

Транспорт за рубежом

тома XV-XVI

Ежегодник «Транспорт за рубежом» за 2008г.
вышел в свет в 6 томах (тт. XI-XVI)

**Мьянма • Непал • Нигерия • Нидерландские Антилы •
Нидерланды • Новая Зеландия • Норвегия • ОАЭ • Оман •
Остров Мэн • Острова Кука • Пакистан • Панама • Перу •
Польша • Португалия • Россия • Румыния • Сан-Марино •
Саудовская Аравия • Сербия • Сингапур • Сирия • Словакия
• Сомали • Судан • США • Таджикистан • Таиланд • Тай-
вань • Танзания • Туркмения • Турция • Узбекистан • Укра-
ина • Уругвай • Филиппины • Финляндия • Франция • Хор-
ватия • Черногория • Чехия • Чили • Швейцария • Швеция
• Шри-Ланка • Эстония • ЮАР • Япония**

*Критские транспортные коридоры. Морфлот, морпорты.
Автомобильные дороги, автопром, автотранспорт. Авиаком-
пании. Железные дороги. Транспортные связи России. Мегало-
полисы – транспортные узлы грузоперевозок, как сегодня рабо-
тают каждый из крупных воздушных и морских портов.*

www.polpred.com

Транспорт за рубежом

тома XV-XVI

Ежегодник «Транспорт за рубежом» за 2008г.
вышел в свет в 6 томах (тт. XI-XVI)

Использованы материалы Минэкономразвития РФ (www.economy.gov.ru,
www.torgpredstvo.ru, www.exportsupport.ru, www.informves.ru) и информационных агентств

Транспорт за рубежом, тома XV-XVI. Экономика и связи с Россией в 2004-08гг., 276 стр.

© Г.Н. Вачнадзе, декабрь 2008. ISBN 5-900034-43-7.

Проект ПОЛПРЕД: Г. Вачнадзе, А. Грибков, О. Мишина, Г. Перцева, К. Провалов, К. Сальберг, Н. Сеницына, Т. Стенина, Е. Терехова, Л. Тимофеева, И. Хряева, С. Шмаков.

Совет ветеранов МИД РФ. ООО «ПОЛПРЕД Справочники».

119200 Москва, Денежный пер. 32, оф. 405, (495) 747-1121, (499) 244-3541, (985) 784-1084, info@polpred.com

Отпечатано в ФГУП «ПИК ВИНТИ», 140010 Люберцы, Октябрьский пр-т 403.

СОДЕРЖАНИЕ

Мьянма.....	3	Таиланд.....	135
Непал.....	3	Тайвань.....	136
Нигерия.....	3	Танзания.....	138
Нидерландские Антилы.....	4	Транспорт.....	138
Нидерланды.....	4	Туркмения.....	139
Транспорт с РФ-2008.....	4	Турция.....	152
Транспорт с РФ-2007.....	5	Узбекистан.....	157
Новая Зеландия.....	10	Транспорт.....	157
Норвегия.....	10	Транспорт с РФ.....	157
Автотранспорт с РФ.....	10	Украина.....	171
Морфлот с РФ.....	11	Транспорт.....	171
ОАЭ.....	16	Автобусы.....	172
Оман.....	38	Уругвай.....	213
Остров Мэн.....	39	Филиппины.....	214
Острова Кука.....	40	Финляндия.....	215
Пакистан.....	40	Транспорт.....	215
Панама.....	42	Франция.....	227
Канал.....	42	Транспорт с РФ.....	227
Перу.....	50	Хорватия.....	238
Морпорты.....	50	Черногория.....	238
Польша.....	51	Транспорт с РФ.....	238
Аэропорты.....	51	Чехия.....	239
Португалия.....	54	Автотранспорт.....	239
Россия.....	57	Транспорт.....	239
Румыния.....	73	Железные дороги.....	240
Транспорт с РФ.....	73	Чили.....	244
Сан-Марино.....	75	Транспорт.....	244
Саудовская Аравия.....	75	Железные дороги.....	248
Железные дороги.....	75	Автодороги.....	249
Сербия.....	88	Морпорты.....	249
Транспорт с РФ.....	88	Швейцария.....	251
Сингапур.....	90	Швеция.....	254
Морпорты.....	90	Железные дороги.....	254
Сирия.....	94	Транспорт с РФ.....	254
Словакия.....	97	Шри-Ланка.....	258
Транспорт-2007.....	97	Эстония.....	259
Транспорт-2006.....	99	ЮАР.....	267
Сомали.....	102	Япония.....	268
Судан.....	104	Ресурсы сайта www.POLPRED.com	275
США.....	105		
Таджикистан.....	124		
Транспорт с РФ.....	124		

Мьянма

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Соглашение о строительстве морского порта и других элементов транспортной системы было подписано членом правящей хунты Мьянмы Мангом Айем и вице-президентом Индии Мохаммадом Хамидом Ансари в ходе визита делегации Мьянмы в Индию. Стоимость инвестиционного проекта составляет 120 млн.долл. www.economy.gov.ru, 13.4.2008г.

Непал

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Владельцы автобусов и такси третий день не выводят машины на дороги, требуя повышения тарифов на проезд на 35% из-за подорожания топлива. Правительство, которое регулирует стоимость проезда в общественном транспорте, согласилось повысить плату не больше, чем на 25%, сообщает EnergyLand.info.

Несколько раундов переговоров министра транспорта Непала и Национальной федерации непальских предпринимателей-транспортников завершились безрезультатно. В столице страны Катманду стачка продолжается четвертый день.

На улицах города почти не видно автомобилей. Владельцы частных машин опасаются передвигаться по городу, т.к. бастующие транспортники грозят расправой водителям, нарушившим их запрет. В ряде районов города участники акции протеста блокируют проезжую часть.

Непальская ассоциация топливных дилеров прекратила отпускать бензин и дизельное топливо на автозаправках. Руководство ассоциации недовольно перебоями с поставками топлива, несмотря на то, что правительство недавно подняло цены на нефтепродукты.

Накануне в стране прошла забастовка студентов, которые требовали предоставления льгот на проезд в общественном транспорте после повышения стоимости проезда. Они согласились снять блокады улиц и начать занятия после того, как правительство пообещало им 45-процентную скидку на проезд. RosInvest.Com, 25.6.2008г.

— Китай и Непал договорились о возобновлении прямого международного пассажирского сообщения с 1 янв. 2008г. Это стало одним из главных итогов встречи делегации Тибетского автономного района Китая по вопросу прямого сообщения с управлением транспорта Непала, состоявшейся 22 нояб. в Катманду.

Стороны бросили ретроспективный взгляд на соглашения, подписанные ранее правительствами двух стран, обсудили имеющиеся вопросы относительно выдачи виз, дорожного транспорта, обмена лицензиями, срока возобновления прямого сообщения и взаимного учреждения представительств. Они достигли единого мнения по затронутым темам.

Стороны согласились, что после возобновления прямого сообщения рейсовый автобус будет

ездить раз в неделю, а билет на поездку из Лхасы в Катманду будет стоить 70 долл.

1 мая 2005г. из столицы Непала Катманду в Лхасу, административный центр Тибетского автономного района Китая, открылась рейсовая сухопутная линия. Это был первый международный пассажирский маршрут между Китаем и Непалом, а также первый международный маршрут для Тибетского автономного района. В 2006г. прямое сообщение было прервано. Синьхуа, 23.11.2007г.

Нигерия

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Число случаев морского пиратства возросло на 20% в I кв. 2008г., а воды Нигерии стали наиболее опасным местом, сообщило Международное морское бюро (ИМВ) в ежегодном докладе. За первые 3 месяца 2008г. во всем мире произошло 49 нападений на суда, тогда как за тот же период прошлого года зарегистрирован 41 подобный случай.

Торговые суда перевозят более 90% всех грузов. «Угроза насилия против членов команд остается неприемлемо высокой, — заявляет ИМВ в докладе, добавляя, что в большинстве инцидентов нападающие были вооружены пистолетами и ножами.

«36 судов были взяты на абордаж, а одно угнано. Семь членов команд стали заложниками, шестеро были похищены, трое убиты, а один пропал без вести, предположительно погиб».

Нигерия возглавляет список опасных мест: в ее водах произошли 10 из описанных нападений.

Индия и Аденский залив делят второе место, с пятью зарегистрированными случаями пиратства.

Воды, окружающие Сомали все еще известны частым угоном судов и похищением людей ради выкупа. В начале апр. сомалийские пираты захватили роскошную французскую яхту и держали ее команду в заложниках в течение недели. Шестеро пиратов были арестованы французским спецназом в сомалийской пустыне после того, как отпустили заложников и скрылись с выкупом.

По информации ИМВ, в Индонезии произошло значительное снижение числа случаев пиратства: за первые три месяца 2008г. сообщалось только об одном нападении. Год назад таких случаев было девять, а в 2006г. — 19. «Стоит похвалить индонезийские флот и полицию за принятые антипиратские меры», — говорится в докладе.

Пролив Малакка, который находится между малазийским полуостровом и индонезийским островом Суматра, избежал пиратских нападений в I кв. 2008г. Это произошло благодаря сотрудничеству прибрежных государств — Индонезии, Малайзии и Сингапура — в патрулировании оживленного морского пути.

Пролив соединяет Азию с Ближним Востоком и Европой. Более 60.000 судов в год пересекают это водное пространство, перевозя 80% энергоресурсов Японии и Китая. Рейтер, 16.4.2008г.

— В 2007г. число нападений пиратов на корабли по всему миру возросло на 10%, свидетельствуют результаты исследования, опубликованные в сре-

ду в столице Малайзии Международным бюро мореходства (МБМ).

В пред.г. в общей сложности зафиксировано 269 нападений на суда, тогда как в 2006г. — 239 атак. «Значительный рост числа пиратских нападений в мире напрямую связан с увеличением количества таких инцидентов у берегов Нигерии и Сомали», — сообщил директор МБМ Поттенгал Мукундан.

Так, в Нигерии в пред.г. их число выросло до 42 по сравнению с 12 в 2006г., а в Сомали — до 31 по сравнению с 10. При этом, отмечает МБМ, пираты стали лучше вооружены, в их распоряжении нередко находится новейшее автоматическое оружие, гранатометы и быстроходные катера.

В то же время, по данным организации, несколько снизилась активность морских разбойников у берегов Индонезии и Бангладеш. Interfax, 9.1.2008г.

Нидерландские Антилы

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Министр туризма и транспорта Арубы — Эдисон Бризен подписал Меморандум о взаимопонимании с авиационной администрацией Бразилии.

Действие нового соглашения распространяется на уже существующее соглашение, подписанное в 1988, и позволяет авиационным компаниям летать в неограниченных направлениях. Прежде, лишь определенные компании могли получить разрешение на рейсы в определенных направлениях. Сейчас действие соглашения распространяется на все авиалинии.

Согласно новому соглашению, количество пассажиров также теперь не ограничено. Кроме того, количество еженедельных перелетов увеличено с 2 до 7.

Аруба и Бразилия пришли к соглашению, что страны постараются освободить от налогов топливо, материалы и детали для самолетов, летающих согласно принятому соглашению.

Выразив радость по поводу заключения соглашения, Бризен также высоко оценил дух сотрудничества, проявленный Бразилией в проведении переговоров.

«Должен признать, что Бразильские компании всегда проявляли интерес к возможностям, которые Аруба может предложить благодаря своему центральному расположению между Бразилией и всеми другими направлениями». Offshore.SU, 15.9.2006г.

Нидерланды

Транспорт с РФ-2008

Создана Смешанная комиссия по морскому транспорту (СКМТ), в рамках которой обсуждаются вопросы двустороннего сотрудничества с Нидерландами в области морского транспорта. Последнее заседание СКМТ состоялось в апр. 2003г. в Москве. В 2003-07гг. вопросов двустороннего сотрудничества, требующих обсуждения в рамках СКМТ, не возникало. Ряд вопросов, в т.ч. сотрудничество в области защиты морской среды в рамках Международной морской организации и повышения уровня безопасности на море в соответствии со стандартами этой организации, обсуждается российской и нидер-

ландской сторонами на заседаниях Рабочей группы по морскому, речному и внутреннему водному транспорту в рамках Транспортного диалога Россия-ЕС.

Перевозки грузов автомобильным транспортом между Россией и Нидерландами осуществляются на основании соглашения между правительством СССР и правительством Королевства Нидерландов о международном автомобильном сообщении, подписанного 26 нояб. 1971г. На протяжении последних лет минтранс России совместно с голландскими коллегами проводится работа по подготовке проекта нового соглашения о международном автомобильном сообщении между правительствами РФ и Нидерландов. Указанный вопрос рассмотрен на последнем заседании Смешанной российско-голландской комиссии по автомобильному транспорту, состоявшейся 3-4 окт. 2007г. в Гааге.

В ходе рассмотрения проекта соглашения на русском и голландском языках были выявлены различия в текстах, одобренных правительствами РФ и Нидерландов, большинство из которых ранее не были отмечены нидерландской стороной. О сложившейся ситуации минтранс России информировал МИД России с просьбой оказать содействие в сверке и препровождении по дипломатическим каналам в МИД Нидерландов текстов Протокола заседания Смешанной комиссии и проектов соглашения на русском и голландском языках. На упомянутом заседании Смешанной комиссии с нидерландской стороной была достигнута договоренность о проведении в России в III кв. 2008г. очередных переговоров по согласованию текста проекта соглашения.

Объемы перевезенных автомобильным транспортом грузов между Россией и Нидерландами, в тыс.т.

	Импорт	Экспорт	Всего
2006г.....	523.70	153.54	677.24
2007г.....	526.60	156.79	683.40

Между Россией и Нидерландами наблюдается ежегодный прирост перевозок грузов автомобильным транспортом, объем перевезенных автотранспортом грузов между Россией и Нидерландами увеличился в 2007г. по сравнению с 2006г. на 0.91%.

Перевозки грузов между Россией и Нидерландами составляют незначительную долю от всех грузов внешней торговли РФ, перевозимых автомобильным транспортом:

- объем перевезенных автомобильным транспортом грузов между Россией и Нидерландами за 2006г. составил 677 тыс.т. (1,86% от общего объема перевозок российских внешнеторговых грузов автомобильным транспортом за этот период (36804 тыс.т.),

- за 2007г. — 683 тыс.т. (1,93% от общего объема перевозок российских внешнеторговых грузов автомобильным транспортом за этот период — 35034 тыс.т.).

Доля голландских перевозчиков на двустороннем рынке перевозок грузов между Россией и Нидерландами составляет 2,9%, доля российских перевозчиков — 38,8%, доля перевозчиков третьих стран — 58,3%.

На 2007г. был произведен обмен универсальными разрешениями (на двусторонние, транзитные и перевозки грузов в/из третьих стран) в следующем количестве: 24 800 бланков получено для

российских перевозчиков; 5000 бланков передано для голландских перевозчиков.

На 2008г. предварительный обмен составил: 25 000 бланков получено для российских перевозчиков; 6000 бланков передано для голландских перевозчиков.

Рост использования голландских разрешений российскими перевозчиками, по итогам 2007г. составил 39% по сравнению с 2006г.

По просьбе нидерландской стороны в 2006г. для голландских перевозчиков было передано 7 разрешений на нерегулярные перевозки пассажиров, на 2007г. — 10 разрешений.

В целях упрощения организации перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении и сокращения времени на оформление и передачу разрешений, на 2008г. с нидерландской стороны был согласован обмен 50 разрешениями для нерегулярных перевозок пассажиров в двустороннем/транзитном сообщении.

Воздушное сообщение между Россией и Нидерландами осуществляется на основе соглашения о воздушном сообщении между правительством России и Королевства Нидерландов от 1 окт. 1997г. (далее — СВС). Указанное соглашение вступило в силу 8 апр. 1998г., заменив собой советско-нидерландское СВС от 17 июня 1958г. со всеми дополнениями к нему. Авиационные власти России и Нидерландов в рабочем порядке согласовали проект соглашения об упрощенном порядке въезда и выезда для членов экипажей воздушных судов авиапредприятий путем обмена нотами. Минтранс России готовится проект пакета документов о подписании указанного соглашения для согласования с заинтересованными министерствами и ведомствами Российской Федерации.

Железнодорожный транспорт. За 2007г. перевозки внешнеторговых грузов ж/д транспортом между Российской Федерацией и Нидерландами увеличились на 4094 тыс.т. (11%) по сравнению с 2006г. и составили 40132 тыс.т. За I кв. 2008г. перевезено на 223,6 тыс.т. меньше, чем за аналогичный период 2007г.

Пассажирские перевозки между Российскими железными дорогами (РЖД) и железными дорогами Нидерландов (НС) осуществляются на Условиях тарифа Восток-Запад. В 2007г. перевезено 783 пассажиров, в т.ч. до станций Нидерландских железных дорог — 40 пассажиров. За янв.-фев. 2008г. перевезено 1603 пассажира.

С дек. 2007г. назначено ежедневное курсирование беспересадочного вагона Москва-Амстердам в составе поезда №11/12 Москва-Варшава через пограничный переход Брест-Тересполь.

Транспорт с РФ-2007

В Гааге 3-4 окт. 2007г. при участии представителей минтранса России, проведено очередное заседание смешанной комиссии по автомобильному транспорту. В ходе переговоров с руководством минтранса Нидерландов рассмотрен проект нового соглашения между правительствами России и Нидерландов. В 2006г. перевезено груза на 25% больше, чем в 2005г., — 118,87 тыс.т. В янв.-июне 2007г. объем перевезенных автомобильным транспортом грузов между Россией и Нидерландами увеличился по сравнению с аналогичным периодом 2006г. на 3,8%.

Были также обсуждены вопросы использования разрешений на выполнение автомобильных перевозок и применения технического осмотра транспортных средств, выдачи виз профессиональным водителям, получения специальных разрешений на перевозку тяжеловесных, крупногабаритных и опасных грузов. Достигнуты договоренности по удовлетворению потребностей российских перевозчиков в полном объеме — нидерландской стороной выделено дополнительно 6800 разрешений.

ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» заключил договор с компанией «Ройал Хасконинг» (Нидерланды) на проектирование контейнерного терминала. «Ройал Хасконинг» выбран в качестве генерального проектировщика нового терминала по итогам проведенного АО «Морской порт Санкт-Петербург» тендера. Голландская компания будет выполнять проектные работы совместно с ОАО «Ленморниипроект».

Строительство контейнерного терминала на территории «Четвертой стивидорной компании», входящей в группу «Морской порт Санкт-Петербург», планируется начать в 2008г. Выход терминала на полную мощность в 1,4 млн. TEU (TEU — эквивалент 20-футового контейнера) в год планируется в 2012г. Общий объем инвестиций в проект — 364 млн.долл.

3 сент. 2007г. Астраханское судостроительное производственное объединение спустило на воду корпус сухогруза проекта 182-РТ (типа «Азолла») — пятого судна в серии из шести судов в рамках голландского проекта «Азолла». Шестое судно передано — нидерландской компании «Ренсен Шипбилдинг БВ» в нояб. 2007г. Сухогруз типа «Азолла» является речным двухвинтовым контейнеровозом с двойным дном и бортами, предназначенным для перевозки контейнеров международного класса, металла, а также насыпных грузов, включая руду, уголь, зерно, минеральные удобрения, навалочные грузы, металл, лес. Речные сухогрузы данного типа — одни из самых крупных в Европе.

По данным транспортной организации г. Амстердам, в городе используется 3 автобуса на водородном топливе, www.global-hydrogen-bus-platform.com. Этот вид автобусов предназначен для тестирования указанной топливной системы на общественном транспорте и не является гибридным транспортным средством. Следующим шагом является выпуск гибридных автобусов на водородном топливе. Испытания запланированы на конец 2008г.

В Нидерландах действует проект, в котором задействовано 12 автобусов на сжиженном нефтяном газе (ЛПГ). Существуют автобусы на альтернативных видах топлива, которые стали использоваться совсем недавно. В 2007г. правительство Нидерландов намерено запустило новый план по стимулированию введения экологически чистых автобусов.

По информации голландской компании «Нидерландские железные дороги» 8 дек. 2007г. открылось прямое ж/д сообщение по маршруту Амстердам-Москва.

С 26 окт. по 3 нояб. 2007г. в Амстердаме прошла выставка «Европейское дорожно-транспортное шоу», на которой показаны последние образцы грузовой и строительной техники, прицепов и сопутствующих товаров. В автомобильной индустрии

стрии на первом месте стоят требования экологичности и защиты окружающей среды.

В дорожно-транспортном шоу участвовала 341 компания, что на 10% выше показателей 2005г. Центральное место в выставке занимали ведущие компании МАН, ДАФ, Ивеко, Рено, Вольво, экспозиции которых демонстрировали разработки научно-исследовательских центров и вузов и непосредственно производство современных грузовых машин. На выставке российская Группа ГАЗ в серии «ЛДВ – Лайт Дьюти Викл» впервые представила автомобили – минивен «Максус», которые производятся в Великобритании на принадлежащем Группе заводе «ДиВи Групп», а также европейскую версию легкого грузовика «Валдай».

Жюри присудило премию «Лучший грузовой автомобиль года» последней модели машины МАН ТГС/ТГИкс, а также премию «Лучший минивэн года» автомобилю Лайт Севелван.

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

– Голландское контейнерное судно спаслось от сомалийских пиратов в водах Танзании. Как сообщили представители Международного морского бюро в малазийском Куала-Лумпуре, банда пиратов в составе 8 чел. на двух моторных лодках начала преследовать судно, на борту которого находились 19 членов экипажа. Пираты открыли огонь, однако морякам удалось отразить нападение. С контейнеровоза был открыт ответный огонь, судно увеличило обороты и ушло от погони, сообщает Associated Press.

В этом году нападения пиратов на суда, проходящие через Аденский залив, переросли в серьезную международную проблему. Пираты, поддерживаемые сомалийскими бандитскими формированиями, регулярно захватывают иностранные суда и требуют за их освобождение выкуп. Как правило, захваченные суда с экипажем и грузом на борту находятся в руках у пиратов не меньше месяца, бандиты получают за их освобождение несколько млн.долл. В наст.вр. в плену у сомалийских пиратов находятся 14 судов и 280 чел. из 25 стран. Rus.nl, 9.12.2008г.

– Торговый корабль судоходной компании из нидерландского г.Гронинген, на борту которого находятся ветряные электрогенераторы, проследует вдоль берегов Сомали под охраной российского сторожевого корабля «Неустршимый», сообщает газета «Дахблад ван хет Ноорден» (Dagblad van het Noorden).

Название компании не разглашается по желанию ее руководства, которое опасается нападения пиратов. «Речь идет об организованной преступности. Пираты ни перед чем не останавливаются, а мы должны будем плыть через кишасшие ими воды.» – сказал представитель администрации компании.

Владелец фирмы сообщил, что обратился за помощью к российским властям после того, как безрезультатно просил об этом нидерландские Военно-морские силы. «Я уже несколько недель пытаюсь добиться от наших, чтобы они обеспечили сопровождение для судна нашей компании, но они не предоставляют нам помощи», – сказал он.

«К счастью, российский Военно-морской флот согласился эскортировать наше судно. Причем мы не должны за это ничего платить. Наши власти ничего не делают, а мы не имеем права иметь оружие

на борту. Наш министр говорит, что мы должны возродить образ мышления Объединенной Ост-Индской компании (действовавшей в 17-18 веках). Мы что, должны защищаться пожарными брендспойтами?», – отметил владелец компании.

По его словам, в районе Африканского Рога находится голландский фрегат «Де Рейтер» (De Ruiter), задачей которого является сопровождение гуманитарных грузов из Кении в Сомали, и, видимо, он сейчас не имеет возможности эскортировать другие суда.

Владелец компании также отметил, что из Западной Европы в Азию и обратно каждую неделю идут от пяти до десяти нидерландских торговых судов. Опасаясь пиратов, многие из них сейчас следуют длинным маршрутом вокруг Мыса Доброй Надежды. «К сожалению, наша компания слишком мала и не может себе этого позволить. Наш заказчик тоже не хочет брать на себя дополнительные расходы», – сказал владелец судоходной фирмы. РИА «Новости», 2.12.2008г.

– Объем перевалки грузов крупнейшего в Европе Роттердамского морского порта (Hafenbetrieb Rotterdam – HbR) к 2030г. удвоится, достигнув 800 млн.т. Такой прогноз опубликовало руководство HbR. Этот рост прогнозируется по сравнению с 2007г. Что касается перевалки контейнеров, то в 2025г. (опять-таки по сравнению с пред.г.) она утроится и в абсолютных цифрах составит 30 млн. TEU.

Рост объемов требует усовершенствования портового хозяйства и сопутствующей инфраструктуры. До 2014г. руководство HbR и частные инвесторы намерены затратить на эти цели 15 млрд. евро. К 1 июля 2009г. два крупнейших морских порта Нидерландов объединят свои коммуникационные системы Port infolink (Роттердам) и PortNET (Амстердам). Это даст возможность клиентам обоих портов быстрее и эффективнее получать всю необходимую информацию.

Долго являвшийся мировым лидером по грузообороту, порт Роттердам в начале XXI века оказался позади азиатских гигантов – Сингапура, Шанхая, Гонконга – и по валу, и по переработке контейнеров, и по технологиям. Порт задыхается от пробок – только 37% судов встают на погрузку и разгрузку по расписанию. Среднеевропейский показатель – 30%, в то время как у азиатских лидеров вдвое выше.

Чтобы соответствовать новым вызовам, администрация порта в пред.г. представила стратегию модернизации и развития Vision-2020. Предлагается, что внедрение новейших технологий интенсифицирует работу порта и даст возможность перейти на круглосуточную погрузку-разгрузку (сейчас в режиме нон-стоп работают только некоторые секторы порта). К 2013г. все вакантные площади на действующей территории порта будут застроены. Прорыв в будущее обеспечит и новая зона Maasvlakte-2 для приема гигантских океанских контейнеровозов, которую возведут на намытых землях в Северном море.

Maasvlakte-2 станет крупнейшей портовой стройкой Евросоюза в XXI веке. Специализацией новой зоны станут контейнеры и нефтехимия. Возведение в море 1000 га портовой зоны предварительно оценивается в 3 млрд. евро. В начале нынешнего года управляющая портом компания Port of Rotterdam Authority (PRA) провела успешные

переговоры с Европейским банком развития (ЕБР), BNG, Rabobank, Fortis и ING об инвестициях для Maasvlakte-2 на 2 млрд. евро. С ЕБР уже подписан первый из запланированной серии контракт на 100 млн. евро.

Наиболее значимыми секторами деятельности порта Роттердам являются нефтехимическая промышленность и обработка генеральных грузов. Порт — важнейший центр по обработке насыпных, наливных, контейнерных и других грузов. Rus.nl, 11.11.2008г.

— Крупнейший в Европе морской порт Роттердам не исчерпал возможности для дальнейшего роста. В соответствии с новым проектом Maasvlakte 2 его территория будет увеличена на 1 тыс.га за счет земли, отвоеванной у Северного моря. Этот проект, на осуществление которого потребуется 3 млрд. евро, позволит обеспечить потребности порта по меньшей мере до 2030г.

Роттердамский порт имеет прямой выход к Северному морю и может круглосуточно (7 дней в неделю) принимать самые крупные океанские суда. Из него можно осуществлять (по рекам Рейн и Маас) эффективные водные перевозки вглубь Центральной Европы. Вспомогательные суда и суда малого каботажного сообщения связывают Роттердам с более чем 200 портами Европы, что создает альтернативу загруженным автомобильным трассам этого региона.

По железным и автомобильным дорогам, а также трубопроводам грузы из Роттердама поступают в крупные промышленные центры Европы. Трубопроводы обеспечивают эффективную транспортировку химикатов, нефти и нефтепродуктов.

В Роттердаме имеется 5 нефтеперерабатывающих предприятий, 6 терминалов для сырой нефти, 3 завода по производству промышленных газов, 44 химических и нефтехимических предприятия, 19 независимых терминалов для хранения и отгрузок нефтепродуктов и химикатов и 4 завода по переработке пищевых масел и жиров.

В 2007г. в Роттердамском порту было обработано 406,8 млн.т. грузов, в т.ч. 300 млн. импортных. Для сравнения укажем, что порт в Антверпене, занимающий по загруженности второе место в Европе, пропустил в указанном году 182,9 млн.т. грузов, а находящийся на третьем месте Гамбургский порт — 140,4 млн. В мире в целом Роттердам занимает по данному показателю третье место. По обработке контейнерных грузов (10,8 млн. TEU в 2007г.) Роттердам занимает первое место в Европе и шестое в мире. В I кв. тек.г. число обработанных в порту 10-футовых контейнеров возросло по сравнению с тем же периодом 2007г. на 6% (до 2,7 млн. TEU), а масса контейнерных грузов — на 8% (до 26,7 млн.т.).

В последние годы администрация Роттердамского порта инвестирует значительные средства в инфраструктуру, предназначенную для обслуживания нарастающего импорта в ЕС стали и изделий из нее. В 2007г. через порт было пропущено 4,5 млн.т. стали, что на 25% превышает уровень 2006г., когда прирост был еще больше (32%).

В 2009г. в порту откроется третий стальной терминал (Steinweg Handelsveem), через который будет ежегодно пропускаться 2,1 млн.т. слябов, импортируемых из Бразилии, со строящегося завода компании ThyssenKrupp в г. Итаки. Данное предприятие создано совместно с бразильской компа-

нией Vale, в эксплуатацию оно вступит в начале 2009г. и будет выпускать 5 млн.т. слябов в год, из которых указанные 2,1 млн. будут отправляться на заводы ThyssenKrupp в г.г. Дуйсбург и Бохум. Из Роттердама слябы предполагается доставлять речным и ж/д транспортом.

Стальной терминал разместится на площади 12 га, часть которой получена в результате засыпки канала Hartel. Будут построены причалы общей протяженностью 520 м с глубиной 16,6 м., ведущая к ним шоссейная дорога и другие инфраструктурные объекты, на что предполагается израсходовать в общей сложности 37,5 млн. евро. Погрузочно-разгрузочные работы будут осуществлять три 75-тонных подъемных крана, предусмотрены и складские площади. БИКИ, 1.11.2008г.

— Порты Роттердам и Амстердам (Нидерланды) создадут объединенную информационную систему к 1 июля 2009г., — сообщает пресс-служба Роттердама. Для этого будут объединены средства информационного обеспечения обоих портов: Port infolink Роттердама и PortNET Амстердама. С помощью объединенной системы порты смогут более эффективно обмениваться информацией друг с другом, с клиентами и представителями государственных структур. Руководители портов уверены, что объединенная система будет более удобна как для международных компаний, которые обычно сотрудничают с обоими портами, так и для государственных структур, в первую очередь таможни. Предполагается, что работа системы PortNET прекратится, а Port infolink будет использоваться обоими портами. Второй этап совместного проекта — создание принципиально новой технической платформы информационного обеспечения к 2010г., более технологичной и открытой.

Port infolink (Роттердам), созданная в 2002г. по инициативе Порта и Таможенного управления, предоставляет 24различных вида информационных услуг, которыми ежегодно пользуются 4500 клиентов. Порт Роттердам — крупнейший в Голландии, и один из важнейших в мире торговых портов. Его годовой грузооборот составляет 400 тыс.т. Порт Амстердама — третий в стране, через него проходит более 70 тыс.т. грузов в год. Rus.nl, 2.10.2008г.

— Суд отклонил жалобу на решение правительства Нидерландов о введении так называемого «зеленого» налога на авиабилеты. Суд пришел к выводу, что новый налог не противоречит общеевропейскому законодательству и международным нормам.

Налог на авиабилеты начали взимать в Нидерландах с 1 июля 2008г. Билеты на ближние рейсы подорожали на 11,25 евро. Размер дополнительного сбора для пассажиров дальних рейсов составил 45 евро. Правительство Нидерландов собирается направить поступления от налога на экологические программы.

Решение правительства опротестовали в суде представители авиационной индустрии, в т.ч. Совет представителей авиакомпаний в Нидерландах. Категорически против введения нового налога выступила Международная ассоциация воздушного транспорта. Ее руководство заявило, что налог нанесет ущерб конкурентоспособности европейского бизнеса при этом не станет эффективным средством борьбы с загрязнением окружающей среды. Rus.nl, 28.7.2008г.

— Ведущая нидерландская исследовательская организация будет совместно с ведущим поставщиком информации о движении транспорта работать над созданием и внедрением надежной технологии прогнозирования движения, которая позволит разгрузить дороги в Европе

Нидерландская исследовательская организация TNO и компания INRIX (R), ведущий поставщик информации о движении транспорта, объединили усилия по разработке и внедрению моделей прогнозирования движения транспорта в Европе. Эти компании будут совместно работать над улучшением и размещением современной системы оперативного анализа, разработанной INRIX, позволяющей делать высокоточный прогноз будущих транспортных условий, который полезен для всех и может использоваться государственными органами, коммерческими организациями и потребителями по всей Европе.

Надежная прогнозная информация о движении транспорта позволяет значительно сократить среднее время, которое водители затрачивают на дорогу. Такое сокращение может составить до 15%. Кроме того, государственные и региональные правительственные органы могут использовать прогнозную информацию для повышения надежности своих дорожных сетей и предоставления водителям дополнительных средств помощи, позволяющих избежать запланированных и внеплановых транспортных задержек.

«В процессе поиска новых рынков для информации и прогнозов о движении транспорта мы поняли, что для европейской стратегии INRIX крайне важны имеющиеся у TNO обширные знания европейских транспортных систем и рынков, ее ведущая роль в сфере инноваций и исследований, а также ее опыт интеграции GPS, сенсорных и сотовых данных в транспортные модели», — прокомментировал Крейг Чэпмэн, главный технологический директор компании INRIX.

Основной сферой интересов TNO является разработка новой технологии и активное участие в ее внедрении как в коммерческом, так и в государственном секторе. «Ведущее рыночное положение, которое занимает INRIX в сфере операционных алгоритмов и получения транспортных данных, а также их успешное внедрение на порталах и в службах автонавигации, позволят повысить мобильность на переполненных нидерландских и европейских дорогах», — сказал Ари Блейенберг, начальник отдела мобильности и логистики компании TNO.

Подход INRIX и TNO к прогнозированию движения транспорта состоит в накоплении глубоких знаний об особенностях движения в каждом крупном городе и в каждой стране и в последующем определении сочетания факторов, влияющих на будущие модели движения транспорта. Вне зависимости от сроков прогноза, будь то 30 минут, несколько часов или целый год, технология интеллектуально объединяет данные об общеизвестных факторах, влияющих на движение транспорта, таких как текущие транспортные условия, день недели, время года, праздники, текущая и прогнозируемая погода, несчастные случаи и строительство дорог, а также другие региональные события, такие как спортивные игры, концерты и прочие организованные мероприятия, которые могут посетить пять или более тысяч человек. Это позволяет

компаниям делать постоянно обновляемые прогнозы на основе динамической информации о текущих и будущих условиях.

В результате объединения усилий INRIX и TNO будут получены новые сочетания данных, что приведет к повышению качества, точности и гибкости при составлении прогнозов времени, затрачиваемого на дорогу, и позволит разрабатывать альтернативные пути перемещения, что, в конечном итоге, поможет разгрузить европейские дороги.

TNO, Нидерландская организация прикладных научных исследований, — это ведущая независимая информационная компания, чей опыт и исследовательская деятельность вносят значительный вклад в повышение конкурентоспособности предприятий и организаций, улучшение экономических условий и качества жизни в целом. Уникальность TNO состоит в гибкости и способности интегрировать эту информацию. В TNO работает 4 300 специалистов. В 2007г. консолидированный оборот компании TNO составил 579 млн. евро. TNO специализируется на пяти ключевых областях: «TNO качество жизни», «TNO защита, охрана и безопасность», «TNO наука и промышленность», «TNO искусственная среда и науки о земле», «TNO информационная и коммуникационная технология».

Inrix (R) — это ведущий поставщик точной оперативной, исторической и прогнозной информации о движении транспорта в Северной Америке, а теперь и в Европе, благодаря сотрудничеству с ARC Transistance, ведущей сетью европейских автомобильных клубов. INRIX Traffic используют более 50 клиентов и отраслевых партнеров, включая ANWB, Total Traffic Network, принадлежащую Clear Channel Radio, TomTom, deCarta, I-95 Corridor Coalition, ITIS Holdings, MapQuest, Microsoft, Mio, Navigon, TCS, Tele Atlas, TeleNav, Telmap и TNO. Inrix предоставляет высококачественные данные и обеспечивает широкое покрытие для персональной навигации, картирования, телематики и других локационных услуг для автомобилей, интернета и мобильных устройств.

В INRIX Traffic Services используются сложные методы статистического анализа, изначально разработанные в Microsoft Research, для обобщения и улучшения транспортной информации, получаемой из сотен государственных и частных источников, включая традиционные дорожные сенсоры и принадлежащую компании уникальную сеть из более 800 000 сотовых датчиков и транспортных средств с GPS. Inrix поставляет информацию о движении транспорта на более чем 100 рынков Северной Америки и, благодаря ARC Transistance, 16 стран Европы. Чтобы испытать революцию в транспортной технологии, которая лежит в основе нового поколения навигационных и локационных сервисных приложений, посетите <http://www.inrix.com>. Прайм-ТАСС, 23.4.2008г.

— Через год после сообщения об обновлении ассортимента продукции, руководства и образа торговой марки компания Eurail Group объявила о резко возросшем уровне продаж InterRail. Компания Eurail Group G.I.E находится в Нидерландах. Она приняла на себя руководство InterRail в апр. 2007г. Компания акцентировала внимание на менеджменте и маркетинге продукции. Главным образом, ее деятельность была направлена на стимулирование роста сбыта.

Продукция была полностью обновлена, старая система зон была ликвидирована, вместо нее были приняты две простые концепции: во-первых, международный проездной билет InterRail Global Pass, действующий в 30 странах, входящих в систему; во-вторых, проездные билеты для отдельных стран, известные как InterRail One Country Pass. Они заменили старую модель EuroDomino. Торговая марка также была полностью переработана, чтобы создать абсолютно новые впечатления и ощущения; были подготовлены новый логотип и девиз. Активные маркетинговые усилия, а также стимулирование и поддержка перевозчиков InterRail, содействовали повышению уровня осведомленности европейских потребителей об этой торговой марке.

Результаты этих перемены были чрезвычайно положительными: с апр. по дек. прошлого года было зарегистрировано 170 000 пассажиров InterRail, что значительно больше, чем за год до того. Оборот за 2007г. (включая первые несколько месяцев года, когда еще продавались старые продукты InterRail) достиг 41,5 млн. евро, что на целых 34% больше, чем в 2006г.

Управляющий директор Eurail Group Рене де Грут очень доволен этими результатами и, при условии сохранения текущего уровня усилий, ожидает продолжения роста. «При правильной маркетинговой поддержке и организации сбыта целью руководства на будущее является восстановление значения торговой марки InterRail до того уровня, который наблюдался около двадцати лет назад, когда поездка с InterRail была обязательным мероприятием для каждого молодого европейца, а слово InterRail было синонимом слов «приключение», «свобода» и «развлечение». В 2008г. запланировано добиться как минимум 10% роста по сравнению с пред.г., т.е. привлечь 187 000 пассажиров.

Проездные билеты InterRail для поездок ж/д транспортом в пределах Европы продаются по всей Европе. Наиболее высокий уровень продаж отмечается в Великобритании, Италии, Германии, Швейцарии и Испании. Международный билет InterRail Global Pass, который действует в 30 европейских странах, является самым популярным продуктом для 113 000 клиентов, что составляет 66% от всех продаж. К новым проездным билетам One Country Pass клиенты также отнеслись положительно, ими воспользовались 57 000 пассажиров, что свидетельствует о наличии потребности в продукции, ориентированной на короткие перевозки. Самыми популярными местами назначения для пассажиров, купивших такие проездные билеты, были Германия, Италия и Франция.

Хотя InterRail уже давно ассоциируется с молодежью и студентами, путешествующими по Европе, очевидно, что этот продукт подходит для всех. Путешествие на поезде — это романтично, оно создает ощущение свободы и независимости, которое не ассоциируется ни с каким другим видом транспорта, и именно это нравится широкой целевой группе. Идея путешествия по всей Европе с одним проездным билетом обладает определенным шармом и привлекательностью для всех возрастных групп, и хотя продукт один и тот же, ощущения уникальны и индивидуальны для каждого пассажира.

Более подробную информацию о Eurail Group можно найти на сайте www.EurailGroup.com. Про-

ездные билеты InterRail можно приобрести на сайте <http://www.InterRailnet.com>, у ж/д агентов и в ж/д компаниях, участвующих в проекте. PRNewswire, 3.4.2008г.

— Голландская Universal Cargo Logistics Holding B.V. (UCL) стала владельцем 97% акций ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», говорится в сообщении пресс-службы порта.

В сообщении отмечается, что голландский холдинг также является владельцем ОАО «Таганрогский морской торговый порт» и ОАО «Универсальный перегрузочный комплекс» в порту Усть-Луга (Ленинградская обл.). Как говорится в материалах UCL, компанию контролирует основной бенефициар ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат» (НЛМК) Владимир Лисин. «Стратегией развития холдинга предусмотрена консолидация транспортных активов, в т.ч. связанных с морскими, речными, ж/д перевозками, а также стивидорным бизнесом», — говорится в материалах голландского холдинга.

Ранее владельцами 98% акций ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» являлись компании Jysk Staalindustri и Chupit Limited, подконтрольные В.Лисину. Как сообщил «Интерфаксу» источник в ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», «акции АО переданы UCL для совершенствования системы управления портовыми активами».

В 2004г. структуры В.Лисина сначала купили контрольный пакет ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» у лихтенштейнского офшора Nasdor, подконтрольного депутату Госдумы РФ Виталию Южилину, а спустя год приобрели консолидированный госпакет акций, принадлежавших РФ и КУГИ Санкт-Петербурга, в 48,8%.

В.Лисин через НЛМК контролирует также ОАО «Туапсинский морской торговый порт».

В группу компаний «Морской порт «Санкт-Петербург» входят управляющая компания ОАО «Морской порт «Санкт-Петербург», ЗАО «Первая стивидорная компания», ЗАО «Вторая стивидорная компания», ЗАО «Третья стивидорная компания», ЗАО «Четвертая стивидорная компания», ЗАО «Интехпорт» и ряд предприятий вспомогательного цикла.

Стивидорные компании, входящие в ГК «Морской порт Санкт-Петербург», в 2007г. увеличили перевалку грузов на 1,3% — до 11,989 млн. т. Interfax, 11.2.2008г.

— Порт Роттердам совершил третий крупный заем за последний месяц. Заемщиком выступил консорциум голландских банков, включая Fortis (FORSY), Rabobank International и ING; 450 млн. евро (667 млн.долл.) пойдут главным образом на расширение Maasvlakte 2. BNG, Fortis, Rabobank и ING также предоставили 50 млн. евро (74 млн.долл.) в качестве оборотного капитала. Ранее Европейский Инвестиционный банк (European Investment Bank) и Bank Nederlandse Gemeenten (BNG) объявили о предоставлении порту кредитов в 900 млн. евро (1,3 млрд.долл.) и 450 млн. евро (667 млн.долл.) соответственно. Согласно CNN Money, общая сумма инвестиций, необходимых для развития проекта Maasvlakte 2, который включает строительство двух терминалов для природного газа, достигает 3 млрд. евро (4,5 млрд.долл.).

Также на этой территории будет построен новый контейнерный терминал Rotterdam World Gateway (RWG), соглашение о строительстве ко-

того было официально подписано в сент. в прошлом году чиновниками порта и пятью членами консорциума RWG. В RWG входят пять членов: DP World, APL Ltd., Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (MOL), Hyundai Merchant Marine Pte. Ltd. и CMA CGM Group. Новый терминал с пропускной способностью 4 млн. TEU, глубоководным причалом длиной 1 900 м., глубиной подхода 20 м. и причалом для фидерных судов длиной 550 м., будет связан с ж/д проектом Betuwe. Общий объем инвестиций в контейнерный терминал составит 1,3 млрд. долл. (900 млн. евро), терминал начнет деятельность поэтапно, начиная с 2013г.

Всего, по сообщению PortNews, порт Роттердам, правительство страны и несколько частных компаний инвестируют в развитие порта в течение следующих пяти лет в общей сложности 12 млрд. евро (17,8 млрд. долл.).

Повышение объемов грузооборота в 2007г. на 6,4% по сравнению с 2006г. позволило Роттердаму первым из европейских портов преодолеть планку в 400 млн. т. грузов. В 2007г. Роттердам также стал первым европейским портом, преодолевшим отметку в 10 млн. TEU (контейнерооборот порта вырос на 12% до 10,8 млн. TEU). www.oilcapital.ru, 5.2.2008г.

— Немецкие компьютерные хакеры сумели взломать секретный код, защищающий электронные билеты для общественного транспорта, которые планируется ввести в Нидерландах с 2009г., пишет голландская газета «Телехраф».

Теперь введение в эти сроки единого для поездов, трамваев и автобусов билета с электронным чипом оказалось под вопросом. «Эту технологию для чипа теперь можно выбросить,» — заявил самый известный голландский хакер Роп Хонгхрейп (Rop Gonggrijp), присутствовавший на съезде своих коллег в Берлине, на котором под приветственные возгласы был продемонстрирован взлом секретного кода, призванного обеспечить безопасность созданного для нидерландского электронного билета чипа Mifare. Взломавшие секретный код хакеры показали, что при помощи аппарата стоимостью не более 100 евро можно получить полный контроль над чипом. Таким образом, любой желающий, в принципе, будет в состоянии обеспечить себе бесплатный проезд на общественном транспорте в Нидерландах.

Представитель создавшей чип голландской фирмы NXP Александер Тарзи (Alexander Tarzi) заявил, что фирма выясняет, какие последствия может иметь этот инцидент. У NXP есть другой, более дорогой вариант чипа, лучше защищенный от компьютерных хакеров. Однако возникает вопрос, кто понесет возросшие расходы на введение электронного билета. РИА «Новости», 9.1.2008г.

Новая Зеландия

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Сотни грузовиков заблокировали движение по главным магистралям основных городов в Новой Зеландии, водители протестуют против внезапного повышения налогов, сообщило агентство Ассошиэтед Пресс. В результате забастовки, на главных дорогах к столице страны Веллингтону и крупнейшему г.Окленду в пятницу утром образовались многокм. пробки.

Причиной этого инцидента, по информации агентства, стало внезапное повышение налогов,

хотя, согласно ранее достигнутым договоренностям, правительство Новой Зеландии, обещало уведомлять водителей и национальную Транспортную Ассоциацию о любом возможном росте налогообложения как минимум за месяц до принятия соответствующих распоряжений.

Представители новозеландского министерства транспорта призвали водителей сохранять порядок на дороге, а также выразили надежду на возможность разрешения сложившейся проблемы путем диалога. РИА «Новости», 4.7.2008г.

— Авиакомпания Airways New Zealand выдвигает американской аэрокосмической корпорации «Боинг» рекламационное требование в связи с тем, что последняя не может в обговоренные сроки поставить 8 авиалайнеров «787-9», которые заказала авиакомпания Airways New Zealand.

В соответствии с подписанным двумя компаниями соглашением, корпорация «Боинг» должна поставить авиалайнеры авиакомпании Airways New Zealand в 2010г., однако из-за появления трудностей в процессе производства этих самолетов корпорации «Боинг» придется отложить срок поставки как минимум на 3г.

Авиакомпания Airways New Zealand заявила, что несвоевременное получение заказанных авиалайнеров окажет негативное влияние на компанию и поэтому она решила выдвинуть корпорации «Боинг» рекламационное требование. 4 авиалайнера «777-300ER, заказанных авиакомпанией Airways New Zealand у компании «Боинг», могут быть поставлены в срок и введены соответственно в эксплуатацию в 2010 и 2011гг. Синьхуа, 11.4.2008г.

— Авиакомпания «Эр Нью Зиленд» откроет 18 июля регулярные рейсы по маршруту Пекин-Окленд, и новая авиалиния станет второй прямой авиалинией между Китаем и Новой Зеландией. Рейсы по новому маршруту будут выполнять четыре раза в неделю: по четвергам и субботам самолеты рейса NZ086 будут вылетать из Пекинского международного аэропорта, а по средам и пятницам самолеты рейса NZ087 — из Окленда в Пекин.

Время беспосадочного перелета в одном направлении составит 13 часов, что на 3 часа меньше по сравнению с временем в полете для рейса с посадкой.

Благодаря прекрасным пейзажам и самобытной культуре народности маори — коренного населения Новой Зеландии — эта страна становится все популярнее среди китайских туристов. По прогнозу, к концу 2012г. количество китайских туристов в Новой Зеландии удвоится и достигнет 226 тыс. чел./раз.

В 2006г. авиакомпания «Эр Нью Зиленд» открыла первую прямую авиалинию между Китаем и Новой Зеландией по маршруту Окленд-Шанхай. Синьхуа, 8.4.2008г.

Норвегия

Автотранспорт с РФ

Перевозки автомобильным транспортом между Россией и Норвегией осуществляются в соответствии с соглашением о международном автомобильном сообщении между правительствами СССР и Норвегии от 13 дек. 1974г. 20 июня 2005г. подписано новое соглашение о международном автомобильном сообщении между правительствами Российской Федерации и Королевства Норве-

гии. Информации от МИД России о вступлении данного соглашения в силу до сих пор не поступало, в связи с чем минтранс России направил письмо №СА-15/1611 от 7.3.2007г. в МИД России с просьбой ускорить проведение процедур, необходимых для вступления в силу упомянутого соглашения.

Перевозки грузов автомобильным транспортом между Россией и Норвегией, по статданным Ространснадзора, в тыс.т.

	импорт	экспорт	всего
2004.....	41,4	21,4	62,8
2005.....	57,4	19,4	76,8
2006.....	31,8	21,8	53,6

Участие перевозчиков различных стран в выполнении перевозок грузов автомобильным транспортом между Россией и Норвегией, в тыс.т.

	норв. перев.	росс. перев.	перев. 3 стран	всего
2004.....	1,4	42,9	18,5	62,8
2005.....	0,9	55,0	20,9	76,8
2006.....	0,9	41,5	11,2	53,6

В перевозках автомобильным транспортом между Россией и Норвегией в 2005г. наблюдалась положительная динамика, рост объемов перевозок возрос по сравнению с 2004г. на 23%. В 2006г. объемы перевозок грузов снизились на 30%.

Автомобильным транспортом из России в Норвегию экспортируются: древесина, обработанная и изделия из нее, а также древесина необработанная; цветные металлы; бумажная масса.

В импорте России из Норвегии автомобильным транспортом представлены: пищевые продукты (в т.ч. рыба и морепродукты); цветные металлы; продукты нефтехимии; черные металлы и изделия из них; продукция машиностроения.

Российские перевозчики доминируют на данном рынке транспортных услуг, их доля превышает 70%. Доля участия норвежских перевозчиков невысокая – 2,1%. Основные перевозки осуществляются норвежскими перевозчиками в двустороннем сообщении (60%), перевозки грузов третьих стран составляют 30%.

При незначительном участии норвежских перевозчиков обращает внимание существенная доля (25%) перевозчиков третьих стран (Эстонии – 16%) на российско-норвежском рынке транспортных услуг.

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом между Россией и Норвегией, по статданным Ространснадзора, в чел.

	въезд в РФ	выезд из РФ	Всего
2004.....	18992	22157	41149
2005.....	21636	23611	45247
2006.....	23179	26356	49535

Участие перевозчиков различных стран в выполнении перевозок грузов автомобильным транспортом между Россией и Норвегией, в тыс.т.

	норв. перев.	росс. перев.	перев. 3 стран	всего
2004.....	12839	27948	362	41149
2005.....	10034	34677	536	45247
2006.....	11092	37610	833	49535

Объемы перевозок пассажиров между Россией и Норвегией на протяжении рассматриваемого периода стабильно возрастают. 76% выполняются российским транспортом.

С 2001г., учитывая проблему российской стороны, связанную с перевозкой российских моряков в порты Норвегии и обратно, норвежская сторона согласилась выдавать ежегодно многократные разрешения российским перевозчикам, которые действуют при наличии у перевозчика доку-

мента «судовая роль». Принимая во внимания возрастающие объемы грузовых перевозок и потребность российских перевозчиков в норвежских разрешениях, компетентные органы Норвегии в 2004-06гг. положительно решили вопрос о выделении российской стороне дополнительного количества разрешений для перевозки грузов в двустороннем и транзитном сообщении, что позволило российским перевозчикам выполнить свои контрактные обязательства.

Основная часть российских автотранспортных предприятий, осуществляющих перевозки в Норвегию, расположена в Мурманской обл. и Республике Карелия. Руководители этих административных ед. России входят в Баренцев региональный совет, действующий под эгидой Совета Баренцева-Евроарктического региона (СБЕР), членами которого являются Россия и Норвегия. С целью повышения потенциала автомобильных перевозок этих регионов представляется целесообразным, помимо взаимоотношений в рамках двусторонних межминистерских переговоров, использовать возможности экономического сотрудничества в рамках СБЕР.

Действующим межправительственным соглашением предусмотрено, что перевозки пассажиров и грузов осуществляются на основе выдаваемых компетентными органами обеих стран разрешений на поездку за исключением случаев, предусмотренных в соглашении об освобождении наличия от разрешения некоторых видов перевозок.

Данные об использовании норвежских разрешений на грузовые перевозки в двустороннем и транзитном сообщении российскими водителями за I кв. 2008г. (1393 разрешения) свидетельствуют о том, что российским перевозчикам до конца года при сохранении такой динамики потребуется не менее 5 тыс. разрешений. С учетом того, что на протяжении последних лет российская сторона ежегодно обращалась с просьбой о дополнительном выделении упомянутых разрешений, и вопрос норвежской стороной решался положительно, целесообразно на заседании Межправительственной российско-норвежской комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству обсудить вопрос об установлении годовой квоты разрешений на двусторонние и транзитные грузовые перевозки для российских перевозчиков на уровне 4500 шт., а при необходимости решать вопросы о дополнительном обмене разрешениями исходя из потребностей сторон.

Морфлот с РФ

Отношения между Россией и Норвегией в области морского транспорта регулируются следующими двусторонними договорами:

- соглашениями между правительствами СССР и Норвегии о судоходстве от 18.3.1974г.; соглашениями между правительствами СССР и Норвегии о сотрудничестве в борьбе с загрязнением нефтью в Баренцевом море от 28.4.1994г.; соглашениями между правительствами СССР и Норвегии о сотрудничестве при поиске пропавших без вести и спасании терпящих бедствие людей на Баренцевом море от 4.10.1995г.;

- меморандумом о взаимопонимании между правительствами СССР и Норвегии о сотрудничестве в поиске и спасании, а также предупреждении о серьезных инцидентах от 29.9.2000г.; меморан-

думом о взаимопонимании между министерством транспорта РФ и министерством рыболовства и по делам береговой администрации Норвегии по укреплению сотрудничества в целях повышения уровня безопасности мореплавания на морских путях Норвежского и Баренцева морей от 29.3.2006г. (г.Осло).

В соответствии с меморандумом о взаимопонимании между министерством транспорта Российской Федерации и министерством рыболовства и по делам береговой администрации Королевства Норвегия об укреплении сотрудничества в целях дальнейшего повышения уровня безопасности мореплавания на морских путях Норвежского и Баренцева морей созданы руководящий комитет и рабочие группы №1 по Информационной системе управления движением судов в Баренцевом море (Varents VTMISS) и №2 по предотвращению разливов нефти.

В июне 2006г. в Москве состоялось заседание руководящего комитета по сотрудничеству в области безопасности мореплавания и предотвращению разливов нефти, на котором было рассмотрено предложение норвежской стороны об установлении обязательной системы разделения движения судов у побережья Норвегии от Варде до Рос-та.

29 нояб.-8 дек. 2006г. состоялась 82 сессия комитета по безопасности на море ИМО, в ходе которой были рассмотрены и одобрены с учетом внесения соответствующих корректировок предложения Норвегии об установлении новой единой обязательной системы разделения движения протяженностью 580 миль вдоль северного побережья Норвегии от Варде до Реста в связи с предполагаемым увеличением интенсивности движения судов, перевозящих опасные грузы, в т.ч. углеводородное сырье из региона Баренцева моря.

23 янв. 2007г. в Варде (Норвегия) состоялась церемония открытия центра информационной системы управления движением судов (Центра Vtmis), в которой приняли участие представители ФГУ АМП «Мурманск».

Заседание рабочей группы №2 по предотвращению разливов нефти состоялось в сент. 2006г. в Норвегии. Стороны согласились при разработке Информационной системы управления движением судов в Баренцевом море (Varents Vtmis) использовать опыт российско-финско-эстонской системы судовых сообщений восточной части Финского залива (Gofrep).

Проект будет осуществляться в 4 этапа. Первый этап, на котором стороны пришли к взаимопониманию в отношении построения системы, завершен. Стороны приступили ко 2 этапу работ, в ходе которого будут выработаны подробный план реализации проекта, включая определение затрат и спецификаций системы, а также соответствующие предложения в ИМО. На 3 этапе стороны отработают операционные процедуры, определяют уровень необходимой подготовки. На 4 этапе предусмотрено окончательное завершение проекта. Окончание работ запланировано на 2010г.

Сотрудничество между Россией и Норвегией по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море, осуществляется в соответствии с Международной конвенцией по поиску и спасанию на море 1979г., участниками которой являются оба государства, а также с Межправительственным со-

глашением о сотрудничестве в поиске пропавших без вести и спасении терпящих бедствие людей на Баренцевом море 1995г.

На регулярной основе проводятся учения по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие в Баренцевом море. В 2005г. по инициативе норвежской стороны проводилось учение «Баренц-Рескью-2005». В 2009г. планируется проведение учения «Баренц-Рескью-2009».

Представленный в минтранс России на согласование документ «Стратегия российско-норвежского сотрудничества на севере в области транспорта» свидетельствует о намерении Норвегии в дальнейшем развивать двустороннее сотрудничество с Россией в области морского транспорта в рамках повышения безопасности мореплавания при освоении нефтегазового потенциала российского континентального шельфа, использования Северного морского пути и расширения формата сотрудничества в области охраны окружающей среды что, в целом, соответствует направлениям российско-норвежского сотрудничества в области транспорта в течение последних 3 лет.

В представленном документе содержатся ссылки на ряд проектов, которые Норвегия предполагает реализовать в ближайшей перспективе, и которые, с точки зрения минтранса России, нуждаются в дополнительном анализе.

На стр. 9 указанного документа упоминается вопрос о позиции Норвегии в отношении разграничения континентального шельфа в Норвежском море и зон между архипелагом Шпицберген и Гренландией; на стр. 11 – норвежский план управления Баренцевым морем; на стр. 27 – проект, связанный с нефтедобычей и защитой от нефтяных загрязнений в ледовых условиях; на стр. 39 – намерение Норвегии усилить безопасность морских перевозок в водах вокруг архипелага Шпицберген; на стр. 40 – проект закона о безопасности судоходства; на стр. 46 – намерение Норвегии направить в ИМО предложения по пересмотру существующих международных стандартов по судостроению.

Министерство транспорта Российской Федерации полагает целесообразным подчеркнуть свою заинтересованность в результатах представленной в документе международной научно-исследовательской деятельности на Севере и предложить норвежской стороне рассмотреть возможность обмена информацией в данной области.

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

– В среду в Киркенесе открывается национальный Центр знаний по вопросам транспорта и логистики в Арктике. Новый центр откроет министр иностранных дел Норвегии Йонас Гар Стере. Церемония будет проходить в норвежском Баренцсекретариате.

Финансирование взяли на себя МИД Норвегии, норвежская ассоциация судовладельцев и компания Tschudi Shipping.

Новый центр создается в период резкого роста перевозок на Баренцевом море, значительную часть которых составляет транспортировка российской нефти. По оценкам, в 2010г. объем перевозок нефти составит 80 млн.т. против 12-14 млн.т. в 2007г.

Норвегия наращивает усилия по обеспечению безопасности и готовности к аварийным ситуаци-

ям. В пред.г. в г. Варде у побережья Баренцева моря был основан центр контроля за движением на море. Новый центр послужит дальнейшему укреплению безопасности мореходства в данном районе. www.barentsobserver.com, 26.11.2008г.

— Основание нового Партнерства по транспорту и логистике будет одним из главных достижений сегодняшней встречи министров иностранных дел по «Северному измерению» между ЕС, Россией, Норвегией и Исландией в Петербурге. Норвегия хотела бы от нового партнерства особого внимания к Баренцеву морю.

Встреча пройдет в рамках Постоянного совета партнерства Россия-ЕС на уровне министров иностранных дел. Я надеюсь, что вместе мы сможем найти хорошие позитивные решения проблем в этом уголке Европы, — сказал министр иностранных дел Норвегии Ионас Гар Стере в интервью [BarentsObserver](http://BarentsObserver.com) по пути в Юсуповский дворец, где проходила встреча. Г-н Стере также отметил, что задачей Норвегии является обратить внимание программы партнерства «Северное измерение» на Крайний Север.

Постоянный совет партнерства на уровне министров иностранных дел собирается дважды в год в формате Россия — тройка министров ЕС. Данное заседание посвящено развитию диалога и подготовке очередного саммита Россия-ЕС. www.barentsobserver.com, 28.10.2008г.

— Губернатор Илья Михальчук пригласил крупные норвежские компании к участию в проекте по строительству нового глубоководного района порта Архангельск, сообщает Правда Севера.

Такое предложение глава региона сделал в ходе встречи с генеральным консулом Королевства Норвегия в Мурманске Ионом Фредриксоном. Илья Михальчук отметил, что реализация проекта придаст новый импульс развитию экономического сотрудничества между нашими странами.

Также обсуждалась возможность открытия в Архангельске генерального консульства Норвегии, которое с 1917г. считается временно эвакуированным, сообщает газета. www.barentsobserver.com, 24.10.2008г.

— Норвежская авиакомпания Widergse закрывает свой маршрут Киркенес-Мурманск из-за малочисленности пассажиров. С авг. 2007г. полеты между Киркенесом и Мурманском проходили 3 раза в неделю. Однако, большинство людей, путешествующих между этими двумя городами, предпочитают ездить на автомобиле или автобусе, как сообщает Widergse. Особенно разочаровали компанию местные жители. Со дня открытия этого маршрута количество пассажиров только уменьшается, и вряд ли ситуация улучшится в будущем. — С этого маршрута нет дохода. Поэтому мы закрываем его с 1 дек., — говорит NRK Ричард Кунстгэйен. www.barentsobserver.com, 17.10.2008г.

— Норвежское правительство планирует ассигнование строительства новой дороги к российской границе. Тем временем с российской стороны в сторону Норвегии быстро прокладываются отремонтированные и модернизированные дороги.

Правительство Норвегии в своем проектном бюджете на 2009г. запланировало выделить 5 млн. крон на строительство новой дороги из приграничного г. Киркенес до российской границы. Это означает, что правительство намерено включить дорогу длиной 10 км. в свой национальный транс-

портный план, основной документ инфраструктуры на период 2011-19гг.г.

Региональные власти давно уже утверждали, что норвежская часть дороги E-105, идущая через норвежско-российскую границу, требует улучшения для того, чтобы справиться с новыми требованиями переезда через границы.

В это время российские как федеральные, так и региональные власти, последние годы активно инвестировали строительство новых дорог в Норвегии. Только этим летом на российской части дороги E-105 был положен новый асфальт на 70 км. Более того, региональные власти инвестируют ремонт альтернативной, более южной, приреченской дороги.

Благодаря новым дорогам транспортные операции по земле между Россией и Норвегией получают новый виток в развитии. Улучшенная инфраструктура потребует эффективной работы на таможнях двух стран. www.barentsobserver.com, 7.10.2008г.

— Число смертей в автокатастрофах, произошедших этим летом в северной Норвегии, побило все рекорды. В этом году уже 24 чел. погибло на дорогах северной Норвегии в результате ДТП. В то время как за весь 2007 в автокатастрофах погибло 20 людей.

За три летних месяца 2008г. в автокатастрофах погибло 6 чел. На прошлой неделе в губернии Трумс в аварии погиб семнадцатилетний пассажир, прибавив еще одну ед. к ужасающей статистике. Согласно NRK, многие смерти на дорогах случаются из-за того, что молодые водители превышают скорость и в результате вылетают на обочину дороги. www.barentsobserver.com, 26.8.2008г.

— Российско-норвежская рабочая группа, в которую входят представители Государственной организации Норвегии по управлению дорогами, губернии Финнмарк и сотрудники дорожных служб Мурманска, представили доклад министру транспорта и связи Л.С.Наварсете о намеченном в следующем году ремонте дорог на трассе КПП Борисоглебский — Стурскуг. Ремонт дороги позволит улучшить качество дорожного полотна. Российская часть дороги по маршруту Мурманск — КПП Борисоглебский будет готова в 2010г. Министр отметила, что двустороннее сотрудничество в этой области направлено на то, чтобы граждане обеих стран получили максимальную выгоду от модернизации и улучшения автотрассы. www.economy.gov.ru, 13.6.2008г.

— Фред Ульсен, легенда корабельного бизнеса и самый богатый человек в Норвегии, выразил озабоченность чрезмерным вниманием норвежских промышленников к Арктике. «Мы слишком мало знаем о том, что нас ждет», — заявил он на этой неделе на конференции в Буде (Норвегия).

Ульсен отметил, что Норвегия может оказаться в слишком сильной зависимости от России в результате вступления компании «Статойл-Гидро» в Штокмановский проект.

Выступая на конференции Maritimt Forum Nord, бизнесмен подчеркнул, что опасность аварий в Арктике слишком высока. Он также выразил сомнение в рентабельности морских перевозок через Северный полюс, аргументируя это тем, что необходимость танкеров ледового класса и небольшая продолжительность навигации сделают транспортировку слишком дорогой.

Если бы решение зависело от меня, инвестиции в морской транспорт и добычу нефти в Арктике были бы заморожены, сказал он. Ульсен отметил также, что аварийно-спасательных служб в этом регионе не существует как таковых. www.barentsobserver.com, 5.6.2008г.

— Закрытие аэропортов Норвегии из-за забастовки ограничивает доступ к нефтяным платформам на континентальном шельфе. Шесть аэропортов были закрыты сегодня, заявил представитель оператора аэропортов Avinor Синдре Энонсен. Причиной этого являются разногласия между Avinor и профсоюзами в вопросах оплаты труда, передает «РЖД-Партнер». В частности, не работают два аэропорта, которые являются крупнейшими площадками вертолетного транспорта, доставляющего сотрудников StatoilHydro на нефтяные платформы. По словам представителей компании, пока ситуация не оказывает какого-либо влияния на уровень добычи. StatoilHydro добывала в среднем в I кв. 1,89 млн.бар. нефтяного эквивалента в сутки. RosInvest.Com, 21.5.2008г.

— Сотрудники норвежских аэропортов, требовавшие улучшения условий труда, согласились прекратить пятидневную забастовку, которая парализовала работу 12 крупнейших аэропортов страны, сообщает агентство Франс Пресс.

Представители профсоюзов и государственного оператора аэропортов страны «Авинор» (Avinor) на сложнейших переговорах в ночь со вторника на среду согласовали условия прекращения забастовки — повышение на 19 тыс. крон (2,4 тыс. евро) зарплаты служащих аэропортов, и в дальнейшем, в зависимости от обстоятельств, дополнительное повышение зарплаты еще на 2 тыс. крон.

«Закрытые из-за забастовки аэропорты будут открыты сегодня. На восстановление графика полетов потребуется немного времени», — говорится в заявлении «Авинор».

Функционирование пяти норвежских аэропортов, в т.ч. в г.г. Берген, Нарвик, Молде, Му-и-Рана, было прервано еще в минувшую пятницу, когда руководство компании-оператора не смогло договориться с представителями профсоюзов, требующих улучшения условий труда для сотрудников. Затем к забастовке присоединились другие аэропорты. Забастовка не затронула лишь международный аэропорт Осло.

Из-за забастовки 31 тыс. пассажиров не смогли добраться до мест назначения. Остановка аэропортов негативно повлияла и на процесс ротации сотрудников нефтегазовых компаний, которые ведут добычу энергосырья на норвежском шельфе. РИА «Новости», 21.5.2008г.

— В деле развития инфраструктуры в районах Крайнего Севера Норвегия плетется позади России, считает представитель норвежской ассоциации Petro Arctic Арвид Йенсен. Русские инвестируют уже несколько миллиардов евро в модернизацию мурманских портов, дорог и аэропорта, а у норвежского правительства нет даже четких планов подобных модернизаций в Северной Норвегии. На проходившей недавно в Хаммерфесте конференции ряд выступающих призвали правительство к большей инициативности, чтоб Северная Норвегия не отставала от России.

Русские думают наперед и уже приступают к подготовке инфраструктуры, а норвежские власти

обреченно плетутся в хвосте, — сказал Арвид Йенсен в интервью норвежской газете Finnmark Dagblad. www.barentsobserver.com, 23.4.2008г.

— Русские планируют колоссальные вложения в развитие Мурманского порта и соответствующей инфраструктуры, финны хотят строить железную дорогу из Лапландии к побережью Норвежского моря. А в Норвегии все разговоры об особом внимании к Крайнему Северу так и остаются разговорами, пишет в редакционной статье норвежская газета Nordlys.

На прошлой неделе в ходе визита в Северную Норвегию финский министр внешней торговли и развития Пааво Вяйринен представил планы крупного инфраструктурного проекта между двумя соседними странами. Г-н Вяйринен предложил связать финский Коллари и норвежский Шиботн железной дорогой, которая позволила бы значительно расширить финский (а также, возможно, российский) экспортный грузопоток.

Норвежская сторона встретила предложение весьма прохладно. Министр иностранных дел Норвегии заметил, что «не стоит строить железную дорогу только потому, что она хорошо выглядит на карте».

Заявление г-на Стере может послужить иллюстрацией к сегодняшнему норвежскому подходу к проблемам Крайнего Севера, считает главный редактор Nordlys Ханс Кристиан Амундсен, который пишет: «Никто из норвежских политиков не хочет взять на себя инициативу и составить новую карту Северной Норвегии — с современной дорожной инфраструктурой, портовыми службами, нормальным авиасообщением и железными дорогами к нашим финским и русским друзьям».

В Норвегии осторожность берет верх над дерзостью, масштабные проекты остаются в проигрыше. Смелые идеи уступают позиции экономической корректности и политической беззубости, пишет главный редактор Nordlys. По его мнению, в вопросе развития инфраструктуры на Крайнем Севере финны и русские оказались намного смелее норвежцев. www.barentsobserver.com, 14.4.2008г.

— В Мурманском морском порту находится под погрузкой транспортное судно M/S Tello, принадлежащее одному из партнеров проекта компании Norlines. Оно должно забрать груз металлоконструкций для нефтегазовой отрасли от компании «Рейнертсен». Данный рейс выполняется в рамках проекта «Северный морской коридор» и является одним из первых рейсов, запланированных компаниями-участниками проекта.

«Первые рейсы должны дать возможность компаниям-перевозчикам оценить на практике все плюсы и минусы транспортировки грузов через порт Мурманск. И уже через две недели мы ожидаем заход в порт Мурманск еще одного судна, но другой компании — исландской Eimskip, — отметил координатор СМК по России Д.Фьертофт, советник Норвежского Баренц-секретариата. Организация является партнером в проекте ЕС по морской логистике «Северный Морской Коридор».

Одной из главных целей проекта заключается в увеличении объема морских перевозок между европейскими портами и портами севера России, в частности портами Мурманска и Архангельска.

При этом, одним из практических результатов реализации проекта может стать установление регулярного маршрута для морских грузоперевозок

между портами центральной Европы вдоль норвежского побережья в Мурманск. Этот путь должен стать хорошей альтернативой портам Финского залива в Балтийском море.

В Баренцевом море нет подобных регулярных маршрутов, которым могли бы воспользоваться грузовладельцы. Спрос на такой маршрут существует, хоть все еще и не очень большой. Однако в условиях активного индустриального развития на Севере потребность в подобных перевозках будет только возрастать. Одним из основных движущих факторов является развитие нефтегазового сектора и реализация крупных проектов в этой сфере.

Использование Северного Морского Коридора для транспортировки нефтегазового оборудования во многом является сутью проекта. Запланированные заходы транспортных судов должны послужить налаживанию регулярных морских перевозок между Мурманском и портами северной Европы и повышению общей привлекательности порта Мурманск с точки зрения коммерческих партнеров СМК.

«Мы уверены, что установление регулярного сообщения привлечет внимание грузовладельцев, которые сегодня поставляют в Россию и отправляют из России грузы через порты Финского залива и сделает Мурманск для них более привлекательным транспортным узлом», — заверил Д.Фьертотфт. www.economy.gov.ru, 11.4.2008г.

— Значительные доходы населения в Норвегии довольно равномерно распределены между его различными группами и обуславливают их высокую покупательную способность. Большинство норвежцев имеют 5-недельный ежегодный оплачиваемый отпуск, что также может располагать их к покупке прогулочного судна (лодки, катера или яхты). 15% домашних хозяйств в Норвегии владеют одним или несколькими прогулочными судами, тогда как 7 лет назад доля таких хозяйств равнялась 13%. Если раньше указанные суда приобретались большинством потребителей после получения некоторого опыта отдыха на воде, то в последние годы появилась группа покупателей, не имеющих данного опыта, но располагающих достаточными средствами. Кроме того, развитию этой новой тенденции способствуют сокращение издержек при производстве прогулочных судов, вытекающее отсюда их удешевление и чрезвычайно низкие в последние пять лет процентные ставки по кредитам. Не изменилось только то, что по-прежнему 9 из 10 владельцев катеров и яхт являются мужчинами.

По оценке страховых компаний, общая стоимость норвежского парка прогулочных судов составляет 8 млрд.долл. Спрос на них, как отмечается в местной печати, довольно высок, и каждый год возрастает число посетителей (потенциальных покупателей) на отраслевых выставках.

Наиболее крупным сегментом рассматриваемого рынка (в продажах по количеству) являются небольшие суда (длиной 3,65-5,50 м.), хотя крупные катера и яхты также достаточно популярны. Средняя мощность подвесного двигателя для прогулочных судов — 30 л. с. (против 100, например, в США).

Как свидетельствует статистика, стоимость среднего по размерам и техническим характеристикам прогулочного судна в Норвегии за последние годы возросла: если по сравнению с 2001г.

продажи по стоимости увеличились на 370%, то по количеству — только на 240%. Большинство парка составляют в настоящее время моторные суда, хотя популярность парусных нарастает, и сейчас они представляют наиболее быстро развивающийся сегмент рынка. Если 10 лет назад на самой крупной в Норвегии выставке судов Sjoen For Alle демонстрировалось 6 парусников, то в 2005г. их было уже 40. Что же касается средней длины наиболее популярных парусных судов, то за указанный период она увеличилась с 9,15 до 11,9 м (именно такую длину имеет наиболее хорошо продаваемый в стране парусник Bavaria 39»).

Норвегия является нетто-импортером прогулочных судов: на каждое вывозимое из страны судно приходится 6 ввозимых. Наиболее популярными на внутреннем рынке отечественными брендами моторных судов считаются Windy, Marex, Scand, JO DA, Nor Star, Barracuda и Riviera, а судов, предназначенных для круглогодичного использования — NB Marine, Viknes и Vikesund. Прогулочные моторные катера и яхты норвежского производства относятся к разряду достаточно надежных и имеющих хорошие мореходные качества. Парусные суда (за исключением предназначенных для особых случаев) в Норвегии не изготавливаются.

Росту норвежского парка прогулочных катеров и яхт препятствует нехватка причалов. Стоимость стандартного ангара для прогулочного судна в стране может достигать 75 тыс.долл.

Ежегодный спрос на моторные прогулочные суда в Норвегии оценивается в 12-15 тыс.шт., из которых 40-50% приходится на импортную продукцию. Парусники также популярны; подержанное парусное судно стоимостью 50 тыс.долл. (со всеми удобствами) может быть привлекательной альтернативой летнему домику у моря ценой 500 тыс.долл. Новые парусники длиной 9,15-13,7 м обычно импортируются из ФРГ (их поставляют компании Hanse и Bavaria), Франции (Benetau, Jeannau) и Швеции (Najad, Hallberg Rassy).

До недавнего времени конструкция и внешний вид прогулочных судов менялись незначительно. Например, за период с 1988г. по 1996г. в Норвегии фактически не было продано никаких новых моделей. В настоящее время тенденция меняется, и большинство производителей стараются вносить инновационные изменения в дизайн, а также совершенствовать внутреннюю отделку и комплектацию. При изготовлении катеров и яхт стал применяться трехслойный композитный материал, на данных судах начали устанавливаться топливосберегающие дизельные двигатели и 4-тактные подвесные двигатели с электрическим стартером, в небольших моделях появились горячая вода, туалеты и многоцелевая мебель, возросла ширина корпусов, увеличилось число разного рода приспособлений и окон (последние стали также более привлекательными и крупными).

За 2002-05гг. импорт прогулочных судов Норвегией удвоился. В 2005г. самое большое число таких судов поставила на норвежский рынок Финляндия (4 тыс.шт.), за нею следовали Польша и Швеция (по 2,5 тыс.шт.). По стоимости поставок лидируют Швеция, Великобритания и США (на базе данных за 2006г.).

Большинство новых прогулочных судов (особенно известных марок) импортируется в страну

непосредственно дилерами, обычно наделенными эксклюзивными правами. Суда малоизвестных марок могут ввозиться несколькими импортерами или дилерами. Модели, реализуемые в значительных количествах, нередко перепродаются эксклюзивным импортером региональным дилерам, однако чаще всего импортер и дилер выступают в одном лице.

Конечные норвежские потребители иногда покупают новые прогулочные суда напрямую у производителей. Они также часто выезжают за границу для приобретения подержанных катеров и яхт. БИКИ, 4.3.2008г.

— Самый глубоководный в мире подводный автомобильный туннель открыли в Норвегии. Его длина — 7800 м., он был проложен по дну Стурьфьорда на глубине 287 м. Его строительство обошлось в миллиард норвежских крон — 182 млн.долл.

Кстати самый длинный автомобильный туннель в мире также находится в Норвегии: в начале XXI в. на трассе Осло-Берген был открыт туннель протяженностью 24,5 км, передает РСН. ИА Regnum, 24.2.2008г.

— Береговая администрация Норвегии внесла Киркенес, Хаммерфест, Тромсе, Нарвик и Буде в разряд «ключевых портов» Севера. Береговая администрация, управление дорог общего пользования, управление железных дорог и служба аэропортов Норвегии представили свои предложения по плану для государственного транспортного сектора на период 2010-19гг. Предложения будут направлены министру транспорта и коммуникаций Норвегии Лив Сигне Наварсетер. До вынесения окончательного решения, намеченного на осень, план будет обсуждаться в Стортинге.

В числе предложений — придание пяти портам Северной Норвегии статуса ключевых транспортных портов, которых во всей Норвегии будет 20, если предложение будет принято. Береговая администрация преследует цель сделать эти порты более эффективными и привлекательными для компаний и более полно использовать морские пути для грузовых и пассажирских перевозок.

Все ключевые порты будут напрямую связываться с ключевыми дорогами и аэропортами. Четыре транспортных управления Норвегии хотели бы добиться лучшей связи между отдельными ветвями транспортного сектора. План предполагает сосредоточение усилий на поддержании существующей инфраструктуры вместо реализации затратных новых проектов. www.barentsobserver.com, 17.1.2008г.

— Норвежская прибрежная администрация (The Norwegian Coastal Administration) одобрила планы строительства судоходного туннеля через мыс Стад к северу от Бергена. Мыс Стад является чрезвычайно опасным местом для движения судов, которые часто вынуждены простаивать в бухтах, ожидая благоприятной погоды. В этой связи, по мнению Норвежской прибрежной администрации, строительство туннеля экономически оправдано, его стоимость оценивается в 1,7 млрд. крон, длина — 1800 м. www.economy.gov.ru, 13.12.2007г.

— Некоторые из крупнейших судоходных компаний Норвегии угрожают сменить флаг на своих судах на флаг других морских юрисдикций, таких как Великобритания, с целью уйти от нового налогового режима, который по их словам может обойтись им в миллиард долларов налогов за прошедшее время.

Согласно репортажу в британской газете Daily Telegraph, норвежский оператор нефтяных барж BW Gas уже начал исследование последствий налогообложения при перенесении домициля своего бизнеса за пределы Норвегии.

«Мы наняли налоговую команду HSBC для рассмотрения этого предложения», — сказал Андреас Сомен-Пао, вице-президент компании, прибавив, что «никогда еще не было подобных прецедентов».

Судоходные компании Норвегии, которая имеет один из крупнейших торговых флотов в мире, возмущены предложением изменить систему их налогообложения с той, что базируется на доходах на ту, которая будет основана на тоннажной вместимости флота компании. Т.к. система налогообложения по тоннажу используется большинством правительств по всему ЕС, включая Великобританию, норвежские судоходные компании говорят, что переключение с одной системы на другую будет означать, что доход, освобождаемый от налогов по действующей системе станет налогооблагаемым по новой. Налогами не облагаются операционная прибыль до тех пор, пока облагаемые налогами дивиденды выплачиваются акционерам, или вклады не вывозятся из Норвегии.

Компания BW Gas, ведущий мировой поставщик услуг по транспортировке газа морским транспортом, говорит, что в зависимости от условий перехода на новую систему налогообложения, компания может заплатить от 3,8 млрд. до 4,8 млрд. норвежских крон (US\$668 400 и US\$844 300) налогов за прошедшее время. Норвежские судостроители предупреждают, что это предложение будет стоить им по меньшей мере US2,4 млрд.долл. налогов за прошедшее время, сильно ударит по прибыли, повергнет в хаос инвестиционные планы и заберет у них возможность конкурировать на международном уровне.

Новая система будет представлена 6 окт. 2007г., в рамках налогового бюджета 2008г., и по всем ожиданиям будет ратифицирована позднее в этом году, если парламент одобрит бюджет.

Согласно исследованию Норвежской ассоциации судовладельцев, 75% налогов, подлежащих к уплате, будет выплачено 30% судоходными компаниями страны. Однако, она предупреждает, что мелкие компании пострадают не меньше крупных, т.к. должны будут прибегнуть к дорогостоящему перекредитованию. НАС также ожидает, что новая система приведет к более низким доходам от налогообложения.

«Возникает беспокойство, что налоговое бремя для многих компаний станет значительно выше, чем как если бы они облагались налогами как и другие, — подтвердила НАС. — Это предложение подрывает уверенность в Норвегии как в стране, поддерживающей создание ценностных качеств товарам». Offshore.SU, 27.9.2007г.

ОАЭ

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Государственный авиаперевозчик Объединенных Арабских Эмиратов компания «Этихад» (Etihad Airways) открыла регулярные полеты из Абу-Даби в Москву и в Алма-Ату (Казахстан).

«Полеты в российскую столицу сейчас будут осуществляться пять раз в неделю, а начиная с летнего сезона 2009г., мы переходим на ежедневные

полеты. Кроме того, мы начинаем выполнять рейсы из Абу-Даби в деловую столицу Казахстана — Алма-Ату», — сообщила генеральный менеджер авиакомпании Наталья Горюнова.

Отвечая на вопрос, отразился ли международный финансовый кризис на амбициозных планах развития, авиакомпании Etihad Airways как официального государственного авиаперевозчика ОАЭ, гендиректор компании по Азиатско-Тихоокеанскому и Индийскому регионам Юст-Ден Хартог сказал: «Финансовый кризис набирающий обороты по всему миру, оказал влияние на развитие авиакомпаний в Европе и США, однако, что касается Ближнего Востока, он на нас практически не сказался, и мы собираемся, несмотря ни на что, развивать и дальше авиасообщения как с Россией, так и с другими странами мира». Авиакомпания показала новые самолеты, в т.ч. 10 самых больших в мире аэробусов А-380, поставки которых в авиакомпанию начнутся в 2015г.

Пока рейс в Москву из Абу-Даби выполняется на новом аэробусе А-320. «Этого объема кресел пока вполне достаточно для обслуживания данного направления. Вместе с тем, моя задача как генерального менеджера по России к 2010г. ввести на данное направление машину большей пассажироместимости А-330», — сказала Горюнова.

По ее словам, на рейсах в Москву и Казахстан в числе англоговорящего обслуживающего персонала работают русскоговорящие стюардессы. Всего в авиакомпании работают 120 чел. русскоговорящего персонала.

Etihad Airways, имеющий центральный офис в столице ОАЭ Абу-Даби, являющийся национальным авиаперевозчиком, осуществляет рейсы по 48 направлениям стран мира. Российская столица станет 11 направлением в сети Etihad Airways в Европе, которая уже включает в себя рейсы в Брюссель, Дублин, Франкфурт, Женеву, Лондон и другие города. Русский дом, 3.12.2008г.

— В аэропорту Шарджи построят новый пассажирский терминал стоимостью 1,3 млрд.долл. Планируется, что он вступит в действие через 2г. и будет обслуживать 8,5 млн. пассажиров в год. За последние несколько лет объем воздушных перевозок международного аэропорта Шарджи вырос на 35%. Ожидается, что в этом году пассажиропоток вырастет на 8-10% и составит 5,5 млн.чел. Emirates.SU, 2.12.2008г.

— В Дубае построят еще один — седьмой мост. Правитель эмирата шейх Мухаммед Аль Мактум утвердил проект моста «Улыбка Дубая», который два берега залива-крика. Проект стоимостью 810 млн. дирхамов предусматривает, что новая транспортная артерия проляжет между крик-парком и судебным комплексом в Бур Дубае и торговым моллом «Сити-центр» и гольф-клубом в Дейре.

Автомобильное движение будет осуществляться по шести полосам в каждом направлении. Ширина моста составит 61,6 м., максимальная высота — 100 м над водной поверхностью. Мост сможет пропускать 24 тыс. машин в час. Emirates.SU, 17.11.2008г.

— Компания аэропортов Абу-Даби (Abu Dhabi Airports Company — ADAC) сегодня объявила, что бывший аэропорт Аль-Бутын будет называться Городским аэропортом (City Airport) в отличие от международного аэропорта столицы ОАЭ. Он будет предназначен исключительно для полетов ча-

стных воздушных судов. После введения в строй международного аэропорта аэродром Аль-Бутын стал базой BBC, а затем был передан ADAC.

Городской аэропорт станет первым в арабском мире специализированным аэропортом для частных самолетов и вертолетов. Новый воздушный портал, расположенный на юге о-ва Абу-Даби, находится всего в пяти км. к юго-западу от делового центра столицы. Создание подобного аэропорта обусловлено ростом воздушного движения в эмирате Абу-Даби: начиная с 2004г., число чартерных рейсов увеличивается в среднем на 46%. Более 20 частных авиакомпаний подали заявки на регистрацию в Абу-Даби.

ADAC вложит 200 млн. дирхамов, чтобы создать первоклассные условия для обслуживания и отдыха пассажиров. В аэропорту будет смонтировано самое современное навигационное оборудование, включая систему глобального позиционирования (GPS). В будущем при аэропорте будет выстроена гостиница.

Сейчас на Ближнем Востоке насчитывается 400 частных реактивных самолетов, в т.ч. в Саудовской Аравии 143 и 43 в ОАЭ, а к 2014г. их количество увеличится до 900. В эмирате сейчас три аэропорта — два в Абу-Даби и один в г.Аль-Айне. Планируется создать еще один небольшой аэропорт на острове-заповеднике Сыр Бани Яс, который станет центром морского курорта «Пустынные острова». Emirates.SU, 15.11.2008г.

— Авиакомпания «Арабийя» (Шарджа) приобретет 10 «Аэробусов» на сумму 770 млн.долл. Бюджетный авиаперевозчик, принадлежащий правительству эмирата Шарджа, заявил, что подписал соглашение в европейским производителем 10 воздушных лайнеров «А-320» различных конфигураций. Самолеты будут обслуживать новый авиаузел компании в Марокко с начала 2009г.

В конце 2007г. во время международного авиасалона в Дубае «Арабийя» подписала соглашение о поставках 34 «Аэробусов». Сейчас «Эйр Арабийя» использует 16 собственных и взятых в лизинг «А-320», используемых на 44 направлениях. Emirates.SU, 13.11.2008г.

— В аэропорту Абу-Даби построят третий пассажирский терминал. Он вступит в строй в 2012г. и сможет обслуживать 12 млн. пассажиров в год, а всего через международный аэропорт будут проходить 50 млн. пассажиров. В будущем терминале будет десять посадочных ворот, в т.ч. двое для самолетов «Аэробус А-380».

Власти эмирата также рассматривают вопрос о строительстве аэропорта на острове-заповеднике Сыр Бани Яс, который станет центром будущего морского курорта «Пустынные острова». С янв. из будут выполняться рейсы на остров, расположенный в 170 км. к западу от столицы ОАЭ. Это будет третий аэропорт в эмирате. Русский дом, 9.11.2008г.

— Министерство внутренних дел Эмиратов начинает с 1 дек. кампанию по обновлению автомобильного парка — автомобилисты должны будут избавиться от машин производства 1989г. и предшествовавших лет, сообщает в пятницу газета «Аль-Иттихад».

Под запрет министерства подпадают 70 тысяч устаревших машин. В сообщении говорится, что кампания по обновлению национального авто-

парка ведется в интересах защиты окружающей среды.

В конце 2009г., отмечает газета, у владельцев автомобильного старья будут изъяты технические паспорта на машины, попавшие под запрет, и в случае появления на дорогах они будут подвергаться конфискации и вывозиться на автомобильные свалки в принудительном порядке.

Министерство запретило также ввоз в страну автомобилей производства более чем пятилетней давности. По сведениям «Аль-Иттихад», исключение делается только для раритетных коллекционных моделей. РИА «Новости», 7.11.2008г.

– Национальный перевозчик Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ) Etihad Airways 1 дек. выходит на российский рынок авиаперевозок, открывая прямой рейс из Абу-Даби в Москву, говорится в сообщении авиакомпании. «1 дек. авиакомпания откроет прямой рейс из Абу-Даби в Москву и 2 дек. – в столицу Казахстана Алматы», – отмечается в сообщении.

В Москве будет открыто официальное представительство компании, начнется набор и обучение персонала, заключение договоров с туристическими агентствами. До конца 2008г. цена билета в экономическом классе составит 199 евро, в бизнес-классе – 1500 евро, отмечается в сообщении. Планы по выходу на российский рынок руководство компании впервые озвучило в конце окт.

В 2008г. Etihad открыл четыре новых направления, среди которых Пекин, индийские города Калькутта и Мадрас, а также столица Белоруссии Минск. В начале марта 2009г. Etihad откроет рейсы в Мельбурн (Австралия) и в Лагос (Нигерия).

5 нояб. 2003г. национальная авиалиния ОАЭ запустила первый рейс из Абу-Даби в Аль-Айн, за которым неделю спустя последовал первый коммерческий рейс авиакомпании в Бейрут. Сейчас компания выполняет полеты по 48 направлениям.

За пять лет услугами Etihad воспользовались 14 млн. пассажиров, в т.ч. в этом году – 4,4 млн. Авиапарк вырос до 39 и к концу года достигнет 42 авиалайнеров. В июле 2008г. на международном авиашоу в Фарнборо компания объявила о рекордном в истории коммерческой авиации заказе – на 205 самолетов, включая фиксированный заказ 100 авиалайнеров.

Etihad объявлял о планах увеличить перевозки пассажиров до 25 млн. в год, и к 2020г. увеличить более чем в два раза число городов, в которые осуществляются рейсы. Для этого компания намерена увеличить число сотрудников до 27 тысяч человек к 2020г. с нынешних 6,7 тыс. РИА «Новости», 6.11.2008г.

– 31 окт. в Екатеринбурге, в гостинице Park Inn состоялась презентация авиарейса «Екатеринбург-Шарджа» (ОАЭ). В соответствии с разрешением комиссии Росавиации этот рейс будет выполнять авиакомпания «Владивосток Авиа». Первый вылет по этому маршруту состоялся 23 окт. и собрал 70 пассажиров. С 18 нояб. рейсы будут выполняться еженедельно по вторникам и пятницам.

Заказчиком регулярного авиарейса Екатеринбург – Шарджа выступило ООО «Трансавиасервис». Перелеты будет осуществлять авиакомпания «Владивосток Авиа» из аэропорта Кольцово.

ОАО «Владивосток Авиа» входит в десятку крупнейших авиакомпаний России и является лидером среди авиаперевозчиков Дальнего Востока

России. Парк воздушных судов включает в себя самолеты Ту-204-300, Ту-154М, Ту-154Б, Як-40, Ан-24, Airbus A320, а также вертолеты Ка-32 и Ми-8 всех модификаций.

С 2004г. компания является полноправным членом Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). Русский дом, 1.11.2008г.

– Первый искусственный олимпийский каток откроется в Дубае. Он построен корпорацией «Эмаар» при крупнейшим в ОАЭ торговом центре «Дубай Молл», который откроется 30 окт. Ледовая арена будет использоваться не только для катания, но и для концертов, шоу, выступлений фигуристов и международных хоккейных турниров.

Толщина ледового покрытия составит 1,5 дюйма, что в три раза толще, чем на катках НХЛ. Специальная установка будет постоянно вырабатывать и подавать реагенты, а термостаты автоматически поддерживать необходимую минусовую температуру, чтобы сохранять лед замороженным. На отладку сложного технологического процесса и доведения размеров катка до олимпийского стандарта уйдет до двух недель. Русский дом, 28.10.2008г.

– В Дубайской бухте и вдоль побережья Джумейры начнут курсировать пассажирские паромы. Об этом сообщили в представительстве департамента туризма и коммерческого маркетинга правительства Дубая в России и СНГ.

Паромы будут связывать центральные районы города с островами Палм Джумейра, Палм Джебел Али, Палм Дейра и архипелагом Мир. В сообщении департамента подчеркивается, что целью этого проекта является обеспечение морского транспортного сообщения в тех районах, где его раньше не было.

Новый проект будет реализовываться в несколько этапов. На первом этапе будет задействовано 10 паромов, курсирующих между 4 станциями – Golden Market, Union Square, City Center и Al-Gaubaida. В последствии планируется введение паромного сообщения с Дубайским морским городом, эмиратом Шарджа, Пальмовыми островами, архипелагом Мир и Морским фасадом.

Реализация проекта в полном объеме будет завершена в июне 2010г. Предполагается, что в первый год паромным сервисом воспользуется 3 млн.чел. Русский дом, 28.10.2008г.

– Авиакомпания «Эмирейтс» получила второй самолет «Аэробус А-380». Самый большой в мире пассажирский авиалайнер приземлился в аэропорту Дубая сегодня в 15.30., сообщает эмиратское агентство новостей ВАМ.

Сейчас воздушный флот авиаперевозчика Дубая состоит из 122 современных самолетов, выполняющих рейсы по 101 направлению. Портфель заказов компании включает 56 «А-380», два из которых будут поставлены до конца года. К 2013г. «Эмирейтс» получит более 100 новых лайнеров. Русский дом, 24.10.2008г.

– Авиаперевозчик эмирата Дубай компания «Эмирейтс» планирует выполнять второй ежедневный рейс в Москву, начиная с 2 фев. 2009г. Компания открыла воздушное сообщение Дубая с российской столицей в 2003г.

Второй ежедневный рейс будет вылетать из столицы России в 23:40 мск и приземляться в Дубаи 6 утра по местному времени. Новый рейс будет удо-

бен тем, что на нем можно полететь в Эмираты после работы, не разбивая день и не теряя его.

На новый рейс будут действовать специальные тарифы: при покупке двух билетов один из них по маршруту Москва – Дубай – Москва обойдется всего лишь в 15 тыс. руб. (\$580), что гораздо ниже обычных тарифов. Русский дом, 22.10.2008г.

– Международная авиакомпания Объединенных Арабских Эмиратов Emirates 2 фев. 2009г. открывает второй ежедневный рейс в Москву, сообщает компания.

Авиакомпания представляет также специальные тарифы на ряд направлений, которые будут действовать в течение фев. 2009г. Так, два пассажира, путешествующих вместе, смогут приобрести билеты до Дубая по цене одного. Билет до Дубая будет стоить 15 тысяч руб.

Второй ежедневный рейс Emirates будет вылетать из Москвы вечером и обеспечит более удобные стыковки в Дубае с популярными из Москвы направлениями для транзитных пассажиров, отмечается в сообщении.

Рейс Москва-Дубай выполняется на самолетах семейства Boeing 777. Второй ежедневный рейс будет выполняться на Airbus A330-200. С открытием второго ежедневного рейса провозная емкость на рейсах авиакомпании в экономическом классе увеличится почти на 65%. В первом и бизнес классах количество предоставляемых Emirates мест увеличится вдвое.

Кроме того, количество перевозимых грузов подразделением Emirates SkyCargo увеличится более чем на 220 т. в неделю. Основными видами грузов, которые компания доставляет в Москву, являются цветы из Африки, лекарственные препараты из Индии, а также мясо из Австралии и Новой Зеландии.

Emirates создана в 1985г. Компания является третьей по прибыльности авиакомпанией в мире и входит в двадчатку самых крупных авиакомпаний мира. Emirates осуществляет регулярные рейсы в 101 город стран Европы, Северной Америки, практически всего Ближнего Востока и Персидского залива, Африки, Индийского субконтинента и Азиатско-Тихоокеанского региона.

В распоряжении авиакомпании – 121 самолет, средний возраст которых составляет 63 месяца. Общее количество заказанных авиакомпанией самолетов составляет 180 широкофюзеляжных лайнеров стоимостью более 58 млрд.долл. РИА «Новости», 22.10.2008г.

– Отныне ни сами любители полихачить за рулем авто с шашечками из столицы ОАЭ, ни их нетерпеливые пассажиры, которым довелось сесть в таксомоторы, недавно поступившие для обслуживания граждан и гостей города, не смогут позволить себе экстремальной езды в стиле «эх, прокачу!», как бы им того не хотелось. А «виной» сему – блокиратор скорости, установленный на всякий случай в такси нового поколения.

В целях обеспечения безопасности перевозок на машинах будут установлены автоматические ограничители скорости, не позволяющие водителям превышать максимальный лимит в 120 км/час.

К концу окт. тек.г. все семь компаний, оказывающих услуги такси в Абу-Даби, обязаны установить ограничители скорости на все автомобили нового поколения, окрашенные в серый цвет. Ав-

томшины, окрашенные в золотистый и белый цвета, ограничителями оснащаться не будут, поскольку они должны перестать эксплуатироваться до конца 2008г.

После набора автомобилем скорости в 116 км/час ограничитель будет резко снижать подачу топлива в двигатель, затормаживая его движение на скорости свыше 120 км/час, пишут «Русские Эмираты». Водитель может «подогнать» ограничитель, нажав кнопку набора скорости, и, в теории, делать это постоянно, но ограничитель имеет специальную систему мониторинга, которая регистрирует количество нажатий.

По словам представителей головной компании сервиса такси в столичном эмирате, TransAD, внедрение ограничителей позволит избежать возможных аварий, как по вине любящих скорость водителей такси, так и по вине пассажиров, которые нередко подгоняют водителей, заставляя их превышать скорость.

Единственным недостатком системы можно считать значительное увлечение времени переездов на длинные расстояния, между Абу-Даби и Дубаем, где на трассе разрешено движение со скоростью до 160 км/час. Но TransAD считает, что в лучше работать по принципу «тише едешь, дальше будешь» и отключать ограничители скорости на автобанах не собирается. RosInvest.Com, 20.10.2008г.

– Третий терминал Дубайского аэропорта – крупнейший в мире пассажирский авиапортал. Терминал, который обошелся правительству эмирата в 4,5 млрд.долл., имеет площадь 1,5 млн. кв. м. Только магазины беспошлинной торговли занимают 10 тыс. кв. м. Новый терминал позволит увеличить количество пассажиров до 43 млн.чел. в год, а к 2011г. довести их число до 75 млн.

На первом этапе из нового терминала осуществляются 45 рейсов в день в страны Залива, США, Канаду и Бразилию, а затем постепенно будут вводиться новые рейсы во все части света. В терминале будут также открыты еще два вестибюля. Русский дом, 16.10.2008г.

– В Дубае появится четвертый вид морского транспорта. Правитель эмирата шейх Мухаммед Аль Мактум утвердил проект пассажирского парома стоимостью 178 млн. дирхамов, который будет курсировать между четырьмя станциями на берегу Дубайского залива. Паром сможет брать на борт сто пассажиров и перевозить в год до 3 млн.чел. Паромная переправа будет введена в эксплуатацию в июне 2010г.

Паром станет дополнением к водным автобусам, такси и деревянным судам «абра» – старейшему виду морского городского транспорта в Дубае.

Ежегодно деревянные суда «абра», существующие с 19 века, перевозят 15–20 млн. пассажиров. Путь через крик занимает всего 10 минут и абра остается самым быстрым средством добраться до противоположного берега залива. Сейчас в эксплуатации 149 моторных абра, совершающие рейсы между шестью станциями. Можно нанять и весельное абра. Русский дом, 13.10.2008г.

– В Дубайском аэропорту открывается третий терминал. Первым пройдут через новый терминал пассажиры катарской авиакомпании, вылетающие во вторник в 14.15. в Доху. Терминал будет обслуживать рейсы в страны-члены Совета сотруд-

ничества арабских государств Персидского залива, а также государства Америки. В дальнейшем новый терминал будет также обслуживать ближневосточные и африканские рейсы. Русский дом, 13.10.2008г.

— В аэропорту Абу-Даби открылась вторая взлетно-посадочная полоса. Самолет А-320 местной авиакомпании «Этихад» в воскресенье совершил исторический взлет и посадку на новой полосе протяженностью 4 100 м., которая находится в двух км. к северу от старой полосы. Работы по строительству полосы обошлись в 1 млрд. дирхамов. Одновременно частично стал эксплуатироваться 3 пассажирский терминал в международном аэропорту столицы ОАЭ. Русский дом, 9.10.2008г.

— Авиакомпания ГТК «Россия» начала выполнять регулярные рейсы по маршруту Петербург-Дубай-Петербург. Первый рейс FV289/290 состоялся. Полеты будут выполняться два раза в неделю на аэробусах А-320. В ОАЭ самолеты будут прибывать во второй терминал международного дубайского аэропорта. Русский дом, 7.10.2008г.

— Шарджа потратит 1,24 млрд. дх на модернизацию дорожной сети и канализационной системы. Часть этой суммы пойдет на строительство завода для очистки сточных вод, который планируется запустить через 2,5г. Он будет обслуживать территорию площадью 75 тыс. кв. м., куда войдут такие районы как Хор-Факкан, Кальба и Дибба. Русский дом, 5.10.2008г.

— Эмиратская авиакомпания «Этихад» планирует перевезти 25 млн. пассажиров в год. Как заявил в Нью-Йорке Джеймс Хоган (James Hogan), исполнительный директор авиаперевозчика эмирата Абу-Даби, эта цифра станет реальностью к 2020г. Численность персонала в этом времени достигнет 27 тыс.чел. (сейчас 6,6 тыс.).

В этом году «Этихад» перевезла почти 4 млн. пассажиров по 48 направлениям, а до конца 2008 этот показатель вырастет до 6 млн. В лайнерах компании этим летом было продано 83% мест, что на 46% выше, чем в 2007г. Компания была основана правительством эмирата Абу-Даби в 2003г. В состав парка авиакомпании Etihad Airways входит 35 самолетов. С 1 дек. «Этихад» планирует начать регулярные рейсы из Москвы в Абу-Даби. Русский дом, 21.9.2008г.

— В Дубае скоро появятся интеллектуальные радары. В отличие от всех других, они будут «ловить» нарушителей скорости как на легковых автомобилях, так и на грузовиках, а радиус их действия составит 1 км. Всего планируется установить 500 новых радаров, 50 из которых будут находиться на одной из самых оживленных городских магистралей шоссе им. шейха Заеда. Установка начнется после праздника Ид аль-Фитр (разговения). Emirates.SU, 16.9.2008г.

— Высокоскоростная интернет-связь будет доступна внутри вагонов, на перронах, переходах и мостах. Разработкой и установкой специально приспособленной для нужд подземки связи будет заниматься телекоммуникационная корпорация «ду». Стоимость доступа, скорость связи и другие специфические условия будут совместно определены департаментом дорог и транспорта Дубая и корпорацией. Движение по «красной» и «зеленой» веткам метро должно начаться в сент. 2009г. Emirates.SU, 15.9.2008г.

— В 2015г. в столице ОАЭ появится собственное метро. Проект будущей подземки в Абу-Даби будет утвержден департаментом транспорта в дек. этого года, а в янв. 2009г. проект будет обнародован. Одновременно с метро вступят в строй линии монорельсовой дороги. В 2030г., по прогнозам, население Абу-Даби превысит 3 млн.чел. Планируется продолжить ж/д ветку до Дубая, которая станет частью единой сети стран Залива. Emirates.SU, 12.9.2008г.

— В ОАЭ хотят прорыть канал из Персидского залива в Индийский океан. По информации газеты Times, в эмирате Дубай прорабатываются планы строительства судоходного канала для танкеров в обход Ормузского пролива. На реализацию этого проекта планируется выделить 200 млрд.долл. Искусственная транспортная артерия может стать альтернативой Ормузскому проливу, который Иран неоднократно угрожал перекрыть.

Через Ормуз ежедневно перевозится 17 млн. бар. нефти, что равно 40% всего объема мировой торговли нефтью. Геополитическое положение позволяет Ирану контролировать до 90% проходящих через пролив грузопотоков.

По проекту будущий канал должен соединить побережье Персидского залива с г.Фуджейрой на берегу Индийского океана. Однако не совсем понятно, как обеспечить проход танкеров грузоподъемностью более 300 тыс.т. через горный массив Хаджар. Абу Даби ведет строительство нефтепровода в обход Ормузского пролива с пропускной способностью 1,5 млн. б/д. Emirates.SU, 11.9.2008г.

— В июле этого года объем пассажирских и грузовых перевозок международного аэропорта Абу-Даби вырос на 27% и 15% соответственно. Согласно статистике ежедневный пассажиропоток, в среднем, составил 27 004 чел. Ожидается, что к концу календарного года общий объем пассажирских перевозок в аэропорту эмиратской столицы превысит 9 млн. Emirates.SU, 6.9.2008г.

— «Тойота» — крупнейший продавец автомобилей в странах Залива. В янв.-июне этого года «Тойота» продала в Саудовской Аравии, Бахрейне, Кувейте, Омане, Катаре и ОАЭ 260 тысяч автомобилей, что на 31% больше продаж по сравнению с аналогичным периодом пред.г., сообщает журнал ArabianBusiness.

Второе место по продажам пока занимает General Motors, продавшая в 2007г. 128 тысяч автомобилей. Однако в этом году компанию, по всей вероятности, потеснит Nissan, которая в I пол. увеличила объем продаж на 27% и продала более 74 тысяч автомобилей, почти на 8 тыс., чем GM.

В первую пятерку в регионе Персидского залива вошли также Mitsubishi и Hyundai, а Honda в I пол. поставила рекорд, увеличив продажи на 52%.

Производители автомобилей в регионе в I пол. показали двузначный рост объема продаж, и наблюдатели полагают, что продажи будут расти еще как минимум пять лет. В этом году в шести странах Залива будет продано до 1,2 млн. легковых машин и легких грузовиков, что на 10% больше, чем в 2007г. Emirates.SU, 5.9.2008г.

— Дубай перейдет на гибридный автотранспорт к 2012г. Сейчас проходят испытания первые 10 гибридных такси. Через 4г. все городские такси, машины скорой помощи и полиции и ведомственные автомобили станут гибридными. По оценкам,

в Дубае будет насчитываться 5-6 тыс. таких машин и примерно столько же в Абу-Даби. Замена такси на гибридные модели начнется в 2009г. Emirates.SU, 1.9.2008г.

— Авиакомпания «Аэрофлот» увеличит число полетов на маршруте Москва — Дубай с одного до двух в день. В отличие от нынешнего ночного рейса, новый рейс будет дневным. Вылет из Москвы в 10.00, прибытие в Дубай в 16.15. Обратный вылет в 17.25, прибытие в Москву в 22.10.

Ныне действующий рейс вылетает из Москвы в 19.50 и прибывает в Дубай в 2.05. Обратный вылет в 3.15, прибытие в Москву в 7.50. Все рейсы будут выполняться на самолете «Аэробус А320». Второй рейс будет добавлен с 26 окт. Больше рейсов будет выполнять и дубайский перевозчик «Эмирейтс» — его второй ежедневный рейс появится в конце марта будущего года.

Вторая эмиратская компания «Этихад» планирует начать регулярные рейсы из столицы ОАЭ Абу-Даби в Москву 1 дек. Компания будет выполнять пять рейсов в неделю — ежедневно, кроме вторника и субботы. Вылет из Абу-Даби в 9.40, прибытие в Москву в 14.05. Обратный вылет в 14.55, прибытие в Абу-Даби в 21.05. Рейсы будут совершаться на самолете «Аэробус А319», который вмещает 104 пассажира, в т.ч. 20 — в бизнес-классе. Emirates.SU, 14.8.2008г.

— Авиарейс Минск-Абу-Даби-Минск торжественно откроется 5 авг., когда в белорусскую столицу прибудет первый самолет из ОАЭ. Об этом накануне на пресс-конференции сообщил вице-президент по продажам и обслуживанию компании «Этихад» Гирт Бовен.

Он отметил, что Etihad Airways станет первой авиакомпанией из региона Персидского залива, осуществляющей рейсы в Беларусь. Новый маршрут послужит дополнительным стимулом для значительного укрепления торговых, туристических и инвестиционных связей между ОАЭ и Беларусью. Взаимный товарооборот двух стран составляет 30-40 млн.долл. в год (110-150 млн. дирхам ОАЭ).

В 2007г. Эмираты посетили 8 тыс. белоруссов, в основном туристы, которые ехали в Дубай. С открытием прямого авиасообщения можно ожидать, что пассажиропоток увеличится до 10 тыс.чел. в год.

Etihad Airways будет выполнять полеты в Минск каждые вторник и четверг на одном из своих новых самолетов марки Аэробус «А-319». В окт. 2008г. по субботам добавится третий еженедельный рейс. Аэробус «А-319» предназначен для перевозки 104 пассажиров (20 в бизнес-классе и 84 в эконом-классе).

Рейс под номером EY061 будет отправляться из Абу-Даби по вторникам и четвергам в 09.45 и прибывать в Минск в 14.25 в тот же день. Обратный рейс под номером EY062 будет отправляться из Минска в тот же день в 15.15 и прибывать в Абу-Даби в 21.40. Договоренность об установлении воздушного моста между Абу-Даби и Минском была достигнута в ходе визита президента А.Г. Лукашенко в ОАЭ в 2007г. Emirates.SU, 5.8.2008г.

— Самый большой в мире пассажирский самолет — Airbus A380, принадлежащий компании Emirates, завершил первый регулярный рейс из Дубая в Нью-Йорк и приземлился в пятницу в международном аэропорту имени Джона Кеннеди, сооб-

щило агентство Ассошиэйтед Пресс со ссылкой на заявление нью-йоркского аэропорта.

На борту лайнера находились более 500 чел. включая членов экипажа, продолжительность полета составила 12,5 часов. Впервые Airbus A380 приземлился в аэропорту имени Джона Кеннеди в марте пред.г., но это был рекламный рейс.

Общее количество самолетов A380, заказанных авиакомпанией Emirates, составляет 58 шт. Кроме того, руководство авиакомпании объявило о подписании дополнительного соглашения о поставке еще 60 самолетов — тридцати A330-300s и столько же — A350s.

Первый в мире самолет A380 был передан 15 окт. 2007г. авиакомпании Singapore Airlines, почти на два года позже запланированного срока. Причиной задержки поставок стали проблемы с электропроводкой. Инженеры решили, что система проводов на первых 20 самолетах A380 будет смонтирована вручную.

Ранее президент Airbus Томас Эндерс не подтвердил, но и не опроверг информацию о возможных задержках поставок. Вместе с тем он заявил, что компания намеревается поставить заказчикам 13 самолетов в 2008г., а в 2009г. — удвоить это число.

Среди крупнейших заказчиков самолета A380 числятся австралийская авиакомпания Qantas Airlines (20 штук), сингапурская авиакомпания Singapore Airlines (19 штук) и германская авиакомпания Lufthansa (15 штук).

Размах крыла A380 достигает 80 м., а длина фюзеляжа — 73 м. Кроме того, он потребляет меньше горючего в пересчете на одного пассажира, чем его предшественники. Стоимость самолета в стандартной комплектации — 320 млн.долл.

Самолет может совершать беспосадочные перелеты на расстояние до 15 тыс.км. и перевозить 525 пассажиров регулярными рейсами и до 853 чел. в чартерном варианте при условии, что салон полностью укомплектован в эконом-классе. Для модернизации аэропортов Нью-Йорка и Нью-Джерси, которые теперь могут принимать авиалайнеры подобного класса, было затрачено 179 млн.долл. РИА «Новости», 2.8.2008г.

— Компания Middle East Development, созданная бизнесменом из Объединенных Арабских Эмиратов Тареком бен Ладеном, объявила о старте своего бизнес-проекта, призванного соединить Азию и Африку — Джибути и Йемен. На данный момент определен управляющий проекта, которым стала американская компания Noog City Development, и представлены планы строительства. Компания готовится объявить тендеры и ищет инвесторов под свой проект, который будет реализовываться до 2029г., а в перспективе принесет немало выгод как инвесторам, так и Джибути с Йеменом, тем более, что последний считается одной из беднейших стран в мире. Как передает корреспондент ИА Regnum, присутствовавший на официальном открытии проекта в Джибути 28 июля, с не меньшим энтузиазмом смотрят на проект власти Джибути, которые рассчитывают за счет него создать новые рабочие места и привлечь немалые деньги в экономику страны.

Весь проект, а это строительство двух городов Al Noog на юге Йемена и на севере Джибути, мост через Баб-эль-Мандебский пролив, портовая и аэропортовая инфраструктура, технопарки и биз-

несцентры, госпитали и школы, ориентировочно оценивается в 200 млрд.долл. и рассчитан на 15–20 лет. Основная забота сейчас для авторов проекта — привлечь нужные инвестиции. Строительство моста, ориентировочно, оценивается в 22 млрд.долл. Строительство аэропорта в Джибути обойдется в 17 млрд.долл., порт — 15 млрд. Еще 7 млрд. планирует направить на электрификацию объектов. Разработчики проекта говорят об одном триллионе привлеченных инвестиций к концу проекта.

Кстати, глава Middle East Development является сводным братом известного террориста Усамы бен Ладена. Как заверил управляющий директор американской компании Akkadian, которая занимается привлечением финансов под проект, Росс О'Коннели, имя бен Ладена никак не влияет на реализацию проекта, и интерес инвесторов не снижается. Правда на данный момент поименно перечислить компании, которые предполагается задействовать в проекте, никто не может. Их еще только предстоит привлечь. Изредка всплывает имя Тарека бен Ладена в качестве инвестора, однако, конкретные суммы держатся в секрете. «Для реализации бизнес-плана и генерального плана строительства двух городов и моста сейчас мы готовы разговаривать с потенциальными инвесторами о возможностях, которые существуют в рамках этого революционного проекта», — говорит гендиректор Al Noor Holding Investment Мохаммед Ахмад аль Ахмад.

По планам, частью проекта станет строительство моста между Джибути и Йеменом через Баб-эль-Мандебский пролив в Красном море. Мост составляет предмет отдельной гордости авторов проекта, т.к. это первая рукотворная связь между Африкой и Ближним Востоком с тех пор, как в 1869г. был открыт Суэцкий канал. Авторы проекта надеются, что мировые корпорации, правительства разных стран и инвесторы не преминут воспользоваться открывающимися за счет проекта возможностями. «Экономическое развитие, основанное на принципах инновационных технологий, стабильности и конкурентоспособности создадут основу для инвестиций и роста ВВП в Йемене и Джибути», — отметил Аль Ахмад, добавив, что проект принесет увеличение инвестиций в экономики каждой страны не менее чем в пять раз.

В рамках проекта планируется застроить 1500 кв.км. в Йемене и 1000 кв.км. в Джибути, соединив оба города мостом с шестиполосной автодорогой и четырьмя ж/д линиями. Проект предусматривает строительство нефтяных труб и водопровода. Мост, соединяющий два континента, будет длиной 28,5 км. Подвесная часть моста анонсируется как длиннейшая в мире. Ожидается, что ежедневный трафик составит 100 тыс. машин и 50 тыс. пассажиров. Плюс тысячи тонн грузов в грузовиках и ж/д вагонах.

Компания Al Noor объявила о том, что начальная стадия проекта завершена и достигнуты соглашения по размещению объектов проекта с правительствами Йемена и Джибути. Сейчас начинаются переговоры с благотворительными фондами, частными инвесторами, корпорациями и правительствами. «Мы заинтересованы в развитии различных форм инвестиций, начиная с инвестиций в начальные стадии проекта, и заканчивая опера-

тивными вложениями на разных стадиях», — отметил Аль Ахмад, предлагая инвесторам вкладываться не только в будущие два города, но и в сопутствующую инфраструктуру.

В рамках проекта планируется создание трех свободных экономических зон и технопарков. В первые пять лет реализации проекта создатели обещают, что в Джибути появится 60 тыс. новых рабочих мест. Впоследствии количество рабочих мест должно увеличиться до 300 тыс. К 15г. реализации проекта — 500 тыс. рабочих мест.

Стремительный рост экономики Ближнего Востока в среднем на 6,5% в год подкрепляется главным образом за счет растущих цен на нефть, и является гарантией, что ВВП участников Совета по сотрудничеству стран Персидского залива (Бахрейн, Катар, Кувейт, Объединенные Арабские Эмираты, Оман и Саудовская Аравия) вместе и Египтом и Иорданией вырастет до 1,045 млрд.долл. в 2008г. Рост экономики в странах восточной Африки (Джибути, Эритрея, Эфиопия, Кения, Сомали, Судан, Танзания и Уганда) в 2007г. также составлял 6,47%. «Учитывая возможное снижение нефтедоходов, власти ближневосточных стран рассматривают другие источники доходов. Традиционные торговые пути через Ближний Восток и Африку, долгое время оставшиеся без внимания из-за растущих цен на перевозки, оживут, когда два Al Noor Cities будут связаны автодорогой и мостом через Красное море», — пояснил Ахмад аль Ахмад.

По данным на июль 2008г. население Джибути составляет 506 тыс. 201 чел. ВВП в 2007г. — 1,738 млн.долл. Не обладая какими-нибудь значительными природными ресурсами, экономика Джибути зависит от своего удачного местоположения, наличия свободной торговой зоны для стран северной Африки. Порт страны используется Эфиопией. Промышленность в Джибути также не развита. Население сильно зависит от иностранной помощи. Две трети населения страны проживают в самом Джибути. Уровень безработицы в Джибути составляет 40–50% и является одной из основных проблем для властей.

Население Йемена, по данным на 2007г., составляет 22,4 млн.чел. ВВП — 52,05 млрд.долл. Экономика Йемена основывается на открытых в 80гг. нефтяных месторождениях и строительной деятельности. Однако немалое число йеменцев уезжает на заработки в близлежащие страны, в частности, в Саудовскую Аравию. ИА Regnum, 30.7.2008г.

— Эмиратская авиакомпания «Эйр Арабийя» построит собственный отель. Бюджетный авиаперевозчик Шарджа объявил о начале строительстве гостиниц Air Arabia Centro Hotel сети Ротана в аэропорту эмирата. Отель, который будет построен в янв. 2010г., будет иметь 300 номеров, гимнастический зал и два бассейна. Он предназначен в основном для транзитных пассажиров «Эйр Арабийя», первой и самой крупной на Ближнем Востоке авиакомпании экономического класса.

«Эйр Арабийя» принадлежит правительству Шарджи. Начала выполнять полеты в окт. 2003г. Имеет 15 новых лайнеров «Аэробус А320», которые выполняют рейсы по 41 направлению. Emirates.SU, 28.7.2008г.

— Эмиратская авиакомпания «Этихад» будет выполнять регулярные рейсы в Казахстан. Начи-

ная со 2 дек. лайнеры компании, принадлежащей правительству эмирата Абу-Даби, будут четыре раза в неделю летать из столицы ОАЭ в Алматы. Рейс EY296 будет осуществляться в понедельник, вторник, пятницу и субботу. Вылет из Абу-Даби в 10.20. Emirates.SU, 24.7.2008г.

— Последняя зарубежная операция Gulfair от Шарджи свелась к созданию совместного предприятия с турецкой компанией Demas International. Новая компания будет действовать в сфере транспорта и логистики, используя опыт обеих партнеров — Demas в области логистики, грузоперевозок и складирования, и Gulfair — в сфере терминальных, портовых, автотранспортных операций, а также давние связи компании с различными судоходными предприятиями. Образованное партнерство также имеет потенциальные возможности для дальнейшего совместного изучения перспектив в сфере автоперевозок, логистики, складского бизнеса, оказания транспортно-экспедиторских услуг и внутренних контейнерных операций, как в Турции, так и в регионе в целом, опираясь на международную сеть и контакты Gulfair и знание Demas турецкого рынка.

Компания Gulfair была создана в 1976г. в эмирате Шарджа в Объединенных Арабских Эмиратах. Основной бизнес компании — управление и эксплуатация контейнерных терминалов в портах Халид и Хорфаккан от имени Администрации порта Шарджа. Gulfair также владеет одним из крупнейших тяжелых транспортных парков в Объединенных Арабских Эмиратах, компанией по ремонту контейнеров, мореходным агентством, которое оказывает агентские услуги местным судам, и осуществляет международное управление терминами. Находящаяся в частном владении, Gulfair Co способна удовлетворить все требования судоходных линий в ОАЭ, а также обслуживать транспортные нужды торговцев и производителей в эмиратах. Несмотря на то, что за последние годы компания значительно выросла в размерах, ее менеджеры твердо верят в эффективность непосредственного контроля. Горизонтальные связи в структуре компании сознательно сведены до минимума, чтобы упростить процесс принятия решений и сохранить потенциал для дальнейшего развития. www.rusarabbc.com, 22.7.2008г.

— Растущий спрос на бизнес-авиацию на Ближнем Востоке побудил эмират Абу-Даби окончательно преобразовать военный аэродром Аль-Батин в аэропорт. Владелец аэропорта первоначально выделил 55 млн.долл. на проект, который включает в себя расширение и модернизацию аэропорта, реконструкцию взлетно-посадочной полосы, пассажирского терминала. По словам исполнительного директора аэропорта в Абу-Даби, отмечается активный рост сегмента деловой авиации (18% в пред.г.).

Аэропорт Аль-Батин уже предлагает услуги бизнес-авиации, и основными компаниями, работающими там, являются Royal Jet и Falcon Aviation Services. Аэропорт обслуживает 30 бизнес-джетов, а к 2011г. после реконструкции аэропорта их число увеличится до 100. Работы по завершению вывоза подразделений военного аэродрома начнутся на этой неделе, но уже сегодня аэропорт в Абу-Даби является одним из основных очагов активности деловой авиации на Ближнем Востоке. На Ближнем Востоке существует 395 бизнес-джетов, и в те-

чение шести лет их количество возрастет до 900. www.rusarabbc.com, 22.7.2008г.

— Авиакомпания «Эттихад», национальный авиаперевозчик ОАЭ, подписала с европейским авиастроительным концерном Airbus контракт на покупку 20 самолетов A320, 25 самолетов нового поколения A350 XWB и 10 лайнеров A380. Оно было подписано было подписано главой «Эттихад» Джеймсом Хоганом и президентом Airbus Томом Эндерсом в рамках 46 международного авиакосмического салона в Фарнборо (Великобритания).

«Самолеты Airbus, которые мы заказали, занимают лидирующие позиции с точки зрения топливной эффективности. Это поможет нашей авиакомпании располагать не только одним из самых молодых, но также одним из самых экологичных парков воздушных судов. Количество заказанных лайнеров также отражает растущую значимость ближневосточного региона в качестве нового хаба для мировой авиации», — сказал Хоган.

Авиакомпания «Эттихад» располагает 30 самолетами Airbus. 17 лайнеров, заказанных ранее, будут поставлены в ближайшие годы. «Благодаря заказу на самолет A350 XWB, авиакомпания «Эттихад» теперь будет располагать всем модельным рядом Airbus, — сказал Эндерс.

Семейство самолетов A320, в которое входят лайнеры A318, A319, A320 и A321, является флагманом семейства узкофюзеляжных самолетов. Все самолеты оснащены электродистанционной системой управления и имеют идентичные пилотажные характеристики и компоновки кабин экипажа. К настоящему моменту общее число заказов в мире на самолеты семейства A320 превысило 6200 ед., и более 3500 таких лайнеров уже получили более 280 заказчиков и эксплуатантов.

Airbus создает A350 XWB в ответ на потребности индустрии воздушных перевозок в широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетах средней вместимости. В семейство A350 XWB входят три базовые пассажирские модели — A350-800, рассчитанный перевозку 270 пассажиров в просторной трехклассной компоновке, 314-местный A350-900 и 350-местный A350-1000, способные выполнять полеты на расстояние до 15400 км.

Самолет A380 стал первым дальнемагистральным лайнером, расходующим менее трех л. топлива на перевозку пассажира на 100 км. Благодаря оснащению двигателями нового поколения и исключительно высоким аэродинамическим характеристикам, A380 не только соответствует действующим ограничениям по шуму, но и значительно тише крупнейшего эксплуатируемого в наст.вр. авиалайнера. При дальности полета до 15200 км. и возможности перевозить 525 пассажиров в стандартной трехклассной компоновке, A380 предназначен для обслуживания маршрутов с большим пассажиропотоком. Emirates.SU, 16.7.2008г.

— Компания Boeing получила ряд заказов от стран региона Персидского залива, стремящихся поместить деньги, которые приносит им рост нефтяных цен, сообщает 14 июля BBC News. Национальный авиаперевозчик Объединенных Арабских Эмиратов, авиакомпания Etihad Airways купит 35 самолетов Dreamliner и 10 машин Boeing 777 за 9 млрд.долл. Бюджетный авиаперевозчик FlyDubai заказал на авиасалоне в Фарнборо 54 популярных самолета Boeing 737 на 4 млрд.долл. На салоне было объявлено о целом ряде сделок,

включая продажу восьми лайнеров A330 производства компании Airbus саудовской авиакомпании Saudi Arabian Airlines.

Крупнейшие в мире производители самолетов, Boeing и Airbus, надеются, что их более экономичные машины привлекут покупателей на фоне роста цен на горючее. Индустрия переживает нелегкие времена, когда рост цен на авиационный керосин совпал с периодом, когда многие клиенты авиакомпаний затягивают пояса и отказываются от поездок. Однако высокие цены на нефть приносят сверхприбыли экспортерам, чьи авиакомпании стремятся расширить парки своих самолетов. Так, Etihad, которая начнет получать новые самолеты в 2011г., заявила, что рассчитывает купить в Фарнборо 100 машин. K2Capital, 15.7.2008г.

— Масштабный экономический рост является движущей силой в деле строительства и реконструкции крупных морских портов на Ближнем Востоке, куда будет инвестировано свыше US33 млрд.долл. «Возникновение сильных и диверсифицированных морских компаний и операторов превратит Ближний Восток в целом и Персидский залив в частности в один из самых динамичных и активных международных морских центров в мире», — сказал Кристофер Хейман, управляющий директор Seatrade, организатор форума Seatrade Middle East Maritime 2008, который пройдет 14–16 дек. в Дубае под патронажем Его Высочества Шейха Мухаммада ибн Рашида Аль-Мактума, вице-президента и премьер-министра Объединенных Арабских Эмиратов и правителя Дубая.

Согласно самым последним данным о новых проектах в деле строительства и реконструкции морских портов, опубликованных научно-исследовательской компанией Proleads, в регионе реализуется 50 таких проектов на US33 млрд.долл., причем их бюджеты варьируются от US10 млн.долл. до US5,5 млрд.долл. В регионе находится один из крупнейших в мире контейнерных портов — в Дубае, в районе Джебель Али, обрабатывающий сегодня 11 млн. двадцатифутовых эквивалентных контейнерных ед. в год.

Если нынешний рост продолжит идти такими же темпами как сегодня, Джебель Али сможет увеличить свою пропускную способность до 80 млн. двадцатифутовых эквивалентных контейнерных ед. в год к 2030г. В начале следующего года порт уже готовится обрабатывать на 5 млн.ед. больше. Страны всего региона планируют резкое увеличение своих мощностей по обработке контейнеров и грузов.

Крупнейший морской порт планируется построить в Катаре — Новый порт Месайиды (US5,5 млрд.долл.), входящий в десятку крупнейших проектов по строительству новых или расширению действующих портов. Среди других: морской порт Экономического города им. король Абдаллы в Саудовской Аравии (US5 млрд.долл.); порт и промышленная зона Халифа в Абу-Даби (US2,5 млрд.долл.); порт в Сирте в Ливии (US2 млрд.долл.); порт Рас Лаффан в Катаре (US1,2 млрд.долл.); порт Дакм в Омане (US 1,1 млрд.долл.); порт на о-ве Бубиян в Кувейте (US 1 млрд.долл.); порт в Рас Аз-Зур в Саудовской Аравии (US 700 млн.долл.); морской терминал на Красном море в исламском порту Джидды в Саудовской Аравии (450 млн.долл.) и порт им. султана Кабуса в Омане (US 400 млн.долл.).

Ближневосточные портовые операторы расширяют свою деятельность не только в регионе. Дубайская DP World — четвертый по величине порт и терминальный оператор в мире, увеличивает объем операций на полу-ве Индостан, на Дальнем Востоке, в Европе, Северной и Южной Америке, Австралии, а также на Ближнем Востоке. В 2007г. DP World обработала более 43,3 млн. двадцатифутовых эквивалентных контейнерных ед. в год на своих 42 терминалах в 22 странах, увеличив объем обработки на 18% по сравнению с пред.г. Рост портовых операций в ОАЭ в среднем достигает 19% в год, что соответствует средним показателям для всего Ближнего Востока, Европы и Африки. Mena Report, 7.7.2008г.

— Orascom Construction Industries (OCI) сообщила, что ее дочернее предприятие Besix получило US400 млн.долл. контракт с правительством Дубая на разработку и строительство трамвайно-транспортной системы Ас-Сафух совместно с компанией Alstom. Доля Besix в контракте составляет US175 млн.долл., говорится в заявлении OCI. Данный контракт является первым этапом проекта Администрации государственных дорог и транспорта по строительству транзитной системы в Дубае общей стоимостью US1,2 млрд.долл.

На первом этапе будет проложено свыше 10 км. трамвайных путей с 13 остановками, по которым будут ходить 11 Citadis — трамваев с низкой подвеской, уже поставленные Alstom в нескольких европейских городах. Проект должен быть запущен в 2011г. Благодаря ему Дубай станет первым городом в Персидском заливе, оснащенным трамвайно-транспортной системой. Besix планирует провести дополнительные работы на втором этапе проекта, который предусматривает прокладку еще 4 км. путей и строительство 6 станций, и использование 14 дополнительных трамваев. Транзитная система после завершения свяжет Мадинат Джумейра, Молл Эмиратов, Дубай Марина и Джумейра Бич в Дубае. www.rusarabbc.com, 2.7.2008г.

— За 5 месяцев этого года объем пассажирских перевозок международного аэропорта Абу-Даби вырос на 39,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В течение этого времени его услугами воспользовались более 3,5 млн. пассажиров. В мае 2008г. на 15% увеличилось количество выполняемых рейсов и на 20% объем грузоперевозок. Согласно статистике самыми популярными направлениями были Доха, Лондон, Каир, Бахрейн и Манила. Emirates.SU, 30.6.2008г.

— В Абу-Даби начали курсировать бесплатные городские автобусы. Первоначально они будут перевозить пассажиров по четырем основным маршрутам: от торгового центра «Марина молл» до района Аль Мина (№5), до «Абу-Даби молла» (№7), до супермаркета «Карфур» (№32), а также от спортивного городка им. Заеда до «Карфура» через Аэропорт роад (№54). В дальнейшем количество маршрутов увеличится до 21. Бесплатным проездом останется до конца этого года. Emirates.SU, 30.6.2008г.

— Обнародована программа модернизации инфраструктуры общественного транспорта Абу-Даби. Она рассчитана на два года и предусматривает значительное увеличение количества автобусов и времени их работы, ввод новых маршрутов, охватывающих весь город, развитие междугороднего сообщения, строительство автобусных остановок.

Уже к концу текущего года автобусы будут курсировать по улицам эмиратской столицы по 18 часов в день, с шести утра и до полуночи. В ближайшие месяцы на линию выедут 125 новых комфортабельных машин и будет построено 25 кондиционированных остановок. А в 2010г. количество новых автобусов увеличится до 1360. Emirates.SU, 26.6.2008г.

— В Рас эль-Хайме (ОАЭ) скоро появится общественный транспорт. Планируется, что автобусы будут перевозить пассажиров не только по улицам эмирата, но и по междугородним маршрутам. Центральная автобусная станция расположится в районе Аль Нахиль. Первые автобусы выедут на линию через три месяца, их количество будет увеличиваться по мере добавления новых маршрутов. Emirates.SU, 25.6.2008г.

— Руководитель компании Dubai Aerospace Боб Джонсон сообщил о планах строительства в Дубае огромного аэровокзального комплекса «Аль Мактум» размером с 19 тыс. футбольных полей. Местная пресса приводит еще одно сравнение площади будущего аэропорта, сообщая, что он будет больше, чем вместе взятые лондонский аэропорт и аэропорт в Чикаго.

Пропускная способность аэропорта Dubai World Central будет рассчитана на 120 млн. пассажиров в год. Время посадки в самолет не будет превышать 15 минут, открытие первой очереди нового комплекса в Дубае запланирована на 2009г. Emirates.SU, 12.6.2008г.

— Дубайская компания Middle East Development начнет строительству моста через Красное море, который обойдется в 200 млрд.долл. и соединит берега Йемена и Джибути. Кроме того, планируется строительство новых городов по оба конца моста.

Компания, контролируемая саудовским бизнесменом Тариком Мохаммедом бен Ладеном, вложит в проект 10 млрд.долл., а оставшиеся средства будут привлечены при помощи других инвесторов и финансовых институтов, сообщил один из руководителей компании.

«Семья бен Ладенов родом из Йемена. Они хотят бороться с бедностью и безработицей в стране, а также воссоединить арабские страны Персидского залива с мусульманской Африкой», — сказал вице президент компании по техническим вопросам Иссам Халаби.

Длина моста составит 28,5 км., и кроме автомобильной и ж/д магистралей по нему планируется проложить газо- и водопроводы, сообщил Халаби. По его словам, сроки строительства составят 7-15 лет. «Мы вложим по меньшей мере 10 млрд.долл. а дальнейшее финансирование предусматривает вложение 190 млрд.долл.», — сказал он.

Проект уже привлек внимание крупных компаний в т.ч. американских Bechtel и Hewlett-Packard, шведской Ericsson и французской Veolia Environnement.

Тарик Мохаммед бен Ладен, который является сводным братом лидера группировки «аль-Каида» Усамы бен Ладена, хочет в рамках проекта построить жилье для 5 млн. жителей Йемена и 1,5 млн. жителей Джибути.

В новых городах будет построена соответствующая инфраструктура, что создаст около 1 млн. рабочих мест. Рейтер, 2.6.2008г.

— Крупнейший в мире аэропорт в Джебель Али начнет работу в 2009г. Временный терминал, рассчитанный на 7 млн. пассажиров в аэропорту Аль-Мактум будет готов в III кв. будущего года, заявил в среду исполнительный директор проекта Dubai World Central Халифа аз-Заффейн. Будущий аэропорт возьмет на себя все рейсы, которые сейчас осуществляются через терминал 2 в международном аэропорту Дубая.

После завершения строительства аэропорт Мактум сможет пропускать 120 млн. пассажиров в год. Через аэропорт Дубая после расширения и модернизации в 2015г. будут проходить 70 млн. пассажиров. В Дубае 2-4 июня пройдет международная выставка Airport Show с участием 600 компаний из 40 стран. Emirates.SU, 28.5.2008г.

— Абу-Даби получит 9 тыс. новых автомобилей такси. Предполагается, что они смогут обслуживать около 1 млн. пассажиров в день. Новые таксомоторы выедут на улицы эмиратской столицы, в Аль-Айн и в населенные пункты, расположенные в западном районе. Emirates.SU, 28.5.2008г.

— Арабский эмират Аджман построит собственный международный аэропорт. Стройка будет продолжаться несколько лет и обойдется 3,5 млрд.долл. Место для воздушных ворот эмирата Аджман, входящего в состав государства ОАЭ, уже выбрано. Они откроются в г.Аль-Манам в 50 км. от Дубая и займут 650 га. Строительные работы начнутся после нового года. По завершении работ через 4-5 лет аджманский аэропорт будет встречать ежегодно миллион пассажиров и переваливать 400 тыс.т. грузов. В районе аэропорта, который будет принимать все виды пассажирских лайнеров, будут построены гостиницы, торговые центры, коммерческие и жилые здания. Русские Эмираты, 24.5.2008г.

— Ближневосточная авиакомпания MAZ Aviation, специализирующая на бизнес-перевозках, заказала у европейского авиаконцерна Airbus б лайнеров A350 в версии «люкс». Как сообщает EuroNews, дальне-магистральные самолеты будут модифицированы под нужды сверхбогатых клиентов. В базовой комплектации такой лайнер стоит от 130 млн. евро, элитная версия обойдется в 850 млн. евро.

Одновременно европейский авиастроительный гигант подписал соглашение с другим игроком этого рынка — чартерной австрийской авиакомпанией Jet Alliance. Она закупает один корпоративный самолет Airbus A321 и два переоборудованных A318. Рынок бизнес-перевозок в отличие от традиционной пассажирской авиации развивается стабильно, независимо от трудностей мировой экономики и обвала курса доллара. www.rusarabbc.com, 21.5.2008г.

— Авиакомпания Шарджи «Эйр Арабийя» планирует расширять свою деятельность. Адель Али, председатель правления компании заявил, что «Эйр Арабийя» планирует перевезти до конца года 4 млн. пассажиров, увеличить число маршрутов и расширить свой авиапарк.

«Эйр Арабийя» была создана правительством эмирата Шарджа в окт. 2003г. Использует 11 лайнеров «Аэробус А320» на 38 маршрутах. «Эйр Арабийя» признана лучшим авиаперевозчиком в сегменте эконом-класса. Центр авиации Тихоокеанского бассейна, Азии и Ближнего Востока назвал авиакомпанию Шарджи лучшей по итогам 2006г.

Компания объявила о планах создания своей базы в Леванте или Северной Африке для выполнения полетов в Европу и Азию. Опираясь на будущий треугольник, «Эйр Арабия» сможет более эффективно конкурировать с другими авиакомпаниями. «Эйр Арабия» планирует приобретение 34 новых самолетов «Аэробус» и «Боинг».

Уставной капитал компании составляет 4,66 млрд. дирхамов, в покрытие которого выпущено 4,66 млрд. акций номиналом 1 дирхам. «Эйр Арабия» стала 52 и четвертой транспортной компанией Эмиратов, распространяющей свои акции на Дубайской бирже. Emirates.SU, 20.5.2008г.

— Работа над проектом строительства железной дороги в ОАЭ, первой по счету на Аравийском полуострове, идет по плану. В ближайшее время будет завершена стадия планирования. Об этом сообщил Нассер Сейф Аль-Мансури, гендиректор Национального комитета по транспорту на встрече с правителем эмирата Рас Аль-Хайма шейхом Саудом бин Сакром Аль-Касими. Железная дорога в ОАЭ будет иметь разветвленную систему, которая охватит все эмираты, включая отдаленные уголки страны. Она также будет спланирована как потенциальная часть более крупной ж/д системы, которая в будущем соединит все страны Совета по сотрудничеству государств Персидского залива. Аль-Мансури не указал конкретных сроков воплощения идеи в жизнь. Русские Эмираты, 15.5.2008г.

— Первый поезд Дубайского метро успешно прошел испытания, несколько раз преодолев расстояние в 1 км. по «красной» линии в районе Джебель Али. Комитет по дорогам и транспорту Дубая (Roads & Transport Authority, RTA) объявил вчера об успешном завершении первой группы технических тестов. Коммерческая эксплуатация первой очереди дубайского метро начнется 9 сент. 2009г. Общая стоимость проекта оценивается в 4,2 млрд.долл. Русские Эмираты, 13.5.2008г.

— Air Arabia (PSJC), наиболее дешевый перевозчик Ближнего Востока и Северной Африки, опубликовал свои финансовые результаты за I кв. 2008г. Чистая прибыль авиалинии составила в AED 78 млн., увеличившись на 81% по сравнению с I кв. 2007г. За этот же период авиакомпания обслужила 757 000 пассажиров по сравнению с 577 000 пассажиров в прошлом году.

Адель Али, член правления и гендиректор Air Arabia, сказал: «Наши акционеры и пассажиры помогли сделать нас лидером сегмента LCC в этом регионе и одной из наиболее быстроразвивающихся авиалиний в мире. Мы намерены усовершенствовать нашу политику соотношения цены и качества и в будущем». Al Wawaba, 12.5.2008г.

— Компания «Этихад» планирует приобрести сто новых самолетов. Принадлежащий Абу-Даби авиаперевозчик в этом году намерен разместить заказ на узко- и широкофюзеляжные лайнеры на 20 млрд.долл.

Как заявил газете Daily Telegraph председатель правления «Этихад» Джеймс Хоган (James Hogan), компания ведет переговоры с «Аэробусом» и «Боингом» о закупках самолетов, включая A380 и B747-8. Сделка может быть достигнута в течение двух месяцев.

«Этихад» уже заказал четыре A380 — два с поставкой в 2013г. и два в 2014г. Сейчас флот компании насчитывает 37 лайнеров. В I кв. этого года число пассажиров достигло 1,4 млн., что на 40

большем, чем за тот же период 2007г. Emirates.SU, 7.5.2008г.

— Министерский совет по услугам накануне принял решение запретить эксплуатацию легковых автомобилей, произведенных до 1988г., а также такси старше 5 лет. С 2010г. предельный возраст эксплуатации транспортных средств будет сокращен до 15 лет (год производства до 1995г.). С 2010г. будет запрещена продажа подержанных автомобилей старше 10 лет для использования внутри ОАЭ.

С начала будущего года начнется поэтапное повышение требований к техническому состоянию автомобилей — с 4,5% вредных выбросов до 2,5%. Emirates.SU, 7.5.2008г.

— Организация транспорта и дорог (ОТД) эмирата разработала поэтапный план сокращения автопарка. В документе говорится, что насыщение города автомобилями достигло высочайшего показателя — 541 автомобиль на 1000 жителей. Для решения проблемы рекомендуется использовать опыт Гонконга, где на 1 тыс. жителей приходится 57 транспортных средств и Сингапура — 103.

Среди предусмотренных ОТД мер — резкое повышение продажной стоимости автомобилей и регистрационных платежей, значительное сокращение количества выдаваемых водительских прав, продление сроков обучения вождению, лишение права приобретать машины целому ряду профессий, которые не нуждаются в личном транспорте.

План предусматривает сокращение количества автомобилей на 1 тыс. жителей до 400 в 2010г., а к 2020г. — до 280. Одновременно будет развиваться общественный транспорт. Emirates.SU, 7.5.2008г.

— Авиакомпания Emirates (Объединенные Арабские Эмираты) объявила о том, что европейский концерн Airbus предупредил о новых задержках поставок крупнейших в мире пассажирских самолетов A380, сообщило во вторник агентство Франс Пресс со ссылкой на заявление представителя авиакомпании.

«Да, Emirates может подтвердить получение письма от Airbus», — сказал представитель авиакомпании, являющейся крупнейшим заказчиком Airbus, отметив, что на данный момент ему нечего добавить.

Первый в мире самолет A380 был передан авиакомпании Singapore Airlines 15 окт. пред.г., на два года позже запланированного срока. Причиной задержки поставок стали проблемы с электропроводкой. Инженеры решили, что система проводов на первых 20 самолетах A380 будет смонтирована вручную. Следующий самолет A380 сойдет с конвейера лишь в авг. 2008г.

Ранее СМИ сообщали о том, что президент Airbus Томас Эндерс в интервью немецкой радиостанции Deutschlandfunk не подтвердил, но и не опроверг информацию о возможных задержках поставок. Вместе с тем, он заявил, что компания намеревается поставить заказчикам 13 самолетов в 2008г., а в 2009г. удвоить это число.

Размах крыльев A380 достигает 80 м., а длина фюзеляжа — 73 м. Кроме того, он потребляет меньше горючего в пересчете на одного пассажира, чем его предшественники. Стоимость самолета в стандартной комплектации — 320 млн.долл.

Самолет может совершать беспосадочные перелеты на расстояние до 15 тыс. км. и перевозить 525 пассажиров регулярными рейсами и до 853

чел. в чартерном варианте при условии, что салон полностью укомплектован в эконом-классе. РИА «Новости», 6.5.2008г.

– Шоссе Аль-Айн-Дубай будет модернизировано. Планируется расширить проезжую часть и построить новые развязки. Это обойдется городским властям в 780 млн. дх. Работы начнутся в ближайшее время. Emirates.SU, 5.5.2008г.

– Официальный авиаперевозчик «Эмирейтс» с 1 апр. прошлого года до 31 марта этого получил прибыль 5,3 млрд. дирхамов (1,4 млрд.долл.), что на 54% выше соответствующего периода в 2006-07гг. Как заявил один из руководителей компании Гэри Чэпмен, привязка дирхама к долл. помогла преодолеть падение долл. США. Возможности «Эмирейтс» расширились, благодаря увеличению количества международных рейсов.

Невзирая на инфляцию и рост стоимости топлива (плата за керосин составила 31% эксплуатационных расходов), компания даже установила неожиданные для нее самой рекорды. Она перевезла 21,2 млн. пассажиров, что на 21% выше, чем годом ранее. «Эмирейтс» перевезла 1,3 млн.т. грузов, или на 11% больше. Поступления компании составили 41,2 млрд. дирхамов. Созданная правительством эмирата компания планирует приватизироваться на 25-30%. Emirates.SU, 30.4.2008г.

– С мая из Шарджи в Дубай запустят три новых автобусных маршрута. На общественном транспорте можно будет добраться от остановки Al Ittihad Square до района Al Nahda, из аэропорта Шарджи до остановки Al Sharq и от остановки Al Wasit до Al Taawun. Стоимость проезда в одну сторону составит 3 дх, режим работы с 05:00 до 23:30. Первоначально на линию выедут 25 автобусов, к концу года их количество увеличится до 142, а Шарджу и Дубай свяжут 18 новых маршрутов. Emirates.SU, 22.4.2008г.

– Вслед за Дубаем и Абу-Даби собственное метро планирует построить Шарджа. Муниципалитет разрабатывает план прокладки линий собственной подземки, который будет готов в течение 1-1,5 лет. Об этом заявил во вторник газете «Халидж Таймс» Абдулла аз-Зари, гендиректор корпорации общественного транспорта эмирата (Sharjah Public Transport Corporation). О примерных сроках создания сети метро и стоимости проекта пока не сообщается. Emirates.SU, 22.4.2008г.

– Авиакомпания Рас эль-Хаймы начинает полеты в Индию. Первый рейс RAK Airways, четвертого национального авиаперевозчика в ОАЭ состоится в среду 23 апр. в г.Коджикоде в штате Керала. Об этом объявил глава департамента гражданской авиации эмирата шейх Салем Аль Касими.

Авиакомпания была создана правительством Рас эль-Хаймы в окт. 2006г. Имеет два взятых в лизинг самолета Боинг-757-200. Заказаны еще четыре «Боинга – 737-800». Неоднократно объявлялось о начале выполнения полетов в Болгарию, Индию, Ливан, Индию, Шри Ланку и Бангладеш, но все сроки сдвигались. Emirates.SU, 21.4.2008г.

– Дубай стал первым в мире городом с кондиционированными автобусными остановками. Организация дорог и транспорта (ОДТ) эмирата в понедельник объявила об открытии 47 кондиционированных павильонов-остановок. Будут сооружены 815 таких остановок в 500 районах города. Проект был передан частной компании Right Angel

Media, которая будет выплачивать ОДТ 17,5 млн. дирхамов в год. Средства будут поступать от размещения рекламных материалов, установки автоматов по продаже снеков и прессы. Компания инвестирует 750 млн. дирхамов в сеть остановок в ближайшие пять лет. Emirates.SU, 14.4.2008г.

– Султан Ахмад ибн Сулайем, председатель Dubai World, проявил интерес к управлению и развитию порта Нуакшот и сказал, что считает очень перспективным проект создания рядом с ним свободной зоны. Ибн Сулайем, который совершил поездку по странам Западной Африки в сопровождении группы высших лиц Dubai World для выявления перспективных инвестиционных возможностей, 13 апр. встретился с президентом Мавритании Сиди Мухаммадом Ульд Шейхом Абдаллой. Они обсудили возможности для инвестиций в различных секторах экономики, включая добычу природных ресурсов, проекты в области горной добычи и производстве электроэнергии.

Говоря о своих впечатлениях после встречи с Сиди Мухаммадом, ибн Сулайем сказал: «У нас состоялись очень продуктивные переговоры с президентом Маритании, в ходе которых он очень высоко оценил возможность привлечения инвестиций со стороны Dubai World и выразил глубокую заинтересованность в использовании модели развития Дубая, а также восхищение взглядами руководства этой компании на будущее. Наш интерес к Мавритании выходит за рамки традиционных торговых связей, поскольку мы видим большой потенциал для роста местных секторов горного дела и энергетики». Визит ибн Сулайема в Мавританию включал посещение порта в Нуакшоте. «После посещения порта, – добавил ибн Сулайем, – мы почувствовали, что это – замечательная возможность для развития проекта создания свободной зоны, который мог бы способствовать развитию портового бизнеса, которым мы намерены управлять и развивать».

Мавритания располагает большими запасами железной руды, составляющей более 50% ее экспорта. Прибрежные воды страны считаются одним из самых богатых источников рыбы в мире. Экономика Мавритании в текущем году может вырасти на 4,5% и будет ежегодно увеличиваться на 4% вплоть до 2010г. В 2007г. объем нефтяной торговли между Дубаем и Мавританией достиг AED157 млн., в котором на долю реэкспорта пришлась самая большая часть – AED118 млн. www.rusarabbc.com, 14.4.2008г.

– В 2012г. «Эмирейтс» станет крупнейшей в мире авиакомпанией. На прошлой неделе официальный авиаперевозчик эмирата Дубай открыл свой «юбилейный» сотый маршрут в Кейптаун. По заявлению официальных лиц компании, в 2012г. ее самолеты перевезут 33 млн. пассажиров (в 2006г. – 16,7 млн.).

Компания была образована 25 мая 1985г. и начинала с одного рейса Дубай-Карачи на арендованном пакистанском лайнере.

Сейчас у «Эмирейтс» 114 самолетов и еще 243, включая широкофюзеляжный А380, заказаны на 60 млрд.долл. За последние три года компания пополняет свой воздушный парк одним самолетом в месяц.

Вводимый в строй через три месяца третий терминал в международном аэропорту будет обслуживать только рейсы «Эмирейтс» и сможет пропу-

скать 43 млн. пассажиров в год. Emirates.SU, 5.4.2008г.

— Компании ОАЭ рассматривают возможность участия в крупных инвестиционных проектах, которые планируется реализовать в Санкт-Петербурге, сообщила журналистам губернатор Валентина Матвиенко, комментируя итоги своей поездки в Дубай, состоявшейся 22–25 марта тек.г.

Компания Dubai World проявила интерес к развитию портовой инфраструктуры города. Инвесторы проявили внимание к проекту реконструкции аэропорта Пулково и контейнерного терминала в п.Бронке (под Петербургом), а также к освоению намывных территорий на Васильевском острове и сотрудничеству между петербургской и арабской сырьевой биржами.

Между Дубаем и Санкт-Петербургом планируется открыть прямую авиалинию. Предполагается, что в этом проекте примет участие ГТК «Россия». Русский дом, 27.3.2008г.

— Инвестиционная группа Dubai World изучает возможности вложений в морской, логистический и ж/д секторы российской экономики, сообщила компания. Государственный фонд и его подразделения наращивают свое присутствие в России в последние несколько месяцев, пытаясь закрепить в самой населенной стране Европы.

«Dubai World в последнее время изучала варианты крупных инвестиций в морские терминалы, а также автомобильный и ж/д секторы совместно с российскими партнерами», — говорится в заявлении компании по итогам переговоров с российской делегацией.

Одно из подразделений фонда подписало соглашение с российской компанией ОАО РЖД об изучении развития сети транспортной инфраструктуры, говорится в сообщении Dubai World. Кроме того, одно из девелоперских подразделений компании, в фев. получило контракт на строительство нового города рядом с Москвой.

А подразделение DP World также совместно с российскими партнерами является оператором международного контейнерного терминала Восточный в Приморье. Рейтер, 27.3.2008г.

— Компания Etihad Airways планирует начать полеты на территории бывшего СССР и расширить бизнес в Австралии с целью привлечь больше клиентов и увеличить пассажиропоток в ОАЭ.

Компания, принадлежащая правительству Абу-Даби, планирует совершить первый рейс в Москву в дек. текущего года, первый вылет в Алма-Ату — в 2009г., а затем и в столицу Белоруссии Минск, сообщил глава компании Джеймс Хоган в интервью в четверг.

Авиакомпания, совершающая рейсы в 44 страны мира, также планирует увеличить количество полетов в Сидней и Брисбен и начать полеты в Мельбурн, Аделаиду или Перт, также сказал Хоган. Рейтер, 27.3.2008г.

— Строительство международного аэропорта в Аджмане начнется во II пол. года. Испанская компания White Lake Consortio завершила подготовку проекта стоимостью 12 млрд. дирхамов, заявил исполнительный директор компании Маджид аш-Шаммери, а муниципалитет и департамент планирования уже выделили территорию под стройку, которая начнется после того, как Организация гражданской авиации ОАЭ даст разрешение.

По словам Шаммери, площадь аэропорта в районе Аль-Манама составит 600 га. Аэропорт вступит в строй в 2011г. Сейчас собираются заявки желающих участвовать в тендере на строительство.

На первом этапе будет выстроена взлетно-посадочная полоса, затем пассажирский терминал. В аэропорту будут две секции — для частных и бизнес-авиакомпаний, учебный центр, СЭЗ и офисное здание. По соседству с аэропортом будет выстроен жилой городок для сотрудников авиакомпаний и компаний в СЭЗ — с отелями, школами, торговым центром, медучреждениями, развлекательными заведениями. Как ожидается будущий аэропорт и СЭЗ позволят создать 28 тыс. рабочих мест. Emirates.SU, 26.3.2008г.

— Скоро на самолетах «Эмирейтс» можно будет принять душ. Душевые кабины будут установлены в первом классе лайнеров A380, которые с 1 окт. ежедневно будут летать по маршруту Дубай — Нью-Йорк. В дальнейшем душевыми будут снабжены 50 «Аэробусов» этого типа. Самолеты дополнительно будут брать на борт 1т. воды, что равно весу 12 дополнительных пассажиров. Русский дом, 24.3.2008г.

— Северные эмираты получают 4,4 млрд.долл. на развитие инфраструктуры. Президент ОАЭ шейх Халифа Аль Нахайян выделил 16 млрд. дирхамов на строительство новых населенных пунктов, создание дорог, волноломов и систем обработки сточных вод.

Особое внимание будет уделено расширению существующих и прокладке новых автомобильных трасс, связывающих Дубай и Абу-Даби с эмиратами Шарджа, Аджман, Умм эль-Кайвайн, Рас эль-Хайма и Фуджейра. Выделяемые средства должны помочь экономическому развитию северных эмиратов и росту благосостояния населения. Русский дом, 23.3.2008г.

— Развитие аэропортов в странах Ближнего Востока, Африки и Южной Азии достигло новых высот: проекты строительства и модернизации аэропортов по всему региону сегодня оцениваются в 68 млрд.долл. На долю стран Персидского залива приходится 43 млрд.долл. этого показателя, в 21 млрд.долл. из которых оцениваются проекты, реализующиеся в ОАЭ. Среди наиболее крупных в регионе можно выделить проекты развития Бахрейнского международного аэропорта стоимостью 815 млн.долл., Кувейтского международного аэропорта стоимостью 2,1 млрд.долл. и Международного аэропорта им. королевы Алии (Иордания) с инвестициями в 600 млн.долл.

На прошлой неделе Бахрейн обнародовал планы масштабного расширения пассажирского терминала Бахрейнского международного аэропорта с крупными инвестициями в BD300 млн., выросшими с ранее планировавшихся BD126 млн. в связи с ростом затрат на материалы. По словам представителя Bahrain Airport Co., предлагаемый проект расширения пассажирского терминала позволит увеличить пропускную способность терминала, что даст возможность удовлетворить потребности страны в авиаперевозках на ближайшие два десятилетия. Существующий терминал аэропорта ежегодно обслуживает свыше 7 млн. пассажиров, демонстрируя среднегодовой темп роста пассажирских перевозок в 9% и среднегодовой темп роста грузовых перевозок в 7%.

Модель регионального развития аэропортов, опирающаяся на устойчивый экономический рост и увеличение объема пассажирских перевозок, была представлена в исследовании, проведенном компанией Streamline Marketing Group, организатором Дубайской авиационной выставки – крупнейшего события в сфере строительства, управления, технологии и обслуживания аэропортов, прошедшего 2–4 июня 2007г. Приведенные в этом докладе цифры говорят о наступлении эры активно-го строительства и модернизации аэропортов во всех странах Персидского залива, а также в Иордании, Ираке, Индии, Шри-Ланке и на всем Африканском континенте.

Возглавляет список проект сооружения нового международного аэропорта Аль Мактум в Джебель Али (ОАЭ) стоимостью 10 млрд.долл., который должен превратиться в крупнейший аэропорт мира и ежегодно обслуживать 120 млн. пассажиров. На втором месте – проект развития международного аэропорта Абу Даби стоимостью 6,8 млрд.долл., за которым следует катарский проект нового международного аэропорта в Дохе стоимостью 5,5 млрд.долл. Среди других крупных проектов можно выделить: саудовские аэропорты им. Короля Абд Аль-Азиза, Медины и Табука общей стоимостью в 11,3 млрд.долл. и новые проекты стоимостью в 3,5 млрд.долл. и 2 млрд.долл. в Ливии и Багдаде соответственно. «Только в регионе Персидского залива сегодня реализуются проекты развития и расширения аэропортов на 43 млрд.долл.», – заявил Ник Вебб, директор Streamline Marketing Group.

В перечень проектов развития аэропортов на африканском континенте входят: в Египте (Каирский международный аэропорт и др.) с инвестициями в 850 млн.долл., в Марокко (аэропорт им. Мухаммада V и аэропорт Бенспимана) стоимостью 565 млн.долл., новый международный аэропорт в Хартуме (Судан) стоимостью 530 млн.долл. и в Тунисе (аэропорты Инфида и Монастир) стоимостью 532 млн.долл. Bahrain Tribune, 22.3.2008г.

– Дубайская авиакомпания Emirates стала первым пассажирским авиаперевозчиком, на борту самолетов которого пассажиры могут говорить по мобильному телефону во время полета, сообщает BBC.

Представители авиакомпании заявили, что первый такой звонок был совершен на рейсе Дубай-Касабланка.

Самолет Airbus A340 оборудован специальной системой, которая защищает авиационную электронику. В ближайших планах компании – ввести эту услугу на других самолетах и усовершенствовать ее. Ожидается, что на эти цели будет потрачено 27 млн.долл. CNews, 21.3.2008г.

– Air Arabia (ОАЭ) планирует увеличить частоту рейсов в Казахстан по маршрутам Шаржа-Алматы и Шаржа-Астана, сообщила региональный менеджер Air Arabia по странам СНГ Шалини Раджан. «В наших планах сделать ежедневные полеты в Алма-Ату и довести частоту рейсов в Астану до 4 раз в неделю» – сказала она на пресс-конференции в среду в Алматы.

Компания осуществляет регулярные рейсы в Астану и Алма-Ату два раза в неделю – по понедельникам и четвергам.

В ходе пресс-конференции Ш.Раджан также сообщила об открытии в Алма-Ате первого офиса

авиакомпания. «Следующим шагом будет открытие нашего офиса в Астане», – отметила региональный менеджер.

Ш.Раджан не исключила в перспективе возможности расширения маршрутной сети авиакомпании на территории Казахстана, отметив наличие большого потенциала для развития туризма и торговли между республикой и странами Ближнего Востока.

По ее словам, авиакомпания в целом рассматривает рынок авиаперевозок стран СНГ как очень перспективный для себя. Air Arabia начала выполнять регулярные рейсы в Алма-Ату и Астану в 2005г.

Авиакомпания Air Arabia была создана в 2003г. Парк воздушных судов авиакомпании включает 11 лайнеров только одного типа – A320. В планах компании увеличить свой парк на 49 самолетов. С этой целью она заключила контракт с концерном Airbus. Interfax, 19.3.2008г.

– Авиаперевозчик Шарджи открыл свой офис в Алматы. Первая в арабском мире бюджетная авиакомпания «Эйр Арабийя» совершает с 2005г. четыре регулярных рейса в неделю в Алматы и Астану. Новый офис не только продает авиабилеты, но и оформляет визы в ОАЭ. В прошлом году 74% пассажирских мест на рейсы «Эйр Арабийя» между Казахстаном и Шарджей были проданы.

«Эйр Арабийя» была создана правительством эмирата Шарджа в окт. 2003г. Использует 11 лайнеров «Аэробус A320» на 38 маршрутах. Emirates.SU, 18.3.2008г.

– Вице-президент и премьер-министр ОАЭ, правитель эмирата Дубай шейх Мухаммед Аль Мактум сегодня отдал распоряжение создать еще одну компанию. Он указал, что это связано со стремительным ростом авиаперевозок в стране, сообщает эмиратское агентство новостей ВAM.

Сейчас в ОАЭ действуют четыре официальных авиаперевозчика: «Этихад» (эмират Абу-Даби), «Эмирейтс» (Дубай), «Эйр Арабийя» (Шарджа), «РАК Эйруейз» (Рас эльайма). О планах создать собственные авиакомпании заявили также эмираты Аджман и Фуджейра.

В ОАЭ насчитывается 6 международных аэропортов – в г.г. Абу-Даби и Аль-Айне (эмират Абу-Даби), в Дубае, Фуджейре, Шардже и Рас эль-Хайме. Дубай также строит аэропорт Мактум в районе Джебель Али, который будет крупнейшим в мире грузо-пассажирским терминалом. О намерении построить аэропорт в районе Аль-Манамы заявил также эмират Аджман. Emirates.SU, 18.3.2008г.

– В Дубае заложен новый мост через залив. Строительство будущего моста Рашид стоимостью 3 млрд. дирхамов продлится четыре года, заявил на церемонии открытия шейх Мактум бен Мухаммед Аль Мактум, зам. правителя эмирата.

Мост Рашида соединит район Аль-Джадаф с Фестивальным городом через о-в Хор, где будет выстроено здание оперы Дубая. Это будет самый большой арочный мост в мире, поднимающийся над водной поверхностью на 205 м. Длина 12-полосного моста составит 667м., а вместе с подъездными путями и развязками – 1,5 км.

Мост Рашид станет шестой переправой через крик-залив. Сегодня также состоялась торжественное открытие нового моста Гаргуд. Emirates.SU, 15.3.2008г.

— Первые составы метро прибыли в Дубай морем из Японии. В апр. начнутся двухмесячные технические испытания поездов на линии Джебель Али-станция Ибн Баттута на Шейх Заед роуд. В июне поступят еще 3-4 состава.

На Красной линии метро будут эксплуатироваться 62 состава, а на Зеленой ветке — 17. Каждый состав будет иметь по пять вагонов трех классов — «золотой» (один вагон), «серебряный» (эконом-класс — 3 вагона) и вагон для женщин и детей, вмещающая 897 пассажиров.

Внутренний дизайн вагонов основан на теме воды и воздуха и выдержан в бело-голубой гамме. Emirates.SU, 14.3.2008г.

— Авиакомпания Lufthansa с 11 по 17 марта продает по сниженным ценам авиабилеты в страны Персидского залива (ОАЭ, Кувейт и Оман). Об этом говорится в сообщении пресс-службе компании.

Стоимость перелета в Дубай составит от 7215 руб., в Эль-Кувейт — от 9065 руб. в Маскат — от 10 770 руб., не включая налоги и сборы. Предложение действительно для пассажиров из Москвы, Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Ростова-на-Дону, Самары, Казани, Уфы и Перми.

Билеты в рамках специального предложения следует покупать не позднее, чем за семь дней до даты вылета. Перелет можно осуществить с 18 марта по 30 апр. 2008г.

Авиакомпания Lufthansa осуществляет более 200 прямых рейсов еженедельно из 18 городов СНГ (Алматы, Астана, Ашхабад, Баку, Донецк, Екатеринбург, Ереван, Казань, Киев, Минск, Москва, Нижний Новгород, Пермь, Ростов-на-Дону, Самара, Санкт-Петербург, Тбилиси и Уфа) в Германию и далее по любому направлению в рамках обширной сети маршрутов авиакомпании Lufthansa. Росбалт, 11.3.2008г.

— Рынок частной авиации на Ближнем Востоке достиг 500 млн.долл. в этом году, а в 2013г. приблизится к 1 млрд.долл. С 2003г., этот сегмент авиауслуг ежегодно растет на 40%. В странах региона насчитывается 500 частных самолетов, а через 5 лет их число удвоится.

Еще в 1999г. в ОАЭ был один частный авиаоператор, а сейчас в стране 22 частных авиакомпании, выполняющих 7 тыс. рейсов в год, еще четыре ожидают регистрации. А в Саудовской Аравии выдачи лицензий ожидают 38 частных авиакомпаний.

Сейчас стоимость полетов на частных самолетах составляет от 3 тыс.долл. до 15 тыс.долл. за час полета в расчете на одного человека. По мере увеличения числа компаний стоимость полетов будут снижаться и станет сопоставима со стоимостью авиабилета бизнес-класса в авиакомпаниях. Emirates.SU, 10.3.2008г.

— Двухэтажные автобусы будут ходить между Дубаем и Шарджей. 70 современных «даблдеккеров», рассчитанных на 90 пассажиров, будут курсировать с авт. между автобусной станцией «Аль-Губайба» в Бур Дубае до станций «Аль-Джубейль» и «Ар-Ролла» в соседней Шарджей. В будущем двухэтажные автобусы также будут возить пассажиров в Абу-Даби и Аль-Айн. Сейчас между Дубаем и Шарджей ходят 90 обычных автобусов. Emirates.SU, 28.2.2008г.

— Авиакомпания Рас эль-Хаймы закупит четыре «Боинга». RAK Airways стала первой эмират-

ской авиакомпанией, закупающей лайнер нового поколения 737-800. Компания также приобрела право на покупку еще двух самолетов «Боинг 737». Сумма сделки составила 300 млн.долл.

RAK Airways — четвертый национальный авиаперевозчик в ОАЭ. Компания создана правительством эмирата в фев. 2006г., полеты начала в конце прошлого года. Emirates.SU, 25.2.2008г.

— В Дубае началась прокладка Арабского канала длиной 75 км. Сейчас работы с использованием самых больших в мире экскаваторов ведутся на 700-метровой траншее в 10 км. от побережья Персидского залива. По проекту, стоимость которого составит 11 млрд.долл., канал протянется от набережной Дубая к аэропорту, углубляясь на 33 км. вглубь эмирата, затем пойдет к Дубай Марине, где выйдет в море.

Осуществление проекта продлится пять лет. Арабский канал станет самым глубоким среди всех искусственных водных артерий на Ближнем Востоке. 20 тыс. га прилегающих к каналу территорий будут застроены новыми жилыми кварталами и парками. Через 15 лет вдоль канала вытянется практически новый город с населением 2 млн.чел.

Средняя глубина канала, который будет проходить на высоте от 60 до 70 м., составит 6 м., ширина — 75-150 м. Через него будут переброшены 13 мостов. Новые кварталы позволят увеличить площадь Дубая в четыре раза.

Земляные работы планируются в объеме 1 млн. куб м. ежедневно. Канал будет судоходным. Вместо шлюзов на нем будут использоваться приливно-отливные порталы, регулирующие высоту подъема воды. Emirates.SU, 24.2.2008г.

— В этом году в Дубае установят 300 новых дорожных радаров. Более половины из них будут выявлять водителей, превышающих скорость, а остальные тех, кто проезжает на красный свет или по обочине дороги. К концу 2008г. в Дубае будет насчитываться 513 стационарных радаров и 30 мобильных.

С янв. по нояб. 2007г. в Дубае было совершено 1 млн. 872 тыс. нарушений ПДД, из которых 1 млн. 182 тыс. составили нарушения режима скоростного движения. Emirates.SU, 17.2.2008г.

— Компания DP World-UAE объявила о 19% росте своего бизнеса в регионе по сравнению с 2006г., обработав в 2007г. 11 млн. TEU (условных 20-футовых контейнеров). Львиная доля этого прироста пришлась на два дубайских порта — Джебель Али и Порт Рашид, где объем переработки увеличился на 20%, достигнув 10,7 млн. TEU, говорится в заявлении компании. Операции только в порту Джебель Али выросли более чем на 25%. Здесь было обработано свыше 9,9 млн. TEU.

Мухаммад аль-Муаллем, старший вице-президент и управляющий директор DP World-UAE, сказал: «Рост, которого мы достигли в 2007г., объясняется целым рядом факторов, наиболее важным из которых является активизация торговли, что отражается на объемах экспортно-импортных и реэкспортных операций. Все это привело к значительному росту оборотов нашей компании». Открытие нового контейнерного терминала (Т-2) в DP World Джебель Али в авг. прошлого года способствовало расширению мощностей по обработке грузов. Новый терминал приспособлен для обслуживания крупнотоннажных судов. Mena Report, 7.2.2008г.

– Компания Port & Free Zone World (Дубай) подписала соглашение о сотрудничестве с компанией «Российские железные дороги» с целью создания партнерства для улучшения системы поставок на территории России и прилегающего региона. Соглашение было подписано Джамалем Маджидом ибн Тания, исполнительным вице-президентом DP World и главным исполнительным директором группы Port & Free Zone World, и Владимиром Якуниным, президентом РЖД в ходе визита высокопоставленной российской делегации в порт Джебель Али и свободную зону.

На церемонии подписания соглашения присутствовали высшие официальные лица Dubai World, включая Мухаммада Шарафа, главного исполнительного директора DP World, Сальмы Харреб, главного исполнительного директора JAFZA and Economic Zones World, Мухаммада аль-Муаллема, старшего вице-президента и управляющего директора DP World UAE. Джамаль Маджид ибн Тания сказал, что данное соглашение положит начало процессу изучения возможностей инвестирования в морские терминалы, логистические центры и железные дороги, что выгодно обеим сторонам, поскольку обеспечивает поддержку экономического роста России и прилегающих регионов.

Ибн Тания пояснил, что российская экономика на протяжении нескольких лет переживает стабильный рост, обусловленный подъемом мировых цен на нефть, поскольку эта страна является одним из крупнейших экспортеров этого жизненно необходимого сырья в мире. «Стратегически важно не упустить возможности, позволяющие нам войти на рынок, которому уготовано стать основным мировым поставщиком энергопродуктов. Это позволит нам еще больше расширить наше глобальное присутствие и обеспечить соблюдение коммерческих интересов России, способствуя национальному подъему этой страны», – добавил он.

Ибн Тания также отметил, что Россия и Дубай на протяжении многих лет, и особенно в течение последнего десятилетия неустанно развивали двусторонние торговые отношения. От торговли и туризма они постепенно стали переходить к высоким технологиям и контрактным инвестициям. «Мы рассчитываем работать вместе и еще больше укрепить наши отношения», – сказал он. Стороны также договорились о сотрудничестве в деле обмена информацией и сведениями, а также оказания поддержки для улучшения уровня обслуживания, производительности и удовлетворения потребностей конечного потребителя, поднятия уровня конкурентоспособности, возможности использования инновационных технологий, развития бизнеса и роста, реализации лучших практик по развитию человеческого капитала.

Владимир Якунин сказал: «Наша страна может многое позаимствовать у дубайского опыта развития, особенно в сфере управления портами и свободными зонами. Сегодня Россия представляет собой быстро растущий рынок, имеющий ресурсы и большой потенциал. Мы приглашаем Dubai World серьезно обдумать инвестиционные возможности в нашей стране, которые могут существенно пополнить его бизнес-портфель в таких жизненно важных сферах, как порты, морские перевозки, контейнерная переработка, свободные зоны и разнообразные логистические услуги». www.rusarabbc.com, 31.1.2008г.

– Авиакомпания «Эмирейтс» ввела новую услугу для своих пассажиров бизнес- и первого класса – массажные кресла. Первыми испробовали кресла, установленные в комнате для отдыха авиакомпании, пассажиры в Сингапуре. Дубайская авиакомпания планирует установить кресла в 18 аэропортах по всему миру, в которых у нее есть собственные. Особенно популярен массаж спины и ног среди транзитных пассажиров, ожидающих своих рейсов. Кресла поставлены «Эмирейтс» компанией OSIM International. Emirates.SU, 29.1.2008г.

– 42 терминала крупнейшего мирового оператора DP World обработали 43,3 млн. TEU, при этом рост составил 18% по отношению к 2006г., сообщает пресс-служба компании. Ожидается, что стабильный рост продолжится и в 2008г. Показатели по региону, объединяющему Ближний Восток, Европу и Африку, выросли на 19% по сравнению с 2006г.

Терминалы в Объединенных Арабских Эмиратах увеличили оборот на 19% до 11 млн. TEU, при этом два порта в Дубае – Джебель Али и Порт Рашид вместе показали рост на 20% до 10,7 млн. TEU. Грузооборот DP World Jebel Ali вырос при этом на 25%, достигнув 9,9 млн. TEU, что связано как с увеличением числа судозаходов, так и с открытием нового второго терминала в порту во II пол. 2007г.

Рост грузооборота региона включающего азиатско-тихоокеанские порты и полуостров Индостан составил более 17% в связи с тем, что многие терминалы увеличили мощность и продолжили улучшать производительность и эффективность, чтобы удовлетворить потребности растущего рынка перевозок контейнерных грузов. Американский и австралийский регионы достигли роста в 18%.

В 2007г. было объявлено о четырех новых проектах компании – соглашениях о развитии двух новых терминалов в Европе – в Роттердаме и Лондоне, концессии на управление существующим портом в Дакаре (Сенегал) и строительством там нового порта, а также приобретении порта Сохна в Египте.

DP World является одним из крупнейших операторов морских терминалов в мире, который управляет 43 терминалами и 13 новыми проектами в 27 странах. Общая мощность всех терминалов составляет 48 млн. TEU, которая в ближайшее время должна значительно вырасти в связи с развитием проектов на ключевых растущих рынках, включая Индию, Китай и Ближний Восток. К 2017г. общая мощность всех терминалов DP World составит 90 млн. TEU. Port News, 24.1.2008г.

– ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) планирует заключить контракт СТW-400 с Саудовской Аравией на строительство ж/д участка «Аз-Забира – аэропорт им. Короля Халида» (Эр-Рияд) на 800 млн.долл. Об этом говорится в сообщении РЖД. РЖД победили в тендере по выбору компании на строительство данного участка. Вскрытие конвертов проходило в два этапа – в начале нояб. 2007г. и в начале янв. 2008г.

Длина трассы составляет 520 км., в т.ч. 470 км. главных путей. На участке необходимо построить 621 водопропускную трубу, 20 верблюдопереходов, 26 ж/д и автодорожных путепроводов, 8 ж/д

мостов. Объем земляных работ составляет 112 млн.куб.м.

Проект «Север-Юг» был запущен в Саудовской Аравии в 2005г., чтобы развивать фосфатные и бокситовые месторождения на севере страны и снизить зависимость экономики от экспорта нефти. Это один из самых масштабных проектов на Ближнем Востоке: общая длина трассы должна составить 2.4 тыс.км., а ее стоимость превысит 2 млрд.долл. Финансирует проект специальный фонд при министерстве финансов Саудовской Аравии. Окончание строительства ожидается в 2010-11гг. АК&М, 21.1.2008г.

– Дубайский аэропорт – самый быстро растущий аэровокзал в мире. По итогам 2007г., через него прошли 34,34 млн. пассажиров. Это на 19,3% больше прошлогоднего уровня и выше ожидавшегося количества – 33 млн. В 2006г. Дубайский аэропорт принял 28,78 млн. пассажиров и вошел в десятку крупнейших в мире. Последние шесть лет Дубайский аэропорт демонстрирует стабильный рост числа пассажиров на уровне 15%.

На 10% выросло число авиарейсов, принятых и отправленных аэропортом в 2007г. – 260,5 тыс. рейсов по сравнению с 237,3 тыс. в пред.г. В среднем ежедневно аэропорт принимал и отправлял 750 рейсов 120 авиакомпаний, совершавших полеты по 205 маршрутам.

В 2008г. через Дубайский аэропорт пройдет 40 млн. пассажиров. Emirates.SU, 9.1.2008г.

– Опубликованные Международной ассоциацией воздушного транспорта результаты рыночного исследования демонстрируют, что с янв. по нояб. 2007г. общее число пассажиров авиакомпаний на Среднем Востоке увеличилось на 18,8% по сравнению с аналогичным периодом пред.г. и намного превысило средний рост в мире – 7,5%.

Как сообщает «Газета новостей Галфа» ОАЭ, к концу 2007г. общее число пассажиров авиакомпаний на Среднем Востоке превысит 31 млн.чел. Статистические данные Организации арабских авиакомпаний показывают, что в прошлом году число пассажиров, принятых во всех аэропортах арабских стран, достигло 158 млн., превысив 144,5 млн. в 2006г. Синьхуа, 8.1.2008г.

– К 2020г. в Дубае будут проложены четыре ветки метро протяженностью 318 км. Сейчас строятся красная и зеленая линии. 50-км. пурпурная линия между аэропортами Дубая и Мактум вдоль Халиль Роуд будет введена в строй в 2012г. Еще одна – голубая линия протяженностью 49 км. свяжет аэропорты через Шейх Заед Роуд транзитом через Пальмовые острова. В Дубае будут также проложены 270 км. трамвайных линий. Emirates.SU, 7.1.2008г.

– Дубайская государственная авиакомпания Dubai Aerospace Enterprise (DAE) заказала 100 самолетов Boeing, сообщает Reuters. DAE намерена приобрести 70 самолетов Boeing 737, 15 – Boeing 787, 10 – Boeing 777-300 ER и 5 – Boeing 747-8. Исходя из каталожной цены на самолеты, этот заказ оценивается в 10,9 млрд.долл. Emirates.SU, 3.1.2008г.

– Абу-Даби объявил о начале осуществления проекта перехода автомобильного транспорта на газовое топливо.

В рамках проекта на первом этапе будут созданы 11 автозаправочных станций и восемь мастерских по переделке бензиновых двигателей на газо-

вые. 20% государственного автопарка с янв. 2012г. будет переведено на сжиженный газ.

МВД эмирата рассматривает проект установки сети «экологических радаров», фиксирующих уровень загрязнения транспортными средствами выхлопами окружающей среды. Emirates.SU, 26.12.2007г.

– Число авиапассажиров в Абу-Даби выросло на 42%. Как сообщает эмиратское информагентство ВАМ, число пассажиров, прошедших через аэропорты г.г. Абу-Даби и Аль-Айна в нояб., выросло на 42% по сравнению с тем же периодом прошлого года, и составило 590 тыс. Количество обработанных рейсов увеличилось на 14% – до 7358.

В целом за янв.-нояб. число пассажиров возросло на 30% и достигло 6 млн.чел., а количество рейсов стало больше на 8% – 74,5 тыс. Количество грузов увеличилось за этот же период на 16%. Emirates.SU, 25.12.2007г.

– Аэропорт Аджмана сможет пропускать 1 млн. пассажиров в 2011г. Будущий международный аэропорт эмирата Аджман обойдется испанскому консорциуму, получившему контракт на строительство, в 12,7 млрд. дирхамов (350 млн.долл.). Планируется, что пропускная способность нового аэропорта достигнет 1 млн. пассажиров в течение первых трех лет, согласно результатам исследования компаний ICTS Europe и Booz Allen Hamilton.

Правитель эмирата Аджман шейх Хумайд бен Рашид Аль Нуайме заявил накануне, что новый проект призван удовлетворить растущий спрос на авиационную инфраструктуру в регионе Залива.

«Исследования показывают, что страна нуждается в большем числе аэропортов, чтобы справиться с быстрым экономическим развитием и ростом пассажирских и грузовых перевозок», – сказал шейх Хумайд.

Новый грузопассажирский аэропорт, который займет площадь 6 млн.кв.м. в районе Аль-Манамы, будет обслуживать 65% грузовых и 35% пассажирских перевозок. На ОАЭ приходится 45% авиационных грузовых перевозок на Ближнем Востоке.

Первый этап проекта предусматривает строительство пассажирского терминала, здания авиационного училища, ремонтных авиамастерских, создание свободной зоны и возведение жилого района из 90 высоток. Строительство начнется во II пол. 2008г., при условии одобрения со стороны федерального управления гражданской авиации, и проект будет осуществляться в два этапа – 18 месяцев и 36 месяцев соответственно.

Организация общественного транспорта Аджмана в начале 2008г. откроет первую в эмирате автобусную линию в Аль-Манаму. Emirates.SU, 17.12.2007г.

– 1 класс авиакомпании «Этихад» назван лучшим в мире. Читатели американского ежемесячного журнала Business Traveller USA сочли, что по уровню и разнообразию услуг и комфорту авиаперевозчик из Абу-Даби превосходят другие мировые компании.

Особенно выделяют опрошенные предоставленные пассажирам первого класса лимузина с шофером в столице ОАЭ и Нью-Йорке. Emirates.SU, 11.12.2007г.

– Дубайская группа Dubai Aerospace Enterprise (DAE) подписала с Boeing и Airbus предварительные соглашения, которые предусматривают приобретение 200 самолетов за 27,2 млрд.долл. Этот

шаг предпринят в рамках амбициозных планов Дубая стать одним из крупнейших в мире поставщиков авиауслуг и продукции АРКП.

В результате указанных соглашений самолеты будут поступать к DAE Capital (подразделению группы по лизингу самолетов и финансированию) вплоть до 2022г., когда в структуре DAE должны появиться мощности по изготовлению продукции АРКП.

Первоначально DAE намеревалась выйти на мировой рынок лизинга самолетов путем приобретения сингапурской компании Singapore Aircraft Leasing Enterprise, но в конкурентной борьбе ее обошел Банк Китая, цена предложения которого оказалась выше (965 млн.долл.). Тогда было решено пригласить на работу в DAE Capital команду хорошо знающих авиационный бизнес сотрудников во главе с Р. Жениз, который ранее был президентом и основателем фирмы Boullion Aviation Services. Благодаря его усилиям последняя стала к моменту ее продажи (в 2005г.) одной из крупнейших в мире лизинговых групп (с активами 3 млрд.долл.).

Согласно предварительному соглашению с Airbus, дубайской группе будет поставлено 100 самолетов, в т.ч. 70 узкофюзеляжных семейства «A320» и 30 широкофюзеляжных «A350». По преysкурантным ценам совокупная стоимость данных машин составляет 13,5 млрд., долл.; отгрузки начнутся в 2013г. и будут продолжаться до 2022г. Параллельно достигнута договоренность с Rolls-Royce (Великобритания) о поставке двигателей для «A350» 1,2 млрд., долл. (по преysкурантным ценам).

Корпорация Boeing тоже поставит 100 самолетов, включая 70 узкофюзеляжных семейства «737» и 30 с широким фюзеляжем, в т.ч. 15 машин «787», 10 «777» и 5 «747-8» (последние являются грузовыми). Совокупная стоимость названных самолетов по преysкурантным ценам определяется в 13,7 млрд.долл.; отгрузки намечены на 2013-18гг. Двигатели для «737», «777» и «747» изготовит компания General Electric (США), с которой было заключено отдельное предварительное соглашение.

Как заявил упомянутый выше Р. Жениз, стать одним из ведущих игроков на мировом рынке лизинга самолетов дубайской группе поможет ее доступ к эффективно оцененному капиталу (efficiently priced capital).

Известно, что до подписания меморандумов с Boeing и Airbus DAE купила американские компании Landmark Aviation и Standard Aero, занимающиеся ремонтом авиационной техники, а в 2006г. (совместно с правительством Абу-Даби) – швейцарскую SR Technics, которая считается крупнейшим в мире независимым поставщиком услуг, связанных с техническим обслуживанием самолетов. БИКИ, 11.12.2007г.

– Водный транспорт в Дубае будет приватизирован. Мухаммед аль-Мулла, глава Агентства морского транспорта (АМТ) эмирата заявил: «Мы хотим, чтобы частный сектор участвовал в улучшении пассажирского водного транспорта в Дубае».

Конкуренция среди морских перевозчиков позволит улучшить услуги в этой сфере. Агентство намерено сохранить за собой только регистрацию и регулирующую роль, а также строительство инфраструктуры, прежде всего доков.

Сейчас морским транспортом ежегодно пользуются 27 млн. пассажиров, а ближайшие годы это число вырастет до 40 млн.

Тендеры на паромные и морские автобусные перевозки начнут проводиться с будущего года. Их основой будет принцип «строить (суда), управлять и возить». Частные компании будут нести полную ответственность за техническое обслуживание и обеспечение, безопасность пассажиров, защиту окружающей среды и подготовку экипажей водных судов.

Агентство морского транспорта сохранит за собой только водные такси. Оно планирует создать парк скоростных судов к окт. будущего года. Заказ такси будет осуществляться через центральную службу резервирования, сказал Мулла.

В Дубае будет создана разветвленная структура морского транспорта – круизные лайнеры, прогулочные суда, катера-такси, паромы и пр. В развитие морского транспорта внутри города и для плаваний в другие эмираты и страны АМТ намерено вложить 2,2 млрд. дирхамов к 2020г.

Сейчас в заливе-крике Дубая в перевозках пассажиров задействованы 149 приватизированных «абра»-деревянных моторных судов и 10 водных автобусов, принадлежавших сингапурской компании Penguin Boats International Limited, которая выиграла тендер на два года за 8,9 млн. дирхамов. Emirates.SU, 10.12.2007г.

– В ОАЭ разрабатывается проект создания морского транспорта, связывающего все эмираты и крупные прибрежные города.

По заявлению исполнительного директора корпорации морского транспорта страны Мухаммеда аль-Муллы, к 2020г. будут действовать морские пассажирские и грузовые линии протяженностью 1,5 тыс.км. от Абу-Даби до Кальбы на восточном побережье.

Большинство населения ОАЭ сейчас проживает в прибрежных городах и населенных пунктах, и морской транспорт снизит нагрузки на автомобильные дороги.

Сейчас только в Дубае действует морской пассажирский транспорт, перевезший за 10 месяцев этого года 27 млн. пассажиров через залив-крик. Общая протяженность морских линий составляет 70 км.

Предусматривается, что, помимо регулярных рейсов, будут организовываться развлекательно-познавательные круизы, созданы плавучие гостиницы и рестораны, а также морская «скорая помощь». Emirates.SU, 4.12.2007г.

– Агентство морских перевозок Дубая обнародовало проект создания сети водных магистралей, которая охватит все семь эмиратов ОАЭ. Инициаторы проекта уверены, что перенос части пассажиропотока на водный транспорт поможет снизить напряженность на дорогах страны. Общая протяженность водных магистралей, запланированных к открытию в рамках проекта, будет составлять более 1 500 км. Захватят они и восточный берег страны, протянувшись до границы с Оманом.

Водные пути будут полностью интегрированы в сеть общественного транспорта каждого эмирата. Обслуживать водные магистрали будут водные автобусы, такси и паромы. Также предусмотрена возможность грузовых перевозок: под грузовые суда планируется построить отдельные причалы. Частным компаниям-перевозчикам предложено участвовать в проекте на правах субподрядчиков. Проект, уже получивший одобрение руководства

страны, планируется осуществить в несколько этапов. Полностью система будет сдана к 2020г. К 2020г. 3,5 млн. людей будут жить рядом с береговой линией ОАЭ. Анастасия Зорина. Русские Эмираты, 4.12.2007г.

— Четвертая авиакомпания ОАЭ выполнила первый рейс. Накануне утром новый авиаперевозчик RAK Airways, принадлежащий правительству эмирата Рас эль-Хайма, совершил полет в Дакку, Бангладеш. Самолет «Боинг 757» вылетел из эмирата с 30 пассажирами и прибыл полным.

Вечером в четверг лайнер вылетел в Коломбо, Шри Ланка. Первый рейс был запланирован в Бейрут, но был отменен из-за ситуации в Ливане.

На первом этапе компания также будет летать в Катар, Непал, Индию и Танзанию, а со следующего года в планирует рейсы в Россию.

К 2010г. RAK Airways будет иметь 10 самолетов и будет перевозить 1 млн. пассажиров в год по 20 направлениям. До конца года компания приобретет два самолета — Boeing-757 и Airbus A320. Emirates.SU, 30.11.2007г.

— В следующем году в Дубае появится воздушное такси «Эйр Такси» (Air Taxi). Оно будет работать в качестве одного из подразделений «Дубай Такси» и в первую очередь предназначаться для бизнесменов, которым необходимо добраться до нужного места в кратчайшие сроки. По словам генерального менеджера компании «Дубай такси» (Dubai Taxi) Абдуллы Султана Аль Саббагха изучаются возможные маршруты и необходимое для их выполнения количество самолетов и вертолетов. Он добавил, что такая служба уже существует в США и Франции. Emirates.SU, 27.11.2007г.

— В Дубае могут появиться новые платные дороги. Как сообщает газета «Эмирейтс Тудей», Управление транспорта и дорог эмирата (RTA) изучает возможность установки терминалов системы платного проезда «Салик» у туннеля Шиндага (Al Shindaga Tunnel), на мостах Аль Мактум (Al Maktoum Bridge), Бизнес Бэй (Business Bay Crossing) и на понтонном мосту (Floating Bridge).

Платный проезд по дорогам Дубая был введен 1 июля 2007г. Первые пункты «Салик» начали действовать у моста Гаргуд и на Шейх Заед Роуд (в районе Барша). Плата за проезд составляет 4 дирхама. Emirates.SU, 26.11.2007г.

— Дубай затратит до 2020г. на развитие общественного транспорта 80 млрд. дирхамов.

«Организация дорог и транспорта (Roads and Transport Authority — RTA) сейчас работает над стратегическим транспортным планом, чтобы справиться с ожидаемым ростом населения с нынешних 1,4 млн.чел. до 5,2 млн. в 2020г.». — заявил накануне председатель правления и исполнительный директор RTA Маттар Таер.

Из бюджета 80,74 млрд. дирхамов 44,04 млрд. будет затрачено на строительство и расширение дорог, в т.ч. прокладку 500 км. новых путей и сооружение 90 транспортных развязок. 24,22 млрд. дирхамов будет затрачено на четыре линии Дубайского метро, 9,19 млрд. на трамвай, 2,2 млрд. на автобусный транспорт и 1,83 млрд. на морской транспорт, подчеркнул он. Emirates.SU, 26.11.2007г.

— Через 2 года по дорогам Дубая будут курсировать 2,5 тыс. городских автобусов. К имеющемуся количеству добавится еще 1600 шт. Таким образом Управление транспорта и дорог эмирата (RTA)

рассчитывает в 2009г. увеличить количество пассажиров, пользующихся общественным транспортом, как минимум на 30%. Emirates.SU, 25.11.2007г.

— Обнародован проект развития системы общественного транспорта Шарджи. Он предусматривает открытие 19 новых маршрутов, девяти станций техобслуживания и выход на линию 142 специально оборудованных автобусов, которые смогут ежедневно перевозить 80 тыс. пассажиров. Реализация проекта начнется в I кв. будущего года. Сначала планируется запустить три главных автобусных маршрута, а к концу года все остальные. Система общественного транспорта позволит разгрузить дороги Шарджи и уменьшить количество автомобильных пробок. Emirates.SU, 24.11.2007г.

— Dubai Air Show-2007г. — десятый Международный авиакосмический салон, проходивший с 11 по 15 нояб. в Объединенных Арабских Эмиратах, выявил ряд тенденций, характерных для данного региона. Во-первых, доминирование на местном авиационном рынке крупнейших мировых авиастроительных компаний. Прежде всего Boeing, Airbus, Lockheed Martin, Dassault с их «невидимкой» F-117, истребителями F/A-18 Hornet, F-16 Fating Falcon, Rafale, военно-транспортным C-17A Globemaster, корабельным АВАКСом E-3A Sentry, стратегическим бомбардировщиком B-1-B и прочими летательными аппаратами, прибывшими в Дубай с ближневосточных военных баз. И, конечно, с их широкофюзеляжной «продукцией». Такой, как A380, который ежедневно летал над выставочным аэродромом и привлекал к себе пристальное внимание потенциальных покупателей и пассажиров, так, конечно, и с Boeing-787 Dreamliner, что был представлен в экспозиции только пассажирской кабиной с рядом уютных и удобных для многочасового перелета кресел.

Во-вторых, на салоне была широко представлена авиация для деловых людей. Сверхзвуковая, сверхкомфортная и сверхдорогая. Но кто в Арабских Эмиратах может сетовать на цену, если Boeing и Airbus заключили контракты на 60 млрд.долл., продав местным потребителям 246 самолетов? Из них в т.ч. 120 A350, 11 A380 и 12 B787, одновременно подписав опционы на поставку еще 70 A350 с возможностью продать в дальнейшем еще 50 таких лайнеров. Только в Эмираты 143 машины.

Не затерялась на Dubai Air Show-2007г. и Россия. Ее объединенная экспозиция, прошедшая под эгидой «Рособоронэкспорта», включала в себя продукцию двух с небольшим десятков оборонных фирм. Демонстрационный полет нашего многофункционального истребителя МиГ-29М ОВТ неизменно становился гвоздем салона. А переговоры о модернизации его собратьев, что летают в небе Египта, Сирии, Алжира, Йемена и других стран региона прошли. Приковывали к себе внимание специалистов и российские системы противоздушной обороны. Такие, как С-300ПМУ, Тор-М1Т, Тор-2Э и Тор-М1. Виктор Литовкин. www.rusarabbc.com, 23.11.2007г.

— Авиакомпания «Этихад» начала выполнять полеты в 45 городов на Ближнем Востоке, Европе, Северной Америке, Азии, а с сегодняшнего дня в Австралию.

Сейчас у компании, принадлежащей правительству Абу-Даби, 31 пассажирский лайнер и три

грузовых самолета. До конца года «Эмирейтс» намерена довести число перевезенных пассажиров до 4 млн. За первые шесть месяцев 2007 компания перевезла 1,9 млн. пассажиров по сравнению с 0,9 млн. за тот же период 2006г.

Компания приобретет до 2011г. 12 новых самолетов — четыре «Аэробуса А340-600», пять А330 и три «грузовика» А330, заплатив за заказ 2,2 млрд.долл. Emirates.SU, 22.11.2007г.

— Китай выходит на рынок ОАЭ со своими автомобилями. Четыре китайские компании подписали во время 9 автосалона в Дубае агентские соглашения о продаже своих машин в Эмиратах.

Продажный список включает широкий спектр автомобилей — малолитражки, седаны, кроссоверы и полноприводные джипы с двигателями мощностью от 1,6 до 2,4 л. Китайские машины будут поставляться по цене от 25 тыс. до 29,9 тыс. дирхамов. Появление китайских автомобилей в продаже ожидается в течение ближайших четырех месяцев. Emirates.SU, 20.11.2007г.

— В ближайшие 20 лет страны Ближнего Востока закупят 1160 гражданских самолетов на 190 млрд. дол. Такой прогноз дали представители авиакомпании «Боинг» в ходе выставки Дубай 2007.

Специалисты по маркетингу подсчитали, что постоянно растущий поток пассажиров, а также рост грузооборота приведет к повышению спроса на авиалайнеры различной модификации. С 2007 по 2026г. спрос на новые самолеты во всем мире составит 28 600 машин на 2,8 трлн. долл.

Учитывая экономическое развитие стран Ближнего Востока, эксперты компании прогнозируют в регионе рост пассажиропотока на 5,7% и рост грузооборота на 7,1%, что превосходит средние показатели по всему миру.

Выставка в Дубае подтверждает эти прогнозы. Только в первый день работы выставки был установлен рекорд по закупкам гражданских авиалайнеров. Общая сумма подписанных контрактов составила 34,9 млрд. дол.

Как сообщили официальные представители Дубай 2007, различные авиакомпании подписали контракты на закупку 120 самолетов А350, 11 самолетов А380 и 12 — «Боинг-787». Лидером в закупке авиалайнеров производства «Эрбас» стала авиакомпания «Эмирейтс» из ОАЭ, которая заключила контракты на поставку 50 самолетов А350-900 и 20 самолетов А350-100. Катарская авиакомпания «Катар эйруэйз» заключила контракты на 13,5 млрд. дол, купив 30 самолетов «Боинг-181-8» и 27 «Боинг-777». Итар-ТАСС, 13.11.2007г.

— Дубайская компания «Эмирейтс» (Emirates Airlines) вошла в семерку крупнейших авиаперевозчиков мира. Согласно докладу Международной авиатранспортной ассоциации (International Air Transport Association — IATA), в 2006г. авиакомпания перевезла 16,7 млн. пассажиров.

Другая эмиратская авиакомпания «Этихад» (Etihad Airways), принадлежащая эмирату Абу-Даби, заняла 63 место, а «Эйр Арабия» (Air Arabia) из Шарджи оказалась на 78 строчке.

Катарский авиаперевозчик Qatar Airways поднялся на 29 позицию, перевезя за год 7,1 млн. пассажиров, а старейшая в зоне Залива компания «Галф Эйр» (основана в 1950г.), ставшая в этом году бахрейнским авиаперевозчиком оказалась 31 с 6,4 млн. пассажиров. Emirates.SU, 13.11.2007г.

— Дубайская авиакомпания DAE Capital подписала с европейским авиапроизводителем Airbus протокол о намерениях на покупку 70 самолетов А320 и 30 А350 на 13,5 млрд. долл. Об этом в понедельник сообщает агентство Франс Пресс.

DAE Capital, являющаяся подразделением государственного авиационного холдинга DAE (Dubai Aerospace Enterprise), объявила о покупке самолетов на авиакосмическом салоне, открывшемся в Дубае в воскресенье. РИА «Новости», 12.11.2007г.

— Экспансионистские планы воздушных перевозчиков стран Персидского залива не могут не впечатлять. Однако аналитики считают, что наличие в столь небольшом регионе нескольких дальнемагистральных авиатранспортных компаний приведет в долгосрочной перспективе к тому, что Etihad Airways (Абу-Даби) и Emirates Airlines (Дубай), базы которых находятся очень близко, будут на международных маршрутах «отнимать хлеб друг у друга». Эта конкуренция особенно обострится, когда в борьбу за пассажиров включатся Qatar Airways (Катар) и Gulf Air (Бахрейн).

Правительства и менеджеры указанных перевозчиков не сомневаются в успешном выполнении намеченных ими планов в условиях быстрого развития экономики стран Ближнего и Среднего Востока, а также высокого спроса на авиатранспортные услуги со стороны государств ЮВА.

Значительная дальность полета современных самолетов открывает перед авиатранспортными компаниями из стран Персидского залива идеальные возможности для проникновения в сферу международных перевозок на большие расстояния. Они надеются на такой же успех, которого достигли в свое время азиатские воздушные перевозчики на австралийских маршрутах.

Qatar Airways планирует к 2015г. летать по 75 маршрутам. С этой целью она увеличит к указанному времени свой самолетный парк в 2 раза — до 110 ед.

Emirates заказала самолетов на 30 млрд.долл. и намерена добавить к своей маршрутной сети 40-50 новых направлений. В середине 2008г. компания должна получить первый из заказанных ею мегалайнеров «А380». Вследствие задержек в поставках последних планы Emirates будут осуществлены с опозданием на два года. Из-за ожидаемой в этой связи нехватки самолетов ей придется закупить дополнительные лайнеры «777 ER, которые будут поступать по 1-2 ед. в месяц.

В последние годы значительно возрос поток пассажиров на маршрутах, идущих из Китая в Африку через Дубай, и Emirates намерена не упустить открывающиеся перед ней возможности. Если она летает только в два китайских города (Пекин и Шанхай), то в дальнейшем число пунктов назначения в Поднебесной должно увеличиться до пяти. Больше будет и африканских маршрутов (сейчас их 10).

Руководство компании отмечает, что несмотря на более низкую стоимость билетов у Etihad, а также конкуренцию со стороны малобюджетных перевозчиков Air Arabia (г. Шарджа) и Al-Jazeera (Кувейт) заполняемость салонов у Emirates не уменьшилась и составляет 90%.

Много планов и у Etihad Airways. К ее маршрутной сети (42 пункта назначения) добавятся направления на Дублин и Милан, а самолетный парк

увеличится в ближайшие пять лет с 27 до 50 ед. Будут закуплены лайнеры «A319», «A320» и Boeing 737», которые позволят увеличить частоту некоторых региональных рейсов.

Все названные компании надеются выиграть от прогнозируемого двузначного прироста объема воздушных перевозок на маршрутах, связывающих страны Ближнего и Среднего Востока между собой, а также на маршрутах, ведущих из данного региона в ЮВА. БИКИ, 9.10.2007г.

— Члены правительства Армении в ходе очередного заседания одобрили подписание кредитного соглашения между правительством Армении и фондом развития Абу-Даби (Объединенные Арабские Эмираты) о финансировании восстановительных работ тоннеля Арпа-Севан.

Общая программа реконструкции тоннеля Арпа-Севан составляет 25 млн.долл. Тоннель Арпа-Севан строился в 1961–81гг. С 1988г. тоннель введен в эксплуатацию, и за эти годы в озеро Севан поступило 4 млрд.куб.м. воды. Тоннель Арпа-Севан входит в систему гидротехнических сооружений на реке Воротан, которые были сданы в эксплуатацию 26 апр. 2004г. Длина тоннеля составляет 48,5 км. ИА Regnum, 13.9.2007г.

— На этой неделе появилось сообщение о том, что компания Dubai World опубликовала руководство для разработчиков морских судов, включающее планирование, одобрение и проектирование аспектов процесса, среди прочих расчетов.

Публикация, под названием «Портовые правила и методические указания по проектированию для морских и мелких судов», была составлена гражданским проектным отделом портов Дубая и Freezone Corporation, со значительным вкладом со стороны ведущих разработчиков морских судов.

Глава гражданского проектного бюро — Назек аль Саббагх пояснил: «Наш путеводитель выполняет множество функций, во-первых регуляторную, устанавливая требования гражданского проектного бюро в сфере морских разработок. Он также выполняет ключевую функцию связи с разработчиками, консультантами и подрядчиками на каждой стадии строительства. Взаимопонимание между регуляторами и исполнителями обеспечит гладкий процесс разработок, установит положительные рабочие отношения между всеми сторонами, где роли четко определены и все требования ясно выписаны».

Новая тренинговая и аккредитационная программа будут подготовлены и открыты в связи с публикацией нового руководства. Offshore.SU, 7.9.2007г.

— Глобальный морской оператор терминала Dubai Ports World объявил завершение продажи его филиала в полной собственности P&O Ports North America (Рорна) — компании AIG Global Investment Group.

Продажа 100% собственности Рорна выполняет обязательство, сделанное DP World в прошлом году, продать свои американские активы американскому покупателю. В собственности AIG, бизнес будет переименован в Ports America.

Деятельность Рорна преимущественно включает сдачу в аренду морских перевалочных баз в портах Нью-Йорка, Нью-Джерси, Филадельфии, Балтиморе, Майами, Тампа и Новом Орлеане, вместе с операциями отгрузки в 16 местоположениях на Востоке и побережье Мексиканского залива и пассажирском терминале Нью-Йорка.

Комментируя продажу в прошлом дек., Султан Ахмед Бин Сулаем, председатель DP World, сообщил: «Несмотря на то, что мы разочарованы тем, что покидаем рынок США, цены, полученные нами, оказались справедливыми. Мы довольны, что Рорна будет иметь влиятельного владельца в AIG и желаем им благополучия в будущем».

DP World приобрел британский оператор порта P&O в марте 2006г., но был вынужден разгрузить деятельность в Америке после того, как законодатели обеспокоились о национальной безопасности, и угрожали заблокировать вступление во владение, пока не будет найдено юридическое лицо для использования североамериканских портов P&O's.

«Составной компонент этого приобретения — наше полное осознание важности этой сделки для национальной безопасности, и мы заверяем, что компания продолжает оставаться одним из лидеров промышленности в урегулировании стандартов безопасности порта», — заявил Кристофер Ли, руководитель AIG Global Investment Group.

DP World — один из самых крупных морских операторов терминалов в мире и имеет самую широкую сеть любой из 24 стран, соединенных 51 терминалом.

AIGIG, главная глобальная компания по управлению активами, имеет под управлением US635 млрд.долл. активов. Offshore.SU, 29.3.2007г.

— Морской сектор Дубая показывает ежегодный рост более 10%, и будет расти еще стремительней, т.к. эмират вводит в действие инфраструктуру мирового класса, — заявил председатель Dubai World Сулайем.

Во время выставки, посвященной началу морской торговли с Ближним Востоком в торговом центре компании Dubai World, Бин Сулайем сообщил, что Дубай вскоре станет всемирным морским центром, отражающим успех эмирата в качестве авиационного центра.

«Производственные мощности и инфраструктура международного морского судоходства еще не достаточно развиты, однако сам сектор растет примерно на 10-15% ежегодно», — заметил он.

«Мощности и инфраструктура значительно возрастут после того, как морской порт Дубай будет открыт для всех операций морского судоходства в рамках единого интегрированного курса на развитие — он станет тогда единственным в своем роде во всем мире. Сухие доки Дубая будут объединены в единую систему и предоставят самые большие ремонтные возможности для судов со всего мира», — прибавил он.

Бин Сулайем также предположил, что огромная яхтенная индустрия со временем также переместится в Дубай из Средиземного моря, ее привлекут преимущества высококачественных портовых сооружений и другие детали усовершенствованной инфраструктуры.

«У нас будет достаточно мощностей и возможностей для приема мега-яхт, которые смогут использовать Дубай в качестве туристической базы для других направлений, таких как Оман и даже Мальдивы. С того момента, как мы обустроим инфраструктуру для яхтенной индустрии, Дубай станет одним из наиболее привлекательных мест в мире», — сказал он.

Организация морской торговли с Ближним Востоком была основана три года назад и сейчас

является одним из главных событий в жизни морского сектора. В этом году она была представлена 250 выставками из 32 стран мира.

Организаторы события называют перспективы для морского судоходства на Ближнем Востоке все более положительными и полагают, что практически все отрасли отражают региональное развитие. В частности, торговые связи между Ближним Востоком и субконтинентом расширяются «феноменальными темпами», причем Дубай оказывается в самом центре этого развития. Offshore.SU, 7.12.2006г.

— Председатель Dubai World, Султан Ахмед Бин Сулаем подтвердил планы об инвестировании 1,5 млрд. фунтов стерлингов (US2,8 млрд.долл.) в проект по развитию основной инфраструктуры порта в Соединенном Королевстве.

Бин Сулаем заявил, что Лондонский проект шлюза, который должен быть приведен в исполнение флагманской группой компании DP World, будет включать порт мирового класса, способный размещать самые габаритные глубоководные контейнерные суда, а также крупнейшую деловую стоянку Соединенного Королевства.

Заявление было сделано в течение недавнего визита Бина Сулайма в Лондонский шлюзовой порт, место сбытовой деловой автостоянки, расположенной на нефтеперерабатывающем заводе Shell Haven в Тарроке, устье реки Темзы.

«После посещения Лондонского шлюза, мы осознали огромное значение данного проекта для британской экономики, а также для компании DP World, — объяснил Бин Сулаем.

Он добавил: «Мы полностью посвящаем себя этому проекту и верим, что это повысит качество, предоставляемое нашим клиентам, благодаря его соседству с самым крупным потребительским рынком Великобритании, а также уникальному сочетанию возможностей, предоставленных портом и стоянкой одновременно».

Территория площадью в 1500 акров будет включать в себя конструкцию самого большого многоуровневого делового и логистического центра, при этом компания DP World будет тесно сотрудничать с компанией Shell.

Работа над сооружением лондонского шлюза предполагает создание 14 000 новых рабочих мест и сделает значительный вклад в программу британского правительства по преобразованию шлюза реки Темзы.

Кроме того, Лондонский шлюз будет ориентироваться на национальные потребности Соединенного Королевства для дополнительной грузоместимости глубоководного порта.

«Проект по созданию Лондонского шлюза представляет большую значимость для морского и логистического бизнеса, и это тот проект, который как мы считаем, будет иметь успешное завершение», — прокомментировал Мохаммед Шараф, президент компании DP World.

Предложения компании DP World включает построение контейнерной пристани, протяженностью 2300 м., габариты которой позволят вмещать 3,5 млн. обычных контейнеров в год.

Другие услуги, разработанные для увеличения рентабельности логистической цепочки клиентов, включают в себя объединение контейнеров с другими терминалами, свободными зонами, логистическими возможностями, развитием инфраструк-

туры и консультационными фирмами. Offshore.SU, 30.11.2006г.

— Судоходная линия Emirates Shipping Line заявила о своем участии в оказании вспомогательных услуг AUX, добавив к своему портфелю оказываемых услуг связь между основными портами Китая и Восточного побережья Соединенных Штатов.

Судоходная линия Emirates, основанная в начале 2006г. Викасом М. Кханом, начнет предоставлять вспомогательные услуги AUX (осуществляемые Zim и Italia Marittima SpA) с 21 нояб. 2006г.

«Услуги AUX предоставят нашим клиентам самое скорое прямое сообщение между двумя наиболее динамично развивающимися регионами мира: Восточным Китаем и Восточным побережьем Соединенных Штатов», — сказал Кхан, занимающий должность председателя и исполнительного директора Emirates Shipping Line.

«Посредством двух перевалочных пунктов в Уилмингтоне и Саванне мы обеспечим бесперебойное сообщение с Восточным побережьем США и далее», — прибавил он.

Услуги AUX представляют собой одну из многих прямых связей Циндао и Шанхая с Флоридой, а также самое быстрое прямое сообщение между Циндао и Саванной (Джорджия), и ведущий перевалочный пункт перевозки грузов по железной дороге Восточного побережья США с внутренней частью страны.

В кругооборот портов AUX входит Шанхай, Нинбо, Циндао, Колон, Кингстон, Порт Эверглейдс, Саванна, Уилмингтон, Кингстон, Колон, Шанхай. Заходы в порты Кингстона и Колона обеспечивают перевалку грузов в Центральную Америку и порты Карибского региона.

Emirates Shipping Line зарегистрирована в морском порту Дубай, а ее коммерческая деятельность ведется из штаб-квартир в Дубая и Гонконге. Offshore.SU, 3.11.2006г.

— Голландская судоходная компания, Редери Ватервег разместила свой флот в морском порту Дубай, что можно рассматривать как значительное достижение для недавно открытого морского комплекса.

Редери Ватервег владеет большим современным флотом рабочих катеров, задействованных по всему миру в многочисленных проектах по землечерпательным (глубинным) работам и строительству ветряных ферм в трубопроводных компаниях и компаниях, предоставляющих услуги в области телеграфной связи.

К услугам компании часто обращается правительство, судовладельцы, судоремонтные заводы, страховые общества и другие компании и организации, действующие в морском секторе.

Присутствие фирмы в морском порту Дубай, который будет служить фирме региональной базой, рассматривается организацией как главный фактор ее развития.

Амер Али, управляющий проектом в морском порту Дубай, по словам дубайского издательства «Фото Медиа Ньюс», рассматривает решение Редери Ватервег «как доказательство стратегической важности проекта».

«Используя ноу-хау Редери Ватервег в производстве, опираясь на их опыт и хорошо обученных моряков, мы уверены, что морской порт Дубай вскоре станет главным центром всемирного мор-

ского судоходства, единым обслуживающим центром, который сможет удовлетворить любые требования судоходства».

Морской порт Дубай — одно из деловых подразделений правительственной организации со своими портами, таможенными, зоной свободной торговли. Кроме порта данная правительственная организация создала: «Пальмовый остров», свободную экономическую зону Джебель Али и портового оператора Всемирный порт захода. Глубинные работы на участке начались в авг. 2003г.

Комплекс занимается ремонтом яхт и судов всех типов и, предположительно, в порту разместятся 100 мастерских и товарных складов. Offshore.SU, 28.7.2006г.

— Портовая и судоходная группа P&O приняла предложение о поглощении от Dubai Ports World. Компания P&O не думала о поглощении, но не смогла противостоять сумме в GBP3,3 млрд. (или 443 пенса за акцию).

По данным принадлежащего правительству Дубая предприятия DP World, P&O останется отдельным предприятием, это означает, что вряд ли руководство сократит количество рабочих мест в компании, которая была четвертой в мире портовой группой.

В интервью BBC председатель P&O, сэр Джон Паркер, сказал касательно предложенного слияния: «Объединившись, P&O и DP World войдут в тройку крупнейших портовых групп в мире». Offshore.SU, 30.11.2005г.

— Управление судоходства Дубая сообщило в среду о намерении начать новый морской регистр на Ближнем Востоке, который будет открыт для местных и международных компаний. Хотя временные рамки не упоминались, судоходная отрасль ОАЭ с радостью восприняла эти новости.

В интервью региональным СМИ в среду менеджер проекта «Порт Дубай» Амр Али объяснил: «Основная функция регистра — соблюдать требования правительства в отношении компании-владельца корабля и самого корабля».

«Мы с готовностью устанавливаем новые стандарты, чтобы судоходные компании региона могли пользоваться их преимуществами. Мы хотим убедиться в том, что все работают в соответствии с самыми высокими стандартами, и владельцам судов и операторам лайнеров было выгодно у нас регистрироваться». Offshore.SU, 5.8.2005г.

— Компания Dubai Port International сообщила о подписании соглашения с CSX Corporation о приобретении ее международного грузового терминала, теперь Дубай станет самым значительным оператором в мире, во всяком случае, в Гонконге и Китае.

Заплатив US1,15 млрд.долл., DPI, инвестиционное подразделение находящегося во владении государства Портового управления Дубаи, предложило более выгодные условия, чем два крупнейших оператора контейнерных портов Hutchinson Whampoa и PSA international из Сингапура.

Как у лидера мирового грузового бизнеса, у CSX есть подразделения в Азии, Европе, Австралии и Латинской Америке. Самый большой интерес, однако, вызывало подразделение в Гонконге, самом занятом контейнерном порту мира.

Когда сделка будет завершена в I кв. 2005г., Dubai Ports будет иметь контрольный пакет в очень прибыльном терминале №3 главного контейнерного порта Гонконга Квай Чунг.

«Это основной шаг в стратегии глобального расширения DPI, — отметил исполнительный директор Dubai Ports Султан Ахмед Бин Сулайем. «Это приобретение предоставит DPI важную платформу в Северной Азии, а именно в Гонконге, Китае и Корее», — добавил он. Offshore.SU, 10.12.2004г.

Оман

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Производитель «Аэробусов» откроет воздушную академию в Омане. Корпорация EADS, производящая в Европе «Аэробусы» намерена открыть в султанате академию для подготовки пилотов, сообщает Рейтер. Как заявил зам. главы департамента гражданской авиации Мухаммед Сакраль-Амри, предложение EADS принято властями Омана. Академия будет создана в г.Сохаре, вблизи международного аэропорта, который должен быть построен в 2012г. Русский дом, 19.10.2008г.

— По сообщению агентства ИРИБ, члены оманской делегации во время посещения предприятий компании «Иран ходроу» выразили желание о том, чтобы в Оман поставлялись иранские автомобили «Саманд». Член совета директоров оманской компании «Аз-Забир» Халед Мухаммад аз-Забир заявил, что у оманцев автомобили компании «Иран ходроу» будут пользоваться спросом.

По словам Халеда Мухаммада аз-Забира, «Иран ходроу» представляет собой достойный образец успешно развивающегося промышленного предприятия одной из исламских стран. На предприятиях компании используется новейшее оборудование при проектировании и производстве различных образцов автомобильной техники. Iran News, 22.4.2008г.

— Йемен планирует соединиться с богатыми нефтью соседними арабскими странами Персидского залива первой региональной сетью железных дорог, которая будет построена на Аравийском п-ве. На совещании, проведенном на этой неделе в Эр-Рияде, йеменская делегация и представители государств Совета по сотрудничеству стран Персидского залива (ССАГПЗ) договорились о подготовке технико-экономического обоснования проекта ж/д сообщения между Оманом и Йеменом.

Железная дорога протяженностью в 1000 км. свяжет оманскую столицу Маскат с отдаленной заставой Шихан на восточной границе Йемена. Запланированная ж/д линия будет интегрирована в сеть ж/д дорог Персидского залива, которая должна соединить шесть богатых нефтью государств Аравийского п-ва (Саудовскую Аравию, Оман, Катар, Бахрейн, Кувейт и ОАЭ).

Три международных консалтинговых компании начали работу над подготовкой ТЭО строительства региональной ж/д сети в сент. прошлого года под патронажем Всемирного банка. Исследования планируется закончить к следующему сент. Йемен, который долгое время призывали к полноправному членству в ССАГПЗ, созданному в 1981г., получил право присоединиться к группе министерского совета по образованию, здравоохранению и социальному обеспечению и Кубку Персидского залива по футболу в 2001г.

В 2006г. Йемен получил помощь в 4,7 млрд.долл. на конференции стран-доноров в Лон-

доне. Более 50% средств комплексной программы финансовой помощи предоставлено Йемену странами ССАГПЗ в рамках усилий по обеспечению этой доведенной до бедности страны всем необходимым для экономического подъема. Цель финансирования – в подготовке экономики Йемена к потенциально возможной интеграции в экономику стран ССАГПЗ. Arab News, 5.3.2008г.

– Полуостров Мусандам будет связан паромной линией с Маскатом. Жители Хасаба, главного города губернаторства Мусандам через два месяца смогут добираться до столицы султаната Оман морем. Скоростные паромы начнут ходить по новой линии с 1 мая. Это радостная новость для индийцев и других экспатов – жителей Хасаба, которые сейчас должны получать визы ОАЭ, чтобы доехать до Маската по суше.

Морское путешествие значительно сократит время в пути до оманской столицы: паром-катамаран преодолет путь до Маската за три часа, автомобиль – за 10.

Провинция Мусандам – горный северный анклав площадью 3 тыс. кв. км, – отделен от остального Омана 70-км. полосой территории ОАЭ. Русский дом, 28.2.2008г.

– Уральцы начинают летать в Оман. Екатеринбургская авиакомпания «Уральские авиалинии» начинает экспансию на столичный рынок чартерных перевозок. С 21 фев. ею будут осуществляться рейсы в Оман и Иорданию, кроме того в планах компании круглогодичные вылеты в Европу, Египет и Турцию.

Оман пока не привлекает большого числа российских туристов. Сейчас желающие отдохнуть и познакомиться с султанатом добираются до Маската с пересадкой в Дубае. В перспективе могут стать популярными сдвоенные поездки – самолетом до Дубая, а затем по суше до Маската – и обратно. Русский дом, 18.2.2008г.

– В тек.г. Оман начал разработку планов строительства нескольких новых аэропортов и расширения авиамошностей ас-Сейба и Салала за счет реализации ряда проектов, оценивающихся в миллионы риалов. Модернизация аэропорта ас-Сейб является крупнейшим проектом. Первая фаза строительства завершится в 2010г. Будет построен терминал, способный ежегодно обслуживать 12 млн. пассажиров. Существует три проекта по превращению этого аэропорта в крупнейший региональный аэропорт. Аэропорт Салалы также будет расширен: будет построен терминал мощностью 2 млн. пассажиров в год, а также место для стоянки самолетов, автостоянки и другие объекты.

Оман строит три новых аэропорта: аэропорт Сахар в аль-Бетине, аэропорт ад-Дакм в центральном районе страны и аэропорт Рас альад в восточной провинции. Строительство новых аэропортов внесет свой вклад в развитие экономики и туристического сектора страны. Kuwait News Agency, 19.11.2007г.

Остров Мэн

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

– Появилось сообщение о формировании консультационной группы для разработки плана, который мог бы улучшить оснащение гаваней в Рамси, с целью развития системы очищения запруженной воды и пристаней для яхт. В группу будет

входить широкий спектр пользователей гаваней и представителей сообществ, она будет действовать как управляющая группа содействия министерству. Первым этапом работы будет рассмотрение вариантов размещения пристани для яхт.

Целью является завершить рассмотрение вариантов и выбрать наиболее подходящий к 31 марта 2008г. Перед тем как детально разработать план работы над наиболее предпочтительным проектом, министерство установило, что он будет передан на публичное рассмотрение. На соответствующих этапах публике будет дана возможность рассмотреть различные варианты и информацию и предложить свои комментарии.

Следующее собрание консультационной группы запланировано на конец июня. Дополнительные организации будут приглашены в качестве членов, что соответствует целям собрания. Также организации и физические лица могут быть приглашены на специальных условиях для того, чтобы обратить внимание на отдельные проблемы. Offshore.SU, 25.5.2007г.

– С подтверждения Тинвальда (парламента) для схемы на 500 000 фунтов стерлингов, разработанную для строительства плавучей понтонной пристани для круизных лайнеров в порту Дуглас.

Получив отклики от представителей компаний круизных судов, министерство транспорта, вместе с министерством туризма и отдыха, рассмотрело возможные схемы улучшения материальной базы порта Дуглас, которые бы позволили создать большее количество посадочных мест для пассажиров круизных лайнеров.

Министерство сказало, что признает, что первым шагом для улучшения возможностей для круизных лайнеров является строительство понтонной пристани, которая может быть использована плавучими базами кораблей, стоящих на якоре в заливе Дуглас.

Министр транспорта Дэвид Андерсон сказал: «В нояб. 2006г. министерство туризма и отдыха, а также министерство транспорта решили скооперироваться в сфере строительства понтона, моста, площадок для обслуживания и путей движения для пассажиров круизных лайнеров. Остров предлагает превосходный пункт остановки для круизных судов, заезжающих в Ирландию, Англию и Уэльс, а это позволяет увеличить количество посетителей о-ва Мэн».

Планируется, что схема позволит создать большой понтон, к которому плавучие базы смогут причаливать на любой фазе прилива, между причалами для швартовки океанских барж Виктории и Эдварда. С понтона будет вести мост со сквозными фермами и крытым верхом и крытый переход к зданию глубоководного причала, что обеспечит безопасное и комфортное передвижение для всех пассажиров, включая больных на инвалидных колясках. Понтон будет функционировать и как пункт вынужденной посадки, отчего только выиграют рыболовецкие суда, катера для отдыха и спасательные шлюпки, которые смогут высадить больных и травмированных людей.

Министр прибавил: «Министерство верит в то, что более высокие стандарты обслуживания пассажиров и улучшенные условия для причаливания судов привлекут большее количество круизных лайнеров посетить о-в Мэн, отчего безусловно выиграет экономика острова». Offshore.SU, 14.5.2007г.

– Остров Мэн покорила очередной рубеж, зарегистрировав еще одно судно. Теперь в реестре

юрисдикции 50 кораблей компании BP. Это — танкер для перевозки нефтепродуктов и других химических веществ, построенный в Корее компанией Hyundai. Его длина — 177,48 м., валовая регистровая вместимость — 23 270 т.

«Уважаемая многонациональная компания решила зарегистрировать свое судно на острове Мэн, это положительно влияет на мнение о качестве наших услуг и нашу репутацию в мире», — сказал министр торговли и промышленности Алекс Доуни.

BP Shipping, которая и так является лидером по количеству зарегистрированных на острове Мэн судов, имеет планы относительно дальнейшего его увеличения.

Общая валовая регистровая вместимость торгового флота, зарегистрированного на острове Мэн, составляет 8,6 млн.т., из них на BP Shipping приходится 36%. BP Shipping реализовала масштабную судостроительную программу, благодаря этому значительно снизился средний возраст нашего флота: сейчас он составляет всего восемь лет, отметил Доуни.

«Остров Мэн гордится хорошими характеристиками зарегистрированных судов и качеством услуг, которые предоставляет их владельцам. Именно этими факторами объясняются наши успехи в регистрации судов и тот факт, что в парижском меморандуме о взаимопонимании по контролю судов государством порта мы располагаемся на втором месте», — добавил он. Offshore.SU, 19.5.2006г.

— Регистр судоходства острова Мэн получил третью высочайшую оценку в мире от международной организации, которая определяет рейтинг морских администраций. Согласно Парижскому меморандуму о взаимопонимании по контролю судов государством порта в этом списке из 79 государств только Великобритания и Швеция находятся перед островом Мэн.

Капитан Десмонд Хоуэлл возглавляет Морскую администрацию юрисдикции: «Мы всегда сотрудничали с качественными кораблями и качественными владельцами. У нас всегда были высокие стандарты, мы много усилий прилагали к тому, чтобы наши корабли были в хорошем состоянии». «Мы увеличили число посещений кораблей, обязательные проверки судов совершаются теперь каждые два с половиной года — раньше каждые пять лет — и это оказало свое влияние». Offshore.SU, 30.8.2004г.

Острова Кука

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Острова Кука приняли новый морской законопроект — вводится новое морское законодательство, четко соответствующее требованиям международной морской организации (ММО).

Наряду с тем, что острова Кука были приняты в члены ММО, текущий законопроект ограничил «набор» современного морского законодательства, который отражает весь объем международных обязательств и требований.

Законопроект основан на морском транспортном законе Новой Зеландии, который соответствует требованиям ММО, но был значительно упрощен во избежание внутренних рассмотрений в законодательстве Новой Зеландии. Offshore.SU, 25.2.2008г.

Пакистан

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Сегодня в Кабуле по итогам заседания межправительственной экономической комиссии между Афганистаном и Пакистаном было подписано соглашение о сотрудничестве в сфере транзита грузов. Как сообщает информационное агентство «Пажвак», документ предусматривает расширение возможностей транзита грузов через территорию Пакистана в Афганистан. В частности, новое соглашение разрешает проезд афганских грузовиков на территорию соседней страны. Также документ снимает ряд ограничений по виду товаров, которые транзитом поставляются в Афганистан.

Работа межправительственной комиссии была приостановлена по распоряжению президента Афганистана после возникновения напряженности в отношениях между двумя странами. www.afghanistan.ru, 25.11.2008г.

— Расценят ли в Тегеране планы Пекина по созданию в пакистанском порту Гвадар в Индийском океане (100 км. от Ормузского пролива) нефтяного терминала для нужд Китая и базы военно-морских сил КНР, как вмешательство в дела региона? Уже по имеющимся данным, Китай использует Гвадар в качестве мониторинговой станции, контролирующей системы связи ВС США в районе Персидского залива, а также американо-индийские военно-морские контакты. Исламабад и Пекин планируют также построить нефтепровод от порта Гвадар до Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая для транспортировки нефти из Персидского залива. 3300-км. трубопровод от Гвадара до Хунджерабского перевала будет способен перекачивать 12 млн.т. нефти ежегодно, стоимость проекта — от 4, 5 до 5 млрд.долл.

Нет сомнений, что реализация этих планов полностью изменит стратегическую обстановку во всем регионе. Вполне вероятно, что для обсуждения и этой проблемы 10 окт. министр иностранных дел Ирана Манучехр Моттаки посетил Пакистан. В рамках однодневного визита, г-н Моттаки провел встречу с президентом, премьер-министром и главой МИД Пакистана. www.iimes.ru, 19.11.2008г.

— Правительство Пакистана планирует увеличить протяженность национальной ж/д сети, модернизировать имеющиеся железные дороги и увеличить их пропускную способность, а также расширить объем ж/д грузовых и пассажирских перевозок с соседними странами, в т.ч. Ираном. В рамках этой долгосрочной программы планируется капитально отремонтировать железную дорогу между иранской станцией Кветта и пакистанской Таф-тан. Пакистан закупит в Иране крупные партии ж/д локомотивов (75 шт.) и вагонов различного назначения. По оценке пакистанских специалистов, Иран предлагает более выгодные условия закупок некоторых видов подвижного состава по сравнению с другими странами.

Правительство Пакистана расширяет сотрудничество в области ж/д транспорта с КНР и рядом стран Европы. С этими странами также обсуждаются вопросы закупок подвижного состава и другого специального ж/д оборудования. БИКИ, 22.4.2008г.

— Авиакомпания Pakistan International Airlines начинает 1 апр. полеты в аэропорт «Шереметьево». Как говорится в сообщении аэропорта, полеты будут осуществляться по маршруту Карачи-Дубай-Москва два раза в неделю по вторникам и пятницам. Обратный рейс будет отправляться из нового «Терминала С» московского аэропорта.

Услугами «Шереметьево» пользуются более 100 российских и иностранных авиакомпаний. 100% акций аэропорта принадлежит государству. Пассажиропоток «Шереметьево» вырос в 2007г. на 10,1% до 14,040 млн.чел. Прайм-ТАСС, 27.3.2008г.

— В ночь с 18 на 19 дек. в Пакистане произошла ж/д катастрофа. Это случилось недалеко от г. Мехрабпур) Mehrabpur в южной части провинции Синд, в 400 км. от Карачи. С рельс сошли 12 из 16 вагонов пассажирского экспресса. Свыше 50 чел. погибли и более 120 ранены в результате крушения поезда, направлявшегося из Карачи в Лахор. Одна из основных причин, названных официальными лицами, — технически неисправленное состояние ж/д полотна.

Статистика катастроф на пакистанских железных дорогах удручающая. Одна из последних крупных аварий произошла в июле 2005г., когда в результате столкновения трех поездов погибли более 130 чел. И для этого есть много причин: неразвитая сеть железных дорог в целом в стране, устаревший парк подвижного состава, отсутствие электрификации на отдельных участках железной дороги, устаревшая сигнальная система или ее отсутствие, слабая ремонтно-техническая база и т.д.

История пакистанских железных дорог берет начало еще в середине XIX в., в период британского правления. Развитие железных дорог в Пакистане тесно связано со строительством порта Карачи. Сэр Генри Эдвард Фрере) Sir Henry Edward Frere, назначенный руководителем администрации Синда) Commissioner of Sind, получил официальное разрешение на ведение изыскательских работ в районе будущего порта Карачи. Позднее, в 1858г., он начал инженерное проектирование первой ж/д ветки, ведущей от Карачи до Котри, далее до Мултана и вверх на Лахор.

13 мая 1861г. открылось первое ж/д сообщение между городами Карачи и Котри. Следующая ж/д магистраль протянулась практически через всю страну, с юго-востока на северо-запад, и соединила Карачи с Пешаваром, столицей Северо-западной пограничной провинции Пакистана) СЗПП, а различные ее новые участки протянулись до Мултана и Лахора (провинция Пенджаб). В рассматриваемый период строительство железных дорог диктовалось крайней необходимостью — по ним доставлялись местные и импортные товары из коммерческого центра страны Карачи, а в столицу стекались тысячи людей в поисках заработка, везли товары на продажу и т.д.

В дальнейшем построенная ж/д магистраль стала частью единой ж/д системы колониальной Индии. С 1886г. она стала называться Северо-Западной железной дорогой (СЗЖД) North Western Railways.

Развитие и расцвет железных дорог на территориях, отошедших в дальнейшем к Пакистану, как раз и приходится на II пол. XIX-начало XX вв. После обретения независимости в 1947г. к Индии отошли 1847 миль железных дорог СЗЖД, а на территории современного Пакистана осталось 5048

миль железных дорог. В 1954 его железная дорога протянулась до Мардана) Mardan, а в 1956г. была построена еще одна ветка, соединившая Карачи с центральными районами страны.

В последующие годы в силу ряда субъективных и объективных причин (развитие авиа- и автотранспорта и т.д.) правительство Пакистана не уделяло должного внимания развитию сети железных дорог в стране в целом, и ж/д хозяйство стало приходить в упадок. Более того, в начале 70гг., когда правительством руководил Зульфикар Али Бхутто, был полностью отвергнут план эксплуатации рельсового транспорта и в самом Карачи. Современное на тот день трамвайное полотно было просто «закатано» в асфальт. Последствия — до 80% всех перевозок по стране в настоящее время занимают автоперевозки — один из дорогостоящих видов транспорта.

Сегодня в Пакистане начинают осознавать необходимость сосуществования всех видов подвижного транспорта, дополняющих друг друга. Многие промышленные города Пакистана, и прежде всего Карачи, сталкиваются с катастрофическими проблемами — мощными людскими и транспортными потоками, а также с удручающей экологической обстановкой — смог над Карачи стоит постоянно.

Пакистанские железные дороги перевозят до 65 млн.чел. в год, и ежедневно выпускают из депо всего 228 почтовых, пассажирских и транспортных поездов.

Отсутствие современной ж/д системы, достаточного количества подвижного состава, локомотивов, ж/д платформ, квалифицированного персонала ведет к непредсказуемым последствиям. Например, после катастрофического землетрясения осенью 2005г. в Азад Кашмире гуманитарная помощь, так необходимая в первые часы после катастрофы, лишь малыми дозами перебрасывалась вертолетами. Многие месяцы она лежала в Карачи в ожидании переброски на север. В стране не хватает даже колесных пар для перевозки трейлеров на открытых платформах.

Бесспорно, правительство Пакистана прилагает определенные усилия для выхода из кризисной ситуации. Заинтересованным компаниям и лицам предложено до 17 проектов для развития системы железных дорог в Пакистане. Они включают инвестирование в ж/д инфраструктуру, покупку подвижного состава, локомотивов, вагонов, рельс, шпал, сигнальной системы, снегоочистительных машин, проведение тренингов для повышения квалификации управленческого персонала и операторов, строительство ж/д магистрали и т.д.

Среди предлагаемых проектов — двупутная железная дорога Ханевал — Райвинд (246 км); покупка) производство 75 дизель-электрических локомотивов, 1000 грузовых вагонов, 150 пассажирских вагонов; модернизация сигнальной системы; ж/д сообщение от порта Гвадар (юг провинции Белуджистан) вверх до Кветты, модернизация железной дороги Рохри—Кветта—Тафтан.

Особую важность имеют проекты строительства транзитной железной дороги между Ираном—Пакистаном—Индией, а также проект между Афганистаном—Пакистаном—Индией, которые, как предполагается, будут следующими коммерческими проектами. Проекты рассматриваются как

самостоятельные ж/д участки Трансазиатского ж/д коридора.

Пакистанские железные дороги планируют построить скоростную новую дорогу со стандартной колесей между Равалпинди и Лахором (290 км). Расчетная скорость поезда – 250 км/ч.

Стратегически перспективным для Российской Федерации является проект строительства железной дороги от порта Гвадар до Кветты (столица провинции Белуджистан) и дальнейшее ее расширение и соединение с системами железных дорог соседних стран – Афганистаном, Ираном, Китаем. Новая ж/д магистраль будет проложена по неразведанной территории провинции Белуджистан.

23 марта с.г. глубоководный порт Гвадар был торжественно принят в эксплуатацию президентом Пакистана П. Мушаррафом. Девять причалов уже задействовано, ведется интенсивное строительство двух следующих причалов. Инфраструктура порта создается при финансовой и технической поддержке Китая, вложившего в данный проект уже до 198 млн.долл. Порт Гвадар планируется как мощный перевалочный торговый и сырьевой пункт из стран Персидского залива, Центральной Азии, с одной стороны, и Индии, Китая, Афганистана – с другой стороны.

Завершается разработка технико-экономического обоснования/ТЭО проекта ж/д магистрали Гвадар–Кветта. И «КВЖД» XXI в. будет построена. Экономическая, политическая составляющие проекта очевидны. Но Россия. Пропустить такой шанс – стать оператором Центрально-Азиатского – афгано-ирано-пакистано-китайского Экспресса – непростительно. Н.А. Замараева. www.iimes.ru, 22.12.2007г.

Панама

Канал

Статья 315 конституции Республики Панама гласит: «Панамский канал открыт для прохода мирных судов всех наций». Сбор за проход канала является обязательным для судов всех стран и осуществляется по единому тарифу. Тарифная ставка определяется, исходя из объема транспортируемого груза, водоизмещения судна. Существующая система взимания платы за паромство действует в соответствии с принципами международного морского права.

Администрация Панамского канала (АПК) разработала универсальную систему расчета тарифов РС/УМС, в соответствии с международной конвенцией по измерению тоннажа судна от 1969г. Нетто-т. эквивалентна 100 куб. футам груза. Расчетная ставка исчисляется по общей методике как по отношению к судам-транспортировщикам груза, так и к пассажирским судам. Топливо не учитывается только в том случае, если его объем не превышает установленные международным морским правом лимиты для судов данного типа, т.е. необходимого для прибытия в порт назначения и аварийного запаса. С других типов плавучих средств (военные корабли, кроме катеров береговой охраны, суда-больницы) плата взимается на базе их фактического водоизмещения.

В окт. 2002г. Панама приняла новую систему сборов за проход через канал. Существовавшая с 1912г. система действовала по принципу одинаковой ставки расчетов для всех судов вне зависимо-

сти от их габаритов Новая система при расчете тарифа учитывает размер судна и его тип. Плата за проход крупных судов возросла, а для малых понизилась. Новая система также разграничивает оплату за обслуживание судна. Например, большим судам для прохождения шлюза требуется в несколько раз больше тяговых локомотивов, чем малым судам, поэтому за подобную услугу берут большую плату с более крупных судов.

В 2005г. продолжились структурные изменения в системе расчетов тарифов. Теперь суда диверсифицируются не только по видам, но и по расположению груза на судне (на палубе или в трюме). Сейчас для определения стоимости за провоз груза как на судах, несущих груз только на палубе, так и для судов, имеющих груз в трюмах, используется международная система TEU, заменяющая систему РС/УМС. Ранее тариф за проход контейнеровозов через канал рассчитывался, исходя из веса судна и числа перевозимых контейнеров. Теперь же за основу взята общая контейнероёмкость судна, т.е. расчет стоимости прохода через канал осуществляется, исходя из грузоподъемности судна, а не из его фактической загруженности.

Новые тарифы вступили в силу с 1 мая 2005г. За провоз стандартного 20-футового морского контейнера (TEU) администрацией Панамского канала взимается 42 долл., что выше предыдущих расценок. К маю 2007г. плата за каждый контейнер будет доведена до 54 долл.

На Панамский канал приходится 5% мирового объема грузовых морских перевозок. Канал имеет стратегическое значение для внешней торговли ряда государств, прежде всего – Латинской Америки. С учетом роста грузопотока и предстоящей реконструкции Панамского канала, что сопряжено со значительными объемами инвестиций в принятый на референдуме проект по модернизации и расширению этой водной артерии, часть капиталовложений предполагается получить за счет повышения тарифов за проход через ПК. Администрация Панамского канала подготовила программу по увеличению тарифных ставок, в рамках которой предусматривается поэтапное повышение тарифов для контейнероперевозчиков за проход через ПК на 33% к 2009г. (предполагается увеличение этой ставки до 63 долл. с мая 2008г. и до 72 долл. в 2009г.). Подготовленная АПК программа увеличения тарифных ставок будет представлена на рассмотрение в Кабинет министров.

Страны-пользователи ПК обеспокоены предстоящим повышением цен за проход через канал. Пользователи каналом считают, что рост тарифов в процентном отношении слишком высок, т.к. ранее, еще до принятия проекта, речь шла о ежегодном повышении тарифа всего на 3,5%. По мнению пользователей, повышение тарифов спровоцирует рост цен на фрахт для стран-импортеров. По мнению стран-членов Транстихоокеанского стабилизационного соглашения (Transpacific Stabilization Agreement, TSA), наибольший удар повышение тарифов нанесет перевозкам, работающим на маршруте из США в страны Восточной Азии. Члены TSA заявляют, что около половины контейнеров, которые перевозят суда, следующие в этом направлении, порожние. Они не приносят прибыли, которая могла бы компенсировать повышение стоимости транзита.

Администрация Панамского канала указывает на очевидную выгоду использования кратчайшего межокеанского пути для грузоперевозчиков, которые экономят время и деньги: судно идущее из Японии к восточному побережью США, выиграет 3327 морских миль пути, если пойдет через Панамский канал, а не Суэцкий. Также с использованием Панамского канала экономят значительные суммы судовладельцы и фрахтовщики из Южной Америки. Например, судно, идущее из Чили (четвертой по значимости страны-пользователя канала) в Европу, сокращает свой путь на 1300 миль.

Власти ПК считают оправданной политику повышения цен за проход через канал в современных условиях развития морской отрасли. С точки зрения администрации канала, оно необходимо в силу очевидных причин — рост мировых грузопотоков и развитие морской индустрии и как следствие — необходимость расширения Панамского канала для его успешного использования в целях удовлетворения возрастающего спроса и с прицелом на будущее.

Вынесенному на суд общественности предложению о повышении тарифов предстоит еще пройти обсуждение в международных структурах, занятых в сфере морского бизнеса, прежде чем будет принято окончательное решение по этому важному вопросу.

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Несмотря на финансовый кризис, доходы от эксплуатации Панамского канала в 2008 фин.г., который завершился в сент. этого года, составили более 2 млрд.долл., говорится в сообщении администрации канала. По сравнению с предг. прибыль увеличена на 17%, указывается в документе.

«Увеличение доходов от эксплуатации канала стало возможным благодаря четкой организации прохода судов через канал и усилению мер безопасности», — заявил вице-президент государственной панамской компании *Autoridad del Canal de Panama* Мануэль Бенитес (*Manuel Benitez*).

По его словам, основной доход в государственную казну получен от платы за проход танкеров и круизных лайнеров.

Тарифы за проход по Панамскому каналу сравнительно невысоки: 2,57 долл. за 1 т.-нетто для груженого судна и 0,86 долл. — для порожнего. Однако для прохождения через канал надо записаться заранее. Если кто-то захочет пройти «без очереди», то в этом случае надо купить такое право на аукционе.

Рекорд за внеплановый проход судна принадлежит американскому пассажирскому лайнеру *Disney Magic*, которое заплатило в мае этого года 331,2 тыс.долл. В среднем, чтобы пройти через Панамский канал суда затрачивают 32 часов.

Панамский канал построен в 1914г. Длина Панамского канала составляет 81,6 км., минимальная ширина — 150 м. В 2006г. 78% панамцев проголосовали за расширение канала. Первый этап этой стройки планируется завершить марту 2010г., а полностью проект модернизации канала будет реализован к 2014г. РИА «Новости», 26.10.2008г.

— Управление Панамского канала (УПК) огласило прием заявок на проведение сухих экскаваторных работ по проекту расширения канала. Этот контракт станет вторым из пяти экскаваторных

проектов для создания новых шлюзов доступа к каналу со стороны Тихого океана.

Этот проход соединит новые тихоокеанские шлюзы с существующим каналом *Gaillard Cut* (самым узким участком Панамского канала).

Экскаваторные работы включают устранение 7,5 млн.куб.м. грунта на протяжении 2,4 км., что впоследствии послужит новым входом доступа в канал с тихоокеанской стороны.

«Три недели назад мир наблюдал за тем, как мы убирали почву в рамках проекта расширения, когда начались первые сухие экскаваторные работы. Сейчас мы начали фазу вторую этого важнейшего проекта», — заявил исполнительный вице-президент по вопросам инжиниринга и управления программой *Джордж Куиджано*.

Он продолжил: «Расширение продолжается и мы с нетерпением ждем возможности отобрать лучшую фирму для этой работы, т.к. мы собираемся скорее завершить все пять проектов по сухим экскаваторным работам и завершить строительство нового доступа к каналу».

Объем работы по второму экскаваторному проекту включает создание новой секции дороги и нового переезда через реку *Кокколи*, вдобавок к перемещению энергосистемы общего пользования, телекоммуникационных линий, санитарных узлов, трубопроводов и канализационных труб.

Подобно первому контракту, этот контракт будет присужден фирме или консорциуму с самыми низкими ценами по предложению, которое бы отвечало всем требованиям проекта. Заявки будут приниматься до 31 окт.

В сент. в Панаме состоялось мероприятие, на котором присутствовали 30 000 чел., включая мировых правительственных и бизнес-лидеров, которые стали свидетелями исторического события — начала выемки грунта по проекту расширения канала. *Offshore.SU*, 2.10.2007г.

— 3 сент. 2007г. в Панаме дан официальный старт практическим работам в рамках программы модернизации Панамского канала (ПК). Этому событию предшествовали 10 месяцев подготовительных исследований и расчетов, состоялись первые тендеры на проведение работ.

Администрация ПК заключила с различными компаниями 40 контрактов на 65 млн.долл. (расчетная стоимость проекта — 5,3 млрд.долл.). Наиболее важными среди них являются контракты на финансовое консультирование — с японским банком *Mizuho* (4,4 млн.долл.), на юридическое обслуживание контрактаций по проекту — с фирмой *Mauger, Brown, Rowe & Maw* (1 млн.долл.), на международно-правовое консультирование по финансовым вопросам — с фирмой *Shearman & Sterling* (650 тыс.долл.), на разработку модели гидравлической системы шлюзов — с концерном *Postpanamax* (2,1 млн.долл.). Наряду с этим в качестве администратора проекта модернизации нанята одна из крупнейших в своей сфере американская компания *CH2M Hill Transportation Group*. (16 млн.долл.). Функции последней будут включать полное административное обеспечение процесса работ, надзор за заключением контрактов, в т.ч. проектирование и сооружение шлюзов, общую координацию проекта совместно с Администрацией ПК.

Завершены две из трех стадий экологического исследования, включающие определение террито-

рий для временного размещения извлекаемого грунта (1), анализ негативного влияния на окружающую среду в связи с работами по углублению навигационного русла ПК (2a) и реализацией первого этапа земельных работ по прокладке третьей нитки ПК (2b). Третья стадия будет включать целостный анализ последствий от всего комплекса работ по проекту, а также разработку плана предотвращения и смягчения ущерба экологии, мониторинга ее состояния и сохранения редких видов флоры и фауны. Контракт на данный участок работ получила компания URS Holding совместно с фондом Панамского университета (633 тыс.долл.).

Завершен конкурс на контракт в отношении первого из пяти этапов земельных работ по прокладке соединительного русла к третьему комплексу шлюзов на Тихоокеанском побережье. Победителем тендера стала панамская компания *Constructora Urbana*, выразившая готовность выполнить работу за наименьшую по сравнению с другими участниками конкурса (41 млн.долл.). Ожидается, что работа будет сдана к марту 2010г. Указанный первый этап земельных работ включает извлечение и вывоз 7 млн.куб.м. грунта, зачистку 146 га территории, перенос автотрассы Борикен (3,4 км.), проходящей по зоне предстоящих работ, и подготовку мест для установки 12 башен высоковольтных электролиний.

Открыты тендеры на следующие виды работ: прокладка электротрассы между г.г. Панама и Ла-Чоррер (протяженностью 4,4 км.); перепланировка здания, в котором будут располагаться офисы инженерного департамента Администрации ПК и компании, управляющей проектом (СН2М); строительство геотехнической лаборатории в секторе работ на Тихоокеанском побережье.

Стартовал тендер (продлится до нояб. 2007г.) на строительство шоссе (длиной 1 км.) между г.Гатун в предместьях г.Колона и туристической набережной на озере Гатун.

Другим важным компонентом программы модернизации являются работы по углублению и расширению навигационного русла ПК, в рамках которых предстоит извлечь со дна 50 млн.куб.м. грунта. С начала сент. с.г. стартовал тендер на упомянутые работы в районе выхода в Тихий океан (9 млн.куб.м. грунта). Русло на этом участке протяженностью 14,4 км. будет расширено до 218 м. и углублено до 15,5 м. Тендер на аналогичные работы со стороны Атлантического океана, предполагающие извлечение 14 млн.куб.м. грунта, будет открыт в начале 2009г. Углубление трассы канала на участке оз.Гатун-Корте Кулебра начнется в конце 2007г., эту работу возьмет на себя администрация ПК. В результате указанных мероприятий фарватер ПК сможет пропускать суда с большой осадкой, типа Постпанамаск.

Также в сент. с.г. была открыта предварительная квалификация для фирм, заинтересованных в получении контракта на проектирование и сооружение двух новых комплексов шлюзов по одному для тихоокеанского и атлантического секторов канала. В целях обеспечения максимального качества на этом основополагающем участке программы модернизации администрацией ПК принято решение об объединении всех работ вокруг шлюзов в один контракт. По результатам квалификации (она завершится в конце нояб. с.г.) четыре компа-

нии, наилучшим образом себя зарекомендовавшие, будут допущены к участию в конкурсе за право заключить самый крупный в проекте модернизации ПК контракт (2,73 млрд.долл.). Победитель будет известен до конца 2007г. В лаборатории французской компании *Compagnie Nationale du Rhone* в г.Лионе (Франция) конструируется масштабная модель будущих шлюзов третьей нитки ПК.

Проект модернизации ПК продолжает находиться в фокусе внимания мирового сообщества. Свидетельством этого служит растущее за последние месяцы число визитов в страну иностранных делегаций (США, Индия, Италия, Франция, Корея, Тайвань, Нидерланды, Израиль, Австралия и др.), в т.ч. на высшем уровне. Политические лидеры таких стран, как Чили (22 марта с.г.), Испании (14 июля с.г.), Бразилии (10 авг. с.г.), Сальвадора (17 авг. с.г.) особо затрагивали перспективы участия компаний соответствующих стран в многомиллионном проекте. В 2006г., интерес выражали президенты США и Венесуэлы в ходе своих визитов в Панаму. В авг. с.г. Европейский инвестиционный банк выделил 650 млн.долл. Панаме на погашение внешней задолженности, рост которой вероятен в связи с реализацией проекта расширения ПК. Кроме того, программа модернизации ПК была удостоена премии Международного салона техники для земляных и дорожно-строительных работ как важнейший строительный проект ближайших лет.

Открытым пока остается вопрос финансирования всего комплекса. Предполагается, что 3 млрд.долл. (от общей стоимости 5,3 млрд.) удастся профинансировать за счет доходов в течение 7 лет от действующего канала. Оставшиеся 2,3 млрд.долл. администрации еще предстоит изыскать в виде внутренних и внешних кредитов. Руководство ПК в координации с финансовыми консультантами (*Mazuho Corp.Bank*) ведет работу по продвижению проекта на международный финансовый рынок. В рамках этих усилий в конце июля в Нью-Йорке программа модернизации ПК была представлена 50 кредитным структурам США. После получения от них предложений будут согласованы конкретные схемы кредитования.

В конце сент. предстоит также визит в Корею на ежегодное заседание Межамериканского банка развития, а затем в Гонконг для презентации проекта модернизации ПК на азиатском финансовом рынке. Планируется, что к концу 2007г. завершится рассмотрение предложений, а к середине 2008г. будет полностью согласована схема финансирования. www.polpred.com, 11.9.2007г.

— Управление Панамского канала (УПК) присудило контракт руководителя проекта (программного менеджера) компании СН2М Hill, ведущему оператору программ из США.

СН2М Hill поддерживает УПК в управлении многочисленными контрактами, включая те, которые направлены на разработку и строительство двух шлюзовых конструкций за пределами канала, в рамках программы расширения канала.

17 июля УПК начало рассматривать три заявки на участие в проекте от СН2М Hill, Parsons Brinkerhoff и URS Holdings, Победившее предложение оценивалось на основе лучшего качества, а не самой низкой цены; кроме того, каждая фирма должна была подготовить устную презентацию. В

течение месяца УПК проводило тщательные подсчеты и обзоры, для гарантии того, что выбранная фирма будет самым лучшим образом отвечать потребностям проекта.

«Мы с нетерпением ждем, когда CH2M Hill станет нашим партнером в этом историческом событии. Мы уверены, что ее проверенный опыт участия в международных программах управления проектами значительно укрепит нашу базу и добавит огромную ценность нашей Программе расширения канала в своевременном, качественном и экономном выполнении проектов», — заявил вице-президент УПК по инжинирингу и руководству проектами Джордж Л. Куиджано.

Совет директоров УПК одобрил использование интегрированной модели руководства над проектами, в рамках которой управление будет распределять задачи между своим собственным персоналом и CH2M Hill. Фирма приступит к работе уже со следующей недели, и будет работать как с командами разработчиков, так и строителей. В объеме обязанностей программного менеджера будут входить новые контракты по строительству шлюзов, как впрочем и многие другие контракты.

Расположенная в США компания CH2M Hill имеет в штате 19 000 чел. по всему миру. Она предлагает полный комплекс услуг в сфере инженерного консультирования, строительства и опыта ведения практических работ.

Планы по расширению предусматривают строительство отдельной полосы движения вдоль Панамского канала, для которой будет построен новый ряд шлюзов, что позволит удвоить тоннажную вместимость, и сделает возможным транзит более длинных и широких кораблей через канал. Offshore.SU, 22.8.2007г.

— Управление Панамского канала (УПК) на шаг приблизилось к экскаваторным работам по расширению Панамского канала, когда официально присудило первый контракт на строительные работы фирме Constructora Urbana S.A. (Cusa).

Процесс отбора начался 7 мая, когда УПК опубликовала запрос предложений по началу первых пяти сухих экскаваторных проектов по созданию нового канала доступа, через блокировку в Тихом океане. Этот новый канал свяжет сеть шлюзов тихоокеанского конца канала с существующей впадиной Gaillard Cut (самым узким отрезком Панамского канала). Этот проект составит 16% всех экскаваторных работ по организации нового доступа к Тихому океану.

На специальной церемонии в пятницу, 6 июля, УПК изучило предложенные заявки на выполнение экскаваторных работ по организации нового доступа к каналу. УПК выбрало предложение с самой низкой ценой, которое отвечало всем необходимым критериям. Заявка Cusa составила 41 млн.долл.

Масштаб работы по сухой выемки земли будет включать устранение неклассифицированных материалов, размещение извлеченного грунта и строительство новых гравийных дорог и траншей. Работа в монтажных условиях начнется через две недели после того, как УПК даст компании Cusa ордер на начало работ. Offshore.SU, 25.7.2007г.

— В течение 8 месяцев, прошедших с момента одобрения на всенародном референдуме программы модернизации Панамского канала (ПК), администрацией ПК ведется планомерная работа по

ее реализации, в частности, этот процесс вступил в стадию конкурсного распределения контрактов на участие в работах по проекту.

В соответствии с законом №28 от 17 июля 2006г. была сформирована комиссия, уполномоченная обеспечить транспарентность процесса контрактации и осуществлять надзор за исполнением проекта путем принятия на рассмотрение ежеквартальных отчетов Администрации ПК. В состав комиссии вошли 7 членов, среди которых представители исполнительной и законодательной властей, профсоюзов, общественных организаций, университетских и деловых кругов. Заседания комиссии созываются каждые 3 месяца по инициативе правительства для оценки текущих результатов работы, внесения замечаний и рекомендаций.

В апр. с.г. состоялось назначение на должности министра по делам канала и по совместительству председателя руководящего совета ПК Д.Кузнеки, бывшего до этого главой Счетной палаты Панамы. В обоснование своего решения президент М.Торрихос ставил особую важность для страны реализации проекта расширения канала и заслуженную Д.Кузнеки на предыдущем посту репутацию ревностного контролера за использованием государственных средств.

Проект расширения ПК, признанный по оценке специализированного делового издания TEN Business News American важнейшим инфраструктурным проектом следующего десятилетия 2007-17гг., продолжает вызывать заинтересованность к участию в тендерах предпринимателей всего мира, специализирующихся как на строительстве, так и на инвестировании.

Завершено распределение контрактов на проведение исследований по поводу возможного ущерба окружающей среде, контракт предоставлен Панамскому университету и компании URS Holding. Планируется заключение на конкурсной основе еще 8 контрактов: одного — на проектирование и постройку шлюзов на тихоокеанском и атлантическом побережье (на финансирование этих работ потребуется 60% от общей суммы сметы проекта — 5,2 млрд.долл.); двух контрактов на расширение навигационного русла, соответственно, по одному для тихоокеанской и атлантической частей ПК, а также пяти контрактов на проведение земляных работ в целях прокладки соединительного канала между новыми шлюзами и участком Корте Кулебра (протяженностью 7 км. и шириной 218 м.). В целом оценивается, что в ходе этих работ предстоит извлечь 47 млн.куб.м грунта.

Открыт тендер только на первый из указанных пяти контрактов, работы по которому будут включать: извлечение и вывоз 7,4 млн.куб.м грунта, главным образом в районе сопки Параисо, к западу от нитки действующего канала; зачистка 146 га территории; перенос 3,4 км. шоссе на дороге Борикен, расположенной в зоне предстоящих работ; подготовка места для переноса 6 опор высоковольтных ЛЭП (230 квт.) между г.Панамы и г.Ла-Чоррера.

В начале текущего месяца 10 строительных компаний из Латинской Америки, США и Европы, участвующие в конкурсе за право заключить контракт на реализацию первой фазы земляных работ в рамках программы модернизации ПК, представили свои тендерные заявки с указанием

цен, за которые каждый из кандидатов готов взяться за указанный проект. Фаворитом тендера сразу обозначилась фирма «Конструктора Урбана», предложившая выполнить работу за 41 млн.долл. против оферт других компаний, доходящих до 89,9 млн.долл. В прессе прокатилась волна критики тендера – возглавляющий упомянутую фирму Р.Алеман приходится двоюродным братом бывшему главе администрации ПК А.Алеману Субьете, который являлся акционером «Конструктора Урбана» в течение 5 лет.

В течение 10 дней после обнародования наименования фирмы, выигравшей тендер, последняя должна будет внести залог, равный 30% от заявленной ею суммы. Впоследствии фирме будет выдано разрешение на начало работы, сдать которую она обязана через 945 дней, к марту 2010г.

Администрацией ПК в парламент при посредничестве кабинет министров представлен рекордный по объемам проект бюджета на 2008г. (2 млрд.долл. что на 29% выше, чем в 2007г.), предусматривающий инвестирование средств на проект модернизации ПК. В рамках его статей на 2008г. планируются: тендеры на проектирование и возведение новых шлюзов, проведение второй фазы земляных работ на тихоокеанском побережье и начало работ по углублению навигационного фарватера озера Гатун и участка Корте Кулебра. www.polpred.com, 14.7.2007г.

– Руководители управления по развитию Панамского канала (УПК) проинформировали лидеров в сфере морской промышленности относительно состояния Панамского канала на Морской VIII всемирной конференции и выставке в г. Панама.

Исполнительный директор по вопросам развития канала Альберто Алеман Субьета выделил некоторые основные решения, которые приняло УПК, начиная с момента его выхода из американского управления. Он подчеркнул преимущества управления каналом на рыночной основе. УПК смотрит на своих «пользователей» как на клиентов с различными потребностями. В 2002г., УПК разделило рынок на восемь ключевых сегментов и начало предлагать уникальные товары и услуги для этих сегментов рынка.

Были выделены инвестиции для увеличения надежности и улучшения обслуживания потребителей на территории Канала.

Алеман сосредоточился на потребностях в расширении канала, объясняя это достижением максимальной пропускной способности. Он сообщил, что во время осуществления проекта расширения не будет никакого перерыва в обслуживании в пределах существующего канала, и что УПК будет использовать некоторые из тех же объектов строительства, которые сделали американцы в 1939г., когда расширение было остановлено из-за Второй мировой войны.

«Проект удвоит производительность, допустит почтовые суда Панама и станет экологически чистым каналом, где используются современные экономичные шлюзы», – заявил Алеман.

Конференция состоялась вскоре после решения УПК увеличить цены для потребителей. УПК провело обширное исследование и моделирование, предложило постепенное увеличение тарифов по 10% в год в течение трех лет. Другие вопросы конференции включали воздействие расшире-

ния на всемирную и панамскую торговлю, тенденции в снабжении порта и влияние расширения на инфраструктуру порта.

Генеральный секретарь Международной морской организации (ММО) Эфтимос Э. Митропулос подчеркнул три морских задачи ММО: безопасность, надежность и окружающая среда. Он также полностью поддержал расширение, называя его «правильным решением для Панама и промышленности».

Признанная одним из главных морских событий в Латинской Америке и Карибском море с 1991г., Панамская морская VIII всемирная конференция и выставка, предоставила участникам возможность обсудить последние тенденции и проблемы в морском и портовом управлении. Организованное Панамской морской юридической ассоциацией, Панамской палатой судостроения, УПК и морским управлением Панама, это событие привлекло более 100 компаний и других представителей морского сектора. Offshore.SU, 28.3.2007г.

– Генсек ММО (Международной морской организации) Эфтимос Митропулос просит провести аудиторскую проверку 7000 ед. корабельного флота Панама, следуя примеру некоторых других ведомств по регистрации, в которых ММО провела аудит в недавнем прошлом.

«Одного того факта, что у Панама самые крупные корабли недостаточно, нужно также закрепить положение, в котором будет дана оценка надежности и тем самым повысить рейтинг судоходного регистра», – заявил генеральный секретарь ММО на пресс-конференции.

После проведения такого аудита ММО готовит конфиденциальный отчет, в котором указываются найденные проблемные места, и предлагает шаги по их устранению. Карлос Де Ла Ластра из Морского ведомства Панама сказал, что аудит поможет улучшить контроль над безопасностью и за окружающей средой.

В 2006г. Панама, являющаяся крупнейшим судоходным регистром в мире, вышла из «черного списка» парижского меморандума и попала в «серый список».

Парижский меморандум был основан в 1982г., в нем состоят 22 морских администрации, он охватывает водное пространство от европейских прибрежных государств до Североатлантического бассейна, а также от Северной Америки до Европы. Он направлен на устранение от работы не удовлетворяющих техническим условиям кораблей, посредством гармонизированной системы контроля со стороны государств порта.

Парижский «белый список» отражает высококачественные флаги, с постоянно низким уровнем арестов и включает 34 государства флага.

Ежегодно 18 000 проверок проводится на борту иностранных кораблей в портах, входящих в парижский меморандум, это становится гарантией того, что эти корабли отвечают международным стандартам безопасности, надежности и не загрязняют окружающую среду, также это свидетельствует о надлежащих условиях работы и проживания членов экипажа. Offshore.SU, 13.3.2007г.

– 4-7 фев. 2007г. в г.Панама прошла Международная конференция-выставка «Панама Маритим VIII». Ее организаторами выступили Международная морская организация (ММО), прави-

тельство Республики Панама и администрация Панамского канала (АПК).

В работе конференции «Панама Маритайм VIII» приняли участие генсек ММО Э.Митрополос и первый вице-президент Республики Панама С.Луис Наварро.

Основной целью данной конференции-выставки являлось привлечение иностранных компаний и инвесторов для реализации программы модернизации Панамского канала и демонстрация образцов продукции крупнейших фирм. Территориально конференция-выставка «Панама Маритайм VIII» прошла в выставочном комплексе «Атлапа», обеспечивающем размещение выставочных стендов и экспозиций на 20 000 кв.м.

На конференции-выставке присутствовало 500 представителей компаний из США, Китая, Европы и Латинской Америки, которые продемонстрировали 1000 наименований судостроительной продукции, портового оборудования, морской строительной техники, средств спасения на море, приборов морской телекоммуникации, средств автоматизации портовых работ. Наиболее яркие экспозиции представили компании Evergreen, Damen, Boskalis International, Lloyd, Deme, Man Diesel, Comestar. В обсуждении проекта расширения Панамского канала и создания новых портовых терминалов приняли участие 60 специалистов по разработке мега-проектов из США, Китая, Испании, Нидерландов, Колумбии, Перу, Чили и Эквадора. При этом Нидерланды на одном из экспозиционных стендов продемонстрировали результаты реализации национального проекта Maasvlakte-2 по модернизации морского порта.

На выставке также были широко представлены стенды с продукцией, способствующей развитию морского туризма и рекламы. www.polpred.com, 24.2.2007г.

– 22 окт. 2006; года в Панаме состоялся референдум, на котором панамцам был предложен только один вопрос: поддерживаете или не поддерживаете предложение панамского руководства по строительству третьей очереди Панамского канала. «За» расширение и модернизацию ПК проголосовало 78,06% принявших участие в референдуме граждан страны.

В своем обращении к гражданам президент Панамы М.Торрихос заявил, что настало время использовать Панамский канал для решения насущных социальных задач, исправить тяжелые социально-экономические условия, в которых живет сегодня значительная часть панамских граждан.

Панамский канал (ПК) по праву считается основополагающей составляющей всей экономики страны. В современных условиях бурного роста международной торговли особое звучание и значимость приобрел вопрос приведения потенциала канала в соответствие с нынешними потребностями мирового грузового и пассажирского судоходства. Задачи расширения и модернизации Панамского канала стали приоритетными в деятельности правительства М.Торрихоса.

Инвестиционная программа по частичной модернизации ПК была принята еще в 1996г. и практически выполнена. Она была направлена в основном на повышение пропускной способности ПК за счет использования более гибкого графика проводки судов, увеличения скорости транзита на

отдельных участках и снижения числа задержек при управлении шлюзами.

Совершенствование работы отдельных участков и служб, обеспечивающих работу ПК, активно продолжалось и в последние 2г. Однако все эти полумеры не обеспечивали самого главного – кардинальную реконструкцию ПК, которая позволила бы проводку по нему судов PostPanamax, численность которых достигла 10% мирового торгового флота. Суда типа Panamax, обслуживаемые сегодня Панамским каналом, достигают в ширину 32,3 м. и перевозят до 4500 контейнеров, тогда как после создания третьей линии шлюзов панамцы рассчитывают обеспечить проводку по каналу судов до 50 м. в ширину и грузоподъемностью до 10 тыс.контейнеров.

Администрация Панамского канала подготовила и утвердила проект расширения ПК, который включает в себя три основных фазы.

1) Строительство двух новых шлюзовых каскадов (на атлантическом и тихоокеанском побережьях страны) займет от пяти до шести лет и начнется в 2008г.

2) Создание каналов для подвода судов к новым шлюзам и расширение действующего навигационного русла канала.

3) Углубление основного русла канала и подъем уровня воды озера Гатун, по которому проходит значительный отрезок общей трассы канала.

Заявленная расчетная стоимость строительства третьей линии шлюзов и других работ по модернизации ПК должна составить 5,250 млн.долл. Однако, реальная стоимость реализации проекта может превысить 7 млрд.долл.

Согласно проекту, общая сумма затрат на расширение узкой части фарватера канала Гейлардкат, по расчетам, составит более 200 млн.долл. Завершение работ откроет транзит судам по этой части канала не в одном направлении, как в настоящий момент, а в двух, тем самым увеличив его пропускную способность с 37 до 43 судов в сутки.

Еще одним вопросом модернизации является замена и ремонт металлических конструкций шлюзов и их бетонных коробов, поскольку из-за длительного срока эксплуатации (с 1914г.) в условиях тропического климата они уже имеют значительный износ.

Главным объективным фактором, лимитирующим размеры канала, являются недостаточные в стране резервы пресной воды, обеспечивающей функционирование шлюзового хозяйства (канал ежедневно потребляет 2 млн. галлонов пресной воды). В этой связи администрация ПК на основе заключения международной комиссии экспертов, осуществившей анализ возможностей увеличения пропускной способности ПК для более габаритных судов, приступила к проработке вопроса об определении системы водоснабжения новых шлюзов, которые должны действовать на основе последних технологий в области водосбережения.

Сейчас администрация ПК совместно с национальными и иностранными фирмами проводит исследования относительно воздействия модернизации и расширения этой водной артерии на окружающую среду и разработки мер по снижению экологических последствий строительства третьей линии ПК. Решение вопроса о модернизации и расширении Панамского канала в силу масштабов проекта и возможных негативных эко-

логических последствий потребовало проведения целого ряда исследований и экспертиз, на которые было потрачено 70 млн.долл. Это связано с тем, что проект подвергается критике со стороны природоохранных организаций, а также индейского населения, проживающего в районе ПК.

В 2005г. доходы от использования Панамского канала составили 1 млрд. 200 млн.долл. (в 2000г. — 768 млн.долл.). Его модернизация позволит увеличить пропускную способность с 280 млн.т. в 2005г. до 330 млн.т. транзитных грузов в 2007г. и, соответственно, повысит доходность ПК.

Новый проект модернизации будет также включать в себя: расширение русла канала Гейлард-кат, оснащение ПК новыми лоцманскими катерами, углубление фарватера озера Гатун, увеличение буксирного флота канала на 20%, замену устаревших локомотивов проводки судов, установку новых систем управления шлюзами, усиление мер безопасности, обучение и подготовку специалистов.

Канал имеет длину 81,6 км., минимальную ширину — 150 м., глубину — 12 м. Новые шлюзы будут иметь ширину 55 м. (нынешняя ширина — 33,5 м.) и длину 427 м. На Атлантическом побережье планируется построить трехуровневый шлюз, на Тихоокеанском побережье — аналогичный шлюз, но к нему будет необходимо провести дополнительный канал длиной 9 км.

Модель шлюзов PostPanamaх, которая активным образом обсуждается в Панаме, сегодня уже применяется в Бельгии, а технология шлюзовых емкостей для повторного использования воды будет заимствована из Германии. На шлюзах Тихого океана собираются построить девять шлюзовых емкостей, которые должны сэкономить 60% пресной воды, требующейся судам для осуществления транзита. Модель «скользящих створок» позволит проводить их ремонт в самих шлюзах, без необходимости отправки в корабельные верфи.

Администрация Панамского канала наметила осуществление ряда мероприятий, которые позволят приступить к выполнению основных работ по расширению ПК. Предлагается составить и окончательно утвердить подробный финансовый план и сметы будущих работ и выбрать подрядчиков, определить и рассчитать порядок прохода судов через канал на разных стадиях проекта; провести консультации со специалистами в сфере экологии и охраны природы, юристами, финансистами, риск-менеджерами и страховщиками, а также подготовить все необходимые документы, договора и разрешения на все виды работ.

Параллельно предполагается заново пересмотреть проекты инвестирования и сметы расходов с целью внесения в них поправок, и после чего документы будут переданы на рассмотрение Совета директоров АПК, а затем на рассмотрение и утверждение в кабинете министров и на ассамблее Панамы. www.polpred.com, 1.2.2007г.

— Планы Никарагуа на создание нового канала, связывающего Атлантический и Тихий океаны, могут в скором времени осуществиться и он станет реальным соперником перегруженного Панамского канала.

Планы строительства канала в Никарагуа велись со времен первых испанских поселенцев в 16 столетии, а в 19 столетии в стране серьезно рассматривался вопрос создания канала, связующего

два океана. Но с тех пор, как в 1914г. был построен Панамский канал, об этой идее по большому счету забыли.

Однако с быстрым ростом морской торговли и созданием более габаритных контейнерных судов для осуществления торговых перевозок, стали еще более очевидными ограниченные возможности Панамского канала. Идея строительства канала в Никарагуа стала вполне оправданной, даже в случае больших затрат, предложением.

Это предложение было воспринято всерьез в Никарагуа. Законодательная база для проекта «Великого канала» уже создана, проведены исследования о целесообразности проекта, а правительственные чиновники лоббируют вопрос о поддержке данных планов на международном уровне. При этом они с трудом пытаются объяснить, что новый канал не собирается занимать соперническую позицию по отношению к Панамскому каналу, т.к. значительная часть морской торговли идет в обход.

Оцененный в 18 млрд.долл., Великий канал станет крупнейшим строительным проектом. Длина канала составит 278 км., что в три раза больше длины Панамского канала, на его строительство уйдет 20 лет. От Карибского моря, он будет проходить через реку Сан Хуан, которая образует южную границу с государством Коста-Рика, и выходить в озеро Никарагуа. 19 км. будут простираться через перешеек Ривас и выведут к Тихому океану.

В отличие от Панамского канала, Никарагуанский водный путь позволит пропускать некоторые из самых крупных современных контейнерных судов. Никарагуанские чиновники утверждают, что через канал смогут проходить 275 600-тонные суда. Это в два раза превышает возможности Панамского канала, даже при вложении в его совершенствование 5,25 млрд.долл.

Никарагуанский канал сократит 500 миль в морских перевозках товаров между восточными и западными берегами Америки. Маршрут отправки груза из Азии к восточным берегам Соединенных Штатов существенно сократит время и деньги, т.к. не придется ждать очереди у все более перегруженного Панамского канала, и не нужно будет делать круг вокруг мыса Южной Америки. Offshore.SU, 16.11.2006г.

— Export Development Canada (EDC), канадское кредитно-экспортное агентство, подписало меморандум о взаимопонимании с правительством Панамы в целях расширения канадского участия в операциях Панамского канала и других крупномасштабных проектах страны.

Меморандум поддерживает EDC в разработке многомиллионного источника кредитования с Панамой, который предусматривает увеличение продаж канадских товаров и услуг для развития инфраструктуры Панамы.

Основным из этих проектов является проект по расширению и модернизации Панамского канала, этот план является одним из крупнейших в сфере усовершенствования инфраструктуры и будет стоить US\$5 млрд.долл.

EDC окажет помощь Панаме в финансировании проекта, который сделает значительный вклад в социальную, экономическую сферы и экологию», — заявил Роберт Форбс, вице-президент комитета EDC по развитию международного пред-

принимательства, который подписал меморандум о взаимопонимании с Сэмюэлом Льюисом Наварро, первым вице-президентом и министром иностранных дел Республики Панама в понедельник.

«Наше участие увеличит возможности канадских экспортеров и инвесторов в панамских операциях в таких сферах как: водохозяйственные мероприятия, природные ресурсы, транспортировки, энергетические и информационные технологии», — прибавил он.

Компания EDC сказала, что она будет сотрудничать с канадскими предприятиями и панамским правительством для разработки обоюдно-интересных проектов и предложений финансирования. Некоторые канадские компании уже вкладывают средства в добычу полезных ископаемых и в строительные проекты в Панаме.

EDC выступает в роли прямого кредитора спонсируемых правительством проектов или же в качестве партнера экспортных кредитных агентств и финансовых институтов. EDC также предлагает решения по финансированию и страхованию канадским инвесторам и экспортерам, ведущим деятельность в частном секторе Панамы. Offshore.SU, 27.9.2006г.

— Президент Панамы Мартин Торрихос подписал законопроект, предусматривающий расширение Панамского канала самого короткого судосходного пути, связывающего Атлантический и Тихий океаны. Документ предусматривает также предварительное проведение референдума, чтобы все жители страны, имеющие право голоса, могли высказать свое мнение относительно этого решения правительства.

Президент подчеркнул важное экономическое значение этого плана и объявил, что референдум состоится 22 окт.

Проект предусматривает сооружение третьей системы шлюзов, что значительно увеличит пропускную способность этой важной водной артерии, построенной в 1914г. Соединенными Штатами и переданной под суверенитет Панамы 31 дек. 1999г. Эксплуатация канала служит главным источником доходов панамской казны.

В соответствии с планом, работы по расширению начнутся в 2007г. и завершатся в 2014. Затраты составят 5,250 млрд.долл. Interfax, 18.7.2006г.

— Правительство Панамы одобрило план расширения Панамского канала — кратчайшего судосходного пути между Атлантическим и Тихим океанами, который приносит главный доход в бюджет этой центрально-американской страны.

Расширение водного пути длиной 80 км. путем строительства третьей системы шлюзов потребует 5, 25 млрд.долл.

Теперь вопрос об одобрении плана будет вынесен сначала на рассмотрение парламента, а затем на референдум. В случае положительного результата, строительство должно начаться в 2007г. и завершиться в 2014, когда исполнится столетие с момента ввода этой важной транспортной артерии в эксплуатацию. Interfax, 27.6.2006г.

— В телевизионном обращении к гражданам президент Панамы Мартин Торрихос попросил избирателей поддержать предложенное расширение Панамского канала, мероприятие, которое, по его словам, является «нелегкой задачей и очень масштабным проектом».

Ранее в этом месяце стало известно, что администрация Панамского канала одобрила проект по расширению канала стоимостью 7,5 млрд.долл., реализация которого позволит увеличить пропускную способность известного водного пути. Сейчас, когда Китай и Индия как крупнейшие экспортеры переживают экономический подъем, канал используется почти на полную мощность.

Планируется на обоих концах канала построить 3-секционные шлюзы. Таким образом будет создана третья полоса движения, достаточной шириной, чтобы мог пройти самый большой современный танкер. Также будут подготовлены новые подходящие каналы, а существующие — углублены и расширены, чтобы большие суда могли попасть в систему канала.

Реализация проекта займет около семи лет, в ней будет задействовано до 8 тыс.чел. В рамках программы разрабатывают такие программы: углубление озера Гатун и подходов к каналу с Атлантического и Тихого океанов; строительство второго буксировочного пункта на пути Гайлард, а также расширение и выпрямление пути Гайлард. Благодаря реализации этого проекта, администрация Панамского канала будет полнее использовать его ресурсы, через два года она хочет достичь пропускной способности 330 млн.т.

В течение многих лет с момента его строительства американской морской корпорацией в 1914г. канал диктовал размеры кораблей. Судостроительные компании изготавливали суда, известные как «панамские» корабли, размер которых позволял им проплывать этот 60-км. канал.

Но с середины 1990г., появилось новое поколение супертанкеров, ширина которых достигала 160 футов. Такие размеры не позволяли судам проходить шлюзы Панамского канала, а это означало, что он теряет доходы. Несмотря на ограниченные возможности, канал почти в полную силу использует свою пропускную способность и ежегодно обслуживает 5% мировой торговли.

В прошлом месяце власти канала объявили, что во время третьей недели марта было установлено два рекорда: первый — тоннаж пропущенных грузов, а второй — проход по каналу 27 суперсудов, т.е. кораблей, ширина которых превышает 91 фут. Предыдущий рекорд (26 судов) установлен в мае 2005г.

Прежде чем план вынесут на референдум (который, как ожидается, пройдет позже в этом году), он должен пройти через парламент.

В понедельник, обращаясь к гражданам, президент Торрихос заявил: «Панамский канал работает в условиях конкуренции. Если мы не справимся с этим вызовом и не продолжим предоставлять конкурентоспособные услуги, то появятся другие маршруты, куда перейдут наши клиенты. Непростительно с нашей стороны отказаться улучшить пропускную способность нашего водного пути».

Аргументы, которые вероятно приведут противники проекта, по мнению наблюдателей, будут включать вопрос финансирования предложенного расширения и тот факт, что обычные граждане Панамы почти не замечают результатов от увеличения доходов, приносимых стране Панамским каналом. Offshore.SU, 4.5.2006г.

— Общенациональный референдум по вопросу реконструкции Панамского канала будет проведен в Панаме до конца текущего года, заявил пре-

зидент страны Мартин Торрихос, выступая по национальному радио.

«В этом году панамскому народу предстоит решить, проводить или нет реконструкцию канала, которая даст возможность использовать этот межокеанский путь в качестве базы дальнейшего развития страны. Вне всякого сомнения, данный проект станет важнейшим для Панамы на ближайшие годы, поэтому он нуждается в самом широком обсуждении политическими партиями, институтами гражданского общества и всем населением», — подчеркнул президент.

По существующим проектам реконструкции, канал будет значительно расширен, на нем будет возведена третья очередь шлюзов, способных пропускать крупнотоннажные суда с глубокой осадкой. Работы по модернизации канала займут не менее семи лет и потребуют от 4,5 до 5,7 млрд.долл. капиталовложений. РИА «Новости», 24.3.2006г.

Перу

Морпорты

Глобализация процессов внешней торговли и ее либерализация, выражающиеся в постоянном увеличении мирового товарооборота, требуют наличия в разных странах современных морских портов, конкурентоспособность которых определяется предоставлением максимального количества услуг по приемлемым ценам.

Как государственные органы страны, так и частнопредпринимательский сектор бьют тревогу по поводу состояния морских портов, модернизация инфраструктуры которых не проводилась 20 лет, а объем госинвестиций в развитие портового хозяйства составил за последние 50 лет незначительную сумму. Дополнительные расходы, которые Перу несет в связи с неудовлетворительным состоянием портовой инфраструктуры, составляют 200 млн.долл. в год.

Основными проблемами перуанских портов являются устаревшее оборудование, недостаточная глубина дна, нехватка необходимой площади для складирования контейнеров, заторы на подъездных путях из-за отсутствия достаточного количества дорог, усложненность процессов обработки грузов и трудности с получением оперативной информации. На конкурентоспособность местных портов с портами других стран мира негативно влияют также высокая стоимость услуг, потеря судами значительного количества времени на рейде в ожидании разрешения для входа в порт и медленные темпы разгрузки. Особую озабоченность у перуанцев в связи с вышеперечисленным вызывают модернизация морских портов Вальпараисо и Сан Антонио их главного на южном тихоокеанском побережье конкурента — Чили и приватизация портов в других странах региона, что значительно «подрывает» позиции главного перуанского морского порта Кальяо.

В Перу был принят национальный план по развитию портов (PNDP), основная цель которого — модернизация старых и строительство новых морских портов для поддержания должной конкуренции с соседями по региону и сдача их в концессию. В 2007-10гг. планируется провести модернизацию тихоокеанских портов Кальяо, Пайта, Ило и Писко, а в 2010-25гг. — модернизировать тихоокеан-

ские порты Салавери, Чимботе, Сан Хуан де Маркона, речные амазонские Пукальпа, Икитос, Юримагуас, а также построить мегапорт на юге страны в департаменте Такна.

Приоритетной задачей PNDP является модернизация главного морского порта Перу Кальяо в окрестностях Лимы. Кальяо занимает 6 место среди 20 основных портов стран Латинской Америки и Карибского бассейна по количеству принимаемых и отправляемых контейнеров (2006г. — 1 млн. контейнеров объемом 20 куб.ф. каждый) и первое место по этому показателю среди морских портов южного тихоокеанского побережья, через него проходит 77% всех грузов и 86% контейнеров, обрабатываемых в стране. Порт предоставляет 15 тыс. постоянных и временных рабочих мест. Особую значимость Кальяо придают выгодное географическое месторасположение в связи с постоянно растущим объемом внешней торговли с КНР (первый торговый партнер Перу) и другими азиатскими странами и нагрузка, которая ляжет на порт после вступления в силу соглашения о свободной торговле с США.

В 2006г. между национальной портовой организацией Перу (APN), местным «Континентальным банком» и транснациональной корпорацией «Дубай Порте Уорлд» (DP World), получившей в концессию южный причал порта Кальяо, подписан контракт, согласно которому DP World выделила 144 млн.долл. на проведение работ по модернизации: расширение входа в порт, чистка и углубление дна до 14 м. (сейчас 8) для прохода судов длиной до 300 м. и строительство двух современных дорог, которые свяжут порт напрямую с Лимой и скоростной магистралью Панамерикана Порте.

Что касается работ, связанных с улучшением инфраструктуры южного причала, в первую очередь здесь запланировано строительство с сент. 2007г. нового терминала, специализирующегося на погрузке-разгрузке контейнеров, а также строительство в 12 км. от порта Кальяо специального терминала для погрузки минералов и их концентратов на экспорт для снятия нагрузки с южного причала, который с 2015г. уже не сможет справиться с этим родом деятельности. Постройка нового контейнерного терминала, предусматривающая 617 млн.долл. инвестиций, предполагает создание зоны швартовки длиной 650 м. (2 причала), а также установку 6 порталых причальных и 10 порталых внутренних кранов.

В Перу сложилась катастрофическая ситуация со специальными кранами для работы в портах. Портовое хозяйство Чили насчитывает 16 передвижных и 8 порталых кранов, порт Буэнавентура в Колумбии, оборот контейнеров которого составляет лишь 43% от оборота Кальяо, — 2 передвижных и 2 порталых крана, а вся перуанская портовая система имеет только один передвижной кран и ни одного порталого. 30 мая 2007г. в Перу объявлен внутренний тендер на закупку для порта Кальяо первых четырех порталых кранов (два причальных и два внутренних) стоимостью 34 млн.долл., которая включает в себя расходы на обучение персонала и приобретение запчастей.

Модернизация инфраструктуры не обойдет стороной и северный причал, где должны быть установлены порталые краны и увеличены площади для размещения контейнеров. К 2010г.

объем экспортно-импортных грузов, принимаемых главным портом страны, значительно превышает нынешнюю пропускную способность южного и северного причалов вместе взятых.

К концу 2007г. должен быть выработан упрощенный порядок приема и разгрузки кораблей в Кальяо, заключающийся в электронном заполнении единого документа по заходу в порт вместо 50 предыдущих, который будет являться также таможенной декларацией, предъявляемой капитаном корабля. Планируется сократить время пребывания судна на рейде в ожидании разрешения для захода в порт с двух часов до 30 минут, а время разгрузки — до 10 минут.

В конце июня 2007г. министр транспорта и связи Перу В.Завала заявила, что уже в июле будет подписан соответствующий контракт с перуано-американским консорциумом «Сесель Луис Бергер» о проведении шестимесячных исследований с целью определения необходимого объема инвестиций для модернизации второго по значимости морского порта страны Пайта, расположенного на севере Перу. Пропускная способность порта Пайта — 100 тыс. контейнеров, основная цель модернизации — превратить Пайту в современный мегапорт, который поможет соседней Бразилии значительно сэкономить время при осуществлении экспортно-импортных операций со странами Азии.

Большую активность в плане строительства новых морских портов на тихоокеанском побережье проявляет влиятельнейшая перуанская компания «Группа Ромеро». Один из ее проектов — строительство грузового портового терминала к северу от Лимы в районе г.Чанкой для экспорта горно-рудных минералов и их концентратов напрямую из департамента Паско. Создание терминала начнется в 2009г., а закончится в 2011г., общая сумма инвестиций в проект — 40 млн.долл., погрузочная способность с момента начала эксплуатации — 20 тыс.т. в день. «Группа Ромеро» также продвигает проект строительства контейнерного портового терминала также к северу от Лимы в районе г.Анкон, строительство которого начнется в 2008г., а закончится в 2010г. Общая сумма инвестиций — 200 млн.долл., планируемая пропускная способность — 600 тыс. контейнеров в год.

Польша

Аэропорты

Оптимистические оценки в отношении расширения потока авиапассажиров, вследствие чемпионата Европы по футболу, сохозяином которого Польша будет в 2012г., дали основание аналитической и консультационной компании PMR спрогнозировать увеличение инвестиций в аэропортовое хозяйство этой страны. Как следует из опубликованного доклада указанной компании, в ближайшие шесть лет капиталовложения в строительство и модернизацию польских аэропортов превысят 7 млрд. зл., или 1,8 млрд. евро. 1/3 названной суммы будет вложена в сооружение новых региональных аэропортов.

В 2007г. обороты польских аэропортов и авиатранспортных компаний достигли рекордных уровней, обеспечив перевозку 19 млн. пассажиров. Увеличился поток пассажиров через региональные аэропорты в г.г. Вроцлав, Гданьск, Краков и Катовице. Впервые услугами столичного аэропор-

та Окенче воспользовалось менее половины всех перевезенных авиапассажиров. Это объясняется быстрым развитием малобюджетных перевозчиков (использующих региональные аэропорты), а также недостаточной пропускной способностью Окенче, строительство второго терминала в котором длится уже несколько лет. В ближайшие годы региональные аэропорты будут по-прежнему опережать Окенче по числу обслуживаемых пассажиров, а к 2020г. их доля в совокупном пассажирском авиапотоке составит 2/3.

Численность пассажиров, пользующихся услугами столичного аэропорта Окенче (I) и региональных аэропортов (II), в млн. чел.

	I	II
2002г.	4,9	1,6
2003г.	5,2	1,9
2004г.	6,1	2,9
2005г.	7,1	4,4
2006г.	8,1	7,3
2007г. ¹	9,1	10
2020г. ²	18	31

¹Оценка. ²Прогноз.

Стимулом развития польской гражданской авиации станет намечаемая организация недорогих полетов в США и обратно (в этой стране проживает 10 млн. поляков). Ведутся переговоры о либерализации воздушных перевозок между Польшей и Украиной, что также будет способствовать росту пассажиропотоков. сдерживающими факторами могут оказаться включение европейских авиатранспортных компаний в международную схему торговли квотами на выброс двуокиси углерода, гармонизация Европейской комиссии аэропортовых сборов и нехватка пилотов.

По уже существующим в Польшу аэропортам наиболее крупные инвестиции запланированы в г.г. Краков, Катовице, Гданьск, Варшава и Вроцлав. Новые аэропорты будут построены в Модлине, Люблине и Белостоке; не исключено также, что небольшие новые аэропорты появятся в Ополе и Кошалине. Под все названные проекты будут получены субсидии от ЕС. Проблематичным считается субсидирование властями Евросоюза строительства аэропорта в г. Обице, близ Кельце. Что же касается аэропортов в г.г. Радом, Сохачев, Минск-Мазовецки и Гдыня, то их сооружение должно финансироваться частными компаниями.

Планируется построить несколько туристических и корпоративных аэропортов в г.г. Щецин, Гожув-Велькопольский, Торунь, Грудзондз, Ольштын, Сувалки, Ченстохова, Новый-Тарг и Старый-Сонч.

Фирма PMR полагает, что некоторые из намеченных проектов (особенно в области Мазовия) не будут закончены к 2013г., в связи с чем фактические инвестиции составят 7 млрд. зл., причем наиболее интенсивными они будут в 2011-12гг. Почти 1/3 указанной суммы планируется вложить в строительство дорог, ведущих к аэропортам, и более 1/4 — в сооружение терминалов. Третья группа крупных инвестиционных проектов предусматривает строительство шоссейных и железных дорог, связывающих аэропорты с центрами г.г. Краков, Вроцлав, Гданьск, Сопот, Гдыня и Варшава.

Планируемые инвестиции в польские аэропорты (2007-13гг.)

Строительство новых взлетно-посадочных полос (км.).....	23-25
Модернизация существующих взлетно-посадочных полос (км.)	30-33
Строительство новых терминалов (ед.)	24-26
Модернизация существующих терминалов (ед.)	7-9

Строит. новых и модерн. старых шоссе (км.)	120-150
Строит. новых и модерн. старых ж/д (км.)	90-120
Строительство новых автомобильных стоянок (ед.)	10-13
Модернизация существующих автостоянок (ед.)	5-7
Строительство новых гостиниц (ед.)	6-8

БИКИ, 29.12.2007г.

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Беларусь и Польша планируют в I кв. 2009г. обсудить возможные направления сотрудничества по реконструкции и восстановлению водного пути «Днепр-Висла-Одер». Данная договоренность была достигнута в ходе заседания белорусско-польской комиссии по транспорту, сообщил корреспонденту Белта начальник управления внешнеэкономической деятельности министерства транспорта и коммуникаций Беларуси Сергей Негрей.

Он рассказал, что обе стороны наметили предварительные темы для заседания экспертов на следующий год. Так, в I кв. 2009г. планируется рассмотреть реализацию межправительственного соглашения о внутреннем водном судоходстве, перспективах совместного сотрудничества по реализации проекта «Днепр-Висла-Одер».

На заседании отраслевой комиссии, проведенной в Минске, Беларусь и Польша высказали заинтересованность в сотрудничестве во всех секторах транспорта — ж/д, автомобильном, воздушном, внутреннем водном, а также в сфере строительства автомобильных дорог. «Мы также подвели итоги работы по всем видам транспорта, наметили перспективы сотрудничества на следующий год, обсудили вопросы двустороннего взаимодействия, а также проблемные моменты, связанные с взиманием НДС на ввезенное в баках топливо, и некоторые другие вопросы», — рассказал начальник управления.

Белорусско-польская комиссия в сфере транспорта создана в конце нояб. тек.г. в рамках совместной комиссии по экономическому сотрудничеству. Транспортную комиссию с белорусской стороны возглавил первый замминистра транспорта и коммуникаций Николай Верховец.

Предварительная стоимость реконструкции водных путей Польши и Беларуси составит 150-200 млн.долл. Основные затраты пойдут на Польшу, поскольку внутренние водные пути нашей республики пригодны для перевозки грузов, в частности, Днепро-Бугский канал, реки Припять и Днепр. В Польше река Буг практически не судоходна. Поэтому там должны быть построены гидротурбины с судоходными шлюзами. Технические возможности пропуска грузов по данному водному соединению составляют 4 млн.т, после реконструкции возможности увеличатся в два раза — до 8 млн.т. Этот объем может быть перераспределен с других видов транспорта, тем самым разгрузив транспортные магистрали. БЕЛТА, 2.12.2008г.

— Польская авиакомпания LOT с 1 сент. прекращает авиасообщение маршрутом Калининград-Варшава. Также в Калининграде будет закрыт офис авиапредприятия. Об этом 27 авг. сообщили в калининградском представительстве польской авиакомпании.

«Решение связано с экономическими, а не с политическими обстоятельствами». Авиарейс из Калининграда в Варшаву стоимостью 7 тысяч руб. в оба конца занимал 1 час 8 минут против 8,5 часов автобусного сообщения.

Авиасообщение из Калининграда в Варшаву было открыто весной 2002г., став одним из первых проектов, который связал воздушным путем российский эксклав с Европой. Полеты в крупные города Европы, кроме Варшавы, осуществляет калининградская компания «КД авиа». ИА Regnum, 27.8.2008г.

— Сто тысяч водителей грузовиков остановили свои машины у дорог по всей стране в знак протеста против тяжелой экономической ситуации. Водители останавливают машины на обочине и въезжают на специальные паркинги. Акция протеста продлится один час.

Водители большегрузных машин и владельцы транспортных компаний, занимающихся перевозкой грузов, требуют от правительства Польши радикального улучшения экономической ситуации перевозчиков.

Причин массовой акции протеста несколько: рост цен на топливо, резкое укрепление польского злотого по отношению к долл. США (с 4,3 до 2,1 злотого за 1 доллар) и евро (с 4,5 до 3,37 злотого за 1 евро), плохое состояние польских дорог. Владельцы транспортных компаний, входящих в Международное объединение автоперевозчиков, требуют, в первую очередь, снизить цены на топливо. РИА «Новости», 11.6.2008г.

— К 2009г. ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) составит существенную конкуренцию авиаперевозкам в направлении Россия-Польша. Как говорится в сообщении пресс-центра компании, об этом сегодня заявил вице-президента РЖД Михаил Акулов на рабочей встрече представителей российских и польских железных дорог.

Стороны обсудили вопросы развития международного пассажирского сообщения, перспективы организации высокоскоростного движения и обменялись опытом реформирования пассажирского комплекса.

В ходе переговоров были подведены итоги двусторонней работы по возобновлению курсирования поезда №9/10 Москва-Варшава «Полонез». «Прорабатываются варианты сокращения времени следования поезда за счет внедрения системы автоматического изменения ширины колеи на границе и увеличения скорости движения поездов до 160 км/час», — отметил Акулов на состоявшемся после переговоров брифинге для СМИ.

Вице-президент РЖД также добавил, что к концу 2008г. планируется добавить к поезду «Полонез» вагон повышенной комфортности с двухместными купе и душевыми комнатами. «С введением дополнительных удобств, улучшением качества сервиса и сокращением времени следования поезда в пути к 2009г. ОАО РЖД составит существенную конкуренцию авиаперевозкам в направлении Россия — Польша», — подчеркнул Акулов.

Он отметил, что к 2010г. в направлении Восточной и Западной Европы будут курсировать 110 новых вагонов габарита РИЦ, рассчитанных на скорость движения до 200 км/час.

Как напомнили в пресс-центре, курсирование поезда №9/10 Москва-Варшава «Полонез» было возобновлено 27 мая 2007г. после его отмены графиком движения на 2005-06г. Объем пассажирских перевозок в сообщении с Польшей в течение последних лет непрерывно растет.

В 2004г. объем перевозок между Россией и Польшей составил 46,3 тыс.чел., в 2005 — 48,4

тыс.чел., в 2006 — 93,3 тыс.чел., в 2007 — 107 тыс.чел. Рост объемов пассажирских перевозок в 2007г. по отношению к уровню 2006г. составил 15%, а по отношению к уровню 2004г. — в 2,27 раза.

Перевозка пассажиров в сообщении между Россией и Польшей осуществляется через пограничные переходы Брест-Тересполь и Мамоново-Браново.

В сообщении с Польшей курсируют следующие поезда: №9/10 Москва — Варшава «Полонез», №11/12 Москва-Варшава и №8/7 Калининград-Гдыня. Также это направление обслуживается беспересадочными вагонами Москва-Краков в составе поезда №11/12 Москва-Варшава и вагонами Москва-Варшава и Петербург-Варшава, курсирующими в составе поезда №103/107 Минск-Варшава.

Кроме этого, транзитом через территорию Польши курсируют следующие поезда: №13/14 Москва-Берлин с беспересадочными вагонами Москва-Париж, Петербург-Берлин, Иркутск-Берлин; №69/70 Саратов-Берлин с беспересадочными вагонами Новосибирск/Омск/Свердловск/Челябинск/Уфа-Берлин; №21/22 Москва-Прага с беспересадочными вагонами Москва-Вена, Москва-Будапешт, Москва-Хэб, Петербург-Прага, Саратов-Прага; беспересадочные вагоны Москва-Амстердам, Москва-Мюнхен, Москва-Базель в составе поезда №11/12 Москва-Варшава.

Существующие размеры движения обеспечивают перевозку пассажиров в сообщении с Польшей. В случае увеличения пассажиропотока размеры движения в этом сообщении могут быть увеличены за счет включения факультативных вагонов. В 2007г. в сообщении с Польшей назначено 227 дополнительных вагонов формирования ОАО РЖД и 10 вагонов формирования ПКП.9.6.2008г.

— 21 апр. во Львове во время заседания Совета городов Евро-2012 подписана Декларация о совместных действиях в направлении реализации проекта евроколей «Польша-Украина». Декларация предусматривает поддержку идеи реализации украинско-польского проекта строительства ж/д пути UIC (1435 mm) на участке Перемышль-Львов в рамках Панъевропейского транспортного коридора Дрезден-Вроцлав-Краков-Львов.

Церемония подписания Декларации проходила под председательством губернатора Львовской области Николая Кмитя, мэра г.Андрея Садового и представителей Вроцлава и Кракова. Согласно с декларацией, представители городов будут добиваться вывода данного проекта на уровень межгосударственного сотрудничества Украины и Польши. Также города совместно будут лоббировать реализацию данного проекта перед структурами Европейского Союза, международными финансовыми и инвестиционными структурами. До конца года планируют закончить фазу изучения инвестиционной привлекательности и начать проектные работы евроколей. По словам мэра Львова, стоимость проекта составляет 400 млн. евро. ИА Regnum, 21.4.2008г.

— Начальник Белорусской железной дороги Владимиром Жерело и гендиректор АО «Польские Государственные железные дороги» Анджей Вах подписали сегодня в Минске рамочное соглашение о ж/д сообщении через государственную гра-

ницу. Об этом сообщили в службе внешних связей БЖД.

Документ предполагает выполнение совместных проектов по увеличению пропускной способности на пунктах пропуска, расположенных на белорусско-польской границе, а также по дальнейшему совершенствованию системы грузоперевозок между двумя странами.

Сегодня железные дороги Польши являются одним из ведущих европейских партнеров Белорусской железной дороги. Международные ж/д грузовые перевозки в направлении Польши осуществляются через 3 пункта пропуска — Брест-Малашевиче, Брузги-Кузница, Свислочь-Семяновка. В прошлом году через погранпереходы БЖД в направлении Восток-Запад перевезено 7 млн.т. грузов.

На белорусско-польской границе сосредоточены основные мощности перегрузочной и складской инфраструктуры, которые позволяют обеспечить гибкую систему сбыта товаров из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Западную Европу. Брестский ж/д узел располагает всем необходимым для развития дилерской сети грузовладельцев Азиатско-Тихоокеанского региона, в т.ч. современными терминалами по переработке контейнеров, тарно-штучных, навалочных, скоропортящихся и других грузов. Кроме этого, станция Брест-Северный оснащена современным комплексом по переработке и хранению рефрижераторных контейнеров с поддержанием необходимого температурного режима.

Особое внимание БЖД уделяет совершенствованию грузоперевозок прямыми ускоренными контейнерными поездами в сообщении Восток-Запад-Восток. В указанном направлении сегодня курсируют такие поезда, как «Восточный ветер», «Казахстанский вектор», «Монгольский вектор», «Содружество», «Викинг». За 2 месяца 2008г. по белорусской магистрали ими перевезено 12,5 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте, что на 26% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

С 2008г. перевозки узлов и деталей легковых автомобилей концерна «Фольксваген» в контейнерах из Чехии в Калугу (Россия) осуществляются поездами по маршруту Брест-Калуга. Так, за 2 месяца 2008г. перевезено 3,3 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте. В целом экономический эффект от наращивания перевозок ускоренными контейнерными поездами по Белорусской железной дороге за 2 месяца 2008г. составил 2,3 млн.долл. БЕЛТА, 28.3.2008г.

— Ущерб автомобильных перевозчиков, стоящих в очередях на белорусско-польской границе, от забастовки польских таможенников оценивается в 1 млн.долл. ежедневно. Об этом сообщил начальник управления внешнеэкономической деятельности министерства транспорта и коммуникаций Беларуси Сергей Негрей.

По его словам, простой одной машины оценивается в 300 долл. На белорусско-польской границе стоит прядка 3,5 тыс. большегрузных автомобилей. С нашей стороны на границе находится небольшое количество большегрузов, но ситуация постоянно усугубляется. «Если сложить все количество стоящих на границе машин и умножить на 300, то получится сумма, которую ежедневно теря-

ют перевозчики», — пояснил представитель минтранса.

Огромные потери несут экономики стран, в частности Беларуси. Поскольку большегрузы не поступают вовремя, то нарушаются технологические процессы, люди в очередях с польской стороны находятся в плохих условиях, автомобили стоят прямо на дорогах. «С нашей стороны минтранс разместил большинство автотранспортных средств на приграничных терминалах, где обеспечивается сохранность грузов и достойные условия для временного пребывания водителей», — проинформировал Сергей Негрей. БЕЛТА, 28.1.2008г.

— Сегодня возобновляется курсирование международного пассажирского поезда № 8 Калининград-Гдыня с прямым беспересадочным вагоном до Берлина. Об этом сообщает отдел по связям с общественностью Калининградской железной дороги-филиала ОАО РЖД.

В пресс-релизе говорится, что на Южном вокзале Калининграда открыта как предварительная продажа билетов, так и продажа билетов на день отправления, который отправится из Калининграда в соответствии с действующим расписанием.

Решение о возобновлении курсирования поезда принято руководством Калининградской железной дороги после проведенных консультаций и получения соответствующего уведомления от начальника отдела таможен Бранево (Польша) о возможности проведения польской стороной процедур таможенного осмотра.

Ранее курсирование поезда Калининград-Гдыня было отменено до особого указания. Об этом сообщил руководитель пресс-службы Калининградской железной дороги (КЖД) Александр Першин. «По официальной информации причина отмены связана с тем, что на польской пограничной станции Бранево не проводятся процедуры досмотра поездов польскими таможенными органами. В уведомлении, поступившем от начальника отдела таможен Бранево, сообщается, что возможность провести таможенный досмотр поезда Калининград-Гдыня отсутствует в связи с болезнью и нахождению в отгулах части работников», — пояснил Першин. Практически сутки пассажиры были вынуждены провести в Калининграде, добавил он, передает «Маяк».

Сообщалось также и о забастовке польских таможенников, из-за которой на российско-польской границе выстроились огромные очереди грузовиков.

Сотрудники таможенной службы Польши требуют повышения зарплаты. Накануне было объявлено, что правительство готово пойти на уступки и увеличить жалование на 500 злотых в месяц (это 200 долл.). 27.1.2008г.

— Информирован об альтернативном проекте, который предполагает развитие уже существующего внутривосточного пути из Вислинского залива в Балтийского море — т.н. «Жулавской петли» (р.Шкарпава и Висла Королевская соединяют Залив с дельтой Вислы, впадающей в Гданьский залив). Дискуссия на этот счет развернулась на страницах польских газет, после того, как правительство Я. Качиньского одним из своих последних решений дотировало более 400 млн. пол.зл. на строительство канала через косу. Сторонники этого проекта отрицают его экологическую вредность, указывая, в частности на то, что Вислинская Коса

ранее была архипелагом островов. Отмечается также непригодность Жулавской петли для крупного судоходства, а проект ее усовершенствования будет в разы дороже строительства нового канала. В редакционном комментарии ставится под сомнение целесообразность и запланированной инвестиции. А. Вайрак пишет: «Понимаю: утереть нос русским — бесценно. Только боюсь, что наши вложения, благодаря которым несколько яхт и кораблей несколько раз в год выедет из Ельблонга в Гданьский залив, не произведут на них впечатление». «Газета wyborca. www.economy.gov.ru, 19.11.2007г.

— Польша и Китай подписали меморандум о сотрудничестве при строительстве автодорог и речного транспорта. Так, по данным газеты «Речь-посполита», 40 китайских фирм готовы приступить к реализации строительных проектов на территории Польши общей стоимостью 20 млрд. евро. www.economy.gov.ru, 20.9.2007г.

— Еврокомиссия заявила во вторник, что решила дать право легализовать местные льготы по налогу на недвижимость для развития морских портов Польши.

Освобождение от налогов будет предоставлено всем объектам портового управления Польши, на 1,98 млн. польских злотых (520 000 евро).

Доходы от данной меры будут проходить через подсчет налоговых выплат, и могут быть использованы только для некоммерческой деятельности портовых управлений Польши (таких как: строительство, расширение, поддержание и модернизация инфраструктуры, обеспечивающей доступ к порту и организация инфраструктуры общественного доступа к портам).

Тремя крупнейшими получателями льгот станут: Портовое управление Порты Гданьск, Порты Гдыня и Порты Щецин-Свиноуйсце, хотя ряд более мелких портов Польши также сможет воспользоваться льготами.

После исследования финансовых мер, Комиссия решила, что государственное финансирование, доступное только для некоммерческой деятельности польских морских портов, не противоречит правилам предоставления государственных субсидий.

Еврокомиссия подтвердила на прошлой неделе: «Эти мероприятия модернизации не нарушат конкуренции между странами-участницами, и являются по большей мере государственной задачей, в общих интересах всего Евросоюза. Поэтому данное финансирование не подпадает под правила о предоставлении государственной помощи в странах ЕС». Offshore.SU, 12.7.2007г.

Португалия

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— С июня 2008г. интересы Международных авиалиний Украины (МАУ) в Португалии официально представляет компания Aviaimps. Мы беседуем с директором компании Aviaimps, коммерческим директором авиакомпании МАУ в Португалии Jose Marques da Costa и руководителем отдела по продажам, супервизором компании в лиссабонском аэропорту Виктором Пугарским.

• Синьор да Кошта, каково ваше отношение к тому, что вы официально представляете МАУ в Португалии?

Мы чрезвычайно рады, что именно наша компания представляет Международные авиалинии Украины. Мы намерены приложить все усилия для того, чтобы обеспечить МАУ лидирующие позиции на португальском рынке. Кроме Португалии наша компания представляет МАУ в таких странах как Великобритания, Испания и др.

- Синьор да Кошта, объясните, пожалуйста, для наших читателей: что это значит — представлять авиакомпанию? Каковы основные обязанности и функции такого представительства?

Как и во всех других случаях, в обязанности авиакомпаний входит, прежде всего, защита интересов наших клиентов. Когда вы обращаетесь в Aviatours — это означает, что вы обращаетесь в Международные авиалинии Украины. В нашу компетенцию входит решение практически всех вопросов, которые только могут возникнуть у граждан, решивших воспользоваться услугами МАУ.

- Синьор да Кошта, какие задачи вы поставил и перед собой в первую очередь, возглавив португальское представительство МАУ?

Основная наша задача — это улучшение качества услуг для наших клиентов. Второй, не менее важный аспект нашей деятельности — это предоставление помощи сформировавшейся здесь, в Португалии, украинской общине. Наш офис находится в Лиссабоне по адресу Av. Fonte Pereira de Melo, 35, 15-A. Команда собралась из весьма высококвалифицированных сотрудников, каждый из которых имеет приличный опыт на данном рынке, говорит на русском, украинском, португальском и английском языках. Мы проводим различные акции, цель которых — предоставление доступной информации нашим клиентам. Создан сайт www.flyuia.com.pt, где помимо возможности покупки в он-лайн режиме авиабилетов, имеется очень много полезной для авиапассажиров информации.

- А какие вы еще планируете проекты?

Рассматриваем возможность внесения дополнительного класса «бизнес»: сейчас существуют тарифы только для эконом-класса. Также мы уже отправили на рассмотрение предложение об открытии нового авиарейса «Лиссабон-Львов». Да и футбольный Чемпионат Европы-2012 не за горами. Может быть для перелета на финальный матч «Украина-Португалия» будут востребованы Международные авиалинии Украины. Тем более, что авиакомпания является официальным партнером Федерации футбола Украины и перевозчиком Национальной сборной по футболу. Количество португальских пассажиров растет практически с каждым рейсом. И это происходит во многом благодаря растущему интересу португальских предпринимателей к инвестированию в украинскую экономику.

- Синьор да Кошта, несмотря на то, что Португалия является одним из приоритетных направлений турбизнеса в Европе, количество украинских туристов не так уж и большое. Как вы считаете — может ли визовая политика являться главной причиной такой ситуации?

Данный вопрос решается на уровне Евросоюза. И как мы все знаем, между Украиной и Евросоюзом проделаны очень решительные шаги в направлении упрощения процедуры получения въездных виз. Мы находимся постоянном контакте с дипло-

матическими представительствами — т.к. иногда нам приходится решать вместе те или иные проблемы украинских граждан. Будем, надеяться, что в недалеком будущем визы вообще будут отменены.

- Действуют тарифы на смежные рейсы из Фару и Порту, благодаря чему граждане, проживающие в этих регионах могут летать по спецтарифам. Данное сотрудничество будет продолжаться и далее?

Да, такие рейсы осуществляются не только из Фару и Порту а еще и с Мадейры и Азорских островов.

- Синьор да Кошта, что вы можете сказать об украинской общине в Португалии?

Это народ с огромным потенциалом! Сейчас, когда моя работа напрямую связана с этой общиной, могу лишь сказать что все хорошие мнения, которые я слышал ранее, подтвердились. Сейчас у меня есть много знакомых и друзей среди украинских иммигрантов. Так сложились обстоятельства, что множество образованных украинцев работают на неквалифицированных рабочих должностях. Сейчас я думаю, что возможностей становится больше: проводятся различные культурные мероприятия, организуются совместные праздники — т.е. можно проявить себя не только в качестве трудолюбивых граждан, но в качестве народа с богатой культурой и прекрасными обычаями. Поэтому мы будем всячески способствовать развитию отношений с украинской общиной — и не только в коммерческих целях.

- Виктор, на вас лежат практически самые злободневные вопросы — все то, что касается обслуживания клиентов. С какими проблемами чаще всего встречаются граждане при покупке билета?

Чаще всего недоумение у клиентов вызывают тарифы. Так, многие, приобретая билет, не удосуживаются ознакомиться с условиями тарифа. А ведь далеко не всегда самый дешевый тариф является оптимальным вариантом. Например, существуют тарифы — по более низкой цене — в условиях которых оговаривается, что данный билет нельзя вернуть обратно или же поменять дату вылета/возвращения на другой день. К тому же билеты по данному тарифу приобретаются, как правило, на несколько месяцев раньше. Поэтому и бывает, что пассажиры вроде бы сидят друг возле друга в самолете — но приобрели билеты по разным ценам. Мне бы хотелось обратить внимание, на то, что клиент, перед тем как оплатить билет, должен потребовать от сотрудника агентства полного и подробного объяснения всех условий тарифа — это входит в его обязанности.

Также существуют определенные проблемы с багажом — как известно, в стоимость билета входит 20 кг. бесплатного багажа и 7 кг. ручной клади. Но это вовсе не означает, что можно сдавать в багаж 27 кг., если у вас нет ручной клади.

Также последнее время все чаще встречаются случаи, когда при регистрации на рейс родители удивляются, что за сопровождение ребенка взимается дополнительная плата — а это также предусмотрено правилами авиакомпании, о которых вам обязаны сообщить при покупке билета. Пользуясь, случаем, отмечу для родителей: чтобы воспользоваться услугой авиакомпании по сопровождению детей, также необходимо надлежащим образом оформить соответствующую доверенность о

разрешение выезда несовершеннолетних детей за пределы Португалии. Если данная информация вами не была получена в турагентстве, свяжитесь с нами по тел. 213 161 277, 918 888 673. Также напомним, что данная услуга предоставляется только в случаях, когда ребенку больше 5 лет.

• Для многих пассажиров не новость, что вы лично присутствуете в аэропорту при регистрации рейса? Для чего это нужно?

Это — одно из правил авиакомпании, которое направлено на улучшение качества предоставляемых нами услуг. В случае возникновения проблем, благодаря присутствию представителя авиакомпании, они решаются на месте.

• Виктор, могут ли обращаться к вам граждане, которые приобрели билеты на рейсы МАУ в турагентствах?

Да. Часто, как я уже объяснял, бывает, что не все ознакамливаются с условиями тарифа. Я отлично понимаю, что для многих играет роль языковой барьер — поэтому при возникновении любых вопросов обращайтесь к нам. По мере возможности, мы обязательно найдем решение возникшего у вас вопроса, или же предоставим всю необходимую информацию. Это входит непосредственно в нашу компетенцию.

• Вы предоставляете какую-либо помощь в случае утери багажа?

В аэропорту существует специальное отделение, которое занимается данными вопросами. Но граждане, воспользовавшиеся услугами МАУ, также могут обращаться и к нам. Мы предоставим помощь по решению этой проблемы — на родном языке.

• Виктор, а как быть иммигрантам, желающим воспользоваться услугами МАУ, которые подали прошение на продление вида на жительство, но еще не получили карточку резидента?

Согласно официальной информации SEF, граждане, которые подали прошение на продление вида на жительство и имеют доказательство прошения (выдается в SEFe в момент подачи прошения) без каких-либо проблем могут воспользоваться услугами нашей авиакомпании. И я лично могу подтвердить, что таких случаев достаточно много — и до сегодняшнего дня никаких проблем, к счастью, не возникало.

МАУ является ведущей международной авиакомпанией в Украине. Авиакомпания «Международные авиалинии Украины» была основана в 1992г. как совместное закрытое акционерное предприятие. Целью компании является возможность предложить клиентам наивысшие международные стандарты сервиса и удобное и надежное расписание. На сегодняшний день у авиакомпании МАУ более 40 представительств в Украине и мире. Коммерческая сеть МАУ охватывает 70 стран. МАУ сотрудничают со многими ведущими авиакомпаниями мира, заключив 140 интерлайн-соглашений. Благодаря такому партнерству МАУ предлагают пассажирам 3 тыс. направлений с удобными стыковками и по наиболее конкурентным тарифам. Авиакомпания выполняет 350 регулярных рейсов в неделю в Лиссабон, Лондон, Париж, Амстердам, Брюссель, Берлин, Франкфурт, Вену, Цюрих, Рим, Милан, Мадрид, Барселону, Хельсинки, Дубаи, Тбилиси и др. Все рейсы выполняются исключительно на собственных авиалайнерах МАУ «Боинг-737». www.maiak.org, 25.11.2008г.

— Скоростная ж/д линия между Порту и испанским г.Виго сократит путь между этими двумя точками до 50 минут. Скоростная дорога для поездов будет построена к 2013г. Половина указанного времени будет уходить на покрытие расстояния между Порту и Брагой, а еще половину — между Брагой и г.Виго (с остановкой в городке Валенса на португальско-испанской границе).

Скорость движения поезда составит 250 км. в час. По замыслу, ветка будет проходить через международный аэропорт имени Са Карнейру. Ежегодно им пользуется, помимо жителей города Порту и всего региона, также около полумиллиона жителей испанской провинции Галисия. Наличие скоростного ж/д сообщения между Порту и Галисией (Виго) привлечет в качестве авиапассажиров еще больше испанцев. Маяк Португалии, 20.10.2008г.

— Самую большую скорость португальские автомобилисты развивают на автостраде IP4, которая соединяет побережье страны и испанскую границу за г.Браганса (Braganca).

Как регистрируют радары, сотни машин движутся по ней со скоростью, превышающей 200 км. в час, причем чем ближе к испанской границе, тем скорость выше. Лихачей здесь больше, чем, например, на главной дороге страны A1, которая соединяет Порту и Лиссабон.

IP4 («главная дорога номер 4» — Itinerário Principal 4) имеет протяженность в 200 км. Автомобилисты нажимают на газ, удалившись от океана, обычно после г. Амаранте (Amarante). Максимальной скорости они достигают на 20-км. отрезке между Брагансой и испанской границей. Некоторые склонны связывать такое явление с еженедельными поездками в Испанию португальских рабочих, которые заняты в основном в гражданском строительстве.

Полиция рассматривает вопрос об увеличении количества радаров, установленных на IP4. Маяк Португалии, 25.8.2008г.

— В португальских г.г. Лиссабон и Сетубал топливо на заправочные станции в среду подвозится только в сопровождении полиции. Как сообщает португальская полиция, к этому шагу пришлось прибегать во избежание возможных инцидентов из-за продолжающейся с понедельника забастовки транспортников.

Накануне в Португалии погиб один из забастовщиков, который пытался остановить грузовик, но был раздавлен.

Водители тяжелых грузовиков блокируют дороги Португалии, не пропуская тяжелый транспорт, в то время как легковые машины спокойно преодолевают кордоны забастовщиков. Из-за блокады дорог нехватку продовольствия уже начали ощущать крупные португальские супермаркеты, в частности, в некоторых из них не хватает свежего молока.

Между тем испанские водители продолжают блокаду трасс, ведущих во Францию. «Никаких изменений за последнее время не произошло, дороги остаются закрытыми для тяжелого транспорта», — сообщают представители полиции, несущие службу в районе центрального участка испанско-французской границы.

Акции протеста против подорожания топлива, в которых кроме водителей тяжелых грузовиков принимают участие рыбаки и фермеры, проходят и в других странах Европы. Interfax, 11.6.2008г.

— Продажа российских самолетов-амфибий. Бе-200ЧС имеет хорошие шансы на победу в тендере на закупку 6 тяжелых самолетов для пожаротушения, который Португалия намерена объявить в I кв. 2008г. Наряду с российскими самолетами в тендере предполагается участие японских самолетов US-1 компании «Шинмайва индастриз» и канадских CL-415 компании «Бомбардье».

Португальские наземные и воздушные службы высоко оценили результаты экспериментального лизинга одного самолета Бе-200ЧС летом 2006г. Летом-осенью 2007г. уже два наших самолета с успехом отработали на тушении лесных пожаров на всей территории Португалии. Как и настаивало руководство МВД Португалии, самолет прошел всестороннюю апробацию в Португалии.

Корпорация «Иркут» предложила в случае победы российского самолета в закупочном тендере создать в Португалии региональный Центр техобслуживания самолетов Бе-200ЧС.

Одновременно ведется работа в тесном сотрудничестве с европейскими авиационными властями, при непосредственной поддержке концерна ЕАДС и компании «Эйрбас», по сертификации Бе-200ЧС в соответствии с европейскими нормами летной годности. Предположительно, требуемые процедуры по сертификации будут завершены в 2008г. www.economy.gov.ru, 10.1.2008г.

— Поставка противопожарных вертолетов Ка-321А11ВС в Португалию. ОАО «Камов» выполнило график обязательств по контракту на поставку в 2007г. 6 противопожарных вертолетов Ка-321А11ВС для министерства Внутренней Администрации Португалии. Последняя поставка состоялась 26 сент. 2007г. В соответствии с условиями тендера предусматривается также обучение португальских летчиков на вертолетах Ка-321А11ВС, которое проходит в наст.вр. www.economy.gov.ru, 5.1.2008г.

— В юбилейном ралли-марафоне «Дакар» примет участие новый гоночный грузовик «Камаз-4326-9».

30 ралли-марафон «Дакар» стартует 5 янв. в Лиссабоне (Португалия). Общая протяженность гонки — 9 тыс.км. В ней примут участие 580 гонщиков на мотоциклах, дорожных машинах и грузовиках, пишет журнал «За рулем».

В преддверии соревнований команда «Камаз-Мастер» представила новый гоночный грузовик «Камаз-4326-9», на котором она попытается выиграть ралли в восьмой раз. В связи с изменениями регламента в гонке теперь могут участвовать только автомобили на базе серийной техники. Поэтому новый грузовик изготовлен на базе армейской двухосной модели «Камаз 4326» и комплектуется двигателем «ЯМЗ-8463.10-07».

В ралли разрешено использовать грузовики весом не менее 8,5 т. Новый «Камаз» весит 8,7 т.

Главными соперниками «Камаза» станут, как и прежде, команды на грузовиках Tatra, DAF, GINAF и прошлогодние победители — MAN. ИА Regnum, 16.12.2007г.

Россия

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Девелоперская компания Parkridge Holdings объявила о сдвиге сроков строительства складского комплекса класса А вблизи Краснодара. Как

стало известно «РБК daily Юг», в целях минимизации рисков начало строительства переносится с дек. тек.г. на весну 2009г. Ведется проработка проекта комплекса под конкретного арендатора, число которых за последние месяцы, по данным Parkridge Holdings, сократилось вдвое. Эксперты считают, что при общем дефиците рынка складских помещений высокого класса в Краснодаре, который оценивается в 400 тыс.кв.м., проект будет востребован.

Участок под строительство логистического комплекса находится на территории Республики Адыгея, в 10 км. южнее Краснодара. Ведется проработка проекта. Логопарк предполагается строить несколькими очередями. Площадь первой очереди составит 30-50 тыс.кв.м. Объем инвестиций в проект в связи с нестабильной экономической ситуацией постоянно корректируется.

По словам гендиректора Parkridge Russia Services Алексея Новикова, пока вложения в строительство первой очереди объекта остаются на прежнем уровне — 20-30 млн.долл. Речь о вложениях в дальнейшее возведение комплекса пока не ведется. Также предполагается сжатие сроков возведения логокомплекса, связанное с минимизацией рисков в условиях финансового кризиса. «Вместо дек. 2008г. сроки начала строительства складского комплекса мы перенесли на весенние месяцы 2009г., — заявил «РБК daily Юг» г-н Новиков. — Также принято решение выходить с проектом на потенциальных арендаторов и строить склады под конкретного заказчика».

Г-н Новиков пояснил, что несмотря на дефицит логистических комплексов на юге страны, в данный момент спрос на складские помещения упал практически вдвое. Пока экспансия компании в регионы не планируется. Однако причиной тому служит не временный спад спроса на продукцию, а выжидание девелопером прогнозируемого спада цен на землю.

По данным «РБК daily Юг», ГК «Авалон» (Москва) и инвестиционная компания Raven Russia (Великобритания), которым принадлежит проект строительства логопарка Megalogix вблизи Ростова-на-Дону, в первую очередь делают ставку на спрос складской недвижимости. В 2009г. инвесторы планируют начать строительство логопарка под Краснодаром, однако, как утверждает директор проекта Megalogix Давид Гуссе, если в 2009г. ряд компаний свернет свои проекты в Краснодарском крае, строительство комплекса придется отложить на более поздний срок.

Эксперты считают, что при общем дефиците рынка складских помещений высокого класса в Краснодаре, который оценивается в 400 тыс.кв.м., проект компании Parkridge Russia Services будет востребован. «Все озвученные параметры проекта реалистичны», — заявил «РБК daily Юг» гендиректор Mason Realty Group Илья Володько.

Объем проекта в 100-150 тыс.кв.м. может быть востребован рынком. Срок реализации и фазирование проекта (пять-шесть лет) свидетельствуют о том, что девелопер понимает сужение спроса, которое произошло с началом кризиса, и рассчитывает на ввод основного объема площадей после его завершения. Строительство первой очереди складского терминала (30-50 тыс.кв.м.) в течение ближайшего года может быть реалистичным. Скорее всего первая фаза предназначена для собствен-

ных нужд или крупного арендатора, с которым уже достигнуты и подтверждены договоренности (с учетом кризисных явлений) об аренде вводимых площадей. В таком случае риски минимальны и вполне возможно привлечь финансирование для реализации первой очереди. RosInvest.Com, 24.11.2008г.

— В Киеве на пленарном заседании 49 Совета по ж/д транспорту государств-участников СНГ обнародованы результаты эксплуатационной работы ж/д администраций государств Содружества, Латвии, Литвы и Эстонии за девять месяцев 2008г.

Показатели говорят о сохранении тенденции роста объемов перевозки пассажиров и грузов. В целом по сети железных дорог было перевезено 1678,1 млн.т.

Объемы перевозок грузов в 2008г. приблизились к достигнутому в 1993г. уровню. При этом по большинству ж/д администраций перевозки превысили объемы, выполненные в 1993г.

По сравнению с 2007 перевозки возросли на 2,8%, грузооборот — на 6,5% и дальность перевозок — на 2,8%. При этом наибольший прирост погрузки обеспечен ж/д администрациями Литвы (+23%), Молдавии (+17,2%), Грузии (+13,5%), Узбекистана (+7,4%), Казахстана (+7,2%), Белоруссии (+4,7%), Украины (+3,7%) и России (+1,5%).

За девять месяцев 2008 была увеличена погрузка угля на 7,3%, кокса на 12,2%, зерна на 11,8%, металлоконструкций на 7,5%, сельхозмашин на 18,8%, а также промсырья на 5,5%, машин и оборудования на 8,9%. Погрузка контейнеров возросла на 1,6%, в т.ч. крупнотоннажных — на 8,7%.

Перевозки грузов в международном сообщении достигли 16,3% от общего объема и увеличились по сравнению с аналогичным периодом 2007г. на 4,1%. Особенно возросли указанные перевозки на ж/д администрациях Молдавии (+30%), Казахстана (+22,2%), Грузии (+21,8%), Украины (+14,9%), Литвы (+13,7%), Эстонии (+7,8%), Таджикистана (+7,5%) и Латвии (+4,8%). Увеличение погрузки в международном сообщении привело к росту дальности перевозки, которая за девять месяцев 2008 составила 1261,7 км. и возросла к уровню, достигнутому за аналогичный период 2007г., на 2,8%.

Среднесуточная погрузка контейнеров за янв.-сент. 2008 составила 5715 ед., в т.ч. крупнотоннажных — 2795, и возросла, по сравнению с аналогичным периодом 2007г., на 1,6%, в т.ч. крупнотоннажных — на 8,7%, сообщает департамент корпоративных коммуникаций ОАО РЖД. www.zol.ru, 21.11.2008г.

— Согласно новой Транспортной стратегии России, штаб морских операций западного сектора Севморпути перебазируется из Диксона в Мурманск. По прогнозам, к 2010г. грузопоток по Севморпути достигнет 5-7 млн.т., а к 2015г. — 13-15 млн.т.

Одно из направлений реализации Транспортной стратегии — модернизация и капитальный ремонт причальных сооружений большинства арктических портов на Севморпути. Реконструкция позволит принимать и обслуживать современные суда больших тоннажей.

Транспортники считают, что для надежного ледокольного обеспечения работы Севморпути необходимо иметь в Арктике не меньше 6 атомных и 4 дизельных линейных ледоколов. До 2010г. пред-

полагается построить 7 танкеров ледового класса суммарным дедвейтом 378 тыс.т. и 18 сухогрузов такого же класса суммарным дедвейтом 81 тыс.т., пишет MBnews.ru. www.barentsobserver.com, 30.10.2008г.

— Милли Меджлис (парламент) Азербайджана ратифицировал соглашение с французским банком BNP Paribas о кредите в 320 млн.долл. на реконструкцию автомобильных дорог. «Общая стоимость проекта составляет 400 млн.долл., из них 80 млн.долл. — доля правительства Азербайджана. Кредитные средства предоставлены на 14 лет, из которых 4г. — льготный период по ставке Libor+0,45%», — отметил вице-спикер парламента Валех Алескеров, представивший условия кредитного соглашения.

По его словам, кредит будет предоставлен четырьмя траншами — два по 96 млн.долл., третий — 80 млн.долл., четвертый — 48 млн.долл.

Средства планируется направить на реконструкцию автодорог Муганлы-Евлах (протяженность — 156 км), являющейся частью автомагистрали Баку-Шемаха-Евлах и Евлах — Загатала — граница Грузии (протяженность — 164 км.)

Соглашение о кредите было подписано 13 июня 2008г.

Проекты модернизации дорог Баку-Шемаха-Муганлы и Евлах — Загатала — граница с Грузией включены во вторую кредитную программу Всемирного банка «Магистральные автодороги Азербайджана», на которую ВБ уже выделил 200 млн.долл.

Стоимость проекта Баку-Шемаха-Муганлы — 84 млн.долл., из которых 67,2 млн.долл. доля ВБ, 16,8 млн.долл. — Азербайджана. В связи с решением о включении в проект работ по реконструкции участка Муганлы-Евлах и его удорожанием правительство республики приняло решение привлечь дополнительные средства. Interfax, 28.10.2008г.

— Российская транспортная система не отвечает потребностям экономики и сдерживает развитие регионов, заявил премьер-министр РФ Владимир Путин. «Нынешнее состояние транспортной системы явно отстает от растущих потребностей экономики России, сдерживает ее переход на инновационный путь развития. Более того — лишает значительные территории нашей страны возможностей для развития», — сказал В.Путин в среду в Новосибирске на совещании, где рассматривается транспортная стратегия РФ до 2030г.

«Почти треть федеральных автомобильных дорог работает в режиме хронической перегрузки. Наша транспортная система пока так и не стала по-настоящему единым организмом. Различные виды транспорта — недостаточно интегрированы между собой», — подчеркнул премьер. По его словам, на такой базе не могут быть выстроены эффективные логистические схемы, а высокие транспортные издержки неизбежно закладываются в стоимость товаров и услуг. «Мы упускаем и прямую выгоду, которую мог бы приносить транзит грузов через нашу территорию», — отметил В.Путин.

Он напомнил, что правительством утверждена соответствующая федеральная целевая программа с объемами финансирования 13,5 трлн. руб. до 2015г. (в том числе, за счет федерального бюджета — почти 5 трлн. руб.). Кроме того, «весомая транспортная составляющая», сказал В.Путин, присут-

ствуется в ряде других ФЦП, а также в программе строительства Олимпийских объектов. «Все обязательства, вытекающие из этих программ, включены в проект федерального бюджета», — сказал глава кабинета министров. Interfax, 22.10.2008г.

— Вопросы модернизации метро в странах СНГ обсуждают в Ташкенте. Заседание совета руководителей метрополитенов стран СНГ, входящих в международную ассоциацию «Метро» проходит в Ташкенте, сообщил главный инженер управления Ташкентского метрополитена Исмаил Баходиров.

«В повестке дня заседания вопросы безопасности перевозки пассажиров, обмен информацией о новейших технических разработках, повышающих эффективность подземки», — сказал И.Баходиров. По его словам, международная ассоциация «Метро» сегодня объединяет 15 метрополитенов, функционирующих в СНГ. Это 7 метрополитенов в России, 3 — в Украине и по одному в Армении, Азербайджане, Беларуси, Грузии и Узбекистане. Кроме того, в организацию входят четыре завода изготовителя в России и на Украине по производству вагонов и запасных частей к ним, а также технологического оборудования и других механизмов.

«Все метрополитены бывшего Союза построены и эксплуатируются по единому технологическому принципу, потому так важно специалистам взаимодействовать, обмениваться опытом, вырабатывать общие стратегические направления деятельности», — подчеркнул собеседник агентства.

Международная ассоциация «Метро» образована в фев. 1992г. Ташкентский метрополитен, считающийся на прострaнстве СНГ одним из лучших, был пущен в эксплуатацию в 1977г. Ныне общая протяженность Ташкентской подземки составляет 39 км., функционируют три линии с 29 станциями. Среднесуточная перевозка пассажиров составляет 300 тысяч человек. Interfax, 14.10.2008г.

— Правительство РФ продлит действие нулевых пошлин на ввоз в Россию дальнемагистральных лайнеров с количеством посадочных мест более чем на 300 чел. Как сообщила пресс-служба правительства, такое решение было принято на заседании комиссии по защитным мерам во внешней торговле и таможенно-тарифной политике под председательством первого вице-премьера Виктора Зубкова.

«Сохранение действующего таможенного режима позволит обеспечить конкурентоспособность российских авиаперевозчиков, повысить безопасность и комфортность полетов на дальние расстояния», — говорится в сообщении. Правительство РФ установило нулевые импортные пошлины на лайнеры дальностью полета свыше 7 тыс.км. в дек. 2007г.

Представители крупнейшей авиакомпании, в т.ч. «Аэрофлота» и «Трансаэро», неоднократно выступали за скорейшую отмену импортных пошлин на новые зарубежные самолеты. Interfax, 3.10.2008г.

— Минэкономразвития подготовило проект постановления правительства РФ об обнулении пошлин для иностранных самолетов вместимостью до 50 мест. «Согласовано решение о распространении нулевой ставки пошлин на самолеты с вместимостью до 50 мест», — сообщила глава ведомства Эльвира Набиуллина по окончании совещания

в Ульяновске по вопросам развития производства гражданских воздушных судов.

Соответствующее постановление, по ее словам, может быть принято правительством осенью, и вступит в силу, скорее всего, с 1 янв. 2009г. Как отметила Э.Набиуллина, эта мера будет действовать в течение девяти месяцев. В то же время она подчеркнула, что министерство «выступает против того, чтобы полностью обнулять пошлины» на популярные среднемагистральные самолеты.

Касаясь таких самолетов, как аналоги Ту-154, Ту-134 и других, Э.Набиуллина сказала: «Популярные самолеты — самое чувствительное место, где существуют планы ОАК по созданию самолетов. Позиция нашего министерства заключается в том, что мы должны принять сбалансированное решение, которое, с одной стороны, давало бы возможность нашим авиаперевозчикам иметь современный парк самолетов, с другой стороны мы, конечно, отдаем предпочтение и должны стимулировать покупку российских самолетов».

«Поэтому обнулять пошлины на все эти машины мы считаем нецелесообразным. Сейчас работаем над тем механизмом, который позволил бы этот возможный дефицит, который связан с выбытием старых самолетов и еще неполным разворачиванием производственной программы ОАК, восполнить таким образом, чтобы на эти самолеты не было пошлин», — пояснила Э.Набиуллина. По ее словам, такие механизмы возможны — в частности, ввоз в лизинг под определенными условиями и другие.

При этом министр разъяснила, что, если подобные меры будут приниматься, то они будут ориентированы не на конкретного авиаперевозчика, а будут делаться под типы самолетов, но при определенных условиях ввоза, «которые позволяли бы покупать машины российского производства».

Она опровергла мнение о том, что авиакомпании будут обязываться покупать отечественные самолеты: «Никакой обязанности их покупать нет. Самолеты наши будут вполне конкурентоспособны». Interfax, 10.9.2008г.

— Президент России Дмитрий Медведев принял президента компании «Российские железные дороги» (РЖД) Владимира Якунина. Как сообщает пресс-служба Кремля, Д.Медведев предложил В.Якунину сообщить о том, «как обстоят дела с ж/д транспортом в двух новых субъектах международного права, я имею в виду Абхазию и Южную Осетию. Мы должны им помогать, у нас сейчас близок к подписанию договор о дружбе и взаимной помощи. Ваша оценка состояния дел на железной дороге в этих странах?».

Президент РЖД ответил: «с Абхазией у нас сотрудничество, по сути, не закрывалось. И, как Вы знаете, был период времени, когда вместе с грузинскими и абхазскими железнодорожниками мы рассматривали вопрос о восстановлении вообще скоростного движения по этому участку. Потом это затормозилось. В последнее время инфраструктура Абхазии, конечно, оставляет желать лучшего. Мы по мере возможности оказывали помощь в восстановлении инфраструктуры, и сейчас наши коллеги, военные ж/д, большую работу провели. Поэтому ж/д сообщение с Абхазией де-факто существует. Мы знаем требующиеся инвестиции для того, чтобы восстановить инфраструктуру

до уровня, который соответствует нашим требованиям. Это довольно серьезные деньги. Но мы точно так же знаем, что необходимый объем перевозок может быть осуществлен.

Что касается Южной Осетии, здесь ситуация кардинально иная. Там, по сути дела, нет прямого ж/д сообщения между Россией и Южной Осетией. Поэтому у меня уже есть определенные проработки. Мы поставили такие задачи перед нашими проектными институтами, я потом могу Вам показать определенные карты. Мы эту работу начали, но эта работа может осуществляться только при поддержке и по указанию государства».

Д.Медведев также обсудил с главой РЖД проекты в Армении, о содержании которых официального сообщения не последовало. ИА Regnum, 10.9.2008г.

— Россия впервые за несколько лет снизила (на 2,1%) объем перевалки грузов чрез порты стран Балтии и Украины, сообщил вице-премьер РФ Сергей Иванов в среду на заседании правительственной комиссии по транспорту и связи.

Он отметил, что для переключения внешнеторгового грузопотока на отечественные порты необходимо, в частности, ввод в строй новых перегрузочных мощностей. С.Иванов напомнил, что в тек.г. запланированы к сдаче в эксплуатацию крупные перегрузочные комплексы, способные перерабатывать до 56 млн.т. грузов в год. Такие работы сейчас ведутся в Усть-Луге, портах Ванино и Пригородное.

Вице-премьер также отметил необходимость своевременного выполнения мер по нормативному и правовому регулированию деятельности в морпортах.

«Очевидно, что эффективное использование возможностей морского транспорта во многом зависит от наличия соответствующей береговой инфраструктуры, а также четкости и прозрачности процедур, определяющих правила ее функционирования», — сказал он.

В I пол. 2008г. рост грузооборота российских морских портов составил 2,2% (222,6 млн. т.). Interfax, 27.8.2008г.

— Министерство транспорта РФ не исключает, что в новую федеральную целевую программу (ФЦП) по развитию транспортной отрасли на 2010-15г. могут быть внесены изменения в части восстановления инфраструктуры между Северной и Южной Осетией, заявил министр транспорта РФ Игорь Левитин.

Министр транспорта во вторник находится с официальным визитом во Владикавказе.

«Нам необходимо проверить дороги и при необходимости заменить верхний слой асфальтового покрытия на линии Владикавказ-Цхинвал. По этой дороге проходила тяжелая гусеничная техника, что могло привести к износу асфальтового покрытия», — сказал И.Левитин.

Он сообщил о необходимости проверить состояние мостов в регионе. «В течение 10 дней в регионах работают специалисты Росавтодора, которые оценивают состояние дорожной инфраструктуры», — отметил он.

Во вторник министр планирует провести во Владикавказе совещание с представителями Росавиации, на котором будет, в частности, обсуждаться перспектива аэропорта «Беслан». «Мы проверим взлетно-посадочную полосу, рулежные до-

рожки, светосигнальное оборудование, поскольку в последнее время аэродром работал круглосуточно», — сказал министр.

Во вторник министерство совместно с регионами РФ передаст 19 автобусов автотранспортным предприятиям Северной Осетии для использования на линии Владикавказ-Цхинвал и для перевозок внутри Южной Осетии. Правительство Москвы, передало властям Северной Осетии 30 автобусных остановок-павильонов. Interfax, 26.8.2008г.

— Реконструкция Рокского тоннеля, соединяющего Северную и Южную Осетию, а также прилегающего к нему 20-км. участка Транскавказской магистрали оценивается в 23 млрд. руб., сообщил министр транспорта РФ Игорь Левитин.

«Есть программа Росавтодора и Северной Осетии, которую мы только что рассмотрели. Думаю, мы поддержим Росавтодор и Северную Осетию», — сказал министр.

И.Левитин отметил, что из 23 млрд. руб. 9 млрд. потребуются на реконструкцию Рокского тоннеля. Заказчиком строительства и обустройства объекта выступит Росавтодор. «Это будет совершенно другая вентиляционная система, отводы воды, канализационная система, дорожное полотно — по сути, это будет новый тоннель», — сказал министр, подчеркнув, что объект значительно пострадал после прохода тяжелой гусеничной техники в Южную Осетию.

Касаясь 20-км. участка трассы, глава минтранса пояснил, что необходимость ее обустройства связана с тем, что из-за схода лавин этот участок дороги простаивает практически 30 дней в году. «На протяжении 30 дней в год на этом участке нет никакого движения. Дорожники предлагают обустроить эту часть 16 противополавиными галереями и тоннелями», — сказал он.

По словам И.Левитина, еще 7 млрд. руб. необходимо будет выделить Северной Осетии на строительство дороги в обход линии Владикавказ — Беслан и Моздок.

Общий ущерб дорожной инфраструктуре Южной Осетии составил 2 млрд. руб. Interfax, 26.8.2008г.

— Южноосетинские села, которые ранее снабжались электроэнергией из Грузии, будут переведены на энергоснабжение из России в течение примерно трех месяцев, сообщил замминистра энергетики Вячеслав Синюгин на пресс-конференции в понедельник.

«Для того чтобы запитать населенные пункты с российской стороны, потребуется время. Постоянная схема энергоснабжения появится, возможно, в течение трех месяцев», — сказал он.

В.Синюгин пояснил, что время потребуется на строительство новых линий электропередачи.

Что касается восстановления энергоснабжения южноосетинских сел, которые и ранее осуществляла Россия, то оно произойдет существенно быстрее, в течение примерно двух недель, сказал В.Синюгин.

Энергоснабжение всех социально значимых объектов Южной Осетии уже восстановлено. Interfax, 25.8.2008г.

— ТрансКредитБанк привлек синдицированный кредит в 185 млн.долл. на срок 1,5г. под Libor+1% годовых. Об этом говорится в сообщении банка. Подписание кредитного соглашения

состоялось 11 авг. 2008г. Уполномоченные ведущие организаторы синдикации и букранеры — BayernLB, Citibank, Commerzbank Aktiengesellschaft, Credit Suisse, Landesbank Baden-Wuerttemberg, London Branch, Landesbank Berlin AG и WestLB AG, London Branch.

Анонсированная 30 июня 2008г. кредитная сделка в 150 млн.долл. получила хороший отклик на рынке. Как результат, синдикация кредита была завершена в заранее согласованные сроки, при этом переподписка составила 25% сверх первоначально заявленной суммы.

Привлеченные средства будут использованы для финансирования внешнеэкономических проектов клиентов ТрансКредитБанка, подчеркивается в сообщении.

ОАО «ТрансКредитБанк» создано в нояб. 1992г., является опорным банком ОАО РЖД и осуществляет банковское обслуживание железных дорог страны, предприятий и организаций ж/д транспорта, а также компаний-партнеров и контрагентов отрасли; входит в тридцатку крупнейших банков РФ. Его региональная сеть включает 37 филиалов и 5 дочерних банков, основные и дополнительные офисы которых находятся в 166 городах и населенных пунктах РФ.

По итогам допэмиссии размер уставного капитала ТрансКредитБанка составил 2,258 млрд. руб. Крупнейшим акционером банка является ОАО «Российские железные дороги» (доля в уставном капитале — 55%). Новым, вторым по размеру принадлежащего пакета акций акционером банка стал НПФ «Благосостояние» (20% уставного капитала).

Чистая прибыль банка по РСБУ в 2007г. выросла на 19,23% до 2,477 млрд. руб. За 6 месяцев 2008г. банком получена чистая прибыль в 1,3 млрд. руб. АК&М, 12.8.2008г.

— Общий прирост объемов перевозок внешнеторговых грузов в сообщении со странами Центральной Азии с участием ж/д транспорта России прогнозируется в 2015г. на уровне 53% по сравнению с 2007г. При этом в сообщении между Россией и странами Центральной Азии ожидается прирост более чем на 35%, а перевозки транзитных грузов в сообщении со странами Центральной Азии по территории России возрастут почти в два раза. Как 25 июля сообщили в пресс-службе ОАО «РЖД», об этом заявил президент ОАО РЖД Владимир Якунин, выступая в Чолпон-Ате (Киргизия) на совещании руководителей железных дорог России и стран Центральной Азии.

В работе совещание приняли участие президент ОАО РЖД Владимир Якунин, гендиректор «Национальной Компании «Киргизская железная дорога» Асан Рысмендиев, мэр Бишкека Нариман Тюлев, президент «Национальной Компании «Казахстанские железные дороги» Аскар Мамин, первый заместитель начальника Таджикской железной дороги Владимир Собкалов, первый зампреда правления госкомпании «Узбекские железные дороги» Фазлитдин Сагдуллаев и другие.

«Нам необходимо выработать общее видение стратегического развития железных дорог Центрально-Азиатского региона. Мы должны выделить приоритеты развития и совместные направления взаимовыгодного сотрудничества. Обсуждение национальных путей развития ж/д сети и их взаимная увязка до принятия соответствующих инве-

стиционных решений должны стать важным элементом формирования общего стратегического видения», — заявил президент ОАО РЖД.

Объемы перевозок внешнеторговых грузов стран Центральной Азии по сети ОАО РЖД в 2007г. составили 84,6 млн.т., что на 10% выше уровня 2006г. Из этих объемов перевозки экспортно-импортных грузов в сообщении с Россией достигли почти 60 млн.т., что выше показателя 2006г. на 3%, при этом 90% составили грузы российско-казахстанской торговли.

Импорт грузов из стран Центральной Азии в Россию в 2007г. составил 42,4 млн.т. и превысил экспорт в 2,4 раза прежде всего из-за того, что в его структуре преобладают массовые грузы, такие как каменный уголь (более 23 млн. т.) и железные руды (более 15 млн. т.), которые следуют в Россию с месторождений Казахстана для потребления энергетикой и металлургией России.

Российский экспорт в страны центрально-азиатского региона в 2007г. составил 17,4 млн.т. и в большей степени представлен нефтегрузами, на долю которых приходится почти 30%, а также черными металлами, лесными и строительными грузами.

Объемы перевозок грузов стран Центральной Азии, проследовавших транзитом по сети ОАО РЖД в 2007г. составили 24,8 млн.т., превысив уровень 2006г. на 34%. Причем вывоз грузов из стран Центральной Азии превышает ввоз в 3,5 раза.

Из общих объемов перевозок грузов стран Центральной Азии в сообщении с другими странами через территорию России большая часть в 2007г. приходилась на торгово-экономические связи со странами Европы (более 45%) и СНГ (Белоруссия, Украина) — более 25%.

Перевозки грузов из стран Центральной Азии на экспорт в третьи страны транзитом по сети ОАО РЖД в 2007г. превысили 19 млн.т. и были представлены в основном нефтегрузами, зерном, серой, углем и черными металлами.

Импорт стран Центральной Азии из третьих стран, перевезенный с участием российских железных дорог, в 2007г. достиг 5,5 млн.т. и представлен главным образом продовольственными товарами, продукцией машиностроения и черными металлами. ИА Regnum, 26.7.2008г.

— Российские самолеты АН-124 будут транспортировать 2 голландских военных вертолета типа Cougar для участия в операции НАТО в Афганистане. С этой целью российские грузовые самолеты накануне прилетели на одну из военных баз Голландии, сообщает кабульская радиостанция «Салам Ватандар».

Это вторая партия голландских военных вертолетов, переброшенных за этот месяц в Афганистан с помощью российских самолетов. Первый груз на днях приземлился на военный аэродром Кандагара. Ожидается, что до конца этого месяца российские самолеты перебросят в Кандагар еще несколько вертолетов Cougar.

Голландцы еще в 2007г. стали пользоваться услугами транспортных самолетов АН-124. В конце предг. пилотируемый российскими летчиками транспортный самолет Ан-124 «Руслан» привез на ремонт в Нидерланды находящийся под командованием НАТО транспортный вертолет «Чинук» из южной афганской пров.Кандагар. www.afghanistan.ru, 24.7.2008г.

— Российский автомобильный рынок по итогам 2008г. может стать крупнейшим в Европе по объемам продаж, прогнозирует одна из крупнейших мировых аудиторско-консалтинговых компаний PricewaterhouseCoopers (PwC).

«Такой прогноз мы делаем на основании данных по количеству проданных в России автомобилей за I пол. Эти данные свидетельствуют о том, что за этот период автомобильный рынок РФ обогнал по объему продаж в количественном выражении немецкий рынок, который ранее был крупнейшим в Европе», — сказал партнер PwC Стенли Рут.

По данным PricewaterhouseCoopers, за первые шесть месяцев 2008г. количество проданных автомобилей в России увеличилось на 41% по сравнению с аналогичным периодом пред.г. — до 1,645 млн. машин. Среди крупнейших иностранных брендов наибольших успехов в России достигли компании Hyundai, Opel и Honda, которые продемонстрировали более чем двукратный рост продаж. При этом лидером продаж среди иномарок остается Chevrolet.

Рут не исключил, что в 2008г. общий объем продаж автомобилей в России составит 3,8 млн. шт., что позволит российскому рынку обогнать автомобильные рынки Германии и Великобритании. «Россия является одним из ведущих мировых авторынков, до 2015г. доля РФ при росте мировых продаж может составить 20% в количественном выражении», — отметил партнер PwC. РИА «Новости», 9.7.2008г.

— Проект приоритетных направлений сотрудничества стран СНГ в области транспорта до 2020г. одобрен сегодня в Москве на заседании Экономического совета Содружества. Документ предполагается вынести для утверждения Советом глав правительств СНГ осенью 2008г., сообщил журналистам по итогам заседания замминистра транспорта России Сергей Аристов.

По его словам, благодаря реализации данных направлений транспортная составляющая в стоимости товаров при торговле между странами СНГ может снизиться в два раза. Сейчас ее размер из-за отсутствия унификации транспортных тарифов достигает 20-25%.

Сергей Аристов добавил, что при подготовке транспортной стратегии СНГ до 2020г. предполагалось унифицировать тарифы в ж/д, автомобильном и авиационном транспорте. Однако в ходе согласования документа стало ясно, что многие страны СНГ не готовы перейти к унификации тарифов даже к 2020г.: этому препятствуют слабая инфраструктура и ряд ограничений со стороны Евросоюза. В итоге документ предполагает частичную унификацию тарифов и определенных правил при перемещении грузов.

Цель по построению единого транспортного пространства с одинаковыми правилами остается. «Наша основная задача — создать единое пространство по перемещению грузов, в котором бы действовали одинаковые правила», — сказал Сергей Аристов. БЕЛТА, 20.6.2008г.

— Петербургский аэропорт «Пулково» в дни XXII Петербургского международного экономического форума примет 11 самолетов глав государств, а также более 150 рейсов бизнес-авиации с участниками форума, сообщил представитель аэропорта.

Аэропорт продолжает принимать заявки на обслуживание рейсов. Рейсы с официальными государственными делегациями будут обслуживаться в терминале «Пулково-1», рейсы деловой авиации в «Пулково-2» — в секторе деловой авиации, в котором к форуму оборудован отдельный пункт пограничного контроля.

Представитель аэропорта отметил, что на время проведения форума ограничения для пассажиров регулярных и чартерных рейсов вводиться не будут.

XII Петербургский международный экономический форум пройдет 6-8 июня 2008г. Форум по традиции будет проходить в течение двух дней, первый — международный, второй — российский. Тема международного дня — «Эффективность интеграционных объединений в целях повышения роли стран с развивающейся экономикой».

Аэропорт «Пулково» в дни XI Петербургского международного экономического форума в 2007г. принял более 200 рейсов с представителями политической и деловой элиты. Во время форума год назад аэропорт также работал в штатном режиме. Interfax, 3.6.2008г.

— Использование электронного авиабилета позволит мировым авиакомпаниям, в т.ч. авиакомпаниям России, сэкономить до 3 млрд.долл. ежегодно, сообщил на пресс-конференции в Москве представитель Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) в РФ и СНГ Владимир Проскурин.

По рекомендации IATA с 1 июня тек.г. члены организации, в т.ч. российские авиакомпании, перейдут на электронный авиабилет. Членами IATA являются 240 авиакомпаний мира. Среди российских авиакомпаний в IATA входит «Аэрофлот», S7, «Трансаэро», «Владивосток-Авиа», ГТК «Россия» и «Волга-Днепр».

«В среднем на обработку одного бумажного билета у авиакомпаний уходит девять долл., на обработку электронного билета — один доллар. С введением системы электронного билета, авиакомпании смогут сэкономить до 3 млрд.долл. в год», — сказал Проскурин.

По его словам, в мире уже 284 авиакомпании перешли на электронный билет. Все российские авиакомпании — участники системы BSP (система оформления электронного билета) перешли на электронную систему продаж (45 авиакомпаний РФ).

Говоря о преимуществах электронного билета, Проскурин сообщил, что его необязательно покупать только через интернет, этот билет можно купить также как и бумажный — по телефону или в кассе авиакомпаний. «Электронный билет можно перебронировать через своего агента. Одним из главных его преимуществ является то, что его невозможно потерять, поскольку этот билет и информация о нем находится в сервере авиакомпании с момента его приобретения или бронирования, поэтому даже если вы потеряли этот билет в бумажном виде, он все равно у вас есть», — отметил Проскурин.

«Основным преимуществом этого билета для турагентств является то, что электронный билет выписывается вплоть до вылета пассажира, а услуги перебронирования могут оказываться пассажиру в его отсутствие. Кроме того электронный билет ускоряет и упрощает процедуру обработки данных», — сказал представитель IATA.

По его словам, еще одним преимуществом электронного билета является то, что у него более высокий уровень защиты и надежности информации, чем у бумажного билета — электронный билет подделать практически невозможно.

Проскурин также сообщил, что обычные бумажные билеты будут действительны и после 1 июня. «IATA не заставляет авиакомпании переходить на электронное билетооформление, а рекомендует это сделать. Если авиакомпании захотят продолжить продавать бумажные билеты, они могут это сделать», — отметил Проскурин.

Он рассказал, что по приезде из командировки человек может отчитаться перед бухгалтерией за нее имея электронный, а не бумажный билет. «Электронный билет также может применяться не только в высокотехнологичных аэропортах, но и в аэропортах, не оснащенных современным оборудованием. Кроме того, электронный билет применяется не только на международных рейсах, но и на внутренних», — сказал представитель IATA в РФ и СНГ.

Он добавил, что еще одним преимуществом электронного билета является то, что при подаче документов на визу посольства принимают электронные билеты, так же, как и бумажные. РИА «Новости», 30.5.2008г.

— Государства СНГ в 2007г. увеличили перевозки грузов по железным дорогам на 3,3% до 2,2 млрд. т. по сравнению с показателем за 2006г. Как говорится в сообщении ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), такое заявление было сделано в ходе 48 заседания Совета по ж/д транспорту государств-участников Содружества.

Наибольший прирост обеспечен на железных дорогах Узбекистана (+17%), Белоруссии (+6,1%), Украины (+ 4,2%), Казахстана (+3,7%) и России (+2,5%).

Основная доля увеличения объемов перевозок приходится на кокс (+10%), цемент (+8,7%), черные металлы (+5,2%), строительные грузы (+5,1%), грузы в контейнерах (+7%), а также промсырье (+10,1%), машины и оборудование (+12,4%).

Среднесуточная погрузка контейнеров в 2007г. увеличилась на 1,9% и составила 5,63 тыс., крупнотоннажных — на 8,2% до 2,61 тыс.

Увеличение погрузки и дальности перевозки способствовало росту грузооборота почти на 7%.

Кроме того, в I кв. 2008г. перевозка грузов увеличилась на 5% до 552 млн.т. Высокий темп прироста перевозок наблюдается на железных дорогах Литвы (+41,6%), Грузии (+31,4%), Эстонии (+25,4%), Молдавии (+24,4%), Казахстана (+10,2%), Белоруссии (+8,8%) и Узбекистана (+7,3%).

Стабильно обеспечивают прирост погрузки железные дороги России (+ 4,1%) и Украины (+3,4%). Практически на уровне соответствующего периода 2007г. выполнен объем погрузки грузов на Латвийской железной дороге.

Среднесуточная погрузка контейнеров в янв.-марте 2008г. составила 5,21 тыс. (+1,8%), в т.ч. 2,658 тыс. крупнотоннажных (+8,1%). Наибольший прирост произошел на железных дорогах России, Казахстана и Латвии. АК&М, 29.5.2008г.

— Совет по ж/д транспорту государств-участников Содружества увеличил на 2008/9гг. частоту курсирования ряда международных пассажирских

поездов, сообщил департамент корпоративных коммуникаций ОАО «Российские железные дороги» (РЖД).

В частности, составы Баку-Тюмень, Вильнюс-Санкт-Петербург, Минск-Вильнюс и Брест-Смоленск теперь будут ходить ежедневно. Поезд Худжанд-Саратов — 3 раза в неделю, Мариуполь-Воронеж — через день.

Поезда Гродно-Унеча и Москва-Одесса переведены из категории летних на круглогодичное курсирование. При этом на направлениях, где величина пассажиропотока недостаточна для назначения поездов, предусмотрено 367 маршрутов прицепных и 596 беспересадочных вагонов.

Новый график движения введен в действие с 0:00 московского времени 25 мая.

Всего в него включены 278 пар пассажирских поездов, 99 пар из которых обслуживаются РЖД, 62 пары — Украинской железной дорогой. Из 278-ми пар поездов 73 пары назначаются на период массовых перевозок, и 22 пары назначаются при увеличении пассажиропотока.

Совет по ж/д транспорту государств-участников Содружества ввел в график международного сообщения на 2008/9гг. более 20 дополнительных грузовых поездов, сформированных на железных дорогах России, Украины, Белоруссии, Казахстана, Латвии, Литвы, Азербайджана и Киргизии.

В новом графике сформированы специальные расписания для 26 пар международных контейнерных поездов. Всего на 2008/9гг. назначено 300 грузовых поездов международного сообщения.

По сообщению РЖД, перевозка грузов по железным дорогам стран-участников СНГ в 2007г. выросла на 3,3% — до 2,2 млрд. т. «Объемы перевозок в 2007г. приблизились к уровню 1993г.», — констатирует компания.

Наибольший, 17% рост ж/д перевозок зафиксирован в Узбекистане. В Белоруссии в 2007г. транспортировка грузов выросла на 6,1%, на Украине — на 4,2%, в Казахстане — на 3,7%, в России — на 2,5%.

При этом транспортировка машин и оборудования выросла на 12,4%, промышленного сырья — на 10,1%, кокса — на 10%, цемента — на 8,7%, контейнеров — на 7%, черных металлов — на 5,2%, строительных материалов — на 5,1%.

Среднесуточная погрузка контейнеров в 2007г. составила 5,63 тыс.шт., что на 1,9% больше, чем прошлым годом. Причем погрузка крупнотоннажных контейнеров увеличилась на 8,2% — до 2,61 тыс.шт.

В I кв. 2008г., по данным РЖД, по железным дорогам СНГ перевезено 552 млн.т. грузов, что на 5% больше, чем в 2007г. В Литве транспортировка грузов выросла на 41,6%, в Грузии — на 31,4%, в Эстонии — на 25,4%, в Молдавии — на 24,4%, в Казахстане — на 10,2%, в Белоруссии — на 8,8%, в Узбекистане — на 7,3%, в России — на 4,1%, на Украине — на 3,4%. Interfax, 29.5.2008г.

— Премьер РФ Владимир Путин сообщил, что по итогам совещания по вопросам реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России» он подпишет постановление об утверждении программы развития транспортной системы России на 2010-15гг. Это будет самая масштабная из всех инвестиционных программ, когда-либо принимавшихся российским правительством, заявил В.Путин.

Объем финансирования программы, по словам В.Путина, превысит 13 трлн. руб., в т.ч. 4,7 трлн. руб. из федерального бюджета. Он обратил внимание на то, что это не только показатель «возросших возможностей страны, но еще и то, что там, где большие деньги, там и потери». «Мы должны эти потери минимизировать», — подчеркнул В.Путин.

Премьер сообщил, что согласно новой федеральной программе развития транспортной системы страны до 2010-15г. будет построено или реконструировано более 17 тыс.км. федеральных, региональных и местных дорог, более 100 взлетно-посадочных полос. Суммарная мощность морских портов увеличится более чем на 400 млн.т. грузов в год.

Предстоит ввести в эксплуатацию свыше 3 тыс.км. новых ж/д линий и практически полностью ликвидировать участки с ограниченной пропускной способностью. «Должно начаться внедрение программ скоростного пассажирского движения», — отметил премьер-министр страны. Interfax, 20.5.2008г.

— В силу географического положения Каспий открывает России уникальные возможности в части транспорта, энергетики и геополитики.

Транспортный потенциал. Деятельность российских ведомств в отношении реализации транспортного потенциала Каспия вступает в решающий этап. В ближайшее время специально созданной оценочной комиссии, на финансирование которой Евразийский банк развития выделяет 3 млн.долл., предстоит решить судьбу двух амбициозных проектов, каждый из которых дает возможность существенно расширить транспортный поток, проходящий через регион, а также принести существенные финансовые результаты бюджету. Однако, реализации подлежит лишь один из них. Первый вариант предполагает под собой строительство второй нитки судоходного канала «Волга-Дон», второй же носит название «Евразия», и ставит своей задачей соединение азово-черноморского бассейна и Каспийского моря.

«Евразийский» проект включает в себя прокладку маршрута от Каспийского до Азовского или Черного моря, причем последний вопрос все еще открыт. Максимальная протяженность канала может достигнуть 850 км., при этом регулировать движение и уровень воды будут всего 6 шлюзов. Сторонники проекта предполагают вложения в объеме 170 млрд. руб. и начало операционной деятельности уже через 6 лет. Основной конкурент проекта — Суэцкий канал, на данный момент существенно перегружен, при этом «Евразия» предлагает значительную экономию, и оптимизацию времени прохождения канала в 1,5 раза. Максимальная пропускная способность канала достигнет 70 млн.т. груза в год.

На фоне показателей «Евразии» идея дублера Волго-Дона не может похвастаться столь значительными показателями, — необходимое финансирование превышает объем первого проекта на 20 млрд. руб., в то время как с учетом модернизации пропускная способность системы достигнет максимум 40 млн.т. груза в год.

Волгодонский вариант поддерживается губернаторами Волгоградской и Ростовской отрасли, на их стороне выступает и министр транспорта Российской Федерации Игорь Левитин. В проекта

«Евразия» заинтересовано руководство Калмыкии, Дагестана, Ставропольского края и Казахстана. Очевидно, что дискуссия по решению данного вопроса продолжится вплоть до конца 2008г., и это не предел, — решения аналогичного масштаба достаточно часто затягиваются. Iran News, 19.5.2008г.

— Россия не будет запрещать покупку зарубежных гражданских самолетов, но пока не будет допускать иностранные авиакомпании на отечественный рынок. Об этом заявил сегодня министр транспорта РФ Игорь Левитин, выступая в Госдуме. «У нас очень высоки потребности в самолетах, поэтому запрещать их покупки за рубежом мы не будем. Иначе (для удовлетворения спроса на перевозки) пришлось бы допустить иностранные авиакомпании для работы на российском рынке, а мы пока этого делать не собираемся», — сказал И.Левитин. Прайм-ТАСС, 18.4.2008г.

— Министерство транспорта РФ предложило участникам государств-членов организации Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС) подумать над идеей возможного создания «железнодорожно-паромного кольца» вокруг Черного моря, говорится в сообщении минтранса РФ. В четверг статс-секретарь — замминистра транспорта Сергей Аристов принял участие во встрече министров транспорта государств-членов ЧЭС в Одессе. «Реализация данного проекта позволит существенно снизить нагрузку на автомобильный транспорт и автодорожную инфраструктуру в регионе, исключить простои транспорта при прохождении границ, снизить остроту вопросов, связанных с величиной контингента разрешений на автоперевозки», — отмечается в сообщении министерства.

Этот проект мог быть аналогичен проекту создания скоростной автомобильной магистрали вокруг Черного моря. Кроме того, С.Аристов также предложил для совместной реализации проект развития автомобильно-паромного сообщения между портами Черного моря. Interfax, 11.4.2008г.

— Накануне член Правления концерна TUV Rheinland Group, директор по странам Центральной и Восточной Европы, руководитель направления «Промышленные услуги», профессор, д.э.н. Габор Цитан вручил генеральному директору ОАО «Аэрофлот» Валерию Окулову сертификат международной сертификационной организации TUV CERT. Это значит, что завершён международный аудит системы менеджмента качества (СМК) ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии», а проверенные подразделения Аэрофлота работают в соответствии с международными стандартами ISO 9001:2000.

Габор Цитан отметил, что аудиторы работали в обстановке полной открытости информации, необходимой для аудита. Таким образом, наша авиакомпания стала обладательницей единого сертификата соответствия системы менеджмента качества (СМК) требованиям стандарта ISO 9001:2000. «Путь, по которому идет Аэрофлот, чтобы занять лидирующие позиции в бизнесе авиаперевозок, — сказал Габор Цитан, — это дорога от традиций к инновациям. Ориентируясь на потребителя, вам приходится учитывать и внутренние процессы. Мы знаем о богатых традициях «Аэрофлота», но мы видим у вас и инновации и не только в системе менеджмента качества. Приоритетными ценнос-

тиями компании являются безопасность и регулярность. Компания использует информационные технологии, осуществляет мониторинг процессов».

Среди достижений Аэрофлота ведущий аудитор также отметил введение количественных характеристик процессов, что расширяет возможности СМК в части информирования персонала. Направление количественной оценки качества процессов очень перспективное для развития СМК Аэрофлота.

Гендиректор ОАО «Аэрофлот» Валерий Окулов с удовлетворением отметил, что на рынке авиационных услуг сегодня идет жесткая конкурентная борьба, что требует постоянного улучшения качества работы авиакомпаний. Наличие сертификата Международной организации стандартизации — ISO — наше явное конкурентное преимущество. Это не только надежная основа для укрепления конкурентоспособности предприятия и заключения выгодных контрактов с партнерами, но и гарантия качества услуг, предоставляемых потребителю. И это далеко не единственный сертификат международных стандартов качества, который необходим Аэрофлоту для того, чтобы полноценно действовать на глобальном рынке в числе ведущих сетевых перевозчиков, а тем более завоевывать все новые высоты в условиях острейшей конкуренции, подчеркнул гендиректор.

По его словам, особые обязательства налагает на Аэрофлот членство в глобальном авиационном альянсе SkyTeam, членом которого авиакомпания является с апр. 2006г. Подобное достижение стало возможным не в последнюю очередь потому, что наша компания первой в российской воздушной отрасли прошла аудит эксплуатационной безопасности по нормам IATA — IOSA. «В прошлом году Аэрофлот подтвердил сертификат оператора IOSA. Вторичное подтверждение делает нас полноценным оператором, входящим в престижный реестр этого стандарта. Наряду с сертификационным аудитом менеджмента качества по стандарту ISO 9001 это означает, что мы не только сохраняем, но и укрепляем статус полноправного участника глобального рынка авиаперевозок», — подчеркнул Окулов.

В авг. 2002г. три подразделения авиакомпании — служба авиационной безопасности, центр управления полетами и центр подготовки авиационного персонала — получили международный сертификат на соответствие СМК требованиям ISO 9001-2000. В июле 2004г. международный сертификат получил производственный комплекс Аэрофлота.

ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» (AFLT) является бесспорным лидером гражданской авиации России, фактическим национальным перевозчиком. Будучи крупнейшей авиакомпанией страны, перевозит 8 млн. чел. в год, а вместе с дочерними компаниями — 10 млн, т.е. примерно четвертую часть от общего числа пассажиров российского воздушного транспорта. Располагая авиапарком в количестве 83 воздушных судов, осуществляет собственные рейсы в 93 пункта 47 стран (всего — 302 рейса в день). Контролирует 51% российского рынка регулярных международных перевозок и 12% внутренних авиаперевозок. Чистая прибыль за 2006г. составила 7,9 млрд. руб.

(консолидированная прибыль по группе Аэрофлот 258,1 млн.долл. США по МСФО).

Аэрофлот — одна из старейших авиакомпаний и один из самых известных коммерческих брендов в мире. Компания основана в 1923г., базируется в Москве, в международном аэропорту Шереметьево. В 2006г. Аэрофлот стал первой российской авиакомпанией, вступившей в глобальный альянс SkyTeam.

Совместная маршрутная сеть альянса насчитывает 841 пункт в 162 странах, что дает пассажирам Аэрофлота безграничные возможности выбора. На клиентов Аэрофлота распространяются бонусные программы всех партнеров по альянсу. Сведения о преимуществах от участия в альянсе SkyTeam — на сайте www.skyteam.com.

Аэрофлот — первая российская авиакомпания, получившая сертификат оператора международного авиационного стандарта производственной безопасности IOSA. По итогам 2007г. авторитетный журнал о путешествиях «Афиша-МИР» признал Аэрофлот лучшей авиакомпанией. АК&М, 20.3.2008г.

— Группа компаний «Российские транспортные линии» (РТЛ) заключила контракты с лидерами мирового автомобилестроения — Peugeot, Citroen и Nissan — на поставку в Россию автомобилей этих компаний. Об этом говорится в сообщении пресс-службы РТЛ.

По условиям контрактов, ГК «РТЛ» будет оказывать весь комплекс услуг по приему паромов, стивидорингу, таможенному оформлению, региональное распространение на территории Морского Рыбного Порта и терминала Онега (в порту Санкт-Петербурга).

Контракт на поставку автомобилей Peugeot и Citroen является результатом сотрудничества российского и европейского логистических провайдеров — ООО «РТЛ» и компании GEFSCO.

По оценке председателя Совета директоров РТЛ Дениса Щербакова, в 2008г. прирост объема импортных автомобилей, поступивших на российский рынок, может составить более 2 млн. шт. В т.ч. на долю Peugeot, Citroen и Nissan будет приходиться 10% от всего объема продаж в стране иностранных новых автомобилей.

«Поэтому подписанные контракты позволяют Группе РТЛ не только занять лидирующую позицию на рынке, но и активно развивать собственные инвестиционные проекты по строительству новой портовой инфраструктуры для приема морских паромов», — отметил Щербаков.

Группа компаний «Российские транспортные линии» (РТЛ) создана в 2004г. как логистическая компания полного цикла. С 2005г. РТЛ работает по прямым договорам с ведущими производителями автомобилей, занимает лидирующие позиции на рынке таможенного оформления автомобилей и транспортных средств, специализируется на поиске оптимальных логистических решений для импорта транспортных средств, специальной техники, комплектующих, запасных частей и оборудования для автомобильных заводов. В 2006г. Группа РТЛ в партнерстве с Морским Рыбным Портом открыла первый морской терминал для приема транспортных средства в России в Санкт-Петербурге. Группа ведет реализацию инвестиционного проекта по строительству морского специ-

ализированного терминала «Новая гавань» в Ленинградской обл. 17.3.2008г.

— Российским авиакомпаниям потребуется до 2026г. 921 самолет на 78,7 млрд. долл., прогнозирует один из крупнейших в мире производителей авиатехники — компания Airbus.

Европейский производитель, соперничающий за мировой авиационный рынок с американской Boeing, полагает, что в течение ближайших 18 лет российские авиаперевозчики купят 793 узкофюзеляжных и 128 широкофюзеляжных лайнеров.

«Россия — в десятке лидеров с точки зрения спроса на самолеты», — говорится в материалах Airbus, поставившего Россию на шестое место в мире по показателю потребности в авиалайнерах.

Шире российских запросы только у США, Китая, Великобритании, Германии и Индии.

По прогнозу Airbus, темпы роста российского рынка авиаперевозок будут составлять 6,2% ежегодно при среднемировых 4,9%.

Сейчас российские авиакомпании используют 68 самолетов производства Airbus, из которых 36 находятся в парке Аэрофлота и 24 — авиакомпании S7. Аэрофлот и S7 ранее уже заказали дополнительные 50 и 29 лайнеров соответственно.

Рынок всего СНГ, по оценке Airbus, составит в течение 18 лет 1.290 самолетов общей стоимостью 104 млрд. долл. Рейтер, 12.3.2008г.

— Российские авиакомпании в течение 20 лет могут приобрести более 900 лайнеров на 79 млрд.долл. Как сообщает пресс-служба Airbus, такое количество самолетов может понадобиться авиаперевозчикам при существующих высоких темпах роста объемов авиаперевозок.

Воздушные суда понадобятся как для замены устаревшей техники, так и для расширения авиапарка. Среди них 800 ед. составят узкофюзеляжные самолеты и 120 — широкофюзеляжные лайнеры, которые позволят удовлетворить растущий спрос на перевозки большой протяженности.

Ожидается, что авиакомпании России увеличат парк пассажирских лайнеров вместимостью от 100 мест и более с 528 самолетов, находящихся в эксплуатации в 2006г., до 950 к 2026г.

По прогнозам Airbus, в ближайшие 20 лет среднегодовой рост пассажирских авиаперевозок в России составит 6.2% при среднегодовом показателе в мире 4.9%. В 2008-13гг. спрос на внутренние авиаперевозки в России превысит 10%, что станет самым высоким показателем в мире. АК&М, 12.3.2008г.

— ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) восстановило курсирование беспересадочных вагонов Москва — Будапешт, Москва — Загреб, Москва — Белград и Москва — Венеция.

Как говорится в сообщении пресс-центра компании, с 15 фев. 2008г. ОАО РЖД вновь назначило курсирование вагонов Москва — Будапешт, Москва — Загреб, Москва — Белград и Москва — Венеция в составе поезда №15/16 «Тисса» сообщением Москва — Ужгород. Продажа международных проездных документов в вагоны указанных направлений открыта также с 15 фев. 2008г.

В пресс-центре напомнили, что в связи с забастовкой венгерских ж/дв с 5 фев. 2008г. РЖД временно отменили курсирование вышеуказанных вагонов и прекратили продажу билетов на эти направления. 18.2.2008г.

— ОАО «Мечел», ведущая российская горнодобывающая и металлургическая компания, сооб-

щает, что специалисты Независимой аудиторской группы LUZ (Ж/д исследовательский институт, Прага) завершили аудит системы качества открытого акционерного общества «Уральская кузница», входящего в группу, в области производства ж/д осей для рынка Европы.

Эксперты европейской группы провели всестороннюю проверку предприятия. По мнению аудиторов, предприятие имеет подходящее оборудование для производства ж/д осей. Проверяющие отметили, что документация соответствует требованиям TSI-N1, технологический процесс производства продукции (ковка, охлаждение и нагрев, термическая обработка), контроль и испытания, хранение, упаковка, отгрузка отвечают требованиям EN 13261 (в европейских стандартах EN обобщены национальные нормы стран-членов ЕС).

Ж/д оси предприятие выпускает с 1995г. Качество этого вида продукции подтверждено многочисленными сертификатами. В ОАО «Уральская кузница» функционирует система менеджмента качества, соответствующая требованиям международного стандарта ИСО 9001:2000, который во всем мире является основным показателем стабильного положения производителя на рынке.

Производство локомотивных осей, поставляемых на Северо-Американский континент, по стандарту М 101, сертифицировано Ассоциацией американских железных дорог (AAR).

Производство черновых осей подвижного состава железных дорог сертифицировано Регистром сертификации на федеральном ж/д транспорте по ГОСТ 30272, ГОСТ 30552.

На европейский рынок с ж/д осями ОАО «Уральская кузница» выходит впервые. Требования к продукции, от которой зависят жизнь и безопасность людей, в Европе еще выше, чем в России и США. Аудит подтвердил, что предприятие полностью соответствует самым жестким нормам качества продукции. Сразу после подписания аудиторами положительного заключения появился и первый заказчик, одно из предприятий Словакии. www.metalex.ru, 14.2.2008г.

— Правительство России продлило на неограниченный срок действие ставок ввозных таможенных пошлин на подержанные автобусы вместимостью 120 чел. и с двигателем 2500 куб.см, которые были установлены правительственным постановлением от 26 фев. 2007г. сроком на 9 месяцев.

В соответствии с постановлением, подписанным премьер-министром РФ Виктором Зубковым, с 1 фев. ставка пошлины на автобусы, с момента выпуска которых прошло более 5 лет, но не более 7 лет, составит 0,7 евро за один куб.см объема двигателя.

Прочие подержанные автобусы облагаются ввозной пошлиной в 20% от таможенной стоимости. Interfax, 13.2.2008г.

— ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» открывает рейсы из Санкт-Петербурга в Японию 24 апр. 2008г. Об этом говорится в пресс-релизе авиакомпании «Трансаэро». В прошлом году «Трансаэро» открыла из Санкт-Петербурга 4 новых регулярных рейса: в Шанхай, Берлин, Франкфурт и Мюнхен. Общее число рейсов «Трансаэро», выполненных из аэропорта Пулково, выросло в 2007г. на 90%

Авиакомпания «Трансаэро» в 2007г. увеличила объем петербургских рейсов на 88%, что составило 130 тыс.чел.

ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» начала полеты 5 нояб. 1991г. Маршрутная сеть компании охватывает почти 70 направлений в России и зарубежных странах Европы, Азии, Америки и Африки. Парк воздушных судов авиакомпании состоит из 28 самолетов: одного Ту-214, семи Boeing-747, семи Boeing-767 и тринадцати Boeing-737. Прайм-ТАСС, 11.2.2008г.

— Россия, Украина, Грузия, Армения и Турция планируют реализовать проект «Черноморское кольцо», предусматривающий создание ряда паромных переправ. Об этом сообщил журналистам министр транспорта РФ Игорь Левитин.

По его словам, сейчас работает паромная переправа между российским портом «Кавказ» и украинским портом «Керчь». Также работает паромная переправа между портами «Кавказ» и «Поги» (Грузия), через который осуществляется транзит грузов в Армению. В рамках проекта «Черноморское кольцо» планируется также наладить паромные переправы с болгарским портом «Варна» и турецким Стамбулом.

По словам министра, проект «Черноморское кольцо» планируется реализовать в 2010–2015 гг, но уже до 2010г. существуют планы увеличить грузопоток на этих четырех направлениях до 5 млн.т. Сейчас ежегодно перевозится 2 млн.т. грузов.

По словам И.Левитина, когда будет завершено формирование Черноморского кольца, на маршрутах между портами Болгарии, Украины, Грузии и Турции будет работать 12 паромов. И.Левитин добавил, что этим будет заниматься бизнес, а задача государств — развитие портовой инфраструктуры.

Отвечая на вопрос, может ли Грузия помешать транзиту грузов из Армении через свою территорию, И.Левитин пояснил, что в рамках так называемой транзитной конференции, участниками которой являются все страны бывшего СССР, транзит не должен задерживаться. «Осложнений со стороны Грузии быть не должно. Могут быть тарифные вопросы, но остановить пропуск грузов Грузия не может», — сказал И.Левитин. Прайм-ТАСС, 6.2.2008г.

— Грузооборот портов России в 2007г. увеличился на 7,2% до 451 млн.т. по сравнению с показателем 2006г. Об этом говорится в сообщении Ассоциации морских торговых портов. В т.ч. оборот наливных грузов вырос на 7,4% до 264,4 млн.т., что составляет 85% от всего объема перевалки. Перевалка сухих грузов выросла на 7% до 186,6 млн. т.

При этом доля портов Северо-Западного бассейна в перевалке российских грузов выросла до 46,5%, южных портов уменьшилась до 35,9%, дальневосточных выросла до 17,6%.

Грузооборот портов Северо-Западного бассейна вырос на 9% до 209,5 млн. т. Более 35% от всего грузооборота Северо-Западного бассейна переработано в Приморске, 28% — в порту Санкт-Петербурга.

ООО «Приморский торговый порт», единственный оператор порта Приморск, увеличил грузооборот на 12,5% до 74,2 млн.т. наливных грузов. Операторами морских терминалов порта Санкт-Петербург перегружено свыше 59,5 млн.т. (+9,7%), из которых грузооборот ЗАО «Петербургский нефтяной терминал» увеличился на 7% до 11,4 млн. т. Грузооборот ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» — вырос на 1,6% до 11,9 млн.т.,

ЗАО «Первый контейнерный терминал» — на 5,4% до 10,5 млн. т.

Грузооборот Мурманского порта снизился на 6,4% до 24,6 млн. т. Грузооборот порта Высоцк увеличился до 16,5 млн.т. за счет значительного роста переработки на ООО «РПК-Высоцк-Лукойл-П», грузооборот которого вырос на 26% до 12,2 млн. т. Грузооборот порта Усть-Луга вырос на 90% до 7,1 млн.т., из которых 6,6 млн.т. — причалы ОАО «Ростерминалуголь».

Рост грузооборота южных портов составил 1,3% до 161,8 млн.т., из которых 50,7 млн.т. пришлось на сухие грузы (+7,3%) и 111,1 млн.т. — на наливные (-1,2%). При этом более 80% грузооборота переработано операторами морских терминалов портов Новороссийск и Туапсе.

Грузооборот порта Новороссийск составил свыше 113,4 млн.т. (-0,1%), в т.ч. 26,8 млн.т. сухогрузов (+4,6%) и 86,6 млн.т. налива (-1,4%). Грузооборот ОАО «Новороссийский морской торговый порт» уменьшился на 3,6% и составил 71,7 млн.т., причем объем перевалки сухих грузов не изменился — 17,7 млн.т., а наливных снизился на 5% до 54 млн. т. Грузооборот ОАО «Туапсинский морской торговый порт» уменьшился на 8% и составил 19,5 млн.т., из которых более 14,1 млн. пришлось на наливные грузы (-1,5%). АК&М, 24.1.2008г.

— ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» присоединилось к Глобальному договору ООН (UN Global Compact) по соблюдению международных стандартов ведения бизнеса и социальной ответственности. Об этом говорится в сообщении авиаперевозчика.

Глобальный договор ООН действует с 1999г. Его участники берут на себя обязательство соблюдать общие принципы международного сообщества, содействующие устойчивому росту компаний и повышению уровня их социальной ответственности. Особое значение договор придает соблюдению прав человека, а также деятельности по защите окружающей среды.

Глобальный договор ООН подписали 4 тыс. компаний мира. Авиакомпания «Трансаэро» стала 22 российским участником этого договора и первой пассажирской авиакомпанией РФ, присоединившейся к нему.

Трансаэро — одна из крупнейших авиакомпаний РФ, входит в первую пятерку отечественных авиаперевозчиков, основана в 1991г. Компания владеет парком самолетов в основном западного производства, восемью Boeing 747, семью Boeing 767, четырнадцатью Boeing 737, одним ТУ-214. Принадлежащий авиакомпании Ил-86 сдан в аренду.

Маршрутная сеть компании охватывает почти 80 направлений в России и странах Европы, Азии, Америки и Африки.

Доходы Трансаэро в 2006г. составили 13,63 млрд. руб., что на 37,84% больше, чем в 2005г. Пассажиरोоборот вырос на 47,49% до 7792 млрд. пассажироком.

Крупнейшими акционерами компании являются председатель Совета директоров Александр Плешаков и члены его семьи, напрямую контролирующие 44.14% акций. А.Плешаков владеет 26,81% акций, его супруга — гендиректор Трансаэро Ольга Плешакова — контролирует 8.08% акций, его мать — председатель Межгосударственного

авиакомитета Татьяна Анодина — владеет 3,25% акций. АК&М, 22.1.2008г.

— ОАО «Российские железные дороги» привлекает кредиты Deutsche Bank AG на 292,1 млн. евро. Об этом говорится в сообщении РЖД. РЖД получили первый транш в рамках подписанного в сент. 2007г. кредитного договора с Deutsche Bank AG.

Deutsche Bank выступил в качестве эксклюзивного организатора и кредитора данного финансового пакета, который состоит из двух кредитов: одного сроком на 13,5 лет на сумму 249,8 млн. евро со страховым покрытием Euler Hermes Kreditversicherungs-AG (Гамбург), выступающим от имени и по поручению Германии, и второго, дополнительного кредита сроком на 7 лет на 42,3 млн. евро.

Кредит со страховым покрытием EULER HERMES Kreditversicherungs-AG будет использован на рефинансирование 85% стоимости поставок и услуг, предусмотренных договором с Siemens, а также на рефинансирование страховой премии HERMES до 100%. Дополнительный кредит будет использован на рефинансирование 15% аванса по договору с Siemens, а также на рефинансирование дополнительных расходов.

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) создано 1 окт. 2003г. на базе министерства путей сообщения. 100% акций компании, владеющей ж/д сетью протяженностью 85,5 тыс.км., принадлежат государству. Чистая прибыль РЖД по итогам 2006г. выросла до 26,3 млрд. руб., что в 2,7 раза больше показателя 2005г. — 9,7 млрд. руб. РЖД занимают 3 место в рейтинге «Ведущие предприятия России» по итогам 2006г., представленном рейтинговым агентством АК&М в окт. 2007г.

ООО «Дойче Банк» (Дойче Банк Россия) учреждено в апр. 1998г. Банк является 100% дочерней компанией Deutsche Bank AG. Дойче Банк оказывает российским и иностранным, корпоративным и частным клиентам широкий спектр финансовых услуг, включая услуги и консультации в области корпоративного финансирования, торговых операций, услуги в области реализации активов и сопровождения крупных сделок, коммерческие банковские услуги, управления крупным частным капиталом. Клиенты банка — ведущие российские и международные компании. На 1 июля 2007г. активы «Дойче Банк» составили 41,552 млрд. руб. Капитал банка по РСБУ на ту же дату составил 4,976 млрд. руб. Балансовая прибыль банка за I пол. 2007г. составила 51 млн. руб.

Deutsche Bank — международный инвестиционный банк. В 75 странах мира банк предлагает своим клиентам финансовые услуги. Deutsche Bank занимается корпоративным финансированием, торговых операций, коммерческих банковских услуг, управления активами и обслуживанием крупного частного капитала. АК&М, 22.1.2008г.

— В 2007г. в России было продано 1 млн. 645 тыс. 630 новых иномарок, 31% из них (514 тыс. 646) — японские.

Среди японских автомобильных компаний лидирует Toyota (145 тыс. 478 автомобилей, 4 место в списке зарубежных компаний по количеству продаж в России за 2007г.). На втором месте — Nissan (116 тыс. 498 машин, 5 место), Mitsubishi (100 тыс. 609, 7 место), Mazda (50 тыс. 592, 11 место), Honda (38 тыс. 631, 12 место), Suzuki (28 тыс. 597, 15 место) и Subaru (15 тыс. 553, 19 место). Замыкают рей-

тинг люксовые бренды Lexus (13 тыс. 148, 24 место) и Infiniti (5540, 30 место). Лидер среди зарубежных компаний — концерн Chevrolet (190 тыс. 553 автомобилей), пишет Drom.

В списке 25 самых продаваемых моделей 2007г., составленном Ассоциацией европейского бизнеса в России, 10 «японцев». Если сложить проданные Mitsubishi Lancer IX и Mitsubishi Lancer X, то модель Lancer оказалась бы на 5 месте. Но первой среди японских иномарок стала Toyota Corolla (38 тыс. 942 автомобилей, 10 место в общем рейтинге). За ней идут Mitsubishi Lancer IX (31 тыс. 543, 12 место), Mazda 3 (29 тыс. 547, 13 место), Nissan Almera (28 тыс. 192, 15 место), Toyota Camry (26 тыс. 358, 17 место), Toyota RAV4 (22 тыс. 856, 19 место), Toyota Avensis (20 тыс. 843, 20 место), Mitsubishi Lancer X (20 тыс. 558, 21 место), Nissan Note (19 тыс. 798, 22 место) и Nissan Qashqai (17 тыс. 414, 25 место). Самой популярной иномаркой в 2007г. стал Ford Focus (97 тыс. проданных автомобилей). ИА Regnum, 21.1.2008г.

— На реализацию программы по развитию транспортной системы России в 2010г. будет выделено 645 млрд. руб., сообщил замминистра экономического развития и торговли РФ Андрей Белоусов журналистами по окончании заседания правительственной комиссии по бюджетных проектам.

В текущем году на эти цели будет выделено 184 млрд. руб.

По словам А.Белоусова, предварительная сумма средств, которые будут затрачены в 2009г. на реализацию федеральных целевых программ, оценивается в 106 млрд. руб. «Эта цифра имеет предварительный характер, т.к. еще нет даже концепций многих программ», — сказал он.

А.Белоусов отметил, что список программ одобрен, и особых замечаний к ним не было. «Были даны жесткие поручения по срокам разработки концепций и самих программ. Кроме того, есть еще несколько программ, которые будут корректироваться с 2009г., а с 2010г. начнется реализация мощной программы на 645 млрд. руб. только в 2010г. по развитию транспортной системы», — сказал замминистра.

А.Белоусов сообщил, что на подпрограмму развития футбола в РФ в 2009г. будет выделено 1,5 млрд. руб. «Эти средства пойдут на развитие массового футбола, строительство небольших стадионов, полей с искусственным покрытием для массового футбола», — уточнил он.

Строительство больших стадионов за счет этих средств не предполагается. «Пока принято решение, что приоритет будет отдан массовому футболу», — заметил замминистра.

Говоря о наиболее дорогостоящих программах, А.Белоусов выделил программу по переводу военных на контрактную службу. Назвав эту программу самой дорогой, он не озвучил конкретные суммы финансирования, заметив, что эти цифры будут корректироваться.

Он отметил, что в России реализуется 47 программ, с 2009г. предлагалось к реализации 37 программ, но в итоге были отобраны только 11. Interfax, 21.1.2008г.

— С янв. 2008г. в отношении автомобильной техники, выпускаемой в обращение на территории РФ, вводится экологический «класс 3» («Евро-3»). Обеспечение соблюдения этого требования преду-

сматривает определение таможенными органами экологического класса транспортного средства, основываясь на сведениях, которые содержатся в сертификатах соответствия, «Одобрениях типа транспортного средства» и «Заключениях о соответствии транспортного средства предъявляемым требованиям». Указанные сведения формируются Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии (Рос-техрегулирование), ежемесячно обновляются и направляются в ФТС и МВД России.

Для граждан, желающих провести таможенное оформление машины в оптимальные сроки, необходимо знать идентификационный номер (VIN), марку и год выпуска приобретаемого транспортного средства. Базируясь на этих критериях, любой гражданин может самостоятельно определить экологический класс автомобиля с помощью официального сайта Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (www.gost.ru/wps/portal). Если экологический класс проверяемого транспортного средства соответствует «Евро-3» и выше, то при его таможенном оформлении дополнительных подтверждающих документов не требуется.

При несоответствии экологического класса автотранспортного средства («Евро-2» и ниже) требованиям технического регламента или отсутствию подтверждения его экологического класса (не ниже «Евро-3») паспорта транспортного средства таможенными органами выдаваться не будут. БИ-КИ, 12.1.2008г.

— Компания «Картрэйд Санкт-Петербург» выиграла тендер на комплексное оснащение современного транспортного терминально-логистического комплекса в нежилой зоне «Белоостровская». Через этот комплекс будут проходить грузопотоки группы компаний «Транзас». Проект будет запущен в мае 2008г., — сообщили в пресс-службе «Картрэйд Санкт-Петербург».

На оснащение первой очереди складских помещений площадью более 5000 кв. м. компания поставит 2 дизельных автопогрузчика, 6 электропогрузчиков, 3 ричтрака, 2 самоходных перевозчика паллет, а также стеллажи на более чем 4000 паллетомест.

Компания «Картрэйд СПб» работает с 1996г. как эксклюзивный дистрибутор вилочных погрузчиков и складской техники Mitsubishi и Doosan (Daewoo) по Северо-Западу. Компания предоставляет всю линейку связанных услуг, начиная от сделок трейд-ин и заканчивая поставками оригинальных запчастей и арендой вилочных погрузчиков и складской техники. «КТ-СПб» по Северо-Западу имеет 17 одновременных ремонтных мест, более 1000 кв. м. ремонтно-технических помещений, 1500 кв. м. — под склады погрузчиков и запчастей, 18 передвижных технических бригад, диверсифицированных по всему Северо-Западу. 10.1.2008г.

— «Россия» открывает продажу электронных авиабилетов для полетов в Германию и Великобританию, сообщает пресс-служба компании. Города Дюссельдорф, Гамбург, Ганновер, Мюнхен и лондонские аэропорты Гатвик и Хитроу становятся следующими после Амстердама и Пекина пунктами, в которых ГТК «Россия» будет осуществлять процедуру оформления электронных билетов на собственные рейсы.

Перелеты по электронному билету (e-ticket) в г.Германии и в Лондон из Петербурга и обратно начнутся с 10 янв.

Напомним, что первые полеты пассажиров ГТК «Россия» с помощью услуги e-ticketing в столицы Китая и Голландии стали осуществляться с 15 дек. этого года. Технологически обслуживание пассажиров с электронными билетами на рейсах ГТК «Россия» стало возможным благодаря внедрению собственной автоматизированной системы регистрации пассажиров и багажа DCS (Departure Control System) в нояб. 2007г. Полноценное внедрение услуги e-ticketing предваряла масштабная работа по тестированию системы с партнерами по интерлайн-соглашениям, а также с системами регистрации в аэропортах пунктов назначения.

Распространение электронного билета постепенно охватит всю маршрутную сеть ГТК «Россия».

Следующими направлениями, на которых в ближайшее время будет внедрена услуга, станут Париж, Стокгольм, Копенгаген, г.Италии и еще два г.Германии, куда выполняет рейсы ГТК «Россия», — Берлин и Франкфурт.

Оформление электронного билета производится в рамках единой системы взаиморасчетов IATA (BSP — Billing and Settlement Plans). 29.12.2007г.

— Международный авиационный альянс Oneworld ведет переговоры с российскими авиакомпаниями об их вступлении в альянс. Об этом рассказал сегодня журналистам региональный директор авиакомпании British Airways Эндрю Хэмманс (British Airways входит в состав Oneworld).

Он особо отметил, что пока ни одной из российских авиакомпаний «не было сделано официальное приглашение». Однако Э.Хэмманс выразил надежду, что через 2г. в Oneworld будет новый член.

Одним из условий для российской авиакомпании для вступления в альянс Э.Хэмманс назвал, что бы она выполняла полеты в московском авиаузле из аэропорта «Домодедово».

Группа компаний «С7» (в состав группы входит авиакомпания «Сибирь») ведет переговоры о присоединении к авиационному альянсу Oneworld.

Oneworld уже входят American Airlines, Finnair, Iberia, Malev и др.

Среди российских авиакомпаний только «Аэрофлот» (AFLT) является членом международного авиаальянса — Sky Team, а «ЭйрЮнион» 16 нояб. подписал соглашение о начале процедуры вступления авиакомпании в альянс Star Alliance. Прайм-ТАСС, 17.12.2007г.

— ООО «Национальная контейнерная компания» (НKK) и Eurogate 12 дек. 2007г. подписали договор о стратегическом партнерстве, подразумеваемом обмен акциями контейнерных терминалов в Усть-Луге (Балтийский контейнерный терминал) и в порту Вильгельмсхафен (терминал JadeWeserPort). Об этом говорится в сообщении НKK.

Согласно условиям сделки, Eurogate приобретает 20% акций Балтийского контейнерного терминала (БКТ), получая право участия в управлении БКТ в виде представительства в Совете директоров и финансирования инвестиционной программы развития БКТ.

НKK получила опцион на приобретение 18,2% доли в контейнерном терминале JadeWeserPort.

НKK вправе реализовать свой опцион не позднее 30 сент. 2009г.

«Синергетический эффект от альянса российского и европейских операторов контейнерных терминалов выведет российский рынок контейнерных перевозок на новый международный уровень. Благодаря этому в России появится первый терминал европейского уровня, который будет способен предложить высококлассный сервис и обрабатывать контейнерные суда вместимостью до 6 тыс. TEU, — заявила президент НKK Алена Ашуркова, цитируемая в сообщении.

Eurogate — один из крупнейших контейнерных операторов в Европе. Совместно с компанией Contship Italia Eurogate оперирует 9 морскими терминалами на Северном, Средиземном морях и на Атлантике. Совокупный грузооборот терминалов, находящихся под управлением Eurogate, составит более 14 млн. TEU в 2007г. Наряду с обработкой контейнеров, компания предлагает полный комплекс услуг применительно к контейнерам — от интермодального сервиса до хранения, обслуживания и ремонта контейнеров.

JadeWeserPort — новый контейнерный терминал в порту Вильгельмсхафен, принадлежащий компании Eurogate. Ввод терминала в эксплуатацию намечен на 2010г. Пропускная способность терминала составит 3 млн. TEU в год. Инвестиции в инфраструктуру контейнерного терминала составят 350 млн. евро.

НKK — российский оператор контейнерных терминалов. Собственниками НKK в равных долях являются группа First Quantum и группа Fesco (основной акционер — группа «Промышленные инвесторы»).

В структуру транспортной группы Fesco, помимо ОАО «Дальневосточное морское пароходство», входят: компания «Трансгарант», ЗАО «Русская Тройка» (совместное предприятие с РЖД), Национальная контейнерная компания (партнерский проект с компанией First Quantum), компании «ТИС», «Инкотек», «ДальРефТранс».

Предприятия группы обеспечивают перевозки грузов морским, ж/д и автомобильным транспортом, перевалку грузов на собственных терминальных мощностях, а также ледокольную проводку судов и обслуживание крупнейших нефтегазовых компаний, ведущих добычу в дальневосточном регионе. АК&М, 14.12.2007г.

— Оператор проекта «Сахалин-1» компания Exxon Neftegas выделит 21 млн.долл. на строительство и ремонт автодороги протяженностью 235 км. между г.Оха и поселком Ноглики на севере Сахалина.

Эти деньги дорожники будут осваивать в течение трех лет, по 7 млн.долл. в год, сообщает «РЖД-Партнер». Договоренность о выделении средств со стороны нефтяной компании была достигнута в ходе переговоров губернатора Сахалинской обл. Александра Хорошавина и вице-президента Exxon Neftegas Джеймса Тейлора. www.oilcapital.ru, 31.10.2007г.

— «Склад. Транспорт. Логистика» в ЦВК «Экспоцентр» -международный выставочный форум, охватывающий комплекс отраслей, которые создают фундамент для успешного развития экономики России. Это крупнейший в России смотр достижений в области складской, производственной, транспортной, таможенной, прикладной ло-

гистики. По информации руководителя дирекции выставок по высоким технологиям, промышленности и транспорту ЦВК «Экспоцентр» Е. Г. Сломчинской, в этом году выставка достигла своего рекордного уровня: на площади 5,6 тыс. кв. м были представлены более 230 участников из 25 стран.

В Конгресс-центре ЦВК «Экспоцентр» прошла пресс-конференция, посвященная 14 международной выставке «Склад. Транспорт. Логистика — 2007», в которой приняли участие заместитель директора Института проблем автомобильного транспорта ГУП «Мосавтотранс» В. М. Дуранцев, вице-президент Союза транспортников России В. И. Шайкин, заместитель директора Департамента пищевой, перерабатывающей промышленности и качества продукции минсельхоза России В. А. Межевикин, руководитель дирекции выставок ЗАО «Экспоцентр» Е. Г. Сломчинская. Пресс-конференцию вел руководитель пресс-центра ЦВК «Экспоцентр» А. В. Дидевич.

Содержание выставки «СТЛ» менялось в соответствии с требованиями рынка. Начало выставке положил раздел Склад, этот сегмент и сейчас является крупнейшим в экспозиции. Позднее появились два других важных раздела — Транспортный комплекс и Логистика. «Произошла конвергенция этих видов деятельности, и организаторы вполне обоснованно соединили на одной выставочной площадке взаимосвязанные и взаимодополняющие темы», — отметил в своем выступлении на пресс-конференции вице-президент Союза транспортников России В. И. Шайкин. Сегодня уже можно говорить о появлении логистической инфраструктуры. Новая Федеральная Целевая Программа по развитию транспортных систем предусматривает разработку транспортно-логистических комплексов. Логистические технологии объединяют транспорт, склад и логистику в целях удовлетворения потребностей национальной экономики. На их основе разрабатываются перспективные высокоинтеллектуальные продукты, каким является проект создания крупных транспортных магистралей.

Проблемы грузового автомобильного транспорта остаются в центре внимания выставки. Им было посвящено выступление заместителя директора Института проблем автомобильного транспорта ГУП «Мосавтотранс» В. М. Дуранцева. Он, отметил, что парк грузовых автомобилей насчитывает 250 тыс.ед. (против 80 тыс. несколько лет назад), однако работа грузового транспорта неэффективна. Уровень транспортной составляющей в нашей стране в 2-3 раза выше, чем в развитых странах. Введение транспортно-логистических систем позволит радикально снизить эти затраты. В Москве принята Целевая программа, предусматривающая организацию транспортно-логистических центров во всех административных округах города, где будут предоставляться транспортные, складские и сервисные услуги, а также необходимое информационное обслуживание.

Еще одна важная задача, которую помогают решать транспортно-логистические технологии — обеспечение продовольствием населения России. Этой теме посвящен раздел выставки «Агрологистика». О проблемах и задачах в этой области говорил на пресс-конференции представитель минсельхоза России В. А. Межевикин, который под-

черкнул, что перед российскими аграриями стоит задача не только собрать хороший урожай, но и сохранить его и доставить качественную продукцию потребителю. Успех в решении этой проблемы зависит от продуманности логистических схем. Российскими машиностроителями осваиваются передовые технологии, ведутся новые разработки оборудования, не уступающего зарубежным аналогам и отвечающие запросам потребителей. В салоне «Агрологистика» можно было ознакомиться с новыми образцами оборудования таких отечественных предприятий, как «Универсал Спецтехника», «Ворота для Руси», «Инженерное проникновение», «Волжский погрузчик», «Стальной мир» и др.

Сегодня выставка «Склад. Транспорт. Логистика» демонстрирует все самое новое и передовое в одном из важнейших секторов экономики, растет количественно и качественно. В этом году смотр «Склад. Транспорт. Логистика» был присвоен Знак Всемирной ассоциации выставочной индустрии (UFI).

Технологии, которые показала выставка «Склад. Транспорт. Логистика – 2007», должны помочь российским компаниям, прежде всего малому и среднему бизнесу, в условиях растущей конкуренции. В рамках деловой программы выставки были обсуждены самые актуальные проблемы и меры, направленные на защиту интересов отечественных транспортных операторов и транспортной системы России в целом. В программе выставки были: семинар «Логистика современного склада», «круглый стол» на тему «Транспортно-логистическая система региона», конференция «Транспортная логистика», 3 конференции «Управление цепями поставок и складские технологии в современном бизнесе» и другие мероприятия.

«Склад. Транспорт. Логистика» – один из самых востребованных проектов «Экспоцентра», который продолжает активно развиваться», – отметил на официальной церемонии открытия выставки заместитель гендиректора ЦВК «Экспоцентр» А. В. Соболев. – За последние десять лет выставка увеличилась в 4 раза. Нынешний смотр собрал в павильонах ЦВК «Экспоцентр» более 230 компаний-экспонентов из 25 стран мира. Выдающиеся заслуги выставки отмечены присвоением ей в этом году Знака Всемирной ассоциации выставочной индустрии (UFI).

Смотр «Склад. Транспорт. Логистика» имеет важное значение для развития отечественной экономики. Выставка находится в центре внимания многих отраслевых министерств и ведомств, она проводится под патронатом Торгово-промышленной палаты РФ и Правительства Москвы.

«Мероприятия данной тематики занимают важное место в развитии агропромышленного комплекса, оказывают позитивное влияние на оснащение перерабатывающих отраслей страны новыми технологиями, материалами и высокоэффективным оборудованием, способствуют решению проблем развития АПК России», – говорится в приветствии министра сельского хозяйства РФ А. В. Гордеева, прозвучавшем на церемонии открытия выставки. – «Выставка будет способствовать решению комплексных задач в области продвижения товаров и услуг от производителей к потребителю на внутренний и внешний рынки».

В обращении к участникам и организаторам смотра «Склад. Транспорт. Логистика – 2007» первого заместителя мэра Москвы в Правительстве Москвы П. П. Бирюкова подчеркивается исключительная важность выставки для экономики Москвы, которая является одним из крупнейших транспортных узлов Европы. Выставка позволит изучить опыт ведущих российских и зарубежных компаний и использовать его в реализации мероприятий Городской целевой программы. Представленные на выставке продукция и услуги стимулируют городское хозяйство к освоению новой транспортной техники и технологий.

Стратегия развития транспорта до 2030г. намечает интенсивное внедрение логистических систем. Для их развития необходимо обладать информацией о современных достижениях в области складского хозяйства, транспортного обслуживания и логистики. По мнению президента Гильдии экспедиторов С. М. Резера, именно международная выставка «Склад. Транспорт. Логистика – 2007» дает полный обзор новейших разработок, предоставляет возможность ознакомиться с мировым опытом, установить полезные контакты. Р. А. Майоров. БИКИ, 11.10.2007г.

– Группа Осло Марин приобрела у ООО «РОСА «Холдинг» ООО «Порт Выборгский» и ЗАО «Западная компания» с целью их дальнейшего развития и создания взаимосвязанной многопрофильной портовой структуры, сообщает пресс-служба холдинга.

Полное переоснащение и трансформация «Порта Выборгского» в паромно-контейнерный (ранее специализирующегося на массовых и генеральных грузах) позволят к 2010г. преобразовать его в современный логистический центр Балтики. «Западная компания», имеющая в наличии два причала в петербургском порту, будет специализироваться по навалочным грузам. Предварительный объем инвестиций в развитие «Порта Выборгского» – 170 млн. евро; «Западной компании» – 150 млн. евро. www.metalinfo.ru, 10.8.2007г.

– 9 июня ГК «Норильский никель» и Федеральное агентство ж/д транспорта подпишут инвестиционное соглашение о реализации проекта создания транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской обл.

Как сообщил руководитель департамента общественных связей «Норильского никеля» Игорь Петров, «это соглашение запустит весь инвестиционный проект по строительству инфраструктуры на юге Забайкалья». Он отметил, что к началу строительства уже все готово, не хватало только подписания соответствующего соглашения. В первую очередь будет построена забайкальская ж/д ветка Нарым-Лугокан. Ее общая протяженность – 375 км. Суммарный объем перевозок по новой линии в 2020г. составит 13, 5 млн.т., стоимость освоения основных месторождений полиметаллических руд будет равна 96,73 млрд. руб.

Стоимость строительства новой ж/д линии по подсчетам будет достигать 70,06 млрд. руб. Общая стоимость комплексного проекта – 166,79 млрд. руб. По окончании его реализации налоговые поступления в бюджет Читинской обл. составят 3 млрд. руб., а в бюджеты различных уровней – 20 млрд. руб. Реализация этого проекта увеличит внутренний региональный продукт в Читинской обл.

на 50% и даст дополнительно 71 тыс. новых рабочих мест. ИА Regnum, 7.6.2007г.

— За I кв. 2007г. погрузка грузов по сети железных дорог стран СНГ увеличилась более чем на 36 млн. 99 тыс. 100 т. (или на 7,4%) по сравнению с показателями за аналогичный период прошлого года. Как сообщили «Росбалту» в департаменте корпоративных коммуникаций ОАО РЖД, такие данные представил сопредседатель проходящего в Астане 46 заседания Совета по ж/д транспорту государств-участников Содружества Ерлан Атамкулов.

Как было отмечено, в янв.-марте 2007г. в целом по сети железных дорог перевезено 519 млн. 905 тыс. 400 т. грузов, что на 2,2% больше плановых обязательств ж/д администраций. Перевозки автомобилей возросли более чем на 25%, машин и оборудования — более чем на 15%, леса — на 4,5%, нефти и нефтепродуктов — на 2,6%.

Грузооборот на железных дорогах Армении возрос на 93,8%, Киргизии — на 90,5%. За ними с большим отрывом следуют Таджикистан (рост на 21,4%) и Украина (рост на 18,7%). 17.5.2007г.

— Российские внутренние водные пути предполагается открыть для иностранных судов к 2010-11г. До этого периода судоходные компании страны должны будут обновить свой флот, чтобы стать конкурентоспособными к периоду, когда Россия войдет в ВТО. Об этом заявил в Нижнем Новгороде на пресс-конференции «Речной флот Приволжья: большим кораблям — большие перспективы» в ИА «Росбалт-Приволжье» директор Верхне-Волжского филиала ФГУ «Российский речной регистр» Валерий Лобастов.

По его словам, каждая судоходная компания страны должна будет принять решение о модернизации, пополнении и обновлении своего флота. Так, согласно проектным документам, суда нового флота должны быть надежными, простыми в эксплуатации и максимально автоматизированными, чтобы экипаж составлял не более 7 чел. Сегодня экипажи состоят в основном из 9-11 чел.

Отметим, что сегодня внутренние водные пути России закрыты для прохода судов под флагом иностранного государства. Все перевозки грузов и пассажиров осуществляются в настоящее время только судами под российским флагом. Поэтапное открытие внутренних водных путей для судов под флагом иностранного государства является одним из направлений политики Российской Федерации по углублению международной экономической интеграции, вхождению в ВТО и присоединению к договорам и соглашениям о свободном судоходстве.

«Решение этого и других вопросов также предполагает создание необходимой инфраструктуры. При малой численности команды судно не может двигаться круглосуточно. Потребуются точки для того, чтобы можно было поставить судно и давать людям отдыхать. Пока это проблематично в России, поскольку здесь очень много капризных озер, где просто так якорь не бросишь», — рассказал Лобастов.

Он также отметил, что в первую очередь рассматривается вопрос о строительстве новых самоходных грузовых и самоходных наливных судов. Эти виды судов в российском флоте наиболее старые.

На данный момент Россия располагает самой большой в мире сетью внутренних водных путей. В европейской части функционирует не имеющая

аналогов Единая глубоководная система, включающая крупнейшие реки, их притоки и межбассейновые соединения.

Общая протяженность эксплуатируемых в России внутренних водных путей в течение последнего десятилетия была сохранена на уровне 100 тыс.км. Пока внутренние водные пути России используются с интенсивностью, не соответствующей их потенциальным возможностям. Доля грузов, перевозимых по этим путям, составляет 4% от общего объема грузовых перевозок, осуществляемых транспортным комплексом страны, что значительно ниже, чем в ряде стран Европы (в Германии — 19%, в Бельгии — 10%). 16.5.2007г.

— Мечел сообщила о вводе в эксплуатацию новой причальной стенки и складских территорий в Торговом порту Посьет. Нововведение позволит уже в текущем году принимать под обработку суда нового для порта класса Handymax грузоподъемностью 40 тыс.т. Это позволит компании расширить возможности сбыта угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Новая причальная стенка имеет длину 60 м. Ее проект был разработан институтом ДНИИМФ. При проектной продолжительности строительства в 11 месяцев все работы по устройству причальной стенки и формированию территории выполнены за 9 месяцев. Стоимость строительства объекта составила 63 млн. руб. (2,5 млн.долл.). С вводом новой стенки общая длина причальной стенки порта составила 510 м.

Сегодня порт способен принимать различные виды судов грузоподъемностью до 25 тыс.т. В связи с вводом нового причала уже в текущем же году планируется начать прием и обработку судов принципиально нового для порта класса Handymax грузоподъемностью 40 тыс.т. Это позволит компании расширить возможности по экспорту угольной продукции в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Новый причал был построен в соответствии с разрабатываемой программой развития порта, по которой в 2010г. планируется достичь объема грузооборота в 5 млн.т. в год. Программа также включает в себя внедрение специализированного высокопроизводительного оборудования по перегрузке угля и строительство складских площадей, которые позволят разместить 300 тыс.т. угля единовременного хранения четырех разных марок.

В данном проекте была реализовано оригинальное решение специалистов компании по догрузке большегрузных судов. Оно позволяет при глубине причалов, рассчитанных лишь на погрузку до 25 тыс.т., грузить суда до 40 тыс.т. Дозагрузка производится не на рейде, а непосредственно из порта. Прием первого судна грузоподъемностью 40 тыс.т. запланирован на август 2007г.

В 2004г., в год приобретения Мечелом порта Посьет, вместимость складских территорий составляла 90 тыс.т. Сегодня порт способен разместить на существующих складских площадях до 160 тыс. единовременного хранения т. угля двух марок. После ввода нового причала образованная территория позволит сформировать кордонный склад в объеме 200 тыс.т., в соответствии с программой развития. Еще 100 тыс.т. планируется размещать на площадях в тыловой зоне, образованной путем полезной разработки сопки. www.metalinfo.ru, 11.5.2007г.

— Стоимость работ по строительству платной автодороги «Краснодар-Абинск-Кабардинка» оценивается специалистами в 117,5 млрд. руб. Как сообщили в пресс-службе администрации Краснодарского края, этот проект полностью окупится через 8 лет.

«Для Краснодарского края возведение такой дороги в новинку. Однако опыт других регионов России показывает, что платная дорога может не только окупаться, но и принести прибыль», — отметил представитель пресс-службы.

Он привел в пример платную магистраль в Липецкой обл., протяженностью 20 км., которая в год приносит до 100 млн. руб. доходов. ИА Regnum, 7.5.2007г.

— «Всегда мы любим говорить о том, что Евразия — это мост между Европой и Азией, на самом деле, если говорить о торговле, мостом настоящим она еще не стала», — сказал в ходе дискуссии на Шестом Евразийском Медиа Форуме в Алма-Ате, открывшемся 19 апр. и завершающемся 21 апр., генеральный секретарь ЕврАзЭС Григорий Рапота.

«Мы любим вспоминать Шелковый путь, но по-настоящему, этим торговым Шелковым путем она не стала. Мы эту проблему осознаем в сообществе, мы ее ставим в качестве одной из ключевых — сделать мостом между Востоком и Азией. Достаточно упомянуть, что товарооборот между Восточной Азией и Западной Европой достигает в переносном выражении 600 млрд.долл. в год, по территории Евразии движется порядка одного процента всего этого потока. Все остальное — идет морем. Если мы хотим ее сделать по настоящему мостом, этот поток должен быть более значимым, а это восполняемый экономический ресурс, это уход от сырьевой зависимости, это один из возможных путей развития экономик», — подчеркнул он. ИА Regnum, 20.4.2007г.

— Постоянное расширение географии полетов — стратегическая цель развития авиакомпании «Уральские авиалинии». С 7 апр. самолеты авиакомпании совершают полеты по двум новым направлениям — Армения и Таджикистан.

Как сообщили в агентстве по продаже авиабилетов «Авиатранс», из Екатеринбурга борт Ту-154М каждый четверг доставляет пассажиров «Уральских авиалиний» в Гюмри (Армения). Стоимость билетов в один конец составляет от 280 долл. (эконом класс) до 435 долл. (бизнес класс) без учета таксы. Вместе с тем, согласно источнику, запланированный на 12 апр. рейс отменен.

По вторникам и субботам клиенты авиакомпании смогут совершить также перелет по маршруту Москва-Куляб (Таджикистан)-Москва. Вылет рейса У6-2969 на ТУ-154М из «Домодедово» производится по вторникам и субботам в 10.25, а обратный рейс У6-2970 вылетает в эти же дни в 17.00. Приобрести билеты на направление Москва-Куляб можно по ценам от 170 долл., а Куляб-Москва — от 300 долл. ИА Regnum, 11.4.2007г.

— Россия взимает с европейских авиакомпаний налог за полет над территорией Сибири самолетов, следующих в Азию. Европейская Комиссия предупредила, что не допустит вступления России в ВТО, пока она его не отменит. Газета Financial Times сообщила, что, по мнению комиссара ЕС по транспорту Жак Барро, за полеты над Сибирью взимается «непомерная» плата, и ЕС «сможет со-

гласиться на вступление России в ВТО» только после отмены данного сбора.

Еврокомиссия утверждает, что европейские авиакомпании ежегодно платят около EUR350 млн. (421 млн.долл.) за полеты по более коротким маршрутам (т.е. над Сибирью) в такие пункты назначения, как Япония и Китай. Эта сумма соответствует объему сэкономленных за счет меньшего расхода топлива средств.

В 2004г. в ходе переговоров Россия и ЕС достигли предварительных договоренностей о том, что к концу 2013г. налог будет отменен. Однако Европа обвинила Россию в том, что она не сообщила, каким образом и когда сделает это.

Барро выразил надежду на то, что позиция нового генерального директора ВТО Паскаля Лами заставит Москву принять соответствующие меры. Лами возглавлял делегацию ЕС во время переговоров 2004г.

«Месяц назад Лами напомнил мне, что существует устная договоренность о том, что вступление в ВТО предполагает отмену этих платежей», — сообщил Барро. Россия надеется, что переговоры относительно ее вступления в ВТО завершатся уже в этом году. Offshore.SU, 3.4.2006г.

— В ходе визита в Санкт-Петербург в янв. 2006г. президентом РФ Владимиром Путиным были достигнуты договоренности с президентами Казахстана и Беларуси Нурсултаном Назарбаевым и Александром Лукашенко о перевалке грузов из этих стран через порт Усть-Луга (Ленинградская обл.). Речь идет об угле, нефтепродуктах и зерне из Казахстана и белорусских минеральных удобрениях. Об этом сообщили 7 фев. в правительстве Ленинградской обл.

В ОАО «Усть-Луга» (управляющей компании порта) подтвердили факт переговоров с казахскими компаниями, начавшихся после завершения визита президентов в Санкт-Петербург. В ближайшее время менеджеры Усть-Луги намерены провести в Санкт-Петербурге ряд встреч с представителями этих компаний.

В конце янв. 2006г. президент РФ Владимир Путин посетил порт Усть-Луга, а также принял участие в заседании межгосударственного совета Евразийского экономического сообщества. www.zol.ru, 8.2.2006г.

Румыния

Транспорт с РФ

Работа над проектом соглашения о международном автомобильном сообщении ведется с 1993г. В 2003г. проект был одобрен постановлением правительства Российской Федерации №389 от 1.07.2003г. Впоследствии румынская сторона предложила внести в проект ряд изменений относительно обязательств сторон, вытекающих из их членства в международных организациях.

В соответствии с договоренностями, достигнутыми в ходе 8 сессии МПК, в июне 2006г. письмом №OMS-8/57-232 румынской стороне был направлен переведенный на английский язык текст проекта соглашения с просьбой проанализировать его и информировать о результате российскую сторону. Это позволило бы приступить к процедуре повторного согласования в Российской Федерации.

На российско-румынских консультациях экспертов по минимизации возможных негативных

последствий вступления Румынии в ЕС в окт. 2006г. румынская сторона согласилась подтвердить приемлемость последнего варианта текста Соглашения, что отмечено в протокольной записи.

30 марта 2007г. письмом №09-982 и 14 июня с.г. письмом №09-2013 румынской стороне вновь направлены предложения о проведении совместных консультаций с целью выработки согласованного проекта соглашения.

Сроки проведения очередного заседания российско-румынской смешанной комиссии по автомобильному транспорту будут определены после получения ответа от румынской стороны.

По данным Ространснадзора объем перевозок грузов автомобильным транспортом между Россией и Румынией составил 117,3 тыс.т.; в I пол. 2007г. сохранился на уровне I пол. 2006г. и составил 50 тыс.т. Основные объемы грузов перевозятся автомобильным транспортом третьих стран, доля которых за 6 месяцев текущего года составила 85% (в основном перевозчиками Молдовы – 80% и Беларуси – 5%). Объем пассажирских перевозок в I пол. 2007г. составил 169 чел., что на 40% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2006г.

Стороны ежегодно обмениваются разрешениями на осуществление перевозок автотранспортом: 3600 разрешений, действительных для двусторонних и транзитных перевозок; 50 разрешений для перевозок в/из третьих стран; 200 разрешений для нерегулярных пассажирских перевозок.

В связи с ростом объемов перевозок грузов, выполняемых российским транспортом, в т.ч. транзитом по территории Румынии, потребность в румынских разрешениях у российских перевозчиков растет. В связи с этим увеличение контингента разрешений было бы целесообразно обсудить на очередном заседании российско-румынской смешанной комиссии по автомобильному транспорту (последнее заседание состоялось в 2003г.). Предложения по организации переговоров неоднократно направлялись румынской стороне, однако остались без ответа.

Воздушный транспорт. Переговоры о заключении нового российско-румынского соглашения о воздушном сообщении (СВС) ведутся с 1993г. Последние консультации авиационных властей двух стран по данному вопросу состоялись в мае 2001г. в Москве. В ходе 5 раунда российско-румынских переговоров по минимизации негативных последствий вступления Румынии в ЕС, который состоялся в Москве в окт. 2006г., румынская сторона отметила, что, по ее мнению, с даты присоединения Румынии к ЕС с 1.1.2007г., переговоры по проекту нового СВС должны вестись от имени Румынии Комиссией ЕС.

В случае заинтересованности румынской стороны в обсуждении предложений по проекту нового СВС авиационные власти России готовы согласовать дату проведения переговоров с авиационными властями Румынии.

Морской транспорт. В ходе 8 заседания российско-румынской МПК в июне 2006г. стороны договорились продолжить консультации экспертов по вопросам согласования проекта соглашения о сотрудничестве в области морского транспорта.

В янв. 2007г. специалисты минтранса России рассмотрели румынский вариант проекта соглашения и подготовили свои замечания и предложе-

ния, которые были направлены в МИД России для дальнейшей передачи румынской стороне. Одновременно с этим было предложено провести встречу экспертов обеих стран для выработки согласованного проекта соглашения на основе его постатейного обсуждения. Румынская сторона согласилась провести переговоры по проекту соглашения на уровне экспертов в конце окт. 2007г.

Ж/д транспорт. Объем перевозок грузов ж/д транспортом в сообщении Россия-Румыния за 9 месяцев 2007 по сравнению с аналогичным периодом 2006г. вырос на 11,3% и составил 3626 тыс.т.

Объем перевозок грузов в контейнерах за 9 мес. 2007г. по сравнению с аналогичным периодом 2006г. вырос на 37% и составил 5952 тыс.т.

Между Россией и Румынией курсирует пассажирский беспересадочный вагон Москва-Бухарест. Транзитом через территорию Румынии курсируют поезда: №59/60 Москва-София и №52/51 Саратов-Варна. Объем перевозок пассажиров за 9 месяцев 2007г. составил 3963 чел.

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

– Румынская авиакомпания Carpatair с текущего месяца начинает регулярные полеты своих самолетов между киевским аэропортом Жуляны и своим хабом в румынском г.Темишоара, используемым для полетов по нескольким десяткам европейских маршрутов, сообщил на пресс-конференции президент Carpatair Николае Петров.

По его словам, на первоначальном этапе Carpatair планирует по три рейса в неделю из киевского городского аэропорта Жуляны до Темишоара и Бухареста, с июля рейсы до Темишоара будут осуществляться шесть раз в неделю, а сент. на аналогичную частоту перейдет и сообщение со столицей Румынии. До последнего времени у Киева не было прямого воздушного сообщения с городами соседней Румынии.

Carpatair рассчитывает, что украинские пассажиры, используя утреннее сообщение с Темишоара, сумеют воспользоваться возможностью уже в I пол. дня достичь многих европейских городов. Самолеты этой компании осуществляют полеты в 10 аэропортов Румынии, девять Италии (включая Рим), четыре Германии (включая Франкфурт-на-Майне и Мюнхен) и два Греции (включая Афины).

Петров сказал, что средняя цена билета (в одну сторону) на маршруте Киев- Темишоара составит от 110 до 200 евро. Аналогичные расценки у Carpatair и на других европейских маршрутах.

По словам президента Carpatair, руководство расположенного в одном из киевских районов аэропорта Жуляны в связи с активизацией его деятельности планирует начать строительство нового терминала и приступило к реконструкции взлетно-посадочной полосы.

Carpatair с 2006г. уже наладила сообщение между своим румынским хабом и украинским г.Львов, а с фев. 2008г. начала регулярные полеты в Одессу.

В будущем компания хочет начать сообщение с другими крупными украинскими городами – Днепрпетровском, Харьковом, Донецком, а также другими городами Центральной Европы и Балкан. «Наши планы – летать на Украине везде, где можно», – сказал Петров.

Carpatair эксплуатирует три среднемагистральных самолета Fokker 100 и 14 самолетов SAAB

2000. Оборот компании в 2007г. вырос до 82,8 млн. евро с 72,8 млн. в 2006г. Рейтер, 10.6.2008г.

– Ж/д Румынии провели сегодня утром предупредительную забастовку. По всей стране в течение двух часов были остановлены более 400 поездов, причем 220 из них в ходе следования, остальные просто не отправились с вокзалов. В акции протеста приняли участие 50 тыс. работников ж/д транспорта.

Бастующие требуют повышения зарплаты, средний уровень которой составляет сегодня 200 долл, введения системы ее индексации, а также заключения коллективного договора с министерством транспорта. Они также указали, что в последние месяцы из-за отсутствия государственного финансирования движение по железным дорогам сокращается, инфраструктура, в т.ч. ж/д линии, не ремонтируются, что создает угрозу пассажирам. Несколько сотен станций даже не обеспечены электричеством, и кассиры продают билеты при свечах.

Министр транспорта Румынии Людовик Орбан назвал забастовку ж/дв «аморальной» в отношении тысяч людей, которые не смогли воспользоваться этим видом транспорта, и указал, что все убытки от акции протеста ложатся на ж/д компании.

Представители профсоюза ж/дв указали, что если их требования не будут приняты во внимание, они объявят всеобщую забастовку и проведут массовый митинг в Бухаресте. Их уже поддержал ряд других профсоюзов. Прайм-ТАСС, 5.3.2008г.

Сан-Марино

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

– В республике Сан-Марино вступил в силу новый кодекс правил поведения за рулем, в котором, в частности, говорится о запрете курить за рулем, сообщили в среду итальянские СМИ. По новым правилам, курильщик, застигнутый за рулем, будет вынужден заплатить штраф в 100 евро. Такую же сумму придется выложить тем, кто остановился в неполюженном месте, не застегнул ремни безопасности или ведет машину в наушниках.

За вождение в нетрезвом виде предусмотрена более суровая мера наказания: дорожная полиция Сан-Марино будет отбирать у нарушителей права на срок от одного до шести месяцев. Права будут отбираться также у тех, кто превысил ограничение скорости на 40 км. в час. РИА «Новости», 2.7.2008г.

Саудовская Аравия

Железные дороги

Первая железная дорога в арабских странах, и, соответственно, на Ближнем Востоке и в Африке, была построена между Александрией и Кафар Зайат в Египте в 1854г. Впоследствии железные дороги появились в Марокко, Алжире, Тунисе, Судане, Сирии, Ливане, Мавритании и Ираке. Самой важной веткой являлась Хиджазская железная дорога, соединившая Медину в Саудовской Аравии с Дамаском в Сирии через Амман в Иордании.

Протяженность железных дорог в арабских странах составляет около 25 000 км. в основном стандартной ширины. В Тунисе, Алжире и Ираке

попадают участки с шириной в 1000 мм., в Сирии, Иордании и Ливане – 1050 мм., в Алжире попадает ширина 1055 мм/ и в Судане 1067 мм. Ж/д сеть развита лучше всего в Египте, Судане, Иордании и Алжире. Выработана единая концепция стандартизации всех железных дорог, кроме Судана и Туниса. Подавляющее число дорог однопутные и только 2399 км. – двухпутные. 694 км. электрофицированы. Скорости движения поездов колеблются от 60 км/ч в Судане до 250 км/ч в Ираке. Нагрузка на ось – от 12 до 25 т. В 1979г. в Аммане был создан Арабский союз железных дорог со штаб-квартирой в Алеппо, Сирия с задачей объединения арабских железных дорог в единую сеть с едиными правилами, характеристиками и терминологией. Издает журнал «Арабские железные дороги» на трех языках: арабском, французском и английском.

Совет министров транспорта арабских стран предложил план строительства 9 новых ж/д «направлений»: (1) 1700 км. для соединения Сирии с Ираком и Средиземного моря с Персидским заливом, (2) 1860 км. для соединения Ирака и Омана через Кувейт и Саудовскую Аравию, (3) 2560 км. соединяющих Саудовскую Аравию Иорданию, (4) 1700 км. соединяющие Сирию и Саудовскую Аравию через Иорданию, (5) 4000 км. для соединения Омана и Саудовской Аравии через Йемен, (6) 2300 км. для соединения Египта и Судана, (7) 6200 км. для соединения Египта и Мавритании через Ливию, Тунис, Алжир и Марокко, (8) 3000 км. соединяющих Алжир и Мавританию и (9) 1500 км. соединяющих Сомали и Джибути и до Йемена через паромную переправу на Красном море.

По этому проекту построить заново необходимо до 20,000 км. путей, что потребует поставок до 2 млн.т. рельсов, 34 млн шпал, 136 млн. костылей и 7000 стрелочных переводов. Потребуется 40 млн.куб.м. балласта-щебня. Общая потребность в локомотивной тяге составит 4125 млн.квт. для перевозки 10000 пассажирских вагонов и 70,000 грузовых вагонов. Сложности в создании единой арабской ж/д сети заключаются в том, что основной упор в арабских странах был сделан на строительство шоссейных дорог, ввиду того, что Всемирный банк не выделял денег на развитие ж/д транспорта в арабских странах, но выделял их на автомобильные дороги, отсутствие частного финансирования из-за медленной отдачи, большие затраты, особенно на начальной стадии строительства, транзитные проблемы из-за разных технических характеристик самих дорог. Создание подобной арабской ж/д сети позволит соединить Турцию с Европой, особенно, в свете заинтересованности Евросоюза в ж/д между Марокко и Испанией через Гибралтар, обеспечить связь с Азией через Иран и наращивать продвижение в глубь Африки.

Хиджазская железная дорога. Была построена для перевозки паломников из Дамаска в Медину. Идея создания этой дороги родилась в 1864г. на заре строительства первых железных дорог, но реализована она была только через 40 лет. В то далекое время паломники добирались до святых мест на верблюдах в течение 2 месяцев за 40 англ. фунтов в условиях жесткого климата и недружелюбных племен. Железная дорога предполагала 4 дня пути и 3,50 английских фунта за билет. На строительство требовалось 8 млн английских фунтов,

которые выделил хедив Египта турецкий султан Абдуль Хамид и шах Ирана. Остальное заполнили пожертвования от гражданской службы и ВС Турции, а также выручка от продажи титулов «Паша» и «Бей». Дорогу строили, содержали и охраняли 5000 турецких солдат. Участок от Медины до Мекки так и не был построен. Основная ветка строилась под руководством немецкого инженера и протянулась на 1320 км. от Дамаска то Дарьы, и далее через Трансиорданию (эта часть дороги действует до сих пор) до Зарка аль-Катрана и Маан на северо-запад Аравийского полуострова внутрь страны через Зат аль-Хадж, Аль-Ула до Медины. 100 км. часть по палестинскому побережью Средиземного моря от Дарьы до Хайфы были завершена в 1905г.

Проблемы при строительстве создавали селевые потоки, вызванные штормовыми ливнями, которые напрочь смывали мосты и размывали насыпи, а также песчаный и скалистый грунт. Поезда с паломниками регулярно подвергались нападениям со стороны племен и владельцев верблюжьих караванов, которые теряли свои доходы. Дорога была официально открыта 1 сент. 1908г. и к 1912г. ежегодно перевозила до 30000 паломников. В 1914г. число пассажиров достигло 300000. И это были уже не только паломники, но и регулярные турецкие войска и военные поставки. Во время первой мировой войны дорог была частично разрушена, и пришла в запустение. Когда арабы Хиджаза восстали против турок в 1916г., участок между Мааном и Мединой был полностью выведен из строя арабскими налетами инспирированными Т.Е.Лоуренсом. После войны правительства Сирии, Палестины и Иордании взяли на себя управление своей частью дороги. Участок от Маана в Иордании до Медины так и не был восстановлен. До 1971г. неоднократно предпринимались безуспешные попытки ее реанимировать.

Как напоминание об этой дороге остался вокзал в Эль-Авджарийе. Вдоль долины Саба остались следы бывшего пути, хотя рельсы и шпалы уже давно растащили крестьяне для домашнего хозяйства. Попадаются и тоннели. Осталась и 8 станция: Ад-Дар Аль-Хамра. Станции чередовались через каждые 20 км. Около станции Ал-Муталла до сих пор лежат перевернутые каркасы поездов. На станции Медайн Салех сохранилось старое депо с античными ржавыми паровозами. В 116 км. от Ал-Уля в Савра стоят 3 здания бывшего вокзала из желтого камня со следами попыток восстановления в виде ржавых остовов автомобилей.

Состояние ж/д транспорта в Королевстве. ж/д транспорт является наименее развитым видом транспорта в Саудовской Аравии. Он представлен двухколейной веткой стандартной ширины длиной 578 км. (361 миль) от Эр-Рияда до Даммама. Она была построена Арабо-Американской нефтяной компанией (ARAMCO) по заказу правительства, открыта 20 окт. 1951г. и проходит через Дахран, Абкаик, Хофуф, Харад и ал-Хардж.

В 1985г. была открыта дополнительная ветка от Хофуфа до Эр-Рияда. Управляется она «ж/д корпорацией Саудовской Аравии» созданной в 1976г. В наст.вр. она переименована в предприятие «Саудовские железные дороги» (SRO). Управляется советом директоров. Президентом SRO является Фейсал Аль-Шухайль, а генеральным директором Халед Аль-Яхья. Местность, по которой проходит

дорога, не представляет никаких сложностей для строителей, за исключением ряда виадуков при пересечении уади (оврагов). Вокруг ж/д полотна широкая полоса поливается сырой нефтью для образования корки для воспрепятствования заметанию рельсов песком. В 1978г. было закуплено 6 дизель-электрических локомотивов за 13 млн. СР, 18 пассажирских вагонов за 32,5 млн. СР, 48 вагонов для зерна за 8 млн. СР. 157,5 млн. СР было потрачено на обустройство путей. В 1979г. были заменены рельсы за 300 млн. СР. Сортировочная станция Даммама была перестроена в 1970г. до 13 рельсовых путей для обслуживания 500 вагонов с узловой станцией на 28 путей для обработки 400 вагонов. В 1985г. итальянская компания Technital усовершенствовала участок Хофуф – Эр-Рияд для увеличения скорости до 200 км/ч, построив двухколейную ветку длиной 322 км. и сократив на 124 км. расстояние между этими двумя городами, но старая ветка осталась в рабочем состоянии. 309 км. представляется собой прямую линию, по которой поезд движется со скоростью 150 км/ч.

В 1980г. 20 подрядных организаций, вкл. Archirodon (Греция), Bechtel (США), Montcocol (Франция), Bos Kalis (Нидерланды), Cogefar (Италия), MacAlpine/Fairclough (Англия) и BR/Taylor Woodrow (Англия) приняли участие в тендере на прокладку второго пути длиной 144 км от Даммама до Хофуфа в рамках проекта нового двухколейного пути от Хофуфа до Эр-Рияда. Греческая Archirodon Construction выиграла в апр. 1981г. тендер стоимостью 115 млн. долл. по прокладке 2 пути длиной 144 км. от Даммама до Хофуфа. Эта же компания до этого модернизировала этот же отрезок пути для скорости 130 км/ч. Контракт включал в себя строительство второй ветки длиной 181 км. с запасными (подъездными) путями. Объем земляных работ составил 1,5 млн. куб.м. для пространственной стабилизации песка с обустройством 77 кульвертов – коробчатых водопропускных подземных дренажных труб (каналы для пропуска ливневых вод) и 32 одноуровневых переездов. Перегон от Хофуфа до Абкаика был открыт 15 фев. 1983г. и от Абкаика до Даммама – 15 апр. 1983г.

Западно-германская компания Philipp Hartman предложила лучшую цену в 140 млн. долл. за новую линию от Хофуфа до Эр-Рияда. Но разброс цен был настолько велик, что был выставлен новый тендер с разделением на 2 отрезка: 160 км. от Хофуфа до Хурайса были отданы пакистанской компании Railway Construction Pakistan (Railcop) за 350 млн. СР (104 млн.долл.) с земляными работами объемом 7,5 млн.куб.м., 61 кульвертом, 41 переездом и 3 дорожными мостами. В районе Хурайса большую проблему составляли ветры, потребовавшие обширные работы по удерживанию песка. Контракт стоимостью 139 млн. долл. на 158 км. участок от Хурайса до Эр-Рияда в нояб. 1981г. был отдан консорциуму Matarco, состоящему из Transarabian Rail Contracting, Almbani General Contractors из Джидды и Archirodon. Объем земляных работ по этому контракту составил 150 млн. куб.м., оборудование 100 кульвертов, 3 мостов и 7 переездов. Три новые ж/д станции в Эр-Рияде, Хофуфе и Даммаме были построены за соответственно 90 млн. СР, 41 млн. СР и 74 млн. СР саудовской фирмой Yammama под контролем консультантов Technital и итальянских архитекторов Progress of Rome. 16 фев. 1983г. был подписан кон-

тракт с индийской Indian Railway Construction (Ircop) на строительстве нового вагоноремонтного депо для дизельных локомотивов. Ircop известна в арабском мире строительством «под ключ» скоростной дороги 250 км Мусаййеб-Кербела-Самава в Ираке в 1981-84гг. за 350 млн.долл., другой ветки Аль-Мусанна в 1985-87гг. за 130 млн.долл, ж/д ветки в Алжире для цементного завода в Сайде в 1984-87гг. за 20 млн.долл. и ж/д ветки в Бенисеф в 1985-88гг. с большим объемом земляных работ и 70 виадуктами за 80 млн.долл. Официально новая линия была открыта 12 мая 1985г. Билет первого класса Рияд-Даммам стоит 60 СР. Прибытие за 20 минут до отправления.

В апр. 2000г. министерство транспорта СА раскрыло детали строительства новой ж/д стоимостью 2,4 млрд.долл. тремя этапами. 1 этап — Джидда-Эр-Рияд протяженностью 600 миль. 2 этап — Курийят-Эр-Рияд протяженностью 880 миль, 3 этап — Даммам-Джубейль (74 мили). В заявлении министерства связи в нояб. 2000г. был упомянут принцип «строительство — эксплуатация — передача (ВОТ)».

Железная дорога Эр-Рияд-Джидда. Впервые эта дорога упоминалась в 1984г., когда было объявлено, что работы на этом участке могут начаться в 1987-89гг., но работы так и не начались. В 1999г. Всемирный банк оценил ее строительство в 500 млн долл. Было предложено, чтобы японская компания Arabian Oil инвестировалась в эту дорогу и дорогу Даммам-Джубейль-Курийят для перевозки бокситов и фосфата взамен на возобновление концессии в открытом море. Но посчитав, что цена в 2 млрд.долл. за 5% объема завозимой в Японию нефти, несоизмеримо высока, эта компания покинула СА.

Даммам-Джубейль. Ветка протяженностью 100 км. от Даммама до Джубейля планировалась под проект сталелитейного завода по контракту с Atkins Henderson Consultants, которые разрабатывали ТЭО в 1978г. Конец строительства планировался на 1996г. Проект оценивался в 245.3 млн.долл., из которых чисто на строительство уходило 96 млн.долл. Ежегодная отдача от проекта 37-45 млн.долл. Но Война в Заливе помешала осуществлению проекта. В 1984г. новые планы предусматривали 1987-89гг. годами начала строительства этой ветки. В бюджете под это даже выделялись 700 млн. СР. В дальнейшем все было отложено до 2000г., и составляет 3 этап ж/д плана 2000г.

Джубейль представляет собой быстро развивающуюся индустриальную зону. Линия должна отпочковаться от существующей дороги Даммам-Рияд в районе Даграна. Между двумя городами курсирует поток грузового транспорта из 1700 автомобилей с вытекающими отсюда загрязнением окружающей среды и расходами на содержание всей этой техники, бензин и зарплаты водителям, техникам и обслуживающему персоналу. По автомобильной дороге ежегодно перевозится 400 000 пассажиров и 1,8 млн.т. грузов. Разработку плана строительства этой дороги ведут SRO, Sabic (основные отрасли) и Королевская Комиссия Джубейля и Янбу.

Железная дорога Персидского Залива планируется на север до Иордании, Сирии и Ирака до грузо-выгрузочной станции в южном Ираке.

Бокситная дорога Аз-Забира-Джубейль была предложена компанией RTZ Technical Services при

разработке ТЭО в нояб. 1983г. от Аз-Забира до Хафарал ал-Батин вдоль нефтяного трубопровода на Джубейль для перевозки бокситов.

Рас Ас-Саффанийа. В том же нояб. 1983г. было предложено строительство дороги на Рас Ас-Саффанийу для перевозки жидкой серы на завод по производству окатышей. В наст.вр. серу возят автомобильной дорогой.

Железная дорога Даммам-Джубейль-Курийят для транспортировки фосфатов и бокситов. В 1999г. Всемирный банк предложил построить 1000-км. дорогу стоимостью 1,2-1,6 млрд.долл., включая оборудование, вдоль нефтяной трубы от Даммама на северо-запад КСА для добычи фосфатов. Параллельно ее можно было бы использовать для перевозки бокситов из Аз-Забиры. Но в сент. 1999г. государственная горно-рудная компания Маадин объявила о начале разработки залежей фосфатов в р-не Эл-Джаламид и р-не Вади Сирхан.

Железная дорога Эр-Рияд-Хаиль-Курийят для транспортировки бокситов и фосфатов. Представляет собой вариант дороги Даммам — Джубейль — Курийят, упоминается в отчетах за 1999 и 2000гг. По этой дороге фосфаты должны преодолеть путь в 1250 км. до порта Даммам. Это на 300 км. короче, чем движение через границу с Иорданией. Кстати, иорданская железная дорога «Акаба» (Aqaba Railway Corporation (ARC) к 2005г. должна быть приватизирована. Эта дорога обеспечивает доставку бокситов до 2,8 млн.т. в год с рудников государственной компании Jordan Phosphate Mines Company (JPMC) в Ал-Абиййад, Ал-Хасса и Эшидиййа. При строительстве добавочного отрезка этот объем удвоится. Приватизация началась в 1999г. с передачей управления ж/д международному консорциуму на 25 лет. Одновременно дорога будет служить новому промышленному центру Хаиль.

Гендиректор предприятия «Саудовские железные дороги» Халед Аль-Яхья заявил, что эти железные дороги, как комплекс, в итоге станут связующим звеном с железной дорогой «Плодородный Полумесяц», которая уходит в Турцию и Европу через Иорданию, Ливан и Сирию. КСА также свяжется по рельсам с рынками Ирана и Центральной Азии. Г-н Ал-Яхья планирует отдать до 70% подрядов по этим всем проектам саудовским фирмам. В этих проектах примет участие Украина, как было заявлено после визита президента Украины Леонида Кучмы в СА в начале этого года. В прессе была информация, что вагоны (24 ед.) и локомотивы стоимостью 100 млн. СР поставит корейская компания. Для контроля за тендерами создан комитет, куда вошли министр связи, министр нефти и минеральных ресурсов, Морской порт короля Абдуль Азиза, министерство финансов и национальной экономики, фонд общественных инвестиций.

До войны в Ираке инженеры этой страны разрабатывали проект новой ж/д сети, которая связала бы Ирак, Иран, Саудовскую Аравию и Сирию. Три новые линии, по данным саудовской газеты «Аль-Ватан», ответвлялись бы от существующей трансиракской железной дороги Мосул-Басра. Одна ветка пошла бы на восток, на Тегеран, другая — от Мосула на запад, в сирийский город Алеппо, третья — на юг, в Саудовскую Аравию. Страны Персидского залива также рассматривают проект создания единой железной дороги на магнитной

подушке. В средствах печати публиковалась информация о проекте, предложенном одной германской компанией, предусматривающей создание сети монорельсовых дорог на магнитной левитации, соединяющих Бахрейн, Катар, Саудовскую Аравию, ОАЭ, Султанат Оман и Иран. Скорость движения поездов на ней должна составить 500 км/ч.

Существует проект «Ковер-самолет», полностью повторяющий первый электро-магнитный левитационный (magnetic levitation train system MLTS или Маглев) («приподнятый в воздух») коммерческий поезд системы Transrapid, который был построен в Шанхае германской компанией InterGlob AG (компании Siemens и Thyssen-Krupp – поставщики системы на магнитном подвесе Transrapid) и который соединил центр города с аэропортом (30 км.), открыв XXI в. для ж/д транспорта мира.

Технология «Маглев». Чтобы достигнуть ошеломляющих скоростей, нужна разработка нового вида путей. Пути для скоростного поезда – это сваренные рельсы установленные на бетоно-металлических узлах, находящихся на тонких поддерживающих балластах. Сочетание изогнутых полотен и подъемов виражей позволяет развивать высокие скорости: 5 км. радиус в этом случае будет узким. Вместо установки собственных шасси на каждый отдельный вагон, они прикрепляются почти жесткой сцепкой к двухосной платформе между ними. Маглев – система, при которой поезд движется над рельсами, используя электромагнитные силы между сверхпроводящими магнитами, установленными на поезде и катушке, установленной по путям на земле. Когда магнит проходит с большой скоростью, из катушки вырабатывается электрический ток, и все работает как электромагнит. В результате, получают силы, толкающие сверхпроводящий магнит вверх в то время как другие силы тянут вниз, отсюда левитация Маглев. Отталкивающая и притягивающая силы, вырабатываемые между магнитами, толкают Маглев с огромной скоростью вперед. Маглев не допрагивается до рельс, когда он едет. Это сверхпроводники позволяют ему держаться над рельсами. Поезд Сименс-Альстром находится на высоте 1 см. над путями. Японский Шинкасен – на высоте 10 см. Шинкасен, прежде чем набрать скорость 100 км/ч. и подняться над рельсами, использует свои колеса. На скорости, сверххолодный сжиженный гелий уменьшает потерю энергии в магнитном поле. Европейская модель поднимается сразу же. Еще 2 другие «левитационные» системы разработаны в Японии. Японские поезда развивают скорость до 552 км/ч.

Технология Transrapid будет применяться и в других странах – от США до Нидерландов. Сейчас в Китае ведутся переговоры о строительстве двух новых линий, которые, возможно, продолжат первую – на Гуанчжоу (242 км.) и Наньцзинь (303 км.). При этом китайская сторона настаивает на переносе в страну не менее 70% производства системы Transrapid (в первом проекте эта цифра составила около 50%) и снижении цен немецкими поставщиками. Вагоны изготавливает компания Bombardier Transportation. Кстати, для доставки в Гуанчжоу первых двух вагонов Movia общей массой 73 т. и длиной 47 м. был выбран крупнейший в мире транспортный самолет Ан-124 «Руслан».

Немецкий проект «Ковер-Самолет» для Саудовской Аравии. Саудовская Аравия давно изучала возможность строительства железной дороги по самой последней технологии между портом Джидда и святыми местами в Мекке (60–80 км., однокорейной на первом этапе) и Медине (400 км.) для перевозки увеличивающегося числа паломников. Проект «Ковер-самолет» предусматривает поезд состоящий из 10 вагонов общей вместительностью 1000 пассажиров. В день между Джиддой и Меккой может быть перевезено 100 тыс. пассажиров. Скорость – 430 км/ч. Структура капитала: 500 млн.долл. конвертируемые облигации, 400 млн.долл. – международные займы и 100 млн.долл. – акционерный капитал с закрытым размещением средств и публичным выпуском акций на Ближнем Востоке и с размещением на международных торговых площадках. Первый поезд должен был пойти 27 окт. 2003г. в месяц Рамадан.

Если сравнивать с воздушным транспортом «Ковер-самолет» Transrapid, был бы дешевле и быстрее (при расстоянии до 800 км.), в 5 раз дешевле автобуса при увеличении загрузки в 10 раз. В ночное время «Ковер-самолет» может использоваться для перевозки грузов, уменьшая тем самым нагрузку на единственную 4-рядную в каждом направлении автомобильную дорогу и так уже перегруженную. Предусматривается и возможность одновременной перевозки личных автомобилей или даже груженых грузовиков (в случае модернизации вагонов и использования других магнитов). Дорога поможет разгрузить и пассажирский поток в самой Джидде. В городе она пройдет на цокольных подпорках размещенных на центральной резервной полосе автомобильной дороги. Она просто идеальна для трансфера «аэропорт-город» и наоборот.

В дальнейшем эту дорогу по проекту можно было бы протянуть до Хаила, Бурейды, Унайзы и Эр-Рияда (800 км. от Медины). В этом случае с западного побережья (1200 км.) можно будет за 3 ч. попасть в Эр-Рияд. Для сравнения, автотранспортом это займет 15 ч. и 3 ч. самолетом с учетом времени езды до и с аэропорта. В конечном итоге эту дорогу можно продолжить до восточного побережья (Даммам, 400 км., 1 ч. езды) и далее в Бахрейн, Катар и Дубай.

Дорога вне городской застройки представляет собой сооружение из пустотелых бетонных элементов на глубоких сваях расположенных на поверхности земли. Каждый элемент требует 1-2 куб.м. железобетона стоимостью 100 долл. за деталь. Стоимость бетонных изделий на 1 км. составит 100-200 тыс.долл. Полная стоимость 1 км. двухкорейного пути составит 15 млн.долл. в ценах для Германии. В условиях Саудовской Аравии с местными поставщиками получается цена в 10 млн.долл. на 1 км. (2 колеи). В дальнейшем по мере строительства стоимость будет уменьшаться.

Возможно строительство и с другого направления, когда первый этап дороги стоимостью до 450 млн.долл. соединит Манаму, Доху и г.Даммам (восточная пров. Саудовской Аравии). Правительства заинтересованных стран уже призвали частные компании присоединиться к осуществлению проекта, осуществление которого займет 8 лет, а окупаемость – 5 лет.

Европейские скоростные поезда. Другой немецкий поезд, который мог бы обслуживать трассу

Джидда-Мекка, называется ICE-3, поскольку является представителем третьего поколения этих немецких скоростных поездов. Если на трассе подъемы и спуски достигают 4%, то справиться с ними с технической точки зрения в настоящий момент способны лишь поезда ICE-3, в которых двигатели расположены под кузовом каждого второго вагона. Поэтому тяга у них намного выше, чем у других поездов.

Французский вариант — TGV (Train a Grande Vitesse). Французские скоростные поезда TGV являются неотъемлемой частью европейской транспортной системы и серьезными конкурентами немецких ICE. Разработка новых поездов была доверена французской фирме «Алстом». СНСФ — государственная ж/д компания Франции построила первую скоростную магистраль Париж-Лион. Главная особенность TGV — это гибкое шарнирное сочленение вагонов. Внешне поезд напоминает змею, достигающую 500 м. в длину. Поскольку вагоны вплотную соединены друг с другом, то на два вагона используется лишь одна колесная тележка. Это не только сокращает трение при движении, но и прибавляет комфорта пассажирам, которым не приходится подпрыгивать на стыках. Но главное в TGV это даже не конструкция вагонов, а само ж/д полотно, которое должно быть максимально прямым. Для TGV нужна и своя линия электропередачи: для постоянного контакта с токоприемниками провода должны находиться в идеально натянутом состоянии.

С учетом всех технических приспособлений, гарантирующих безопасность движения на такой скорости, стоимость строительства 1 км. двухколейного ж/д пути обходится от 10 до 15 млн. евро. Сам поезд, состоящий обычно из 8-10 вагонов, стоит около 14 млн. евро. В несколько большую сумму обходится строительство двухэтажных TGV (ICE-3) — 19 млн. евро. А стоимость фирменных поездов «Евростар», обслуживающих линию Париж-Лондон, составляет 32 млн. евро. Поезда на магнитной подушке соизмеримы по цене, но расходы на их эксплуатацию и поддержание пути в рабочем состоянии крайне высоки.

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Саудовская Аравия и Франция заявили о готовности обеспечить безопасность судоходства в Аденском заливе

Король Саудовской Аравии Абдалла бен Абдель Азиз аль Сауд и находящийся здесь с визитом президент Франции Николя Саркози в субботу в Джидде заявили, что две страны намерены приложить усилия для укрепления сотрудничества и совместно с международным сообществом обеспечить безопасность судоходства в Аденском заливе.

Как сообщило Информационное агентство Саудовской Аравии, Абдалла и Саркози в тот день провели переговоры, главным образом, по ликвидации негативного влияния международного финансового кризиса и борьбе против пиратства в Сомали, а также обменялись мнениями по палестинскому и ливанскому вопросам и другим региональным горячим проблемам, представляющим взаимный интерес.

После участия в проходящей в Дохе международной конференции по финансированию развития ООН Саркози нанес краткий визит в Саудовскую Аравию. www.russian.china.org, 30.11.2008г.

— Страны Персидского залива рассматривают проект строительства железной дороги в регионе стоимостью более 14 млрд.долл. Предполагается, что железная дорога протяженностью 2000 км. свяжет шесть стран — Саудовскую Аравию, Бахрейн, Кувейт, Оман, Катар и Объединенные арабские эмираты (ОАЭ).

Страны намерены создать совместное предприятие для этого проекта, доля каждой страны в нем будет пропорциональна первоначальному взносу, говорится в документе, подготовленном к совещанию министров финансов и министров иностранных дел стран Персидского залива, копия которого есть у Рейтер.

Железная дорога, эксплуатация которой может начаться в 2016г., будет использоваться для грузовых и пассажирских перевозок между шестью странами дизельными поездами со скоростью до 200 км. в час. Для поддержания инфраструктуры потребуются ежегодные инвестиции в размере 110 млн.долл. вплоть до 2045г., говорится в документе.

Шесть стран планируют создать региональный экономический блок, включая общий рынок, таможенный союз и единую валюту.

Экономика богатых нефтью стран Персидского залива переживала бум в течение нескольких лет благодаря высоким ценам на нефть, что позволяло странам вкладывать миллиарды долл. в инфраструктуру, промышленность и недвижимость. Нынешнее резкое падение цен на нефть может заставить страны существенно сократить расходы. Reuters, 25.11.2008г.

— В дек. в Саудовской Аравии начнется строительство монорельсовой дороги, связывающей исламские святыне места.

Первая фаза осуществления проекта стоимостью 20 млрд. риалов начнется сразу после завершения ежегодного хаджа. Будущая трасса из двух линий соединит Мекку, Медину, Арафат, Мина и Муздалифа. После полного введения монорельсовой дороги она сможет перевозить 5 млн. паломников в год. Предполагается построить две дороги, проходящих на высоте 8-10 м.

Во вторник начнутся открытые торги по контракту, в которых примут участие пять международных компаний. Предполагается построить две дороги, проходящих на высоте 8-10 м. Первая монорельсовая трасса позволит сократить число автобусов, перевозящих паломников, на 25 тыс. Русский дом, 6.10.2008г.

— Новый саудовский закон о дорожном движении не запрещает женщинам управлять транспортными средствами. Гендиректор департамента дорожного движения королевства генерал-майор Фахд Аль-Бишр заявил, что «закон говорит только о водителе, не определяя его пол. — Что касается женщин-водителей, то этот вопрос нас не волнует. Это — забота законодательной власти, а не полиции». Существовали директивы (религиозных) деятелей, не позволявшие женщинам водить автомобили, но они не исходили от полиции, подчеркнул генерал. Новый закон заменит принятый еще в 1961г. Законодательный акт, регламентировавший дорожное движение и запрещавший женщинам управлять транспортными средствами. Шеф дорожной полиции указал, что новый закон вводит систему «черных баллов» и позволяет полиции изымать водительские права злостного нарушителя на срок от четырех месяцев до года или вовсе

аннулировать их. Закон также предусматривает наказание за использование мобильных телефонов во время вождения. Русский дом, 15.7.2008г.

— Посольство Саудовской Аравии в Москве призвало не искать политической подоплеки в отмене тендера с участием ряда мировых компаний, в т.ч. ОАО РЖД, по одному из контрактов проекта железной дороги, которая должна соединить север страны с ее центральной частью и Раас аз-Зур.

В заявлении отмечается, что «в связи с важностью и сложностью этой ж/д ветки из-за ее прохождения через населенные пункты устроитель тендера счел целесообразным в своих интересах отменить объявленный тендер». По заявлению посольства, планируется «доработать некоторые процедуры, внести изменения в ряд условий и по завершении этих работ вновь пригласить на тендер уже прошедшие квалификацию компании».

«ОАО РЖД имеет право наравне с другими участниками отмененного тендера вновь стать участником нового тендера, на который Фонд генеральных инвестиций Королевства Саудовская Аравия намерен пригласить РЖД, равно как и остальных участников отмененного тендера», — отмечается в заявлении. Представитель РЖД сообщил, что «после того, как устроители тендера пришлют доработанные условия тендера, мы их изучим и примем решение о том, будем мы принимать участие или нет». Interfax, 18.6.2008г.

— Саудовская металлургическая компания Al Tuwairqi в IV кв. 2009г. планирует пустить в строй завод по производству рельсов. Реализация данного проекта была отложена на некоторое время, однако, планы по строительству первого производства такого типа на Ближнем Востоке остаются актуальными. Al Tuwairqi уже нашла компанию из Европы, которая будет партнером в совместном предприятии по строительству завода в эмирате Шарджа (ОАЭ). Имя своего партнера, а также поставщика оборудования Al Tuwairqi пока не раскрывает. Rusmet.ru, 4.6.2008г.

— «Российские железные дороги» лишились контракта на строительство дороги в Саудовской Аравии. Власти этой страны неожиданно отменили результаты конкурса, в котором нашим главным соперником была принадлежащая семье известного террориста Saudi Binladin Group. Эксперты говорят, что контракт был нам не особо выгоден, к тому же в дело вмешалась политика — Саудовская Аравия не смогла простить нам прекрасные отношения с Ливией.

Победа РЖД в конкурсе на строительство железной дороги в Саудовской Аравии была не только экономической, но и политической. В фев. 2007г. в эту страну приехал Владимир Путин, который к тому моменту уже несколько раз демонстрировал, как его личное присутствие помогает России заключать выгодные сделки за рубежом. Тогда за контракт боролись 18 претендентов, но основная борьба разгорелась между теми, кто предложил минимальную цену — российскими РЖД и Saudi Binladin Group (это одна из крупнейших промышленных групп в арабском мире, принадлежит семье знаменитого террориста Осамы бен Ладена). Несмотря на жесткие условия конкурса, на тот момент проект оставался для нас выгодным — его стоимость превышала 1 млрд.долл. за дорогу длиной 520 км.

В янв. 2008г. победа РЖД в конкурсе была официально объявлена. В то время стоимость достав-

шегося россиянам контракта была, по меркам ж/д строительства, совсем небольшая — всего 800 млн.долл. Президент РЖД Владимир Якунин тогда заметил, что проект рентабельный, но не слишком.

Это он еще мягко сказал, потому что «за время пути» арабы ужесточили условия сделки. Мало того что они не хотели платить изначально запланированную цену, так теперь еще пошел разговор о том, что РЖД должны возвести вдоль дороги множество инфраструктурных объектов. И все — за те же деньги. За 1 км. дороги арабы заплатили бы нам 1,5 млн.долл. А за аналогичную дорогу в Ливии РЖД получают 6 млн.долл. Даже в России, где нет песка, 1 км. обходится втрое дороже, чем нам готова была заплатить Саудовская Аравия. И решение отменить итоги конкурса больше походит на признание в Эр-Рияде очевидного — за такие деньги построить дорогу невозможно.

Начальник пресс-службы РЖД Дмитрий Перцев отказывается от комментариев «до получения официального объяснения» от Саудовской Аравии.

Осталось неясным, почему именно арабы отказались от сделки, которая им была бы гораздо выгоднее, чем нам? Многие эксперты считают, что причиной отказа от услуг России стали плохие отношения между Саудовской Аравией и Ливией. Дело в том, что в апр. Владимир Путин успешно съездил в Триполи. Тогда наша страна списала 4,5 млрд.долл. ливийского долга, взамен получив контрактов на 10 млрд.долл. В т.ч. и РЖД подписали договор на строительство дороги за 3,3 млрд.долл.

Еще в 2003г. глава Ливии Муамар Каддафи и ставший потом королем Саудовской Аравии принц Абдалла публично разругались на саммите Лиги арабских государств, который был посвящен вторжению США в Ирак. Ливиец тогда сказал, что руководители Саудовской Аравии продались американцам, и в ответ услышал, что он «лжец, стоящий на краю собственной могилы».

И вряд ли время охладило эту вражду, полагает главный редактор специализированного журнала «Экспорт вооружений» Дмитрий Васильев, ведь уже в следующем году саудовские спецслужбы раскрыли в стране подготовку покушения на Абдаллу. Поэтому нельзя исключать, что подписание контракта РЖД с Ливией также способствовало разрыву контракта в Саудовской Аравии, считает эксперт.

Пока же РЖД собираются и дальше совершенствовать свое искусство строить железные дороги в песках и собираются участвовать в конкурсах и в других арабских странах. Например, в Бахрейне и Омане. www.rusarabbc.com, 29.5.2008г.

— Результаты конкурса на строительство железной дороги в Саудовской Аравии, выигранного «Российскими железными дорогами», отменены, сообщил в среду глава РЖД Владимир Якунин. «Саудовская Аравия отменила результаты конкурса на строительство железной дороги, в котором победило ОАО РЖД, — сказал Якунин, выступая на международном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520». «Это не проблема технологий или РЖД. Это проблема международных отношений», — добавил он.

Российская ж/д монополия РЖД победила в тендере по контракту СТW-400 в Саудовской Аравии, предусматривающему строительство ж/д уча-

стка Аз-Забира — международный аэропорт имени Короля Халида (Эр-Рияд).

В июне 2006г. ОАО «Российские железные дороги» прошло предквалификацию и получило право участвовать в тендере по строительству ж/д магистрали «Север-Юг» в Саудовской Аравии. В конце окт. 2007г. в государственный инвестиционный фонд при министерстве финансов Саудовской Аравии была передана тендерная заявка компании по контракту СТW-400.

Проект «Север-Юг» был запущен в Саудовской Аравии в 2005г., чтобы развить фосфатные и бокситовые месторождения на севере страны и снизить зависимость экономики от экспорта нефти. Это один из самых масштабных проектов на Ближнем Востоке: общая длина трассы должна составить 2,4 тыс.км., а ее стоимость превысит 2 млрд.долл. Финансирует проект специальный фонд при министерстве финансов Саудовской Аравии. Окончание строительства планировалось на 2010-11гг. РИА «Новости», 21.5.2008г.

— Власти Саудовской Аравии отменили результаты тендера на строительство ж/д пути до аэропорта Эр-Рияда, сообщил президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин в среду на транспортном форуме в Сочи.

«Это вопрос не технологий. Это политический вопрос», — заявил он. РЖД победили в тендере на право строительства отрезка аэропорт — Эр-Рияд железной дороги «Север-Юг» в Саудовской Аравии стоимостью 800 млн.долл. По словам представителей РЖД, победу компании обеспечили тогда не только низкая цена российского предложения, но и технические параметры. Interfax, 21.5.2008г.

— Одним из приоритетных мировых автомобильных рынков в маркетинговой стратегии Холдинговой Компании «АвтоКрАЗ» являются страны Ближнего Востока, где, по мнению экспертов компании, есть серьезные перспективы для продвижения КрАЗов, особенно в ОАЭ и Саудовской Аравии. Оценка перспективы продвижения на рынок основана на опыте поставки на Ближний Восток автомобилей военного и гражданского назначения, которые отлично себя зарекомендовали в природно-климатических условиях этого региона. Неприхотливость автомобилей к условиям эксплуатации, их надежность, высокие эксплуатационные характеристики подтверждаются успешной двухлетней работой автомобилей КрАЗ, поставленных в Ирак в рамках программы послевоенного восстановления страны, эксплуатацией самосвалов в ОАЭ и других странах.

Королевство Саудовская Аравия занимает особое место среди стран Персидского залива. Активное развитие бизнеса и промышленности в этой стране, большие планы развития промышленного и гражданского строительства требуют надежной и производительной автомобильной техники. На протяжении двух лет «АвтоКрАЗ» проводил работу по выходу на рынок Саудовской Аравии. Компания сертифицировала свою продукцию на соответствие стандартам GSO, что дает право на ввоз автомобилей КрАЗ в государства, входящие в Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива, и их эксплуатацию по дорогам общего пользования. Очередным шагом вхождения на рынок стало подписание дистрибуторского соглашения «АвтоКрАЗ» с крупнейшей автомобильной компанией Саудовской Аравии — Abdullatif Alissa

Automobile, представляющей на рынке КСА интересы General Motors и Isuzu. По условиям соглашения компания Abdullatif Alissa Automobile Co в течение десяти лет будет представителем «АвтоКрАЗа» в Саудовской Аравии.

Соглашение предусматривает проведение на первом этапе тестовых испытаний модельного ряда автомобилей КрАЗ в условиях реальной эксплуатации на народнохозяйственных объектах Саудовской Аравии. Планируется, что тестовые испытания завершатся до конца лета 2008г., после чего будет уточнен типаж и комплектация автомобилей и начнется поставка. «АвтоКрАЗ» намерен оснастить автомобили, которые будут поставляться в Саудовскую Аравию, автоматикой, необходимой для работы в местных климатических условиях. www.rusarabbc.com, 22.4.2008г.

— Несомненно, цены на автомобили, особенно японские, поднялись как следствие инфляции, ударившей по всем без исключения секторам экономики, заявил Ахмад Али Аль-Хамрани, директор Al Hamrani United Company, дилера Infiniti в Саудовской Аравии. «В сотрудничестве с Nissan мы намерены бороться с этим явлением», — сказал он на пресс-конференции, проходившей в Джидде. По данным отчета «Стратегическая оценка Ближневосточного автомобильного рынка», подготовленном компанией Frost & Sullivan, в Саудовской Аравии — самый высокий показатель автомобилей на семью во всем регионе Ближнего Востока.

Крупные автомобильные компании со всего мира каждый год представляют новые модели, а потребители соревнуются друг с другом в погоне за новейшими автотехнологиями и моделями. Основными факторами, определяющими рост этой индустрии, являются повышение жизненных стандартов в странах ССАГПЗ, подъем цен на нефть, растущая экономика и увеличивающееся население. Саудовская Аравия, занимая стратегическое положение на Ближнем Востоке, является динамично растущим автомобильным рынком. Сегмент пассажирских автомобилей является самым большим и наиболее важным, занимающим 73,3% всего автомобильного рынка в стране. Khaleej Times, 11.4.2008г.

— Как сообщили в посольстве Китая в Саудовской Аравии, китайская автомобильная компания JAC и ее дилер в Саудовской Аравии на днях в Эр-Рияде провели церемонию открытия зала выставки-продажи автомобилей JAC, что знаменует собой официальный выход автомобилей JAC на рынок этой среднеазиатской страны.

Дилер компании JAC в Саудовской Аравии с оптимизмом оценивает перспективы продаж автомобилей этого брэнда на саудовском рынке. Для начала в различных районах страны открыты 5 салонов выставок-продаж, в местных СМИ размещено большое количество рекламы. Дилер саудовской стороны также заявил, что надеется на быстрое повышение популярности автомобилей JAC на рынке страны при технической поддержке китайской стороны, а также при своем квалифицированном обслуживании клиентов и эффективных методах продаж.

На церемонии много клиентов Саудовской Аравии проявили большой интерес к автомобилям JAC, а также дали ряд советов и предложений. Синьхуа, 31.3.2008г.

– В июне 2008г. Ж/д управление Саудовской Аравии назовет победителя в тендере на реализацию проекта стоимостью 5 млрд.долл. на строительство железной дороги протяженностью в 1100 км. через Саудовскую пустыню. Четыре группы саудовских и международных компаний конкурируют за право получения контракта сроком на 30 лет на строительство и управление железной дорогой, связывающей побережья Персидского залива и Красного моря этой крупнейшей в мире страны-экспортера нефти.

Идет прием окончательных заявок на участие в тендере. «Мы узнаем победителя в июне, — объявил Мухаммад Афзаль Хан, советник президента Saudi Railways Organisation (SRO). — Предпочтение будет отдано той группе компаний, которая потребует минимальные гарантии от правительства и представит приемлемые финансовые условия». Хан сообщил, что минимально затребованные гарантии от правительства — почти 1,73 млрд.долл., но отказался назвать сделавший это предложение консорциум. www.rusarabbc.com, 29.2.2008г.

– Саудовская Аравия намерена развивать «аэрогородки» рядом с тремя крупнейшими аэропортами страны по схеме государственно-частного партнерства. В число этих аэропортов входят: Международный аэропорт им. короля Абд аль-Азиза в Джидде, Международный аэропорт им. короля Халеда в Эр-Рияде и Международный аэропорт им. короля Фахда в Даммаме. Абд Аллах Рехайми, президент Генерального управления гражданской авиации Саудовской Аравии (GACA) и Ларс Тунелль, исполнительный вице-президент и гендиректор IFC — подразделения Всемирного банка, подписали соглашение об оказании консультационных услуг по мобилизации частных инвестиций для коммерческого развития прилегающих к аэропортам территорий.

Реализация данного проекта поможет аэропортам лучше использовать имеющиеся у них активы, улучшить работу и создать новые рабочие места. В 2007г. IFC оказала помощь управлению гражданской авиации по структурированию двух схем государственно-частного партнерства: первая — по получению концессии на строительство терминала Хадж, вторая — по тендеру на строительство опреснительного завода. Оба проекта были реализованы в Международном аэропорту Джидды. Работы по расширению терминала уже завершены, новый павильон будет готов принимать паломников уже в следующий период хаджа. Проект модернизации опреснительного завода позволит обеспечивать аэропорт 30 000 куб.м. питьевой воды в день. TradeArabia News, 29.1.2008г.

– Российская ж/д монополия ОАО РЖД объявила о своей победе в тендере по контракту СТW-400 в Саудовской Аравии, предусматривающему строительство ж/д участка Аз-Забира — Международный аэропорт имени Короля Халида (Эр-Рияд). Как сообщила пресс-служба «Российских железных дорог», в компанию пришло официальное письмо от министерства финансов Саудовской Аравии с приглашением на переговоры по заключению контракта стоимостью 800 млн.долл. Предложение РЖД по одной из четырех частей программы по модернизации ж/д сети Саудовской Аравии (известной под общим названием «Север-Юг») было признано лучшим, заявил в свою оче-

редь президент российской компании Владимир Якунин.

В рамках контракта РЖД предстоит проложить трассу длиной 520 км. Также на участке необходимо построить 621 водопропускную трубу, 20 верблюдопереходов, 26 ж/д и автодорожных путепроводов, 8 ж/д мостов. Объем земляных работ, по прогнозам, составит 112 млн.куб.м. Сам проект «Север-Юг» был запущен в Саудовской Аравии в 2005г., чтобы развивать фосфатные и бокситовые месторождения на севере страны и снизить зависимость экономики от экспорта нефти. Он был разделен по географическому принципу на четыре части, каждую из которых саудовские власти в 2006г. выставили на отдельный тендер.

«Фаза А» — это будущая 650-км. трасса из Аз-Забира в Раас-Аззавр, предназначенная для транспортировки бокситов. «Фаза В» длиной 782 км. должна быть проложена из Аз-Забира в Альаламид, по ней также будут возить минеральное сырье. «Фаза С» — это та самая дорога (единственная из четырех, предназначенная для пассажирских перевозок) из Аз-Забира в Эр-Рияд, которую решено доверить российским строителям. «Фаза D» протянется на 440 км. от узла Альаламид до границы с Иорданией на севере. «Север-Юг» — это один из самых масштабных проектов на Ближнем Востоке: общая длина ж/д трассы должна составить 2,4 тыс.км., а ее стоимость превысит 2 млрд.долл. Финансирует проект специальный фонд при министерстве финансов Саудовской Аравии. Окончание строительства ожидается в 2010-11гг.

Победа РЖД — это пока первое серьезное практическое воплощение планов российского правительства по налаживанию тесных двусторонних связей с Саудовской Аравией, о которых было заявлено во время визита президента России Владимира Путина в Королевство в фев. прошлого года. Уже работающие в Королевстве российские компании «Лукойл», добывающая газ на одном из саудовских газоконденсатных месторождений, и «Стройтрансгаз», участвующая в строительстве нефтепровода Шейба-Абкайк, делают все это при сотрудничестве с государственной монополией Saudi Aramco. На их фоне РЖД — единственная из иностранных компаний, участвовавшая в тендере от себя лично, а не от имени крупных консорциумов, выглядит более самостоятельно. Кроме того, тот факт, что российская компания в этой борьбе обошла и четыре местных, саудовских, консорциума, также прибавляет оптимизма в надежде на то, что Россия наконец твердо заявит о себе в этой арабской стране.

Идея въехать в начавшее открывать двери, но до сих пор предельно закрытое для всего иностранного Королевство по рельсам выглядит перспективной еще и по следующим причинам. В нефтедобывающей сфере Россия и Саудовская Аравия прямые конкуренты, что делает маловероятной возможность просочиться туда российским компаниям по газо- и нефтепроводам. Въехать на танках (в хорошем смысле) тоже вряд ли удастся. Да, на проходящих в России, да и по всему миру выставках вооружений саудовцы приглядываются к российскому оружию, и это отнюдь не праздный интерес. Но, несмотря даже на уже сделанные и возможные в будущем поставки российских танков и ракет, неизменными поставщиками Саудовской Аравии оружия по-прежнему остаются

США, Франция и Англия. Что же касается железных дорог, то здесь позиция России, вдоль и поперек испещренной рельсами, выглядит вполне уместно. В пресс-службе РЖД сообщили, что ожидают подписания контракта к весне этого года. Сами работы, по прогнозам компании, должны начаться уже к концу 2008г. Алексей Фаезов. РИА «Новости», 23.1.2008г.

— Не прошло и недели после победы «Российских железных дорог» (РЖД) в тендере на концессионное управление «Армянской железной дорогой», как отечественная госкомпания добилась успеха в еще одном международном тендере. Российские ж/д получили контракт стоимостью 800 млн.долл. на строительство железной дороги длиной 500 км. в Саудовской Аравии.

Проект «Север-Юг» был запущен в Саудовской Аравии в 2005г., чтобы развивать фосфатные и бокситовые месторождения на севере страны и снизить зависимость экономики от экспорта нефти. Общая длина трассы должна составить 2400 км, а ее стоимость превысит 2 млрд.долл. Окончание строительства ожидается в 2010-11гг.

В июне 2006г. ОАО «Российские железные дороги» успешно прошло предквалификацию и получило право участвовать в тендерах по строительству ж/д магистрали «Север-Юг» в Саудовской Аравии. В конце окт. 2007г. в Государственный инвестиционный фонд при министерстве финансов Саудовской Аравии была передана тендерная заявка РЖД по контракту СТW-400.

Как сообщили РБК daily в пресс-службе ОАО РЖД, вчера в компанию пришло официальное письмо из министерства финансов Саудовской Аравии с приглашением на переговоры по заключению контракта стоимостью 800 млн.долл. «По итогам вскрытия конвертов с финансовыми предложениями участников, которое проходило в два этапа — в начале нояб. 2007г. и в начале янв. 2008г., предложение РЖД было объявлено лучшим», — отметил президент РЖД Владимир Якунин, слова которого приводятся в сообщении. Контракт СТW-400 предусматривает строительство ж/д участка Аз-Забира — международный аэропорт имени Короля Халида (Эр-Рияд). Развернутая длина трассы составляет 520 км, в т.ч. главных путей 470 км.

Для РЖД это выгодный коммерческий проект, но не только, считают эксперты. «Реализация такого рода статусных и масштабных проектов стимулирует освоение инновационных технологий, а также лучших практик управления. Этот опыт может быть тиражирован и применен для других строительных площадок как у нас в стране, так и за рубежом», — уверяет РБК daily замгендиректора по работе с ОАО РЖД Аудиторско-консультационной группы «Развитие бизнес-систем» Алла Уварова.

В самой компании надеются, что контракт с Саудовской Аравией — не последний подобный проект. «Наша стратегическая задача — стать значимой транспортной компанией в мире, — пояснил РБК daily руководитель пресс-службы РЖД Дмитрий Перцев. — Мы пробуем себя в разных видах бизнеса. В Саудовской Аравии мы выступим в качестве строительной компании, а в качестве управляющей компании — в Армении. Мы следим за развитием ситуации на мировом рынке, и если по-

явятся какие-либо интересные проекты, мы будем принимать в них участие».

Как ранее сообщил РБК daily Владимир Якунин, компания ведет активные переговоры с Казахстаном и Украиной. РЖД имеют серьезные шансы стать владельцем пакетов акций монгольских и немецких железных дорог (в 2008г. в ходе IPO планируется продать блокпакет акций Deutsche Bahn). www.metalindex.ru, 22.1.2008г.

— ОАО РЖД победило в тендере на строительство железной дороги в Саудовской Аравии стоимостью 800 млн.долл. Об этом говорится в сообщении РЖД. Сегодня в компанию пришло официальное письмо от министерства финансов Саудовской Аравии с приглашением на переговоры по заключению этого контракта.

Контракт предусматривает строительство ж/д участка Аз-Забира — международный аэропорт имени Короля Халида (Эр-Рияд). Развернутая длина трассы составляет 520 км., в т.ч. главных путей — 470 км. На участке необходимо построить 621 водопропускную трубу, 20 верблюдопереходов, 26 ж/д и автодорожных путепроводов, 8 ж/д мостов. Объем земляных работ составляет свыше 112 млн.куб.м. Прайм-ТАСС, 21.1.2008г.

— Российская ж/д монополия РЖД победила в тендере по контракту СТW-400 в Саудовской Аравии, предусматривающему строительство ж/д участка Аз-Забира — международный аэропорт имени Короля Халида (Эр-Рияд), сообщает пресс-служба компании. «Сегодня в компанию пришло официальное письмо от министерства финансов Саудовской Аравии с приглашением на переговоры по заключению контракта стоимостью 800 млн.долл.», — отмечается в сообщении. Развернутая длина трассы составляет 520 км.

В июне 2006г. ОАО «Российские железные дороги» прошло предквалификацию и получило право участвовать в тендере по строительству ж/д магистрали «Север-Юг» в Саудовской Аравии. В конце окт. 2007г. в государственный инвестиционный фонд при министерстве финансов Саудовской Аравии была передана тендерная заявка компании по контракту СТW-400.

Проект «Север-Юг» был запущен в Саудовской Аравии в 2005г., чтобы развивать фосфатные и бокситовые месторождения на севере страны и снизить зависимость экономики от экспорта нефти. Это один из самых масштабных проектов на Ближнем Востоке: общая длина трассы должна составить 2,4 тыс.км., а ее стоимость превысит 2 млрд.долл. Финансирует проект специальный фонд при министерстве финансов Саудовской Аравии. Окончание строительства ожидается в 2010-11гг.

На прошлой неделе стало известно, что РЖД выиграла тендер на концессионное управление Армянской железной дорогой. РИА «Новости», 21.1.2008г.

— Власти Саудовской Аравии приняли к рассмотрению проект строительства монорельсовой железной дороги из пяти веток, которые свяжут Муздалифу, Мину и Арафат. По заявлению посольства Саудовской Аравии в США, монорельсовые поезда будут иметь от 4 до 8 вагонов и смогут перевозить до 20 000 пассажиров в час, сообщает IslamOnline. Стоимость проекта, разработанного Международной компанией транспортного проектирования, оценивается в 5 млрд.долл.

Новый вид транспорта в первую очередь призван решить проблемы проезда к святым местам нескольких миллионов паломников, прибывающих в Саудовскую Аравию во время хаджа. По сообщениям СМИ, 14 дек. в пятничной молитве в Мекке приняли участие 1,5 млн. мусульман, свыше полумиллиона — в Медине. Всего на хадж в Саудовской Аравии в этом году, по разным данным, собралось 3 млн. чел.

Информационный портал Islam.ru, 14 дек. 2007г. Islam News, 14.12.2007г.

— Saudi Arabian Airlines, национальный авиаперевозчик Саудовской Аравии, заключила твердый контракт на покупку 22 самолетов A320, подтвердив тем самым меморандум о взаимопонимании, подписанный в рамках авиакосмического салона в Дубае в нояб. 2007г. Данное соглашение предоставляет авиакомпании право опциона еще на 8 самолетов A320. «A320 — лучший выбор для нашей программы модернизации парка воздушных судов. Данный лайнер совмещает в себе операционную эффективность с непревзойденным уровнем пассажирского комфорта. Это позволит нашей авиакомпании предлагать продукт, который максимально соответствует растущим запросам пассажиров», — заключил Халид аль Молхем, гендиректор авиакомпании Saudi Arabian Airlines.

«Мы рады, что авиакомпания Saudi Arabian Airlines остановила свой выбор на самолете A320 для расширения своего парка воздушных судов. Это одна из самых крупных авиакомпаний на Ближнем Востоке и мы надеемся, что этот контракт станет шагом к новому сотрудничеству в будущем», — добавил Джон Лехи, исполнительный коммерческий директор Airbus. Семейство самолетов A320, в которое входят лайнеры A318, A319, A320 и A321, является флагманом семейства узкофюзеляжных самолетов. Все самолеты семейства оснащены электродистанционной системой управления и имеют идентичные пилотажные характеристики и компоновки кабин экипажа. Общее число заказов на самолеты данного семейства превысило 5600 ед., и более 3300 таких лайнеров уже получили более 200 заказчиков и эксплуатантов. Avia.ru, 13.12.2007г.

— Инвесторы Залива создают специальную туристическую авиакомпанию. Ряд крупных инвесторов из Саудовской Аравии и других стран Залива рассматривают проект создания авиаперевозчика, который совершал бы прямые рейсы между наиболее привлекательными для арабских туристов курортами и достопримечательностями на Ближнем Востоке и в Северной Африке, пишет саудовское экономическое издание «Аль-Иктисади».

Проект разработан группой экспертов во главе с президентом Организации арабского туризма Бандаром аль-Фахдом и направлен на развитие межарабского туризма. Штаб-квартира будущей компании будет располагаться в Саудовской Аравии. Новая авиакомпания может начать полеты уже в недалеком будущем, подчеркивает издание. Emirates.SU, 5.12.2007г.

— По данным Saudi Trade & Export Development Company (Tusdeer), в следующем месяце начнется строительство терминала Red Sea Gateway Terminal на побережье Красного моря стоимостью в US443 млн. долл. в исламском порту Джидды (JIP). Новый проект станет первым частным проектом

контейнерного терминала в Саудовской Аравии, строящимся «с нуля» на условиях «строительства-управления-передачи» и способным обслуживать суда нового поколения. Tusdeer подписала контракт на строительные работы с китайской инженерной компанией China Harbour Engineering, которые планируется завершить через 22 месяца.

В рамках строительных работ предусматривается строительство причальной стенки, намыв и освоение прибрежной полосы, дренажные работы по строительству нового подходного судоходного канала (16,5 м.) и другие работы, связанные с созданием инфраструктуры порта. Tusdeer также заключила контракт с шанхайской фирмой Shanghai Zhenhua Port Machinery Limited (ZPMC) на поставку погрузочно-разгрузочного оборудования для терминала, в т.ч. восьми стационарных причальных кранов двойной мощности (для погрузки 40-футовых контейнеров) и 26 мобильных погрузчиков двойной грузоподъемностью.

Поставка оборудования пройдет в три этапа, первая поставка намечена на май 2009г. Разработка инженерного проекта терминала Red Sea Gateway Terminal была поручена Halcrow International из Великобритании. Проектом предусмотрено строительство главного причала (735 м.) и вспомогательного причала (315 м.) глубиной 18 м. Эти два причала, с ежегодной пропускной способностью в 1,5 млн. двадцатифутовых контейнеров, планируется сдать в эксплуатацию в IV кв. 2009г.

Новейший контейнерный терминал порта ЛР увеличит мощность порта на 45% и повысит значимость порта как регионального логистического центра за счет интеграции с Таможенной реэкспортной зоной Tusdeer и вовлечения в новую межтранспортную интермодальную линию перевозок (смешанные логистические цепочки с использованием разных видов транспорта) королевства Land Bridge.

Терминал Red Sea Gateway, основные характеристики: ежегодная мощность 1,5 млн. teu; драфт — до 18 м.; выделенный специализированный подходный канал; вовлечение в новую межтранспортную интермодальную линию перевозок Саудовской Аравии: Saudi Land Bridge; отдельный вспомогательный канал; современное оборудование (двойной мощности); связь с Таможенной реэкспортной зоной под управлением Tusdeer. Trade Arabia News, 5.12.2007г.

— Самолеты чеченской авиакомпании «Грозный-авиа» будут совершать международные рейсы в Саудовскую Аравию из любого российского города, в т.ч. из г. Грозного. Об этом корреспонденту сообщили сегодня, 1 дек., в пресс-службе президента и правительства Чечни.

По словам источника, авиалайнеры этой же компании доставят чеченских паломников в Джидду (город в Саудовской Аравии, транзитный пункт паломников, направляющихся в Мекку) для совершения ежегодного хаджа. «Таким правом пользовались до сих пор всего несколько российских авиакомпаний. Договоренность о прямом воздушном сообщении между Чеченской Республикой и Королевством Саудовская Аравия была достигнута между президентом Чечни Рамзаном Кадыровым и первым зампреда правительства, министром обороны и гражданской авиации, наследным принцем Королевства Саудовская Аравия Султаном бин Абдул-Азизом во время его

официального визита в Россию 22 нояб. т.г.», — сообщили в пресс-службе.

Авиакомпания «Грозный-авиа» — первая авиакомпания, появившаяся в Чечне после окончания контртеррористической операции в республике. Она была образована в авг. 2007г. Учредителем выступил Региональный общественный фонд имени Ахмада Кадырова, который приобрел для компании несколько самолетов Як-42.

Напомним, восстановление грозненского аэропорта было завершено в окт. 2006г., а сертификация наземных служб продлилась до фев. 2007г. 8 марта из столицы Чечни был совершен первый за последние 12 лет пассажирский рейс по маршруту Грозный-Москва. ИА Regnum, 1.12.2007г.

— Саудовская авиакомпания Saudi Arabian Airlines подписала с европейским авиапроизводителем Airbus протокол о намерениях покупки 22 самолетов A320. Об этом сообщает в понедельник агентство Франс Пресс.

Airbus объявил об этом на авиакосмическом салоне, открывшемся в Дубае в воскресенье. Эта сделка между Airbus и Saudi Arabian Airlines — первая за последние 20 лет. Сумму сделки стороны не разглашают.

Ранее в понедельник дубайская авиакомпания DAE Capital, являющаяся подразделением государственного авиационного холдинга DAE (Dubai Aerospace Enterprise), подписала с Airbus протокол о намерениях покупки 70 самолетов A320 и 30 A350 на 13,5 млрд. долл. Она также подписала с американской Boeing протокол о намерениях на покупку ста самолетов на 13,7 млрд.долл. РИА «Новости», 12.11.2007г.

— К 2015г. трансаравийские путешествия по железной дороге станут реальностью. К этому времени будет проложена «железка» между странами Залива — GCC Railway. Ее строительство обойдется странам-членам Совета сотрудничества арабских государств Персидского залива в 9,1 млрд. дирхамов. Будущая сеть соединит Дубай, Абу-Даби, Маскат, Дамман, Эль-Кувейт и Доху. Скорость движения поездов по ней составит в среднем 160 км/час, и добраться от Дубая до Маската по ней можно будет за 2,5 часа, а от Абу-Даби до Дохи меньше, чем за 2 часа. Когда ветка будет соединена с саудовской сетью железных дорог, то на поезде можно будет доехать до городов на побережье Красного моря, а также в Иорданию, Сирию, Турцию и далее в Европу.

Рамиз аль-Ассар, эксперт по транспорту из Всемирного банка считает, что GCC Railway будет «быстрой, надежной и развивающейся современной транспортной системой». Трансаравийская сеть включит Эмиратскую железную дорогу от Абу-Даби до Фуджейры, которая будет введена в строй в 2013г., и саудовскую сеть Дамман-Эр-Рияд-Джидда с ответвлением к границе с Иорданией, а также 400-км. участок до Эль-Кувейта. Железные дороги на территориях Омана, Бахрейна и Катара начнут строиться в 2010г. Общая протяженность трассы GCC составит 1,5 тыс.км. Ее можно будет продлить до Басры и Йемена, что составит еще 1 тыс.км. В фев. будет утвержден окончательный бюджет железной дороги между странами Залива, а в сент. разработан план осуществления паспортного и таможенного контроля на границах.

Ж/д сообщение с Ираком и Ливаном пока остается далекой мечтой. GCC Railway в сочетании с

линиями метро в Дубае и Абу-Даби, а также саудовской сетью позволит значительно сократить количество углекислого газа, выбрасываемого в атмосферу автомобильным транспортом, на который приходится 90% трансаравийских перевозок. Ж/д транспорт будет дешевле авиационного примерно на 40%. Так, путь на поезде от Дубая до Маската обойдется примерно в 300 дирхамов. Русский дом, 4.11.2007г.

— По словам кронпринца Султана, в Саудовской Аравии должны быть открыты четыре частные авиакомпании и пять новых аэропортов. Цель — уменьшить нагрузку на Saudi Arabian Airlines, возглавляемую кронпринцем. Принц Султан выдвинул на первый план услуги, предлагаемые Saudi Arabian Airlines для увеличения числа пассажиров, в т.ч. млн. паломников, посещающих королевство ежегодно на дни Хаджа и Умры. Он отстаивал решение проводить приватизацию Saudi Arabian Airlines постепенно, утверждая, что это позволит избежать финансовых потерь.

«Однажды компания будет приватизирована целиком», — сообщила Saudi Press Agency (SPA) со ссылкой на кронпринца. Абд Аллах ар-Рехайми, глава Генерального управления гражданской авиацией (GACA), сообщил, что управление инвестирует почти US\$ млрд.долл. в новые проекты строительства аэропортов в различных регионах королевства. В Саудовской Аравии функционирует 27 внутренних и три международных аэропорта, способных ежегодно обслужить 33 млн. пассажиров. Международный аэропорт имени Короля Фахда в Даммаме — крупнейший. В ближайшие четыре года королевство намерено построить четвертый аэропорт в святом г.Медине. Пять компаний из Сингапура, Нидерландов, Турции, Германии и Франции были отобраны в качестве претендентов на получение контракта на управление международными аэропортами в Эр-Рияде, Джидде и Даммаме. Контракт, вероятно, будет подписан 21 нояб. 2007г.

Саудовцы в основном пользуются авиатранспортом при путешествиях по своему огромному королевству, занимающему 2 млн. кв. км. (1,2 млн. кв. миль) и имеющему 27 аэропортов. Королевство Саудовская Аравия является крупнейшим мировым экспортером сырой нефти, оно извлекает выгоду из растущих нефтяных цен, которые недавно превысили \$US80 за бар. По словам ар-Рехайми, открытие гражданского сектора авиации в королевстве ежегодно принесет US\$6666 млн.долл. (SR25 млрд.) национальной экономике к 2020г. и создаст свыше 50 тыс. рабочих мест. Акционерным компаниям, которые распределяют часть акций среди саудовских граждан, будет отдаваться преимущество, но это не является обязательным условием для получения лицензии.

Рехайми надеется, что появление частных авиакомпаний на авиационном рынке поможет создать дополнительные места для растущего объема пассажиропотока, особенно паломников, намеревающихся исполнить Хадж и Умру, и для туристов, посещающих курорты в различных районах королевства. Тарифы на аренду, взимаемые саудовскими аэропортами, являются самыми низкими в мире, что оказывает стимулирующее воздействие на привлечение все большего числа бизнесменов в сектор гражданской авиации. «Мы не требуем, чтобы инвесторы работали с самолетами

определенной марки, но стандарты, установленные Управлением, они должны будут соблюдать», — добавил он. GACA планирует сотрудничать с производителями и поставщиками авиационного топлива, стремясь обеспечить поставки топлива в аэропорты по сниженным ценам для местных инвесторов. *Khaleej Times*, 26.10.2007г.

— В последние несколько лет на Ближнем Востоке и в Северной Африке получили развитие претенциозные проекты усовершенствования системы общественного транспорта. В ближайшем будущем станет реальностью комбинированная транспортная система из метрополитена, сети ж/д и автобусного транспорта наряду с разветвленной сетью автомобильных дорог, являющаяся предметом первой необходимости для обслуживания стремительно растущего населения повсеместно в странах региона.

«Транспортная интеграция, начиная с создания транспортных ведомств и до внедрения новых технологий, способных интегрировать данные о движении транспорта, методов управления и системы электронной продажи билетов и создание пересадочных станций, является ключевым элементом разнообразных планов, реализуемых правительствами региона», — отметила Сара Вудбридж, директор по выставкам компании IIR Middle East, организатора выставки-конференции «Транспортная сеть стран Персидского залива». «Повсеместно в регионе активность в этой сфере — на небывало высоком уровне, в будущем объем обязательств государственных ведомств только увеличится, — подчеркнула она. — Потенциал региональных и транснациональных корпораций, вовлеченных в транспортную сферу — огромен, учитывая жизненно важный характер, присущий долгосрочным проектам развития транспортной сети. На фоне существующей активности нет ничего удивительного в том, что выставка-конференция «Транспортная сеть стран Персидского залива» станет крупнейшим и знаменательным событием региона, которое вызывает заметный интерес всего мира».

В нояб. 2007г. Саудовская Аравия получит предложения от четырех консорциумов на реализацию долгожданного ж/д проекта. Абд аль-Азиз аль-Кайл, президент SRO (Saudi Railways Organization), сообщил, что проектом предусматривается строительство ж/д полотна протяженностью 950 км. из Джидды до существующей железной дороги Даммам — Рияд; новой железной дороги протяженностью 115 км. из Даммама в Джубейль, а также ряда новых проектов по модернизации существующей ж/д сети королевства. Проект должен внести значительный вклад в национальную экономику и обслуживать все государства Персидского залива.

Саудовское министерство финансов отдало подряд стоимостью US765 млн.долл. группе компаний, состоящей из Mitsui, Barclay Mowlem и Al-Rashid, на проведение общестроительных работ в рамках проекта строительства новой линии железной дороги Север-Юг протяженностью 518 миль. Саудовская Аравия также построит железную дорогу, превышающую 1000 миль, для транспортировки фосфатов из Джаламида и бокситов из Забиры до морского порта Рас Азур на побережье Персидского залива.

В планах королевства — строительство высокоскоростной пассажирской железной дороги Мек-

ка — Медина. Этот проект внесет заметный вклад в систему транспортировки товаров и контейнерных грузов и в развитие трех основных провинций страны: Рияда, района Мекки и Восточной провинции. В этих трех районах сосредоточено 70% населения страны и бизнеса. Выставка-конференция «Транспортная сеть стран Персидского залива» пройдет 10-12 дек. 2007г. в Дубайском международном выставочном центре. *Arab News*, 30.9.2007г.

— За 2006г. порты Саудовской Аравии обработали 2 млрд.т. грузов и стали каналом сбыта примерно для 95% общего объема экспорта и импорта королевства. К концу 2006г. число портов в королевстве достигло восьми. Они располагают 184 пирсами, способными обслуживать самые крупнотоннажные суда мира и работающими круглосуточно в течение всего года. Пирсы оснащены самыми современными системами управления и навигации, гарантирующими безопасность навигации судов. Суммарный объем грузов, прошедших через порты королевства в 2006г., достиг 134 млн.т., исключая сырую нефть. На экспорт объемом 81,5 млн.т. приходится 61% общего объема грузовых операций.

Основу импорта страны составляли продукты нефтепереработки, продукты нефтехимии и промышленные материалы. Импорт был равен 52,5 млн.т. Ввозились в основном продукты питания, строительные материалы и сырье, а также потребительские товары. Число прошедших через порты королевства в 2006г. контейнеров достигло 3,9 млн.ед. В соответствии с распоряжениями короля Абдаллы бин Абд аль-Азиза, Управление Саудовскими портами особое внимание уделяло обслуживанию паломников, прибывающих и уезжающих через эти порты. Управлением были созданы специальные терминалы, оснащенные самым современным оборудованием и системами обслуживания. В 2006г. 1316 тыс. пассажиров воспользовались услугами этих портов. www.rusarabbc.com, 20.9.2007г.

— Красное море занимает выгодное географическое и важное геостратегическое положение на стыке Азиатского и Африканского континентов. Экономические, исторические и стратегические узы тесно связывают этот район с зоной Персидского залива и Восточным Средиземноморьем. Красное море является одним из важнейших мировых водных путей, соединяющих Северную Атлантику с Индийским океаном, важной частью водной коммуникации, по которой нефть доставляют из зоны Персидского залива в Европу и Северную Америку.

Суэцко-красноморский путь имеет большое военно-стратегическое значение. При подготовке и проведении операции по освобождению Кувейта в 1990-91гг. по нему были переброшены основные силы флотов антииракской коалиции, шла большая часть воинских перевозок из США, Западной Европы и ряда арабских стран в зону конфликта. В ходе подготовки и проведения военной операции против Ирака в 2002-03гг. США и Великобритания вновь активно использовали этот маршрут для воинских перевозок в район Персидского залива. В своей повседневной деятельности ВМС многих стран часто используют суэцко-красноморский маршрут для перехода боевых кораблей и вспомогательных судов из одного морского театра в другой.

Красноморский бассейн всегда представлял интерес для ведущих мировых держав. Сегодня наиболее пристальное внимание к нему проявляют США. Красноморский район входит в зону ответственности Объединенного центрального командования ВС США. Постоянной группировки американских ВМС здесь нет, однако военные корабли США часто заходят в Красное море. В 2002г. в рамках ОЦК было создано Объединенное тактическое командование ВС США в районе Африканского Рога, в зону ответственности которого вошли Джибути, Йемен, Кения, Сомали, Судан, Эритрея и Эфиопия. Штаб командования расположен в Кэмп-Лемонере (Джибути). На территории Джибути американцами создана региональная антитеррористическая база. Не исключено, что в Джибути разместится штаб нового Африканского командования ВС США, решение о создании которого принято недавно. Из стран Западной Европы наибольший интерес к региону проявляет Франция, имеющая военную базу в Джибути.

С 2001г. вопросы обеспечения безопасного судоходства и борьбы с терроризмом на море в зоне от Суэцкого канала до берегов Пакистана и Кении возложены на 150 многонациональное оперативное соединение (МОС), подчиненное командованию морских сил ОЦК ВС США. Штаб МОС находится в Джибути. В составе соединения действуют боевые корабли Франции, Германии, Италии, Великобритании и ряда других стран. Они осуществляют мониторинг морских коммуникаций и обстановки на море в целом. Особое внимание уделяется патрулированию около йеменского острова Сокотра и в проливе Баб-эль-Мандеб, соединяющего Красное и Аравийское моря.

Для России суэцко-красноморский путь представляет собой кратчайшую морскую коммуникацию между портами Черного моря и Дальнего Востока.

Значимость Красного моря заключается и в наличии здесь различных запасов полезных ископаемых: цинка, меди, золота, серебра, кадмия, кобальта, углеводородов. В случае начала их промышленной разработки могут возникнуть споры между прибрежными странами из-за прохождения морских границ, что станет дополнительным фактором напряженности в регионе.

На берегах моря расположены такие ключевые государства Ближнего Востока как Египет, Израиль, Саудовская Аравия, а также Судан, Йемен, Иордания и Эритрея. К странам красноморского бассейна относятся Эфиопия и Джибути.

На протяжении длительного времени регион Красного моря остается зоной целого ряда конфликтов, как межгосударственных, так и внутри отдельных стран. В настоящее время большинство из них не находится на стадии прямого вооруженного противостояния, однако их урегулирование далеко от завершения и нет гарантий того, что какой-либо из этих конфликтов вновь не перейдет в «горячую» стадию. Все это делает красноморскую зону, особенно ее южную часть, потенциальным источником военной напряженности. К наиболее значимым конфликтам в регионе (приглушенным и активным) можно отнести: арабо-израильский (в т. ч. его палестинскую составляющую), египетско-суданский, эфиопско-эритрейский, йеменско-эритрейский, йеменско-саудовский, внутрен-

ние конфликты в Судане и Эфиопии. Красноморскую зону напрямую затрагивают конфликты в Сомали, Ираке и Афганистане.

Подписание мирных договоров между Египтом и Израилем (1979г.) и Иорданией с Израилем (1994г.) способствовало стабилизации обстановки в северной части красноморского района, которая в настоящее время превратилась в одно из популярных мест туризма и отдыха. Арабские страны заинтересованы в поддержании безопасности и стабильности в красноморском бассейне, обеспечения здесь свободного судоходства. В то же время палестинские экстремистские организации пытаются использовать Красное море для переброски оружия и снаряжения.

Для Израиля важное экономическое и политическое значение имеет соблюдение режима свободного и безопасного судоходства по Красному морю – по этому водному пути израильтяне осуществляют торговлю со странами Южной Азии, Восточной Африки и Дальнего Востока.

Красное море имеет важнейшее экономическое и стратегическое значение для Саудовской Аравии, что, в первую очередь, обусловлено перевозкой по суэцко-красноморскому пути саудовской нефти в страны-импортеры. На побережье моря расположены важные экономические центры КСА: индустриальная зона в районе порта Ян-бо, крупнейший морской порт страны, важный промышленный и деловой центр Джидда. Недалеко от моря находятся святыя места ислама Мекка и Медина. Руководство КСА в целях защиты транспортных коммуникаций и обеспечения безопасности приморских районов страны уделяет серьезное внимание укреплению группировки национальных ВМС на Красном море.

Важность Красного моря для Египта определяется необходимостью защиты южных подступов к Суэцкому каналу и к важному экономическому центру и порту Суэц, а также потребностью обеспечения безопасности морских коммуникаций и защиты морского побережья, в т. ч. расположенных на юго-западе Синая месторождений нефти.

ВМС АРЕ и КСА с 1995г. ежегодно проводят в Красном море совместные учения «Марджан» («Коралл»). На них отрабатываются задачи защиты морских коммуникаций, противоминной и противолодочной обороны, охраны территориальных вод, проведение поисково-спасательных операций.

Йеменско-эритрейские отношения после урегулирования территориального спора из-за принадлежности группы островов Ханиш, расположенных в южной части Красного моря, стабилизировались. Однако говорить о полной их нормализации еще рано. Все более серьезной проблемой для Йемена становится усиливающийся поток беженцев из Сомали. Улучшаются политические и экономические отношения между Саудовской Аравией и Йеменом. В то же время остался неурегулированным вопрос о принадлежности некоторых приграничных территорий. К тому же, Эр-Рияд видит в Сане потенциального соперника за лидерство на Аравийском полуострове.

Негативное воздействие на ситуацию в регионе оказывает конфликт в суданском Дарфуре, перспективы урегулирования которого весьма туманны. Египетско-суданский спор о принадлежности района Халаиб так и не решен, что не исключает

нового его обострения. Однако возникновение крупного вооруженного конфликта между Египтом и Суданом вряд ли реально. Обе страны не пойдут на его развязывание по политическим и экономическим причинам. Сложными остаются отношения Судана с Эритреей и Эфиопией. Территориальные и политические проблемы, существующие между ними, все еще ждут своего решения. Эфиопско-эритрейский конфликт находится в «заглушенном» состоянии, но вероятность его обострения достаточно велика. Деятельность вооруженных сепаратистских группировок осложняет внутреннее положение в Эфиопии.

В районе Красного моря активно действуют различные террористические и экстремистские организации и группировки. В последние годы теракты неоднократно совершались в Египте, в т. ч. в южной части Синая, в Иордании, Израиле, Саудовской Аравии. Экстремистские исламистские силы ведут вооруженную борьбу против правительства в Йемене. Одной из баз международного терроризма остается территория Сомали. Неурегулированность противоречий и споров между красноморскими государствами, внутренние вооруженные конфликты в отдельных странах региона, а главное — деятельность сил, связанных с международным терроризмом, не позволяет говорить о прочной стабильности в зоне Красного моря. www.iimes.ru, 7.5.2007г.

Сербия

Транспорт с РФ

Сотрудничество в области транспорта. Базируется на договоренностях сторон, достигнутых в ходе работы VI заседания Межправительственного российско-сербского комитета по торговле, экономическому и научно-техническому сотрудничеству 21-22 июня 2007г. в Белграде.

На переговорах 14 авг. 2007г. делегаций министерства транспорта России и министерства инфраструктуры Сербии по автомобильному транспорту достигнута договоренность об установлении на 2007г. контингента разрешений на двусторонние и транзитные перевозки в 3000 шт. при предварительно согласованном контингенте на 2007г. в 1000 разрешений. Озвученная в рамках Межправительственного комитета просьба министерства инфраструктуры Сербии об увеличении контингента разрешений на 2000 ед. была удовлетворена.

Кроме того, российская сторона согласилась положительно рассмотреть возможность передачи дополнительно к контингенту 2007г. 2000 разрешений на перевозки плодоовощной продукции автомобилями-рефрижераторами. Эксперты обсудили вопрос о заключении нового российско-сербского межправительственного соглашения о международном автомобильном сообщении.

По предложению российской стороны и в соответствии с подписанным министрами транспорта двух стран совместным заявлением 27-28 сент. 2007г. в Белграде состоялось первое заседание российско-сербского совета по сотрудничеству в области транспорта, национальные части которого возглавляют замминистра транспорта РФ Б.М. Король и статс-секретарь министерства инфраструктуры Сербии М. Йоичич.

В области развития транспортной инфраструктуры и железных дорог предполагается сотрудни-

чество сербской стороны с российскими производителями ж/д подвижного состава, а также участие российских фирм в предстоящих в Сербии тендерах на строительство и реконструкцию ж/д инфраструктуры и железных дорог, в частности, международных тендерах на реконструкцию ж/д участка Батайница-Голубинцы и вокзала Прокоп.

В области автотранспорта и дорожного хозяйства для российских и сербских перевозчиков установлен контингент разрешений на двусторонние и транзитные перевозки грузов по территориям наших стран в количестве 3000 шт. и согласован срок их действия. Планируется участие заинтересованных российских компаний в проектировании, реконструкции и строительстве дорожных объектов в Сербии (автомагистрали Е-70, Е-75, кольцевая дорога вокруг г. Белграда), а сербских — в тендерах по реализации программы модернизации автодорог России до 2010г.

Подписаны меморандумы о сотрудничестве между ОАО «Аэрофлот» и авиакомпанией JAT 2 июня 2007г. и между ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» и аэропортом «Никола Тесла» 8 июня 2007г. Формируется российско-сербская рабочая группа, одной из задач которой является разработка механизма реализации инвестиционных проектов, определенных протоколами о намерениях: по созданию карго-логистического центра на территории аэропорта «Никола Тесла»; совместному развитию оператора по наземному обслуживанию в аэропорту «Никола Тесла» на базе компании Su-port, являющейся дочерней компанией JAT; по покупке предприятия для производства бортового питания JAT Catering. Российская сторона передала в сент. 2007г. сербской стороне на рассмотрение проект межправсоглашения о воздушном сообщении между РФ и Сербией.

В области водного транспорта сербская сторона заинтересована в привлечении российских компаний в развитие инфраструктуры в портах Белград и Новый Сад, а российская — в использовании действующих судов пароходства Сербии. Российские компании, в частности, ОАО «Азовский морской порт» готовы рассмотреть вопрос строительства логистического центра в г. Белграде при условии предоставления сербской стороны конкретных вариантов землеотвода под планируемый логистический центр (терминальный комплекс) и предложений по формированию грузовой базы.

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Беларусь и Сербия в 2009г. увеличат количество разрешений для международных автомобильных перевозчиков. Такое решение принято на заседании белорусско-сербской смешанной комиссии по вопросам международного автомобильного сообщения в Минске, сообщил начальник управления внешнеэкономической деятельности министерства транспорта и коммуникаций Беларуси Сергей Негрей.

По его информации, на заседании комиссии были рассмотрены вопросы автомобильных грузовых и пассажирских перевозок между Беларусью и Сербией за 2007-08гг., установлен контингент разрешений на грузовые автомобильные перевозки на 2008г. и определена предварительная квота разрешений на 2009г. Отмечена тенденция увеличения объемов перевозок грузов автомобильным транспортом между двумя странами.

«Было принято решение об увеличении числа разрешений белорусским перевозчикам для выполнения двусторонних и поездок в/из третьих стран», — сказал Сергей Негрей. Помимо этого, по просьбе сербской стороны Беларусь увеличит количество разрешений для транзитных поездок сербских автоперевозчиков. «Сербские транспортные компании рассматривают нашу страну в качестве основного транзитного государства, что мы оцениваем только с положительной стороны», — отметил представитель минтранса.

Стороны также подтвердили, что разрешения тек.г. действительны до 31 янв. каждого последующего года. В ходе заседания Беларусь и Сербия обменялись информацией и по другим вопросам, связанным с осуществлением международного автомобильного сообщения между двумя странами.

Документ, регулирующий отношения двух государств в области автомобильных перевозок, был подписан между Беларусью и тогда еще Югославией в 1996г. Сербия стала правопреемницей этого соглашения. Страны работают над подписанием межправительственного соглашения о свободной торговле. Ожидается, что это произойдет в следующем году, добавил Сергей Негрей. Впоследствии предполагается заключить новое отраслевое соглашение между Беларусью и Сербией. Кроме того, сербская сторона высказала заинтересованность в заключении соглашения о ж/д транспорте.

В заседании смешанной комиссии приняли участие представители министерства транспорта и коммуникаций Беларуси и Транспортной инспекции, Ассоциации «БАМАП», министерства инфраструктуры Сербии, Посол Республики Сербия в Республике Беларусь, представители промышленной палаты, транспортной компании по перевозкам грузов. БЕЛТА, 1.12.2008г.

— Представители австрийского строительного концерна PORP заявили, что получили разрешение на реализацию двух больших проектов в Сербии: санация автотрассы через Белград и ж/д путей от н/п Батайница до н/п Голубинца. Договор о санации 28 км. участка автомагистрали Е 75, который проходит через Белград, подписан между представителями концерна PORP и госкомпания «Сербские дороги». Стоимость проекта оценивается в 20 млн. евро. Начало работ запланировано на янв. 2009г. Санация ж/д путей от н/п Батайница до н/п Голубинца включает ремонт двухколейного участка ж/д полотна протяженностью 30 км. Стоимость проекта — 19,5 млн. евро. Проект финансируется из средств Европейского инвестиционного банка. Начало работ — весна 2009г. Продолжительность — 9 месяцев. www.economy.gov.ru, 27.11.2008г.

— По заявлению министра инфраструктуры Сербии Милутина Мрконица, строительство части скоростной автомагистрали от Ниша до Димитровграда и болгарской границы на Коридоре 10 будет завершено в течение 2-2,5 лет. По словам М.Мрконица, Коридор 4, проходящий через территорию Болгарии и Румынии, берет на себя основной грузопоток. В этой связи жизненно необходимо в кратчайшие сроки завершить работы на Коридоре 10. Стоимость планируемых работ на дорогах Сербии составляет 1,7 млрд. евро. www.economy.gov.ru, 27.7.2008г.

— По заявлению генерального директора белградского аэропорта «Никола Тесла» Б. Кристо,

оценочная стоимость аэропорта составляет 200 млн. евро, но может быть увеличена до 700 млн. евро. Увеличение стоимости аэропорта является основанием для его дальнейшего развития и более эффективной реконструкции в процессе приватизации. В ходе приватизации аэропорта «Никола Тесла» контрольный пакет акций останется в собственности государства, а планом правительства предусмотрено, что 30% акций аэропорта будут выставлены на биржевые торги в I пол. 2009г. В текущем году правительством Республики Сербии в аэропорт «Никола Тесла» планируется инвестировать 18 млн. евро. www.economy.gov.ru, 16.5.2008г.

— 29 марта т.г. первый вице-президент ИРИ Парвиз Давуди направил исполнительным органам страны временное соглашение о международном автомобильном сообщении между Ираном и Сербией. Это соглашение предусматривает, что пассажирские и грузовые автотранспортные средства Ирана и Сербии, пересекая границу страны-партнера по соглашению, освобождаются от дорожных сборов и пользуются определенными льготами при проезде по автомобильным дорогам этой страны. В перспективе, если это временное соглашение будет успешно выполняться, то будет подписано окончательное и постоянное транспортное соглашение.

Порядок подписания подобных соглашений определен п.2 специальной инструкции от 1992г. Министерство транспорта и путей сообщения ИРИ имеет право подписать временное соглашение только после получения официального разрешения правительственной комиссии по вопросам базовых отраслей экономики, промышленности и природных условий. После подписания это соглашение должно утверждаться президентом ИРИ, а затем направляться первому вице-президенту ИРИ для исполнения. Iran News, 8.4.2008г.

— ОАО «Аэрофлот» (AFLT) заинтересовано в приватизации сербской JAT и намерено участвовать в конкурсе по ее приватизации. Об этом заявил сегодня на пресс-конференции заместитель генерального директора по финансовому планированию «Аэрофлота» Михаил Полубояринов.

По его словам, гендиректор «Аэрофлота» Валерий Окулов провел ряд встреч с руководством Сербии о возможной покупке JAT. М.Полубояринов отметил, что «Аэрофлот» намерен покупать сербскую компанию только на открытом тендере, т.к. в перспективе Сербия может войти в ЕС и покупка авиакомпании без тендера может привести к будущим проблемам с законодательством ЕС. «Аэрофлот» намерен использовать JAT для полетов в Европе.

М.Полубояринов отметил, что JAT — неплохо работающая компания с хорошим коллективом, однако, у компании устаревший авиапарк. Также он отметил, что покупку сербской компании «Аэрофлот» намерен осуществить в консорциуме одной из компаний из ЕС. Прайм-ТАСС, 30.1.2008г.

— По заявлению Генерального директора государственного предприятия «Железные дороги Сербии», для реконструкции узких перегонных путей протяженностью 429 км. на железных дорогах страны, где максимально разрешенная скорость 30 км./ч., необходимо затратить 150 млн. евро, и такие средства будут выделены министерством финансов в ближайшее время. www.economy.gov.ru, 13.12.2007г.

– «Аэрофлот – российские авиалинии» и сербская национальная авиакомпания JAT Airways подписали меморандум о взаимопонимании в рамках первого международного транспортного форума в Сочи.

Документ предусматривает расширение совместной операционной и коммерческой деятельности на международном рынке авиаперевозок, разработку совместных проектов.

«Аэрофлот заинтересован участвовать в приватизационных процессах компании JAT Airways с целью превращения ее в эффективного транснационального балканского авиаперевозчика», – говорится в меморандуме.

Стороны приняли решение о создании рабочей группы для изучения возможности участие российского авиаперевозчика в приватизации сербской авиакомпании.

По словам президента JAT Airways Небойши Старцевича, вопрос о приватизации решится в ближайшие 6-8 месяцев. Кто составит конкуренцию Аэрофлоту, пока неизвестно. «У нас есть контакты с разными компаниями, но такого высокого уровня сотрудничества, как с Аэрофлотом, мы пока ни с кем не достигли» – сказал президент компании. Он отметил также, что вопрос приватизации единственного национального перевозчика Сербии решен окончательно.

«Это выгодно и сербской, и российской авиакомпаниям, потому что при создании конгломерата компаний можно очень удобно состыковать маршруты перевозки пассажиров», – отметил Старцевич. Кроме того, участие в приватизации сербской авиакомпании даст возможность Аэрофлоту войти в систему Open Sky через своих сербских коллег, – пояснил Старцевич.

JAT Airways – 100% госкомпания, единственный национальный авиоперевозчик Сербии. Базовый аэропорт расположен в Белграде. Авиапарк насчитывает 16 самолетов, из которых 12 – Boeing-737. Оборот компании составляет 200 млн. евро в год. Ежегодно компания перевозит 1,5 млн. пассажиров. Росбалт, 1.6.2007г.

Сингапур

Морпорты

Выгодное географическое положение (на пересечении крупных морских путей) и глубоководные причалы способствовали превращению Сингапура в крупнейший в мире узловой порт. В среднем в Сингапурский порт ежегодно заходит 140 тыс. судов; в 2005г. их совокупная валовая регистровая вместимость второй раз подряд превысила 1 млрд. брт. В данном порту могут одновременно находиться 1 тыс. судов.

Главными операторами Сингапурского порта являются PSA и Jurong Port, вместе располагающие девятью терминалами. Последние предоставляют самые разнообразные услуги, начиная от складирования и кончая распределением грузов, бункеровкой и экологическим контролем. Указанные операторы высоко котируются в АТР и в мире в целом за многообразие и эффективность осуществляемых ими функций, а также за способность быстро реагировать на новые тенденции в судоходстве и портовой индустрии. С ростом популярности контейнерных перевозок они резко увеличили объем обработки контейнерных грузов

и в 2005г. довели его до 23,19 млн. TEU (TEU – 20-футовый эквивалент). Чтобы не отставать от спроса, PSA строит новый контейнерный терминал Pasir Panjang Terminal (PPT), который будет иметь 28 причалов (4 причала уже функционируют, а в ближайшие 5-7 лет к ним добавятся еще 15).

Операторы Сингапурского порта используют технологии, позволяющие им эффективно отслеживать перемещение контейнеров, идентифицировать их номера и определять местонахождение. Инспектирование грузов осуществляется с помощью рентгеновской и гамма-лучевой аппаратуры, а также видеоаналитических систем. Вся информация, относящаяся к контейнерам и перевозящим их судам, содержится в базе данных системы управления контейнерного терминала или регистрационных записях, обновляемых вручную. Мониторинг грузов в режиме реального времени, особенно с использованием сверхточных радиочастотных идентификационных устройств, применяется в ограниченных масштабах.

Данные управления морских дел и портов Сингапура

(Maritime and Port Authority of Singapore – MPA): общий грузооборот Сингапурского порта и объем обработки контейнерных грузов (%)

	I	II	III	IV ¹
Все грузы (млн.т.).....	347,7	393,4	423,3	10
Генеральные грузы				
Контейнерные	191,7	223,5	242,0	12
Неконтейнерные	14,7	17,4	20,3	17
Навалочные и наливные грузы				
Нефтяные	123,4	129,3	137,8	6
Прочие	17,9	23,2	23,2	10
Контейнерные грузы (млн. TEU).....	18,4	21,3	23,2	12

¹Ожидаемые среднегодовые темпы прироста.

Примечание. I – 2003г., II – 2004г., III – 2005г., IV – 2006-08гг.

Для обеспечения безопасной и эффективной работы Сингапурского порта МРА изучает возможности приобретения Интегрированного центра имитации и моделирования, который Международная морская организация (ИМО) рекомендует использовать для обучения портовых операторов. Этот центр включает имитаторы судна, а также моделирующие устройства, используемые для обучения судоходству, управлению кризисными ситуациями и обработке жидких грузов. Все эти составляющие центра созданы на базе последних технических достижений и способны эффективно взаимодействовать друг с другом.

Из 23,2 млн. TEU контейнерных грузов, обработанных Сингапурским портом в 2005г., 22,3 млн. приходилось на PSA, портовое оборудование для которой поставляют ее сингапурские дочерние и ассоциированные компании, а также иностранные фирмы. Среди первых можно назвать PSA International Pte, капитал которой полностью принадлежит PSA Corporation. Она предлагает на внутреннем и внешнем рынках консультационные услуги по эксплуатации портов, управлению их работой и информатизации. Ее зарубежными покупателями являются Управление портов Филиппин и контейнерный терминал Voltri в Италии.

В число ассоциированных с PSA компаний входят Suzue-PSA Cold Storage, Tanker Mooring Services и SPECS Consultants. Первая является совместным предприятием Suzue Corporation (Япония) и PSA. По своим складским морозильным емкостям, равным 10 тыс.т., она занимает в Сингапуре первое место.

В образовании Tanker Mooring Services, помимо PSA, участвовали BP Singapore, Traders Insurance и Singapore Petroleum Corporation; основная деятельность этой компании заключается в пришвартовывании нефтеналивных танкеров. И, наконец, Specs Consultants специализируется на консультационных услугах в области освоения земельных участков, строительства портов и складирования.

Среди иностранных фирм борьбу за заказы PSA ведет ZPMC, Hyundai-Pasoco, Itmng и Mitsui. Аналитики отмечают, что свои закупки PSA осуществляет на «прозрачной» и беспристрастной основе, руководствуясь техническими достоинствами товара и ценой. В качестве примера приводят контракт на поставку пяти портовых кранов, подписанный с германской компанией Noell. Последняя получила заказ, несмотря на то, что предложенная ею цена (26,7 млн.долл.) не являлась самой низкой.

В Сингапуре PSA обслуживает 200 судоходных фирм, которые осуществляют регулярные рейсы в 600 портов 123 стран. Эта компания владеет также 19 зарубежными портами, в т.ч. в Бельгии, Брунее, Индии, Италии, КНР, Нидерландах, Португалии, Республике Корея, Таиланде и Японии. В тек.г. она намерена довести долю граничных операций в своих доходах до 1/3. БИКИ, 24.4.2007г.

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Сингапурская компания Changi Airports International (CAI) и российская компания Базовый Элемент объявили о подписании партнерского соглашения для совместного участия в тендере на реконструкцию и управление аэропортом «Пулково» в Санкт-Петербурге. Партнерское соглашение было подписано в присутствии министра-наставника Сингапура господина Ли Куан Ю, Старшего министра господина Го Чок Тонга и председателя Управления гражданской авиации Сингапура Лью Ман Леонга.

«Мы внимательно следим за развитием ситуации вокруг аэропорта Пулково, проект по развитию этого авиаузла станет одним из самых важных событий в жизни российской авиации в ближайшие годы. Мы ожидаем, что интерес к Пулково проявят самые сильные конкуренты, и нам приятно сознавать, что у нас есть солидный партнер в лице Базового Элемента. Эта компания обладает высокопрофессиональной командой с отличным опытом работы в области развития инфраструктуры, ее команда полностью сосредоточена на реализации проекта», — заявил гендиректор Changi Airports International господин Чоу Кок Фунг.

«Уверена, что практический опыт, накопленный нашими партнерами Чанги в ходе эксплуатации одного из лучших аэропортов в мире, а также хорошее представление «Базового Элемента о том, как организовывать работу аэропортов в России, позволят нам подготовить и представить убедительный проект по развитию и управлению Пулково», — отметила гендиректор компании Базовый Элемент Гульжан Молдажанова.

Развитие Пулково представляет собой первый в России проект на основе частно-государственного партнерства в аэропортовой сфере. Консультационную поддержку по проекту администрации Санкт-Петербурга оказывает Всемирный банк. Проект включает в себя реконструкцию и управление существующим Международным аэропор-

том Пулково параллельно со строительством нового терминала. В 2007г. аэропорт обслужил 6,1 млн. пассажиров. Ожидается, что в ближайшие десять лет пассажиропоток возрастет до 17 млн. пассажиров в год, учитывая возрастающую роль Северной столицы в качестве коммерческого и туристического центра.

К концу июля этого года компании, желающие принять участие в реконструкции Пулково, должны подать заявку на участие в предквалификационном отборе. В фев. 2009г. консорциумы компаний подадут заявки на участие в тендере, а несколькими неделями позднее, специальная комиссия выберет победителя тендера. Подписание финансового соглашения по реконструкции аэропорта намечено на июль 2009г. www.metainfo.ru, 7.6.2008г.

— Changi Airport International, управляющая шестым в мире по величине аэропортом в Сингапуре, и «Базовый элемент» вчера подписали соглашение о совместном участии в тендере на реконструкцию и управление петербургским аэропортом «Пулково», рассказали «Ведомостям» гендиректор Changi Чоу Кок Фун и пресс-секретарь «Базэла» Сергей Рыбак. Переговоры на этот счет начались несколько месяцев назад — после участия обеих компаний в Российском экономическом форуме в Сингапуре.

«Россия — очень большая страна, в которой авиация и аэропорты будут играть ключевую роль в развитии экономики. Она имеет огромный потенциал по росту пассажиропотока», — объяснил интерес к проекту Чоу Кок Фун. По его словам, на каждом рынке, на который выходит Changi, она ищет сильного партнера. «В России таким партнером стал «Базэл», — сказал Чоу Кок Фун.

«Базэл» и Changi сейчас готовят документацию к участию в тендере. Он был объявлен в апр., а итоги планируется подвести до 12 марта 2009г. Победитель должен будет провести реконструкцию аэропорта стоимостью 600 млн. евро, а затем получит право на его управление на 30 лет. Предварительный отбор участников пройдет 11 авг. Презентацией проекта, проведенной питерскими властями в прошлом месяце, интересовались «Ренова», «Базэл», Газпромбанк, ВТБ, ВЭБ, УК «Лидер», европейские строительные компании Egis, DTZ, Vinci и управляющие крупными аэропортами — Fraport, Aeroports de Paris, Vienna International Airport.

Сколько денег Changi планирует вложить в реконструкцию «Пулково», Чоу Кок Фун не сказал. Он лишь напомнил, что по условиям конкурса доля оператора не может быть меньше 25%. По оценке главного редактора Aviaport Олега Пантелеева, в «Пулково» нужно будет вложить 1 млрд. евро. Альянс с Changi значительно укрепляет позиции «Базэла» в конкурсе на «Пулково», считает Пантелеев.

Впрочем, «Пулково» может стать пробным шаром для альянса «Базэла» и Changi. Компании обсуждают совместные проекты в рамках компании «Аэропорты Юга», входящей в «Базэл», рассказали два близких к обоим компаниям источника.

Речь идет о реконструкции аэропортов в Сочи, Анапе, Геленджике и Краснодаре. Впрочем, один из собеседников «Ведомостей» оговаривается, что переговоры на этот счет находятся «в самой на-

чальной, предварительной, стадии». Рыбак и Чоу Кок Фун это комментировать отказались.

Пассажиропоток четырех аэропортов «Базэла» в 2007г. составил 3,6 млн.чел., а к 2014г., по оценке компании, пассажиропоток только Сочинского аэропорта составит 7 млн.чел. Для сравнения: через «Пулково» в прошлом году прошло 6,1 млн. пассажиров.

Но Changi заинтересована и в других проектах в России. Министр-наставник Сингапура Ли Куан Ю в среду заявил, что Сингапур ведет переговоры с Россией относительно инвестиций в развитие пяти аэропортов, в т.ч. и в Москве. Подробности он не рассказал. Представители всех трех московских аэропортов – «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково» – отказались от комментариев.

Если «Базэл» договорится с Changi об управлении южными аэропортами, это может стать первым примером прихода иностранного оператора на этот рынок, отмечает гендиректор компании «Аэропрогресс» Александр Фридлянд. У Changi серьезный опыт управления аэропортами и отработанные технологии, которые могли бы очень пригодиться российским аэропортам, в т.ч. и московским.

Напомним, что оператор аэропортов Changi Airports International (CAI) владеет 100% аэропорта Changi в Сингапуре (шестой в мире по пассажиропотоку, в 2007г. обслужил 36,7 млн.чел.); 29% китайского Nanjing Lukou International Airport (в 2006г. обслужил 6,27 млн. пассажиров). CAI договорилась с индийской Tata Group о создании СП для развития и инвестиций в аэропорты Индии. Ежегодная выручка – 83,5 млн.долл. (данные Hoovers). Акционеры: Civil Aviation Authority of Singapore (государственный комитет при министерстве транспорта Сингапура) – 100%. 6.6.2008г.

– Крупнейший в мире пассажирский авиалайнер A380 компании Singapur Airlines, вылетевший из международного аэропорта «Чанги», совершил сегодня посадку в лондонском аэропорту Хитроу.

Это первый коммерческий рейс суперсовременного двухпалубного детища корпорации Airbus вместимостью 550 пассажиров из Юго-Восточной Азии в Европу. На этот раз на его борту разместились 470 пассажиров.

Singapur Airlines первой приобрела три крупнофюзеляжных самолета Airbus A-380 из заказанных ею 19 аэробусов, которые авиакомпания должна получить к 2010г. Прайм-ТАСС, 18.3.2008г.

– Singapore Airlines 20 марта открывает новый рейс по маршруту Сингапур-Москва (Домодедово) в Хьюстон. Об этом сообщили в пресс-центре международного аэропорта.

Полеты будут выполняться четыре раза в неделю на самолетах Boeing 777-300ER, оснащенных оборудованием нового поколения.

С 20 марта 2008г. авиакомпания увеличивает частоту перелетов по маршруту Сингапур-Москва (Домодедово) до ежедневной. Из Сингапура рейсы через Дубай в Москву будут выполняться по понедельникам, средам и пятницам, а новые рейсы будут отправляться из Сингапура в утренние часы каждый вторник, четверг, субботу и воскресенье с прибытием в Москву в дневное время и дальнейшим следованием в Хьюстон. Прайм-ТАСС, 11.1.2008г.

– Singapore Airlines впервые установит прямое авиасообщение Хьюстон-Москва, сообщает газета Huston Chronicle.

Перелеты Хьюстон-Москва-Сингапур будут совершаться четыре раза в неделю с 20 марта 2008г. Наблюдатели связывают открытие нового маршрута авиасообщения со стремительным ростом деловой активности в сфере энергетики в крупнейшем г.Техаса и экономическом центре на юге США. Аэропорт Хьюстона становится одной из крупнейших воздушных гаваней США.

Singapore Airlines планирует использовать на этом маршруте новейшие самолеты Boeing 777-300». Прайм-ТАСС, 14.12.2007г.

– Общая сумма выручки за проданные билеты на первый рейс нового самолета Airbus A-380 составила более 1 млн. 250 тыс.долл. Все доходы от торгов билетами направлены на благотворительность. Билеты на этот полет продавали на аукционе, самый дорогой ушел за 100 тыс.долл.

25 окт. первый коммерческий рейс из Сингапура в Сидней совершил самый большой самолет в мире – аэробус A-380. Лайнер рассчитан максимум на 853 пассажира, но первым рейсом отправилась лишь 450 чел. ИА Regnum, 25.10.2007г.

– Крупнейший в мире двухпалубный аэробус A380 авиакомпании Singapore Airlines совершил первый 7,5-часовой коммерческий полет из Сингапура в Сидней, сообщает агентство Ассошиэйтед Пресс.

Гигантский аэробус оторвался от взлетно-посадочной полосы, которую специально для него пришлось удлинить и расширить, в 08.16 (04.16 мск). После того, как самолет поднялся в почти безоблачное небо, стюардессы принесли пассажирам шампанское и раздали сертификаты, подтверждающие их участие в этом историческом событии.

На борту самолета находились 455 пассажиров и 30 членов экипажа, в т.ч. четверо пилотов.

Большинство билетов на первый коммерческий рейс A380 были проданы с аукциона на сайте eBay, средства от которого (1,26 млн.долл.) пойдут на благотворительность. Многим из тех, кто захотел приобщиться к истории авиации, пришлось заплатить за эту возможность несколько десятков тысяч долларов. Дороже всего полет обошелся британцу Джулиану Хейварду (Julian Hayward), который приобрел два места в люксе за 100 тыс. 380 долл. Он стал первым пассажиром, поднявшимся на борт.

Первый в мире самолет A380 был передан Singapore Airlines 15 окт., почти на два года позже запланированного срока. Причиной задержки поставок стали проблемы с электропроводкой. Инженеры решили, что система проводов на первых 20 лайнерах A380 будет смонтирована вручную. Затем уже будут разработаны цифровые технологии, которые позволят осуществлять сборку следующих самолетов намного быстрее.

Однако, как отмечают представители сингапурского авиаперевозчика, ожидание того стоило. В течение ближайших десяти месяцев Singapore Airlines будет оставаться единственной авиакомпанией, эксплуатирующей новый аэробус. Следующий лайнер A380 сойдет с конвейера лишь в авг. 2008г.

A380 выполнен в улучшенном варианте «Люкс» и рассчитан на 471 пассажира. Из них 399 разместятся в экономическом классе, 60- в салоне бизнес-класса. Для наиболее взыскательных пассажиров в самолете оборудованы 12 «люксов»- не-

большие отдельные комнаты с кожаным креслом, кроватью, столом и техническими устройствами, позволяющими с пользой проводить время в полете.

Весьма комфортные условия созданы и для пассажиров бизнес-класса, чьи кресла могут раскладываться в удобную кровать. Салон экономического класса также гораздо просторнее, чем в обычных самолетах.

A380 является крупнейшим в мире пассажирским авиалайнером. Размах его крыльев достигает 80 м., а длина фюзеляжа — 73. Кроме того, новый аэробус потребляет меньше горючего в пересчете на одного пассажира, чем его предшественники. Стоимость лайнера в стандартной комплектации — 320 млн.долл.

Новый самолет может совершать беспосадочные перелеты на расстояние до 15 тыс.км. и перевозить 525 пассажиров регулярными рейсами и до 853 чел. в чартерном варианте при условии, что салон полностью укомплектован в эконом-классе.

С 28 окт. аэробус начнет регулярные ежедневные рейсы Сингапур-Сидней. Всего Singapore Airlines планируют закупить 19 таких самолетов. Ожидается, что ввиду повышенного комфорта стоимость билетов на A380 будет в среднем на 25% выше, чем на обычные самолеты.

По данным агентства Ассошиэтед Пресс, оформлено 165 заказов на поставки аэробуса.

Airbus рассматривает самолеты-гиганты A380 как будущее авиации, отвечающее требованиям использовать большие самолеты для перевозки пассажиров между крупными мировыми аэропортами. РИА «Новости», 25.10.2007г.

— Cosco (Singapore), ведущая компания по ремонту судов и перевозке грузов водным транспортом, сообщила, что в I кв. объемы ее продаж достигли рекордного уровня и соответственно увеличилась прибыль.

Во вторник Cosco Singapore сообщила, что ее чистая прибыль выросла на 46% до \$37,6 млн.долл. (US23,9 млн.долл.). За аналогичный период прошлого года она составила \$25,8 млн.долл.

Объемы продаж группы выросли на 63% и достигли рекордного квартального уровня — \$267,6 млн.долл.

Объемы предоставленных услуг по ремонту суден увеличились на 53%, с 132,6 млн.долл. в I кв. 2005г. до 203 млн.долл. в I кв. текущего года. Это связано с тем, что в этом квартале компания подписала и выполнила больше крупных контрактов. Группа также расширяет свои верфи.

Объемы грузоперевозок увеличились на 47%, с 26,6 млн.долл. в I кв. 2005г. до 39,3 млн.долл. в I кв. текущего года. В пред.г. флот компании пополнили два судна.

«Мы оптимистично оцениваем наши перспективы на 2006г. фин. г., сейчас много заказов на ремонт суден и большой спрос на рынке обработанной продукции в нефтегазовом секторе», — прокомментировал Цзи Хай Шен, вице-президент Cosco Corporation.

«Мы не на полную мощность использует возможности группы для оказания на территории офшорной зоны услуг по ремонту и переоснастке суден. За последние два месяца нам удалось заключить несколько новых крупных контрактов на предоставление таких услуг, общая сумма которых составляет US137,15 млн.долл.», — добавил он.

Cosco Singapore полностью принадлежит China Ocean Shipping Group, крупнейшей в Китае компании по перевозке грузов водным транспортом. Компания прошла листинг на Сингапурской фондовой бирже. Offshore.SU, 16.5.2006г.

— Сингапурский оператор портов PSA сообщил на прошлой неделе, что он не намерен перекрывать предложение DP World, сделанное британской компанией P&O Group. Правление директоров P&O не думало о поглощении, но не смогло отказаться от первоначального заманчивого предложения DP World. В конце прошлого месяца после некоторых обсуждений оно поддержало его как окончательное.

В пятницу компания PSA заявила: «PSA считает, что у P&O была прекрасная возможность присоединиться к нашей глобальной команде. Мы также считаем, что 470 пенни за акцию, что мы предложили, это максимально возможная и справедливая цена. Более высокая цена не соответствует принципам ведения бизнеса PSA.

После того, как компания P&O приняла предложение DP World в 520 пенни за акции, мы решили не повышать свою цену и отказаться от поглощения P&O». Offshore.SU, 14.2.2006г.

— Всего через несколько дней после того, как акционеры P&O отклонили предложение DP World в пользу сингапурской компании PSA, они изменили свое мнение, польстившись на более привлекательное предложение DP World.

В середине недели правление директоров P&O посоветовало акционерам принять предложение PSA в размере GBP3,54 млрд.: «Все подразделения P&O будут объединены с расположенной в Сингапуре компанией PSA, что позволит создать одного из крупнейших в мире портовых операторов».

Однако в четверг правление директоров изменило свои рекомендации, посоветовав акционерам принять новое предложение DP World в размере GBP3,88 млрд.

«Директора P&O изменили свои рекомендации и единогласно советуют акционерам проголосовать по пересмотренным предложениям на собрании, которое назначено на 13 фев.», — говорится в новом заявлении. Offshore.SU, 30.1.2006г.

— На этой неделе стало известно, что правление директоров компании P&O посоветовало акционерам принять предложение PSA в размере GBP3,54 млрд. Правление отвергло ранее возникшее предложение расположенной в Дубае компании DP World в размере GBP3,33 млрд. и заявило:

«Все подразделения P&O будут объединены с расположенной в Сингапуре компанией PSA, что позволит создать одного из крупнейших в мире портовых операторов».

В дек. 2005г. компания P&O сообщила, что она получила предложение о поглощении от Dubai Ports World. Компания не планировала подобных действий, но предложение в 443 пенни за акцию очень привлекательно.

Конкурирующая компания PSA внесла свое предложение ранее в этом месяце. Однако исход дела пока не ясен. Несмотря на заявление правления директоров P&O, компания DP World вполне может предложить более высокую цену, чем PSA. Offshore.SU, 27.1.2006г.

— Правительство Сингапура сообщило о новых налоговых льготах в судоходном секторе, предложенных в ходе реализации политики по сохране-

нию статуса города-государства как основного морского и торгового центра.

В соответствии с изменениями, о которых заявил министр транспорта, владельцы кораблей, зарегистрированных в Сингапуре, и некоторые транспортные компании с региональными штаб-квартирами в городе, получают налоговые льготы на прибыль от обмена иностранной валюты и вторичных инструментов.

До введения изменений судоходные компании должны были требовать налоговые льготы на индивидуальной основе.

Правительство надеется, что эти действия смогут стимулировать судоходные компании заниматься деятельностью по управлению рисками в Сингапуре. Offshore.SU, 12.1.2005г.

— Министр транспорта Сингапура сообщил, что процедуры продажи кораблей компаниями, внесенными в регистр судов, со следующего года будут освобождены от налогообложения.

В речи на International Maritime Awards 2004г. Министр сказал, что освобождение будет действовать в течение последующих пяти лет и позволит компаниям продавать корабли и резервировать продажу в Сингапуре, «не беспокоясь о налогообложении».

«Это поможет обеспечить более качественное планирование и управление флотом», — отметил он.

В соответствии с режимом «Утвержденные предприятия, занимающиеся морской транспортировкой», введенным в 1991г., утвержденные компании также получают освобождение от налогообложения полученной прибыли.

«Эта схема сослужила Сингапуру хорошую службу», — отметил министр транспорта.

«Однако изменяющиеся рыночные условия и нужды компаний, занимающихся морской транспортировкой, означают, что мы должны постоянно адаптировать нашу политику и расширять инициативы, чтобы по-прежнему оставаться привлекательным портовым центром», — сказал он в заключение. Offshore.SU, 24.9.2004г.

Сирия

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Сирия заинтересовалась новыми разработками карьерных самосвалов БелАЗ. Об этом сообщил генеральный конструктор ПО «БелАЗ» Александр Егоров. В ходе недавнего визита в Беларусь премьер-министр Сирийской Арабской Республики Мохаммед Наджи аль-Отри побывал в Жодино на БелАЗе и ознакомился с производством карьерных самосвалов. Сирийская сторона выразила заинтересованность в продолжении диалога с белорусскими машиностроителями.

В Сирии широко развито производство фосфатов, цементная промышленность, где могут использоваться БелАЗы. Александр Егоров сообщил, что с этой страной Белорусский автомобильный завод сотрудничает еще с 1960гг. Тогда Сирия стала первым государством, куда начали экспортироваться самосвалы БелАЗа. С тех пор туда поставлено 480 ед. карьерной техники. Последние поставки были осуществлены в 1999г. В основном это машины невысокой грузоподъемности — 30, 45 и 55 т.

По словам генерального конструктора, сирийские гости были удивлены, что модельный ряд ав-

томобилей БелАЗ не ограничивается только этим диапазоном грузоподъемности, а значительно расширен.

Карьерные самосвалы Белорусского автозавода эксплуатируются в 70 странах мира. За всю историю работы предприятия разработано более 500 модификаций карьерных самосвалов от 27 до 320 т. Выпущено свыше 130 тыс. самосвалов.

Белорусский автомобильный завод основан в сент. 1948г. Основной продукцией ПО «БелАЗ» являются карьерные самосвалы, фронтальные колесные погрузчики и бульдозеры, тягачи-эвакуаторы, специальные транспортные средства для подземных работ, тяжеловозы для металлургического производства и другие специализированные технологические машины. Удельный вес новых видов продукции составляет более 55%. Белорусский автомобильный завод занимает треть мирового рынка карьерных самосвалов и входит в семерку ведущих мировых концернов по производству карьерной техники — Komatsu-Dresser, Euclid-Hitachi, Caterpillar, Liebherr, Terex, Kress. БЕЛТА, 2.12.2008г.

— Беларусь и Сирия намерены открыть авиасообщение между Минском и Дамаском. Об этом сообщил журналистам премьер-министр Беларуси Сергей Сидорский по итогам встречи с премьер-министром Сирийской Арабской Республики Мохаммедом Наджи аль-Отри, который находится в нашей стране с официальным визитом.

«Мы выразили заинтересованность в развитии рейса между Минском и Дамаском», — сказал Сергей Сидорский. По его словам, будет рассмотрена возможность передачи в аренду Сирии одного из воздушных судов Беларуси. «Вероятнее всего, это будет Ту-134, который будет эксплуатироваться сирийской стороной и обеспечивать авиасообщение», — отметил премьер-министр. БЕЛТА, 27.11.2008г.

— Сирийское правительство распорядилось в среду наполовину снизить стоимость проезда в общественном городском транспорте и поездках для пенсионеров, сообщило государственное агентство САНА.

Такое решение в Сирии было принято впервые. Оно должно облегчить положение пожилых людей в стране в условиях мирового экономического кризиса, несмотря на то, что стоимость проезда в городском общественном транспорте в Сирии совсем невысокая — от 12 до 45 центов в зависимости от расстояния. По этой причине раньше ни одна из категорий граждан не имела льгот на проезд. РИА «Новости», 26.11.2008г.

— 2 июля т.г. в Дамаске состоялась торжественная церемония открытия Восьмого международного Сирийского автосалона, в котором приняли участие 233 компании из 27 стран мира, в т.ч. Ирана. Автосалон открыл министр транспорта Сирии Йаруб Бадр. Автосалон будет работать в течение семи дней.

Директор иранского павильона Мохаммад-Джавад Хасани-нежад сообщил, что в этом автосалоне принимают активное участие иранские производители автомобилей и автомобильных запчастей. Так, например, на автосалоне представлено более 10 моделей иранских автомобилей, в т.ч. легковые автомобили «Саманд» в обычной комплектации, «Саманд LX», «Саманд — Сузан», «Пежо — 405GLX», три модели «Пежо — 206», в т.ч. с

автоматической коробкой передач, «Меган», «Прайд-131», пикап и грузовик.

Директор по экспорту Компании по инженерному проектированию и снабжению запчастями АГ «Иран Ходроу» Хосейн Карами сообщил, что на автосалоне широко представлена продукция 11 иранских компаний, занимающихся производством автомобильных запасных и комплектующих деталей. По его словам, качество деталей иранского производства ничем не хуже европейских образцов. Подтверждением этого является экспорт части продукции иранских компаний в страны Европы.

Хасани-нежад и Карами также отметили, что сирийские посетители автосалона высоко оценили продукцию совместных автомобильных предприятий Ирана и Сирии – автомобилей «Саманд», получившего местное название «Шам», и «Прайд». Iran.ru, 3.7.2008г.

– Сирийская авиакомпания Syrian arab airlines (Syrianair) начала выполнять полеты в Россию. Об этом говорится в сообщении московского аэропорта «Внуково», куда будет выполнять полеты Syrianair. Регулярные рейсы Дамаск-Москва будут выполняться два раза в неделю по вторникам и пятницам на самолетах Airbus A-320 и Boeing-747.

Авиакомпания Syrian arab airlines располагает парком из 13 воздушных судов A320, Boeing-747 и Boeing-727 и выполняет рейсы в более чем 50 аэропортов стран Ближнего Востока, Европы, Азии и Северной Африки. Syrianair – член альянса Arab Air Carriers Organization, который включает в себя 24 авиакомпании. Из аэропорта «Внуково» выполняет рейсы 200 российских и зарубежных авиакомпаний. Всего по итогам 2007г. пассажиропоток «Внуково» составил 6,789 млн.чел. Прайм-ТАСС, 11.6.2008г.

– Сирийская авиакомпания Syrian Arab Airlines (Syrianair) со вторника начала регулярные полеты из Дамаска во «Внуково», сообщила пресс-служба московского аэропорта. Рейсы будут выполняться 2 раза в неделю по вторникам и пятницам на самолетах Airbus A320 и Boeing-747SP.

Авиакомпания Syrian Arab Airlines основана в 1946г. для выполнения региональных авиaperевозок в Багдад, Бейрут, Иерусалим, Кувейт, Каир и Доху. Сегодня Syrianair является одной из крупнейших авиакомпаний Ближнего Востока. В ее парке – 13 воздушных судов A320, Boeing-747 и Boeing-727. Syrianair выполняет рейсы более чем в 50 аэропортов стран Ближнего Востока, Европы, Азии и Северной Африки. Она входит в альянс Arab Air Carriers Organization, который включает в себя 24 авиакомпании.

Аэропорт «Внуково» – третий по величине авиатранспортный комплекс России, ежегодно обслуживает 120 тыс. рейсов 200 российских и зарубежных авиакомпаний. Маршрутная сеть аэропорта включает свыше 300 направлений регулярных и чартерных полетов и более 450 направлений деловой авиации. Карта полетов из аэропорта охватывает большинство регионов России, а также страны ближнего зарубежья, Западной Европы, Азии и Африки. Interfax, 11.6.2008г.

– Создание общеарабской железной дороги и единой авиакомпании для полетов между арабскими странами, а также разработка проекта объединения в общую систему электросетей арабских стран станут главными экономическими темами

саммита Лиги арабских государств (ЛАГ), который пройдет в Дамаске 29-30 марта, сообщили после встречи в понедельник представители экономического и социального совета арабских стран.

Они обсудили 256 проектов, которые могут быть рассмотрены на встрече в верхах в области торговли, инвестиций, перевозок, инфраструктуры, научных исследований.

По словам помощника министра экономики и торговли Сирии Мухаммеда Гасана Хабаша, арабские государства смогли осуществить важные и положительные шаги в области создания общеарабского рынка после того, как торговля между ними перестала облагаться таможенными пошлинами. Он добавил, что арабские страны хотят сделать свободной торговлю услугами в регионе и создать Арабский таможенный союз.

«Арабские государства должны развивать и укреплять экономическое сотрудничество друг с другом, чтобы способности арабского мира противостоять вызовам глобалистской политики возросли», – сказал Хабаш.

Обсуждать экономическую повестку дня предстоящего саммита в Дамаске продолжат министры экономики, финансов и внешней торговли арабских стран в среду, 26 марта.

Во время встречи они затронут вопрос о подготовке к межарабскому экономическому саммиту, который намечено провести в Кувейте в следующем году, а также проект по созданию арабских искусственных спутников земли для наблюдения за климатическими изменениями и план по развитию образования и научных исследований в арабских странах. РИА «Новости», 25.3.2008г.

– Транспортный сектор является приоритетной отраслью для правительства САР, которое поставило целью развитие страны как в области туризма, так и в плане регионального развития. Развитие транспортной инфраструктуры входит в планы президента Х. Ассада, определившего пути модернизации сирийской экономики. Так, в 9 пятилетнем плане (2001-05гг.) 20% всех капиталовложений направлялось в транспортную инфраструктуру, а в 10 пятилетке (2006-10гг.) – 16%, или до 3 млрд.долл.

10 пятилетним планом предусмотрены четыре основные цели. Во-первых, открытие транспортного сектора как для отечественного частного капитала посредством государственно-частного партнерства, так и для иностранных инвестиций. Во-вторых, реорганизация регионального распределения средств с целью приостановления миграции населения в большие города через улучшение дорог и ж/д сетей. В-третьих, повышение качества работы транспорта, безопасности граждан и окружающей среды, чтобы в итоге содействовать развитию туризма и экономики в целом. В-четвертых, реорганизация общественного сектора для его вхождения в рыночную экономику (доходность, введение конкуренции) и повышения и расширения уровня предоставляемых услуг.

Более половины капиталовложений в отрасль предназначены для развития железных дорог, которые в 2005г. перевезли 8187 тыс.т. грузов и 2012 тыс. пассажиров (в 2004г. – 7232 тыс.т. грузов и 2303 тыс. пассажиров соответственно). Ж/д сеть страны является самой протяженной в регионе и составляет 2833 км. стандартной колеи и 338 км. узкой дороги, находящихся в ведении двух компа-

ний. Перед отраслью поставлена цель обеспечить к 2010г. перевозку 5 млн. пассажиров и 83 млн.т. грузов. Правительство страны еще в 2001г. начало осуществлять обширную 20-летнюю программу по реконструкции и модернизации существующих путей (до 130 км. в год), включая основные линии международных перевозок между Турцией и Иорданией. В конце 2006г. начато строительство новой ж/д ветки для грузоперевозок до иракской границы.

Для модернизации пассажирских перевозок у южнокорейской компании Rotem были приобретены 10 высокоскоростных дизельных локомотивов и к ним составы из 5 вагонов на 283 пассажира. Новая техника позволила увеличить скорость поездов с 80 до 120 км/ч.

Модернизацией узкоколейной дороги в рамках трехстороннего соглашения между Иорданией, Сирией и Саудовской Аравией занимается саудовско-сирийская инвестиционная компания Valkees. Соглашение о концессии на 50 лет, подписанное с сирийским руководством в конце 2006г., предусматривает модернизацию линий от столицы до иорданской и ливанской границ и от Дамаска до его международного аэропорта. Первоначальные инвестиции составят 250 млн.долл., а, по прогнозу, совокупные капиталовложения могут составить от 500 млн. до 1 млрд.долл.

Сирия располагает одной из лучших в регионе сетей автодорог протяженностью до 50 тыс.км., из них 3/4 – с асфальтовым покрытием. В стране проводится целенаправленная программа по обновлению и улучшению дорог, а с нояб. 2006г. начали объявлять тендеры для иностранных инвесторов.

Одновременно руководство страны активно занимается развитием городских транспортных сетей в шести основных городах. 10-летний план предусматривает полную реорганизацию системы обслуживания. В течение многих лет госкомпания общественного транспорта в крупных городах практически не модернизировали свой парк, поэтому частные владельцы маршрутных такси почти полностью завладели указанным рынком. Данная ситуация породила серьезные проблемы, связанные с дорожным движением и загрязнением окружающей среды. Одним из выходов является строительство двух линий поверхностного метро. Параллельно этому будет реорганизовано и модернизировано городское автобусное хозяйство. В начале 2006г. сирийское руководство подписало с иранской группой Amigan соглашение о концессии по управлению общественным транспортом в основных городах страны. Иранская сторона обязуется поставить 5 тыс. автобусов, работающих на сжатом природном газе, из них 1,2 тыс. – для г. Дамаск.

Сирия, будучи средиземноморской страной, поставила целью развивать морское сообщение в своем регионе, а также со странами Европы и Азии. По данным центрального статистического бюро САР, в 2005г. в сирийских портах было выгружено 37029 тыс.т. грузов с 4397 судов и загружено 2664 тыс.т. грузов на 3927 судов. Среднегодовая перевалка транзитных грузов только для Ирака через сирийские порты оценивается в 20 млн.т.

Страна располагает тремя глубоководными портами, конкурирующими с портом Бейрут в Ливане и Искендерун в Турции. Два основных порта

– Ла-такиа и Тартус занимаются генеральными грузами, а порт Банияс – нефтеналивными (он является конечным пунктом нефтепровода из Ирака и подчинен Сирийской компании по транспортировке нефти; способен принимать суда дедвейтом до 114 тыс.т.).

В порту Тартус запланированы крупные капиталовложения в строительство новых причалов, зернохранилища на 85 тыс.т., контейнерной зоны для обработки до 0,5 млн. контейнеров (ТЕУ), складских помещений площадью 50 га, а также закупку нового оборудования, прежде всего кранов. В авг. 2006г. филиппинская компания International Container Terminal Services (ICTSI) добилась получения десятилетней концессии на управление контейнерным терминалом в Тартусе. Согласно условиям соглашения, ICTSI должна в течение 10 лет инвестировать 37 млн.долл. По мнению германских экспертов, у этого порта остается ряд слабых мест, в частности, системы обработки информации, длительные сроки разгрузки и слабая организация работы зон складирования.

По другому плану, севернее порта Латакия строятся рыбный порт и порт для яхт и прогулочных судов (последний также будет оказывать туристические услуги). Стоимость его строительства, которое продлится около трех лет, составляет 10 млн.долл. Значительные изменения планируются и в самой Латакии, где старая часть порта будет полностью переоборудована в развлекательно-туристический центр.

Значительная модернизация ожидает также и сирийские аэропорты, которые в 2005г. обслужили более 3154 тыс. пассажиров (из них 2,6 млн. – в международном аэропорту Дамаска, 490 тыс. – в Алеппо и 68 тыс. – в трех остальных аэропортах) и обработали почти 35,6 тыс.т. грузов. Основными направлениями перевозок являются Европа, арабские страны и Азия. В настоящее время в стране действуют пять аэропортов, в т.ч. два основных в Дамаске и Алеппо. Планируется построить два новых провинциальных аэропорта в городах Ракка и Хассака и реконструировать еще два в городах Меззех и Пальмира. Пропускная способность столичного международного аэропорта достигнет 5 млн. пассажиров в 2014г. и 10 млн. в 2020г. БИКИ, 10.1.2008г.

– В Дамаске в ближайшие годы будет построено метро, сообщил журналистам директор департамента транспорта и дорожной инфраструктуры в мэрии сирийской столицы Тарек аль-Ассеми.

По его словам, город получил от Европейского банка реконструкции и развития грант на сумму 2,5 млн. евро. Эти деньги предназначены для изучения технических, организационных и финансовых параметров, связанных с созданием в Дамаске первой линии метрополитена.

Появление метро в Дамаске предусматривается исследованием путей развития общественного транспорта в сирийской столице. Проект строительства метро в Дамаске будет завершен через полтора года.

Глава исследовательской группы Муфид Хабиб отметил, что разрабатываемая линия метро будет проложена от района аль-Муаддамия на западе Дамаска до района Кабун на северо-востоке, и ее протяженность составит 14,5 км. РИА «Новости», 28.10.2007г.

– Авиакомпания «Сирийские авиалинии» в пятницу планирует подписать с российской сто-

роной протокол о намерениях по приобретению семи новых российских самолетов — трех Ил-96 и четырех Ту-204.

Как сообщил журналистам министр транспорта Сирии Яароб Бадр, сирийская сторона приняла решение о приобретении самолетов. «Мы сейчас думаем о семи самолетах — трех на длинные расстояния, 13 тыс.км., с большим комфортом для 300 пассажиров, и четырех самолетов на короткие или средние расстояния — 5-6 тыс.км., на 150-170 пассажиров», — сказал он.

Накануне делегация из 13 представителей сирийской стороны посетила Ульяновск и Воронеж, где производятся Ил-96 и Ту-204. «Хочу подчеркнуть, что наше желание серьезное, как в Сирии в целом, так и в минтрансе Сирии, чтобы поднять уровень экономического сотрудничества между нашими странами», — отметил Я.Бадр.

По его словам, пока техническая команда Сирии изучает возможности российских авиакомпаний, говорить об условиях будущих договоренностей преждевременно. Так, он не уточнил, каким образом сирийская сторона намерена приобрести самолеты, а также объем средств, которые на это планируется затратить.

Руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин отметил: «Мы стараемся сделать все необходимое, чтобы наш покупатель был рад, доволен выбором».

По словам Я.Бадр, в Сирии планируется создать центр обслуживания российских самолетов, что позволит расширить географию их поставок, в т.ч. в другие страны Ближнего Востока. Interfax, 23.6.2006г.

Словакия

Транспорт-2007

Выгодное географическое положение Словакии в центре Европы способствует развитию транспорта и транспортной инфраструктуры, прежде всего, ж/д и автомобильного транспорта.

По значению дороги в Словакии подразделяются на автомагистрали, автомобильные дороги, дороги I, II и III класса. Движение по автомагистралям и автомобильным дорогам разрешается только после оплаты государственного дорожного налога, который реализуется в виде продажи гербовых марок.

Территория Словакии — 49 035 кв. км. Общая дорожная сеть в стране составляет 17 809 км. Из них протяженность автомагистралей 334 км., автодорог — 17 475 км., в т.ч. дорог I класса 3341 км., II класса — 3834 км., III класса — 10401 км. Сеть международных дорог класса «Е» составляет 1538 км., международных дорог класса ТЕМ (трансевропейской магистрали) — 932 км., коридора TINA — 926 км. Плотность дорожной инфраструктуры на 1 кв. км. территории составляет 0,363 км., на 1000 жителей — 3,3 км.

Протяженность ж/д сети Словакии 3658 км., ее плотность на 1 кв. км. составляет 0,075 км. (в т.ч. 0,021 км. электрифицированных), плотность на 1000 жителей — 0,679 км. (0,028). Протяженность водных путей 250,85 км.

На транспорте и в складировании занято 91 тыс.чел., что на 3,9% больше, чем за соответствующий период 2006г. Средняя номинальная

зарплата составляет 19,5 тыс. СК (повысилась на 7,9%).

Товарные перевозки, в тыс.т.

	2002	2003	2004	2005	2006
Перевозка грузов.....	215 990	226 122	230 166	246 241	235 584
Автотранспорт.....	164 427	174 149	178 085	195 405	181 422
внутри страны	153 164	160 808	162 758	174 911	161 400
Ж/д транспорт.....	49 863	50 521	50 445	49 310	52 449
внутри страны	10 438	8 359	7 848	7 881	7 489
Водный транспорт	1 699	1 451	1 636	1 526	1 713
внутри страны	175	113	105	101	94
Авиация.....	1 002	1 134	267	230	41
внутри страны	6	0	20	0	0

Источник — Словстат

Пассажирские перевозки в целом за последние 5 лет имеют тенденцию к сокращению. Существенно увеличиваются только перевозки воздушным транспортом, в 2006г. было перевезено на 75% больше пассажиров, чем в 2005г. В 2007г. продолжали действовать те же тенденции.

Пассажирские перевозки, в тыс.чел.

	2002	2003	2004	2005	2006
Пассажиров.....	9704930	945242	900398	900235	857500
Ж/д транспорт	59430	51274	50325	50458	48438
внутри страны	57118	49154	48193	47911	45566
Дорожный транспорт	540632	498754	465788	452863	4059870
внутри страны	536960	495145	462514	448615	401704
Водный транспорт	141	321	193	134	111
внутри страны.....	45	70	61	87	94
Воздушный транспорт	272	428	974	1716	2291
внутри страны.....	30	32	36	70	117

Состояние подвижного состава в наземном транспорте не вполне соответствует современным требованиям к перевозкам. На тысячу пассажирских вагонов классического типа 892 вагонов имеют срок эксплуатации более 20 лет. В целом подвижной ж/д состав Словакии требует срочной модернизации и замены вагонов на новые типы.

Подвижной состав ж/д транспорта, в шт.

	2002	2003	2004	2005	2006
Локомотивы.....	1131	1116	1072	1079	1087
Механические вагоны.....	320	315	279	281	251
Товарные вагоны	24796	23973	24936	25515	25989
вагоны для комбинированной					
транспортировки.....	449	227	449	257	257
насыпные.....	60	60	60	60	60
контейнерные	389	167	389	197	197
Пассажирские вагоны	1873	1597	1259	1286	1311

Аналогичная ситуация и с другими наземными транспортными средствами: в 2006г. парк грузовых машин старше 10 лет составлял 50,3%, специальной техники — 86,6%, тягачей — 42,8%

Количество гражданских самолетов, внесенных в регистр СР, составило в 2006г. 559 шт., в 2005г. — 555 шт., в 2004г. — 608 шт., в 2003г. — 591 шт., в 2002г. — 579 шт.

За 11 месяцев 2007г. объем продукции транспорта и складирования составил 154,13 млрд.СК, что на 6,3% больше, чем за соответствующий период 2006г.

Доходы, полученные от ж/д перевозок, снизились по сравнению с соответствующим периодом 2006г. на 1,5%. Доходы от реализации наземных перевозок увеличились на 12,2%, от воздушных перевозок — почти на 40%.

Объем перевезенных грузов постоянно растет, в первую очередь, за счет автомобильного транспорта, доля которого в перевозках составила 80%. Увеличение грузовых перевозок вызвано заинтере-

ресованностью предпринимателей в использовании автофургонов, особенно на внутренних маршрутах. Это связано с размерами Словакии (восток-запад 429 км., север-юг 226 км.) и развитой сетью автомобильных дорог, использование которых позволяет экономить на перевалке грузов, сокращать сроки доставки (за счет более высокой скорости автотранспорта, отсутствия процесса переформирования составов), что особенно значимо при малых расстояниях. 90% грузовых перевозок ж/д транспортом осуществлялось на договорной основе с крупными предприятиями.

Техническое состояние значительной части железных и автомобильных дорог не отвечает современным требованиям и требует реконструкции.

В подготовленной правительством СР программе развития железных дорог до 2010г. на модернизацию в этой области планируется затратить 97 млрд.СК. Большая часть из этих средств будет использована на реконструкцию железных дорог, прежде всего участков Чехия-Братислава-Штурово, Братислава-Жилина-Польша и Жилина-Кошице.

На модернизацию ж/д инфраструктуры в 2007-13гг. потребуется, согласно проекту модернизации и развития ж/д системы в СР, одобренному правительством, 105 млрд.СК. Всего модернизации требует более 217 км. ж/д путей, из них почти 130 км. в 2007-13гг.

В модернизацию вагонов и локомотивов будет инвестировать государственная ж/д компания Словакии, обеспечивающая пассажирские перевозки, сумма инвестиций в 2008-12гг. достигнет 10,412 млрд.СК.

В соответствии с правительственной Программой строительства автомагистралей и скоростных дорог общая протяженность современных автомагистралей должна к 2010г. составить 659 км., а протяженность скоростных дорог — 1108 км. Строительство современных дорог ведется для включения Словакии в международную транспортную инфраструктуру и загрузки национальной транспортной сети.

С целью ускорения строительства автомобильных дорог без увеличения нагрузки на госбюджет правительство СР создало в 2005г. АО «Национальная автодорожная компания СР» со 100% участием государства. Компания занимается также вопросами ремонта и эксплуатации дорог. С началом ее деятельности государство освободилось от необходимости предоставления гарантий по новому строительству, а также не отвечает по обязательствам компании. Компания использует для финансирования строительства госбюджет, средства еврофондов, кредиты и доходы, полученные за использование автодорог. В дальнейшем предполагается основную часть доходов получать от т.н. «электронного налога» — налога за пользование автомагистралями, собираемого с использованием электронных средств. Пока этот налог в Словакии платят грузовые машины свыше 3,5 т. лишь на 700 км. дорог. К 2009г. предполагается распространить его на 2479 км. дорог, в т.ч. все автомагистрали и скоростные дороги, почти половину дорог 1 класса и 4% дорог 2 класса. Предполагаемый доход от налога составит 4,39 млрд.СК.

Задачи расширения транспортной инфраструктуры Словакии будут решаться в рамках нацио-

нальной программы «Транспорт 2007-13», а также в рамках программ «Региональное развитие», «Братиславский край», «Окружающая среда» и отдельных программ приграничного сотрудничества.

Программа «Транспорт», разработанная министерством транспорта СР, была первой из 11 национальных программ, предложенных на рассмотрение Комиссии ЕС, на реализацию которой были выделены финансовые средства из фондов ЕС в 3,2 млрд. евро. Они будут использоваться для строительства и реконструкции автострад, железных дорог, модернизации поездов, аэропорта.

Железные дороги СР получают в 2007-13гг. из фондов Евросоюза в рамках программы «Транспорт» 1,34 млрд.евро. Из них на строительство инфраструктуры пойдет 1,25 млрд.евро. Некоторые транспортные коридоры на трассе Братислава — Жилина уже модернизированы и сданы в эксплуатацию. По расчетам компании «Железные дороги СР» в 2007-11гг. ей потребуются инвестиции в 67,2 млрд.СК. Из них 12,5 млрд. планируется внести из собственных средств компании, 12,4 млрд. — из дотаций Фонда сближения ЕС и 10,6 млрд.СК будет направлено из госбюджета. В 2007г. на строительство путей компания планирует направить 10,1 млрд.СК. Компания «Железные дороги СР» с 2002г. (после разделения единой ж/д компании СР на «Железные дороги СР» и «Ж/д компанию СР», в функцию которой входили пассажирские и грузовые перевозки) занимается эксплуатацией ж/д сети; предоставлением услуг, связанных с обслуживанием железных дорог, эксплуатацией ж/д телекоммуникационных и радио сетей, строительством и содержанием железных и канатных дорог.

Перспективный проект в области ж/д транспорта обсуждается Россией, Словакией, Австрией и Украиной. Речь идет о прокладке через Братиславу до Вены ширококолейной железной дороги от Кошиц, по которой будут следовать увеличивающиеся грузопотоки из Китая, Кореи, Японии. Дорога может быть построена за 7 лет, инвестиции в строительство оцениваются в 2 млрд.долл.

В порядке помощи странам — кандидатам на вступление в ЕС, включая Словакию, в создании транспортных коридоров ЕС выделил на период до 2015г. средства в объеме 90 млн. евро. Программу повышения эффективности дорожной инфраструктуры под названием Tina (Transport Infrastructure Needs Assessment) Европейская Комиссия утвердила еще в 1996г. Из 10 планируемых программой TINA транспортных коридоров по территории Словакии проходят три: автомагистраль Братислава-Кошице-украинская граница и два ж/д коридора до польской границы.

Кредиты на строительство дорог планируется получать от Европейского банка реконструкции и развития, Европейского инвестиционного банка и некоторых других банковских структур. Также на эти цели направляется 80% средств от дорожного налога, а с 2005г. — средства от продажи гербовых марок за пользование магистралями.

Для финансирования работ по модернизации транспортной инфраструктуры Словакия может также использовать средства фонда Ispra и других структурных фондов ЕС.

Правительство СР рассматривает также вопрос строительства автомагистралей за счет частных источников финансирования. В 2005г. «Нацио-

нальная автодорожная компания» приступила к подготовке двух пилотных проектов, реализация которых предусматривает использование проектов государственно-частного партнерства.

Усложняющим финансирование и удлиняющим время строительства дорог обстоятельством является то, что, согласно действующему законодательству, «Национальная автодорожная компания» при строительстве автомагистралей вынуждена вести «компенсационное строительство» (дополнительные бесплатные дороги, детские сады, площадки, модернизировать железные дороги и т.п.) в обмен на разрешение местных органов провести по их территории дорогу. Существенно замедляющим строительство дорог фактором является согласование и выкуп частных земельных участков, по которым должна пройти дорога.

Национальная автодорожная компания в 2007г. сдала в эксплуатацию отрезок автомагистрали D2 Вртижер-Гричовске Подградье длиной 12,9 км., участок автобана D1 Важец-Менгушовце и участок D3 Гричовске Подградье-Жилина.

В 2007г. было запланировано инвестировать в строительство скоростных дорог 10,2 млрд.СК (в 2006г. – 21 млрд., в 2005-18 млрд.СК).

С 1 июля 2007г. вступил в силу закон, изменяющий и дополняющий закон 1996г. «О мерах по ускорению строительства автомагистралей и автомобильных дорог». В конце сент. 2007г. правительство одобрило закон, призванный существенно ускорить строительство дорожных коммуникаций в Словакии – закон «О разовых чрезвычайных мерах при строительстве автомагистралей», предложенный министерством транспорта СР. Этот закон позволит ускорить подготовку и строительство дорог на 3-4г., в частности, за счет упрощения порядка выкупа земель у владельцев и отмены необходимости предоставления документов на владение земельными участками до начала строительства (их необходимо будет представить только при сдаче готовой дороги).

Закон «О разовых чрезвычайных мерах» будет распространяться только на строительство 151 км. автобанов, которые предполагают соорудить и эксплуатировать частные инвесторы посредством проектов государственно-частного партнерства, а именно: на участок нитранско-зволенской скоростной дороги R1 и три участка жилинско-кошицкой магистрали D1. Без этого закона, т.е. без сокращения сроков строительства и утверждения некоторых разрешений, по мнению министерства транспорта СР, невозможно рассчитывать на окончание строительства до 2010-12гг. Закон вступил в силу с 1 янв. 2008.

В сент. 2007г. правительство СР одобрило присоединение Словакии к Протоколу к Соглашению о международном автомобильном сообщении (транспортировке), что должно улучшить конкурентоспособность словацких транспортных компаний на международном уровне. Соглашение действует с 1952г., его подписали более 50 государств. Протокол, являющийся дополнением к соглашению, подписало пока 35 стран.

Воздушный транспорт в Словакии представлен 8 международными аэропортами (в городах Братислава – им. М.Р.Штефаника, Кошице, Пиештяны, Слияч, Попрад-Татры, Жилина, Нитра, Приевидза), 18 гражданскими аэропортами на-

ционального значения. Имеется 8 гражданских вертолетных аэропортов.

Словацкая авиакомпания «Словацкие авиалинии» (государству принадлежала треть акций, мажоритарным акционером с 62% акций с 2006г. стала компания «Австрийские авиалинии») в начале 2007г. объявила о своем банкротстве. В Словакии нет национального авиаперевозчика, его функцию выполняет иностранная компания SkyEurope.

В проекте новой концепции развития воздушного транспорта в Словакии до 2010г. Минтранс СР не рекомендует поддерживать создание национального воздушного перевозчика из государственных источников в связи с тем, что прямая господдержка перевозчику в ЕС невозможна. Лицензионная политика ЕС, ее либерализация, правила экономической конкуренции и предоставления господомощи не позволяет государству взять на себя прямое финансирование создания авиаперевозчика в стране ЕС.

Создание нового авиаперевозчика для предоставления регулярных услуг воздушного транспорта потребовало бы вложений в 4 млрд.СК.

Главный и крупнейший аэропорт – Братиславский – остался в собственности государства (правительство СР в 2006г. в одностороннем порядке отменило результаты тендера на приватизацию 66% акций аэропорта).

Правительство СР испытывает определенные трудности в финансировании модернизации и расширения аэропорта в Братиславе. В 2007г. минтранс СР предложил проект строительства нового терминала, который оценивается в 9,5 млрд.СК (288 млн. евро). Обсуждались различные возможности финансирования проекта, в т.ч. путем создания совместного предприятия и концессии.

За 2006г. шесть основных словацких аэропортов переправили 2,35 млн. пассажиров, что представляет увеличение приблизительно на 39% по сравнению с пред.г. Братиславский аэропорт переправил 1,937 млн.чел., что на 41% больше, чем в пред.г. Кошицкий аэропорт увеличил перевозки на 27%. Тенденция увеличения воздушных перевозок продолжается. За 11 мес. 2007г. Братиславский аэропорт обслужил 1,880 млн. пассажиров, что на 3% больше, чем в 2006г.

Мажоритарным акционером (66% акций) аэропорта г. Кошице стал в 2006г. консорциум TwoOne, в который входят «Австрийские авиалинии».

Аэропорт в г. Пиештяны получил на модернизацию терминала для пассажиров и достройку взлетной полосы 23 млн. СК из средств гранта министерства транспорта СР. Ожидается, что объекты будут введены в строй в I пол. 2008г.

Транспорт-2006

Выгодное географическое положение Словакии в центре Европы в значительной мере способствует развитию транспортной инфраструктуры и, прежде всего, ж/д и автомобильного транспорта.

Плотность дорожной инфраструктуры на 1 кв. км. территории составляет 0,362 км, на 1000 жителей – 3,301 км., ж/д сети – 0,075 км. (в т.ч. 0,021 км. электрифицированных) и 0,679 км. (0,028), соответственно.

В Словакии используются все виды транспорта, включая водный, воздушный и трубопроводный.

Длина автобанов составляет 296,5 км, из них к международным трассам класса E относится 292,5 км., трассам трансевропейской магистрали (TEM) 290 км., коридорам Tіna -293 км. Длина автодорог -17440 км., из них класса E – 1278 км., TEM – 648 км., Tіna – 644 км.

Подвижной парк не полностью соответствует современным требованиям к перевозкам. В расчете на тыс. пассажирских вагонов классического типа, предназначенных для использования с локомотивами типа 1С, R и Z, свыше 892 вагонов имеют срок эксплуатации более 20 лет. В целом подвижной ж/д состав Словакии требует срочной модернизации и замены на новые типы.

За 11 месяцев 2006г. объем продукции наземного транспорта (включая складирование) составил 130,9 млрд. СК, что на 13,7% больше, чем за соответствующий период 2005г.

Доходы, полученные от наземных перевозок, за 11 мес. 2006г. составили 66,1 млрд. СК (50% от общего объема доходов) и увеличились по сравнению с аналогичным периодом 2005г. на 11%. Объем перевезенных грузов постоянно растет, в первую очередь, за счет автомобильного транспорта, доля которого в перевозках составила 80%. Увеличение грузовых перевозок вызвано, в первую очередь, усилением заинтересованности предпринимателей в использовании автофургонов, особенно на внутренних маршрутах. Это связано с размерами Словакии (восток-запад 500 км) и развитой сетью автомобильных дорог, использование которых позволяет экономить на перевалке грузов, сокращать сроки доставки (отсутствует процесс реформирования составов, более высокая скорость автотранспорта), что особенно значимо при малых расстояниях. 90% грузовых перевозок ж/д транспортом осуществляется на договорной основе с крупными предприятиями.

Техническое состояние значительной части железных и автомобильных дорог не отвечает современным требованиям и требует реконструкции.

В подготовленной правительством СР программе развития железных дорог до 2010г. на модернизацию в этой области планируется затратить 97 млрд. слов. крон. Большая часть из этих средств будет использована на реконструкцию участков словацких железных дорог, прежде всего участков Чехия-Братислава-Штурово, Братислава-Жилина-Польша и Жилина-Кошице.

В фев. 2001г. правительство СР утвердило Программу строительства автомагистралей и скоростных дорог. В соответствии с этой программой общая протяженность современных автомагистралей должна к 2010г. составить 659 км, а протяженность скоростных дорог – 1108 км.

Строительство современных дорог ведется с целью включения Словакии в международную транспортную инфраструктуру и загрузки национальной транспортной сети.

В порядке помощи странам, вступившим в ЕС, включая Словакию, в создании транспортных коридоров, ЕС выделил на период до 2015г. средства в объеме 90 млн. евро. Программу повышения эффективности дорожной инфраструктуры под названием Tіna (Transport Infrastructure Needs Assessment) Европейская Комиссия утвердила еще в 1996г. Из 10 планируемых программой Tіna транспортных коридоров по территории Словакии про-

ходят три: автомагистраль Братислава-Кошице-украинская граница и два ж/д коридора до польской границы.

Транспортные проекты, включенные в план на 2004-06гг., в млн. евро

	Фонд		Всего
	сближения	Госбюджет	
1 Участок автобана D1 Менгусовце-Яновце(85%) 161,7	28,5	190,24	
2 Участок автобана Сверепец-Вртижер (Sverepec – Vrtizer), I часть: Сверепец-Поважска Быстрица-Запад ... (85%)17,7	3,1	20,9	
3 Модернизация железной дороги Трнава-Нове Место над Вагом (Trnava-Nove Mesto nad Vahom), I часть: Пиештяны-Нове Место над Вагом (85%) 90,1	15,9	106,0	
4 Модернизация железной дороги Жилина-Чадца (Zilina-Cadca), I часть: Жилина-Красно над Кисушей (85%) 85,0	15	100	

Источник: министерство транспорта, почт и телекоммуникаций СР.

На программу «Транспорт», разработанную министерством транспорта СР, в 2007-13гг. из средств Евросоюза будет выделено 3200 млн. евро – на строительство и реконструкцию автострад, железных дорог, модернизацию поездов, аэропортов.

Финансирование строительства автотрасс и скоростных дорог,

	в млрд. слов, крон			
	2004г.	2005г.	2006г.	2007 г
Госбюджет СР	8,680	7,372	9,552	10,206
Фонды ЕС	1,038	4,809	4,250	4,271
Доходы Нацавтомагистр комп. СР	0	1,500	1,700	2,323
Кредиты Нацавтомагистр компаний СР	0	4,000	4,000	4,000
Итого:	9,718	17,681	19,502	20,800

Источник – министерство транспорта, почт и телекоммуникаций СР.

Кредиты планируется получать и от Европейского банка реконструкции и развития, Европейского инвестиционного банка и некоторых других банковских структур. Также на эти цели направляется 80% средств от дорожного налога, а с 2005г. – средства от продажи разрешений на использование автомагистралей (дорожных марок).

Правительство СР рассматривает также вопрос строительства автомагистралей за счет частных источников финансирования. В 2005г. Национальная автомагистральная компания приступила к подготовке двух пилотных проектов, реализации которых должна проводиться на условиях «государственно-частного партнерства». Один проект предусматривает строительство 939-км. участка автобана D1, другой – поставку услуг системы электронного взимания дорожного сбора.

Консультационная фирма Mott MacDonald сделала техническое и финансовое обоснование этого проекта, в т.ч. с точки зрения воздействия на окружающую среду. Весь участок был разделен на 8 частей: Гричовске Подградье-Лиетавска Лучка-Вишневец-Дубна Скала-Тураны-Губова-Ивахнова; Яновце-Яблонь-Студенец. Исполнение проекта было оценено в размере от 69 до 77 млрд. СК в зависимости от проведенных подготовительных работ и скорости строительства. Были разработаны 5 вариантов графика работ, в соответствии с которым проект мог бы быть закончен к 2010-13гг. Пакеты будут предлагаться потенциальным концессионерам, избранным по результатам конкурса. В соответствии с этим графиком работы на отдельных участках должны были бы начаться в конце 2007г. Вопрос реализации проекта пока остается нерешенным.

Усложняющим фактором финансирования и удлиняющим время строительства дорог обстоятельством является то, что согласно действующему законодательству, «Национальная автомагистральная компания» при строительстве автобанов вынуждена вести «компенсационное строительство» (дополнительные бесплатные дороги, детские сады, площадки, модернизировать железные дороги и т.п.) – в обмен на разрешение местных органов провести по их территории дорогу.

В плане перспектив дальнейшего развития дорожного строительства следует отметить принятие в конце 2005г. словацким правительством решения об отказе от практики пересмотра цен на строительство в процессе его реализации, что, по мнению экспертов, вызывает удорожание проектов на стадии предложения в связи с переносом на них возможных будущих рисков, в т.ч. удорожание вспомогательных материалов.

Национальной автомагистральной компании удалось в начале 2007г. сдать в эксплуатацию отрезок автомагистрали D2 Вртижер-Гричовске Подградье длиной 12 904 м. и отрезок магистрали D3 Гричовске Подградье-Жилина, Страхов длиной 4 км.

В 2007г. запланировано инвестировать в строительство скоростных дорог всего 10,2 млрд. СК (в 2006 – 21 млрд., в 2005 – 18 млрд. СК).

Воздушный транспорт в Словакии представлен 8 международными аэропортами (Братислава им. М.Р.Шафарика, Кошице, Пиештяны, Слияч, Попрад-Татры, Жилина, Нитра, Приевидза), 18 гражданскими аэропортами национального значения. Имеется 8 гражданских вертолетных аэропортов (не общественные).

За 2006г. шесть основных словацких аэропортов переправили 2,35 млн. пассажиров, что представляет увеличение приблизительно на 39% по сравнению с пред.г. Братиславский аэропорт переправил 1,937 млн.чел., что на 41% больше, чем в предыдущем. Кошицкий аэропорт увеличил перевозки на 27%.

В 2006г. правительство объявило тендер на приватизацию двух крупнейших аэропортов – Братиславского и Кошицкого. Тендер выиграл консорциум TwoOne (Австрия). Новое правительство в одностороннем порядке (на основании решения Антимонопольного управления СР) отменило результаты тендера на приватизацию братиславского аэропорта М.Р. Шафарика, однако австрийская компания стала мажоритарным акционером аэропорта в Кошицах (66% акций).

В развитие братиславского аэропорта в 2007г. будет инвестировано 3-4 млрд. СК для расширения терминала, обустройства подъездных площадок, ввода современной системы управления.

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

– ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» (AFLT) сегодня возобновил регулярные полеты в Братиславу (Словакия). Полеты будут выполняться по вторникам и четвергам на самолетах Ту-154М. Представительство «Аэрофлота» в Братиславе было открыто в 1969г. Новое соглашение о воздушном сообщении между Россией и Словакией подписано правительствами двух стран в 1997г. Назначенным перевозчиком с российской стороны был определен ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии».

В 1990 гг «Аэрофлот» выполнял пять рейсов в неделю по маршруту Москва – Братислава – Москва. В 2004г. рейсы в Братиславу на самолетах Ил-62 и Ту-134 были прекращены, т.к. самолеты этих типов по нормам Евросоюза не могли выполнять полеты по ряду параметров (по шумам и эмиссии).

С 2004 по 2007 гг рейсы Братислава – Москва – Братислава выполняли «Словацкие линии». «Аэрофлот» имел блок мест на рейсах. Прайм-ТАСС, 27.5.2008г.

– ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), железные дороги Австрии, Словакии и Украины сегодня, 4 апр., подписали протокол о начале предпроектной стадии исследовательских работ по продлению ширококолейной железной дороги в Центральную Европу. Об этом говорится в сообщении РЖД.

В протоколе отражены общие цели четырех сторон по привлечению грузопотока на маршрут Азия-Россия-Центральная Европа и повышению конкурентоспособности ж/д перевозок по сравнению с перевозками морским путем или автомобильным транспортом.

Стороны договорились об изучении технических и финансовых возможностей повышения привлекательности существующей инфраструктуры, ее модернизации, а также строительства новых ж/д линий широкой колеи.

«Цель проекта заключается в соединении ж/д системы Центральной Европы с регионами Транссибирской магистрали. Не исключено, что впоследствии могут быть построены и ответвления на Юг, на Адриатику, страны бывшей Югославии, Италию. Заинтересованность в участии в проекте есть и у немецких железных дорог», – прокомментировал накануне подписания протокола президент РЖД Владимир Якунин.

«Приблизительный объем необходимых инвестиций в проект оценивается в 4,3 млрд.долл., при этом доходы и расходы будут делиться пропорционально той части транспортной системы, которая проходит через территорию той или иной страны», – уточнил В.Якунин.

В 2008г. планируется завершение предпроектной части, проведение переговоров с потенциальными инвесторами. В 2009г. запланирована разработка технического задания и бизнес-плана, после чего будут определены конкретные сроки реализации проекта.

«Российские железные дороги» созданы 1 окт. 2003г. на базе министерства путей сообщения. 100% акций компании, владеющей ж/д сетью протяженностью 85,5 тыс.км., принадлежат государству.

По данным ИПС «ДатаКапитал», чистая прибыль РЖД по РСБУ в 2007г. увеличилась в 3,1 раза до 84 млн. руб. с 26,3 млрд. руб. в 2006г. Выручка в янв.-сент. 2007г. увеличилась на 16,9% до 728,4 млрд. руб. с 623,3 млрд. руб., валовая прибыль – на 29,6% до 77,9 млрд. руб. с 60,2 млрд. руб., прибыль до налогообложения – на 24,9% до 72,8 млрд. руб. с 58,3 млрд. руб.

РЖД занимают 3 место в рейтинге «Ведущие предприятия России» по итогам 2006г., представленном рейтинговым агентством АК&М в окт. 2007г. АК&М, 4.4.2008г.

– Консорциумы с участием австрийской Strabag и немецкой Hochtief, долями в которых владе-

ет российский миллиардер Олег Дерипаска, а также четверо других инвесторов заинтересованы в строительстве и управлении шоссе в Словакии стоимостью 49,1 млрд. крон (2,16 млрд.долл.) в рамках частно-государственного партнерства, сообщило местное министерство транспорта в среду.

Министерство сообщило, что среди претендентов лишь двое — испанская Obrascón Huarte Lain и французская Eiffage — будут участвовать в тендере на постройку шоссе протяженностью 75 км. в одиночку.

Остальные инвесторы сформировали консорциумы: французская Vinci объединилась со шведской Skanska, французские Bouygues Colas — с Doprastav, Vahostav, Intertoll-Europe и Mota-Engil, а Hochtief возглавила немецко-австрийскую группу.

Другая частично подконтрольная Дерипаске компания — Strabag объединила усилия с австралийской Macquarie Capital Group и Porr Solutions Immobilien.

Комиссии предстоит оценить все предложения компаний, однако министерство не сообщило, когда может быть принято решение о победителе.

Согласно схеме частно-государственного партнерства инвестор будет участвовать в строительстве части шоссе, а победитель тендера получит право управлять дорогой в течение 30 лет.

Дерипаска контролирует 25% Strabag и 10% Hochtief. Рейтер, 9.1.2008г.

Сомали

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Круизные лайнеры из-за угрозы нападения пиратов начинают высаживать пассажиров перед проходом опасных районов, пишет американская газета USA Today. Немецкая судоходная компания Narag-Lloyd в понедельник сообщила, что перед проходом Аденского залива с круизного лайнера Columbus будут сняты 200 пассажиров и часть экипажа. Их самолетом доставят в Дубай, где разместят в пятизвездочном отеле.

«Безопасность наших пассажиров для нас превыше всего», — сказал один из директоров компании Себастьян Аренс (Sebastian Ahrens). По его словам, пока действует предупреждение немецких властей об опасности путешествия в данном районе, суда компании не будут плавать в Аденском заливе с пассажирами на борту.

Лайнер Columbus находится в 19-дневном круизе Генуя-Дубай. Где и когда произойдет высадка пассажиров в компании не сообщили. Известно, что лайнер проследует в Дубай с минимумом экипажа на борту по намеченному ранее маршруту и без изменения расписания. Пассажиры и часть экипажа будут ждать подхода лайнера в гостиницах в Дубае несколько дней, а затем сядут на свой лайнер в порту Омана Салала.

По данным Международного морского бюро (International Maritime Bureau, IMB), в этом году в водах Индийского океана и Аденского залива сомалийские пираты совершили уже 94 нападения на морские суда (всего в мире от пиратов за этот период пострадало 199 судов). Из них 26 судов были захвачены в плен, 12 из которых пираты до сих пор удерживают с 259 заложниками на борту.

В пред.г. за тот же период было совершено более чем в два раза меньше нападений пиратов — 36.

С конца окт. по разрешению переходного правительства Сомали в районе Африканского Рога находится сторожевой корабль ВМФ РФ «Неустрашимый», который обеспечил безопасную проводку нескольких караванов судов. РИА «Новости», 9.12.2008г.

— Руководство крупнейшей в мире морской транспортной компании А.Р. Moller-Maersk заявило, что из-за проблемы пиратства в районе Сомали маршруты прохождения судов будут изменены. Теперь торговые суда будут идти не через Суэцкий канал, а в обход, огибая мыс Доброй Надежды, сообщил представитель компании. Изменение курса коснется в первую очередь 50 нефтяных танкеров компании.

Изменение маршрута стало реакцией на захват пиратами нефтяного супертанкера Саудовской Аравии, груз которого оценивается в 100 млн.долл., отмечает агентство. Датская компания А.Р. Moller-Maersk, оперирует в различных секторах экономики, но главным образом известна своим транспортным бизнесом. Флот компании состоит из более 400 судов-контейнеровозов, сухогрузов и танкеров. Компания имеет офисы в 125 странах мира.

Другие нефтяные судовладельцы также собираются прокладывать маршруты подальше от побережья Сомали. Сообщалось, что норвежская компания Norway's Frontline также рассматривает изменение маршрутов.

По данным ООН, в этом году у берегов Сомали зарегистрировано 120 актов пиратства, в ходе которых было захвачено 35 торговых судов и 600 членов экипажа. В плену у сомалийских пиратов находится 280 чел. — членов экипажей 14 судов, захваченных в Аденском проливе и Индийском океане. РИА «Новости», 21.11.2008г.

— Разгул пиратства у берегов Сомали вынуждает морских перевозчиков менять маршруты. Теперь суда все чаще идут по протяженному маршруту вдоль южного побережья Африки, вместо того, чтобы плыть через Суэцкий канал.

Датская компания А.Р. Moller-Maersk направила 50 нефтяных танкеров вокруг Мыса Доброй Надежды (ЮАР), а компания Intertanko сообщила, что подобные решения сейчас принимают многие перевозчики.

Норвежская компания Frontline, которая осуществляет перевозку значительных объемов нефти с Ближнего Востока на мировые рынки, также размышляет над изменением маршрута. Это стало реакцией на субботний захват нефтяного супертанкера у берегов Сомали.

Разгул пиратства у берегов Сомали стал причиной повышения страховых ставок для компаний-перевозчиков, а решение идти вокруг юга Африки может сильно отразиться на стоимости энергоносителей и конечных продуктов.

Изменение маршрута приведет к тому, что длительность перевозки увеличится в среднем на 12 дней, а стоимость вырастет на 25-30%.

«Нам нужны немедленные действия правительства по защите этих жизненно-важных морских путей. Мы просим о военной поддержке и возможности задерживать пиратов и передавать их в суд», — сообщил представитель Intertanko.

Силы НАТО, ЕС и других стран делают все возможное, чтобы защитить Аденский залив, который является одним из основных морских путей в

мире. Но по мнению многих аналитиков, конец пиратству может положить только наземная операция.

Глава комиссии Африканского союза Жан Пинг в четверг предложил направить в Сомали, которая страдает от конфликтов и политической нестабильности, миротворческий контингент НАТО.

Совбез ООН принял решение о введении санкций против любого, кто будет способствовать разжиганию насилия и нестабильности в стране.

Предложенная Великобританией резолюция призывает замораживать счета и запрещать перемещение лиц, которые вовлечены в разжигание насилия. Под действие этого постановления попадают лица и компании, которые нарушают наложенное в 1992г. эмбарго на поставки оружия в страну.

Однако ООН отвергла предложение направить в страну миротворческий контингент по причине плохой ситуации в Сомали. Миротворцы ООН столкнулись с серьезными проблемами в соседних Конго и Судане.

Генсек НАТО Яап де Хооп Схеффер сообщил, что альянс продолжит патрулировать акваторию Аденского залива, но не будет участвовать в наземной операции.

«Пиратство является очень серьезной проблемой, и мы должны с ним бороться, но по нашему мнению, решение о проведении наземных операций должна принимать ООН, а не НАТО», — сказал он журналистам во время поездки в Гану.

С начала 2008г. пираты напали на 96 судов, из которых 36 были захвачены. Reuters, 21.11.2008г.

— Сомалийские пираты привели захваченный ими саудовский супертанкер «Сириус стар» на свою основную базу на побережье Сомали — порт Эйль, сообщило агентство Рейтер со ссылкой на заявление директора программы помощи восточно-африканским мореплавателям Эндрю Мвангуры. «Несколько людей говорят, что видели огромное судно рядом с Эйлем. Должно быть, это — супертанкер», — цитирует слова Мвангуры агентство.

В понедельник, 17 нояб., представители командования 5 флота ВМС США, дислоцированного в районе Персидского залива, заявили о захвате сомалийскими пиратами саудовского корабля в 450 морских милях (830 км.) к юго-востоку от кенийского г. Момбаса.

Танкер перевозил 2 млн. бар. нефти, что составляет четверть дневного производства в Саудовской Аравии, и направлялся в США, огибая африканский континент, а не по Суэцкому каналу. Однако это не помогло ему уберечься от нападения сомалийских пиратов.

По информации, распространенной ранее во вторник арабским телеканалом «Аль-Арабия», саудовский супертанкер «Сириус стар» стал самой крупной добычей сомалийских пиратов за всю историю их нападений на иностранные торговые суда. Оценочная стоимость груза нефти составляет 100 млн.долл.

Нападения сомалийских пиратов создают постоянно растущую угрозу судоходству. Только с начала этого года нападению с их стороны подверглись 83 судна, захвачено 33 судна, 200 членов экипажей до сих пор удерживаются у пиратов. Подобное положение вызывает рост страховых ставок на морские перевозки, и подталкивает многих судо-

владельцев отказаться от пути через Красное море и Суэцкий канал. Власти Сомали не могут справиться с проблемами пиратства из-за продолжающейся уже более 15 лет гражданской войны в стране. РИА «Новости», 18.11.2008г.

— Сомалийские пираты у восточного побережья Африки захватили саудовский супертанкер Sirius Star, груженный нефтью стоимостью 100 млн.долл., что привело к временному повышению цены на «черное золото». По данным Пятого флота ВМС США Sirius Star сейчас направляется в безопасный для пиратов сомалийский порт Эйль.

Захват танкера может усилить желание мирового сообщества решить проблему с переставшими бояться кого бы то ни было сомалийскими пиратами, промышляющими на одном из самых загруженных мировых торговых маршрутов. «Это беспрецедентно. Это самое большое судно, которое было захвачено пиратами. Оно в три раза больше авианосца», — сказал представитель Пятого флота лейтенант Натан Кристенсен.

На борту Sirius Star, принадлежащего компании Saudi Aramco, находится 2 млн. бар. нефти, более чем четверть суточного объема саудовского экспорта. Водоизмещение супертанкера — 318.000 т.

Захват танкера пиратами обусловил кратковременное подорожание нефти на торгах в понедельник более чем на 1 долл. — стоимость бар. «черного золота» превысила 58 долл., хотя затем нефть все же снизилась в цене.

Пиратство стало распространенным явлением в территориальных водах Сомали после того как в 1991г. полевые командиры свергли диктатора Мохаммеда Сиада Барре. С тех пор у Сомали нет береговой охраны и военно-морских сил.

В начале окт. они захватили украинское судно «Фаина» с танками и вооружением на борту. После смерти капитана — гражданина России, согласно сообщению ряда СМИ, — на борту остались 20 чел. экипажа: 17 украинцев, двое россиян и один житель Латвии.

НАТО и Европейский Союз пытаются наладить патрулирование вод в Аденском заливе. Россия уже послала в воды Аденского залива фрегат «Неустрасимый». Тогда же руководство ВМФ заявило, что регулярно отправляет боевые корабли в те места, где высока опасность пиратства. Reuters, 17.11.2008г.

— Пираты захватили у побережья Сомали испанское рыболовное судно, на борту которого находятся 26 чел. экипажа, передает британская телерадиокорпорация Би-Би-Си. По данным испанских официальных источников, баскское судно, занимавшееся ловлей тунца, было атаковано в 400 км. от берега.

Представитель баскского регионального правительства заявил, что судно было захвачено в «международных водах». Судьба экипажа пока не известна.

Источник в департаменте агропромышленности, рыболовства и продовольствия баскского правительства рассказал, что корабль был захвачен четырьмя пиратами, вооруженными гранатометами.

По его данным, команда судна состоит из 13 африканцев и 13 испанцев. Корабль при захвате получил «некоторые повреждения», но держится на плаву. Судно направляется к Сомали, отметил он. Interfax, 21.4.2008г.

Судан

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

– 11 июня 2007г. Правительство Судана сообщило о продаже 70% акций крупнейшего национального авиаперевозчика – компании Sudan Airways. 49% акций выкупила кувейтская Aref Investment Group, 21% – суданская Haifa Holding, 30-процентный пакет остался в руках государства. Приватизация кувейтским бизнесом Sudan Airways, давно нуждавшейся в модернизации авиапарка и оптимизации управления, рассматривается как шаг к развитию туристического сектора Судана. Однако вывести компанию на уровень современного авиаперевозчика – крайне непростая задача, помимо экономических соображений осложняющаяся непростой политической ситуацией в стране. www.iimes.ru, 27.2.2008г.

– 2007г. был отмечен и возвращением в зону повышенного хозяйственного интереса относительно мало используемых водных путей, которые в Судане исторически объединяли север и юг страны: при содействии Японии был открыт речной порт в г. Джубе, столице юга. В перспективе, при создании адекватной речной инфраструктуры перевозки водным путем между севером и югом должны оказаться выгоднее, хотя и не быстрее, чем дорожное воздушное сообщение, которое на сегодняшний день оказалось единственным связующим звеном между севером и югом страны. www.iimes.ru, 27.2.2008г.

– Продолжающийся пятый год экономический подъем Судана (по оценкам, рост ВВП в 2006г. составил 9,6%) упирается в неразвитость дорожной сети и отсутствие необходимой для всестороннего развития деловой активности инфраструктуры.

Транспортная инфраструктура Республики Судана находится в крайне плачевном состоянии. Уровень развития авто- и ж/д сети не соответствует экономическим потребностям самого большого государства Африки. Низкий уровень развития производительных сил в стране, отсутствие квалифицированных кадров наряду с продолжавшейся много лет гражданской войной обусловили хроническое невнимание суданских властей к проблеме дорожного строительства, а также нехватку бюджетных средств на осуществление проектов по развитию инфраструктуры.

Из-за слабости дорожной сети все бизнес-проекты в Судане упираются в транспортные издержки, резко удорожающие любые товарные перевозки и строительство. Еще в середине 1970гг. катастрофическое состояние дорожной сети стало одним из факторов провала проектов превращения Судана в «продовольственную корзину» арабского мира. Один из немногих доведенных до конца проектов той серии инвестиций тридцатилетней давности – Kenana Sugar Project – может служить примером типичного для Судана затягивания и многократного удорожания строительства. В 1974г. проектная смета плантаций сахарного тростника и перерабатывающего завода составляла 107 млн.долл., а к концу 1978г. увеличилась почти в шесть раз и достигла 600 млн.долл. Комплекс был завершён лишь в 1981г. По этому поводу Middle East Economic Digest писал: «Судан страдает от острой нехватки всех видов транспорта, коммуникаций, что часто выражается в высокой стоимости

объектов, длительных задержках, потерях потенциальных материальных стоимостей и неэффективности внутренней и внешней торговли»(1).

Специфика транспортной сети страны заключается в том, что ее основы закладывались еще англичанами. Британская администрация при строительстве дорог, в т.ч. и ж/д сети, ориентировалась прежде всего на упрощение доставки с/х сырья (в первую очередь всего хлопка) к морским портам, а не на хозяйственную интеграцию различных областей страны. Южный Судан вообще был ориентирован английской администрацией на интеграцию с Британской Восточной Африкой, а не с северной, арабской частью Судана. Таким образом, добившаяся независимости страна столкнулась с тяжелейшей проблемой отсутствия подчас даже минимальных связей между регионами, фактической экономической изоляцией различных областей страны.

Вследствие обширной территории (2,5 млн. кв. км) и удаленности основных с/х и промышленных районов страны друг от друга развитие дорожной сети является первоочередной задачей для подъема и интеграции экономики страны. Важным аспектом развития инфраструктуры Судана служит также модернизация дорог, связывающих промышленные и с/х районы страны с морскими портами, через которые проходит основной объем экспортно-импортных операций, в т.ч. и экспорт нефти.

В 1970–1980гг. приоритетное развитие в Судане получил автомобильный транспорт, но он не в состоянии решить все стоящие перед транспортной инфраструктурой страны задачи. Протяженность автомобильных дорог на сегодняшний день составляет 18 тыс.км., однако большая часть из них представляет собой грунтовые дороги, непроходимые в сезон дождей. В южной части страны, где дождливый сезон намного протяженнее, эта проблема особенно актуальна. Учитывая эту специфику, правительство Южного Судана даже объявило приоритетной программу развития воздушного сообщения между городами региона.

На севере автомобильные дороги с твердым покрытием намного протяженнее, но и здесь проблема автомобильного пассажирского сообщения остается достаточно острой. Что же касается грузовых перевозок, то автомобильный транспорт справляется со значительной частью перевозок, но большая часть дорог непригодна для крупнотоннажных грузовиков. Поэтому особое значение для развития страны должен приобрести ж/д транспорт. По протяженности железных дорог (более 5 тыс.км.) Судан занимает первое место в Африке, однако большая часть путей находится в крайне плачевном состоянии.

Основная часть ж/д дорог страны была построена в период англо-египетского управления Суданом (1898–1956гг.). Строительство железных дорог было начато в Судане еще в 1873г., первые пути соединили хлопководческие районы с портами Красного моря. В 1899г. железная дорога соединила Хартум с г. Вади-Хальфа на границе с Египтом, в 1905г. – г. Атбару с Порт-Суданом. В 1912г. Хартум был соединен с г. Сеннар на юге и г. Эль-Обейд на западе. В 1924г. в ж/д сеть страны была включена ветка на г. Кассалу – центр восточных провинций, в 1929г. построена дорога Кассала – Сеннар.

После обретения независимости (1956) ж/д транспорт не получал необходимого внимания властей и частного бизнеса. Уровень изношенности основного оборудования и подвижного состава ж/д сети страны крайне высок. Даже минимальное использование железных дорог требует постоянного ремонта, а восстановление, модернизация и расширение сети невозможны без масштабных инвестиций и использования современных технологий.

Наиболее важными для экономического развития страны являются дороги Вади-Хальфа — Атбара — Хартум — Эль-Обейд, Эль-Обейд — Ньяла и Бабануса — Вау, для экспортно-импортных операций крайне важна ж/д ветка Хартум — Аль-Хайя — Порт-Судан протяженностью 787 км.

На сегодняшний день управление ж/д сетью страны осуществляет корпорация «Суданские железные дороги». До 1967г. корпорация имела статус государственной с ежегодно утверждавшимся парламентом бюджетом. С 1967г. это самостоятельная организация, неоднократно подвергавшаяся дестабилизирующим работу структурным перестройкам.

В управлении корпорации находятся 4578 км. основных ж/д путей, что является одним из самых высоких показателей в Африке. Но при этом относительно регулярно используются только 3549 км. дорог. Основная часть дорог представляет собой одноколейные пути с шириной колеи 1067 мм. Ряд ж/д путей общей протяженностью 1029 км. не функционирует из-за изношенности полотна и сигнального оборудования. Эти дороги требуют приоритетного внимания и вложения средств.

Железные дороги с колеей 1067 мм строились по преимуществу в странах, находившихся под влиянием Англии, а также Японии. На сегодняшний день дороги с этой шириной колеи особенно широко распространены в Африке и составляют 14% общемировой протяженности железных дорог мира. Российский стандарт ж/д колеи — 1520 мм (используется также в Китае, Иране, Северной Корее, Финляндии, Монголии), европейский («стефенсоновский») стандарт — 1435 мм. В мире используется также индийский стандарт ширококолейных железных дорог — 1676 мм.

Степень загруженности используемых железных дорог крайне низка вследствие слабой пропускной способности и не превышает 25%. Наиболее загружена линия Хартум—Порт-Судан, по которой перевозятся импортируемые и экспортируемые грузы.

Развитие суданских железных дорог отнесено к стратегическому направлению экономического развития Судана. В рамках программы модернизации и расширения ж/д сети в корпорации «Суданские железные дороги» разработано несколько крупных инвестиционных проектов. Наиболее важным из них являлся проект строительства параллельной существующей дороги Хартум — Порт-Судан протяженностью 787 км. На современном этапе грузы из Порт-Судана в Хартум доставляются по этой дороге в среднем до двух недель. Таким образом, приблизительная средняя скорость доставки грузов — 50 км. в сутки. В проекте модернизации подчеркивалась необходимость оборудования дороги современными средствами связи и сигнальной аппаратурой, предполагается закупить 10 новых магистральных локо-

мотивов и 1589 грузовых вагонов. Было рассчитано, что реализация проекта позволит увеличить среднюю скорость движения составов до 80 км/ч, а пропускную способность дороги до 3 млн.т. в год. Предварительная стоимость проекта оценена в 436 млн.долл. США, срок окупаемости, по расчетам суданской стороны, не превысит 13 лет.

Российское ОАО РЖД проявило значительный интерес к этому проекту, но в связи с тем, что Китай объявил о готовности инвестировать в железные дороги Судана до 1,5 млрд.долл., подряд на строительство железной дороги Хартум — Порт-Судан был отдан китайским компаниям. 28 фев. с.г. был подписан контракт между суданским правительством и компаниями China Railway Engineering Group и China Railway Erju Transtech Engineering Corp. Итоговая сумма сделки составила 1,15 млрд.долл. — это крупнейший в истории китайского бизнеса в Судане контракт в области ж/д строительства.

Воздушный транспорт в Судане также достаточно важен, значительная часть перевозок осуществляется воздушным путем. В силу практического отсутствия дорожного сообщения с югом страны, в т.ч. и между двумя столицами — Хартумом и Джубой, основную часть перевозок на этом направлении осуществляют местные авиакомпании. При этом для перевозки грузов в основном используются самолеты российского и украинского производства, поэтому в Судане очень много летчиков из бывшего СССР.

Речной транспорт, несмотря на наличие естественной транспортной артерии — реки Нил, — ныне не играет важной роли. По воде осуществляется лишь 5% всех перевозок. М.А. Хмелинин. www.iimes.ru, 13.3.2007г.

США

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Президент США Джордж Буш подписал распоряжение, разрешающее министру транспорта США осуществлять из специальных государственных средств страхование американских коммерческих торговых судов «от потери или повреждения в результате рисков войны (war risks) для торговли в Черном море», сообщила пресс-служба Белого дома.

Распоряжение Буша будет действовать в течение 90 дней. «Министру транспорта поручается немедленно довести это разрешение до всех организаций, управляющих судами под американским флагом», — говорится в тексте подписанного Бушем распоряжения.

Причины, по которым глава Белого дома разрешил страховать американские торговые суда в Черном море от военных рисков, в документе не разъясняются. РИА «Новости», 27.11.2008г.

— Американская Delta Air Lines в среду купила конкурента Northwest Airlines за 2,6 млрд.долл. акциями и стала крупнейшей авиакомпанией в мире. Первое за три года слияние на внутреннем авиарынке США стало возможным после получения разрешения от последней инстанции — антимонопольной комиссии Американского департамента юстиции.

Объединенная авиакомпания, которая сохранит название Delta, станет мировым гигантом авиаперевозок с уникальным расписанием поле-

тов, рейсами в 375 городов мира и гибкой ценовой политикой. Слияние позволит экономить ежегодно 2 млрд.долл. на сокращении расходов и росте оборота.

Объединив разветвленные маршрутные сети Northwest и Delta в Азии и Европе, руководители компании намерены составить конкуренцию международному альянсу авиаперевозчиков SkyTeam, в который входит авиакомпания AirFrance/KLM.

Авиакомпания Northwest была основана в 1926г. Ее акции начали торговаться на бирже в 1941г. Northwest действует как подразделение Delta до тех пор, пока компании не объединят свои операции. Этот процесс может занять два года, а его стоимость составит 600 млн.долл.

Объединенная авиакомпания будет развиваться под брендом Delta, а головной офис останется в Атланте. В компании будет работать 75 000 чел.

Согласно ранее достигнутой договоренности, акционеры Northwest за каждую акцию своей авиакомпании получают 1,25 акций авиакомпании Delta, что эквивалентно 9,99 долл. за одну обычную акцию Northwest на момент закрытия торгов в среду.

В среду акции компании Delta закрылись снижением на 2,1% и торговались по 7,99 долл. на Нью-Йоркской фондовой бирже. Акции Northwest выросли на 0,6% до 9,90 долл. Reuters, 30.10.2008г.

— Министерство юстиции США в среду одобрило слияние авиакомпаний Delta Air Lines и Northwest Airlines, в результате чего возникнет крупнейший в мире авиаперевозчик, сообщает агентство Ассошиэйтед Пресс.

Delta и Northwest являются третьим и пятым по величине авиаперевозчиком в США соответственно. Они объявили, что достигли соглашения о слиянии еще в апр., однако на протяжении полугода возможность данной сделки проверяли федеральные антимонопольные службы.

«Следует ожидать, что предполагаемое слияние Delta и Northwest значительно повысит эффективность их работы, что принесет пользу американским потребителям и не сможет серьезно повредить конкуренции», — говорится в заявлении минюста.

Также в среду представители Delta и Northwest заявили, что им удалось достичь соглашения с группой авиапассажиров, которые подали в федеральный суд, требуя заблокировать слияние. Новая компания будет носить имя Delta, ее штаб-квартира будет располагаться в Атланте. Предполагается, что окончательная интеграция Delta и Northwest произойдет в течение 18 месяцев. РИА «Новости», 30.10.2008г.

— Мировой рельсовый транспорт переживает активный подъем, признаки которого ощущаются буквально во всех странах и регионах. В США за полноту пассажирских поездов, прибывающих в Вашингтон (на вокзал Union Station) из Бостона, Нью-Йорка и Филадельфии, является сейчас самой высокой за всю 38-летнюю историю американской государственной ж/д компании Amtrak. Еще более очевиден подъем в азиатских городах, в частности в столице Тайваня Тайбэе. Новые высокоскоростные японские поезда Shinkansen значительно потеснили воздушные лайнеры на маршруте, связывающем Тайбэй с Гаосюном, вторым по величине городом острова.

В Индии, в порту им. Джава-харлала Неру, находящемся недалеко от Мумбая, нарастает число контейнеров, отправляемых рельсовым транспортом во внутренние регионы страны, а также поступающих оттуда по железной дороге.

В Европе сильно возросла активность новых частных перевозчиков ж/д грузов, действующих на маршрутах известных традиционных операторов, а также частных компаний, в собственности которых перешли некоторые из «умиравших» ранее региональных железных дорог. Быстро расширяется на континенте и сеть высокоскоростных ж/д магистралей.

Бум в сфере рельсового транспорта привел к существенному увеличению притока заказов на подвижной состав и другое оборудование для железных дорог. По данным европейской ассоциации Unife, в 2006–07гг. оборот входящих в нее производителей подвижного состава и оборудования для железных дорог возрастал ежегодно на 9%, составляя в среднем 123 млрд. евро в год. Наиболее крупным покупателем для данных производителей оставалась Западная Европа. За нею следовали США, но в будущем они могут уступить это место Азии, рельсовый транспорт которой нацелен на быстрое развитие.

Краткосрочные перспективы для Unife считаются довольно благоприятными. Ожидаются внушительные заказы от ряда крупных ж/д операторов Европы, включая SNCF (Франция), Deutsche Bahn (ФРГ) и Renfe (Испания). Только после того, как будут завершены поставки в счет выполнения этих контрактов, темпы развития данной отрасли вновь замедлятся, ибо многие покупатели обзаведутся к тому времени значительным количеством нового подвижного состава.

В долгосрочной перспективе рост оборотов производителей ж/д подвижного состава и оборудования будет поддерживаться растущей среди государственных властей и общественности озабоченностью состоянием окружающей среды. Эта озабоченность уже содействовала увеличению доли железных дорог в пассажирских и грузовых перевозках, ибо в расчете на одного пассажира или т. груза достаточно загруженные поезда выделяют в атмосферу значительно меньше парниковых газов, чем автомобили или самолеты. Во многих местах рельсовый транспорт будет обеспечивать альтернативу автомобильному, загруженность которого все увеличивается. И, наконец, из-за высоких цен на топливо возрастет значение ценового преимущества ж/д транспорта перед автомобильным и воздушным.

Происходящий рост ж/д перевозок обусловлен не только их стоимостным преимуществом и растущим беспокойством властей и населения по поводу состояния окружающей среды, но и высоким мировым спросом на уголь и некоторые другие товары, которые в наибольшей степени подходят для транспортировки рельсовым транспортом. Один из крупнейших ж/д операторов США — компания Norfolk Southern давно не была так обеспечена заказами, как сейчас, благодаря значительному внешнему спросу на аппалачский и пенсильванский уголь. Преуспевают также железные дороги Австралии и Бразилии, перевозящие добываемые в этих странах уголь, железную руду и другие сырьевые материалы.

По заявлению Norfolk Southern, экспортный спрос на уголь в США на 63-64% больше, чем в 2007г., когда прирост был также значительным (50%). На высоком уровне находится и внутренний спрос, что побудит указанную компанию приобрести в тек.г. 24 локомотива, предназначенных специально для транспортировки угля.

Бум в сфере рельсового транспорта отражает также повышение надежности и качества используемого им подвижного состава и оборудования. Среди технических новинок 15 последних лет можно выделить электродвигатели, работающие преимущественно на переменном токе, энергоэкономичные дизельные двигатели (некоторые модели GE обеспечивают ту же выработку электроэнергии при сокращении потребления топлива на 3-5%), высокоскоростные поезда Velaro германской группы Siemens и AGV французской компании Alstom, стандартная скорость движения которых составляет соответственно 350 и 360 км/ч (для сравнения укажем, что максимальная скорость у появившихся в 1981г. французских поездов TGV равнялась только 270 км/ч).

Миниатюризация применяемого на высокоскоростных поездах оборудования достигла такой степени, что двигатели теперь можно размещать под полом и таким образом высвобождать дополнительное пространство для пассажиров. В Дубае строится метрополитен, в котором будет применяться современная система управления движением, позволяющая вести поезд без машиниста.

Совершенствуется и становится более надежной европейская система управления движением на железных дорогах (Ertms), технические характеристики которой носят открытый характер, что дает возможность выпускать такие системы нескольким поставщикам поездов и освобождает ж/д операторов от необходимости заказывать все необходимое им сигнализационное оборудование у какой-то одной компании. Указанную систему охотно приобретают неевропейские покупатели, заинтересованные в оборудовании, соответствующем международным стандартам.

Чтобы в условиях роста спроса выделять больше средств на закупку нового подвижного состава, многим ж/д операторам необходимо повышать рентабельность своей деятельности. Компания Amtrak, имела в 2007г. чистый убыток 1,12 млрд.долл. (при обороте 2,15 млрд.). В ближайшие пять лет трудности с осуществлением инвестиционных планов будут испытывать и ж/д компании Великобритании, ибо правительство этой страны планирует резко сократить предоставляемые им субсидии.

Гораздо лучше обстоит дело с рентабельностью у поставщиков оборудования для железных дорог. У американской компании GE Transportation операционная прибыль в I пол. тек.г. составила 495 млн.долл. (при обороте 2,35 млрд.). Прибыльно работают и два из трех крупнейших европейских производителей поездов.

Значительных успехов в повышении рентабельности достигли североамериканские операторы ж/д грузоперевозок. У многих из них (впервые за 60 лет) прибыли превышают запланированные новые инвестиции.

Аналитики считают, что при росте оборота даже не получающие пока прибыли ж/д перевозчики могут в скором времени стать рентабельными, т.к.

в структуре затрат отрасли преобладают постоянные расходы. БИКИ, 23.10.2008г.

— Администрация Джорджа Буша ужесточает контроль за работой трех крупнейших аэропортов в районе Нью-Йорка, одновременно выделяя на расширение их пропускной способности в течение ближайших восьми лет 89 млрд.долл., сообщила пресс-служба министерства транспорта США.

Министерство также приняло решение изъять в течение ближайших пяти лет у пользующихся этими аэропортами авиакомпаний до 10% закрепленного за ними и используемого сейчас бесплатно графика взлетов и посадок с тем, чтобы выставить это время на коммерческий аукцион для авиакомпаний, которые «захотят расширить или начать новое обслуживание в этих аэропортах». По мнению министерства, такой шаг повысит эффективность работы аэропортов и снизит число задержек вылетов и прилетов.

Объявленные администрацией меры касаются обслуживающих район Нью-Йорка международного аэропорта имени Джона Кеннеди, аэропорта в Лагуардии и аэропорта в Ньюарке.

План министерства включает также строительство в международном аэропорту имени Джона Кеннеди двух новых и расширение шести существующих самолетных «дорожек для руления», а также строительство новых вспомогательных полос для скоростного схода приземлившихся самолетов с взлетно-посадочных полос.

«Цель проста — найти любые возможные пути для того, чтобы безопасно увеличить как можно больше пропускную способность самых популярных аэропортов в стране», — говорится в распространенном в Вашингтоне заявлении исполняющего обязанности главы Федеральной авиационной администрации США Роберта Старджелла.

Решение администрации Буша об аукционировании части графика вылетов и посадок было встречено в штыки Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA), которая распространила заявление, назвав действия министерства транспорта США «вызывающими невероятное разочарование».

Гендиректор IATA Джованни Бизиньяни в своем заявлении напоминает, что контрольная служба конгресса США уже назвала план по изъятию «отрезков» графика взлетов и посадок «незаконной схемой» и что «в отношении плана конфискации «отрезков» существует почти всеобщая оппозиция со стороны мирового сообщества авиакомпаний и аэропортов, а также конгресса США».

Бизиньяни предупредил также, что международная индустрия авиаперевозок «теперь вынуждена прибегнуть к судебной системе США».

IATA представляет интересы 230 авиакомпаний мира, на которые приходится 93% всех регулярных международных авиационных рейсов. РИА «Новости», 10.10.2008г.

— С начала забастовки рабочих «Боинга» 6 сент. акции компании потеряли 23%, и во время торгов в среду цена за акцию опустилась до рекордного уровня за последние 52 недели — 47,18 долл.

Каждый день забастовки обходится «Боингу» в 100 млн.долл. в потерях будущих продаж и в минус один цент от стоимости каждой акции. По данным профсоюза механиков «Боинга», компания уже потеряла 3,2 млрд.долл. На сайте профсоюза, по-

священном забастовке, стоит счетчик, который каждую секунду подсчитывает убыток компании. К настоящему моменту пошел 33 день забастовки.

«Наши члены стояли за успехом этой компании. Мы участвовали в каждой программе, новой инициативе и предлагали альтернативные идеи — все, для того, чтобы «Боинг» добился успеха. Мы поддерживали их, когда у поставщиков были проблемы, когда руководство принимало неправильные решения. Мы работали круглосуточно, когда понадобилось исправлять ошибки в 787 модели, что заставило наших членов отправиться в командировки по всему миру. Это наши члены, кто всегда выходил вперед и всегда делал работу для «Боинга». Мы продолжим делать то же самое, но не ценой своих рабочих мест», — говорится в последнем заявлении профсоюза.

В заявлении, никто не хочет забастовки, но таковы обстоятельства, что настало время встать на защиту своих прав. «Кто ответит за неправильные решения руководителей на Уолл Стрит? Снова это вы — рабочие. То же самое справедливо и в нашей битве за контракт. Мы каждый раз выходили вперед и сделали немало полезного для «Боинга», теперь мы ожидаем ответного шага», — говорится в заявлении.

Основными требованиями бастующих остается улучшение условий по четырем пунктам: заработная плата, пенсионное обеспечение, медицинское обслуживание и сохранение рабочих мест.

Как отмечает профсоюз, «Боинг» отказался рассматривать вопрос сохранения рабочих мест, который стал одним из основных поводов к забастовке. По мнению профсоюза, его члены могут выполнять работу, которую «Боинг» отдает не членам профсоюза, за более меньший срок и меньшие затраты.

В забастовке принимают участие 27 тысяч рабочих «Боинга». Профсоюз посчитал, что компания «Боинг» неуважительно отнеслась к переговорному процессу.

В среднем рабочий «Боинга» получает 27 долл. в час, что составляет 56 тысяч долл. в год или 4,6 тыс.долл. ежемесячно без учета премий и сверхурочных. В соответствии с новым контрактом, который был предложен в конце авг., компания предлагала увеличение зарплаты на 11% за три года и выплату единовременного бонуса в размере как минимум 5 тысяч долл. Однако, по условиям нового контракта, 2,5 тыс.долл. из суммы бонуса выплачивались бы только в том случае, если бы члены профсоюза проголосовали за контракт до 4 сент. Этого не случилось — рабочие проголосовали против нового контракта и за забастовку.

Кроме бонуса и повышения заработной платы, «Боинг» предлагал своим сотрудникам и другие блага, которые в финансовом эквиваленте составляют, в соответствии с новым контрактом, 34 тысячи долл. на человека за три года. Однако, наряду с выплатами сотрудникам и увеличением зарплаты, компания сделала контракт выгодным и для себя: была повышена стоимость медицинского обслуживания для служащих.

Профсоюз, помимо других преимуществ, пытается добиться не 11%, а 13% повышения зарплаты.

Выйдя на забастовку, работники не сидят дома и не просиживают время на заводе. Все действуют по четкому расписанию, которое было разослано членам профсоюза еще в авг. Бастующие выходят

на пикет посменно, каждая смена продолжается четыре часа. Однако прийти в пункт сбора нужно за час до начала смены: на пункте бастующий проходит инструктаж и его отвозят к месту проведения пикета.

Профсоюз советует вышедшим на забастовку найти временную работу, чтобы поддерживать свою семью. Каждую субботу, начиная с 27 сент., профсоюз выплачивает еженедельно по 150 долл. каждому участнику стачки.

Пикеты проходят у заводских ворот круглосуточно. Бастующие держат в руках плакаты, на которых красным по белому написано: «На забастовке против «Боинга».

Их поддерживают многие трудящиеся авиаиндустрии. В четверг, 9 окт., в Сиэтле в знак солидарности с бастующими к ним присоединятся члены профсоюза из Alaska Air Group и пилоты из United Airlines. Присоединившиеся устроят для бастующих барбекю и намерены встать в пикеты «для поддержки борьбы с корпоративной жадностью».

По данным президента регионального отделения профсоюза Тома Вроблевски, в наст.вр. переговоров с «Боингом» относительно нового контракта не ведется. «Боинг» по-прежнему не желает вносить изменения в свое окончательное предложение», — отмечается в заявлении профсоюза.

Это далеко не первая забастовка служащих компании. В 2005г. 18,5 тыс. механиков уже выходили на стачку, что привело к четырехнедельной остановке сборки коммерческих самолетов.

История забастовок профсоюза выглядит следующим образом: в 1948г. — 140 дней, в 1965-19 дней, в 1977г. — 45 дней, в 1989г. — 48 дней и в 1995г. — 69 дней.

Кроме финансовых потерь, забастовка, по оценке экспертов, приведет к проблемам с поставками нового «Боинга-787». Скорее всего, первый полет «Дримлайнера» («Боинг-787») будет вновь перенесен.

Во время прошлой 24-дневной забастовки в 2005г. «Боинг» не смог поставить более 20 самолетов, сборка которых стояла в расписании. На время нынешней забастовки «Боинг» также остановил сборку гражданских самолетов.

«Боингу» заказано 3,6 тыс. различных самолетов на 263 млрд. долл. Большинство заказанных самолетов — «Боинги-737» — одни из самых популярных в мире самолетов для региональных полетов.

В 2007г. «Боинг» сообщил о доходах в 4,1 млрд.долл. По оценкам экспертов, финансовое состояние компании могло позволить без проблем выдержать краткосрочную забастовку. Однако продолжительная стачка может сорвать планы по сборке, испытаниям и поставкам нового «Дримлайнера», который компания планировала представить заказчикам уже в этом году. Однако по разным причинам полеты первых «Боингов-787» постоянно переносились. Пока первый полет планируется осуществить не ранее третьего квартала 2009г.

О своем финансовом положении за III кв. 2008г., как говорится в сообщении компании, «Боинг» доложит рано утром по вашингтонскому времени 22 окт.

Впереди «Боинг» ожидают сложные переговоры со своими «белыми воротничками» — инжене-

рами и техническими сотрудниками компании. Переговоры по их трехгодичному контракту начнутся 28 окт. Их профсоюз, объединяющий 21,5 тыс. сотрудников компании, уже выразил поддержку рабочим, а его исполнительный директор Рэй Гофорт назвал действия «Боинга» «ошибкой менеджмента».

Несмотря на то, что инженеры и техсостав не принимают участия в забастовке, президент их профсоюза Синтия Коул дала распоряжение выразить поддержку тем, кто бастует и проводит пикеты у ворот заводов. РИА «Новости», 9.10.2008г.

— Федеральная администрация железных дорог в США ввела запрет на использование мобильных телефонов и других персональных электронных устройств работниками железной дороги в рабочее время. Как заявил пресс-секретарь администрации Роб Кулат, управление составом, поддержание ж/д полотна и систем сигнала семафоров в надлежащем состоянии требует постоянного внимания со стороны служащих.

Нарушениям данного предписания грозят денежные штрафы и увольнения. В прошлом Федеральная администрация железных дорог отказывалась вводить подобный запрет в национальном масштабе, мотивируя это тем, что большинство ж/д компаний в США уже распространяют подобные ограничения на своих работников.

В среду Национальное управление по безопасности движения в США объявило, что причиной аварии пассажирского поезда, потерпевшего катастрофу 12 сент. под Лос-Анджелесом и унесшей жизни 25 чел., стала ошибка машиниста. Как установили эксперты, за мгновения до столкновения поезда с товарным составом он отправлял со своего мобильного телефона SMS-сообщение и не заметил красного сигнала семафора. Прайм-ТАСС, 6.10.2008г.

— Федеральное управление гражданской авиации (FAA) США намерено взыскать с крупнейшей американской авиакомпании American Airlines штраф в 7,1 млн.долл., сообщает Reuters в четверг.

Как сообщается в официальном уведомлении ведомства, поводом к такому решению стали нарушения, допущенные компанией в ходе эксплуатации самолетов. В дек. пред.г. American Airlines было рекомендовано устранить неполадки в работе автопилота на двух пассажирских самолетах MD-83s, однако компания проигнорировала эти рекомендации и совершила еще десять рейсов на самолетах с неисправной системой автоматического пилотирования.

American Airlines намерена опротестовать решение FAA. По мнению представителей авиакомпании, такие меры, принятые в отношении авиаперевозчика, являются чрезмерными. Авиакомпания уже потребовала встречи с представителями FAA с целью обжаловать решение ведомства.

Однако, как утверждают в FAA, решение о взыскании с American Airlines такой суммы в данной ситуации абсолютно обосновано, т.к. авиакомпания знала о неисправностях в своих самолетах, однако не приняла никаких мер для их устранения. «Позволив неисправным самолетам совершать рейсы, авиакомпания пренебрегла нормами обеспечения безопасности», — говорится в заявлении ведомства.

За последнее время это уже не первый случай, когда FAA принимает подобные меры в отноше-

нии авиакомпании, напоминает агентство. Ранее управление выступило с предложением взыскать с Southwest Airlines Co штраф в 10,2 млн.долл. за то, что авиаперевозчик не выполнил требование FAA провести проверку своих самолетов и продолжил их эксплуатацию. Тогда, однако, окончательное решение о взыскании такой суммы с авиакомпании так и не было принято. www.vestnik.co.il, 15.8.2008г.

— Рост цен на бензин и общее ухудшение экономической ситуации в США привели к уменьшению числа американцев, желающих путешествовать на личном автотранспорте. Согласно обнародованным в среду данным Федерального управления шоссейных дорог, только в июне нынешнего года количество путешествующих на своих машинах американцев снизилось на 4,7%. Это самый высокий показатель с нояб. пред.г., когда наметилась подобная тенденция.

Особенно четко она прослеживается в штатах, где летом традиционно высок наплыв автомобильных туристов. Так, в июне в штате Мэн этот показатель снизился на 7%, а во Флориде — на 6%. На 7% снизилось число путешествующих в таких штатах, как Монтана, Вашингтон, Вайоминг и Невада.

В среднем по США цена галлона (3,78 литра) бензина составляет 4 долл., что, утверждают эксперты, заставляет американцев экономить не только на путешествиях, но и на любых поездках на автомобилях. Снижение числа автопутешественников вызывает озабоченность у представителей властей, т.к. в цену на бензин заложен определенный процент налога на восстановление и обновление дорожной инфраструктуры. Снижение потребления бензина автоматически уменьшит денежные поступления на эти нужды. Прайм-ТАСС, 14.8.2008г.

— По данным National Highway Traffic Safety Administration (Национальное агентство по безопасности дорожного движения) в 2005г. в США эксплуатировалось более 8,4 млн. грузовиков полной массой более 4,5 т. Автомобильным транспортом в США в 2006г. было доставлено в общей сложности 10,7 млрд. т. грузов (рекордный показатель). Выручка от автомобильных грузоперевозок достигла в 2006г. 645,6 млрд.долл., что, согласно расчетам American Trucking Association, составило 83,8% общих расходов на перевозки грузов в стране.

Грузовые автомобили в США производятся как на отечественных предприятиях, большей частью расположенных на северо-востоке страны (в так называемом Промышленном поясе), так и на дочерних предприятиях зарубежных компаний. В последние несколько лет в отрасли идут активные консолидационные процессы, что способствует появлению крупных предприятий, предлагающих широкий ассортимент грузовиков (классов с 4 по 8), а также небольших заводов, которые специализируются на производстве отдельных моделей.

Компания Navistar International в конце 2007г. начала выпускать грузовики с гибридной силовой установкой. Фирмы Detroit Diesel (отделение компании Freightliner) и Volvo Powertrain уже объявили об использовании с 2010г. новой технологии селективного каталитического восстановления на новых моделях.

В начале 2009г. в США вступают в силу новые нормативы, касающиеся ограничений на выброс частиц в атмосферу, что подталкивает автотранспортные компании к обновлению автопарка к указанному сроку.

И наконец, вертикальная интеграция производства, похоже, является одной из целей компаний по производству грузовиков в этом году. Даже если большинство из них все еще используют двигатели Caterpillar или Cummins, некоторые крупные предприятия, такие как Paccar или International объявили о своем намерении наладить к 2009г. собственное производство силовых агрегатов. Другие, например Freightliner и Volvo Truck North America уже приступили к разработке собственных двигателей и внедряют их в производство на своих филиалах (Sterling Trucks, Western Star и др.). Volvo также объявила в начале 2007г. о создании новых моделей коробок передач; возможно, аналогичным образом поступит компания «Navistar International» в течение ближайших двух-трех лет.

После нескольких лет неуклонного роста рынок грузовиков США испытал в 2007г. резкий конъюнктурный спад. В 2007г. было продано 398 тыс. грузовиков (классов с 3 по 8) по сравнению с 580 тыс. годом ранее, т.е. на 31,4% меньше.

Рынок страдает от недавнего замедления экономического роста вследствие кризиса субстандартных ипотечных кредитов и снижения активности в строительстве. Определенную роль сыграл эффект высокого показателя базового периода (вступление в силу новых норм содержания вредных веществ в выхлопных газах, установленных американским Управлением по защите окружающей среды, с 1 янв. 2007г. вызвало интенсивное обновление автопарка в предшествующем году, что искусственно увеличило соответствующий объем продаж).

Сокращение спроса затронуло все сегменты рассматриваемого рынка. Грузовики класса 8 (с полной массой более 15 т.) покупаются менее охотно, чем машины меньшей грузоподъемности. Спад продаж грузовиков класса 8 в 2007г. составил 46,5%, классов 6-7 – 22% и классов 4-5 – 9%. Компании-изготовители, традиционно представляемые в этом секторе (Freight-liner, Navistar International и др.) переносят этот кризис тяжелее, чем остальные.

В последнее время в условиях удорожания сырья большинство американских компаний – изготовителей грузовых автомобилей (в частности, Daimler Trucks North America, Navistar International, Mack Trucks и Volvo Truck North America) начали существенно повышать цены на свою продукцию. По некоторым оценкам, с середины 2007г. по июль 2008г. цены на грузовики в США выросли примерно на 20%. Так, Navistar International подняла прейскурантные цены на 900-1200 долл. (в зависимости от модели) в янв. 2008г. и еще на 900-1600 долл. в июле. Mack Trucks в июле ввела наценку к прейскурантным ценам в 900 долл., а Volvo Truck North America – 950 долл.

Согласно Global Insight, продажи грузовиков США после кризиса 2007-08гг., возможно, постепенно активизируются и в 2009г. выйдут на уровень, достигнутый в 2006г. При этом рост продаж будет неравномерным по классам, со спадом в продажах грузовиков класса 8 перед принятием

новых нормативов Stage 3», направленных на сокращение выброса «парниковых» газов. БИКИ, 12.8.2008г.

– Исследователи из Canadian Imperial Bank of Commerce (CIBC) считают, что ряд тенденций, наблюдающихся в современной экономике, фактически противодействуют ее глобализации. Так, на уровень транспортных издержек заметное влияние оказывают высокие цены на энергоносители. Аналитики из CIBC рассматривают существенное удорожание операций по перемещению товаров на большие расстояния как более значимый барьер для развития такой важной составляющей глобализации, как торговля, чем величина таможенных тарифов. По их оценкам, эффект от скачка транспортных издержек фактически нивелировал эффект от позитивных результатов в деле либерализации международной торговли на протяжении последних 30 лет.

Рост транспортных издержек. Ряд изменений на транспорте привел к повышению зависимости отрасли от изменений цен на топливо. Так, большое развитие получила контейнеризация грузов, в результате которой расходы на транспортировку по морю в еще большей степени стали зависеть от колебаний цен на топливо. Разгрузка контейнеров осуществляется быстрее, чем конвенциональных грузов, поэтому контейнеровозы гораздо дольше находятся в море, чем в портах.

Еще одним значимым фактором является скорость, значение которой заметно усилилось с переходом на более широкое использование контейнеровозов. За последние 20 лет транспортные средства такого типа проектировались в расчете на более высокие скорости, чем балкерные суда. С ростом доли контейнеровозов на морском грузовом транспорте средние скорости в данном секторе также выросли. Однако для обеспечения ускоренной доставки грузов требуется, как и на других видах транспорта, увеличение энергозатрат, что равноценно повышению потребления топлива. В секторе морских грузовых перевозок рост скоростей транспортных средств за последние 15 лет сопровождался удвоением потребления топлива на ед. доставляемого груза.

Когда на долю топлива приходится почти половина расходов по перевозке грузов, рост цен на нефть самым непосредственным образом ведет к повышению транспортных издержек. За последние три года увеличение цены на нефть на 1 долл. за бар. вызывал рост транспортных издержек в среднем на 1%.

Влияние изменения транспортных расходов на торговлю. В течение последних 30 лет наблюдался беспрецедентный рост мировой торговли. Заметный прогресс достигнут в отношении снижения тарифных и нетарифных барьеров благодаря результативности многосторонних переговоров по линии ГАТТ/ВТО. Исследователи из CIBC считают, что значительно возросла роль транспортных издержек в качестве барьера на пути развития торговли. Для анализа они используют их таможенно-тарифный эквивалент. Даже при стоимости бар. нефти на уровне 100 долл. воздействие транспортных издержек оказывается для большинства торговых партнеров США (включая непосредственных соседей – Канаду и Мексику) более значимым фактором, чем влияние таможенно-тарифных барьеров. В 2000г., когда стоимость нефти со-

ставляла в среднем 20 долл. за бар., транспортные издержки были эквивалентными 3% таможенно-тарифному обложению. Такой эквивалент при изменившихся ценах на топливо превышает 9%. При 150 долл. за бар. данный показатель вырастет до 11%, что соответствует таможенно-тарифной защите в 70гг.. При 200 долл. за бар. она корреспондирует с протекционистскими мерами данного типа, имевшими место до проведения по линии ГАТТ многосторонних торговых переговоров в рамках Кеннеди-раунда.

Высокие цены на энергоносители непосредственным образом сказываются на уровне издержек на морском транспорте. При нынешних ценах на нефть увеличение расстояния при транспортировке грузов на 10% ведет к увеличению расходов на перевозку на 4,5%. В среднем расстояние между Китаем и Северной Америкой занимает 4 недели. Учитывая, помимо прочего, расходы на перевозку по суше, транспортировка стандартного 40-футового контейнера из Шанхая на восточное побережье США обходится в 8 тыс.долл. В 2000г. при ценах на уровне 20 долл. за бар. соответствующие расходы были ниже — 3 тыс.долл. В случае удорожания нефти до 200 долл. за бар. издержки составят 15 тыс.долл.

Растущие транспортные расходы во многих случаях означают ослабление и изменение торговых потоков. Участники ВЭД пытаются переориентироваться на более короткие маршруты, позволяющие добиться экономии по указанной статье расходов. Именно такой подход использовался в прошлом при резком удорожании нефти.

В 1960-73гг. экспорт относительно общемирового ВВП вырос на 50%, что было, в частности, следствием снижения торговых барьеров и сокращения транспортных расходов при стоимости нефти, не превышающей 16 долл. за бар. (в современных ценах). В 1987-2000гг. был зарегистрирован еще один скачок объема глобальной торговли под влиянием снижения таможенных тарифов на 30% и сохранения относительно умеренных транспортных расходов при средней цене на нефть 27 долл. за бар. Однако в период, начавшийся с первым значительным повышением этой цены и закончившийся непосредственно после второго крупного подорожания, экспорт относительно глобального ВВП практически не изменился, несмотря на снижение таможенных тарифов на 25%.

Последствия для американского рынка. Пока не ясно, в какой степени существенное увеличение транспортных расходов изменит значительную (хотя и уменьшающуюся) разницу в уровне оплаты труда в Китае и Северной Америке. Однако уже заметны определенные изменения в капиталоемких отраслях промышленности, для продукции которых характерна значительная доля транспортных издержек в цене продажи.

Исследователи из указанного банка приводят пример со сталью. Затраты времени на ее производство в расчете на 1 т. относительно невелики — примерно полтора часа, транспортировка же сопряжена с относительно большими издержками. В таких условиях структура затрат в мировой сталелитейной промышленности быстро меняется. Учитывая дефицит железной руды в Китае и в большинстве азиатских стран, доставка сырья на сталелитейные заводы (в основном из Австралии и Бразилии) сопряжена с дополнительными и рас-

тушими расходами, которые относительно ниже у американских производителей стали. Перевозка 1 т. горячекатаного стального листа из Китая в США обходится в 90 долл. В целом транспортный компонент оказывается весьма значительным. Даже при нынешних ценах на нефть растущие транспортные расходы уже перекрыли позитивный эффект от ценовых преимуществ китайских производителей. На американском рынке сравнительные преимущества впервые за много лет имеют местные производители.

Быстрые изменения, происходящие в сталелитейной отрасли, находят отражение в торговой статистике. Поставки стали из Китая в США в 2007-08гг. сокращаются на 20% в год. Многие аналитики объясняют такую тенденцию замедлением в американской экономике. Однако обращает на себя внимание тот факт, что собственное производство стали в США растет в текущем и прошлом году на 10% в год.

Благоприятные перспективы для мексиканских производителей. Для того, чтобы определить, какая часть товарных потоков из Китая переориентируется на другие рынки под влиянием возросших транспортных расходов, необходимо учитывать удельный вес этих расходов в конечной стоимости экспортной продукции. Значительная часть поставляемых Китаем товаров (в частности, мебель, одежда, обувь, изделия из металла) отличается высокой долей таких расходов. Имеются признаки замедления поставок такой продукции под влиянием быстро растущих транспортных издержек.

В прошлом году было зарегистрировано замедление роста американского импорта, причем особенно явно такая тенденция прослеживалась по товарам, в конечной стоимости которых велика доля расходов на транспорт. В прошлом и текущем году данная товарная группа впервые за более чем 10-летний период переживает спад. Поставки из Китая в США продукции, в конечной стоимости которой велик удельный вес транспортных издержек, относительно общего объема экспорта сократились с 52% в 2004г. до 42%. Если бы не было столь сильного роста таких издержек, увеличение китайских поставок в США с 2004г. было бы на 30% больше, чем оказалось в действительности. Таким образом, по силе воздействия на торговлю рост транспортных издержек фактически не уступал воздействию скачков цен на нефть в 70гг.

В складывающихся условиях и с учетом ограничений в виде возросших расходов на доставку внешнеторговых грузов импортерам приходится искать страны-поставщики с достаточно дешевой рабочей силой, но относительно менее удаленные, чем, например, Китай. В такой обстановке новый шанс получает Мексика с ее предприятиями макиладорас (занимаются производством товаров, предназначенных в основном на экспорт и изготавливаемых преимущественно из иностранных материалов, деталей и узлов). В условиях близости к США и Канаде эта страна получает относительные преимущества благодаря низкому уровню транспортных расходов.

Если в 2000г. американские импортеры для доставки товаров из Восточной Азии платили на 90% больше, чем для транспортировки продукции из Мексики, то этот разрыв вырос до 150%. В случае роста цен на нефть до 200 долл. за бар. перевозка

экспортных товаров из этого азиатского региона обойдется в сумму, в три раза превышающую расходы на доставку такой же продукции из Мексики. Дополнительные транспортные расходы по силе своего воздействия аналогичны воздействию таможенно-тарифного обложения во-восточноазиатской продукции на уровне 9%. При цене нефти в 200 долл. за барр. соответствующий таможенно-тарифный эквивалент достигнет 15%.

Американские импортеры уже начали адаптироваться к изменяющейся обстановке, переводя бизнес из Китая в Мексику. Мексиканский экспорт в США (без учета энергоносителей) растет весьма динамично — на 7% в год. Наибольший рост зарегистрирован по товарам, в конечной стоимости которых велика доля транспортных расходов. Такая продукция напрямую конкурирует с аналогичными китайскими товарами (мебель, продукция черной металлургии, резиновые и бумажные изделия). Директор Карибского совета Д. Джессоп считает, что, помимо Мексики, перспективно размещение экспортных производств в Доминиканской Республике и даже на Кубе, в случае проведения там реформ и нормализации отношений с США. БИКИ, 17.7.2008г.

— Второй по величине авиаперевозчик США — United Airlines — перенес на полгода начало полетов в Россию из-за роста стоимости авиакеросина, сообщил Рейтер источник в Росавиации. «Они обратились, чтобы сместить свои полеты на полгода. Они хотят начать в более удачный год — чтобы были более удачные показатели, а не тогда, когда топливо растет», — сказал он на условиях анонимности.

Растущая вслед за нефтяными котировками цена авиатоплива, по мнению отраслевых экспертов, вскоре может привести к разорению ряда авиаперевозчиков в мире или вынудить их продать часть самолетов. В аэропортах России — одного из основных нефтедоноров мира — цены на керосин превзошли европейские, став предметом внимания антимонопольного ведомства.

Американский перевозчик, подконтрольный корпорации UAL, собирался дать старт полетам в Россию с конца окт. По словам представителя российских авиакомпаний, теперь United просит начать рейсы в марте следующего года.

Прямое воздушное сообщение между Россией и США обеспечивают Аэрофлот и американская Delta. Аэрофлот — крупнейшая авиакомпания на постсоветском пространстве — уже заявил, что в I пол. потерял 90 млн. долл. из-за роста цен на топливо и по той же причине снизит прибыль по итогам всего года. Рейтер, 7.7.2008г.

— В США обвалился рынок автомобилей, бывших в употреблении. Американцы больше не покупают машины с мощными двигателями из-за роста цен на бензин.

Американские машины традиционно отличаются большим рабочим объемом двигателя, и до недавних пор экономить на топливе в США не было необходимости. Но теперь продавцы вынуждены снижать цены на автомобили, чтобы привлечь покупателей. И за последние несколько месяцев подержанные машины на американском рынке подешевели в среднем на 60%, пишет «Автоконсалтинг».

На американском рынке снижается и спрос на новые машины, а после падения вторичного рын-

ка он усилится. Многие автопроизводители уже сокращают планы производства на американских заводах и налаживают сбыт исконно американских моделей на других рынках. Honda собирается продавать в СНГ модель Pilot, Nissan предлагает Infiniti европейцам, а Toyota расширяет географию продаж Lexus. ИА Regnum, 5.7.2008г.

— Как заявил в интервью Financial Times президент американской экспедиторской фирмы United Parcel Service (UPS), США должны модернизировать их устаревающую и перегруженную транспортную сеть, чтобы сохранить свои позиции в конкурентной борьбе с другими ведущими государствами мира. Он призвал американский частный сектор активно сотрудничать с транспортными властями и довести инфраструктуру страны до уровня, который не будет тормозить дальнейшее развитие экономики.

По оценке Американского общества инженеров-строителей (American Society of Civil Engineers), в ближайшие пять лет Соединенным Штатам может потребоваться до 1,6 трлн. долл., чтобы привести их инфраструктуру в надлежащее состояние. Общество указывает, что принимаемые в стране инфраструктурные программы с привлечением частных инвесторов нередко наталкиваются на сопротивление ряда политических и потребительских объединений, озабоченных тем, что государство может потерять контроль за стабильным источником доходов.

Ремонт и модернизация ветхих дорог и мостов, устаревших систем управления воздушным движением, а также перегруженных морских портов и железных дорог помогут США сохранить позиции на мировом рынке логистических услуг в условиях, когда объем международных экспедиторских операций возрастет (к 2025г.) до 70 млрд. долл. с 10 млрд. в 2007г.

Несмотря на глобальный характер деятельности, наиболее крупным и значимым рынком для базирующейся в г. Атланта UPS остаются США. Об этом свидетельствует недавнее заявление президента данной компании, в котором происходящий с фев. спад спроса на перевозку экспедиторских грузов в пределах США объявляется причиной того, что консолидированная прибыль UPS за янв. — март текущего года может оказаться меньшей, чем ожидалось ранее, несмотря на рост доходов от доставки международных экспедиторских грузов и операций по управлению сетями снабжения.

Главный конкурент UPS — фирма FedEx (США) также опасается негативного воздействия ухудшившегося состояния американской экономики на размер ее прибыли. БИКИ, 5.7.2008г.

— Стремительный рост цен на горючее приведет в ближайшее время к небывалому сокращению числа машин на дорогах Америки и к коренным изменениям в привычках привлекших пользоваться автомобилем американцев. С таким прогнозом выступил в четверг специалист по анализу мировых рынков Canadian Imperial Bank of Commerce Джефф Рубин.

По его оценкам, уже через два года стоимость галлона бензина (3,78 литра) на автозаправках в США подскочит с нынешних 4 до 7 долл., что будет соответствовать цене в Канаде на бензин самого популярного сорта 1,86 долл. за литр (сейчас — 1,38 долл. за литр).

В результате, отметил канадский аналитик, в предстоящие 4г. произойдет «величайшее в истории массовое сокращение числа автомашин на американских дорогах»: к 2012г. их будет на 10 млн. меньше, чем сейчас.

Американцы вынуждены будут отказаться от давней привычки покупать малозкономичные машины с мощными двигателями. Эту тенденцию уже подметил другой канадский эксперт — специалист по анализу ситуации на автомобильном рынке в компании Scotia Economics Карлос Гомес. Если в прошлом году на долю малолитражных автомашин на американском рынке приходилось 16%, то сейчас уже 25%

Экономисты ожидают, что резкое изменение автомобильных привычек американцев ударит по канадской автомобильной промышленности: General Motors уже объявила о предстоящем в будущем году закрытии автосборочного предприятия в г.Ошава (провинция Онтарио), где 2600 рабочих собирали в основном пикапы и внедорожники. RosInvest.Com, 27.6.2008г.

— Компания экспресс-доставки FedEx отчиталась о квартальных убытках, назвав в качестве причин рекордно высокие цены на нефть, слабую экономику США и предварительно объявленные списания. Компания также дала прогноз прибыли на 2009 фин. г., который оказался намного ниже ожиданий аналитиков.

Убытки FedEx в IV кв. 2008 фин. г. составили 241 млн.долл. или 78% на акцию. За аналогичный период 2007г. компания получила прибыль в 610 млн.долл., или 1,96 долл. на акцию. Исключая издержки, квартальная прибыль компании составила 1,45 долл. на акцию. Аналитики в среднем ожидали, что это показатель достигнет 1,47 долл.

FedEx ожидает, что прибыль в I кв. 2009 фин. г. достигнет 0,8-1,00 на акцию, тогда как аналитики прогнозировали 1,35 долл. на акцию. Годовая прибыль, по мнению компании, не превысит 4,75-5,25 долл. на акцию, в то время как аналитики считают, что она может подняться до 5,98 долл. Рейтер, 18.6.2008г.

— Система общественного транспорта США испытывает пиковые перегрузки в связи резким ростом цен на бензин. Американцы все чаще отказываются от поездок на работу на собственных авто из-за дороговизны топлива.

Зачастую администрации муниципальных транспортных организаций вынуждены прибегать к экстраординарным мерам для того, чтобы обеспечивать перевозку пассажиров. Так, в вагонах метро г.Сан-Франциско в Калифорнии сокращено количество сидячих мест, чтобы увеличить их вместительность в часы «пик». На некоторых автобусных маршрутах Лос-Анджелеса в рейсы выходят машины с салонами «только для стоящих пассажиров».

На перронах вокзалов пригородных электричек во многих городах — от Лос-Анджелеса в Калифорнии до Бостона в Массачусетсе — висят объявления, в которых содержится призыв к пассажирам перенести поездку за пределы часа «пик», т.е. приезжать на работу раньше, а уходить существенно позже положенного срока.

Эксперты отмечают, что такое состояние дел должно было бы быть «отличной новостью» для муниципальных транспортных предприятий. Однако растущие издержки из-за высоких цен на

топливо, а также необходимость изменений графиков и инфраструктуры для обслуживания растущих пассажиропотоков, требуют больших затрат со стороны бюджетов городов и штатов. Но в финансовых документах этих образований подобные средства не прописаны.

По данным на начало июня, средняя стоимость бензина низшего сорта в США составила 3,976 долл. за галлон (3,78 литра). В пред.г. в это же время галлон бензина в США стоил в среднем на 81,9 цента меньше. Согласно статистике, самые высокие цены на бензин сохраняются на Западном побережье США. В Калифорнии этот усредненный показатель сейчас зафиксирован на отметке 4,242 долл. за галлон. Прайм-ТАСС, 4.6.2008г.

— American Airlines Cargo Division (AA Cargo) сегодня объявила о новой услуге: начиная с сегодняшнего дня, 3 июня 2008г., компания будет осуществлять грузовые авиаперевозки из российского международного аэропорта Домодедово (DME) в чикагский международный аэропорт О'Хэйр (ORD). Самолет B777 компании AA Cargo будет регулярно, шесть дней в неделю, осуществлять беспосадочные рейсы Москва-Чикаго. Рейсы в восточном направлении будут производиться ежедневно, кроме воскресенья, а в западном — ежедневно, кроме понедельника.

«В Чикаго компания American Airlines производит стыковку внутренних и международных рейсов, что обеспечивает грузоперевозчикам хорошую возможность по транспортировке грузов из внутренних регионов США, — сказал Дейв Брукс, президент American Airlines Cargo. — Также открываются новые каналы для перевозки грузов из России через всемирную сеть American и ее партнеров среди других авиакомпаний».

Компания American Airlines Cargo/SM) — это подразделение American Airlines, Ее объем воздушных грузоперевозок составляет более 100 млн. фунтов в неделю. Компания осуществляет рейсы в крупнейшие города Соединенных Штатов, Европы, Канады, Мексики, Карибского бассейна, Латинской Америки и Азии. Региональные авиалинии American, American Eagle и American Connection обслуживают более 250 городов в более чем 40 странах, ежедневно осуществляют свыше 4000 рейсов. Парк авиакомпании насчитывает, в целом, более 1000 самолетов. American владеет одной из крупнейших в мире сетей грузоперевозок и имеет грузовые терминалы и соглашения с другими авиакомпаниями по всему миру. Более подробную информацию можно найти на сайте www.AACargo.com. Прайм-ТАСС, 3.6.2008г.

— Американская компания American Airlines, основатель альянса One world, во вторник начинает полеты в Россию. Во вторник авиакомпания выполнит первый прямой рейс Москва-Чикаго из аэропорта «Домодедово». Полеты будут производиться на самолетах Boeing-777 ежедневно, кроме воскресенья.

Старший вице-президент по международной деятельности American Airlines Крэйг Кригер накануне на пресс-конференции в Москве отметил, что компания, поработав в России, планирует определиться с партнером, который станет членом альянса One world и будет обеспечивать доставку пассажиров авиакомпании из Москвы в другие точки России.

Директор аэропортового комплекса «Домодедово» Сергей Рудаков сказал, что пока «Домодедово» готово обеспечить удобные стыковки с тремя крупнейшими российскими перевозчиками с тем, чтобы пассажиры, прилетающие из Чикаго, могли направиться в один из городов РФ.

American Airlines является крупнейшей в мире авиакомпанией, она вместе с дочерними обществами обслуживает более 250 городов в 40 странах. Ежедневно осуществляется свыше 4 тыс. рейсов. Общий парк авиакомпании превышает 1 тыс. самолетов. American Airlines является основателем альянса One world, члены которого обслуживают свыше 700 пунктов назначения.

До сих пор рейсы из России в США выполняли авиакомпании «Аэрофлот – российские авиалинии» и американская Delta, а также «Сингапурские авиалинии». Interfax, 3.6.2008г.

– 41 млн. полетов было сокращено за последние 12 месяцев в США из-за нежелания пассажиров пользоваться не устраивающими их услугами авиакомпаний, в результате туристической индустрии США потеряла 26 млрд.долл., говорится в новом докладе Ассоциации туристической индустрии США. «Кризис авиапутешествий достиг переломного момента – более 100 тысяч путешественников ежедневно голосуют своими кошельками, делая выбор не в пользу авиаперелета», – отметил в заявлении президент Ассоциации Роджер Доу.

По его словам, это должно стать звонком для политиков, показывающим, что настало время для реформы авиационной системы. По сведениям Доу, 41 млн. невостребованных перелетов обошлись авиалиниям в 9 млрд.долл., гостиницы потеряли 6 млрд.долл., рестораны – более 3 млрд., а федеральный и местный бюджеты недополучили налогов на сумму, превышающую 4 млрд.долл.

С целью изучить ситуацию компании Peter D. Hart Research Associates и «The Winston Group» с 6 по 13 мая провели исследование, в ходе которого опросили 1003 авиапутешественника. «Многие полагают, что их время не уважается, что ведет к отказу от авиаперелетов. Основными претензиями являются отмена рейсов, плохой досмотр и задержки рейсов», – отметил в заявлении один из руководителей компании Peter D. Hart Research Associates Аллан Ривлин.

Президент Winston Group Дэвид Винстон, со своей стороны, отметил, что, по мнению большинства авиапассажиров, уровень безопасности авиаперевозок улучшился. Однако, более 60% опрошенных считают, что система авиаперевозок в США ухудшается.

Треть опрошенных оказались не удовлетворены системой. При этом, они выражают недовольство не работой каких-то конкретных авиакомпаний, а всем процессом авиаперелета, отмечается в докладе. В связи с неутешительными результатами исследования, Ассоциация туристической индустрии собирает экстренное совещание руководителей предприятий отрасли в Вашингтоне 17 июня. РИА «Новости», 30.5.2008г.

– Высокие цены на автомобильное горючее, замедление темпа экономического роста и кризис в системе ипотечных кредитов произвели сдвиг в сознании американцев, заставив их пересмотреть свое отношение к пользованию автомобилем. Граждане США начинают продавать большие машины и покупать малолитражные, пересаживать-

ся на мотоциклы, велосипеды и в большей степени пользоваться общественным транспортом. Об этом свидетельствуют результаты опроса общественного мнения, опубликованные газетой New York Times.

Пенсионер Флориан Биалас из Чикаго продал свой огромный «Понтиак» за 3 тыс.долл. и не намерен возобновлять водительские права, срок действия которых истекает в сент. «Я могу добраться пешком везде, где мне нужно», – отметил Биалас. Кори Асмус из Калифорнии купил мотоцикл, специально для того, чтобы ездить на нем на работу и платить максимум 8 долл. за бензин вместо нынешних 110 долл. в неделю. Дебби Глойд из Кливленда держит свою машину в гараже, а ездит на автобусе: «Бензин мне не по карману. Цены просто сумасшедшие».

В пятницу цена автогорючего в США достигла очередного рекордно высокого показателя. Розничная стоимость бензина самого низкого сорта за сутки возросла с 3,831 долл. за галлон (1 галлон=3,78 литра) до 3,875 долл. за галлон. Это 16 рекорд за последние 17 дней, информировала Американская автомобильная ассоциация. Прайм-ТАСС, 26.5.2008г.

– Авиакомпания American Airlines начнет полеты в Москву (аэропорт «Домодедово») с 3 июня. Как говорится в сообщении авиакомпании, American Airlines начнет с 3 июня рейсы по маршруту Чикаго-Москва. Рейсы будут выполняться ежедневно, кроме воскресенья на самолетах Boeing 777.

American Airlines уже открыла в РФ представительство, которое возглавил Дэвид Томас, ранее работавший менеджером по региональным продажам American Airlines в Техасе.

Ранее American Airlines не выполняла полеты в РФ. В США из Москвы уже летают ОАО «Аэрофлот» (AFLT) (Вашингтон, Лос-Анджелес и Нью-Йорк) и американская Delta (Нью-Йорк и Атланта (– обе компании летают из «Шереметьево»). Кроме того, в тек.г. планирует начать полеты российская «Трансаэро». Прайм-ТАСС, 26.5.2008г.

– Рабочие портов от юга Калифорнии до границы с Канадой, т.е. на протяжении всего западного побережья США, вышли в четверг на забастовку, парализовав тем самым работу всех портов, говорится в сообщении Тихоокеанской морской ассоциации. «Профсоюз сегодня начал забастовку на западном побережье от Южной Калифорнии до Тихоокеанского Северо-запада прекратив все грузовые операции», – говорится в сообщении.

Руководство профсоюза проигнорировало указание властей дать распоряжение своим членам явиться на рабочие места. В соответствии с контрактом, действие которого истекает через два месяца, остановка работы незаконна.

Как говорится в заявлении представителя Тихоокеанской морской ассоциации, которая оперирует 29 портами на западном побережье, Стива Гуцуга, сегодняшняя акция подняла вопрос о том, что, возможно, это было попыткой повлиять на ход переговоров в отношении нового контракта.

«Прекращение работы в портах – открытое нарушение контракта и распоряжения третейских судей. От этого не будет хорошо и до того уже хрупкой американской экономике. Мы должны решить много проблем за переговорным столом, а наша страна не может позволить неопределен-

ность в отношении надежности портов западного побережья», — говорится в заявлении Гецуга.

Однако, как заявляет сам профсоюз, его 25 тыс. рабочих, занятых в 29 портах, не вышли 1 мая на работу для того, чтобы «воспользоваться своим правом Первой поправки к конституции и взять выходной для того, чтобы призвать к прекращению войны в Ираке». «Наши рабочие покинули рабочие места и встали на защиту Америки. Мы поддерживаем наши войска и говорим политике в Вашингтоне, что настало время прекратить войну в Ираке», — говорится в заявлении руководителя профсоюза Роберта МакЭлрата. РИА «Новости», 1.5.2008г.

— Американские авиакомпании Delta Air Lines и Northwest Airlines, которые планируют объединиться, получили в I кв. суммарный убыток в 465 млн.долл. и списали стоимость нематериальных активов на 10 млрд.долл., пишет The Wall Street Journal.

Общие затраты компаний на топливо составили в I кв. 2,5 млрд.долл. против 1,6 млрд.долл. годом ранее. Быстрый рост цен на топливо и ухудшение ситуации в этой отрасли привели к снижению стоимости акций Delta на 72% за последний год. Бумаги Northwest подешевели на 73%.

Компании подчеркивают, что эти цифры еще раз подтверждают необходимость слияния. Результаты I кв. «демонстрируют нестабильность в сфере авиаперевозок и проблемы, с которыми сталкиваются компании из-за неконтролируемого роста цен на нефть», заявил финансовый директор Northwest Дейв Дейвис. По его словам, объединенная компания будет иметь более прочные позиции для устойчивого роста прибыли.

Каждая из компаний принимает меры по снижению расходов и сокращению мощностей, в том числе, избавляется от самолетов и уменьшает число рейсов.

Delta планирует сократить свои мощности на внутриамериканском рынке на 10% к концу года, Northwest — на 13% к IV кв.

По словам главного исполнительного директора Delta Ричарда Андерсона, обе компании намерены добиться более существенной экономии в результате объединения, чем ранее заявленный 1 млрд.долл. к 2012г.

На этой неделе появились хорошие для компаний новости. Руководители профсоюзов пилотов обеих компаний договорились о переговорах по новому трудовому соглашению и другим вопросам. Ранее разногласия между ними поставили слияние на грань срыва. Interfax, 24.4.2008г.

— Более 100 пилотов одного из крупнейших американских пассажирских авиаперевозчиков American Airlines вышли в 9 городах США на митинги протеста с требованием повышения зарплат, сообщают местные СМИ.

Осенью 2007г. профсоюз пилотов предложил компании повысить зарплаты на 52%, компания не считает это возможным. Пилоты недовольны и тем, что менеджмент компании получает, по их мнению, незаслуженно высокую зарплату. Например, на этой неделе ожидается, что менеджмент получит премиальные в виде акций на сумму, по оценкам профсоюза, в 40 млн.долл.

Акция протеста пилотов была спланирована еще до отмены более трех тысяч рейсов, которые отразились на 300 тыс. пассажиров на прошлой

неделе. Рейсы были отменены из-за того, что часть парка региональных самолетов American Airlines не прошла технический осмотр.

В г.Форт Уорт пилоты собрались у штаб-квартиры компании владельца American Airlines — AMR и сформировали V-образную формацию. В руках они держали плакаты «American Airlines — худшая по отмене рейсов». В неприятностях пилоты винят менеджмент и призывают обратить внимание на несоответствие работы и зарплата управленцев.

По словам пилота с 10-летним стажем Рика Финлэйсона, обычно, когда пассажиры сходят с самолета, они говорят ему спасибо за хорошее приземление, в этот же раз он услышал: «Передайте руководству, что оно должно что-то сделать с качеством предоставляемых услуг».

Профсоюз пилотов открыл в интернете сайт, на котором собираются истории пассажиров, попавших в неприятные ситуации из-за отмены рейсов. Сайт активно рекламируется — на прошлой неделе реклама вышла на целую полосу газеты USA Today, а в аэропорту Далласа в Техасе, одним из двух крупных авиаузлов American Airlines, был повешен билборд.

Акции протеста пилотов прокатились по всей стране. Многие из них были менее многочисленны. Например, в Бостоне, 17 пилотов вышли на пикет к зданию инвестиционной компании Fidelity Investments — самому крупному держателю акций собственника American Airlines — AMR. В American Airlines работает 9,5 тысяч пилотов, треть из них летает ежедневно. По данным авиакомпании, протесты не повлияют на полеты самолетов. РИА «Новости», 16.4.2008г.

— Четверо пассажиров одного из самых крупных авиаперевозчиков в США — Southwest Airlines — подали на авиакомпанию в суд за то, что она эксплуатировала самолеты, не прошедшие технический осмотр, сообщают местные СМИ.

Иск был подан в федеральный суд Бирмингема (штат Алабама). Пассажиры добиваются придания ему статуса коллективного иска, что позволяет получить компенсацию для 10 тыс. чел. Пассажиры обвиняют компанию в нарушении контракта на перевозки, незаконном извлечении прибыли и неосторожном управлении самолетами.

В начале марта 2008г. Федеральная авиационная администрация США объявила, что намерена оштрафовать Southwest Airlines на 10,2 млн.долл. за эксплуатацию в 2006-07гг. 46 самолетов без проведения обязательного техосмотра на предмет трещин в фюзеляже.

По данным администрации, с 18 июня 2006г. по 14 марта 2007г. авиакомпания использовала 46 Боингов-737 в 59 тыс. 791 полете в то время, как они не соответствовали требованиям безопасности, изданным 8 сент. 2004г. и касающимся обследования определенных участков фюзеляжа на предмет выявления трещин. После того, как Southwest Airlines обнаружила, что дата проверки пропущена, она продолжила эксплуатацию 46 самолетов с 15 марта 2007г. по 23 марта 2007г. — за это время самолеты совершили 1 тыс. 451 вылет.

Как заявила представитель компании Southwest Airlines Брэнди Кинг, в наст.вр. все 46 самолетов, о которых идет речь, прошли техосмотр. «В шести из них были обнаружены неисправности, но все эти

неисправности были поправлены до апреля 2007г.», — сказала Кинг.

Ранее телекомпания CNN со ссылкой на попавшие к ней в распоряжение документы расследования сообщила, что инспекторы Федеральной авиационной администрации подали в конгресс доклад, в котором утверждается, что минимум 117 самолетов авиакомпаний эксплуатировались с нарушениями правил. В некоторых случаях, утверждается в документах, самолеты летали 30 месяцев после просроченной даты техосмотра, сообщает телеканал.

Как заявил телеканалу глава комитета конгресса по транспорту и инфраструктуре Джеймс Оберстар, это «одно из самых ужасных нарушений безопасности», которое он когда-либо видел. По его словам, он намерен как можно скорее созвать слушания и обсудить то, что авиакомпания подвергла опасности своих пассажиров.

Кроме того, утверждает CNN, некоторые сотрудники Федеральной авиационной администрации были в курсе ситуации с нарушением правил безопасности компанией Southwest Airlines и не предприняли соответствующих мер.

По словам Оберстара, представители Федеральной авиационной администрации и авиакомпания, возможно, нарушили закон, поставив под угрозу безопасность пассажиров. РИА «Новости», 16.4.2008г.

— Свыше 2500 рейсов отмены крупнейшей американской авиакомпанией «Америкэн эйрлайнз» за минувшие трое суток. В результате инцидента уже пострадали 40 тыс. пассажиров.

Накануне авиакомпания «Америкэн эйрлайнз» объявила об отмене 570 рейсов, намеченных на пятницу. Как сообщили ее официальные представители, это вызвано необходимостью срочной проверки систем электропроводки на 300 самолетах перевозчика.

Как сообщают «Вести», председатель совета директоров «Америкэн эйрлайнз» Джерард Арпи в четверг признал «всю полноту ответственности» за то, что она не выполняла должным образом распоряжения Федерального авиационного управления США (ФАУ) о проведении регулярных инспекций самолетов для обеспечения безопасности полетов.

«Я искренне сожалею, что мы загнали себя в такую ситуацию, и я благодарю наших клиентов за их терпение в столь тяжелых обстоятельствах», — заявил Джерард Арпей. По словам исполнительного директора Арпи, финансовые потери компании от отмены этих рейсов составят «десятки миллионов долларов».

Это уже не первый подобный инцидент. Проблемы с вылетом самолетов средней дальности «Макдоннел-Дуглас-80» начались у крупнейшего в США авиаперевозчика с 8 апр. Вовремя добраться до места назначения не смогли пассажиры более чем 3,3 тыс. рейсов.

Инспекции ФАУ проводит и в отношении других авиаперевозчиков — «Саутуэст Эйрлайнз», «Юнайтед Эйрлайнз», «Дельта», «Аляска Эйрлайнз» и «Мидуэст Эйрлайнз», сотни самолетов которых также сняты с полетов и отправлены на стоянку. Росбалт, 11.4.2008г.

— Очередная проверка проводки самолетов MD-80 привела к тому, что крупнейший в мире авиаперевозчик American Airlines отменил в среду 1094 рейса, пишет «Уолл-стрит джорнэл». Новая

проверка исправности самолетов началась 8 апреля, когда были отменены 460 рейсов. По оценкам компании, из-за отмены рейсов в среду пострадало более чем 100 тыс. пассажиров. В четверг ожидается отмена 900 рейсов.

Представитель AMR Corp., материнской компании American Airlines, заявил, что из-за проверки она терпит огромные убытки, связанные с дополнительными выплатами персоналу за работу во внеурочные часы, расходами по перерегистрации пассажиров на рейсы других компаний, выплатами пассажирам по возмещению разного рода издержек.

Компания вынуждена была согласиться на новую проверку после того, как Федеральное управление гражданской авиации (FAA) заинтересовалась результатами изменений в процедуре техобслуживания по итогам проведенной в марте инспекции American Airlines.

На пресс-конференции исполнительный вице-президент по маркетингу Дэн Гартон заявил, что American Airlines берет на себя всю ответственность за возможные проблемы с соблюдением норм безопасности. В отношении поддержания деятельности компании на должном уровне FAA задала очень высокую планку, подчеркнул он.

Ужесточение требований к безопасности произошло после того, как недавно обнаружилось проблемы у компании Southwest Airlines. Они не привели к каким-либо происшествиям, однако привлекли внимание к деятельности FAA и практике техобслуживания в авиакомпаниях.

По словам специалистов, обнаруженные в марте на самолетах American Airlines в рамках первой фазы выборочной проверки техобслуживания проблемы с проводкой были незначительными. После инспекции 80 самолетов были возвращены в строй. Отмененные рейсы составили 13% от общего суточного расписания полетов компании.

В результате нынешней проверки отмененных рейсов стало намного больше, составив в среду почти половины от всех запланированных компаний рейсов.

«Появилось ощущение, что управление закручивает гайки», — заметил Д.Гартон, говоря о проверках FAA. По его словам, если в прошлом техники компании могли достаточно свободно трактовать предъявляемые им требования и нормы FAA, теперь с этой практикой покончено.

С целью проверки всех реализованных в соответствии с нормами FAA изменений процедур техобслуживания American Airlines планирует прибегнуть к услугам сторонней компании. По итогам очередного этапа проверки самолетов MD-80 инспектор FAA должен будет удостовериться в том, что обе стороны согласны с результатами проверки. Interfax, 10.4.2008г.

— Объем авиационных пассажирских перевозок в фев. 2008г. достиг низшего показателя за последние 4г., и основной причиной сокращения пассажиропотоков является экономический спад в США. Об этом говорится в распространенном сегодня коммюнике Международной ассоциации гражданской авиации (IATA), объединяющей 240 компаний, работающих на мировом рынке авиаперевозок.

«Загруженность самолетов сократилась в фев. на 0,6 пункта (до 73,3%), причем спад отмечен по всем основным географическим направлениям, —

сообщил гендиректор IATA Джованни Бизиньяни. — Основная причина сокращения пассажиропотоков заключается в экономическом спаде в США, который влечет за собой снижение деловой активности в мире».

По данным IATA, самое большое снижение пассажиропотоков — на 1,6 пунктов — отмечено на европейских рейсах. «Резкое падение курса доллара оказало негативное воздействие на европейские компании, специализирующиеся на работе в сфере экспорта, что повлекло за собой существенное сокращение числа передвижений их коммивояжеров», — поясняют эксперты IATA. Прайм-ТАСС, 31.3.2008г.

— Две американские авиакомпании — American Airlines и Delta Airlines — отменили сегодня сотни рейсов. Самолеты марки MD-80 и MD-88 отправлены в ангары для проведения проверок на соответствие требованиям безопасности.

Лишь сегодня American Airlines отменила 132 рейса из запланированных 2,3 тыс., а в среду были отменены 200 рейсов из запланированных 2 тыс. Ожидается также, что Delta Airlines отменит до пятницы 275 рейсов. Все проверки проводятся специалистами Федеральной авиационной администрации (ФАА) США.

«Мы ожидаем, что в самое ближайшее время все самолеты вновь встанут в строй», — отметила в этой связи официальный представитель Delta Крис Келли. Однако специалисты отмечают, что вывод из работы такого числа самолетов создаст большие проблемы авиакомпании, ожидаются серьезные задержки и скопление пассажиров в аэропортах. В American Airlines заявили, что в данный момент проведены инспекции 243 лайнеров авиакомпании. Отмена большого числа рейсов не оказала серьезного влияния на работу крупнейшей авиакомпании США.

Авиакомпании приняли решение провести соответствующие проверки после принятого в начале этой недели решения ФАА провести инспекцию самолетов также устаревшей модели Boeing-737, в которой были выявлены проблемы с утечкой горючего. Прайм-ТАСС, 27.3.2008г.

— При выборе нового автомобиля главным для американцев стал его расход топлива. Таков вывод аналитиков Американской автомобильной ассоциации AAA. 61% опрошенных заявили, что правительство должно требовать от автопроизводителей повышения экономичности автомобилей. Еще 56% считают, что властям следует выделять больше средств на поддержку развития альтернативных источников топлива, пишет QX9. По мнению аналитиков, предпочтения американцев меняются вместе с ростом цен на топливо. ИА Регнум, 26.3.2008г.

— Американские авиакомпании, которые, как казалось, в пред.г. преодолели длительный спад, могут опять столкнуться с необходимостью реструктуризации в связи с проблемами в экономике США и ростом цен на топливо, пишет «Уолл-стрит джорнэл».

За последний год цены на нефть поднялись на 75%, а падение на рынке жилья привело к масштабному кредитному кризису и сокращению потребительских расходов. Большинство экономистов полагают, что в экономике США уже началась рецессия, и основное обсуждение идет по поводу того, насколько глубокой она будет.

Другие сектора экономики также испытывают проблемы, однако крупные авиакомпании считают себя наименее защищенными.

Continental Airlines ожидает, что расходы на топливо вырастут в этом году на 1,5 млрд.долл. «Нашей отрасли предстоит столкнуться с серьезными проблемами, заявил на этой неделе глава UAL, материнской компании United Airlines, Гленн Тилтон, выступая перед сотрудниками. — Неопределенность в отношении экономики США и исторически максимальные цены на топливо давят на всех американских авиаперевозчиков».

Предполагалось, что американским компаниям поможет консолидация. Однако обсуждаемое слияние Delta Air Lines и Northwest Airlines, которое, как ожидалось, даст толчок другим сделкам, застопорилось из-за разногласий между пилотами компаний.

По прогнозу Merrill Lynch, суммарные убытки 8 крупнейших авиаперевозчиков США в этом году составят 1,5 млрд.долл., тогда как ранее аналитики инвестбанка ожидали прибыль в 1,7 млрд.долл.

Аналитик JPMorgan Джейми Бейкер полагает, что убытки будут в пределах 4-9 млрд.долл. По его мнению, во II кв. начнется падение спроса на перевозки.

Цены на топливо составляют 132 долл. за барр. Аналитик Fitch Ratings Билл Уорлик считает, что если они останутся на этом уровне до конца года, авиакомпании могут потерять из-за этого 10 млрд.долл. В случае сохранения этой ситуации некоторые компании могут подать заявления о банкротстве и, возможно, будут вынуждены закрыться. Interfax, 20.3.2008г.

— Базирующееся в г. Эри (шт. Пенсильвания) подразделение американской корпорации General Electric (GE) производит главным образом ж/д оборудование. В настоящее время оно считается лучшим по показателям деятельности в структуре GE и известно во всем мире как поставщик популярных 150-тонных грузовых локомотивов (каждый из них содержит до 225 тыс. компонентов и стоит до 4 млн.долл.).

В текущем году предприятие в г. Эри изготовит 900 указанных локомотивов, из которых 1/3 будет эксплуатироваться за пределами США, в т.ч. 200 — в КНР, а остальные — в Бразилии и Казахстане.

Оборот локомотивостроительного предприятия в прошлом году составил, по оценке, 4,5 млрд. долл., что почти вдвое больше, чем в 2003г., и отражает возросшее значение ж/д транспорта в мировой экономике. Из указанных 4,5 млрд.долл. 1,8 млрд. приходилось на локомотивы, а остальная часть — на сигнализационное оборудование для железных дорог и продукцию, не относящуюся к категории ж/д (например, механическое оборудование для грузовиков-внедорожников).

Рост производительности труда и объемов производства позволил GE сохранить позиции мирового лидера в нише дизель-электрических локомотивов для грузовых поездов. Доля корпорации в глобальных продажах таких локомотивов оценивается в 45%.

На предприятии (с учетом административного персонала) работает 5 тыс.чел. Повышение гибкости в использовании имеющихся трудовых ресурсов позволило в последние несколько лет повысить производительность труда в отдельных цехах завода на 25-50%. Были приняты также меры по

улучшению качества сборочных операций и сокращению отходов, впервые примененные в свое время японской автомобильной компанией Toyota. В результате локомотив в г. Эри строится в настоящее время в среднем за 22 дня, тогда как в 2005г. на это уходил 31 день. Через несколько лет данный показатель предполагается довести до 10 дней.

Успехи предприятия обусловлены, кроме того, крупными инвестициями в повышение технических характеристик изготавливаемых локомотивов. В последние годы на эти цели было израсходовано 400 млн.долл.; часть данных средств предназначалась для совершенствования приводных систем, что позволило сделать локомотивы более энерго-сберегающими и легкими в управлении.

Технический прогресс, достигнутый в локомотивостроении, частично был использован и при изготовлении продукции, не относящейся к ж/д бизнесу; к ней, в частности, относятся двигатели для бурового оборудования, применяемого в горнодобывающей промышленности, а также редукторы для ветротурбин. Доля неж/д продукции в обороте предприятия в г. Эри составляет в настоящее время 20% (1 млрд.долл.) против 3% в 2000г. БИКИ, 13.3.2008г.

— В целях безопасности один из самых активных авиаперевозчиков США Southwest Airlines отстранил от полетов 41 самолет, сообщила представитель компании Кристи Дэй. «Пока я могу лишь подтвердить, что мы действительно оставили 41 самолет на земле, они не летают», — сказала Дэй. По ее словам, причины, по которым самолеты отстранены от полетов будут объявлены позже. По словам Дэй, действия компании вызвали отмены рейсов, однако собеседница агентства не смогла уточнить, сколько именно рейсов было отменено в среду.

Оставленные на земле самолеты составляют 8% от общего парка компании.

Ранее Федеральная авиационная администрация США начала процесс по взиманию самого крупного штрафа в истории в 10,2 млн.долл. с Southwest Airlines за эксплуатацию в 2006-07гг. самолетов, которые не прошли техосмотр.

По данным администрации, с 18 июня 2006г. по 14 марта 2007г. авиакомпания использовала 46 Боингов-737 в 59 тыс. 791 полете в то время, как они не проходили по мерам безопасности, изданным 8 сент. 2004г. и касающимся обследования определенных участков фюзеляжа на предмет выявления трещин.

После того, как Southwest Airlines обнаружила, что дата проверки пропущена, она продолжила эксплуатацию 46 самолетов с 15 марта 2007г. по 23 марта 2007г. — за это время самолеты совершили 1 тыс. 451 вылет.

Как заявила в интервью РИА Новости представительница компании Southwest Airlines Брэнди Кинг, все 46 самолетов, о которых идет речь, прошли техосмотр. По ее словам, в шести из них действительно были обнаружены неисправности, но все эти неисправности были поправлены до апр. 2007г.

Ранее телекомпания CNN со ссылкой на появившиеся к ней в распоряжение документы расследования сообщила, что инспекторы Федеральной авиационной администрации подали в Конгресс доклад, в котором утверждается, что по крайней

мере 117 самолетов авиакомпании эксплуатировались в нарушении правил обязательного техосмотра. В некоторых случаях, утверждается в документах, самолеты летали 30 месяцев после просроченной даты техосмотра и должны были оставаться на земле до прохождения инспекции, сообщает телеканал.

Как заявил телеканалу глава комитета Конгресса по транспорту и инфраструктуре Джеймс Оберстар, это «одно из самых ужасных нарушений безопасности», которое он когда-либо видел.

Утверждает CNN, некоторые сотрудники Федеральной авиационной администрации, были в курсе ситуации с нарушением правил безопасности компанией Southwest Airlines и не предприняли соответствующих мер.

По словам Оберстара, представители Федеральной авиационной администрации и авиакомпания, возможно, нарушили закон, поставив под угрозу безопасность пассажиров. В 2007г. Southwest Airlines была признана самым активным авиаперевозчиком в США. РИА «Новости», 12.3.2008г.

— Федеральная авиационная администрация США начала процесс по взиманию штрафа в 10,2 млн.долл. с одного из крупнейших авиаперевозчиков США — авиакомпании Southwest Airlines — за эксплуатацию в 2006-07гг. самолетов, которые не прошли техосмотр, говорится в поступившем в РИА Новости заявлении администрации.

«Федеральная авиационная администрация США сегодня (в четверг) начала процесс по взиманию 10,2 млн.долл. в качестве штрафа с компании Southwest Airlines за использование 46 самолетов без проведения обязательного техосмотра на предмет трещин в фюзеляже», — говорится в сообщении.

По данным администрации, с 18 июня 2006г. по 14 марта 2007г. авиакомпания использовала 46 Боингов-737 в 59 тыс. 791 полете в то время, как они не проходили по мерам безопасности, изданным 8 сент. 2004г. и касающимся обследования определенных участков фюзеляжа на предмет выявления трещин.

«После того, как Southwest Airlines обнаружила, что дата проверки пропущена, она продолжила эксплуатацию 46 самолетов с 15 марта 2007г. по 23 марта 2007г. — за это время самолеты совершили 1 тыс. 451 вылет. Размер штрафа отражает серьезность нарушений», — говорится в сообщении.

Теперь у Southwest Airlines есть 30 дней на ответ Федеральной авиационной администрации.

Как заявила в интервью РИА Новости представительница компании Southwest Airlines Брэнди Кинг, в настоящее время все 46 самолетов, о которых идет речь, прошли техосмотр.

«В шести из них были обнаружены неисправности, но все эти неисправности были поправлены до апр. 2007г.», — сказала Кинг.

Ранее телекомпания CNN со ссылкой на появившиеся к ней в распоряжение документы расследования сообщила, что инспекторы Федеральной авиационной администрации подали в Конгресс доклад, в котором утверждается, что по крайней мере 117 самолетов авиакомпании эксплуатировались в нарушении правил обязательного техосмотра. В некоторых случаях, утверждается в документах, самолеты летали 30 месяцев после просроченной даты техосмотра и должны были оставаться

ся на земле до прохождения инспекции, сообщает телеканал.

Как заявил телеканалу глава комитета Конгресса по транспорту и инфраструктуре Джеймс Оберстар, это «одно из самых ужасных нарушений безопасности», которое он когда-либо видел. По его словам, он намерен как можно скорее созвать слушания по поводу того, почему авиакомпания подвергала опасности своих пассажиров.

Кроме того, утверждает CNN, некоторые сотрудники Федеральной авиационной администрации, были в курсе ситуации с нарушением правил безопасности компанией Southwest Airlines и не предприняли соответствующих мер.

По словам Оберстара, представители Федеральной авиационной администрации и авиакомпания, возможно, нарушили закон, поставив под угрозу безопасность пассажиров. РИА «Новости», 7.3.2008г.

– ОАО «Европейская подшипниковая корпорация» («ЕПК») и американская компания «Вгепсо» намерены создать СП по производству ж/д буксовых конических подшипников кассетного типа (ТВU). Инвестиции в проект составят 70 млн.долл. В 2010г. предприятие должно выйти на уровень производства в 100-120 тыс. подшипников ежегодно, который впоследствии может быть увеличен до 300 тыс.шт. в год. Инвестиции в проект оцениваются в 70 млн.долл., при этом ожидается, что годовой оборот СП составит 100 млн. СП разместится на базе входящего в состав «ЕПК» Саратовского подшипникового завода, где уже начались строительные работы.

«ЕПК» объединяет компании «Московский подшипник», Московский завод авиационных подшипников, Степногорский подшипниковый завод (Казахстан), Волжский подшипниковый завод и др. В настоящее время «Вгепсо», одна из крупнейших американских подшипниковых компаний, является мировым лидером в сегменте ж/д подшипников.

«ЕПК» рассчитывает поставлять новую продукцию в первую очередь ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и отечественным производителям подвижного состава. Кроме того, условия партнерства предполагают продажу подшипников СП иностранным заказчикам.

Как отмечают эксперты, повышение скорости ж/д перевозок, грузоподъемности и безремонтного пробега невозможно без перехода на ТВU. По оценке генерального директора управляющей компании «ЕПК» А. Татанова, потребность российского рынка в таких подшипниках составляет 30 тыс.шт., но запланированная модернизация подвижного состава РЖД увеличит его в разы. В РЖД имеется интерес к подшипникам типа ТВU; в частности, подшипники та-

кого типа используются в скоростных поездах «Невский экспресс» и «Буревестник», но объемы конечных закупок оценить в настоящее время сложно. Указанная продукция должна быть испытана и сертифицирована в России, и только после этого речь будет идти о возможностях ее закупки, исходя из технических характеристик и цены. БИКИ, 26.2.2008г.

– По итогам исследования, проведенного автомобильной консалтинговой фирмой R.L. Polk & Co, выяснилось, что американцы стали дольше

пользоваться своими автомобилями. Было исследовано 240,9 млн. автомобилей.

Исследование показало, что средний возраст американских машин в 2007г. достиг 9,2г. и поставил новый рекорд. Это объясняется улучшением качества автомобилей, а также неопределенностью будущего экономики США. Объем продаж новых машин в 2007г. снизился на 3% по сравнению с 2006г., в первую очередь, из-за высоких цен на топливо и ипотечного кризиса, пишет AutoMotorU.

Срок службы автомобилей вырос не из-за проблем в экономике, а благодаря долговечности машин. С каждым годом технологии улучшаются, все меньше деталей выходят из строя. ИА Regnum, 24.2.2008г.

– Американские поставщики автоматизированных складских систем с постоянной шириной прохода (fixed-aisle automated storage and retrieval systems), далее для краткости именуемых AS/RS-системами, полностью оправились от спада, наблюдавшегося в начале текущего десятилетия. Особенно значительно им удалось в последние годы расширить продажи указанных систем, предназначенных для единичных крупногабаритных изделий.

По данным Ассоциации американских производителей подъемно-транспортного оборудования (Material Handling Industry of America), в 2006г. продажи AS/RS-систем членами данной ассоциации, представляющими нишу указанных систем, составили (шт.) 98 против 121 в 2005г., 51 в 2004г. и 27 в 2003г.; в 1999-2002гг. спрос колебался в пределах 25-35 шт., а в 1996-98гг. – 40-61 шт. 60% реализованных в 2006г. AS/RS-систем предназначались для подъемно-транспортных операций с готовыми изделиями, 17% – полуфабрикатами, 9% – сырьевыми материалами, 2% – для использования в сборочном производстве.

Поставщиками AS/RS систем, входящими в Ассоциацию американских производителей подъемно-транспортного оборудования, являются компании Dai-fuku America, Dematic, Diamond Phoenix, FKI Logistex, HK Systems, Knapp Logistics & Automation, Murata Machinery USA, Retrotech, TGW-Ermanco, Viastore Systems и Westfalia Technologies.

Как отмечают эксперты, системы AS/RS обеспечивают экономию складских площадей, сокращение объемов ручных перемещений поддонов и улучшение управления запасами. Так, корпорация Organic Valley смогла, приобретя такую систему, построить склад, габариты которого стали на 40% меньше первоначально запланированных. В свою очередь, фирма Grocer Stop & Shop приобрела систему AS/RS для склада с 77 проходами, что позволило ей наполовину сократить ручные операции. Можно также привести в пример компанию NTN Driveshaft, которая с помощью системы AS/RS отслеживает перемещения партий грузов в порядке их поступления. БИКИ, 14.2.2008г.

– Американская ж/д компания Amtrak устанавливает 4 года подряд рекорд по росту числа перевезенных пассажиров, несмотря на то, что, начиная со своего образования в 1971г., она постоянно находилась в финансовом положении, близком к банкротству.

Она имеет задолженность в 3,3 млрд.долл., образованную в основном платежами за аренду оборудования.

Многие маршруты являются убыточными. По информации Associated Press, рейс из Нового Орлеана в Лос-Анджелес приносит по 62 ц. убытков на каждую пассажиро-милю. Только в 2005г. совокупные убытки Amtrak превысили 550 млн.долл.

В качестве претензий к компании выдвигаются задержки и опоздания, которые вызваны необходимостью согласовывать расписание с движением грузовых поездов (в последнее время ж/д грузоперевозки в США возросли). Между тем сами ж/д пути принадлежат компаниям, специализирующимся на грузовых перевозках, и они ежегодно выставляют счет в 90 млн.долл., который Amtrak обязана оплачивать.

Значительной помощью компании являются поступающие ежегодно субсидии из федерального бюджета. В настоящее время Amtrak возлагает большие надежды на рассматриваемый в конгрессе США законопроект, который предусматривает отнесение убытков в 3,3 млрд.долл. на счет «операционных издержек», а также выделение 4,9 млрд.долл. на инвестиционные цели в период с 2008г. по 2012г.

В качестве аргумента в пользу подобной субсидии руководство Amtrak ссылается на статистические данные, согласно которым в течение финансового года, который завершился в сент. 2007г., услугами перевозчика воспользовались 24,3 млн. пассажиров. Необходимо учитывать и тот факт, что Amtrak обслуживает более 30 тыс.км. ж/д маршрутов с 500 станциями в 46 штатах и округе Колумбия. БИКИ, 14.2.2008г.

— Несмотря на снижение потребительского спроса и падение деловой активности в жилищном строительстве США крупнейшие железные дороги страны не испытывают того беспокойства, которое подобная ситуация в экономике вызвала бы у них четыре года назад.

В III кв. текущего года операционная прибыль у крупнейшей по обороту американской железной дороги Union Pacific (UP) увеличилась по сравнению с тем же периодом 2006г. на 34% (до 1 млрд.долл.), а у занимающей второе место Burlington Northern and Santa Fe (BNSF) — на 9% (также до 1 млрд.долл.). общие поступления указанных компаний составили соответственно 4,2 млрд. и 4,07 млрд.долл.

Столь высокие показатели операционной прибыли (добавленной стоимости за вычетом расходов на заработную плату) объясняются сильно возросшим спросом практически на все товары, которые американские железные дороги перевозят, а следовательно, и на сами перевозки. В результате задействованы практически все имеющиеся в отрасли свободные мощности, и операторы не снижают тарифов, несмотря на ухудшение общего положения в экономике США.

Ранее в тяжелые времена, чтобы покрыть высокие постоянные издержки и противостоять конкуренции со стороны фирм, осуществляющих грузовые автоперевозки, американские железные дороги часто были вынуждены уменьшать ставки за свои транспортные услуги. На этот раз от спада страдают автомобильные перевозчики грузов.

Длительный подъем в ж/д хозяйстве США привлек в отрасль многих инвесторов. инвестиционная компания Berkshire Hathaway приобрела акции нескольких американских железных дорог, в т.ч. 17,2% у BNSF, которую аналитики по эффек-

тивности управления ставят на одно из первых мест. , Children's Investment Fund, базирующийся в Лондоне фонд хеджирования, предпочел вложить средства в CSX как имеющую значительный потенциал для развития. А пока последняя, равно как и UP, должна еще многое сделать для того, чтобы сравняться по рентабельности с Norfolk Southern и BNSF, которые вместе с CSX и UP образуют «четверку» крупнейших ж/д компаний США.

Преобладающую часть своей ключевой магистрали Лос Анджелес-Чикаго BNSF перевела на двойной путь до внезапного всплеска в контейнерных перевозках в 2004г., и потому ее услугами воспользовались грузоотправители, запросы которых не смогла удовлетворить UP, опоздавшая с увеличением своей пропускной способности. последняя строит вторую полосу движения для дороги Лос Анджелес-Техас, неэффективная работа которой породила многие из проблем UP в 2004г.

Для поддержания роста оборота и обновления активов даже наиболее рентабельным компаниям отрасли приходится изыскивать средства для инвестирования. UP планирует в текущем году осуществить капиталовложения 3,2 млрд.долл., а BNSF — 2,75 млрд. Последняя находится в лучшем положении, ибо у нее прибыль на вложенный капитал устойчиво превышает в последние годы 10%, т.е. текущую ставку по кредитам.

Необходимость инвестирования заставляет ж/д компании повышать тарифы, что вызывает недовольство у американских грузоотправителей, привыкших после дерегулирования автомобильных, ж/д и воздушных перевозок (в 1980г.) к ежегодному понижению ставок за транспортировку. Парирруя заявления делового сообщества о том, что железные дороги получают чрезмерные прибыли, представители отрасли указывают, что у большинства из 500 фирм, входящих в рейтинг Standard & Poor's, эти показатели выше, чем у железных дорог.

Полагают, что если действующие на железных дорогах США правила ценообразования существенно не изменятся, то тарифы будут продолжать расти, что облегчит осуществление намеченных отраслью инвестиций. Большую ставку на повышение стоимости перевозок делает, UP, 25% бизнеса которой по-прежнему осуществляется по долгосрочным контрактам, подписанным в период низкого спроса на ж/д перевозки. Компания, у которой в прошлом году прибыль на вложенный капитал составила 8,2%, надеется на улучшение своих финансовых показателей, т.к. сроки действия указанных контрактов постепенно близятся к завершению. Будут предприняты дальнейшие шаги по повышению эффективности работы ее грузовых станций. Самой загруженной из них считается Bailey Yard в г. Норт-Платт (шт. Небраска), через которую проходят наиболее важные трансконтинентальные маршруты UP, а также дорога с угольными составами из бассейна р. Паудер (шт. Вайоминг). Станция пропускает 150 поездов в сутки, проверяя 15 тыс. вагонов на исправность. Одной из основных задач руководство данной станции считает ускорение ремонта поездов с углем, ежедневное число которых в обоих направлениях составляет 37. Сначала все дефектные вагоны из этих составов направлялись в мастерские станции, где срок ремонта удалось сократить с 12 до 2 дней.

Затем в связи с постоянно растущим спросом было решено ремонтировать по возможности вагоны в местах их нахождения, т.е. не изымая из составов. Бригада мастеров прибывает к поезду, поднимает требующий ремонта вагон домкратом, снимает дефектные колеса и ставит новые; на все эти операции уходит 15 мин.

Наблюдаемый в последние годы быстрый рост инвестиций в ж/д хозяйство США может прекратиться, если станет законом хотя бы один из четырех законопроектов, обсуждаемых в Конгрессе США и поддерживаемых некоторыми категориями потребителей услуг отрасли. Они предусматривают установление верхнего предела для многих ж/д тарифов, что должно подстегнуть конкуренцию среди операторов.

Возражая против данных законопроектов, Ассоциация американских железных дорог указывает, что возросший спрос и необходимость в инвестициях привели к повышению многих ж/д тарифов, но в постоянных ценах они по-прежнему наполовину ниже тех, которые действовали до дерегулирования. В текущем году, по заявлению ассоциации, компании отрасли планируют вложить в создание новых мощностей 10 млрд. долл.

Выступая на слушаниях в конгрессе, президент УР сообщил о том, что в случае принятия новых законов компания будет вынуждена сократить свою ж/д сеть до размеров, обеспечивающих приемлемый уровень рентабельности. Если таким же образом будут действовать другие фирмы отрасли, то это увеличит и без того высокую нагрузку на автомобильный транспорт страны.

По мнению железных дорог, установление законодательных ограничений на их доходы приведет к оттоку капитала из отрасли, что чревато слишком серьезными последствиями. В этой связи президент CSX, считает, что предложенные законопроекты приняты не будут. БИКИ, 15.12.2007г.

— Президент США Джордж Буш объявил о временной отмене ряда ограничений на военное воздушное пространство США.

Миллионы американцев в связи с отмечаемым на следующей неделе Днем благодарения по традиции отправятся к родственникам и знакомым, и в США ожидается большой наплыв авиапассажиров. Для расширения воздушного коридора, который могут использовать коммерческие авиакомпании, со среды до воскресенья на следующей неделе американские военные предоставят возможность пассажирским самолетам пролетать через ряд ограниченных зон на восточном побережье США в секторе — от штата Флорида на юге до штата Мэн на севере.

Утром в четверг пресс-секретарь Белого дома Дана Перино подала это как важную инициативу администрации и сообщила, что она направлена на «сокращение задержек и улучшение пассажирских перевозок».

Телекомпания Си-эн-эн в этой связи иронично заметила, что военные всегда это делают на праздники, «но на этот раз к этому решил подключиться Белый дом».

Буш в своем выступлении в четверг также сообщил о ряде других мер, призванных повысить эффективность пассажирских авиаперевозок в США. В частности, штраф для авиакомпаний за необоснованное снятие пассажира с рейса предло-

жено увеличить с 400 до 800 долл. РИА «Новости», 15.11.2007г.

— По данным европейской ассоциации (Unife), мировые продажи колес для изготовления нового и ремонта старого ж/д подвижного состава составляют 4,8 млн. шт. в год. Это означает, что глобальные мощности по производству указанных изделий, равные 5,5 млн. шт., загружены почти на 90%. Столь высокая загрузка отражает значительно возросшую в последние годы популярность ж/д транспорта у пассажиров и грузоотправителей.

В Европе потребности в колесах для ремонта старого подвижного состава в 2 раза выше, чем для изготовления нового. В распределении же по пассажирскому и грузовому подвижному составу эти потребности почти равны.

В Северной Америке, СНГ и Азии объем строительства новых вагонов намного выше, чем в Западной и Центральной Европе, вместе взятых. По оценке указанной выше ассоциации, в 2006г. в североамериканском регионе было произведено 72 тыс. вагонов, в СНГ и Китае — по 40-60 тыс. и в Европе — только 6-7 тыс. Что касается последней, то там UNIFE отмечает наметившуюся в данной отрасли тенденцию к росту, которая явилась результатом расширения ж/д перевозок в ряде регионов, а также замены устаревшего подвижного состава. Ожидается, что в 2007г. в странах Европы будет изготовлено в общей сложности 9-10 тыс. новых вагонов. БИКИ, 18.10.2007г.

— Альянс ЭйрЮнион подписал меморандум о намерениях с CIT Aerospace о поставке 6 самолетов Boeing-737 NG (New Generation) в операционный лизинг на 8 лет. Об этом говорится в сообщении альянса. Поставки самолетов начнутся в 2008г. Контракт о поставке воздушных судов будет заключен до конца 2007г.

Все 6 самолетов были выпущены в 2001г. До этого Boeing 737-700 эксплуатировала английская EasyJet, а Boeing 737-800 — ирландская Ryanair. Сделка с CIT Aerospace позволит расширить географию полетов ЭйрЮнион и повысить их эффективность, отмечается в сообщении.

CIT основана в 1908г. и является одной из крупнейших финансовых корпораций в мире. Ежегодный оборот компании достигает 60 млрд. долл., 11 млрд. долл. из которых приходится на CIT Aerospace — подразделение компании, специализирующееся на поставках авиатехники. Компания сотрудничает со 110 авиакомпаниями в 51 стране.

Учредителями ООО «ЭйрЮнион» выступают ОАО «Красноярские авиалинии» (КрасЭйр) и ОАО «Домодедовские авиалинии» (ДАЛ). В авиальянс также входят компании «Самара», «Омскавиа», «Сибавиатранс». Его парк насчитывает более 100 воздушных судов, 14 из которых — Boeing 737, 757 и 767. Получение еще шести Boeing 737 — часть программы AiRUnion по реновации парка воздушных судов.

Напомним, что президент РФ Владимир Путин 2 мая 2007г. подписал указ «Об открытом акционерном обществе «ЭйрЮнион». ОАО «ЭйрЮнион» будет учреждено Российской Федерацией, участниками ООО «ЭйрЮнион», акционерами ОАО «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии», ОАО «Авиакомпания «Красноярские авиалинии», ОАО «Авиакомпания «Омскавиа», ОАО

«Авиакомпания «Самара», «Сибирская авиатранспортная компания» (Красноярский край).

РФ внесет в уставный капитал ОАО «ЭйрЮнион» находящиеся в федеральной собственности акции акционерных обществ по перечню согласно приложению и в обеспечении ее доли в уставном капитале учреждаемого акционерного общества в размере не менее 45% акций.

ЭйрЮнион будет включен в перечень стратегических предприятий и акционерных обществ. АК&М, 10.10.2007г.

— 6 апр. в Москве посол США в России Уильям Дж. Бернс и гендиректор авиакомпании «КрасЭйр» Борис Абрамович подписали соглашение о предоставлении «КрасЭйру» гранта американского агентства по развитию торговли USTDA. Сумма гранта составляет 500 тыс.долл.

По условиям соглашения грант рассматривается как софинансирование бизнес-плана по развитию красноярского авиатранспортного узла. Переговоры велись в течение двух лет, сообщили ИА Regnum-KNews в пресс-службе авиакомпании. Решение о предоставлении гранта USTDA было принято в результате изучения американскими отраслевыми экспертами перспектив проекта и получения заключения о возможности его реализации.

Участие USTDA поможет компаниям «КрасЭйр» и AiRUnion на раннем этапе привлечь в проект необходимый для подачи заявки в Инвестфонд объем частных инвестиций и сделать проект более инвестиционно привлекательным, считают в авиакомпании. ИА Regnum, 9.4.2007г.

— Налоговое управление США на прошлой неделе выпустило диспозитивную норму оплаты за перевозки, исчисляемые в миллионах.

Начиная с 1 янв. 2007г. стандартной платой за пользование автомобилем (включая фургоны, пикапы и грузовые автофургоны) будет: 48,5 центов за милю для предприятий; 20 центов за милю для медицинских целей и целей переезда; 14 центов за милю проезда в целях благотворительных организаций.

Новые ставки за милю для предприятий возросли с 44,5 центов в 2006г., для медицинских целей с 18 центов в 2006г. Основной причиной повышения цен стало подорожание цен на транспортные средства и топливо в течение года, до окт. 2006г. Плата за перевозки для благотворительных организаций установлена по статусу.

Однако Налоговое управление заметило: «Налогоплательщик может не пользоваться ставками оплаты перевозок по бизнес-стандарту для транспортных средств при использовании любого из методов начисления амортизации, согласно модифицированной системе ускоренного возмещения себестоимости, после подачи заявления по Разделу 179 об отчислениях для этого транспортного средства, а также для любого вида транспорта, сдаваемого напрокат или более чем для четырех транспортных средств, используемых одновременно». Offshore.SU, 6.11.2006г.

— Европейский совет заявил в понедельник о решении дать председателю право подписать предварительное соглашение с США по дальнейшему использованию данных записи регистрации пассажира. Процесс подписания соглашения обеими сторонами должен завершиться 18 окт.

6 окт. ЕС и США завершили переговоры по предварительному соглашению по вопросам обра-

ботки и передачи записей регистрации пассажиров авиакомпаний правительству США.

Предварительное соглашение гарантирует законодательную достоверность заменив соглашение, заключенное в мае 2004г. между ЕС и США, оно было принято вслед за решением Европейского суда от 30 мая 2006г. Решение было принято Советом по внутренним делам и внешним отношениям без обсуждений.

Предварительное соглашение гарантирует дальнейшее предоставление США данных регистрации пассажиров системами бронирования авиакомпаний, также как и предыдущее соглашение. Правительство США будет получать регистрационные данные в электронном виде от систем контроля за вылетом и прибытием пассажиров авиакомпаний, расположенных на территории стран-участниц ЕС, согласно с конкретными обязательствами. Со временем эта система будет заменена другой, по которой авиакомпании ЕС будут отправлять необходимые данные в США.

Условия соглашения предусматривают передачу данных из своих автоматических систем бронирования авиакомпаниями, занимающимися международными перелетами в или из США, как того требует правительство США. Соглашение вступает в силу с момента подписания. Оно будет действовать до тех пор, пока не будет заменено другим соглашением, однако не позднее 31 июля 2007г., когда будет подписано широкое двустороннее соглашение о передаче данных. Offshore.SU, 17.10.2006г.

— Подавляющим большинством голосов Палата представителей Конгресса США поддержала поправку к закону о транспортном бюджете, которая призвана затруднить установление иностранным капиталом контроля над американскими авиакомпаниями.

Поправка станет законом после возможного одобрения сенатом США. Это решение способно значительно замедлить достижение соглашения «Открытое небо» между США и Европейским Союзом.

Инициатор принятия поправки, конгрессмен-демократ Джеймс Оберстар заявил: «Мы не должны позволить иностранным авиакомпаниям и их финансовым интересам контролировать американских авиаперевозчиков и решать за них, на каких рынках действовать и какие типы самолетов приобретать».

Согласно действующему законодательству, иностранная группа не имеет права приобрести более 25% акций с правом голоса в американской авиакомпании. В Западной Европе этот показатель равен 49%, и представители ЕС добиваются, чтобы власти США сбалансировали такое положение.

Эта проблема препятствует достижению договоренности об «открытом небе», что позволило бы трансатлантическому воздушному транспорту действовать без ограничений. Interfax, 15.6.2006г.

— Подавляющим большинством голосов Палата представителей конгресса США поддержала поправку к закону о транспортном бюджете, которая призвана затруднить установление иностранным капиталом контроля над американскими авиакомпаниями.

Поправка станет законом после возможного одобрения сенатом США. Это решение способно значительно замедлить достижение соглашения

«Открытое небо» между США и Европейским Союзом.

Инициатор принятия поправки, конгрессмен-демократ Джеймс Оберстар заявил: «Мы не должны позволить иностранным авиакомпаниям и их финансовым интересам контролировать американских авиаперевозчиков и решать за них, на каких рынках действовать и какие типы самолетов приобретать».

Согласно действующему законодательству, иностранная группа не имеет права приобрести более 25% акций с правом голоса в американской авиакомпании. В Западной Европе этот показатель равен 49%, и представители ЕС добиваются, чтобы власти США сбалансировали такое положение. Interfax, 15.6.2006г.

— Планируемое поглощение британского портового оператора P&O компанией DP World вызвало недовольство по ту сторону Атлантики, где у британского предприятия есть несколько подразделений.

Согласно сообщениям американских и международных СМИ расположенная в Майами компания Continental Stevedoring and Terminals подала иск против P&O в суде Флориды, заявляя, что предполагаемое поглощение нарушает партнерское соглашение с британской компанией.

Однако в интервью Guardian представитель P&O сказал по этому поводу: «Несомненно, мы обратили особое внимание на проблему смены контроля и считаем, что все учли».

Но несмотря на то, что американское правительство одобрило поглощение, сенаторы Роберт Менендес и Хиллари Клинтон сообщили в пятницу о намерении представить законопроект, запрещающий компаниям, которые принадлежат или находятся под контролем зарубежных правительств, покупать портовые предприятия в США.

Сенаторы обеспокоены тем, что поглощение P&O нарушит безопасность подразделений компании в Балтиморе, Новом Орлеане, Нью-Йорке, Нью-Джерси и Филадельфии.

«Наши порты находятся на передовой в войне с терроризмом. Это наиболее уязвимые мишени, через них провозят контрабанду и торгуют людьми», — объяснил сенатор Менендес и добавил: «Мы не можем передать пограничный патруль и таможенную службу зарубежному правительству, и не можем позволить себе передать ему свои порты».

По данным сенаторов только 5% контейнеров, которые поступают в США через порты, на самом деле проверяют, несмотря на постоянные предупреждения о том, что порты — главная мишень для террористических атак. Offshore.SU, 21.2.2006г.

— Международный совет круизных компаний попросил министерство финансов США о налоговой льготе для кораблей с иностранным флагом, нанятых правительством США.

Международный совет круизных компаний поднял этот вопрос после того, как Федеральное агентство по чрезвычайным ситуациям США наняло три круизных лайнера, принадлежащих Carnival Corp., на шесть месяцев, чтобы помочь в восстановительных работах после урагана Катрина.

Поскольку большинство круизных лайнеров зарегистрированы в офшоре и не платят американские налоги, Майкл Край, президент совета, просит освободить все компании, предоставляю-

щие корабли для оказания помощи, от американских подоходных и корпоративных налогов. Это позволит правительству США привлечь больше кораблей для участия в восстановительных работах.

Край добавил, что эта льгота будет похожа на ту, которую получают корабли с иностранными флагами, транспортирующие топливо в американские порты с целью увеличить поставку нефти в районы, пострадавшие от урагана Катрина. Offshore.SU, 28.9.2005г.

— После того, как сенат США решил еще больше ограничить вычеты по расходам на корпоративные самолеты, которые используются в личных целях, министерство финансов и Налоговое управление опубликовали руководство по налоговому обращению с таким использованием корпоративных самолетов для развлечений и путешествий.

Инструкция, опубликованная на прошлой неделе, объясняет, как использовать ограничение закона о создании рабочих мест на расходы, которые предприятие может вычесть, если его руководитель использует самолет компании для развлекательных путешествий.

В соответствии с положениями прежнего закона, если сотрудник использовал самолет для развлекательных путешествий, работодатель мог вычесть расходы на этот полет. Но в каждой банке есть ложка дегтя, поэтому сотрудник должен был потом записать стоимость полета как дополнительный доход в налоговых целях. Раньше работодатель мог полностью вычесть расходы на полеты, часто тысячи долларов, а сотрудник приписывал к доходу относительно невысокую сумму, рассчитанную по формуле стандартного отраслевого уровня тарифов министерства транспорта. В законе о создании рабочих мест как раз рассматривается эта разница между большими суммами, которые принимала к вычету компания, и относительно маленькими, которые руководители включали в налогооблагаемый доход.

Согласно закону о создании рабочих мест предприятие не может принять к вычету сумму, которая превышает ту, которую руководитель вносит в налогооблагаемый доход за использование самолета с целью развлечения. Определение «использование с целью развлечения» подразумевает, что самолет используется для увеселения или оздоровительной деятельности, например, путешествие на спортивное состязание или в отпуск. Если цель поездки связана с развлечениями, имеющими отношение к предприятию, ограничение также работает.

Инструкция поясняет, как работает ограничение, описывает соответствующие расходы и демонстрирует распределение расходов за такой полет. Хотя в инструкции основной упор делается на самолеты, тот же принцип используется и к другим развлечениям. Offshore.SU, 31.5.2005г.

— Министерство финансов США и Налоговое управление опубликовали руководство по процедурам выбора при определении корпоративного дохода на прибыль от определенной транспортной деятельности в соответствии с новым режимом корабельных сборов.

Режим корабельных сборов, созданный в законе о создании рабочих мест, позволяет корпорации, которая является оператором морского

транспорта, выбрать метод налогообложения по теоретическому доходу от соответствующей транспортной деятельности, а не по действительному доходу от такой деятельности.

Однако выбирать можно только в том случае, если корпорация соответствует определенным требованиям. Согласно руководству министерства финансов выбор можно делать по налоговым периодам, начиная с 22 окт. 2004г., он будет распространяться на данный налоговый период и на все последующие. Offshore.SU, 31.12.2004г.

— Фонд свободы и процветания недавно опубликовал данные исследования, анализирующего влияние открытых регистров на глобальный рынок судоходства. Эти регистры, которые ведутся в 30 государствах, открыты для владельцев судов со всех государств, и по данным исследования они стимулировали международную торговлю и мировую экономику, сократив расходы на морской транспорт и повысив эффективность отрасли.

«Открытые регистры особенно выгодны для США, которые являются крупнейшим в мире экспортером и импортером», — говорит Эндрю Куинлан, президент Фонда свободы и процветания. «Более того», — добавляет он, «открытые регистры имеют хорошие записи по безопасности — качества, которые очень важны для американских законодателей».

Исследование проводилось Дэниелом Митчеллом из Фонда наследия. Комментируя результаты, Митчелл отметил: «В отличие от монополистических национальных регистров открытые регистры используют рыночную модель. И поскольку они конкурируют друг с другом с целью привлечь корабли, результатом стали более качественные услуги для владельцев кораблей, более рациональные налоги и нормативно-правовые системы».

Вероник де Ружи из Американского института предпринимательства предупреждает, что программы с отсутствием конкуренции ОЭСР и Международной федерации работников транспорта, представленные в исследовании, противоречат интересам всех традиционных государств. «Ограничение открытых регистров и возвращение ко времени дорогих, обремененных налогами национальных регистров означало бы остановку прогресса глобальной экономики», — объясняет она.

ОЭСР нацелилась на открытые регистры в ходе своей компании, направленной на борьбу с конкуренцией, от имени правительств с высоким налогообложением, которые ведут монополистические «национальные регистры». Эти регистры намного дороже обходятся, но имеют очень низкую эффективность, поэтому владельцы судов отказываются от национальных регистров с целью избежать бюрократии и обременительного налогообложения. Международная федерация работников транспорта борется с так называемыми флагами, плавание под которыми наиболее выгодно, еще с 1948г.: профсоюзы мореплавателей, координируемые и представляемые федерацией, имели огромную власть до создания открытых регистров, в основном потому, что они использовали политическую власть, чтобы убедить политиков устанавливать правила для национальных регистров, которые увеличивают доходы профсоюзов.

Международная морская организация, которая является агентством ООН, при поддержке США отвергла эти попытки по созданию препятствий

для международной торговли. ММО является источником конвенций и договоров, которые устанавливают стандарты в области морских перевозок во всем мире. Государства флага финансируют организацию, самые крупные открытые регистры имеют три самых крупных жертвователя — Панама, Либерия и Багамские острова.

Правительство США не поддерживает кампанию ОЭСР и Федерации работников транспорта по борьбе с конкуренцией. Морской администратор в министерстве транспорта отметил: «...США не намерены диктовать владельцам кораблей заниматься инвестициями или регистрировать свои корабли».

Слабое крыло ОЭСР, которое иногда дает знать о себе среди пронзительного спорного вопля воинственного настроенного отдела, соглашается: «Свободно протекающая международная торговля, которую ведет большой и неоднородный флот судов, бороздящих океаны, является стимулом основного прогресса, которого добился мир во II пол. 20 века». ОЭСР также соглашается с тем, что под влиянием открытых регистров значительно снизились расходы на морской транспорт за последние 20 лет. Процветание этой торговли зависит от открыто зарегистрированных судов; чиновник из Морской администрации министерства транспорта отмечает: «Более 97% всей международной торговли США (по тоннажу) прибывает и отправляется на иностранных судах». Почти две трети торговых операций ведутся на кораблях из открытых регистров, львиную долю занимают суда из Либерии, Панамы и Багамских островов. Другие крупные регистры включают Кипр, Мальту, Великобританию, Германию и Бермуды.

Интересно то, что либерийская морская регистрация является расположенной в США рыночной организацией, работающей по контракту с правительством Либерии, и является единственным успешным примером этой неблагоприятной страны, уважаемая владельцами судов и регулирующими органами. Нет необходимости говорить, что критики открытых регистров создают много проблем Либерии как государству, что, фактически, не имеет никакого отношения к работе регистрации.

В большинстве случаев, однако, говорит Митчелл, регистры из стран третьего мира имеют менее впечатляющую репутацию, чем страны первого мира, независимо от того закрыты они или открыты. Правда также и то, что у более бедных государств могут возникать трудности при создании и ведении регистра: создание регистра — открытого или закрытого — является громадным предприятием, которое требует инспекторов, наблюдателей, юристов и других специалистов. При помощи классификационных групп регистры обоих типов из Белиза, России и Сент-Винсента делают в последнее время шаги в верном направлении — в подобных же программах сейчас участвуют Мальта, Турция и Украина. Offshore.SU, 31.8.2004г.

Таджикистан

Транспорт с РФ

1. Создание совместных транспортных компаний по международным автомобильным перевозкам между членами Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Таджи-

кистан и Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России (Асмап).

2. Оказание содействия российской стороной (льготного кредита) в приобретении: дорожно-строительной техники российского производства; автотранспортных средств от 20 до 100 ед. на лизинговой основе; 500 крытых грузовых вагонов на лизинговой основе; 10 электровозов на лизинговой основе; 100 км. рельсов марки Р-65 и составляющие запасные части к стрелочным переводам; 2000 грузовых вагонов и оборудования для капитального ремонта с продлением срока эксплуатации.

3. Создание совместного авторемонтного предприятия по сервисному обслуживанию, ремонту и восстановлению большегрузных автомобилей российского производства, эксплуатируемых в Республике Таджикистан.

4. Открытие постоянно действующих на паритетной основе автобусных маршрутов между городами Согдийской обл. Таджикистана и РФ.

5. Привлечение российских инвесторов к сотрудничеству по финансированию (софинансированию) следующих проектов в транспортной сфере: строительство новой железной дороги Вахдат-Яван; строительство новой железнодорожной линии Колхозабад-Нижний Пяндж; электрификация железной дороги участка Бекабад-Канибадам.

Устаревший авиапарк Таджикистана требует срочных мер по его замене. Правительство Республики уже заручилось поддержкой Всемирного банка, других организаций стран-доноров возможно, в небе Таджикистана появятся Боинги, причем не обязательно новые. Предоставление республике российских самолетов типа Ту-154 и Як-42, грузовых АНов на условиях лизинга или целевого кредита позволит, не потеряв традиционно российский авиационный рынок в этой стране.

Бедственная ситуация сложилась и с подвижным железнодорожным составом Таджикистана. Это касается рефрижераторных вагонов и механических секций, большинство из которых стоит, другие же находятся в эксплуатации, но постоянно ломаются. Можно провести переговоры с ОАО «Российские железные дороги» на предмет поставки в лизинг или продаже на льготных условиях таких вагонов, возможно даже бывших в употреблении, но в хорошем состоянии, а также ремонта вышедших из строя. В ходе визита Э.Рахмонова в Китай (январь, 2007г.) Таджикистан намеревался предложить Китаю реализацию проекта по обновлению локомотивного парка ГУПа «Таджикские железные дороги».

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Находящийся с визитом в Тегеране президент Таджикистана Эмомали Рахмон и президент Ирана Махмуд Ахмадинежад обсудили проект строительства железной дороги через Афганистан. Иранские власти приступили к строительству автомобильной и железной дорог, которые соединят Таджикистан, Афганистан и Иран, и сооружению линии электропередачи Рогун (Таджикитан)-Мазари Шариф (Афганистан)-Герат (Афганистан)-Мешхед (Иран).

Лидеры двух государств также обсудили работу недавно открытого в Таджикистане персоязычного телеканала. Планируется, что вещание телеканала будет осуществляться на территории всех

трех персоязычных государств — Таджикистана, Ирана и Афганистана.

В ходе переговоров стороны также обсудили реализацию подписанных ранее проектов: строительство ГЭС «Сангтуда-2» и сооружение автотранспортного тоннеля под перевалом «Чормагзак», соединяющего Душанбе с Нуреком. Президент Таджикистана Эмомали Рахмон 28 ноября прибыл с двухдневным визитом в столицу Исламской Республики Иран. www.afghanistan.ru, 29.11.2008г.

— Таджикская госавиакомпания TajikAir взяла в лизинг сразу два среднемагистральных авиалайнера — Boeing 737-800 и Boeing 757-200 сроком на один год с возможностью дальнейшего продления договора, сообщила Рейтер в понедельник пресс-секретарь перевозчика. Сумма сделок не разглашается.

Среднемагистральный лайнер Boeing 737-800 тек.г. выпуска взят в лизинг у крупнейшего частного авиаперевозчика Чехии Travel Service вместе с экипажем.

Среднемагистральный Boeing 757-200 1992г. выпуска поступит в распоряжение авиакомпании в самое ближайшее время. Лизингодателем выступает американская International Lease Finance Corporation (ILFC). Лайнер пока будет эксплуатироваться зарубежным экипажем.

Однако TajikAir продолжает подготовку своих летных составов, которые начали уже самостоятельную эксплуатацию двух Boeing 737-200, взятых в лизинг у компании из Объединенных Арабских Эмиратов Eastok Avia (Fze) еще в 2007г.

«Самолеты типа Boeing 737 выполняют рейсы авиакомпании TajikAir по направлениям ближнего и дальнего зарубежья. Постепенно этот лайнер заменит имеющиеся на балансе авиапредприятия Ту-154», — отмечает Назира Давлатова.

Boeing 737-800 вмещает до 189 пассажиров и может совершать перелеты дальностью до 5.500 км.

«Boeing 757-200 будет использован для полетов на новом направлении, которое TajikAir откроет уже во II пол. нояб. тек.г. — Душанбе-Франкфурт-на-Майне-Душанбе», — сообщила Давлатова.

Вместимость Boeing 757-200 составляет до 228 пассажиров, а дальность — 7.275 км.

Таджикский национальный авиаперевозчик в январь 2008г. взял в лизинг у частной российской авиакомпании Вим-Авиа Boeing 757-200 сроком на один год с возможностью дальнейшего продления договора.

Таким образом у TajikAir находятся в лизинге два Boeing 737-200, два Boeing 757-200 и один Boeing 737-800, а также в собственности четыре Ту-154 и три Ту-134.

Франкфурт-на-Майне станет пока первым и единственным европейским направлением для таджикского авиаперевозчика. В начале 2000гг. TajikAir выполняла регулярные рейсы в Мюнхен с посадкой в Стамбуле на лайнере Ту-154, однако после прихода в Таджикистан Turkish Airlines, не смогла конкурировать с последней по качеству сервиса и лайнеров и вынуждена была закрыть это направление по причине нерентабельности.

В города Таджикистана регулярные рейсы совершают российские перевозчики S7 и Татарстан, а также авиакомпания Turkish Airlines. По причине развала российского альянса AirUnion с сент.

тек.г. TajikAir остается монополистом на наиболее популярных направлениях для таджикских трудовых мигрантов, работающих в России, — Москва, Екатеринбург и Самара. Reuters, 3.11.2008г.

— Таджикская государственная авиакомпания TajikAir будет разделена на шесть госкомпаний, каждая из которых будет заниматься отдельными функциями, сообщила пресс-секретарь авиакомпании Назира Давлатова. Соответствующее решение было принято правительством республики.

«Согласно постановлению правительства, от TajikAir будет отведены предприятия «Таджикаэронавигация», а также четыре предприятия по обслуживанию четырех международных аэропортов республики — Душанбе, Худжанд, Куляб и Курган-Тюбе и соответственно шестым предприятием остается собственно авиакомпания TajikAir, — сообщила Н.Давлатова. По ее словам, «это позволит непосредственно авиаторам заниматься только улучшением обслуживания пассажиров на борту и пополнением авиапарка, а отдельные новые службы снимут с авиакомпании часть обязанностей».

Все юридические процедуры по разделению планируется завершить к концу тек.г. «Создана специальная комиссия, которая распределит основные средства авиакомпании между всеми создаваемыми структурами и разработает уставы новых предприятий», — добавила пресс-секретарь.

TajikAir располагает кроме взятых в лизинг двух авиалайнеров Boeing-737 следующими самолетами: четырем Tu-154М, семью Як-40, тремя Ан-24, тремя Ан-28, двумя Ан-26, а также шестью вертолетами. TajikAir после развала российского концерна AirUnion — единственная авиакомпания, совершающая регулярные рейсы в Москву (аэропорт Домодедово), Самару и Оренбург. Interfax, 17.10.2008г.

— Госкомпания «Таджикские железные дороги» (ТЖД) к сент. следующего года планирует запустить в эксплуатацию ж/д ветку, которая свяжет центр и юг страны с северной Согдийской областью республики и пройдет только по таджикской территории, сообщил начальник дорожной и коммуникационной службы ТЖД Абдулазиз Гулахмадов. «Работы уже начались, дорога будет сдана в эксплуатацию в сент. 2009г.», — сообщил на пресс-конференции А.Гулахмадов.

По его словам, ветка Регар-Худжанд, которая свяжет промышленный центр Таджикистана — г.Турсунзаде, где расположена Таджикская алюминиевая компания (TALCO), со вторым крупнейшим городом республики — Худжандом, пройдет через Каратегинский и Шахристанский хребты. «Это при транспортировке грузов избавит нас от необходимости провозить их через территорию Узбекистана, а пассажиров избавит от необходимости проходить таможенные и пограничные проверки», — отметил А.Гулахмадов. Он добавил, что «узбекские пограничники и таможенники иногда задерживают наши пассажирские составы на несколько часов, отчего страдают, прежде всего, обычные люди».

Общий объем перевозок ТЖД за янв.-сент. тек.г. выросли на 0,2% в годовом выражении до 10 млн. 683 тыс.т. ТЖД за этот же период перевезли 598 тыс. пассажиров, что 33,8 тыс.чел. больше чем за первые три квартала 2008г. ТЖД осуществляют пассажирские перевозки из столицы Таджикистана, Куляба и Худжанда в Москву и Саратов. Interfax, 16.10.2008г.

— Правительство Таджикистана приняло постановление о приватизации государственного унитарного авиапредприятия (ГУАП) Tajik air, в соответствии с которым предприятие до конца тек.г. будет разделено на шесть организаций, сообщает пресс-служба ГУАП.

Согласно постановлению, Tajik air поделится на государственное унитарное предприятие «Таджикаэронавигация», международные аэропорты «Душанбе», «Худжанд», «Куляб» и «Курган-Тюбе» и непосредственно компании Tajik air, которая будет осуществлять только перевозку на имеющихся воздушных судах.

Авиапарк ГУАП Tajik air состоит из двух самолетов Boeing-737, четырех Ту-154 м., семи Як-40, трех Ан-28, двух Ан-26 и трех Ан-24, а также шести вертолетов.

В 2009г. намечено образовать новые структуры в форме ОАО, кроме «Таджикаэронавигации», которая будет принадлежать государству. «Создана комиссия, которая распределит основные средства ГУАП между всеми создаваемыми структурами и разработает уставы новых предприятий», — отмечается в сообщении Tajik air. РИА «Новости», 16.10.2008г.

— В Таджикистане находится группа иранских журналистов, прибывших туда по приглашению министра энергетики Таджикистана. 20 авг. тек.г. эта группа встретила с директором представительства иранской инженерно-строительной компании «Сабир» в Таджикистане Ахсаном Раджабаде. В ходе беседы Раджабаде рассказал о деятельности компании «Сабир» и большом значении Анзобского горного туннеля, получившего новое местное название «Истиклол» (Независимость), для социально-экономической жизни Таджикистана.

По его словам, компания «Сабир» получила подряд на строительство этого туннеля по итогам международного конкурса. Стоимость проекта составила 39 млн.долл., из которых 7,8 млн.долл. составил взнос Таджикистана, 10 млн.долл. — безвозмездная техническая помощь Ирана и 21,2 млн.долл. — льготный банковский кредит Ирана. Строительство туннеля началось в янв. 2004г., а 26.7.2006г. он был официально введен в эксплуатацию. Иранские строители сдали этот объект досрочно за 27 мес., вместо запланированных 30 мес. В указанный период был установлен новый мировой рекорд проходки туннеля в горной породе — 641 м. за 1 мес.

Этот туннель обеспечивает круглогодичную автомобильную связь между северными и южными районами Таджикистана. Ранее в зимний период северные районы Таджикистана в течение 5-7 мес. (до открытия Анзобского горного перевала) были отрезаны от основной территории страны. Теперь дорога между Худжандом и Душанбе сократилась на 60 км., а время в пути по новому маршруту — на 5 часов. Iran.ru, 21.8.2008г.

— Иран, Афганистан и Таджикистан рассматривают возможность строительства трансграничной ж/д ветки, которая соединит эти три страны. Об этом сообщил заместитель начальника государственного унитарного предприятия «Таджикская железная дорога» (ТЖД) Владимир Собкалов.

Владимир Собкалов сообщил, что в Афганистане вскоре должна пройти встреча рабочей группы ж/дв трех стран, которые намерены рассмотреть и

определить место прохождения путей. Таджикской стороной уже подготовлено технико-экономическое обоснование данной ветки до границы с Афганистаном.

Вопрос строительства железной дороги рассматривается тремя персоязычными странами на протяжении последних двух лет как возможность быстрой доставки грузов из Таджикистана к портам Персидского залива и обратно. Данная дорога позволит увеличить товарооборот и углубить торговые отношения между тремя странами.

Ожидается, что президент Таджикистана Эмомали Рахмон рассмотрит данный вопрос со своими коллегами из Афганистана — Хамидом Карзаем и Ирана — Махмудом Ахмадинежадом в конце авг. этого года в Душанбе в ходе двусторонних встреч в рамках проведения саммита Шанхайской организации сотрудничества. www.iimes.ru, 4.8.2008г.

— По сообщению агентства ИСНА со ссылкой на материалы «Халидж Таймс», Иран, Афганистан и Таджикистан изучают проект строительства железной дороги, которая свяжет эти страны друг с другом. Замначальника ГУП «Таджикская железная дорога» Владимир Собкалов сказал, что на этой неделе в Афганистане должно пройти заседание трехсторонней рабочей группы по проекту строительства данной железной дороги. Таджикистан полностью готов к проведению технических испытаний.

29 авг. 2008г. президенты Ирана, Афганистана и Таджикистана должны встретиться и провести переговоры по вопросам реализации данного проекта.

Строительство этой железной дороги позволит ускорить доставку грузов из Таджикистана в порты Персидского залива, а, кроме того, будет способствовать расширению торговых связей между Ираном, Афганистаном и Таджикистаном. Iran.ru, 21.7.2008г.

— Президенты Афганистана, Таджикистана и Ирана планируют вновь обсудить проект строительства железной дороги, которая прошла бы через все эти страны, сообщил замглавы госпредприятия «Таджикские железные дороги» (ТЖД) Владимир Собкалов.

Встреча Хаида Карзая, Эмомали Рахмона и Махмуда Ахмадинежада состоится во время проведения в Душанбе саммита глав государств-членов организации Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), намеченного на 28 авг.

«На следующей неделе в Кабуле пройдет встреча рабочей группы железнодорожников трех стран, на которой будет обсуждаться конкретный проект строительства дороги», — сообщил В.Собкалов.

Проект предусматривает, что будущая железная дорога соединит таджикский г.Курган-Тюбе на юге республики, афганский Герат и иранский г.Мешхед и позволит доставлять афганские и таджикские грузы в порты Персидского залива.

«Таджикская сторона уже подготовила свои предложения по строительству указанной ж/д ветки», — сообщил представитель ТЖД, который не смог назвать даже примерной стоимости реализации столь масштабного проекта, поскольку большая часть этой железной дороги пройдет по горной местности.

Большая часть жителей этих трех государств говорит на общем языке — персидском (фарси). Иран имеет в ШОС статус наблюдателя, который, как считают некоторые эксперты, может в скором времени получить и Афганистан. Interfax, 15.7.2008г.

— В Таджикистане продолжается реализация второй фазы проекта реконструкции автодороги Душанбе-Карамык. Работы ведутся на участке от 140 км. (моста через Сурхоб на территории Нурабадского района) до кишлака Нимич Раштского района.

Как сообщили в строительной организации, реализующей проект, общая стоимость этой фазы составляет 39,5 млн.долл., в т.ч. 30 млн.долл. кредита Азиатского Банка Развития и 9,5 млн.долл. — доля правительства РТ. «В эту фазу входят работы по реконструкции участка дороги Нуробод-Рашт, в т.ч. 89 км. — международного значения и 60 км. местных дорог», — отметил источник «Росбалта». 4.6.2008г.

— Организация стран-экспортеров нефти (ОПЕК) выделила кредит в 3,5 млн.долл. на реконструкцию участка автодороги, соединяющий Таджикистан с Киргизией. Об этом сообщили в пресс-службе министерства финансов Республики Таджикистан.

По словам источника, церемония подписания кредитного контракта состоялась накануне в столице Австрии — Вене. Контракт подписали замминистра финансов РТ Джамолиддин Нуралиев и генеральный директор ОПЕК Сулейман Ал Хербиш. По информации минфина, кредит выделен сроком на 20 лет с учетной ставкой в 2% годовых. Данный кредит будет использован для реконструкции 12 км. участка автомобильной дороги на приграничном участке Карамик на таджикско-киргизской границе. ИА Regnum, 21.5.2008г.

— Япония безвозмездно выделила Таджикистану 3,432 млрд. иен (33 млн.долл.) на реабилитацию автодороги Курган-Тюбе — Дусти, сообщило во вторник внешнеполитическое ведомство Таджикистана.

Накануне посол Японии Тоутому Хираока и глава МИД Таджикистана Хамрохон Зарифи подписали соглашение, которое предусматривает финансирование ремонта 27-км. автодороги, связывающей третий по величине город республики — Курган-Тюбе, расположенный в 100 км. к югу от Душанбе, — и городок Дусти на границе с Афганистаном.

Дусти расположен в непосредственной близости от моста через пограничную реку в Нижнем Пяндже. Этот мост является крупнейшим и единственным на равнинном участке 1.344-км. таджикско-афганской границы. Открытый в авг. прошлого года мост в Нижнем Пяндже стоимостью 37 млн.долл., построенный на средства США, призван обеспечить более свободный поток товаров в Афганистан и обратно.

Япония с 1993г. оказала беднейшему государству Центральной Азии — Таджикистану — помощь на 90 млн.долл. Рейтер, 20.5.2008г.

— 19 мая, в столице Таджикистана — Душанбе состоялась церемония обмена нотами по предоставлению безвозмездной помощи правительства Японии для проекта по улучшению автомобильной дороги Курган Тюбе — Дусти на юге Таджикистана. Об этом сообщили в посольстве Японии в

Душанбе. В церемонии участвовали посол Японии в Республике Таджикистан Цутому Хироаока и министр иностранных дел Республики Таджикистан Хамрохон Зарифи.

Автомобильная дорога Курган Тюбе – Дусти является 59 км. участком маршрута Душанбе – Нижний Пяндж – Афганистан – Пакистан. Правительство Японии выделило 34 млн.долл. для выполнения ремонтных работ на данной протяженности дороги. Как отметил на церемонии японский дипломат, в виду того, что Таджикистан расположен на перекрестке Евразии и Азии, транспортная сеть страны имеет огромное значение как для дальнейшего усиления внутрирегионального сотрудничества, так и для повышения потенциала сотрудничества на международном уровне. «Значимость улучшения транспортных маршрутов из Центральной Азии на юг, которые будут способствовать развитию стран региона, не имеющих доступа к морю, также была подчеркнута в плане действий диалога «Центральная Азия плюс Япония», в рамках которого центральноазиатские страны разделили понимание важности совершенствования транспортной системы», – отметил посол. ИА Regnum, 19.5.2008г.

– Президент Таджикистана Эмомали Рахмон категорически против эксплуатации в стране автомобилей с тонированными стеклами.

«В последнее время в Таджикистане вновь возник ажиотаж вокруг вопроса тонирования стекол. Мы не допустим этого», – цитирует пресс-служба президента высказывания Э.Рахмона.

Президент пояснил, что автомобили с затемненными стеклами в Таджикистане используют криминальные элементы и разрешение на тонировку может повлечь за собой рост преступности.

По мнению таджикского лидера, «разрешив тонировку мы лишь дадим шанс преступности разъезжать по дорогам безнаказанно». «Поручаю выявить те элементы, которые добивались принятия поправок в административный кодекс», – сказал Э.Рахмон.

Парламент Таджикистана на прошлой неделе отменил запрет на тонировку стекол автомобилей, закрепленный ранее в кодексе административных правонарушений. По мнению парламентариев, комментировавших ранее принятие таких поправок, запрет тонировки изжил себя, поскольку сейчас в Таджикистане уровень преступности невысокий.

Президент Таджикистана ранее инициировал закон о запрете эксплуатации автомобилей с правым расположением руля. По данным МВД Таджикистана, в янв.-марте 2008г. было зарегистрировано 3243 преступления, что на 1% меньше показателей I кв. прошлого года. Interfax, 30.4.2008г.

– Таджикская железная дорога собирается расширить свой ж/д парк путем приобретения вагонов китайского производства, сообщил на пресс-конференции журналистам первый заместитель начальника ГУП «Таджикская железная дорога» В.Собкалов. По его словам, вагоны китайского производства по техническим параметрам ничем не отличаются от своих российских аналогов, но по цене они имеют существенное различие. «По сравнению с вагонами производства ведущих монополистов в этой отрасли из стран СНГ (Россия, Беларусь и пр.), стоимость китайских вагонов обходится в 2-2,5 раза дешевле.

Вопрос о закупе и использовании вагонов производства КНР уже не раз поднимался руководством ГУП. Будет он поднят и на 48-ом заседании ж/дв стран СНГ, которое состоится 28-30 мая в Бишкеке. Одна из трудностей, по словам представителя ГУП, состоит в том, что китайские вагоны нуждаются в сертификации. «Вагоны должны пройти соответствующую проверку и испытание на испытательном кольце ж/д станции Щербинко, и только потом они будут сертифицированы, и их эксплуатация может быть разрешена», – сказал Собкалов. «Я уверен, что данное предложение, которое уже имеет поддержку со стороны ж/д администраций ряда стран СНГ, в т.ч., Казахстана, Грузии, Туркменистана и Прибалтики, будет поддержано и на предстоящем заседании и этот вопрос найдет свое окончательное решение», – подчеркнул замглавы Таджикской железной дороги. www.economy.gov.ru, 28.4.2008г.

– Таджикистану выгоднее приобретать ж/д вагоны в Китае, нежели в странах СНГ. Об этом сегодня, 14 апр. на пресс-конференции сообщил первый заместитель главы государственного унитарного предприятия «Таджикская железная дорога» (ТЖД) Владимир Собкалов.

По его словам, за последние годы стоимость ж/д вагонов производства стран СНГ повысилась с 24 тыс. до 110 тыс.долл. Китайские вагоны предлагаются в два раза дешевле. «По нашим данным вагоны китайского производства соответствуют стандартам железных дорог в странах СНГ. Мы решили закупить один вагон и провести тесты на специальном полигоне Московской железной дороги», – отметил Собкалов.

Он также сообщил, что ТЖД испытывает большие трудности, связанные с изношенностью вагонного парка. В прошлом году ТЖД приобрело 32 грузовых и 26 пассажирских вагонов. «Несмотря на это, острота проблемы не уменьшилась. В ходе визита президента Украины в Таджикистан было объявлено о том, что эта страна предоставит Таджикистану 1000 вагонов. Но стороны пока не договорились о цене на эти вагоны», – добавил Собкалов. ИА Regnum, 14.4.2008г.

– Первая частная авиакомпания Таджикистана SomonAir во вторник совершила свой первый коммерческий вылет по маршруту Душанбе-Москва-Душанбе, сообщил гендиректор авиакомпании Мирзо Мاستонгулов. «Рейс по маршруту Душанбе-Москва вылетел сегодня в 8:00 по местному времени и благополучно приземлился в 10:20 по Москве», – сообщил М.Мастонгулов.

По его словам, ежедневные (кроме воскресенья) рейсы в Москву SomonAir будет выполнять на взятом в лизинг Boeing-737-800. «Лизингодателем выступает турецкая авиакомпания Pegasus Air, – сообщил гендиректор, отказавшись назвать условия сделки.

Как отметил гендиректор, пока это единственный лайнер авиакомпании, однако уже в 2008г. SomonAir планирует взять в лизинг еще один самолет того же типа, а также подумывает о приобретении в собственность одного Boeing-737-800.

«Экипаж нашего самолета из Турции, однако мы уже завершаем подготовку нескольких экипажей, которые скоро приступят к работе», – отметил М.Мастонгулов.

Кроме Москвы, SomonAir планирует летать из Душанбе в Стамбул (Турция), Урумчи (Китай), Дубай (ОАЭ) и Алма-Ату (Казахстан).

SomonAir была зарегистрирована министерством транспорта Таджикистана в фев. 2006г., однако лишь сейчас нашла необходимые средства для лизинга и начала полетов. SomonAir принадлежит группе таджикских инвесторов, имена которых не раскрываются. Interfax, 5.2.2008г.

— Россия отменила временный запрет на полеты в страну самолетов авиакомпаний Таджикистана. Об этом сообщил представитель министерства транспорта РФ, отметивший, что запрет был введен в субботу, но уже до полуночи удалось достичь соглашения по этой проблеме, чтобы соблюсти интересы пассажиров.

В минтрансе РФ также сообщили, что в течение двух недель стороны проведут консультации, чтобы решить вопрос «об освобождении российских авиакомпаний от уплаты компенсационных сборов».

В сент. 2007г. власти Таджикистана решили обязать российские авиакомпании, обеспечивающие рейсы по маршрутам, на которых не работают таджикские авиакомпании, платить в бюджет республики взносы за каждого пассажира. Российские власти расценили этот шаг как нарушение прав российских перевозчиков и пассажиров. Прайм-ТАСС, 4.2.2008г.

— Таджикская государственная авиакомпания TajikAir настаивает на взимании сборов с российских авиакомпаний, совершающих рейсы в аэропорты республики не на паритетной основе, однако не будет обострять ситуацию и задерживать российские авиасуда, сообщил замглавы Центра управления ресурсами TajikAir Рустам Рустамов.

«В основе принципов Международной организации гражданской авиации (ИКАО) лежит принцип о паритете, защищающий права авиакомпаний обеих государств, между городами которых устанавливается авиасообщение, на выполнении которого мы будем настаивать», — сказал он в понедельник на пресс-конференции.

«Россия продолжает отказываться открыть нам (TajikAir) те города, из которых российские авиакомпании летают в наши города», — отметил Р.Рустамов.

В минувшую субботу после задержки авиарейса российской компании S7» Федеральное агентство по авиатранспорту (ФААТ) России запретило полеты таджикских авиакомпаний в г.России. ФААТ обвинило таджикские авиавласти в нарушении международных норм, т.к. TajikAir взимает с каждого пассажира сторонних авиакомпаний, совершающих рейсы из/в города, куда не летает TajikAir по \$10 в бюджет республики.

Однако уже через несколько часов запрет был отменен, т.к. стороны решили в ближайшие две недели сесть за стол переговоров.

По межправительственному соглашению от 1997г. между авиаторами Таджикистана и России, таджикские авиаперевозчики имеют право летать в пять городов России: Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск и Самару. Между тем, авиакомпания S7» совершает полеты из аэропортов Душанбе и Худжанда, помимо Москвы и Новосибирска, куда летает и TajikAir, в Пермь и Челябинск, которые закрыты для таджикских лайнеров.

«Мы готовы хоть сейчас начать рейсы в Оренбург, Краснодар, Нижний Новгород, для чего у нас имеются технические возможности», — сказал представитель TajikAir.

Он заверил, что таджикский национальный авиаперевозчик вплоть до начала переговоров не будет больше задерживать рейсы российских авиакомпаний. «По нашему мнению, это (задержка рейсов) неправильно. Мы учитываем интересы пассажиров, которые наметили поездки и не будем усугублять наши взаимоотношения вплоть до начала переговоров», — отметил Р.Рустамов.

TajikAir в настоящее время располагает двумя самолетами Boeing 737-200, одним Boeing 757-200, четырьмя Ту-154М, тремя Ту-134, семью Як-40, четырьмя Ан-24, тремя Ан-28, двумя Ан-26, а также четырьмя вертолетами Ми-8. Interfax, 4.2.2008г.

— Россия ввела временный запрет на полеты в страну самолетов авиакомпаний Таджикистана. Как сообщил в интервью информационному телеканалу «Вести» начальник отдела общественных связей минтранса РФ Тимур Хикматов, причиной для такого решения стало регулярное нарушение Таджикистаном прав российских авиаперевозчиков, которое приводит к ущемлению прав российских пассажиров. Введенный запрет будет действовать вплоть до полного снятия всех ограничений на полеты российских авиаперевозчиков в Таджикистан.

Т. Хикматов рассказал, что в прошлом году в Душанбе приняли решение, согласно которому российские авиакомпании, летающие в Таджикистан «не на паритетных началах, т.е., на тех маршрутах, где не летают таджикские перевозчики, обязаны платить в бюджет республики по 15 долл. за каждого пассажира».

Это постановление «идет вразрез с существующими международными авиационными нормами, о чем мы заявляли своим таджикским коллегам», подчеркнул представитель минтранса. Но несмотря на это, «наши коллеги продолжали засчитывать долг нашим перевозчикам, которые, естественно, его не платили». Поводом для принятия Москвой сегодняшнего решения стала восьмичасовая задержка самолета авиакомпании «Сибирь», который должен был вылететь по маршруту Душанбе-Челябинск. Синьхуа, 3.2.2008г.

— Таджикская государственная авиакомпания TajikAir заключила с российским частным авиаперевозчиком «ВИМ-Авиа» соглашение о лизинге пассажирского воздушного судна типа Boeing 757-200, сообщила в среду авиакомпания TajikAir.

Boeing 757-200 стал третьим по счету воздушным судном западного производства, взятый на условиях лизинга государственным унитарным авиационным предприятием TajikAir, — говорится в сообщении авиакомпании.

«ВИМ-Авиа» с 8 фев. текущего года начинает совершать еженедельные регулярные авиарейсы по маршруту Уфа-Душанбе-Уфа.

«Это еще один шаг государственного унитарного авиационного предприятия TajikAir в реализации проекта по модернизации авиационного парка авиапредприятия, в основу которого заложено обновление самолетного парка воздушными судами западного производства, отличающимися высокой комфортабельностью и экономической эффективностью», — отмечает TajikAir.

Финансовые условия соглашения авиакомпании не разглашают. Известно лишь, что среднемагистральный лайнер взят в аренду сроком на один год с возможностью дальнейшего продления.

В июне и окт. прошло года TajikAir взял в лизинг два лайнера Boeing 737-200 у компании EASTOK AVIA FZE (ОАЭ). Соглашения были заключены также на один год с возможностью дальнейшей пролонгации.

Boeing 757-200 представляет собой среднемагистральный авиалайнер, который рассчитан на полеты дальностью до 6425 км. при вместимости салона до 250 пассажиров.

TajikAir в настоящее время располагает четырьмя самолетами Boeing 737-200, Ту-154М, тремя Ту-134, семью Як-40, четырьмя Ан-24, тремя Ан-28, двумя Ан-26, а также четырьмя вертолетами Ми-8. Interfax, 30.1.2008г.

— С 1 фев. в Таджикистане вводится ограничение на ввоз автомобилей с правосторонним рулем. Таможенная служба объясняет это решение тем, что праворульные автомобили создают угрозу дорожной безопасности, пишет журнал «За рулем». Но пока владельцам автомобилей с правым рулем это ничем не грозит: эксплуатация таких автомобилей в стране временно разрешена. ИА Regnum, 27.1.2008г.

— Россия с 1 янв. 2008г. отменит пониженные ж/д тарифы на транзит алюминия из Таджикистана в порты Эстонии, следует из тарифной политики стран СНГ на 2008г.

Согласно документу, льготный транзитный тариф (коэффициент 0,9) вводится на транзитные перевозки алюминия из Таджикистана в российские порты Балтии. Ранее такой тариф действовал для перевозок в порты Эстонии.

Грузооборот между Эстонией и Россией по железной дороге снижается с мая 2007г. РЖД первоначально объясняло это плановым ремонтом на Октябрьской железной дороге, а затем — переориентацией грузов на российские порты.

Единственным производителем алюминия в Таджикистане является ГУП «Таджикская алюминиевая компания». Компания в 2006г. произвела 414 тыс.т. алюминия, в планах на 2007г. — производство 418 тыс.т. Interfax, 27.12.2007г.

— Президент Таджикистана Эмомали Рахмон пообещал запретить ввоз в страну и эксплуатацию автомобилей с правосторонним расположением руля.

«Водители праворульных автомобилей очень часто нарушают правила дорожного движения. Я дам поручение запретить ввоз в страну и вождение таких автомобилей», — заявил Э.Рахмон выступая накануне перед предпринимателями республики.

Полная запись выступления Э.Рахмона перед 1300 таджикскими предпринимателями, собравшимися на бизнес-форуме в Душанбе, была показана в среду по государственным телеканалам.

Глава республики не привел конкретных данных по нарушению правил дорожного движения водителями праворульных автомобилей и не назвал конкретных дат по ограничению или запрету использования подобных транспортных средств.

Такой же запрет ранее ввел и Казахстан, однако там разрешена эксплуатацию уже ввезенных автомобилей с правосторонним расположением руля.

Таджикский лидер, ранее запретивший в республике пышные свадьбы и похороны, а также Дни букваря и выпускные балы в школах, напомнил и о другом своем запрете.

«До сих пор встречаются случаи игнорирования требований по запрету использования студен-

тами вузов личных автомобилей», — сказал президент Таджикистана.

«В ближайшем будущем к нарушителям будут приниматься самые строгие меры, вплоть до отчисления из университета. Ни для кого не секрет, что многие такие студенты являются детьми предпринимателей. Пусть лучше их место займут дети крестьян из горных районов», — считает Э.Рахмон.

В таджикских вузах и школах в последние два года введены очень строгие требования к внешнему виду учащихся: девушкам запрещено показываться в стенах учебного заведения в мини-юбках и брюках, а также в мусульманских платках — хиджабах. Длина юбок строго регламентирована. Молодые люди и мальчишки-школьники обязаны носить строгие костюмы с галстуками, на которые зачастую нанесены государственные символы — флаг и герб Таджикистана. Interfax, 26.12.2007г.

— В Таджикистане создан штаб по проведению спасательной операции и оказанию помощи пострадавшим от лавины, обрушившейся в пятницу вечером и унесшую жизни, по разным данным, от трех до 16 чел., сообщила в понедельник пресс-служба президента республики.

«В связи с этим страшным происшествием по поручению президента страны Эмомали Рахмона создан штаб по главе с премьер-министром республики Акилом Акиловым», — говорится в сообщении.

В нем отмечается, что «на штаб возложены задачи по организации срочных спасательных работ, оказанию помощи и использованию всех имеющихся технических и людских возможностей для ликвидации последствий стихийного бедствия».

Э.Рахмон выразил соболезнования семьям погибших, которых по данным Комитета по чрезвычайным ситуациям (КЧС) — трое, а по официальной сводке МВД — 16.

Ведомства не комментируют данные друг друга. КЧС сообщает, что спасательная операция будет продолжена, как только позволит погода, т.к. под снежными завалами могут быть автомашины с людьми.

«Президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон взял под свой личный постоянный контроль ход работ на месте стихийного бедствия», — говорится в сообщении пресс-службы.

В район бедствия в минувшее воскресенье был отправлен караван с грузом гуманитарной помощи, несмотря на то, что все спасательные работы по расчистке 12-км. снежного завала, были приостановлены по причине вновь начавшегося снегопада.

Трагедия произошла на автодороге Душанбе-Худжанд в 67 км. к северу от Душанбе. Худжанд является вторым по величине городом республики и эта автодорога — единственная связь города со столицей. Некоторые участки автотрассы Душанбе-Худжанд находятся на высоте свыше 3 тыс. м. и на ней нередки камнепады и сход снежных лавин. Interfax, 24.12.2007г.

— Азиатский банк развития (АБР) безвозмездно профинансирует проект по восстановлению автодороги и моста, связывающего ряд сельских общин, сообщило представительство АБР в Душанбе в субботу.

Общая сумма проекта составляет 2,37 млн.долл., из которых 2 млн.долл. составит грант Японского фонда по сокращению бедности, выде-

ленного АБР для Таджикистана, еще 369 тыс.долл. в проект обязалось внести правительство Таджикистана.

«Данный проект включает реабилитацию существующего моста длиной 241,8 м., связывающего два кишлака в Раштском районе (в 150 км. к востоку от Душанбе) для восстановления доступа к сельским общинам в одном из самых бедных регионов страны», — говорится в пресс-релизе АБР.

Данный проект предусматривает также реабилитацию 14 км. автодороги на подъезде к мосту. «Проект также поможет в развитии самостоятельности сельских жителей, поскольку они будут нести ответственность за ремонт и содержание своей инфраструктуры», — цитирует пресс-релиз постоянного представителя АБР в республике Макото Оджиро.

АБР одобрил новую кредитно-грантовую программу для Таджикистана, в соответствии с которой он получит 192,1 млн.долл. в 2007-09гг.

Таджикистан стал членом Азиатского банка развития в 1998г. С тех пор АБР выделил Таджикистану кредиты и гранты на 429 млн.долл. Interfax, 1.12.2007г.

— В субботу, 3 нояб., восемь стран согласовали стратегию, нацеленную на улучшение сети дорог, аэропортов, ж/д путей и морских портов в Центральной Азии с целью превращения этого региона в важный транзитный путь торговли между Европой и Азией — современный эквивалент древнего Шелкового пути. Стоимость проекта — 18 млрд.долл. Как сообщили в представительстве Азиатского банка развития (АБР), этот план был принят на заседании, прошедшем в Душанбе, в котором принимали участие министры из Афганистана, Азербайджана, Китайской Народной Республики, Казахстана, Киргизии, Монголии, Таджикистана и Узбекистана, при поддержке АБР и пяти других многосторонних организаций.

«Центральная Азия становится центральным регионом в Евразии, важным сухопутным мостом, связывающим Европу, Российскую Федерацию, Китайскую Народную Республику, Южную Азию и Ближний Восток», — отметили министры в совместной декларации по окончании 6 министерской конференции по программе Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (Царэс).

«В рамках принятой стратегии будут созданы конкурентноспособные транспортные коридоры через регион Царэс, упрощено перемещение людей и товаров через границы и созданы безопасные, надежные, эффективные, полностью интегрированные и экологически рациональные транспортные системы», — говорится в заявлении.

Несмотря на то, что Центральная Азия находится в центре Евразийского континента, менее 1% от объема торговли между Европой и Азией идет через Центральную Азию. Неадекватная транспортная инфраструктура и обременительные процедуры перехода через границы привели к тому, что почти вся торговля проходит морским путем.

Принятый план предусматривает инвестиции в 18,7 млрд.долл. в течение следующих десяти лет на строительство шести новых транспортных коридоров, это в основном автомобильные и железные дороги. Около половины этих средств, вероятно, будут предоставлены многосторонними организа-

циями — такими, как АБР, а остальная часть — самими странами.

«Это большая и амбициозная стратегия. Она включает в себя десяток проектов и потребует инвестиций более 18 млрд.долл. в течение последующих десяти лет», — сказал президент АБР Харушико Курода в своем выступлении на конференции. «Я уверен, что при твердом участии каждой страны и каждой организации, участвующей в программе Царэс, активная реализация этой стратегии сможет улучшить экономическое положение региона и уровень жизни его народа», — подчеркнул он.

Этот план также призывает к улучшению процедур пересечения границ для ускорения товаропотоков. Существующие таможенные и иммиграционные процедуры создают препятствия торговле в регионе.

Исторически Центральная Азия была переплетена многочисленными путями, связывающими восток и запад, известными как Шелковый путь, которому более 2000 лет. Это была важная экономическая артерия, простирающаяся более чем на 10 000 км. (6 000 миль) от Средиземного моря до долины Желтой реки в Китае. Предложенные новые транспортные коридоры не следуют точному маршруту Шелкового пути, и они будут связывать не только восток-запад, но и север-юг, связывая республики Центральной Азии, Россию и Китай с Южной Азией и Персидским заливом.

Данный план, называемый «Стратегия по транспорту и содействию торговле», был предложен программой Царэс, являющейся инициативой, поддерживаемой АБР по развитию экономического сотрудничества в Центральной Азии. Программа Царэс была создана в 1997г.

«Создание надежных и безопасных транспортных коридоров совместно с мерами по упрощению торговых отношений, заложенными в Интегрированной стратегии Царэс по транспорту и содействию торговле, дадут возможность улучшить общий инвестиционный климат и повысить темпы экономического развития региона», — отметил президент Таджикистана Эмомали Рахмонов в своем выступлении на конференции.

На заседании, прошедшем в Душанбе, министры также согласовали общее видение региона на последующие десять лет. Видение включает желание того, чтобы к 2018г. все страны вступили во Всемирную торговую организацию.

«Нашими общими целями являются: существенно увеличить товаропоток между странами-членами Царэс, а также со странами, не являющимися членами Царэс; и улучшить качество транзитной торговли для большей интеграции с мировыми рынками и зарубежными инвесторами», — говорится в заявлении. «Мы едины во мнении, что региональное сотрудничество жизненно необходимо для достижения бурного устойчивого экономического роста и для ускорения сокращения уровня бедности и создания лучшего будущего для всех наших народов».

В видении также говорится о том, что к 2018г. страны намерены «полностью использовать потенциал Центральной Азии как энергетического центра» для обеспечения того, чтобы никто не остался без надежного и доступного электричества. «Мы предвидим существенно увеличенное сотрудничество между странами-членами Царэс в

использовании значительных ресурсов нефти, природного газа, угля, гидроэнергии и прочей энергии в регионе,» — говорится в заявлении. В заявлении отмечается, что до 2018г. страны-члены Царэс будут широко сотрудничать в решении региональных задач, таких, как экологические проблемы, инфекционные заболевания, подобные птичьему гриппу или ВИЧ/СПИД, а также управление и подготовка к стихийным бедствиям.

На конференции в Душанбе также принимали участие старшие представители партнерства шести многосторонних организаций-участниц Царэс, а именно Европейский банк реконструкции и развития, Международный валютный фонд, Исламский банк развития, Программа развития ООН, и Всемирный банк — в дополнение к АБР. Министры на заседании также одобрили план создания Института Царэс, который будет являться центром проведения политических обсуждений для улучшения регионального сотрудничества и интеграции в Центральной Азии. Он также поможет официальным лицам правительств стран-членов Царэс больше участвовать в региональном сотрудничестве и планировать и реализовывать проекты по региональному сотрудничеству. ИА Regnum, 5.11.2007г.

— Страны Центральной Азии, а также Китай, Азербайджан, Афганистан и Монголия приняли стратегию по улучшению сети дорог, аэропортов, ж/д путей и морских портов с целью превращения этого региона в важный транзитный торговый узел между Европой и Азией.

Реализация стратегии оценивается в 18,7 млрд.долл. и займет десять ближайших лет. Средства обязались выделить, как правительства стран-участниц, так и международные финансовые институты.

В Душанбе в субботу состоялась VI министерская конференция по Центрально-азиатскому региональному сотрудничеству (Сагес). Участниками программы Сагес являются Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Киргизия, Китай, Монголия, Таджикистан и Узбекистан. Программа курируется АБР при участии других международных финансовых институтов.

«Центральная Азия становится центральным регионом в Евразии, важным сухопутным мостом, связывающим Европу, Российскую Федерацию, Китайскую Народную Республику, Южную Азию и Ближний Восток», — говорится в совместной декларации, принятой на конференции.

«В рамках принятой стратегии будут созданы конкурентоспособные транспортные коридоры через регион Сагес, упрощено перемещение людей и товаров через границы и созданы безопасные, надежные, эффективные, полностью интегрированные и экологически рациональные транспортные системы», — заявили министры.

По данным АБР, несмотря на то, что Центральная Азия находится в центре Евразии, в настоящее время лишь 1% от объемов торговли между государствами Европы и Азии проходит через этот регион.

«Неадекватная транспортная инфраструктура и обременительные процедуры перехода через границы привели к тому, что почти вся торговля проходит морским путем», — отмечается в заявлении АБР, распространенном по итогам конференции.

В декларации говорится, что общими целями принятой стратегии стран Сагес являются: существенно увеличить товаропоток между странами-членами, а также со странами таковыми не являющимися, а также улучшить качество транзитной торговли для большей интеграции с мировыми рынками и зарубежными инвесторами. Interfax, 3.11.2007г.

— Азиатский банк развития (АБР) профинансирует проект по восстановлению автодороги, связывающую Китай, Таджикистан и Киргизию, а также поможет в разработке соглашения о пограничном переезде между этими тремя странами, сообщило представительство АБР в Душанбе в субботу.

Общая сумма проекта составляет 116,5 млн.долл., из которых 40,9 млн.долл. составит кредит АБР Таджикистану, еще 12,5 млн.долл. и 26,1 млн.долл. — гранты АБР Таджикистану и Киргизии соответственно. Оставшиеся 37 млн.долл. в проект обязались внести правительства Таджикистана и Киргизии.

«Дорожный коридор является основной транспортной артерией для торговли с Китайской Народной Республикой для двух стран, не имеющих выходов к морским портам, а также неотъемлемой частью региональной дорожной сети в Центральной Азии», — говорится в пресс-релизе АБР.

Данный проект предусматривает реабилитацию 263 км. автодороги общей протяженностью 550 км.

«(Эта дорога) составляет часть сети Азиатских автомобильных дорог, связывающих через Афганистан океанские порты Ирана и Пакистана с Казахстаном и Российской Федерацией», — отмечает АБР.

По мнению банка, «как только дорожный коридор и связанная с ним приграничная инфраструктура и процедуры будут улучшены, доля импорта из КНР, перевозимая по автомобильным дорогам, значительно возрастет, а доля экспорта из Киргизии и Таджикистана будет постепенно увеличиваться».

АБР одобрил новую кредитно-грантовую программу для Таджикистана, в соответствии с которой он получит 192,1 млн. долл. в 2007-09гг.

Таджикистан стал членом Азиатского банка развития в 1998г. С тех пор АБР выделил Таджикистану кредиты и гранты на сумму свыше 427 млн.долл. Interfax, 3.11.2007г.

— Вовлечение экономик стран Центральной Азии в мировое хозяйство, усиление глобализационных и интеграционных процессов делают ЦА доступной для инвестиций и индустриального развития, заявил 23 окт. в Душанбе на открытии конференции «Перспективы развития трансазиатских и евро-азиатских транзитных перевозок через Центральную Азию на период до 2015г.» министр иностранных дел Таджикистана Х.Зарифи.

По его словам, сотрудничество внутриконтинентальных стран, которые не имеют выхода к морю, в сфере транзита и транспорта ведет к устранению барьеров на пути свободного передвижения людей и товаров. «Такое сотрудничество открывает перспективу доступа к совершенно новым мировым рынкам и транспортным узлам и, таким образом, позволяет значительно повысить экономический потенциал и экспортно-импортные возможности каждого отдельно взятого государства»,

— убежден глава таджикского МИД. По его мнению, нынешняя конференция, наряду с коллективными усилиями стран региона и международных организаций, таких как ООН, ШОС, ЕврАзЭС, ЭКО и др., призвана дать новый импульс дальнейшему развитию сотрудничества в сфере транспорта и коммуникаций не только в регионе Центральной Азии, но и на Кавказе. «Сама концепция конференции, основанная на усилении регионального сотрудничества и интеграции, устранении всевозможных барьеров, поэтапном снижении тарифов, должна обеспечить экономический прогресс для внутриконтинентальных и транзитных развивающихся стран, содействуя, таким образом, укреплению региональной безопасности и стабильности», — подчеркнул Х.Зарифи.

Министр транспорта и коммуникаций РТ А.Ашур, выступая на конференции, отметил, что на данный момент сформирован перечень инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры Таджикистана. «Строительство дорог, аэропортов, тоннелей и мостов позволит расширить транзитные возможности республики, и соединит Таджикистан посредством международных трансасиатских дорог с портами Пакистана и Ирана, что поможет Таджикистану в 2008г. полностью избавиться от коммуникационной изоляции», — считает А.Ашур. В ходе конференции, организаторами которой выступает ОБСЕ в сотрудничестве с Канцелярией Высокого представителя ООН по наименее развитым странам, развивающимся странами, не имеющими выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, особое внимание будет уделено вопросу содействия трансграничной торговле, транзитным транспортным перевозкам и пересечению границ. Также участники обсудят положение Алма-атинской программы действий (АПД) «Удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю» и критерии прогресса по выполнению АПД и выслушают сообщения представителей правительств о политике их стран в области транзитных перевозок, пограничного и таможенного контроля. Кроме того, будут обсуждены меры по устранению узких мест и трудностей, касающихся развития и поддержания транспортной инфраструктуры. www.economy.gov.ru, 28.10.2007г.

— Душанбинская декларация принята по итогам двухдневной Конференции ОБСЕ по перспективам развития трансасиатских и евроазиатских транзитных перевозок через Центральную Азию на период до 2015г., передает НИАТ «Ховар». «Отмечая решающую роль транспорта в развитии торговли и дальнейшем экономическом развитии в Центральной Азии и регионе ОБСЕ, в частности для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, стороны признают, что удовлетворение потребностей этих стран требует безотлагательного внимания, но и является длительным процессом», — говорится в принятом документе. В документе отмечается, что эффективные транзитные транспортные системы могут быть созданы только на основе партнерства между странами региона.

Подписавшие декларацию страны — Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Таджикистан и Узбекистан — будут стремиться уменьшить негативное воздействие экономической деятельности на окружающую среду, в частности не-

гативное воздействие от работы транспорта. Они также обязуются предпринимать практические шаги по содействию развитию приоритетных транспортных звеньев и осуществлению проектов, включая маршруты и капиталовложения в инфраструктуру по развитию евроазиатских транспортных связей. Декларация призывает ОБСЕ вновь обратиться к вопросу о транзитных перевозках и вызовах, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, в рамках Экономического и экологического Форума, запланированного в Праге на май 2008г., а также на второй подготовительной конференции, которая состоится в Ашхабаде в марте следующего года.

Подводя итоги конференции, министр транспорта и коммуникаций Таджикистана А.Ашур отметил, что данная конференция заложила надежную основу для сотрудничества в области транспорта на пространстве ОБСЕ. «На ней рассмотрены много важных вопросов по развитию транспортной инфраструктуры, а также меры по устранению барьеров при осуществлении транзитных перевозок, в т.ч. и при пересечении границ, — сказал он. — Решение этих вопросов даст значительный импульс дальнейшему развитию не только транспортного комплекса центрально-азиатских государств, но и прогрессу экономик наших стран в целом». Министр подчеркнул, что Таджикистан ведет конструктивную политику по развитию транспортного комплекса республики. «Надеюсь, что наше сотрудничество принесет реальные плоды уже в ближайшем будущем», — добавил А.Ашур. www.economy.gov.ru, 28.10.2007г.

— В столице Таджикистана открылась региональная конференция по перспективам развития трансасиатских и евроазиатских транзитных перевозок через Центральную Азию на период до 2015г., организованная ООН и Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ).

В конференции принимают участие представители транспортных властей стран региона, а также дипломаты из России и стран Западной Европы, которые заинтересованы в свободном передвижении товаров из стран Юго-Восточной и Центральной Азии.

«Концепция конференции основывается на предположении, что региональная интеграция и сотрудничество позволит устранить барьеры в торговле и сократить операционные издержки и достигнуть наращивания экономического потенциала, всем этим внося вклад во взаимный экономический рост как стран, не имеющих выход к морю, так и стран, развивающих транзитные маршруты, тем самым содействуя региональной стабильности и безопасности», — заявил Сандагдорж Эрдэнэбилег, представитель канцелярии высокого представителя ООН, открывая конференцию.

Министр транспорта и коммуникаций Таджикистана Абдурахим Ашур заявил о том, что Таджикистан мог бы стать связующим транспортным звеном между государствами, имеющими выход в море и не имеющим такового.

«Таджикистан имеет возможность стать международным транспортным узлом», — заявил А.Ашур. «Мы уже сейчас конструируем ряд автодорог, которые обеспечат выход из Таджикистана к портам в Карачи (Пакистан) и выход к городам Китайской Народной Республики», — отметил А.Ашур.

В Таджикистане китайские автодорожные строители строят ряд трасс, которые свяжут юг и север Таджикистана, а также центр с востоком республики.

«Ожидается, что конференция на высшем уровне поможет укреплению политического сотрудничества по вопросам транзита через регион», — отметил С.Эрдэнэбилег. Interfax, 23.10.2007г.

— До конца этого года ГУАП «Таджик Эйр» планирует приобрести пассажирский самолет «Боинг-757», и лизинговая компания Eastok Avia FZE ведет поиск воздушного судна по заявке таджикской стороны. Об этом, 22 окт., журналистам в ходе пресс-конференции сообщил гендиректор авиапредприятия Хокимшо Тиллоев.

По его словам, «Боинг-757», более вместительный, и идеально подходит для полетов в Москву. Он также добавил, что все еще не получена аккредитация российской стороны на совершение рейсов самолетами типа «Боинг» авиакомпании «Таджик Эйр» в РФ. «Нам необходимо как можно быстрее решить эту проблему, т.к. большое количество перевозок осуществляется в Россию. Мы не имеем право без аккредитации выполнять полеты на «Боингах» в Самару, Екатеринбург, Новосибирск», — сказал Тиллоев. Он также добавил, что российская сторона по непонятным причинам оттягивает процесс получения аккредитации.

Тиллоев сказал, что «Таджик Эйр» может отказаться в приеме рейсов российских авиакомпаний, если они будут совершаться на самолетах «Боинг». «Вот уже четыре месяца мы ведем безрезультатные переговоры с нашими российскими коллегами на предмет полета наших «Боингов-737-200» в Самару, Оренбург, Новосибирск, Екатеринбург, однако по невнятным и нелогичным причинам нам пока отказывают», — сказал он.

В июне текущего года «Таджик Эйр» взяла в лизинг свой первый «Боинг-737-200». В окт. к нему добавился еще один того же типа, а до конца года компания планирует взять в лизинг Боинг-757. «В связи с этим мы уже уведомили российскую сторону, что если этот вопрос не будет решен до 28 окт., то российским авиакомпаниям, эксплуатирующим самолеты Боинг на таджикских направлениях будет также отказано в праве на полеты в таджикские аэропорты», — заявил гендиректор авиакомпании Хокимшо Тиллоев. ИА Regnum, 22.10.2007г.

— Таджикская государственная авиакомпания TajikAir может отказаться в приеме рейсов российских авиакомпаний, если они будут совершаться на самолетах Boeing в связи с тем, что не может получить разрешение на полеты своих Boeing в российские города, заявил в понедельник гендиректор авиакомпании Хокимшо Тиллоев.

«Вот уже четыре месяца мы ведем безрезультатные переговоры с нашими российскими коллегами на предмет полета наших Boeing-737-200 в Самару, Оренбург, Новосибирск, Екатеринбург, однако по невнятным и нелогичным причинам нам пока отказывают», — сообщил Х.Тиллоев.

В июне текущего года TajikAir взяла в лизинг свой первый западный авиалайнер Boeing-737-200. В окт. к нему добавился еще один того же типа, а до конца года TajikAir планирует взять в лизинг и Boeing-757».

«В связи с этим мы уже уведомили российскую сторону, что если этот вопрос не будет решен до 28

окт. (до начала работы зимнего расписания), то российским авиакомпаниям, эксплуатирующим Boeing на таджикских направлениях будет также отказано в праве на полеты в таджикские аэропорты», — заявил гендиректор авиакомпании, которой принадлежат все пассажирские аэропорты в Таджикистане.

В г.г. Таджикистана — Душанбе, Худжанд, Куляб и Курган-Тюбе совершают регулярные авиарейсы российские авиакомпании «Сибирь», «Самара», «Домодедовские авиалинии», KrasAir, «Оренбургские авиалинии» и другие.

«По 19 авиамаршрутам в Таджикистан у российских авиакомпаний заявлены Boeing, — отметил Х.Тиллоев.

TajikAir эксплуатирует Boeing на рейсах в Бишкек, Алма-Ату, Шарджу (ОАЭ), Тегеран и Худжанд (Таджикистан). На рейсах в российские города TajikAir использует самолеты Ту-154 и Ту-134. Interfax, 22.10.2007г.

— Таджикская государственная авиакомпания TajikAir заключила второе соглашение о лизинге пассажирского воздушного судна типа Boeing-737-200, сообщил гендиректор авиакомпании Хокимшо Тиллоев в понедельник на пресс-конференции.

«Второй Boeing-737-200 взят в лизинг сроком на один год с возможностью продления договора», — сказал он.

По его словам, в отличие от первого лайнера, который был взят в лизинг в июне 2007г. вместе с экипажем, второй авиалайнер американского производства будет эксплуатироваться пилотами самой TajikAir, которые уже проходят переподготовку в учебном центре российской авиакомпании «Сибирь», а также в Брюсселе.

«До конца года, когда будет готов и наш летный состав, мы планируем взять в лизинг третий авиалайнер — Boeing-757», — добавил гендиректор единственной действующей таджикской авиакомпании.

Лизингодателем, как и в первом случае, выступает компания Eastok Avia Fze (ОАЭ). Сумма договора не разглашается.

Лайнеры Boeing-737-200 призваны заменить имеющиеся на балансе авиапредприятия стареющие Ту-134.

Boeing-737 представляет собой региональный авиалайнер, дальность полета — до 2,8 тыс.км., вместимости салона — 130 пассажиров. Boeing-757 вмещает до 250 пассажиров, а дальность его полета достигает 6425 км.

TajikAir располагает четырьмя самолетами Ту-154М, тремя Ту-134, семью Як-40, четырьмя Ан-24, тремя Ан-28, двумя Ан-26, одним Boeing-737-200, а также четырьмя вертолетами Ми-8. Interfax, 22.10.2007г.

— Ввоз подержанных автомобилей в Таджикистан с каждым годом увеличивается. По данным таможенного комитета при правительстве республики, за 6 месяцев нынешнего года в Таджикистан из-за рубежа ввезено 26 676 автомобилей. А за 2006г. в Таджикистан было завезено 39 661 автомобилей. Как отметили в Таможенном комитете, из этого числа возраст только 7 062 автомобилей был до 5 лет, а срок выпуска остальных автомобилей превышал пятилетний рубеж.

В Таможенном комитете отметили, что для ограничения ввоза подержанных автомобилей в со-

ответствии с постановлением правительства РТ №450 от 25.10.2003 таможенные тарифы с автомобилей, произведенных за 5 лет до их ввоза, взимается в 5% от их таможенной стоимости, а с подержанных легковых автомобилей, произведенных более чем за 5 лет до их ввоза – 7%. Но несмотря на это, поток ввоза подержанных автомобилей не уменьшается. По данным этого ведомства, если в 2003г. в Таджикистан было ввезено всего 13 719 автомобилей, то в нынешнем году ожидается почти четырехкратное увеличение этого объема.

В таможенном комитете добавили, что подержанные автомобили, в основном, ввозятся из Литвы (в 2006г. 19 000) и Южной Кореи (8 800). Из России, в основном, завозят новые машины (3 600), а из ОАЭ более шикарные марки автомобилей (1 800). Также в Таджикистан завозят автомобили из Китая, Германии, Афганистана, Ирана и ряда других стран.

Среди бюджетных, секондэнд автомобилей самыми востребованными автомобилями на таджикском рынке остаются Daewoo Nexia и Opel Vectra. Но, в последнее время, на дорогах страны становится все больше Toyota Camry, Mercedes класса C и E, Audi Q7, джипы: Land Cruiser, Toyota Rav4, Lexus RX400 и Volkswagen Touareg. ИА Regnum, 26.9.2007г.

– 10 новых грузовых вагонов приобрело Государственное унитарное предприятие «Таджикская железная дорога» (ТЖД) в России. Об этом сообщил первый замначальника «ТЖД» Владимир Собкалов. По его словам, грузовые вагоны были заказаны и изготовлены на российском заводе «Уралвагон».

С начала года ТЖД приобрела уже 32 новых вагона. Еще 20 грузовых вагонов находятся на ремонте в Узбекистане и в ближайшее время будут доставлены в Таджикистан. ИА Regnum, 6.9.2007г.

– 26 авг. состоялось официальное открытие моста на таджикско-афганской границе. Мост связывает Нижний Пяндж Таджикистана и порт Шерхан Бандар Афганистана. Как сообщили в пресс-службе главы государства, в церемонии открытия приняли участие президенты Таджикистана и Афганистана Эмомали Рахмонов (Рахмон) и Хамид Карзай, а также министр торговли США Карлос Гутьеррес.

Президент Таджикистана назвал открытие моста историческим событием, подтверждающим многовековую дружбу народов двух государств. По его словам, это послужит развитию экономики всего региона, а также укреплению безопасности, сокращению наркотрафика и торговли людьми.

Хамид Карзай сказал, что мост на несколько тыс.км. сократит выход Таджикистана и Афганистана к морским портам Азии и даст возможность экспортировать продукцию.

Строительство моста началось в 2005г. и финансировалось правительством США. Стоимость моста составила 37 млн.долл., пропускная способность – 1 тыс. автомобилей в сутки. Данный мост свяжет Таджикистан с Афганистаном, а также с другими странами Центральной Азии и с Россией. ИА Regnum, 27.8.2007г.

– «Вечерний Душанбе» пишет, что за I кв. текущего года ГУП «Таджикская железная дорога» (ТЖД) осуществило перевозку 209,1 тыс. пассажиров, что на 4,7 тыс. больше чем за аналогичный период прошлого года. По словам начальника ТЖД

Аманулло Хукумова, сейчас в направлении Российской Федерации осуществляется несколько пассажирских маршрутов: Душанбе-Москва (3 раза в неделю), Куляб-Москва (2 раза в неделю) и Худжанд-Саратов (3 раза в неделю). Кроме того, Хукумов отметил, что ГУП приобретено 12 новых грузовых вагонов и осуществлен капитальный ремонт 22 пассажирских вагонов.

На приобретение новых у предприятия пока собственных средств нет. «Сейчас один пассажирский вагон стоит от 800 тыс. до 1 млн.долл. США. Следовательно, чтобы сформировать один состав, необходимо 17 млн.долл., – отметил он. Сегодня грузовой парк «Таджикской железной дороги» насчитывает 1500 вагонов, этого количества не достаточно, признает дирекция ГУП, но для покупки недостающих двух тыс. вагонов необходимы огромные средства или инвестиции, которых на сегодня практически нет. Что касается новых путей сообщения, связывающих Таджикистан с внешним миром, Хукумов сказал, что в этом году намечен ряд новых маршрутов, среди которых Ташкент и Алма-Ата. ИА Regnum, 27.4.2007г.

Таиланд

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

– Временное правительство Таиланда постановило отменить чрезвычайное положение в аэропортах «Суварнабхуми» и «Дон Муанг», введенное там 27 нояб. из-за выступлений оппозиции, сообщают во вторник региональные электронные СМИ.

Массовые беспорядки в Бангкоке, организованные оппозицией, которая добивается отставки правительства, продолжались более недели. Сторонники оппозиции, обвинявшие кабинет министров в неэффективной экономической политике, с авг. проводили демонстрации у здания правительства в Бангкоке, а 25 нояб. взяли штурмом два столичных аэропорта. Власти страны приняли решение закрыть эти аэропорты, объявив там чрезвычайное положение.

Второго дек. стало известно о решении конституционного суда Таиланда распустить крупнейшую партию правящей коалиции – Партию народной власти (ПНВ) – и запретить ее лидеру, премьер-министру страны Сомчаю Вонгсавату заниматься политической деятельностью на протяжении пяти лет. Международный аэропорт «Суварнабхуми» полностью восстановил работу в нормальном режиме в понедельник. Все международные рейсы функционируют. РИА «Новости», 9.12.2008г.

– Согласно подписанному 14 нояб. соглашению с тайландской компанией «Thai Chery Yarnyon», китайский автоконцерн «Чери» будет поставлять свою продукцию в эту и другие страны Юго-Восточной Азии.

Thai Chery Yarnyon, будучи единственным в Таиланде дистрибутором «Чери», проведет сборку на основе SKD – сборку автомобилей из ввезенных из Китая узлов – и реализует эту продукцию на рынках Юго-Восточной Азии. В первые годы количество выпускаемых таким образом легковых автомобилей QQ и внедорожников Tiggo семейства «Чери» составит 5 тыс.ед. в год.

Таиланд – крупнейший в Юго-Восточной Азии центр по производству и экспорту автомобилей. В

стране расположены заводы почти всех мировых автомобилестроительных гигантов.

Компания «Чери» создала 8 заводов в 7 странах мира, включая Россию, Украину, Иран, Египет, Уругвай и др. Их общая производственная мощность составляет 150 тыс. автомобилей в год. Ожидается, что к 2010г. количество созданных за рубежом Китая заводов «Чери» увеличится до 14, а объем продаж на международном рынке — до 400 тыс. автомобилей в год. Синьхуа, 17.11.2008г.

— Корабли ВМФ Таиланда присоединятся к операции по борьбе против пиратов в Малаккском проливе, объявил министр иностранных дел Ноппадон Паттама. В патрулировании пролива уже принимают участие корабли Сингапура, Индонезии и Малайзии.

Каждый год местные пираты проводят несколько десятков попыток нападения на проходящие по проливу суда. Однако в течение последних трех лет Сингапур, Индонезия и Малайзия осуществляют совместное патрулирование пролива, благодаря чему удалось снизить количество нападений.

Ежегодно через Малаккский пролив проходят 94 тыс. судов, отмечает агентство ЭФЭ. Interfax, 22.2.2008г.

Тайвань

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— По данным на 24 нояб., в тек.г. объем пассажиропотока по морскому маршруту, связывающему г. Сямэнь (пров. Фуцзянь, Юго-Восточный Китай) и Цзиньмэнь (Тайвань) составил 801 тыс. чел./раз, увеличившись на 120 тыс. по сравнению с уровнем 2007г. Об этом сообщили в службе пограничного контроля г. Сямэнь.

Существенный рост пассажирских перевозок по данной линии отмечен после того, как тайваньские власти 19 июня объявили о смягчении ряда мер. Еще в I пол. пока затель достигал лишь 321 тыс. чел./раз, снизившись на 7% по сравнению с тем же периодом пред.г. Прямое сообщение между Сямэнем и Цзиньмэнем было открыто 2 янв. 2001г. Маршрут ныне становится важным транспортным коридором для жителей берегов Тайваньского пролива. Синьхуа, 25.11.2008г.

— Центробанк Тайваня в четверг третий раз за последний месяц понизил ключевую процентную ставку — на 25 базисных пункта до 3% годовых, что стало самым низким уровнем с июня 2007г.

Тайваньский Центробанк последовал примеру коллег из крупнейших индустриальной развитых стран, в начале окт. проведших координированное смягчение денежно-кредитной политики ради преодоления мирового кредитного кризиса и возобновления экономического роста.

В среду Федеральная резервная система США опять понизила ставку — на этот раз на 50 базисных пунктов до 1% годовых. Примеру ФРС в тот же день последовали Китай и Норвегия. Гонконг пошел на сокращение ставки в четверг. В пятницу ожидается, что Банк Японии предпримет аналогичные действия.

В результате действий центробанка тайваньский доллар резко вырос в цене, а фондовый рынок продемонстрировал резкий подъем.

«Вчера вечером Китай снизил ставки, ФРС США сделала то же, и утром тайваньский центро-

банк немедленно последовал их примеру, поскольку прогноз развития мировой экономики все еще не внушает оптимизма и многие ожидают дальнейшего замедления экономического роста. Я не исключаю еще одного внеочередного понижения ставок», — сказал Тони Фу из Standard Chartered.

Начиная с конца сент., Банк Тайваня уже третий раз идет на понижение ключевой ставки. В докладе аналитика Goldman Sachs Еноха Фана говорится, что тайваньский центробанк, принимая решения касательно ставки, будет действовать по примеру ФРС.

Благополучие экономики Тайваня зависит от состояния международных торговых связей и, соответственно, от роста спроса на таких важнейших рынках, как Соединенные Штаты, Европа и Китай.

Заказы на поставку товаров из Тайваня — чрезвычайно значимый показатель состояния мирового технологического сектора и тайваньской экономики — в сент. рос самыми низкими темпами за последние шесть с половиной лет. Reuters, 30.10.2008г.

— Скорейшее открытие прямых морских перевозок между берегами Тайваньского пролива отвечает интересам соотечественников по оба берега пролива, заявил 15 окт. официальный представитель Канцелярии по делам Тайваня при Госсовете КНР Ян И. Он подчеркнул, что материковый Китай готов всемерно содействовать тому, чтобы все больше регионов и людей получили пользу от прямых морских перевозок через Тайваньский пролив. Синьхуа, 15.10.2008г.

— Между КНР и Тайванем в пятницу впервые в истории открылось регулярное транспортное сообщение — отныне по выходным между крупными городами материкового Китая и крупнейшего китайского острова будут действовать 36 авиарейсов в обе стороны. Транспортные связи в этом районе были прерваны с 40г., когда на Тайвань бежали сторонники партии Гоминьдан, потерпевшие поражение в гражданской войне с китайскими коммунистами.

С 4 июля самолеты с материкового Китая на о-в Тайвань и обратно будут летать каждую неделю с пятницы по понедельник. Ранее прямые чартерные рейсы между берегами Тайваньского пролива вводились только по спецсоглашению сторон и только на время традиционных китайских праздников — таких, как новый год по лунному календарю или день поминовения усопших.

Соглашение о регулярном авиасообщении было подписано в июне в Пекине по результатам переговоров главы базирующегося в Тайбэе Фонда обменов через Тайваньский пролив Цзян Бинкуня с руководителем китайской Ассоциации связей через Тайваньский пролив Чэнь Юнлинем.

Обсуждение развития отношений между берегами Тайваньского пролива заметно активизировалось после того, как на выборах главы администрации Тайваня 22 марта победил кандидат от партии Гоминьдан Ма Инцзю, нанеся сокрушительное поражение ратующей за отделение Тайваня от Китая Демократической прогрессивной партии.

Гоминьдан, ныне выступающая за развитие связей с материковым Китаем, фактически стала контролировать и местную администрацию, и местное законодательное собрание. На состоявших-

ся 12 янв. выборах в законодательный Юань партия получила 81 из 113 депутатских мест.

В преддверии открытия регулярного авиасообщения банки Тайваня начали обмен китайской валюты. Один юань (или жэньминьби, как его называют в КНР) можно будет купить за 4,5 тайваньских долл. Для обслуживания новых операций островные банки зарезервировали более 500 млн. юаней. Однако многие опасаются, что этого недостаточно. Поэтому размер одной транзакции для клиента не может превышать 20 тысяч юаней.

По информации местных СМИ, чартерные рейсы будут обслуживаться шестью китайскими и пятью тайваньскими авиалиниями.

750 туристов из разных городов КНР, в т.ч. 31 представитель туристического ведомства Китая и 60 журналистов, отправились в первую туристическую поездку по Тайваню. Согласно договоренностям, группы по 10 чел. смогут теперь посещать достопримечательности Тайваня. Предполагается, что со временем количество материковых туристов достигнет трех тысяч человек в день. РИА «Новости», 4.7.2008г.

— Председатель правления Фонда обменов через Тайваньский пролив Цзян Бинкунь и председатель Ассоциации за развитие связей между берегами Тайваньского пролива Чэнь Юньлинь 12 июня на переговорах договорились о взаимном создании представительств в двух структурах. Эта мера нацелена на предоставление удобства в реализации контактов между двумя берегами Тайваньского пролива.

Как сообщил заместитель генсека Фонда Пан Цзяньго, на переговорах обе стороны также достигли единства мнений по другим вопросам, в т.ч. по вопросам открытия чартерных авиарейсов по выходным дням между двумя берегами Тайваньского пролива и об открытии острова для туристов из материковой части страны. Синьхуа, 12.6.2008г.

— Тайваньские власти рассматривают переход к режиму корабельных сборов для внутренних судоходных фирм. Из-за ограничений на въезд в порты материка, как результат неспокойных отношений Тайваня с Китаем, многие тайваньские судовладельцы предпочитают регистрировать свои суда в другом месте.

Однако уменьшение налогового давления зарегистрированных судов в Тайване, исходя из изменений прибыльности, основанной на изменении режима корабельных сборов, может действительно привлечь и вернуть некоторые внутренние фирмы. Эти изменения приветствовались экономическим сектором. Offshore.SU, 12.6.2008г.

— Шесть из семи гаваней Тайваня, назначенные новоизбранной главой местной администрации Ма Инцзю для «прямого транспортного сообщения» с материковым Китаем готовы начать свою работу, сообщают во вторник местные СМИ.

Почти все гавани начали подготовку к прямому сообщению еще в 2000г., после избрания Чэнь Шуйбяня на пост главы местной администрации. Однако напряженные отношения между Китаем и провинцией так и не позволили воплотить планы в жизнь. К прямому сообщению пока не подготовился только один, самый удобный по расположению порт Пудай, которому необходимо время, чтобы углубить гавань для вхождения крупных судов и установить таможенное оборудование.

Порт Пудай расположен близко к южной провинции Фуцзянь и ее крупному порту Сямэнь и был бы, по мнению руководства, самой удобной точкой для обмена с/х продукцией между этой материковой провинцией и Тайванем.

Открытие прямого сообщения с материковым Китаем по морю и по воздуху являлось одним из основных пунктов предвыборной программы Ма Инцзю. До этого момента все сообщения велось через Сянган (Гонконг) и Аомынь (Макао). Лишь по большим праздникам, таким, как китайский Новый год или праздник Середины осени временно открывалось чартерное сообщение через Тайваньский пролив.

Ма Инцзю собирается максимально ослабить ограничения на экономическое сотрудничество с материком. По его мнению, такой шаг изменит экономику Тайваня к лучшему и создаст приток рабочих мест для жителей острова.

Кандидат от партии Гоминьдан Ма Инцзю (Ma Ying-jeou) 22 марта одержал победу на выборах главы администрации Тайваня, набрав 58% голосов и опередив своего соперника, представителя Демократической прогрессивной партии Фрэнка Се (Frank Hsieh) на 16%. РИА «Новости», 25.3.2008г.

— На днях Сямэньская авиакомпания установила расписание чартерных авиарейсов между берегами Тайваньского пролива на период праздника «Цинмин» (праздник Чистого света) — Дня поминовения покойных, который в этом году приходится на 4 апр.

Сямэньская авиакомпания выполнит 4 чартерных рейсов через Тайваньский пролив. 3 апр. и 7 апр. будут выполнены авиарейсы туда-обратно по маршруту Сямэнь-Тайбэй. Время вылета из Сямэня в Тайбэй — 13:00, время прибытия в Тайбэй — 14:30; время вылета из Тайбэя в Сямэнь — 15:30, время прибытия в Сямэнь — 17:05.

Цена разового билета экономического класса составляет 1400 юаней, а билета туда-обратно — 2500 юаней. В городах Фучжоу, Сямэнь, Цюаньчжоу, Чжанчжоу, Путянь, Луньянь, Саньмин уже учреждены пункты прямой продажи билетов. Синьхуа, 14.3.2008г.

— На днях в Китае официально начались подготовительные работы к строительству авто- ж/д магистрали через пролив Цюнчжоу, разделяющий две приморские провинции Гуандун и Хайнань (Южный Китай).

По сообщению, в 1994-2003гг. провинция Гуандун выделила свыше 80 млн. юаней на сбор и анализ информации, требуемой для обоснования необходимости строительства этой магистрали.

В провинции Хайнань также создана специальная руководящая группа по реализации этого проекта. В апр. прошлого года министерство путей сообщения КНР провело в провинции Хайнань совещание по делам реализации данного проекта, на котором специалисты пришли к единому мнению о необходимости строительства.

Пролив Цюнчжоу разделяет полуостров Лэйчжоу (пров. Гуандун) и остров Хайнань, его ширина — 22,5 км., протяженность будущей магистрали составит 31 км. Синьхуа, 11.3.2008г.

— Как сообщили корр. Синьхуа в Канцелярии по делам Тайваня г. Сямэнь/пров. Фуцзянь, Восточный Китай), в 2007г. через Тайваньский пролив по маршруту Сямэнь- Цзиньмэнь пассажир-

ские суда совершили 7054 рейса, что на 25,8% больше, чем в 2006г.

В прошлом году разные делегации и тургруппы с Цзиньмэня пересекли Тайваньский пролив по линии Сямэнь-Цзиньмэнь и приняли участие в ярмарках, форумах, фестивалях и др. в г. Сямэнь. Руководители администрации уезда Цзиньмэнь также посетили Сямэнь. 2 янв. 2001г. был задействован морской маршрут Сямэнь- Цзиньмэнь с ежедневными 20 рейсами. В 2007г. пассажирооборот на данной линии составил 677 тыс. 422 чел./раз, с ростом на 11,5%. Синьхуа, 20.2.2008г.

– В пров. Фуцзянь в пятницу официально приступили к прокладке моста до острова Пинтань, который удален от тайваньского района Синьчжу 68 морскими милями. Это самое короткое расстояние между материковой частью Китая и Тайванем. Здесь рассчитывают, что возведение моста послужит дальнейшему развитию торговли с Тайванем.

Прокладка моста длиной в 4976 м осуществляется через Хайтаньский пролив, который отделяет о. Пинтань от материковой части провинции Фуцзянь. Стоимость проекта – 1,14 млрд. юаней (152 млн.долл. США), завершение реализации ожидается через 3г.

Проект призван положить конец паромному сообщению, до сих пор служащему единственным для жителей о. Пинтань способом контактов с остальным миром. Отсутствие удобного транспортного сообщения стало одной из главных причин медленного развития местной экономики. Синьхуа, 1.12.2007г.

Танзания

Транспорт

Танзания обладает достаточно развитой относительно многих стран Тропической Африки инфраструктурой. Автомобильный транспорт в Танзании – основной. Много отличных шоссе дорог: Дар-эс-Салам–Чалинзе–Морогоро–Додома, Чалинзе–Аруша– Найроби (Кения), Морогоро–Мбея–Капири–Мпоши (Замбия), Дар-эс-Салам–Мтвара, Додома–Аруша, Мванза–Накуру (Кения). В перспективе планируется создание единой шоссе линии Мванза–Мтвара. Танзанийские дороги строились либо итальянскими и китайскими компаниями, которые выиграли соответствующие правительственные тендеры, либо датчанами и японцами (на деньги, выделяемые правительствами этих стран). Высока обеспеченность транспортными средствами: легковые автомобили из Японии, мотоциклы и микроавтобусы китайского производства, грузовые автомобили и автобусы из Индии, Великобритании, Германии и Швеции.

В Танзании три международных аэропорта – в Дар-эс-Саламе, на Занзибаре и в Моши («Килиманджаро»), а также аэропорты, способные принимать небольшие самолеты внутренних авиалиний, принадлежащие местным авиакомпаниям. Такие аэропорты есть практически в каждом административном центре провинции и некоторых окружных центрах.

Порт Дар-эс-Салама – торговые ворота ОРТ и самый крупный порт на восточноафриканском побережье. Через него проходят грузопотоки в Уганду, Руанду, Бурунди, ДРК, Замбию и Зимбаб-

ве и подавляющее большинство экспортно-импортных операций страны при том, что объем собственного торгового флота Танзании невелик: 11 судов водоизмещением 1000 т. (2 грузовых, 5 грузопассажирских, 4 танкера), общее водоизмещение 25481 т. Из порта также осуществляется основной объем пассажирских и грузовых перевозок на Занзибар и Пембу. Небольшие порты есть в Танге, Линди, Мтваре. Через них идут локальные товарные потоки.

Озерный транспорт играет значительную роль в социальной и экономической жизни северо-западной и западной частей Танзании, то есть в районе оз. Виктория и Танганьика. Наибольшие пассажиропотоки наблюдаются на Виктории – на маршруте Мванза-Букоба, а также из Мванзы в Кисуму (Кения) и Энтеббе (Уганда). На Танганьике основной пассажиропоток – на маршруте Кигома-Калемие (ДРК). Пассажиры судов, на этих маршрутах, берут с собой на борт много багажа, поэтому для пассажироперевозок на Виктории и Танганьике необходимы пассажирские суда большой вместимости. В силу недостатка судов, существует дефицит пассажиромест и ощущается необходимость в его устранении за счет новых судов. На маршруте Кигома-Калемие работает речное пассажирское судно типа «Заря» советского производства, владелец которого – российский бизнесмен Александр Черепанов.

Большая часть железных дорог Танзании была построена еще тогда, когда страна была немецкой колонией. Это узкоколейные железные дороги в центре и на севере страны. Основные линии: Дар-эс-Салам–Руву–Табора–Кигома, Руву–Кахе–Моши –Аруша, Кахе–Вои (Кения), Табора-Мванза. Шпалы и насыпи, в основном, остаются в нетронутом состоянии. Рельсы меняются только по мере крайней необходимости. Подвижной состав в среднем двадцатилетней давности. Часты сходы составов с рельсов, особенно в районе узла Табора. Интенсивное движение – на направлении Дар-эс-Салам – Кигома. Наибольшая скорость движения – 70 км/ч. Железные дороги Дар-эс-Салам–Кигома и Табора-Мванза являются основными транспортными коммуникациями, связывающими прибрежные районы страны с западными (провинции Кигома, Табора, Шиньянга, Мванза). Железные дороги севера страны играют значительно менее заметную роль в экономике страны, движение на них слабое.

В начале 1970гг. китайские государственные компании, используя советские технологии 1950-60гг., построили железнодорожную магистраль Дар-эс-Салам–Мбея–Капири–Мпоши (Замбия)–ТаЗаРа, связавшую Танзанию с железными дорогами Юга Африки. Колея ТаЗаРа шире, поэтому она не имеет прямого сообщения с остальными железными дорогами Танзании. Пути, хозяйство, подвижной состав ТаЗаРа находятся в лучшем состоянии, чем остальные железные дороги ОРТ, она обладает большей пропускной способностью. ТаЗаРа также связывает прибрежные районы с юго-западом страны. Дорога в комплексе с морским портом Дар-эс-Салама играет важную роль в экспортно-импортных операциях Замбии, не имеющей выхода к морю.

С 1968г. действует нефтепровод Дар-эс-Салам-Ндола (Замбия), связывающий порт Дар-эс-Салама и месторождения медного пояса Замбии. Тру-

бопровод давно не реконструировался, в силу чего его пропускная способность невелика. Кроме этого трубопровода, недавно индийской компанией Larsen and Toubro был построен газопровод о-в Мафия—Дар-эс-Салам, связывающий с материком месторождение Сонго-Сонго. В последнее время танзанийскими официальными лицами озвучивается идея о строительстве газопровода из района Линди-Мтвары к алмазным месторождениям Мвадуи (провинция Шиньянга на севере страны).

Все крупные населенные пункты ОРТ связаны телефонной кабельной связью. В Танзании, как и в других странах Восточной Африки, в последние годы была создана современная телекоммуникационная система. Наблюдается динамичное развитие сотовых технологий. Активный игрок на рынке мобильных услуг - Vodacom (ЮАР).

Туркмения

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Между портами городов Туркменбаши и Баку будет организовано прямое железнодорожно-паромное сообщение. Соответствующее соглашение было подписано 28 нояб. по итогам переговоров президентов Туркменистана и Азербайджана в Ашхабаде, куда Ильхам Алиев прибыл с первым официальным визитом.

Кроме того, между двумя странами было подписано Межправительственное соглашение об организации перевозок грузов, эксплуатации и пономерному учете грузовых вагонов и контейнеров, расчетах за пользование ими в международном железнодорожно-паромном сообщении через порты Туркменбаши и Баку.

«В регионе Каспия существует огромный потенциал для наращивания транспортного сотрудничества, — заявил глава Азербайджана в своем выступлении перед журналистами. — Подписанные документы — это реальные конкретные дела и проекты». www.turkmenistan.ru, 28.11.2008г.

— Министерство автомобильного транспорта Туркменистана заключит с корпорацией Hyundai контракт на закупку междугородных автобусов на 4,8 млн. долл. Соответствующее постановление подписал президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов.

В стоимость контракта войдет поставка 30 междугородных автобусов марок Hyundai Universe Luxury и Hyundai Universe Noble на 4,4 млн. долл., а также запасных частей и расходных материалов для них на 442 тыс.долл.

В мае тек.г. в Ашхабаде в рамках туркмено-корейских переговоров президент Туркменистана подписал постановление о закупке партии автобусов Hyundai для испытания в условиях различных регионов Туркмении. Тогда сообщалось, что при положительных результатах испытаний будет закуплено еще 490 ед. техники Hyundai на сумму 41 млн. долл., запасных частей и расходных материалов к ним на 4 млн. долл.

В рамках ноябрьского визита в Южную Корею туркменский лидер посетил г.Ульсан, где ознакомился с работой судостроительного и автомобильного заводов Hyundai. www.turkmenistan.ru, 24.11.2008г.

— В туркменскую столицу из Российской Федерации торжественно прибыла колонна из шести-

десяти специализированных машин для перевозки хлеба. Новая партия автомашин поступила в Туркменистан в рамках контракта, заключенного между Ассоциацией по хлебопродуктам «Туркменгаллаонумлери» и Торговым Домом «Русские машины».

Как сообщили в Ассоциации «Туркменгаллаонумлери», общая стоимость этого контракта составляет 1 млн. 765 тыс.долл. США. Всего в Туркменистан будет поставлено 100 хлебных машин трех модификаций. Их гарантийный ремонт и техническое обслуживание будет осуществлять региональный технический центр «ТуркменавтоГАЗ».

По словам представителя «Туркменгаллаонумлери», продукция автозавода из Нижнего Новгорода пользуется большим спросом на туркменском автомобильном рынке специализированных машин. Сегодня на смену устаревших, но по-прежнему надежных автомобилей марки «ГАЗ-52» пришли разработанные российскими автомобилестроителями машины нового поколения «ГАЗ-3302» и «ГАЗ-3307». Они рассчитаны на различное количество перевозимого хлеба. Столицу и крупные областные центры будут обслуживать большие фуры, а машины типа «Газель» будут работать в небольших населенных пунктах. www.turkmenistan.ru, 6.10.2008г.

— Пять областей Туркмении и столица Ашхабад получают по 150 новых автобусов марки «ПАЗ-32054» из закупленных ранее 1 тыс. машин. Соответствующее постановление подписал президент страны Гурбангулы Бердымухамедов. В авг. тек.г. министерство автомобильного транспорта Туркменистана заключило контракт на закупку 1 тыс. российских автобусов, запасных частей к ним и расходных материалов.

Автобус «ПАЗ-32054» производства Павловского автобусного завода является двухдверным вариантом автобуса «ПАЗ-32053». Эта неприхотливая и простая в обслуживании машина широко используется в России на городских коммерческих и муниципальных маршрутах. www.turkmenistan.ru, 2.10.2008г.

— ОАО «Автоваз» возобновляет поставку своих автомобилей в Туркмению после двухлетнего перерыва. В страну будут поставляться автомобили «Лада», оснащенные подушками безопасности, АБС, усилителем рулевого управления, климатическими системами. В такой комплектации автомобили «Лада» были представлены на выставке в Ашхабаде, проходившей в рамках форума «Экономический рост и взаимовыгодное партнерство».

Как заявил в интервью газете «Волжский автостроитель» вице-президент компании Юрий Савин, «особенности авторынка Туркменистана вынуждают конкурировать автомобили «Лада» с ведущими мировыми производителями». www.turkmenistan.ru, 16.9.2008г.

— Государственная национальная служба «Туркменховаеллары» приобрела самолет Challenger-605 производства Bombardier Aerospace, который будет использоваться для зарубежных поездок официальных делегаций Туркменистана.

Как сообщили в «Туркменховаеллары», новый самолет приземлился в международном аэропорту Ашхабада 14 авг. По своим техническим характеристикам этот авиалайнер, рассчитанный на 18 пассажирских мест и предназначенный для перевозки vip-пассажиров, способен осуществлять

беспосадочные перелеты на расстояние до 7491 км. www.turkmenistan.ru, 14.8.2008г.

— Государственная национальная служба «Туркменховаеллары» (Туркменские воздушные дороги) по поручению президента страны Гурбангулы Бердымухамедова закупила самолет Challenger CL-605. Как сообщают туркменские СМИ, в четверг он приземлился в международном аэропорту туркменской столицы.

«Решение о приобретении нового воздушного судна продиктовано, прежде всего, значительно участвовавшими поездками делегаций Туркмении за рубеж», — сообщили вечером по туркменскому телевидению.

Сумма контракта не разглашается.

Самолеты, предназначенные для перевозки vip-пассажиров, выпускаются канадской компанией Bombardier Aerospace. Производство самолета Challenger CL-605, рассчитанного на 18 пассажирских мест, началось с 2007г.

Оснащенный двумя двигателями от американской компании «Дженерал Электрик», этот лайнер может развивать скорость до 870 км/час. По своим техническим характеристикам самолет этой известной марки способен осуществлять беспосадочные перелеты на расстояние до 6100 км., т.е. совершать полеты из Туркмении во многие страны Азии и Европы.

За последние годы парк гражданского воздушного флота Туркмении пополнили десятки ед. современной техники от ведущих авиастроительных компаний, в т.ч. известной американской корпорации «Боинг», воздушные суда которой задействованы как на местных, так и зарубежных авиарейсах. Interfax, 14.8.2008г.

— Министерство автомобильного транспорта Туркменистана заключит крупный контракт на закупку 1 тыс. российских автобусов марки «ПАЗ-32054», запчастей к ним и расходных материалов. Соответствующее постановление «в целях улучшения пассажирских перевозок в сельской местности, повышения качества услуг, предоставляемых гражданам», подписал накануне президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов.

Детище Павловского автобусного завода автобус «ПАЗ-32054» является двухдверным вариантом автобуса «ПАЗ-32053». Эта неприхотливая и простая в обслуживании машина широко используется в России на городских коммерческих и муниципальных маршрутах. www.turkmenistan.ru, 5.8.2008г.

— За неудовлетворительное исполнение служебных обязанностей и слабое руководство отраслью, а также за допущенные в налаживании ж/д сообщения недостатки министру ж/д транспорта Туркменистана Дерягулы Мухамметгулыеву объявлен строгий выговор. Как сообщили в пресс-службе президента страны, соответствующее распоряжение подписал накануне Гурбангулы Бердымухамедов.

В соответствии с документом, министр «предупрежден, что в случае неустранения в короткое время допущенных недостатков, будет освобожден от занимаемой должности».

Взыскание на должностное лицо наложено по итогам обнародования результатов проверки финансово-хозяйственной деятельности министерства ж/д транспорта, проведенной Высшей контрольной палатой Туркмении.

По словам выступившего на состоявшемся 21 июля расширенном совещании правительства председателя Высшей контрольной палаты Тувакмаммета Джапарова, доходы министерства в прошлом году снизились по сравнению с 2006гг. на 15%, составив 1 трлн. 496 млрд. манатов. При этом 71% от всех доходов пришелся на долю грузоперевозок, 90% которых составляют транзитные и международные.

«Нуждается в срочном обновлении технического парка ж/д ведомства с учетом того, что значительная часть имеющихся грузовых вагонов и тепловозов морально и физически устарели и нуждаются в постоянном ремонте, — сообщил Т.Джапаров. — Удручающим остается и техническое состояние самой системы железных дорог страны, некоторые участки которых нуждаются в срочном капитальном ремонте».

Материалы проведенной Высшей контрольной палатой проверки переданы в прокуратуру. www.turkmenistan.ru, 22.7.2008г.

— Председатель правления «Группы ГАЗ» Сергей Занозин заявил о готовности поставлять в Туркменистан общественный транспорт. Интервью с главой компании опубликовала накануне газета «Нейтральный Туркменистан».

Напомним, Сергей Занозин посетил Ашхабад в составе делегации, сопровождавшей президента Российской Федерации Дмитрия Медведева во время его официального визита в Туркменистан 5–6 июля.

Как сообщил глава «Группы ГАЗ», в рамках поездки была достигнута договоренность о поддержании регулярных деловых контактов с туркменскими партнерами. «Большой взаимный интерес к сотрудничеству был подтвержден в ходе встречи в министерстве автомобильного транспорта Туркменистана», — сказал он.

«Для нас очень привлекателен рынок Центральной Азии, мы стремимся занимать здесь все более обширную нишу — это стратегия компании. Поэтому сотрудничество с Туркменистаном я вижу очень перспективным, — отметил Сергей Занозин. — Если оно будет развиваться по нарастающей, будет резон открыть в Туркменистане полноформатный сервисный центр, а при благоприятной рыночной конъюнктуре — даже сборочное производство».

«Вся поставляемая в Туркменистан техника будет полностью приспособлена для работы в местных климатических условиях», — подчеркнул он. www.turkmenistan.ru, 15.7.2008г.

— В распоряжение областных и районных учреждений министерства здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана поступила первая партия — сто машин Ульяновского автозавода (УАЗ). Как сообщили в Минздравмедпроме, новые автомобили высокой проходимости предназначены для семейных врачей и специалистов санитарно-эпидемиологической службы.

Часть этих автомобилей приспособлена для оказания помощи пациентам, транспортировки больных, проведения медицинских консультаций среди жителей отдаленных сел, другие — позволят специалистам санитарно-эпидемиологической службы проводить всю необходимую работу в труднодоступных местах.

В ближайшее время в страну будет поставлено еще сто машин марки УАЗ. Большинство из них

отойдет в распоряжение минздравмедпрома республики. Остальные «уазики» будут переданы в ведение медицинских служб министерств обороны и внутренних дел, миграционной и пограничной служб, сообщили в министерстве. www.turkmenistan.ru, 8.7.2008г.

— Президент РФ Дмитрий Медведев рассчитывает на то, что сотрудничество российской компании «Камаз» с Туркменией будет расширяться. «Марка «Камаз» известна во всем мире, ее хорошо знают и здесь, в Туркменистане», — заявил в субботу глава российского государства на церемонии открытия учебно-сервисного центра «Камаз» в Ашхабаде.

«Более того, в вашей динамично развивающейся республике она находит очень широкий спрос», — добавил Д.Медведев. Он выразил надежду, что «вслед за контрактами по поставкам 2500 грузовиков появятся новые еще более крупные контракты». Д.Медведев назвал открытие нового центра «серьезным импульсом расширению кооперационных связей между нашими странами».

Д.Медведев и Г.Бердымухамедов после церемонии открытия осмотрели новый центр. Краткую экскурсию для двух лидеров провел руководитель «Камаза» Сергей Когогин. На открытой площадке лидерам показали образцы автомобильной техники «Камаза», в т.ч. специально изготовленный вариант автомобиля, аналогичный тем, которые выступают на ралли «Дакар». Эта машина была преподнесена в подарок президенту Туркмении.

Президенты осмотрели и ремонтную зону. Она рассчитана на 12 постов и оснащена современным оборудованием и подъемниками. В завершение осмотра глава российского государства поблагодарил хозяев за радушный прием и пожелал им успехов.

Г.Бердымухамедов поздравил жителей и России, и Туркмении с открытием в Ашхабаде нового учебно-сервисного центра «КамАЗ». «Я хотел бы выразить благодарность руководству России, президенту Татарстана, руководству «КамАЗа» за поддержку создания этого важного объекта», — отметил также он.

Г.Бердымухамедов назвал «КамАЗ» одним из основных партнеров Туркмении. «Эта автомобильная техника соответствует самым высоким стандартам, в том числе, с учетом наших климатических условий», — подчеркнул он. «Честно признаться, я и сам с удовольствием сажусь за руль «КамАЗа», — добавил он.

Г.Бердымухамедов выразил надежду на то, что число таких центров в Туркмении будет расти. «Очень важно, что здесь будет налажено и обучение туркменских специалистов, будущих ремонтников и водителей», — подчеркнул он. Interfax, 5.7.2008г.

— Россия и Туркмения готовят совместное соглашение об организации прямого железнодорожно-паромного сообщения. Об этом заявил президент РФ Дмитрий Медведев в ходе переговоров с президентом Туркмении Гурбангулы Бердымухамедовым при участии делегаций двух стран.

«Ведется подготовка соглашения об организации прямого железнодорожно-паромного сообщения через порт Астраханского водного транспортного узла в направлении Туркменбаши», — сказал Медведев. Президент Туркмении благо-

дарил российскую сторону за поддержку туркменской инициативы о строительстве ж/д магистрали Казахстан-Туркмения-Иран с выходом на порты Персидского залива и Южной Европы. Он высказался за подключение к этому проекту ОАО РЖД. Росбалт, 4.7.2008г.

— Россия и Туркмения готовят соглашение об организации прямого железнодорожно-паромного сообщения, сообщил президент РФ Дмитрий Медведев.

«Ведется подготовка соглашения об организации прямого железнодорожно-паромного сообщения через порт Астраханского водного транспортного узла в направлении Туркменбаши», — сказал Д.Медведев в ходе переговоров с президентом Туркмении в пятницу в Ашхабаде с участием делегаций двух стран.

Президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов поблагодарил российскую сторону за поддержку туркменской инициативы о строительстве ж/д магистрали Казахстан — Туркмения — Иран с выходом на порты Персидского залива и Южной Европы.

Он высказался за подключение ОАО РЖД к этому проекту.

Президент Туркмении также заявил, что его страна заинтересована в организации паромного сообщения Туркменбаши — Астрахань, Туркменбаши — Махачкала.

Кроме того, лидеры двух стран договорились о дальнейшем увеличении объемов авиаперевозок между Россией и Туркменией. Эта договоренность зафиксирована в их совместном заявлении. Interfax, 4.7.2008г.

— Президент Татарстана Минтимер Шаймиев выразил надежду на развитие экономических отношений его республики с Туркменистаном. «Сейчас по дорогам Туркменистана «бегает» 7000 «Камазов», и в этом году Туркменистан планирует закупить еще 2400 машин», — сказал М.Шаймиев журналистам в пятницу.

«Завтра мы открываем в Ашхабаде центр «Камаза», что будет и далее способствовать нашему сотрудничеству», — сообщил М.Шаймиев.

По его словам, также планируется укреплять сотрудничество в нефтяной сфере, вопросах культурных связей. Президент Татарстана также сообщил, что Туркменистан в ближайшее время планирует закупить десять легких вертолетов производства Казанского вертолетного завода. Interfax, 4.7.2008г.

— Россия и Туркмения готовят соглашение об организации прямого железнодорожно-паромного сообщения, сообщил президент РФ Дмитрий Медведев. «Ведется подготовка соглашения об организации прямого железнодорожно-паромного сообщения через порт Астраханского водного транспортного узла в направлении Туркменбаши», — сказал Д.Медведев в ходе переговоров с президентом Туркмении в пятницу в Ашхабаде с участием делегаций двух стран.

Президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов поблагодарил российскую сторону за поддержку туркменской инициативы о строительстве ж/д магистрали Казахстан — Туркмения — Иран с выходом на порты Персидского залива и Южной Европы.

Он высказался за подключение ОАО РЖД к этому проекту.

Президент Туркмении также заявил, что его страна заинтересована в организации паромного сообщения Туркменбаши – Астрахань, Туркменбаши – Махачкала.

Лидеры двух стран договорились о дальнейшем увеличении объемов авиаперевозок между Россией и Туркменией. Эта договоренность зафиксирована в их совместном заявлении. Interfax, 4.7.2008г.

– В среду президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов совершил рабочую поездку в Балканский велаят (область на западе страны), где ознакомился с ходом строительства ж/д магистрали Узень-Гызылгая-Берекет-Этрек-Горган (Гурген). Об этом было сообщено вечером по туркменскому телевидению.

Новая железная дорога, начало строительства которой дано подписанным в Тегеране в окт. 2007г. трехсторонним соглашением между Туркменией, Ираном и Казахстаном, соединит эти три государства с Россией, обеспечив кратчайший выход странам региона к Персидскому заливу.

Сама церемония закладки железной дороги, призванной стать важнейшей составляющей инициативы Г.Бердымухамедовым международного транспортно-коммуникационного коридора Север-Юг, состоялась уже в дек. прошлого года при участии президента Туркмении и руководителей ж/д ведомств трех стран – Туркмении, Казахстана и Ирана. По предварительным прогнозам, уже в первые года по магистрали будет перевозиться до 3-5 млн.т. грузов в год, а в перспективе эта цифра возрастет до 10-12 млн.т.

Общая протяженность железной дороги, которая проляжет от казахских степей через Каракумы в горную провинцию Гулистан на севере Ирана, составляет 900 км. Строительство самого протяженного, почти 700- км., туркменского участка магистрали намечено завершить через 3-3,5г. Для ускорения темпов сооружения трассы министерства и ведомства Туркмении заключили контракты на поставку техники и материалов с такими компаниями, как «Цеппелин» (Швейцария), «Тринити Коммерциал Энтерпрайсис Лтд» (Британские Виргинские острова), «Келк Сиа» (Латвия), «Дорато Консалт ЛЛП» (Великобритания), с российскими ОАО «Калугапутмаш», ООО «Торговый дом Ярав», «Камаз ФТС Корп» – в общей сложности, почти на 30 млн.долл. США.

Как сообщают туркменские СМИ, на 441-км. участке трассы Берекет-Узень уложено 35 км. стального пути, еще на 10 км. ведется укладка почвенного грунта.

На трассе предстоит возвести десятки инженерных сооружений, самым крупным из которых станет переход через русло Узбоя, а также более 20 станций и разъездов. В частности, планируется, что на границе Туркмении и Казахстана появится новый поселок, где будет построено локомотивное депо, появятся сооружения для таможенных и пограничных служб, жилые дома и объекты социального назначения для жителей. Interfax, 25.6.2008г.

– Петербургские предприятия будут помогать столице Туркменистана в строительстве транспортных развязок, парковок, внедрении новых технологий нанесения дорожной разметки, модернизации уличного освещения. По ряду направлений уже достигнуты договоренности, заявил хя-

ким Ашхабада Дерягелди Оразов в рамках переговоров с губернатором Санкт-Петербурга Валентиной Матвиенко, состоявшихся 16 июня в северной столице России.

Как сообщили Turkmenistan.ru в петербургской городской администрации, в ходе встречи стороны обсудили перспективы взаимодействия двух мегаполисов в рамках соглашения о сотрудничестве Туркменистана и Санкт-Петербурга, которое было подписано во время визита В.Матвиенко в Ашхабад в фев. 2004г.

По словам Валентины Матвиенко, Петербургу и Ашхабаду будет полезен обмен опытом в решении многих общих проблем крупных городов. В первую очередь речь идет о развитии городской инфраструктуры, об улучшении водоснабжения и водоотведения, строительстве метрополитена, дорог и развязок, спортивных объектов. Она предложила коллегам из Туркменистана особое внимание обратить на опыт и достижения петербургского Водоканала, Метростроя, предприятий энергомашиностроения, а также специалистам по строительству дорог и мостов. www.turkmenistan.ru, 17.6.2008г.

– С начала июня в Туркмении введены новые цены на транспортные услуги. Так, проезд в общественном транспорте – автобусах и троллейбусах – возрос с 50 манатов до 1 тыс. манатов (официальный курс 1 долл. = 14 250 манатов).

О необходимости откорректировать ценовую политику государства заявил на последнем заседании правительства (30 мая) вице-премьер Ходжамырат Гелдимырадов, курирующий экономический сектор.

«Действующие в течение многих лет тарифы на внутренние пассажирские и грузовые авиаперевозки уже не соответствуют фактическому уровню затрат, что отрицательно влияет на финансовое состояние предприятий отрасли и требует пересмотра цен», – сказал он.

Поддержав предложение заместителя главы правительства, президент Гурбангулы Бердымухамедов вместе с тем подчеркнул, что новые транспортные тарифы не должны бить по карману туркменстанцев.

Цена, оставшаяся неизменной в течение более 12 лет, действительно давно уже не оправдывает реальных затрат, однако столь резкое увеличение цены – в 20 раз – вызвало ряд неудобств для людей – часты столкновения из-за более жесткого контроля за оплатой проезда.

В последние месяцы автобусы в столице ездят переполненные, особенно в час пик, ведь из-за подорожания бензина в 8 раз (с 400 манатов до 3100 за 1 л.) многие отказались от услуг частного такси. Вместе с тем действительны проездные билеты, купленные пассажирами общественного транспорта ранее, предусмотрены льготы для пенсионеров и школьников.

Государственная национальная служба «Туркменховаеллары» (Туркменские воздушные дороги) также пересмотрела действующие цены – значительно возросла стоимость авиабилетов внутри страны, но значительно снижена на международные рейсы. Interfax, 3.6.2008г.

– Президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов призывает учесть интересы населения при пересмотре тарифов на транспортные услуги. «Новые транспортные тарифы не должны бить по

карману туркменистанцев», — сказал Г.Бердымухаммедов на заседании правительства республики в конце минувшей недели.

Глава государства подчеркнул, что в стране обязательно будет сохранена действующая в стране система льгот, предоставляемых определенным категориям граждан.

На заседании правительства вице-премьер Ходжамырат Гелдимырадов заявил, что «в связи с укреплением национальной валюты возникла настоятельная необходимость откорректировать ценовую политику государства», отметив, что это в первую очередь услуг, предоставляемых предприятиями транспортных отраслей.

Как отметил Х.Гелдимырадов, имеется возможность значительно снизить стоимость авиабилетов на международные рейсы, выполняемые Государственной национальной службой «Туркменвоаеллары» (Туркменские воздушные дороги).

«Вместе с тем действующие в течение многих лет тарифы на внутренние пассажирские и грузовые авиаперевозки уже не соответствуют фактическому уровню затрат, что отрицательно влияет на финансовое состояние предприятий отрасли и требует пересмотра цен», — заключил Х.Гелдимырадов.

Заслушав отчеты глав автомобильного и ж/д ведомств, президент Туркмении подчеркнул, что государство и в дальнейшем будет заботиться о развитии данных отраслей.

«На развитие транспортной сферы государство направляет значительные средства, авиационный, автобусный, ж/д парк страны и впредь будет пополняться исключительно за счет новейших модификаций машин от ведущих мировых производителей», — сказал Г.Бердымухаммедов.

Обращаясь к главам администраций и Ахалского велаята (области), он потребовал обратить особое внимание на состояние сети автодорог, их озеленение и благоустройство, держать под строгим контролем все вопросы, касающиеся работы общественного транспорта и санитарного состояния транспортных объектов. Interfax, 2.6.2008г.

— Сотрудничество Баку и Ашхабада в развитии транспортной инфраструктуры сулит выгоду всем странам Евразии, заявил президент Туркмении Гурбангулы Бердымухаммедов. «Выгодное геополитическое положение Туркмении и Азербайджана, находящихся на стыке Азии и Европы, позволяет использовать это преимущество стран-соседей и в своих собственных интересах, и в интересах других государств, как на Западе, так и на Востоке», — сказал Г.Бердымухаммедов в понедельник по итогам переговоров в Баку.

«Я считаю, что подобное сложение возможностей открывает обозримые горизонты для изменения всей геоэкономической карты. В этой связи, хотел бы подчеркнуть, что Туркмения предпринимает важные шаги для развития своей транспортной инфраструктуры», — добавил глава Туркмении.

Он отметил, что Туркмения в сотрудничестве с казахстанскими и иранскими партнерами приступила к реализации проекта по созданию транснационального транспортного коридора «Север-Юг». «Я знаю, что аналогичное строительство ведется и в Азербайджане. Поэтому мы говорим не о конкуренции, а о сложении усилий, которое сулит реальную экономическую выгоду для всех стран

региона, и будет, конечно, способствовать наращиванию объемов грузоперевозок и пассажиропотоков», — подчеркнул Г.Бердымухаммедов. Interfax, 19.5.2008г.

— Сегодня в рамках своего визита в Туркменистан правительственная делегация Республики Корея во главе с премьер-министром Хан Сын Су совершила поездку в приморский г.Туркменбаши.

Гости посетили Туркменбашинский комплекс нефтеперерабатывающих заводов (ТКНПЗ), где ознакомились с работой промышленных производств, а также международный морской порт Туркменбаши. Напомним, в пакет двусторонних документов, подписанных накануне по итогам туркмено-корейских переговоров в Ашхабаде, вошел Меморандум о взаимопонимании между Управлением «Туркмендениздеряеллары» и министерством земельных, транспортных и морских дел Республики Корея в области сотрудничества в рамках проекта модернизации порта Туркменбаши. В этой связи предметом особого интереса корейской делегации стала организация работы портового хозяйства.

В этот же день в отеле «Сердар» на побережье Каспия для корейских гостей была организована презентация проекта Национальной туристической зоны «Аваза». www.turkmenistan.ru, 17.5.2008г.

— В рамках состоявшихся 16 мая в Ашхабаде туркмено-корейских переговоров президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухаммедов подписал постановление о закупки партии автобусов марки Hyundai. Документ подписан в знак готовности Туркмении к расширению диалога с корейскими партнерами. Глава государства отметил, что в случае успешного апробирования техники в местных климатических условиях Туркменистан намерен закупить до 500 таких автобусов.

Как сообщили в пресс-службе президента, в соответствии с подписанным постановлением министерство автомобильного транспорта страны заключит с корейской корпорацией Hyundai контракт на закупку для испытания в условиях различных регионов Туркменистана 10 городских автобусов марки Hyundai New Super Aero City на 934 тыс.долл., запасных частей и расходных материалов к ним на 84 тыс.долл.

В соответствии с документом, при положительных результатах испытаний будет закуплено еще 490 ед. техники на 41 млн.долл., запасных частей и расходных материалов к ним на 4 млн.долл., общая стоимость контракта составит 46 млн.долл. www.turkmenistan.ru, 17.5.2008г.

— Вдоль автодорог Туркменистана будет возведено 100 автомобильных мостов общей стоимостью 1,15 трлн. манатов. 77 из этих мостов будут построены на отрезке Арчман-Туркменбаши автомагистрали Ашхабад-Туркменбаши, 23 моста — на отрезке Аннау-Мары автомагистрали Ашхабад-Мары.

В соответствии с подписанным накануне постановлением президента Туркменистана, генеральным подрядчиком объектов выступит Управление мостостроения Государственного концерна «Туркменавтоеллары». Как сообщили в пресс-службе туркменского лидера, объекты предписано сдать с полной готовностью к эксплуатации до марта 2010г. www.turkmenistan.ru, 15.5.2008г.

— По сообщению ИРНА со ссылкой на данные Туркменской национальной авиакомпании, руко-

водство гражданской авиации Туркменистана приняло решение полностью отказаться от использования старой советской авиационной техники, а для авиационных перевозок грузов и пассажиров использовать современные широкофюзеляжные самолеты американской авиастроительной компании «Боинг». Недавно Туркменистан закупил 19 самолетов этой авиакомпании.

В сообщении отмечается, что в Туркменистане на международные торги выставлена старая советская авиационная техника, произведенная в период 1965-95 гг., в т.ч. самолеты Ту, Ан и Як-40, вертолеты Ми-2, -8, авиационные и вертолетные двигатели, а также различные запчасти. Туркменистан является членом Международной организации гражданской авиации «ИКАО» и имеет прямое воздушное сообщение с 18 странами. Iran News, 27.3.2008г.

— Корпорация Boeing в четверг подтвердила получение заказа на три самолета от авиакомпании «Туркменские авиалинии», сообщила пресс-служба Boeing. Общая сумма заказа, который включает два Boeing-737-900ER и один Boeing-737-700, оценивается в 221 млн.долл. по каталожным ценам.

В состав парка «Туркменских авиалиний», состоящего только из самолетов Boeing, входят 717, 737 «классика» и NG, 757 и 767 модели. Interfax, 27.3.2008г.

— Турецкая компания построит на автомобильных дорогах Туркмении 90 мостов на 287,5 млн.долл. Во вторник газеты страны опубликовали постановление президента Туркмении, разрешившего госконцерну «Туркменавтоеллары» («Туркменские автодороги») заключить с турецкой компанией соответствующий контракт.

В соответствии с контрактом, подрядчик должен построить 31 мост на участке Арчман — Туркменбаши дороги Ашхабад — Туркменбаши, 30 мостов на участке Анау — Мары дороги Ашхабад — Мары, 20 мостов на дороге Туркменабат — Фараб, 9 мостов на автодороге Ашхабад — Каракумы — Дашогуз.

Строительство мостов начнется уже в нынешнем месяце. Сдача их в эксплуатацию запланирована ровно через два года — в марте 2010г. Interfax, 18.3.2008г.

— Туркмения закупит для строительства участка международной железной дороги Узень (Казахстан) — Гызылгая — Берекет — Этрек (Туркмения) — Горган (Иран) дорожно-строительную технику и запасные части к ней на 27,481 млн.долл.

Как говорится в постановлении президента Туркмении Гурбангулы Бердымухаммедова, опубликованном в местных СМИ, министерству ж/д транспорта разрешено заключить соответствующие контракты с рядом иностранных компаний, названия которых не разглашаются. Проект строительства магистрали, соединяющей Туркмению, Казахстан и Иран, является частью транснационального коридора «Север-Юг».

Ранее Г.Бердымухаммедов потребовал ускорить реализацию проекта «Север-Юг», подчеркнув, что формирование и эффективное использование выгодных региональных и межрегиональных транспортных маршрутов имеет огромное значение для динамичного развития национальной экономики. В этой связи президент дал зада-

ние завершить проект к 2010г. Iran News, 14.3.2008г.

— В целях «бесперебойного, качественного и ускоренного строительства и своевременной сдачи в эксплуатацию» туркменского участка международной железной дороги Узень (Казахстан)-Гызылгая-Берекет-Этрек (Туркменистан)-Горган (Иран) президент Гурбангулы Бердымухаммедов подписал постановление о закупке необходимой для данного строительства крупной партии дорожно-строительной техники.

Как передает Turkmenistan.ru со ссылкой на пресс-службу главы государства, документом разрешено министерству ж/д транспорта Туркмении подписать с рядом иностранных компаний контракты на приобретение этой техники и запасных частей к ней. Общая сумма закупок составит 27,5 млн.долл. США.

Напомним, 16 окт. прошлого года в Тегеране лидерами трех государств — Туркменистана, Казахстана и Ирана было подписано трехстороннее соглашение о строительстве транснациональной ж/д магистрали Узень-Гызылгая-Берекет-Этрек-Горган, общей протяженностью 697,5 км. Строительство туркменского участка дороги было начато 1 дек. 2007г.

Протяженность по территории Казахстана составит 140 км, Туркмении — 420 км, Ирана — 90 км. Сдача международной трассы в эксплуатацию вместе со всеми вспомогательными объектами намечена на дек. 2011г. www.turkmenistan.ru, 13.3.2008г.

— В 2007г. автомобилестроительная группа (АГ) Iran Khodro поставила в Туркмению 300 городских автобусов модели Mercedes City Bus-O 457 и 10 междугородних Mercedes SC-457 Intercity Bus для Ашхабадского пассажирского автотранспортного предприятия. Машины были приобретены в счет погашения задолженности Железных дорог Исламской Республики Иран перед министерством ж/д транспорта Туркмении. Предусматривается также поставка запчастей к ним. Общая стоимость контракта составила более 42 млн.долл. В рамках другого соглашения МВД Туркмении получило 104 легковых автомобиля Peugeot-104», которые работают в различных городах страны.

Туркмения заключила также соглашение о закупке партии дорожно-строительной техники в Иране, по которому министерство жилищного строительства и стройматериалов Туркмении получит партию камнедробилок от иранской компании Iran Samen. Стоимость контракта составляет 800 млн.долл. Эти машины будут использоваться для производства щебня при строительстве автомобильных дорог на территории первой в Туркмении свободной экономической и туристической зоны (СЭЗ) «Авазе», расположенной в районе г. Туркменбаши на побережье Каспийского моря.

Ранее компания Iran Samen экспортировала в Туркмению не только дробилки, но и бетономешалки. Данная компания получила специальное разрешение президента Туркмении на участие в инвестиционных проектах СЭЗ «Авазе» (местная сторона уже вложила в ее создание 1 млрд.долл.).

По словам президента Туркмении, предложенные иностранные инвестиции в развитие этой зоны составляют 4 млрд.долл. Специальные разрешения выданы еще 9 иностранным компаниям, в т.ч. иранским Pars Energy и Iran Samen, которые

будут участвовать в инвестиционных проектах этой зоны и готовы инвестировать более 30 млн.долл. Площадь СЭЗ составляет 750 кв. км; на ее территории будут размещаться как торгово-экономические, так и туристические объекты, в т.ч. свыше 60 5-звездочных отелей. Более 40 иностранных компаний из Турции, России, Германии, Саудовской Аравии, Китая и Ирана подали официальные заявки на участие в этом крупномасштабном проекте, в рамках которого будут также построены спортивные, культурные и развлекательные объекты для туристов.

Иностранные инвесторы, которые примут участие в развитии этой СЭЗ, будут пользоваться рядом финансовых и административных льгот, в т.ч. освобождением от налога на землю, таможенных сборов и пошлин на товары и материалы, необходимые для строительства объектов зоны.

В ходе переговоров Туркмении, Казахстана и России было принято решение о соединении ж/д систем этих стран и Ирана. Предполагается построить по короткому маршруту новую железную дорогу Ашхабад-Горган (Иран), которая соединит ж/д сеть Туркмении с иранской Северной железной дорогой, что обеспечит выход к Персидскому заливу и Турции через территорию Ирана. Ранее этот проект уже рассматривался как составная часть стратегического проекта транзитной железной дороги КНР-Центральная Азия-Иран-Турция-Европа.

Неназванная австрийская инженерно-строительная компания при содействии специалистов министерства транспорта и путей сообщения ИРИ начала подготовку ТЭО проекта железной дороги Мешхед-Боджнурд-Горган протяженностью 500 км., которая также свяжет административные центры иранских провинций Хорасане-Ра-зави, Северный Хорасан и Гулистан и далее с Мазендераном и Тегераном, что имеет не только большое экономическое, но и социально-политическое значение, т.к. обеспечит ежегодную перевозку 20 млн. паломников из северных провинций страны к святым местам в Мешхеде. Маршрут новой железной дороги пройдет через иранские г.Мешхед, Ченаран, Кучан, Фарудж, Ширван и Боджнурд. БИКИ, 11.3.2008г.

– В туркменской столице завершилась вторая подготовительная конференция к предстоящему 16 экономическому и экологическому форуму ОБСЕ «Сотрудничество в области морских и внутренних водных путей в регионе ОБСЕ: усиление безопасности и защита окружающей среды», который пройдет 19-21 мая в Праге. Как передает корреспондент Turkmenistan.ru, участие в работе конференции приняли делегации из 30 стран-членов ОБСЕ, специально прибывших в Ашхабад.

Ашхабадская встреча стала новым действенным шагом на пути поиска наиболее эффективных, взаимоприемлемых путей решения имеющихся проблем во имя стабильного и устойчивого развития всех стран, входящих в Организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе. www.turkmenistan.ru, 9.3.2008г.

– Иранская компания «Парс Энерджи» осуществит расширение морского причала для погрузки и отправки сжиженного газа в морском терминале Киянлы, а также построит железную дорогу Туркменбаши-Киянлы. В соответствии с постановлением президента Туркменистана Гурбангулы Бер-

дымухамедова, контракт с вышеназванной компанией заключит Туркменбашинский комплекс нефтеперерабатывающих заводов (ТКНПЗ). Как сообщили в пресс-службе туркменского лидера, общая сумма соглашения составит 29,3 млн.долл. США с условием начала работ в апр. текущего года и сдачи объектов в эксплуатацию в апр. 2010г. www.turkmenistan.ru, 6.3.2008г.

– Турецкая компания ISKALE Insaat Limited Sirketi составит проект и построит автомобильный мост через Амударью в районе г.Сейди. Заказчиком данного объекта выступает Государственный концерн «Туркменнебитгазгурлушук». Общая стоимость контракта составит 57,5 млн. евро.

Как передает Turkmenistan.ru со ссылкой на пресс-службу главы государства, в целях улучшения социально-экономических условий граждан, проживающих на побережье Амударьи, соответствующее постановление подписал президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов.

По условию контракта, строительство моста начнется в мае текущего года. Объект планируется сдать в эксплуатацию в мае 2010г. www.turkmenistan.ru, 1.3.2008г.

– После 46 дней вынужденного простоя, вызванного аномально холодной и затяжной зимой, вновь вступила в строй наплавная понтонная переправа Туркменабат-Фараб.

Напомним, это сложное гидротехническое сооружение общей протяженностью более 700 м. было разобрано в ночь на 11 янв. для пропуска больших масс льда, но затем река замерзла. С приходом относительно теплой погоды начался монтаж переправы – были состыкованы между собой 30 понтонов и 5 сухогрузных барж.

Первым плавучий мост опробовал шкипер одного из судов Агагельды Джумакулиев, проехавший по нему на собственном автомобиле. www.turkmenistan.ru, 28.2.2008г.

– Единственная в Туркмении авиакомпания, государственная Туркменховаеллары, возобновила регулярные рейсы Ашхабад-Киев, прерванные в июне 2006г. «Полеты будут раз в неделю – по четвергам», – сообщил Рейтер представитель авиаперевозчика.

В нояб. 2006г. полеты из Киева в Ашхабад прекратила украинская авиакомпания Аэросвит, обвинив туркменские власти в «блокировании» ее коммерческой деятельности.

Туркмения наряду с Россией является одним из крупнейших поставщиков природного газа Украине. Однако он поступает по трубам Газпрома и Киев надеется возобновить прямой газовый договор с Ашхабадом.

После кончины в 2006г. пожизненного президента Туркменбаши новые власти предприняли шаги для вывода страны из самоизоляции. Туркмения восстановила рейсы госавиакомпания в Казахстан и Белоруссию и разрешила полеты российской авиакомпании S7. Рейтер, 21.2.2008г.

– С 28 фев. возобновляется авиасообщение между столицами Туркменистана и Украины, прерванное в конце 2006г. Как передает Интерфакс, рейсы по указанному маршруту будут выполняться раз в неделю по четвергам. Синьхуа, 21.2.2008г.

– Государственная национальная служба Туркменистана «Туркменховаеллары» заключит с компанией «Боинг» контракт на приобретение двух новых самолетов «Боинг-737-900ER. Как сообще-

ли в пресс-службе президента Туркмении, передает Turkmenistan.ru, соответствующее постановление подписал президент Гурбангулы Бердымухамедов «в целях решения задач по развитию транспортной отрасли и обеспечения регулярных воздушных рейсов».

Начало сотрудничеству компании «Боинг» с Туркменистаном, в результате которого был практически полностью обновлен национальный авиапарк, было положено в 1992г. Авиапарк Туркмении насчитывает 17 «Боингов». ИА Regnum, 20.2.2008г.

— Президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов в понедельник обсудил перспективы сотрудничества с главой совета директоров корпорации «Индустриальный союз Донбасса» (ИСД) Сергеем Тарутой и главой правления НАК «Нафтогаз Украины» Олегом Дубиной, говорится в сообщении государственного информационного агентства Туркмении.

В ходе встречи С.Тарута доложил главе республики о положении дел на строительстве совмещенного ж/д и автомобильного моста через Амударью, которое осуществляют украинские партнеры, а также высказал ряд конкретных предложений по наращиванию темпов реализации проекта с тем, чтобы завершить его строго в установленные сроки. В частности, глава ИСД предложил создать совместную комиссию по полной инвентаризации объекта.

Кроме того, С.Тарута сообщил о шагах, которые планируется предпринять по продвижению другого крупного проекта, в котором задействованы украинские компании, — инженерно-коммуникационного тоннеля в Ашхабаде, в т.ч. по закупке специального оборудования. По его словам, к его реализации планируется привлечь российских партнеров.

Согласно данным агентства, Г.Бердымухамедов в понедельник принял также руководителя международной группы компаний «Итера» Игоря Макарова, который подчеркнул исключительно высокий интерес холдинга к развитию партнерства с Туркменией, в т.ч. за счет участия в реализации новых масштабных проектов на побережье Каспия.

В частности, И.Макаров представил проект по строительству пятизвездочной гостиницы, подтвердил намерение компании открыть представительство в Туркмении, а также проинформировал о подготовке к сооружению карбамидного завода.

«Подтвердив также готовность к продолжению тесного сотрудничества и в традиционной топливно-энергетической сфере, собеседники обсудили возможность участия компании в разработке богатейших нефтегазовых месторождений на шельфе Каспия», — отмечается в сообщении.

Украинские компании осуществляют в Туркмении ряд проектов, в т.ч. строительство совмещенного ж/д и автомобильного моста через Амударью. В начале янв. этого года во время посещения этого объекта Г.Бердымухамедов подверг острой критике работу украинских предприятий в связи с серьезным отставанием хода работ и реальной угрозой срыва сроков его ввода в строй и потребовал в течение месяца исправить ситуацию. Он также выдвинул аналогичное требование в отношении другого крупного объекта, где работают украинские компании — тоннеля в Ашхабаде.

Для урегулирования возникшей ситуации С.Тарута по поручению В.Ющенко в начале фев. уже посещал Туркмению и встречался с главой государства. Interfax, 19.2.2008г.

— Планы совместной работы на ближайшую перспективу обсудил с президентом Туркмении Гурбангулы Бердымухамедовым прибывший в Ашхабад гендиректор ОАО «Камаз» Сергей Когогин.

«Камаз» выступает одним из давних и надежных партнеров Туркмении, сотрудничество с которым развивается по восходящей», — отметил в ходе состоявшейся в четверг встречи Г.Бердымухамедов.

Он заметил, что техника этой марки широко задействована сегодня на всех крупных объектах страны.

Как сообщают местные СМИ, с учетом этих факторов, глава государства выразил пожелание ускорить поставку техники, закупаемой в рамках подписанных соглашений.

С.Когогин заверил президента в том, что все высказанные им пожелания будут учтены и обязательно выполнены. Руководитель «Камаз» подтвердил высокую заинтересованность крупнейшей российской компании в укреплении и активизации продуктивных деловых контактов с туркменской стороной, в т.ч. и в области подготовки высокопрофессиональных кадров.

Туркмения закупает очередную крупную партию «Камазов» на 19,5 млн.долл.

В четверг местные газеты опубликовали постановления президента Туркмении Гурбангулы Бердымухамедова, в соответствии с которыми концерну «Туркменэнергогурлушык» («Туркменэнергострой») министерства энергетики и промышленности разрешено закупить 127 ед. автотранспортной техники «Камаз» на 15 млн. 218,46 тыс.долл.

Согласно постановлениям, российскую автотранспортную технику закупят за счет собственных средств Ассоциация пищевой промышленности и Государственное объединение «Туркменатлары» (структура, занимающаяся коневодством) на 3 млн. 749,96 тыс.долл. и 598,684 тыс.долл. соответственно. Interfax, 14.2.2008г.

— Туркмения наращивает темпы строительства своего отрезка международной железной дороги Узень (Казахстан)-Гызылгая-Берекет-Этрек (Туркмения)-Горган (Иран).

Как сообщили в пресс-службе главы туркменского государства, президент Гурбангулы Бердымухамедов подписал в среду постановление, предписывающее министерству ж/д транспорта республики заключить контракты на приобретение необходимых строительных материалов с рядом зарубежных компаний.

В т.ч. контракт на 80,2 млн.долл. будет подписан с компанией Trinity Commercial Enterprises (Британские Виргинские острова), на 21,1 млн.долл. — с латвийской Kelk Sia, на 4,7 млн.долл. — с британской Dorado Consult LLP.

Проект строительства магистрали, соединяющей Туркмению, Казахстан и Иран, является частью транснационального коридора «Север-Юг».

Ранее Г.Бердымухамедов потребовал ускорить реализацию проекта «Север-Юг», подчеркнув, что формирование и эффективное использование выгодных региональных и межрегиональных транс-

портных маршрутов имеет огромное значение и для динамичного развития национальной экономики. В этой связи президент дал задание принять все меры, чтобы завершить проект уже к 2010г. Interfax, 14.2.2008г.

— Компании Trinity Commercial Enterprises (Британские Виргинские острова), Kelk Sia (Латвия) и Dorado Consult LLP (Великобритания) поставят необходимые материалы для строительства туркменского участка международного ж/д коридора Север-Юг. Министерство ж/д транспорта страны заключит с указанными компаниями контракты на 80,1 млн.долл. США, 21,1 млн.долл. США и 4,7 млн.долл. США соответственно. Как передает Turkmenistan.ru со ссылкой на пресс-службу главы государства, соответствующее постановление подписал накануне президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов. www.turkmenistan.ru, 14.2.2008г.

— Ассоциация пищевой промышленности Туркмении и Государственное объединение «Туркменатлары» заключат с компанией «Камаз» контракты на закупку автотранспортной техники на 3,7 млн.долл. США и 0,6 млн.долл. США соответственно. Контракт на поставку 127 ед. автотранспортной техники на 15,2 млн.долл. США с «КАМАЗом» заключит также концерн «Туркменэнергоурушук» («Туркменэнергострой») министерства энергетики и промышленности страны. Соответствующие постановления подписал накануне президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов, передает Turkmenistan.ru со ссылкой на пресс-службу главы государства. www.turkmenistan.ru, 14.2.2008г.

— Вопросы развития туркмено-украинского сотрудничества обсудили президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов и председатель совета директоров корпорации «Индустриальный союз Донбасса» Сергей Тарута, прибывший в Ашхабад по поручению президента Украины Виктора Ющенко.

В ходе визита стороны намерены уладить имеющиеся проблемы, возникшие вследствие замедления реализации проектов, осуществляемых украинскими партнерами в Туркмении. В частности, строительстве совмещенного ж/д и автомобильного моста через Амударью.

Месяц назад, во время рабочей поездки президента Туркмении в Лебапский вেলাят (область) на востоке страны, Г.Бердымухамедов побывал на этом объекте. Корпорации «Укртрансстрой», являющейся главным подрядчиком строительства моста Атамурат-Керкичи, оцениваемого в 123 млн.долл., были предъявлены претензии в связи с отставанием хода работ и реальной угрозой срыва сроков ввода важного транспортно-коммуникационного объекта в строй.

Тогда же критика прозвучала и в отношении другого крупного объекта — инженерно-коммуникационного тоннеля в Ашхабаде, строительство которого доверено другой украинской компании — «Интербудмонтаж». Тогда Г.Бердымухамедов заявил, что если ситуация в корне не изменится в течение месяца, Туркмения вынуждена будет подать на украинских партнеров в арбитражный суд.

Сейчас работы на строительстве моста возобновлены.

Как сообщили в пресс-службе президента, С.Тарута изложил конкретные предложения отно-

сительно задействования возможностей «Индустриального союза Донбасса» в решении вопросов, связанных с продвижением проектов данных проектов.

В этой связи стороны согласовали дальнейшие шаги по практической реализации поставленных задач. Как сообщил глава украинской корпорации, в этих целях будет создана специальная рабочая группа, а также предпринят целый комплекс мер по материально-техническому обеспечению строительства моста и неуклонному наращиванию темпов строительных работ.

В ходе беседы затрагивалась также тема возобновления воздушного сообщения между столицами Туркмении и Украины. Interfax, 5.2.2008г.

— Государственный концерн «Туркменавтоеллары» заключит с компанией «Камаз» контракт на закупку 333 ед. дорожно-строительной техники марки «Камаз» и запасных частей к ним на 23,9 млн.долл. Соответствующее постановление подписал президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов.

Как передает Turkmenistan.ru со ссылкой на пресс-службу главы государства, в соответствии с другим аналогичным документом «Камаз» поставит министерству строительства и промышленности строительных материалов Туркменистана 322 ед. автотранспортной техники на 023,4 млн.долл. ИА Regnum, 4.2.2008г.

— Корпорация «Индустриальный союз Донбасса» намерена принять участие в решении вопросов, связанных с продвижением проекта по строительству моста через Амударью, который реализует в Туркмении украинская компания «Укртрансстрой». Об этом в ходе встречи с президентом Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедовым заявил сегодня председатель совета директоров корпорации Сергей Тарута, который прибыл в Ашхабад по поручению президента Украины Виктора Ющенко.

Как сообщил глава украинской корпорации, планируется создать специальную рабочую группу, а также предпринять целый комплекс мер по материально-техническому обеспечению строительства моста и наращиванию здесь темпов работ. По сообщению пресс-службы туркменского лидера, в ходе встречи была также затронута тема возобновления воздушного сообщения между Ашхабадом и Киевом.

Напомним, месяц назад, во время рабочей поездки в Лебап президент Туркменистана адресовал украинским компаниям серьезные претензии в связи с допущенным отставанием хода работ на строительстве совмещенного ж/д и автомобильного моста через Амударью и тоннеля в туркменской столице. В настоящее время работы на строительстве моста возобновлены. www.turkmenistan.ru, 4.2.2008г.

— Белоруссия и Туркменистан намерены вкладывать инвестиции в создание совместных торговых-логистических центров. Об этом заявил вице-премьер Беларуси Александр Косинец по итогам работы двусторонней межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству.

Среди направлений взаимовыгодного инвестиционного сотрудничества Александр Косинец отметил строительство дорог, мостов, обслуживание газопроводов. Также стороны обсудили планы по

расконсервации газовых скважин на территории Туркменистана и в целом развитие сотрудничества в области нефтехимии и энергетики, передает RSCNews.

Вице-премьер заявил, что инвестиционное сотрудничество является одним из важнейших механизмов достижения к 2010г. уровня товарооборота между Белоруссией и Туркменистаном в 1 млрд.долл. www.oilcapital.ru, 29.1.2008г.

— ОАО «Камаз» в 2008г. поставит в Туркменистан 2,5 тыс. грузовиков, что в шесть раз больше, чем в 2007г., и откроет в республике сервисный центр, сообщила пресс-служба правительства Татарстана. Протокол о сотрудничестве в области поставок автомобильной техники подписали в Ашхабаде премьер-министр Татарстана Рустам Минниханов и зампреда правительства Туркменистана — министр иностранных дел Рашид Мередов.

«Протокол о намерениях между правительствами Татарстана и Туркменистана в области поставок автомобильной техники предусматривает отгрузку в текущем году 2549 ед. грузовиков «Камаз», что в шесть раз больше, чем в 2007г.». Документ также предусматривает открытие в Туркменистане до 25 июня 2008г. сервисного центра ОАО «Камаз», создание на его базе учебного комплекса и обучение туркменских специалистов на базе набережночелнинской инженерно-экономической академии с последующим трудоустройством в новом центре.

Согласно протоколу, стороны займутся изучением возможностей сбыта в Туркменистане автобусной техники на шасси «Камаз» и проведение в республике эксплуатационных испытаний тракторов, выпускаемых на принадлежащем «Камазу» заводе McKormick (Англия).

«Кроме сотрудничества в области поставок автомобильной техники Татарстан и Туркменистан намерены расширить взаимодействие в сфере нефтедобычи и нефтехимии. Данные договоренности обозначены во втором документе о сотрудничестве — протоколе о намерениях между ОАО «Татнефть» и государственным концерном «Туркменнефть», который подписали гендиректора компаний Шафагат Тахаутдинов и Гарягды Ташлиев». РИА «Новости», 15.1.2008г.

— Группа «Камаз» увеличит поставки грузовиков в Туркмению в шесть раз в 2008г., говорится в сообщении компании. Представители Камаза и президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов подписали соглашение, согласно которому автопроизводитель поставит в республику 2549 грузовиков. Этот показатель превысит прошлогодний в 6 раз, отмечают в компании.

Однако гендиректор Камаза Сергей Когогин заметил, что такой масштаб поставок потребует отладки логистики, т.к. челнинские грузовики доставляются в Туркменистан сложным маршрутом — самоходом до Астрахани, откуда на пароме по Каспийскому морю в страну назначения.

Помимо расширения сбыта большегрузных Камазов документ предусматривает открытие до 25 июня 2008г. сервисного центра компании в регионе и создание на его базе учебного комплекса для туркменских специалистов с последующим трудоустройством в новом центре.

Кроме того, компания намерена изучить возможности для сбыта автобусной техники на шасси

Камаз и провести эксплуатационные испытания в Туркменистане тракторов, выпускаемых на принадлежащем компании заводе McKormick (Великобритания). Interfax, 15.1.2008г.

— Президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов посетил с рабочей поездкой Балканский велаят (область) на западе страны.

Как сообщила пресс-службе президента, говоря о перспективах региона, глава государства подчеркнул, что они тесно связаны с реализацией крупномасштабных международных проектов, в т.ч. в области развития транспортных коммуникаций, ТЭК, санаторно-курортной инфраструктуры Приморья.

Как отметил Г.Бердымухамедов, стратегическое значение в этом плане имеет туркмено-ирано-казахская железная дорога, строительство которой начато в Берекете, Прикаспийский газопровод, проект создания на Каспийском побережье Национальной туристической зоны «Аваза», дальнейшее развитие химической промышленности и стройиндустрии и, конкретно — строительство в Балканском велаяте еще одного цементного завода, заводов по производству карбамидных удобрений, сжиженного газа.

С борта вертолета президент осмотрел приморский г.Туркменбаши (бывш.г.Красноводск), одним из крупнейших объектов которого является Туркменбашинский комплекс нефтеперерабатывающих заводов.

Важным транзитным пунктом на авиатрассах из Европы в Южную и Юго-Восточную Азию в ближайшем будущем станет новый аэропорт международного класса. По контракту стоимостью 125 млн. евро, заключенному с государственной национальной службой «Туркменховаеллары», его построит в Туркменбаши турецкая компания «Полилекс». Пропускная способность авиакомплекса составит шесть авиалайнеров и 800 пассажиров в час.

Во время посещения порта Туркменбаши Г.Бердымухамедов сообщил, что для нужд национального морфлота будут закуплены новые суда для перевозки нефтепродуктов, транспортировки сжиженного газа, суда-буксиры для обслуживания морских нефтяных платформ и работы в порту, современные пассажирские теплоходы. Моторными лодками, малотоннажными катерами, оснащенными современным рыбопоисковым и морозильным оборудованием, пополнится и рыболовецкая флотилия.

В числе первоочередных задач глава государства назвал подготовку высококвалифицированных кадров для морского ведомства. Как отметил президент, «необходимость в этом диктуют планы по дальнейшей модернизации и техническому перевооружению порта, строительству в Приморье новых морских терминалов с многофункциональными причалами, складами для обработки и хранения транзитных грузов и выполнения экспортно-импортных операций, оснащенных новейшим грузо-разгрузочным оборудованием. Особое внимание в стратегии развития отрасли будет уделено созданию собственной ремонтной базы и, конкретно, строительству нового судоремонтного комплекса и причала для технического обслуживания судов».

В ближайшей перспективе в Туркменбаши будет также построен современный морской вокзал,

где будут созданы комфортные условия для пассажиров. Эта задача особенно актуальна с учетом того, что намечается открыть новые пассажирские маршруты в Россию, Казахстан, Азербайджан, Иран, а также в связи с созданием на Каспии современной санаторно-курортной инфраструктуры, что вызовет большой приток зарубежных туристов.

В рамках своей поездки глава государства посетил место зимовки животноводов края, один из участков строящейся автомобильной дороги Туркменбаши-Ашхабад-Фарап, которая свяжет запад и восток страны, а также Балканабатский учебный пограничный отряд, где ознакомился с условиями службы и быта пограничников.

Обращаясь к военнослужащим, Г.Бердымухамедов отметил, что как суверенное государство, Туркмения заботится о постоянном поддержании боеспособности Вооруженных Сил страны, выступающих гарантом спокойствия и мирной созидательной жизни туркменского народа. Подчеркнув, что этой задаче подчинена также начатая в стране военная реформа, Г.Бердымухамедов выразил уверенность, что национальная армия, располагающая сегодня самой современной военной техникой, всегда будет демонстрировать высшую степень профессионализма и боеспособности.

Облетев Каспийское побережье, президент ознакомился с ходом строительства объектов на территории создаваемой национальной туристической зоны «Аваза». В скором времени здесь, на морском побережье, будут открыты здравницы мирового класса – отели, пансионаты, оздоровительные центры для детей и взрослых, располагающие всем необходимым для комфортного отдыха. Ускоренными темпами их сейчас возводят «Полимекс», «Ичкале», «Сехил», другие турецкие компании.

Кроме того, отведены земельные участки под строительство мощной газотурбинной электростанции, офисов и отелей, яхт-клуба, ресторана, аквапарка, кемпингов, коттеджей, теннисного и водноспортивного клуба, бизнес-центра, других объектов санаторно-курортной инфраструктуры Приморья, которые будут построены зарубежными фирмами и компаниями, для работы которых создаются все условия. Interfax, 8.1.2008г.

– Паромом в порт Туркменбаши из Астрахани поступила новая автотранспортная техника, выпускаемая Ульяновским автомобильным заводом. Микроавтобус и два автомобиля УАЗ «Патриот» будут направлены в Хазарский государственный заповедник.

Внедорожники УАЗ будут использоваться как для охраны заповедной зоны, так и для проведения орнитологических исследований. Микроавтобус будет переоборудован в передвижную научную лабораторию.

Обновление технического парка Хазарского заповедника осуществляется в рамках проекта «Сохранение и устойчивое использование биологического разнообразия мирового значения в Хазарском заповеднике на побережье Каспийского моря», реализуемого министерством охраны природы Туркменистана совместно с Глобальным экологическим фондом и Программой развития ООН (ПРООН). www.turkmenistan.ru, 7.1.2008г.

– Вопросам продвижения проекта строительства ж/д моста через реку Амударью было посвя-

щено специальное совещание, проведенное президентом Туркмении Гурбангулы Бердымухамедовым в рамках его рабочей поездки в Лебапский вেলাят (область на востоке Туркмении).

«Это безобразие. Вы задерживаете все наши планы. Туркменистан дает месячный срок. Или занимайтесь своим делом, или же Туркменистан подает на вас в арбитражный суд и вас отсюда выдворяют», – сказал президент Туркмении во время совещания.

Участие в совещании, транслировавшемся вечером по туркменскому телевидению, приняли вице-премьеры Тачберды Тагиев и Назаргулы Шагулыев, хякимы (руководители администраций) Лебапского и Марыйского велаётов, а также Виктор Шевченко – директор отделения (в Туркмении) корпорации «Укртрансстрой», являющейся главным подрядчиком строительства моста Атамурат-Керкичи, оцениваемого в 123 млн.долл.

Президент, осмотревший строительную площадку, заявил, что за последнее время строительство этого стратегически важного объекта настолько не продвинулось, в связи с чем предъявил серьезные претензии украинской стороне, по чьей вине сроки ввода моста практически сорваны.

«Я так дальше работать с вами не хочу. С вами рассчитаемся по факту. Хотите – забирайте ваше оборудование, хотите – оставляйте, мы можем его оплатить, но в таком темпе работать не будем», – сказал Г. Бердымухамедов.

Глава государства отметил, что неблагоприятная ситуация на стройке сложилась давно, о чем еще в прошлом году было оповещено руководство Украины. «Мне обидно, что такими амбициями мы влияем на наши дипломатические отношения, но ни одна украинская компания не будет работать в Туркменистане, пока вы не оправдаете себя своим трудом».

Реализация ряда инвестиционных проектов, осуществляемых в Туркмении украинскими компаниями, была предметом ряда туркмено-украинских переговоров. В начале 2007г. в Туркмению была направлена специальная комиссия, которая, полностью согласившись с доводами туркменской стороны, завершила, что все проблемы будут улажены. В янв. 2007г. Г.Бердымухамедов, тогда еще временно исполняющий обязанности главы государства, подписал постановление, регламентирующее, в частности, форму взаиморасчетов сторон и предусматривающее продление срока действия контракта с условием завершения строительства объекта к 19 фев. 2009г.

«Положение дел на строительстве моста только усугубилось», – заявил Г.Бердымухамедов, подчеркнув при этом, что туркменская сторона все это время строго следовала принятым на себя обязательствам, в т.ч. и в части оплаты.

«Строительство моста через Амударью – важное звено в реализации государственной стратегии по интенсификации социально-экономического развития как регионов, так страны в целом», – подчеркнул Г.Бердымухамедов, констатируя, что из-за несостоятельности и безответственности украинских подрядчиков нарушается график выполнения всей программы.

Как отметил президент, аналогичная картина складывается и на другом важном объекте – инженерно-коммуникационном тоннеле в Ашхабаде, строительство которого доверено другой украин-

ской компании — «Интербудмонтаж». «Вопросов много, и они, думаю, не решатся, потому что на лицо явное воровство, они наворовали в свое время, цены выросли и теперь они просто не могут свести концы с концами» — сказал глава государства.

«Мы не потерпим столь неуважительного, циничного пренебрежения элементарных правил партнерства», — сказал президент, предупредив украинскую сторону, что если в течение месяца не будут приняты реальные меры по исправлению сложившейся ситуации, Туркмения обратится в Международный арбитраж с соответствующим заявлением.

В пятницу, в рамках своей рабочей поездки президент посетил также Марыйский вelayat, где осмотрел ход строительства ряда важных объектов. Interfax, 4.1.2008г.

— Президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов совершил рабочую поездку в северный регион страны — Дашогузский вelayat (бывш. Ташаузская область).

«Дашогузский вelayat располагает внушительным экономическим потенциалом, в т.ч. большими возможностями для развития промышленного и с/х производства», — отметил Г.Бердымухамедов в беседе со встречавшими его в аэропорту Дашогуза старейшинами, выразив уверенность.

Президент ознакомился с ходом строительных работ на ряде крупнейших объектов региона. В частности, в ходе короткой остановки глава государства встретился с гидростроителями, ведущими работы по расширению русла Шасенемского канала. Строительством этой искусственной водной артерии, берущей свое начало на 136 км. Туркмендарья, началось в 1992г. в связи с необходимостью обводнения целинного массива Шасенем. Общая длина канала, который обеспечивает водой 57,5 тыс. га земель — 192 км.

Совершая облет города Дашогуз — административного центра северного вelayata (области), Гурбангулы Бердымухамедов ознакомился с ходом ведущихся в городе строительных работ на важнейших объектах. В их числе — Дворец Рухыет, современный Центр охраны материнства и детства «Эне мяхри», школа, детский сад, стадион, с/х вуз.

Глава государства ознакомился также с ходом строительства автотрассы Ашхабад-Каракумы-Дашогуз. Уже в ближайшее время эта стратегическая автострада, маршрут которой пролегает через пустыню Каракумы вдоль уже действующей ж/д магистрали, соединит северный и южный регионы страны. Учитывая огромную важность нового транзитного коридора, который станет не только важнейшей коммуникационной артерией страны, но и частью международного транспортного коридора, президент Г.Бердымухамедов взял ход ведущихся здесь строительных работ под свой личный контроль.

Транскаракумское шоссе будет соответствовать первой международной категории, представляя собой две трассы шириной 12,25 метра каждая, с пятиметровой разделительной полосой. Отечественные дорожники ведут работы сразу на нескольких участках дороги — на всем протяжении одной стороны 546-км. трассы уже полностью уложено земляное полотно, гравийная «подушка» протянулась на 412 км., на 340 км. уложен асфальт.

С борта вертолета глава государства ознакомился также с состоянием с/х угодий, в частности,

посевов озимых зерновых, а также темпами вспашки земель под предстоящую посевную хлопчатника. Interfax, 4.1.2008г.

— Турецкая Polimeks построит в приморском Туркменбаши (бывш.Красноводск) аэропорт, взлетно-посадочную полосу протяженностью 3,5 км, стоянку для самолетов и централизованную станцию по обеспечению воздушных судов горючим, а также реконструирует ныне существующий воздушный порт города.

Как сообщили в пресс-службе главы туркменского государства, президент Гурбангулы Бердымухамедов подписал постановление, разрешив государственной национальной службе «Туркменховаеллары» заключить с турецкой компанией соответствующий контракт, стоимость которого составляет 125 млн. евро (без учета НДС).

Это решение принято в целях выполнения поставленных задач по бесперебойной перевозке грузов, доставке специалистов, рабочих и туристов, занятых на строительстве объектов в создаваемой на побережье Каспия национальной туристической зоне «Аваза», а также дальнейшего развития гражданской авиации и повышения уровня обслуживания пассажиров.

По условиям контракта, строительство начнется в фев. 2008г. и будет завершено в окт. 2009г. Interfax, 18.12.2007г.

— Президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов совместно с высокопоставленными представителями Ирана и Казахстана принял участие в церемонии укладки первых рельсов ж/д магистрали, которая в перспективе соединит берег Персидского залива с Россией.

«Новый грандиозный проект строительства транспортного коридора Север-Юг, с инициативой которого президент Г.Бердымухамедов выступил весной нынешнего года, стартовал в населенном пункте Берекет, в самом центре Балканского вelayata (области) на западе Туркмении», — сообщили в пресс-службе туркменского президента.

«Новая железная дорога Новый Узень-Гызылгая-Берекет-Этрек-Гурген, практической реализации которой послужило подписанное в Тегеране в окт. текущего года трехстороннее соглашение между Туркменией, Ираном и Казахстаном, соединит эти три государства с Россией, обеспечив кратчайший выход к Персидскому заливу. Самый протяженный (почти 700 км) участок ж/д магистрали проходит по территории Туркмении», — отметили в пресс-службе.

«Таким образом, магистраль, сокращающая на 600 км. прежнее расстояние, станет важным звеном трансконтинентального транспортного коридора между Китаем и Европой. По предварительным прогнозам, уже на первых порах по ней будет перевозиться до 3-5 млн. т. грузов в год, а в перспективе — 10-12 млн. тонн», — подчеркнули в пресс-службе главы государства.

По всей длине будущего 900-км. ж/д пути, который протянется от казахских степей через Каракумы в горную провинцию Гулистан на севере Ирана, уже ведутся крупномасштабные проектно-изыскательские работы.

Ранее Государственная информационная служба Туркмении сообщила, что за эти годы на трассе предстоит возвести десятки инженерных сооружений, самым крупным из которых станет переход через русло Узбоя, а также 20 станций и разъездов.

В частности, планируется, что на границе Туркмении и Казахстана появится новый поселок, где будет построено локомотивное депо, появятся сооружения для таможенных и пограничных служб, жилые дома и объекты социального назначения для жителей.

Президент Ирана Махмуд Ахмадинежад в своем письме к Г.Бердымухамедову отметил, что в прошлом году товарооборот между двумя сторонами превысил сумму в 1,3 млрд.долл. «В текущем году мы ожидаем еще более высоких показателей», — отметил президент ИРИ.

«Благоприятное географическое расположение двух наших государств, позволяющее за счет железных и автомобильных дорог соединить страны Центральной Азии с регионом Персидского залива, создают необходимые условия для деятельности экономических ведомств и компаний наших стран, которые стремятся к налаживанию партнерства во всех отраслях промышленности и торговли», — заявил иранский лидер.

«Верю, что благодаря предпринятым с обеих сторон решительным шагам к расширению связей все мы станем очевидцами выхода сотрудничества на новый этап развития, углубления отношений дружбы и братства между двумя нашими государствами», — подчеркнул М.Ахмадинежад в своем письме. Interfax, 1.12.2007г.

— В Туркмении приступили к отсыпке основания будущего стального пути новой ж/д магистрали Север-Юг. Начало строительства положено от станции Берекет. Создаваемый транспортный коридор протяженностью почти 700 км. соединит коммуникационные системы сразу четырех государств — России, Казахстана, Туркменистана и Ирана, что позволит в несколько раз увеличить грузооборот и товарооборот между этими странами.

Как сообщает Turkmenistan.ru со ссылкой на министерство ж/д транспорта страны, уже определен маршрут, по которому после завершения строительства ж/д магистрали пойдут поезда — от ж/д станции Узень на территории Казахстана через Кызыл-кай до ж/д станции Берекет, затем — по Западному Туркменистану, вблизи нефтегазовых месторождений Прикаспия до Этрека. В районе Гургена ж/д путь соединится с сетью иранских железных дорог. Новая магистраль будет построена за 4,5г.

Этот коридор будет на 600 км. короче, чем существующий вход через Бейнау-Туркменабат-Серахс и сократит время нахождения грузопассажирских составов в пути на двое суток. По своим масштабам и значимости строящаяся ж/д линия повторяет путь, столетия назад соединявший Восток и Запад. По вновь воссозданному транспортному и торговому пути грузы будут переправляться в страны Персидского залива, к Индийскому океану, вывозиться в Европу и другие регионы мира, отметили в министерстве. ИА Regnum, 26.11.2007г.

— Турецкая фирма «Белда Иншаат ве Тааххут Лтд.Шти» получила контракт на проектирование и реконструкцию ж/д вокзала в туркменской столице.

Как сообщили в пресс-службе главы туркменского государства, в пятницу президент Туркмении подписал постановление, разрешающее министерству ж/д транспорта страны заключить с ту-

рецкой фирмой контракт на (с учетом НДС) 18 млн. 772 тыс.долл.

В соответствии с контрактом, работы должны быть начаты в нояб. 2007г. и полностью завершены в фев. 2009г. Interfax, 9.11.2007г.

— Президент России Владимир Путин заверил президента Туркмении Гурбангулы Бердымухамедова, что ж/д ветка, соглашение о строительстве которой подписали сегодня Туркмения, Иран и Казахстан, на границе с Россией состыкуется с российской ж/д сетью.

«Наши договоренности об инфраструктурных проектах выполняются, после подписания трехстороннего соглашения ж/д ветка войдет в российские сети, так что мы движемся вперед», — сказал глава российского государства на встрече с туркменистанским коллегой.

Президенты провели отдельную двустороннюю встречу после завершения саммита прикаспийских государств.

В.Путин отметил, что «очень рад возможности еще раз встретиться (с Г.Бердымухамедовым), хоть и на нейтральной территории и кратко пройтись по повестке дня двусторонних отношений». В.Путин также подчеркнул, что двусторонние контакты активно ведутся на рабочем экспертном уровне.

Г.Бердымухамедов также подтвердил, что «очень хорошо работает правительственная комиссия». «То, что мы критиковали насчет товарооборота, исправляется. Мы рады, что идут контакты во всех сферах, много российских компаний работают в Туркменистане», — сказал президент Туркменистана. Он также отметил, что хорошо продвигается проект русской школы в Ашхабаде, первый камень в фундамент которой президенты заложили в мае.

«Мы сотрудничаем по социальным вопросам, в этом году отправили на учебу в Россию много студентов, в частности, по военному делу», — сказал он.

«Мы очень благодарны России, всегда говорили и будем говорить, что Россия великая держава, рады вести с ней диалог», — заявил президент Туркменистана. Interfax, 16.10.2007г.

— Возведение нового альтернативного маршрута отрезка стальной магистрали Ашхабад-Геоктепе начато в Ахалской области, сообщает Turkmenistan.ru. Завершить строительство планируется к июню 2008г.

Согласно данному ранее указанию президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова, теперь вместо пятидесятикм. обходного маршрута через Овадан-депе здесь будет проложен пятнадцатикм. спрямленный путь. Это позволит почти на два часа сократить время в пути для пассажирских поездов, курсирующих по маршруту Ашхабад-Туркменбаши.

Новая ж/д линия пройдет по территории Рухабатского района — между объездной дорогой и северной окраиной сельских поселков Кипчак, Херриккала, Акдашаяк, городом-спутником Ашхабада-Абадан и выйдет на земли поселка Баба-раб. Здесь новая ж/д линия будет состыкована с трассой, идущей на запад к г. Туркменбаши, а также с железной дорогой, проложенной через Каракумы на север в Дашогузскую обл. ИА Regnum, 21.9.2007г.

Турция

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

– Директор регионального азиатского департамента экспортного управления компании «Иран خودرو» Йезди заявил о том, что на турецкий рынок экспортировано более 1 тыс. новых автомобилей «Саманд LX» с двигателем объемом 1600 куб. см, которые успешно конкурируют с европейскими и азиатскими аналогами по цене и качеству. До конца года (до 20.03.09) объем поставок автомобилей «Саманд» в Турцию увеличится до 2 тыс.ед.

По всей Турции продажами и послепродажным обслуживанием автомобилей «Саманд» занимаются 23 торговых центра и 45 ремонтных мастерских.

С учетом мировой тенденции к эксплуатации автомобилей с дизельными двигателями и автоматическими коробками передач в планах компании «Иран خودرو» предусматриваются поставки на турецкий рынок автомобилей «Саманд» с такими двигателями и коробками передач.

По словам Йезди, в азиатских странах на 1 тыс.чел. населения приходится 90 автомобилей, а в европейских – 470 автомобилей. На автомобильном рынке Турции придерживаются европейских стандартов, и соблюдение компанией «Иран خودرو» требований турецкого рынка означает, что продукция этой компании готова к поставкам на европейский рынок.

Йезди отметил, что на автосалоне в Стамбуле успешно прошла презентация автомобиля «Саманд Сурен». На данный момент уже получена разрешительная документация на поставки этого автомобиля в Турцию, и в ближайшее время эти поставки должны начаться.

Первый контракт на поставки автомобилей «Саманд» в Турцию был подписан в 2006г. В контракте предусматривались поставки 3 тыс. иранских автомобилей с последующим возможным увеличением этого количества до 10 тыс. автомобилей. Поставляемые в Турцию автомобили «Саманд» оснащаются подушками безопасности и тормозными системами ABS. Их двигатели соответствуют нормам экологического стандарта «Евро 3» и могут быть доведены до стандарта «Евро 4». Iran.ru, 20.11.2008г.

– Министр торговли Турции Кюршат Тюзмен во время встречи с министром дорог и транспорта Ирана Хамидом Бехбехани подтвердил необходимость расширения сотрудничества в области транспорта и высказался за развитие торговли между двумя странами.

Названная встреча состоялась в кулуарах Международной конференции по внешнеторговой логистике в турецком порту Мерсин с участием стран, расположенных вдоль Великого шелкового пути.

По словам турецкого министра, Иран и Турция с учетом их особого географического месторасположения и технического потенциала могут сыграть основную роль в деле возрождения названного исторического пути, что будет способствовать развитию торгового сотрудничества.

Хамид Бехбехаи предложил создать совместную транспортную комиссию двух стран с целью скорейшего рассмотрения вопросов расширения сотрудничества в области транзитных перевозок с

использованием автомобильного, ж/д, морского и воздушного транспорта.

Министр дорог и транспорта Ирана имел также встречу с замминистра транспорта Китая, который заявил о готовности китайских компаний к сотрудничеству с иранскими партнерами в области ж/д транспорта.

В своем выступлении на конференции министр дорог и транспорта Ирана Хамид Бехбехани заявил, что возрождение Великого шелкового пути имеет значение не только с точки зрения восстановления исторического торгового маршрута. Этот путь имеет огромное значение и с точки зрения укрепления культурных связей между народами региона и развития диалога цивилизаций. Iran News, 15.10.2008г.

– Судьба проекта железной дороги Карс (Турция)-Ахалкалаки (Грузия)-Баку (Азербайджан) под вопросом. В ходе координационного совета по реализации проекта, состоявшегося 16 сент. в Баку, турецкая сторона высказала сомнения в целесообразности осуществления проекта в связи с последствиями событий, произошедших в регионе в авг. 2008г.

Грузинская сторона в текущих условиях не в состоянии выполнить своих обязательств, взятых по азербайджанскому кредиту размером в 200 млн.долл., выделенных на льготных условиях специально в рамках проекта. Представители Анкары ведут интенсивные переговоры о восстановлении движения по армянской железной дороге по маршруту Карс-Гюмри (Армения), что снимет необходимость строительства сложного участка из Турции в Грузию. Отказ Турции от участия в проекте Карс-Ахалкалаки-Баку, продолжил источник, не связывается публично с перспективой разблокирования движения через Армению, однако в этом состоит истинная причина сомнений в целесообразности масштабных расходов. По его словам, формальным поводом пересмотра проекта является неплатежеспособность Грузии и отсутствие гарантий безопасности будущей железной дороги, особенно на участке, проходящем через армянонаселенный регион Грузии-Самцхе Джавахети.

Проект ж/д транспортного коридора Карс-Ахалкалаки-Баку включает строительство ж/д ветки Карс-Ахалкалаки протяженностью 98 км., из которых 68 км. приходится на долю турецкой территории, 30 км. – грузинской. Также определенная реконструкция необходима на участке Ахалкалаки-Тбилиси. Предварительная стоимость проекта оценивается в 422 млн.долл., из которых 202 млн.долл. приходится на строительство грузинской части, а 220долл. – турецкой. Азербайджанское правительство выделило кредит грузинской стороне в 200 млн.долл. и сроком погашения 20 лет.

После военных действий в Грузии наладились прямые переговоры между Арменией и Турцией, нацеленные на улучшение отношений. Президент Армении Серж Саргсян на днях заявил, что восстановление движения по магистрали Карс-Гюмри, связывающей Армению с Турцией, в техническом плане можно осуществить в течение считанных дней. Армянская ж/д инфраструктура передана в концессионное управление РЖД. В наст.вр. оператором ж/д путей республики выступает созданная РЖД 100% дочерняя компания Южно-

кавказская железная дорога (ЮКЖД). ЮКЖД приступило к реконструкции ж/д путей и станций на отрезке Карс-Гюмри. ИА Regnum, 30.9.2008г.

— ОАО «КД авиа» и авиакомпания AtlasJet Airlines (Турция) заключили двустороннее интерлайн-соглашение, которое вступает в действие 28 авг. Об этом говорится в сообщении российского авиаперевозчика. По условиям заключенного соглашения между авиакомпаниями каждая из сторон получила право продавать перевозки по маршрутам другой. Это позволит пассажиру составить для себя маршрут с участием в перевозке двух авиакомпаний: «КД авиа» с одной стороны, и интерлайн-партнера AtlasJet Airlines с другой, используя единый билет.

ОАО «КД авиа» — калининградский авиаперевозчик. Самолеты компании совершают рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Челябинск, Уфу, Нижний Новгород, Омск, Тюмень, Самару, Казань, Волгоград, Астану, Лондон, Берлин, Ганновер, Барселону, Гамбург, Дюссельдорф, Мюнхен, Прагу, Афины, Рим, Милан.

Авиакомпания ведет строительство второй очереди пассажирского транзитного терминала, ввод которой в эксплуатацию намечен на конец 2008г., что позволит обслуживать до 7 млн. пассажиров в год.

По данным ИПС «ДатаКапитал», чистая прибыль «КД авиа» в 2007г. по РСБУ выросла на 85,8% до 57,37 млн. руб. с 30,869 млн. руб. в 2006г. АК&М, 27.8.2008г.

— Строительство турецкого отрезка ж/д магистрали Баку-Тбилиси-Карс уже начато, пишет газета «Резонанс». На прошедшей в Карсе торжественной церемонии президенты Грузии, Азербайджана и Турции заложили основу началу строительства и символично укрепили рельсы. Ильхам Алиев назвал это строительство проектом мирового значения. По его словам, наши страны добьются небывалого успеха, мы строим нефтепроводы, трассы, ж/д станции и, что главное, объединяем народы. Соглашение о реализации проекта Баку-Тбилиси-Карс было подписано в фев. 2007г. Проект предусматривает строительство ж/д линии Карс-Ахалкалаки, отрезок которой в 29 км. пройдет по территории Грузии, а остальная часть — по Турции. Строительство планируется завершить в 2009г., а ввод в эксплуатацию предполагается в 2010г. Общая стоимость проекта, вместе с инфраструктурой, составляет 600 млн.долл.

В первый год задействования железной дороги будет транспортировано 3 млн.т. груза, а на второй год — 5 млн.т. К 2015г. грузооборот железной дороги достигнет 15 млн.т. Какая выгода Грузии от реализации этого проекта — экономическая и политическая? По словам эксперта по экономическим вопросам Демура Гиорхелидзе, сама по себе прокладка железной дороги прямо в Европу очень важна. Это не чисто грузинский проект, в первую очередь, это турецко-азиатский проект, который открывает странам Центральной Азии прямой путь к Европе. Говорить о каких-то грандиозных доходах для Грузии излишне, поскольку такой небольшой отрезок, который проходит по территории Грузии, не может обеспечить существенных поступлений, отмечает эксперт. Наоборот, власти Грузии придется принять очень разумные альтернативные решения, чтобы повысить привлекательность грузинских портов и смягчить то рас-

пределение грузов, которое сложится с открытием ж/д магистрали Баку-Тбилиси-Карс.

По словам Гиорхелидзе, есть еще один явно важный вопрос: Грузии включилась в этот проект, как видно, на основании глобального решения и ослабила позицию, которая у нее была с чисто геостратегической точки зрения в случае отсутствия этого проекта. Насколько существенно это ослабление, вероятно, покажет время. Но ясно, что для стран Средней Азии Грузия была привлекательной страной, связывающей их с Европой кратчайшим путем. После задействования данного проекта, Грузия частично теряет эту нагрузку, поскольку она становится лишь одним из звеньев этого проекта. ИА Regnum, 25.7.2008г.

— В конце окт. т.г. в Стамбуле пройдет конференция Союза железных дорог стран Ближнего и Среднего Востока (СМО). Членами этой организации являются Турция, Иран, Ирак, Сирия и Ливан. Одной из тем конференции будут вопросы развития международных пассажирских ж/д перевозок между странами Ближнего и Среднего Востока. Развитию этих перевозок до сих пор мешают несогласованность тарифов и пограничных процедур, различные технические стандарты оборудования пассажирских вагонов и медленное развитие транзитных ж/д маршрутов в регионе.

Эти вопросы будут предварительно рассмотрены и согласованы в ходе заседаний рабочей группы по пассажирским перевозкам СМО. 9 июня т.г. в Анкаре началось пятое заседание рабочей группы. Основой для решения актуальных вопросов будут ранее подписанные протоколы.

Иран также принимает участие в этом заседании. Объединенную делегацию ж/д компаний «Раджа» и «Иранские железные дороги» возглавляет заместитель исполнительного директора компании «Раджа».

По сообщению иранских СМИ, в последнее время отмечается значительный рост пассажирских ж/д перевозок между Ираном и Турцией. Iran News, 10.6.2008г.

— Турецкая авиакомпания Turkish Airlines (ТНУ) начнет выполнять прямые перелеты между столицей России Москвой и популярным у россиян курортом Анталией.

Одна из самых быстрорастущих авиакомпаний Европы намеревается увеличить пассажиропоток на 20% по итогам 2008г. и прогнозирует, что маржа чистой прибыли по итогам 2007г. вырастет на 10%.

Компания планирует выполнять прямой рейс из Анкары в Тегеран.

В период летних отпусков многие россияне отправляются отдыхать на турецкие курорты, зачастую используя для перелетов дешевые чартеры или добираясь до мест отдыха на морском побережье с пересадками в других аэропортах. Рейтер, 19.3.2008г.

— Турция разрешила в среду проход судов на юг через Босфор, основной путь экспорта российской нефти, сообщило агентство Bloomberg. 270 кораблей ждут возможности пройти через пролив с обеих концов Босфора, заявил агентству источник в центре управления движением судов в Стамбуле.

4 фев. пропуск кораблей через проливы Босфор и Дарданеллы был прекращен из-за тумана. Затем в среду поступило сообщение от источников о

том, что был открыт проход через Дарданеллы одному танкеру со сжиженным природным газом, направляющемуся на юг. Interfax, 6.2.2008г.

— С целью расширения сотрудничества в транспортной сфере Туркмения, Иран и Казахстан договорились о совместном строительстве прикаспийской железной дороги и 15 окт. 2007г. подписали соответствующее трехстороннее соглашение в Тегеране в рамках Второго саммита прикаспийских государств. В мае в г. Туркменбаши (Туркмения) эти страны также достигли договоренности о транспортировке энергоресурсов по Прикаспийскому трубопроводу.

Новая линия будет огибать Каспийское море, ее протяженность составит 800 км. Ежегодно по ней будет перевозиться от 8 млн. до 10 млн.т. грузов. Вдоль железной дороги планируется создание многополосного шоссе.

Узбекистан также готов присоединиться к трехстороннему договору о строительстве новой транзитной железной дороги, поскольку проект также имеет большое экономическое значение и для этой страны. Ежегодный объем транзитных грузовых перевозок из Туркмении через территорию Узбекистана составляет 1,3 млн.т., а из Узбекистана через территорию Туркмении — 1,1 млн.т.

Туркмения и Узбекистан расширяют двустороннее торгово-экономическое сотрудничество, в т.ч. развитие сотрудничества таможенных органов, создание благоприятных условий для увеличения объемов приграничной торговли, транзитных автомобильных и ж/д грузовых перевозок, осуществления совместных проектов в области использования водных ресурсов пограничных рек, Амударьи.

Турция и Иран также достигли соглашения о строительстве еще одной ж/д линии, соединяющей эти две страны. Иран в течение многих лет добивался от Турции решения вопроса строительства объездной железной дороги вокруг о. Ван, т.к. использование паромной переправы через озеро тормозит транзитное ж/д сообщение между Ираном и Сирией. Пока имеются два различных проекта, предусматривающих варианты прокладки магистрали соответственно к северу и к югу от о. Ван. Министр транспорта Ирана М. Рахмати отметил, что иранская сторона готова реализовать проект за свой счет.

Новый президент Турции также содействует развитию приграничной торговли с Ираном и пообещал принять все меры для скорейшего завершения строительства транзитной шоссейной дороги, которая по кратчайшему маршруту соединит административные центры двух приграничных провинций — г. Ван (Турция) и г. Урмия (иранская провинция Западный Азербайджан). По его мнению, это шоссе создаст благоприятные условия для быстрого развития приграничной торговли между Турцией и Ираном. Новый маршрут проходит через иранский пограничный переход Рази и расположенный напротив турецкий переход Капыкуй. В результате протяженность маршрута сокращается на 190 км. — с 300 до 110 км. Открыто воздушное сообщение между городами Ван и Урмия. БИКИ, 11.12.2007г.

— Презентация представительства авиакомпании «Турецкие авиалинии» прошла сегодня в Минске.

Как отметила на мероприятии посол Турции в Республике Беларусь Бирнур Фертеклигиль, от-

крытие представительства авиакомпании «Турецкие авиалинии» и выполнение регулярных рейсов Минск-Стамбул-Минск позволит эффективнее развивать сотрудничество Беларуси и Турции в области экономики и культуры, будет способствовать сближению народов двух стран, а также открывает новые возможности для национальных перевозчиков Беларуси и Турции.

Директор представительства авиакомпании «Турецкие авиалинии» в Беларуси Шюкрю Кылычальп сообщил, что весной 2008г. авиакомпания планирует увеличить количество рейсов из Беларуси в Турцию до трех раз в неделю, а в перспективе — до четырех. Спрос среди пассажиров на авиарейс Минск-Стамбул постоянно растет. «На данный момент наши самолеты заполнены на 100%», — отметил он.

Авиакомпания «Турецкие авиалинии» является ведущим национальным перевозчиком Турции. Компания занимает 25 место в мире по количеству воздушных судов в авиапарке. В его составе 105 самолетов. «Турецкие авиалинии» осуществляют полеты по 137 прямым маршрутам, из них 106 — международные и 31 — внутренний. В 2006г. авиакомпанией перевезено 17 млн. пассажиров. В состав «Турецких авиалиний» входит компания «Турецкие грузоперевозки». Ежегодно она осуществляет перевозку 160 тыс.т. грузов.

«Турецкие авиалинии» образованы в 1933г. В том же году состоялся первый внутренний рейс компании, а в 1947г. — первый регулярный международный авиарейс. Доля «Турецких авиалиний» на мировом авиационном рынке увеличилась с 0,59% в 2005г. до 1,1% в 2006. БЕЛТА, 29.10.2007г.

— Турция закрыла свое воздушное пространство для самолетов, совершающих полеты в Северный Ирак из различных городов Европы. Введением «воздушного эмбарго» Анкара дает понять, что не намерена отказываться от жесткой позиции в вопросе противостояния сепаратистской Рабочей партии Курдистана (РПК), основные базы которой расположены на севере Ирака, сообщает в понедельник газета «Хюрриет».

В связи с принятым турецкими властями решением авиакомпании, осуществляющие грузовые и пассажирские перевозки в североиракский аэропорт Эрбиль, вынуждены менять курс и совершать полеты через воздушное пространство Кипра и Сирии. Из-за повышения по этой причине цен на авиабилеты уже отмечен резкий спад пассажирского потока в Северный Ирак, отмечает «Хюрриет».

Правительство Турции в понедельник планирует направить запрос в парламент для получения разрешения на проведение военных операций в Северном Ираке против курдских боевиков.

Как сообщил накануне журналистам турецкий премьер Тайип Эрдоган, они будут преследовать конкретную цель — очистку Северного Ирака от курдских боевиков. По словам премьера, сейчас в регионе насчитывается 3,5 тыс. сепаратистов.

«Если будет сделан выбор (в пользу проведения операции), мы готовы заплатить за нее цену, независимо какими будут плюсы и минусы», — сказал он журналистам.

«Мы ведем необходимую подготовку на случай проведения трансграничных операций, т.к. у нас больше не осталось терпения», — подчеркнул глава турецкого правительства.

При этом он добавил, что в течение двух недель в столкновениях и в результате нападений со стороны курдских боевиков на юго-востоке Турции погибли 30 военнослужащих.

По данным местных СМИ, турецкая армия проводит крупную операцию против курдских боевиков на границе с Ираком. Там дислоцирована 60-тыс.я группировка войск, в т.ч. бронетехника и артиллерия.

По информации телекомпании CNN-Turk, ссылающейся на представителей курдской администрации на севере Ирака, турецкая артиллерия и авиация минувшим днем подвергли бомбардировке ряд деревень в приграничных с Турцией районах. В частности, как утверждается, в районе Дохук была отмечена интенсивная артиллерийская стрельба, и там упало 250 минометных снарядов. Жертв нет. Турецкая авиация, в свою очередь, нанесла воздушные удары в районе Синди, сообщает CNN-Turk.

РПК, против которой планируется операция турецкой армии в Северном Ираке, с 1984г. ведет вооруженную борьбу на юго-востоке Турции за независимость курдов. Этот конфликт унес 40 тыс. жизней. РИА «Новости», 15.10.2007г.

— Группа компаний Palmali намерена в 2008г. перевести свой центральный офис с Мальты в г.Стамбул, а также инвестировать 1,3 млрд.долл. в нефтяные танкеры, передает агентство Trend News со ссылкой на газету «Хюрриет». По словам Мубариза Мансимова, владельца группы компаний Palmali, новые суда компания планирует задействовать для перевозки нефти, поступающих в Турцию по нефтепроводу Баку-Джейхан.

Palmali специализируется на перевозке грузов в бассейнах Средиземного, Каспийского и Черного морей. Компания является лидером в перевозках по российским внутренним портам. Группа компаний Palmali стала победителем тендера, в отношении перевозок нефти с порта Джейхан. Начиная с сент. месяца ее танкеры, приступили к транспортировке нефти на мировые рынки из указанного турецкого порта. Морской флот Palmali состоит из 116 нефтеналивных танкеров и 14 сухогрузов различной вместимости, передает PortNews. www.oilcapital.ru, 1.10.2007г.

— Для выполнения долгосрочного контракта, заключенного транспортной компанией Palmali с ГНКАР по транспортировке нефти из порта Джейхан, Palmali подписала меморандум о приобретении 2 танкеров у греческой компании Dynacom.

В компании сообщили, что танкера класса «Суэцмакс», Unicorn и Discovery, дедвейтом в 165 тыс.т. каждый, будут переданы Palmali в период с 15 окт. по конец нояб. 2007г.

Данные суда построены в Южной Корее на верфях компании Hyundai Heavy Industries, Unicorn — в 2002, а Discovery — в 2003г.

До конца текущего года компания планирует приобрести еще 2 танкера типа «Суэцмакс».

Palmali получила исключительное право руководить перевозкой нефти и нефтепродуктов, экспортируемых ГНКАР из порта Джейхан, согласно контракту, подписанному в мае между компаниями.

Данные перевозки включают в себя объемы от 3 000 до 300 000 т., передает Day.Az. www.oilcapital.ru, 2.7.2007г.

— Как заявил на днях представитель министерства транспорта Турции, строительство ж/д отрезка для реализации проекта Баку-Тбилиси-Карс (или Карс-Баку-Тбилиси) начнется в ближайшие месяцы. Турецкие власти уже выкупили у населения земли, через которые должна пройти железная дорога.

Турецко-армянская граница с апр. 1993г., когда Турция начала экономическую блокаду Армении в «ответ на оккупацию азербайджанских территорий», закрыта. Не работает и железная дорога Гюмри (бывший Ленинакан) — Карс — Сарыкамыш. В связи с этим планируется строительство железной дороги, связывающей Карс с ж/д путями Грузии, далее выходящими в Азербайджан и Центральную Азию. Проект Карс-Ахалкалаки-Тбилиси особенно активно разрабатывается со II пол. 90гг. XX в. и оценивается в несколько сот млн.долл. Он предусматривает строительство 124 км. ж/д линий — 92 км. от Карса до турецко-грузинской границы (пункт Куртункале) и 32 км. по территории Грузии до Ахалкалаки (линию от Ахалкалаки до Тбилиси предполагается модернизировать). Турецкая и грузинская стороны предполагают, что ж/д магистраль Карс-Тбилиси станет одним из важнейших участков нового Шелкового пути. Однако проект строительства железной дороги Карс — Ахалкалаки — Тбилиси так и не был включен в международную программу Трасека. Более того, в программе Трасека указана необходимость задействования железной дороги Карс — Гюмри (и далее выход на Тбилиси).

Реализация плана строительства железной дороги Карс — Тбилиси была начата в 1998г., хотя и весьма медленными темпами. Основным препятствием на пути осуществления этого проекта является проблема финансирования. В 2001г. Президент Грузии Эдуард Шеварднадзе сообщил, что финансирование проекта готов взять на себя китайский инвестор, заинтересованный в создании ж/д Великого шелкового пути. Китайский инвестор, правда, так и не появился, проект же не сдвинулся с мертвой точки. Как заявил во время визита в Тбилиси президента Азербайджана Ильхама Алиева в июне 2004г. Президент Грузии Михаил Саакашвили, правительства Грузии и Турции изыскивают необходимые средства в 700-800 млн.долл. для осуществления этого проекта.

Однако перспективы его реализации, обусловленной в немалой степени политическими мотивами, хотя имеющие и экономические основы, представляются в ближайшее будущее весьма сложными. Грузия и Азербайджан вряд ли осилит финансирование. Кроме того, очевидно, что не заинтересована в этом проекте и Россия.

В июне 2006г. госминистр Грузии Каха Бендукидзе также весьма скептически оценил перспективы этого проекта. Как заявил грузинский министр, хотя этот проект весьма важен для Грузии, до сих пор не существует точных расчетов, обосновывающих его экономическую привлекательность, поэтому о его осуществлении можно говорить лишь в отдаленной перспективе.

Во время переговоров в Анкаре с президентом Азербайджана Ильхамом Алиевым в конце мая 2006г. Министр иностранных дел Турции Абдулла Гюль заявил, что у Грузии в отношении проекта Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку имеются «серьезные сомнения», которые Турция готова разве-

ять. При этом, по мнению главы МИДа Турции, в участии в этом проекте выражают интерес и частные ж/д компании Казахстана, а при желании к проекту может присоединиться и Армения. Примечательно, что реакция Ильхама Алиева на вопрос о возможном участии Армении в этом проекте была положительной. Однако совершенно очевидно, что подобные разговоры Анкары и Баку вряд ли могут привести к присоединению к этому проекту Армении. Грузинские представители весьма осторожно, но немедленно отреагировали на указанное «предложение» Анкары (по поводу присоединения к проекту Армении), отметив, что в случае присоединения к этому проекту Армении его реализация вовсе потеряет смысл, т.к. уже существует недействующая по политическим мотивам железная дорога Карс — Гюмри, соединяющая Турцию с железными дорогами Закавказья.

Претворение в жизнь проекта Карс — Ахалкалаки — Тбилиси — Баку является крайне нежелательным для Армении, поскольку откроет очередной транзакавказский путь в обход этой страны, а также для Ирана, который контролирует связь Турции с Центральной Азией и, по мнению Анкары, препятствует этому, устанавливая высокие пошлины.

Армянская сторона считает, что «строительство железной дороги из Турции в Грузию, а далее в Азербайджан в обход Армении поставит точку в коммуникационных устремлениях Армении и сделает ее полную изоляцию свершившимся фактом.

Армения выступает против реализации проекта Карс-Ахалкалаки-Тбилиси как непосредственно, так и через территорию, где проживает армянское население юго-западного региона Грузии Джавахети (армяне называют его Джавахк), к которому относится Ахалкалаки. Армяне составляют абсолютное большинство населения этого региона.

Официальные лица Армении неоднократно заявляли о том, что Ереван выступает против проекта Карс-Ахалкалаки-Тбилиси. В частности, министр транспорта и связи Армении Андраник Манукян заявил, что Армения сделает все для того, чтобы воспрепятствовать строительству железной дороги Карс — Ахалкалаки, поскольку это невыгодно не только Армении, но и всему региону. С армянским министром трудно не согласиться в том, что этот проект крайне невыгоден Армении. Однако непонятно, почему этот проект не выгоден «всему региону», в частности, Турции, Грузии и Азербайджану, которые неустанно заявляют о том, что этот проект весьма выгоден для них, а также для стран Центральной Азии. Ранее министр иностранных дел Армении Вардан Осканян заявил, что Азербайджан и Грузия не имеют морального права выделять из своего бюджета средства для строительства железной дороги Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку. По его словам, инвестировать средства в строительство данной магистрали бессмысленно, поскольку указанные страны уже связаны существующей ж/д коммуникацией, проходящей через территорию Армении Карс-Гюмри-Тбилиси.

Как заявил в конце 2005г. один из лидеров армянской общины, Джавахети Ваагн Чахалян, армянское население региона выступает категорически против реализации данного проекта. «Это противоречит интересам как Армении, так и Джавахка, поскольку усилит проникновение турецко-

го элемента в регион, а также закрепит коммуникационную блокаду Армении. Мы намерены активно препятствовать работам всеми возможными средствами».

Армянское лобби в США также активно и довольно успешно выступает против осуществления этого проекта. В середине июня 2006г. в результате усилий армянского лобби комитет по финансовым вопросам палаты представителей конгресса США принял решение о запрете участия американских компаний в финансировании этого проекта. По мнению американских конгрессменов, финансовое участие США в проекте Карс — Ахалкалаки нецелесообразно, поскольку реализация этого проекта нанесет ущерб конкурентоспособности уже существующих железных дорог, проходящих по территории Армении. Однако грузинские власти выражали мнение, что решение комитета конгресса США не является окончательной позицией США, и надеялись на начало работ в 2006 г.

Армения предлагала Турции и Грузии транспортную связь через территорию Армении грузов, принадлежащих Грузии и Турции, посредством железной дороги Карс-Гюмри-Ахалкалаки без взимания какой-либо платы. Глава МИДа Армении Вардан Осканян на совместной пресс-конференции с министром иностранных дел Грузии заявил, что «если есть железная дорога, которая служит той же цели (Карс-Гюмри-Тбилиси), то строить другую (Карс-Ахалкалаки-Тбилиси) и тратить столько средств просто бессмысленно». При этом он отметил, что «если Турция, исходя из своих политических соображений, не желает, чтобы Армения получала прибыль от задействования существующей железной дороги, то мы не будем брать деньги за транзит, что, тем не менее, будет содействовать торговле между странами».

Реализация этого проекта значительно повысит роль Карса, с 40гг. XX в. после обострения турецко-советских отношений представлявшего собой транспортно-коммуникационный тупик, хотя в досоветский период этому региону великие державы придавали важнейшее значение военно-стратегического плацдарма (в направлении Российской империи и из Российской империи). Карс может стать узлом кавказско-анатолийских (малоазиатских) геостратегических магистралей с дальнейшими входами, с одной стороны, в Центральную Азию, с другой, в Средиземноморье и важнейшим фактором «кавказской политики» любой анатолийской державы (сегодня это — Турция). Кавказскую ориентацию этого предъюжно-кавказского города, похоже, призван подтверждать и существующий в Карсе Кавказский университет. Н.З. Мосаки. www.iimes.ru, 23.5.2007г.

— Турция проинформировала правительство Финляндии, председательствующей в ЕС, о решении открыть один из своих морских портов и один из аэропортов для приема судов и самолетов Республики Кипр.

На прошлой неделе Европейская комиссия рекомендовала странам-членам ЕС частично приостановить переговоры с Турцией о ее приеме в Европейский Союз из-за отказа Анкары разрешить судам и самолетам Республики Кипр, которую Турция не признает, пользоваться турецкими портами и аэропортами.

Республика Кипр с мая 2004г. является полноправным членом. Interfax, 7.12.2006г.

— В Турции по инициативе министра транспорта в национальный праздник — день образования Республики — все частные авиакомпании страны будут перевозить пассажиров абсолютно бесплатно. О принятом авиаперевозчиками решении в пятницу сообщает ведущая местная газета «Хюрриет» (Hurriyet).

Инициативу совершения авиакомпаниями один день в году бесплатных рейсов министр транспорта Бинали Йылдырым (Binali Yildirim) выдвинул в рамках регионального проекта развития авиации. «В Турции не останется ни одного человека, который не летал бы на самолете», — обещал он.

Изначально министр предложил частным авиакомпаниям на свое усмотрение выбрать день бесплатных полетов, но в связи с тем, что они не сумели между собой договориться, Йылдырым предложил провести совместную акцию 29 окт., когда в Турции отмечается день образования Республики, пишет «Хюрриет». «29 окт. — важный в истории Турции день, праздник провозглашения Республики. Если все авиакомпании договорятся, то предлагаю провести именно в этот день акцию бесплатных авиаперевозок», — цитирует министра газета.

О готовности принять участие в беспрецедентной акции заявили Onur Air, Atlas Jet, Fly Air, Pegasus и другие частные авиакомпании Турции. Поддержит ли инициативу министра госкомпания «Турецкие авиалинии» (Turkish Airlines), являющаяся крупнейшим авиаперевозчиком Турции, пока неизвестно, отмечает «Хюрриет». РИА «Новости», 31.3.2006г.

— В интервью Reuters вице-премьер-министр Турции Абдуллатиф Шенер сообщил, что турецкие власти не откроют в одностороннем порядке порты для судов с кипрским флагом. Это может оказать негативное влияние на переговоры Турции о членстве в ЕС. Флот острова является третьим по величине в ЕС после Греции и Мальты.

В ответ на эти заявления министр иностранных дел Кипра Йоргос Иакову сказал: «Если то, что сказал вице-премьер-министр, правда, у Турции возникнут разногласия с ЕС. Это просто вопрос времени».

Он продолжил: «Республика Кипр является членом ЕС. Ее согласие было необходимо, чтобы начать переговоры с Турцией. Мы дали свое согласие, убедившись в том, что Турция поведет себя определенным образом. Приближается время, когда Турция должна будет отчитаться о том, что она сделала до этих пор. И если она продолжит в том же духе, независимо от ложных заявлений, конфликты с ЕС неизбежны». Offshore.SU, 29.12.2005г.

Узбекистан

Транспорт

Перевозки грузов. Всеми видами транспорта Республики в янв.-сент. 2007г. перевезено 662,7 млн.т. грузов, что на 8,81% выше уровня янв.-июня 2006г. Грузооборот всех видов транспорта достиг 58,4 млрд.т.-км и увеличился при том же сравнении на 7,3%.

Перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта

	2007г.*	07/06*, %
Перевезено грузов транспортом, млн.т.	662,7	108,8
ж/д	42,7	117,4
автомобильным	565,3	108,8
воздушным, тыс. т.	5,2	102,0
трубопроводным	54,7	102,9
Грузооборот транспорта, млрд. т.-км	58,4	107,3
ж/д	15,9	112,9
автомобильного	13,3	112,5
воздушного, млн. т.-км	58,1	101,9
трубопроводного	29,1	102,3

Структура перевозок по видам транспорта за янв.-сент.,

в % к общему объему перевозок грузов

	2006г.	2007г.
Перевезено грузов транспортом	100,0	100,0
ж/д	6,0	6,4
автомобильным	85,3	85,3
воздушным	0,001	0,001
трубопроводным	8,7	8,3

Отправки грузов магистральными ж/д транспортом

	тыс. т.	07/06*, %
Грузы — всего	42768,4	119,6
каменный уголь	2124,1	92,0
нефтяные грузы	10198,2	111,6
черные металлы	589,3	97,2
лом черных металлов	813,1	117,5
химические и минеральные удобрения	2869,4	97,7
строительные грузы	8508,9	123,0
цемент	4139,3	123,4
лесные грузы	153,3	134,4
зерно и продукты перемола	1643,6	110,7

*янв.-сент.

В структуре отправки грузов на ж/д транспорте преобладает доля нефтяных (23,8% общего объема) и строительных грузов (19,9%).

Ж/д транспортом экспортировано 4869,7 тыс.т. грузов, или 14,7% общего объема экспортируемых грузов, из них в страны дальнего зарубежья — 1803 тыс.т. (5,4% всего экспорта грузов).

Автомобильным транспортом перевезено 565,3 млн.т. грузов, что на 8,8% больше, чем в янв.-сент. 2006г. Грузооборот увеличился на 12,5% и составил 13349 млн.т.-км.

Грузооборот автомобильного транспорта индивидуальных предпринимателей превысил уровень янв.-сент. 2006г. на 20,9% и составил 9 млрд.т.-км. Доля частных грузоперевозчиков в общем объеме грузооборота автомобильного транспорта достигла 67,5% против 62,9% в янв.-сент. 2006г.

Воздушным транспортом отправлено 5,2 тыс.т. грузов, что на 2% больше, чем в янв.-сент. 2006г., при этом грузооборот увеличился на 1,1 млн.т.-км или на 1,9%.

Грузооборот магистральных трубопроводов увеличился на 2,3% и составил 29,1 млрд.т.-км.

Индексы тарифов на грузовые перевозки отдельными видами транспорта за янв.-сент. 2005-07гг. (в% к дек. пред.г.)

	2005	2006	2007
Транспорт грузовой	125,0	101,5	109,8
ж/д	114,9	110,2	105,5
автомобильный	109,3	118,0	122,0
воздушный	107,7	105,0	102,9
трубопроводный	130,6	95,9	108,4

Транспорт с РФ

На узбекских железных дорогах традиционно используется оборудование российских компаний. Например, государственно-акционерная

ж/д компания (ГАЗК) «Узбекистон темир йуллари» («Узбекские железные дороги») приобрела два скоростных тепловоза ТЭП70БС на 5,48 млн.долл. Тепловозы изготовлены Коломенским тепловозостроительным заводом России и предназначены только для пассажирских перевозок.

Логичным продолжением сотрудничества в данной сфере стало создание ГАЗК «Узбекистон темир йуллари» совместного предприятия с российскими партнерами по производству грузовых вагонов. Планируется, что СП на первоначальном этапе будет осуществлять серийное изготовление подвижного состава в количестве 300 ед. в год, в т.ч. по 100 цистерн, крытых вагонов, и полувагонов. В перспективе мощность предприятия будет доведена до 500 ед.

В янв. 2007г. ЗАО «Пересвет-Инвест» (Москва), один из крупнейших риэлторов на рынке России, приобрело 75% акций Самаркандского лифтостроительного завода. Стоимость сделки составила 3 млн.долл. Российская компания стала победителем тендера, объявленного Госкомимуществом Узбекистана в авг. 2006г. ОАО «Самаркандский лифтостроительный завод» приступил к сборке судовых лифтов по заказу Северодвинского машиностроительного комбината. Для российского заказчика будет собрано более 20 транспортных лифтов. Первая партия судовых лифтов была отправлена в Северодвинск в окт. 2007г.

В 2007г. наметились перспективы сотрудничества в области транспортных перевозок. Российское ОАО «Дальневосточная транспортная группа» (ДВТГ) в ближайшее время планирует инвестировать 3 млн.долл. в развитие транспортных перевозок в Узбекистане.

Еще одним примером сотрудничества в данной сфере явилось официальное открытие в Ташкенте представительства контейнерного оператора России — компании «ТрансКонтейнер», дочернего предприятия ОАО «РЖД». Данный шаг, безусловно, будет способствовать росту грузооборота между двумя странами, а также позволит проводить системную маркетинговую работу по привлечению грузов на внешнеторговые ж/д маршруты, проходящие по территории России и Узбекистана.

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Соглашение о передаче аэропорта г.Навои в Узбекистане под управление авиакомпании Korean Air подписано во вторник в Ташкенте. Соглашение подписали с узбекской стороны глава Национальной авиакомпании «Узбекистан хаво йуллари» Валерий Тян, с корейской — президент авиакомпании Korean Air Ли Джонг Хи.

В соответствии с документом, корейский авиаперевозчик возьмет в управление аэропорт города для создания здесь международного интермодального центра логистики. Korean Air будет руководить всей структурой аэропорта, а также вопросами тарифной политики, логистики и сочленения маршрутов, включая автомобильные и ж/д.

«Самая главная задача — это превращение аэропорта г.Навои в мультимодальный хаб международного значения», — сказал журналистам после подписания документа Ли Джонг Хи.

По его словам, в аэропорту Навои, который расположен на перекрестке воздушных путей из Азии в Европу, будут аккумулироваться грузы из

Юго-восточной Азии и центральноазиатских стран для их дальней отправки в Европу, а также грузы из Европы для их переправки в Азию.

Кроме тех грузов, которые предполагается перевозить по направлению Юго-Восточная Азия-Европа — Юго-Восточная Азия, объемы также будут зависеть от объемов из Узбекистана и из других стран региона в целом. «Чтобы не стоять вхолостую, мы провели переговоры с узбекскими сельхозпроизводителями на предмет отправки данной продукции в Корею», — сказал Валерий Тян.

Он сообщил, что в рамках создания центра логистики на базе аэропорта корейская Hanjing Group, в которую входит Korean Air, и узбекская Central Asia Trans во вторник подписали рамочное соглашение о создании СП «Ханжинг Узбекистан» по оказанию транспортно-экспедиционных услуг по доставке грузов автомобильным транспортом для аэропорта Навои.

Аэропорт в Навои построен в 1962г. В 2004-07гг. прошла его реконструкция и сегодня, по словам Тяна, способен принимать все типы воздушных судов. РИА «Новости», 9.12.2008г.

— В одном из областных центров Узбекистана — Фергане — приступили к реконструкции международного аэропорта за счет собственных средств авиапредприятия в 5,3 млн.долл. В наст.вр. идет ремонт взлетно-посадочной полосы, производственных служб, замена кровли здания аэровокзала. Полным ходом идет реконструкция контрольно-пропускного пункта, санитарно-бытовых помещений. Об этом сообщили в руководстве аэропорта.

Проект реконструкции утвержден постановлением президента Узбекистана «Об утверждении программы реконструкции социальной инфраструктуры, благоустройства и развития городов Ферганы и Коканда в 2008-12гг.». В затраты на стройматериалы, комплектующие изделия и конструкции составляют 2 млрд. 972 млн. сумов, приобретение оборудования, мебели, инвентаря — 1 млрд. 230 млн. В целом общий расход достигает 7 млрд. 168 млн. сумов (5,3 млн.долл.).

«Согласно проектно-сметной документации в отделке фасада и интерьеров будут использованы гранит, мрамор, керамика, витражи в алюминиевых переплетах и другие самые современные материалы, срок эксплуатации которых рассчитан как минимум на 50-60 лет. В срочном порядке будет введен в действие гостиничный комплекс с соответствующим набором сервисных услуг, камерой хранения, отделением почтовой и телефонной связи», — пояснил представитель аэропорта. По его словам, аэропорт Фергана имеет статус международного и за счет реконструкции намечается предоставлять много дополнительных услуг, полных по этому статусу. Например, открыты залы для обслуживания бизнесменов, деловых людей, туристов. По проекту территория перед портом будет полностью облагорожена. Здесь разобьют цветники, построят фонтаны. Планируется также строительство двухэтажного кафе, автостоянки, функционирующей в круглосуточном режиме.

«Проектированием занимается ташкентское предприятие, а предлагаемое им архитектурно-художественное решение фасадов и интерьеров комплекса пассажирского терминала полностью соответствует международным стандартам и регио-

нальным особенностям», отметил собеседник агентства. Представитель аэропорта заключил, что «объект будет полностью отвечать своему статусу – международный. Пассажирам представят максимум удобств. Увеличится пропускная способность. Особо следует отметить, что реконструкция будет осуществляться без каких-либо остановок технологического процесса по обслуживанию авиарейсов». ИА Regnum, 20.11.2008г.

– Четыре дальнемагистральных Boeing-767-300ER и четыре среднемагистральных А-320-200 до 2014г. пополнят авиапарк Национальной авиакомпании Узбекистана. Об этом сообщили в пресс-службе Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари» (Воздушные линии Узбекистана). В соответствии с соглашением, подписанным 30 окт. 2008г., американская корпорация Boeing в 2012-13гг. поставит в Узбекистан четыре самолета Boeing-767-300ER. В 2016г. в соответствии с контрактом 2007г. «Узбекистон хаво йуллари» получит еще и два самолета Boeing-787-8 Dreamliner.

30 окт. 2008г. между Национальной авиакомпанией Узбекистана и консорциумом Airbus подписан протокол о намерениях по приобретению четырех самолетов А-320-200. Поставка воздушных судов планируется на 2013-14гг. Эти самолеты поступят в дополнение к шести А-320-200, предусмотренным к поставке в Узбекистан в 2011-12гг. по контракту, заключенному в 2007г., – отметили в пресс-службе. В пресс-службе обратили внимание на то, что в соответствии с программой модернизации при поддержке правительства республики в 2011-16гг. парк воздушных судов «Узбекистон хаво йуллари» пополнится шестнадцатью новыми самолетами, в числе которых четыре Boeing-767-300ER, два Boeing -787-8 Dreamliner и десять А-320-200.

«Узбекистон хаво йуллари» является монопольным авиаперевозчиком в Узбекистане и полностью принадлежит государству. Авиапарк компании насчитывает 16 самолетов западного производства, в т.ч. 10 машин Boeing (пять 767-300 и пять 757-200), три А-310, три среднемагистральных RJ-85. Также авиакомпания имеет 15 лайнеров советского производства. В соответствии с планом развития авиакомпании до конца 2009г. количество самолетов Ил-114-100 будет доведено до 8 ед. В I пол. 2008г. авиакомпания перевезла 1 млн. пассажиров и 11,9 тыс.т. грузов. За первые шесть месяцев 2008г. достигнут рост по перевозкам пассажиров на 8,6%, грузов – на 9,1%. Сегодня «Узбекистон хаво йуллари» предлагает своим клиентам сеть маршрутов во все крупные города Узбекистана и более 45 международных направлений. В международную карту полетов НАК за последние время добавились новые направления – Дубай и Женева. Более чем в 40г. Европы, Азии, Америки, СНГ открыты представительства НАК. ИА Regnum, 5.11.2008г.

– Председатель правления «Узбекистон темир йуллари» Ачилбай Раматов провел в Тегеране переговоры с исполнительным директором компании «Иранские железные дороги» Хасаном Зияри. Как сообщила информационная служба «Узбекистон темир йуллари», основное внимание на переговорах было уделено конкретным вопросам расширения двустороннего сотрудничества в области ж/д транспорта.

Стороны договорились о создании частных транспортных компаний, которые будут заниматься транзитными ж/д перевозками. Также была достигнута договоренность о совместных инвестициях в проект ж/д транспортного коридора, который соединит железные дороги Узбекистана и Ирана через Афганистан. Iran.ru, 30.10.2008г.

– В Узбекистане с 22 окт. 2008г. вступил в силу закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (ОСАГО), и страховщики начали продавать полисы нового образца, – сообщили в Ассоциации профессиональных участников страхового рынка Узбекистана. По словам собеседника агентства, 21 апреля президент Республики Узбекистан Ислам Каримов подписал закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», который был принят законодательной палатой 21 фев. 2008г. и одобрен сенатом 27 марта 2008г.

«В соответствии с вышеуказанным законом, владельцы транспортных средств обязаны застраховывать гражданскую ответственность за причинение вреда жизни, здоровью и (или) имуществу иных лиц при использовании транспортного средства и на территории Республики Узбекистан не допускается использование транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых не застрахована. При этом владелец транспортного средства обязан застраховать свою гражданскую ответственность не позднее десяти дней со дня возникновения права владения транспортным средством (приобретения его в собственность, получения в хозяйственное ведение, оперативное управление или на ином законном основании)», – отметил представитель Ассоциации. По его словам, в Узбекистане создан Фонд гарантирования выплат по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, с которым заключили соглашение о членстве 14 из 18 отечественных страховых компаний, имеющих лицензию на оказание услуг по обязательным видам страхования. Фонд будет осуществлять со страховщиками обмен сведениями об обязательном страховании, разрабатывать и вносить на рассмотрение Госстрахнадзора предложения по совершенствованию законодательства об ОСАГО. Имущество фонда формируется за счет единовременных и календарных взносов страховщиков, средств от реализации права требования к лицам, ответственным за причиненный потерпевшим вред, доходов, получаемых от инвестиционной деятельности Фонда. При этом единовременные взносы страховщиков составляют 0,1% от минимального размера уставного фонда страховщика, установленного на день внесения взноса и направляются на формирование уставного капитала фонда.

«Обеспечивая гарантированное возмещение при наступлении страхового случая, Фонд будет производить компенсационные выплаты в счет возмещения вреда жизни, здоровью и имуществу потерпевшего, если страховая выплата по договору обязательного страхования не может быть осуществлена вследствие применения к страховщику процедуры банкротства; неизвестности лица, ответственного за причиненный вред; неисполнения владельцем транспортного средства, при использовании которого причинен вред, обязаннос-

ти по страхованию своей гражданской ответственности», — пояснил собеседник агентства. Он обратил внимание на то, что хотя закон запрещает вождение автомобиля без страхового полиса с 22 окт., штрафные санкции за отсутствие полиса начнут применяться только через три месяца — с 22 янв. следующего года. Сумма штрафа составит один минимальный размер заработной платы для физических лиц и три минимальных размера для руководителей организаций, за которыми закреплен автомобиль.

«Согласно закону, обязанность по страхованию гражданской ответственности распространяется на владельцев всех используемых на территории Узбекистана транспортных средств (как отечественных, так и иностранных). По оценкам, размер страхового тарифа для физических лиц в среднем составит 20 долл. в год. Его сумма зависит от ряда критериев, включая стаж водителя, объем двигателя автомобиля и других. Страховая сумма, в пределах которой страховщик обязуется при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) возместить потерпевшим причиненный вред, составляет 3000 долл. (по курсу Центробанка на день заключения договора обязательного страхования). Около двух третей из этой суммы пойдут на возмещение вреда, причиненного жизни или здоровью, остальная часть — на возмещение вреда имуществу», — подчеркнул представитель Ассоциации.

Он также отметил, что контроль за исполнением владельцами транспортных средств обязанности по страхованию своей ответственности осуществляется органами безопасности дорожного движения при регистрации, организации государственного технического осмотра транспортных средств и осуществлении иных полномочий в области контроля за соблюдением правил дорожного движения, а также нормативно-правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

21 апреля 2008г. президент Республики Узбекистан также подписал закон «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Узбекистан в связи с принятием закона Республики Узбекистан «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», в соответствии с которым был внесен ряд изменений в Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности, Гражданский кодекс Республики Узбекистан и закон «О страховой деятельности». На дорогах Узбекистана эксплуатируется более 2 млн.ед. автотранспорта. Ежегодно органы безопасности дорожного движения регистрируют более 10 тыс. дорожно-транспортных происшествий. По предварительным оценкам, республиканский рынок ОСАГО составит от 60 млрд. до 100 млрд. сумов (1 доллар — 1336,53 сумов) страховых премий. ИА Regnum, 22.10.2008г.

— В Ташкенте состоялось очередное заседание рабочей группы ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» и АО «Национальная компания «Казакстан темир жолы», которое проводится с 2004г. дважды в год. Последняя такая встреча состоялась в марте нынешнего года в Шымкенте, — сообщили в пресс-службе узбекской ж/д компании. По словам собеседника агентства, в ходе нынешней ташкент-

ской встречи был рассмотрен вопрос обмена поездов на стыковых станциях. Грузопоток в сент. возрос и ожидается, что эта тенденция сохранится до конца года. Отсюда задача, на чем было уделено внимание участников заседания, — быстрее принять поезда — транзитные и с экспортным грузом и без задержек отправлять, возникающие вопросы и проблемы решать совместно и оперативно. В частности, были согласованы новые расценки за локомотиво-часы, за выполненную работу локомотивов и локомотивных бригад, согласно договору от 17 апреля 2007г.

Он также отметил, во время встречи были обсуждены вопросы двустороннего сотрудничества и подведены итоги работы железных дорог обеих сторон за 8 месяцев 2008г. Объем перевозок грузов через узбекско-казахстанские пограничные переходы за 8 месяцев тек.г. составил 12,5 млн.т., что на 966 тыс.т. (или 8%) больше, чем за 8 месяцев 2007г. «По итогам встречи председателем правления государственно-акционерной ж/д компании «Узбекистон темир йуллари» Ачилбаем Раматовым и президентом «Казахстан темир жолы» Аскармом Маминым был подписан договор о взаимоотношениях в области ж/д транспорта», — заключили в пресс-службе.

Государственно-акционерная ж/д компания «Узбекистон темир йуллари» образована 7 нояб. 1994г. на базе бывшей Среднеазиатской железной дороги СССР, расположенной на территории Республики Узбекистан. Общая развернутая длина главных путей компании составляет 3645 км. В компании работает более 54,7 тыс.чел. Годовой грузооборот компании составляет 90% от суммарного грузооборота всех видов транспорта. С 1993г. является членом Организации содружества железных дорог (ОСЖД). Компания имеет тесные связи с международным союзом железных дорог (МСЖД) и Экономической комиссией ООН для Азиатско-Тихоокеанского региона (ЭСКАТО). ГАЖК проводит совместную работу с проектом ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия) программы ТАСИС комиссии Европейского Союза. ИА Regnum, 12.10.2008г.

— «На Бизнес-форуме, организованном в рамках государственного визита президента Латвийской Республики Валдиса Затлерса в Ташкент, было проведено секционное заседание по теме «Транспорт и логистика». В заседании приняли участие представители министерств, ведомств и организаций Республики Узбекистан, а также представители деловых кругов Латвийской Республики в сфере транспорта и логистики», — сообщили 10 окт. в информационной службе Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта. По словам собеседника агентства, после окончания работы секционного заседания, были проведены двусторонние переговоры между организациями и компаниями двух стран с возможностью подписания протоколов и договоров в области транспорта, транспортной коммуникации и логистики.

«В рамках проведения бизнеса-форума были проведены переговоры руководителя ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» с председателем правления ГАО «Латвийские железные дороги» Магонисом Угисом и председателем правления ООО ЛДЗ «Карго» Эриксом Шмукстсом. Также по итогам переговоров был подписан протокол намерений

об организации регулярных ж/д перевозок, в т.ч. и интермодальных перевозок грузов в контейнерах, в направлении в/из стран Прибалтики, Республики Узбекистан, также транзитом в/из третьей страны через территорию Республики Узбекистан с использованием маршрутного контейнерного поезда «Балтика транзит», — отметил собеседник агентства. Президент Латвии Валдис Затлерс в ходе своего государственного визита в Узбекистан (5-7 окт. 2008) подтвердил, что его страна заинтересована в транзите продукции Узбекистана через латвийские порты, в частности — в транзите хлопка. Он пообещал делать все зависящее для развития экономического сотрудничества Узбекистана с европейскими странами. ИА Regnum, 10.10.2008г.

— «Более 60% экспозиции TransUzbekistan-2008 занимают российские компании, в т.ч. и ОАО «Транс контейнер» — ведущий контейнерный перевозчик России. Также в этом году под флагом России экспонируются Дальневосточная транспортная группа — транспортные услуги, Совплимхолдинг — энергосберегающее оборудование по вентиляции, кондиционированию и очистке воздуха, МТЗ Трансмаш — тормозные колодки и другие», — сообщила представитель пресс-службы ITEUzbekistan Ойимхон Бабаджанова.

5 юбилейная узбекская международная выставка «Транспорт и Логистика — TransUzbekistan 2008» пройдет с 9 по 11 окт. в г. Ташкенте в Национальном выставочном комплексе «Узэкспо-центр». Международная выставка представит современные транспортные технологии, инновации, транспортные средства и системы, и вновь станет международным форумом для показа новейших разработок для всех видов транспорта, контейнерных перевозок, информационно — логистических систем, транспортной техники. «В этом году участниками выставки станут 20 компаний из различных стран. Среди стран-участниц Германия, Россия, Казахстан, Украина и Узбекистан. Среди постоянных участников особо отметим отечественные компании Узтемирйулконтейнер — услуги, связанные с организацией контейнерных перевозок, а также STS Logistics Tashkent — логистика, транспортные услуги. Страны СНГ также представлены компаниями Крюковский вагоностроительный завод (Украина), Казтемиртранс (Казахстан). Широкую экспозицию подготовила RRL RussianRail Logistics GmbH (Германия), которая представит услуги по организации мультимодальных перевозок, таможенному оформлению, страхованию грузов и т.д.», — пояснила сотрудница пресс-службы. ИА Regnum, 7.10.2008г.

— В Узбекистане возведен новый ж/д мост, не имеющий аналога в регионе, заявили 7 сент. в руководстве ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» («Узбекские железные дороги»). «Возведенный ж/д мост по своей конструкции и высокому классу выполненных работ не имеет аналогов не только в Узбекистане, но и во всем центральноазиатском регионе», — сказали в ГАЖК.

По словам собеседника агентства, строительство моста осуществлено за счет кредита Японского банка международного сотрудничества (JBIC) на новой ж/д линии «Ташгузар-Байсун-Кумкурман», проходящей в обход территории соседней Туркмении и соединяющей Кашкадарьинскую и Сурхандарьинскую области республики, далее с Ташкен-

том и другими регионами страны. «Длина ж/д линии составляет 223 км», — уточнил представитель железной дороги. «Специалисты ГАЖК совместно со своими японскими коллегами проводят апробацию данного моста. По проекту предусмотрено строительство еще четырех подобных сооружений», — пояснил собеседник агентства. Проектная стоимость строительства трассы «Ташгузар-Байсун-Кумкурман» составляет 447 млн.долл., из которых 151,47 млн. долл. — льготные кредиты Японского банка международного сотрудничества (JBIC). В соответствии с контрактом компания Japan Transportation Consultants также предоставляет инженеринговые услуги и услуги по строительному надзору. По данным ГАЖК «Узбекистон темир йуллари», на новой дороге уже построены уникальные с точки зрения технического и инженерного решения сооружения. «Всего построены 609 объектов, в том числе, 564 водопропускных сооружений и 43 ж/д моста», отметили в ГАЖК.

«Ввод ж/д магистрали способствовал созданию единой ж/д сети для комплексного освоения природных ресурсов южного региона страны и дальнейшего развития республиканских и международных транспортных сообщений, а новый мост позволит заметно увеличить показатель грузоперевозок», заключил представитель компании. ИА Regnum, 7.9.2008г.

— Национальная авиакомпания (НАК) Узбекистана «Узбекистон хаво йуллари» подписала соглашение с корейской Korean Air о консалтинге и ведении операционной деятельности в международном аэропорту Навои (административный центр Навойской области), сообщил гендиректор НАК Узбекистана Валерий Тянь.

В соответствии с соглашением корейская компания возьмет в управление аэропорт в Навои для создания международного интермодального центра логистики. В среду Korean Air осуществила первый грузовой рейс с посадкой в аэропорту Навои.

Как сообщил начальник управления внешних связей и альянса НАК Эркин Убайдуллаев, на первом этапе корейская компания будет совершать в аэропорту Навои 6 технических посадок в неделю на грузовом самолете Boeing-747F. В последующем, когда начнет функционировать грузовая инфраструктура аэропорта, количество авиарейсов увеличится.

Э.Убайдуллаев отметил, что на первом этапе проекта — в течение трех месяцев — корейская компания будет осуществлять консалтинг менеджмента Навоийского аэропорта, а в дальнейшем корейской компании будет передано управление аэропортом.

По словам Э.Убайдуллаева, «рассматривается несколько вариантов сотрудничества в реализации проекта на взаимовыгодных условиях». Окончательный вариант партнерства будет определен к концу тек.г.

Логистический центр аэропорта в Навои будет включать в себя грузовой терминал, топливозаправочный комплекс, аэронавигационный центр и другие подразделения со всей необходимой инфраструктурой. Как ожидается, коммерческая эксплуатация логистического центра начнется к концу 2009г. Стоимость проекта Э.Убайдуллаев не назвал, сославшись на коммерческую тайну.

В аэропорту Навои имеется одна взлетно-посадочная полоса (ВПП) для приема большегрузных

самолетов. В перспективе при возрастании потока судов планируется строительство второй ВПП.

В мае тек.г. между НАК Узбекистана и Korean Air был подписан меморандум о взаимопонимании, в котором оговорены вопросы строительства международного центра логистики на базе аэропорта Навои, а также дальнейшего двустороннего сотрудничества между двумя авиакомпаниями.

В соответствие с меморандумом, корейская авиакомпания должна оказать содействие в организации глобальной сети, направленной на увеличение рейсов пассажирских и грузовых самолетов, в создание необходимой логистической инфраструктуры и промышленных комплексов на территории, прилегающей к аэропорту Навои.

Планируется, что НАК Узбекистана совместно с корейской авиакомпанией сформируют внутри республики и за рубежом грузовые маршруты, которые будут способствовать преобразованию Навоийского аэропорта в международный логистический хаб.

В 2008-09гг. «Узбекистон хаво йуллари» по предложению Korean Air присоединится к международному авиационному альянсу SkyTeam, который контролирует 35% рынка пассажирских и грузовых перевозок в мире.

Государственная авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари» — монопольный авиаперевозчик в Узбекистане. В 2007г. узбекская авиакомпания перевезла 1,972 млн. пассажиров, что на 16,4% больше по сравнению с 2006г. Объем перевезенного в 2007г. груза и почты составил 20 тыс.т., что почти на 1 тыс.т. больше, чем в 2006г.

Аэропорт Навои был введен в строй в 1962г. Ранее аэропорт обеспечивал прием и выпуск воздушных судов типа Ан-24, Як-40, а также Ил-114 и RJ-85. С 2004г. идет модернизация и реконструкция аэропорта. С минувшего года аэропорт может принимать воздушные суда всех типов, в т.ч. тяжелогрузные самолеты западного производства. Interfax, 27.8.2008г.

— Национальная авиакомпания Узбекистана «Узбекистон хаво йуллари» в янв.-июне 2008г. увеличила перевозку пассажиров на 8,6% по сравнению с аналогичным периодом пред.г. — до 959,4 тыс.чел., говорится в сообщении компании.

Перевозки пассажиров на международных линиях за I пол. снизились на 7,3% — до 317,5 тыс.чел., на линиях СНГ — увеличились на 16%, до 428 тыс.чел., на местных авиалиниях — выросли на 10,4%, до 213,9 тыс.чел.

В сообщении отмечается, что рост пассажирских перевозок связан с оптимизацией коммерческой загрузки и увеличением авиарейсов на 1% — до 11 тыс. 219. В частности, начались полеты из Ташкента в Дубай, а также из ряда регионов республики в Санкт-Петербург. Увеличена частота еженедельных рейсов: в Тель-Авив — до четырех раз, в Бангкок — до пяти, из Самарканда в Санкт-Петербург — до трех.

Объем грузовых перевозок «Узбекистон хаво йуллари» за шесть месяцев тек.г. вырос на 9,1% и достиг 11,82 тыс.т.

НАК «Узбекистон хаво йуллари», монопольный авиаперевозчик в Узбекистане, полностью принадлежит государству, выполняет рейсы в 21г. Европы, Америки, Ближнего Востока, Азии, в 22 города стран СНГ и по 11 направлениям на местных авиалиниях. По итогам 2007г. компания

увеличила перевозку пассажиров на 16,5% по сравнению с 2006г. — до 1,972 млн.чел., грузов — на 11,6%, до 20,2 тыс.т. Interfax, 14.8.2008г.

— Российская авиакомпания «Московия» начала выполнять новый международный регулярный рейс 3R-715/716 по маршруту Москва-Нукус (Каракалпакстан, Узбекистан). После реконструкции аэропорт столицы Республики Каракалпакстан (Узбекистан) снабжен необходимым оборудованием для обеспечения регулярной и безопасной эксплуатации воздушных судов в соответствии с международными стандартами ИКАО и с международными требованиями, предъявляемыми к аэропортам, осуществляющим международные перевозки. Это уже девятый по счету рейс авиакомпании «Московия», соединяющий столицу России с областными центрами Узбекистана. www.economy.gov.ru, 12.8.2008г.

— Фонд гарантирования выплат по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) будет создан в Узбекистане, говорится в постановлении правительства «О мерах по реализации закона республики Узбекистан «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», опубликованном во вторник в электронных СМИ республики.

В преамбуле документа отмечается, что фонд создается в целях обеспечения полноценного функционирования ОСАГО.

Основными задачами фонда определены, в частности, обеспечение в соответствии с законодательством гарантированного возмещения потерпевшим вреда, причиненного им при использовании транспортных средств; финансовое обеспечение системы поддержки отдельных категорий граждан, имеющих право на скидки по страховым премиям; формирование информационной базы данных об обязательном страховании, в т.ч. содержащей сведения о договорах обязательного страхования, страховых случаях, персональные данные о страхователях и потерпевших; организация обмена указанными сведениями между страховщиками и фондом, с обеспечением установленных законодательством требований о тайне страхования.

Кроме того, фонд должен будет компенсировать скидки по страховым премиям, предоставленные страховщиками категории лиц, имеющих право на них, осуществлять со страховщиками обмен сведениями об обязательном страховании, разрабатывать и вносить на рассмотрение Госстрахнадзора предложения по совершенствованию законодательства об ОСАГО.

Членство в фонде заключается на основе письменного соглашения между страховщиком и руководством фонда.

Имущество фонда формируется за счет единовременных и календарных взносов страховщиков, средств от реализации права требования к лицам, ответственным за причиненный потерпевшим вред, доходов, получаемых от размещения денежных средств фонда.

Единовременные взносы страховщиков направляются на формирование уставного капитала фонда и составляют 0,1% от минимального размера уставного фонда страховщика, установленного на день внесения взноса. Размер календарного взноса устанавливается исходя из объема прирос-

та за отчетный квартал общей страховой суммы по договорам обязательного страхования, заключенным страховщиком.

Средства фонда используются исключительно на осуществление компенсационных выплат, компенсацию скидок по страховым премиям по обязательному страхованию и содержание штата. Средства, предназначенные для финансирования компенсационных выплат и компенсации скидок по страховым премиям, обособляются от иного имущества фонда, по ним ведется отдельный учет и открывается отдельный банковский счет.

Свободные средства фонда по решению руководства могут инвестироваться на условиях диверсификации, возвратности, прибыльности и ликвидности. Доходы фонда, полученные от размещения его средств в государственные ценные бумаги и другие активы, освобождаются от налогообложения.

Фонд не вправе заниматься оказанием финансовой помощи и благотворительной деятельностью, а также выступать учредителем юридических лиц и участвовать в уставном капитале страховых организаций.

Общее руководство деятельностью фонда осуществляет наблюдательный совет, состав которого утверждается кабинетом министров и формируется из замминистров финансов, МВД, здравоохранения, руководства Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта, внебюджетного Пенсионного фонда, Госстрахнадзора, Ассоциации профессиональных участников страхового рынка Узбекистана. Исполнительным органом является дирекция, которая осуществляет текущее руководство деятельностью фонда.

Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», принятый парламентом Узбекистана в марте, вступит в силу в окт. 2008г.

В республике действуют 27 страховых компаний. Страховщики Узбекистана в 2007г. собрали 72,3 млрд. сумов премий (рост на 45,5%), доля обязательных видов страхования составила 4,7% от совокупного объема премий.

Официальный курс на 1 июля – 1310,91 сума/1 долл. Interfax, 1.7.2008г.

– Государственно-акционерная ж/д компания «Узбекистон темир йуллари» («Узбекские железные дороги») на прошлой неделе подписала контракт с китайской CSR Zhuzhou Electric Locomotive на покупку 15 пассажирских электровозов общей стоимостью 74,25 млн.долл., сообщает пресс-служба узбекской ж/д компании.

Финансирование контракта будет осуществляться за счет кредита Экспортно-импортного банка Китая и собственных средств «Узбекских железных дорог». В сообщении не уточняются условия контракта и сроки поставки электровозов.

Для китайской компании это уже второй контракт на поставку электровозов в Узбекистан. В 2004г. был завершен проект по обновлению парка электролокомотивов узбекской ж/д компании общей стоимостью 39,6 млн.долл., который финансировался за счет кредита Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР). В рамках этого проекта китайская Zhuzhou Electric Locomotive поставила компании 12 грузовых электровозов и запасных частей к ним общей стоимостью 39 млн.долл.

70% парка грузовых и почти весь парк пассажирских электровозов и дизельных локомотивов «Узбекских желдор» морально и физически устарели. Компания предпринимает шаги для обновления подвижного состава.

Российское ЗАО «Трансмашхолдинг» в 2008г. поставит магистрали 10 пассажирских локомотивов производства ОАО «Коломенский тепловозостроительный завод».

В Узбекистане общая протяженность ж/д путей составляет 4,1 тыс.км. На железную дорогу приходится 66% грузооборота внутри страны и почти 80% от общего объема экспортных и импортных грузовых перевозок. Interfax, 24.6.2008г.

– Национальная авиакомпания Узбекистана выводит на рынок продажи авиаперевозок новую услугу по оформлению электронного билета, в соответствии с требованиями мирового авиационного сообщества. Об этом заявил сегодня глава НАК «Узбекистон хаво йуллари» («Узбекские авиалинии») Валерий Тянь.

По его словам, реализованы первые два этапа из запланированных пяти до 2010г., когда национальный перевозчик полностью перейдет на бронирование и реализацию авиаперевозок в электронном виде. «Национальная авиакомпания Узбекистана выводит на рынок продажи авиаперевозок новую услугу по оформлению электронного билета, в соответствии с требованиями мирового авиационного сообщества», – отметил глава узбекской авиакомпании.

Авиакомпанией подготовлен и передан на рассмотрение в Олий Мажлис (парламент) пакет предложений по внесению изменений в Воздушный кодекс Узбекистана и другие нормативные документы, связанные с приданием и закреплением за электронным билетом легитимного статуса в республике. По словам Тяня, эти предложения уже прошли несколько чтений в обеих палатах парламента и в ближайшее время будут приняты.

Электронный документооборот продажи авиаперевозок полностью освоен Главным агентством воздушных сообщений национальной авиакомпании, ее областными подразделениями и зарубежными представительствами. В дальнейшем не исключается и переход на продажу электронных билетов на все рейсы авиакомпании и существующей в республике агентской сети НАК «Узбекистон хаво йуллари». Однако пока электронный билет будут получать пассажиры только в собственных офисах продаж авиакомпании.

До конца текущего года пассажиры НАК получат возможность забронировать авиабилет на сайте авиакомпании. Однако оплату можно провести непосредственно в пункте продажи электронного билета с использованием традиционных форм как за наличный или безналичный расчет, так и по пластиковым картам. В дальнейшем, по мере внедрения электронного билета в практику повседневных продаж, авиакомпанией планируется предоставить возможности оплаты перевозки посредством пластиковой карты через интернет, оснащение всех периферийных аэропортов страны киосками саморегистрации пассажиров на рейсы авиакомпании, а также введение радиочастотных бирок для багажа.

Затраты на реализацию первых двух этапов полного перехода на электронный документооборот составили 500 тыс.долл., что составляет менее

1% от доходов, полученных НАК «Узбекистон хаво йуллари» в прошлом году. Росбалт, 28.5.2008г.

— Корейская авиакомпания Kogean Air примет участие в строительстве международного центра логистики в аэропорту г.Навои (Узбекистан), говорится в сообщении пресс-службы национальной авиакомпании (НАК) Узбекистана «Узбекистон хаво йуллари».

На этой неделе между узбекской авиакомпанией и Kogean Air был подписан меморандум о взаимопонимании, в котором оговорены вопросы строительства международного центра логистики на базе аэропорта г.Навои, а также дальнейшего двустороннего сотрудничества между авиакомпаниями.

В соответствии с меморандумом, корейская авиакомпания окажет содействие в организации сети, направленной на увеличение рейсов пассажирских и грузовых самолетов, в создании необходимой логистической инфраструктуры и промышленных комплексов на территории, прилегающей к аэропорту г.Навои.

Планируется, что НАК Узбекистана совместно с корейской авиакомпанией в короткие сроки сформируют внутри республики и за рубежом грузовые маршруты, которые будут способствовать преобразованию навоийского аэропорта в международный логистический хаб.

В сообщении пресс-службы не уточняется, в какие сроки и на каких условиях будет реализован этот проект, а также не сообщается его предполагаемая стоимость.

«В ближайшее время ожидается принятие окончательных решений по вопросу (строительства логистического центра на базе аэропорта «Навои») на уровне правительств двух стран. Однако уже сейчас можно с уверенностью сказать, что корейская компания (Kogean Air) станет основным оператором создаваемого в Навои логистического центра», — сказал первый замминистра внешнеэкономических связей, инвестиций и торговли Узбекистана Насреддин Нажимов на узбекско-корейском бизнес-форуме в Ташкенте в минувший понедельник.

В НАК Узбекистана не подтверждают, но и не опровергают информацию, что Kogean Air станет оператором этого проекта. Источник в пресс-службе узбекской авиакомпании сообщил, что в 2008-09гг. «Узбекистон хаво йуллари» по предложению Kogean Air присоединится к международному авиационному альянсу Sky Team, который контролирует 35% рынка пассажирских и грузовых перевозок в мире.

Государственная авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари» — монопольный авиаперевозчик в Узбекистане. Авиакомпания эксплуатирует 16 самолетов западного производства, в т.ч. 10 самолетов Boeing двух модификаций — дальнемагистральный 767-300ER и среднемагистральный 757-200. В парке авиакомпании также три аэробуса A-310 и три среднемагистральных RJ-85. При этом на самолеты западного производства приходится 73,3% всех пассажирских перевозок на дальних маршрутах.

Летом 2007г. авиакомпания заключила контракты на приобретение двух самолетов Boeing-787-8 Dreamliner и шести среднемагистральных самолетов A-320-200. Interfax, 15.5.2008г.

— Крупнейший южнокорейский авиаперевозчик компания Kogean Air и национальная авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари» («Авиалинии Узбекистана») подписали меморандум о сотрудничестве. Как сообщили в пресс-службе узбекской авиакомпании, документ предусматривает расширение практического партнерства в освоении новых рынков, развитии инфраструктуры логистики Узбекистана, обмене опытом в управлении гражданской авиацией, подготовке кадров.

Стороны достигли договоренности о строительстве крупного логистического центра на базе аэропорта г.Навои, отметил на состоявшемся в Ташкенте узбекско-корейском бизнес-форуме первый замминистра по экономическим отношениям, инвестициям и торговле (МВЭСИТ) Узбекистана Насреддин Нажимов.

«В ближайшее время ожидается принятие окончательных решений именно по этому вопросу на уровне правительств двух стран. Однако уже сейчас с уверенностью можно сказать, что корейская компания станет основным оператором создаваемого в Навои крупного логистического центра», — заявил Нажимов.

«Это очень крупный проект, — заявил в ходе бизнес-форума председатель Торгово-промышленной палаты Узбекистана Алишер Шайхов. — Поэтому нужно определить, куда придется летать с этого центра, с какими грузами. Сначала нужно узнать рынок, провести мониторинг, а для этого нужен серьезный оператор. Только после мониторинга, можно браться за создание ТЭО проекта».

По словам Шайхова, именно оператору этого проекта предстоит решать, кто будет строить центр логистики в аэропорту и каков будет общий объем инвестиций в проект. К проекту уже проявили интерес многие крупные авиакомпании, в т.ч. SAS и авиакомпании из Ближнего Востока.

Согласно предварительной договоренности, самолеты авиакомпании Kogean Air уже в скором времени начнут совершать транзитные рейсы между аэропортом «Инчхон» и аэропортом узбекского Навои.

В дек. 2006г. между ВВС России и Узбекистана была достигнута договоренность об использовании аэродрома Навои самолетами российских военно-воздушных сил. Договоренность была достигнута в ходе визита в Узбекистан главкома ВВС России Владимира Михайлова. Как сообщил тогда заместитель Михайлова генерал Айтеч Бижев, в обмен на право пользоваться аэродромом, ВВС России оснастят его новыми радиотехническими средствами и системами ПВО. Кроме российских самолетов, там будут базироваться истребители Су-27 и МиГ-29 ВВС Узбекистана. По условиям достигнутой договоренности, ВВС России могут использовать аэродром Навои, в т.ч. и для базирования бомбардировщиков стратегической авиации. Росбалт, 12.5.2008г.

— Президент Узбекистан Ислам Каримов в субботу в своей резиденции Оксарой принял председателя авиакомпании Kogean Air Янг Хо Чоя, сообщили в пресс-службе главы государства. «Во время беседы состоялся обмен мнениями по вопросам, связанным с дальнейшим развитием сотрудничества между Национальной авиакомпанией «Узбекистон хаво йуллари» и Kogean Air, — сказали в пресс-службе.

Собеседник агентства напомнил, что в ходе визита Ислама Каримова в фев. 2008г. в Корею был подписан меморандум о сотрудничестве между авиакомпанией «Узбекистон хаво йуллари» (воздушные линии Узбекистана) и Korean Air.

Как отмечается, этот документ предусматривает расширения практического партнерства в освоении новых рынков, развитии инфраструктуры логистики Узбекистана, обмене опытом в управлении гражданской авиацией, подготовке кадров.

«В соответствии с договоренностью, достигнутой в ходе визита Ислама Каримова, компания «Узбекистон хаво йуллари» по предложению Korean Air в 2008–09гг. присоединится к международному авиационному альянсу Sky Team, — сказали в пресс-службе. Данный альянс, объединивший крупные авиакомпании, контролирует 35% рынка пассажирских и грузоперевозок в мире.

Сотрудничество с ним, подчеркнули в пресс-службе, откроет новые возможности в дальнейшей интеграции узбекской авиакомпании в международную авиатранспортную систему, повышении безопасности, обеспечении регулярности полетов. Interfax, 10.5.2008г.

— Азиатский банк развития (АБР) предоставил Узбекистану кредит в 75,3 млн.долл. на реконструкцию двух участков автодороги Гузар — Бухара — Нукус — Бейнеу (А-380), сообщили в представительстве АБР в Узбекистане. Кредитное соглашение подписали в понедельник глава представительства АБР в Узбекистане Хонг Вэй (Hong Wai) и первый вице-премьер, министр финансов Узбекистана Рустам Азимов.

Заем предоставлен под гарантию правительства Узбекистана сроком на 24г. при 4-летнем льготном периоде по льготной ставке Libor+0,2%. Средства будут направлены на строительные работы, закупку дорожно-строительной техники и управление проектом.

Общая стоимость проекта — 173,5 млн.долл. Он предусматривает реконструкцию автомагистрали общей протяженностью 131 км, в частности, на двух участках — 90 км. и 41 км. — в Каракалпакской автономной республике на северо-западе Узбекистана. Срок реализации проекта — 4г.

Совет директоров АБР одобрил предоставление кредита на реализацию этого проекта в дек. прошлого года. Финансирование проекта также будет осуществляться за счет средств правительства Узбекистана в объеме 98,2 млн.долл.

Автодорога А-380 протяженностью 1,204 тыс.км. является частью транзитного коридора, связывающего Узбекистан с Афганистаном и Туркменией на юге и Казахстаном — на севере.

В Узбекистане утверждена концепция развития автомобильных дорог общего пользования на 2007–10г. общей стоимостью 600 млн.долл. В ее рамках планируется реконструировать и построить 679 км. автодорог, в т.ч. 489 км. участков дорог, входящих в состав международных транспортных маршрутов и 190 км. дорог государственного значения.

С 1995г. АБР предоставил Узбекистану кредиты на 1 млрд.долл. на реализацию проектов в области образования, сельского хозяйства, модернизации транспортных коммуникаций и энергетического сектора, а также 69 грантов технической помощи на общую сумму 37,24 млн.долл. Interfax, 14.4.2008г.

— В Узбекистане установлен факт завоза по демпинговым ценам 2,5 тыс. автомобилей из Китая, говорится в сообщении министерства внешних экономических связей, инвестиций и торговли (МВЭСИТ) Узбекистана, распространенном в четверг.

В республике начаты процедуры антидемпингового расследования в отношении импорта легковых автотранспортных средств из КНР, отмечается в сообщении. «В соответствии с законом «О защитных мерах, антидемпинговых и компенсационных пошлинах» министерством внешних экономических связей, инвестиций и торговли в качестве уполномоченного органа на основании предварительного заключения начата процедура антидемпингового расследования в отношении импорта легкового автомобильного транспорта, ввозимого из КНР», — говорится в этом сообщении.

По данным таможенной статистики, в 2005–07г. из Китая в Узбекистан импортировано 2339 ед. легковых автомобилей на 2,3 млн.долл. В частности, в 2005г. было ввезено всего 9 автомобилей, в 2006 — 48, а в 2007 — 2282.

«Стоимость этих автотранспортных средств на рынке КНР складывается в пределах 3–4 тыс.долл. США за ед. и более. В тоже время декларируемая цена при импорте в Узбекистан составила 150–600 долл. США», — отмечает МВЭСИТ. В заключении подчеркивается, что подобные действия создают «угрозу причинения серьезного ущерба автомобильной отрасли Республики Узбекистан». Interfax, 10.4.2008г.

— Олий Мажлис (нижняя палата парламента) Узбекистана принял во втором, окончательном, чтении закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (ОСАГО), сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе узбекского парламента.

В сент. прошлого года нижняя палата приняла законопроект в первом чтении. Согласно закону, лицензию на оказание услуг по обязательному страхованию автогражданской ответственности может получить компания любой формы собственности, имеющая представительства во всех регионах республики и уставный капитал в сумме, эквивалентной не менее 1 млн.долл.

Право регулировать размеры страховой суммы и страхового тарифа в этом виде страхования в зависимости от типа транспортного средства и региона его эксплуатации предоставляется кабинет министров.

Предусмотрено также прямое урегулирование страхового случая, при котором потерпевший, являющийся страхователем или иным лицом, гражданская ответственность которого застрахована по договору об обязательном страховании, вправе обратиться за возмещением вреда, причиненного его жизни, здоровью и имуществу, к страховщику, с которым у потерпевшего заключен договор обязательного страхования.

Закон предусматривает создание специального фонда ОСАГО, средства которого формируются за счет отчислений страховщиков, проводящих обязательное страхование автогражданской ответственности. Предусмотрено, что фонд будет осуществлять защиту третьих лиц при неустановленном страхователе-виновнике ДТП, при банкротстве страховщика, при наличии незастрахованного во-

дителя, а также компенсировать предоставляемые отдельным категориям граждан скидки по страховым премиям.

В законе прописано, что полис ОСАГО владелец автотранспортного средства – юридическое или физическое лицо – обязан покупать ежегодно, не позже чем в 10-дневный срок с момента приобретения автомобиля. Отдельной статьей законопроекта предусматриваются штрафные санкции со стороны органов госавтоинспекции для незастрахованных водителей и владельцев транспортных средств с зачислением части средств в фонд обязательного страхования.

В пресс-службе уточнили, что закон направлен на рассмотрение в сенат – верхнюю палату парламента. Ожидается, что сенат рассмотрит закон в апр.-мае этого года.

Летом прошлого года Узбекистан объявил о намерении в 2007-10гг. провести реформирование республиканского рынка страховых услуг, в т.ч. реформу ОСАГО. Реформирование ОСАГО планируется начать с принятия закона, регулирующего этот вид страховой деятельности.

ОСАГО в республике осуществляется на основе постановления правительства «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и других самоходных машин и механизмов» и соответствующей инструкции министерства финансов, принятых в 1994г.

Согласно этим документам, максимальный объем страховой выплаты (при полном уничтожении имущества или смерти третьего лица) составляет 50 минимальных размеров заработной платы (800 долл.).

По данным госавтоинспекции, на дорогах Узбекистана в настоящее время эксплуатируется 3 млн.ед. автотранспорта, их количество с 1994г. увеличилось более чем в 2,5 раза. Более половины принадлежит физическим лицам. Ежегодно органами ГАИ регистрируется 10 тыс. дорожно-транспортных происшествий. По предварительным оценкам, республиканский рынок ОСАГО составит от 60 млрд. до 100 млрд. сумов страховых премий.

В республике действуют 25 компаний в области общего страхования, одна – по страхованию жизни и одна перестраховочная компания. Страховщики Узбекистана в 2007г. собрали 72,3 млрд. сумов (рост на 45,5%) премий, в т.ч. по обязательным видам – 4,7% от совокупного объема, что связано с отсутствием обязательных видов страхования, соответствующих международной практике.

Официальный курс на 27 фев. – 1296,38 сума/1 долл. Interfax, 27.2.2008г.

– Консорциум южнокорейских компаний во главе с Shindong Enecom по результатам тендера приобрел за 17,5 млн.долл. 47% акций узбекского ОАО «Доррефтранс» (Сырдарьинская область), рефрижераторного подразделения государственной акционерной ж/д компании «Узбекистон темир йуллари», сообщил источник в руководстве госкомпании.

По словам собеседника агентства, стартовая стоимость пакета акций составляла 17,33 млн.долл. Победитель также взял на себя инвестиционные обязательства по модернизации предприятия в 6 млн.долл., которые должны быть освоены в течение пяти лет.

Международный тендер по продаже ценных бумаг «Доррефтранса» был объявлен Госкомимущества (ГКИ) Узбекистана в сент. 2006г.

В конце 2002г. американская консалтинговая компания Normark trading по поручению российского ОАО «Приморское морское пароходство» (ПМП) подписала с ГКИ Узбекистана договор купли-продажи 47% акций «Доррефтранса», предназначенного для реализации иностранным инвесторам, за 12 млн.долл. При этом стоимость инвестиционных обязательств должна была составить 2,8 млн.долл.

По условиям сделки договор должен был вступить в силу после передачи в доверительное управление ПМП еще 28% акций «Доррефтранса». Однако руководство ж/д компании отказалось выполнить эти условия и сделка не состоялась.

Уставный капитал предприятия составляет 21,887 млрд. сумов. 51% акций принадлежат ГКИ, 2% – трудовому коллективу.

«Доррефтранс» (бывшее рефрижераторное вагонное депо Среднеазиатской железной дороги) было образовано в 1978г. и специализируется на перевозке и экспедировании скоропортящихся грузов в изотермическом подвижном составе. Парк компании, один из самых крупных в СНГ, состоит из 390 рефрижераторных секций и 6 вагонов германского производства. Основной объем грузоперевозок приходится на страны СНГ, в первую очередь Россию, а также страны Балтии, Иран, Афганистан.

ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» образована в 1994г. после выхода из состава Среднеазиатской железной дороги. Уставный капитал сформирован за счет госактивов семи подразделений компании и на 100% принадлежит государству.

Официальный курс на 18 фев. – 1295.12 сума/1 долл. Interfax, 18.2.2008г.

– Германская EvoBus GmbH Mercedes-Benz (автобусное подразделение концерна Daimler-Chrysler) подписала контракт с ассоциацией «Ташшахартрансхизмат» («Ташгортранссервис») на поставку 200 городских пассажирских автобусов общей стоимостью 35 млн. евро, сообщил источник в руководстве ассоциации.

По его словам, германская компания осуществит поставку 200 автомашин Mercedes-Benz Conecto Low Floor класса «Евро-3», а также запасные части, спецоборудование и технику для обслуживания автобусов.

Первая партия из 5 автобусов будет поставлена до 15 марта, еще 130 машин – до 1 сент. Завершить поставки планируется до 1 нояб. 2008г. Контракт будет финансироваться за счет кредита Фонда реконструкции и развития Узбекистана.

С 1994г. Узбекистан закупил для автопарка Ташкента 579 автобусов Mercedes-Benz на 80 млн. евро. Согласно концепции развития городского пассажирского транспорта Узбекистана, в течение ближайших пяти лет планируется закупить 2620 автобусов, из них для Ташкента – 1500. Interfax, 8.2.2008г.

– Государственная акционерная ж/д компания «Узбекистон темир йуллари» (ГАЖК «Узбекские железные дороги») и ЗАО «Трансмашхолдинг» (Россия) обсуждают условия контракта на поставку 8 локомотивов производства ОАО «Коломенский тепловозостроительный завод», сообщил источник в руководстве ГАЖК.

«На днях мы получили 2 тепловоза серии ТЭП70БС в рамках первого контракта с «Трансмашхолдингом», сейчас прорабатываем условия и детали контракта еще на 8 локомотивов», — сказал собеседник агентства. Закупка финансируется за счет собственных средств ж/д компании.

70% парка грузовых и почти весь парк пассажирских электровозов и дизельных локомотивов узбекской ж/д компании морально и физически устарело.

ЗАО «Транспромресурс», представляющее интересы Коломенского тепловозостроительного завода, в дек. 2007г. подписало контракт с «Узбекистон темир йуллари» на модернизацию парка дизельных локомотивов стоимостью 54 млн.долл. В рамках контракта российская компания поставит дизель-генераторные установки со вспомогательным оборудованием для замены 90 секций магистральных тепловозов, находящихся в эксплуатации.

Проект модернизации дизельных локомотивов и реконструкции литейных цехов общей стоимостью 83 млн.долл. предусматривает строительство на базе ПО «Узжелдорреммаш» тепловозосборочного комбината проектной мощностью 292 локомотивные секции в год, а также модернизацию литейных цехов мощностью 25,2 тыс.т. литья ежегодно. Финансирование проекта осуществляется за счет кредита ЕБРР в 68 млн.долл. и собственных средств узбекской ж/д компании.

Общая протяженность ж/д путей в Узбекистане составляет 4,1 тыс.км. На железную дорогу приходится 66% грузооборота внутри страны и почти 80% общего объема экспортных и импортных грузовых перевозок. Interfax, 25.1.2008г.

— Государственно-акционерная ж/д компания (ГАЗК) «Узбекистон темир йуллари» («Узбекские железные дороги») в сент. завершат электрификацию магистрали «Ташкент-Ангрен» на северо-востоке страны стоимостью 79,43 млн.долл. НПО «Мостовик» (Омск) осуществляет установку металлических конструкций для двух мостов и удлинения приемоотправочных путей и путевых работ стоимостью 3 млн.долл. Российская компания в 2007г. стала победителем одного из тендеров, объявленных в рамках реализации проекта. В сент. прошлого года германская InterEng, китайская ZTE и латвийская Belam Riga выиграли тендеры по электрификации данной железной дороги стоимостью 35 млн.долл. Финансирование проекта осуществляется за счет средств кредита германского KfW в 31,25 млн.долл., Кувейтского фонда экономического развития (КФЭР) — 20,1 млн.долл. и собственных средств ГАЗК «Узбекистон темир йуллари» — 28 млн.долл. www.polpred.com, 23.1.2008г.

— Национальная авиакомпания Узбекистана «Узбекистон хаво йуллари» в 2007г. перевезла 1,972 млн. пассажиров, что на 16,4% превышает показатель 2006г., сообщила пресс-служба компании. В минувшем году авиакомпания выполнила 22 тыс. 935 рейсов, в т.ч. 297 чартерных.

На линиях СНГ выполнено 7 тыс. рейсов, перевезено 844 тыс. пассажиров, что на 26,5% больше, чем годом ранее. На международных линиях перевезено 700 тыс. пассажиров (рост на 8,8%). Показатель занятости пассажирских кресел вырос до 86 против 77 в 2006г.

Объем перевезенного груза и почты в 2007г. составил 20 тыс.т., что почти на 1 тыс.т. больше, чем в 2006г.

Госкомпания «Узбекистон хаво йуллари» — монопольный авиаперевозчик в Узбекистане. В настоящее время она эксплуатирует 16 самолетов западного производства, в т.ч. 10 Boeing двух модификаций — дальнемагистральный Boeing-767-300ER и среднемагистральный Boeing-757-200, три аэробуса A-310 и три среднемагистральных RJ-85. летом 2007г. авиакомпания заключила контракты на приобретение двух Boeing-787 Dreamliner и шести среднемагистральных A-320-200.

Как сообщалось ранее, в 2006г. узбекская авиакомпания увеличила пассажирские перевозки на 1,6% по сравнению с 2005г. — до 1,693 млн.чел. Объем грузовых перевозок снизился на 16% — до 18,1 тыс.т. Interfax, 21.1.2008г.

— Российское ЗАО «Транспромресурс» и Государственно-акционерная ж/д компания «Узбекистон темир йуллари» (ГАЗК «Узбекские железные дороги») в конце минувшей недели подписали контракт на модернизацию парка дизельных локомотивов стоимостью 54 млн.долл., сообщил источник в руководстве ГАЗК.

Российская компания, представляющая интересы Коломенского тепловозостроительного завода, поставит дизель-генераторные установки со вспомогательным оборудованием для замены 90 секций магистральных тепловозов, находящихся в эксплуатации. Срок реализации проекта — два года.

В мае 2005г. «Транспромресурс» выиграл тендер по одному из лотов проекта «Модернизация дизельных локомотивов и реконструкция литейных цехов», который финансируется за счет кредита Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) в 68 млн.долл.

В тендере также приняли участие японская Marubeni и германская Zeppelin Russland GmbH. Однако ЕБРР не утвердил решение тендерной комиссии. В конце 2006г. был объявлен повторный тендер, на который свое предложение представил только «Транспромресурс». После того, как швейцарская SGS провела экспертную оценку предложения российской компании и сочла его приемлемым по техническим и ценовым параметрам, ЕБРР дал согласие на подписание контракта.

Тендер по второму лоту — на выбор подрядчика для проведения реконструкции литейного производства — ПО «Узжелдорреммаш» (дочернее предприятие ж/д компании) еще не завершено.

Проект «Модернизация дизельных локомотивов и реконструкция литейных цехов» общей стоимостью 83 млн.долл. предусматривает строительство на базе ПО «Узжелдорреммаш» тепловозосборочного комбината проектной мощностью 292 локомотивные секции в год, а также модернизацию литейных цехов мощностью 25,2 тыс.т. литья ежегодно.

Финансирование проекта осуществляется за счет кредита ЕБРР и собственных средств узбекской ж/д компании. По данным «Узбекских железных дорог», 70% парка грузовых и почти весь парк пассажирских электровозов и дизельных локомотивов морально и физически устарели и нуждаются в обновлении.

«Модернизация дизельных локомотивов и реконструкция литейных цехов» — это второй проект

в области ж/д транспорта Узбекистана, который финансируется за счет кредита ЕБРР. В 1999г. ЕБРР выделил Узбекистану кредит в объеме 40 млн.долл. на обновление парка электролокомотивов. Конкурс по этому проекту выиграла китайская ZhuZhou Electric Lokomotive (ZELV). В 2004г. китайская компания поставила в рамках этого проекта в Узбекистан 12 грузовых электровозов и запасных частей к ним на 39 млн.долл. Interfax, 24.12.2007г.

– Азиатский банк развития (АБР) даст Узбекистану кредит в 75,3 млн.долл. на реконструкцию части автомобильной дороги, связывающей Центральную Азию с Афганистаном, говорится в сообщении АБР.

Средства займа пойдут на ремонт и расширение двух участков дороги протяженностью 130 км. в Каракалпакии и Хорезмской области на западе страны – частей 1.200-км. автострады, проходящей по территории Узбекистана из Казахстана в Туркмению.

Общая стоимость работ составляет 173,5 млн.долл., из которых, кроме кредита АБР, 98,2 млн.долл. – средства узбекского правительства.

АБР остается единственным льготным кредитором Узбекистана, после того как в 2006г. крупнейший в мире финансовый институт, Всемирный банк ограничил предоставление правительству новых займов из-за сомнений в эффективности их трат, за исключением сотрудничества по социально значимым проектам.

С 1995г. АБР одобрил выделение Узбекистану кредитов на 1 млрд.долл. в сфере образования, водоснабжения, сельского хозяйства, поддержки бизнеса и развития транспортной инфраструктуры.

В 2008-10гг. АБР планирует предоставить Узбекистану 16 кредитов на 510 млн.долл. Рейтер, 21.12.2007г.

– Совет директоров Азиатского банка развития (АБР) одобрил выделение кредита в 75,3 млн.долл. на реконструкцию двух участков автодороги Гуззар-Бухара-Нукус-Бейнеу (А-380), сообщили в представительстве АБР в Узбекистане.

Заем будет предоставлен под гарантию правительства Узбекистана сроком на 20 лет при 4-летнем льготном периоде по льготной ставке Libor+0,2%.

Общая стоимость проекта – 173,5 млн.долл. Он предусматривает реконструкцию автомагистрали общей протяженностью 131 км, в частности, на двух участках – 90 км. и 41 км. – в Каракалпакской автономной республике на северо-западе Узбекистана. Срок реализации проекта – 2г.

Средства займа будут направлены на осуществление строительных работ, закупку дорожно-строительной техники и управление проектом.

Финансирование проекта будет осуществляться также за счет средств правительства Узбекистана в объеме 98,2 млн.долл.

Автотрасса А-380 протяженностью 1,204 тыс.км. является частью транзитного коридора, связывающего Узбекистан с Афганистаном и Туркменией на юге и Казахстаном – на севере.

С 1995г. АБР предоставил Узбекистану кредиты на 1 млрд.долл. на реализацию 25 проектов в области образования, сельского хозяйства, модернизации транспортных коммуникаций и энергетического сектора, а также 69 грантов технической по-

мощи на общую сумму 37,24 млн.долл. Interfax, 21.12.2007г.

– Государственно-акционерная ж/д компания (ГАЖК) «Узбекистон темир йуллари» («Узбекские железные дороги») ввело в эксплуатацию мощности по производству грузовых вагонов стоимостью 5 млн.долл. На первоначальном этапе предприятие будет осуществлять серийное изготовление подвижного состава в количестве 200 ед. в год, в т.ч. по 100 крытых вагонов, и полувагонов. Весь объем собираемых вагонов будет пополнять вагонный парк Узбекской железной дороги. К 2015г. мощности предприятия могут быть доведены до 1,5 тыс.ед. www.polpred.com, 12.12.2007г.

– Россия и Узбекистан создадут совместное предприятие по производству ж/д вагонов, сообщил первый вице-премьер РФ Сергей Иванов.

Согласие в вопросе о создании такого предприятия было достигнуто в ходе заседания межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству двух стран, прошедшего в среду в Ташкенте, сказал первый вице-премьер.

Он подчеркнул большую важность для России и Узбекистана развития транспортного машиностроения. «Мы испытываем огромный дефицит ж/д вагонов, такой же дефицит испытывают и наши узбекские коллеги, поэтому мы пришли к необходимости создания нового российско-узбекского предприятия по производству вагонов на базе одного из существующих заводов в Узбекистане», – сказал С.Иванов.

По его словам, продукция этого предприятия удовлетворит, в первую очередь, внутренний спрос в двух странах. «А если мощности предприятия будут достаточны, чтобы поставлять вагоны в третьи страны, мы, конечно, будем это делать», – сказал С.Иванов. Interfax, 28.11.2007г.

– Количество абонентов мобильной связи Республики Узбекистан превысило 5 млн. Об этом говорится в сообщении Узбекского агентства связи и информатизации (УзАСИ).

В столичном Международном бизнес-центре состоялась международная конференция «Центральная Азия как трансконтинентальный транспортный мост: потенциал и перспективы развития». Организатором мероприятия выступил Центр политических исследований (ЦПИ) при содействии министерства внешних экономических связей, инвестиций и торговли Республики Узбекистан. Если говорить о предварительных расчетах, то предполагается, что при реализации программы к 2010г. в Узбекистане внутривнутриканский грузо- и пассажиропоток автомобильного транспорта вырастет на 60-70%, а международный и транзитный – в среднем на 45-55%. www.economy.gov.ru, 22.11.2007г.

– Страны-участницы Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) выступают за развитие сотрудничества в транспортной сфере и расширение сети международных автомобильных перевозок, говорится в совместном коммюнике по итогам прошедшего в пятницу в Ташкенте совета глав правительств государств-членов ШОС.

В частности, в документе отмечается необходимость скорейшей реализации проектов по строительству автодорог Волгоград-Астрахань-Бейнеу-Кунград и Актау-Бейнеу-Кунград в составе международного транспортного маршрута Е-40, а также по развитию автотранспортного маршрута Ош-

Сарыташ-Иркештам-Кашгар, Братство-Душанбе-Карамык-Иркештам-Кашгар со строительством в китайском г. Кашкаре перегрузочного терминала для организации мультимодальных перевозок.

«Было выражено общее стремление к синхронизации строительства автомобильных дорог «Волгоград-Астрахань-Атырау-Бейнеу-Кунград» и «Актау-Бейнеу-Кунград» в составе международного транспортного маршрута Е-40», — говорится в совместном коммюнике.

Согласно документу, главы правительств также считают актуальным рассмотреть вопросы взаимодействия в сфере ж/д перевозок, «в т.ч. путем дальнейшего развития сети железных дорог в регионе, что будет содействовать интенсификации торгово-экономического сотрудничества между государствами-членами ШОС».

«Соответствующим министерствам и ведомствам государств-членов ШОС целесообразно рассмотреть новые транспортные проекты в рамках организации», — отмечается в коммюнике.

В ШОС входят Россия, Китай, Казахстан, Киргизия, Узбекистан и Таджикистан. РИА «Новости», 3.11.2007г.

— В Ташкенте официально открылось представительство контейнерного оператора России — компании «ТрансКонтейнер», дочернего общества ОАО РЖД. На открытии гендиректор ОАО «ТрансКонтейнер» Петр Баскаков отметил, что компания будет способствовать росту грузооборота между двумя странами, а также проводить системную маркетинговую работу по привлечению грузов на внешнеторговые ж/д маршруты, проходящие по территории России и Узбекистана. www.economy.gov.ru, 12.10.2007г.

— Российское ОАО «Дальневосточная транспортная группа» (ДВТГ) в ближайшее время планирует инвестировать 3 млн.долл. в развитие транспортных перевозок в Узбекистане, сообщил «Интерфаксу» гендиректор ДВТГ Александр Желудков, участвовавший в церемонии открытия выставки «Транспорт и логистика» в Ташкенте в среду.

«Мы намерены вложить 3 млн.долл. в расширение контейнерного терминала в Ташкенте, который был введен в строй в мае этого года», — пояснил он.

По словам А.Желудкова, средства будут направлены на строительство второй очереди терминала, а также на закупку технологического и транспортного оборудования. Как ожидается, вторая очередь будет запущена летом 2008г.

Гендиректор ДВТГ высоко оценил значимость Узбекистана и всего региона в целом для развития международных транспортных перевозок. «Мы пришли в Узбекистан, чтобы делать качественный транспортный сервис, которым пользуются не только узбекские, но и международные компании, с которыми мы уже давно работаем», — отметил он.

«Наши партнеры — крупные китайские и корейские экспедиторские компании — уже присутствуют здесь, и мы стремимся предоставить для всех грузополучателей более дешевый, доступный и качественный транспортный сервис», — добавил А.Желудков.

ДВТГ владеет 51% долевого участия в совместном предприятии ООО Asia trans terminal, созданном в 2006г. для оказания услуг по терминальной

обработке крупнотоннажных контейнеров. Соучредителем СП с узбекской стороны является ОАО «Узжелдорконтейнер». В мае 2007г. ООО ввело первую очередь терминала площадью 45 тыс.кв.м. и вместимостью 2 тыс. контейнеров. Стоимость первой очереди составила 0,5 млн.долл.

«Узжелдорконтейнер» входит в структуру Государственной акционерной ж/д компании «Узбекистон темир йуллари» и специализируется на обслуживании экспортно-импортных и транзитных грузовых перевозок.

ДВТГ — один из крупнейших ж/д операторов России, занимает лидирующие позиции в обработке контейнеров, отправляемых транзитом по Транссибирской магистрали из Кореи и Китая в Россию и европейские страны. Контрольный пакет акций АО принадлежит его менеджменту. Interfax, 10.10.2007г.

— В Узбекистане сегодня, 24 авг., в г.Карши прошла церемония открытия новой железной линии Ташгузар-Байсун-Кумкурман, соединяющей южные области Кашкадарьинскую и Сурхандарьинскую — с другими регионами республики. Выступивший на церемонии открытия дороги президент Узбекистана Ислам Каримов отметил, что «эта линия обеспечивает создание независимой, единой и целостной системы ж/д транспортных коммуникаций страны, жизненно необходимой, как кровеносная система». «Она сокращает расстояние грузовых и пассажирских перевозок на 170 км.», отметил Каримов.

Президент добавил, что «в результате реализации этого проекта открываются большие возможности для комплексного освоения богатых месторождений минеральных ресурсов, нефти и газа, цветных металлов, угля и калиевой соли, строительных материалов и других ценных полезных ископаемых Кашкадарьинской и Сурхандарьинской областей, которые ранее оставались вне сферы использования».

«То, что лишь в 2006г. на этой территории были обнаружены семь новых месторождений углеводородного сырья, шесть из которых — нефтегазовые, а одно — природного газа, свидетельствует о наличии здесь больших запасов полезных ископаемых», — сообщил Каримов.

Он также отметил, что «открытие новой ж/д линии, безусловно, создаст прочную основу для динамичного экономического роста, развития в этом регионе таких отраслей, как строительство и промышленность, транспорт и связь, сфера услуг, здравоохранение, образование, возникновения новых очагов культуры, для активизации жизни, ускорения ее темпов».

«Например, со сдачей в эксплуатацию новой железной дороги начата работа по разработке проекта и привлечению зарубежных инвестиций для строительства Дехканабадского завода калийных удобрений на базе Тюбегатанского месторождения калийных солей в Кашкадарьинской области, в Сурхандарьинской области начаты разработка Хандизинского месторождения полиметаллических руд, Шаргуньского и Байсунского месторождений каменного угля, строительство новых цементных заводов», — пояснил глава Узбекистана.

Руководитель страны подчеркнул важность проекта «в обеспечении работой проживающих в этом регионе людей и удовлетворении их жизненных потребностей». «Подсчеты показывают, что

пуск в эксплуатацию этой линии железной дороги потребует не менее 2-2,5 тыс. рабочих для организации перевозки грузов и пассажиров, оказания услуг и обеспечения дорожной безопасности. На новых предприятиях и объектах сервиса, строительство которых планируется, с учетом развития малого бизнеса и частного предпринимательства, будут созданы дополнительно 3-4 тыс. рабочих мест», — сказал он.

Также, по прогнозу президента, «эта дорога в ближайшем будущем значительно повысит экспортный потенциал и возможности прямого выхода Узбекистана на другие государства, прежде всего через Трансафганский ж/д коридор к портам стран Индийского океана, Южной и Юго-Восточной Азии». Одновременно она повысит транзитную роль нашей страны, отметил президент. Данная ж/д линия протяженностью 223 км., проложена в максимально короткие сроки, в сложных с топографической точки зрения условиях, за 33 месяца. Одновременно с этим построены шесть новых станций — Ташгузар, Дехканабад, Окработ, Дарбанд, Байсун и Кумкурбан, девять развязок с пассажирскими платформами, 43 моста и путепроводы, в т.ч. девять из них на высоте 1 500 м. над уровнем моря. ИА Regnum, 25.8.2007г.

— Национальная авиакомпания (НАК) «Узбекистон хаво йуллари» («Узбекские авиалинии») и консорциум Airbus Industry подписали в четверг контракт на приобретение шести среднемагистральных самолетов А-320-200. Об этом «Росбалту» сообщили в пресс-службе узбекской авиакомпании.

По информации пресс-службы, самолеты приобретаются на условиях финансового лизинга, однако условия финансирования и поставщики двигателей для самолетов пока не определены. Стороны не раскрывают стоимость сделки. Между тем каталожная стоимость А-320 составляет 80 млн.долл.

Узбекская авиакомпания эксплуатирует шестнадцать судов западного производства, среди которых Boeing-767-300, Boeing-757-200, А-310 и RJ-85. В распоряжении НАК «Узбекистон хаво йуллари» остается такое же количество самолетов советского производства, которые в ближайшие годы планируется списать из-за несоответствия современным требованиям экономичности.

Как сообщил заместитель гендиректора «Узбекистон хаво йуллари» Дмитрий Давыдов, четыре 150-местных А-320-200 поступят в распоряжение авиакомпании в 2011г., а оставшиеся два лайнера — в I кв. 2012г.

Напомним, в мае узбекский авиоперевозчик подписал соглашение с американским авиаконсорциумом Boeing о приобретении двух Boeing-787 Dreamliner. Авиалайнеры должны поступить в 2014г. По словам Дмитрия Давыдова, в рамках программы обновления авиапарка в 2007-09гг. авиакомпания должна получить еще шесть 64-местных турбовинтовых ИЛ-114-100, которые производятся на Ташкентском авиационном производственном объединении имени Чкалова. Эти лайнеры планируется оснастить двигателями Pratt&Whitney канадского производства.

«Мы гордимся тем, что качество услуг, которые мы предоставляем нашим пассажирам, соответствует самым высоким мировым стандартам. Наша задача — постоянное улучшение уровня сервиса,

эксплуатация самого молодого и современного парка воздушных судов, расширение географии полетов. Самолет А320 идеальный вариант для реализации поставленных нами задач», — заявил в четверг на церемонии подписания контракта гендиректор НАК «Узбекистон хаво йуллари» Валерий Тянь. 28.6.2007г.

— В Ташкенте сегодня, 30 мая, состоялась церемония подписания контракта между Узбекистаном и корпорацией Boeing на приобретение лайнеров. «Покупка двух самолетов последней модификации компании Boeing является частью по решению стратегических задач развития гражданской авиации Узбекистана», — заявил гендиректор национальной авиакомпании (НАК) «Узбекистон хаво йуллари» Валерий Тянь в ходе церемонии. По его словам, узбекский национальный авиоперевозчик стремится «к полной модернизации самолетного парка за счет авиалайнеров, отвечающих всем современным требованиям и стандартам».

Говоря об использовании НАК самолетов Boeing, гендиректор отметил, что «именно самолеты Боинг позволили узбекской национальной авиакомпании довести уровень комфорта и сервиса на бортах и на земле до международных стандартов, целенаправленно расширять сеть маршрутов».

Тянь проинформировал, что в республике существует база для ремонта самолетов Boeing. «По заказу компании «Ал Италия» мы провели ремонт самолета Boeing этой авиакомпании и получили от них благодарственное письмо», — указал Тянь. Он подчеркнул, что компании имеет возможность осуществлять «тяжелые формы обслуживания самолетов Boeing. «Таким образом, нам не нужно тратить средства на ремонт, а также на обучение летного и инженерного состава НАК за пределами Узбекистана», — заявил Тянь.

Самолеты приобретаются за счет кредита Exim Bank of America, под гарантию правительства Узбекистана.

В парке НАК «Узбекистон хаво йуллари» десять самолетов Боинг — дальнемагистральные Боинг 767-300 и среднемагистральные Боинг 757-200. По данным, озвученным на пресс-конференции, Boeing-787 Dreamliner имеет возможность перевозки 290 пассажиров, может летать 18 часов подряд и преодолевать 17 тыс.км. В лайнерах собираемых для Узбекистана будет два салона — бизнес и экономического класса обслуживания. ИА Regnum, 30.5.2007г.

— Национальная авиакомпания «Узбекистон Хаво йуллари» («Авиалинии Узбекистана») приобретет в лизинг два дальнемагистральных лайнера Boeing-787 Dreamliner и 6 среднемагистральных Airbus-320. Об этом сообщили в пресс-службе авиакомпании.

Соответствующее соглашение с американским концерном Boeing было подписано сегодня в Ташкенте. Согласно официальному заявлению руководства узбекской авиакомпании, два 290-местных Dreamliner будут приобретены на условиях лизинга под гарантии правительства Узбекистана и Эксимбанка США. Поставки лайнеров начнутся с мая будущего года.

В течение июня НАК «Узбекистон Хаво йуллари» планирует подписать контракт на покупку шести Airbus-320, которые будут поставлены в 2011-12гг. Условия этого контракта не разглашаются. В 2006г. авиакомпания увеличила перевозку пасса-

жиров до 1,96 млн. с 1,66 млн. чел. в 2005г. Перевозка грузов снизилась до 18,1 тыс.т. с 21,5 т. в пред.г.30.5.2007г.

— Компания Overseas Maritime Services LLC (США, Арканзас) приобрела 78,8% пакета акций государственной-акционерной компании (ГАК) «Узвнештранс». Об этом «Росбалту» сообщили в управлении внешних экономических связей Госкомимущества Узбекистана.

Стороны не разглашают стоимость сделки. Между тем, по информации руководства компании, американская компания стала владельцем 39614 акций предприятия, что составляет 78,8% пакета.

ГАК «Узвнештранс», образованная в 1991г., является крупнейшей компанией Узбекистана по международным грузоперевозкам. В 2006г. ею было осуществлено грузоперевозок общим объемом в 1419,6 тыс.т. В июле 2006г., компания была включена программу приватизации на 2006-08г., в список стратегических предприятий общегосударственного значения.

Основными направлениями деятельности являются транспортно-экспедиторское обслуживание внешнеторговых грузов Узбекистана, предоставление логистических услуг, а также услуг по декларированию и страхованию грузов. Ежегодно компания осуществляет транспортировку экспортно-импортных грузов в объеме 1,5 млн.т. Номенклатура перевозимых компанией грузов включает: хлопковое волокно, хлопковый линт, пшеницу, муку, минеральные удобрения, цветные металлы, нефтепродукты, промышленное оборудование и механизмы.

Компания является соучредителем 6 совместных предприятий, в т.ч. узбекско-российского СП «Транстуркистон», занимающегося экспедиторским обслуживанием. В 2006г. объем оказанных ГАК «Узвнештранс» транспортно-экспедиторских услуг составил 1,8 долл. В настоящий момент, транспортно-экспедиторские компании Узбекистана имеют лишь 900 современных автопоездов для поездок в дальнее зарубежье. Свыше половины из них владеет ГАК «Узвнештранс».7.5.2007г.

— Госкомимущества Узбекистана (ГКИ) объявил тендер по продаже 90% ОАО «Узвагонтамир», специализирующегося на ремонте грузовых ж/д вагонов стартовой стоимостью 5,95 млн.долл. По условиям тендера, срок приема тендерных предложений истекает 22 июня текущего года, итоги тендера планируется подвести осенью 2007г. Преимуществом будет пользоваться претендент, готовый предложить наибольшую цену за выставленный пакет акций и взять на себя инвестиционные обязательства с учетом потребностей предприятия в 8,5 млн.долл. ОАО «Узвагонтамир» позволяет осуществлять деповский и капитальный ремонт грузовых вагонов проектной мощностью 10 тыс. вагонов в год, а также модернизацию всех типов грузовых вагонов. В структуре уставного фонда помимо 90%, выставляемых на продажу инвестору, 10% принадлежит трудовому коллективу.

По сведениям газеты Uzbekisatn Today, ГКИ Узбекистана планирует продать иностранным инвесторам госпакеты акций пяти крупнейших предприятий, входящих в состав ГАЖК «Узбекистон темир йуллари». В сент. 2006г. ГКИ объявил тендер по продаже 47% акций ОАО «Йулрефтранс» стартовой стоимостью 17,335 млн.долл. Его ре-

зультаты намечено подвести в I пол. 2007г. На тендер также предусматривается выставить 90% ОАО «Узтемирйулконтейнер», 39% ОАО «Ташкентский завод по ремонту пассажирских вагонов» и 47% ОАО «Узжелдорпасс», специализирующегося на пассажирских перевозках. ИА Regnum, 1.5.2007г.

— Авиапредприятие Uzbekistan Airways Technics (АП UAT) завершило техническое обслуживание первого самолета Boeing-767-200 российской авиакомпании KrasAir — Air Union, информирует газета «Новости Узбекистана», Uzbekistan Today. АП UAT — единственное авиапредприятие в СНГ, имеющее официальную лицензию ICAO на ремонт и техническое обслуживание самолетов западного производства.

Как сообщили в пресс-службе Национальной авиакомпании (НАК) «Узбекистон хаво йуллари», на самолете заказчика был выполнен ряд работ по устранению существующих дефектов и сервисному обслуживанию. По мнению российских специалистов, то, что все работы были выполнены в установленный срок и с отличным качеством, говорит в пользу продолжения двустороннего сотрудничества. По их мнению, АП UAT предлагает высокое качество услуг и реальные рыночные расценки. Сегодня у авиапредприятия на очереди проведение технического обслуживания самолета еще одного российского заказчика — авиакомпании Vim Airlines.

Российские авиакомпании, эксплуатирующие западную авиационную технику — потенциальные деловые партнеры предприятия. АП UAT ведет переговоры с рядом российских авиакомпаний, которых интересуют условия проведения линейных и базовых форм технического обслуживания самолетов Boeing-757/767, A-310, RJ-85, возможности замены радиоэлектронного и навигационного оборудования. ИА Regnum, 24.4.2007г.

Украина

Транспорт

В 2007г. предприятиями транспорта перевезено 902,7 млн.т. грузов, что на 5,4% больше, чем в аналогичный период пред.г. Грузооборот вырос на 3,7% и составил 496,4 млрд. т./км.

Перевозка грузов железными дорогами возросла на 7,1%, в т.ч. отправление грузов — на 4,5%. Отправление грузов выросло на пяти железных дорогах: Донецкой — на 2,8%, Приднепровской — на 3,6%, Львовской — на 4,6%, Юго-Западной — на 12,1% и Одесской — на 16,6%. На Южной железной дороге отправление грузов снизилось на 0,5%. Отправление кокса выросло на 8,7%, цемента — на 2,5%, железной и марганцевой руды — на 4,6%, черных металлов — на 4,9%, лома черных металлов — на 4,4%, лесных грузов — на 12,4%, химических и минеральных удобрений — на 15,3%, строительных материалов — на 21,5%. Наряду с этим уменьшилось отправление нефти и нефтепродуктов — на 0,8%, каменного угля — на 1,6%, зерна и продуктов помола — на 26,4%. Среднесуточная выгрузка вагонов выросла в целом на 6%, в т.ч. на Львовской железной дороге — на 2,2%, Одесской — на 5,1%, Приднепровской — на 4,8%, Донецкой — на 5,6%, Южной — на 9,8% и Юго-западной — на 15%.

Украинский морской и речной торговый флот увеличил перевозку грузов на 5,6%, в целом заказчиком доставлено 24,3 млн.т. грузов. Перевозка

грузов предприятиями речного транспорта по сравнению с 2006г. выросла на 5,8%, морского транспорта – на 5,3%. Международные перевозки грузов морским транспортом уменьшились на 5,2%, речным – на 11%. Объем переработки грузов в торговых и рыбных портах и на промышленных причалах (морских и речных) вырос на 12% и составил 176,4 млн.т. Переработка импортных грузов увеличилась на 19,9%, транзитных – на 31% и внутреннего сообщения – на 19,5%. Переработка экспортных грузов уменьшилась на 5,9%. Количество обработанных судов – иностранных и фрахтованных – увеличилось на 10,9% и составило 19,9 тыс.ед.

Предприятиями автомобильного транспорта (с учетом перевозок физическими лицами-предпринимателями) за 2007год перевезено 169,7 млн.т. грузов, что на 12,6% больше, чем в аналогичный период пред.г., выполнен грузооборот в объеме 29,4 млрд. т./км., который вырос на 18,3% за счет междугородных и международных перевозок.

За 2007г. авиационным транспортом перевезено 102,6 тыс.т. грузов, что на 3,7% больше, чем за 2006г. Грузооборот авиационного транспорта составил 382,6 млн.т./км., что на 21,3% больше чем в 2006г.

В 2007г. услугами пассажирского транспорта воспользовались 8,8 млрд. пассажиров, выполненная работа в объеме 144,4 млрд. пас./км., что соответственно на 7,2% и на 3,7% больше уровня пред.г.

Ж/д транспортом за 2007г. отправлено 447,4 млн. пассажиров, что на 0,2% меньше, чем в 2006г. Отправление пассажиров увеличилось на Приднепровской железной дороге – на 1,3%, Южной – на 2,2% и Львовской – на 0,2%. На Донецкой железной дороге отправления пассажиров снизилось на 0,5%, Юго-западной – на 1,9% и Одесской – на 2%. Услугами автомобильного транспорта (с учетом перевозок физическими лицами-предпринимателями) воспользовалось 4,2 млрд. пассажиров, что на 4,7% больше, чем в 2006г. Перевозка пассажиров автотранспортом с учетом перевозок физическими лицами-предпринимателями выросла на 9,2%. Перевозка пассажиров морским транспортом за 2007г. уменьшилась на 29,5%. Предприятия Севастополя, выполнившие 80,7% общего объема морских перевозок пассажиров, уменьшили перевозку пассажиров на 35,3%. Международные морские перевозки пассажиров выросли на 14,2%. Подавляющую часть всех международных перевозок (91%) выполняли предприятия Автономной Республики Крым, которые на 14,4% увеличили перевозку пассажиров в 2007г. Перевозка пассажиров речным транспортом в 2007г. уменьшилась на 8,5%, в международном сообщении – выросла на 21,1%. Авиационным транспортом перевезено 4,9 млн. пассажиров, что на 12,5% больше чем в пред.г. Городским электротранспортом за 2007г. перевезено 4,2 млрд. пассажиров, что на 10,8% больше, чем за аналогичный период 2006г.

Автобусы

Все большее число операторов украинского рынка пассажирских перевозок переходят с маршрутных такси на автобусы малого класса, что связано с такими преимуществами последних, как большая вместительность, технические параметры, соответствие всем необходимым нормам,

простота в эксплуатации и техобслуживании. В сегменте автобусов малого класса присутствуют как национальные производители, так и зарубежные, в частности российские.

Многие специалисты прогнозируют резкий рост спроса на автобусы малого класса в связи с недавним решением муниципальных властей Киева, ужесточивших требования к внутригородским пассажирским перевозкам. Согласно новым правилам, вскоре на городских маршрутах смогут работать лишь автобусы с числом посадочных мест не менее 19 и двумя автоматическими дверями. Наиболее соответствуют этим требованиям автобусы «Богдан». Также подходят машины «Эталон» и подобные производства Херсонского завода «Анто-Рус». Такие требования, по-видимому, обусловлены лоббированием интересов нескольких отечественных производителей. Заменить старые маловместительные маршрутные такси с одной дверью планируют постепенно в течение нескольких лет. Обновление парков начнется уже в текущем году. Исключение составляют маршруты с незначительным пассажиропотоком, сложными дорожными условиями или рельефом местности, где смогут использоваться небольшие маршрутные такси. Обновление автопарка будет связано с большими затратами, т.к. один новый автобус «Богдан» стоит 170-195 тыс. гривен., «Эталон» – от 100 тыс., «Херсон» – от 110 тыс.

Приступить к обновлению парков планируется уже в 2007г. Перевозчики все время покупали новые маршрутки – «Рута-019» на газовой установке с автоматической, но одной дверью (их выпускают в Донецкой обл., цена 113 тыс. гривен.).

По данным Auto-Consulting, по итогам первых четырех месяцев 2007г. ситуация на рынке автобусов малого класса была следующая: 1 место по продажам занимает «БАЗ А079» компании «Эталон», который предпочли 39,5% перевозчиков, 2 место – «Богдан» А092 -38%, 3 место – «ЗАЗ I-VAN А07» -6,8%.

Ужесточение требований киевских властей к автобусам приведет к изменениям на рынке и заставит переориентироваться производителей на производство большего числа такой техники.

Производителями автобусов на Украине являются «Эталон» (включает два автозавода БАЗ и ЧАЗ), «Богдан» (автозаводы в городах Черкассы и Луцк), «Анто-Рус», «ЗАЗ» (I-VAN), «Часовоярский авторемонтный завод» («Рута»), «ГалАЗ», «Стрый», «Харьков» и др.

Сейчас автобусы малого класса I-VAN работают как в столице, так и в регионах. «Запорожский автомобильный завод» («ЗАЗ») наладил массовое производство в мае 2006г., на нем выпускаются три модификации I-VAN в четырех цветовых гаммах.

В планах компании «ТДЦ-Авто», структурного подразделения корпорации «УкрАвто», до конца 2007г. увеличить объем реализации автобусов I-VAN в несколько раз по сравнению с результатами продаж прошлого года, обеспечить необходимый уровень складских запасов запчастей в дилерской сети, которая охватывает все регионы Украины, и запустить в работу специальные программы продаж коммерческой техники.

«Черниговский автозавод» (ЧАЗ) 2 марта 2007г. ввел в эксплуатацию новый кузовной цех. Показательно, что это событие совпало с выпуском 2000

автобуса. По словам президента корпорации «Эталон» (в ее состав входит ЧАЗ), с вводом в эксплуатацию нового цеха ЧАЗ сможет выпускать по 150 автобусов в месяц, а условия труда на заводе значительно улучшатся.

ЧАЗ – предприятие совсем молодое (первый автобус выпущен 10 сент. 2003г.). Оно было создано на базе прославленного предприятия «Черниговавтодеталь», которое в 70–80гг. выпускало автобусы «Черниговец», а в конце 90 было одним из крупнейших сборщиков автомобилей ГАЗ на Украине. Но основной профиль черниговских автостроителей – это карданные валы и другие автозапчасти. Об успехах на этом поприще говорит даже тот факт, что в 90гг. черниговские валы поставлялись даже на Volkswagen Group.

В настоящее время «Чернигов-автодеталь» входит в состав многопрофильной корпорации «Эталон», сделавшей бизнес по производству автобусов одним из приоритетных. В состав корпорации входят «Черниговавтодеталь», «Бориспольский автозавод» (БАЗ) в с. Пролиски, «Черниговский автозавод» (ЧАЗ), «Кузнечный завод», «Украинский кардан» (производство карданных валов), «Украинский контейнер». Корпорация «Эталон» ведет активную строительную деятельность и построил офисно-складской комплекс в г. Вишневом, бизнес-центры в Чернигове и в Тернополе, экспериментальный корпус во Львове. Корпорация «Эталон» инвестировала в 2006г. в развитие своих проектов 40–50 млн. гривен. Ключевым объектом стало строительство нового кузовного цеха на «ЧАЗе». «Черниговский автозавод» занимает 14 га из 46 га, на которых находится «Черниговавтодеталь». Производственные площади составляют около 18 тыс.кв.м. Сейчас в Чернигове выпускают три модели автобусов: «БАЗ-2215 Дельфин» на шасси «ГАЗ-3302», «БАЗ А079» на шасси индийской компании «Тата» и модель «ЧАЗ А074» на шасси китайской FAW.

Сборка автобусов в Чернигове осуществляется на базе импортных шасси. Для «БАЗ-2215 Дельфин» предприятие вынуждено покупать не автобусное шасси, а фактически готовую «Газель», срезать с нее кабину и лишь затем приступать к производству автобусов. В новом кузовном цехе готовится автобусный каркас; здесь можно производить каркасы под любые типы автобусов, вплоть до двухэтажных. Эта позволит «ЧАЗу» приступить к освоению производства моделей среднего и большого классов. С появлением нового производственного комплекса, ЧАЗ выйдет на ежемесячный выпуск 150 автобусов. В 2007г. на ЧАЗе будет выпущено свыше 1,8 тыс. автобусов. В марте началось производство новой модели «ЧАЗ А074»; до конца года должен начаться выпуск и модели среднего класса «А142» (на мощностях в с. Пролиски).

«Эталон» намерен не только заниматься производством, но и инвестировать средства в создание собственной школы автобусостроения. Для этих целей во Львове создадут отдельный корпус для нужд научно-исследовательского института.

Активные действия корпорации «Эталон» уже привели к ощутимым результатам: ей удалось достичь 43% доли на рынке автобусов Украины. В янв. 2007г. «Эталон» по продажам занял 1 место на Украине, оттеснив «Богдан» и ПАЗ.

Подтверждением бума спроса на автобусы явилось сообщение о том, что ОАО «Днепродзер-

жинс-кий автомобильный завод» (ДАЗ) начал собирать первую партию новых городских автобусов. ДАЗ, входящий в состав ООО «Львовские автобусные заводы», был основан в фев. 1965г. В течение 40 лет предприятие специализировалось на выполнении капитальных ремонтов дизельных автомобилей импортного производства Tatra и Skoda, а также автобусов IkaGus. ДАЗ проходит государственную перерегистрацию. Вскоре вместо филиала львовской фирмы в городе появится самостоятельное предприятие – ООО «Днепро-ский автобусный завод» (ООО ДАЗ).

В 2007г. ДАЗ на 1/3 увеличил производство товарной продукции в основном за счет выпуска новых автобусов. Проведены реконструкция и расширение линии покраски автобусов, внедряются новые технологические процессы, ведется работа по установке в производственных помещениях эффективной системы отопления. Выпущена первая партия (6 шт.) новых современных городских автобусов большой вместимости серии «Сити ЛАЗ» низкопольной конструкции, которая была усовершенствована с учетом эксплуатационных испытаний. БИКИ, 25.8.2007г.

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

– В 2009г. Херсонский порт планирует реализовать несколько инвестиционных проектов. В частности, проект по развитию крытого механизированного комплекса, который повысит не только скорость переработки грузов, но и обеспечит защиту окружающей среды. Ориентировочная сумма инвестиций – 2,3 млн.долл. Кроме того, предполагается проведение существенной реконструкции складов # 7, 8 и 9. Проект планируется осуществить совместно с компанией «Днепр Карго Лимитед». Современное технологическое оборудование позволит увеличить объем переработки зерновых до 400 тыс.т. в год.

Предполагаемая сумма инвестиций – 5 млн.долл. Также рассматривается проект строительства на левом берегу терминала для хранения и отгрузки биоэтинола.

В наст.вр. администрация порта занимается вопросом освоения территорий вокруг затонов #1, 2 на левом берегу Днепра, где будут построены причалы, терминалы, проложена железная дорога. Генеральная схема развития Херсонского морского торгового порта, рассчитанная до 2020г., предусматривает увеличение объемов грузопотоков до 8 млн.т. Значительный объект в этой схеме – строительство железной дороги от станции Цюрупинск к затонам # 1 и 2.

Ориентировочная стоимость проекта – 841 млн. грн. Общая длина ж/д путей – 24 км. Об этом компании «ПроАгро» стало известно из сообщения пресс-службы минтрансвязи Украины. www.zol.ru, 8.12.2008г.

– Семь компаний примут участие в тендере на подготовку проектной документации по строительству аэровокзала для государственного предприятия «Международный аэропорт «Львов», говорится в сообщении пресс-службы министерства транспорта и связи Украины.

В частности, в тендере примут участие Украинский государственный проектно-технологический научно-исследовательский институт гражданской авиации («Украэропроект», Киев), ООО «Ретро-Проект» (Львов), ООО «Герц» (Донецк), ООО

«Никодем А Партнер» (Чехия), EA Reng AS (Эстония), Институт строительства Хорватии и ООО «Тебодин Украина» («дочка» голландской Tebodin Consultants and Engineers, B.V., Киев). Победитель тендера будет объявлен в 30-дневный срок.

Как сообщалось ранее со ссылкой на директора аэропорта Александра Загреву, власти Украины до 2011г. планируют инвестировать в развитие международного аэропорта «Львов» 353 млн. гривен бюджетных средств. По его словам, проект строительства нового пассажирского терминала пропускной мощностью 1 тыс.чел. в час и площадью 34 тыс.кв.м. вынесен в отдельный инвестиционный проект. Еще одним инвестиционным проектом является модернизация сферы обслуживания, строительство паркингов, обустройство новых точек общественного питания и развлекательных заведений.

Международный аэропорт «Львов» входит в число семи стратегических аэропортов Украины. Львовский аэропорт включает взлетно-посадочную полосу длиной 2510 м и шириной 45 м., способную принимать воздушные суда со взлетной массой до 350 т. В его структуру также входит аэровокзал с пропускной способностью 240 пассажиров в час.

Официальный курс на 26 нояб. – 6,6096 грн./ 1 долл. RosInvest.Com, 26.11.2008г.

– Штрафы на Украине за нарушения дорожного движения повысились в десятки раз. Закон «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно усовершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения» был принят парламентом в конце сент., подписан президентом в середине окт. и вступил в силу с понедельника, 17 нояб. Закон был инициирован президентом Украины Виктором Ющенко.

Законом увеличены размеры штрафов за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения. В среднем штраф за правонарушение теперь составляет 85-100 гривен (14,6-17,2 долл.). Значительно повышается ответственность за совершение грубых нарушений правил дорожного движения, в частности, штраф за проезд на запрещающий сигнал светофора составляет 170-204 гривны (29,3-35,17 долл.), а за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии – 1360-2550 гривны (234,5-439,6 долл.).

До принятия этого законопроекта штраф за управление авто в состоянии алкогольного опьянения составлял 255 гривен (44 долл.). Штраф за проезд на запрещенный сигнал – 8,5 гривны (1,5 доллар).

За грубые и систематические нарушения правил дорожного движения решения о взыскании в виде лишения права управления транспортным средством или наложения штрафа значительного размера будут приниматься исключительно судом.

Пока украинские автомобилисты особенно не ощутили на себе новые штрафы. Утром в понедельник движение машин в Киеве мало чем отличалось от предыдущих дней – повышенной активности государственных автоинспекторов не наблюдалось. РИА «Новости», 17.11.2008г.

– Еврокомиссия оставила в «черном списке» ненадежных авиаперевозчиков украинские авиакомпании Ukraine Mediterranean Airlines и Ukraine Cargo Airways как не выполнившие требований

Евросоюза по исправлению недостатков в обеспечении более жесткого подхода к безопасности лайнеров, которые были выявлены ранее, сообщила пресс-служба Еврокомиссии.

По согласованию со странами-членами ЕС, Еврокомиссии предоставлено право вычеркивать из «черного списка», изменения в который вносятся каждые три месяца, тех авиаперевозчиков, которые докажут соответствие своих самолетов европейским требованиям безопасности.

В перечне ненадежных авиакомпаний, которым полностью запрещены полеты в ЕС, сегодня по-прежнему значатся три украинских авиаперевозчика – Ukraine Mediterranean Airlines, Ukraine Cargo Airways и Volare Aviation.

«Еврокомиссия настаивает также на том, чтобы украинские власти усилили контроль за надлежащими нормами безопасности (авиакомпаний)», – говорится в пресс-релизе. Всего в «черный список» ЕС включены свыше ста авиакомпаний, в основном из стран Африки и Азии. Российские авиаперевозчики в нем не фигурируют. РИА «Новости», 16.11.2008г.

– Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) выделит государственной администрации ж/д транспорта Украины («Укрзализныця») кредит на 125 млн.долл. для обновления парка подвижного состава. Соответствующее решение было принято советом директоров банка. По информации ЕБРР, параллельное финансирование для этого проекта «Укрзализныци» может предоставить Европейский инвестиционный банк. Об этом пишет сегодня газета РЖД «Гудок».

Как сообщила премьер-министр Украины Юлия Тимошенко, этот банк выделит украинскому ж/д оператору кредит на 175 млн. евро (220,6 млн.долл.). По ее словам, средства, привлеченные у европейских банков, будут направлены исключительно на расширение парка подвижного состава «Укрзализныци».

Ранее ЕБРР отмечал, что устаревший подвижной состав является «узким горлышком» украинской транспортной системы, которое может угрожать продолжению экономического роста страны. В связи с этим банк заявлял о намерении выделить «Укрзализныце» кредит в 385 млн.долл. в рамках программы общей стоимостью до 750 млн.долл., значительная часть которого должна была быть синдицирована коммерческими банками. Однако из-за финансового кризиса и временного сворачивания рынка синдицированного кредитования участники проекта пересмотрели его структурирование с возможностью увеличения финансирования впоследствии.

Сейчас общая стоимость проекта «Укрзализныци» по обновлению парка подвижного состава оценивается в 441 млн.долл. Согласно планам компании, в 2008г. она должна приобрести 4 тыс. полувагонов, из которых в I пол. было закуплено всего 146 ед.

Министр транспорта и связи Украины Иосиф Винский уверен, что неудовлетворительные темпы обновления парка полувагонов являются одной из причин, по которым он инициирует смену гендиректора «Укрзализныци». Он также подчеркнул, что у «Укрзализныци» имеются финансовые ресурсы, необходимые для обновления парка. «Сейчас средства направляются в основном на капремонты, а мы планируем направить их преж-

де всего на закупку новых вагонов», — заявил министр. По словам Винского, первый транш кредита европейских банков для «Укрзализныци» поступит сразу после Нового года. ИА Regnum, 14.11.2008г.

— Украинские международные автоперевозчики будут освобождены от уплаты налога на добавленную стоимость, сообщил министр транспорта и связи Иосиф Винский. По его словам, до сих пор украинские перевозчики имели больше сложностей, чем их конкуренты, в частности, платили налог на добавленную стоимость, в результате чего у них ежегодно изымалось 110-140 млн. гривен (22-28 млн.долл.).

«Правительство решило отменить этот налог и сделать его с нулевой ставкой», — сказал министр. По его словам, это позволит повысить конкурентоспособность украинских международных автоперевозчиков, что очень важно в условиях экономического кризиса. РИА «Новости», 12.11.2008г.

— Фонд государственного имущества (ФГИ) Украины принял решение продать государственную долю в совместном предприятии ООО «Терминал Карпаты», расположенном в г.Чопе Закарпатской области. Она составляет 36% акций. Остальные 64% акций принадлежат иностранным инвесторам. Номинальная стоимость пакета акций составляет 3,127 млн. гривен (540 тыс.долл.). ООО «Терминал Карпаты» учреждено в 1998г. по инициативе Львовской железной дороги. Головной офис терминала расположен в Чопе, а производственные площадки — на станции Батево. На терминале производится перевалка грузов на открытом подвижном составе пропускной способностью 35 евровагонов и 40 контейнеров в сутки и насыпных грузов — до 40 евровагонов в сутки. К ангару подведены как пути европейской колеи 1435 мм, так и пути стандарта 1520 мм.

Сообщившая об этом центральная газета РЖД «Гудок» уточняет: «на терминале «Карпаты» «Гудку» не смогли прокомментировать решение о его продаже». ИА Regnum, 9.11.2008г.

— Одна из двух ведущих украинских авиакомпаний Международные Авиалинии Украины (МАУ) получила новый среднемагистральный самолет Boeing-737, что позволит компании увеличить число рейсов в зимнем сезоне 2008/9г., сообщила МАУ.

Самолет взят в операционный лизинг сроком на 5 лет у одного из акционеров МАУ, компании Aer Cap. «Чтобы идти в ногу с ростом рынка, мы планируем удвоить число пассажирских самолетов на протяжении следующих шести лет», — цитирует пресс-служба вице-президента МАУ Александра Саустенко.

После получения нового самолета парк МАУ насчитывает 17 машин Boeing-737 различных модификаций.

В 2007г. МАУ увеличила объем пассажирских перевозок на 42% до 1,44 млн.чел. по отношению к уровню 2006г. В пред.г. компания выполнила 16.469 рейсов, что на 26% больше, чем в 2006г. Коэффициент занятости мест на авиарейсах вырос на 12,1% до 72,2%. Компания выполняет 350 регулярных рейсов в неделю, в основном в европейские страны.

Акционерами МАУ являются Фонд государственного имущества Украины, которому принадлежит 61,6% акций, Austrian Airlines — 22,5%, компа-

ния Aer Cap — 6% и Европейский банк реконструкции и развития, у которого 9,9%. Reuters, 6.11.2008г.

— С 4 нояб. стоимость одной поездки в киевском метрополитене составит 2 гривны против действующих 50 копеек. Стоимость поездки в наземном транспорте составит 1,5 гривны, если билет куплен заблаговременно в киоске, и 2 гривны, если пассажир приобретает билет непосредственно у водителя. Об этом сообщает пресс-служба Киевской городской администрации. ИА Regnum, 2.11.2008г.

— Кризис в металлургическом секторе вызовет снижение спроса на электроэнергию в IV кв. 2008г. и в I кв. 2009г., прогнозирует министерство топлива и энергетики Украины. Из-за резкого падения спроса в условиях глобального финансового кризиса украинские металлургические компании в сент.-окт. более чем в два раза снизили выплавку стали.

«В IV кв. 2008г. и I кв. 2009г. прогнозируется снижение уровня электропотребления по отношению к уровню пред.г. на 1.3 млрд. квтч. и 0,9 млрд. соответственно», — говорится в сообщении Минтопэнерго. «Это связано в первую очередь с кризисом металлургической отрасли. По данным Госэнергонадзора, за 15 дней окт. крупные энергоемкие предприятия снизили потребление энергии более чем на 20% или на 28 млн. квтч. в сутки», — отмечается в сообщении.

За девять месяцев 2008г. электростанции Украины произвели 145,3 млрд. квтч. энергии, что на 2,3% больше чем за такой же период 2007г. Reuters, 27.10.2008г.

— Государственное предприятие «Международный аэропорт «Борисполь» рассчитывает по итогам 2008г. увеличить пассажиропоток на 19,6% по сравнению с пред.г. — до 6,7 млн.чел., сообщил гендиректор предприятия Борис Шахсуваров в ходе церемонии начала строительства терминала «D». «По итогам девяти месяцев этого года мы увеличили пассажиропоток на 24%. Это составило 5-5,5 млн.чел.», — сказал он. Аэропорт «Борисполь» занимает площадь 1 тыс.га, имеет две взлетно-посадочные полосы, три пассажирских терминала и почтово-грузовой комплекс.

Турецкая компания Dogus/Alarko/YAD, выигравшая соответствующий конкурс, приступила к строительству в аэропорту терминала «D» пропускной способностью 1 тыс. пассажиров в час. Срок строительства — 26 месяцев. Стоимость контракта составляет 377 млн.долл.

По итогам 2007г. аэропорт увеличил чистую прибыль в 2,85 раза по сравнению с 2006г. — до 96,3 млн. гривен., его чистый доход вырос на 20,7% — до 524,4 млн. грн. Обслуживание пассажиров регулярных рейсов увеличилось на 23% — до 5,6 млн.чел. Interfax, 24.10.2008г.

— Строительство нового пассажирского терминала «D» началось в государственном международном аэропорте «Борисполь» (Киев). «Я рад, что мы, наконец, закончили бюрократическую часть строительства и перешли к практической. У нас есть четкий план реконструкции аэропорта, и мы планируем вывести его на уровень одного из лучших», — отметил на церемонии министр транспорта и связи Украины Иосиф Винский.

Срок строительства — 26 месяцев. Строить терминал пропускной способностью 1 тыс. пассажи-

ров в час будет турецкая компания Dogus) Alarko/YAD, которая выиграла соответствующий тендер. Стоимость контракта на строительство терминала «D» составляет 377 млн.долл. Финансирование будет осуществляться за счет кредита Японского банка международного сотрудничества (167 млн.долл.) и за счет собственных средств аэропорта «Борисполь» (210 млн.долл.). Проект предусматривает, в частности, строительство пассажирского терминала, перрона для воздушных судов, автомобильных дорог, автомобильной эстакады, стоянок для автотранспорта.

И.Винский рассчитывает, что работы по строительству терминала «E» в аэропорту «Борисполь» начнутся к весне 2009г. «Это будет следующий терминал, по которому будет принято решение. Думаю, это будет сделано в ближайшее время», — сказал он, добавив, что строительство терминалов «D» и «E» может идти параллельно. Он также сообщил о планах соединить эти терминалы галереей.

«Сейчас идет поиск инвестора для строительства терминала «E», будет проведен конкурс. Мы договорились, что если найдем инвестора, то (авиакомпания) «АэроСвит» отдает всю техническую документацию на строительство этого терминала», — сказал министр.

Авиакомпания «АэроСвит — Украинские авиалинии» планировала в конце 2006 — начале 2007г. построить собственный терминал на территории ГМА «Борисполь», однако весной 2005г. по искам органов прокуратуры было возбуждено пять дел, два из которых касались договоров купли-продажи компанией земельных участков, отведенных под строительство терминала.

Судебная палата по хозяйственным делам Высшего суда Украины 31 марта 2008г. отказала в удовлетворении кассационных представлений генерального прокурора и кассационных жалоб «АэроСвита» относительно пересмотра судебных решений, которыми признаны недействительными договоры купли-продажи земельных участков площадью более 32 га на территории ГМА «Борисполь».

В сент. И.Винский сообщал, что «АэроСвит» рассматривает урегулировать спорные вопросы мирным путем. Он также сказал, что авиакомпания согласилась на присоединение терминала «E», который она намеревалась построить, к терминалу «D». Interfax, 24.10.2008г.

— Правительство Украины намерено поддерживать страдающий от финансового кризиса металлургический комплекс, однако при условии, что владельцы предприятий откажутся от планов сокращать рабочих или отправлять их в вынужденные отпуска, сказала премьер-министр Юлия Тимошенко.

«Мы идем по всем возможным позициям навстречу вам, а вы — навстречу своим коллективам. Если государство и далее будет делать существенные шаги, то одним из блоков вопросов, которые мы будем ставить как условие государства — не увольнение людей, которые у вас работают», — сказала Тимошенко на встрече с представителями металлургического сектора.

Металлургия и связанные с ней отрасли, добывающая и коксохимическая, стали первыми украинскими жертвами глобального кризиса, вынужденными резко сокращать производство из-за па-

дающего спроса на метпродукцию. Продукция металлургического сектора занимает 40% украинского экспорта.

Тимошенко говорит, что готова предоставлять отрасли преференции в цене на энергоносители, транспорт, пополнение оборотных средств.

По словам министра промышленной политики Украины Владимира Новицкого, метзаводы в окт. сократили суточную выплавку стали на 46,4% по сравнению с июльскими объемами, а экспортные цены на металл упали в окт. на 40% по сравнению с авг. 2008г.

Министерство уже дважды за последние два месяца снижало прогнозы производства стали в тек.г. до 42,8 млн.т. с 43,7 млн. и 46 млн. Украина, входящая в десятку крупнейших мировых производителей стали, выплавил 42,8 млн.т. в 2007г.

Новицкий сказал, что снижение спроса вызвало накопление в портах значительных объемов уже произведенной продукции, запасы которой составляют 500тыс.т. В конце сент. в портах осталось свыше 1,4 млн.т. металлопродукции.

По словам министра, от кризиса страдают угольные и коксохимическими компаниями, на складах которых находятся нереализованные 600.000 т. коксующегося угля и 50.000 т. готового кокса.

В среду глава ассоциации производителей кокса Украины Укркокс Анатолий Старовойт сказал Рейтер, что коксохимические предприятия, начиная с сент., снизили производство кокса на 30% из-за значительного падения спроса со стороны металлургов и изучают возможность «горячей консервации» части мощностей.

Он отметил, что, начиная с сент., месячные объемы производства снизились до менее чем 1,3 млн.т. с 1,8 млн. в первые восемь месяцев 2008г. Reuters, 23.10.2008г.

— Государственное предприятие «Укринвестэкспертиза» одобрило технико-экономическое обоснование (ТЭО) строительства универсального перегрузочного комплекса по перевалке сыпучих грузов, который планирует создать в Севастопольской бухте ЗАО «Стивидорная компания «Авлита» (входит в группу «Метинвест»). «Согласно данным проведенной службой «Укринвестэкспертиза» в Автономной Республике Крым экспертизы, проектная документация универсального перегрузочного комплекса рекомендуется к разработке на последующих стадиях проектирования», — сообщила «Авлита».

Ранее «Авлита» заявляла о намерении построить комплекс по перевалке сыпучих грузов мощностью 8,5 млн.т. в год, в т.ч. 4 млн.т. угля. Терминал сможет принимать суда с водоизмещением до 140 тыс.т. и осадкой до 16,5 м. Инвестиции в проект составят 850 млн. гривен (175 млн.долл.), а затраты на обеспечение экологической безопасности объекта — 150 млн. грн.

В сент. этого года премьер-министр Юлия Тимошенко пообещала тщательно изучить проект на предмет угрозы экологии региона и принять соответствующие меры, если строительство угольного терминала нанесет ущерб городу как туристическому центру.

ЗАО «Стивидорная компания «Авлита» создано на базе мощностей Северной площадки Севастопольского морского завода в 1995г. с целью организации перевалки металла, располагает двумя

глубоководными причалами в акватории Севастопольской бухты. Предприятие обрабатывает металл, а также оперирует зерновым терминалом емкостью 100 тыс. т. единовременного хранения. Причальные мощности включают 23 причальных крана.

Группа «Метинвест» холдинга «Систем Кэпитал Менеджмент» контролирует 100% уставного капитала стивидорной компании. Interfax, 21.10.2008г.

— ОАО «Днепровагонмаш», крупное вагоностроительное предприятие на Украине, в янв.-сент. 2008г. увеличило выпуск грузовых вагонов на 17% по сравнению с аналогичным периодом 2007г. — до 3 тыс. ед. Как сообщили агентству на предприятии, в сент. завод выпустил 390 вагонов, в т.ч. 270 глухонных полувагонов. Кроме того, в прошлом месяце выпускались платформы для крупнотоннажных контейнеров двух моделей и открытые хопперы для окатышей (20 единиц).

На предприятии разработана и в окт. прошла приемку межведомственной комиссии новая модель крытого хопера-цементовоза. Опытный образец вагона создан в 2007г., его грузоподъемность — 73 т., объем кузова — 61,5 куб. м.

Вагон относится к семейству крытых хопперов с кузовом, составляющим единое целое с крышей вагона, что облегчает высыпание груза. «Днепровагонмаш» производит глухонные и люковые полувагоны, крытые и открытые хопперы, платформы различной специализации, бункерные и крытые вагоны, думпкары, специализированные технологические транспортные средства. «Днепровагонмаш» полностью контролирует финансово-промышленная группа «ТАС». Interfax, 21.10.2008г.

— Правительство Украины внесло государственный пакет акций авиакомпании «АэроСвит — Украинские авиалинии» в 22,39% уставного капитала в список объектов, подлежащих приватизации в 2008г. Соответствующее решение закреплено правительственным распоряжением правительства от 8 окт.

ЗАО «АэроСвит — Украинские авиалинии» создано в 1994г. По данным компании, 62% ее акций принадлежит украинским собственникам, в т.ч. Фонду госимущества Украины (22,39%), ООО «Генавиаинвест» (24,999%), ООО «Укринфоконсалт» (9,8%) и ООО «Бюро» (4,8%). Еще 38% акций находятся в собственности нидерландской компании Gilward Investments B.V.

Парк авиакомпании насчитывает 17 самолетов — 14 среднемагистральных Boeing-737 и три дальнемагистральных Boeing-767. Interfax, 10.10.2008г.

— Государственная авиационная администрация Украины и германская Airport Consulting Partners подписали соглашение о разработке государственной программы развития украинских аэропортов до 2020г. Как сообщила пресс-служба министерства транспорта и связи, первый этап, который завершится до конца 2008г., предусматривает разработку программы развития аэропортов «Борисполь», «Днепропетровск», «Донецк», «Жуляны», «Львов», «Одесса», «Симферополь», «Харьков» и «Запорожье».

На втором этапе, который планируется завершить до 30 янв. 2009г., предполагается разработка программы развития Винницкого («Гавришев-ка»), а также Ивано-Франковского, Кировоград-

ского, Николаевского, Луганского, Полтавского, Ровненского, Сумского, Тернопольского, Ужгородского, Херсонского, Хмельницкого, Черновицкого, Черкасского, Бердянского, Измаильского, Мариупольского, Керченского, Криворожского, Севастопольского и Северодонецкого аэропортов.

В сент. Airport Consulting Partners выиграла тендер на разработку госпрограммы развития украинских аэропортов до 2020г.

На Украине насчитывается 34 действующих аэропорта, из которых 23 имеют пункты пропуска через государственную границу. Восемь аэропортов («Борисполь» и «Жуляны» в Киеве, а также аэропорты во Львове, Симферополе, Донецке, Одессе, Харькове, Днепропетровске) считаются стратегическими. В стране работают пять грузовых аэропортов. Interfax, 10.10.2008г.

— ОАО «Украинская горно-металлургическая компания» (Киев), один из крупнейших продавцов металла в стране, в четверг ввел металлообрабатывающее предприятие «УГМК. Запорожский производственный комплекс» на базе своего регионального предприятия. «Этот комплекс будет производить особо сложные конструкции», — сказал гендиректор компании Николай Бойченко на церемонии открытия комплекса.

Производственные мощности Запорожского комплекса позволят производить более 23 тыс. т. металлоконструкций в год. Его производственная база состоит из цеха металлоконструкций и ремонтно-механического цеха. Кроме того, на базе комплекса работает инжиниринговый центр, который сможет предоставлять услуги по разработке технической документации.

Как сообщил на церемонии открытия коммерческий директор меткомпании Дмитрий Дмитрук, помимо продажи металла, комплекс будет оказывать ряд дополнительных услуг по металлообработке. Производственный комплекс готов производить элементы каркасных зданий, нестандартное технологическое и промышленное оборудование, заготовки из обработанного листового проката и другие конструкции. Первыми заказчиками продукции производственного комплекса стали группа «Интерпайп», «Днепроспецсталь» и «Запорожтрансформатор».

Украинская горно-металлургическая компания создана в 1998г. Компания имеет развитую сеть собственных региональных предприятий (36 торговых площадок). Компания представляет на рынке страны интересы ОАО «Алчевский металлургический комбинат», ОАО «Днепропетровский меткомбинат им. Дзержинского», ОАО «Донецкий металлопрокатный завод», ОАО «Краматорский метзавод им. Куйбышева», ОАО «Днепропетровский трубный завод». Interfax, 9.10.2008г.

— Российская лизинговая компания «Брансвик Рейл Лизинг» планирует в 2009г. приобрести, как минимум, 2 тыс. вагонов производства Стахановского вагоностроительного завода (Украина, Луганская обл.), сообщил гендиректор российской компании Владимир Лелеков в Стаханове. «У нас в планах, если все пойдет нормально, приобрести, по крайней мере, 2 тыс. вагонов Стахановского завода в 2009г. — не меньше, чем в этом», — сказал он.

Говоря о возможном влиянии мирового финансового кризиса на деятельность «Брансвик

Рейл Лизинг» и Стахановского вагонзавода, В.Лелеков отметил, что «в той или иной мере» он отразится на предприятиях. «Но мы, как и Стахановский завод, являемся компаниями реальной экономики. Нас это должно затронуть в меньшей мере. Промышленное производство и на Украине, и в России продолжается. Вагоны нужны для перевозки промышленных грузов. Безусловно, будет некоторое снижение темпов роста. Но через год-два все восстановится и выйдет на прежний уровень», — отметил гендиректор «Брансвик Рейл Лизинг».

В среду на Стахановском вагонзаводе состоялась церемония передачи компанией «Брансвик Рейл Лизинг» российской «Уралхим-Транс» юбилейного, 10-тысячного вагона, произведенного Стахановским заводом. Стахановский вагонзавод выпускает более 10 видов грузовых вагонов, в т.ч. платформы, вагоны-минераловозы, полувагоны, полимеровозы, муковозы, платформы для перевозки леса, вагоны-самосвалы (думпкары), цистерны, вагоны для бестарной перевозки цемента, перевозки кокса, специальные ж/д транспортные средства различных модификаций. Его мощности позволяют выпускать более 6 тыс. вагонов. Предприятие экспортирует до 95% продукции. Завод планирует в 2008г. увеличить выпуск грузовых вагонов ориентировочно на 19% по сравнению с 2007г. — до 6,6 тыс.ед.

Компания «Брансвик Рейл Лизинг» (БРЛ) является стратегическим партнером СВЗ: из 10 тыс. вагонов парка БРЛ более 4,8 тыс. вагонов произведены на Стахановском заводе. Лизинговая компания была основана в 2003г. группой Brunswick и международными инвесторами, включая IFC. Позже в состав акционеров вошла Sumitomo Corporation. Крупнейшим клиентом является ООО «Уралхим-Транс» — транспортное подразделение концерна «Уралхим». Interfax, 9.10.2008г.

— Начальник Управления государственной охраны (УГО) Валерий Гелетей заявляет о неудовлетворительном состоянии самолетов, которые перевозят высших государственных лиц Украины. «Мне досадно об этом говорить, но последние два года мы писали письма в министерство транспорта, самому министру, руководителям государства, правительству, что состояние наших самолетов крайне неудовлетворительное», — сказал он на брифинге в четверг в Киеве.

В.Гелетей подчеркнул, что возникают сложности с аэропортами европейских стран, которые запрещают посадки таких самолетов как Ил-62 и Ту-134, (именно ими пользуются для перелетов высшие должностные лица Украины).

По его словам, самолеты Ил-62 и Ту-134 не отвечают современным международным требованиям, что создает определенные сложности для организации перелетов литерных рейсов. «Каждая поездка для нас — это большие трудности», — сказал В.Гелетей.

По словам В.Гелетея, самому новому самолету, который перевозит руководителей украинского государства, 25 лет. «Это еще тот самолет, на котором летал господин Щербицкий (первый секретарь ЦК КПУ)», — сказал он.

На вопрос, знало ли руководство государства о том, что самолеты, на которых они летают, находятся в неудовлетворительном состоянии, начальник УГО сказал, что соответствующие документы

видели как президент Украины, так и правительство, а также министерство транспорта и связи.

В.Гелетей также сообщил, что в пред.г. был закуплен один самолет, который находится в США, где его «дорабатывают», однако, по его мнению, один самолет «проблемы не решит». Самолет президента Украины Виктора Ющенко, на котором он в четверг утром направлялся во Львов, осуществил аварийную посадку в «Борисполе».

Глава государства отправился во Львов на самолете, подготовленном для полета премьер-министра Юлии Тимошенко в Москву, а сама глава кабинета опоздала в российскую столицу, т.к. ей еще пришлось подыскивать свободный самолет для срочного перелета.

В результате Ю.Тимошенко прилетела на переговоры в Москву на небольшом частном чартере. Interfax, 2.10.2008г.

— На Украине функционируют 30 гражданских аэропортов, из которых 24 имеют статус международных. Большинство украинских портов были построены в 60-80гг. и нуждаются в существенной модернизации. Главный международный аэропорт находится в Киеве (аэропорт «Борисполь»), на него приходится свыше 60% общего пассажиропотока через аэропорты страны.

Бориспольский аэропорт и 4 региональных аэропорта являются собственностью государства, 20 аэропортов принадлежат муниципалитетам, а остальные — частным компаниям (на май 2008г.).

Большинство украинских аэропортов могут предлагать пассажирам лишь минимум требуемых услуг. Практически все региональные аэропорты нуждаются в реконструкции взлетно-посадочных полос, пассажирских и грузовых терминалов, транспортных коммуникаций, оборудования связи и систем управления воздушным движением. Решению этих задач будет в значительной степени содействовать Европейский чемпионат по футболу 2012г. (Еуро-2012), который пройдет на Украине и в Польше.

Затраты на реконструкцию ключевых аэропортов правительство Украины оценивает в 9,47 млрд. грн. (1,95 млрд.долл.). Ожидается, что 25% необходимых средств обеспечит государство, 4% — муниципальные власти и 71% — частные украинские и иностранные инвесторы. До 90% своих доходов аэропорты Украины получают от сборов, которые платят авиатранспортные фирмы за пользование их услугами.

В результате затяжного экономического кризиса, разразившегося после выхода страны из бывшего Советского Союза (в 1991г.), оборот украинских портов резко сократился и многие мелкие региональные аэропорты прекратили свое существование. Однако с 2000г. перевозки через сохранившиеся аэропорты постоянно росли, причем после 2002г. их ежегодное увеличение составляло в среднем 20%. 75% совокупного пассажиропотока аэропортов Украины приходится на международные рейсы.

Уже указывалось, что самым крупным аэропортом в стране является Бориспольский. В 2007г. его услугами воспользовались более 5675 тыс. пассажиров, что вдвое больше, чем в 2004г. Свои рейсы в данный аэропорт совершили 73 местные и иностранные авиатранспортные компании.

Поступления Бориспольского аэропорта в 2007г. составили 663,2 млн. грн. (132 млн.долл.), а

прибыль — 101,6 млн. грн. (20,5 млн.долл.). В соответствии с планами правительства в аэропорту будут построены два новых терминала. Один из них (стоимостью 260 млн.долл.) должен вступить в эксплуатацию в тек.г., в финансировании его строительства участвует Японский банк международного сотрудничества (JBIC), который согласился предоставить кредит на сумму 185 млн.долл.

Одесский международный аэропорт в 2007г. обслужил 670,7 тыс. пассажиров. Аэропорт работает с 18 авиатранспортными фирмами, рейсы которых осуществляются в 60 пунктов назначения; доля международных маршрутов составляет 68%.

Одесский аэропорт принадлежит муниципалитету г. Одесса. Затраты на его реконструкцию оцениваются в 351 млн.долл. Предусматривается, в частности, отремонтировать и реконструировать летное поле, модернизировать существующий терминал и построить новый.

Международный аэропорт в Донецке, обеспечивающий главный в стране воздушный доступ к промышленному Донбасскому региону, обслуживает рейсы, связывающие Донбасс с крупными г.г. Украины, России, Западной и Восточной Европы, а также с курортами Средиземного моря и Ближнего Востока.

С 2004г. пассажирооборот данного аэропорта увеличивается ежегодно в среднем на 20%, в 2007г. он составил 580,2 тыс.чел. Более половины пассажирских рейсов из Донецка являются международными. Донецкий аэропорт постепенно превращается в альтернативную узловую базу для крупнейшей авиатранспортной компании Украины Aerosvit Airlines, купившей главного местного воздушного перевозчика DonbassAero.

Взлетная масса самолетов, пользующихся услугами Донецкого аэропорта, не должна превышать 100 т. В соответствии с разработанными планами взлетная полоса должна быть увеличена к 2009г. до 4 тыс. м., что обойдется в 120 млн.долл. Будут расширены и модернизированы пассажирский и грузовой терминалы, установлена новая информационная система, приобретены новые эскалаторы и лифты, а также оборудование безопасности. Всего на подготовку аэропорта к Euro-2012 намечено израсходовать 255 млн. евро (395 млн.долл.). Ожидается, что большинство частных инвестиций в намеченные проекты обеспечат компании, ассоциированные с украинской группой System Capital Management Group.

Поступления Донецкого аэропорта в 2007г. составили 62 млн. грн. (12,6 млн.долл.), а прибыль — 4 млн. грн. (800 тыс.долл.).

Днепропетровский международный аэропорт, обслуживающий на монопольной основе рейсы в и из Днепропетровска, входит в одно корпоративное общество с базирующейся в этом городе авиатранспортной компанией Dniproavia. Затраты на реконструкцию данного аэропорта оцениваются в 243 млн.долл., из которых более 200 млн. предоставит днепропетровский Privat-Bank, если правительство Украины передаст аэропорт в его собственность. Окончательное решение украинских властей пока неизвестно.

Пассажирооборот Львовского международного аэропорта увеличился в 2007г. на 50% — до 424,1 тыс.чел. Регулярные рейсы из этого аэропорта осуществляются по 12 международным маршрутам, их обслуживание затрудняют устаревшая ин-

фраструктура и недостаточная длина взлетно-посадочной полосы (2300 м.). Разработанный план расширения и модернизации аэропорта рассчитан на 2008-11гг. и предусматривает инвестиции 159,5 млн. евро (226 млн.долл.). БИКИ, 2.10.2008г.

— Объем строительства логистических комплексов на Украине в 2008г. при условии выполнения всех заявленных на рынке проектов может составить 732 тыс.кв.м., из которых 589 тыс. приходится на Киев и Киевскую область, 96 тыс. — на Днепропетровск и область, 47 тыс. — на Одессу и область. В 2009г. в стране должно быть построено 1,9 млн.кв.м. складских площадей, в 2010г. — 1,29 млн., в 2011г. — 1,85 млн. (по итогам 2007г. совокупная площадь построенных комплексов равнялась 205 тыс.кв.м.).

В тек.г. намечается тенденция к увеличению доли высококлассных логистических комплексов. Если в 2007г. в Киеве и области площади классов «А» и «В» составляли соответственно 19 и 20% общего объема, то, согласно прогнозу на 2008г., удельный вес складских помещений класса «А» должен достигнуть 43%, а класса «В» — 15%.

Наблюдается также тенденция к укрупнению логистических комплексов. Если в пред.г. средняя площадь логистических центров составляла 23 тыс.кв.м., то в 2008г. этот показатель должен составить 49 тыс., в 2010г. — 97 тыс., в 2011г. — 205 тыс. БИКИ, 30.9.2008г.

— ОАО «Первая грузовая компания» возобновляет отгрузки на территорию Украины, сообщила пресс-служба компании. ПГК с 18 сент. прекратила перевозки в полувагонах в направлении Украины из-за несанкционированного использования вагонов на территории страны. «Государственная администрация ж/д транспорта Украины («Укрзалізниця») предприняла меры по предотвращению несанкционированного использования вагонов собственности ПГК».

«За период с 18 по 26 сент. не зафиксировано ни одного случая «захвата» полувагонов, принадлежащих ПГК», — сообщается в материалах пресс-службы. По данным ПГК, «Укрзалізниця» заверила руководство ПГК, что в настоящий момент ситуация находится под контролем, «лица, виновные в несанкционированном использовании вагонов ПГК будут привлечены к дисциплинарной ответственности».

Все перевозки в вагонах ПГК в обратном направлении (из Украины в Россию) будут осуществляться на основании прямых договоров ПГК с грузовладельцами и экспедиторами Украины. По мнению первого заместителя гендиректора ПГК Игоря Асатурова, слова которого приводит пресс-служба компании: «Это (заключение твердых контрактов с грузоотправителями и экспедиторами) позволит уже в окт. 2008г. попутно погрузить не менее 200 тыс.т. грузов из Украины в Россию».

В компании не исключают, что, учитывая высокую потребность украинских грузоотправителей в российских вагонах, в ближайшем будущем порожний пробег полувагонов ПГК, возвращающихся из Украины, будет сведен к минимуму. Interfax, 29.9.2008г.

— Государственная администрация ж/д транспорта Украины («Укрзалізниця») до 2020г. пополнит подвижной состав 1,197 тыс. магистральных электропоездов, говорится в сообщении пресс-службы министерства транспорта и связи респуб-

лики. В соответствии с комплексной программой обновления подвижного состава железных дорог Украины на 2008-20гг., планируется закупить 196 пассажирских электровозов, работающих на переменном токе, 118 – на постоянном токе, 125 скоростных двухсистемных, а также 169 грузовых электровозов на переменном токе, 553 – на постоянном токе, 36 – двухсистемных.

По данным минтранса, в инвентарном парке железных дорог Украины в наст.вр. работает 1,79 тыс. магистральных электровозов и 974 магистральных тепловоза, 1,547 тыс. маневровых тепловозов, 1,547 тыс. секций электропоездов, 880 вагонов дизель-поездов и девять рельсовых автобусов. Interfax, 26.9.2008г.

– Минобороны Украины имеет замечания к проекту строительства нового пассажирского аэропорта вблизи села Большая Бугаевка (Киевская область), сообщил министр транспорта и связи Иосиф Винский. «Вчера на правительственном комитете мы рассмотрели проект международного аэропорта в районе Большой Бугаевки. Там есть несколько позиций минобороны, которые надо преодолеть», – сказал он на пресс-конференции в пятницу в Киеве.

По его словам, речь, в частности, идет о том, что рядом с Большой Бугаевкой действует военный аэродром. «Я уверен, что эти два аэродрома могут сосуществовать», – сказал И.Винский, добавив, что для изучения этой ситуации планируется создать рабочую группу.

Минтрансвязи в авг. обратилось к кабинету министров с предложением построить новый аэропорт близ Большой Бугаевки на условиях концессии. Ориентировочная стоимость проекта составляет 2,5 млрд.долл. Interfax, 26.9.2008г.

– Государственное предприятие «Международный аэропорт «Борисполь» (Киев) и турецкое Dogus/Alarko/YDA в пятницу заключили контракт на строительство пассажирского терминала «D» на территории аэропорта. «По предварительному контракту срок строительства должен был составить 29 месяцев, но в связи с подготовкой к Евро-2012 была достигнута договоренность о сокращении срока до 26 месяцев», – сообщил министр транспорта и связи Иосиф Винский на пресс-конференции после подписания документа.

Стоимость контракта составляет 377 млн.долл. Финансирование будет осуществляться частично за счет кредита Японского банка международного сотрудничества (JBIC) на сумму 167 млн.долл. и за счет собственных средств аэропорта – 210 млн.долл.

Проект предусматривает строительство пассажирского терминала, перрона для воздушных судов, автомобильных дорог, автомобильной эстакады, стоянок для автотранспорта, резервуара-накопителя дождей стоков и других производственно-технологических объектов. Новый пассажирский терминал сможет вместить 14 тыс.чел., а перрон даст возможность для парковки и обслуживания до 21 самолета разного класса. Технологическая связь между новым терминалом и самолетами будет обеспечиваться 11 авиамостами.

Для соединения магистральной рулежной дорожки с перроном предусмотрено три соединительные рулежные дорожки. Для высадки пассажиров будет построена автомобильная эстакада площадью 18,23 тыс.кв.м., стоянка на 850 легко-

вых автомобилей, а также стоянки для такси и туристических автобусов.

Dogus Alarko/YAD в июле 2008г. выиграла тендер по отбору подрядчика строительства терминала.

Кредитное соглашение о предоставлении 180 млн.долл. для реализации проекта реконструкции аэропорта «Борисполь» сроком на 30 лет с 10-летним льготным периодом правительство Украины и JBIC подписали в 2005г. Interfax, 26.9.2008г.

– Германская Airport Consulting Partners выиграла тендер на разработку государственной программы развития аэропортов Украины до 2020г. Как сообщил глава государственной авиационной администрации Украины Александр Давыдов, соответствующее решение было принято тендерным комитетом 23 сент.

Для участия в тендере зарегистрировались пять консалтинговых компаний: Roland Berger Strategy Consultants, Deloitte & Touche USC, Airport Consulting Vienna, Airport Consulting Partners и Airport Strategy and Marketing. Госавиационная администрация Украины в авг. объявила тендер по выбору разработчика государственной целевой программы развития аэропортов до 2020г. Срок разработки программы – до 30 янв. 2009г.

На Украине насчитывается 34 действующих аэропорта, из которых 23 имеют пункты пропуска через государственную границу. Восемь аэропортов («Борисполь» и «Жуляны» в Киеве, во Львове, Симферополе, Донецке, Одессе, Харькове, Днепрпетровске) считаются стратегическими. Кроме того, в стране работают 5 грузовых аэропортов. Interfax, 24.9.2008г.

– Госпредприятие «Международный аэропорт «Борисполь» (Киев), крупнейший аэропорт Украины, перенесло вскрытие предложений участников тендера на проектирование и строительство low-cost терминала с 1 на 15 окт. «Перенесли раскрытие конвертов в связи с тем, что появились иностранные компании, желающие участвовать. Поэтому мы пошли им навстречу и перенесли на 15 окт.», – сообщил исполняющий обязанности гендиректора аэропорта Борис Шахсуваров.

Ранее «Борисполь» заявлял о намерении построить терминал из легких конструкций для низкобюджетных авиакомпаний до конца 2008г. Стоимость объекта – 34 млн.долл., пропускная способность будущего терминала планируется на уровне 600 пассажиров в час. «Борисполь» имеет две взлетно-посадочных полосы: одну – длиной 4000 м и шириной 60 м., вторую – длиной 3500 м и шириной 63 м. На территории аэропорта расположены три пассажирских терминала и почтово-грузовой комплекс. Interfax, 24.9.2008г.

– Акционерная судоходная компания «Укречфлот», крупнейший морской и речной перевозчик Украины, увеличит уставный капитал в 2,18 раза – до 60 млн. гривен путем дополнительной эмиссии акций на 32,42 млн. грн. Как сообщил один из миноритарных акционеров компании, такое решение утвердило собрание акционеров. «Укречфлот» выпустит 92 млн. 638,86 тыс. акций действующего номинала 0,35 грн. Размещение запланировано в срок с 1 дек. 2008г. по 31 янв. 2009г.

Предыдущую дополнительную эмиссию акций компания разместила в дек. 2007г. По итогам продажи 70 млн. 916,184 тыс. акций по номиналу сре-

ди акционеров уставный капитал «Укрречфлота» увеличился 10 раз — до 27 млн. 578,516 тыс. грн.

Источник в группе «Энергетический стандарт», в которую с авг. 2007г. входит «Укрречфлот», сообщил, что собрание акционеров «Укрречфлота» избрало новым главой наблюдательного совета вице-президента группы Сергея Головки. Как отметил собеседник агентства, «решение о таком кадровом усилении свидетельствует о фокусировании усилий «Энергетического стандарта» на развитии транспортного направления, которое, помимо «Укрречфлота», представлено в группе также «Севастопольским морским заводом».

Источник подчеркнул, что выбор инфраструктурных направлений — электроэнергетики, энергомашиностроения, коммерческой недвижимости и транспорта — является стратегическим для группы, т.к. этот сектор наименее подвержен влиянию кризисов.

В состав АСК «Укрречфлот» входят Днепропетровский, Запорожский, Николаевский, Херсонский и Черниговский речные порты, Запорожский и Херсонский судостроительно-судоремонтные заводы. Флот компании насчитывает 200 судов — преимущественно сухогрузов. Доля «Укрречфлота» в общем объеме перевозок, осуществляемых всем морским и речным транспортом Украины, составляет 42%.

Крупнейшими акционерами «Укрречфлота» являются аффилированные с «Энергетическим стандартом» венчурные фонды «Седьмой» и «Третий» под управлением компании по управлению активами «Сварог Эссет Менеджмент» — 11,729% и 11,622% соответственно, ООО «Будброк» (Киев) — 9,98%, Vanair Limited (Британские Виргинские острова) — 15,527%, Marcis Finance Limited (Кипр) — 25%. Interfax, 24.9.2008г.

— ООО «Авиалинии «Визз Эйр Украина», дочерняя структура венгерского перевозчика Wizz Air, планирует в янв. 2009г. пополнить свой флот еще одним самолетом Airbus-320. «Мы ждем подтверждения от Airbus. Однако, скорее всего, это будет в янв., как и планировали», — сообщила гендиректор «Визз Эйр Украина» Наталья Казмер. По ее словам, перевозчик получил разрешение авиационных властей на выполнение международных рейсов и ожидает назначений на отдельные маршруты.

С середины июля «Визз Эйр Украина» начала выполнять регулярные рейсы на маршрутах Киев — Львов, Киев-Симферополь, Львов-Симферополь, Киев-Одесса. «Визз Эйр Украина» в 2009г. планирует перевезти свыше 1 млн. пассажиров и нанять 200 сотрудников на Украине. Перевозчик эксплуатирует один самолет Airbus-320.

Венгерская авиакомпания Wizz Air начала работу в 2004г. Перевозчик выполняет полеты в Великобританию, Францию, Германию, Италию, Испанию, Польшу, Норвегию, Финляндию, Швецию, Турцию, Грецию. Флот компании состоит из 19 самолетов А-320. Interfax, 22.9.2008г.

— По данным Госкомстата Украины, в I пол. 2008г. грузоперевозки водным транспортом страны сократились на 11,2% по сравнению с аналогичным периодом пред.г. — до 9,5 млн.т., при этом снижение только в июне составило 23,5% — до 1,9 млн.т. Их объем составил только 39% от показателей за весь пред.г., когда годовой рост сектора грузоперевозок увеличился на 1,28 млн.т.

Так, речные грузоперевозки сократились на 13,4% — до 5,529 млн.т., а морские — на 7,6% — до 3,4 млн.т. В международном сообщении грузоперевозки снизились на 9,1% — до 5,108 млн.т., а внутренние водные перевозки грузов сократились по сравнению с аналогичным периодом пред.г. на 13,6% — до 4,4 млн.т.

Морские торговые порты Украины обработали 14,13 млн.т. наливных грузов; прирост составил 4,8% или 647 тыс.т. относительно аналогичного периода 2007г., в I пол. которого указанный показатель равнялся 11,4%, а во втором — 20,1%.

Основной причиной снижения темпов стало сокращение транзитной перевалки, где доминировали наливные грузы (свыше 70% совокупного объема), а прирост составил 17% в I пол. 2008г. (28,2% в I пол. 2007г.). В итоге удельный вес транзита в перевалке наливных грузов сократился с 87,7% до 75%, или 10,6 млн.т., за соответствующие периоды. Ситуация объясняется падением объемов экспортных грузов. В I пол. 2008г. порты недополучили 35% данных грузов относительно соответствующего периода пред.г., потеряв 2 млн.т. грузопотока.

Единственной номенклатурной позицией, показавшей прирост в I пол. 2008г., стала сырая нефть, которая традиционно доминирует по объемам обработки — 6,2 млн.т. (прирост — 8,7% к I пол. 2007г.). Показатели по нефтепродуктам, занимающим второе место в номенклатурном списке украинских наливных грузов, уменьшились на 19% (до 4,6 млн.т.). Пищевые масла обработаны в объеме 727 тыс.т. (1,1 млн.т. за I пол. 2007г.), наливные химические грузы соответственно более 2 млн. и 2,2 млн.т.

Перспективу привлечения дополнительных контейнерных грузопотоков и увеличения грузооборота имеет Ильичевский морской торговый порт, который углубил подходной канал до 14,5 м для улучшения условий приема контейнеровозов вместимостью свыше 5 тыс. контейнеров (TEU). По информации министерства транспорта и связи Украины, в ближайшее время планируется увеличить его глубину до 17 м.

В I пол. Украинские железные дороги («Укрзалізниця») перевезли через порты республики 59 млн.т. грузов, повысив объемы в 1,2 раза. Согласно данным государственной администрации ж/д транспорта Украины, перевозки грузов через порты за указанный период выполнены в объеме 59,85 млн.т. (прирост составил 22,8% по отношению к аналогичному периоду пред.г.).

Основное направление перевозок традиционно составил экспорт, на который пришлось около половины совокупных объемов. Отмечается также рост этой составляющей, охватившей все порты, за исключением Феодосийского и Мариупольского. Прирост объема экспортных грузов, перевезенных ж/д транспортом в порты, составил 7,3% или 1,8 млн.т. Прирост вывоза «Укрзалізниця» транзитных грузов из украинских портов составил 21,5%, причем наиболее активными были Ильичевский, Николаевский, Херсонский. Снижение транзитных перевозок было связано, в основном, с насыпными грузами из России в портах Одесса и Южный. Импорт увеличился более чем в 1,5 раза — до 8 млн.т. Указанные высокие темпы обеспечили импорту заметное место в ж/д грузопотоках через порты.

Позициями прироста перевозок на порты стали черные металлы, рудные грузы, насыпные удобрения, нефтегрузы. Единственной номенклатурой, показавшей резкое падение в экспорте и транзите, стал каменный уголь. Так, только в июне тек.г. количество вагонов с углем направлением на порты уменьшилось более чем на 4 тыс.ед. по сравнению с июнем 2007г. БИКИ, 18.9.2008г.

— 16 сент. государственное предприятие «Международный аэропорт «Львов» огласило о начале тендера на изготовление проектной документации для строительства аэровокзала. Процедура проведения тендера — открытые торги. Предприятие ставит условие, что победитель тендера выполнит работу за шесть месяцев с момента подписания договора. Обнародование тендерных предложений будет происходить 1 окт. в административной части «Международный аэропорт «Львов». Модернизация аэропорта вызвана подготовкой города к приему матчей чемпионата Евро-2012, и необходимостью обеспечить надлежащие условия для приема гостей. Для этого также необходимо продлить взлетно-посадочную полосу аэропорта. ИА Regnum, 17.9.2008г.

— ОАО «Авиакомпания «Днепроавиа» (Днепроперовск) пополнило флот дальнемагистральным воздушным судном Boeing-767-300, сообщили в компании. «Разрабатывается программа полетов. Более подробная информация появится ближе к началу зимнего расписания», — сказал представитель «Днепроавиа». ОАО «Авиакомпания «Днепроавиа», в состав которого входит аэропорт «Днепропетровск», осуществляет регулярные и чартерные авиарейсы в страны Европы, Ближнего Востока, СНГ, а также внутри страны.

До настоящего времени парк авиакомпании состоял из 17 воздушных судов: трех Як-42, одного Як-40, одного Boeing-737-300, одного Boeing-737-400, трех Boeing-737-500 и восьми Embraer-145. Interfax, 17.9.2008г.

— Очередной low-cost авиаперевозчик начнет работу на Украине с 1 окт., сообщил министр транспорта и связи Украины Иосиф Винский. «До 1 окт. завершаем переговоры с одной арабской компанией, и они с 1 окт. начнут летать. Они также хотят сюда завести 12 самолетов Airbus в ближайшее время. Желание летать в нашей стране изъявила компания из Великобритании. Буквально неделю назад подписан договор», — сказал министр.

Он также отметил, что low-cost авиаперевозки выгодны на расстояниях более 400 км., а на более коротких маршрутах будет развиваться скоростное ж/д сообщение. Ранее сообщалось о планах авиакомпании Air Arabia (ОАЭ) создать дочернюю структуру на Украине. Interfax, 16.9.2008г.

— Компания «DHL Украина» (Киев) 19 сент. откроет в Киеве терминал по обработке грузов, сообщили агентству в компании. «Весь комплекс занимает более 8 тыс.кв.м. Общий объем инвестиций в строительство терминала — 12 млн. евро», — сказал представитель компании. Он также сообщил, что пропускная способность сортировочного терминала экспортно-импортных грузов составит 320 тыс.т. в месяц.

Согласно данным компании, в комплекс входят таможенный склад, зона обработки грузов, помещения головного офиса «DHL Украина» и отде-

ла по оформлению курьерских служб Киевской региональной таможни.

Терминал оснащен современным оборудованием для обработки авиационных контейнеров. Он проходит сертификацию на соответствие международным стандартам безопасности в сфере грузовых перевозок и складского хранения.

«DHL Украина» входит в группу компаний DHL (Германия), которая является мировым лидером экспресс-доставки и логистики. Сеть DHL охватывает более 220 стран мира. В ней работает 300 тыс. сотрудников. Основным акционером DHL является Deutsche Post World Net. Выручка группы компаний DHL в 2006г. превысила 63 млрд. евро. Данные за 2007г. компания не оглашала. Interfax, 12.9.2008г.

— Пять консалтинговых компаний зарегистрировались для участия в тендере на разработку государственной целевой программы развития украинских аэропортов до 2020г. Как говорится в сообщении пресс-службы министерства транспорта и связи Украины, для участия в тендере зарегистрировались Roland Berger Strategy Consultants, Deloitte & Touche USC, Airport Consulting Vienna, Airport Consulting Partners, Airport Strategy and Marketing. Срок оценки тендерных предложений — не более 30 дней с момента их вскрытия (10 сент.).

Как уточнили агентству в пресс-службе минтрансвязи, заявки на участие в конкурсе подавали более 11 компаний, однако полный пакет документов подготовили только эти пять.

Госавиаадминистрация Украины в авг. объявила тендер по отбору разработчика государственной целевой программы развития аэропортов до 2020г. Срок разработки программы — сент. 2008г. — 30 янв. 2009г.

На Украине насчитывается 34 действующих аэропортов, из которых 23 имеют пункты пропуска через государственную границу. Восемь аэропортов («Борисполь» и «Жуляны» в Киеве, во Львове, Симферополе, Донецке, Одессе, Харькове, Днепропетровске) считаются стратегическими. Кроме того, в стране работают 5 грузовых аэропортов. Interfax, 11.9.2008г.

— Министерство промышленной политики Украины предлагает оставить в составе госконцерна «Авиация Украины» лишь четыре предприятия из нынешних девяти, сообщил министр промышленной политики Владимир Новицкий. «Сегодня мы работаем над созданием модели концерна, в состав которого войдут четыре предприятия», — сказал он.

По его словам, в составе концерна предлагается оставить следующие предприятия: Авиационный научно-технический комплекс (АНТК) им. Антонова, КиГАЗ «Авиант», ГП «Завод 410 гражданской авиации» (все — Киев) и Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП). АНТК является основным разработчиком авиатехники, три других предприятия — основными производителями.

Министр отметил, что минпромполитики уже подготовило соответствующие предложения правительству. В ближайшее время они могут быть утверждены.

В состав госконцерна, помимо вышеуказанных четырех компаний, входят: НИИ «Буран» (Киев), ГП «Харьковское агрегатное конструкторское бю-

ро», ГП «Харьковский машиностроительный завод ФЭД», ГП «Новатор» (Хмельницкий), КП «Радиоизмеритель» (Киев).

Согласно постановлению кабинета министров от 14 марта 2007г., в состав госконцерна «Авиация Украины» вошли 10 предприятий. Впоследствии из его состава было выведено госпредприятие «Запорожское машиностроительное конструкторское бюро «Прогресс» им. академика А.Ивченко» (ГП «Ивченко-Прогресс»). Interfax, 11.9.2008г.

— Китайская Geely Group скорректировала план продаж автомобилей Geely на Украине в 2008г. в сторону уменьшения — с 17-20 тыс. до более чем 13 тыс.ед. Как сообщила руководитель департамента Geely корпорации «АИС» (официальный импортер автомашин Geely на Украину) Оксана Михайлова, сокращение плана продаж связано, прежде всего, с влиянием ряда факторов, характерных для авторынка в целом.

«Если бы мы не столкнулись с влиянием определенных факторов — это и изменение курса доллара, и отложенный спрос в связи с вступлением Украины в ВТО, и ужесточение кредитной политики банков, — то смогли бы продавать больше. Только в авг. планировалось продать более 1,5 тыс. авто (продано 1,15 тыс.), поэтому нам пришлось умерить наши амбиции и скорректировать планы», — отметил руководитель украинского представительства Geely International Corp. Виктор Сунн.

По данным корпорации АИС», в янв.-авг. тек.г. на Украине продано 7,527 тыс. автомобилей этой марки, с сент. ожидается увеличение покупательской активности. По итогам года планируется продать 8,663 тыс. автомобилей Geely СК, 4,691 тыс. Geely МК и 276 Geely FC. В 2007г. на Украине было продано более 4 тыс. автомобилей Geely.

По словам О.Михайловой, в числе факторов, позволивших увеличить продажи автомобилей этой марки по сравнению с пред.г., — развитие дилерской сети, увеличение рекламной активности, а также снижение цен на автомобили и проводимые совместно с банками кредитные акции.

«Росту продаж способствовал и тот факт, что собирающий автомобили Кременчугский авто-сборочный завод после прекращения сборки автомобилей ВАЗ основное внимание уделит выпуску Geely», — отметил В.Сунн.

В.Сунн сообщил, что обсуждается дальнейшая перспектива сборки автомобилей на Кременчугском автосборочном заводе. «Но сейчас на Украине не до конца понятно, какие пошлины будут на готовые автомобили, как будут развиваться взаимоотношения с Россией, т.е. будет ли пересмотрен режим беспошлинной торговли с Россией (куда планируются поставки автомобилей в случае организации мелкоузловой сборки). Поэтому трудно говорить об окончательном решении по поводу возможности и сроков начала СКД-сборки автомобилей», — сказал В.Сунн. По данным В.Сунна, в 2008г. доля китайских автомобилей в целом на украинском рынке легковых автомобилей составит 7-8%, в т.ч. автомобилей Geely — 2%.

Частная китайская компания Geely создана в 1986г. С 2003г. Geely International Corporation экспортирует автомобили в страны Центральной Азии, Центральной и Южной Америки, а также Африки. Компания планирует выйти на рынки

Европы, России, США и Австралии. Interfax, 11.9.2008г.

— Океанографическое судно Центра морских перевозок ВМС США Pathfinder прибыло в четверг в порт Севастополя, чтобы принять участие в новом проекте по поиску санитарного транспортного судна «Армения», затонувшего в 1941г., сообщает в четверг Госпогранслужба Украины.

Теплоход «Армения» затонул в районе мыса Аю-Даг и Ай-Тодорского маяка 7 нояб. 1941г. Его крушение стало крупнейшей катастрофой на Черном море: на борту находилось 7 тысяч человек, из которых спасти удалось лишь восемь. Все подробности этой катастрофы до сих пор остаются загадкой. Экспедиция по поиску «Армении», походившая в 2005г., результатов не дала.

Через год к поисковым работам по просьбе украинской стороны подключился Институт океанографии и океанологии США. Новый поиск возглавил руководитель Института, известный американский исследователь Роберт Баллард, который обнаружил на дне Атлантики знаменитый «Титаник».

Экспедиция Балларда также сотрудничала с научной структурой, тесно связанной с ВМС США, которая располагает новейшими аппаратами, способными опускаться в океанские пучины на шесть км. от поверхности и там действовать. Американцы нашли в предполагаемом районе гибели судна множество интересных объектов, однако «Армения» до сих пор не найдена.

Нынешняя экспедиция уже третья.

Разрешение на проведение поисковых работ было предоставлено министерством культуры и туризма Украины и госслужбой по вопросам национального культурного наследия 10 апреля 2008г.

После направления 30 июля посольством США соответствующей ноты МИД Украины и прохождения процедуры согласования с заинтересованными органами 11 авг. кабинетом министров Украины было дано официальное разрешение на заход судна в украинский порт для пополнения запасов воды и продовольствия. Судно будет находиться в севастопольском порту с 4 по 6, а также с 15 по 17 сент. РИА «Новости», 4.9.2008г.

— Министерство транспорта и связи Украины снизило стоимость транспортировки по железной дороге кокса и руды на 10%, сообщили в пресс-службе минтрансвязи. «Премьер-министр предлагала снизить стоимость до уровня российских тарифов, затем Винский (министр транспорта и связи Иосиф Винский — ИФ) внес предложение снизить их до уровня внутренних российских тарифов», — сказал представитель министерства.

По данным ведомства, новая оплата перевозок будет действовать в течение сент., после чего изменения будут вноситься в зависимости от ситуации. Он также отметил, что государственная администрация ж/д транспорта Украины («Укрзализныця») уже распространила телеграмму с уведомлением о новой плате за перевозки.

Соответствующее решение было принято 29 авг. тарифной комиссией «Укрзализныци» для выполнения поручения кабинет министров от 29 авг.

В пресс-службе «Укрзализныци» сообщили, что стоимость снижена за счет предоставления скидок на перевозку этих грузов. «С 1 сент. начали действовать скидки на перевозку руды и железно-

рудных концентратов, а также кокса в 10% на внутреннем сообщении и при ввозе на Украину, известняка для флюсования – на 9% во внутреннем сообщении», – сказал представитель пресс-службы «Укрзалізниця».

Минтрансвязи повысило коэффициенты, которые применяются к тарифам на ж/д грузоперевозки, на 6,5% с 23 авг. и на 9,5% с 1 окт. После этого металлургические предприятия потребовали от правительства льгот при транспортировке своей продукции. Interfax, 3.9.2008г.

– ЗАО «Укртатнафта» (Кременчуг, Полтавская обл.) в рамках выполнения договоренностей с министерством транспорта и связи и Госавиаадминистрацией Украины относительно снижения цен на авиатопливо переходит на прямые договоры в сфере поставок топлива авиаперевозчикам, сообщила пресс-служба ЗАО.

«Переход на прямые схемы сотрудничества с авиакомпаниями обеспечит снижение цен на авиатопливо в аэропортах Украины (и, соответственно, цен на авиабилеты), минимизирует риски, связанные с деятельностью компаний-посредников на рынке авиатоплива, гарантирует ритмичность и бесперебойность поставок, а также качество поставляемого продукта, что особенно актуально в свете безопасности полетов», – отмечается в сообщении.

Согласно документу, «Укртатнафта» на протяжении июня-июля уже заключила договоры на поставку авиаперевозчикам топлива в аэропортах Львова, Ивано-Франковска, Киева (Жуляны), Луганска. Кроме того, достигнуты договоренности относительно поставок авиатоплива в аэропорт «Борисполь» (Киев), в сент. компания планирует поставить туда 8 тыс.т. авиатоплива.

Пресс-служба также сообщает, что «Укртатнафта» с 10 сент. переходит на прямые поставки в рамках договора, заключенного с крупнейшим авиаперевозчиком Украины «АэроСвит – Украинские авиалинии». Также ведутся переговоры об обеспечении авиатопливом компаний-нерезидентов Украины, в частности, Lufthansa, British Airways, Delta Airlines.

«Уже предварительные итоги соответствующего периода показали, что действия «Укртатнафты» привели к снижению цен на топливо для авиакомпаний», – отмечается в пресс-релизе. «Укртатнафта» эксплуатирует крупнейший на Украине Кременчугский нефтеперерабатывающий завод, проектная мощность которого по переработке сырья составляет 18,62 млн.т. в год. Interfax, 2.9.2008г.

– Автосообщение в зоне стихийного бедствия на Западной Украине практически полностью восстановлено в течение лишь одного месяца. Об этом заявила премьер-министр Украины Юлия Тимошенко во время визита в Ивано-Франковский регион 25 авг.

«Из 1250 км. автодорог, которые были разрушены или повреждены в результате стихии, в течение месяца аварийных работ возобновлено 1200 км. дорог. Дню независимости возобновлено сообщение со всеми 160 населенными пунктами, которые были отрезанные из-за стихии», – подчеркнула Юлия Тимошенко. Руководитель правительства отметила, что при нормальных условиях «Укравтодор» осуществляет такой объем работ на протяжении года.

Также премьер-министр сообщила, что на сегодня практически возобновлено водо-, газо- и

электроснабжение во всех пострадавших населенных пунктах. «Первый этап восстановительных работ практически завершен. Правительство готово профинансировать все работы по введению коммуникаций, которые выдержат вдвое более сильную стихию и будут служить в течение веков», – отметила Тимошенко. ИА Regnum, 26.8.2008г.

– Задержки российских вагонов на украинской территории связаны с недостатками в работе государственной администрации ж/д транспорта Украины («Укрзалізниця»), сообщил министр транспорта и связи Украины Иосиф Винский на пресс-конференции во вторник в Киеве.

«Раньше наши вагоны работали в России 15 лет, поскольку у нас не было собственных грузов. Сегодня уровень перевозок на Украине увеличился, и под это необходим соответствующий парк вагонов. Безусловно, часть перевозок в стране осуществляется российскими вагонами, особенно если это транзитные перевозки, и есть определенные технические задержки, связанные с погрузкой в портах, но это не наша политика, а вопросы, связанные с недостатками в работе «Укрзалізниця», и мы это поправим», – сказал он.

ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) выразила озабоченность несанкционированным «захватом» вагонов, входящих в инвентарный парк компании, на территории Украины и может сократить объемы перевозок.

По данным ПГК, в условиях дефицита инвентарного парка нередко возникают ситуации, когда вагоны компании, попадая на территорию Украины, грузятся и отправляются по маршрутам без согласования с ПГК. Подобные несанкционированные «захваты» вагонов приводят к срыву поставок энергетических углей, которые компания перевозит из Кузбасса в порты Украины.

ПГК – 100% «дочка» ОАО «Российские железные дороги» (РТС: RZHD) с уставным капиталом 86,6 млрд. руб. ПГК создана в июле 2007г., самостоятельно стала управлять вагонным парком с нояб. того же года.

В собственности ПГК свыше 200 тыс.ед. подвижного состава разного типа: 75 тыс. цистерн, 47 тыс. полувагонов, 15 тыс. платформ, 14,3 тыс. платформ, 14,3 тыс. крытых вагонов и 49 тыс. проци вагонов. Угольные перевозки занимают 70% в структуре всех перевозок ПГК в полувагонах. Оставшиеся 30% – это перевозки железорудного сырья и стройматериалов, которые используются главным образом для попутной загрузки вагонов, следующих порожними. Interfax, 26.8.2008г.

– Министерство транспорта и связи Украины направило правительству предложение по строительству нового аэропорта под Киевом на условиях концессии, сообщил министр транспорта и связи Иосиф Винский на пресс-конференции во вторник. «Я подал в кабинет министров предложение об утверждении этого проекта как концессионного, т.е. ни одной копейки государственных денег туда нежелательно вкладывать. Как только будет принято решение, сразу же по процедуре будет определение участников», – сказал он. По словам министра, ориентировочная стоимость проекта составляет 2,5 млрд.долл.

И.Винский отметил целесообразность строительства на условиях концессии новых дорог Харьков-Щербаковка, Одесса-Рени и большой кольцевой дороги вокруг Киева.

Минтрансвязи рассматривает возможность строительства нового пассажирского аэропорта вблизи села Большая Бугаевка в Киевской обл. Interfax, 26.8.2008г.

— Кабинет министров Украины будет настаивать на принятии парламентом законопроекта о внесении изменений в госбюджет тек.г., в котором будет предусматриваться увеличение расходов на дорожное строительство на 24,3 млрд. грн., что в 5 раз больше, чем в бюджете пред.г. Об этом заявила 22 авг. премьер-министр Украины Юлия Тимошенко.

Глава правительства подчеркнула, что будет рекомендовать Верховной раде Украины уже в сент. проголосовать за соответствующие изменения к бюджету в первоочередном порядке. Тимошенко отметила, что увеличение расходов на дорожное строительство позволит Украине строить новые дороги европейского качества. Премьер-министр проинформировала, что правительство будет обеспечивать долгосрочное кредитование строительства автомобильных дорог, которое будет предусматривать предоставление долгосрочных кредитов на 20-30 лет под госгарантии. ИА Regnum, 22.8.2008г.

— Заявки на конкурс по выбору стратегического партнера реконструкции и модернизации международного аэропорта «Одесса» подали семь компаний, при этом все из них подтвердили готовность инвестировать в проект не менее 250 млн.долл.

Как сообщается на сайте г.Одесса, в числе претендентов — ООО «Нью Системс АМ» и «Альпари+» (оба — Харьков), акционерное общество «Аэропорт Вены» (Вена), EQT Infrastructure Limited (о.Гернси), ООО «Гепард плюс» (Одесса), SE Power Holdings (Cyprus) Limited и ELEC NOR S.A. (Мадрид).

Согласно данным конкурсной комиссии, которая провела предварительный анализ заявок, компании имеют успешный опыт инвестиционного участия в реконструкции и модернизации таких аэропортов в Вене, Дели, Будапеште, Лондоне, Новосибирске и Цюрихе.

Из-за нехватки времени комиссия пока не смогла сделать полный анализ документов претендентов и поручила сделать это соответствующим коммунальным органам и предприятиям до конца этой недели, после чего примет решение о допуске компаний к конкурсу.

На его втором этапе, который должен начаться не позже 24 авг., будет определена степень соответствия поданных предложений конкурсным критериям и технико-экономическому обоснованию реконструкции и модернизации аэропорта.

Реконструкцию коммунального предприятия «Международный аэропорт «Одесса» планируется завершить в дек. 2011г. В рамках реконструкции планируется возвести новый международный терминал площадью 34 тыс.кв.м. пропускной способностью 1,3 тыс.чел. в час, временный терминал на 700 пассажиров, а также реконструировать действующий терминал, который будет пропускать более 700 пассажиров в час. Предполагается строительство новой взлетно-посадочной полосы длиной 3,2 тыс.м. и увеличение количества стояночных мест для воздушного транспорта. Стоимость всех работ оценивается в 254,5 млн.долл.

Одесский аэропорт имеет взлетно-посадочную полосу длиной 2,8 тыс.м. и шириной 56 м., спосо-

бен принимать самолеты Ил-62, Ил-76, Ту-154, А-320, Boeing-737, а также Ил-18, Ту-134, Як-42, Ан-12, вертолеты всех типов и более легкие воздушные суда. Предприятие располагает пассажирским терминалом с пропускной способностью 400 чел. в час. Interfax, 22.8.2008г.

— ЗАО «Стивидорная компания «Авлита» (Севастополь, Крым), 100% которого контролирует группа «Метинвест», построит в Севастопольской бухте универсальный перегрузочный комплекс по перевалке сыпучих грузов.

Как сообщил исполняющий обязанности гендиректора предприятия Александр Лагоша, инвестиции в проект составят 850 млн. гривен (175 млн.долл. — ИФ), а затраты на обеспечение экологической безопасности объекта — 150 млн. грн.

Проектная мощность комплекса равна 8,5 млн.т. грузов в год, в т.ч. 4 млн.т. угля и 4,5 млн.т. песка и щебня. Он сможет принимать суда водоизмещением до 140 тыс.т. и осадкой до 16,5 м. По словам и.о. гендиректора, после запуска комплекса «Авлита» будет выплачивать в бюджеты всех уровней налоги на 110 млн. грн. в год.

А.Лагоша сообщил, что компания на состоявшихся в среду в Севастополе общественных слушаниях представила выводы экспертов и заключения по поводу строительства комплекса. Участники слушаний поддержали проект.

Он добавил, что в янв.-июне тек.г. «Авлита» перевалила 1,6 млн.т. грузов (зерно и металлопродукция) против 1,4 млн.т. за первые полгода 2007г. «В 2008г. планируется достигнуть объема перевалки грузов в 4 млн.т., в то время как в 2007г. он составлял 2,7 млн.» — сказал руководитель предприятия, добавив, что за 6 месяцев этого года компания получила прибыль до налогообложения в 23,8 млн. грн. (в I пол. 2007г. — 14,2 млн. грн.), уплатила в бюджеты всех уровней 7,5 млн. грн. (2,8 млн. грн.).

ЗАО «Стивидорная компания «Авлита» создано на базе мощностей Северной площадки Севастопольского морского завода в 1995г. с целью организации перевалки металла, располагает двумя глубоководными причалами в акватории Севастопольской бухты. Предприятие обрабатывает металл, а также оперирует зерновым терминалом емкостью 100 тыс.т. единовременного хранения. Причальные мощности включают 23 причальных крана.

«Метинвест» — крупнейшая частная компания на Украине, является региональным лидером в горно-металлургическом комплексе и одним из ведущих игроков в мировой металлургической отрасли, объединяет 19 предприятий угольной, горнодобывающей и металлургической отраслей промышленности на Украине и странах СНГ. Управляющей компанией группы

«Метинвест» является ООО «Метинвест Холдинг», собственниками которого являются голландская Metinvest B.V. (51,15%) и ЗАО «Систем Кэпитал Менеджмент» (СКМ, 48,85%).

Официальный курс на 22 авг. — 4,8438 грн./ 1 долл. Interfax, 22.8.2008г.

— Ассоциация судовладельцев Украины (АСУ) считает необоснованным повышение сборов в украинских портах на 58%, сообщил президент АСУ Александр Курлянд. «Столь значительное увеличение размера портовых сборов не добавит коммерческой привлекательности украинским пор-

там. Тот факт, что портовые сборы не менялись с 2000г. и ссылки на инфляцию не являются экономическим обоснованием для их увеличения», — сказал он.

По словам А.Курлянда, портовые сборы являются целевыми и должны расходоваться на конкретные цели — поддержание портовой инфраструктуры (каналов, причалов, якорных мест) в рабочем состоянии. Именно оценка этих затрат должна быть обоснованием для определения размера портовых сборов, а их увеличение должно сопровождаться адекватным совершенствованием портовой инфраструктуры. «Вместо этого портовые сборы превратились в источник дополнительного пополнения госбюджета», — подчеркнул А.Курлянд.

«Не стоит забывать, что сегодняшнему росту грузопотоков мы обязаны не своей конкурентоспособности и коммерческой расторопности, а отсутствию достаточных портовых мощностей на Черном море у России, но Россия ведет активное строительство новых и развитие уже имеющихся портов, и однажды наши порты могут оказаться только с экспортно- импортными грузами, которых не хватит на загрузку и половины мощностей», — отметил он.

Поэтому, по мнению президента АСУ, изменять тарифы исходя из того, что «все равно никуда от нас не денутся, можно, только не задумываясь о завтрашнем дне транспортной отрасли».

Правительство Украины на заседании 20 авг. приняло решение повысить размеры сборов в портах Украины на 58%. Interfax, 21.8.2008г.

— Компания «Международное логистическое партнерство» (МЛП, Россия) намерена построить складской комплекс класса «А» общей площадью 100 тыс.кв.м. под Борисполем (Киевская область), сообщил основатель, президент и партнер компании Мишель Паскалис. По его словам, это второй проект МЛП на Украине в рамках создания сети логистических парков в РФ и республике.

Как сообщила менеджер по рекламе и продвижению продукта компании Ольга Дунаева, планируемый складской комплекс будет построен на участке 20 га, который уже находится в собственности компании. Проект находится в стадии проектирования и получения разрешения на строительство.

Она не уточнила сроков начала строительства, однако сообщила, что все строительные работы будут длиться около двух лет, а инвестиции в проект составят 100 млн.долл. О.Дунаева также сообщила, что компания пока не разглашает информацию о будущих арендаторах, однако отметила, что договоры аренды на все площади комплекса будут подписаны в процессе строительства.

МЛП в четверг официально открыла складской комплекс «МЛП Чайка» общей площадью 114,3 тыс.кв.м. в селе Петропавловская Борщаговка Киевской области.

МЛП основана в 2004г. Брюсом Гарднером и М.Паскалисом, занимается девелопментом и управлением складскими комплексами. В 2005г. компания выступила с инициативой создания крупнейшей сети логистических парков класса «А» общей площадью 1,5 млн.кв.м. в России и на Украине. Interfax, 21.8.2008г.

— Компания «Международное логистическое партнерство» (МЛП, Россия) в четверг официаль-

но открыла складской комплекс «МЛП Чайка» общей площадью 114,3 тыс.кв.м. в селе Петропавловская Борщаговка Киевской области.

В состав комплекса входят складские помещения площадью 95,5 тыс.кв.м., мезонин площадью 5 тыс.кв.м. и офисные помещения на 13,7 тыс.кв.м. По словам основателя, президента и управляющего партнера «МЛП» Мишеля Паскалиса, комплекс сможет обрабатывать от 4 млн. до 8 млн.т. грузов в год.

Он отметил, что арендная ставка составляет не менее 120 долл. за 1 кв.м., срок окупаемости проекта — 7-8 лет. На сегодня МЛП, по данным ее президента, подписала договоры с 10 арендаторами, сдвиг им 90% всех площадей комплекса.

МЛП в 2006г. начала создание первого складского комплекса класса «А» на Украине. Строительство велось на площади 20 га. Инвестиции в проект не раскрываются, однако сообщалось, что в 2007г. компания привлекла под строительство объекта «МЛП Чайка» от немецкого банка Нуро Real Estate International кредит на 82 млн.долл. Interfax, 21.8.2008г.

— Правительство Украины назначило главой госслужбы автомобильных дорог (Укравтодор) Вадима Гуржоса, который уже занимал эту должность с марта 2005г. по авг. 2006г. Согласно распоряжениям кабинет министров от 20 авг., он сменил на этом посту Петра Кравчука.

П.Кравчук в свою очередь сменил В.Гуржоса на должности, которую он занимал до последнего времени — замминистра транспорта и связи.

Одновременно правительство утвердило концепцию реформирования системы государственного управления автомобильными дорогами общего пользования, общая протяженность которых составляет 169,4 тыс.км., при этом автомагистралей европейского образца всего 280 км. Концепция предусматривает снижение централизации управления, в т.ч. за счет передачи служб автодорог в областях, Крыму и Севастополе в подчинение местным органам исполнительной власти. Предполагается также реорганизовать Укравтодор и создать соответствующий орган управления в составе минтранссвязи.

Концепция предполагает осуществление соответствующих реформ в три этапа. На первом из них (2008-09гг.) планируется разработать нормативно-правовые акты, касающиеся полномочий центральных и местных органов власти по управлению автомобильными дорогами, внести изменения в действующие документы.

На втором этапе (2009-10гг.) будет проведено разграничение системы управления автомобильными дорогами государственного и местного значения.

На третьем этапе (2011г.) предусмотрена ликвидация на 100% принадлежащего государству ОАО «государственная акционерная компания

«Автомобильные дороги Украины», дочерние предприятия которого занимаются строительством, ремонтом и содержанием автомобильных дорог общего пользования. Interfax, 21.8.2008г.

— Кабинет министров Украины на заседании принял решение повысить размеры сборов в портах Украины на 58%, сообщил министр транспорта и связи Иосиф Винский. Ранее минтранссвязи Украины своим приказом повысило размеры лоц-

манского и швартового сборов на 58%. Interfax, 20.8.2008г.

— Министерство транспорта и связи Украины до конца 2008г. поэтапно повысит стоимость перевозки грузов по железной дороге на 16%. Согласно приказу минтрансвязи, с 23 авг. коэффициенты, которые применяются к тарифам на грузоперевозки, вырастут на 6,5%, с 1 окт. — еще на 9,5%.

С 1 июля, согласно приказу ведомства, стоимость ж/д грузоперевозок повысилась на 3%. Interfax, 15.8.2008г.

— Государственная авиационная администрация Украины объявила тендер по отбору разработчика государственной целевой программы развития аэропортов до 2020г.

Согласно объявлению ведомства, желающие принять участие в тендере обязаны подать заявки до 10 сент. Вскрытие тендерных предложений состоится 10 сент. в 11:00. Срок разработки программы — сент. 2008г. — 30 янв. 2009г.

В марте 2008г. Правительство утвердило концепцию государственной целевой программы развития аэропортов на период до 2020г. В соответствии с концепцией, планируется вернуть в госсобственность аэропорты «Донецк», «Киев» (Жуляны), «Одесса», «Симферополь», «Харьков», «Винница» (Гавришовка), «Ивано-Франковск», «Кировоград», «Николаев», «Луганск», «Полтава», «Ривне», «Сумы», «Тернополь», «Ужгород», «Херсон», «Хмельницкий», «Черновцы», «Черкассы», «Измаил», «Мариуполь», «Керчь», «Кривой Рог» и «Северодонецк».

На Украине насчитывается 34 действующих аэропортов, из которых 23 имеют пункты пропуска через государственную границу. Восемь аэропортов («Борисполь» и «Жуляны» в Киеве, во Львове, Симферополе, Донецке, Одессе, Харькове, Днепрпетровске) считаются стратегическими.

В стране работают 5 грузовых аэропортов. Interfax, 12.8.2008г.

— Работа киевского метро может остановиться из-за недостаточного финансирования. Об этом говорится в заявлении начальника Киевского метрополитена Петра Мирошникова, распространенном 30 июля. «На протяжении последних лет из-за хронического недофинансирования эксплуатационные потребности метрополитена обеспечивались далеко не в достаточных объемах, — говорится в заявлении. — Особенно это касается неудовлетворительного приобретения запасных частей и комплектующих, специальной техники и материалов, необходимых для поддержания жизнедеятельности предприятия. Как следствие, состояние объектов метрополитена и подвижного состава из года в год ухудшается и постепенно приобретает угрожающие перспективы».

«Если подобная ситуация будет продолжаться и в дальнейшем, недалеко то время, когда метрополитен вынужден будет приостановить свою работу», — подчеркнул руководитель киевского метро.

Он считает, что единственным выходом из трудного положения является повышение тарифов на проезд. «Другого выхода из критической ситуации, кроме повышения тарифа до уровня, необходимого для покрытия расходов, не существует», — сказал он. ИА Regnum, 31.7.2008г.

— Работа киевского метро может остановиться из-за недофинансирования, говорится в заявлении начальника Киевского метрополитена Петра

Мирошникова, размещенном на официальном сайте метро Киева. «В то время, когда вокруг метрополитена продолжают бесмысленные перемены, на предприятии, действительно, сложилось трудное положение, заключающееся в том, что на протяжении последних лет из-за хронического недофинансирования эксплуатационные потребности метрополитена обеспечивались далеко не в достаточных объемах», — цитирует пресс-служба слова Мирошникова.

По словам начальника метрополитена, особенно это касается неудовлетворительного приобретения запасных частей и комплектующих, специальной техники и материалов, необходимых для поддержания жизнедеятельности предприятия. «Как следствие, состояние объектов метрополитена и подвижного состава из года в год ухудшается и постепенно приобретает угрожающие перспективы», — отметил Мирошников.

Единственным выходом из ситуации Мирошников видит в повышении тарифов. «Если подобная ситуация будет продолжаться и в дальнейшем, недалеко то время, когда метрополитен вынужден будет приостановить свою работу. Другого выхода из критической ситуации, кроме повышения тарифа на проезд в метрополитене до уровня, необходимого для покрытия расходов, не существует», — сказал он.

Ранее Мирошников заявлял, что себестоимость одной поездки на метро в среднем составляет 1 гривну 58 копеек (более 30 центов). При неизменном тарифе только в этом году на покрытие убытка должно быть выделено более 500 млн. гривен (100 млн.долл.). РИА «Новости», 30.7.2008г.

— Группа компаний ConsorzioLeonardo (Италия) представила министерству транспорта и связи Украины предложения по строительству тоннеля под рекой Днепр в Киеве в качестве альтернативы Южному мосту.

Как сообщила пресс-служба министерства транспорта и связи Украины, ConsorzioLeonardo предлагает создать тоннель с пятью полосами движения, которые позволят автомобилям двигаться со скоростью 100 км/ч. Его общая длина составит 7 км., а пропускная способность — 170,4 тыс. машин в сутки.

По мнению минтрансвязи, вопрос требует дополнительного изучения.

«Для дальнейшего рассмотрения вопроса строительства тоннеля необходимо разработать технико-экономическое обоснование такого проекта и сравнить его с проектом строительства моста», — цитирует пресс-служба замминистра транспорта и связи Вадима Гуржоса.

Группа компаний ConsorzioLeonardo специализируется на проектировании и строительстве автомобильных дорог. В ее состав входят такие структуры, как Impregilo, Ghella, Maire, Seli, Trevi. RosInvest.Com, 29.7.2008г.

— Кабинет министров Украины утвердил проект строительства пассажирского терминала «D» на территории государственного предприятия «Международный аэропорт «Борисполь», разработанный аэропортом совместно с Japan Airport Consultants, компанией «Тебодин-Украина» и ООО «Киевавиапроект».

Согласно распоряжению правительства от 23 июля, общая стоимость строительства терминала

составит 1,661 млрд. гривен. Стоимость строительно-монтажных работ утверждена в 883,6 млн. грн., оборудования — 354,3 млн. грн., пусконаладочных работ — 4,84 млн. грн., другие затраты составят 418,2 млн. грн.

Согласно распоряжению, площадь участка под терминал составит 44,9 га, площадь застройки — 27,7 га, пропускная способность — 1,5 тыс. пассажиров в час.

Правительство Украины и Японский банк международного сотрудничества (JBIC) в 2005г. подписали кредитное соглашение о предоставлении кредита в 180 млн.долл. для реализации проекта реконструкции международного аэропорта «Борисполь» сроком на 30 лет с 10-летним льготным периодом. Проект предусматривает строительство нового терминала, зданий, 3-5-этажной парковки, ремонт дорог между взлетной полосой и терминалами и пр.

Плановое начало строительства терминала — 2008г., завершение — конец 2010 — начало 2011г. В июле 2008г. тендер по отбору подрядчика строительства терминала выиграла турецкая компания Dogus/Alarko/YAD.

Министр транспорта и связи Иосиф Винский заявлял о возможном отказе Украины от японского кредита и привлечения частного инвестора для строительства терминала.

Официальный курс на 28 июля — 4,8428 грн./1долл. RosInvest.Com, 28.7.2008г.

— Правительство Украины выделило 1,2 млрд. гривен (247,8 млн.долл.) на восстановление автодорожной инфраструктуры в пострадавших от стихии западных регионах страны. Такое решение принято на внеочередном заседании правительства в понедельник.

Ранее эти средства планировалось направить на строительство нового ж/д моста в Киеве. Средства будут выделены госслужбе автомобильных дорог («Укравтодору»).

«Речь идет о том, что ранее эти средства выделялись на ж/д переход (из спецфонда госбюджета — ИФ), а сейчас мы сможем направить их на эти цели (восстановление дорог в пострадавших областях — ИФ). Думаю, эти деньги может выделить и г.Киев», — сказала на заседании премьер-министр Юлия Тимошенко.

Против такого решения выступил министр транспорта и связи Иосиф Винский. Он отметил, что будет заблокировано строительство ж/д моста в Киеве в 2008г., при этом старый ж/д мост находится в аварийном состоянии.

В ответ на это премьер отметила, что в министерстве финансов ожидается перевыполнение плана поступления средств в пределах 1,2 млрд. грн., которые и будут направлены на строительство моста.

Официальный курс на 28 июля — 4,8428 грн./1долл. RosInvest.Com, 28.7.2008г.

— Согласно информации министерства транспорта и связи Украины, ожидается, что в 2008г. уровень рентабельности государственного предприятия (ГП) «Укрзалізниця» повысится, а чистая прибыль возрастет в 4,4 раза — до 0,5 млрд.долл. и значительно увеличится по сравнению с 2007г. Рентабельность украинских железных дорог в 2008г. должна возрасти до 7% (в 2007г. составляла лишь 2,6%), а доходы повысятся на 30%, что расширит возможности предприятий отрасли по об-

новлению основных фондов. Руководство ГП намеряет увеличить доходы в основном за счет повышения тарифов, что обеспечит до 1,5 млрд.долл. дополнительных финансовых поступлений.

Ожидается, что дополнительная оценка основных фондов ГП «Укрзалізниця», которую проведут в 2008г., увеличит балансовую стоимость его активов до 75 млрд. грн. (15 млрд.долл.). Таким образом, параметр индексации основных фондов составит 3,75 к уровню начала 2007г., когда планировалось довести стоимость основных фондов «Укрзалізниця» до 10 млрд.долл.

В тек.г. завершено формирование амортизационных отчислений по основным подотраслям железных дорог Украины, что позволило аккумулировать 2,5 млрд. грн. (0,5 млрд.долл.). БИКИ, 26.7.2008г.

— Антимонопольный комитет Украины (АМКУ) разрешил ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД) приобрести 25% плюс 1 акцию управляющей компании ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) — The Breakers Investments B.V. (Голландия), говорится в сообщении АМКУ.

Ранее комиссия по защите конкуренции республики Болгария (КЗКБ) удовлетворила ходатайство РЖД о приобретении этого пакета акций. В известность о сделке также поставлены органы по защите конкуренции Литвы, Латвии, Польши, и Белоруссии.

До совершения сделки 75% минус 1 акция находятся в собственности 5 кипрских компаний. Ammonis Trading Ltd, Latorio Holdings Ltd, Mafrido Trading Ltd, Silasio Trading and Teromo Investments Ltd. Согласно материалам «Трансмашхолдинга», до начала дек. эти компании владели соответственно 22,33%, 16,261%, 22,34%, 16,5%, 22,33% акций ТМХ (в сумме — 100%). В конце 2007г. этими акциями «Трансмашхолдинга» были оплачены 100% акций The Breakers Investments B.V. Позднее была проведена допэмиссия The Breakers в 25% плюс 1 акция от увеличенного уставного капитала голландской компании.

В материалах КЗКБ отмечалось, что впоследствии The Breakers Investments B.V. может быть переименовано в Transmashholding B.V., частное общество с ограниченной ответственностью с регистрацией в Амстердаме.

Конечные бенефициары 5 кипрских компаний — нынешних акционеров The Breakers не называются. По неофициальной информации, основными акционерами The Breakers, являются совладельцы «Кузбассразрезугля» Искандер Махмудов и Андрей Бокарев.

О приобретении блокирующего пакета акций The Breakers Investments РЖД сообщили в конце дек. пред.г. Interfax, 11.7.2008г.

— Турецкая компания Dogus) Alarko) YAD стала победителем второго этапа конкурса по выбору подрядчика строительства терминала D на территории государственного предприятия «Международный аэропорт «Борисполь» (Киев), сообщил министр транспорта и связи Украины Иосиф Винский.

«Завершен тендер по терминалу D. Определена компания, которая будет его строить. Это компания Dogus. Она предложила в 1,7 раза меньшую цену, чем другая компания», — сказал он.

К участию во втором, заключительном этапе конкурса по выбору генерального подрядчика

строительства терминала D в аэропорту «Борисполь» была также допущена испанская Obrascón Huarte Lain.

Японский банк международного развития (JBIC) предоставил аэропорту для строительства терминала 180 млн.долл. сроком на 30 лет с 10-летним льготным периодом, из госбюджета на 2008г. будет выделено 107 млн. гривен.

Проект предусматривает строительство нового терминала пропускной способностью 1 тыс. пассажиров в час, зданий, 3-5-этажной парковки, ремонт дорог между взлетной полосой и терминалами и пр. Начало строительства терминала D запланировано на 2008г., завершение — на конец 2010 — начало 2011г.

Международный аэропорт «Борисполь» — крупнейший аэропорт Украины. Interfax, 11.7.2008г.

— Транспортные предприятия Украины в янв.-июне 2008г. перевезли 462,9 млн.т. грузов, что на 7,6% превышает показатель аналогичного периода 2007г. Как сообщили в Госкомстате республики, грузооборот компаний за отчетный период достиг 254,2 млрд. тонно-км., увеличившись на 5,9% по сравнению с показателем янв.-июня пред.г.

Перевозка грузов авиационным транспортом возросла на 14,5% — до 54,2 тыс.т., грузооборот при этом увеличился на 22,4% — до 199,5 млн. тонно-км.

Ж/д транспортом перевезено 263,7 млн.т. грузов (рост на 6,7%)

Украинский морской и речной торговый флот в янв.-июне снизил перевозку грузов на 11,2%, в целом заказчиком доставлено 9,5 млн.т. грузов. Перевалка экспортных грузов возросла на 4,8%, импортных — на 38,3%, транзитных — на 0,4%. Перевалка грузов внутреннего сообщения сократилась на 2,4%. Количество обработанных судов — иностранных и инфрахт — увеличилось на 11,2% и составило 11 тыс.ед.

Перевозка грузов автомобильным транспортом за отчетный период (с учетом перевозок физическими лицами-предпринимателями) увеличилась на 16,4% — до 86,9 млн.т., при этом грузооборот вырос на 29,6% — до 17 млрд. тонно-км. за счет междугородних и международных перевозок.

По магистральным трубопроводам транспортировано 102,7 млн.т. грузов, что на 5,3% больше, чем в янв.-июне 2007г. Перекачка газа выросла на 15,4%, аммиака — на 2,7%, транспортировка нефти сократилась на 21%. Транзит газа и аммиака увеличился соответственно на 21,9% и на 5,3%. Транзит нефти сократился на 16,7%.

В Госкомстате республики сообщили, что транспортные предприятия Украины в янв.-июне 2008г. перевезли 4,2 млрд. пассажиров (рост по сравнению с показателем аналогичного периода 2007г. на 3,3%), пассажирооборот составил 71,5 млрд. пассажиро-км. (рост на 5,6%).

Ж/д транспортом перевезено 221,8 млн. пассажиров (рост на 0,1%).

Услугами автомобильного транспорта (с учетом перевозок физическими лицами-предпринимателями) воспользовались 2,2 млрд. пассажиров, что на 6,5% больше, чем в янв.-июне пред.г. Перевозка пассажиров автотранспортом физических лиц-предпринимателей возросла на 11,6%.

Перевозка пассажиров морским транспортом в I пол. 2008г. увеличилась на 3,4% по сравнению с

янв.-июнем 2007г. Заграничные морские перевозки пассажиров сократились на 3,4%.

Перевозка пассажиров речным транспортом в янв.-июне 2008г. сократилась на 21,2%, заграничные перевозки — на 21,8%.

Авиационным транспортом перевезено 2,6 млн. пассажиров, что на 21,9% больше, чем в янв.-июне 2007г. Interfax, 11.7.2008г.

— Авиакомпания «Визз Эйр Украина», дочерняя структура венгерского low-cost перевозчика Wizz Air, с пятницы начала выполнение регулярных рейсов внутри Украины.

Как сообщается в пресс-релизе «Визз Эйр Украина», предприятие осуществляет четыре рейса в неделю по маршруту Киев-Львов, по 10 рейсов в неделю на направлениях Киев-Симферополь и Львов-Симферополь, а также четыре рейса в неделю между Киевом и Одессой.

С 15 сент. компания начнет полеты по маршруту Киев-Запорожье и Киев-Харьков с частотой три раза в неделю, отмечается в пресс-релизе.

«Визз Эйр Украина» в 2009г. планирует перевезти свыше 1 млн. пассажиров и нанять 200 сотрудников на Украине.

Венгерская авиакомпания Wizz Air начала работу в 2004г. Перевозчик выполняет полеты в Великобританию, Францию, Германию, Италию, Испанию, Польшу, Норвегию, Финляндию, Швецию, Турцию, Грецию. Авиапарк компании состоит из 18 самолетов А-320. Interfax, 11.7.2008г.

— Украинская «дочка» венгерского бюджетного авиаперевозчика Wizz Air в пятницу начнет регулярные рейсы по территории Украины, сообщило министерство транспорта. «11 июля авиакомпания запускает 7 первых внутренних авиарейсов со своей операционной базой в аэропорту Борисполь во Львов, Одессу и Симферополь», — говорится в сообщении министерства.

По данным министерства, средняя стоимость авиабилета составляет 30-50 долл. Ранее представители минтранса говорили, что компания с сент. может начать и международные полеты.

Базирующаяся в Будапеште компания Wizz Air планирует использовать на украинских маршрутах самолеты Airbus A320. В конце 2007г. перевозчик подписал контракт с европейским производителем самолетов Airbus на приобретение 50 самолетов модели A320 и опционом на приобретение дополнительно еще 25 машин в период до 2016г.

В начале лета украинские газеты сообщили, что на рынок намерена выйти и «дочка» немецкого перевозчика Lufthansa компания Germanwings. Рейтер, 10.7.2008г.

— Министерство транспорта и связи Украины издало приказ о повышении ставок оплаты за пользование грузовыми вагонами в среднем на 35%, сообщил замначальника главного коммерческого управления государственной администрации ж/д транспорта («Укрзалізниця») Юрий Меркулов в среду на балансовом совещании представителей предприятий горно-металлургического комплекса в Киеве.

«Это будет серьезным стимулом, чтобы вагоны быстрее освобождались», — сказал он, добавив, что документ находится на регистрации в министерстве юстиции.

Он отметил, что новые ставки будут дифференцированными, рассчитанными на основании ранее утвержденной и обнародованной методики.

Ю. Меркулов отметил, что в последнее время металлургические и горнорудные предприятия увеличили время пользования вагонами. Среди таких предприятий он, в частности, назвал Балаклавское рудоуправление, Южный горно-обогатительный комбинат, Криворожский железорудный комбинат, Марганецкий и Орджоникидзевский ГОКи, «Азовсталь», Днепропетровский метзавод им. Петровского, «Запорожсталь» и «Arcelor Mittal Кривой Рог».

По словам Ю. Меркулова, предприятия ГМК задерживают вагоны дольше всего: так, если в целом предприятия задерживают вагоны в среднем на 23,08 часа, то предприятия ГМК — на 36,45 часа.

Участники совещания подвергли критике повышение ставок за пользование вагонами, указав на отсутствие согласования данного приказа с министерством промышленной политики, что, по их мнению, свидетельствует о незаконности документа. Ю. Меркулов сообщил, что приказ был согласован с министерствами экономики и финансов, а также с Госпредприятием.

Директор департамента металлургической промышленности минпромполитики Николай Абросимов отметил, что на время оборачиваемости вагонов на метпредприятиях влияют факторы, не зависящие от этих предприятий. «Arcelor Mittal Кривой Рог» испытывает сложности с отправкой вагонов из-за инициированного министерством аграрной политики приказа о проверке вагонов на предмет карантина растений.

«Укрзализныця» временно запретила отгрузку в страны СНГ в вагонах «Укрзализныци» «в связи с острым дефицитом подвижного состава».

Представители предприятий ГМК отмечали, что «Укрзализныця» срывает планы по закупке грузовых вагонов в тек.г., что усиливает их дефицит.

Также сообщалось со ссылкой на замгендиректора «Укрзализныци» Виктора Черного, что «Укрзализныця» с 1 апреля 2008г. ужесточила правила использования вагонного парка ОАО «Российские железные дороги» на территории Украины: украинские предприятия, получив груз в вагонах, принадлежащих РЖД, обязаны отправлять их обратно в Россию без задержек, не допуская простоя и использования этого подвижного состава для перевозок внутри страны.

Предприятия горно-металлургического комплекса часто используют вагоны в качестве «склада на колесах», что снижает их оборачиваемость и наносит ущерб как другим предприятиям, так и железной дороге. При этом уровень простоя вагонов на ряде предприятий в I кв. возрос более чем на 10%, или на 2 часа, сообщил В. Черный. Interfax, 10.7.2008г.

— Государственная администрация ж/д транспорта Украины («Укрзализныця») в янв.-июне 2008г. увеличила грузооборот на 7% по сравнению с аналогичным периодом 2007г. — до 136,5 млрд. тонно-км., сообщила пресс-служба «Укрзализныци». Транзитный грузооборот за I пол. возрос на 6,1% — до 36,8 млрд. тонно-км.

Согласно пресс-релизу, объем суточной погрузки за шесть месяцев увеличился на 4,4% — до 1,15 млн.т., выгрузки — на 6%, до 19 тыс. вагонов в сутки. «Укрзализныця» объединяет шесть желез-

ных дорог: Одесскую, Приднепровскую, Донецкую, Львовскую, Южную и Юго-Западную.

«Укрзализныця» осуществляет более 80% грузоперевозок в стране и 50% пассажирских перевозок. Эксплуатационная сеть железных дорог Украины составляет 22 тыс.км., из которых 43,5% электрифицировано. Interfax, 7.7.2008г.

— Госпредприятие «Международный аэропорт «Борисполь» (Киев), крупнейший аэропорт Украины, до конца 2008г. рассчитывает построить терминал для низкобюджетных (low-cost) авиакомпаний.

Как сообщил заместитель гендиректора аэропорта по капитальному строительству и развитию Николай Музыка журналистам, до конца июля предприятие намерено провести тендер по выбору подрядчика для проектирования и строительства терминала. Стоимость объекта составит 165 млн. гривен (34,1 млн.долл.), а пропускная способность — 600 пассажиров в час.

«Борисполь» имеет две взлетно-посадочных полосы: одну — длиной 4000 м и шириной 60 м., вторую — длиной 3500 м и шириной 63 м. На территории аэропорта расположены три пассажирских терминала и почтово-грузовой комплекс. Interfax, 7.7.2008г.

— Правительство Украины выделило 5 млрд.долл. на реконструкцию дорог при подготовке к проведению чемпионата по футболу Евро-2012, сообщил президент Виктор Ющенко после встречи с президентом УЕФА Мишелем Platини в четверг.

«Вчера мы договорились с правительством о том, что выделяется 5 млрд.долл. Это гарантии украинского правительства, в рамках которых поддерживаются все корпоративные проекты по строительству дорог и инфраструктуры дорог» — сказал президент Украины.

Он добавил, что это 4,2 тыс.км. дорог в разных направлениях.

По словам В.Ющенко, большое внимание в рамках подготовки к чемпионату уделяется инфраструктуре по обслуживанию болельщиков.

В.Ющенко отметил, что такое решение дает возможность «Укравтодору» с другим субъектом хозяйствования, который заинтересован в строительстве инфраструктуры дорог, получить корпоративные ресурсы, кредиты для проведения этих работ.

Кроме того, В.Ющенко проинформировал, что решены вопросы, касающиеся подготовки аэропортов к Евро-2012. Он подчеркнул, что раньше выступал против каких-либо решений по этому вопросу правительства без согласия облсоветов. «Правительство должно сесть за стол, договориться с соответствующими облслветами, собственниками коммунальной позиции и решить этот вопрос», — предложил президент.

По его словам, эта дискуссия завершена. «Сегодня все эти позиции решены: где осталась коммунальная собственность или смешанная, так это по четырем аэропортам, по двум аэропортам — государственная собственность. Поставлены точки», — подытожил В.Ющенко. Interfax, 4.7.2008г.

— Японская Itochu Corporation оценивает строительство скоростной железной дороги от международного аэропорта «Борисполь» до Киева в 290 млн.долл., говорится в сообщении пресс-службы министерства транспорта и связи Украины.

Японская сторона представила предварительные расчеты проекта. Специалисты Itochu, Государственной администрации ж/д транспорта («Укрзализныци») и Государственной авиационной администрации согласуют технические условия проекта до конца июля.

Минтрансвязи рассчитывает открыть скоростное ж/д движение на этом участке в 2012г.

Itochu Corporation рассматривает возможность участия в проекте строительства скоростной железной дороги от аэропорта «Борисполь» до Киева.

Киевский аэропорт «Борисполь», крупнейший аэропорт Украины, в 2007г. обслужил 3,66 млн. пассажиров регулярных рейсов (рост к 2006г. на 20,8%). При этом доля пассажиров украинских авиакомпаний составила 50,6%.

«Борисполь» имеет две взлетно-посадочных полосы: одну — длиной 4 тыс. м. и шириной 60 м., вторую — длиной 3,5 тыс. м. и шириной 63 м. На территории аэропорта расположены три пассажирских терминала и почтово-грузовой комплекс. Interfax, 3.7.2008г.

— Авиакомпания «Международные авиалинии Украины» (МАУ, Киев) в янв.-июне 2008г. увеличила перевозку пассажиров на 25% по сравнению с аналогичным периодом 2007г. — до 760 тыс.чел., сообщили агентству «Интерфакс-Украина» в пресс-службе компании.

В частности, в июне авиакомпания выполнила более 1600 рейсов, перевезла 155 тыс. пассажиров и свыше 400 т. грузов.

ЗАО «Международные авиалинии Украины» создано в 1992г. Авиапарк компании состоит из 15 самолетов Boeing-737 различной конфигурации: четырех Boeing-737-300, пяти Boeing-737-400 и шести Boeing-737-500. Базовым аэропортом МАУ является международный аэропорт Киева «Борисполь».

Фонд государственного имущества Украины владеет 61,6% уставного капитала МАУ, Austrian Airlines — 22,5%, Аер Сар — 6%, Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) — 9,9%. Interfax, 3.7.2008г.

— Государственное предприятие «Мариупольский морской торговый порт» (Донецкая область) в янв.-июне 2008г. перевалило 7,8 млн.т. грузов, что на 8,2% меньше показателя аналогичного периода 2007г.

Как сообщили агентству «Интерфакс-Украина» на предприятии, в частности, перевалка металлов в I пол. сократилась на 11% — до 3,66 млн.т., угля — на 10,7%, до 1,89 млн.т., глины — на 10%, до 1,3 млн.т., зерновых — на 14,9%, до 105,3 тыс.т.

Мариупольский морпорт входит в число трех крупнейших портов Украины. У причалов порта принимаются суда длиной до 240 м. с осадкой 8 м. Предприятие осуществляет перевалку черных и цветных металлов, руды, угля, кокса, глины, удобрений всех видов, серы, оборудования (включая негабаритное и тяжеловесное), мазута (по варианту «борт-борт»), зерновых насыпью, контейнеров и грузов в пакетах.

Порт в 2007г. перевалил 17,4 млн.т. грузов, что на 9,9% превышает показатель 2006г. Interfax, 3.7.2008г.

— Правительство Украины утвердило комплекс мероприятий по развитию транспортной инфра-

структуры Придунайского региона на 2008-11г. стоимостью свыше 700 млн. гривен (150 млн.долл.).

Правительственное постановление предусматривает, создание глубоководного судового хода Дунай — Черное море в украинской части дельты Дуная. Общий объем финансирования этих работ в этом году составит 118,6 млн. грн., в т.ч. из госбюджета — 63,7 млн. грн., из других источников — 54,91 млн. грн.

Планом мероприятий предусматривается строительство до 2012г. на отечественных заводах морских сухогрузов и речных пассажирских судов для ОАО «Украинское Дунайское пароходство» на 230 млн. грн.

В 2008-11гг. планируется ремонт ж/д полотна на участке Одесса-Измаил. Стоимость работ составит 48 млн. грн. Запланировано также строительство моста через Днестровский лиман. Проект оценивается в 300 млн. грн.

В план заложена реконструкция Измаильского аэропорта в 2008г. — 2,81 млн. грн., а также соединительного канала Усть-Дунайского морского торгового порта в 2010г. — 25 млн. грн.

Официальный курс на 2 июля — 4,8493 грн./1 долл. RosInvest.Com, 2.7.2008г.

— Правительство Украины утвердило комплекс мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры Придунайского региона на 2008-11г. стоимостью свыше 700 млн. гривен (150 млн.долл.).

Правительственное постановление предусматривает, в частности, создание глубоководного судового хода Дунай — Черное море в украинской части дельты Дуная. Общий объем финансирования этих работ в этом году составит 118,6 млн. грн., в т.ч. из госбюджета — 63,7 млн. грн., из других источников — 54,91 млн. грн.

Планом мероприятий предусматривается строительство до 2012г. на отечественных заводах морских сухогрузов и речных пассажирских судов для ОАО «Украинское Дунайское пароходство» на 230 млн. грн.

Кроме того, в 2008-11гг. планируется ремонт ж/д полотна на участке Одесса-Измаил. Стоимость работ составит 48 млн. грн. Запланировано также строительство моста через Днестровский лиман. Проект оценивается в 300 млн. грн. В план заложена реконструкция Измаильского аэропорта в 2008г. — 2,81 млн. грн., а также соединительного канала Усть-Дунайского морского торгового порта в 2010г. — 25 млн. грн. Interfax, 2.7.2008г.

— Авиакомпания «Визз Эйр Украина», дочерняя структура венгерского низкобюджетного авиаперевозчика Wizz Air, получила сертификат эксплуатанта, говорится в сообщении компании.

Сертификат был выдан Государственной авиационной администрацией 27 июня. Согласно пресс-релизу, в тот же день перевозчик получил первый самолет — Airbus 320.

«Визз Эйр Украина» рассчитывает в июле начать выполнение рейсов внутри Украины, а осенью — открыть международное сообщение в Германию, Италию и Великобританию. Компания в 2009г. планирует перевезти более 1 млн. пассажиров.

Wizz Air предполагает, что к 2012г. флот воздушных судов «Визз Эйр Украина» будет насчитывать 14 самолетов. Совокупная стоимость активов

компания на Украине через пять лет достигнет 1 млрд.долл.

Венгерская авиакомпания Wizz Air начала работу в 2004г. Перевозчик выполняет полеты в Великобританию, Францию, Германию, Италию, Испанию, Польшу, Норвегию, Финляндию, Швецию, Турцию, Грецию. Флот предприятия состоит из 17 самолетов А-320. Interfax, 1.7.2008г.

— Президент Украины Виктор Ющенко ввел в действие решение Совета национальной безопасности и обороны (СНБО) от 16 мая 2008г. «О предупреждении и нейтрализации угроз национальной безопасности, связанных с проблемами развития аэропортов Украины». Как сообщила пресс-служба главы государства, соответствующий указ президент подписал в четверг.

Согласно решению СНБО, правительство должно в месячный срок принять меры относительно вывода из состава ОАО «Авиационная компания «Днепроавиа» целостного имущественного комплекса аэропорта «Днепропетровск» и преобразовать этот комплекс в государственное предприятие «Международный аэропорт «Днепропетровск».

Также кабинет министров поручается пересмотреть в месячный срок концепцию государственной целевой программы развития аэропортов на период до 2020г., одобренную распоряжением правительства от 5 марта 2008г., в части, касающейся определения аэропортов, которые предлагается вернуть в государственную собственность, мер, направленных на развитие аэропортов областных центров, сохранения в собственности государства взлетно-посадочных полос, технических средств аэронавигационного обеспечения полетов и земельных участков, на которых они расположены.

Правительство должно в месячный срок определить перечень принадлежащих государству объектов инфраструктуры аэропортов, которые могут быть переданы в аренду или пользование коммерческим структурам, и порядок осуществления такой передачи. Interfax, 27.6.2008г.

— Министерство транспорта и связи Украины ведет переговоры с датской компанией A.P.Moller-Maersk о строительстве нового контейнерного терминала на территории госпредприятия «Ильичевский морской торговый порт».

Как сообщила пресс-служба минтрансвязи, в ходе встречи главы министерства Иосифа Винского с представителями компании 24 июня стороны обсудили вопросы выполнения работ по проектированию, а также строительству подходного и втутреннего канала в порту и подъездных дорог.

Ильичевский морской торговый порт входит в число 4 крупнейших украинских портов. Предприятие располагает мощностями, позволяющими переваливать более 30 млн.т. грузов в год. На территории порта расположена причальная линия длиной 6 км. с 29 причалами.

В 2007г. порт увеличил грузооборот на 8% по сравнению с 2006г. — до 16,03 млн.т. Interfax, 26.6.2008г.

— Государственная администрация ж/д транспорта Украины («Укрзалізниця») планирует привлечь кредит Международного банка реконструкции и развития (МБРР) в 750 млн.долл. на электрификацию и строительство вторых путей на участках железной дороги Долинская (Кировоград-

ская область) — Херсон — Николаев — Джанкой (Крым).

«Скоро мы подадим в министерство экономики Украины документы, чтобы инициировать большой проект с Международным банком реконструкции и развития на 750 млн.долл. Речь идет об электрификации и строительстве вторых путей на участке Долинская-Херсон-Николаев-Джанкой», — сказал начальник главного управления развития и технической политики «Укрзалізниця» Арлекин Зубко на третьей международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на ж/д транспорте» в Судаке во вторник.

Кроме того, по его словам, «Укрзалізниця» намерена привлечь коммерческий кредит в 550 млн.долл. от Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) и Европейского инвестиционного банка. Средства будут направлены на закупку подвижного состава для «Укрзалізниця».

«Мы сегодня говорим о том, что есть договоренность, и это уже не под государственные гарантии, а коммерческий кредит, это кредит ЕБРР совместно с Европейским инвестиционным банком более чем на 550 млн.долл. на закупку подвижного состава», — сказал начальник главного управления.

Он также сообщил, что «Укрзалізниця» привлекла кредит ЕБРР на сумму 51,2 млн.долл., который был использован на приобретение колесной техники, а также кредит на 120 млн.долл., из которых 40 млн.долл. будут использованы на строительство Бескидского туннеля.

Средства еще одного кредита ЕБРР в 90 млн.долл., привлечение которого инициирует «Укрзалізниця», должны быть использованы на электрификацию участка железной дороги Полтава-Бурты-Користовка. Interfax, 24.6.2008г.

— ОАО «Синара — Транспортные машины» (дивизиональный холдинг группы «Синара») заключило контракт на поставку на Украину 10 маневровых тепловозов ТГМ6Д производства «Людиевского тепловозостроительного завода» (ЛТЗ, входит в «Синара — Транспортные машины»), сообщил центр общественных связей группы.

Локомотивы будут изготовлены по заказу ООО «Регион» — поставщика материально-технических ресурсов для предприятий горно-металлургического комплекса Украины, входящего в структуру компании «Индустриальный союз Донбасса».

Стоимость контракта составляет 300 млн. руб., срок поставки — 2008г.

По словам гендиректора «Синара — Транспортные машины» Евгения Копейна, которые приводятся в сообщении, освоение рынков сбыта стран СНГ и ближнего зарубежья является одним из направлений маркетинговой стратегии холдинга. В ближайшее время компания планирует заключить ряд контрактов с украинскими потребителями на поставку тепловозов производства ЛТЗ.

ОАО «Синара — Транспортные машины» — дивизиональный холдинг ЗАО «Группа Синара». В состав холдинга входят: ОАО «Уральский завод ж/д машиностроения» (Свердловская обл.), ОАО «Людиевский тепловозостроительный завод» (Калужская обл.), ООО «Уральский дизель-моторный завод» (Екатеринбург). Interfax, 24.6.2008г.

— Министерства транспорта и связи Украины выступает за строительство нового морского порта

в устье реки Дунай. «Есть проект строительства устьевого порта мощностью 50 млн. т.», — сообщил замминистра транспорта и связи Игорь Урбанский в ходе заседания коллегии министерства в понедельник.

По его словам, ориентировочная стоимость строительства — 3,6 млрд.долл. По его оценкам, строительство может начаться через два года и продлиться пять лет.

И.Урбанский также добавил, что проект предполагает соединение порта с Дунаем судоходным каналом в районе Вилково (Одесская обл.).

Как сообщил журналистам министр транспорта и связи Иосиф Винский, интерес к реализации данного проекта уже проявили два инвестора. Он также добавил, что минтранс связи считает данный проект очень перспективным. «Когда будет выход к Дунаю, мы заберем большую часть грузов, которые идут через Констанцу», — сказал министр. Interfax, 23.6.2008г.

— Украина рассматривает возможность создания в Севастополе глубоководного торгового порта после вывода отсюда Черноморского флота РФ в 2017г., сообщил заместитель главы секретариата президента Украины Александр Чалый журналистам.

Этот вопрос серьезно анализируется, сказал он, отметив, что такой порт мог бы обеспечивать морскую торговлю по маршруту Тихий океан — Атлантический океан — Средиземное море — Черное море — Евразия.

«(Вопрос анализируется) в контексте возможности использования Севастополя и его природных условий для рекреации или как практически единственный глубоководный порт в Черном море, который может стать стратегическим пунктом глобальной торговли по линии глобальный мир — Евразия», — сказал А.Чалый. Он также не исключил возможности сотрудничества по этому вопросу с РФ.

Севастополь является основной базой для Черноморского флота РФ, а также используется как гражданский порт. Согласно украинско-российскому соглашению, Черноморский флот РФ базируется на территории Украины до 2017г. Interfax, 16.6.2008г.

— «Дочка» немецкого авиаперевозчика Lufthansa компания Germanwings до конца 2008г. может стать вторым работающим на украинском рынке бюджетным перевозчиком, сообщила газета «Дело» со ссылкой на представителя компании Germanwings. «Мы очень заинтересованы в украинском рынке, но пока решаем некоторые бюрократические вопросы», — приводит газета слова представителя немецкого бюджетного перевозчика.

Министр транспорта и связи Украины Иосиф Винский сказал ранее на текущей неделе журналистам, что профильное министерство действительно ведет переговоры о привлечении на рынок Украины немецкого бюджетного авиаперевозчика, но отказался пока назвать имя этой компании.

Весной текущего года министерство транспорта и связи Украины объявило о том, что с июля на внутренних украинских маршрутах начнет работу крупнейший в центральной Европе авиадискаунтер компания Wizz Air. В сент. эта венгерская компания планирует начать перевозки пассажиров на международных маршрутах.

Министерство транспорта и связи Украины ставит целью сравнить цену за авиаперелет на вну-

тренних маршрутах с ценой проезда в комфортабельном ж/д вагоне и значительно снизить цены на международные перевозки.

Germanwings планирует начать свою работу на Украине с регулярных рейсов между Киевом и Берлином. Ориентировочно стоимость перелета по этому маршруту составит не менее 50-60 евро.

Руководители крупнейшего украинского международного аэропорта Борисполь (Киев) несколько недель назад сообщили о планах в окт. текущего года открыть терминал для бюджетных авиакомпаний. На первом этапе пропускная способность терминала составит 600 пассажиров в час. Рейтер, 5.6.2008г.

— Кабинет министров Украины на заседании в среду утвердил стратегию развития морских портов Украины до 2015г., сообщила премьер-министр Юлия Тимошенко на пресс-конференции. Она также отметила, что рассчитывает на принятие в парламенте соответствующего законопроекта в течение двух недель.

Разрабатывая министерством транспорта и связи стратегия развития морских портов предусматривает реорганизацию морских торговых портов из государственных предприятий в государственные и морские администрации.

Функциями государственных администраций портов станет непосредственное управление специализированным имущественным комплексом, обеспечение безопасности судоходства и охрана судов и портового оборудования. Администрации будут финансироваться за счет портовых сборов (кроме маякового и административного).

Кроме того, государственная администрация порта должна управлять инфраструктурой порта, которая не входит в специальный имущественный комплекс.

Морская администрация порта обязана осуществлять надзор за судами, состоянием морских путей, проводить регистрацию судов, проводить выдачу документации, расследование аварий в порту, получать административный портовый сбор и издавать обязательные к исполнению постановления по порту.

Стратегия также предусматривает реорганизацию Государственного департамента морского и речного транспорта («Укрморречфлот») в Государственную администрацию морского и речного транспорта. Interfax, 4.6.2008г.

— Компания Honda Ukraine, «дочка» Honda Motor (Япония), планирует в 2008г. продать на Украине не менее 11 тыс. автомобилей, что превысит показатель 2007г. на 65%, сообщил журналистам в пятницу президент компании Honda Ukraine Такаши Мияшита.

По его словам, в прошлом году на Украине было продано 6,715 тыс. автомобилей этой марки — в 2,1 раза больше, чем в 2006г.

«Украина является одним из наиболее перспективных рынков для Honda», — подчеркнул Т.Мияшита. По его словам, в Европе в 2007г. было продано 376 тыс. автомобилей Honda, в текущем году планируется увеличить продажи на 11% — до 420 тыс. автомобилей с учетом выводимых на рынок новых моделей

Компания Honda Ukraine создана летом 2006г. с целью увеличения продаж автомобилей Honda на Украине. Interfax, 30.5.2008г.

— Международная финансовая корпорация (IFC) предоставит кредит в 47 млн.долл. для строительства логистического центра «Калиновка» под Киевом, говорится в официальном сообщении IFC. Часть кредита в 26 млн.долл. будет синдицирована. Заемные средства для реализации проекта будут предоставлены ООО «Савсервис Центр» (Киев), входящему в «Аснова Холдинг», и Raven Russia Limited (Нормандские о-ва, Великобритания).

ЗАО «Логистический центр «Калиновка» создано на паритетных началах Raven Russia Limited и ЗАО «Аснова Холдинг» (Киев), участвующем в нем через «Савсервис Центр». Планируется, что в Калиновке (в 25 км. от Киева на трассе на Одессу) будет введен в действие складской и логистический комплекс класса «А» общей площадью 100 тыс. кв. м., в котором 85 тыс. кв. м составят новые площади. Завершение строительства запланировано на конец 2009г. Общая стоимость строительства оценивается в 78 млн.долл. Предполагается, что после его завершения арендатором площадей выступит дочерняя компания «Савсервис Центра» — «Комора».

Компания Raven Russia Limited создана в июле 2005г. для инвестиций в российскую недвижимость.

ЗАО «Аснова Холдинг» создано в 1992г. и принадлежит группе восьми украинских бизнесменов. В него, в частности, входят ООО «Дистрибутор-Центр» (торговая марка «ДЦ») — один из лидеров на рынке розничной продажи предметов гигиены и санитарии, парфюмерно-косметических изделий и товаров бытовой химии, и «Савсервис Центр», специализирующееся на оптовой и розничной торговле.

Чистый доход «Аснова Холдинга» в 2007г. сократился на 13,7% — до 11,89 млн. гривен, чистая прибыль — на 59,4%, до 15,88 млн. грн. Официальный курс на 28 мая — 4,85 грн./1 долл. RosInvest.Com, 28.5.2008г.

— За последние 5 лет «Укрзализныця» (государственное предприятие, которое отвечает за организацию ж/д перевозок на Украине) увеличила транзитный объем перевозок почти на 47%. В прошлом году эта цифра составила почти 69 млн.т. Об этом сегодня, 28 мая, на «круглом столе», посвященном проблемам и перспективам развития транзитной отрасли Украины, заявил заместитель гендиректора «Укрзализныци» Виктор Черный.

Он отметил: «Ж/д транзит практически сопоставим с транзитом нефтепродуктов. В нынешнем году мы рассчитываем получить объем в 73-75 млн.т. А за первые 4 месяца мы вышли на 24,7 млн. тонн». «В то же время мы понимаем, что такое увеличение транзитного грузопотока пока еще не достаточно. Нам есть над чем работать. Наша цель — достичь 100 млн.т. транзита. Эта та цифра, которая уже существовала в конце 80- начале 90гг. С этим потоком справлялись и железные дороги, и порты, и перевалочные пограничные станции Украины. Но для того, чтобы на протяжении 2-3лет мы достигли этой цифры, еще многое нужно сделать», — подчеркнул Черный. ИА Regnum, 27.5.2008г.

— Государственная администрация ж/д транспорта Украины («Укрзализныця») намерена до 2015г. направить на обновление подвижного состава 130 млрд. гривен (более 26,8 млрд.долл.), сообщил заместитель гендиректора «Укрзализныци» Виктор Черный в Киеве во вторник в ходе «круг-

лого стола», посвященного транзитному потенциалу Украины.

В.Черный отметил: «Мы сегодня столкнулись с другой проблемой: есть финансирование, а возможности наших вагоностроительных и машиностроительных заводов по производству запчастей не обеспечивают выпуск этой продукции в достаточном количестве». По его словам, украинские железные дороги испытывают острую нехватку литья для оборудования вагонных тележек.

«Есть случаи, когда построенные новые ж/д вагоны стоят в ожидании комплектования литьем, которое у нас производят два завода: Кременчугский сталелитейный и «Азовмаш», — сказал он.

В.Черный сообщил, что «Укрзализныця» рассчитывает в 2008г. увеличить объемы транзитных перевозок до 73-75 млн.т. с 69 млн.т. в 2007г. По его данным, за четыре месяца этого года объем транзитных перевозок «Укрзализныци» составил 27,7 млн.т.

В.Черный отметил, что украинские предприятия стабильно наращивают объемы производства и транспортировку своей продукции. «На сегодняшний день мы по подвижному составу где-то на 10% не обеспечиваем возрастающие запросы предприятий на перевозку продукции», — сказал он.

По словам В.Черного, помимо нехватки подвижного состава, сдерживающим фактором для увеличения объема различных видов перевозок является недостаточная пропускная способность украинских железных дорог. «Сегодня мы развернули работу по дальнейшей электрификации тепловозных участков», — сказал он.

Официальный курс на 27 мая — 4,85 грн./1 долл. Interfax, 27.5.2008г.

— Власти Украины до 2011г. планируют инвестировать в развитие международного аэропорта «Львов» 353 млн. гривен (72,8 млн.долл.) бюджетных средств, сообщил директор аэропорта Александр Загрева на пресс-конференции во вторник.

«Согласно программе развития, утвержденной на правительственном уровне, до 2011г. в модернизацию аэропорта запланировано вложить 353 млн. грн. из госбюджета», — сказал он.

По его информации, в 2008г. из госбюджета запланировано выделение 68,4 млн. грн. для реконструкции взлетной полосы, перрона и световой системы. После этого аэропорт сможет принимать самолеты при ограничении видимости до 300-500 м.

По словам А.Загревы, проект строительства нового пассажирского терминала пропускной мощностью 1 тыс.чел. в час и площадью 34 тыс. кв. м вынесен в отдельный инвестиционный проект. Еще одним инвестиционным проектом является модернизация сферы обслуживания, строительство паркингов, обустройство новых точек общественного питания и развлекательных заведений.

Международный аэропорт «Львов» входит в число семи стратегических аэропортов Украины.

Львовский аэропорт включает взлетно-посадочную полосу длиной 2510 м и шириной 45 м., способную принимать воздушные суда со взлетной массой до 350 т. В его структуру также входит аэровокзал с пропускной способностью 240 пассажиров в час. Interfax, 27.5.2008г.

— Управляющая компания ЗАО «Смарт-холдинг» (Киев) намерена инвестировать более 1,5 млрд.долл. в проект по созданию глубоководного порта на базе ООО «Порт Очаков» (Николаевская

обл.), сообщил гендиректор компании Алексей Пертин в интервью «Инвестгазете».

Для реализации проекта холдинг намерен привлечь партнеров, имеющих опыт в таком бизнесе. «Это глобальный проект, который потребует намыва 40 га территории, строительства почти 75 км. железных дорог, 50 км. автомобильных дорог. Затраты на создание инфраструктуры составят не менее 500 млн.долл. Более чем в 1 млрд.долл. обойдется оборудование, связанное с эксплуатацией терминалов порта», — уточнил гендиректор.

Очаковский порт предполагается углубить до 15-17 м., построить терминал по перевалке и хранению железной руды с предполагаемой мощностью 15 млн.т. в год и коксующегося угля мощностью 5 млн.т. Кроме того, предполагается создать терминал по перевалке и хранению зерновых мощностью 5 млн.т. и терминал по перевалке контейнеров мощностью 3 млн. TEU (эквивалент 20-футового контейнера). «Мы рассчитываем, что новый порт появится через три года. На сегодня уже сделаны инвестиции в существующий порт, и в этом году он будет работать в пределах перевалки 1 млн.т. грузов в год», — добавил А.Пертин.

Порт «Очаков» предназначен для обработки грузовых и грузопассажирских судов, организации паромного сообщения по перевозке колесной техники и большегрузных автомобилей. Порт расположен на Днепро- Бугском лимане, может принимать паромы и суда типа ро-ро. Территория грузовых причалов порта «Очаков» составляет 8 га, общая длина причальной линии — 726 м. Порт имеет складские помещения.

А.Пертин сообщил, что управляющая компания ЗАО «Смарт- холдинг» намерено объединить свои гранитные и щебневые карьеры с активами другой крупной украинской компании, что позволит уже в 2009г. довести суммарный объем выпуска щебня до 15 млн.т. в год. «Мы активно работаем на рынке гранитных и щебневых карьеров, у нас есть ряд активов по всей Украине, в частности, в Крыму. Есть и лицензии на разработку новых месторождений», — сказал он.

Как сообщил председатель наблюдательного совета ОАО «Днепропресс» и директор по развитию бизнеса ЗАО «Смарт-холдинг» Игорь Бучацкий, ЗАО УК «Смарт-холдинг», опосредованно владеющая акциями и корпоративными правами ряда предприятий горно-металлургического комплекса Украины, намерена до конца 2008г. инвестировать в развитие ОАО «Днепропресс» (Днепропетровск) не менее 70 млн. гривен.

В первые три месяца года управляющая компания уже инвестировала в «Днепропресс» 15 млн. грн., в частности, на финансирование текущих затрат. «В ближайшие три месяца мы намерены инвестировать еще 50 млн. грн. в выполнение ряда заказов, которые, в свою очередь, позволят обеспечить портфель заказов до 2012г. Кроме того, в техническое перевооружение завода, увеличение эффективности труда и повышение качества продукции, по предварительным расчетам, планируем вложить 20 млн. грн.», — добавил И.Бучацкий.

При этом он подчеркнул, что одним из преимуществ «Днепропресса» является наличие замкнутого цикла, начиная от выплавки чугуна и стали до запуска сложных гидравлических машин с их последующим сервисным обслуживанием.

По словам генерального директора «Днепропресса» Александра Дудуса, в 2008-09гг. «Днепропресс» намерен провести реструктуризацию производства и оптимизацию структуры заказов, в связи с чем планируется, в частности, приобрести станочный парк, установить менее энергоемкое технологическое оборудование, расширить компьютерную систему планирования и управления производством.

ЗАО «Смарт-холдинг», созданное в дек. 2006г., опосредованно владеет активами в горно-металлургическом комплексе (являясь акционером группы «Метинвест»), а также непосредственно управляет ОАО «Балаклавское рудоуправление» (Севастополь). В сферу интересов «Смарт-холдинга» также входят активы в машиностроении (ОАО «Днепропресс», ОАО «Херсонский судостроительный завод»), аграрном секторе (группа компаний «Верес», ОАО «Агрокомбинат «Калита» и ОАО «Калитнянский экспериментальный завод комбикормов и премиксов»), сфере недвижимости (ООО «Юджин»). Президентом и основным бенефициаром «Смарт-холдинга» является Вадим Новинский.

Завод «Днепропресс» изготавливает оборудование и запасные части для горно-металлургического и нефтегазового комплексов, угольной промышленности, метро-и машиностроения, ТЭС, деревообработки, переработки лома и мусора. 60% продукции «Днепропресс» экспортирует. Interfax, 19.5.2008г.

— Стахановский вагоностроительный завод (СВЗ, Луганская область), одно из крупнейших вагоностроительных предприятий Украины, изготовил для ОАО «Уралкалий» 64 магистральных думпкара грузоподъемностью 66 т., сообщила пресс-служба украинского предприятия.

Сотрудничество между СВЗ и «Уралкалием» началось в 2004г., когда российский производитель калийных удобрений приобрел партию вагонов-хопперов для бестарной транспортировки минеральных удобрений. В 2007г. СВЗ поставил в адрес «Уралкалия» 24 думпкара.

По информации пресс-службы, в 2009г. вагонзавод планирует поставить «Уралкалию» партию думпкаров и хопперов-минераловозов с антикоррозионным покрытием кузова грузоподъемностью 70 т. Суммы контрактов СВЗ не уточняет.

ОАО «СВЗ», входящее в состав холдинговой компании «АвтоКрАЗ», выпускает, в частности, платформы (в т.ч. для перевозки крупнотоннажных контейнеров), минераловозы, полувагоны, полимеровозы, платформы для перевозки леса, вагоны-самосвалы (думпкары), цистерны, вагоны для бестарной перевозки цемента, перевозки кокса, специальные ж/д транспортные средства различных модификаций.

Основные рынки сбыта — государственные промышленные предприятия и частные компании Украины, а также стран СНГ и дальнего зарубежья. Предприятие экспортирует до 95% продукции.

ОАО «Уралкалий» обеспечивает 10% мирового выпуска калийных удобрений и является одним из крупнейших производителей этой продукции в РФ. Interfax, 12.5.2008г.

— Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) намерен выделить Киеву грант в 200 тыс. евро и кредит объемом 30 млн. евро на развитие дорожной инфраструктуры.

Договор о намерении подписали в пятницу в Киеве главный банкир отдела муниципальной и экологической инфраструктуры ЕБРР Оксана Сельска, мэр Киева Леонид Черновецкий, директор коммунальной корпорации «Киевавтодор» Георгий Глинский и директор коммунального предприятия «Киевдорсервис» Василий Стус.

Средства гранта будут направлены на подготовку предварительного технико-экономического обоснования проекта строительства тоннеля через Днепр от станции метро «Левобережная» до площади Победы.

Кредитные средства будут предоставлены «Киевдорсервису» (20 млн. евро) и «Киевавтодору» (10 млн. евро). «Киевдорсервис» направит привлеченные средства на разработку и установку системы «умных светофоров» и автоматизированного управления транспортом в Киеве, а также на внедрение системы единого парковочного пространства.

Кредитные средства, которые будут выделены «Киевавтодору», будут направлены на реконструкцию транспортных развязок на Почтовой, Московской и Ленинградской площадях.

Мэр Киева Л.Черновецкий напомнил, что в 2007г. ЕБРР подписал договор с КП «Киевпастранс» и КП «Киевский метрополитен» на выделение кредитов на 60 млн. евро и 40 млн. евро соответственно для приобретения нового подвижного состава.

О.Сельска сообщила, что кредиты для этих предприятий будут выделены Киеву после того, как «Киевпастранс» и «Киевский метрополитен» проведут тендеры и определят поставщиков. Interfax, 25.4.2008г.

— Большая группа неизвестных людей в пятницу предприняла попытку захвата морского торгового порта «Южный», сообщила пресс-секретарь порта Ирина Чибирова. По ее словам, около 1 тыс.чел. прошли на территорию порта и окружили управление предприятия.

«Сначала они пытались ворваться штурмом, но охрана порта сделала все, чтобы не пустить их в здание. Потом они с помощью автогена проникли в здание через запасной вход», — сказала И.Чибирова.

По ее словам, в здание управления порта во время штурма совместно с судебными исполнителями вошел «один из бывших начальников предприятия Васильев». И.Чибирова отметила, что, «по всей вероятности, Васильев имеет на руках решение о том, что его увольнение было незаконным». Однако пресс-секретарь не знает деталей этого решения и комментировать его не может.

Руководитель общественной организации «Единое Отечество» Валерий Кауров сообщил, что в морском торговом порту «Южный» проходит митинг против недавно назначенного начальника предприятия Юрия Крука.

По его словам в митинге участвуют 1,5 тыс.чел. Среди организаций-участников — Профсоюз транспортников Украины, Всеукраинский профсоюз «Свободный выбор», Всеукраинский профсоюз «Национальное возрождение», а также представители Всеукраинских независимых профсоюзов.

В.Кауров пояснил, что он не является организатором митинга, а присутствует там, поскольку его «пригласили для переговоров с руководством предприятия».

Кроме того, по словам руководителя общественной организации, в пятницу в порту побывали представители исполнительной службы, которые ознакомил Ю.Крука с решением одного из киевских судов о восстановлении в должности бывшего руководителя ЮМТП Владимира Васильева.

В.Кауров отметил, что в настоящее время ситуация в порту нестабильная. Ряд неустановленных личностей несколько раз устраивали потасовку и прорыли в порт через окна. «Кто сейчас взял верх, я не знаю. По моей информации пока бывший начальник порта — Крук не хочет отдавать печать», — сказал он.

И.Чибирова сообщила, что около порта дежурит отряд «Беркута». Однако эту информацию опровергла пресс-секретарь облуправления МВД Украины Ольга Богаченко. По ее словам, сотрудники горотдела милиции охраняют общественный порядок на митинге. Драк и нарушений эти сотрудники милиции пока не зафиксировали, отметила она.

7 сент. 2007г. глава «Укрморпорта» Сергей Климов подписал приказ об отстранении Александра Гонзы от должности начальника МТП «Южный» и назначил на этот пост Владимира Васильева. 10 сент. С.Климов представил В.Васильева в качестве нового руководителя МТП «Южный». Назначение сопровождалось захватом и блокированием административного здания порта.

Минтрансвязи Украины заявило о попытке рейдерского захвата порта «Южный» со стороны руководства концерна «Укрморпорт» и некоторых бывших работников порта.

А.Гонза был назначен на должность начальника порта «Южный» в сент. 2006г. В.Васильев ранее работал в порту в должности заместителя начальника по социальному развитию.

11 сент. Минтрансвязи назначило временно исполняющим обязанности главы предприятия заместителя начальника «МТП «Южный» Сергея Шепеля. С.Шепель взял больничный лист, и обязанности руководителя предприятия исполняет В.Васильев.

МТП «Южный» был основан в 1978г., это самый глубоководный порт Украины (глубина подходного канала — 15,5 м., глубины у причалов — 14-15,5 м.). Общая протяженность причалов — 2,6 км. Способен перерабатывать до 15 млн.т. грузов в год.

Порт специализируется на наливных, навалочных, химических, угольно-рудных и тарно-штучных грузах. Располагает 2 тыс. кв. м крытых складских помещений и 144,65 тыс. кв. м. открытых складских площадей. Это позволяет разместить одновременно до 750 тыс.т. грузов разной номенклатуры. Interfax, 25.4.2008г.

— ОАО «Украинское Дунайское пароходство» (УДП, Одесская обл.) в 2007г. сократило чистый убыток на 26,4% по сравнению с 2006г. — до 39,08 млн. гривен, говорится в отчете предприятия. Чистый доход в прошлом году сократился на 2,7% — до 500,16 млн. грн.

ОАО «УДП» осуществляет свыше 30% транспортных перевозок по Дунаю. Флот компании насчитывает почти 400 самоходных и несамоходных речных и 30 морских судов.

Основными клиентами УДП выступают подконтрольная украинскому бизнесмену Константину Жеваго горнорудная компания Фергехро,

главным активом которой является Полтавский горно-обогатительный комбинат, и австрийская транспортная компания Danube Shipping Management Service GmbH (DSMS).

Официальный курс на 22 апр. — 5,05 грн./\$1. Interfax, 22.4.2008г.

— В 2008г. прогнозируется дальнейший рост объемов грузоперевозок Украинских железных дорог («Укрзалізниця»). Согласно информации Государственной администрации ж/д транспорта Украины, в 2008г. грузооборот ж/д транспорта вырастет на 2,5% против пред.г. — до 508,8 млрд. т-км. Таким образом, впервые в истории «Укрзалізниця» будет преодолен рубеж в 500 млрд. т-км.

Прослеживается тенденция к последовательному снижению темпов прироста грузооборота (с 7,4% в 2006г. и 3,7% в 2007г.). Замедление темпов прогнозируется и для объема отправленных грузов: 1,6% в 2008г. по сравнению с 4,5% в 2007г. и 5,1% в 2006г. В области пассажирских перевозок предусматривается дальнейшее расширение пассажирооборота — на 3,9% до 55,48 млрд. пасс.-км. (в 2007г. соответствующий прирост составил 0,3%, в 2006г. — 1,5%). БИКИ, 22.4.2008г.

— Представители властей Львова, Львовской области и польских Кракова и Вроцлава подписали в понедельник декларацию о совместных действиях по реализации проекта продолжения железной дороги европейского стандарта от польского Пшемшля до Львова. Как сообщил журналистам глава Львова Андрей Садовой после подписания декларации, речь идет о строительстве 86 км. железной дороги с «европейской» колеей (шириной 1435 мм) и включении тем самым Львова и области в систему общеевропейского ж/д сообщения.

«У меня был разговор с министром транспорта Украины в минувшую пятницу и он согласился оказывать нам поддержку, но при условии, что средства на реализацию этого проекта будут инвестиционные, а не из госбюджета», — отметил А.Садовой.

По его словам, заинтересованность в этом проекте высказали несколько крупных европейских финансовых учреждений, в т.ч. Европейский банк реконструкции и развития и Европейский инвестиционный банк.

Мэр Львова также сообщил, что концепцию проекта разработает польская фирма, которая до 2012г. осуществит модернизацию железных дорог Польши. По предварительным подсчетам, стоимость строительства новой ж/д ветки составит 400 млн. евро.

По мнению А.Садового, наличие колеи евростандарта позволит увеличить поток туристов во Львов. С другой стороны, граждане Украины смогут значительно комфортнее ездить не только в Польшу, но и в другие страны Европы. Поэтому А.Садовой считает, что такой проект должен заинтересовать европейских и украинских бизнесменов. Interfax, 21.4.2008г.

— Государственное предприятие «Морской торговый порт «Южный» рассчитывает в 2009-10гг. ввести в эксплуатацию новый комплекс по перевалке генеральных грузов на причале №9. Как говорится в сообщении пресс-службы порта, ввод нового комплекса позволит увеличить ежегодный грузооборот порта на 1,2 млн.т.

Строительство перевалочного комплекса в МТП «Южный» оценивается в 63 млн.долл.

Порт «Южный» основан в 1978г. Он расположен на берегу Аджалыкского лимана и является самой глубоководной гаванью Украины (глубина подходного канала — 15,5 м., глубины у причалов — 14-15,5 м.). Общая протяженность причалов — 2,6 км. Предприятие способно осуществлять перевалку до 15 млн.т. грузов в год. Interfax, 21.4.2008г.

— Крупнейший в центральной Европе авиадискаунтер компания Wizz Air станет первым бюджетным авиаперевозчиком на украинском рынке, начав полеты на внутренних украинских маршрутах в июле, а на международных — в сент. 2008г., сообщило министерство транспорта и связи Украины.

По словам главы министерства Иосифа Винского, Wizz Air планирует начать продажу билетов на свои рейсы уже в конце мая. Первым маршрутом компании станет Киев-Одесса, затем последуют другие направления: из Киева в Симферополь, Львов, Запорожье, а также рейсы Харьков-Симферополь и Львов-Симферополь. «С сент. авиакомпания планирует работать и на рынке международных перевозок — в Великобританию, Италию, Германию», — цитирует пресс-релиз министерства слова Винского.

Базирующаяся в Будапеште компания Wizz Air планирует использовать на украинских маршрутах самолеты Airbus A320. В конце 2007г. перевозчик подписал контракт с европейским производителем самолетов Airbus на приобретение 50 самолетов модели A320 и опционом на приобретение дополнительно еще 25 машин в период до 2016г.

Министерство транспорта и связи Украины ставит целью сравнить цену за авиаперелет на внутренних маршрутах с ценой проезда в комфортабельном ж/д вагоне. По информации Винского, средняя стоимость авиабилета Wizz Air на внутренних рейсах будет составлять 30-50 долл., а самый дешевый билет будет стоить всего 79 гривен (15,6 долл.).

Министерство также рассчитывает, что приход на Украину авиадискаунтера позволит существенно разгрузить другие виды транспорта и минимизировать проблемы с приобретением билетов на пассажирские ж/д и автоперевозки. Wizz Air планирует открыть в течение ближайших пяти лет на Украине четыре базы, разместив на них как минимум 14 самолетов; 55% маршрутов компании будут международными.

В 2009г. авиакомпания планирует перевезти на Украине более 1 млн. пассажиров, в 2011г. увеличить объем перевозок до 5 млн.чел. Украинские эксперты говорят, что за появлением в Украине Wizz Air неизбежно последуют и другие бюджетные авиаперевозчики, что обострит конкуренцию на этом рынке.

Руководители крупнейшего украинского международного аэропорта Борисполь (Киев) несколько дней назад сообщили о планах в окт. текущего года открыть терминал для бюджетных авиакомпаний. На первом этапе пропускная способность терминала составит 600 пассажиров в час. Рейтер, 18.4.2008г.

— Намерение министерства транспорта и связи Украины вернуть аэропорты в государственную собственность может сорвать проведение в стране чемпионата Европы по футболу 2012г. (Евро-2012). Такое мнение высказал вице-премьер, глава межведомственной комиссии по подготовке и

проведению финальной части Евро-2012 Иван Васюник в Киеве во вторник на втором заседании оргкомитета по подготовке и проведению чемпионата.

«В вопросе аэропортов, по выводам экспертов и специалистов УЕФА, Украина стоит на грани угрозы (срыва проведения чемпионата)», — сказал он. По словам И.Васюника, программы модернизации аэропортов отсутствуют, кроме того, существует проблема имущественных конфликтов.

Вице-премьер напомнил, что в концепции реформирования аэропортов до 2020г., разработанных минтрансвязи, предусматривается «массовая национализация аэропортов». Между тем, руководители местных советов, в частности Харькова, Донецка и Одессы, «ни при каких обстоятельствах не готовы принимать решения по передаче аэропортов в государственную собственность», заявил он.

И.Васюник обратился к минтрансвязи с требованием принять «ответственное государственное решение». «Не дай Бог создать конфликт между руководством местных органов власти и центральным органом в лице министерства транспорта и связи! Мы можем получить еще 3-4 проблемы (.) и такого разногласия между двумя ветвями власти УЕФА не поймет», — подчеркнул вице-премьер.

Правительство Украины в марте утвердило концепцию государственной целевой программы развития аэропортов на период до 2020г., которая предполагает возвращение в госсобственность 24 аэропортов страны.

В соответствии с концепцией, планируется вернуть в госсобственность аэропорты «Донецк», «Киев» (Жуляны), «Одесса», «Симферополь», «Харьков», «Винница» (Гавришовка), «Ивано-Франковск», «Кировоград», «Николаев», «Луганск», «Полтава», «Ривне», «Сумы», «Тернополь», «Ужгород», «Херсон», «Хмельницкий», «Черновцы», «Черкасы», «Измаил», «Мариуполь», «Керчь», «Кривой Рог» и «Северодонецк». Планируется, что управление терминалами будет осуществлять министерство транспорта и связи. Большинство аэропортов Украина в настоящее время находится в коммунальной собственности. Interfax, 15.4.2008г.

— Строительство нового терминала в аэропорту «Борисполь» (Киев) оценивается в 350 млн.долл., сообщил гендиректор госпредприятия «Международный аэропорт «Борисполь» Александр Шишков на пресс-конференции в Киеве в понедельник. По его словам, финансирование проекта будет осуществляться за счет средств Японского банка международного развития (JBIC) в 180 млн.долл., ассигнований из госбюджета (в 2008г. — 107 млн. гривен) и собственных средств предприятия.

Предполагается, что строительство терминала D начнется в 2008г., а завершится в конце 2010 — в начале 2011г. Новый терминал будет занимать площадь в 95 тыс. кв. м и сможет обслуживать до 10 млн. пассажиров в год.

А.Шишков также заявил, что в мае текущего года аэропорт планирует провести тендер по выбору подрядчика строительства. «Предварительную квалификацию прошли несколько потенциальных подрядчиков. Теперь японская сторона проводит экспертизу их предквалификационных предложений. Если они их признают соответствующими,

то они все могут выходить на тендер. Когда японцы дадут заключение на предквалификацию, мы можем объявлять тендер», — сказал журналистам заместитель генерального директора «Борисполя» Евгений Панкратьев.

Кроме того, А.Шишков сообщил, что руководство аэропорта провело встречи с послом Японии на Украине, а также главой министерства транспорта и связи с целью ускорения согласовательных процедур и сокращения сроков начала строительства.

Правительство Украины и JBIC в 2005г. подписали соглашение о предоставлении кредита в размере 180 млн.долл. для реализации проекта реконструкции аэропорта «Борисполь» сроком на 30 лет с 10-летним льготным периодом. Проект, в частности, предусматривает строительство нового терминала пропускной способностью 1 тыс. пассажиров в час, 3-5-этажной парковки, ремонт дорог между взлетной полосой и терминалами.

Плановое начало строительства терминала — II кв. 2008г., завершение — III кв. 2010г.

В конце янв. 2008г. «Борисполь» получил от банка очередной транш в 8,028 млн. грн. на реализацию проекта строительства нового терминала.

А.Шишков также сообщил, что «Борисполь» рассчитывает в окт. 2008г. ввести в эксплуатацию терминал для обслуживания low-cost авиакомпаний. Пропускная способность нового терминала составит 600 пассажиров в час. По его словам, терминал будет построен из легких конструкций, поэтому его сборка не займет много времени. Международный аэропорт «Борисполь» — крупнейший аэропорт Украины. Interfax, 14.4.2008г.

— Европейская Комиссия включила Ukrainian Cargo Airways в «черный список» авиакомпаний, которым запрещены все транспортные операции в авиационном пространстве ЕС, сообщил представитель Еврокомиссии Микеле Керконе (Michele Cergone) журналистам в пятницу в Брюсселе.

Ukrainian Cargo Airways — это третья украинская компания, которая внесена в список после компаний «Поларе» и «Украинские средиземноморские авиалинии». Это сильный сигнал, который Еврокомиссия посылает властям Украины, чтобы призвать ее повысить усилия по обеспечению высоких стандартов безопасности», — сказал он.

Кроме того, по словам М.Керконе, в «черный список» ЕС включена еще одна компания из Конго. Еврокомиссия проводит мониторинг авиакомпаний Ирана, Анголы и Индонезии, которые все еще остаются в списке.

Авиапарк Ukrainian Cargo Airways включает самолеты типа Ил-76, Ан-12, Ан-26, Ту-154Б, а также вертолетную технику Ми-8МТВ. Interfax, 11.4.2008г.

— Новочеркасский электровозостроительный завод (НЭВЗ, входит в «Трансмашхолдинг») отправил на Украину последний, 15 магистральный грузовой электровоз переменного тока 2ЭС5К «Ермак» в рамках заключенного в 2007г. контракта. Получателем электровозов является Государственная администрация железных дорог Украины, говорится в сообщении пресс-центра «Трансмашхолдинга».

Все «Ермаки» эксплуатируются на Одесской железной дороге (ОЖД). В прошлом году на ОЖД поступило 5 электровозов этой серии, в текущем

году — еще десять. В отличие от серийных электро-возов 2ЭС5К, которые НЭВЗ поставляет Российским железным дорогам, партия локомотивов для ОЖД оборудована устройством безопасности и радиостанцией украинского производства.

Как напомнили в пресс-центре, по итогам 2007г. НЭВЗ передал потребителям 17 электро-возов 2ЭС5К, а также 27 3ЭС5К — аналогичных локомотивов с бустерной секцией, которые используются для перевозки тяжелых составов на Российских железных дорогах.

Новочеркасский электровозостроительный завод (НЭВЗ) — крупнейший российский производитель магистральных и промышленных электро-возов. Созданные на НЭВЗе локомотивы водят составы, перевозящие 80% всех грузов на электрифицированных железных дорогах России и стран ближнего зарубежья. С поточных линий завода сошло более 15 тыс. локомотивов свыше 40 типов.

ЗАО «Трансмашхолдинг» является крупнейшей в России компанией, объединяющей ведущие предприятия транспортного машиностроения: Новочеркасский электровозостроительный завод, Брянский машиностроительный завод, Коломенский завод, «Пензадизельмаш», Бежицкий сталелитейный завод, Тверской вагоностроительный завод (25% в УК), Демиховский машиностроительный завод, «Метровагонмаш», Октябрьский электровагоноремонтный завод, «Центросвармаш», НПО «Транспортного машиностроения», «Трансконвертер» (совместное предприятие с компанией «Сименс АГ»), производственная фирма «КМТ», «Трансмашхолдинг Бомбардье Транспортейшн (Индастриал) Рус» (СП с Bombardier Transportation), «Трансмашхолдинг Бомбардье Транспортейшн (Инжиниринг) Рус» (СП с Bombardier Transportation), FTD Fahrzeugtechnik Dessau AG (Германия). Предприятия холдинга производят магистральные и промышленные электро-возы, магистральные и маневровые тепловозы, грузовые и пассажирские вагоны, вагоны электропоездов и метро, вагонное литье, тепловозные и судовые дизели, дизель-генераторы, комплектующие для ж/д подвижного состава и городского рельсового транспорта. Росбалт, 1.4.2008г.

— Донецкая железная дорога принимает к рассмотрению предложения инвесторов по финансированию реконструкции вокзального комплекса с целью дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества: предоставление в аренду вокзальных площадей, рекламные, банковские услуги и другие виды предпринимательской деятельности. Об этом сообщили в пресс-службе железной дороги.

Согласно предоставленной информации, ДонЖД в рамках подготовки к Евро-2012 предлагает план комплексной модернизации и реконструкции существующей станции. Предусмотрено строительство корпуса (крытого перехода через ж/д пути) с залом ожидания для пассажиров дальнего сообщения и транзитных через станционные пути с боковыми выходами на проектируемые платформы. Также запланировано строительство подземного пригородного вокзала и пешеходного тоннеля для транзитного пропуска пешеходов под путями.

Начало реализации проекта запланировано на август-сент. текущего года, а завершатся работы в 2011. Сметная стоимость строительства составляет 662 млн. гривен (130 млн.долл.). Из них половина

— капитальные вложения Донецкой железной дороги. ИА Regnum, 21.3.2008г.

— Компания NDI SA (Польша) готова построить автомобильные дороги Краковец-Львов и Львов-Броды за 1 млрд. евро на условиях концессии, говорится в сообщении пресс-службы администрации Львовской области. В пресс-релизе отмечается, что обладминистрация поддержит проект польской компании, если она в ближайшее время разработает конкретный график проектирования и строительства и согласует его с местными властями, Госслужбой автомобильных дорог («Укравтодор») и министерством финансов Украины.

«Если компания NDI SA не обеспечит выполнения работ в определенные сроки, то областная администрация будет инициировать вопрос относительно замены концессионера путем объявления международного тендера», — приводит пресс-служба слова начальника главного управления градостроения Львовской области Степана Лукашика.

В сообщении отмечается, что президент NDI SA Ежи Гаевский заявил о достижении 17 марта этого года договоренности с «Укравтодором», согласно которой в течение двух недель будут определены формы сотрудничества и гарантии сторон по обеспечению окупаемости проекта. Это позволит польской компании приступить к строительству дороги Краковец-Львов уже в этом году.

Автодорога Краковец-Львов протяженностью 84 км. является частью международного транспортного коридора Берлин-Вроцлав-Львов-Киев. Проектно-сметная документация на ее строительство утверждена, завершено отведение земельного участка. Автомобильная дорога Львов-Броды протяженностью 78,8 км. станет продолжением трассы Краковец-Львов.

NDI SA (бывшая Nedropol) основана в 1991г., действует в инвестиционной сфере и строительстве, предоставляет услуги, относящиеся ко всем этапам инвестиционного проекта, в т.ч. консультационные, в сфере инженерии, выполняет роль разработчика и генерального подрядчика. Interfax, 20.3.2008г.

— Авиакомпания «Международные авиалинии Украины» (МАУ, Киев) в 2009–10гг. намерена пополнить парк четырьмя самолетами, сообщил президент МАУ Юрий Мирошников на пресс-конференции в среду.

По его словам, в 2009 и 2010гг. компания планирует получить по два самолета Boeing-737-800.

В 2008г. МАУ планирует взять в лизинг два самолета: грузовой Boeing-737-300 и пассажирский Boeing-737-400.

Ю.Мирошников также сообщил, что ожидаемая чистая прибыль авиакомпании «Международные авиалинии Украины» по итогам 2007г. превысит 50 млн. гривен, что в 58 раз больше по сравнению с 2006гг. При этом он отметил, что точная цифра будет известна после завершения аудита.

По словам Ю.Мирошникова, чистый доход предприятия в прошлом году составил 1,5 млрд. грн., что на 46,8% превышает показатель 2006г.

ЗАО «Международные авиалинии Украины» основано в 1992г. Парк авиакомпании состоит из 15 авиалайнеров Boeing различных модификаций: четырех Boeing-737-300, пяти Boeing-737-400 и шести Boeing-737-500. Базовым аэропортом МАУ

является государственный международный аэропорт «Борисполь».

Акционерами компании являются Фонд госимущества Украины — 61,6%, Austrian Airlines — 22,5%, компания AerCap (Ирландия) — 6% и Европейский банк реконструкции и развития — 9,9%.

В 2007г. МАУ увеличила перевозку пассажиров на 42% — до 1,44 млн.чел. Interfax, 19.3.2008г.

— Авиакомпания «АэроСвит-Украинские авиалинии» (Киев) намерена с 26 апр. начать регулярные рейсы на маршруте Киев-Алма-Ата. Как сообщила пресс-служба «АэроСвита» в понедельник, перевозчик получил официальное разрешение авиационных властей Республики Казахстан на выполнение регулярных полетов в столицу этого государства.

С 26 апр. рейс будет выполняться с частотой один раз в неделю, с 28 мая — два, с 16 июня — три раза.

На маршруте Киев-Алма-Ата будут эксплуатироваться среднемагистральные самолеты Boeing 737.

ЗАО «АэроСвит-Украинские авиалинии» создано в 1994г. По данным компании, в настоящее время 62% ее акций принадлежат украинским собственникам: Фонду госимущества Украины (22,4%), ООО «Генавиаинвест» (24,999%), ООО «Укринфоконсалт» (9,8%) и ООО «Бюро» (4,8%). Еще 38% акций находятся в собственности нидерландской компании Gilward Investments B.V.

Парк авиакомпании насчитывает 16 самолетов Boeing: 13 среднемагистральных B-737 и три дальнемагистральных B-767. В 2007г. компания увеличила объемы перевозки пассажиров на 31,5% по сравнению с 2006гг. — до 2,054 млн.чел. Ожидаемая чистая прибыль по итогам 2007г. составит 8 млн.долл. Interfax, 17.3.2008г.

— Кабинет министров Украины на последнем заседании принял Государственную концепцию развития аэропортов до 2020г. Об этом сообщили в пресс-службе правительства со ссылкой на информацию министра транспорта и связи Иосифа Винского.

«В концепции четко разделено, что остается у государства, а что уйдет в частные руки. Мы разделили четко: взлетная полоса безопасности, управление транспортными потоками — это остается у государства, все остальное передается в частную собственность. Сегодня правительством была принята только концепция, на основании которой по каждому аэропорту будет разработана конкретная программа его развития. Это концепция, на основании ее по каждому аэропорту будет принята конкретная программа его развития», — подчеркнул министр транспорта и связи. Иосиф Винский заявил, что Концепцией предусмотрено смежное финансирование — 2,5 млрд. грн. (500 млн.долл.) будет выделено бюджетных ассигнований, а остальные средства будут привлечены от частных инвесторов.

Иосиф Винский сообщил, что сейчас на Украине есть аэропорты, статус которых не определен. «Мы сделаем законопроект и через этот законопроект вернем их в госсобственность», — сказал он. ИА Regnum, 6.3.2008г.

— Казахстану и Украине следует укреплять сотрудничество в целях развития транспортного потенциала обоих государств, считает президент Украины Виктор Ющенко.

«Украина и Казахстан, наделенные наиболее выгодным географическим положением, иными словами, стоящие на мировых перекрестках, должны совместно максимально эффективно использовать свои ключевые позиции в развитии евразийских транспортных коридоров», — сказал В.Ющенко в интервью официальной газете Казахстана «Казахстанская правда», опубликованном в среду.

«Для Казахстана как государства, не имеющего выхода к морю, жизненно важен вопрос развития альтернативных экспортных маршрутов. Одним из которых является, например, коридор ТРАСЕКА: Европа-Кавказ-Азия, — в котором активное участие принимают и государства-члены ГУАМ. Казахстан предпринимает активные шаги в этом направлении путем подписания двусторонних соглашений с Азербайджаном, Грузией, приобретения активов в этих странах. И мы (Украина. — «ИФ-К») могли бы объединить наши усилия для более быстрого достижения эффективного результата», — сказал он.

«Например, — продолжил В.Ющенко, — уже действует комбинированный контейнерный поезд «Викинг» по маршруту Одесса-Ильичевск-Клайпеда и имеются все условия для продолжения этого маршрута через Потти и Баку до Актау».

В то же время, сказал президент Украины, «обеспечив выход на кавказское побережье Черного моря, Казахстан становится перед проблемой дальнейшей транспортировки своих товаров на европейские рынки». «А это уже вопрос создания собственного торгового флота, вопрос использования украинских портов», — отметил он. «Кстати, из двадцати морских зерновых терминалов Украины Казахстан использует четырнадцать, — заметил В.Ющенко. — Рассматривается вопрос о совместном строительстве еще одного терминала».

Между тем, говоря о вопросах транспортировки нефти, он напомнил, что Казахстан и Украина рассматривают возможность создания современного нефтеперерабатывающего завода.

«Есть намерение совместно построить в Западной Украине современный нефтеперерабатывающий завод, ориентированный на легкие сорта каспийской нефти. Учитывая то, что Украина в ближайшее время станет полноправным членом ВТО, ваши нефтедобытчики получают хороший плацдарм для продажи продуктов нефтепереработки в европейские страны», — сказал В.Ющенко.

Между тем, говоря о планах Казахстана по созданию собственного торгового флота в акватории Каспия, он напомнил, что «Украина со своей стороны имеет развитую судостроительную базу, многолетний отраслевой опыт и научную базу для подготовки специалистов». В целом, сказал он, украинские компании могли бы участвовать в реализации многих проектов, инициируемых властями Казахстана.

В.Ющенко признал, что в настоящее время очень мало украинских компаний работает в Казахстане. «Общая численность совместных предприятий в Казахстане с участием украинского капитала, зарегистрированных к концу 2007г., составляет 350 субъектов. Но действующих из них всего 132, и лишь 28 занимаются производственной деятельностью. Я очень надеюсь, что двусторонний бизнес-форум, который состоится во время моего визита, даст толчок новым проектам, но-

вым инвестиционным потокам», — сказал он в этой связи.

В то же время он отметил, что «казахстанский инвестор более активен на украинском рынке».

«Если 2006г. зафиксировал лишь 100 млн.долл. казахстанских инвестиций в Украину, то к концу 2007г. эта цифра составила уже 500 млн. В качестве позитивного примера можно вспомнить прошлогоднюю покупку банком «ТуранАлем» контрольного пакета акций украинской страховой компании «Оранта» за 100 млн.долл.», — сказал В.Ющенко.

В.Ющенко прибывает в среду в Астану с двухдневным официальным визитом, в рамках которого он намерен обсудить с президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым перспективы двусторонних отношений, принять участие в казахстанско-украинском бизнес-форуме. Interfax, 5.3.2008г.

— Кабинет министров Украины на заседании в среду утвердил концепцию развития аэропортов до 2020г. «Терминалы, заправки — все, что связано с работой с пассажирами и перегрузкой грузов, будет выставлено на приватизацию. Взлетная полоса, безопасность, управление потоками — это государство», — сказал министр транспорта и связи Иосиф Винский журналистам в среду.

По его словам, финансирование реконструкции украинских аэропортов будет смешанным. Сумма для каждого из них будет определяться отдельной программой. «По каждому аэропорту будет принято отдельная программа развития», — уточнил министр. Interfax, 5.3.2008г.

— Государственная администрация ж/д транспорта Украины («Укрзализныця») намерена в 2008г. инвестировать в развитие железных дорог 10,33 млрд. гривен (2 млрд.долл.), говорится в сообщении пресс-службы «Укрзализныци». В частности, на обновление подвижного состава планируется направить 6,24 млрд. грн. Предполагается приобрести 4 тыс. грузовых и 200 пассажирских вагонов, а также 73 ед. тягового подвижного состава.

Кроме того, планируется приобрести 96 ед. путейской техники. Правительство 22 фев. утвердило финплан «Укрзализныци» на 2008г. с чистой прибылью в 2,5 млрд. грн. и увеличением валового дохода на 28%. Ранее руководство «Укрзализныци» сообщало о планах в 2007-15гг. инвестировать в развитие железных дорог 94,5 млрд. грн.

«Укрзализныця» в 2007г. снизила перевозки пассажиров на 0,2% по сравнению с показателем 2006г. — до 521,3 млн.чел. Перевозка пассажиров дальнего следования уменьшилась на 1,4% — до 133,6 млн.чел. При этом транспортировка в пригородных поездах выросла на 0,3%. Количество пассажиров на международных направлениях увеличилось на 4,7%.

В прошлом году «Укрзализныця» получила 37 пассажирских вагонов производства Крюговского вагоностроительного завода, в т.ч. 34 вагона были приобретены на условиях финансового лизинга, а 3 — куплены на собственные средства. Interfax, 29.2.2008г.

— ОАО «Мостобуд» (Киев) и американская The Sun Land Group Corp. во вторник подписали соглашение на 7 млрд.долл. о строительстве мостов на Украине.

«Этот проект станет первой фазой массивного проекта строительства автомагистралей на Украине накануне проведения финала Чемпионата Европы по футболу 2012г. общей стоимостью 124,5 млрд. гривен (24,7 млрд.долл.). The Sun Land Group Corp. получила в сент. 2007г. контракт на управление проектом и финансирование», — говорится в пресс-релизе «Мостобуда».

Согласно пресс-релизу, это соглашение является одним из шагов американской компании, направленных на создание международного консорциума по строительству и кредитованию проекта.

По словам главы наблюдательного совета «Мостобуда» Владимира Продивуса, приведенным в сообщении, подписание соглашения даст возможность «Мостобуду» сотрудничать с компанией The Sun Land Group в строительстве угольного порта в Колумбии и причала в Доминиканской республике.

В сент. 2007г. вице-премьер Украины Андрей Клюев и глава совета директоров Sun Land Corp. Хосе Даниель Мейя подписали меморандум «О партнерстве между правительством Украины и корпораций Sun Land Corp.», в рамках которого планируется привлечь корпорацию к реализации проектов по реконструкции и строительству автодорог и дорожной инфраструктуры. Предполагается строительство автомагистралей, которые соединят восточную границу страны с западной и южной, а магистрали на юге Украины — с дорогами на западе страны.

Кроме того, в рамках сотрудничества с Sun Land Corp. планируется строительство на концессионных условиях автомагистралей Днепрпетровск-Симферополь, Днепрпетровск-Львов, Киев-Ужгород, а также участка дороги от Харькова до границы с Россией.

Компания The Sun Land Group Corp. с 1993г. занимается вопросами финансовой помощи, управлением проектами, проводит экспертизы по развитию инфраструктуры стран во всем мире.

ОАО «Мостобуд», осуществляющее строительство, ремонт и реконструкцию мостов и других сооружений, создано в 1993г. в процессе приватизации государственного треста «Мостобуд». Interfax, 26.2.2008г.

— Японская Itochu Corporation рассматривает возможность участия в проекте строительства скоростной железной дороги от международного аэропорта «Борисполь» до Киева.

Как сообщила пресс-служба министерства транспорта и связи Украины, такую информацию представители японской корпорации озвучили в ходе встречи с министром транспорта и связи Иосифом Винским.

В ближайшее время украинские и японские эксперты намерены обсудить технические аспекты, вопросы финансовых затрат и сроки реализации этого проекта.

Киевский аэропорт «Борисполь», крупнейший аэропорт Украины, в 2007г. обслужил 3,66 млн. пассажиров регулярных рейсов (рост к 2006г. на 20,8%). При этом доля пассажиров украинских авиакомпаний составила 50,6%.

«Борисполь» имеет две взлетно-посадочных полосы: одну — длиной 4 тыс. м и шириной 60 м., вторую — длиной 3,5 тыс. м и шириной 63 м. На территории аэропорта расположены три пасса-

жирских терминала и почтово-грузовой комплекс. Interfax, 26.2.2008г.

– VS Energy (Нидерланды), имеющая активы в различных отраслях экономики Украины, в частности, в энергетике и недвижимости, реализует в стране четыре логистических проекта на 130 млн.долл.

Как сообщил первый вице-президент компании Николай Лавренко на 4 ежегодной международной конференции инвесторов «Ренессанс Капитал Украина», который проходит в Киеве, компания уже начала строительство логистического комплекса по хранению замороженных продуктов в Буче (Киевская область) общей площадью 30 тыс. кв. м и стоимостью 44 млн.долл. По его словам, проект реализуется совместно с иностранным инвестором и должен быть завершен к 2010г.

Н.Лавренко также сообщил, что в Буче реализуется еще один складской проект площадью 20,7 тыс. кв. м., его стоимость – 29 млн.долл.

По данным Н.Лавренко, в портфеле компании также логистический проект «Одесса Highway» площадью 44,9 тыс. кв. м., лицензионный склад на границе с Польшей в Ягодине (Волынская область) площадью 22,4 тыс.кв.м. Стоимость каждого проекта – также 29 млн.долл.

Первый вице-президент напомнил, что VS Energy в 2008-11гг. намерена инвестировать не менее 200 млн.долл. в свои гостиничные проекты. В частности, предполагается увеличить гостиничную сеть Premier Hotels (четыре-пять звезд) на Украине с 6 до 12-15 гостиниц и выйти с ней в Одессу, Харьков, Днепрпетровск, а также начать строительство сети трехзвездочных гостиниц.

В сеть Premier Hotels входят гостиницы «Премьер Палас» (Киев), «Ореанда» (Ялта), «Днистер» (Львов), «Лондонская» (Одесса), «Стар» (Мукачево, Закарпатская обл.) и «Космополит» (Харьков). Interfax, 19.2.2008г.

– ОАО «Российские железные дороги» ввело запрет на погрузку кокса и мелочи коксовой на экспорт в адрес получателя «ArcelorMittal Кривой Рог» сроком на 6 суток с 14 по 19 фев. 2008г. включительно.

ОАО «ArcelorMittal Кривой Рог» является крупнейшим производителем стального проката на Украине, специализируется на производстве длинномерного проката, в частности, арматуры и катанки.

По итогам 2007г. «ArcelorMittal Кривой Рог» увеличил производство чугуна на 6% – до 7,2 млн. т., стали – на 7,1%, до 8,1 млн. т., товарного проката – на 3,8%, до 7,1 млн. т.

Корпорация Mittal Steel приобрела 93,02% акций ОАО «Криворожсталь» на открытом конкурсе осенью 2005г. В июне 2007г. на собрании акционеров было принято решение изменить название предприятия ОАО «Mittal Steel Кривой Рог» на ОАО «ArcelorMittal Кривой Рог». Interfax, 14.2.2008г.

– В текущем году Севастопольский морской торговый порт (Украина, Крым), осуществляющий перевозки грузов и пассажиров, планирует открыть международную паромную линию Инкерман – Зонгулдак (Турция). Об этом сообщил 1 фев. начальник Севастопольского морского торгового порта Сергей Тараканов.

По его словам, терминал для обслуживания данной паромной линии предполагается постро-

ить в Севастополе на базе бывшего Черноморского научно-исследовательского института судостроения им. Крылова и причала №50. По мнению Тараканова, близость морской границы с Турцией и протяженность береговой линии способствуют созданию мощной портовой инфраструктуры и открытию новых возможностей для сотрудничества с турками. ИА Regnum, 3.2.2008г.

– Украина за последние годы утратила статус транзитного государства на 60%. Об этом заявил сегодня в ходе брифинга руководитель главной службы социально-экономического развития Секретариата президента Украины Роман Жуковский, сообщили в пресс-службе главы украинского государства. Как заметил представитель Секретариата, «сегодня о статусе транзитного государства имеет право говорить, скорее, например, Беларусь, чем Украина». Роман Жуковский констатировал, что средства, выделяемые на реконструкцию и строительство новых дорог в Украине, покрывают лишь четверть потребностей.

В связи с этим президент страны обозначил строительство автодорог одним из приоритетов социально-экономической политики государства в 2008г. Проведя детальный анализ состояния существующих на сегодня дорог и транзитных мощностей государства, Виктор Ющенко подписал указ, направленный на планомерное развитие сети автомобильных дорог, улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния и повышение безопасности движения.

В т.ч., в рамках создания надлежащих транспортных условий для успешного проведения в Украине финальной части чемпионата Европы 2012г. по футболу, руководство страны рассматривает вопрос о строительстве большой кольцевой дороги вокруг Киева на землях Киевской области. При этом на строительство данной дороги длиной до 210 км. с двумя мостовыми переходами государству потребуется привлечь 5 млрд.долл. БЕЛТА, 30.1.2008г.

– Аукцион по продаже 100% акций ОАО «Национальные авиалинии Украины» признан несостоявшимся, говорится в сообщении Фонда госимущества (ФГИ), опубликованном в газете «Ведомости приватизации» в среду. Торги были назначены на 17 янв.

Как уточнили в пресс-службе ФГИ, аукцион не состоялся в связи с отсутствием заявок.

В нояб. 2007г. ФГИ объявил конкурс по продаже 100% акций АО «Национальные авиалинии Украины». Стартовая цена аукциона, открытого по предложениям по цене, составляла 14,9 млн. гривен.

Компания «Национальные авиалинии Украины» создана в 1998г. на базе Киевского авиапредприятия ГАК «Авиалинии Украины» путем выделения в самостоятельную ед. В 1999г. ГАК «Национальные авиалинии Украины» было реорганизовано в ОАО. До 2001г. компания специализировалась на перевозках грузов, пассажиров, а также аэрофотосъемке. С 2001г. предприятие не осуществляет полетов в связи с высокой кредиторской задолженностью.

Фонду госимущества Украины принадлежат 100% акций компании. Interfax, 30.1.2008г.

– Государственная администрация ж/д транспорта Украины («Укрзализныця») планирует в 2008г. приобрести 4 тыс. полувагонов, сообщил за-

меститель гендиректора «Укрзалізниця» Виктор Черный на пресс-конференции в среду.

По его словам, в минувшем году госадминистрация приобрела 2,005 тыс. полувагонов. Таким образом, объем закупок полувагонов в текущем году может удвоиться.

В. Черный также отметил, что в текущем году «Укрзалізниця» рассчитывает увеличить отчисления в бюджеты всех уровней на 3 млрд. гривен и направить значительные средства на улучшение технического состояния ж/д хозяйства, в частности, на обновление подвижного состава.

Он сообщил, что «Укрзалізниця» намерена 1 фев. провести переговоры с представителями предприятий горно-металлургического комплекса (ГМК) по вопросу стоимости ж/д грузоперевозок.

«На пятницу мы запланировали «круглый» стол с представителями предприятий ГМК, чтобы провести открытую дискуссию и, возможно, действительно будут какие-то конструктивные предложения по установлению гармоничных цен на потребляемую железными дорогами Украины металлургии и, соответственно, каких-либо, так сказать, преференций на перевозку продукции этих предприятий, если это будет в законодательном поле», — сказал он.

При этом В. Черный отметил, что стоимость металлопродукции для «Укрзалізниця» повысилась примерно на 80 долл. за 1 т. По его словам, металлурги объясняют это подорожанием сырья, кокса, газа и электроэнергии.

В. Черный также отметил, что металлургические предприятия не планировали увеличения транспортной составляющей в стоимости своей продукции, поскольку ожидали, что увеличения тарифов не произойдет.

Минтрансвязи Украины приказом «Об индексации тарифов на перевозку грузов ж/д транспортом Украины» от 17 янв. утвердило повышение стоимости перевозки грузов по железным дорогам в 2008г. Согласно документу, коэффициенты, которые применяются к тарифам, для грузов первого, второго и третьего тарифного классов во всех видах сообщения с 1 фев. вырастут на 12%, с 1 апр. — на 17%, с 1 июля — на 3%, с 1 окт. — на 3%.

Ранее дифференцированная стоимость перевозки грузов во внутреннем, экспортном и импортном сообщении с 1 фев. будет приведена к единому значению.

Плата за транспортировку руды и железорудного концентрата на экспорт с 1 фев. вырастет на 25,2%, при импорте этой продукции — снизится на 17,8%, во внутреннем сообщении — повысится в 1,5 раза. Минтрансвязи также изменило размеры скидок на перевозку грузов в частных вагонах.

Ряд крупных предприятий горно-металлургического комплекса обратился к высшему руководству страны с просьбой отозвать этот приказ.

«Укрзалізниця» объединяет шесть железных дорог: Одесскую, Приднепровскую, Донецкую, Львовскую, Южную и Юго-Западную. «Укрзалізниця» осуществляет 80% грузоперевозок в стране и 50% пассажироперевозок. Эксплуатационная сеть железных дорог Украины составляет 22 тыс. км., из которых 43,5% электрифицировано. Interfax, 30.1.2008г.

— ЗАО «Инкерман» объявило о начале реализации инвестиционного проекта по строительству международного многофункционального причального комплекса в Инкерманском ковше реки

Черная в оконечности Севастопольской бухты (Крым).

Презентация проекта состоялась в пятницу в Ялте.

Объемы инвестиций в реализацию проекта строительства морского перегрузочного комплекса с соответствующей инфраструктурой составят 160 млн. евро. Ввод в эксплуатацию объекта планируется в 2009г.

Комплекс будет включать в себя причальную линию первой категории общей длиной 2,5 км., которая позволит принимать суда водоизмещением 50 тыс. т., крытые и открытые складские помещения, административные здания, мастерские, портовый вспомогательный флот, склад ГСМ, зоны пограничного и таможенного контроля, медицинский пункт, подъездные ж/д пути, автодороги, инженерные сети и сооружения энергоснабжения.

Порт будет способен переваливать генеральные и сыпучие грузы, контейнеры, осуществлять транспортно-экспедиторские операции, предоставлять агентские, лоцманские услуги, услуги по бункеровке судов топливом, водой, продовольствием. Расчетный грузооборот составляет 12 млн. т. в год.

Причал в районе ковша реки Черная из-за малых глубин не может принимать современные морские суда, а оборот не превышает 600 тыс. т. грузов в год. Interfax, 25.1.2008г.

— Министерство транспорта и связи Украины утвердило повышение стоимости перевозки грузов по железным дорогам в 2008г.

Согласно приказу минтрансвязи от 17 янв., коэффициенты, которые применяются к тарифам, для грузов первого, второго и третьего тарифного классов во всех видах сообщения с 1 фев. 2008г. вырастут на 12%, с 1 апр. — на 17%, с 1 июля — на 3%, с 1 окт. — еще на 3%.

Кроме того, ранее дифференцированная стоимость перевозки грузов во внутреннем и международном сообщении с 1 фев. будет приведена к единому значению.

Плата за транспортировку руды и железорудного концентрата на экспорт с 1 фев. вырастет на 25,2%, перевозок импорта — снизится на 17,8%, во внутреннем сообщении — повысится в 1,5 раза.

Стоимость перевозки минеральных удобрений с 1 фев. на экспорт увеличится на 17%, импорта — на 7,2%, во внутреннем сообщении — на 17,4%.

Плата за транспортировку светлых нефтепродуктов с 1 фев. на экспорт вырастет на 12%, импорта, во внутреннем сообщении — на 20,7%.

Стоимость перевозки темных нефтепродуктов на экспорт с 1 фев. вырастет на 15,1%, импорта и во внутреннем сообщении — на 12%.

Транспортировка кокса на экспорт с 1 фев. подорожает на 1,6%, импорта и во внутреннем сообщении — на 24,7%.

После этого коэффициенты для всех грузов увеличатся с 1 апр. на 17%, с 1 июля — на 3%, с 1 окт. — на 3%. Interfax, 24.1.2008г.

— «Азовмаш» (Донецкая область), крупнейшее предприятие тяжелого машиностроения Украины, в I кв. 2008г. намерен начать серийный выпуск вагонов-платформ увеличенной грузоподъемности для перевозки 20-футовых и 40-футовых крупнотоннажных контейнеров, говорится в сообщении пресс-службы предприятия.

В конструкцию платформы по сравнению с предыдущей моделью внесен ряд изменений, позволяющих увеличить грузоподъемность на 1 т. Первую партию вагонов-платформ увеличенной грузоподъемности планирует приобрести Дальневосточная транспортная группа (ДВТГ, РФ).

Опытный образец платформы принят приемочной комиссией в составе специалистов ДВТГ, Всероссийского и Украинского НИИ ж/д транспорта, «Укрзалізниця», «Азовмаша», украинского министерства по вопросам чрезвычайных ситуаций.

«Азовмаш» выпускает цистерны, грузовые вагоны и платформы, металлургическое оборудование, порталные и козловые краны, топливозаправщики, товары народного потребления. ОАО «Азовмаш» управляет Мариупольским заводом тяжелого машиностроения, АО «Азовобшемаш», Мариупольским термическим заводом, а также головным специализированным конструкторско-технологическим институтом. Кроме того, в составе «Азовмаша» работает сталелитейное производство — ЗАО «Азовэлектросталь».

В 2007г. «Азовмаш» увеличил объем производства и реализации продукции на 40% по сравнению с 2006гг. — до 4,3 млрд. гривен, выпуск вагонов увеличился на 16,1% — до 9,827 тыс.ед. В этом году предприятие планирует увеличить производство вагонов почти на 20% — до 11,78 тыс.

ОАО «Дальневосточная транспортная группа» является крупным ж/д оператором. Группа объединяет предприятия, осуществляющие перевозки наливных, контейнерных, навалочных и генеральных грузов на внутреннем и международном рынках собственным и арендуемым подвижным составом. Компания является заказчиком «Азовмаша». Interfax, 23.1.2008г.

— Министерство транспорта и связи Украины планирует, что чистая прибыль государственной администрации ж/д транспорта Украины («Укрзалізниця») в 2008г. составит 2,5 млрд. гривен, сообщил министр транспорта и связи Иосиф Винский на пресс-конференции во вторник в Киеве.

По его словам, сумму отчислений «Укрзалізниця» в бюджет предполагается увеличить до 9,5 млрд. грн., амортизационные отчисления — до 2,5 млрд. грн., при этом капитализацию предприятия планируется удвоить.

По словам И.Винского, убытки «Укрзалізниця» за 2007г., по оценочным данным, составили 3 млрд. грн. «Создается впечатление, что предыдущее руководство хотело добиться банкротства «Укрзалізниця». Мы не можем этого допустить», — заявил министр.

В 2006г. «Укрзалізниця» сократила чистую прибыль на 57% по сравнению с 2005гг. — до 0,7 млрд. грн., ее доходы возросли на 15% — до 22 млрд. грн.

«Укрзалізниця» объединяет шесть железных дорог — Донецкую, Приднепровскую, Одесскую, Львовскую, Южную и Юго-Западную. Осуществляет 80% грузоперевозок в стране и 50% пассажироперевозок. Interfax, 22.1.2008г.

— Продажи легковых и коммерческих автомобилей Ford на Украине в 2007г. возросли на 78% по сравнению с 2006гг. — до 11 149 шт., сообщила пресс-служба компании «Виннер Импортс Украина», официального импортера автомобилей Ford на Украину.

По информации компании, лидером продаж, как и в 2006г., стала модель Fiesta (3669 шт.), продажи которой возросли в 2,2 раза, на втором месте — Ford Focus (3065 шт., рост в 2,1 раза). Продажи Ford Fusion возросли на 86% — до 1445 ед., C-Max — на 76%, до 1307 ед., Mondeo — на 95%, до 595 единиц.

В компании также отмечают рост продаж коммерческих автомобилей Ford. В частности, по итогам 2007г. было продано 674 Ford Transit, что в 2,2 раза больше, чем в 2006г.

«Рекордные продажи на украинском рынке с жесткой конкуренцией свидетельствует о наличии сильного модельного ряда. В 2008г. мы планируем увеличить темп роста продаж», — цитирует пресс-служба «Виннер Импортс Украина» бренд-директора Ford на Украине Роберта Кулевича (Robert Kulewicz).

Компания «Виннер Импортс Украина» является также единственным официальным представителем компании Volvo Car Corporation в Украине. В 2004г. компания получила статус официального дистрибутора Porsche, Jaguar и Land Rover.

В 2006г. компания через свою дилерскую сеть реализовала 6252 автомобиля Ford, что превысило аналогичный показатель 2005г. в 2,1 раза. Interfax, 17.1.2008г.

— Президент Украины Виктор Ющенко заявил о необходимости завершить украинско-российско-венгерский проект по строительству железной дороги до г. Захонь (Венгрия).

«Мы как государство заинтересованы, чтобы быстро осуществлялся украинско-российско-венгерский проект по достройке железной дороги до Захони и строительству логистического центра», — приводит пресс-служба президента Украины заявление В.Ющенко, сделанное на совместной с президентом Венгрии Ласло Шойомом пресс-конференции в Мукачево (Закарпатская область) в воскресенье.

Глава украинского государства отметил, что реализация этого проекта может увеличить объемы транзита грузов на 30 млн. т. в год.

В.Ющенко предложил венгерскому коллеге во время его будущего официального визита на Украину обсудить вопрос реализации проекта на уровне специальной рабочей группы.

В контексте перспектив экономического сотрудничества В.Ющенко также отметил необходимость дальнейшего развития инфраструктуры украинско-венгерской границы, что повлияет на поток инвестиций, туристов, а также торговые отношения.

Украина, Россия и Венгрия 5 фев. 2007г. создали трехстороннюю комиссию по обоснованию проекта строительства международного логистического центра на базе терминала в Захони и ж/д линии колеи шириной 1520 мм от украинского Чопа к Захони.

Захонь — город в Венгрии на реке Тиса, около границы с Украиной. В городе расположена пограничная ж/д станция на линии Будапешт-Киев-Москва. Interfax, 14.1.2008г.

— Продажи новых легковых автомобилей на Украине в 2007г. возросли на 46,2% по сравнению с 2006гг. — до 542 тыс.ед., говорится в сообщении информационно-аналитической группы Auto-Consulting.

По ее данным, в дек. установлен новый максимум продаж для Украины — 61 тыс. новых легко-

вых автомобилей, что превысило показатель дек. 2006г. почти на 80%.

При этом в дек. в десятке лидеров произошли существенные изменения.

Лидерство удержал «АвтоВАЗ» с долей рынка 21,7%, что, однако, на 3% пункта ниже, чем в нояб., а на второе место впервые вышел Chevrolet (9,3%), оттеснив Daewoo на третье место.

«Этот прорыв фактически определяет расстановку сил на начало 2008г., поскольку Daewoo с уходом из модельной линейки Sens уже не сможет контролировать 9-10% рынка», — отмечают аналитики группы.

При этом за счет прихода на рынок Daewoo Lanos 1,4 под брендом «АЗ» на смену Daewoo Sens, «АЗ» «набирает обороты», заняв 4 место. Среди автомобильных марок, которые не имеют сборочных производств на Украине, безоговорочным лидером стала Mitsubishi — 6% рынка и пятое место в десятке лидеров.

На шестое место в дек. вышел китайский Chery, опередив занимавший эту позицию в нояб. Hyundai. Последний, в свою очередь, занял в дек. восьмое место, уступив седьмую позицию Skoda, которая после перевода цен в долларовый эквивалент отвоевывает прежние позиции.

В Auto-Consulting отмечают, что в дек. на Украину привезен первый Hyundai i30, который должен стать одним из «хитов» рынка в 2008г., но массовые продажи стартуют только весной 2008г., из-за повышенного спроса в Европе. Ориентировочная стоимость автомобиля — от 20 тыс.долл.

Девятое место по итогам дек. 2007г. — у Kia, замыкает десятку Toyota.

В Auto-Consulting также отмечают обострение конкуренции в сегменте Premium. Первое место в данном сегменте пока у Lexus, но к нему очень близок Mercedes-Benz, запустивший в дек. «скидочную» кампанию. «На титул «Прорыв года» явно претендует Асуга, которая от месяца к месяцу прибавляет в динамике. В дек. Асуга обошла Audi, а на позиции немецкого бренда «наступает» и Infiniti, — отмечают аналитики Auto-Consulting.

В 2006г. на Украине было продано 371 тыс.ед. новых легковых автомобилей — на 40% больше, чем в 2005г. Interfax, 14.1.2008г.

— Закон о госбюджете Украины на 2008г. предусматривает 1,008 млрд. гривен на строительство, реконструкцию и развитие украинских аэропортов государственной и коммунальной собственности.

Согласно госбюджету, 195,5 млн. грн. будет направлено на приобретение воздушных судов. Документ предусматривает 200 млн. грн. на закупку самолетов через государственное предприятие «Лизингтранс».

Ранее министр транспорта и связи Украины Иосиф Винский сообщал, что на реконструкцию шести стратегических аэропортов Украины выделено 700 млн. грн.

Верховная Рада приняла госбюджет-2008 28 дек. 2007г. Его доходы увеличены по сравнению с госбюджетом-2007 на 36,9% — до 215,36 млрд. грн. Interfax, 10.1.2008г.

— Украина выделит 700 млн. гривен на проведение ремонтных работ в шести аэропортах, сообщил журналистам министр транспорта и связи страны Иосиф Винский.

По его словам, ремонтные работы в рамках подготовки к проведению в Украине финальной

части Чемпионата Европы по футболу 2012г. будут проводиться в аэропортах Львова, Донецка, Харькова, Днепропетровска, Одессы, Киева. «Это шесть аэропортов общегосударственного значения. В этих городах будут проходить соответствующие матчи в рамках Евро-2012, и мы их будем поднимать», — сказал И.Винский.

Он добавил, что в рамках подготовки к Евро-2012 также необходимо решить проблемы недостаточного количества транспорта для автобусных перевозок. «Вопрос стоит по 10 тыс. автобусов, которые должны выпустить украинские предприятия, чтоб мы могли на должном уровне обсуживать тех, кто приедет на чемпионат», — сказал министр.

И.Винский отметил, что приоритетными направлениями министерства на 2008г. является развитие пассажирского вагоностроения, телефонизация отдельных регионов Украины, а также введение лизинговой схемы в авиазакупках. Interfax, 9.1.2008г.

— Метро в городе Донецке Украины будет строить испанская компания ONL International. Об этом сегодня, 18 дек., сообщили в пресс-службе городского совета.

По словам мэра Донецка Александра Лукьянченко, он уже провел с представителями ONL International первый раунд переговоров. «Они ознакомились с состоянием стройки метро. Здесь в Донецке был технический директор Европейского офиса фирмы ONL, и он познакомился с состоянием стройки, с проектно-сметной документацией. Он должен привезти с собой рабочую группу, которая бы подготовила предложения», — сообщил мэр.

Александр Лукьянченко заявил, что в случае если договор на строительство метро с испанцами будет заключен, то объект сдадут в эксплуатацию к 2012г. Предусматривается, что через 10 лет после ввода в эксплуатацию метро должен быть произведен полный расчет с ONL.

«Мы договорились, и если эта сделка будет подержана со стороны государства, тогда они до начала мая закончат проработку проектно-сметной документации и договоров. Июнь-июль — подписание договоров, и с авг. месяца они будут готовы и могут приступить к реализации этого проекта», — подвел итог мэр Донецка Александр Лукьянченко. ИА Regnum, 18.12.2007г.

— Действительно, хотя китайские автомобили появились в Украине только два года назад, на украинских дорогах уже везде блещут их эмблемы. По статистическим данным, в этом году каждый 20 украинский покупатель выбрал себе новый автомобиль китайского производства.

«Продажи авто китайских марок в Украине растут сумасшедшими темпами. Причина успеха — дешевизна этих машин на фоне довольно богатой комплектации», — отметил Дэн Сяосюй, помощник председателя правления украинской автомобильной корпорации «Укравто», которая является одним из главных дистрибуторов автомобилей китайских марок, включая Chery и JAC.

По данным информационно-аналитической группы «Авто-консалтинг», китайские семейные автомобили уже занимают 30% рынка в сегменте дешевых автомашин стоимостью до 10 тыс. евро. Надо отметить, что один из китайских автопроизводителей Chery за два года с момента выхода на украинский рынок пробился в ТОП-10 самых

продаваемых марок в этой восточно-европейской стране.

За первые 9 месяцев нынешнего года в Украине уже продано более 10 тыс. легковушек Chery, что в 19 раз больше по сравнению с аналогичным периодом 2006г. Эта марка удивила своих иностранных конкурентов динамикой продвижения на рынке. По оценке Дэн Сяосюя, общее количество продаж Chery в Украине за уходящий год достигнет более 18 тыс.шт.

Однако Chery, занимающая седьмое место в десятке самых продаваемых в Украине иномарок, еще сильно отстает от южнокорейской марки Daewoo, которая лидирует в этом списке с более чем 57 тыс. машинами, проданными за первые три квартала. За Daewoo следуют Chevrolet, Mitsubishi, Toyota, Skoda и Hyundai. Chery пока остается младшим, однако быстро растущим братом на этой рынке.

Кроме Chery, другие китайские автопроизводители, например Geely, Great Wall, Fuyi и BYD, также активно осваивают украинский рынок, рассматривая его как окно в Европу. Geely и Great Wall продали соответственно более 1,7 и 1 тыс.шт. машин за первые 9 месяцев уходящего года. За этот период в Украине в общем продано 15,5 тыс. китайских авто, что в 5,5 раза больше, чем за весь 2006г. Львиная доля продаж, судя по всему, падает на марку Chery.

За первые 3 квартала 2007г. на долю китайских марок пришлось 6% украинского рынка новых иномарок. Первое место по количеству проданных в Украине новых иномарок занимает автопромышленность Южной Кореи, доля которой составляет 31,1%. За ней следуют Япония (26,8%), США (13,6%) и Германия (9,4%).

Статистика свидетельствует, что украинский автомобильный рынок развивается быстрыми темпами. В сутки на дороги страны выезжает 1,4 тыс. новых автомобилей, в час — 60. По прогнозам экспертов, за 2007г. количество автопродаж в Украине поставит рекорд, достигнув полумиллиона. Впечатляющий рост спроса по сравнению с пред.г., когда в стране продали чуть более 370 тыс. новых машин.

«В Украине отмечен автомобильный потребительский бум, что открывает блестящие перспективы для китайской автопромышленности», — отметил Дэн Сяосюй, украинец китайского происхождения.

По его словам, качество китайских марок не хуже других иностранных брендов. При этом ценовое преимущество приковывает к себе особое внимание украинских покупателей, принадлежащих к среднему классу, в результате чего китайские марки пользуются большим спросом в Украине.

Говоря о проблемах, с которыми может столкнуться китайская автопромышленность в ходе дальнейшего освоения украинского рынка, Дэн Сяосюй особо подчеркнул, что китайские автопроизводители должны уделять больше внимания эффективному сервису и непрерывному внедрению инноваций.

«Украина для китайских автопроизводителей — это новый рынок. Хорошее начало — половина дела. Однако это только лишь половина. Если китайские автопроизводители не будут прилагать всемерных усилий для обеспечения высококачественного послепродажного обслуживания, то велика вероятность потерять этот перспективный рынок», — предупредил он. Сяньхуа, 12.12.2007г.

— Европейский Союз и Украина начали переговоры о подписании нового договора о воздушном сообщении.

Как говорится в заявлении Еврокомиссии, опубликованном накануне, первый раунд переговоров проходил в столице Украины Киеве. Новый договор предполагает включение Украины в общеевропейскую авиасистему, т.е. создание совместного авиaprостранства. Все члены совместного авиaprостранства, помимо взаимного открытия авиалиний и авиарынков, также должны подчиняться единым правилам управления и безопасности авиаперевозок.

Из заявления Еврокомиссии следует, что новый договор станет очередным шагом в усилении авиационных связей между ЕС и Украиной. В 2006г. объем двусторонних авиаперевозок превысил 2,1 млн. пассажиров, что на 21 процент больше показателя пред.г.

ЕС в 2005г. начал вести с сопредельными странами Восточной и Южной Европы переговоры о совместном авиaprостранстве, планируя к 2010г. создать единый, безопасный и свободный европейский авиарынок.

У ЕС уже подписаны аналогичные договоры с Норвегией, Исландией, Марокко, западнобалканскими странами и Косово. Сяньхуа, 8.12.2007г.

— Фонд государственного имущества (ФГИ) Украины объявил аукцион по продаже 100% акций ОАО «Национальные авиалинии Украины».

Согласно опубликованному в среду объявлению ФГИ, стартовая цена пакета составляет 14,9 млн. гривен. Конкурс состоится через 50 дней после публикации объявления.

ОАО «Национальные авиалинии Украины» создано в 1998г. на базе Киевского авиапредприятия ГАК «Авиалинии Украины». До 2001г. компания специализировалась на перевозках грузов, пассажиров, а также аэрофотосъемке. С 2001г. предприятие не осуществляет полетов в связи с высокой кредиторской задолженностью. Фонду госимущества Украины принадлежат 100% акций компании. Interfax, 28.11.2007г.

— Реконструкция крупнейшего на Украине международного пассажирского аэропорта «Симферополь», предусматривающая полную реконструкцию взлетно-посадочных полос и строительство нового пассажирского терминала, обойдется в 270 млн.долл., сообщил председатель Совета министров Крыма Виктор Плакида.

«Сегодня пропускная способность аэровокзального комплекса составляет 750 пассажиров в час на прилет. К 2014г., после реконструкции, она повысится до 1500 пассажиров в час», — сказал Плакида в понедельник на международном инвестиционном форуме «Будущее Крыма» в Ялте.

Ранее пресс-служба Совета министров сообщила, что тендер на реконструкцию международного аэропорта «Симферополь» состоится 5 дек.

Власти Крыма предложили участвовать в тендере представителям австрийской компании Vienna International Beteiligungsmanagement GmbH. Руководители крымского парламента и правительства также ведут переговоры с представителями других стран о возможности инвестиций в строительство и реконструкцию аэропорта.

Международный инвестиционный форум «Будущее Крыма» проводится впервые. В нем участвуют представители посольств, консульств и тор-

говых представительств России, США, Германии, Китая, Индонезии и других государств. По словам организаторов мероприятия, цель форума – привлечь иностранные инвестиции в экономику Крыма и укрепить позитивный имидж региона за рубежом. РИА «Новости», 26.11.2007г.

– Государственная администрация ж/д транспорта Украины («Укрзалізниця») ведет со Всемирным банком (ВБ) переговоры о привлечении долгосрочной, сроком на 15–20 лет, кредитной линии в 1 млрд.долл., сообщила пресс-служба администрации со ссылкой на заместителя генерального гендиректора Анатолия Чубинского.

В сообщении говорится, что первые кредитные средства от ВБ в «Укрзалізниця» ожидают уже в конце 2008г.

«Кроме того, существуют предварительные предложения от ряда других зарубежных банков», – сказал А.Чубинский.

По его прогнозам, в будущем году «Укрзалізниця» в целом привлечет более 600 млн.долл. иностранных инвестиций.

Сотрудничество с украинскими банками в настоящее время ограничено краткосрочным кредитованием для пополнения оборотных средств: ряд банков предоставляет кредитные ресурсы в сумме до 300 млн. гривен под 12% годовых, отметил он.

Гендиректор также сообщил, что в начале 2008г. «Укрзалізниця» объявит тендер на присвоение международного рейтинга. По предварительным прогнозам, администрация может получить рейтинг уже в III кв. следующего года. «Есть два условия для получения «Укрзалізниця» более выгодных кредитов: получение рейтинга и проведение международного аудита. Это позволит получать кредитную ставку Libor+1% или меньше», – считает А.Чубинский.

В сообщении отмечается, что в настоящее время группа Deloitte & Touche USC проводит аудит «Укрзалізниця». Interfax, 26.11.2007г.

– Премьера последней разработки Ульяновского автозавода – грузового UAZ Patriot – состоялась на украинском рынке.

Грузовик UAZ Patriot создан на шасси одноименного внедорожника. Автомобиль получил полный привод, внедорожную базу, рамную конструкцию. Грузовик унаследовал от классической версии маневренность, комфортабельность и приспособленность к езде по любым дорогам (и даже без таковых) в любых погодных условиях, пишут «Колеса».

Новинку отличает бортовая грузовая платформа, дополнительно оборудованная тентом. Грузоподъемность – 800 кг. Автомобиль оснащен инжекторным бензиновым мотором объемом 2,7 л мощностью 128 л.с.

По мнению украинских экспертов, грузовик будет интересен, в первую очередь, фермерам, а также представителям малого и среднего бизнеса. Благодаря своей компактности и мощности, он оптимально подходит для транспортировки малогабаритных грузов. ИА Regnum, 25.11.2007г.

– Крым планирует 5 дек. 2007г. провести тендер на право реконструкции республиканского предприятия

«Международный аэропорт «Симферополь», сообщила пресс-служба совета министров Крыма.

Пресс-служба отмечает, что председатель Верховной Рады (парламента) Крыма Анатолий Гриценко и глава правительства республики Виктор

Плакида обсудили с представителями компании Vienna International Beteiligungsmanagement GmbH (Австрия) возможность ее инвестиций в развитие и реконструкцию аэропорта «Симферополь».

А.Гриценко и В.Плакида предложили представителям австрийской компании принять участие в тендере.

В настоящее время парламент и правительство автономии также ведут переговоры с представителями инвесторов из других стран о возможности инвестиций в строительство и реконструкцию аэропорта, однако окончательное решение и формат работы с инвесторами будут определены только после заседания тендерного комитета и рассмотрения предложений соответствующей комиссией при Верховной Раде Крыма.

Ранее сообщалось, что предполагаемый объем инвестиций в модернизацию аэропорта оценивается в 800 млн.долл. Interfax, 23.11.2007г.

– ЧП «Укртрансконтейнер», входящее в ООО «Национальная контейнерная компания» (ННК, Россия), в конце минувшей недели ввело в эксплуатацию контейнерный терминал в Ильичевске (Одесская область), сообщил директор ЧП Анастас Коккин.

По его словам, компания вложила в реализацию проекта 51 млн.долл. собственных средств. Новый терминал введен в рамках реализации программы по увеличению мощностей, он способен принимать океанские контейнеровозы вместимостью до 6 тыс. TEU (контейнеров в 20-футовом эквиваленте), следующие из портов Азии в Черное море.

В рамках проекта были в частности реконструированы два причала (N3 и N4) с общей длиной причальной стенки 320 м., проведено дноуглубление их акватории до 13,5 м., приобретены два причальных контейнерных перегружателя (STS) класса Postpanamax фирмы Noell Fantuzzi Group, 6 тыловых контейнерных перегружателей (RTG) фирмы Konecranes, 16 портовых тягачей фирмы Terberg, а также проведен капитальный ремонт и модернизация принадлежащих Ильичевскому морскому торговому порту причальных и тыловых перегружателей, автоконтейнеровозов, построена площадка для хранения и обработки контейнеров вместимостью до 6 тыс. TEU и площадка для рефрижераторных контейнеров.

А.Коккин отметил, что программа «4М», реализация которой началась два года назад, предусматривает рост мощностей «Укртрансконтейнера» до 4 млн. TEU в год. По данным «Укртрансконтейнера», на Украине контейнерные перевозки на Черном море в янв.-сент. 2007г. выросли более чем на 45%, поэтому ввод новых мощностей не удовлетворит полностью спрос на контейнерные перевозки в регионе. В настоящее время «Укртрансконтейнер» приступает к реализации второго этапа программы «4М» стоимостью 200 млн.долл. Его завершение запланировано на 2012г.

Первая прямая контейнерная линия (Maersk Line), связавшая Ильичевск и порты Азии, была официально открыта 11 мая 2007г. В настоящее время терминал также включен в регулярное расписание таких линий как CSAV Norasia, China Shipping, CSCL, ZIM.

ООО «Национальная контейнерная компания» управляет контейнерными терминалами в Санкт-

Петербурге, Новороссийске и украинском Ильичевске. Компания также ведет строительство контейнерного терминала в Усть-Луге. Акционерами НКК на паритетных началах являются ОАО «Дальневосточное морское пароходство» и подконтрольная депутату Госдумы РФ Виталию Южилину группа First Quantum. Interfax, 19.11.2007г.

— Министр транспорта и связи Украины Николай Рудьковский предлагает уволить директора госконцерна «Укрморпорт» Сергея Климова в связи с осуществленной им в пятницу попыткой захватить Ильичевский морской торговый порт и сменить его руководство.

«Он (С.Климов) приносит больше вреда, чем пользы отрасли», — сказал министр, выступая перед трудовым коллективом порта в пятницу.

Н.Рудьковский также напомнил о том, что минтрансвязи придерживается позиции нелегитимности работы «Укрморпорта». Министерство, по его словам, сделает все возможное, чтобы нынешний руководитель Ильичевского порта Геннадий Сворцов остался на своей должности.

В интервью агентству «Интерфакс-Украина» министр заявил, что минтрансвязи ожидает от «Укрморпорта» попыток сменить руководителей и других портов без согласования с министерством.

Как сообщили агентству сотрудники «Укрморпорта», в 6:40 по местному времени в пятницу к управлению порта подъехало семь автобусов с молодыми людьми, которые представлялись сотрудниками охранной фирмы. По информации источников агентства, эти люди, сопровождавшие двух представителей Государственной исполнительной службы Одесской области, попытались проникнуть в порт.

Целью посещения порта судебными исполнителями являлась смена нынешнего руководства порта согласно решению Краснозаводского районного суда Харькова. Новым начальником порта должен был стать Вадим Пархоменко. Однако юристы порта обнаружили в судебном постановлении ряд неточностей, в связи с чем смена руководства не была осуществлена, а сотрудников охранной фирмы на предприятие не пустили работники порта.

Ильичевский порт входит в четверку крупнейших украинских портов. В 2006г. порт перевалил 14,84 млн.т. экспортно-импортных грузов, обработал 2,56 тыс. судов и почти 184 тыс. вагонов.

Ранее со ссылкой на минтрансвязи Украины сообщалось о попытке рейдерского захвата второго по величине порта страны — «Южный» со стороны руководства концерна «Укрморпорт» и некоторых бывших работников порта. Руководство концерна «Укрморпорт» в начале сент. 2007г. отстранило от должности прежнего начальника порта Александра Гонзу, назначив на этот пост его заместителя Владимира Васильева. Назначение сопровождалось захватом и блокированием административного здания порта.

Ильичевский морской торговый порт наряду с другими украинскими портами должен был войти в состав госконцерна «Укрморпорт», созданного правительством Украины в нояб. 2006г. Вместе с тем в авг. 2007г. президент Украины Виктор Ющенко своим указом приостановил действие распоряжения кабинет министров о создании «Укрморпорта». Interfax, 16.11.2007г.

— Потребность Государственной администрации ж/д транспорта Украины («Укрзалізниця») в закупке нового подвижного состава до 2011г. оценивается в 336 ед. на 10 млрд. гривен (более 1,98 млрд.долл.), говорится в сообщении пресс-службы компании.

В т.ч. компании необходимо закупить 200 электропоездов, 15 пассажирских тепловозов, 88 электропоездов, 15 дизель-поездов и 18 рельсовых автобусов.

В сообщении со ссылкой на начальника главного управления локомотивного хозяйства Владимира Зайцева отмечается, что выработали нормативный срок, но продолжают эксплуатироваться 54% грузовых и 71% пассажирских электропоездов, 27% магистральных и 42% маневровых тепловозов, 43% парка электропоездов постоянного и переменного тока и 46% дизель-поездов.

По его словам, состояние тягового подвижного состава «подшло к критической черте», и до 2011г. из наличного парка будет списано 36% пассажирских и 11% грузовых электропоездов, 4% маневровых тепловозов, 11% дизель-поездов и 28% электропоездов.

В 2007г. предполагается приобрести 18 электропоездов при потребности 33, а также 11 электропоездов при потребности 13 ед., один дизель-поезд, по одному тепловозу и рельсовому автобусу, на что планируется выделить 1 млрд. грн. Такая же сумма необходима для проведения текущих ремонтных работ.

По сообщению пресс-службы, аналогичная ситуация складывается и с грузовыми вагонами, износ которых превышает 80%, а их дефицит достигает 8,8 тыс.ед.

В 2008г. списанию подлежат 8,435 тыс. грузовых вагонов, в т.ч. более 8 тыс. наиболее дефицитных полувагонов.

«Если не обновлять парк подвижного состава, «Укрзалізниця» в скором времени не сможет справиться с обеспечением потребностей экономики в перевозках», — считает первый заместитель начальника главного управления вагонного хозяйства компании Иван Исопенко, слова которого приводятся в пресс-релизе.

Для решения проблемы дефицита вагонов необходимо ежегодно закупать не менее 8,8 тыс. вагонов и выделять на эти цели 2,5 млрд. грн. В сообщении отмечается, что ресурсы содержания изношенного подвижного состава почти исчерпаны.

В пресс-службе подтвердили, что «Укрзалізниця» в настоящее время не хватает средств для обновления подвижного состава в необходимом объеме. Interfax, 15.11.2007г.

— Президент Украины Виктор Ющенко подписал указ об отмене специальных номерных знаков для служебных транспортных средств. Об этом сообщили 13 нояб. в пресс-службе президента.

Этот шаг считается одним из мероприятий по борьбе с транспортными беспорядками в стране. Статистические данные показывают, каждые 15 минут на украинских дорогах случаются аварии, и каждые два часа они уносят чью-то жизнь. ДТП в этом году уже унесли более 6,5 тыс. жизней, что на четверть больше в прошлом году.

Согласно указу президента, Кабинет министров поручается принять в месячный срок меры по отмене спецномеров для служебных машин. МВД должно обеспечить изъятие таких номеров и при-

вести свои акты в соответствие с этим указом. Синьхуа, 14.11.2007г.

— Компании Acvay и Latinaizen Ltd, зарегистрированные на Кипре, стали владельцами, соответственно, 24% и 21,0217% голосующих акций ОАО «Днепровагонмаш» (ДВМ, Днепродзержинск, Днепропетровская область), одного из крупных вагоностроительных предприятий Украины, говорится в официальном сообщении предприятия.

Как сообщает ОАО со ссылкой на данные, полученные от регистратора 26 окт., из состава акционеров, владевших более 10% акций «Днепровагонмаша», были компании Melchett Invest (владельца 12,0325%) и Mortondale Assets (12,1092%), зарегистрированные на Багамах, а также компания Duxton Holdings (Кипр), которой принадлежало 19,8355%.

К началу окт. 2007г. акционерами «Днепровагонмаша» также были ЗАО «Страховая компания «ТАС-Капитал» (Киев) — 13,2237% и холдинговая компания «ТЭКО-Днепрометиз» (Киев) — 33,0592%.

Данными о компаниях Acvay и Latinaizen агентство «Интерфакс-Украина» не располагает.

«Днепровагонмаш» производит полувагоны глухонные и люковые, хоперы крытые и открытые, платформы различной специализации, бункерные и крытые вагоны, думпкары, специализированные технологические транспортные средства.

По итогам 2006г. «Днепровагонмаш» сократил чистый доход от реализации продукции на 19,6% по сравнению с 2005г. — до 502,32 млн. гривен, получив при этом чистую прибыль в 13,43 млн. грн. против чистого убытка в 2,06 млн. грн. в 2005г.

Официальный курс на 26 окт. — 5,05 грн./1 долл. Interfax, 26.10.2007г.

— Антимонопольный комитет (АМК) Украины предоставил авиакомпании «АэроСвит — Украинские авиалинии» и коммунальному предприятию (КП) «Донбассаэро» (Донецк) разрешение на совместные действия путем подписания соглашения о стратегическом альянсе, говорится в сообщении пресс-службы АМК.

В фев. 2007г. «АэроСвит» и «Донбассаэро» объявили о создании стратегического альянса «Украинская авиационная группа». Одной из основных задач создания альянса является реализация транзитного потенциала Украины за счет использования транзитных возможностей аэропорта «Донецк», который должен стать конкурентоспособным восточным хабом Украины. Совместная сеть альянса обеспечит сообщение Украины с 89 пунктами в 31 стране мира.

Донецкий городской совет в июле 2007г. утвердил решение конкурсной комиссии, признавшей «АэроСвит» победителем в конкурсе на лучший инвестиционный проект по развитию КП «Донбассаэро».

«АэроСвит — Украинские авиалинии» контролирует более 30% общего объема авиационных пассажироперевозок на Украине. По данным предприятия, 62% его акций принадлежат украинским собственникам: Фонду госимущества Украины (22,4%), ООО «Генавиаинвест» (24,999%), ООО «Укринфоконсалт» (9,8%) и ООО «Бюро» (4,8%). Еще 38% акций находятся в собственности нидерландской компании Gilward Investments B.V.

Парк авиакомпании насчитывает 16 самолетов Boeing: 13 среднемагистральных B-737 и три дальнемагистральных B-767.

Авиакомпания «Донбассаэро» находится в коммунальной собственности Донецка. Воздушный парк «Донбассаэро» состоит из 21 судна, из которых два — Airbus-320, а остальные — преимущественно Як-42 и Ан-24. Interfax, 25.10.2007г.

— Компания Delin Development планирует построить логистические парки под Одессой и Киевом общей площадью 350 тыс. кв. м., сообщила газета «Коммерсант» в четверг.

Как говорится в публикации со ссылкой на вице-президента компании Аркадия Мил-Мана, первый центр класса А «Каштан» будет построен на приобретенном в конце 2006г. участке площадью 35,4 га в 28,5 км. от Киева в с. Колонщина, расположенном вдоль трассы Киев-Житомир. Площадь логистического парка составит 226 тыс. кв. м., из них 194 тыс. кв. м займут складские помещения, 32 тыс. кв. м. — офисные помещения и мезонины.

Компания планирует начать подготовительные работы в Киевской области в нояб.-дек. этого года, а завершить первую очередь строительства (85,458 тыс. кв. м.) в окт. 2008г., всего парка — к концу 2009г. — началу 2010г.

Второй логистический парк «Дельфин» будет построен на приобретенном в сент. 2007г. участке площадью 23 га в 9 км. от Одессы, возле трассы Киев-Одесса. Площадь парка составит 122 тыс. кв. м.

Проектированием проектов и их управлением займется британская Bovis Lend Lease. Как отмечается в публикации, компания не разглашает объем инвестиций в проекты. В то же время их стоимость оценивается в 260 млн. долл.

Девелоперская компания Delin Development занимается развитием проектов в сегменте коммерческой недвижимости. Компания реализовала ряд проектов в Москве. Interfax, 25.10.2007г.

— 24 окт., кабинет министров Украины принял постановление, которым утвердил план реконструкции автотрассы Харьков-Симферополь. Об этом сразу после заседания правительства сообщил первый зампред «Укравтодора» Михаил Зварыч.

Как объяснил Михаил Зварыч, планируется реконструировать более 626 км. автотрассы. Ее ширина составит 34 м. и будет иметь четыре полосы, что позволит повысить безопасность движения. На реконструкцию дороги выделяется 15,9 млрд. гривен (3 млрд. долл.), т.е. 25 млн. на км. Ориентировочный срок выполнения работ — 7 лет. ИА Regnum, 24.10.2007г.

— Государственная администрация ж/д транспорта Украины («Укрзалізниця») намерена в 2008г. направить на развитие путевого хозяйства и обновление подвижного состава 16,3 млрд. гривен (3,2 млрд. долл.), сообщила пресс-служба «Укрзалізниця».

Из общей суммы инвестиций 8 млрд. грн. составят заемные средства.

Согласно проекту финансового плана ведомства на следующий год, 11 млрд. грн. планируется направить на обновление подвижного состава, в частности, на приобретение 6 тыс. полувагонов, а также локомотивов и рельсовых автобусов.

«Укрзализныця» также планирует в 2008г. модернизировать 836 км. путей на 1,3 млрд. грн. и приобрести путевую технику стоимостью 500 млн. грн. Кроме того, предполагается начать строительство центра механизации путевых работ.

«Укрзализныця» также направит 700 млн. грн. на электрификацию путей, в основном на участке Кременчуг-Бурты-Користовка. Interfax, 24.10.2007г.

— Авиакомпания «АэроСвит — Украинские авиалинии» (Киев) планирует в зимний период 2007/8г. начать выполнение пяти новых чартерных рейсов.

Как сообщил директор предприятия по чартерным перевозкам Евгений Хайнацкий на пресс-конференции в понедельник, в период зимней навигации «АэроСвит» намерена открыть рейсы по направлениям Киев-Таба (Египет), Киев-Равань-еми (Финляндия), Киев-Фридрихсхафен (Германия), а также Одесса-Анталья (Турция), Одесса-София (Болгария) и Одесса-Бурса (Турция).

Заместитель генерального директора «АэроСвита» по продажам и управлению доходами Сергей Кравченко в свою очередь отметил, что в планах авиаперевозчика весной 2008г. открыть регулярные рейсы по маршрутам Киев-Алма-Ата и Киев-Тбилиси.

Он добавил, что полеты в Тбилиси будут выполняться с частотой три раза в неделю, в Алматы — с середины мая один раз в неделю, а с начала июня их частота возрастет до двух раз в неделю.

Как сообщил пресс-секретарь авиакомпании Сергей Куцый, авиакомпания в 2008г. намерена пополнить парк пятью воздушными судами путем финансового лизинга. «Мы рассматриваем возможность в следующем году получить четвертый дальнемагистральный самолет Boeing-767, два самолета Airbus-320 и два Boeing-737», — сказал он.

По его словам, «АэроСвит» рассчитывает получить Boeing-767 и Airbus-320 весной-летом, а Boeing-737 — осенью следующего года.

В настоящее время парк авиакомпании насчитывает 16 самолетов Boeing: 13 среднемагистральных Boeing-737 и три дальнемагистральных Boeing-767.

ЗАО «АэроСвит — Украинские авиалинии» — крупнейший украинский авиаперевозчик, контролирующий более 30% общего объема перевозок пассажиров авиакомпаниями страны. По данным предприятия, в настоящее время 62% его акций принадлежат украинским собственникам: Фонду госимущества Украины (22,4%), ООО «Генавиаинвест» (24,999%), ООО «Укринфоконсалт» (9,8%) и ООО «Бюро» (4,8%). Еще 38% акций находятся в собственности нидерландской компании Gilward Investments B.V.

Парк авиакомпании насчитывает 16 самолетов Boeing: 13 среднемагистральных B-737 и три дальнемагистральных B-767. Interfax, 22.10.2007г.

— Комитет по вопросам экономического сотрудничества РФ и Украины принял решение создать украинско-российскую рабочую группу, которая будет заниматься реализацией проекта строительства моста через Керченский пролив, разделяющий территорию двух государств, говорится в сообщении, которое распространила в четверг пресс-служба Совета министров Крыма.

По информации пресс-службы, решение создать рабочую группу было принято в среду на за-

седании украинско-российской Подкомиссии по вопросам транспорта, которая входит в состав Комитета по вопросам экономического сотрудничества РФ и Украины. В работе Подкомиссии участвовали замминистров транспорта Украины и России, представители посольства Украины в РФ, председатель Совета министров Крыма Виктор Плакида.

«Участники заседания подтвердили заинтересованность в расширении транспортного сообщения через Керченский пролив. Рабочая группа выработает механизм реализации проекта строительства моста, разработает технико-экономическое обоснование и проектную документацию. Состав рабочей группы, дата и место ее первого заседания будут согласованы по дипломатическим каналам», — сообщает пресс-служба правительства Крыма.

В сообщении пресс-службы говорится, что, по мнению участников заседания, строительство транспортного перехода через Керченский пролив поможет повысить качество обслуживания гостей Чемпионата Европы по футболу, который состоится на Украине в 2012г., и Олимпиады, которая пройдет в Сочи.

Мост через Керченский пролив сократит транспортный путь из украинского Херсона в Новороссийск на 450 км. Рассматривается несколько вариантов финансирования строительства транспортного перехода, включая совместное финансирование из госбюджетов Украины и РФ.

Согласно проекту, разработанному российской проектно-строительной фирмой, строительство транспортного перехода обойдется в 480 млн.долл.

Длина моста составит 4,5 км., ширина — 22 метра, высота — 50 м. над уровнем моря. У краев моста будут находиться пешеходные тротуары и две полосы для движения автотранспорта, шириной 7,5 м. каждая. По центру, между автомобильными полосами, будут проложены одна или две ж/д колеи.

По словам председателя Верховного Совета Крыма Анатолия Гриценко, строительство моста займет около двух лет, если вести строительные работы с одной стороны пролива. Если строить одновременно с российской и украинской сторонами, мост построит можно за 14-16 месяцев.

Транспортный переход обеспечит перемещение через Керченский пролив до 10 млн.чел. в год. Планируется также транспортировать через пролив сжиженный газ в ж/д и автомобильных цистернах. По словам министра транспорта и связи Украины Николая Рудьковского, мост станет стимулом развития крымских курортов и экономики восточной части полуострова.

В начале сент. Премьер-министр Украины Виктор Янукович и Герман Греф, возглавлявший министерство экономического развития и торговли России, подтвердили заинтересованность обеих стран в строительстве моста. Герман Греф заявил, что Россия готова профинансировать строительные работы в полном объеме. Строительство моста поддержала также украинский политик Юлия Тимошенко, которая по итогам недавних парламентских выборов является одним из кандидатов на должность премьер-министра страны. РИА «Новости», 18.10.2007г.

— С целью интеграции украинской авиационной отрасли в Европейскую авиационную отрасль, нормы и стандарты украинской гражданской

авиации будут приближены к стандартам, принятым в Европейском Союзе. Об этом сообщил на пресс-конференции в Киеве сегодня, 17 окт., замминистра транспорта и связи Украины, глава Государственной авиационной администрации Украины Анатолий Колесник.

По словам чиновника, для осуществления практических работ в этом направлении, с сент. по дек. 2007г. на Украине будет функционировать проект, профинансированный Евросоюзом в 1 млн. евро. Колесник проинформировал, что в ходе данного проекта предусмотрено обучение украинских специалистов, обмен опытом с европейскими странами, и изменения, как в системе управления безопасностью, так и в структуре авиационной администрации, которые приведут к принятию требований Объединенной авиационной власти (JARs), что позволит Украине в дальнейшем вступить в состав Объединенной авиационной власти (JAA), членами которой являются 42 государства. Анатолий Колесник также сообщил, что на Украине вскоре будет принят новый воздушный кодекс. ИА Regnum, 17.10.2007г.

— В администрации Курской обл. подписано распоряжение о строительстве автомобильной дороги Дьяконово-Суджа-граница с Украиной, сообщили в пресс-службе губернатора.

Комитету строительства и эксплуатации автомобильных дорог поручено провести мероприятия по изъятию и предоставлению земельных участков для строительства дороги. В документе особо подчеркнута необходимость произвести возмещение всех убытков, в т.ч. упущенной выгоды, которые могут понести землевладельцы и землепользователи в связи с изъятием участков и расторжением договоров аренды.

Комитету поручено заключить соглашения о выкупе земельных участков, подлежащих изъятию, с учетом возмещения собственникам убытков. Владельцам домов, подлежащих сносу в связи со строительством автодороги, будет предоставлено другое жилье. Кроме того, в документе оговорено, что при проведении строительных работ нельзя допускать порчи и уничтожения плодородного слоя почвы. ИА Regnum, 12.10.2007г.

— Акционеры судоходной компании (АСК) «Укрречфлот» (Киев) на внеочередном собрании в пятницу одобрили назначение президентом компании Михаила Чубая, исполнявшего обязанности президента с середины авг. 2007г., сообщили в пресс-службе компании.

По информации пресс-службы, акционеры также утвердили обновленный состав правления, а также устав компании в новой редакции.

АСК «Укрречфлот» — крупнейший морской и речной перевозчик Украины. Флот компании включает 200 судов. Ей также принадлежат Днепротетровский, Запорожский, Николаевский, Херсонский и Черниговский речные порты, Запорожский и Херсонский судостроительно-судоремонтные заводы.

Компания в 2006г. увеличила чистую прибыль на 7,2% по сравнению с 2005г. — до 24,336 млн. гривен, чистый доход — на 12,7%, до 532,011 млн. грн.

Между прежними руководителями компании во главе с Павлом Подлесным и миноритарными акционерами в минувшем году возник конфликт. Миноритарии обвинили руководство в проведе-

нии в 2003–05гг. ряда операций по обмену акций АСК на акции неликвидных предприятий. Государственная комиссия по ценным бумагам и фондовому рынку (ГКЦБФР) подтвердила ряд нарушений законодательства о ценных бумагах и о хозяйственных обществах при операциях по обмену акций.

Со своей стороны руководство «Укрречфлота» во главе с П.Подлесным опровергло все обвинения и заявляло о рейдерской атаке на предприятие со стороны миноритариев с привлечением ряда судов и госорганов.

В авг. 2007г. П.Подлесный был отстранен от руководства компанией. Также в авг. ООО «Инвестиционная компания «Велес Капитал» (Москва), имеющее дочернее одноименное ООО в Украине, в интересах группы инвесторов сконцентрировало более 70% акций «Укрречфлота» (Киев).

Согласно информации участников украинского фондового рынка, скупка акций «Укрречфлота» велась в интересах акционеров коммерческого банка ООО «Мисто банк» (Одесса) и компании «Энергетический стандарт» (Киев). Interfax, 12.10.2007г.

— Украина рассматривает возможность приобретения у французского концерна Alstom десяти скоростных поездов Pendoleno, сообщил представитель концерна журналистам в среду в Турине.

По его словам, украинские специалисты дважды приезжали на завод и смотрели скоростные поезда. Планировалось провести предконтрактную встречу 20 окт., но в связи с политической ситуацией на Украине она была отложена.

Представитель Alstom затруднился уточнить, на каких именно направлениях планировалось использовать поезда.

Ранее сообщалось, что Alstom поставит 4 скоростных поезда Pendoleno для маршрута Санкт-Петербург-Хельсинки. Сумм контракта составила 120 млн. евро. Движение планируется открыть в конце 2010г. Interfax, 10.10.2007г.

— Государственная администрация ж/д транспорта Украины («Укрзалізниця») планирует до 2014г. приобрести 50 электровозов типа US-1 (Ukraine-Siemens), работающих на постоянном и переменном токе, сообщил журналистам заместитель гендиректора «Укрзалізниця» Николай Сергиенко.

По его словам, «Укрзалізниця» и Siemens в четверг подписали меморандум о совместной разработке, производстве и реализации новых электровозов. Согласована только техническая спецификация, а ориентировочная общая стоимость локомотивов составит 250 млн. евро.

Опытный образец электровоза появится в 2009г. Первые 10 локомотивов будут изготовлены в Германии компанией Siemens AG. После этого новые электровозы будут производиться на мощностях Запорожского электровозоремонтного завода.

28 локомотивов «Укрзалізниця» рассчитывает получить до 2012г., остальные до 2014г. Электровозы планируется использовать для перевозки пассажирских вагонов на Приднепровской железной дороге, где будет оборудовано специальное депо.

Скорость локомотива, по словам Н.Сергиенко, составит 160 км/час. Вопрос финансирования этого проекта пока не рассматривался. «Укрзалізниця»

ця» совместно с компанией Siemens намерены организовать выпуск новых локомотивов на Украине.

В рамках заключенного в апр. 2004г. контракта на 120 млн. евро Siemens AG до 2009г. предполагала поставить «Укрзалізниця» электрооборудование для 100 новых электровозов ДС-3, работающих на переменном токе. Interfax, 4.10.2007г.

— Еврокомиссия включила сегодня украинскую авиакомпанию «Медитеррениан эйрлайнз» («Средиземноморские авиалинии») в европейский «черный список» авиаперевозчиков, которым запрещены полеты в страны ЕС. Помимо украинской компании, в новую редакцию этого списка включена иранская авиакомпания «Махан эйр».

Как сообщила пресс-служба Еврокомиссии, обе эти фирмы были признаны не соответствующими европейским нормам безопасности авиаперевозок по итогам слушаний с участием представителей этих компаний и госструктур Украины и Ирана, отвечающих за безопасность полетов.

Всего в «черный» список входят 150 авиакомпаний, в т.ч. все авиаперевозчики КНДР, Демократической республики Конго, Экваториальной Гвинеи, Индонезии и Киргизии. Российских компаний в «черном списке» нет.

Решение о создании списка ненадежных авиакомпаний, которым запрещены полеты в ЕС было принято в 2004г., однако подготовка этого документа была ускорена после серии катастроф летом 2005г., в которых погибли более 200 граждан ЕС. Первая редакция европейского «черного списка» была подготовлена в марте 2006г. и с тех пор обновляется в среднем раз в 3 месяца.

При составлении списка используются данные наземных служб европейских аэропортов, в которых проходили обслуживание самолеты ненадежных компаний. Если после предупреждения со стороны европейских технических служб авиаперевозчик не способен исправить существующие нарушения, то в отношении него начинается расследование, по результатам которого эксперты Еврокомиссии принимают решение о его включении в «черный список». Прайм-ТАСС, 11.9.2007г.

— Фонд государственного имущества Украины (ФГИ) сегодня, 22 авг., официально начал подготовку к конкурсной приватизации компании «Национальные Авиалинии Украины». Об этом в Киеве сообщили в пресс-службе фонда.

Согласно официальному сообщению Фонда госимущества, на продажу будет выставлен 100% пакет акций предприятия. Опубликовав предложение для потенциальных инвесторов поучаствовать в разработке условий продажи предприятия, ФГИ официально открыл первый этап подготовки к приватизации. Фонд пытается выяснить заинтересованность потенциальных покупателей. Вторым этапом будет определение оценочной стоимости пакета акций, номинальная стоимость которых сейчас составляет 9,3 млн. грн. Затем будет сформирована специальная комиссия, которая определит окончательные условия и сроки торгов.

Общее количество акций предприятия составляет 37455600 шт., размер уставного фонда — 9363900 грн. В 2003г. ФГИ уже пытался продать данную авиакомпанию с той же номинальной стоимостью, но все 100% акций остались в собственности ФГИ. ИА Regnum, 22.8.2007г.

— По итогам 1 пол. т.г. оборот порта Одесса составил 16712,8 тыс.т., что на 18,7% больше аналогичного периода прошлого года, об этом ИА «SeaNews» сообщили в Одесском МТП.

За янв.-июнь т.г. оборот наливных грузов составил 8330,5 тыс.т., что на 23,7% больше отчетного периода прошлого года. Перевалка нефти составила 5624,7 тыс.т. (+34,3%), нефтепродуктов — 2335 тыс.т. (+6,1%), прочие наливные грузы — 370,8 тыс.т. (+7,7%).

По итогам 6 месяцев 2007г. объем перевалки черных металлов составил 3093,3 тыс.т. (-0,6%), контейнеров — 2022 тыс.т. (+20,2%), зерна — 1444,7 тыс.т. (+37,7%), сахара-сырца — 623,4 тыс.т. (+60,2%) и руды и угля — 847,5 тыс.т. (+66,3%). www.zol.ru, 9.7.2007г.

— Согласно инвестиционному проекту «Переезд через Керченский пролив», на мосту, соединяющем Крым и Россию, планируется оборудовать четырехполосное дорожное полотно и двухполосное ж/д, а газо- и нефтепроводы провести по дну пролива. Об этом говорилось на заседании рабочей группы по сопровождению инвестиционного проекта, проведенного 14 мая председателем Верховного Совета Крыма Анатолием Гриценко и главой крымского правительства Виктором Плакидой совместно с руководителями профильных министерств и ведомств автономии.

Как сообщила помощник председателя Совета министров АРК Оксана Савенкова, проект строительства моста предусматривает мероприятия по предотвращению загрязнений окружающей среды, а также охранные пункты и весь инфраструктурный комплекс, включающий таможенные терминалы и отстойники для вагонных составов. К работе привлечены специалисты из России и Института электросварки имени Патона из Киева. Ученые сходятся во мнении, что реализация данного проекта потребует не менее 5-6 лет, финансовая же сторона вопроса будет решена, по словам главы крымского правительства, в рабочем порядке.

«Вопрос создания постоянно действующего перехода через Керченский пролив был озвучен достаточно давно», — отметил Виктор Плакида. — В начале 60гг. построена паромная переправа Крым — Кавказ. Рассматривались различные варианты возможных переходов через пролив. Однако до настоящего времени мы не располагаем каким-либо капитальным переездом на данном участке, что без сомнения требует от нас принятия активных действий по сложившейся ситуации.

Как отмечалось на заседании, одним из наиболее перспективных международных евроазиатских коридоров является транспортный переход через Керченский пролив, в древности «Бычий брод», который был частью Великого шелкового пути. Строительство моста создаст самый короткий путь Европа — Азия и только на участке Херсон-Новороссийск сокращает расстояние транспортировки грузов на 450 км. ИА Regnum, 15.5.2007г.

— В этом году Приднепровская железная дорога планирует модернизировать 42,2 км. пути на участке Днепропетровск-Донецк главного грузового хода Донбасс-Кривбасс-Карпаты. Об этом сегодня, 24 апр., корреспонденту ИА Regnum сообщили в пресс-службе железной дороги. Реконструкция коснется всех технических служб железной дороги. Энергетики выполняют ремонт тяговых

подстанций и контактной сети. Работники службы сигнализации и связи модернизируют хозяйство на 9 станциях. Здесь будут заменены устройства оповещения пассажиров, пассажирская автоматика, часы, радио- и оперативно-технологическая связь. Ж/д обещают, что по модернизированному пути из Днепропетровска за Донецк можно будет доехать за 3 часа. Напомним, что в Донецке и Днепропетровске запланировано проведение матчей во время чемпионата Европы по футболу 2012г. ИА Regnum, 24.4.2007г.

Уругвай

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

– Новый владелец авиакомпании «Плуна» (Pluna) консорциум Leadgate Investment планирует резкое сокращение бюджета компании. Одним из первых шагов в этом направлении будет закрытие отделения Плуны в Мадриде, где руководитель получает ежемесячную зарплату в 15 000 евро. Условиями соглашения, подписанного 4 фев. 2007г., установлено, что уругвайское государство будет финансировать изменение структуры предприятия, включая работу с персоналом, в объеме 500.000 долл.

Авиакомпания «Плуна» имеет в своем штате 640 сотрудников, 75 из которых являются пилотами. Пилоты, выполняющие региональные авиарейсы получают зарплату в 58 000 песо в месяц.

Диспетчерская служба воздушного движения Уругвая представила в парламент документ, в котором было изложено ее бедственное состояние. Причинами сложившейся ситуации, вызывающей хаос в работе авиадиспетчеров, назывались отсутствие технического обслуживания радиолокационных средств, нарушения в работе коммуникационных средств из-за краж кабелей и из-за затопления антенн в результате наводнений, удвоение изображений воздушных судов на экранах радиолокаторов, а также несовершенство программного обеспечения, допускающего выдачу ошибочных сигналов. Диспетчеры возложили всю полноту ответственности за неудовлетворительное состояние технических средств на командование ВВС (Управление гражданской авиации организационно входит в состав ВВС). www.polpred.com, 3.6.2007г.

– Управление железных дорог Уругвая (Administracion de Ferrocarriles del Estado – AFE) провело переговоры с четырьмя группами частных предпринимателей, которые проявили интерес к созданию совместного предприятия с AFE для эксплуатации и развития грузового ж/д транспорта.

Потенциальными партнерами явились группы инвесторов с капиталами Уругвая, Аргентины, Бразилии, Испании, США и Индии. Реализация данной операции предоставит AFE жизненно важное вливание капитала для расширения грузовых перевозок. В планах ж/д управления значится объявление торгов на проведение работ по восстановлению 1000 км. ж/д путей, стоимость которых оценивается в 90 млн.долл.

AFE располагает ж/д сетью, протяженностью 3000 км. Более половины из этой протяженности не эксплуатируется из-за неудовлетворительного технического состояния. www.polpred.com, 29.5.2007г.

– Бельгийское предприятие Katoen Natie объявило о расширении порта Монтевидео. Объем ра-

бот оценивается в 110 млн.долл. Это будут самые крупные инвестиции бельгийского предприятия в портовую инфраструктуру за последние 80 лет. Пять лет назад предприятие уже инвестировало 40 млн.долл. в строительство грузового терминала в порту Монтевидео.

Работы по расширению порта предусматривают удлинение одного из причалов с глубиной акватории около него 14,5 м. и расширение площади контейнерной площадки до 8,5 га. После реконструкции терминал сможет обрабатывать 800 тыс. контейнеров в год. www.polpred.com, 29.5.2007г.

– В середине мая в Уругвае находилась с деловым визитом делегация Саудовской Аравии. Делегация состояла из 6 парламентариев и 13 предпринимателей. С делегацией провели переговоры вице-президент Уругвая Родольфо Нин Новао (Rodolfo Nin Novoa), спикер палаты депутатов Энрике Пинтадо (Enrique Pintado), министр транспорта и общественных работ Виктор Росси (Victor Rossi) и глава администрации департамента Мальдонадо (Maldonado) Оскар де лос Сантос (Oscar de los Santos). Основной интерес арабской делегации вызвали краткосрочные проекты по формированию транспортной инфраструктуры (строительство шоссейных дорог и расширение портового хозяйства департамента Мальдонадо). www.polpred.com, 25.5.2007г.

– Концессионер международного аэропорта «Карраско», компания Puerta del Sur эмитировала через фондовую биржу Монтевидео облигации на 87 млн.долл. со сроком погашения 14 лет. Процентная ставка по этим облигациям составляет 7,75%. Амортизация капитала будет осуществляться раз в полгода, начиная с 2011г. Финансовые средства, которые получит компания от эмиссии, будут направлены на строительство пассажирского и грузового терминала в аэропорту.

Стоимость проекта строительства новых терминалов составит 134,5 млн.долл. Эта сумма будет получена из следующих источников: вклады акционеров аэропорта – 21 млн.долл., эмиссия облигаций – 87 млн.долл., свободные фонды компании Puerta del Sur – 26,5 млн.долл. www.polpred.com, 5.5.2007г.

– В ближайшие пять лет в развитие портов планируется вложить 260 млн.долл., из которых 130 млн.долл. будут инвестированы государством, а другая часть – частными предпринимателями. Такой, ранее невиданный объем инвестиций, обусловлен динамичным ростом грузопассажирских потоков через порты Уругвая.

В 2006г. в порту Монтевидео было переработано 300 тыс. контейнеров, что явилось рекордным показателем за все годы его существования. Было принято 80 круизных судов, т.е. на 16% больше, чем в 2005г. Другие порты страны тоже повысили показатели своей оперативной деятельности.

Находятся в разработке или в стадии реализации большие проекты с техническим и финансовым участием иностранных компаний по обновлению и расширению инфраструктуры портов Монтевидео, Фрай-Бентос, Хуан-Лаказе, Пайсанду и Сальто, а также по углублению каналов в порту Монтевидео.

По одному из таких проектов, в рамках соглашения между Национальным управлением портов Уругвая (Administracion Nacional de Puertos – ANP) и портом Гамбург, подписан протокол наме-

рений с группой маркетинга немецкого порта об организации аналогичной группы в порту Монте-видео. Целью создания группы маркетинга является более устойчивое позиционирование на рынке портовых услуг с использованием опыта и методик немецких партнеров. www.polpred.com, 9.4.2007г.

— После полуторагодичного поиска партнеров для уругвайской государственной авиационной компании Pluna правительство объявило о его завершении. Был выбран путь слияния с частным капиталом. Новым партнером Pluna будет немецкая компания Leatgate Investment, в которой помимо немецкого представлены капиталы Аргентины и США.

Немецкая компания будет владеть 75% акций. Уругвайскому государству будет принадлежать 25% акций, из которых 0,37% будет передано в управление трудовому коллективу авиакомпании и 2% двум физическим лицам.

4 янв. 2007г. новый владелец авиакомпании начал проведение аудита, который должен продлиться примерно два месяца, после чего он откроет кредитную линию. Первый кредит в 25 млн.долл., предназначенный для обеспечения капитализации авиакомпании, будет выдан в два этапа (15 млн. и через десять месяцев еще 10 млн.). Затем предусмотрено предоставление другого кредита в 150 млн.долл. для приобретения 20 новых авиалайнеров, которые обеспечат расширение дипагона действия авиакомпании.

В 2006г. финансовое состояние уругвайской авиакомпании находилось в плачевном состоянии. Убыточность предприятия составила 25 млн.долл. Компания получила финансовую помощь от Банка республики в 14 млн.долл. Пассивы авиакомпании дополняют долг госпредприятиям (Ансар, УТЕ) в 13 млн.долл. www.polpred.com, 9.2.2007г.

ФИЛИППИНЫ

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— 14 марта состоялся первый рейс авиакомпании «Филиппин эйрлайнз» по маршруту Чунцин — Манила, который является единственной прямой авиалинией между Филиппинами и Западным Китаем.

Как сообщили в филиппинской авиакомпании, рейсы Чунцин — Манила будут выполняться самолетами А320 дважды в неделю — по вторникам и пятницам, время полета — 3,5 часа, стоимость билета туда-обратно — 1400 юаней (198 долл. США).

Ранее воздушное сообщение между Филиппинами и Чунцином обеспечивалось с пересадкой в Сянгане, из-за чего пассажиры были вынуждены тратить дополнительное время. Синьхуа, 15.3.2008г.

— С 18 марта текущего года будет осуществляться прямые регулярные авиарейсы по маршруту Чэнду (Юго- Западный Китай) — Манила (Филиппины).

Как сообщили в администрации международного аэропорта «Шуанлю» в г. Чэнду — административном центре провинции Сычуань, — аэропорт уже получил от Главного управления гражданской авиации Китая санкцию об открытии данной авиалинии, и в настоящее время идут переговоры

с авиакомпанией «Филиппин эйрлайнз», которая будет выполнять рейсы по упомянутому маршруту. Соответствующее соглашение стороны подпишут в ближайшее время.

Новый маршрут будут обслуживать лайнеры «Аэробус-А320», выполняя четыре рейса «туда-обратно» в неделю. Время полета — 4 часа. Благодаря открытию новой линии число зарубежных авиакомпаний (включая сянганские и аомэньские), выполняющих регулярные авиарейсы на базе аэропорта «Шуанлю», возрастет с нынешних 9 до 10. Синьхуа, 24.1.2008г.

— Всего один филиппинский песо (двух центов) — по такой цене предлагает в четверг совершить внутренний рейс на своих самолетах вторая по величине на Филиппинах авиакомпания Себу пасифик (Sebu Pacific).

Как гласит объявление, размещенное на сайте недавно отметившей свое десятилетие компании, по такой цене будет продано более 50 тыс. билетов, которые надо приобрести до 2 апр. Однако воспользоваться ими можно будет только с 20 июня по 18 окт.

«Наша цель — сделать полеты более доступными для большего количества людей, и теперь мы предоставляем места практически бесплатно: полететь может почти любой», — заявил генеральный управляющий авиакомпании Бонг Моджика (Bong Mojica).

По его словам, Себу пасифик также преследует цель научить жителей второго по величине архипелага мира бронировать места заранее. Ведь «чем раньше забронируешь билеты, тем меньше заплатишь», отметил Моджика.

При всей внешней сенсационности своего шага, борющаяся за пассажиров филиппинская авиакомпания лишь взяла на вооружение рекламный ход, уже не раз использовавшийся в разгорающейся в Юго-Восточной Азии ценовой войне «авиакомпаний без роскоши».

Стремясь завоевать рынок дешевых авиабилетов, тайландский воздушный перевозчик ЭйрЭйша еще в сент. 2004г. предлагал заплатить за перелет из Сингапура в Бангкок всего 29 центов.

Тогда эта акция стала «ответным выстрелом» на предложенные чуть ранее новой сингапурской авиалинией Тайгер эйруэйз билетов примерно за 60 центов.

Концепция «авиакомпаний без роскоши» проста: надо отсечь все «излишества», вроде возможности сдать билеты или обедов на борту (откидывающихся кресел и даже занавесок на окнах самолетов), и превратить авиалайнеры, по сути, в летающие городские автобусы. Ведь никто не ждет в них особого комфорта, и, в то же время, все понимают, что автобус может и опоздать.

Это простая идея имеет сейчас явный успех: число подобных авиалиний растет, как на дрожжах. Оно выросло уже настолько, что на прошлой неделе в Малайзии и Сингапуре практически одновременно открылись специализированные авиавокзалы, предназначенные для обслуживания только этой категории рейсов.

Самое удивительное заключается в том, что даже при своих феноменально низких ценах «авиакомпаний без роскоши» явно чувствуют себя весьма уверенно с финансовой точки зрения. Иначе трудно объяснить проводимые ими программы буквально массовой скупки новых самолетов. Так,

основанная четыре года назад малайзийская (с таким названием две авиалинии — малайзийская и ее тайландский филиал со смешанным капиталом) ЭйрЭйша имеет парк из десятков Боингов-737 и ежедневно совершает свыше ста внутренних и международных рейсов. Дюжину новых Аэробусов А319 приобрела недавно и Себу пасифик.

Колоссальный успех феномена «авиакомпаний без роскоши» в Азии понятен: раскинувшись на тыс. км. и состоящие из тысяч островов гигантские архипелаги просто требуют развитого и — главное — дешевого авиасообщения. Не случайно в Индонезии, к примеру, число авиапассажиров ежегодно растет на 30–40%.

«Половина наших пассажиров — те, кто летит самолетом в первый раз», — отметил в этой связи официальный представитель индонезийской Лайон Эйр Хашим Арсал Алхабфи. «Раньше они просто не могли себе это позволить», — подчеркивает он.

Но все это не сможет привести к краху традиционных авиалиний, считает Мэтью Самуэл, 33г. проработавший в Сингапур эйрлайнз. Ведь не удружили же дешевые пансионаты пятизвездные отели, напоминает он.

Далеко не все пассажиры готовы мириться с неудобным временем полетов (дешевые рейсы обычно совершаются лишь тогда, когда в аэропортах действуют скидки на обслуживание самолетов), отсутствием удобных стыковок при транзите, сокращением числа туалетов на борту (чтобы увеличить число мест) или требованием некоторых дешевых перевозчиков брать с собой в салон весь багаж. А кроме того, постоянные опоздания и отмены рейсов, с которыми то и дело сталкиваешься, пользуясь услугами дешевых авиалиний. РИА «Новости», 30.3.2006г.

Финляндия

Транспорт

Правительство Финляндии 27 марта 2008г. направило в парламент подготовленный рабочей группой во главе с минтрансом доклад «Направления политики в области транспорта и программа финансирования и развития транспортной сети до 2020г.». Срок действия этой «транспортной доктрины» рассчитан на несколько правительственных сроков.

Общий вывод правительства — эффективное функционирование транспортно-логистической системы Финляндии, встроенной в европейскую и мировую сети, является одним из ключевых условий жизнеспособности экспортноориентированной экономики Финляндии. Основной вызов промышленности страны в этой сфере — более высокие, по сравнению с конкурентами, транспортные издержки, вызванные географической удаленностью от основных рынков сбыта и сложными природными и климатическими условиями. Непростые задачи стоят перед транспортными операторами в Финляндии — идет старение подвижного состава, ощущается нехватка квалифицированной рабочей силы и рост издержек производства.

Государство рассматривает компании «Финнэйр» (владеет 51% акций) и Финские железные дороги (ВР) (100%) в качестве стратегически важных вложений. Контроль правительства над ними в долгосрочной перспективе сохранится. В докла-

де не обошли вниманием «актуальную угрозу для обеспеченности финской лесной промышленности сырьем» — повышение российских экспортных пошлин на необработанную древесину. Для того, чтобы способствовать переориентации промышленности на отечественное сырье правительство планирует укрепить сеть дорог местного значения.

Финляндия и в дальнейшем рассчитывает обслуживать российский импорт, идущий транзитом через финские порты. В программе развития отрасли подчеркивается, что одной из сильных сторон Финляндии являются налаженные транспортные маршруты в Россию. Грузовой транзит через территорию страны в четыре раза превышает собственнo финский импорт, идущий преимущественно автотранспортом. По данным исследования фонда «Ситра», российский транзит обеспечивает работой до 4 тыс.чел. в Финляндии. Растущие объемы грузоперевозок создают сложности при пересечении границы. Задержки груза снизит согласуемая сейчас в формате Россия-ЕС система электронного таможенного декларирования, которую финны надеются внедрить на российско-финляндском участке границы с 2009г.

Одним из определяющих факторов развития транспорта в Финляндии и в ЕС в целом являются обязательства, взятые в рамках борьбы с изменением климата. Выбросы парниковых газов, вызванные транспортом, к 2020г. должны сократиться в Финляндии до 10,9 млн.т. (сейчас — 13 млн. т.). Пока что финны ограничились перечислением списка мер, которые планируется использовать: более компактное размещение ключевых узлов инфраструктуры, повышение доли общественного транспорта, производство топлива на основе возобновляемых источников энергии, более полное применение новых технологий на транспортных средствах, фискальные платежи за км., разъяснительная работа среди населения в пользу выбора более экологически чистого транспорта.

Отдельной главой в документе идет повышение безопасности движения. Несмотря на довольно благополучную обстановку в этой области, правительство намерено и впредь проводить активную политику. Цель — сократить количество погибших в автоавариях до 250 чел. в год в 2010г. (сейчас — 370).

Особое внимание уделено развитию транспортных артерий в рамках проектов Трансевропейских сетей (TEN). К 2015г. магистраль Турку-Хельсинки-Вайниккала/Ваалимаа должна соответствовать предъявляемым TEN требованиям и стать частью приоритетного проекта ЕС — Северного треугольника, объединяющего столицы четырех североевропейских стран. В приоритеты ЕС также входит и т.н. Балтийская магистраль, подразумевающая максимально быстрое перемещение товаров и пассажиров между портами региона.

В плане стыковки транспортной сети ЕС с сопредельными государствами финны особое внимание уделяют коридору Хельсинки-Петербург-Москва, а также соединению портов Ботнического залива с основными магистралями на территории России, прежде всего с выходом на трассу Петербург-Мурманск, и, в перспективе, в случае реализации соответствующих проектов, на Урал. При этом надежды возлагаются и на начало коммерческой эксплуатации участка железной дороги Лед-

мозеро-Кочкома, и на строительство недостающего участка железной дороги Алакуртти-Салла. Здесь также надеются использовать свое конкурентное преимущество — одинаковую с Россией ширину ж/д колеи — путем более полного использования потенциала транспортного коридора Финляндия-Транссибирская магистраль-Дальний Восток. В документе также в качестве ориентира обозначено завершение переговоров по продлению аренды российской части Сайменского канала в 2008г.

Активное развитие судоходства по Финскому заливу вызывает обеспокоенность финского правительства. Объемы нефтеперевозок по заливу, по финским прогнозам, к 2015г. возрастут до 250 млн.т. с нынешних 140. Принимая во внимание то, что пассажирской паромной переправой Хельсинки-Таллин в год пользуется до 6 млн. пассажиров, а ее маршрут пересекает путь движения танкеров, финны указывают на растущий риск столкновения судов. Для повышения безопасности мореплавания Финляндия будет работать в рамках ИМО, Хелком, а также в ЕС. В этой связи в Хельсинки дают хорошую оценку действующей российско-финско-эстонской системе слежения за прохождением судов Гофреп и намерены приложить усилия по ее дальнейшему развитию.

Правительство примет программу безопасности судоходства по Балтийскому морю. В ней будут подробно освещены ключевые проблемы и пути их решения в этой области. Финляндия будет вести дело к тому, чтобы основные положения этого документа были закреплены в стратегии ЕС по Балтийскому морю, разработкой которой займется Швеция в период своего председательства в ЕС во II пол. 2009г.

В докладе констатируется, что существующая в двустороннем международном автомобильном сообщении система выдачи разрешений грузовому транспорту на практике практически не ограничивает рынок грузоперевозок автотранспортом, который можно считать открытым. Финны признают, что в основе конкурентоспособности российских транспортных компаний, контролирующих большую часть перевозок, лежат объективные причины — более дешевая рабочая сила и навыки работы в российских условиях. Исследование о целесообразности введения дополнительных дорожных сборов с грузового автотранспорта, в т.ч. российского, будет опубликовано в мае 2008г.

Финляндия, в соответствии с политикой ЕС, с начала 2007г. открыла для конкуренции рынок внутренних грузоперевозок по железной дороге. Вскоре ожидается появление в этом сегменте второго финского оператора, помимо концерна ВР. Правительство приветствует появление подобной «управляемой конкуренции». Право на осуществление международных ж/д грузоперевозок законодательно закреплено только за госконцерном ВР.

В плане совершенствования инфраструктуры поставлен вопрос о проведении процедуры оценки воздействия на окружающую среду второго аэропорта в столичном регионе, потребность в котором может возникнуть через 10-20 лет, а также наметен ряд проектов строительства и модернизации железных и автомобильных дорог. В конце марта 2008г. городские власти Хельсинки и Таллина договорились о проведении ТЭО строительства

ж/д туннеля под Финским заливом, попытавшись реанимировать амбициозный проект, стоимость которого составит 2-3 млрд. евро. В подготовленном докладе правительства, о котором идет речь, имеется формулировка об изучении продолжения планируемого транспортного коридора Виа Балтика из Польши по Прибалтике в Таллин до северного берега Финского залива.

При реализации затратных (свыше 100-150 млн. евро) инфраструктурных проектов, в т.ч. автомагистралей до границы с Россией (750 млн. евро), финны планируют обратиться к модели частно-государственного партнерства. Условия участия сторон в их осуществлении каждый раз будут определяться отдельно. Среди других механизмов финансирования развития транспортной инфраструктуры, которое невозможно осуществить только за счет бюджета, называются привлечение коммун к строительству, введение дорожных сборов, а также привлечение средств ЕС через Новый инструмент соседства и партнерства и возможное Партнерство «Северного измерения» по транспорту и логистике. При этом в докладе финны оговорились, что необходимо предусмотреть возможность выделения этих средств и под внутренние проекты стран ЕС.

В начале апр. 2008г. группа местных экспертов представила министру транспорта итоговый отчет о развитии транспортного сообщения между регионами Северо-Запада России, входящими в СБЕР, и Финляндией. В состав группы под председательством местного минтранса входили представители МИД, Управления железных дорог, Дорожного управления. Объектом изучения экспертов стала текущая ситуация и возможные двусторонние проекты в области трансграничного сообщения к северу от пункта пропуска «Светогорск-Иматра». Рекомендации рабочей группы сводятся к следующему.

Начало активного освоения природных ресурсов Баренцева региона и потребность в их последующей транспортировке может привести к тому, что возникнет необходимость в развитии новых ж/д маршрутов, в частности, как полагают финны, станет актуальным вопрос об изучении целесообразности строительства железной дороги Салла-Кандалакша. Местные эксперты предлагают совместно с российской стороной провести исследование рентабельности данной магистрали.

Здесь считают также важным продолжить совместную работу по подготовке нового двустороннего соглашения о прямом ж/д сообщении. Особое внимание обращается при этом на осуществление международных грузоперевозок и возможность предусмотреть контейнерные перевозки через все пункты пропуска.

Финны заинтересованы в открытии участка железной дороги Ледмозеро-Кочкома для международного сообщения как части проекта «Баренц-линк».

Местные эксперты полагают целесообразным организацию чартерного автобусного сообщения между Петрозаводском и Йоэнсуу. В период пика летнего туристического сезона между этими городами можно опробовать ж/д пассажирское сообщение по облегченному варианту типа пригородного поезда.

Что касается пунктов пропуска, то развитие в качестве международных, как считают финны,

должны получить лишь те, в отношении которых уже существуют соответствующие российско-финляндские договоренности. В перспективе предлагается сосредоточить ресурсы на дальнейшем обустройстве МАПП и ведущих к ним автодорогах.

Финские партнеры заинтересованы в сохранении всех существующих пунктов упрощенного пропуска и считают необходимым улучшать их состояние по обе стороны границы. В долгосрочном плане только один из них — «Сювяоро-Париккала», — можно, по их оценке, развить из упрощенного в международный автомобильный пункт пропуска.

Эффективность действующих МАПП здесь считают возможным повысить за счет увеличения времени их работы, например, перевода на круглосуточный режим, а также путем сокращения времени прохождения погранично-таможенных формальностей, в частности, введением электронного таможенного декларирования. В Финляндии надеются, что существенным облегчением в данном вопросе станет переход в России на систему функционирования непосредственно на пунктах пропуска лишь двух проверяющих служб — пограничников и таможенников.

Затраты на дообустройство финских пунктов пропуска «Ниирала», «Вартиус», «Куусамо» и «Салла», а также улучшение подъездных путей к ним составят в 2008-25 гг. 205 млн. евро. Эти расходы финская сторона планирует покрыть не только за счет национального бюджета, но и частично за счет привлечения средств по линии программ трансграничного сотрудничества ЕС «Коларктик» и «Карелия».

Финны считают возможным вернуться к вопросу открытия прямого пассажирского авиасообщения по маршрутам Рованиemi-Мурманск и Оулу-Архангельск. При этом они готовы рассмотреть возможность организации полетов не только финским, но и российским перевозчиком.

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— «Аэрофлот-Норд» планирует открыть международную авиалинию Мурманск — Рованиemi.

«Аэрофлот-Норд» планирует увеличить количество авиарейсов и маршрутов из Мурманска, в т.ч. предполагается открытие международных авиaperезовок по маршруту Мурманск — Рованиemi. Открытие этого авиарейса временно откладывается. Как сообщает «Росбалт», такие полеты начнутся не раньше следующей весны.

Сейчас компания «Аэрофлот-Норд» ищет финского партнера для осуществления подобных рейсов в Финляндию, пока безуспешно. По этому вопросу ведутся переговоры. Если партнер будет найден, авиакомпания планирует запустить 2-3 рейса в неделю на время весеннего сезона.

Эдуард Домбай, директор мурманского представительства компании «Аэрофлот-Норд», сообщил редакции МВ News, что компания имеет планы по приобретению современных отечественных воздушных судов Sukhoi SuperJet 100. www.barentsobserver.com, 28.11.2008г.

— Теневой бизнес российских транспортных компаний стал причиной роста взяточничества и уклонения от уплаты налогов в финских деловых кругах. Как сообщается в докладе SKAL, финского ведомства транспорта и логистики, влияние

российской организованной преступности в сфере автоперевозок на российском направлении рассматривается как серьезная угроза для Финляндии.

В 1990гг. финны отвечали примерно за половину всего грузопотока из Финляндии в Россию. В наст.вр. их доля составляет всего 5%. Финляндия является крупным торговым партнером России. Значительная часть транзита из ЕС в Россию идет через эту страну.

Российский транспортный бизнес контролирует 90% транзитных грузопотоков, при этом считается, что в теневые схемы втянута половина этой доли. www.barentsobserver.com, 4.11.2008г.

— В этом году транзитный поток автомобилей должен был превзойти 1 млн. машин. Сейчас установившийся рост импорта автомобилей в Россию через Финляндию претерпевает резкий спад. На финских дорогах автомобили составляют до 30% транзитных поставок в Россию, сообщает газета Helsingin Sanomat. До 70% новых автомобилей попадает в Россию транзитом через Финляндию.

Мировой финансовый кризис уже коснулся и этой сферы. По подсчетам финской таможенной службы, на этой неделе из порта Котка в Россию уйдет 350 грузовиков с автомобилями, тогда как еще недавно в этом году отсюда уходило по 200 таких машин в день. www.barentsobserver.com, 25.10.2008г.

— ОАО «РейлТрансАвто» (РТА) и «Финские железные дороги» договорились об отправке маршрутных поездов из Финляндии на подмосковный терминал «Михнево». Перевозки начнутся в дек. 2008г. Об этом пишет сегодня газета «Гудок». Основной путь доставки новых импортных автомобилей в Россию проходит через Финляндию. По оценкам РТА, общий объем перевозок автомобилей из Финляндии в Россию составит в 2008г. более 1 млн.ед. В связи с неустойчивой экономической ситуацией количество перевозок по этому маршруту в 2009г., скорее всего, сохранится на уровне 2008г. Ранее перевозки осуществлялись автомобильным транспортом.

Как сообщила «Гудку» директор РТА по маркетингу и стратегическому планированию Екатерина Кульбака, в соответствии с договоренностями с «Финскими железными дорогами» в 2009г. по маршруту Финляндия — Михнево будет перевезено 50 тыс. автомобилей. Перевозки автомобилей планируется осуществлять из портов Котка и Ханко. Речь может идти о поставках автомобилей Mercedes-Benz, BMW, Audi и Seat.

Ж/д распределительный комплекс для перевалки автомобилей «Михнево» «РейлТрансАвто» открыло в Ступинском районе Московской обл. в июле 2008г. Стоимость его строительства составила 1,2 млрд. руб. Терминал будет обрабатывать до 250 тыс. машин в год при условии хранения машины на терминале 10 суток. Машины будут поступать в вагонах-автомобилевозах из Японии и Кореи через порты Дальнего Востока, из Европы — через порты Финляндии и Калининграда, из Китая — через погранпереход «Забайкальск». ИА Regnum, 24.10.2008г.

— UPM и судоходная компания Mann Lines заключили соглашение о новой снабженческой судоходной линии из Харвича (Англия) в Котку (Финляндия), как сообщила компания UPM. Первая партия на маршруте будет отгружена в

порту Хиетанен (Котка) в понедельник, 20 окт. Основным грузом на маршруте Харвич-Котка будут являться автомобили. Перевозки будут осуществляться испанскими судами UPM – Misana и Misida, которые по большей части поставляют бумагу в Испанию.

Сотрудничество подразделения морских перевозок UPM и Mann Lines приводит к появлению новых судоходных линий, ведущих в Котку. Предыдущим портом разгрузки для Харвича служил Турку. «Начало сотрудничества с Mann Lines имеет стратегическое значение для нас, принимая во внимание развитие нашего рейсового судоходства. Перенос порта разгрузки для грузов из Харвича в Котку служит хорошим примером успешного сотрудничества нескольких сторон», говорит Юкка Хольса, директор Подразделения морских перевозок UPM.

Снабженческие перевозки из Харвича в Котку являются частью рейсового судоходства UPM в Испанию и еще больше увеличивают эффективность маршрута, как в плане расходов, так и в экологическом аспекте. «Перенос данных перевозок в Котку является частью плана централизации судоходных линий UPM, благодаря которому мы планируем поддержать логистический статус наших основных портов», отмечает Хольса. RosInvest.Com, 22.10.2008г.

– Европейский совет по безопасности дорожного движения (ETSC) в своем последнем отчете негативно высказывается о дорожной ситуации в Хельсинки. Согласно данным организации, столица Финляндии не справляется с программой Евросоюза, целью которой является двукратное сокращение количества несчастных случаев на дорогах к 2010г., по сравнению с 2001г. По данным ETSC, практически всем 27 европейским столицам удалось значительно снизить уровень смертей в автокатастрофах. Лучше всех с этой задачей справились Дублин, Осло и Лиссабон: число трагических случаев здесь уменьшилось на 12%, 10% и 9% соответственно. Также улучшилась дорожная ситуация в Софии, Братиславе, Мадриде, Бухаресте, Варшаве, Париже, Копенгагене и Таллине. Почти никаких изменений не показали Рим и Лондон, а в Хельсинки, по данным ETSC, число летальных исходов в результате ДТП выросло.

Однако глава отдела дорожного планирования Хельсинки Олли-Пекка Паутанен не согласен с этими выводами. Дело в том, что исследование не учло того факта, что в 2001г. в ДТП в Хельсинки погибло всего 12 чел. Из расчета на душу населения этот показатель ставит Хельсинки на третье место среди столиц Европы по уровню дорожной безопасности. В 2001г. лишь Стокгольм и Берлин опережали столицу Финляндии по этому показателю. А в предг. Хельсинки оказался на четвертом месте. RosInvest.Com, 14.10.2008г.

– Паромное сообщение между Санкт-Петербургом и Хельсинки прекращено на неопределенное время из-за мирового финансового кризиса, сообщила представитель пресс-службы транспортной компании Stella lines, паром которой начал работать на линии между Россией и Финляндией с 1 авг. 2008г.

В среду, в сообщении размещенном на своем сайте, компания заявила о приостановке паромного сообщения на неопределенный срок и пообещала вернуть клиентам все деньги за забронированные билеты.

Пассажирам будут возвращены деньги за билеты, но за сопутствующие расходы: визы, отели и прочее компания не будет нести ответственность.

По словам представителя пресс-службы, директор компании Кари Ювас сообщил финской газете Kuusi Sanomat, что прекращение сообщения вызвано главным образом, неустойчивой ситуацией в мировой экономике.

Представитель пресс-службы не смогла уточнить, будет ли возобновлено паромное сообщение между северной столицей и Хельсинки и в какие сроки.

Паромное сообщение между Петербургом и Хельсинки началось 1 авг. нынешнего года. Stella Lines была единственной кампанией, установившей паромное соединение между Россией и Финляндией. В середине 1990из-за банкротства Балтийского морского пароходства регулярное морское сообщение между городами было прервано, и его безуспешно пытались восстанавливать финские и эстонские компании: с апр. 2004г. паромное сообщение было открыто на линии Хельсинки – Таллин – Петербург компанией Tallink Grupp, однако из-за малого пассажиропотока было закрыто зимой 2005г. Провалы проектов, по некоторым оценкам, были связаны с низким спросом на эту услугу. РИА «Новости», 9.10.2008г.

– Паромное сообщение между Санкт-Петербургом и Хельсинки прекращено на неопределенное время из-за мирового финансового кризиса.

В среду, в сообщении размещенном на своем сайте, компания заявила о приостановке паромного сообщения на неопределенный срок и пообещала вернуть клиентам все деньги за забронированные билеты. Пассажирам будут возвращены деньги за билеты, но за сопутствующие расходы – визы, отели и прочее – компания не будет нести ответственность.

По словам представителя пресс-службы, директор компании Кари Ювас сообщил финской газете Kuusi Sanomat, что прекращение сообщения вызвано главным образом, неустойчивой ситуацией в мировой экономике. Представитель пресс-службы не смогла уточнить, будет ли возобновлено паромное сообщение между северной столицей и Хельсинки и в какие сроки.

Паромное сообщение между Петербургом и Хельсинки началось 1 авг. нынешнего года. Stella Lines была единственной кампанией, установившей паромное соединение между Россией и Финляндией. В середине 1990из-за банкротства Балтийского морского пароходства регулярное морское сообщение между городами было прервано, и его безуспешно пытались восстанавливать финские и эстонские компании. В частности, в апр. 2004г. паромное сообщение было открыто на линии Хельсинки – Таллин – Петербург компанией Tallink Grupp, однако из-за малого пассажиропотока было закрыто зимой 2005г. Провалы проектов, по некоторым оценкам, были связаны с низким спросом на эту услугу. Росбалт, 9.10.2008г.

– 70% новых автомобилей импортируется в Россию через порты Финляндии. По данным министерства транспорта Финляндии, в 2007г. через три основных порта (Ханко, Турку и Котка) прошло 720 тыс. автомобилей. В порту Котка, например, в 2003г. было перегружено всего 4 тыс. автомобилей, а в 2008г. Планируется обработать уже

270 тыс. При этом порты активно инвестируют в расширение площадок для приема автомобилей. По оценкам исследовательского агентства InfraNews, с каждого автомобиля финские порты получают не менее 100 долл., а с учетом дополнительных услуг общий доход финской стороны от транзита автомобилей составляет не менее 100 млн.долл. По заявлению финляндского министра транспорта А. Вехви-лайнена, движение автобусов в Россию через Финляндию может быть ограничено.

Чтобы решить проблему грандиозных пробок на границе, с мая 2007г. российское правительство запретило перевозку автомобилей через один из трех пропускных пунктов между двумя странами — Торфя-новка — Ваалимаа, на который приходилось до 30% перевозок. Автобусы были переориентированы на два других пункта, Брусничное и Светогорск, где с осени 2007г. для них действует «зеленый коридор».

В июне тек.г. о возможности введения транзитной платы для российских автобусов заявлял министр внешней торговли Финляндии П. Вайринен. По мнению финской стороны, эти средства могли бы пойти на компенсацию лесопромышленникам Финляндии повышения пошлин на вывоз круглого леса из РФ. С апреля 2008г. пошлина была повышена с 10 до 15 евро за 1 куб.м., а с янв. 2009г. поднимется до 50 евро (столько же в данное время стоит 1 куб.м. «кругляка» в Финляндии).

Сокращение транзитных потоков через Финляндию приведет к уменьшению занятости среди портовых работников. По оценке финского фонда «СИТРА», транзит грузов через Финляндию создает 4 тыс. рабочих мест.

По расчетам «Ренессанс капитал», импорт новых иномарок в Россию в 2007г. вырос на 75% — до 32,8 млрд.долл. Почти половина из них (800 тыс. из 1,7 млн. шт.) была ввезена через Финляндию. Согласно газете Taloussanomati, в целом транзитные перевозки через Финляндию в Россию в 2007г. достигли 7 млн.т., а финские логистические предприятия заработали на этом более 365 млн. евро.

По информации директора департамента министерства экономического развития М. Медведева, официальных предупреждений от Финляндии о введении транзитных пошлин пока не поступало, но такое решение противоречит договору о свободе транзита, заключенному в 2004г. между Россией и ЕС. Обойти закон финская сторона может, затягивая сроки таможенного оформления автомобилей.

По данным компании Ernst & Young, перевозки автомобилей через Прибалтику или Черное море обходятся дороже. Все производимые в Германии автомобили марки Porsche транспортируются в Россию морем через Финляндию, т.к. путь по суше более дорогостоящий и длительный. Из-за высоких ж/д тарифов дешевле ввозить автомобили через Финляндию даже из Юго-Восточной Азии.

После пуска в эксплуатацию строящихся автомобильных терминалов в г. Санкт-Петербург и Ленинградской обл. Финляндия также может терять более 100 млн.долл. ежегодно.

Межведомственная комиссия по размещению производительных сил Ленинградской обл. одобрила строительство терминала — «Аврора», в пос. Вистино пропускной способностью до 300 тыс. ав-

томобилей в год, где компания «Российские транспортные линии» («РТЛ») в тек.г. открывает терминал «Новая гавань», максимальная пропускная способность которого в 2011г. достигнет 250 тыс. автомобилей.

В порту Усть-Луга в июне 2008г. пущена в эксплуатацию первая очередь терминала «Юг-2», который сможет принимать до 400 тыс. автомобилей в год. ООО «Балтимор» в предг. обнародовало проект строительства порта в г. Ломоносов с объемом перевалки до 250 тыс. автомашин ежегодно. В г. Санкт-Петербург автотехнику уже принимают ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», группа «Осло Марин» на терминале «Онега», а также «РТЛ» в Рыбном порту. Если все проекты будут реализованы, то через порты Северо-Западного региона в 2015г. ежегодно будет импортироваться более 1,5 млн. автомобилей.

Сокращение транзита через Финляндию неизбежно также в связи с активным строительством иностранными автомобильными концернами сборочных предприятий в России. По прогнозу Ernst&Young, в 2010г. в России на новых автосборочных заводах будет произведено более 1 млн. автомобилей, а в 2015г. — более 2 млн. В 2010г. импорт составит 1/3 от всего объема российского рынка новых машин, который оценивается в 4 млн. шт. БИКИ, 9.9.2008г.

— Финляндия и Республика Карелия намерены совместно работать над проектами по крупномасштабному развитию транспортной сети в северо-западном регионе РФ.

По инициативе финской стороны согласованы позиции по ряду важных совместных проектов, в том числе по расширению пропускной способности ж/д линии Петрозаводск — Мурманск и строительству железной дороги Коноша — Медгора для освоения Пудожгорского и Аганозерского месторождений железной руды с последующей переработкой части сырья на металлургическом заводе в Финляндии. Стороны намерены создать ж/д коридор «Белкомур», который является частью проектируемого грузового коридора «Баренц-линк», призванного соединить Норвегию, Швецию, Финляндию и Зауралье с перспективой продолжения до границы с КНР. Кроме того, планируется решить вопрос реконструкции ж/д пропускных пунктов «Вяртсиля» и «Ки-виярви».

Финляндия и Карелия также рассмотрели возможности программ, действующих в рамках сотрудничества России и Евросоюза. В наст.вр. финансирование, предусмотренное этими программами на ближайшие годы, исчисляется десятками млн. евро, которых достаточно для ведения исследовательских и проектных работ и реализации небольших инвестиционных проектов, но недостаточно для крупномасштабного развития транспортной сети. БИКИ, 6.9.2008г.

— Itella Logistics (Финляндия) завершила сделку по приобретению российской «Национальной логистической компании» (НЛК). Об этом говорится в сообщении Itella. Предварительные соглашения были подписаны компанией Itella в апр. этого года. Завершение сделки состоялось после официального прохождения всех необходимых процедур и изучения всех аспектов вопроса, за которыми последовало финальное одобрение Федеральной антимонопольной службы (ФАС). Закрытие сделки позволило Itella Logistics и НЛК начать актив-

ные действия по слиянию и созданию единого бренда Itella-NLC на российском рынке.

Управлять процессом слияния в Москве будет старший вице-президент Itella Corporation и глава Itella Logistics Business Unit Beca Вертанен, говорится в сообщении. После приобретения НЛК Itella Logistics будет иметь 1 млн. кв. м. складских помещений в 8 странах.

Продавцами в сделке выступили инвестиционный фонд Citigroup Venture Capital International (CVCI) и консорциум РосЕвроГрупп, который в результате сделки сохранил 10% долю бизнеса НЛК, а также полный контроль над брокерским бизнесом и таможенным оформлением.

Itella работает на российском рынке с 2006 г. В 2007 году компания открыла в Москве склад площадью 20 тыс. кв. м. В 2008 г. она расширила площадь своих складов класса «А» до 40 тыс. кв. м. и открыла новый складской терминал в Санкт-Петербурге (15 тыс. кв. м.).

ООО «Национальная логистическая компания» (НЛК) основано в 1995 г. В наст. вр. располагает сетью логистических центров в 7 крупных г. г. России. К концу 2008 г. НЛК планирует иметь 600 тыс. кв. м. складских помещений, 230 тыс. из которых собственные помещения компании. АК&М, 3.9.2008 г.

— Российская компания Рольф Групп планирует произвести слияние своего подразделения, занимающегося логистикой, с логистическим бизнесом финской Avelon Group, чтобы расширить присутствие в Северной Европе, сообщил промышленный источник в воскресенье.

Сделка, о которой будет объявлено в понедельник, создаст бизнес, организующий перевозки 25 брендов иностранных автомобилей, стремящихся попасть на быстрорастущий российский рынок. Новая компания также станет лидером на рынках Дании, Эстонии, Финляндии и Швеции, сказал источник. Ожидается, что в следующем году доходы новой компании достигнут 500 млн. долл., а штат составит 1.200 чел.

Рольф Групп — крупнейший поставщик иностранных автомобилей в России. Сейчас она продает 13 брендов иностранных автомобилей и ожидает, что ее доходы в тек. г. превысят 5,2 млрд. долл. Проводится юридическая экспертиза, а сделка будет завершена через несколько месяцев. Рейтер, 17.8.2008 г.

— В Финляндии разрабатывается новый тип страхования транспортных средств. Страховой взнос будет теперь ниже для тех, кто ездит не так много и на тихих дорогах. Однако если это форма оплаты страхования будет реализована, то, по мнению скептиков, информационная защита водителей ослабнет, поскольку страховые компании вынуждены будут собирать подробные данные о всех передвижениях автомобиля, сообщает Финское радио. RosInvest.Com, 15.8.2008 г.

— Правительство Финляндии ввело давно обещанный сбор с грузовиков, перевозящих легковые автомобили в Россию. За каждые сутки пребывания на территории Финляндии их владельцы должны будут платить по 11 евро, пишет деловая газета «РБК daily». По данным гендиректора «Совтрансавто — Санкт-Петербург» Вячеслава Лазаряна, ежедневно в Финляндии находится 1,5 тыс. российских грузовиков; таким образом, ежегодные расходы их владельцев на выплату нового сбо-

ра составят 6 млн. евро. Львиную долю среди них занимают перевозчики легковых автомобилей.

По данным самих финских властей, в пред. г. через территорию страны в Россию было вывезено 680 тыс. машин, для которых потребовалось 125 тыс. грузовиков. Уже в этом или следующем году эта цифра может вырасти до 200 тыс. грузовиков и 1 млн. легковых машин.

Одновременно с вводом платы за грузовики финские власти намерены закрыть для их проезда трассу №26, ведущую из Хамины, одного из основных портов Финляндии, принимающего автомобили для российского рынка, до пункта пропуска Нуйамаа/Брусничное. Этот шаг ударит именно по перевозчикам легковых автомобилей. Теперь им придется добираться до границы по основной трассе Санкт-Петербург — Хельсинки до региональной дороги №387 и уже по ней доезжать до Брусничного. RosInvest.Com, 11.8.2008 г.

— Резкое увеличение объемов продаж иномарок в России доставляет множество неудобств Финляндии, транзитные трассы которой забиты трейлерами, доставляющими машины. В связи с этим министр транспорта Финляндии Ана Вехвилайнен заявила о вынужденном ограничении на передвижение грузовиков с автомобилями.

В мае Россия решила прекратить перевозки автомобилей через пропускной пункт Ваалимаа — крупнейший на финской границе. По словам Вехвилайнен, после этого хаос на дорогах усилился, пишут «Колеса». «Мы всерьез рассматриваем возможность ограничения перевозок автомобилей по территории Финляндии, особенно на юге Карелии, если Россия не отменит свой запрет», — заявила министр.

Россия предпочитает ввозить грузы через финскую границу, протяженностью 1,3 тыс. км., т.к. мощностей порта в Санкт-Петербурге не хватает для их разгрузки и хранения. К тому же перевозка через финскую границу более безопасна.

По прогнозам финских экспертов, в 2008 г. из Финляндии в Россию ввезут 1 млн. автомобилей. Ранее финское правительство заявляло о намерении ввести транзитные пошлины за перевозку всех грузов для России, повысившую экспортные пошлины на вывоз необработанной древесины. ИА Regnum, 26.7.2008 г.

— Развитие транзитных перевозок. По данным Таможенного управления Финляндии, объем автомобильных транзитных грузоперевозок через Финляндию в Россию в 2007 г. по сравнению с 2006 г. увеличился на 25%, а количество грузовиков, пересекших российско-финскую границу в обоих направлениях, превысило 1 млн. Стоимость транзита товаров через Финляндию в Россию (его доля составляет 20% всего российского импорта) достигла 30,7 млрд. евро (в статистике финского экспорта не учитывается).

Транзит грузов в Россию возрос в 2007 г. в основном за счет увеличения транспортировки легковых автомобилей (на 150 тыс. больше, чем в 2006 г.). В прошлом году было перемещено 720 тыс. новых легковых автомобилей и грузовых пикапов, что на 38%, или на 198 тыс., больше, чем в 2006 г. Новые автомобили доставляются из финских портов в Россию в основном автовозами, а доля ж/д и морских перевозок незначительна.

Министр транспорта Финляндии А. Вехвилайнен заявил, что в районе погранперехода «Валима

– Торфяновка» будет построена платная стоянка на несколько тысяч грузовиков (ввод в эксплуатацию намечен на конец 2008г.).

Авиаперевозки. Компании «Фин-нэйр Карго» и «Аэрофлот Карго» заключили договор на период до 2016г. о техническом обслуживании самолетов типа «Боинг МД-11» (на 200 млн. евро в 2008-15гг.).

На переговорах по вопросу расширения авиационного сообщения между Россией и Финляндией было решено увеличить количество регулярных авиарейсов. Осенью 2008г. будет открыт новый регулярный авиарейс между Хельсинки и Екатеринбург. Кроме того, в два раза увеличится количество рейсов из Финляндии в Москву и Петербург. С апр. 2008г. количество рейсов Москва – Хельсинки возросло с 14 до 28 в неделю, Петербург – Хельсинки – с 20 до 22, а в 2009г. возрастет до 28. Согласно действующему соглашению, авиарейсы из Хельсинки в Москву и Петербург могут выполнять финская компания «Фин-нэйр», а также российские «Аэрофлот» и «Россия».

Авиакомпания Blue1 планирует открыть авиасообщение между Россией и Турку, а «Флай Лаппе-енранта» намерена возобновить в сент. 2008г. рейс между Лаппе-енрантой и Петербургом. БИ-КИ, 19.7.2008г.

– Россия и Финляндия согласовали базовые условия нового договора по аренде Сайменского канала. Об этом заявил начальник ФГУ «Сайменский канал» Валерий Остапенко. По словам Остапенко, «на встрече двух сторон, состоявшейся 6 мая в министерстве транспорта России, представители обеих стран обсудили проект нового документа».

Сайменский канал – судоходный канал между озером Сайма в Финляндии и Финским заливом неподалеку от г.Выборга (Ленинградская обл.). Действие настоящего договора аренды истекает в 2013г.

По словам Остапенко, новый договор предусматривает как значительное увеличение арендной платы со стороны Финляндии за пользование российской частью канала (в настоящее время – 330 тыс. евро в год), так и ее распределение по всем ведомствам и службам, занимающимся эксплуатацией объекта. На данный момент, по информации Остапенко, «вся перечисляемая финнами сумма поступает в распоряжение министерства финансов России, которое распоряжается ею по своему усмотрению».

Как отметил Валерий Остапенко, стороны пока не сошлись на том, на какой срок будет заключен новый договор. Обсуждаются два варианта – 25 и 30 лет. «В течение лета проект документа будет передан на согласование в правительство России», – отметил начальник ФГУ «Сайменский канал».

Сайменский канал был открыт 26 авг. (7 сент.) 1856г. Открытие его было приурочено к коронации Александра II. До Второй мировой войны Сайменский канал являлся основной водной транспортной магистралью Финляндской Республики, соединявшей водные системы южной и средней части страны с Финским заливом. Общая протяженность водной артерии, вместе с морским фарватером, – 57,3 км. Наименьшая глубина – 5 м., рекомендуемая осадка кораблей 4,2 м. Перепад уровня воды между озером Саймаа и Финским заливом 75,64 м. Согласно действующему с 1953г.

договору, Финляндия на правах арендатора управляет российской частью канала. Ежегодный объем перевозок по водному пути – 2 млн.т. ИА Regnum, 7.5.2008г.

– Финская Itella Logistics покупает Национальную логистическую компанию, управляющую почти 500 тыс. кв. м складских площадей в России. Как пишет газета РБК daily, сумма сделки составит 200 млн. евро. Itella Logistics объявила о приобретении у «Росеврогрупп» и Citi Venture Capital International 90% НЛК. 10% останутся у «Росеврогрупп», кроме того, она сохранит контроль над таможенной логистикой. Сделка завершится после ее одобрения государственными органами. Как рассказали в Itella Logistics, Россия интересна компании как с точки зрения внутреннего рынка, так и в качестве транспортного коридора между западом и востоком.

Сделка позволит Itella Logistics существенно расширить складские площади в России. Сейчас у финской компании есть складские комплексы в Москве и Санкт-Петербурге общей площадью 50 тыс.кв.м. НЛК сейчас управляет 480 тыс. кв. м., а к концу 2008г. планирует увеличить операционные площади до 600 тыс. кв. м., открывая новые площадки в Московской обл. и регионах России. С помощью Itella Logistics НЛК надеется укрепить лидерские позиции и получить новые возможности для развития бизнеса.

Национальная логистическая компания (НЛК) имеет сеть филиалов в шести городах России. Общая площадь находящихся в управлении складов класса А превышает 480 тыс.кв.м. Оборот в 2008г. ожидается на уровне 180 млн. евро. До продажи Itella Logistics принадлежала консорциуму «Росеврогрупп» и инвестиционному фонду Citi Venture Capital International (CVCI). Itella Group принадлежит правительству Финляндии. Работает в трех направлениях – логистика, информационная логистика и почтовые услуги. Имеет представительства в десяти странах Европы. В 2007г. объем продаж группы составил 1,7 млрд. евро, в т.ч. Itella Logistics (управляет более чем 400 тыс. кв. м складских площадей) – 620 млн. евро. RosInvest.Com, 29.4.2008г.

– По словам финского министра внешней торговли и развития Пааво Вяйринена, в Финляндии обсуждается возможность строительства ж/д линии, которая свяжет север страны с одним из норвежских портов.

На этой неделе Пааво Вяйринен совершил двухдневную поездку по Норвегии. В четверг в Тромсе он встретился с министром иностранных дел Норвегии Йонасом Гаром Стере. В Финляндии, сообщил Вяйринен, рассматриваются планы железной дороги от финского Колари до северо-норвежского порта Шиботн протяженностью 320 км.

Финляндия хотела бы иметь на севере развитую инфраструктуру, чтобы получить возможность участвовать в проходящих здесь процессах. Министр иностранных дел Норвегии ответил на это предложение, что для соответствующего решения необходима оценка реальной потребности в такой линии. «Не стоит строить железную дорогу только потому, что она хорошо выглядит на карте», – ответил Стере, сообщает норвежская газета Nordlys.

Финляндия уже приступила к модернизации инфраструктуры в северных областях. Предстоит

масштабная электрификация ж/д линий, кроме того, правительство выделило 65 млн. евро на модернизацию дороги, ведущей от Каресуандо до Килпис-ярви на финско-норвежской границе. Как заявил Вяйринен, если Норвегия возьмется за реконструкцию дороги от Шиботна до норвежско-финской границы, Финляндия ускорит работы на своей стороне. Это предложение осталось без комментариев со стороны норвежского министра иностранных дел.

В интервью Nordlys генеральный секретарь норвежского Баренцсекретариата Руне Рафаэльсен отметил, что Норвегии следовало бы воспользоваться финской инициативой, чтобы построить грузовой порт в Северной Норвегии. По его мнению, этот порт быстро приобрел бы международное значение. Финляндия имеет технологии, которые могут понадобиться при освоении северных месторождений нефти и газа, но у нее нет здесь выхода к морю. Шиботн или другой порт мог бы стать решением этой проблемы. www.barentsobserver.com, 11.4.2008г.

— Промышленное развитие Баренцрегиона может подготовить почву для создания новой российско-финской ж/д линии, а также двух прямых авиарейсов между севером Финляндии и Мурманском.

В очередном докладе рабочей группы правительства Финляндии выражается поддержка идее строительства ж/д линии от Салла (Финляндия) до Алакюртти (Россия). Если проект поддержит российская сторона, Финляндия предоставит более детальный доклад по ожидаемым затратам, источникам финансирования и экономическому эффекту.

В рабочей группе считают, что имеет смысл подумать над установлением беспересадочного авиасообщения между Рованиеми и Мурманском, а также между Мурманском и Оулу. В докладе говорится также о возможности установления пассажирского ж/д сообщения между Йоенсуу и Петрозаводском. www.barentsobserver.com, 10.4.2008г.

— Депутат Госдумы РФ Ростислав Гольдштейн представил промышленникам Финляндии проект «Белкомур». Об этом сообщили в пресс-службе парламентария. 2 апр. в Москве зампред комитета Госдумы РФ по проблемам Севера и Дальнего Востока Гольдштейн принял участие во встрече депутатов нижней палаты российского парламента с представителями промышленных кругов Финляндии. В ходе встречи обсуждались основные направления политической программы действующего президента страны Владимира Путина и недавно избранного главы государства Дмитрия Медведева. Одним из вопросов стала программа стратегического партнерства российских регионов Севера и Урала с Финляндией в рамках реализации проекта «Белкомур».

Как уточнили в пресс-службе, ход обсуждения строительства магистрали «Белкомур» показал, что финские коллеги крайне заинтересованы в скорейшем запуске проекта. По мнению представителей финской стороны, его реализация напрямую связана с дальнейшим развитием лесоперерабатывающей отрасли Финляндии, которая является одной из важнейших для экономики северной страны, а также активизацией экономических связей между двумя государствами.

По словам Гольдштейна, ввод в строй межрегиональной ж/д магистрали позволит решить многие проблемы Коми, в частности, создать тысячу новых рабочих мест, привлечь значительные налоговые поступления в бюджет региона.

«Сегодня республика отрезана от основных транспортных потоков. В связи с этим возникает проблема реализации сырья и переработанной продукции. Реализация проекта «Белкомур» предоставит лесоперерабатывающему комплексу региона новые возможности для развития и поможет вывести отрасль на принципиально новый уровень», — отметил парламентарий.

Проект строительства ж/д магистрали «Белкомур» задуман в 1996г. руководством Коми, Архангельской обл. и Пермского края. Общая протяженность всей ж/д магистрали составит 1252 км, из них новое строительство — 795 км. Северный участок «Белкомура» (отрезок железной дороги Карпогоры-Вендинга) должен пройти по территории Архангельской обл. и Коми, а южный (отрезок Сыктывкар — Пермь) — по территории Коми и Пермского края. Новая магистраль свяжет Урал и Коми напрямую с незамерзающими портами Архангельска, Мурманска, а также создаст транспортный коридор до Финляндии. Росбалт, 2.4.2008г.

— Финляндия открывает сегодня навигацию по Сайменскому каналу. Канал соединяет крупнейшую в Финляндии Сайменскую водную систему с Финским заливом, обеспечивая выход к внутренним портам в Европе и в России. Для многих маршрутов на российской территории Сайменский канал служит продолжением Волго-Балтийского водного пути. Из 43 км. канала 23 км. принадлежат Финляндии, а 20 км. арендованы у России.

Движение открывается по маршруту Йоутсено-Варкаус-Йоэнсуу, и для его обеспечения пока используется финский ледокол «Протектор». По финским прогнозам, новый навигационный сезон будет оживленным: уже в первую неделю навигации ожидается прибытие четырех грузовых судов. В среднем за сезон по Сайменскому каналу проходит более 2 тыс. судов водоизмещением до 2,5 тыс.т., действует как грузовое, так и пассажирское сообщение.

Канал был построен в Российской империи и пущен в 1856г. После Второй мировой войны он был значительно обновлен Финляндией и открыт для судоходства в 1968г. Это — крупнейший шлюзовый канал Финляндии, причем пять из восьми его шлюзов находятся на территории РФ. Управление каналом осуществляет финская сторона; находящиеся на территории РФ часть канала и остров Малый Высоцкий арендуются Финляндией. Прайм-ТАСС, 25.3.2008г.

— Введение в 2010г. скоростного сообщения между Хельсинки и Санкт-Петербургом в первые же семь лет удвоит количество пассажиров, следующих по этому маршруту. Об этом сообщили в российско-финской компании Oy Karelian Trains. Ltd, курирующей данный проект.

По информации РЖД, стоимость проекта, включенного в Программу развития скоростного и высокоскоростного движения до 2030г., составляет 79,7 млрд. руб, из которых 65% будет обеспечено за счет РЖД, 35% — за счет средств Инвестиционного фонда РФ. Проект предусматривает реализацию пассажирского сообщения с макси-

мальной скоростью 220 км/ч на участке протяженностью 415 км, что сократит путь из Петербурга в Хельсинки с нынешних 5,5 часов до 2,5-3 часов. К тому же за счет вывода грузового движения на новую линию Ручьи-Петяярви-Каменногорск-Выборг существенно возрастут возможности доставки грузов к портам Выборг, Высоцк и Приморск.

В РЖД констатируют, что пассажирское сообщение с Финляндией занимает первое место в общем объеме международных перевозок России — в 2007г. каждая вторая поездка по железной дороге в страны дальнего зарубежья совершалась в Финляндию. Ж/д сообщением Петербург-Хельсинки воспользовались в 2007г. более 229 тыс.чел.

Ведется разработка эскизного проекта электропоездов, которые будут следовать на этом участке, идет согласование их внешнего вида и интерьера. Уникальность этих составов в сочетании требований двух национальных стандартов и европейских технических требований. В них предусмотрены также специальные вагоны для проведения таможенных и пограничных процедур в пути следования. Первый поезд будет сдан в сент. 2009г. Прайм-ТАСС, 19.3.2008г.

— Финляндия не будет взимать плату с российских грузоперевозчиков за следование грузовиков по финским дорогам, в частности, по трассе Е-18, соединяющей скандинавские страны с Россией. Об этом сообщила министр транспорта Финляндии Ану Вехвилайнен.

Она заявила, что платным будет только пользование стоянкой для грузовиков, которая к концу текущего года будет введена в строй на крупнейшем автопереходе на российско-финляндской границе в Ваалимаа. «Других дорожных платежей на этом участке добавляться не будет», — сказала министр. Правительство Финляндии выделило на обустройство этой платной стоянки 24 млн. евро.

Вопрос о возможности введения платы за проезд грузовиков по Е-18 был внесен на обсуждение правительства летом 2007г., решение по нему планировалось принять весной 2008г. Сторонники нововведения предлагали также разработать несколько дополнительных маршрутов в обход Е-18, с тем, чтобы избежать многократных пробок в зоне российско-финляндской границы, поскольку обустройство стоянок для тяжелых грузовиков может считаться лишь временным решением проблемы.

По данным российских таможенных органов, ежегодно границу России и Финляндии по трассе Е-18 пересекают 1 млн. грузовиков. Росбалт, 4.3.2008г.

— По оценкам министерства транспорта Финляндии, грузопоток в Россию растет на 7% в год. Об этом на семинаре-презентации «Транспортно-логистический центр в г. Турку», сообщил консул Финляндии по логистике в Санкт-Петербурге Юрки Терва.

«40% экспорта в Россию из Европы идет через территорию Финляндии, поэтому мы пытаемся решить комплексно транспортные проблемы, связанные с пересечением границ» — сказал Терва.

По данным Финской стороны, в день границу с Россией пересекает до 1200 большегрузных автомобилей. «Скопление большого количества грузовиков на приграничных территориях создает неудобства для жителей юго-восточной Финляндии» — заметил консул Финляндии по логистике в Санкт-Петербурге.

По его словам, для оптимизации грузопотоков предусматривается строительство логистических центров, постоянно увеличивается пропускная способность пограничных переходов, а также создаются специальные отстойники для грузового транспорта. Кроме того, рассматривается возможность переориентации грузопотоков с автомобильного на ж/д транспорт.

«Официальные лица Финляндии, считают эти меры оправданными для улучшения ситуации с перевозкой грузов» — сказал Терва. Росбалт, 27.2.2008г.

— Дочерняя компания финской SRV Group начинает проект строительства логистического комплекса площадью 100 тыс. кв. м вблизи КАД в северной части Санкт-Петербурга. Его стоимость оценивается экспертами в 200 млн.долл. SRV Russia уже консолидировала 32% компании «Ольгино-4», занимающейся проектом, и в течение весны 2008г. намерена довести свою долю до 51%. Аналитики рынка считают, что клиентами нового логистического комплекса станут преимущественно скандинавские компании.

SRV Group занимается многопрофильным строительством, работает в Финляндии, странах Балтии и России. Оборот концерна SRV в 2006г. составил 479,5 млн. евро. 91% оборота приходится на деятельность в Финляндии. Численность персонала SRV — 700 чел.

Как сообщил РБК daily директор-распорядитель SRV Group Ари Бейлинсон, строительство комплекса будет вестись новыми собственниками в три очереди. Первая должна быть завершена к концу текущего года. Финская компания будет рассматривать возможность продажи проекта заинтересованному инвестору. Доходность проекта, по словам собеседника, составит 10,0–10,5% годовых.

Сообщить продавца, общий объем инвестиций и конечных пользователей складских помещений Бейлинсон отказался, сославшись на отсутствие окончательно принятого бизнес-плана. Комплекс будет построен на участке площадью 24,9 га. «Дочка» другой финской компании «ЮИТ Лентэк» уже строит складской комплекс «Гориго» (170 тыс. кв. м.) в Горелове для Satella. По словам г-на Бейлинсона, «рынок логистики Петербурга развивается активно, и места на нем хватит всем, в т.ч. и финским компаниям».

Сергей Федоров, директор по развитию Praktis СВ, оценивает стоимость проекта «Ольгино-4» в 200 млн.долл., а окупаемость — в четыре-пять лет в зависимости от очередности. «Неудивительно, что финны пошли в складской сегмент — он достаточно высокодоходный, — отмечает он. — Конечным пользователем скорее всего будут скандинавские компании, ведь они традиционно не работают на нашем рынке плотными кластерами».

По данным Knight Frank Санкт-Петербург», общий объем складов класса А и В в Петербурге на конец 2007г. составил 887 тыс. кв. м., что на 40% больше, чем в 2006г. В 2008–2009гг. планируемый объем инвестиций в сегмент складской недвижимости достигнет 4 млрд.долл. Общая площадь прогнозируемых к вводу складов за этот период составляет 1,8 млн.кв.м. При этом значительная часть из них будет высокого класса, т.к. пока они занимают незначительную долю. В общей структуре рынка складской недвижимости Петербурга

наибольшая доля приходится на склады класса С, 27% — на класс D, 10% и 7% на А и В.

По словам Владислава Ковалевского, руководителя отдела складской и индустриальной недвижимости Knight Frank Санкт-Петербург», прямых конкурентов у проекта «Ольгино-4» пока нет. «Из наиболее реальных можно назвать терминал компании «Стерх» и складской комплекс компании «Диона» (80 тыс. кв. м.)», — говорит он. Елена Александровская, руководитель промышленно-складского департамента компании Maris Properties/CBRE, также считает проект актуальным, т.к. большинство заявленных проектов складской недвижимости сосредоточено в основном на южном направлении Петербурга и Ленобласти (Горелово, Шушары, Колпино), несмотря на то что северное направление обеспечивает европейские грузопотоки, т.е. содержит в себе инвестиционный логистический потенциал. «Сегодня предложение складской недвижимости классов А и В способно удовлетворить в регионе чуть 20% общего рыночного спроса, — говорит она. — Дефицит ее достигает 1,5–3 млн. кв. м.». RosInvest.Com, 12.2.2008г.

— Комитет по контролю за радиационной и ядерной безопасностью Финляндии выступил с заявлением, что российские навигационные огни на радиоизотопных термоэлектрических генераторах в Финском заливе не представляют опасности для Финляндии. В свое время норвежские власти потратили серьезные средства на замену на Кольском полуострове маяков с радиоизотопными термоэлектрическими генераторами на маяки с солнечными батареями.

Заявление комитета по контролю за радиационной и ядерной безопасностью последовало после того, как министр иностранных дел Финляндии Илкка Канерва выразил озабоченность по поводу безопасности радиоизотопных маяков в телеинтервью. По данным норвежской организации «Беллуна», в России 1000 РИТЭГов используется в качестве источников питания для маяков и бакенов в основном на северном и восточном побережье. Все РИТЭГи работают на стронции-90 и уже отработали проектные 10 лет. Как правило, они не охраняются, т.е. стронций-90 может быть похищен. www.barentsobserver.com, 15.1.2008г.

— В Финляндии на этот год запланирована широкая модернизация железных дорог, что положительно отразится на ж/д сообщении с ближайшим соседом — Россией. После ремонтных работ на участке Лахти — Луумяки к концу десятилетия появится возможность для более скоростного сообщения с Санкт-Петербургом. www.barentsobserver.com, 10.1.2008г.

— Финская авиакомпания Finnair в пятницу сообщила о том, что продала свои последние три турбовинтовых самолета ATR-72 российской авиакомпании ЮтЭйр. «Продажа самолетов ATR знаменует для Finnair окончание эры турбовинтовых самолетов, которая началась в 1923г.», — говорится в заявлении авиакомпании.

Прибыль от продажи будет учтена в итогах первого и II кв.

Базирующийся в нефтеносной Сибири перевозчик ЮтЭйр, один из крупнейших в России, ранее купил семь ближнемагистральных турбовинтовых самолетов производства французской ATR.

Летом глава ЮтЭйр говорил, что планирует начать переговоры с французской компанией о но-

вой партии самолетов, чтобы увеличить свой парк ATR не менее чем до 15 машин. Рейтер, 4.1.2008г.

— Транзитные перевозки через Финляндию в Россию увеличились в III кв. года на треть по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. По данным Таможенного управления Финляндии, за три месяца через пограничные пропускные пункты Ваалимаа, Нуйямаа и Имаатра в Юго-Восточной Финляндии поставлялось транзитом в Россию свыше 1 млн.т. товаров. Стоимость транзитных перевозок составила 8,4 млрд.евро. Свыше половины всех транзитных поставок осуществлялось через порт Котка. Доля порта Ханко составляет 20%. www.economy.gov.ru, 26.11.2007г.

— Национальные авиакомпании России и Финляндии «Аэрофлот» и «Финнэйр» с апр. 2008г. намерены удвоить количество рейсов Москва-Синки. На данном маршруте ежедневно будет выполняться 4 рейса. Авиакомпания «Финнэйр» начала регулярные полеты в Москву в 1956г., одной из первых среди западных авиакомпаний. www.economy.gov.ru, 22.11.2007г.

— Оператор на рынке транспортных услуг — группа компаний «Северстальтранс» и финская корпорация «Контейнер Файненс Груп» подписали соглашение, согласно которому «Северстальтранс» приобретает у «Контейнер Файненс Груп» 50% акций компании-оператора контейнерных терминалов «Малти-Линк Терминалз» (МЛТ) и сервисной компании «Контейнер Депот». Компания МЛТ — оператор контейнерных терминалов, предлагающий услуги по обработке контейнеров на своих терминалах, в частности в Кронштадте. Предполагается, что в 2007г. общий грузооборот компании МЛТ превысит 360 тыс.ТЕU, из которых 60% будет переработано в Санкт-Петербурге. www.economy.gov.ru, 16.11.2007г.

— В Рованиеми состоялось заседание министров иностранных дел Баренцева региона. На встрече обсуждался вопрос об улучшении транспортных связей на севере Европы. Министр иностранных дел России Сергей Лавров заявил, что каждая страна должна была бы координировать проекты по улучшению транспортной инфраструктуры так, чтобы они приносили пользу всему региону. Министры иностранных дел Финляндии, России и Эстонии договорились о проведении встречи для обсуждения вопроса о нарушениях воздушного пространства. По словам министра иностранных дел Финляндии Илкки Канервы, данная встреча будет проводиться на уровне специалистов. Министры иностранных дел Финляндии и России провели также двусторонние переговоры, в ходе которых обсуждались отношения между Финляндией и Россией, а также сотрудничество между ЕС и Россией. На повестке дня переговоров стояли также вопросы, касающиеся работы ОБСЕ, председателем которой Финляндия станет в начале следующего года. www.economy.gov.ru, 15.11.2007г.

— Пока не просматриваются какие-либо угрозы росту транзита новых автомобилей из стран Европы, Америки и Азии на восток через Финляндию. В ближайшие годы объем транзита может достичь 900 тыс.автомобилей в год. В 2006г. транзит составил 500 тыс.автомобилей, а на текущий год эксперты этой сферы прогнозируют транзит 650 тыс.автомобилей. Одним из примеров роста объема являются поставки в Россию автомобилей

«Гойота». 5 лет назад автомобилей этой марки поставлялось 10 тыс. шт., в прошлом году — 100 тыс. шт., а в этом году ожидается 140 тыс. шт. По мнению исполнительного директора компании «Свободный порт Ханко» Юкки Рюкю, хотя и порты других стран выражают заинтересованность в транзитных перевозках автомобилей в Россию, маршрут поставок через Финляндию еще долго будет актуальным. В этом году в порт Ханко всего будет доставлено 500 тыс. автомобилей, из которых только каждая пятая машина предназначена для внутреннего рынка Финляндии. В прошлом году в порт прибыло 420 тыс. автомобилей, из которых те же 100 тыс. — для внутреннего рынка.

Из транзитных автомобилей 99% перевозится грузовиками-автовозами, зарегистрированными в России и странах Балтии. В транзитных перевозках автомобилей в Россию из Финляндии задействовано 2500 автовозов, для сравнения: для обеспечения новыми автомобилями внутреннего рынка в Финляндии задействовано 70 автовозов, в Швеции — 150 автовозов. Ж/д транспортом перевозится 15 тыс. автомобилей в год. Рентабельность поставок автомобилей по железной дороге в Москву пока не высока, т.к. в данном случае получается еще одна дополнительная перегрузка. Рентабельность ж/д перевозок автомобилей возрастает тем больше, чем дальше от Москвы доставляются автомобили. Ощущается также нехватка вагонов-автовозов. Сейчас в логистике доставки автомобилей, по мнению Юкки Рюкю, существует нехватка во всем, например, в океанских судах и в малых паромках для доставки автомобилей. www.economy.gov.ru, 9.11.2007г.

— Компания Ruukki — ведущий европейский поставщик компонентов, систем и комплексных решений из металла для строительства и машиностроения — поставила 15 т. стали RAEX 400 для звеньев цепей эскалаторов Петербургского метрополитена.

RAEX 400 специально разработан для применения в жестких условиях эксплуатации. Эта закаленная износостойкая сталь способна выдержать давление на поверхность в 1100 N/mm² (ньютон на квадратный миллиметр). Гарантированный пробег цепи из RAEX 400 составляет не менее 350 тыс. км. Ковш экскаватора для добычи руды, изготовленный из этой стали, служит более года.

По словам заказчика, компании ЗАО «Тетрамет» — специализированного предприятия по производству сложнотехнологических и высокоточных деталей, применяемых в машиностроении, — высокая прочность и износостойкость сталей Ruukki явились главным аргументом при выборе поставщика. Как сообщили специалисты, RAEX 400 соответствуют «Правилам устройства и безопасной эксплуатации эскалаторов (ПБ10-77-94)» и их использование будет служить залогом безопасности будущих эскалаторов.

«На мой взгляд, среди аналогичных объектов питерское метро в силу условий эксплуатации выдвигает самые жесткие требования к материалам и оборудованию, — комментирует Олег Волков, менеджер по маркетингу и коммуникациям российского подразделения Ruukki. — Поэтому высокий качественный уровень реконструкции и развития Санкт-Петербургского метрополитена волнует многих. Нам приятно, что именно наше решение ответило всем запросам объекта. Кроме того, для

заказчика сыграло роль наличие требуемого размера под лазерную резку, чистота поверхности листа под покрытие цинком и оптимальные сроки поставки».

Ruukki выступает партнером 3 межотраслевой конференции «Сервисные металлоцентры в России: оборудование и технологии, тенденции развития, рынок», докладчиками и участниками которой станут многие члены РСПМ, развивающие металлосервисное направление деятельности. www.metalinfo.ru, 2.11.2007г.

— Национальная авиакомпания «Финнэйр» более чем в четыре раза увеличила свою прибыль в III кв. по сравнению с соответствующим периодом прошлого года. Коммерческий оборот компании также вырос. Прогнозы своей оперативной деятельности за весь текущий год компания считает прежними и все еще ожидает, что ее прибыль превысит 70 млн. евро. По мнению исполнительного директора Йукко Хейнонена, в основе улучшения результата лежит программа повышения эффективности работы. www.economy.gov.ru, 1.11.2007г.

— Шведская сторона объявила о намерении строительства моста через Ботнический залив между шведским г. Умео и финским г. Вааса с целью активизации экономического сотрудничества в этом районе, т.к. в последнее время оно почти прекратилось из-за плохого судоходного сообщения. Регулярное сообщение между этими городами было начато еще в 1948г. «Кауппалехти». www.economy.gov.ru, 22.10.2007г.

— В этом году доходы Финляндии от транзитных перевозок составят 350 млн. евро. Компания ВР (Государственные железные дороги Финляндии) планирует в будущем осуществлять треть от всех перевозок автомобилей. В этом случае по рельсам перевозилось бы 200 тыс. автомобилей, что означало бы отправку двух поездов каждый будний день. Но пока еще далеко до достижения этой цели, в этом году объем перевозок составит 25 тыс. автомобилей, хотя первоначально планировалось 30 тыс.

Сбой объясняется тем, что в Москве пока не принят в эксплуатацию терминал, который по плану должен был быть готов еще в июле. На терминале окончательно не обустроен таможенный пост и таможенное оформление пока осуществляется по временной схеме. Не решены также вопросы тарифов. Пока компанию ВР интересует только Москва, т.к. Санкт-Петербург находится слишком близко, и конкурировать с автомобильными перевозками было бы очень трудно. Планируется, что при перевозках автомобилей будут использоваться российские вагоны, которых в наличии 2 тыс. шт. Своих вагонов для этого ВР не имеет.

Компания ВР начала выполнять контейнерные перевозки из Финляндии в Россию. 10% контейнерных перевозок в восточном направлении осуществляется по железной дороге. Задача ВР — довести эту долю до 50% от общего количества транспортируемых через границу контейнеров.

Продолжается обсуждение вопроса о целесообразности введения ступенчатых тарифов на транзитные перевозки. Компания «Транс Веритас» совместно с Техническим университетом г. Лаппенранта изучило влияние транзитных перевозок на безопасность и окружающую среду. Предполагается, что при помощи введения ступенчатых тарифов для транспортных компаний можно найти

безопасную и не столь влияющую на окружающую среду модель деятельности. Идея в том, чтобы разбить платежи на 3 категории. Основой для определения категории была бы с энергоэффективность транспортной компании, ее уровень с точки зрения окружающей среды и безопасности. Виды ущерба окружающей среде сильно отличаются от способа перевозки. Согласно исследованию, затраты общества на шоссейные перевозки обходятся в 8 раз дороже, чем на ж/д.

Согласно таможенной статистике Финляндии, стоимость транзита в Россию в 2006г. составила 30,9 млрд.евро, что составляет 30% от всего российского импорта. С 2003г., транзит увеличивается ежегодно на 10%. «Кауппалехти». www.economy.gov.ru, 22.10.2007г.

— Компания «Контейнершипс Груп» планирует и далее инвестировать в логистические центры в России и странах Балтии и заинтересована в поиске местных партнеров. Весной компания заморозила свои инвестиции в связи со спором, возникшим вокруг портового терминала «Моби Дик». Сегодня ситуация стабилизировалась и компания готова продолжать свою деятельность. В Янино, близ Санкт-Петербурга, уже подведена железная дорога и в ближайшее время откроется контейнерный терминал. В следующем году начнется строительство теплого склада и перегрузочного терминала. В настоящее время в Янино можно перерабатывать до 30 тыс. контейнеров в год.

Кроме терминала в Янино, компания прорабатывает вопрос размещения логистических центров в других регионах, в т.ч. в Екатеринбурге, Туле, Перми и Свердловской обл. В этом году общий объем перевозок компании «Контейнершипс Груп» в Россию вырос на 25% от уровня прошлого года, в Финляндии рост составил 5-6%, а в Прибалтийских странах — 20%. «Кауппалехти». www.economy.gov.ru, 22.10.2007г.

— Национальная авиакомпания «Финнэйр» намерена провести эмиссию акций с тем, чтобы финансировать приобретение новых самолетов. «Финнэйр» ранее сообщила о намерении к концу 2010г. израсходовать свыше одного млрд. евро на покупку новых авиалайнеров. Авиакомпания собирается купить десять новых самолетов типа «Эйрбас». «Финнэйр» планирует с помощью собранных путем эмиссии средств, покрыть одну четверть расходов по приобретению новых авиалайнеров.

Во владении финского государства находится 56% акций авиакомпании «Финнэйр». Государство уже объявило о намерении купить новые акции. Окончательное решение о проведении эмиссии примет собрание акционеров авиакомпании. Новости ЮЛЕ, 16.10.2007г.

— Россия повышает эффективность деятельности КПП «Торфяновка». По планам к концу года границу через КПП «Торфяновка» будет пересекать до 1000 грузовиков в сутки. За последнее время границу там пересекает не более 700 грузовиков. С целью повышения эффективности работы Россия, в частности, увеличила количество персонала таможни в Торфяновке. Представители транспортных ведомств Финляндии и России провели переговоры по вопросам об очередях на границе. Новости ЮЛЕ, 11.10.2007г.

— Порт Котка высокими темпами наращивает объемы транспортировки автомобилей в Россию.

За янв.-август 2007г. через порт перевезено 212 тыс. транзитных автомобилей, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 77%. Исполнительный директор порта Киммо Наски прогнозирует, что в этом году будет превышен рубеж в 300 тыс. автомобилей. Порт Котка инвестировал в течение нескольких последних лет в создание дополнительных мощностей, связанных с перевозкой автомобилей, 25 млн.евро.

Несмотря на столь стремительный рост, порт Котка еще не вышел на один уровень с крупнейшим в Финляндии портом по перевозке автомобилей — портом Ханко, через который в прошлом году прошло 420 тыс., а в этом году ожидается 500 тыс. автомобилей. Максимально через порт Ханко можно перевезти до 700 тыс. автомобилей в год, но при этом необходимо увеличить объем ж/д инфраструктуры порта. По оценке Киммо Наски, максимальная годовая производительность порта Котка уже при нынешней инфраструктуре может составить 600 тыс. автомобилей. С каждой перевезенной автомашины в Финляндии остается 100 евро. «Талоуссаномат». www.economy.gov.ru, 4.10.2007г.

— Министерство транспорта Финляндии несколько скептически относится к большим ожиданиям относительно получения доходов от платы за пользование автодорогами. Ряд политиков, в т.ч. Премьер-министр Матти Ванханен, активно выступают за введение платы за пользование автодорогами с тем, чтобы покрывать растущие расходы на содержание и ремонт дорог, вызываемые увеличением автомобильных перевозок в Россию. Начальник канцелярии министерства Харри Пурсайнен предупреждает, что процедура введения платы может обойтись дорого. По его словам, во многих европейских странах подобная плата введена, но, как показывает практика, доходы от нее не столь высокие.

Правительство планирует провести эксперимент с введением платы за пользование автодорогами в течение четырех лет. Вызванные введением платы расходы будут возмещаться финским компаниям, например, путем налоговых послаблений. Новости ЮЛЕ, 3.10.2007г.

— Финские власти в преддверии рождественских и новогодних праздников принимают меры для уменьшения пробок, создаваемых на границах тяжелым грузовым транспортом. Министерство транспорта Финляндии объявило о том, что часть грузовых трейлеров будут задерживать в портах погрузки, чтобы они не скапливались на границе. Рассматривается возможность организации дополнительных временных стояночных мест вдоль подъездных дорог к пунктам пропуска.

Управление дорожного движения Финляндии прогнозирует, что в пункте пропуска Ваалимаа-Торфяновка пробки все равно составят 30-40 км. Долгосрочное решение проблемы ожидается только в 2008г., когда в Финляндии предполагается завершить проекты по строительству дополнительных стоянок, которые должны вмещать полторы тыс. грузовиков, а также по созданию системы дистанционного ожидания на границе. РИА «Новости», 22.12.2006г.

— Правление ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) на заседании в среду одобрило пакет учредительных документов совместного предприятия с VR (Финские железные дороги), которое будет осуществлять пассажирские перевозки меж-

ду Санкт-Петербургом и Хельсинки, сообщил в четверг департамент РЖД по связям с общественностью.

Согласно сообщению, совместное предприятие Oy Karelian Trains будет зарегистрировано в июле этого года в Хельсинки.

Уставный капитал СП составит 1 млн. евро и будет разделен на 1000 акций номинальной стоимостью 1000 евро. Стороны войдут в уставный капитал на паритетных началах. Оплата уставного капитала СП будет произведена в 2006г.

Совет директоров компании будет состоять из четырех человек: по два с каждой стороны. Председательствовать в совете будет представитель российской стороны.

В РЖД отмечают, что совместное предприятие по результатам проведения международного тендера закупит подвижной состав и передаст его в аренду VR и РЖД. Кроме того, оно будет организовывать техническое обслуживание составов.

РЖД и VR планируют закупить двусистемные электропоезда с принудительным наклоном кузова. Максимальная скорость поезда составит 220 км/ч. Каждый поезд будет состоять из 7 вагонов: 1 вагон для пассажиров бизнес-класса, 5 вагонов для пассажиров эконом-класса и вагон-ресторан с изолированным помещением для курящих. Предполагаемое количество пассажирских мест — 300. Предполагаемая стоимость поезда, согласованная обеими сторонами, составит: 1 класс — 110 евро, 2 класс — 69, 4 евро.

Основными претендентами на поставку поездов являются компании Alstom (Франция) и транспортное подразделение итальянской компании Finmeccanica — AnsaldoBreda, которые в нояб. 2005г. заключили между собой соглашение о партнерстве в области производства высокоскоростных и скоростных поездов.

Alstom в течение нескольких лет сотрудничает с VR и поставляет в Финляндию скоростные поезда. Стоимость одного поезда для Финляндии составляет 11 млн. евро. С учетом разработки специальной силовой установки для переменного и постоянного тока стоимость поезда для РЖД может оказаться на 1, 5 млн. евро больше.

Движение скоростных электропоездов между Санкт-Петербургом и Хельсинки планируется открыть в конце 2009г. Interfax, 25.5.2006г.

— Инвестиции ОАО Российские железные дороги (РЖД) в развитие ж/д инфраструктуры двух международных государственных погранпереходов на границе с Финляндией — Вяртсиля и Кивиярви — составят 180 млн. руб. в течение 2007-08гг., сообщила в четверг пресс-служба РЖД. Вопрос реконструкции ж/д пунктов пропуска на границе с Финляндией Вяртсиля и Кивиярви обсуждался на совместном заседании координационного совета по реализации основ пограничной политики РФ на территории Карелии и межведомственной комиссии по развитию погранично- таможенной инфраструктуры на территории республики, прошедшем в Петрозаводске под председательством главы региона Сергея Катанандова.

«Уровень технического обустройства и технологического развития этих пунктов пропуска не соответствует в полной мере современным техническим требованиям и возрастающим объемам экспортно- импортных и транзитных операций», — говорится в сообщении. Согласно инвестицион-

ной программе РЖД, компания планирует выделить на развитие ж/д инфраструктуры на этих станциях, реконструкцию существующих путей и установку технологического оборудования 26 млн. руб. в 2007г. и 153 млн. 600 тыс. руб. в 2008г. РИА «Новости», 26.1.2006г.

Франция

Транспорт с РФ

В сент. 2006г. подписан меморандум о намерениях между министерствами транспорта двух стран, которым определены приоритеты сотрудничества. К ним относятся:

1. Четыре пилотных проекта платных автомобильных дорог федерального значения: строительство скоростной автомобильной магистрали Москва-С.Петербург; строительство соединительной автомобильной магистрали от МКАД в районе транспортной развязки с Молодогвардейской улицей до автомобильной магистрали М-1 «Беларусь» Москва-Минск; строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской обл.; реконструкция, строительство и эксплуатация на платной основе участков федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон» в Московской и Липецкой областях.

В соответствии с федеральным законом №115-ФЗ от 21 июля 2005г. «О концессионных соглашениях» проводится открытый конкурс на право заключения концессионного соглашения о проектировании, строительстве и эксплуатации скоростной автодороги Москва-С.Петербург на участке 15км.-58км. Завершен первый этап конкурса — предварительный отбор, по результатам которого к участию во втором этапе допущены два претендента ООО «Северо-западная концессионная компания», учредителем которой выступает французская компания «Винси», и ОАО «Столичный тракт», учредителями которой являются российская компания ОАО «Лидер», испанская ФСС, австрийская «Альпине», португальская «Бриза», а также ОАО «Газпромбанк». Учредители обоих допущенных участников конкурса обладают существенным опытом при реализации проектов финансирования, строительства и эксплуатации платных концессионных автодорог по всему миру.

Процедура вскрытия конвертов с конкурсными предложениями участников конкурса на право заключения концессионного соглашения намечена на 5 июня 2008г.

2. Проекты создания высокоскоростного ж/д транспорта в России: разработка технического задания на высокоскоростной поезд с конструкционной скоростью 250 км/час; организация высокоскоростного движения на направлении С.Петербург-Хельсинки.

В целях организации скоростного ж/д сообщения на участке Москва-С.Петербург ОАО РЖД прорабатывает проекты модернизации существующей путевой инфраструктуры с увеличением скорости до 200 км/час при участии зарубежных, в т.ч. французских, компаний.

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Французский авиастроитель Airbus готов сократить производство в случае дальнейшего разрастания мирового финансового кризиса, одновременно с этим помогая авиалиниям финансировать

покупки самолетов, заявил в понедельник глава компании Том Эндерс.

Airbus может решиться на снижение производства впервые с нападения на Вашингтон и Нью-Йорк с помощью угнанных самолетов 11 сент. 2001г. Финансовый кризис и угроза рецессии в мировой экономике являются серьезным испытанием для авиаперевозчиков, с трудом оправившихся после летнего скачка цен на топливо. Airbus опасается, что в будущем году объем заказов сократится.

В окт. Airbus отложил до лучших времен план увеличить производство приблизительно на 10%, разработанный с целью справиться с рекордным объемом заказов. Компания опасается, что кредитный кризис и снижение объема пассажироперевозок с неизбежностью повлекут за собой отсрочку платежей и отмену заказов. «Наши позиции на момент финансового кризиса вовсе неплохи, однако мы не исключаем дальнейших действий в случае дальнейшего ухудшения ситуации», — сказал Эндерс на обеде с журналистами.

Airbus решил по-прежнему выпускать 36 узкофюзеляжных самолетов и 10 широкофюзеляжных лайнеров в месяц, отложив на неопределенное будущее планы увеличить производство до 40 и 11 ед. соответственно. Airbus, который намеревается произвести и доставить рекордные 470 самолетов в этом году, в последний раз сокращал поставки в 2002г. Reuters, 25.11.2008г.

— Профсоюз летчиков линий гражданской авиации Франции принял решение продолжить забастовку, начатую 14 нояб. Решение одобрено 65% голосов. Как 15 нояб. передают «Вести», таким образом, мощная забастовка, охватившая парижские и ряд других аэропортов страны продолжится как минимум до 00:00 часов ночи с 16 на 17 нояб.

Как и в первый день забастовки, парижский аэропорт Руасси-Шарль-де-Голль переполнен пассажирами. Компания «Эр Франс» вынуждена была отменить 30% своих дальних рейсов и половину рейсов на средние дистанции. Лишь об отмене части рейсов пассажиры были уведомлены заранее. Многие другие рейсы по-прежнему аннулируются в последние минуты.

Своей забастовкой французские летчики протестуют против принятой недавно нижней палатой парламента поправки к кодексу гражданской авиации, согласно которой пилоты и остальной летный состав получают возможность с 2010г. выходить на пенсию на пять лет позже — с 65 лет. В наст.вр. этот возрастной лимит составляет для пилотов 60 лет и для стюардесс и стюардов — 55 лет.

Профсоюзы опасаются, что под давлением руководства компании данные сроки из альтернативных станут для трудящихся практически обязательными. Кроме того, в случае более раннего выхода на пенсию это может быть расценено компанией как прерывание контракта, что приведет к значительному снижению уровня пенсий. Возмущение летчиков и стюардесс вызывает и то, что столь важная поправка к закону была принята без согласования с профсоюзами и трудящимися. Профсоюз летчиков линий гражданской авиации Франции заявил сегодня, что по-прежнему требует отмены поправки и начала необходимых переговоров. ИА Regnum, 16.11.2008г.

— Пилоты крупнейшего французского авиаперевозчика Air France в ночь на пятницу начали за-

бастовку, выступая против увеличения пенсионного возраста до 65 лет, компания планирует отменить 40% дальнемагистральных и 50% рейсов на небольшие и средние расстояния, передают французские СМИ.

К забастовке призвали профсоюзные организации пилотов гражданской авиации, недовольные новым проектом финансирования социального обеспечения, увеличивающим пенсионный возраст для летного состава. Согласно документу, принятому Национальным собранием, с 1 янв. 2010г. пенсионный возраст для летного состава повысится до 65 лет, тогда как сейчас пенсионный возраст для пилотов составляет 60 лет, а для бортпроводников — 55 лет. В среду к рассмотрению проекта приступил сенат.

В парижском аэропорту «Руасси-Шарль де Голль» отменены, в том числе, некоторые рейсы в Москву, Нью-Йорк, Вашингтон, Бейрут и Копенгаген. Забастовка пилотов продлится до понедельника.

«Все происходит так, как ожидалось. 40% дальнемагистральных полетов и немногим менее 50% рейсов на небольшие и средние расстояния были аннулированы заранее, что дало нам возможность предупредить наших клиентов», — заявил представитель Air France в парижском аэропорту Мишель Эмериа.

Однако, как сообщает радиостанция France Info, некоторые пилоты, на которых рассчитывали работодатели, в последний момент не явились на работу, что вынудило компанию отменить еще несколько рейсов.

«Два рейса пришлось отменить в срочном порядке», — сказал Эмериа. По данным национального профсоюза пилотов гражданской авиации SNPL, работники активно поддерживают забастовку, однако пока рано оценивать число участников акции протеста. РИА «Новости», 14.11.2008г.

— Половина рейсов на дальние и средние расстояния из Парижа будет отменена в пятницу из-за общенациональной забастовки пилотов, которые протестуют против увеличения пенсионного возраста, сообщила представительница пресслужбы крупнейшего французского авиаперевозчика Air France.

«Забастовка пройдет с 14 по 17 нояб. Это национальная забастовка всех пилотов всех французских авиакомпаний. Сложно давать прогнозы, но на пятницу будет отменена половина дальнемагистральных и среднемагистральных рейсов из Парижа», — сказала собеседница агентства, отметив, что полеты в Россию относятся к среднемагистральным.

К забастовке призвали профсоюзные организации пилотов гражданской авиации, недовольные Новым проектом финансирования социального обеспечения, увеличивающего пенсионный возраст для летного состава. Согласно документу, принятому Национальным собранием, с 1 янв. 2010г. летный состав на добровольной основе сможет работать до 65 лет, тогда как сейчас пенсионный возраст для пилотов составляет 60 лет, а для бортпроводников — 55 лет. Сегодня к рассмотрению проекта приступил сенат. РИА «Новости», 12.11.2008г.

— Около половины машинистов Национальной компании железных дорог Франции (SNCF) вышли на забастовку против изменения условий тру-

да. Забастовка, которая началась в среду в 22.00 мск, закончилась в пятницу в 10.00 мск. По данным SNCF, на забастовку вышли 43% машинистов, тогда как Всеобщая конфедерация труда Франции (CGT) заявляет об участии в акции протеста 55% машинистов, а профсоюзная организация Sud-Rail – 57%.

Как сообщили в пресс-службе SNCF, на всех линиях, затронутых акцией протеста, поезда ходят по расписанию. Ущерб будет подсчитан не ранее следующей недели.

По данным компании, сообщение было ограничено в заранее намеченных рамках, а в Иль-де-Франс движение было сокращено даже меньше, чем ожидалось. В среднем на линиях скоростных поездов TGV, региональных экспрессов TER, поездов дальнего следования Corail и пригородных поездов парижского региона движение было сокращено вдвое.

Причиной забастовки стало желание руководства Национальной компании железных дорог Франции (SNCF) изменить распорядок работы машинистов, работающих в секторе грузоперевозок. В связи с тем, что с 2006г. этот сектор открыт для конкуренции, компания для оптимизации затрат решила перевести машинистов на гибкий график, что коснется максимальной продолжительности рабочего дня, числа ночных смен и продолжительности отдыха.

Руководство утверждает, что уже нашло 800 добровольцев, готовых работать на «переходной» основе, что профсоюзы называют «демпингом» на рынке труда. Профсоюзы CGT и Sud-Rail, а также не призывавшие к забастовке Fgaac и Французская демократическая конфедерация труда (CFDT) утверждают, что изменения могут негативно сказаться на здоровье работников и на безопасности ж/д движения. Они также требуют перенести назначенное на 12 нояб. обсуждение проекта реформы паритетной комиссией SNCF, профсоюзов и чиновников.

Всего в SNCF работает более 16 тысяч машинистов, из которых немногим более 4 тысяч задействованы в секторе грузоперевозок. РИА «Новости», 7.11.2008г.

– Чистая прибыль французского промышленного и машиностроительного гиганта Alstom выросла на 36% в I пол. 2008/9 фин.г. Чистая прибыль достигла 527 млн. евро, оказавшись выше прогнозов аналитиков, в среднем ожидавших прибыль на уровне 505 млн. евро.

Операционная прибыль за отчетный период выросла на 22% до 697 млн. евро. Аналитики в среднем прогнозировали, что этот показатель составит 726 млн. евро. Продажи выросли на 12% до 8,956 млрд. евро при прогнозе аналитиков в районе 9,004 млрд. евро. Компания подтвердила свои целевые ориентиры по основным показателям на 2010 год.

В окт. тек.г. транспортное отделение Alstom и российский производитель ж/д транспорта Трансмашхолдинг подписали меморандум о стратегическом партнерстве, согласно которому Alstom Transport сможет оценить и купить блокпакет крупнейшего поставщика РЖД. Reuters, 6.11.2008г.

– Евротуннель, соединяющий Францию и Великобританию, возобновит работу в полном объеме в середине фев. следующего года, объявила во

вторник эксплуатационная компания. 11 сент. в Евротуннеле под Ла-Маншем возник сильный пожар, причиной которого, по предварительным данным, стало возгорание в тормозной системе одного из перевозившихся на платформе поезда грузовиков.

Евротуннель был частично открыт через несколько дней после пожара, однако для того, чтобы привести его в идеальное состояние, понадобится 60 млн. евро и 4 месяца, сообщила компания Eurotunnel в коммюнике.

Это был уже третий пожар в Евротуннеле под Ла-Маншем. В результате первого, в нояб. 1996г., движение в туннеле было остановлено на месяц. После пожара в авг. 2006г. работу туннеля удалось возобновить через несколько дней. Протяженность Евротуннеля составляет 49,7 км. Скорость движения поездов Eurostar в туннеле ограничена до 160 км. в час. РИА «Новости», 14.10.2008г.

– Транспортное отделение французского машиностроительного гиганта Alstom и российский производитель ж/д транспорта Трансмашхолдинг подписали меморандум о стратегическом партнерстве, согласно которому Alstom Transport сможет оценить и купить блокпакет крупнейшего поставщика РЖД.

«Подписанный документ предполагает техническое взаимодействие между компаниями, а также дает возможность компании Alstom Transport, после проведения аудита и подписания окончательного соглашения между компаниями, приобрести 25 процент плюс одну акцию Трансмашхолдинга», – говорится в пресс-релизе.

В 2007г. Ernst & Young определила полную стоимость 100% Трансмашхолдинга в 71 млрд. руб., с учетом неконтрольных долей в ряде предприятий – в 58 млрд.

«Подписание стратегического соглашения возможно, скорее всего, до конца года. Возможно, в начале будущего года», – сказал глава пресс-службы Трансмашхолдинга Артем Леденев.

«Мы находимся в процессе поиска стратегического партнера, в первую очередь, с целью технологического усиления наших предложений», – добавил он.

Также Трансмашхолдинг и Alstom Transport приняли решение создать совместное предприятие для разработки и производства двухэтажных вагонов. Доля российской компании в этом проекте, получившем название ТМН-Alstom DV, составляет 51 процент, а оставшиеся 49% принадлежат Alstom Transport. СП создается с целью участия в тендере на поставку 1210 двухэтажных пассажирских вагонов для Российских железных дорог.

«Итоги тендера планируется подвести до 1 дек. Как только будут объявлены итоги тендера, начнется совместная работа. Пока мы не готовы говорить об объеме необходимых вложений», – сказал Леденев. Производство будет развернуто в Твери на новой площадке, добавил он.

После подписания окончательного соглашения о стратегическом партнерстве Трансмашхолдинг и Alstom Transport планируют рассмотреть проект создания совместной базовой платформы для производства грузовых и пассажирских локомотивов. Потенциальный рынок локомотивов в России до 2030г. компании оценивают в 1000 ед. ежегодно.

В мае 2007г. Трансмашхолдинг подписал соглашение с канадским концерном Bombardier о со-

здании двух совместных предприятий, а в мае 2008г. стороны сообщили о намерении создать СП для разработки и производства локомотивов нового типа для российского и международного рынков. К сент. 2008г. Bombardier прекратил переговоры, поскольку для канадцев «оказалась сюрпризом высокая стоимость холдинга», говорил глава РЖД Владимир Якунин. Reuters, 6.10.2008г.

— ЗАО «Трансмашхолдинг», основной поставщик техники для ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), и Alstom Transport (Франция) подписали меморандум о взаимопонимании по вопросам стратегического партнерства. Об этом говорится в совместном сообщении компаний. Подписанный документ предполагает техническое взаимодействие между компаниями, а также дает возможность компании Alstom Transport после проведения аудита и подписания окончательного соглашения, приобрести 25% +1 акция Трансмашхолдинга.

Alstom — крупная французская компания, производящая энергогенерирующее и энергораспределительное оборудование, ж/д технику и трамваи (TGV, Eurostar, Citadis), также имеет судостроительное подразделение (компанией были построены такие лайнеры, как Normandie и Queen Mary 2). Основные акционеры Alstom — французский строительный гигант Bouygues (25% акций) и институциональные инвесторы — 59%.

Alstom уже несколько лет поставляет поезда Pendolino в Финляндию. Составы подготовлены для эксплуатации в зимних условиях. Их планируется эксплуатировать при открытии скоростного движения по маршруту Санкт-Петербург — Хельсинки.

Трансмашхолдинг объединяет предприятия ж/д машиностроения, производящие магистральные и промышленные электровагоны, магистральные и маневровые тепловозы, грузовые и пассажирские вагоны, вагоны электропоездов и метро, вагонное литье, тепловозные и судовые дизели, дизель-генераторы, комплектующие для ж/д подвижного состава и городского рельсового транспорта, а также осуществляющие ремонт и сервисное обслуживание выпускаемой продукции. Холдинг в 2007г. увеличил объем реализации продукции на 20% до 66 млрд. руб. АК&М, 6.10.2008г.

— Штраф за отсутствие у французских водителей необходимых в автомобиле «аварийных» принадлежностей — светоотражающих жилетов и знаков аварийной остановки (треугольников) — с 1 окт. будет составлять 135 евро, сообщило в среду агентство Франс Пресс.

Ранее система штрафов, введенная 1 июля 2008г., подразумевала за такого рода нарушения взыскание в 90 евро.

Цвет светоотражающего жилета может быть любым, главное, что он должен соответствовать принятым в ЕС нормативам. В машине он должен располагаться в легкодоступном для водителя месте. В случае аварийной остановки на шоссе или автостраде водитель не имеет права выходить из автомобиля без такого жилета.

Также в машине должен находиться светоотражающий треугольник, который, в случае необходимости, водитель обязан поставить на расстоянии 30 м. от своей машины или препятствия, о котором тот хочет сообщить другим участникам движения.

Соблюдение этих норм не освобождает водителя от обязательного в таких случаях включения аварийной сигнализации.

Велосипедисты, водители и пассажиры обязаны также в темное время суток или днем при плохой видимости передвигаться вне населенных пунктов и по оживленным трассам в светоотражающих жилетах. За несоблюдение этих требований они также могут быть оштрафованы, но уже на 35 евро (ранее этот штраф составлял 22 евро).

Эти меры, которые уже давно активно применяются в большинстве европейских стран, были одобрены Межведомственным комитетом службы безопасности дорожного движения Франции 13 фев.

Министр экологии Франции Жан-Луи Борло (Jean-Louis Borloo), ответственный за безопасность дорожного движения, отложил введение этих санкций с июля на окт., предоставив, таким образом, участникам дорожного движения возможность лучше подготовиться к встрече с автоинспекторами. РИА «Новости», 1.10.2008г.

— Движение по крупнейшему в Европе разводному мосту, названному в честь знаменитого французского писателя Гюстава Флобера, открыто во французском Руане в четверг, передает агентство Франс Пресс. Два пролета разводного моста могут подниматься на 55 м. над водами Сены, что позволит пройти крупнейшим судам, которые смогут причалить к ближайшей пристани.

Ежедневно по мосту будет проезжать 50 тысяч автомобилей, что поможет разгрузить остальные пять мостов города, по которым за день проезжает 190 тысяч машин. В четверг проезд на мост и дорожные указатели были открыты, и в 11.06 по местному времени (13.06 мск) первый автомобиль пересек его в южном направлении.

Вскоре движение по мосту вновь будет закрыто. Автомобилисты не смогут попасть на него в воскресенье во время праздника, организованного руанской администрацией, и в понедельник, когда состоится церемония открытия моста при участии министра экологии Франции Жана-Луи Борло.

Мост был построен дочерней компанией Bouygues Travaux Publics, которая участвует в строительстве первой платной автодороги в РФ — Западного скоростного диаметра. Строительство обошлось в 155 млн. евро, а три четверти расходов взяли на себя местные администрации. РИА «Новости», 25.9.2008г.

— Правительство рассматривает проект по возмещению наемным работникам проезда на работу. Возможны два варианта. Тем, кто будет использовать личный транспорт, предприятие будет возмещать 200 евро в год, эта сумма освобождается от социальных и налоговых выплат. Другое направление помощи, рассматриваемое правительством, касается работников, которые пользуются муниципальным транспортом и предполагает возмещение стоимости половины затрат на общественный транспорт при проезде к месту работы и обратно. www.economy.gov.ru, 15.9.2008г.

— Движение поездов по ж/д туннелю, соединяющему Англию и Францию, приостановлено в связи с пожаром, передает ВВС. По данным руководства оператора инженерного сооружения, компании Eurotunnel, возгорание было зафиксировано в 13:00 по Гринвичу на грузовом составе, который шел из английского Фолкстона во француз-

ский Кале и находившимся в этот момент в 11 км. от французского берега. В момент пожара на поезде находились 30 чел., большинство из которых – водители грузовиков. Все они были эвакуированы. Серьезных травм никто не получил, но, по данным французской полиции, 12 чел. получили отравления угарным газом в легкой форме.

Сейчас пожар потушен, по данным телекомпании CNN, туннель под Ла-Маншем будет закрыт до завтра. Только за четыре месяца 2007г. через туннель было перевезено более 240 тысяч грузовиков и 2,2 млн. пассажиров. ИА Regnum, 11.9.2008г.

– Французские власти подали иск против российского сухогруза «Скульптор Аникушин» по обвинению в загрязнении пролива Ла-Манш и нарушении международных экологических норм судоходства, сообщил представитель французской северной морской префектуры.

По словам сотрудника префектуры пролива Ла-Манш и Северного моря Франции, иск от имени французского государства поступил в прокуратуру Гавра.

Сейчас судно находится в порту г.Дюнкерк, на него наложен арест. Чтобы покинуть порт до решения суда, фрахтователь может заплатить залог в 400 тысяч евро.

Представитель префектуры затруднился сообщить, когда следует ожидать решения суда. Владельцу «Скульптора Аникушина» грозит штраф до 1млн. евро.

Расследованием дела занимается морская жандармерия Дюнкерка.

«Речь идет не о нефтяном пятне, а о выбросе отходов судна, мазуте, жидком топливе. Угрозы для экологии и жителей берега нет. Загрязнение могло быть преднамеренным, случайным или аварийным. Расследование пока не закончено, но есть элементы, которые указывают на вину сухогруза», – отметил собеседник агентства.

Патрульный вертолет французской таможни 28 июля зафиксировал загрязнение воды на участке длиной в 25 км. и шириной в 50 км. в 65 км. к северу от города Сен-Валери-эн-Ко, недалеко от судна под российским флагом. Прокурор Трибунала Гавра принял решение о задержании судна. В сопровождении патрульного катера сухогруз был ошвартован в порту Дюнкерка. Во вторник были проведены допросы капитана и экипажа.

Теплоход «Скульптор Аникушин» (тип «река-море», проект «Волга-4008») построен в 1989г.

Судно, водоизмещением 4 тыс. 966 т., принадлежит ОАО «Северо-Западное пароходство» и приписано к порту Санкт-Петербурга. РИА «Новости», 30.7.2008г.

– Французская государственная ж/д группа SNCF рассматривает вопрос о приобретении значительной части акций (до 49%) итальянского перевозчика ж/д грузов Ferrovie Nord Cargo, являющегося подразделением Ferrovie Nord Milano (FNM). В намерения французской группы входят и другие покупки за пределами Франции, в частности подлежащей приватизации компании CFR Marfa, которая входит в структуру Румынских железных дорог и отвечает за транспортировку грузов.

FNM считается вторым по величине оператором поездов в Италии после государственной группы Trenitalia. Располагая 300 км. ж/д путей, она осуществляет местные пассажирские перевоз-

ки, в т.ч. челночные рейсы между Миланом и его аэропортом Малпенса.

Комментируя намерения SNCF, газета Financial Times указывает, что стратегия французской группы напоминает действия германской Deutsche Bahn, которая смогла существенно увеличить оборот путем приобретения грузовых подразделений государственных железных дорог в Нидерландах и Дании, поглощения или покупки части акций ж/д операторов в ряде других стран, а также обеспечения контроля над логистической компанией Schenker. В апр. текущего года SNCF объявила о приобретении 75% акций частного германского перевозчика ж/д грузов ITL и о представлении предложения на покупку французской логистической фирме Geodis, оценившей свои активы в 1,1 млрд. евро (1,7 млрд.долл.).

Доля в капитале Ferrovie Nord Cargo будет иметь для SNCF скорее стратегическое, чем финансовое значение. Она обеспечит ей проникновение на один из самых важных европейских рынков, где в ж/д перевозках доминируют Trenitalia и компании, полностью или частично принадлежащие германской Deutsche Bahn и швейцарской SBB.

Согласно последним имеющимся данным, потери Ferrovie Nord Cargo в 2006г. составили 207 тыс. евро при обороте 33,5 млн.; консолидированные же поступления FNM в указанном году исчислялись в 308 млн. евро.

Аналитики полагают, что рыночная стоимость Ferrovie Nord Cargo выразится в несколько десятков млн. евро; приобретена она будет после заключения сделки с Geodis. БИКИ, 1.7.2008г.

– 25 июня 2008г. депутаты национальной ассамблеи одобрили проект закона о реформе портов Франции. Согласно закону семь независимых портов (Дюнкерк, Гавр, Нант, Сент Лазар, Ля Рошель, Бордо, Марсель) трансформируются в «важные морские порты». На практике это означает отделение всех государственных организаций (морские службы, портовая полиция, служба безопасности) от служб, осуществляющих разного рода погрузочно-разгрузочные работы в портовой зоне и подлежащих приватизации. Текст закона предусматривает, что в некоторых случаях, например, в случае несостоятельности работы частного сектора, порты могут осуществлять свою деятельность, используя свои филиалы.

Глава правительства, Франсуа Фийон, объясняя этот шаг, сообщил, что Франция потеряла за 20 лет половину рынка контейнерных перевозок, в то время, когда он увеличивал свои объемы на 5% ежегодно. По мнению главы правительства, благодаря передаче частным компаниям грузовых перевалок к 2015г. количество обработанных контейнеров во французских портах будет увеличено с 3,6 до 10 млн. контейнеров, это даст возможность создать дополнительно 30 тыс. рабочих мест.

Управление портами также претерпит свои изменения: вместо «административных советов» появятся «наблюдательные советы» и «советы директоров», которые будут вырабатывать концепции развития портовых территорий, включая создание ж/д и речных сетей. Представители общественности и органов местного самоуправления создадут «советы по развитию». www.economy.gov.ru, 30.6.2008г.

– Государство потратит 200 млн. евро на реализацию системы мер *bonus-malus* (премия – повышение размера страховых взносов) при покупке автомобиля. Несмотря на большой положительный эффект для защиты окружающей среды государственная программа предоставления премий (бонусов) покупателям экологически чистых автомобилей и увеличения размера страховых взносов при покупке автомобилей с высоким процентом выбросов углекислого газа в атмосферу не дала ожидаемого эффекта. Причина в том, что за первые пять месяцев 2008г. продажи малолитражных машин с низким процентом выбросов увеличились на 15%, тогда как продажи крупноцилиндровых машин, на которые установлен налог за вредность, упали на 27%. В итоге принятые меры обойдутся бюджету в 200 млн. евро расходов.

Цена за 1 литр неэтилированного бензина во Франции в июне выросла на 4,47% и составила 1,471 евро за 1 литр (в мае – 1,408 евро). Для сравнения в Ирландии за месяц цена бензина выросла на 2,57% и составила в июне 1,237 евро за литр (в мае – 1,206 евро). Данные министерства экономики Франции. www.economy.gov.ru, 30.6.2008г.

– 23-25 июня состоялся официальный визит во Францию губернатора г. Санкт-Петербурга В.И. Матвиенко, которая провела встречи с руководителями французских компаний Винси, Буиг, Альстом. В ходе встреч обсуждалась возможность участия французских компаний в ряде инфраструктурных проектов (прокладка Орловского туннеля под Невой, создание линий скоростного трамвая в городе, строительство нового терминала в аэропорту Пулково, концессионное управление пассажирским портом Санкт-Петербурга, строительство и управление подземными парковками).

23 июня состоялись переговоры с государственным секретарем по вопросам промышленности и потребительской политики Франции г. Люком Шателем. Обсуждались вопросы увеличения присутствия французских компаний в г. Санкт-Петербурге, а также возможности посещения г. Люком Шателем до конца текущего года с официальным визитом г. Санкт-Петербурга. www.economy.gov.ru, 30.6.2008г.

– В связи с началом школьных каникул и сезона отпусков аэропорты Парижа Руасси и Орли ожидают в предстоящие выходные повышенной посещаемости – по их прогнозам, их услугами воспользуется 900 тысяч человек, передают французские СМИ.

Однако служащие аэропортов готовы облегчить пассажирам процесс регистрации на авиарейсы, предоставить необходимую информацию и помочь избежать очередей и заторов – для того, чтобы их было легче распознать, они оденут специальные оранжевые жилеты.

Компания «Аэропорты Парижа» позаботилась и о развлечении своих клиентов – для того, чтобы расслабить их перед полетом и погрузить в атмосферу страны назначения, в залах ожидания будут организованы 15-минутные уроки танцев. Те, кто улетает в Гавану, смогут пройти вводный курс сальсы, те, кто собрался в Нью-Йорк, ознакомятся с основами хип-хопа, а планирующие посетить Афины освоят греческий танец сиртаки.

Всего за лето два парижских аэропорта обслуживают в среднем 17 млн. чел. РИА «Новости», 27.6.2008г.

– Водители-дальнобойщики перекрыли сегодня автомагистраль на въездах в крупнейшие города Франции в знак протеста против высоких цен на топливо. Транспортники также требуют снижения тарифов за проезд по платным дорогам.

По данным полиции, сотни грузовых автомобилей скопилось на въездах в г.г. Альзас, Тулуза, Марсель, Лиль. Дальнобойщики развернули плакаты с лозунгами: «Перевозки во Франции под угрозой уничтожения!», «Мы осуществляем перевозки 99% ваших потребностей!».

Внутри городов акции протеста против повышения цен на бензин устраивают таксисты. Результатом их акций стали многочисленные пробки на городских дорогах. В Марселе по призыву транспортного профсоюза также было организовано шествие, в начале которого манифестанты несли гроб, символизирующий, по их словам, «безнадежность будущего существования профессии водителя». Прайм-ТАСС, 16.6.2008г.

– Портовые работники во Франции организовали сегодня акции протеста по призыву профсоюзов. Они выступают против инициированной администрацией реформы, предполагающей передачу транспортных операций портов в частные руки.

В самом крупном средиземноморском порту Франции – Марселе – остановлена работа торговых и нефтяных терминалов. В порту г. Бордо на юго-западе страны остаются неразгруженными суда, а в порту Сен-Назера на западе с утра перекрыты проходы в два терминала нефтяной компании Total.

По сообщениям полиции, из-за акций протестов серьезно нарушена работа в портах Ла-Манша – Гавре и Руане. Здесь бастуют 1 тыс. чел.

Нынешние протесты портовых работников – не первые за последнее время. В начале мая по призыву Всеобщей конфедерации труда они также выступали против реформы портовой службы, предпринимая подобные действия. Прайм-ТАСС, 5.6.2008г.

– Франко-голландская авиакомпания Air France-KLM прогнозирует падение прибыли в 2008-09г. почти на 30% по отношению к 1,4 млрд. евро, полученным в 2007/8 отчетном году (год закрывается 31 марта). Растущие цены на нефть и состояние мировой экономики создают ситуацию неуверенности, заявил президент авиакомпании Ж.-С. Спинетта по случаю презентации результатов деятельности компании в прошлом году.

Резкий рост цен на топливо и его влияние на финансовое состояние авиакомпаний волнует Эрбфс (Airbus) и Боинг (Boeing). Это также вызывает озабоченность руководителей концерна ЕАДС (EADS). По мнению исполнительного президента ЕАДС Луи Галуа (Louis Gallois) ухудшение финансового состояния авиакомпаний может повлечь изменение заказов уже состоявшихся и будущих на покупку авиалайнеров. www.economy.gov.ru, 2.6.2008г.

– Вслед за рыбаками начали забастовки водители грузовых автомобилей. Национальная федерация работников транспорта (FNTR) выступила с требованием реформирования сектора и объявила об акциях протеста в связи с повышением цены на топливо. Федерация выдвинула требование немедленного принятия нормы по реагированию на рост цен на горючее, предусматривающей возме-

шение убытков. Она требует также замораживания тарифов по проезду на платных дорогах. www.economy.gov.ru, 2.6.2008г.

— Американский авиастроительный концерн Boeing и западноевропейская авиастроительная компания Airbus будут сотрудничать в области разработки систем воздушного движения нового поколения, передает агентство Ассошиэйтед Пресс.

Во вторник на третьем саммите по вопросам авиации и окружающей среды, который проходит в Женеве, представители конкурирующих компаний сообщили, что новые системы движения воздушных судов могут помочь оптимизировать расходы топлива и свести на нет перегруженность воздушных путей сообщения.

Как сообщают французские СМИ, компании во вторник также подписали соглашение, в рамках которого они будут работать над снижением уровня вредных выбросов авиатранспорта в атмосферу. При этом руководители компаний заверили журналистов, что их противостояние на коммерческом поле останется столь же напряженным. РИА «Новости», 22.4.2008г.

— В сент. 2006г. подписан меморандум о намерениях между министерствами транспорта двух стран, которым определены приоритеты сотрудничества. В Российской Федерации подготовлены четыре пилотных проекта платных автомобильных дорог федерального значения: строительство скоростной автомобильной магистрали Москва-Петербург; строительство соединительной автомобильной магистрали от МКАД в районе транспортной развязки с Молодогвардейской улицей до автомобильной магистрали М-1 «Беларусь» Москва-Минск; строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской обл.; реконструкция, строительство и эксплуатация на платной основе участков федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон» в Московской и Липецкой обл.

В окт. 2006г. представители компании «Винси» встречались с руководством Росавтодора. В ходе встречи были намечены конкретные мероприятия, призванные способствовать реализации проекта строительства платной автомобильной дороги Москва-Петербург.

В соответствии с указанным выше меморандумом приоритетными проектами в области создания высокоскоростного ж/д транспорта в России являются следующие: разработка технического задания на высокоскоростной поезд с конструктивной скоростью 250 км/час; организация высокоскоростного движения на направлении Петербург-Хельсинки; разработка технических требований к электропоездам, скорость движения которых предусмотрена 160 км/час и возможности их реализации отечественными производителями с использованием зарубежных технологий.

В целях организации скоростного ж/д сообщения на участке Москва-Петербург ОАО РЖД прорабатывает проекты модернизации существующей путевой инфраструктуры в увеличении скорости до 200 км/час при участии, в том числе, французских компаний.

Французская компания «Буиг» успешно прошла первый этап отбора по конкурсу создания западного скоростного диаметра (С.Петербург). Тендер, объявленный на поставку и последующее техническое обслуживание моторвагонного подвижного состава для организации скоростного

ж/д сообщения Петербург-Хельсинки, выиграла французская корпорация «Альстом». www.economy.gov.ru, 15.3.2008г.

— Французские авиадиспетчеры приняли сегодня решение прекратить забастовку, которая уже четвертый день продолжается в парижском аэропорту Орли. Как сообщил представитель Всеобщей конфедерации труда, за заключенное соглашение между профсоюзами, гендирекцией гражданской авиации и государственным секретарем по транспорту Домиником Бюссеро на всеобщем собрании проголосовали 93% авиадиспетчеров. Нормальное движение самолетов будет возобновлено уже этим вечером или в пятницу утром.

Сегодня в Орли был отменен каждый второй рейс, произошли многочисленные опоздания. В другом парижском аэропорту — Руасси — ситуация все это время оставалась нормальной.

Участники забастовки протестовали против проекта реорганизации трех центров контроля над воздушным пространством в Парижском регионе, который предполагает перевод с 2011г. части работников из Орли в Руасси. Прайм-ТАСС, 14.2.2008г.

— Забастовка французских авиадиспетчеров ежедневно приносит более 1 млн. евро убытков. Об этом заявили Национальная федерация коммерческой авиации (НФКА) и Профсоюз частных авиакомпаний Франции (ПЧАФ).

«От этой забастовки каждый день страдает 2 тыс. пассажиров. По нашим оценкам, компании, сотрудничающие с аэропортом Орли, каждый день теряют чуть более миллиона евро», — заявил представитель НФКА Жан-Пьер ле Гофф.

Забастовка французских авиадиспетчеров, продолжающаяся третий день, серьезно нарушила сегодня воздушное сообщение из аэропорта Орли. Большинство рейсов осуществляются с задержкой, многие вообще аннулированы. С понедельника на маршруте Орли-Тулуза и обратно отменено 20 из 31 предусмотренных графиком полетов.

Главная причина забастовки — несогласие профсоюзов с планами Управления гражданской авиации относительно реорганизации службы авиадиспетчеров в Парижском регионе. Прошедшие минувшей ночью переговоры профсоюзов с представителями Управления завершились безрезультатно. Профсоюзы объявили сегодня, что забастовка диспетчеров в Орли, которая должна была завершиться в пятницу 15 фев., возобновится 18 фев. и будет продлена до 22 фев. Прайм-ТАСС, 13.2.2008г.

— Премьер-министр Франции Франсуа Фийон заявил о введении новых мер по борьбе с употреблением алкоголя за рулем. По его словам, на дорогах теперь будут ставить по 500 новых радаров в год, а на заправках запретят продажу спиртных напитков, передают французские СМИ. Новые антиалкогольные меры будут введены уже в 2009г.

Фийон объявил это решение по окончании межведомственного заседания в его резиденции.

Новые антиалкогольные меры будут введены уже в 2009г. В течение пяти лет во Франции поставят 2 тыс. 500 радаров, регистрирующих превышение скорости. Если водитель попадет на дороге пьяным, его автомобиль немедленно конфискуют.

Кроме того, особое наказание предусмотрено для водителей, которых ранее уже судили за пьяное вождение. Если такой водитель попадет еще

раз, ему в машину установят специальное устройство, проверяющее, не выпил ли автолюбитель. Если водитель пьян, устройство не позволит завести автомобиль. «Спиртометры» установят также на выходах с дискотек. РИА «Новости», 13.2.2008г.

– Французские таксисты, устроившие общенациональную акцию протеста против проекта реформы их профессии, пришли к соглашению с правительством о его снятии с повестки дня. Предложения бывшего «шерпы» Франсуа Миттерана, известного экономиста Жака Аттали по стимулированию французской экономики, среди прочего, предусматривали увеличение числа такси и бесплатное предоставление лицензий на 2г.

«Конфликт исчерпан, правительство не будет выполнять предложения Аттали по такси», – заявил председатель Национальной федерации таксистов Ален Эстиваль после встречи с премьер-министром Франции Франсуа Фийоном. В официальном заявлении главы правительства говорится, что правительство «обеспечит развитие профессии таксистов в соответствии с законами равенства, не подвергая опасности экономическое равновесие работы водителей».

Сегодня представители НФТ проведут встречу с президентом Франции Николя Саркози. Прайм-ТАСС, 7.2.2008г.

– Президент Франции Николя Саркози не отказывается от планов проведения реформы профессии таксистов в стране. Как он заявил на встрече с представителями Национальной федерации таксистов (НФТ), учитываться будут и предложения экономиста Жака Аттали, против инициатив которого таксисты протестовали в среду, и требования профсоюза. Об этом говорится в опубликованном по итогам встречи сообщении официального представителя Елисейского дворца Давида Мартинона.

Н.Саркози «подтвердил свое намерение оперативно провести эту реформу, от которой он ожидает увеличения количества рабочих мест и улучшения условий обслуживания населения, – говорится в заявлении. – Речь не идет об отмене регламентации, а о модернизации регламентации, которая не удовлетворяет требованиям».

Предложения бывшего шерпы Франсуа Миттерана, известного экономиста Ж.Аттали по стимулированию французской экономики, среди прочего, предусматривали увеличение числа такси и бесплатное предоставление лицензий на 2г. Прайм-ТАСС, 7.2.2008г.

– Второй этап забастовки таксистов, протестующих против проекта «либерализации» их профессии, докатился до Парижа. Участники демонстрации заблокировали основные подъездные пути к французской столице и аэропорту Руасси-Шарль де Голль. По информации администрации аэропорта, в его окрестностях сосредоточилось несколько сотен автомобилей, затрудняющих движение автотранспорта.

В другом парижском аэропорту – Орли – движение транспорта не нарушено. При этом таксисты заказов от клиентов не принимают.

Источники в полиции Бреста сообщают, что сегодня рано утром таксисты заблокировали подъезд к аэропорту города и складу горюче-смазочных материалов. У аэропорта уже собралось 40 автомобилей, у склада – не менее 20. Они препятствуют

въезду и выезду грузового транспорта с его территории.

Операция «улитка», проводимая таксистами, привела также к образованию многокм. пробки на шоссе А150 в приг.Руана.

В Марселе по вине бастующих образовалось несколько многокм. пробок. На юге Лиона дорогу перекрыли 300 автомобилей. Меры, против которых выступают таксисты, предусматривают увеличение числа такси, в т.ч. бесплатное предоставление лицензий на 2г. Они изложены в докладе о «высвобождении экономического роста во Франции», который был представлен президенту страны. Прайм-ТАСС, 6.2.2008г.

– Как сообщает Financial Times, правительство Франции решило приватизировать погрузочно-разгрузочные операции в 9 крупнейших портах страны, что должно содействовать утроению к 2015г. совокупного объема пропускаемых через них грузов.

По заявлению премьер-министра Франции, данная реформа необходима для повышения конкурентоспособности французских портов, которая подрывается тем обстоятельством, что компании, обрабатывающие грузы, не могут иметь собственных терминалов и использовать в них свой персонал.

Приватизация позволит французским портам действовать примерно по той же схеме, которая применяется в других странах континентальной Европы, и создать 30 тыс. рабочих мест. Однако она может натолкнуться на жесткое сопротивление со стороны профсоюзов докеров.

В настоящее время большинство занятых на грузовых терминалах портов Франции имеют статус сотрудников государственного сектора. Этот статус сохраняется и за рабочими терминалов, находящихся в частной собственности; к ним относятся контейнерные терминалы в Дюнкерке, Гавре, Марселе и Фосе. Как заявил один из операторов частных терминалов, последние не могут сейчас контролировать действия рабочих, организовывать их обучение, а также нанимать или увольнять. Такая ситуация, по утверждению большинства аналитиков, снижает эффективность работы портов и приводит к тому, что значительная часть грузов для северной Франции попадает туда через порты Зебрюгге и Антверпен (Бельгия), а также Роттердам (Нидерланды). БИКИ, 5.2.2008г.

– Забастовка персонала Air France началась сегодня во Франции. Об этом сообщила дирекция крупнейшего во Франции авиаперевозчика. Забастовка проводится по призыву двух главных профсоюзов, представленных в структурах компании. Их представители считают, что акция станет наилучшим способом сломить сопротивление руководства компании на предстоящих 4 и 7 фев. переговорах по вопросу повышения заработной платы. Предложения дирекции в данной сфере профсоюзы расценивают как недостаточные. Призыв о забастовке обращен ко всему персоналу авиаперевозчика.

Уже в среду вечером компания Air France предупредила, что отменяются целый ряд рейсов на внутренних линиях. Отмены и задержки коснутся прежде всего расположенного к югу от Парижа столичного аэропорта Орли, но также и некоторых аэропортов в провинции. Air France утверждает, что будет обеспечен прием и отправка всех рей-

сов дальнего следования. Профсоюзы угрожают продолжить забастовку и в пятницу. Прайм-ТАСС, 31.1.2008г.

— Забастовка таксистов, выступающих против планов правительства увеличить в стране автопарк такси, блокировала в среду движение в городах Франции и привела к многок. пробкам, передают французские СМИ. Одна из масштабных манифестаций проходит в Париже на площади Республики, где, по данным полиции, от 700 до 1000 автомобилей блокируют движение. Организаторы акции уверяют, что собрали «несколько тысяч участников».

По улицам Лиона, сообщает полиция, двумя организованными колоннами курсируют 1,3 тыс. такси из города и окрестностей. Около сотни таксистов в Гренобле проехали колонной по городу, после чего отправились поддержать своих коллег в Лионе.

По данным местных СМИ, на юге Франции в Марселе и Монпелье таксисты блокируют движение, из-за чего на въездах в города образуются многок. пробки. В Ницце протестующие избрали иную тактику: они вышли на улицы города без своих машин. Впрочем, и здесь движение все равно заблокировано.

Из-за акции таксистов в Тулузе движение в городе практически парализовано. По сообщению местной префектуры, пробки выросли до 50 км., затронув подъезды к аэропорту. Таксисты обсуждают планы правительства «открыть» свободный вход на рынок такси, которые, по их мнению, не позволяют разрешить проблему их нехватки в больших городах. На манифестации они привозят с собой многочисленные транспаранты: «Руки прочь от моего такси!», «Нет обнищанию нашей профессии!».

Президент Национальной федерации таксистов Fnac Алан Эстиваль оценил готовящиеся законодательные изменения как «катастрофу для профессии». Согласно докладу так называемой комиссии Аттали, которая предложила правительству ряд экономических реформ, такси в стране должно стать значительно больше. Для этого предполагается «полная открытость» рынка, упрощенный порядок выдачи лицензий, что позволит увеличить число такси в Париже, например, с 16 до 50-60 тыс.

Однако таксисты считают, что такое количество такси поставит профессию под угрозу. Они настаивают, что такси в городе не хватает только в часы пик, причем преимущественно из-за пробок, а не по причине малого количества работающих машин. К тому же, таксисты заявляют, что если новичкам на рынке будет обеспечена бесплатная лицензия, то это будет нечестно по отношению к «ветеранам», которые с трудом добились своей нынешней работы. РИА «Новости», 30.1.2008г.

— По данным, опубликованным 23 янв. министерством бюджета Франции, в 2007г. во Франции было выписано 27 млн. штрафов за нарушение правил дорожного движения на 883 млн. евро. Из них 14 млн. штрафов были выписаны за неправильную парковку, 9,4 млн. штрафов — за небольшие нарушения правил дорожного движения. Синьхуа, 25.1.2008г.

— Общественный транспорт в г. Бордо на юге Франции остановлен в пятницу из-за забастовки транспортников, передают французские СМИ. —

Ни один автобус (всего в городе с 670-тыс. населением их более 500) не вышел на маршрут в пятницу утром. В забастовке участвуют более 90% сотрудников автобусных парков Бордо, добивающихся повышения зарплат и улучшений условий труда

«Автобусы не могут выходить, когда не бастуют всего 15 шоферов», — заметил представитель профсоюза транспортников Алан Тома.

Немного лучше обстановка в городе с трамваями: ходят 18 поездов из 57. На пятницу намечены переговоры забастовщиков с руководством транспортного предприятия Бордо. Тем не менее, профсоюзная организация объявила, что готова продолжить акцию протеста в субботу и воскресенье. РИА «Новости», 14.12.2007г.

— РЖД открыло пассажирское сообщение по новому международному маршруту Москва — Париж. Об этом говорится в сообщении компании.

Сегодня с Белорусского вокзала Москвы в первый рейс после 13-летнего перерыва отправился беспересадочный вагон сообщением Москва — Париж в составе поезда 13/14 Москва — Берлин.

В Берлине вагон будет прицеплен к ночному поезду немецких железных дорог 242/243 Берлин — Париж.

Вагон будет курсировать в зимний период 2 раза в неделю. Из Москвы вагон будет отправляться по вторникам и четвергам, с отправлением из Парижа в дни прибытия — по четвергам и субботам. В Москву он будет прибывать по субботам и понедельникам.

В летний период с 24 мая по 2 окт. вагон будет курсировать 3 раза в неделю.

Расписание движения поезда предусматривает 12-часовую дневную остановку вагона в Берлине в направлении Москва — Париж и 7-часовую дневную остановку в обратном направлении.

Общее время в пути между Москвой и Парижем (с остановкой в Берлине) составит 51 час 14 минут, в обратном направлении 45 часов 49 минут. Прайм-ТАСС, 11.12.2007г.

— Продлившаяся 9 дней забастовка транспортников обошлась Франции не менее чем в 120 млн. евро в день. Такое мнение высказывают французские эксперты, анализируя возможные последствия самой крупной забастовки этого года для экономики страны. По официальной оценке французского казначейства, ежедневный ущерб равнялся 150 млн. евро.

В то же время ряд экспертов, как сообщает газета Figaro, не исключают, что потери для страны были гораздо больше и составляли до 300-400 млн. евро в сутки. Такого же мнения придерживается и министр экономики и финансов Кристин Лагард.

Это означает, что за девять дней забастовки ущерб для экономики страны должен составить, по средним оценкам, 2 млрд. евро. Данный показатель соответствует 0,1-0,2% от всего ожидаемого для нынешнего года внутреннего валового продукта (ВВП) страны.

Не исключается, что это именно та сумма, которой не хватит Франции, чтобы достичь запланированного правительством на нынешний год показателя роста экономики в 2% ВВП. Прайм-ТАСС, 26.11.2007г.

— Движение скоростных поездов (TGV) во Франции значительно затруднено из-за актов саботажа, направленных на то, чтобы помешать вос-

становлению нормального трафика, сообщили Французские железные дороги (SNCF) в коммюнике.

Руководство компании сообщает в среду о многочисленных «актах вредительства», совершенных «одновременно по многим направлениям движения поездов». Например, на скоростной ветке «Атлантика» поджог кабеля повредил систему сигнализации на протяжении 30 км., поезда теперь по этой линии не ходят.

На северном, юго-восточном и восточном направлениях также зафиксированы «точечные поджоги кабеля», препятствующие нормальному движению составов. На этих линиях поезда прибывают в пункт назначения с большим опозданием — от одного до трех часов. Полиция расследует случаи вредительства.

«Руководство компании возмущено этими безответственными и противозаконными действиями. По каждому случаю подана жалоба», — уточняется в заявлении SNCF.

Секретарь (CGT), в свою очередь, осудил диверсии. «Эти бесчинства могут иметь серьезные последствия для безопасности на железных дорогах. Это неслыханные действия, совершенные трусами», — заявил представитель профсоюза Дидье Ле Рест.

Во Франции с 13 нояб. проходит массовая забастовка и транспортников. Она вызвана намерением французского правительства отменить с 2008г. специальные пенсионные режимы — особые условия выхода на пенсию для работников крупных госкомпаний, в т.ч. транспортных.

Из-за забастовки ж/д городской транспорт Парижа целую неделю работает со значительными затруднениями. РИА «Новости», 21.11.2007г.

— Забастовка транспортников, которая проходит во Франции вторую неделю, — настоящая катастрофа для экономики страны, заявила президент Ассоциации предпринимателей Франции (Medef) Лоранс Паризо. «Экономические убытки от забастовки просто не поддаются подсчету», — сказала Паризо, выступая на телеканале RTL.

Забастовка работников транспорта началась в стране в прошлый вторник. Ее причиной стали планы французского правительства отменить с 2008г. так называемые специальные пенсионные режимы — особые условия выхода на пенсию для работников крупных госкомпаний, в т.ч. транспортных.

«Это целый ряд пропущенных встреч с клиентами, упущенных для бизнеса возможностей. Неизвестно, сколько иностранных инвесторов отказались от операций во Франции», — отметила Паризо.

Ранее о своих экономических убытках из-за забастовки объявила французская железнодорожная компания SNCF, по ее подсчетам, потери от уменьшения количества поездов составили не менее 100 млн. евро.

Транспортники не приостановили забастовку в среду на время переговоров с представителями правительства, хотя они и объявляли об этом в понедельник. Транспортная система по-прежнему работает с большими затруднениями, доставляя массу неудобств пассажирам.

По данным министра экономики Кристин Лагард, страна ежедневно теряет из-за забастовки от 300 до 400 млн. евро. РИА «Новости», 21.11.2007г.

— Авиакомпания «Трансаэро» начинает полеты Москва-Лион с 3 нояб. Об этом говорится в сообщении авиакомпании. На начальном этапе полеты будут выполняться по субботам.

С 26 дек. рейсы будут выполняться уже два раза в неделю — по средам и субботам. На маршруте будут эксплуатироваться самолеты Boeing 737.

По итогам 2006г. «Трансаэро» заняла 5 место по объему перевезенных пассажиров, перевезя 2,136 млн.чел. Прайм-ТАСС, 1.11.2007г.

— Air France подала в суд на профсоюзы бортпроводников, требуя возместить ущерб, причиненный компании масштабными забастовками, в результате которых отменены десятки рейсов.

Стюарды Air France проводят забастовку с 25 по 29 окт., требуя увеличить зарплату. По информации профсоюзов, к акции присоединились уже 84% сотрудников и «с каждым часом ситуация становится все хуже и хуже».

Как сообщили представители трех профсоюзов, компания обвиняет их в нарушении трудовых обязательств и требует у каждого из них возместить материальный ущерб в 14-15 млн. евро.

В пятницу в аэропорту Руасси отменен каждый пятый международный рейс, сотни самолетов вылетают с двухчасовым опозданием. У стоек регистрации образовались длинные очереди.

Air France предупреждает, что в ближайшие дни будет отменено 30% рейсов, и просит своих клиентов проверять информацию на сайте www.air-france.fr и по телефону.

Накануне забастовки руководство Air France завершило переговоры с профсоюзами, объединяющими сотрудников авиакомпании, однако сторонам не удалось прийти к компромиссу. Организации настаивали на выполнении требований 15 тыс. бортпроводников Air France, таких как повышение зарплаты и обеспечение условий труда. Главным образом обсуждался новый трудовой контракт, который должна была заключить авиакомпания и сотрудники на ближайшие три года. Предыдущий договор был подписан в 2002г., срок его действия истекает 31 дек. 2007г.

По мнению представителей профсоюзов, зарплата стюарда (1540 евро без вычетов и надбавок) не соответствует выполняемой работе и тяжелым условиям труда. РИА «Новости», 26.10.2007г.

— Во Франции запущен в эксплуатацию первый в мире двухрежимный пассажирский поезд, который может ездить как по электрифицированным путям, так и на дизельной установке.

«Все больше людей выбирают именно железные дороги для передвижения не только по стране, но и по всей Европе. Происходит это в силу многих факторов: это и удобство передвижения, и гибкие тарифы, и минимизированное влияние на экологию. А в новом поезде-гибриде мы видим еще больше возможностей по всем направлениям», — заявила глава Французской национальной ж/д компании SNCF Анн-Мари Идрак на пресс-конференции по поводу запуска поезда.

Благодаря двухрежимному энергоснабжению (от контактной электросети и дизельной установки) и двойному электропитанию поезд AGC может стабильно ходить по всем разветвленным ж/д сетям страны. Это способствует сбережению энергии, уменьшает выбросы углекислого газа, позволяет избежать инфраструктурных ограничений и пересадок пассажиров с одного поезда на другой.

На запуск нового поезда были приглашены, в частности, представители Российских железных дорог. Гости смогли оценить высокие технические качества и эффективность поезда, а также незаметность переходов с электрифицированных участков пути на неэлектрифицированные.

«Нас заинтересовали новые проектные решения, представленные сегодня. Российское вагоностроение отстает от общеевропейского уровня года на два-три. Но вскоре мы сможем догнать европейского производителя с помощью привлечения его новейших технологий. А что касается покупки представленного сегодня типа поездов, то пока этот вопрос не обсуждался», — заявил вице-президент ОАО РЖД Валентин Гапанович. РИА «Новости», 9.10.2007г.

— Eurotunnel, компания, обслуживающая движение поездов в тоннеле под проливом Ла-Манш, заявила, что получила одобрение французского правительства на более позднее рассмотрение убытков от налогообложения равно как от правительства Франции, так и Великобритании.

Заявление было сделано после того, как министр экономики, финансов и промышленности Франции подтвердил, что убытки от налогообложения компании Eurotunnel SA за период с 2000г. по 2002г. должны быть перенесены на неопределенный будущий период, 890 млн. евро.

Компания сказала, что эта новость станет основным стимулом для акционеров, т.к. значительно увеличивает успех плана по реструктуризации компании, которая сейчас находится на грани банкротства.

Вслед за принципиальной договоренностью с правительствами Великобритании и Франции, Eurotunnel должна получить формальное согласие налоговых органов Великобритании где-то в середине мая.

В случае если настоящее предложение о покупке контрольного пакета акций окажется успешным, первое пользование этими налоговыми убытками после введения «Плана защитных мероприятий» Eurotunnel позволит сохранить сбережения, равные сумме начисления налога на подлежащую налогообложению прибыль на счетах 2007г., — подтвердила компания.

Жак Гунон — председатель и исполнительный директор Eurotunnel прокомментировал: «Все акционеры, разочаровавшиеся в государствах, едва принимающих участие в ситуации Eurotunnel, теперь могут быть удовлетворены. Этот перенос налоговых убытков Eurotunnel позволит воспользоваться преимуществами ее финансовой среды, что означает создание добавочной стоимости, в случае продажи контрольного пакета акций».

Компания Eurotunnel находится под защитой Коммерческого суда Парижа, ожидая итогов своей запланированной сделки с продажей акций, которая была разработана для слияния британской и французской компаний Eurotunnel SA и Eurotunnel Plc в новую холдинговую компанию Groupe Eurotunnel (GET SA). Offshore.SU, 11.5.2007г.

— 3 апр. французский скоростной поезд TGV разогнался до 574,8 км/ч. Состав длиной в 106 м. и мощностью в 25 тыс. лошадиных сил пронесся из Парижа в Страсбург на специально подготовленном участке скоростной трассы, сообщают «Вести». Происходящее транслировались в прямом эфире телеканала France-2.

TGV побил свой прошлый мировой рекорд, установленный 17 лет назад — 515,3 км/ч. Таким образом, TGV стал самым быстрым в мире поездом, работающим с помощью аэродинамической подъемной силы. TGV не удалось обогнать лишь японский поезд, рекорд которого составляет 581,2 км/ч и который относится к другой категории скоростных поездов — следующих на магнитной подвеске.

По данным трех участников проекта — Французских железных дорог (SNCF), компании Alstom, которая производит TGV, а также Ж/д сети Франции — новый скоростной рекорд обошелся в 30 млн. евро.

Цель рекорда — привлечение интереса иностранных покупателей и развитие стратегии экспорта французского поезда, а также установление преимущества перед главными конкурентами — японским «Синкансеном» и немецким ICE. ИА Regnum, 3.4.2007г.

— Бюджетная авиакомпания Ryanair в среду заявила о начале судебного процесса против правительства Франции по поводу недавно принятого во Франции нового декрета о труде.

Ryanair заявляет, что органы власти Франции намереваются обязать иностранные авиакомпании к применению национального трудового законодательства, в том случае если часть их авиации расположена в стране, что по мнению авиакомпании противоречит Европейской свободной торговле авиационными услугами, и «является прозрачной попыткой защитить Air France от конкуренции».

Комментируя заявление в среду, глава отдела по вопросам законодательства и нормативных актов компании Ryanair и финансовый директор компании Джим Каллаган подтвердил, что:

Ryanair начала судебный процесс против французского Conseil d'Etat, требуя отменить незаконный и противоконкурентный декрет о труде. Декрет пытается принудить иностранные авиакомпании применять французское трудовое законодательство, если они базируются самолеты во Франции. Это противоречит Европейским законам о свободном передвижении трудовых ресурсов и предоставлении услуг, а также свободе создания предприятий, а кроме того противоречит либерализации рынка воздушных перевозок».

«Этот декрет разработан для препятствования иностранным авиакомпаниям располагать операционные базы во Франции, а также для устранения конкуренции для монополии высоких цен, устанавливаемых Air France».

«Авиакомпания Ryanair также подготовила жалобу в Еврокомиссию, с призывом отменить этот незаконный декрет о труде». Offshore.SU, 5.1.2007г.

— Международная ассоциация воздушного транспорта посоветовала правительствам отказаться от предложения президента Франции Жака Ширака ввести общий налог с целью финансировать развитие бедных государств.

Согласно предложению президента, которое вступит в силу во Франции в июле 2006г., налоги на авиаперевозки будут колебаться от 1 до 40 евро в зависимости от расстояния и вида билета.

Тринадцать стран, включая Бразилию, Великобританию, Чили, Конго, Кипр, Францию, Кот д'Ивуар, Иорданию, Люксембург, Мадагаскар, Маврикий, Никарагуа и Норвегию, согласились

взимать сбор с авиабилетов, несмотря на сопротивление авиакомпаний, с тем, чтобы помочь бедным странам бороться со СПИДом и другими смертельными заболеваниями,

Однако это предложение вызвало критику многих государств, в т.ч. США и других европейских стран, которые в значительной степени зависят от туризма, например, Греции, Италии и Испании.

Еще 25 стран пообещали сделать вклад в основной фонд, созданный 13 странами, хотя они не собираются облагать налогами авиаперевозки. Средства фонда пойдут на приобретение медикаментов, чтобы помочь бороться с болезнями в развивающихся странах.

Однако, по словам генерального директора ассоциации Джованни Бисиньяни, для многих развивающихся стран авиационная промышленность является основным источником рабочих мест и дохода от туризма. Он заявил, что удорожание авиаперевозок равносильно самоубийству.

«Авиалинии делают существенный вклад в развитие, они доставляют пассажиров и поставляют товары на рынок», — отметил Бисиньяни. «Даже те страны, которым хотят оказать помощь, выступают против налога», — добавил он.

Бисиньяни Союз африканских государств посоветовал государствам-членам противиться налогу, который повлечет за собой повышение цен на воздушные перевозки. «Они ценят вклад авиации в развитии их экономики», — утверждает он. Международная ассоциация воздушного транспорта, которая объединяет 265 авиалиний, заявляет, что отрасль предоставляет 470000 рабочих мест в Африке и приносит 11,3 млрд.долл. в ВВП африканских государств. Offshore.SU, 7.3.2006г.

— Группа восьми промышленных государств согласилась рассмотреть предложение Франции и Германии взимать налог на авиабилеты, прибыль от которого пойдет на финансирование развития третьего мира, хотя Еврокомиссия отказалась от этого предложения для ЕС.

После встречи министров финансов большой восьмерки в Лондоне на прошлой неделе министр финансов Германии Ханс Айхель сказал репортерам, что налог на авиабилеты включен в рабочую программу предстоящего саммита государств в Шотландии в следующем месяце.

«Государства большой восьмерки приняли это предложение. Оно включено в повестку дня», — отметил Айхель.

И хотя эти предложения обрадовали лоббистов по экологическим проблемам, авиапромышленность вряд ли будет в восторге. По данным газеты Independent пресс-секретарь British Airways назвал это предложение «нелогичным», а EasyJet назвал его «бестолковым». «Бессмысленно выделять пассажиров авиатранспорта и облагать дополнительным налогом, чтобы финансировать страны третьего мира», — заявил представитель ВА.

Авиакомпания также заявила, что налог не повлияет на спрос пассажиров, и поэтому не принесет пользы окружающей среде. «Авиация может принести в казну сотни миллионов фунтов, и это никак не отразится на окружающей среде», — добавил пресс-секретарь компании.

Действительно, на политическом уровне налог на авиабилеты не очень популярен, несмотря на благие намерения французского и немецкого правительства. Еврокомиссия ранее в этом месяце от-

вергла предложение ввести добровольный налог на авиабилеты с целью финансировать развитие Африки. Это предложение также отвергли некоторые государства-члены, включая Мальту, Грецию, Италию, Финляндию, Швецию и Ирландию. Offshore.SU, 14.6.2005г.

Хорватия

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— 21 июля т.г. в Ашхабад с официальным 2-дневным визитом прибыл президент Республики Хорватия Стипе Месич. В ходе переговоров президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухаммедов предложил хорватским инженерно-строительным компаниям принять участие в строительстве железной дороги Иран — Туркменистан — Казахстан. По его словам, эта железная дорога является важным звеном МТК «Север-Юг» и позволит активизировать грузопассажирские транзитные перевозки между Россией и другими странами региона, а также в направлении Китая и иранских портов Персидского залива.

По итогам встреч и переговоров стороны подписали совместное заявление и пять документов о сотрудничестве, в т.ч. протокол о сотрудничестве организаций ж/д транспорта Туркменистана и Хорватии. Iran.ru, 23.7.2008г.

Черногория

Транспорт с РФ

Сторонами проводится работа по реализации достигнутых в ходе I заседания МПК договоренностей. Министерства транспорта России и Черногории достигли договоренности о продлении срока действия разрешений 2007г. на автоперевозку грузов до конца янв. 2008г. Договорились о лимите в 150 шт. этих разрешений на перевозку в 2008г.

На рассмотрение минтранса России Черногорская сторона передала проект соглашения между правительством Российской Федерации и правительством Черногории о воздушном сообщении (СВС). 30 нояб. 2007г. в Подгорице состоялся первый раунд переговоров по тексту соглашения.

7-8 фев. 2008г. в Москве проведен второй раунд консультаций авиационных властей России и Черногории по вопросам подготовки проекта соглашения о воздушном сообщении, а также регулирования авиационных перевозок между нашими странами.

В ходе консультаций Стороны в целом согласовали проект меморандума о взаимопонимании и договорились предпринять необходимые меры для скорейшего его подписания и реализации в соответствии с законодательством государств сторон.

Учитывая огромный интерес российских авиакомпаний к рынку авиаперевозок (рост объемов авиаперевозок в год составляет 50%), стороны договорились, что до вступления в силу СВС авиапредприятия обеих сторон будут выполнять полеты в соответствии с указанным меморандумом.

С момента вступления в силу меморандума российские авиапредприятия будут иметь право выполнять полеты из любого пункта Российской Федерации в Тиват и Подгорицу, черногорские авиапредприятия будут иметь право выполнять полеты из любого пункта Черногории в два пункта на территории России (Москва, С.Петербург).

В соответствии с меморандумом авиационные власти одного государства имеют право назначить несколько авиапредприятий с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно авиационные власти другого государства.

Чехия

Автотранспорт

К концу 2007г. Чехия располагала автодорогами общей протяженностью 55,6 тыс.км.: 562 км. составляли автомагистрали; 6,21 тыс.км. — шоссейные дороги первой категории, включающие 353 км. скоростных шоссейных дорог; 14,7 тыс.км. — шоссейные дороги второй категории; 34,2 тыс.км. — шоссейные дороги третьей категории; 2,63 тыс.км. — автодороги и магистрали соответствующие европейской категории E.

Автомагистрали и скоростные шоссейные дороги играют существенную роль в транспортной системе Чехии, обеспечивая связь между политическими, экономическими, туристическими и курортными центрами ЧР, а также используются в качестве международных транзитных автотранспортных артерий между Австрией, Германией, Польшей и Словакией.

В 2007г. в Чехии было сдано в эксплуатацию 74 км. автодорог.

Протяженность действующих автодорог в регионах Чехии с разбивкой по категориям

Регион	1	2	3	4	5
Прага	11	31	30	-	72
Средне-Чешский край	172	780	2369	6251	9572
Южно-Чешский край	9	664	1639	3819	6131
Пльзеньский край	106	411	1510	3095	5122
Карловарский край	-	237	563	1259	2059
Устецкий край	46	490	902	2750	4188
Либерецкий край	-	329	487	1621	2437
Краловоградский край	-	456	901	2422	3780
Пардубицкий край	-	445	913	2222	3581
Край Высочина	88	421	1636	2944	5089
Южно-Моравский край	130	463	1479	2441	4513
Оломоуцкий край	-	427	921	2208	3556
Злинский край	-	337	574	12108	13019
Моравско-Силезский край	-	713	744	18868	20325
Всего	562	6206	14669	34128	55566

1. Автомагистрали; 2. Шоссейные дороги 1 категории; 3. Шоссейные дороги 2 категории; 4. Шоссейные дороги 3 категории; 5. Всего.

Программа развития транспортной инфраструктуры на 2005-13гг., принятая правительством ЧР в 2005г., предусматривает следующие основные направления: соединение всех краев ЧР сетью автомагистралей и скоростных шоссейных дорог; обеспечение более квалифицированного обслуживания транзитного автомобильного сообщения; обеспечение надлежащей автодорожной инфраструктуры в пограничных областях Чехии; при проектировании новых трасс снижение негативного влияния на окружающую среду и обеспечение защиты прилегающей к автотрассам территории; развитие и модернизация ж/д сети.

Программа предусматривает введение в эксплуатацию в Чехии к 2013г. автомагистралей общей протяженности 1085 км. (в настоящее время — 562 км.) и скоростных шоссейных дорог первой категории, в т.ч. скоростных — 1142 км. (в настоящее время — 353 км.).

В рамках реализации программы приоритетными на ближайшие годы определены следующие мероприятия:

- строительство наиболее важных участков автомагистралей D1, D8, D3, D5, D11 (главным образом в Моравско — Силезском крае и в центре Чехии); ускорение строительства запланированных участков окружной автомобильной дороги вокруг Праги и скоростных автомобильных шоссе R1, R6, R7, R35, R48, R52, R55 (в основном в Устецком, Оломоуцком краях и в крае Высочина);

- продолжение строительства третьего и четвертого ж/д коридоров направлением на запад; проведение регулярных работ по улучшению качества дорог, используемых как международные трассы и объездных шоссейных дорог первой категории вокруг городов и сельских населенных пунктов на маршрутах движения международного автотранспорта.

Чешское законодательство разрешает привлекать частный капитал для развития дорожной инфраструктуры, в связи с чем, программой ее развития предусматривается частичное финансирование частными компаниями строительства на сумму до 4 млрд.долл. (в рамках проекта частно-государственного партнерства), которые планировалось направить на строительство одного из участков автомагистрали D47, а также пражского метрополитена. В 2007г. при участии частного капитала было построено не более 30 км. автомагистрали D3 на участке Табор — Бошилец, стоимость которого составила 0,5 млрд.долл. К строительству линий метрополитена частный капитал допущен не был.

С 1 янв. 2007г. в Чехии начала функционировать система электронного взимания сборов за пользование автодорогами грузовым автотранспортом грузоподъемностью свыше 12 т., которая была установлена на автомагистралях и, частично, на автодорогах первой категории общей протяженностью 972 км. Прибыль от использования системы в 2007г. составила 290 млн.долл. Правительство ЧР запланировало установку в Чехии этой системы на автодорогах всех категорий до 2017г. и предполагает получить от ее использования в течение 10 лет прибыль в объеме 4,5 млрд.долл.

После вступления Чехии в Евросоюз в мае 2004г. автомобильный грузопоток через территорию Чехии увеличился более чем в 2 раза, и министерство транспорта ЧР прогнозирует его дальнейший рост в ближайшие 7 лет еще на 30% — 40%. 85% всего транзитного потока в ЦВЕ проходит через Чехию, в связи с чем уже сейчас 10% общего количества автомобильных трасс страны эксплуатируются со значительными транспортными перегрузками. Для разрешения данной проблемы ЧР крайне важно в самое ближайшее время построить не менее 500 км. автомагистралей и автомобильных дорог первой категории, главным образом находящихся в мультимодальных международных транспортных «коридорах».

В 2007г. по автодорогам ЧР было перевезено 340 млн.т. товаров, в т.ч. на внутренние перевозки пришлось свыше 300 млн.т., на международные — 40 млн.т.

Транспорт

Чешская Республика расположена в зоне концентрации экономической деятельности в Европе и является важным связующим узлом европейской транспортной системы, где проходят ос-

новые магистрали перемещения товаров из портов Балтийского моря на север Балканского полуострова и в центральную часть Европы. В региональном масштабе Чехия также имеет важное связующее значение для доставки грузов на немецкий, польский, австрийский, словацкий и венгерский рынки.

Правительство ЧР последовательно реализует программу «Развитие транспортных сетей Чешской Республики до 2010г.», основной целью которой является модернизация транспортной инфраструктуры в соответствии с техническими нормами ЕС и ее интеграция в общеевропейскую транспортную систему в рамках европейских соглашений AGC, AGTC, AGR, AGN, TER, TEM, TEN и др.

Ведутся работы по подключению ЧР к проекту «Еврокоридор Север-Юг», по модернизации III транзитного ж/д коридора Прага-Пльзень-Хеб-граница с Германией с целью его интеграции с европейской ж/д магистралью E40 (Гавр-Париж-Франкфурт-Прага-Львов), VI трансевропейским «коридором» на юг страны в до Чешских Будеевиц и Австрии, мультимодальным «коридором» трансевропейской сети TEN (Катовице-Богумин-Острава-Брно-Вена), составной частью которого будет являться автомагистраль D47. Практически закончено строительство I транзитного коридора (Дечин-Прага-Чешская Тршебонь-Брно-Бржецлав-граница со Словакией - в дальнейшем граница с Австрией) и 2 транзитного коридора (граница с Австрией-Бржецлав-Острава-Богумин-Петровице-граница с Польшей).

В рамках развития транспортной инфраструктуры в 2007г. осуществлены следующие работы:

- начата реконструкция 4 и 3 «коридоров», ж/д путей между городами Прага-Пльзень-Хеб, между г.г. Пльзень-Стрибро практически закончена;

- госорганизаций «Дирекция автомагистралей и дорог» объявлено 11 тендеров на строительство автомагистралей и автодорог I категории было на 1,6 млрд.долл.;

- продолжены строительные работы автомагистралей D1 (Моравская), D3 (Ческобудеевицкая), D11 (Градецкая), D47 (Оставская), а также скоростных автодорог R1 (окружная автодорога вокруг г.Прага), R6 (Карловарская), R35 (Оломоуцкая). Сдано в эксплуатацию 24 км. автомагистралей, 50 км. скоростных дорог и автодорог I категории;

- завершены работы по улучшению условий судоходства на нижней Лабе, а также продолжены работы по строительству плотины Пршелоуч.

В транспортной инфраструктуре Чехии доминирующая роль принадлежит автомобильному транспорту. Им пользуется 87% чешских экспортеров, железными дорогами пользуются 7%, воздушным транспортом – 3%, внутренним водным транспортом – 3%.

В дек. 2007г. Европейская комиссия одобрила «Операционную программу «Транспорт», предусматривающую выделение Чехии на 2007-13гг. финансовых средств Европейского союза, в т.ч. резервы Солидарного фонда ЕС, Структурного фонда Европейского регионального развития (ERDF) ЕС и Структурного фонда Integreg, в объеме 5,77 млрд. евро, в т.ч.: на строительство и ремонт автомагистралей TEN-T – 1,7 млрд. евро; на модернизацию автодорог первой категории помимо TEN-T – 1,1 млрд. евро; на модернизацию и развитие ж/д сети TEN-T – 2,2 млрд. евро; на модерниза-

цию и развитие Пражского метро – 0,3 млрд. евро; на поддержку мультимодальных транспортных сетей и развитие внутреннего водного транспорта – 0,2 млрд. евро.

В 2007г. «Европейский инвестиционный банк» выделил Чехии для развития транспортной инфраструктуры, в основном автомобильных и ж/д сетей, кредит 1,6 млрд.долл. Вместе с тем в 2007г. правительство ЧР выделило для этих целей (с учетом средней стоимости строительства в Чехии одного км. автомагистрали или дороги первой категории – 16 млн.долл.) бюджетных ассигнований в объеме 2,4 млрд.долл. На 2008г. на эти цели бюджетом Чехии предусмотрено 2,1 млрд.долл., и, помимо этого, предусмотрено направление в эту сферу финансовых средств, полученных от реализации в 2007г. пакета акций (5%) чешской государственной энергетической компании ЧЭЗ в 1,5 млрд.долл.

Инфраструктура комбинированного транспорта. Общее количество транспортных перегрузочных станций – 14:

а) в соответствии с комбинацией видов транспорта: железная дорога-автодорога – 10; железная дорога – автодорога – водный путь – 4;

б) в соответствии с возможностями перегрузочного оборудования: при наличии крупнотоннажных контейнеров – 14; при наличии сменных надстроек – 6;

в) в соответствии с максимальной грузоподъемностью перегрузочного оборудования: до 34 т. – 4; более 34 т. – 8.

Водный транспорт (внутренние, регулярно используемые для транспортных перевозок водные линии):

а) Протяженность внутренних водных путей: Эльба-Влтава (в км.) – 303, в т.ч. линии водоканальные – 263, регулируемые (управляемые) водные линии – 40;

б) Общая протяженность внутренних навигационных водных путей (включая водные пространства озер и водохранилищ (в км.) – 663,6, в т.ч. протяженность каналов – 38,6, протяженность навигационных рек и озер – 625.

Железные дороги

Общая протяженность железных дорог составляла (в км.) – 9 612, в т.ч.: однокорейных – 7 746; двух- и более корейных – 1 866. б) Из них: электрифицированных – 2 982; только для пассажирского транспорта – 474; только для грузового транспорта – 230; для пассажирского и грузового транспорта – 9 335; узкокорейных – 102.

Плотность ж/д сети в Чехии составляет 122 км. на 1000 кв.км., что является самым высоким показателем в Евросоюзе. 90% перевозок осуществляется по главным магистралям, протяженность которых составляет 3 тыс.км. Железные дороги еще не являются полностью совместимыми с точки зрения нагрузки на ось, путевой скорости и габаритов подвижного состава, что вынуждает делить их на общегосударственные и региональные. Ж/д сеть регионального значения составляет 30% всей протяженности железных дорог, и по ним осуществляется до 15% всех грузоперевозок.

К приоритетам развития ж/д сети относятся: модернизация транзитных коридоров, включенных в программу международных ж/д магистралей или приоритетных проектов TEN-T. Эти коридоры соединяют Прагу через г.г.Дрезден и Нюрнберг (Мюнхен с ж/д сетью Германии и через г.Линц с

сетью Австрии. Через г.Брно и Острава — со словацкой, польской и венгерской ж/д сетями. Модернизация этих коридоров предусматривает увеличение скорости движения поездов до 160 км/час, повышение удельного давления на ось и увеличение габаритов подвижного состава в соответствии с нормами европейских соглашений AGC и AGTC. Из общего количества чешских грузоперевозок в 2007г. 33% приходилось на Словакию, 25% — на Польшу, 20% — на Австрию, остальные — на Германию.

В 2007г. по чешским железным дорогам было перевезено 182,4 млн. пассажиров (на 47 млн. больше, чем в 2006г.) и 98,7 млн.т. грузов, что более чем в два раза превышает грузооборот 2006г. (42,3 млн. т.).

С целью дальнейшей реорганизации ж/д сети Чехии, в 2007г. была создана самостоятельная компания «ЧД Карго», которая будет специализироваться на грузовых перевозках, приняв на себя, таким образом, эту функцию от госкомпании «Управление железных дорог». Уставной капитал вновь созданной компании превышает 423 млн.долл., численность — 13 тыс. работников.

В 2007г. Чехия переправила водными путями 2 285 тыс.т. грузов, из которых 630 тыс.т. были перевезены по контрактам внутренних заказчиков и более 1 654 тыс.т. — в соответствии с внешнеэкономическими контрактами, в т.ч. на экспорт было вывезено 338,3 тыс.т. грузов, импорт составил 236,5 тыс.т., общий объем перевозок судами под чешским флагом и каботажных перевозок в территориальных водах иностранных государств составил 890 тыс.т.

По сравнению с 2006г. объем перевозок в 2007г. возрос на 60% до 1622 тыс.т. (в 2006г. он составлял 1 014 тыс. т.).

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Транспортное предприятие Праги приняло окончательное решение об установке турникетов в столичном метрополитене. Это метод борьбы с безбилетниками и способ увеличения доходов бюджета Транспортного предприятия. Турникеты из пражского метро исчезли в середине 80-х, т.к. предприятие искало способы увеличения пропускной способности. К их возвращению подталкивает нарастание числа «зайцев», что приносит большие убытки. Турникеты в пражском метро вновь будут установлены к 2010г. www.radio.cz, 5.12.2008г.

— Чешские железные дороги сообщили, что с 14 дек., когда вводится новое расписание, сократится время проезда из Прагу в третий город страны — Оставу. Скоростные поезда Пендолино будут преодолевать расстояние в 356 км. за 3 часа и 9 минут. Быстрее чешские поезда не ездили никогда. Железные дороги внесли изменения и в расписание международных экспрессов. Вводится прямой поезд из Прагу в Белград, наоборот отменяются поезда в Люблян и Венецию. Увеличивается количество поездов из Праги в Вену. Прицепной вагон, курсирующий по маршруту Прага — Санкт-Петербург, будет отправляться из чешской столицы в течение всего года каждый второй день (по нечетным дням). www.radio.cz, 30.11.2008г.

— В ближайшие дни на дорогах Чехии появятся первые полицейские машины совершенно новой раскраски. Чешские водители в скором времени

будут вынуждены полностью поменять свои рефлексы: если совсем недавно сбавлять скорость они начинали, увидев впереди автомобиль, окрашенный в белый и зеленый цвета, то уже совсем скоро убрать ногу с газа их заставит комбинация серебряного с синим

Речь идет о самой крупномасштабной за последнее десятилетие замене полицией своего автопарка, которая будет проходить постепенно в течение двух ближайших лет. На машины полицейских устанавливается новое техническое оборудование, с помощью которого прямо на дороге и всего за несколько секунд можно будет получить всю необходимую информацию об автомобиле и его владельце. Внутри салона вмонтируют ноутбуки, соединенные через внутреннюю связь со всеми информационными базами МВД.

Изменения не коснутся внешнего вида самих стражей порядка, поэтому пешеходу, собравшемуся перейти улицу на красный свет, по-прежнему придется остерегаться черного цвета униформы, в которую одеты чешские городовые. Радиогазета, 27.11.2008г.

— Самым большим речным судном для переправы туристов в Чехии должен стать катамаран из Вранова, который будет пересекать Врановскую плотину недалеко от моравского города Зноймо. Катамаран длиной в 30 м. примет на своем борту 300 пассажиров. Перевозку туристов судно могло бы начать в 2010г. На водных пространствах Чехии и Моравии пока не имеются судна подобного рода. Интересующиеся судоходным плаванием имеют возможность отправиться в путешествие на катамаране лишь в Словакии, где работает пять аналогичных судов. Однако каждое из них предназначено всего лишь для 50 пассажиров. Врановский катамаран будет в два раза больше, чем пароход, плавающий по Брненской плотине. www.radio.cz, 23.11.2008г.

— Правительство приняло новую версию законопроекта, ограничивающего передвижение грузовых фургонов в пятницу после обеда и в выходные дни. В нем говорится о том, что грузовики, масса которых превышает 7,5 т., не должны будут появляться на чешских дорогах в пятницу от 15 до 18 часов и в воскресенье с полуночи до 22 часов. Данное правило действовало бы в течение всего года, а не только во время летних каникул, как сегодня. Кроме того, ограничение на передвижение распространялось бы на все дороги, а не только на автобаны, скоростные магистрали и дороги первого класса, как раньше. Против нововведения выступают грузоперевозчики, которые одно время даже грозили блокадой дорог. В итоге правительство увеличило число исключений из новых правил с 13 на 26. В любом случае, перевозчики верят в то, что большим успехом при обсуждении в парламенте будет пользоваться конкурентный законопроект, в соответствии которым в пятницу проезд грузовиков не будет ограничен, зато повысятся дорожные пошлины. www.radio.cz, 13.11.2008г.

— Чешское правительство намерено выставить на приватизацию всю государственную долю в авиакомпании «Чешские авиалинии» и заявляет, что не видит препятствий для участия в предстоящем тендере российской компании «Аэрофлот», заявил министр промышленности и торговли Чехии, сопредседатель российско-чешской межправкомиссии Мартин Ржиман.

«Чешская Республика, чешское правительство предложит для приватизации всю долю, которая находится в руках государства, — это 97 с чем-то процентов», — заявил он в Москве по итогам заседания комиссии. Он заверил, что тендер на приватизацию будет открытым и транспарентным.

«Мы не видим препятствия для участия Аэрофлота в этом тендере», — сказал чешский министр. «Чешское правительство наблюдает за интересом российской компании «Аэрофлот» к этой приватизации», — сказал Ржиман, добавив, что эта тема обсуждалась на заседании комиссии. www.czechtoday.cz, 1.11.2008г.

— Чешское правительство намерено выставить на приватизацию всю государственную долю в авиакомпании «Чешские авиалинии» и заявляет, что не видит препятствий для участия в предстоящем тендере российской компании «Аэрофлот», заявил министр промышленности и торговли Чехии, сопредседатель российско-чешской межправкомиссии Мартин Ржиман.

«Чешская Республика, чешское правительство предложит для приватизации всю долю, которая находится в руках государства, — это 97 с чем-то процентов», — заявил он журналистам в Москве в пятницу по итогам заседания комиссии. Он заверил, что тендер на приватизацию будет открытым и транспарентным.

«Мы не видим препятствия для участия Аэрофлота в этом тендере», — сказал чешский министр. «Чешское правительство наблюдает за интересом российской компании «Аэрофлот» к этой приватизации», — сказал Ржиман, добавив, что эта тема обсуждалась на заседании комиссии. РИА «Новости», 31.10.2008г.

— Администрация Алтайского края и компания «Инекон Груп» (Чешская Республика) в среду подписали соглашение о намерениях по организации производства и реконструкции городского электрического транспорта, сообщает пресс-служба краевой администрации.

«В рамках соглашения предполагается организация сборочного производства трамваев и троллейбусов на базе существующих мощностей в Барнауле, а также реконструкции подвижного состава — трамвая как производства предприятий Чешской Республики, так и отечественного производства для Алтайского края и Сибирского федерального округа», — говорится в сообщении.

Стороны рассмотрят варианты сотрудничества по использованию современных технологий строительства трамвайных путей и вопросы подготовки и переподготовки производственного персонала.

Сообщается, что разрабатывается краевая программа развития горэлектротранспорта на территории края. РИА «Новости», 1.10.2008г.

— Национальная авиакомпания Чехии Czech Airlines со 2 мая начинает осуществлять регулярный рейс Алма-Ата-Прага, сообщил в четверг представитель компании Air Travel System. По информации компании, которая является генеральным агентом авиаперевозчика в Казахстане, рейс будет осуществляться регулярностью два раза в неделю. В прошлом году в Казахстане существовали лишь чартерные программы по маршруту Алма-Ата — Прага. Рейтер, 24.4.2008г.

— Холдинг CS Cargo (Чехия) начнет активную деятельность на территории России с середины

2008г., говорится в сообщении компании. Группа компаний уже имеет представительства в пяти странах Центральной и Восточной Европы. Присутствие CS Cargo на российском рынке позволит компании более эффективно обслуживать российских клиентов, подчеркивается в сообщении.

Первоочередными задачами холдинга являются расширение автопарка в России до 100 ед. и формирование профессиональной команды. Руководство холдинга ставит перед собой цель обеспечить на российском рынке широкий спектр логистических услуг (транспортировка, доставка, складирование, информационная поддержка), сопоставимый по объему и качеству с пакетом услуг, который компания предлагает своим клиентам в Чехии, Словакии, Польше, Венгрии и Румынии.

«Мы считаем, что у российского рынка огромный потенциал. Для нас он привлекателен в первую очередь с точки зрения высокого уровня инвестирования в автомобильную промышленность, что гарантирует нам заказы объемом до 50% всего нашего оборота. Выход на российский рынок значительно облегчит наше взаимодействие с постоянными партнерами, которые здесь работают и предпочли бы пользоваться нашими услугами на территории России; особенно это касается программного обеспечения транспортной логистики», — отметил главный операционный директор холдинга CS Cargo Томбль Фаллер.

Холдинг CS Cargo недавно заключил контракт с одним из крупнейших производителей грузового транспорта — компанией Mercedes-Benz — на поставку 1,5 тыс. грузовиков усовершенствованной серии Actros.

Парк автомобилей компании будет оснащен новейшими вместительными грузовыми автомобилями. Эта сделка между крупнейшей чешской логистической компанией и ведущим мировым автопроизводителем оценивается в 180 млн. евро.

CS Cargo — международная холдинговая компания, предоставляющая логистические услуги на территории Центральной и Восточной Европы. Она является дочерней компанией CS Cargo Holding N.V., зарегистрированной в Нидерландах. Непосредственно и через CS Cargo Management компания CS Cargo Holding N.V. контролирует представительства в Чешской Республике (АО CS Cargo), Словакии (АО CS Cargo Slovakia), России (ООО CS Cargo), Польше (CS Cargo Polska S.A.), Румынии (CS Cargo Romania S.A.) и Венгрии (CS Cargo Hungaria Zrt.).

CS Cargo Holding — одна из ведущих компаний, предоставляющих полный комплекс транспортных и логистических услуг в Центральной Европе. Группа была основана в 1995г. и ежегодно увеличивает свой оборот. Так, в 2006г. оборот компании составил 2,8 млрд. чешских крон, а в 2007г. достиг 4,3 млрд. чешских крон. ЕBITDA (доход до уплаты налога на прибыль, процентов и амортизации) составил 600 млн. чешских крон в 2007г. Эта сумма ставит холдинговую компанию в один ряд с крупнейшими логистическими компаниями в Центральной и Восточной Европе. Компании, входящие в CS Cargo group, предлагают своим клиентам полный комплекс логистических услуг, включающий складские услуги, международные и внутренние перевозки, поддерживаемые собственными ИТ технологиями. CS Cargo уже многие годы является одним из лучших поставщиков логистических ус-

луг для автомобильной индустрии в Чешской Республике и Словакии. Росбалт, 11.4.2008г.

— В 2008г. через три терминала пражского аэропорта «Рузине» пройдет рекордное количество пассажиров — 13,3 млн., что почти на млн. больше, чем в 2007г. В предстоящем летнем сезоне, который начинается 30 марта, пражский аэропорт будет иметь на 17 маршрутов больше, чем в 2007г. В частности, Прага вновь будет иметь прямое воздушное сообщение с Гетеборгом, планируются новые рейсы в Ростов-на-Дону и Люксембург. www.economy.gov.ru, 3.4.2008г.

— Еврокомиссия не намерена на данном этапе применять в отношении Чехии «процедуру по предотвращению нарушения правил» (Infringement procedure) за подписание с США двухстороннего меморандума о взаимопонимании в сфере обеспечения авиабезопасности, сообщил в четверг зампредседателя Еврокомиссии Франко Фраттини.

«Речь об этом не идет, поскольку меморандум не является обязательным к исполнению документом», — сказал Фраттини на пресс-конференции по итогам встречи в Брюсселе министров внутренних дел и юстиции 27 стран-членов Евросоюза.

Американские авиационные власти предложили государствам ЕС подписать двусторонние меморандумы о взаимопонимании, предусматривающие применение для борьбы с терроризмом дополнительных мер безопасности и контроля за пассажирами европейских авиакомпаний, которые намерены прибыть в США. Вашингтон требует сопровождения трансатлантических авиарейсов сотрудниками охранных служб и внедрения электронной системы выдачи разрешений на поездку в США для граждан ЕС.

Фраттини отметил, что если соглашение будет переведено странами (США и Чехией) в сферу принятия конкретных решений, исполнительная власть ЕС изучит их на предмет соответствия «коммунитарному» (наднациональному) законодательству.

Еврокомиссар сообщил также, что все участники совещания согласились с тем, что у стран ЕС должна быть общая, согласованная позиция на переговорах с США.

Первой из стран ЕС двустороннее соглашение с США подписала Чехия, что открывает для граждан этой страны безвизовый въезд в США, который пока распространяется на 15 государств прежнего состава Евросоюза.

Европейские авиакомпании в соответствии с соглашением между ЕС и США от июня 2007г. предоставляют американской стороне данные персонального характера на вылетающих в США пассажиров по 19 категориям, включая информацию о кредитных картах, номерах их телефонов, почтовых и интернет-адресах, а также данные о бронировании гостиниц и аренде автотранспорта. РИА «Новости», 28.2.2008г.

— ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) отменило запрет на погрузку всех грузов и контейнеров в Чехию и Польшу через пограничный переход Медыка-Мостиска, введенный со 2 фев., сообщается в телеграмме РЖД от 11 фев.

Также РЖД отменили запрет на погрузку всех грузов на экспорт в Польшу через погранпереход Мамоново-Бранево, введенный 30 янв. Пока оста-

ется в силе запрет на погрузку всех экспортных грузов назначением на Калининградскую железную дорогу в адрес всех грузополучателей, введенный с 30 янв. до отмены. Погрузка наливных грузов осуществляется только на 50% от плана. Исключение сделано для погрузки карбамида на экспорт в адрес ОАО «Терминал ГМБ». Interfax, 13.2.2008г.

— «Аэрофлот» намерен участвовать в тендере на покупку крупнейшей чешской авиакомпании «Чешские авиалинии» (CSA Czech Airlines). Глава «Аэрофлота» Валерий Окулов подтвердил этот факт, сообщила сегодня пражская газета «Господарске новины». «Если приватизация «Чешских авиалиний» состоится до конца этого года, то «Аэрофлот» примет в ней участие», — заявил В.Окулов.

Предполагается, что чешское правительство создаст условия для проведения тендера еще в текущем году. Согласно действующей в ЕС законодательной практике, коммерческие субъекты, не являющиеся резидентами ЕС, не могут купить контрольный пакет акций местных авиакомпаний. Поэтому, «Аэрофлот» готов вступить в консорциум потенциальных фирм-партнеров с целью стать одним из владельцев «Чешских авиалиний».

В тендере на покупку «Чешских авиалиний» готовы участвовать также французская Air France и китайская авиакомпания «Чайна Соустхен». Прайм-ТАСС, 7.2.2008г.

— Skoda Electric получила заказ в 8 млн. евро, по которому в течение последующих 12 месяцев должна поставить фирме Rotem Co (Республика Корея) 34 комплекта электрооборудования для вагонов стамбульского метрополитена. Этому заказу чешская фирма уделяет большое внимание, потому что он является показательным для азиатского рынка, прежде всего для КНР и Индии, где в ближайшем будущем ожидается значительное расширение спроса на рельсовые транспортные средства. Южнокорейской стороне поставляются тяговые и вспомогательные приводы, устанавливаемые на скоростных подвижных составах, изготавливаемых для стамбульской транспортной компании Istanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri. Договор предусматривает оказание технического содействия при монтажно-сборочных работах, вводе в эксплуатацию и испытаниях, а также гарантийное обслуживание и спецподготовку турецких специалистов.

Rotem Co, в которой работает 3,5 тыс.чел., является составной частью концерна Hyundai Motor Group и считается крупным игроком на мировом рынке рельсовых транспортных средств и вагонов. Она выпускает электровозы и дизельные тепловозы, пригородные и скоростные поезда, легкий рельсовый транспорт и вагоны.

Skoda Electric (550 занятых) является также одним из трех крупнейших в Европе производителей троллейбусов. В фев. 2007г. она заключила крупный контракт на поставку в столицу Латвии в течение 5 лет 150 низкопольных троллейбусов 50 млн. евро. Кузова троллейбусов изготавливаются совместно с чешским филиалом компании Irisbus Iveco (Италия). Skoda Electric также поставит 50 троллейбусов в румынский г.Тимишоара на сумму 500 млн. ч. кр. (16 млн. евро). В связи с ростом экспорта чешское предприятие расширяет свои производственные мощности.

Skoda Transportation подписала в нояб. 2007г. Соглашение с ЗАО «Вагонмаш» (г. Санкт-Петербург) на проектирование и производство вагонов нового образца. «Вагонмаш» (бывший Вагоностроительный завод им. Егорова) с 2003г. входит в группу «Дедал» и с 2005г. управляется ЗАО «Дедал-Вагоны» (управляющая компания ЗАО «Вагонмаш» и ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод»). Предприятие производит магистральные вагоны и вагоны метрополитена (второй по величине производитель в России). Санкт-петербургский завод уступает своему основному конкуренту — компании «Метровагонмаш», входящей в концерн «Трансмашхолдинг», поэтому сотрудничество со Skoda имеет важное значение для «Вагонмаш».

В соответствии с подписанным соглашением, Skoda Transportation займется разработкой конструкторско-технологической документации и поставками части комплектующих (электродвигатели, шасси и контрольное оборудование). «Вагонмаш» будет осуществлять конечное производство. Первый шестивагонный состав нового поколения будет построен в 2008г. Предполагается, что основным потребителем новых поездов будет Петербургский метрополитен. В перспективе «Вагонмаш» может организовать поставки новой продукции и другим метрополитенам России, стран СНГ и дальнего зарубежья. Новые вагоны будут обладать улучшенными характеристиками энергопотребления, повышенной безопасностью и комфортностью для пассажиров и обслуживающего персонала. В короткие сроки из Чехии поставят оборудование для 300 вагонов на 4,5 млрд. ч. кр. (144 млн. евро).

ГУП «Петербургский метрополитен» приобретает вагоны только на конкурсной основе исходя из трех показателей технических характеристик, объема финансирования и результатов испытаний производственного образца. Метрополитен этого города приобретает вагоны не только у «Вагонмаша», но и у подмосковного предприятия «Метровагонмаш», входящего в «Трансмашхолдинг». Запросы о поставках направлялись Hitachi и Siemens. Потребность в новых вагонах велика, особенно с учетом планируемого ввода в эксплуатацию в 2008г. 5 линии петербургского метро.

В 2006г. было приобретено у «Вагонмаша» 18 шт., а в 2005г. — 59 шт. («Метровагонмаш» поставил в 2006г. в Санкт-Петербург 20 вагонов). В связи с более активной маркетинговой политикой «Метровагонмаша», а также по причинам более быстрого развития основного клиента данной компании — Московского метрополитена доля петербургского предприятия на российском рынке вагонов с 2000г. по 2006г. снизилась, по оценке, с 15 до 5%.

Согласно экспертным оценкам, к 2010г. доля вагонов с выработанным ресурсом в российском парке вагонов достигнет 31%, что в количественном отношении составит более 1,8 тыс.шт. Росту объемов производства будет способствовать активизация работ по строительству новых метрополитенов в России и странах СНГ (Алма-Ата, Донецк, Омск, Красноярск, Челябинск, Уфа, Пермь и др.), а также ввод новых станций в уже существующих метрополитенах. БИКИ, 18.12.2007г.

— Администрация Оломоуцкого края оштрафовала Чешскую железную дорогу на 5,5 млн. крон.

Край ежегодно выделяет дотации на обеспечение ж/д сообщения в 300 млн. чеш. крон, а поезда регулярно опаздывают. За последние три месяца составы приезжали не вовремя 60 раз, а в нескольких случаях маршруты вообще отменяли. По словам представителя администрации П. Полашека, санкции применили на основании данных, предоставленных Чешской железной дорогой. Оломоуцкий край ранее оштрафовал и автобусных перевозчиков за нецелевое использование бюджетных дотаций. www.economy.gov.ru, 15.11.2007г.

— С 1 янв. 2008г. проезд в городском транспорте и метро г. Праги увеличится на 30% и составит для беспересадочных билетов 18 чеш. крон, стоимость билетов с пересадкой поднимется с сегодняшних 20 до 26 чеш. крон. Изменится также цена проездных билетов, в частности, цена проездного билета на год увеличится на 600 чеш. крон. www.economy.gov.ru, 15.11.2007г.

— «Чешские железные дороги» с 9 дек. 2007г. изменяют порядок оплаты проезда в электропоездах. Если раньше оплата билетов осуществлялась в соответствии с «зонами», то теперь цена билетов будет точно соответствовать км. www.economy.gov.ru, 1.11.2007г.

— Россия планирует участвовать в приватизации в Чехии аэропорта и авиакомпании Czech Airlines, сообщил вице-премьер — руководитель аппарата правительства РФ Сергей Нарышкин. Он отметил рост товарооборота России и Чехии. «Растет товарооборот, который составляет 7,5 млрд.долл.», — сказал он, добавив, что в этом году прирост здесь ожидается до 20%. РИА «Новости», 29.10.2007г.

— Правительство Чехии приняло решение о приватизации пражского международного аэропорта Ruzine, находящегося в собственности государства. В течение ближайших восьми месяцев госпредприятие «Аэропорт-Прага» будет преобразовано в акционерное общество. Затем акции будут проданы.

Ruzine является одним из наиболее крупных аэропортов в постсоциалистических государствах Центральной Европы. Правительственные эксперты прогнозируют, что прибыль от продажи акций составит 100 млрд. крон (более 5 млрд. долл.). Прайм-ТАСС, 13.9.2007г.

Чили

Транспорт

Сектор транспорта в 2004г. оставался одной из наиболее динамично развивающихся отраслей чилийской экономики. Основную роль в обеспечении перевозок играют морской, авиа и автомобильный транспорт. Ж/д транспорт выполняет вспомогательную роль в системе грузовых и пассажирских перевозок, поскольку изначально его транспортная сеть создавалась для обеспечения деятельности горнорудных и других промышленных предприятий по доставке сырья и продукции от мест добычи и переработки в морские порты.

Основным средством перевозок при осуществлении экспортно-импортных операций является морской транспорт. На его долю приходится 76% всего грузооборота Чили, в т.ч. 85% экспортных и более 75% импортных операций.

Морскими перевозками в Чили занято 15 частных национальных компаний, из них наиболее крупными являются «Интеросеаника», «Эмпремар», «СудАмерика Вапорес», «Администрадора де Навес Умболт» и «Фор Си Эс ФВ». Эти компании владеют около 60% всего торгового флота страны.

В стране имеется 36 морских портов. Наиболее крупными из них являются Сан-Антонио и Вальпараисо, на долю которых приходится 20% всего грузопотока. В портовом хозяйстве занято 17,6 тыс. чел.

В 2004г. года в чилийские порты для проведения разгрузочно-погрузочных работ заходило 15 тыс. кораблей торгового флота различных стран. По оценке Главного управления морских территорий и торгового флота ВМС Чили в 2004г. в связи с увеличением экспортно-импортных операций, объем грузоперевозок увеличился во всех портах страны. Порты работали с максимальной нагрузкой, а тарифы выросли в среднем на 25%. Так, в крупнейшем морском терминале Сан-Антонио грузоперевозки в 2004г. увеличились на 10,3% по сравнению с пред.г., достигнув 10,7 млн.т. В порту Вальпараисо они составили 6 млн.т., что на 18,6% выше показателя 2003г. Улучшению положения с портовой инфраструктурой будет способствовать намеченное на ближайшее время создание Индустриального парка порта Сан Антонио на площади 350 га. Предполагаемый объем инвестиций — 250 млн.долл.

В Чили с 1997г. активно проводится политика приватизации портового хозяйства. 11 портов остаются в собственности государства, остальные в соответствии с законом №19.542 от 1997г. «О модернизации государственных морских портов» приватизированы или находятся на этапе проведения тендеров с целью передачи их в частное управление на правах концессий сроком до 30 лет. Сумма частных инвестиций в морские порты к концу 2004г. составила 500 млн.долл. Объем морских перевозок может увеличиться с 80 млн.т. в 2004г. до 150 млн.т. в 2020г.

Авиационный транспорт занимает ведущее место по перевозкам пассажиров на средние и дальние расстояния. Основными участниками на рынке авиаперевозок выступают чилийская авиакомпания «Лан Чиле» — 55%, аргентинская «Аэролиниас Аргентинас» — 7%, бразильская «Вариг» — 6,4%, американская «Американ Эрлайнс» — 5,2% и испанская «Иберия» — 3,7%. На долю остальных авиакомпаний, включая немецкую «Люфтганза», французскую «Эр франс», канадскую «Эр Канада» приходится 22,7% международных пассажирских перевозок в Чили.

Поток пассажиров на внутренних авиалиниях в 2004г. уменьшился на 0,5% и составил 274,7 тыс. чел. Основными авиакомпаниями, действующими на внутреннем рынке авиационных перевозок, выступают «Лан Экспресс» — 69,4%, «Скай Сервис» — 17,0%, «Лан Чиле» — 12,9% и «Аэровиас» — 0,9%. Объем грузовых авиаперевозок внутри страны за отчетный период также сократился на 9,5% по сравнению с тем же периодом 2003г. и составил 25570 т. грузов.

Автомобильный транспорт остается в Чили основным видом перевозки грузов и пассажиров внутри страны и обеспечивает транзит с соседними странами Аргентиной, Боливией, Перу, Парагваем и Бразилией.

На протяжении последних лет в Чили отмечается устойчивый рост количества автомобилей на ду-

шу населения. В 1975г. в стране было 473 тыс. легковых автомобилей (1 автомобиль на 22 человека). В 2004г. их число достигло 2,5 млн. машин (в среднем один автомобиль на 6-7 человек). 65% из них являются обычными легковыми автомобилями класса «седан» и «универсал», 30% — легковыми автомобилями «коммерческого» класса (полугрузовые легковые автомобили и джипы), а остальные — грузовики.

Согласно данным Национальной автомобильной ассоциации Чили (ANAC — Asociación Nacional Automotriz de Chile) количество проданных автомобилей в 2004г. достигло рекордного за последние 5 лет уровня и составило 148127 ед., что на 24,3% выше, чем в 2003г. Наиболее популярными являются автомобили марки «Шевроле», чья доля на рынке составляет 20%, на втором и третьем местах модели компаний «Топота» и «Хьюндай». Наиболее популярными среди населения марками явились автомобили «Шевроле-Корса», «Тойота-Ярис» и «Пежо-206».

	Продажи автомобилей, в ед.				Всего	
	Легковые автомобили и джипы		Легковые грузовики и фургоны		2003	2004
«Шевроле».....	16341	20488	6988	6543	23329	27031
«Тойота».....	10231	15191	2017	1909	12248	17100
«Хьюндай».....	8135	9596	2675	2408	10810	12004
«Пежо».....	7873	8440	1977	2675	9850	11115
«Сузуки».....	7191	9142	1225	1164	8416	10306
«Фиат».....	5988	5738	2295	3072	8283	8810
«Киа».....	4663	6008	3064	3652	7727	9660
«Нисан».....	3595	6190	3680	6805	7275	2995
«Рено».....	5347	5864	547	688	5789	6552
«Форд».....	2956	3760	1430	1123	4386	4883
Др. компании.....					21413	28130
Всего.....					119526	148586

Ист.: Diario Financiero 11.01.2005 (ANAC)

Рост продаж в 2004г. происходил в секторе и легковых и грузовых автомобилей. Укрепление чилийского песо и, соответственно, падение доллара стимулирует импорт и, в свою очередь, рост потребления населения. На указанный процесс оказывают влияние низкие процентные ставки по кредитам, установленные Центральным банком Чили. Стоимость кредита в настоящее время самая низкая за всю историю страны. Расширены предложения по послепродажному сервису. Что касается грузовых автомобилей, то беспрецедентный рост продаж объясняется ростом активности в горнодобыче и строительстве.

90% торговли новыми автомобилями в стране контролируют 10 крупных торговых групп, осуществляющих реализацию автомобилей 38 марок мелким дистрибуторам и непосредственно потребителям. Крупнейшими из них являются: «Дженерал Моторс Чили» (автомобили «Шевроле»), «Дель Рио» (автомобили «Сузуки» и «Мазда») и «Айвау» (автомобили «Форд», «Киа» и «Субару»).

Среди марок легковых автомашин, наиболее продаваемых в Чили, лидирующее положение в 2004г. по-прежнему занимали следующие (ед.): «Шевроле»-Корса — 12205; «Тойота»-Ярис — 10674; «Пежо»-206 — 5367; «Хьюндай»-Аксент — 3948; «Рено»-Клио II — 3600; «Фиат»-Палио — 3394.

Среди марок полу грузовых машин и фургонов лидируют (ед.): «Нисан»-Террано Пик — 5343; «Шевроле»-Лув — 2466; «Митцубиси»-Нью L-200

— 2283; «Шевроле» S-10 — 2023 (источник — ANAC).

В отличие от прошлых лет в 2004г. резко выросли продажи грузовых автомобилей. Объем продаж грузовых автомобилей в Чили в течение года составил 8,5 тыс. ед., на 53,7% выше, чем в 2003г. На первом месте в этом секторе находятся машины марки «Мерседес», доля которых составляет 23% рынка. На втором месте — автомобили марки «Шевроле» (17%) и на третьем месте — грузовики компании «Форд» (14%).

Динамика продаж грузовых автомобилей (ед.): 2000г. — 4965; 2001г. — 4648; 2002г. — 4584; 2003г. — 5563; 2004г. — 7998.

Продажи новых грузовых автомобилей, в ед.

	2004г.	2003г.	2004/03,%
Всего	8549	5563	53,7
Мерседес Бенц	1959	1025	91,1
Шевроле	1130	968	16,7
Форд	1006	757	32,9
Хундаи	336	406	-9,9
Фольксваген	695	353	96,9
Мак	449	301	49,1
Митцубиси	430	283	51,9
Вольво	440	262	67,9
Интернейшнл	341	251	35,9
Ивеко	443	248	78,6
Фретлинер	425	245	73,5
Скания	352	214	64,5

Ист.: Estrategia 2.02.2005г.

Основные поставщики грузовых автомобилей на рынок Чили: Бразилия — 4217 ед., Япония — 1659 ед., США — 668, Аргентина — 427, Германия — 403, Мексика — 389, Корея — 366, Франция — 257.

Импорт легковых автомобилей в 2004г. по странам

Страна	Всего		CIF	
	шт.	% 2004/03	тыс.долл.	% 2004/03
Япония	44034	15,0	396427	30,5
Бразилия	31462	35,4	199255	42,3
Ю.Корея	27840	47,8	214598	58,8
Аргентина	19236	-0,8	118916	6,4
Франция	7286	-35,4	70569	-26,3
Мексика	6370	73,8	41298	60,4
Испания	3487	121,0	27569	146,6
США	3320	27,5	55710	27,5
Таиланд	2847	46,7	29958	33,5
Индия	1492	82,4	4452	80,5
Германия	1148	82,2	34464	99,3
Другие	1890	-0,4	32404	25,7
Всего	150412	21,1	1225619	31,1

Ист. Estrategia 2.01.05

С 2001г. в Чили действуют нормы «Евро-2» для всей колесной техники, а с 2002г. нормы «Евро-3» для автобусов и грузовых автомобилей, зарегистрированных в столичном округе. В стране разрешена эксплуатация автомобилей, работающих на газовом топливе. Пока на газ переводятся только легкие и средние автомобили коммерческого назначения (такси, грузовики и полугрузовики), при этом, модель должна быть признана пригодной к данной модернизации Центром контроля и сертификации автомобилей. Если машина эксплуатируется более 2 лет (но не более 5 лет), она должна пройти экспертизу на станции техосмотра.

Импорт мотоциклов в 2004г. составил 5 тыс. шт. По оценкам гендиректора дистрибуторской фирмы Motorrad, емкость рынка мотоциклов составляет не меньше 10 тыс. ед. в год. В Чили действуют определенные стандарты на обувь и одежду, при-

меняемые мотоциклистами, требования к уровню шума. Сложна процедура омологации новой модели, на которую уходит иногда полгода.

Особый спрос существует на коммерческие мотоциклы, объемом цилиндров 100, 125 и 200 куб.см. Имеется спрос на так называемые городские мотоциклы — «скутер» для езды по городу на небольшие расстояния, на мотоциклы с 4 колесами, а также «прогулочные» до 125 куб. см., в т.ч. для детей.

Импорт мотоциклов в Чили

Импортер	Модель	2004г.		2003г.	
		Кол-во	Доля в продажах	Кол-во	Доля в продажах
Honda Motor de Chile	Honda	899	18,18%	742	15,01%
Toledo	Hensim	670	13,55%	265	5,36%
Scheib	Motorrad	604	12,21%	507	10,25%
Importador Imoto	Jinashe-Lifan	600	12,13%	406	8,21%
Comercial Aprilla	Sanya	255	5,16%	3	0,06%
Classic Motorsa	Vento	173	3,50%	1	0,02%
Motorrad	Motorrad	165	3,34%	1	0,02%
Comercial Iron	Euromot	118	2,39%	123	2,49%
Roland Spaarwater	KTM	117	2,37%	89	1,80%
Williamson Balfour Motors	BMW	75	1,52%	25	0,51%
Dist.chilena de Motocicletas	Hadey Davison	38	0,77%	19	0,38%
Comercial Tecfin	Honda	22	0,44%	1	0,02%
Comercial Maule	Takasaki	15	0,30%	18	0,36%
Grunwald Motors	Suzuki	9	0,18%	1	0,02%
Inversiones y Asesorias	Cosval	9	0,18%	1	0,02%
Otros		617	12,48%	72	1,46%
Totales		4945	100%	2373	100%

Ист: ANIM

Доля грузовых перевозок железнодорожным транспортом составляет 0,5%. Объем пассажирских перевозок достигает в среднем 16 млн. чел. в год. В северных регионах страны ж/д транспорт используется исключительно для перевозки грузов, а в центральной и южной части Чили имеется ограниченное число пассажирских линий.

Протяженность железных дорог в Республике Чили, построенных, в основном, в 50-60гг., составляет около 8 тыс.км. Менее половины ж/д веток страны электрифицированы. На остальной части используются дизельные локомотивы и устаревшие типы паровозов. Магистрали строились частными компаниями по несвязанным друг с другом проектам, они до сих пор не объединены в единую сеть. Наряду с общепринятой в Западном полушарии шириной колеи (1,676 м), в северных регионах Чили используются железные дороги с шириной колеи 1м. и 0,75м.

Основную роль в ж/д перевозках играет государственная ж/д компания «ЭФЭ — Эмпреса Феррокарилес дель Естадо» («Государственное ж/д предприятие») и ее дочерние предприятия «Фепаса — Феррокарилес дель Пасифико», «Мерваль», «Метротрен», «Ларга Дистанция» и «Биотрен». С 1993г. грузовые перевозки переданы «Фепаса». Подвижной состав этой компании составляет 3,5 тыс. вагонов различного типа грузоподъемностью до 50 т. Все другие дочерние предприятия заняты перевозкой пассажиров. Общее количество пассажирских ж/д составов компании (электровоз и 4-6 пассажирских вагонов) составляет 85 ед.

В целях восстановления отрасли правительство страны способствует проведению политики приватизации части железных дорог. 43,6% акций компании «Фепаса» принадлежат частному капиталу.

Ж/д компания «Ферронор», 55% акций которой с 1997г. принадлежат американской фирме «Рейл Америка», обеспечивает грузовые перевозки на севере страны на маршрутах от горнодобывающих шахт до морских портов Чили.

С целью обновления подвижного состава и развития дорожной и станционной инфраструктуры руководство компании ЭФЭ проводит политику по привлечению частных инвестиций на основе передачи части железных дорог в концессию частным инвесторам, в т.ч. иностранным, сроком до 30 лет. Данная работа реализуется путем выполнения трехгодичных планов реорганизации отрасли. В рамках плана на 2003–05гг. осуществляется инвестирование на 693 млн.долл.

Ж/д и строительные компании Германии, Испании, Франции, Канады и США, опираясь на финансовые возможности национальных банковских структур, уже участвуют или заявили о своей заинтересованности в участии в ряде проектов модернизации ж/д сети Чили. В целях расширения круга претендентов на участие в торгах, а также поиска новых источников финансирования национальных строительных компаний, министерство транспорта и общественных работ Чили провело ряд переговоров с представителями японских деловых кругов.

В соответствии со сложившейся в Чили практикой концессионирования, иностранные компании, участвующие в торгах на строительство или модернизацию каких-либо объектов инфраструктуры, предлагают условия долгосрочного финансирования планируемых работ. Для участия в торгах, как правило, образуются консорциумы, куда помимо строительных, транспортных и прочих компаний обычно входят и крупные банковско-финансовые структуры.

В 2004г. в целях совершенствования системы городского общественного транспорта осуществлялись подготовительные мероприятия по реализации плана реорганизации городского транспорта столицы Transantiago. Его практическая реализация начинается в 2005г. и завершится в 2010г.

План Transantiago направлен на создание интегрированной системы столичного общественного транспорта на основе технически совершенных видов транспортных средств, а также упорядочение транспортных магистралей за счет перераспределения маршрутов между компаниями-операторами, создания вспомогательных сетей, подвозящих пассажиров из отдаленных районов к станциям метро и к магистральным линиям. Ключевым элементом станет сеть столичного метро и, как дополнение к нему, другие виды, включая автобусные маршруты, коллективное такси, а также возможно и троллейбусы. Ожидается уменьшение на 60% количества общего числа автобусов. Новые средства транспорта должны полностью соответствовать нормам «Евро-3». Сумма инвестиций, привлекаемых в проект – 700 млн.долл.

Сантьяго стоит на втором месте в Латинской Америке (после Мехико) по загрязненности воздуха. 7 тыс. автобусов, большей частью со сроком службы более 15 лет и работающих на дизельном топливе, ежедневно выходят на трассу. 2 млн. пас-

сажиров совершают в день 4,5 млн. поездок в общественном транспорте, испытывая во многих случаях неудобства, связанные с несостыковкой пересадок и с техническим несовершенством городских автобусов.

Для подготовки и реализации Плана сформирован Координационный комитет. В зависимости от интенсивности движения и уровня деловой активности город поделен на 10 зон, для каждой из которых разработана программа развития внутризональных транспортных сетей и обеспечения доступа к магистральным дорогам. Определены принципы действия Плана: проведение торгов на основные и вспомогательные маршруты среди компаний-операторов и подписание с победителями контракта от имени минтранса; включение в условия контракта обязательств провести сокращение числа транспортных единиц и замену оставшихся на новые; проведение торгов на создание Центра финансирования и администрирования проекта (AFI) и Информационного центра (SIG); внедрение магнитных карточек как способа оплаты за проезд; гарантии со стороны правительства в отношении уровня тарифов за проезд (не должен превышать уровень 2004г. – 410 песо) и размера заработка водителей автобусов.

Для участия в торгах на право стать оператором маршрута фирмы должны были представить тендерный пакет, включающий предложения по тарифам, техническую документацию, экономическое обоснование проектов и условия финансирования.

На первоначальном этапе внедрение Плана встретило серьезное противодействие со стороны владельцев автобусов, кооперативов и ассоциаций транспортников. На согласование условий его реализации и достижение компромиссов ушло более 2 лет. Торги среди операторов были проведены только в дек. 2004г. вместо обозначенного в плане срока 2003г. В соответствии с новыми условиями План будет реализовываться до 2010г. 12 этапами.

В нояб.-дек. 2004г. фирмы-соискатели могли выкупить условия торгов на маршруты. 30 дек. состоялось «открытие пакетов», 6 янв. 2005г. определены победители и подписаны соответствующие контракты. В фев. 2005г. объявлены торги на создание Центра финансирования и администрирования проекта (AFI) и Информационного центра (SIG). В этих торгах примут участие банки и финансовые группы. Соответствующие соглашения с победителями должны быть подписаны в апр. В авг. 2005г. должны быть реализованы первые пилотные поставки автобусов на новые маршруты. С авг. 2005г. по май 2006г. должны быть выведены из эксплуатации 3500 старых автобусов и закуплены 1200 новых, отвечающих требованиям Плана (низкий пол, одна из дверей оборудована для инвалидов колясок, салон повышенной комфортности с высокой пассажиремкостью, оснащение двигателем Евро-3 и автоматической трансмиссией). 1000 машин должны быть сочлененными, 200 – длиной 12 м. В мае 2006г. на все виды транспорта вводится единая магнитная карта в качестве способа оплаты за проезд.

Первый этап торгов на магистральные «маршруты» завершился с большим успехом. В торгах приняли участие 27 национальных фирм и одна колумбийская. Был обеспечен высокий уровень конкуренции. Особый интерес вызвали второй и четвертый маршруты, проходящие по улицам Сан-

та Роса и Пахаритас, на которых в перспективе могут быть проложены троллейбусные линии.

В конце янв. 2005г. было объявлено о подписании первых контрактов на закупку автобусов. Фирмы-операторы SuBus, Express de Santiago и Inversiones Alsacia, принадлежащие одному владельцу Эрнану Мойя закупили у шведского концерна Volvo 1667 автобусов на 400 млн.долл. Volvo взяло на себя также обязательства организовать станции техобслуживания и обеспечить склады запчастей. Кредитование операции обеспечивает банк HSBC. Аналогичные предложения были представлены компаниями Scania и Mercedes Benz, однако оказались менее привлекательными. Следующий этап закупки автобусов будет проводиться в 2006г.

По-прежнему основное внимание в сфере улучшения деятельности городского общественного транспорта в г.Сантьяго уделяется развитию столичного метро. Расширение метро входит составной частью в План Transantiago. Объем инвестиций на его развитие оценивается в 1,6 млрд.долл.

В 2004г. пассажиропоток на линиях метро г.Сантьяго составил 203 млн. чел. Финансовые поступления от продажи билетов достигли 90 млн.долл. Завершено строительство двух новых станций на пятой линии и четырех станций на второй ветке метро. Ориентировочная стоимость работ составила 430 млн.долл. Стоимость строительства новой четвертой линии метро общей протяженностью 33 км. составит 1 млрд.долл. Строительные работы на ней начаты в июле 2002г. и будут завершены к концу 2005г.

Ожидается, что с введением в строй новых участков линий метро, количество пассажиров, пользующихся его услугами, увеличится на 90 млн. чел. в год и достигнет 300 млн. пассажиров.

Железные дороги

Генеральное управление гражданской авиации (ГУГА), исторически входящее в состав Военно-воздушных сил страны и формально подчиняющееся минобороны Чили, на деле является самостоятельным государственным органом, отвечающим за регулирование, обеспечение и контроль использования национального воздушного пространства в гражданских целях.

Задачи ГУГА как авиационной администрации:

- аэронавигационное (в т.ч. диспетчерское) и метеорологическое обеспечение полетов воздушных судов (ВС) в воздушном пространстве Чили, а также в международном воздушном пространстве, находящемся в чилийской зоне ответственности; предоставление всего комплекса аэропортовых услуг, регулирование деятельности вовлеченных в него государственных и коммерческих структур;

- осуществление контрольных и фискальных функций в отношении авиакомпаний, воздушных судов, авиационного (летного и наземного) персонала, аэропортового и навигационного оборудования (сертификации, выдача лицензий, допуск к эксплуатации, аэропортовые сборы и т.д.), а также реализация всего комплекса мер по обеспечению безопасности воздушного транспорта; расследование авиационных инцидентов, аварий и катастроф; представление Чили в области аэронавтики на международной арене.

ГУГА имеет 70-летнюю историю, являясь одной из наиболее передовых и эффективных авиационных администраций в латиноамериканском регио-

не. Чили имеет 1 категорию по классификации Федеральной авиационной администрации (FAA) США (полеты американских авиакомпаний в Чили и чилийских в США осуществляются без ограничений). Здесь впервые в Южной Америке были введены в действие нормы уменьшенного вертикального эшелонирования (RVSM – Reduced Vertical Separation Minimums). ГУГА в числе первых в регионе приступило к внедрению современных аэронавигационных технологий RNAV, ADS, CPDLC и ряда других.

Управление располагает собственным парком самолетов-лабораторий, сертифицированных для калибровки систем инструментального захода на посадку, радиомаяков, радаров и оптических систем, которые задействуются как для обеспечения национальной аэронавигационной сети, так и для выполнения заказов за рубежом. В июле 2006г. ГУГА Чили осуществило весь объем работ по сертификации Международного аэропорта г. Лима (Перу) на прием воздушных судов по II категории ИКАО.

Зона ответственности Службы контроля воздушного движения ГУГА охватывает не только всю чилийскую территорию (при этом обеспечено ее 100% радарное перекрытие), но и большой сектор международного воздушного пространства в южной части Тихого океана, ограниченный чилийским побережьем, Полинезией и Антарктикой. Общая площадь чилийской зоны контроля составляет 31,9 млн. кв.км.

Высокий уровень деятельности ГУГА подтверждается тем фактом, что его оперативный, управленческий и контрольно-финансовый аппараты в 2006г. были сертифицированы по международному стандарту качества ISO 9001:2000. На международной арене Управление активно участвует в деятельности ИКАО (Чили – одно из 36 государств-членов Постоянного совета ИКАО), а также различных региональных организаций.

Поддерживаются контакты с авиационными администрациями большинства стран мира. В июне 2006г., во время визита делегации ГУГА во главе с его директором Энрике Росенде в Москву, было подписано соглашение о сотрудничестве с Межгосударственным авиационным комитетом (МАК).

Ж/д транспорт в Чили утратил свое былое значение и играет вспомогательную роль. Доля ж/д перевозок в общем объеме грузооборота составляет менее 1%. Многие дороги заброшены с начала 70гг. В северных регионах страны ж/д транспорт используется исключительно для перевозки грузов, а в центральной и южной части имеется ограниченное число пассажирских линий.

Протяженность железных дорог в стране составляет 8 тыс.км. Менее половины из них электрифицированы. На остальной части используются дизельные локомотивы и устаревшие типы паровозов. В связи с тем, что магистрали строились частными компаниями по несвязанным друг с другом проектам, они до сих пор не объединены в единую сеть. Наряду с общепринятой в Западном полушарии шириной колеи (1,676 м.), используются стандарты в 1 м. и 0,75 м.

Большая часть железных дорог принадлежит госкомпаниям Empresa de Ferrocarriles de Estado (EFE), которая через свои дочерние предприятия Ferrocarriles del Pasifico (Fepasa) – грузовые перевозки и Merval, Metrotren, Larga Distancia и Biotren – пассажирские, осуществляет контроль за секто-

ром. Подвижной состав Ferasa составляет 3,5 тыс. вагонов грузоподъемностью до 50 т. Общее количество пассажирских ж/д составов (электровоз и четыре-шесть пассажирских вагонов) не превышает 100 ед.

В последние годы рост цен на дизельное топливо и бензин побуждает правительство страны обратиться к проектам развития ж/д транспорта. В 2005г. было восстановлено ж/д сообщение между г.Сантьяго и г. Пуэрто-Монт (общая протяженность путей – 1200 км).

С целью привлечения дополнительных средств для обновления подвижного состава, дорожной и станционной инфраструктуры, правительство страны и госкомпания EFE активно проводят политику по привлечению частных инвестиций на основе передачи части железных дорог в концессию инвесторам, в т.ч. иностранным, сроком до 25-30 лет. Общий объем привлеченных финансовых средств в 2003-06гг. превысил 700 млн.долл. Ж/д и строительные компании Германии, Испании, Франции, Канады, США и Японии уже участвуют или заявили о своей заинтересованности в участии в ряде проектов модернизации чилийской ж/д сети.

Одним из перспективных направлений является строительство скоростной дороги длиной в 120 км. между столицей Сантьяго и курортным городом на берегу Тихого океана Винья-дель-Мар (оценивается в 900 млн.долл.). Работы планирует вести выигравшая тендер французская инвестиционная группа Alstom, при этом половину затрат возьмет на себя государство.

Автодороги

В конце 2006г. правительства Чили и Аргентины объявили международный конкурс на восстановление Трансандской железной дороги протяженностью 225 км. между г.г. Лос-Андес (V регион Чили) и Мендоса (Аргентина), которая обеспечит транспортный коридор между Тихим и Атлантическим океанами. Реализация проекта позволила бы вдвое увеличить объем сухопутных перевозок между двумя странами (4,5 млн.т. в год), а также разгрузить проходящую параллельно автомобильную магистраль. Общая стоимость проекта составит 300 млн.долл.

Автомобильный транспорт остается в Чили основным видом перевозки грузов и пассажиров внутри страны и обеспечивает транзит с соседними государствами Аргентиной, Боливией, Перу, Парагваем и Бразилией. Общая протяженность автомобильных дорог составляет 80 тыс.км., из них с покрытием до 17 тыс.км. В стране действует 1866 транспортных компаний. Общее число грузовых машин достигает 140 000.

С 1996г. в стране ведется широкомасштабная модернизация транспортной сети на участке от г. Ла Серена до г. Пуэрто-Монт Панамериканского шоссе (общие капиталовложения – 1 млрд.долл.), сдано в эксплуатацию свыше 2400 км. новых авто-трасс. Если в начале 90гг. в стране имелось только 180 км. дорог с разделительной полосой для встречного движения, то сейчас 1800 км. С 2002г. ведется активное строительство новых скоростных автомагистралей, в столичном регионе Metropolitano. Уже действуют дороги Autopista Central (часть Панамериканского шоссе, проходящего через город) и Costanera Norte, которая связала восточную

и северную части Сантьяго с международным аэропортом и с шоссе №68. В 2007г. планируется полностью завершить строительство южной и северной частей столичной кольцевой автомагистрали (Vespucio Sur Express и Vespucio Norte Express). В черте города вышеупомянутые автотрассы являются первыми коммерческими дорогами, оборудованными принципиально новой единственной в Латинской Америке автоматизированной системой оплаты free flow, которая обеспечивает безостановочное движение.

Продолжена реконструкция Панамериканского шоссе на севере страны и строительство других объектов. На реализацию 16 проектов в 9 регионах страны по модернизации «питающих» трасс и строительству т.н. второстепенных автодорог министерство общественных работ (МОР) в 2007г. планирует выделить свыше 180 млн.долл. Наиболее крупным проектом является реконструкция проходящей вдоль побережья океана автодороги Ruta Costera, которая соединяет порты и прибрежные населенные пункты II и III регионов. После завершения работ на участках Талгал-Папосо-Варильяс и Кальдера-Уаско (капиталовложения в 2007г. составят 50 млн.долл.) автотрасса может значительно разгрузить Панамериканское шоссе в данном районе на протяжении 400 км.

В связи с принятием государственной программы по развитию туризма, в планах МОР на 2007г. – развитие инфраструктуры, обеспечивающей доступ к наиболее привлекательным туристическим объектам Чили. 25 млн.долл. выделяется на реконструкцию автодорог, ведущих к озерам Ланалуе и Льеу Льеу (X регион), и 20 млн.долл. – на улучшение автотрассы до Национального парка Лаго Пуэло.

Морпорты

Чили по уровню развития транспортной инфраструктуры занимает первое место в Латинской Америке и одно из ведущих в мире. Особо значимые проекты были осуществлены в последние годы. В конце 2006г. правительство М.Бачелет объявило о запуске нового государственного «Плана развития инфраструктуры для повышения конкурентоспособности страны», одной из целей которого является модернизация и расширение национальной транспортной системы. Программа рассчитана на 2007-10гг. и предусматривает реализацию проектов, как за счет прямых государственных инвестиций, так и через привлечение частного капитала. Планирование, организация и контроль развития транспортной инфраструктуры возложены на министерство общественных работ (Ministerio de Obras Publicas – МОР).

Морской транспорт – обеспечивает 80% объема грузоперевозок Чили (в 2006г. 97 млн. т.), в т.ч. до 88% экспортных и импортных операций. В стране имеется 25 портов и 32 промышленных терминала. Большая часть портового хозяйства в соответствии с законом №19.542 от 1997г. «О модернизации государственных морских портов» приватизирована или находится на этапе передачи в частное управление на правах концессий сроком до 30 лет. На сегодня только 10 портов остаются в госсобственности.

Наиболее крупными портами являются Сан-Антонио и Вальпараисо, на долю которых приходится 20% всего грузопотока (в 2006г. 12 263 тыс.т. и 7971 тыс.т. соответственно). В портовом хозяй-

стве занято 20 тыс.чел. Общая судовместимость портов и рейдов – до 700 судов различного водоизмещения.

Портовая инфраструктура является динамично развивающимся сектором экономики Чили. Создание индустриального парка на 350 га крупнейшего порта страны Сан-Антонио – на 2007г. запланированы работы объемом в 70 млн.долл. (завершение строительства нового причального мола и модернизация подъездных путей). Общий объем капиталовложений до 2012г. достигнет 400 млн.долл.

В порту Вальпараисо ведутся работы по развитию инфраструктуры прилегающей береговой полосы и модернизации грузовых терминалов (затраты оцениваются в 100 млн.долл.). Крупные проекты связаны с развитием северной части страны, где расположены крупнейшие месторождения меди и селитры. Так, до 2008г. в развитие и модернизацию портов Антофагаста и Арика намечено инвестировать 35 млн.долл.

Реализуются программы по обеспечению связей с географически удаленными пунктами X-XII регионов. Особое значение придается выполнению «Плана Чилоэ» (крупнейший остров на юге Чили), включающего модернизацию портовой и береговой инфраструктуры (затраты в 2006г. – 3 млн.долл.).

Большие перспективы открываются в связи с разработкой в текущем году министерством общественных работ и министерством транспорта и телекоммуникаций плана развития портового хозяйства страны до 2020г. Основная цель – создание благоприятных условий для обеспечения возрастающих грузовых потоков между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Южной Америки. Наряду с крупнейшими портами страны, будут модернизированы портовые терминалы Кокимбо, Талькауано, Пуэрто-Монт, Чакабуко, Аустраль (Пунта Арена).

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

– С фев. 2007г. в г. Сантьяго введена в действие новая система общественного транспорта. Целью является повышение эффективности работы городского транспорта за счет сокращения и модернизации парка автобусов, упорядочения транспортных потоков путем перераспределения маршрутов между компаниями-операторами, создания вспомогательных сетей доставки пассажиров из отдаленных районов к станциям метро и к главным транспортным артериям города.

Общее руководство осуществляет координационный комитет, в состав которого включены министры транспорта и жилищного строительства, исполнительный технический секретариат межминистерского комитета, интендантство г. Сантьяго, президент муниципальной компании «Метро», представители национальной комиссии по окружающей среде.

В зависимости от интенсивности движения и уровня деловой активности город поделен на 10 зон, для каждой из которых разработана программа развития внутризональных транспортных сетей и обеспечения доступа к магистральным дорогам. Владельцами основных маршрутов («тронкалей»), связывающих зоны, в результате проведенных в 2005г. торгов стали чилийские компании Buses Metropolitanos и Buses Gran Santiago, колумбийские Express de Santiago и Inversiones Alsacia, а так-

же компания со смешанным чилийско-колумбийским капиталом Su Bus Chile. Операторами внутризональных линий стали национальные компании Servicio de Transporte de Personas Santiago, Transraucaria, Red Bus Urbano, Comercial Nueva Milenio и Unitrans, объединившие несколько сот частных транспортных предприятий, обеспечивавших ранее автобусные перевозки в столице.

В конце 2005г. также в ходе торгов был определен главный финансовый администратор (создатель центра финансирования и администрирования и информационного центра). Им стала финансовая группа, в которую вошли банки Estado, De Chile, BCI, CMR Falabella и компания Sonda, осуществляющая техническое сопровождение проекта.

Первоначально планировалось сократить общее количество действующих в столице автобусов с 7500 до 5500 ед. Из обращения в начале 2007г. выведено 3500 старых дизельных автобусов Mercedes Benz, наиболее загрязняющих окружающую среду. Им на смену фирмы-операторы закупили 1700 автобусов у шведского концерна Volvo. Новые автобусы бразильской сборки отвечают самым высоким современным требованиям, оснащены экологически чистыми двигателями «Евро-3», автоматической трансмиссией, имеют салоны повышенной комфортности с высокой вместимостью, а также одной из дверей, оборудованной для инвалидов колясок. Завершить обновление автобусного парка планируется к 2010г.

Однако стала ощущаться резкая нехватка автобусов, особенно в часы «пик», и, как следствие, огромные очереди на остановках. Основными причинами этого явились несоблюдение сроков поставок новых автобусов – на линии вышло менее 1000 новых машин; недостаточно продуманное перераспределение маршрутов, увеличение количества пересадок, изменение способа оплаты на безналичный (введены в действие магнитные карточки Multivia и Vip), меньшая мобильность новых автобусов. Средняя скорость движения на новых линиях сократилась до 14 км/ч по сравнению с запланированными 20 км/ч, что вызвало увеличение времени поездок пассажиров по маршруту почти вдвое.

Организаторы проекта объявили, что в расчетах была допущена ошибка и необходимо увеличить количество автобусов до 6500. В мае 2007г. подписаны контракты на закупку дополнительно 500 Mercedes Benz бразильского производства. Еще 500 ед. было арендовано на полгода у автобусных междугородних компаний.

Информационный центр из-за недоработок программного обеспечения и, как следствие, плохой работы системы GPS на автобусах, не смог обеспечить точное регулирование движения транспорта. В результате владельцы маршрутов вынуждены были вернуть на улицы диспетчеров-регулирующих. В июле 2007г. было заявлено, что полная замена программы и доработка оборудования займет четыре месяца.

Нестабильное функционирование автобусного транспорта стало причиной переизбыточности метро, что привело к систематическим аварийным ситуациям на метрополитене в часы пик.

Все это вызвало крайне негативное восприятие новой системы общественного транспорта большинством пользователей. В столице начались не-

санкционированные выступления населения, в основном студентов. Прошло несколько забастовок водителей автобусов, также недовольных изменением условий работы. Значительная часть пассажиров (до 30%) в знак протеста отказываются платить за проезд и используют для посадки средние и задние двери автобусов при выходе других пассажиров. Компании-операторы объявили о значительных убытках (35 млн.долл. в месяц) и предупредили, что будут вынуждены уже к авг. 2007г. в 1,5 раза повысить тариф за проезд.

В целях выхода из кризиса правительство наложило штрафные санкции на главного финансового администратора, смещен со своего поста министр транспорта. В нижней палате парламента создана комиссия, для недопущения увеличения проездных тарифов правительство страны пошло на беспрецедентный шаг — выделение до конца года госсубсидий в 290 млн.долл. В июне 2007г. данная инициатива после долгих прений была утверждена конгрессом. www.economy.gov.ru, 30.8.2007г.

Швейцария

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Коммерческая эксплуатация первого швейцарского метро, открытого в понедельник, началась с поломки, сообщают швейцарские СМИ. Как и в случае с запущенным недавно на границе Швейцарии и Франции Большим адронным коллайдером, первый запуск поезда по линии M2 прошел гладко, однако затем начались проблемы. 5.20 утра по местному времени (7.20 мск) состав с 220 пассажирами — любопытными гражданами и официальными лицами — отправился с расположенной на берегу Женевского озера станции Уши (Ouchy).

Однако через несколько часов эксплуатации у одного из находившихся на линии автоматических поездов ослаб контакт с системой, который должен быть постоянным, что и привело к остановке всей транспортной сети. Пассажирам подземки было предписано покинуть метрополитен и пересесть на более привычные жителям Лозанны автобусы. Администрация M2 начала расследование обстоятельств поломки.

Церемония «инаугурации» лозаннского метро, получившего название M2, состоялась еще в конце сент. Тогда ветка была открыта для публики, и в течение трех дней любой желающий мог бесплатно прокатиться на новом для Швейцарии виде общественного транспорта. Однако потом, в соответствии с планом, метро снова закрыли для доработки.

Линия M2 — это первое настоящее швейцарское метро, большая часть путей которого проходит под землей (лишь 10% расположено на открытом воздухе).

Протяженность ветки M2 составляет всего 5,9 км. На линии построены 14 станций, самая «глубокая» из которых расположена на уровне 25 м. под землей. Продолжительность поездки из конца в конец составляет 20 минут.

Новое метро действует в автоматическом режиме: поезда по линии следуют без машинистов. На краях платформ установлены барьеры безопасности с автоматическими дверями, управление линии

ей осуществляется с главного диспетчерского пункта.

Одной из главных особенностей лозаннской «подземки» является ее крутизна. Город расположен на склоне, и перепад высот на трассе составляет 338 м. Максимальный уклон — 12%, средний — 6%. Во многом из-за этого на линии используются поезда с резиновыми шинами.

Ожидается, что в год лозаннское метро будет перевозить 25 млн. пассажиров. Максимальная пропускающая способность «подземки» — 6,6 тыс.чел. в час в одном направлении. Максимальная скорость поезда — до 60 км. в час. Строительство M2 продолжалось пять лет, стоимость проекта составила 740 млн. швейцарских франков.

В Лозанне также действует линия M1, которая была запущена в 1991г. Первоначально она называлась «Юго-восточный лозаннский трамвай» (TSOL), но позднее была переименована в метро. Линия до сих пор напоминает скоростной трамвай: лишь небольшая ее часть проходит в тоннеле (есть даже три подземные станции) и по эстакаде, однако большая часть пути проложена на уровне земли, на выделенной полосе. На линии имеется большое количество переездов со шлагбаумами. РИА «Новости», 27.10.2008г.

— Чешская угледобывающая компания New World Resources покупает 20,79% акций зарегистрированной в Швейцарии горно-металлургической группы Ferrexpo, контролирующей деятельность одного из крупнейших украинских производителей сырья для металлургической промышленности Полтавского горно-обогатительного комбината, сообщили участники сделки.

Крупнейший акционер Ferrexpo украинский бизнесмен Константин Жеваго при этом сохранит через свою компанию Fevamotinicо контроль над группой с 51% акций. Ранее Жеваго принадлежало 71%.

Как говорится в сообщении, 122.364.280 акций Ferrexpo приобретаются крупнейшим акционером New World Resources — компанией RPG Industries.

Цена акций Ferrexpo, которые с июня упали более чем на 60%, после объявления о сделке снизились еще на 10% до 105 пенсов, цена акций New World Resources снизилась также на 10%.

«Fevamotinicо и RPG Industries заявляют о поддержке в будущем сотрудничества между New World Resources и Ferrexpo, которое может включать эквивалентное распределение мест в наблюдательном совете», — говорится в пресс-релизе компаний.

В 2007г. Ferrexpo продала на Лондонской бирже 27% своих акций, выручив 460 млн.долл.

По итогам 2007г. Ferrexpo сообщила об увеличении дохода до 698 млн.долл., что на 28% превысило показатель 2006г. Производство окатышей группой в пред.г. выросло до 8,793 млн.т. с 8,149 млн.т. годом ранее.

В 2007г. чистая прибыль Полтавского ГОКа выросла до 340,8 млн. гривен (70,1 млн.долл.) с 141,6 млн. гривен в 2006г. До 2010г. комбинат планирует увеличить ежегодный объем производства железорудных окатышей до 12 млн.т. Reuters, 6.10.2008г.

— Первое в Швейцарии метро открылось в Лозанне. Первыми пассажирами линии M2 стали официальные лица — глава министерства транспорта Швейцарии Морис Лейенбергер и руковод-

ство местных властей в компании журналистов сели в метро на станции «Крузет» на севере Лозанны и проехали до центра города, где проходят торжественные мероприятия.

Простым жителям Лозанны также удалось прокатиться на новом для Швейцарии виде городского транспорта. Открытие подземки привлекло внимание людей всех возрастов — от мала до велика. Первые 150 пассажиров, на лицах которых читались возбуждение и любопытство, спустились в метро на одной из станций в центре города, дождались поезда, благополучно загрузились в вагоны и отправились в маленькое «путешествие».

В течение ближайших трех дней покататься на метро смогут все желающие — денег за это брать не будут, однако, возможно, придется потолкаться в очередях. Затем ветка закроется, а работу в штатном режиме начнет 27 окт.

Линия М2 — это первое настоящее швейцарское метро, большая часть трассы которого проходит под землей (лишь 10% расположено на открытом воздухе).

Конечно, сравнения с московским метрополитеном лозаннское метро не выдержит. Так, протяженность ветки М2 составляет всего 5,9 км. На линии построены 14 станций метрополитена, самая «глубокая» из которых расположена на уровне 25 м. под землей. Продолжительность поездки из конца в конец составляет 20 минут.

Однако у М2 есть свои изюминки. Новое метро действует в автоматическом режиме: поезда по линии следуют без машинистов. На краях платформ установлены барьеры безопасности с автоматическими дверьми, управление линией осуществляется с главного диспетчерского пункта.

Одной из главных особенностей лозаннской подземки является ее «крутизна». Город расположен на склоне, и перепад высот на трассе составляет 338 м. Максимальный уклон — 12%, средний — 6%. Во многом из-за этого на линии используются поезда с резиновыми шинами.

Ожидается, что в год лозаннское метро будет перевозить 25 млн. пассажиров. Максимальная пропускность подземки — 6,6 тыс.чел. в час в одном направлении. Максимальная скорость поезда — до 60 км. в час.

Строительство М2 продолжалось в течение пяти лет, окончательная стоимость проекта составила 740 млн. швейцарских франков.

В Лозанне также действует линия М1, которая была запущена в 1991г. Первоначально она называлась «Юго-восточный лозаннский трамвай» (TSOL), но позднее ее переименовали в метро. Тем не менее, линия до сих пор напоминает скоростной трамвай: лишь небольшая ее часть проходит в тоннеле (есть даже три подземные станции) и по эстакаде, однако большая часть пути проложена на уровне земли, на выделенной полосе. На линии имеется большое количество переездов со шлагбаумами. Таким образом, она не удовлетворяет всем критериям настоящего метро, хоть и носит это название. РИА «Новости», 18.9.2008г.

— Смешанная комиссия по транспорту экспертов Евросоюза и Швейцарии 18 июня в Цюрихе провела свое очередное заседание. В ходе мероприятия состоялся обмен мнениями по актуальным направлениям политики сторон в этой сфере. Представители Конфедерации, в частности, проинформировали коллег об итогах первого года

эксплуатации туннеля Лечберг, который является одним из ключевых звеньев национальных трансальпийских перевозок и оказывает существенное влияние на перераспределение грузовых потоков по оси Север-Юг.

Евросоюз, в свою очередь, рассматривает Лечберг в качестве важнейшего элемента транспортного коридора Роттердам-Милан-Генуя. Кроме того, на переговорах обсуждались проблемы реализации федеральной программы переноса основной нагрузки с автомобильных на железные дороги Конфедерации. Делегация Евросоюза прибыла в Цюрих под руководством Энрико Паскарелли — руководителя департамента транспорта гендирекции Еврокомиссии по вопросам транспорта и энергетики. Швейцарскую делегацию возглавлял директор федерального ведомства транспорта Макс Фридли. www.economy.gov.ru, 30.6.2008г.

— По сообщению Федерального ведомства статистики Швейцарии количество большегрузных автомобилей на магистралях страны с 1993-2006гг. возросло на 20%, а количество перевозимых ими грузов — на 43%. Прирост, в основном, был достигнут за счет международных транзитных перевозок, аналогичные показатели которых увеличились на 82% и 100% соответственно. Процентное соотношение грузовых ж/д и автоперевозок за последнее десятилетие существенных изменений не претерпело и составило для последних 61% от общего грузопотока. В интересах коренного изменения ситуации правительством Швейцарии реализуется комплексная программа по переносу основной транспортной нагрузки с автомобильных на ж/д магистрали, включающих изменение законодательной базы, введение экономических стимулов и развитие соответствующей инфраструктуры. www.economy.gov.ru, 13.12.2007г.

— С 9 дек. 2007г. начата плановая эксплуатация в полном объеме альпийского туннеля Лечберг, протяженностью 34,6 км. Новая технология укладки ж/д полотна, без использования щебеночного балласта, в совокупности с современными системами безопасности и управления движением позволяют пассажирским поездам развивать скорость до 250 км/ч, а грузовым — до 160 км/ч. Пропускная способность объекта достигает 80 составов в сутки. Эксперты предполагают, что туннель станет не только ключевым звеном национальных трансальпийских перевозок, но и окажет существенное влияние на перераспределение европейских грузовых потоков по оси Север-Юг. Евросоюз рассматривает Лечберг в качестве важнейшего элемента транспортного коридора Роттердам-Милан-Генуя. www.economy.gov.ru, 13.12.2007г.

— Смешанная комиссия по гражданской авиации экспертов Евросоюза и Швейцарии 5 дек. в Брюсселе провела очередное заседание, основной темой которого стало обсуждение дополнения к принятому в 2002г. двустороннему Договору о воздушном сообщении. Речь шла о так называемом «каботажном праве», призванном урегулировать правовые аспекты осуществления внутренних рейсов над территорией соседних государств. Несмотря на существенное сближение позиций по спорным вопросам, дата подписания документа пока не определена.

В ходе переговоров была также затронута проблема выполнения Швейцарией взятых на себя обязательств в рамках договора «Об унификации

технических требований и административных норм в гражданской авиации». Стороны отметили полное взаимопонимание по вопросам введения ограничений допустимых объемов жидкостей на борту воздушных судов и выработали концепцию дальнейших превентивных мероприятий, направленных на обеспечение безопасности полетов. Швейцарскую делегацию возглавлял руководитель Федерального ведомства гражданской авиации (BAZL) Раймонд Крон. www.economy.gov.ru, 13.12.2007г.

– 19 нояб. 2007г. в швейцарском г. Райнфельдене состоялись переговоры между руководством ОАО «Алтайвагон» и швейцарской вагоностроительной компании «Жозеф Майер» по вопросу создания совместного предприятия на территории ОАО «Алтайвагон» (г. Новоалтайск), организованное при участии представительства РСПП в Швейцарии. Планируется, что совместное предприятие будет производить ж/д тележки модели У25. На первом этапе объем инвестиций на паритетных началах (50:50) оценивается в 8 млн. евро. Российское предложение о создании СП будет рассмотрено на Совете директоров компании «Жозеф Майер». www.economy.gov.ru, 28.11.2007г.

– 1-2 нояб. 2007г. в швейцарском г. Санкт-Галлене прошло 16 пленарное заседание международной ассоциации «Координационный совет по транссибирским перевозкам». В заседании приняли участие 350 чел., представлявших 23 страны. Открыл и вел заседание президент ОАО РЖД, председатель КСТП В.И. Якунин. На заседание были приглашены посол РФ в Швейцарской Конфедерации и Княжестве Лихтенштейн И.Б. Братчиков и и.о. торгпреда России в Швейцарии Ю.С. Хромов. Участники заседания обсудили перспективы формирования Единого транспортного правового пространства и Единого информационного пространства Транссиба. www.economy.gov.ru, 15.11.2007г.

– Делегация ОАО «Алтайвагон» посетила вагоностроительный завод Josef Meyer в г. Basel (Швейцария). По результатам переговоров гендиректором «СДС-Маш» Виктором Величко и гендиректором Josef Meyer Домиником Сутером был подписан Протокол намерений, обозначающий возможные варианты сотрудничества двух вагоностроительных предприятий.

Во время посещения компании Josef Meyer более подробно было изучено производство платформ для перевозки большегрузных контейнеров. Аналогом рассматриваемой платформы является платформа модели 13-2116, производства «Алтайвагон». Силами технических служб завода Josef Meyer ведутся опытные работы по постановке на производство новой скоростной тележки, рассчитанной на эксплуатацию со скоростью до 140км/ч и выше.

Основной деятельностью вагоностроительного завода Josef Meyer является изготовление новых вагонов (вагон-цистерны для сжиженных газов, различных видов нефтепродуктов, цемента; крытые вагоны для тарно-штучных грузов, вагоны-самосвалы (думпкары) для сыпучих грузов, вагон-хопперы для сыпучих грузов, платформы для перевозки большегрузных контейнеров) и ремонт вагонов. На заводе имеется возможность производить параллельно несколько типов вагонов, что позволяет предприятию своевременно реагиро-

вать на запросы рынка. Кроме того, на данном предприятии производятся пассажирские трапы для авиапредприятий, ленточные погрузчики, различные модели трейлеров. Вся продукция изготавливается по чертежам, разработанным собственными службами. www.metalinfo.ru, 6.6.2007г.

– Руководство швейцарской компании Reserve Capital Enterprising Corporation, президентом которой является Хаким Матчянов, предложило армянским компаниям стать совладельцем компании. Как сообщил в ходе пресс-конференции 12 апр. председатель Союза промышленников и предпринимателей Армении (СППА) Арсен Казарян, Reserve Capital готова продать до 49% своих акций армянским компаниям, желающим направить свои инвестиции в бизнес в области грузоперевозок.

Швейцарской компании принадлежит паром Smat, который задействован в паромном сообщении порт «Кавказ» – Потти. Намечается, что в паромном сообщении в ближайшее время будет задействован второй паром компании.

10 апр. состоялось испытание парома Smat, который из российского порта «Кавказ» прибыл в Потти. Вместимость парома составляет 50 вагонов, но его возможно также загружать 340 контейнерами или 86 автомобилями. Продолжительность погрузки однопалубного парома длиной 150 м. и шириной 22 м. составит всего 1 час, тогда как погрузка других паромов длится от 8 до 12 часов. Намечается, что в текущем году паромами компании будет переправлено 120 тыс.т. грузов, импортируемых Арменией, и 12 тыс.т. из армянского экспортного потока. На регулярном основании действие паромного сообщения начнется уже через 10-15 дней. ИА Regnum, 12.4.2007г.

– Еврокомиссия сообщила во вторник, что она одобрила предполагаемое приобретение немецкими авиакомпаниями Deutsche Lufthansa AG швейцарских авиалиний Swiss International Air Lines в соответствии с положениями ЕС о слиянии.

Комиссия отметила, однако, что одобрение является условным, стороны должны отказаться от участков в Цюрихе и Франкфурте и пойти на другие уступки. В свете этих обязательств Еврокомиссия пришла к выводу, что операция существенно не повлияет на эффективную конкуренцию ЕС и Швейцарии.

Комиссар по вопросам конкуренции Нили Кросс отметила: «Я приветствую слияние авиалиний в Европе, но это не должно вести к повышению цен или сокращению числа самолетов. В соответствии с обязательствами Lufthansa соперничающие компании смогут предложить новые услуги и конкурировать с компанией после слияния».

20 мая 2005г. Deutsche Lufthansa AG и Swiss International Air Lines Ltd. уведомили Комиссию о соглашении, в соответствии с которым Lufthansa приобретет большинство акций и получит контроль над Swiss. Lufthansa – основная авиакомпания в Германии, которая обеспечивает авиатранспорт для пассажиров, грузоперевозок и другие услуги.

Компания Swiss, созданная в 2002г. на основе регионального перевозчика Crossair, является основной авиакомпанией в Швейцарии и обеспечивает авиатранспорт для пассажиров, грузоперевозок и другие услуги. Offshore.SU, 7.7.2005г.

— Авиакомпании Lufthansa и Swiss International Air Lines подтвердили в воскресенье, что Lufthansa готова сделать мелким швейцарским акционерам предложение, «основываясь на средней цене на акции в последние несколько недель».

Крупные швейцарские акционеры, включая правительство (20%) и банки UBS и Credit Suisse (по 10%), получают только номинальную стоимость.

Когда правительство в 2002г. обратилось к банкам с просьбой помочь ему в капитализации умирающего предприятия Swissair, которое объединилось с Crossair под новым названием Swiss International, руководство снова объявила о значительном сокращении персонала, что привело к ряду кризисов в 2003 и 2004г.

Lufthansa не требует, чтобы акционеры вкладывали дополнительные средства в авиакомпанию, но по-прежнему настаивает на том, чтобы сократить персонал, в результате чего 800-1,000 чел. потеряют рабочие места и удастся сэкономить CHF300 млн. Люди собираются бастовать.

«Совместно разработанная модель сосредоточена на сильных сторонах обеих авиакомпаний, при этом независимость швейцарской компании будет сохранена, насколько это возможно», — говорится в заявлении швейцарской стороны.

Авиакомпания Swiss International стоит на данном этапе CHF545 млн., но Lufthansa заплатит только небольшую часть, выкупив акции меньшинства. В пятницу стоимость акций Swiss International выросла на 20%.

Авиакомпания договорились о сделке в 2003г., но не могли согласовать цену. С тех пор The Swiss International потеряла еще CHF1 млрд. Offshore.SU, 15.3.2005г.

Швеция

Железные дороги

Активно развивающийся рынок пассажироперевозок в Юго-Западной Швеции по-прежнему остается одной из наиболее привлекательных с инвестиционной точки зрения ниш. Устойчивый экономический рост, удобное географическое положение региона определяют поступательное увеличение числа поездов шведов и иностранцев, как в пределах страны, так и за границу. Подобные тенденции не могли не найти отражения в бизнес-планах крупнейших авто-, ж/д- и авиаперевозчиков ЮЗШ. Гибкие подходы к развитию и стимулированию конкуренции в отрасли приобретают при этом все более отчетливые черты.

Крупнейшее ж/д предприятие Швеции — компания Statens Järnvägar (SJ) — оперативно реагирует на растущие потребности рынка. Развитая маршрутная сеть, целенаправленное сокращение времени поездов за счет переориентации пассажиропотока, снижение уровня задержек поездов, — все это отвечает ожиданиям клиентов, что сделало SJ фактическим монополистом на местном рынке.

Серьезным ударом по позициям шведской компании станет, как ожидается, внедрение датско-шотландской фирмы-перевозчика DSB First на рынок перевозок в Эресуннском регионе (часть шведской и датской территории, разделенные проливом Эресунн. В самом общем смысле под «Эресуннским регионом» подразумевают Мальме и Копенгаген с пригородами). Значительная часть пассажиров, использующая для переезда через

пролив ж/д сообщение, следует из Швеции в аэропорт Копенгагена «Каструп» и обратно.

Компания DSB First образована путем слияния датского государственного ж/д перевозчика DSB и шотландской частной компании First Group. Головной офис регионального представительства располагается на территории Швеции (Мальме). Штат сотрудников насчитывает 800 чел., 340 из них работают в Мальме.

В июне 2007г. было принято решение об осуществлении с янв. 2009г. перевозок в Эресуннском регионе (включая линии через мост, а также в шведских губерниях Сконе и Блекинге) компанией DSB First. Соответствующий контракт по итогам тендера подписан сроком на семь лет с последующим возможным продлением на два года. Достигнутые договоренности подразумевают значительное обновление подвижного состава, улучшение информативности и проч. Стоимость проезда, как ожидается, не претерпит существенных изменений, хотя и, по признаниям представитель DSB First, «является саморегулируемой в зависимости от рыночных условий».

Передача датско-британскому предприятию прав на осуществление перевозок в регионе стало с подачи SJ предметом разбирательств в судах низшей и второй инстанций, которые своими решениями признали правомочность совершенной сделки.

SJ прорабатывает в качестве ответной меры возможности продления прямого маршрута Гетеборг-Мальме до Копенгагена с одновременным увеличением количества подвижных составов, перекрывая, таким образом, и участок на Эресуннском направлении. Активно проводятся акции, призывающие водителей, следующих по автотрассе Е6 из Гетеборга в Мальме и далее в Копенгаген (в том числе в аэропорт «Каструп»), отказаться от поездок на автомобиле в пользу путешествий железной дорогой с компанией SJ.

Всплеск конкурентной борьбы на привлекательном рынке региональных пассажироперевозок может негативно сказаться на потоке авиапутешественников, летающих из аэропорта Гетеборга «Ландветтер» в Копенгаген. Статистических подтверждений подобным опасениям нет — в 2007г. услугами «Ландветтера» воспользовались 4 млн. пассажиров, 369 тыс. из них летали в Копенгаген, при этом лишь для 15% из которых датская столица была пунктом назначения, остальные являлись транзитными пассажирами.

Транспорт с РФ

В основном сотрудничество в области транспорта осуществляется в рамках «Северного измерения» через региональные Советы через двусторонние связи между странами. В обновленном плане действий «Северного измерения» определены основные направления и поставлены задачи для развития транспорта. Европейская комиссия готовит руководящие принципы, касающиеся развития трансъевропейских транспортных сетей. В сферу транспортных сетей входят секторы энергетики, транспорта и коммуникаций.

С точки зрения «Северного измерения» наиболее значимыми панъевропейскими транспортными коридорами и приоритетными проектами трансъевропейских сетей остаются Северный треугольник (Копенгаген-Осло-Стокгольм-Хель-

синки), транспортный коридор I («Виа Балтика» и «Рейл Балтика»), транспортный коридор IX (Хельсинки-Петербург-Москва) и транспортный коридор II (Берлин-Варшава-Москва).

В рамках «Северного измерения» в стадии создания находится новое Партнерство по транспорту и логистике, что станет хорошим дополнением взаимоотношений Россия-ЕС в рамках уже существующего Транспортного диалога Россия-ЕС. Особое внимание предлагается уделить проекту евро-арктического ж/д коридора «Баренц-линк», возвращенному в список проектов СБЕР, а также строительству скоростной железной дороги по маршруту Петербург-Хельсинки.

Швеция участвует в Совете Баренцева Евро-арктического региона (СБЕР) двумя северными провинциями Норрботтен и Вестерботтен, граничащими с Норвегией и Финляндией. Эти провинции участвуют в работе СБЕР по всем направлениям деятельности Совета: транспорт и коммуникации, экономика и бизнес, культура и традиции, качество жизни и окружающая среда, молодежь, образование и спорт.

Шведские провинции под эгидой своих Администратий и МИД Швеции осуществляют в России в рамках Совета совместные проекты в Мурманской и Архангельской областях, Республиках Карелия и Коми, а так же в Ненецком автономном округе. Завершается согласование новой программы «Коларктик» приграничного сотрудничества в рамках Инструмента европейского соседства и партнерства, где так же участвуют шведские провинции Норрботтен и Вестерботтен.

В качестве развития дальнейшего сотрудничества рекомендуется возобновить обсуждение проекта евро-арктического ж/д коридора «Баренц-линк», реконструкцию Мурманского порта.

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Социал-демократическая партия Швеции хочет инвестировать миллиарды на строительство железной дороги в Северной Botnia (Norrbottnia-banan), соединяющей северные города Umee и Lulee. Если она будет построена, она принесет пользу и для соседей — Финляндии и Норвегии. Правящее правительство Швеции хочет инвестировать 400 млрд. SEK на строительство новых дорог и ж/д линий в следующие 13 лет. Оппозиция социал-демократов утверждает, что они хотят инвестировать еще больше — до 440 млрд. SEK (40,8 млрд. евро), развивая инфраструктуру страны.

Данный проект обсуждался в Швеции несколько лет, но определенного решения и следующим за ним капиталовложений не было принято. Теперь проект должен быть выполнен, говорит партия, обосновывая это тем, что почти 60% всего ж/д груза доставляется с северных частей страны.

Северные графства Швеции мобилизуются для оказания поддержки данного проекта. С этой целью недавно была образована компания Norrbottniabanen (The North Botnia Line). Защитники проектной линии подчеркивают, что она будет благоприятна и Финляндии с Норвегией — для их альтернативного транспортного маршрута в южные части страны. www.barentsobserver.com, 15.10.2008г.

— Шведские компании хотели бы иметь прямое воздушное сообщение между Стокгольмом и севе-

ром Норвегии. Сегодня первый авиалайнер взял курс из Тромсе на Стокгольм.

Воздушное сообщение между двумя городами устанавливается впервые. По словам руководителя компании Visit Tromsø Свейна Эрика Сетерму, идея была реализована усилиями шведской стороны. Шведским туристам хотелось познакомиться с тем, что мы можем предложить — с прибрежной рыбной ловлей, парусной навигацией и китобойным сафари, сказал он. Для жителей Стокгольма и юга Швеции Северная Норвегия полна экзотики.

Первоначально авиалиния просуществует до 22 авг. Позже планируется сделать ее постоянной. До сих пор у Тромсе имелось прямое авиасообщение с Мурманском, Лондоном и Франкфуртом. www.barentsobserver.com, 23.6.2008г.

— Доналоговые убытки скандинавских авиалиний SAS в I кв. 2008г. выросли до 973 млн. шведских крон (163 млн.долл.) с 96 млн. крон в аналогичном периоде прошлого года, сообщила компания во вторник. Опрошенные Рейтер аналитики ожидали, что шведско- датско- норвежская авиакомпания понесет убытки в объеме 737 млн. крон.

Выручка увеличилась за первый квартал до 12,8 млрд. крон с 11,9 млрд. годом ранее, что немного выше предсказанных аналитиками 12,5 млрд. крон.

SAS предупредила в апр., что объем продаж в марте должен снизиться на 10-15% в годовом исчислении после сокращения на пять процентов в фев. и на два процента в янв.

SAS объявила о «ближнесрочном плане», который принесет ей 1,1 млрд. крон в 2008г., но включает в себя сокращение 1000 рабочих мест. В конце 2007г. штат компании составлял немногим более 25.500 работников.

При этом долгосрочный план компании уже выполнен на 44%, что превосходит цели, поставленные SAS перед собой на первый квартал. План должен дать 2,8 млрд. крон и привести, в частности, к пятипроцентному уменьшению флота — на 11 самолетов.

«Ситуация в пассажирских авиаперевозках очень серьезная. Поэтому для нас жизненно важно вернуться к прибыльности», — говорится в заявлении главы SAS Матса Янссона. Рейтер, 29.4.2008г.

— 10 апр. 2008г. представители деловых кругов и правительства Калининградской обл., посетили Интегрированную компанию АО «Порты Стокгольма», под управлением которой находятся морские торговые порты Стокгольм, Капельшер и Нюнэсхамн.

В ходе встречи представители АО «Порты Стокгольма» рассказали о формах работы компании и перспективных планах по реструктуризации и расширению грузопотоков. Сегодня по объему переваливаемых грузов компания занимает четвертое место в Швеции, играя важную роль в промышленном развитии центральных регионов страны. Ее годовой оборот превышает 70 млн. евро, объем переваливаемых грузов — 9,1 млн.т. В 2007г. зафиксировано 10176 заходов судов, в т.ч. в порт Стокгольма — 5000. Дальнейшее расширение будет осуществляться за счет строительства нового терминала в порту Нюнэсхамн, рассчитанного на перевалку 10 млн.т. грузов в год. Экологическое согласование строительства начато в фев. 2007г., ввод в эксплуатацию первого причала запланиро-

ван на 2012г. Состоялся заинтересованный обмен мнениями о порядке планирования и согласования деталей строительства с местными и центральными органами власти. Представители Интегрированной компании отметили, что как при планировании строительства, так и в целом в работе компании ключевое значение, наряду с повышением общественно-экономической эффективности имеет экологическая составляющая.

Проявлено понимание заинтересованности деловых кругов Калининградской обл. в сотрудничестве по разработке совместных логистических решений при транспортировке отдельных товаров, в частности при перевозке автомобилей судами класса «Ро-Ро». Достигнуты договоренности о развитии контактов с целью обмена опытом и выявления транспортных проектов, представляющих взаимный интерес.

9 апр. 2008г. в рамках программы визита делегации Калининградской обл. в Швецию Торгпредством России в Швеции была организована ознакомительная поездка на одно из предприятий крупнейшего логистического оператора компаний «Шенкер АБ». Участвовали почти все представители бизнес-делегации Калининграда – 12 чел.

Компания «Шенкер» относится к ведущим логистическим компаниям, так называемым 3PL-провайдерам, способным оказать полный спектр логических услуг: перевозка, складские помещения класса «А», доставка.

«Шенкер-Швеция» имеет оборот 12,7 млрд. шв. кр. и 4 тыс.чел. персонала. Компания особо славится своей работой со складами. Подразделение, которое посетила делегация, имеет 15.000 кв.м складских площадей и обслуживает 31.000 грузов в день.

Российским гостям показали организацию работы на двух участках: транзитном складе и на линии сортировки посылок. Шведское подразделение фирмы «Шенкер» выразило заинтересованность в работе в Калининградской обл., отметив, однако, что это, прежде всего, предмет компетенции подразделения «Шенкер-Россия», которая имеет офис в Москве. www.economy.gov.ru, 15.4.2008г.

– Новая система регистрации авиапассажиров с использованием биометрических данных – отпечатков пальцев с сегодняшнего дня начала действовать в крупнейших аэропортах Швеции – Арланде в Стокгольме и Ландветтере в Гетеборге. Ранее она была опробована в аэропорту Калликс г.Лулео на севере Швеции и получила положительную оценку пассажиров и обслуживающего персонала.

Система была введена компанией SAS и Управлением воздушными перевозками в связи с ужесточением правил проверки достоверности личности пассажиров, принятых ЕС. Практически все пассажиры, уже воспользовавшиеся новшеством, считают, что оно помогает сократить время, затрачиваемое на регистрацию, и уменьшить очереди при оформлении на рейс.

Новая система действует только в отношении тех, кому нужно сдавать багаж. При регистрации человек прикладывает палец к прибору, который регистрирует отпечаток. Перед посадкой пассажир повторяет ту же процедуру. Система определяет, что все сдавшие багаж находятся на борту самолета. Собранные отпечатки пальцев не остаются

в памяти компьютера на хранение, а стираются сразу же после проведения контроля. Прайм-ТАСС, 29.1.2008г.

– В соответствии с решением правительства, принятым в апр. 2007г., его специальный представитель выполнил анализ возможностей и целесообразности реорганизации деятельности Шведского дорожного управления и Государственного управления железных дорог Швеции.

На основании анализа к 1 янв. 2009г. предполагается акционировать Производственное подразделение и Консультационное подразделение Шведского дорожного управления, а также Проектное подразделение Государственного управления железных дорог Швеции. Каждое из них соответствует всем критериям, предъявляемым при акционировании.

Как ожидается, это будет способствовать оздоровлению свободной конкуренции на рынках, где они представлены, что, в свою очередь, должно привести к повышению общественно-экономического эффекта.

На базе двух последних подразделений предложено создать одну акционерную компанию, которая получит значительно более реальные предпосылки окупаемости, не создавая при этом негативных последствий для рынка консультационных услуг в области инфраструктуры.

Экономические предпосылки для акционирования Производственного подразделения Государственного управления железных дорог Швеции, напротив, оцениваются, как недостаточные, в связи с чем его акционирование предложено отложить до 1 янв. 2010г. Предлагаемая реорганизация призвана содействовать совершенствованию конкуренции и более эффективному использованию имеющихся ресурсов в перспективе. www.economy.gov.ru, 20.12.2007г.

– Доля средств, вкладываемых Швецией в развитие и поддержание национальной ж/д сети, самая низкая в ЕС, сообщает газета «Дагенс Нюхетер» от 14 нояб. 2007г. со ссылкой на исследование Международного Союза Железных Дорог (UIC).

В среднем в ЕС на эти цели расходуется в 2 раза больше средств, чем в Швеции. Нехватка инвестиций сдерживает развитие ж/д перевозок, а вызванный экономическим подъемом последних лет рост грузооборота ведет к повышению интенсивности использования и без того перегруженной ж/д инфраструктуры.

В результате, доля грузов транспортируемых по железной дороге, сократилась в Швеции на несколько процентных долей по сравнению с 90-ми годами и не превышает сегодня 25% от общего объема.

Один ж/д состав заменяет в среднем 30 тяжелых грузовиков, из всех транспортных средств наносящих наибольший урон окружающей среде. Именно на грузовой автотранспорт начиная с 90гг. в Швеции приходится весь рост выбросов CO₂ на транспорте. К 2020г. их уровень, по прогнозам Шведского дорожного управления, на 56% превысит уровень 1990г. В расчете на 1 тонно-км. выбросы CO₂ составляют 50 грамм для грузовиков, в то время, как при перевозках ж/д транспортом этот показатель сокращается до 0,003 грамма, отмечает газета. www.economy.gov.ru, 29.11.2007г.

– В соответствии с решением правительства, принятым в апр. 2007г., его специальный предста-

витель выполнил анализ возможностей и целесообразности реорганизации деятельности Шведского дорожного управления и Государственного управления железных дорог Швеции.

Как следует из пресс-релиза министерства промышленности Швеции от 26 окт. 2007г., на основании анализа к 1 янв. 2009г. предполагается акционировать производственное подразделение и консультационное подразделение Шведского дорожного управления, а также проекторочное подразделение Государственного управления железных дорог Швеции. Каждое из них соответствует всем критериям, предъявляемым при акционировании.

Как ожидается, это будет способствовать оздоровлению свободной конкуренции на рынках, где они представлены, что, в свою очередь, должно привести к повышению общественно-экономического эффекта.

На базе двух последних подразделений предложено создать одну акционерную компанию, которая получит значительно более реальные предпосылки окупаемости, не создавая при этом негативных последствий для рынка консультационных услуг в области инфраструктуры.

Экономические предпосылки для акционирования Производственного подразделения Государственного управления железных дорог Швеции, напротив, оцениваются, как недостаточные, в связи с чем его акционирование предложено отложить до 1 янв. 2010г. Предлагаемая реорганизация призвана содействовать совершенствованию конкуренции и более эффективному использованию имеющихся ресурсов в перспективе. www.economy.gov.ru, 13.11.2007г.

— По данным шведского Государственного совета по профилактической борьбе с преступностью, ежемесячно в Швеции угоняется 50 грузовиков с товарами, а еще 150 — обворовываются, сообщает газета «Дагенс Нюхетер» от 2 нояб. 2007г.

Как полиция, так и сами транспортные компании едины во мнении, что кражи приобрели характер организованной преступности, и для борьбы с ними необходимо создание единого национального органа, который займется координацией усилий отдельных лэнов (областей) в предотвращении краж.

Как следует из комментариев газеты, вопрос уже рассматривался на уровне Оперативного совета Государственной уголовной полиции, в планах которого — создание т.н. группы быстрого реагирования.

В недавнем докладе Европарламента стоимость потерь в результате краж на дорогах стран ЕС оценивается на уровне 8 млрд. евро в год (70 млрд. шв. крон), в т.ч. в Швеции — от 2 до 4 млрд. шв. крон, отмечает газета. www.economy.gov.ru, 13.11.2007г.

— Начиная с 2008г., объем государственных субсидий, выплачиваемых владельцам частных автомобильных дорог в Швеции, будет увеличиваться на 100 млн. шв. крон ежегодно в течение 3 лет, сообщает газета «Дагенс Нюхетер» от 23 окт. 2007г. В 2007г. на содержание и обслуживание 75 тыс.км. дорог, находящихся в частном владении, государством выделено 731 млн. шв. крон. www.economy.gov.ru, 25.10.2007г.

— Шведская «Консэйф Логистикс» (Consafe Logistics AB) — лидирующий в Европе поставщик логистических решений, направленных на повы-

шение конкурентоспособности компаний, реализует свои стратегические планы по выходу на рынки восточноевропейских стран и открывает свое отделение в Москве, которое будет продвигать в России аппаратно-программный комплекс по эффективному управлению, размещению и перемещению товаров на складе (WMS).

Как сообщает 17 окт. 2007г. электронное издание журнала «Привата Афферер», российский рынок бурно растет, а потребности российских компаний в совершенствовании сбытовой стратегии создают хорошую почву для внедрения WMS, позволяющего повышать потенциал и эффективность поставок.

Опыт «Консэйф Логистикс», накопленный в других европейских странах, позволит как повысить компетенцию российских компаний в складировании и транспортировке, так и обеспечить системные решения в сокращении сроков поставки и снижении накладных расходов. «На российский рынок мы выходим вовремя — требования к своевременности поставок здесь существенно выросли», считают в компании. www.economy.gov.ru, 25.10.2007г.

— Стокгольмский Tunnelbannen — единственный крупный метрополитен в Европе, эксплуатацию которого осуществляет частная фирма. Ежедневно его услугами пользуется 1,1 млн. чел. из 1,9 млн. жителей столичного региона.

В Стокгольме не только метрополитен, но и автобусные и троллейбусные парки эксплуатируются частными операторами. За Транспортным управлением SL осталась только функция интегрирования транспортных сетей и планирования инвестиций. В результате число его сотрудников сократилось с 13 тыс. в 1990г. до 500 в наст.вр.

Первыми дерегулированию в транспортной системе Стокгольма подверглись автобусные перевозки — в начале 90гг., когда первоочередной целью властей столицы было сокращение государственных дотаций. К 1999г., когда нашлась частная операторская фирма для метрополитена (Veolia Transport), главной задачей стало улучшение качества обслуживания пассажиров.

Проблемы качества выдвинулись на первый план после начавшихся сбоев в работе новой сигнализационной системы на Зеленой линии метрополитена — самой старой, протяженной и загруженной. Возникшие из-за сбоев длительные задержки в пути могли подорвать доверие стокгольмцев к метрополитену в целом, т.к. жители столицы привыкли к ритмичной работе городских служб.

К Veolia Transport перешло подразделение SL по эксплуатации метрополитена (вместе с персоналом), а поезда, пути и станции остались в собственности Транспортного управления. С последним было подписано два отдельных 10-летних соглашения на аренду поездов и станций, а также ряд более мелких контрактов, предусматривающих пользование прочим оборудованием, начиная от предназначенного для чистки помещений и кончая информационными центрами.

SL платит за эксплуатацию метро 2,5 млрд. шв. кр. в год, и только небольшая (правда, растущая) часть этой суммы (2-4%) приходится на дополнительный гонорар оператору за достижения по качеству обслуживания. Значительное улучшение последнего при сохранении, по меньшей мере,

прежней платы за проезд было главной изначальной целью SL.

Снизить издержки путем сокращения персонала Veolia Transport не могла из-за не поощряющего такие шаги шведского трудового законодательства, а также вследствие сильной оппозиции профсоюзов, уже продемонстрировавших свое недовольство во время дерегулирования автобусных перевозок. Число занятых в операторской фирме даже несколько возросло по сравнению с 1999г. (до 3 тыс.), но осуществлено более эффективное распределение персонала по рабочим местам и уменьшена его текучесть. Используется больше сотрудников, работающих неполную рабочую неделю.

Veolia смогла также снизить расходы на техническое обслуживание, возложив его на совместное с Bombardier (Канада) предприятие.

Вместо того, чтобы фокусироваться на издержках, SL постоянно ужесточает требования к качеству работы Veolia. Ежегодно эти требования перечисляются в 12 дополнительных контрактах, и за их выполнение операторская фирма получает дополнительный гонорар. Veolia поощряет тех сотрудников, работа которых соответствует критериям, установленным в отношении пунктуальности, информационного обслуживания, чистоты поездов и станций. Учитываются внешний вид сотрудников и степень их вежливости при общении с пассажирами. Цель SL состоит в том, чтобы довести уровень удовлетворенности общественности работой метро до 75% с 67% и 47% в 1999г.

Хотя SL и довольно работой Veolia, последняя не смогла так быстро изменить культуру обслуживания пассажиров метро, как этого хотело Транспортное управление. Поэтому оно намерено провести осенью текущего года торги, в которых за звание операторской компании будут бороться Veolia и другие претенденты. SL надеется, что выбранный таким путем оператор будет активнее использовать современные системы управления для повышения качества и эффективности работы метрополитена. БИКИ, 11.10.2007г.

— В области автомобильного транспорта действует соглашение между правительством СССР и правительством Швеции о международном автомобильном сообщении от 25.11.70. По инициативе шведской стороны была начата работа над проектом нового соглашения между правительствами РФ и Швеции о международном автомобильном сообщении. В фев. 2005г. завершился переговорный процесс по проекту соглашения. Текст соглашения был окончательно согласован и парафирован сторонами, после чего совместно с МИД России ведется работа по его подписанию. Российский вариант соглашения, отпечатанный на договорной бумаге, текст соглашения-альтернат, а также другие материалы были переданы в МИД России (письмо минтранса России от 18.03.2005) для проведения организации работы по определению сроков подписания соглашения и оформлению указания правительства Российской Федерацией (поручение правительства России от 6.07.2005) о полномочиях на его подписание.

В области гражданской авиации сотрудничество осуществляется на основе межправительственного соглашения о воздушном сообщении (СВС) от 31 марта 1956г.

СВС было дополнено протоколами 1958г. и 1967г., расширившими маршрутную сеть, межправительственным меморандумом о согласии по вопросам эксплуатации транссибирской магистрали (ТСТ) 1971г., предоставившим сторонам ряд дополнительных прав.

С 1992г. ведется работа над новым межправительственным соглашением о воздушном сообщении. Последние переговоры Авиационных властей двух стран состоялись в 2005г. в Стокгольме.

Авиакомпаниями двух стран выполняются следующие регулярные рейсы: «Аэрофлот» — Москва-Стокгольм-Москва — 7 рейсов в неделю; «ГТК Россия» — С.Петербург-Стокгольм — 4 рейса в неделю; «Аэрофлот-Норд»- Архангельск-Мурманск-Лулео — 2 рейса в неделю; Авиакомпания «САС» — Стокгольм-Москва — 7 рейсов в неделю, Стокгольм-С.Петербург — 7 рейсов в неделю.

Проект соглашения между правительством Королевства Швеция и правительством Российской Федерации о сотрудничестве в морском и авиационном поиске и спасении на Балтийском море согласован с Росаэронавигацией и будет направлен на согласование в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти Российской Федерации. www.economy.gov.ru, 28.2.2007г.

Шри-Ланка

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Шри-Ланка активизирует модернизацию железных дорог и ищет подрядчиков, объявив ряд тендеров на поставку оборудования и материалов. Ж/д сеть, принадлежащая госкомпаниям The Ceylon Government Railway (CGR), протяженностью 1460 км., является устаревшей, а скорость пассажирского сообщения по ней крайне низка. В стране действуют 9 оставшихся с колониальных времен линий, радиально расходящихся от столицы — г. Коломбо.

Агентство по управлению стратегическими предприятиями (Strategic Enterprises Management Agency (SEMA) в 2007г. представило план развития ж/д транспорта как альтернативу приватизации несущей убытки CGR. По заявлению министерства, ж/д транспорт страны сможет через два года существенно улучшить качество услуг, т.к. CGR уже получила средства на закупку новых локомотивов, вагонов, обновление и развитие путевого хозяйства и системы сигнализации.

В 2007г. Министерство развития железных дорог (Ministry of New Railroad Development) объявило о планах развития сети до 2014г., включающих строительство четырех новых линий совокупной протяженностью 420 км.

В Шри-Ланке также ведется строительство первой скоростной пригородной железной дороги Коломбо — Катуньяке, которая предназначена для разгрузки линии из международного аэропорта «Бана-даранайке». КНР инвестирует в строительство указанной магистрали 200 млн.долл. Китайская компания China National Machinery Import & Export (СМС) поставила на Шри-Ланку 100 ж/д вагонов.

Поставки подвижного состава в страну в последнее время также осуществляли компании из Республики Корея и Индии. CGR заявила о закупке в Индии в 2008г. 20 новых пассажирских составов для дальнего сообщения. (CGR уже закупила в

КНР 15 подобных составов, поставка которых завершится в авг. текущего года). Предоставленная индийская кредитная линия, помимо приобретения составов, предусматривает модернизацию одной из станций, а также установку системы сигнализации на Южной железной дороге. Руководство компании 15 мая 2008г. объявило тендер на закупку 15 локомотивов.

Значительную активность в сфере модернизации ж/д хозяйства начал проявлять частный сектор. Так, министерство транспорта начало проект модернизации станций Канди и Матара, подписав соглашения о частных инвестициях (в т.ч. от американской корпорации Chevron) в целях развития технического обслуживания подвижного состава без приватизации самой дороги. С помощью кооперации с местным и иностранным частным капиталом планируется модернизировать 12 ж/д станций на магистрали Коломбо-Лунава. БИКИ, 12.7.2008г.

Эстония

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Скандинавская авиакомпания SAS, владеющая 49% долей в эстонской Estonian Air, предложила выкупить 34% акций авиаперевозчика у правительства Эстонии, сказал Рейтер представитель SAS Штуре Штолен.

По мнению SAS, Estonian Air находится в тяжелом финансовом положении и нуждается во вливании средств. Штолен не пояснил, каковы могут быть условия сделки, и когда могут начаться переговоры, сказав лишь, что у SAS не будет проблем с финансированием. Reuters, 27.11.2008г.

— Грузоперевозки через терминал Muuga СТ все растут. Согласно данным действующего в порту Мууга контейнерного терминала Muuga СТ, за 10 месяцев тек.г. рост обработанных контейнеров составил 1%, что обусловлено сокращением перевозок транзитных грузов с Востока на Запад. Перевозки импортных грузов выросли на 5,2%, что и придало позитивную динамику контейнерооборота терминала даже на фоне охлаждения отношений с Россией и в период начала мирового финансового кризиса.

За 10 месяцев тек.г. на Muuga СТ было обработано 154,4 тыс. TEU (условных контейнеров). За аналогичный период 2007г. этот показатель составил 152,9 тыс. TEU. По словам председателя правления Muuga СТ Сергея Артемова, с мая пред.г. произошло резкое сокращение экспортных потоков из России. «Это значит, что с моря контейнеры приходят с грузами, и этот поток продолжает расти. В то же время на суда приходится все чаще отгружать порожние контейнеры. Отсутствие транзитного экспорта и чрезвычайно малые объемы эстонских экспортных товаров снижают конкурентоспособность эстонских портов в целом и порта Мууга в частности», — отмечает Артемов. ИА Regnum, 21.11.2008г.

— В окт. 2008г. грузооборот Эстонской железной дороги (ЭЖД) снизился по сравнению с соответствующим периодом 2007г. на 13,4%, достигнув отметки 2,24 млн.т. различных грузов. Как 14 нояб. в пресс-службе ЭЖД, по сравнению с сент. 2008г. объем грузоперевозок в окт. остался на прежнем уровне. По-прежнему лидерами грузовых перевозок остаются цистерны с нефтью и

нефтепродуктами (1,5 млн. т.), или 67% всего объема.

После демонтажа памятника «Бронзовый солдат» в Таллине в апр. 2007г., с мая 2007г. резко упали объемы основных грузоперевозок ЭЖД за счет снижения российского нефтетранзита. В нояб. 2007г. премьер-министр Эстонии, лидер Реформистской партии Андрус Ансип заявил, что «Эстонии не нужен транзит, а его роль в эстонской экономике преувеличена».

По данным экспертов и транзитных компаний, бюджет Эстонии недосчитал из-за потери российского транзита от 3 до 5 миллиардов крон ежегодно (320,5 млн. евро). В конце 2007г. Департаментом технического надзора были введены повышенные тарифы на 2008-09гг. в отношении эксплуатации инфраструктуры железной дороги, которые свели на нет прежние конкурентные преимущества ЭЖД в сфере транзита. Попытка транзитных компаний оспорить данное решение в суде не увенчалась успехом. По итогам 2007г. грузопоток ЭЖД оказался на 39% ниже результатов 2006г. Из-за снижения объемов ЭЖД была вынуждена уволить более 200 работников. ИА Regnum, 14.11.2008г.

— В Таллине 24 сент. был подписан договор о сотрудничестве Эстонии и Китая в сфере морского транспорта, сообщили в министерстве экономики и коммуникации Эстонии. С эстонской стороны документ подписал министр экономики и коммуникации Юхан Партс, с китайской — замминистра транспорта КНР Ху Цуанг. Для Китая этот договор стал 69 подобным договором, подписанным с зарубежными государствами.

Договор подразумевает согласование вопросов совместного использования портовых площадей и логистических схем, а также совместную деятельность по росту товарооборота между двумя странами. В договоре предусматривается проведение мероприятий по регулированию мореходства судов двух стран, в т.ч. и на территории третьих государств, признание «документа моряка» двух стран и определение условий схода моряков двух стран на берег другой стороны договора, вопросы спасения на водах и так называемого «водного налога». Отдельный пункт договора касается перспектив открытия в Таллинском порту контейнерного порта.

Из-за резкого падения объемов нефтетранзита из России через Эстонию после «апрельских событий» 2007г., правительство Эстонии летом-осенью 2007г. объявило о поиске новых возможностей для роста национальной экономики, одной из которых является переориентация с нефтретранзита из России на контейнерный транзит в Россию из Китая через эстонские порты. Подписанный 11 янв. протокол о намерениях между руководством государственного предприятия Эстонии «Таллинский порт» и порта Нинбо (Китай) предусматривает проведение анализа и технического обоснования проекта создания в Эстонии крупнейшего в Европе порта по перевалке контейнеров из Китая в Россию по морю. ИА Regnum, 24.9.2008г.

— 18 сент. судоходная компания Tallink и Независимый профсоюз моряков Эстонии (EMSA) подписали коллективное соглашение на 2008-10гг. Эту информацию подтвердили в профсоюзе, отметив, что подписание стало возможным после многодневных дискуссий и ультиматума со сторо-

ны государственного примирителя Хенна Пярна в адрес участников переговоров.

Согласно договору, компания Tallink обязуется в течение трех лет поднять зарплату работников судов на 40%, в т.ч. на 25% в оставшиеся месяцы 2008г. Профсоюзы не скрывают, что рассчитывали на большие цифры роста зарплаты.

АО Tallink Group – крупнейшая судоходная компания Балтийского моря, основанная на эстонском капитале. Суда компании под брендами Tallink и Silja Line обслуживают семь маршрутов в регионе Балтийского моря. Компании принадлежит сеть гостиниц Tallink Hotels и сеть таллинских такси Tallink takso. В 2007г. компания была названа самым успешным предприятием Эстонии. В финансовом 2007-08г. суда компании обслужили более 7 млн. пассажиров. В настоящий момент котированные на таллинской бирже акции компании упали до 8,5 крон (0,5 евро) за акцию, в то время как в дек. 2005г. Tallink произвел первичную эмиссию своих акций по цене 91,06 кроны (5,8 евро) за акцию.

EMSA добивается лучших условий для своих работников с авг., когда была проведена предупредительная забастовка, а в Харьюский уездный суд был подан иск на компанию Tallink, в котором владельцы судов обвиняются в незаконных обысках в каютах и личных вещах работников судов-членов профсоюза. ИА Regnum, 18.9.2008г.

– Эстония ожидает неуклонного снижения объема транзита нефтепродуктов из России и, в конечном счете, его прекращения, сказал в интервью глава Эстонских железных дорог Кайдо Симмерманн, передает RusEnergy.

Россия экспортировала четверть своих объемов мазута, или 25 млн.т. в год, а также светлые нефтепродукты, через эстонский порт Таллинна. Однако из-за охладевших отношений между странами РФ перенаправила транзит большинства светлых нефтепродуктов в свои порты.

По мнению Симмерманна, в будущем такую же участь ждут и грузы с мазутом. «Через три-четыре года мы планируем, что у нас не будет транзита российской нефти через Эстонию. Возможны небольшие объемы, но не те, что мы имеем сегодня», – сказал он.

По его словам, часть поставок мазута с Киришского НПЗ «Сургутнефтегаза» будет направлена в российский порт Усть-Луга. «Их порт будет готов в начале либо середине следующего года. Поэтому мы готовимся к такой новой ситуации», – сказал Симмерманн. «Нефть также поступает с юга и НПЗ в московском регионе. Следующей фазой, когда они построят еще один терминал, они перенаправят и эти поставки», – добавил он.

Российские государственные железные дороги сократили поток грузов через Эстонию после того, как в апр. 2007г. отношения двух стран накалились из-за сноса памятника солдату Красной армии в центре Таллинна. Поставки жидких грузов, в основном нефтепродуктов, через порт эстонской столицы снизились в годовом исчислении на 15% за восемь месяцев с начала 2008г. до 13,610 млн.т.

Общие поставки грузов, которые обслужил порт за тот же период, упали на 26,6% до 19,6 млн.т. Прекратился и транзит угля из России, несмотря на то, что в 2005г. в Таллинне был построен новый. RosInvest.Com, 15.9.2008г.

– Курсирование пассажирского поезда №650/649 Таллин-Петербург по коммерческим причинам отменяется с 14 сент., сообщает во вторник пресс-служба Октябрьской железной дороги (ОЖД). Поезд отменяется по инициативе эстонской компании Go Rail, которая является оператором маршрута, в связи с повышением на железных дорогах Эстонии платы за использование инфраструктуры, говорится в сообщении ОЖД.

Курсирование поезда будет прекращено с 1 сент. В июле глава представитель Go Rail заявил, что отмена ж/д маршрута вызвана повышением расходов на обслуживание линии и конкуренции со стороны автобусных фирм. По его словам, из-за уменьшения грузооборота на железных дорогах Эстонии плата за использование инфраструктуры, которой владеет госкомпания «Эстонская железная дорога» (ЭЖД), в течение года была повышена почти в три раза.

Представитель Go Rail тогда подчеркнул, что маршруту Таллин-Москва, который также обслуживает эта компания, закрытие не грозит. Прямое ж/д пассажирское сообщение Петербург-Таллин после трехлетнего перерыва было возобновлено 31 марта 2007г. РИА «Новости», 2.9.2008г.

– 3 авг. днем Независимый профсоюз моряков Эстонии вместе со своими доверенными лицами из судоходного концерна Tallink проведет предупредительную забастовку, чтобы добиться от компании лучших условий оплаты труда. Об этом сообщает Postimees. На встрече с руководством представители профсоюзов заявили, что фирма Tallink не заботится о своих сотрудниках, а вместо переговоров о зарплате оказывает на работников дополнительное давление.

По мнению Таави Тийвела, руководителя отделом персонала и развития концерна Tallink, требования моряков по зарплате, увеличивающие расходы на персонал вдвое, неприемлемы для фирмы и нереальны. На данный момент Tallink предложил своим работникам повысить зарплату на 16% вместо запрашиваемых 50% Тийвел добавил, что у судовых команд зарплата должна быть выше, чем у тех, кто работает на берегу, кроме того, в пред.г. зарплата судовых работников уже были самыми высокими из средних зарплат по Эстонии.

В основном забастовка повлияет на движение судов финской линии, из-за чего в графике движения произойдут небольшие смещения по времени. По оценке профсоюза, требование о повышении зарплат не понизит конкурентоспособность предприятия, а повысит ее, обеспечив культуру обслуживания и безопасность. ИА Regnum, 4.8.2008г.

– Эстонская компания Go Rail отменяет с 1 сент. ж/д маршрут Таллин-Петербург из-за повышения расходов на обслуживание линии и конкуренции со стороны автобусных фирм. «При нынешних расходах мы не можем конкурировать с международными автобусными линиями», – сообщил руководитель компании-оператора маршрута Go Rail Алар Пинсель.

По его словам, из-за уменьшения грузооборота на железных дорогах Эстонии плата за использование инфраструктуры, которой владеет госкомпания «Эстонская железная дорога» (ЭЖД), в течение года была повышена почти в 3 раза. Пинсель пояснил, что государство не дотирует пассажирские перевозки, потому выросшие расходы приходится компенсировать, поднимая цены на билеты.

Он также сообщил, что по причине закрытия линии будут уволены 25–30 работников компании.

Глава Go Rail подчеркнул, что маршруту Таллин-Москва, который также обслуживает эта компания, закрытие не грозит. Поездами на линии Таллин-Москва в I пол. воспользовались более 66 тыс. чел.

Ж/д компания Go Rail открыла линию Таллин-Петербург в марте пред.г. За время работы маршрута было перевезено более 26 тысяч пассажиров, причем только за I пол. нынешнего года компания обслужила почти 22 тыс. пассажиров.

Объем грузоперевозок госкомпании «Эстонская железная дорога» в I пол. снизился на 40% по сравнению с аналогичным периодом пред.г. — до 13,4 млн.т.

Снижение общего объема грузоперевозок обусловлено главным образом уменьшением транзитных потоков из России. В янв.-июне тек.г. объемы транзита через Эстонию по железной дороге составили 9,71 млн.т., что почти на 45% меньше, чем за тот же период 2007г. РИА «Новости», 14.7.2008г.

— Сегодня, 4 июня, крупнейшая эстонская авиакомпания Estonian Air перешла в обслуживании пассажиров на новую инфотехнологическую платформу, которая предусматривает отказ от бумажных билетов и переход на электронные билеты, так называемые e-ticket. Как сообщили ИА Regnum в пресс-службе авиакомпании, этот переход сделан в соответствии с требованиями Европейской Комиссии и третьего пункта так называемой Варшавской конвенции Европейского Союза.

По мнению сотрудников кампании, нововведение должно заметно облегчить условия покупки авиабилетов, их получения и регистрации на рейс для пассажиров. Электронный билет при его оформлении автоматически получает идентификационный номер и номер бронирования билета (если он куплен или заказан заранее), его владелец получает подробную инструкцию и описание приобретаемой услуги. При регистрации на рейс электронный билет автоматически «пробивается» самим пассажиром непосредственно в аэропорту через специальные инфотерминалы. Напомним, что с 1 июня 2008г. крупнейшие авиакомпании мира начали введение электронных билетов. Специалисты Международной ассоциации гражданской авиации ожидают, что в результате введения электронных билетов расходы перевозчиков снизятся на 9 долл. с пассажира. ИА Regnum, 4.6.2008г.

— В министерстве экономики и коммуникаций Эстонии разрабатывается программа, согласно которой планируется частичная приватизация Эстонской железной дороги (ЭЖД), Таллинского аэропорта и Eesti Energia. Ранее правительство заявляло о возможной продаже Estonian Air и Eesti Post.

До парламентских выборов в марте прошлого года правящие ныне партии — реформисты, IRL и социал-демократы — занимали по этому вопросу жесткую позицию — никакой приватизации. Однако теперь, в связи с экономическим кризисом в стране, подход изменился.

«Я не вижу никакой причины, по которой мы должны отказаться от привлечения частного капитала. Напротив, сегодня мы нуждаемся в инвестициях. И, если мы не привлечем частный капитал, то вынуждены будем помогать Eesti Energia из госбюджета. Этот сценарий вполне вероятен», — за-

явил телепрограмме Reporter министр экономики и коммуникаций Юхан Партс.

Правящая коалиция уже не считает нужным любой ценой удерживать ЭЖД в государственной собственности. «Никогда не было такой позиции, что ЭЖД непременно должна оставаться в государственной собственности. Поэтому вполне вероятно, что часть акций ЭЖД будет приватизирована», — сказал Юрген Лиги, один из парламентских лидеров реформистов.

Председатель профсоюза ж/д в Эстонии Олег Чубаров сказал, что подобные заявления, безусловно, будут обсуждаться в Центральном совете профсоюзов Эстонии. «Это еще одно идиотское заявление правительства, которое опять наступает на грабли», — сказал он.

Продажа части акций ЭЖД, если она произойдет, не повлияет, по мнению Чубарова, на реализацию программы развития ЭЖД, согласно которой в ее инфраструктуру запланированы многомиллиардные инвестиции из европейских фондов с конечной целью создания Rail Baltica. «Инвестиции уже потихоньку пошли, отстраивается скоростной путь Тарту-Валга. Понятно, что в сторону Санкт-Петербурга ничего тянуться не будет, хотя по скоростной трассе до него можно было бы доехать за два часа, как сейчас это можно сделать от Хельсинки до Турку», — сказал профсоюзный лидер. Росбалт, 29.5.2008г.

— Финская фирма Baltirail-yhdistys представила результаты своего исследования, согласно которому возможный путь подводного ж/д тоннеля между Финляндией и Эстонией мог бы начинаться в Порккала или Хельсинки, а заканчиваться в Виймси, что к востоку от Таллина. Агентство STT сообщает, что, в зависимости от выбора, протяженность тоннеля составит 70–85 км, из которых 50–70 км. пройдут под водой.

Согласно результатам исследования, более мягкое морское дно на территории континентального шельфа Эстонии не должно вызвать проблем при строительстве тоннеля, т.к. там возможно использование железобетонных колец толщиной в 30 см. Наибольший наклон тоннеля — 2%, наибольшая глубина — 200 м.

По мнению авторов исследования, для обслуживания тоннеля требуется строительство искусственного острова площадью в 6 га, на которых следует разместить ветрогенераторы для обеспечения электроснабжения тоннеля. Ориентировочный срок строительства тоннеля — 10–15 лет. Агентство не приводит предположительной стоимости тоннеля и анализа экологических рисков.

Напомним, что в авг. прошлого года правительство Эстонии, в нарушение Конвенции по морскому праву ООН, отказало Nord Stream AG в исследовании морского дна на территории континентального шельфа Эстонии. Свой отказ эстонская сторона мотивировала своеобразным пониманием национального суверенитета и экологическими соображениями.

Сообщение об окончании подобного рода исследования свидетельствует о появлении новой проблемы — необходимости учета «узла развязки» предполагаемого газопровода Nord Stream и предполагаемого же тоннеля.

Отметим, что Эстония еще не определилась с участием и в другом крупномасштабном международном проекте — реновации Игналинской АЭС.

С учетом все ухудшающейся экономической ситуации в Эстонии участие ее в таких дорогостоящих проектах может быть осуществлено только за счет внешних займов: государственный долг Эстонии — наименьший в ЕС. Росбалт, 23.5.2008г.

— Председатель правления AS Eesti Raudtee (Эстонская железная дорога — ЭЖД) Кайдо Симмерманн в ходе своего визита в Москву и в рамках программы транзитной выставки TransRussia встретился с руководством РЖД, об этом сообщает etv24. По словам руководителя ЭЖД, в ходе переговоров с российскими партнерами достигнута договоренность о начале реализации совместного проекта по перевозке контейнерных грузов через Эстонию в Санкт-Петербург. Ранее аналогичный контейнерный проект успешно работал между Таллином и Москвой.

По данным ЭЖД, на начало апр. этого года по эстонской железной дороге было перевезено 7 млн. т. грузов, 80% из которых составляли транзитные перевозки.

В ночь с 26 на 27 апр. 2007г. правительство Эстонии во главе с Андрусом Ансипом приняло решение о переносе памятника Бронзовому солдату из центра Таллина на военное кладбище. Рано утром был начат демонтаж памятника. В Таллине и других городах Эстонии прошли массовые беспорядки. В 2007г. произошло сокращение перевозок российских грузов через порты Эстонии.

Официальные лица Латвийской республике неоднократно заявляли, что по итогам 2007г. объем транзитных перевозок в стране вырос и высказывали предположение, что после событий «бронзовой ночи» в Эстонии произошло перераспределение транзитных потоков из России. ИА Regnum, 24.4.2008г.

— Совет Таллинского порта (Tallinna Sadam) не может утвердить план инвестиций на этот год. Бизнесмены опасаются, что уже обнародованные ранее цели будут пересмотрены, сообщает газета «Деловые Ведомости». Результаты тендера на расширение территории действующего в порту контейнерного терминала должны были быть обнародованы еще в марте, но руководство порта до сих пор так этого и не сделало, а порт известил операторов, что он полностью пересматривает инвестиционный план.

По словам пресс-секретаря Tallinna Sadam Свена Ратассеппа, этот вопрос будет обсуждаться в начале мая на заседании совета предприятия, когда будет решаться вопрос инвестиций. Результаты будут оглашены в конце мая. Как предполагает исполнительный директор Союза портовых операторов Аго Тийман, в условиях, когда грузопоток уменьшился, инвестиции могут быть сокращены. Росбалт, 21.4.2008г.

— Объем транзитных грузоперевозок в инфраструктуре Эстонской железной дороги (ЭЖД) в I кв. 2008г. составил 7,52 млн. т., что на 41% ниже аналогичных показателей 2007г. В марте объем ж/д транзита составил 2,52 млн. т., что ниже показателей минувшего года на 41%, сообщает пресс-служба ЭЖД.

Позитивны показатели контейнерных перевозок, объем которых, по предварительным оценкам, составил в марте 2 тыс. 553 TEU. Это рекордный показатель на данный момент, превышающий показатели марта прошлого года вдвое.

В целом за первый квартал 2008г. по Эстонской железной дороге было перевезено 6 тыс. 333 TEU,

что превышает итоги прошлого года на 81%. Росбалт, 8.4.2008г.

— Tallink Superfast Ltd., дочернее предприятие Tallink Grupp, получило новое судно — M/S Superstar, построенное Fincantieri Cantieri Navali S.p.A. в Италии, сообщает BizNews.lv. Паром будет курсировать между Эстонией и Финляндией. По словам главы Tallink Grupp Энн Пант, теперь шаттл-услуги будут выполнять два парома — они будут совершать до 10 поездок в день.

M/S Superstar — паром длиной 175,1 метра. Он может вместить 2 тыс. 80 пассажиров. На судне располагаются 186 кают и 736 спальных мест. Скорость движения парома — 27,5 узла.

Добавим, что проект обошелся в сумму 120 млн. евро, из них 93 млн. евро предоставил лондонский банк HSBC Bank в качестве долгосрочного займа. Росбалт, 8.4.2008г.

— Мэр Таллина Эдгар Сависаар встретился со своим коллегой из Хельсинки Юсси Паюненем. Во время беседы столичные градоначальники обсудили сотрудничество в проведении исследований осуществимости проекта прокладки ж/д туннеля между Таллином и Хельсинки. Об этом сегодня, 28 марта, сообщает эстонское издание Postimees.

По результатам обсуждения был подписан протокол, согласно которому мэры двух столиц подтвердили важность проведения исследований возможности прокладки подводной ж/д магистрали между двумя городами. По словам Сависаара, была достигнута договоренность, что стороны совместно подготовят ходатайство о привлечении для финансирования проекта по изучению реальности подводного туннеля средств программы Interreg IV A.

«Общая стоимость исследований — 500 000-800 000 евро, оба города готовы заплатить по 100 000, предположительная длительность работ — 1г.», — сказал Сависаар. Администратором исследовательского проекта будет некое общество Helsinki-Tallinn MTÜ Euregio.

Эдгар Сависаар в авг. 2005г. высказывал идею об экономическом объединении Таллина и Хельсинки в единый мегаполис «Талсинки». ИА Regnum, 28.3.2008г.

— В ночь на 30 марта Эстония окончательно войдет в Шенгенское визовое пространство — пассажирам авиарейсов между Эстонией и другими странами Шенгенского пространства не нужна будет виза. Об этом сообщили в министерстве внутренних дел Эстонии, отметив, что 27 марта эксперты Европейского Союза подписали договор с Таллинским аэропортом, который признан соответствующим всем требованиям вхождения в Шенген. В частности, введено разделение потоков пассажиров шенгенских авиарейсов и рейсов в страны, не входящие в Шенген. Для пассажиров шенгенских рейсов с 30 марта отменяется обязательный пограничный контроль. Тем не менее, другая обязательная проверка удостоверяющих личность документов сохранится: это будет сделано как минимум дважды при регистрации пассажира на рейс и при посадке на борт самолета.

В объеме ежедневных рейсов таллинского международного аэропорта рейсы шенгенских направлений составляют 20%. В летние месяцы этот объем сокращается из-за увеличения туристических чартерных маршрутов.

С 21 дек. 2007г. Эстония, Чехия, Литва, Венгрия, Латвия, Мальта, Польша, Словакия и Словения вошли в Шенгенскую зону. Одновременно был снят контроль на сухопутных и морских границах между этими странами и 15 государствами, которые уже входят в зону. С 30 марта 2008г. в Эстонии будет снят воздушный контроль для путешествующих в Шенгенском пространстве. ИА Regnum, 28.3.2008г.

— Грузоперевозки по Эстонской железной дороге существенно сократились по сравнению с показателями прошлого года. Так, февральский грузопоток в 2008г. по сравнению с тем же месяцем 2007г. упал на 40%, говорится в сообщении Эстонской железной дороги.

Уменьшение грузопотока наблюдалось в нефтеперевозках, — за год он сократился на 28% (1,69 млн. т.). Однако еще большее падение произошло в перевозке удобрений — на 37% (0,11 млн. т.). Транзит в общей структуре перевозок составил в фев. 1,78 млн. т. — на 45% меньше чем в 2007г.

За этот год выросли только перевозки сланца — на 71% (0,3 млн. т.).

Добавим, что Эстония многократно указывала на политические причины сокращения транзита российских грузов, через ее порты. ОАО РЖД опровергает подобные заявления и указывает на возросшую конкурентоспособность российских портов, а также на существенные проблемы с наличием пропускных способностей Октябрьской железной дороги. Росбалт, 11.3.2008г.

— Прервавшееся после катастрофы ежедневное вертолетное сообщение между Эстонией и Финляндией будет восстановлено в марте или в начале апр., сообщает портал Delfi. «Мы не называем конкретной даты, потому что хотим начать свою деятельность, все предварительно взвесив, ведь главное условие нашего возвращения — это восстановление к нам доверия, — сказал газете «Постимеэс» исполнительный директор Copterline Eesti Тынис Лепп. — Мы должны все сто раз обдумать, поскольку ответственность велика». Финская фирма заказала также второй Augusta, который начнет обслуживать линию, очевидно, летом.

По словам Леппа, каждый вертолет стоит 10 млн. евро. Он считает, что наибольшую конкуренцию вертолетная линия составит катерам на подводных крыльях.

Председатель совета Lindaliiniid Рейн Оясаар считает, что новая авиалиния, переправляющая пассажиров через залив за 17 мин., составит им конкуренцию. Он указал, что клиентами авиалинии в основном являются бизнесмены.

Copterline прекратила полеты над Финским заливом после авиакатастрофы вертолета Sikorsky S-76 в авг. 2005г., когда погибли все находившиеся на борту 14 чел. Новый вертолет вмещает 12 чел., цена билета составит от 60 до 200 евро. Росбалт, 9.3.2008г.

— Председатель правления Эстонской железной дороги (ЭЖД) Кайдо Симмерманн и председатель правления профсоюза работников ЭЖД Олег Чубаров подписали в среду соглашение о зарплатах, согласно которому зарплаты всех членов профсоюза работников ЭЖД будут с 1 янв. 2008г. повышены задним числом на 7%.

Правление ЭЖД решило также, что увеличение зарплаты распространится на всех работников, с которыми трудовой договор был заключен до 31

дек. 2007г. и которые до сих пор связаны с ЭЖД действующими трудовыми отношениями, сообщает пресс-служба ЭЖД.

Также ЭЖД и профсоюз работников ЭЖД (на ЭЖД действует три профсоюза) подписали социальную программу и соглашение, регулирующее рабочее время и отпуска паровозных бригад.

Напомним, что достигнутые соглашения стали результатом угрозы «пассивной забастовки», о начале которой успел заявить профсоюз машинистов. Достигнутое повышение зарплаты на 7% тоже стало результатом компромисса, т.к. руководство ЭЖД, признавая справедливость требований профсоюзов, в большей степени удовлетворить их нужды было не в состоянии. 21.2.2008г.

— Эстонская национальная авиакомпания Estonian Air начнет выполнять прямые полеты из Таллина в Минск. Первый рейс состоится 11 фев., сообщили в Департаменте по авиации министерства транспорта и коммуникаций Беларуси. Рейсы будут выполняться три раза в неделю. Полеты будут совершать самолет SAAB 340 вместимостью 33 пассажира.

Эстонская национальная авиакомпания Estonian Air учреждена 1 дек. 1991г. Авиалайнеры Estonian Air выполняют рейсы в Стокгольм, Копенгаген, Лондон, Гамбург, Киев, Москву, Вильнюс, Франкфурт, Берлин, Осло, Париж, Амстердам, Брюссель и Ригу. БЕЛТА, 11.2.2008г.

— 11 фев., эстонская государственная авиакомпания Estonian Air открыла регулярные рейсы по маршруту Таллин-Минск. Как сообщили в пресс-службе авиакомпании, полеты будут осуществляться три раза в неделю по понедельникам, средам и пятницам. Вылет из Таллина в 13:00 по местному времени (14:00 мск), длится 1 час 40 минут. Полеты осуществляются на пассажирских самолетах SAAB-340 вместимостью 33 пассажира. Начальная цена билета составляет 994 кроны (63,7 евро) и включает все сборы.

Самолеты авиакомпании летают в 22 международных аэропорта, включая Москву и Киев. 30 марта открывается постоянная авиалиния Таллин-Мюнхен, 4 апр. — рейс Таллин-Рим.

Пассажиропоток в Таллинском аэропорту в 2007г. достиг нового максимума, увеличившись по сравнению с 2006гг. на 12%. Общее число пассажиров достигло 1 млн. 728 тыс.чел., увеличившись на 200 тыс. по сравнению с 2006гг. Лидером по числу пассажиров за год оказался рейс в Лондон (180 тыс.), далее — Хельсинки (174 тыс.) и Стокгольм (161 тыс.чел.). Среди авиакомпаний лидером по пассажиропотоку оказался национальный перевозчик Estonian Air — 43% всех пассажиров. ИА Regnum, 11.2.2008г.

— В 2007г. компания Eesti Raudtee (Эстонская железная дорога) перевезла 36,7 млн.т. грузов. Об этом сообщил Урмас Глазе, руководитель по связям с общественностью предприятия. Больше всего в 2007г. было перевезено нефти и нефтепродуктов — в общем объеме 22,29 млн.т. По сравнению с пред.г. объем сократился на 3,68 млн.т. Спад произошел вследствие существенного сокращения объемов бензинов и дизельного топлива. Однако объем перевозки мазута, составивший 70% объема нефти и нефтепродуктов, остался на уровне 2006г. www.oilru.com, 17.1.2008г.

— В 2007г. компания Eesti Raudtee (Эстонская железная дорога) перевезла 36,7 млн. т. грузов. Об

этом сообщил Урмас Глазе, руководитель по связям с общественностью предприятия. Больше всего в 2007г. было перевезено нефти и нефтепродуктов – в общем объеме 22,29 млн. т. По сравнению с пред.г. объем сократился на 3,68 млн. т. Спад произошел, в первую очередь, вследствие существенного сокращения объемов бензинов и дизельного топлива. Однако объем перевозки мазута, составивший 70% объема нефти и нефтепродуктов, остался на уровне 2006г., передает «РЖД-Партнер». www.oilcapital.ru, 16.1.2008г.

– В 2007г. компания Eesti Raudtee (Эстонская железная дорога) перевезла 36,7 млн.т. грузов. Об этом ИА «РЖД-Партнер.Ру» сообщил Урмас Глазе, руководитель по связям с общественностью предприятия.

Больше всего в 2007г. было перевезено нефти и нефтепродуктов – в общем объеме 22,29 млн.т. По сравнению с предыдущим годом объем сократился на 3,68 млн.т. Спад произошел, в первую очередь, вследствие существенного сокращения объемов бензинов и дизельного топлива. Однако объем перевозки мазута, составивший 70% объема нефти и нефтепродуктов, остался на уровне 2006г.

Если в 2006г. было перевезено по железной дороге 7,78 млн.т. каменного угля, то в 2007г. объем перевозок снизился на 55%, составив в общей сложности 3,49 млн.т.

Единственная статья грузов, где наблюдался существенный рост объемов перевозок, – это сланец, его объемы увеличились с 1,99 млн.т. до 3,29 млн.т.

Удобрений по железной дороге было перевезено в общем объеме 1,96 млн.т. По сравнению с 2006г. объемы сократились на 17%. Упали объемы перевозок древесины – общий объем перевозок составил 1,01 млн.т., сократившись на 38%. Перевозки черных металлов и насыпных грузов составили чуть меньше млн.т. Всего черных металлов было перевезено в объеме 0,99 млн.т., снижение составило 20%, насыпных грузов было перевезено столько же, однако объемы выросли на 32%. Что касается насыпных грузов, то здесь вырос объем местных перевозок, а также объем экспорта.

Химических грузов в прошлом году было перевезено в общей сложности 0,93 млн.т., и здесь объем снизился – на 17%.

По сравнению с позапред.г. в прошлом году из крупных групп груза выросли лишь объемы перевозки зерна, и в первую очередь за счет транзита. Всего объем перевозок зерна составил 0,81 млн.т., продемонстрировав рост 25%.

Из видов перевозки по-прежнему самые большие объемы были перевезены транзитом, их объем за год составил более 75%. Объемы транзитных перевозок составили 27,37 млн.т., что на 24,5% меньше объемов за предыдущий год. Местные перевозки в общей сложности составили 4,89 млн.т. и выросли по сравнению с предыдущим годом более чем на 50%.

Объем импортных грузоперевозок в целом составил 2,09 млн.т., снизившись на 28%. При этом объем импортных перевозок из стран Евросоюза вырос на 4%, составив в общей сложности 0,92 млн.т. Экспортные перевозки выросли почти на 26% и составили в общем 0,68 млн.т. Связанный с Евросоюзом экспорт остался на уровне 2006г., составив в общем 0,44 млн.т.

Объемы перевозок между ж/д предприятиями распределились в 2007г. следующим образом: Эстонская железная дорога – 62,8%, Westgate Transport – 23,4% и Spacesom – 13,8%.

По инфраструктуре Эстонской железной дороги в дек. было перевезено 2,62 млн.т. грузов. Объем грузоперевозок в 2007г. составил 36,68 млн.т.

Объемы грузоперевозок за дек. месяц снизились по сравнению дек. 2006г. на 39%. Однако общий годовой объем перевозок снизился на 17,4% по сравнению с предыдущим годом. www.zoi.ru, 16.1.2008г.

– Подписанный 11 янв. протокол о намерениях между руководством государственного предприятия Эстонии «Таллинский порт» и порта Нинбо (Китай) предусматривает проведение анализа и технического обоснования проекта создания в Эстонии крупнейшего в Европе порта по перевалке контейнеров из Китая в Россию по морю. Эту информацию подтвердили в Союзе портовых операторов Эстонии со ссылкой на достигнутые договоренности. Сам проект стоимостью в 200 млн.долл. предусматривает строительство в порту Мууга контейнерного терминала объемом до 1 млн. TEU (контейнеров) в год, а его реализация может занять от трех до семи лет. Документы подписаны главой ГАО «Таллинский порт» Айном Кальюрандом и директором порта Нинбо Ву Джинкуном. Китайская сторона выразила заинтересованность и готовность инвестировать в проект свои средства, отметили в Союзе.

Контейнерный терминал в Мууга станет крупнейшим перевалочным пунктом для контейнеров с товарами из Китая в европейскую часть России, отметил председатель Союза портовых операторов Аго Тийман в интервью Эстонскому радио. Китайские контейнеры будут приходить в порт Мууга, где их планируется перегружать и по железной дороге отправлять в Россию. По словам Тиймана, китайской стороне выгоднее задействовать перевозки по морю, т.к. ж/д перевозки по Транссибирской магистрали «занимают больше времени, имеют ограниченные возможности и связаны с техническими проблемами».

Предлагаемая схема, по словам Тиймана, скопирована со схемы транзита нефтепродуктов из России в Европу через Эстонию и предлагалась в качестве бизнес-идеи китайским партнерам эстонской стороной уже в нояб. 2007г. в ходе официального визита в КНР министра экономики и коммуникации Юхана Партса и группы эстонских бизнесменов. В случае реализации проекта и выведения его мощностей на максимум, потребуются новые инвестиции и модернизация другого государственного предприятия – «Эстонская железная дорога».

Из-за резкого падения объемов нефтетранзита из России через Эстонию после «апрельских событий», правительство Эстонии летом-осенью 2007г. объявило о поиске новых возможностей для роста национальной экономики, одной из которых является переориентация с нефтретранзита из России на контейнерный транзит в Россию. ИА Regnum, 14.1.2008г.

– Таллинский порт заключил договор о сотрудничестве с одним из крупнейших портов Китая Нинбо. В течение трех лет в Мууга будет построен новый терминал для контейнерных перевозок, сообщает портал Delfi.

В проект будет инвестировано 220 млн.долл. Согласно договору, инвестировать в строительство нового терминала порты будут поровну. По прогнозам Таллиннского порта, в будущем оборот контейнеров с китайскими товарами увеличится до 3–4 млн., а грузоперевозки из Китая будут идти в Эстонию напрямую. «Это будет отдельный путь из порта Нинбо в наш порт, это именно то, что сегодня вообще суда в этот регион не плавают, только до Северного моря», — сказал председатель правления Таллиннского порта Айн Кальюранд.

Дальше китайские товары будут двигаться в страны Западной Европы, Скандинавию и на Северо-Запад России. Вице-президент порта Нинбо У Цинк Ун считает, что именно у Таллиннского порта есть преимущества перед другими портами в регионе Балтийского моря. Новый терминал станет крупнейшим распределительным центром китайских товаров в регионе Балтийского моря. Строительство терминала будет закончено уже в 2010г.13.1.2008г.

— Пассажиропоток в Таллинском аэропорту в 2007г. достиг нового максимума, увеличившись по сравнению с 2006гг. на 12%. Общее число пассажиров достигло 1 млн. 728 тыс.чел., увеличившись на 200 тыс. по сравнению с 2006гг. Об этом 4 янв. сообщили в пресс-службе аэропорта. Наибольший приток пассажиров был зафиксирован в летний период.

По словам директора по сбыту аэропорта Эдуарда Тююра, на фоне снижения пассажиропотока на железной дороге и в судоходстве в Эстонии успех авиаслужб не может не радовать. Он отметил, что за последние пять лет число пассажиров в аэропорту увеличилось в три раза, а в 2006г. был впервые преодолен рубеж в 1 млн. пассажиров в год.

Всего в 2007г. Таллинский аэропорт принял 38 844 авиарейса, что на 14% больше, чем в 2006г. Услугами регулярных рейсов в 2007г. воспользовались 85% пассажиров (1,5 млн.чел.), услугами чартерных рейсов — 15% (270 тыс.чел.). Лидером по числу пассажиров за год оказался рейс в Лондон (180 тыс.), далее — Хельсинки (174 тыс.) и Стокгольм (161 тыс.чел.). Среди авиакомпаний лидером по пассажиропотоку оказался национальный перевозчик Estonian Air — 43% всех пассажиров. ИА Regnum, 4.1.2008г.

— В нояб. объем грузовых перевозок по инфраструктуре Эстонской железной дороги составил 2,31 млн. т., об этом сообщили в пресс-службе Эстонской железной дороги. В пресс-релизе отмечается, что этот результат на 10,7% ниже октябрьских и на 38,7% ниже результатов нояб. прошлого года. Нефть и нефтепродукты составили 61%, или 1,41 млн.т. от общего объема перевозок. В этом секторе так же произошло снижение объемов перевозок на 30,5% по сравнению с нояб. 2006г.

Вторым по объему грузом был сланец, перевозки которого в нояб. составили 0,36 млн.т. Это в 2,2 раза больше, чем в прошлом году. Объем перевозок удобрений составил 0,14 млн.т., что на 35% меньше чем в прошлом году. Зерновых было перевезено по железной дороге 0,12 млн.т., что составляет половину объема прошлого года. Доля других групп грузов от общего объема была значительно меньше.

В части транзитных перевозок за 11 месяцев было перевезено 25,81 млн.т. грузов, что на 21%

меньше, чем в 2006г. Местные перевозки за 11 месяцев составили 4,34 млн.т. и выросли за год на 45%. В части импортных перевозок было транспортировано 2,88 млн.т. грузов, объемы которых снизились на 16%. Зато экспортные перевозки возросли за год на 15%, составив 1,02 млн.т. ИА Regnum, 10.12.2007г.

— Руководитель фирмы по ж/д перевозкам AS Spasesom Олег Оссиновский на сегодняшней бизнес-конференции «Ключ к успеху в 2008г.» заявил, что фирма прекращает свою деятельность, сообщает портал эстонского издания «Деловые ведомости». «Со следующего года, мы прекращаем свою деятельность. В этом году у нас 100-процентные убытки (300 млн. крон), и мы не хотим быть в убытках и в следующем году», — заявил Оссиновский. По словам Оссиновского, три года назад фирма, создавшая конкуренцию на ж/д рынке Эстонии, где ранее господствовал монополист, верила государству, но была обманута. «Дальше бороться мы не хотим. Сделаем перерыв и посмотрим, чем все это закончится», — сказал Оссиновский.

AS Spasesom одна из первых компаний, которая создала реальную конкуренцию на ж/д рынке Эстонии. Недопустимо, что ЭЖД является монополистом на этом рынке. «Субсидирование инфраструктурной компанией ЭЖД своего перевозчика является преступлением, поскольку ЭЖД монополист на рынке», — сказал Оссиновский. По его словам, общий тариф ЭЖД в три раза ниже, чем в Латвии и Литве. Тарифы же на перевозку ЭЖД ниже себестоимости. Практически все содержание инфраструктуры лежит на Spasesom и Westgate. Если бы перевозчик ЭЖД платил такую же плату, как и они, то дотации государства Edela Raudtee и Elektri Raudtee уменьшились бы в связи со снижением инфраструктурной платы.

Напомним, что Оссиновский уже заявлял в интервью СМИ о том, что его компании заплатили за эти годы в эстонский бюджет сотни млн. крон, а сегодня (после переноса памятника «Бронзовый солдат», последовавшего после этого российско-эстонских отношений) им причинен существенный ущерб. И для спасения ситуации приходится переводить бизнес к конкурентам, во всяком случае, вагоны Spasesom перерегистрирует в Латвию. «От этого конфликта выиграли Финляндия, Латвия и Литва, — отметил Олег Оссиновский. — Они без всякой борьбы и конкуренции получают в подарок потоки, на которые раньше даже рассчитывать не могли. А Таллинский порт, Эстонская железная дорога, терминалы и т.д. — несут убытки».

Как ранее сообщало ИА Regnum, 51% акций Spasesom принадлежит российской компании «Северстальтранс». По словам Оссиновского, «Северстальтранс» вложила в экономику Эстонии 400 тыс.долл., построив здесь свои терминалы в расчете на стабильную ситуацию. ИА Regnum, 31.10.2007г.

— С мая по сент. 2007г. по железной дороге в Эстонии перевезено 8,8 млн.т. грузов, что на 6,1 млн.т. меньше (41%), чем за аналогичный период 2006г. Об этом сообщили в Государственном департаменте статистики Эстонии. Если с начала года по апр. по железной дороге перевозилось более 4 млн.т. грузов в месяц, то с мая объемы перевозок составляют менее 3 млн.т. грузов в месяц. В сент. 2007г. по железной дороге перевезено 2,2 млн.т.

грузов, что на треть меньше, чем в сент. прошлого года.

Снижение объема грузоперевозок связано в основном с уменьшением транзитных потоков из России. В сент. транзит составил две трети от общего объема грузов, перевезенных по железной дороге. По сравнению с пред.г. объем ж/д транзита снизился на 42%. Нефтепродукты составляют три четверти от общего объема транзитных грузов.

Снижение доли транзита в ж/д перевозках также повлияло на деятельность портов. Если в начале года грузооборот в эстонских портах составлял более 4 млн.т. грузов в месяц, то к сент. объем снизился до 2 млн.т. грузов в месяц. Транзит составляет 70% от всего грузооборота портов Эстонии. С мая по сент. 2007г. в портах было погружено 13,1 млн.т. грузов, что на 27% меньше, чем за аналогичный период 2006г. ИА Regnum, 29.10.2007г.

— Эстония намерена использовать свои простаивающие после апрельского кризиса, из-за отсутствия российского транзита в Европу транспортные мощности для транзита китайских товаров в Россию. Достижению этой цели был посвящен визит эстонской делегации во главе с министром экономики и коммуникаций Юханом Партсом делегации министерства экономики Эстонии в Китай, в ходе которых состоялись переговоры с о возможном сотрудничестве в области транспорта и логистики.

Комментируя корреспонденту «Росбалта» результаты визита, бывший директор по развитию ЭЖД, эксперт в области транзита Райво Варе сказал, что, речь прежде всего шла об эксплуатации восточной части залива Мууга, в котором находится Новоталлинский порт и в котором есть еще место для строительства контейнерного терминала.

По словам эксперта, речь идет о маршрутах типа Нинбо — Гамбург, из которого на судах меньшего тоннажа контейнеры будут доставляться в порты Tallinna Sadam, а оттуда уже железной дорогой — в Россию. «Российские железные дороги на сегодняшний день не в состоянии обеспечить требуемую пропускную способность», — сказал он, отвечая на вопрос о кажущейся нелогичности маршрута, и добавил, что потери в расстоянии компенсируются объемами перевозок.

Варе уверен, что такое решение оживит деятельность Эстонской железной дороги. При этом, по его мнению, это не тот рынок, который Россия захочет жестко контролировать.

При этом эксперт не исключил и возможности переориентации уже отстроенного угольного терминала, ныне простаивающего. Контейнерный терминал в Новоталлинском порту способен обрабатывать 190 тыс. контейнеров DEU в год при потребности в 1 млн.

Комментируя высказывание министра экономики Эстонии о конкуренции между Прибалтийскими странами в сфере транзита, Варе признал сам факт конкуренции и оценил ее как жесткую, отметив, однако, при этом, что темпы роста контейнерных перевозок в мире — 30% в год, а в странах Прибалтики — 15% в год, в связи с чем конкуренция проходит на фоне общего отставания.

Стоит отметить, что официальные лица Эстонии, после возвращения из Китайской Народной Демократической Республики заявили, что в области грузоперевозок, Китай становится стратегическим партнером Эстонии.

«Если мы хотим быть частью мировой транзитной промышленности, то нам необходимы стратегические партнеры в контейнерных перевозках. Порт Нинбо предлагает нам конкретные возможности для этого. Tallinna Sadam, Eesti Raudtee (Эстонская железная дорога — ЭЖД) и другие наши транзитные предприятия должны быть готовы к смелым инвестициям, чтобы не проиграть в конкуренции с другими Балтийскими портами», — сказал Партс.

«Трехлетнее сотрудничество с портом Нинбо начинает приносить результаты. Для Tallinna Sadam важно иметь сильного стратегического партнера, оказывающего влияние на крупные контейнерные грузовые потоки, предлагающие хорошие возможности для роста многим нашим транспортным предприятиям», — добавил председатель правления Tallinna Sadam Айн Кальюранд. 29.10.2007г.

— На эстонско-российской границе в Нарве образовалась рекордная пробка. Впервые число ожидающих грузовых машин перевалило за 400 и достигло 415. Чтобы решить проблему скопления транспорта, Таллинн предлагает создать новый пункт пограничного контроля при трехстороннем финансировании строительства с участием России и Евросоюза.

«Мы не раз предлагали России построить новый мост на реке Нарве. Мы, предлагали и будем предлагать правительству России вместе — Эстонии, ЕС и России — построить пограничный пункт с таможней. Реально новый, современный пункт XXI века на юго-востоке Эстонии», — сказал канцлер МИДа Эстонии Матти Маазикас. При этом, по мнению г-на Маазикаса, необходимо увеличивать пропускную способность не только на эстонско-русской, но и на финско-русской, и латвийско-русской границах.

Сейчас ориентировочное время ожидания у эстонско-российской границы в Нарве для грузовых автомобилей увеличилось с 3 до 9 суток. В понедельник проезда на территорию России ожидали 415 грузовых автомобилей. Накануне за сутки границу пересекли лишь 47 машин. В то же время с каждым днем растет число ожидающих возможности проехать из Эстонии в РФ и на пограничных пунктах Лухама и Койдула.

А на латвийско-российской границе по-прежнему без перемен: вчера в Терехово своей очереди ждали 620 грузовиков, в Гребнево — 480. «Бизнес Балтия». www.economy.gov.ru, 15.9.2007г.

— В авг. грузооборот Таллинского порта — крупнейшего порта Эстонии — сократился на 41% по сравнению с авг. 2006г. — до 2,202 млн.т. груза. Эту информацию подтвердили в пресс-службе предприятия.

Снизилось и общее число грузопотока за весь 2007г.: с янв. по август грузопоток составил 25,54 млн.т., что меньше показателя аналогичного периода 2006г. на 4,4%. Руководство Таллинского порта отказалось связывать снижение грузопотока с замедлением объемов российского транзита и российских грузоперевозок через порт, но отметило, что резкое падение объемов зафиксировано после событий, связанных с демонтажем памятника «Бронзовый солдат» в апр.-мае 2007г. Среди лидеров по снижению объемов — перевалка каменного угля, минеральных удобрений и нефтепродуктов. Уменьшилось и число пассажиров. В то же

время заметно выросло число обработанных контейнеров. Сотрудники порта выразили надежду, что ситуация с грузопотоками улучшится к концу года. ИА Regnum, 5.9.2007г.

— Пресс-служба Эстонской железной дороги признала, что перевозка грузов по направлению из России к эстонским транзитным портам достигла самого низкого показателя за последние 10 лет.

В авг. было перевезено 2,16 млн. т. грузов, что составляет 40% по сравнению с аналогичным месяцем 2006г., приводит данные по загрузке эстонской железной дороги «РЖД-Партнер».

Нефти и нефтепродуктов в авг. было перевезено 1,42 млн. т., что на 30% меньше, чем в прошлом году, перевозки удобрений сократились на 48%, древесины — на 40%.

Всего ЭЖД за 8 месяцев нынешнего года перевезла 17,57 млн. т. грузов, что на 16% меньше аналогичного периода минувшего года.

Спад перевозок вызван тремя случайно совпавшими по времени причинами — плановым ремонтом Октябрьской железной дороги, ужесточением контроля за грузами, движущимися в эстонском направлении, т.к. выяснилось, что имеет место массовое нарушение таможенного законодательства со стороны эстонских перевозчиков. Третьей причиной является нежелание российских предпринимателей сотрудничать с Эстонией. Отказ от услуг эстонского транспортного комплекса предприниматели мотивируют политикой Эстонии, направленной на пересмотр итогов Второй мировой войны и оскорбляющей чувства россиян и русских жителей Эстонии.

Эстонская сторона утверждает, что спад вызван скрытыми экономическими санкциями со стороны правительства России. Европарламент уже предложил Эстонии содействие по возвращению российских грузов в эстонские порты, и в том случае, если точка зрения Эстонии будет обоснована, согласно заявлению председателя Европарламента, готов оказать давление на российские власти. 5.9.2007г.

— В Таллинском порту второй месяц подряд нет сырой нефти. Да и по большинству других номенклатурных позиций отмечается спад. Хотя на первый взгляд все не так уж плохо: по итогам 1 пол. 2007г. грузооборот порта даже вырос — на 4,9% (до 21 729,1 тыс.т.).

Увеличилась по итогам пол. обработка контейнерных грузов — на 16,9% (до 87 123 тыс.т.), ро-ро грузов — на 9,6% (до 1 780,7 тыс.т.), угля — на 3,8% (до 3 523,4 тыс.т.) и металлолома — на 9,4% (до 347 тыс.т.). Перевалка зерна по сравнению с янв.-июнем 2006г. выросла в 9,2 раза (до 788,8 тыс.т.), удобрений — на 3,1% (до 1 095,1 тыс.т.). Даже сырой нефти было перевалено 644,5 тыс.т. — в 2,4 раза больше, чем годом ранее. Снизилась в янв.-июне обработка нефтепродуктов — на 0,2% (до 12 376,3 тыс.т.), черных металлов — на 34,5% (до 96,8 тыс.т.) и цветных металлов — на 18,5% (до 113,2 тыс.т.).

Однако помесечная динамика дает не столь радужную картину. Сырая нефть, как было сказано выше, не переваливается второй месяц (154,7 тыс.т. за июнь прошлого года). По сравнению с июнем прошлого года сократился оборот нефтепродуктов — на 2,7% (до 1 997 тыс.т.), угля — на 78,7% (до 126 тыс.т.), цветных металлов — на 14,3% (до 21 тыс.т.) и металлолома — на 52,6% (до 32

тыс.т.). Снизилась и обработка удобрений — на 40,5% (до 138 тыс.т.). Выросла по сравнению с июнем 2006г. перевалка черных металлов — в 5,6 раза (до 48 тыс.т.) и зерна — в 24,7 раза (до 111 тыс.т.).

По сравнению с маем т.г. в июне в Таллине упал оборот угля — на 71,3%, металлолома — на 60,5%, удобрений — на 13,8%. Снизилась перевалка цветных металлов и зерна — на 4,5% и 1,8%. Выросли объемы обработки нефтепродуктов — на 2,5% и черных металлов — в 3 раза. www.zol.ru, 11.7.2007г.

— Порты Эстонии в марте. Как сообщает портал РЖД, за март 2007г. в портах Эстонии обработано 4,9 млн.т. грузов. Это на 21% больше, чем за тот же период прошлого года. По отношению к фев. грузооборот вырос на 11,2%. На суда погрузили 4,42 млн.т. грузов. Это на 21,4% больше, чем в марте прошлого года. С судов выгрузили 484,6 тыс.т. грузов (+17%). В прошлом году грузооборот эстонских портов составил 49,8 млн.т. ИА Regnum, 21.4.2007г.

ЮАР

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

— Воздушный транспорт ЮАР считается самым развитым на Африканском континенте. Географическое положение страны обеспечивает удобный доступ ко всем государствам Африки, а также другим странам и территориям Южного полушария.

Статус главного национального воздушного перевозчика в ЮАР имеет компания South African Airways (SAA), занимающая по объему перевозок первое место в Африке; все ее акции принадлежат полугосударственной группе Transnet. За отчетный год, закончившийся в марте 2005г., поступления SAA составили 2,7 млрд.долл., или возросли по сравнению с 2003/4г. на 7%; чистая прибыль равнялась 150 млн.долл.

Для расширения транснациональных перевозок SAA заключила соглашения о сотрудничестве с несколькими крупными международными авиакомпаниями, включая Air France, Delta Airlines (США), El Al (Израиль), Emirates (ОАЭ), Japan Airlines и Qantas Airways (Австралия). Кроме того, было увеличено число рейсов в пределах Африканского континента, и прежде всего в недостаточно обслуживаемые регионы Центральной и Западной Африки.

В грузовых отсеках пассажирских лайнеров SAA перевозит значительное количество внешне-торговых грузов. В целом она располагает более 60 самолетами, которые летают в 60 пунктов назначения в Африке, Азии, Австралии, Европе, Южной Америке и США.

В ЮАР действуют три международных аэропорта — в Йоханнесбурге, Дурбане и Кейптауне. Первый является лидером в Африке по пассажире- и грузообороту: он пропускает ежегодно свыше 11 млн. пассажиров (половина из них приходится на жителей Европы и Африки) и 280 тыс.т. грузов (предназначаемых главным образом для Европы). БИКИ, 16.8.2008г.

— Авиационные власти Южно-Африканской республики запретили полеты всех самолетов марки Boeing 737 до прохождения ими проверки монтажа двигателей, сообщает агентство Рейтер.

Департамент гражданской авиации ЮАР приказал проверить на безопасность все воздушные суда данного типа после аварийной посадки в среду пассажирского самолета с 106 пассажирами на борту, когда во время взлета у Боинга отвалился один из двигателей. Аварийная посадка прошла успешно, никто не пострадал.

Все «Боинги» должны пройти проверку монтажа двигателя, говорится в директиве, которые были разосланы властям аэропортов в ЮАР. Вместе с тем, авиационные власти требуют, чтобы к понедельнику были совершены подобные проверки у самолетов других авиакомпаний.

Компания Boeing пока не комментировал решение властей гражданской авиации ЮАР. РИА «Новости», 10.11.2007г.

Япония

ТРАНСПОРТ, СТРОИТЕЛЬСТВО

– Как сообщает Национальное полицейское агентство (НПА), согласно предлагаемым изменениям, внесенным в инструкции об исполнении закона о дорожном движении, с июня следующего года наказание за вождение в нетрезвом виде станет более жестким.

Согласно новым правилам, если при проведении дыхательного теста на алкоголь у водителя было обнаружено >0,25 мг алкоголя на л., то лицензия изымается на месте, плюс у него вычитают 25 штрафных баллов (вместо имеющихся сейчас 13). Если количество алкоголя колеблется между 0,15 мг на л. и 0,25 мг на л., то водитель будет лишен права водить транспортное средство сроком на 90 дней и оштрафован на 13 баллов вместо 6. Кроме того, максимальная продолжительность запрета на вождение, следующего за аннулированием лицензии, будет увеличена с 5 до 10 лет.

В целом за вождение в нетрезвом виде права будут отбирать сроком на три года (ранее два года); если произошло ДТП с участием пьяного водителя – сроком от трех до семи лет (ранее 2-5), если в результате ДТП пострадали или погибли люди, то у виновного в аварии пьяного водителя (при условии, что он остался в живых, разумеется...) права отберут на срок от 5 до 8 лет (ранее 5 лет). Если пьяный водитель скрылся с места происшествия, то срок лишения прав увеличивается до 10 лет.

Правительство подпишет новые инструкции в июне следующего года в ответ на поправку к закону о дорожном движении, которая вступила в силу в сент. пред.г.

Изменения в законе о дорожном движении с целью искоренения вождения в нетрезвом виде начались после волны критики в 2006г., когда в Фукуоке в результате аварии скончались трое детей. www.news.leit.ru, 4.12.2008г.

– Mazda начала поставлять машины в Россию через Дальний Восток по Транссибирской ж/д магистрали. Об этом говорится в сообщении Транс-Групп АС со ссылкой на ОАО «Российские железные дороги» (РЖД).

Mazda первой из зарубежных автопроизводителей начала транспортировать автомобили с Дальнего Востока в Россию по железной дороге. В дальневосточный порт Зарубино машины будут доставляться из Японии морем.

Благодаря использованию так называемых маршрутных поездов-автобусов (следующих по

маршруту без остановок со средней скоростью 927 км. в сутки) транспортировка до терминала «Михнево» в Подмосковье займет 10 дней, без учета доставки машин из Японии.

По сравнению с морским путем, по которому автомобили Mazda добираются в Россию через немецкий порт Бремерхафен за 70 дней, ж/д транзит через Сибирь сэкономит месяц. В результате на этот же срок сократится время ожидания автомобиля в российских автосалонах, отмечается в сообщении.

Пока автомобили с Дальнего Востока из-за отсутствия необходимой инфраструктуры будут доставляться в Москву без промежуточных остановок для отгрузки части автомобилей в крупных сибирских городах и на Урале.

Однако в тек.г. будет сдан в эксплуатацию новый ж/д терминал РейлТрансАвто (РТА) в Новосибирске, а в 2009г. в Екатеринбурге. Инвестиции в строительство подобного терминала неподалеку от подмосковного Михнево составили 1,2 млрд. руб.

Кроме того, сейчас РТА заканчивает строительство терминала в Забайкальске, через который уже в ближайшее время начнется транспортировка китайских автомобилей в Россию по Транссибу. Есть также договоренности с Volkswagen о доставке автомобилей поездами через Калининград. АК&М, 30.9.2008г.

– Корпоративная авиация в Японии представлена слабо, что объясняется концентрацией внимания властей на ж/д и пассажирском авиатранспорте, а также сильно мешающей развитию отрасли законодательной базой. Последняя ориентирована на авиатранспортные фирмы, осуществляющие регулярные рейсы, и не учитывает современных мировых норм для общей авиации. После 2005г. ситуация стала меняться, и в 2007г., например, число международных рейсов в Японию с использованием бизнес-самолетов увеличилось на 80% (до 2284), а внутренних – на 26% (до 9403).

Эксперты министерства торговли США считают, что для дальнейшего развития корпоративной авиации в Японии необходимо отменить чрезмерно обременительные для нее нормативные акты, разработать законодательную базу, нацеленную исключительно на данную отрасль, и создать надлежащую инфраструктуру. Такому вектору действий японских властей должно содействовать их намерение бороться за право принять в 2016г. Летние олимпийские игры.

Почти на всех международных рейсах, совершаемых с использованием бизнес-самолетов, последние представляют собой продукцию, зарегистрированную за границей, т.к. бизнес-самолеты, зарегистрированные в Японии, в большинстве своем не отвечают современным мировым стандартам.

Практически все бизнес-самолеты, зарегистрированные в Японии, используются на внутренних маршрутах и относятся к категории мало- и среднегабаритных. Наиболее престижными моделями в парке этих машин считаются Cessna Citation CJ2 525A (9 шт.), Cessna Citation 5 Ultra 560 (6), Gulfstream 2 (1) и Learjet 45 (2).

Бизнес-самолеты, совершающие международные рейсы, приземляются в основном в токийских аэропортах Нарита и Ханеда. 70% всех посадок в 2007г. приходилось на модели Gulfstream G550,

Gulfstream 4, BD-700 Global Express, Falcon 900 и Canada Air CL-600 Challenger. На указанных рейсах использовались также машины 737-800 Boeing Business Jet, Falcon 2000, 737 Boeing Business Jet, Learjet U-36 LJ35, Beech King Air, Falcon 50.

Собственного производства бизнес-самолетов в Японии не существует, а сфера их технического обслуживания характеризуется небольшим числом компаний, слабо выраженной конкуренцией и очень высокими издержками.

Бизнес-самолеты иностранных производителей поступают на японский рынок через местных агентов, большинство которых являются традиционными торговыми фирмами или их филиалами. Например, машины Gulfstream реализует Marubeni Aerospace, Cessna — Japan Aerospace, Beechcraft — Itochu Aviation Co, Ltd, Boeing Business Jets и Bombardier — Sojitz Corporation, Learjet — Aero Partners Inc., Hawker — Kanematsu Corp., Piper — Osaka Aviation Inc., Cirrus — Cirrus Japan.

Услуги корпоративной авиации в Японии оказывают компании Nakanihon Air Service, Aero Asahi Corporation, Excel Air Service Inc., Universal Aviation, Noeviar Aviation Co, Japan Jet Charter, IASS, JAS, Shizuoka Air Commuter, Western Associates Inc., Mainami Kuko Service и Share Jet International. В основном это мелкие операторы, специализирующиеся на довольно узком круге услуг и потому занимающие в своих нишах монопольное положение, а следовательно, и диктующие цены.

Продажи оборудования и запчастей для бизнес-самолетов в Японии незначительны. Их стоимость и сроки поставок часто оказываются для многих потенциальных покупателей неприемлемыми. БИКИ, 25.9.2008г.

— Лизинговая компания Europlan передала в финансовую аренду логистической компании «ДСВ Солюшнс» подъемно-транспортную технику на 2 млн.долл. В лизинг переданы 24 электропогрузчика Nissan.

Поставщиком техники выступил официальный дистрибутор и дилер Nissan Forklift РФ, один из крупнейших продавцов погрузочной техники японского производства в России. Осуществление сделки произошло при содействии российского представителя корпорации Nissan.

По сообщению пресс-службы Europlan техника предназначена для эксплуатации на новом складском комплексе компании «ДСВ Солюшнс» в Истринском районе Московской обл. В дальнейшем стороны планируют продолжить сотрудничество по приобретению подъемно-транспортной техники в лизинг.

ООО «ДСВ Солюшнс» входит в группу DSV, которая является одним из ведущих операторов транспортно-экспедиторских услуг на мировом рынке. По результатам деятельности за 2007г. оборот группы DSV составил 4,8 млрд. евро, количество сотрудников — более 19 тысяч человек. RosInvest.Com, 14.8.2008г.

— Японская Toyota Motor Corp. намерена постепенно свернуть использование морского пути доставки комплектующих для завода под Санкт-Петербургом и перейти к эксплуатации российской Транссибирской магистрали. Этот способ грузоперевозки рассматривается мировым автогигантом как более перспективный с учетом роста мировых цен на топливо и необходимостью сокра-

шать выбросы в атмосферу углекислого газа, сообщает газета Nikkei.

По данным издания, запуск нового маршрута поставок для завода Toyota в России планируется осуществить уже весной 2009г. Детали и узлы будет доставлять торгово-инвестиционная корпорация Mitsui, которая имеет соглашение с компаниями «Российские железные дороги» и «Русская тройка» о сотрудничестве в перевозке грузов через Евразию.

Транспортировка грузов из Японии в Санкт-Петербург по морю на сегодняшний день — самый дешевый способ, но может занимать до 60 дней. По Транссибу контейнеры идут втрое быстрее — 20 дней. К использованию российских железных дорог уже приступила также японская транспортно-экспедиторская корпорация Kintetsu World Express, Inc. Прайм-ТАСС, 30.6.2008г.

— Японский порт Ниигата с сент. будет соединен регулярной линией контейнерных перевозок с Владивостоком и Восточным. Об этом сообщили в токийской штаб-квартире крупной судоходной компании Mitsui OSK Lines.

Эта фирма вместе с другими перевозчиками обслуживает регулярную линию, которая раз в месяц соединяет порты Восточный, Владивосток, японские Кобе, Нагоя и Иокогама. По ней ходят контейнеровозы водоизмещением 5 тыс.т., которые доставляют заказчикам промышленную и с/х продукцию. Ниигата ранее был соединен регулярной судоходной линией с Находкой, однако она перестала действовать после финансового кризиса в России в конце 1990гг. Прайм-ТАСС, 25.6.2008г.

— Токийский международный аэропорт Нарита принимает сегодня первый прямой авиарейс «Трансаэро» из Санкт-Петербурга. В числе пассажиров — губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко и председатель совета директоров АК «Трансаэро» Александр Плешаков.

В главной воздушной гавани Японии основательно готовятся к открытию новой регулярной линии с Россией. Намечено подписание соглашения о партнерстве аэропортов Нарита и Пулково. Через несколько часов после прилета лайнер «Трансаэро» отправится уже в первый рабочий рейс Токио — Санкт-Петербург с большой группой японских пассажиров.

Во II пол. дня губернатор В.Матвиенко и прибывающие с ней члены делегации продолжают работу в Токио на конференции по стратегии развития бизнеса между Санкт-Петербургом и Японией и презентации экономического потенциала города на Неве. Как подчеркнула перед отбытием в Токио В.Матвиенко, связи с Японией «в последние годы значительно укрепилась, в город приходят крупные японские инвесторы». Сейчас в Петербурге работают 40 компаний с участием японского капитала, среди них — Toyota, Nissan, Suzuki, изучаются планы открытия офиса банка Токио Mitsubishi UFG. Перспективной сферой В.Матвиенко считает совместное развитие высоких технологий. Налаживание прямого авиасообщения с Токио, полагает она, «будет содействовать контактам в деловой и в культурной сферах».

Рейсы из Петербурга в Токио будут выполняться дважды в неделю. Авиакомпания «Трансаэро», заявил ее представитель Илья Джус, «максимально учла запросы как российских, так и японских пассажиров». На рейсах Токио-Петербург-Токио

в меню питания «будут сочетаться лучшие элементы европейской и японской кухни». Помимо систем видео- и аудиоразвлечений, пассажирам «будет предложена пресса на японском языке, в составе экипажей будут переводчики, в совершенстве владеющие японским языком». «В «Трансаэро» уверены, что японские гости оценят преимущества нового прямого рейса Токио – Санкт-Петербург», – сказал И.Джус.

«Трансаэро» – второй крупнейшей авиаперевозчик РФ на международных линиях, – напомнил он. – Свои полеты выполняет с 1991г. Авиакомпания увеличила за пятилетие объем перевозок в 12 раз и обладает самым большим в России парком дальнемагистральных самолетов». Ее флот состоит из 36 современных, комфортабельных лайнеров, включая 10 Boeing-747, 10 Boeing-767», 15 Boeing-737 и один Ту-214. «Трансаэро» выполняет регулярные полеты в Азию, Европу, Африку, Америку и Австралию. Ее маршруты проходят по 85 направлениям. Компания зарегистрирована в Санкт-Петербурге и активно развивает сеть международных полетов из этого города. В пред.г. она на 88% увеличила объем перевозок из северной столицы РФ, открыла новые рейсы в Шанхай, Берлин, Мюнхен, Франкфурт и Барселону. Прайм-ТАСС, 25.4.2008г.

– Новый канал паромного сообщения свяжет российское Приморье с Японией. Как сообщил представитель администрации японской префектуры Ниигата, он начнет действовать летом этого года. Паром будет ходить от порта Зарубино до одноименного административного центра этой префектуры на побережье Японского моря.

Маршрут Зарубино-Ниигата станет частью трехсторонней паромной системы, в которую также войдет южнокорейский Сокчо. Трижды в неделю паром из Ниигаты будет заходить в этот крупнейший на востоке Корейского полуострова порт и возвращаться в Японию через Зарубино. В результате российский порт будет играть роль крупного транзитного звена между Японией и материком.

Японская сторона планирует использовать новый транспортный канал не только для переброски южнокорейских и российских товаров, но также для доставки продукции со своих предприятий в Китае, расположенных недалеко от российской границы. Товары будут из КНР переправляться в Зарубино и паромом доставляться в Японию. Прайм-ТАСС, 28.3.2008г.

– Власти и представители бизнеса Токио при поддержке правоохранительных органов намерены стимулировать пожилых водителей отказаться от водительских прав в обмен на льготы.

Как отмечает городская полиция, автолюбители старше 65 лет из-за небрежности и невнимательности создают угрозу безопасности движения. В 2007г. в Японии произошло 100 тыс. ДТП по вине престарелых водителей, пишет Drom.

Токио постоянно перегружен транспортом, и частные компании готовы сделать старикам более тридцати выгодных предложений и скидок в обмен на сданные водительские удостоверения. Один из городских банков предлагает «бывшим пожилым водителям» более высокие проценты по вкладам, сеть торговых центров Mitsukoshi – бесплатную доставку к своим магазинам, а один из отелей – десятипроцентную скидку на питание.

«Наберитесь смелости и откажитесь от своего водительского удостоверения», – гласит обращение на официальном сайте городской полиции. – Если Вы потеряли уверенность, если Ваша семья беспокоится о Вас, когда Вы за рулем, пожалуйста, подумайте о сдаче Ваших прав». ИА Regnum, 20.3.2008г.

– Компания «КТ-СПБ» получила статус официального представительства ведущего производителя спецтехники – Mitsubishi Forklift Trucks. Региональный представитель Европейского Региона компании Mitsubishi Forklift Trucks Роберт Деддинг отметил, что за последние 4г. объем продаж погрузчиков и складской техники Mitsubishi в России вырос в более чем 3,5 раза от 241 ед. в 2004г. до 1125 ед. – в 2007г.

Несмотря на то, что надежность складской техники Mitsubishi всемирно известна, такой рост в России в большей степени был достигнут благодаря высокой профессиональной подготовке специалистов компании «КТ-СПБ» и «4К», потому что «даже самый идеальный и качественный товар не будет иметь успеха на рынке, если его не уметь преподнести».

По данным специалистов компании, доля продаж вилочных погрузчиков Mitsubishi по Северо-Западному региону в 2007г. составила 5,5%. По прогнозам специалистов Mitsubishi к концу 2008г. этот показатель должен увеличиться более чем в два раза.

«Перед нами, кроме всего прочего, стояла цель соединить в одну технологическую цепочку 3 составляющие направления деятельности нашей компании в Северо-Западе России, а именно, продажа погрузчиков, поставка запчастей и ремонтно-технические работы, что нам и удалось сделать, – отметила пресс-секретарь компании «КТ-СПБ» Оксана Михайленкова. – Тесное сотрудничество с финансовыми организациями и другими поставщиками смежных услуг; представительство флагмана японской экономики Mitsubishi Forklift Trucks, накопленный нами богатый опыт на рынке ПТО России позволит по итогам 2008г. ожидать более чем 20% увеличение объема продаж и сервиса, главным образом, за счет складской техники японского производителя». Росбалт, 26.2.2008г.

– Беспроводной, непрерывный и быстрый доступ в интернет предоставят к весне 2009г. пассажирам скоростных поездов «Синкансэн» на одной из основных ж/д линий Японии – Токайдо, сообщило министерство внутренних дел, коммуникаций и почтовой реформы.

Высокоскоростные поезда «Синкансэн», предназначенные для перевозки пассажиров между крупными городами Японии, способны двигаться со скоростью 300 км. в час. Значительная часть пассажиров «Синкансэн» – деловые люди, для которых каждая секунда на счету и важен качественный непрерывный и быстрый доступ в интернет.

До нынешнего времени из-за высоких скоростей поезда и множества тоннелей связь с интернетом часто прерывалась. Теперь этой проблемы не будет, полагают в министерстве внутренних дел, коммуникаций и почтовой реформы.

Предполагается оборудовать вагоны поездов пунктами беспроводного приема и передачи информации на ноутбуки пассажиров со скоростью в несколько сот килобайт в секунду. Внутри поезда

эти пункты будут объединяться в локальную сеть, которая будет получать и передавать данные беспроводным способом через ретрансляторы на кабель вдоль ж/д полотна. Т.к. кабель будет проходить, в т.ч. и в тоннелях, то соединение с интернетом не будет прерываться на протяжении всего пути.

Планируется в первую очередь оборудовать подобной системой линию Токайдо, связывающую Токио и Киото, а также северо-восток страны. Также она будет установлена на линии Токио-Осака по которой ездят, в т.ч. сверхскоростные поезда системы N700, преодолевающие расстояние в 552 км. между этими городами за 2 часа 25 минут. РИА «Новости», 19.1.2008г.

— Правительство Японии готово компенсировать треть расходов концерна Mitsubishi на разработку нового японского регионального авиалайнера. Об этом сообщили в японских правительственных кругах.

Общая стоимость работ по созданию нового самолета, предположительно, составит 150 млрд. иен (1,376 млрд. долл.). Это будет первый японский пассажирский самолет после 1973г., когда этот же концерн Mitsubishi прекратил выпуск самолета YS-11 из-за снижения спроса за рубежом.

Mitsubishi планирует завершить технико-экономическое обоснование проекта к марту 2008г. и затем учредить дочернюю компанию M-Jet. Она займется разработкой, финансированием и сбытом двухмоторного реактивного самолета, вместимость которого составит 70-90 пассажирских мест.

Кроме того, в рамках правительственной поддержки проекта в министерстве транспорта Японии будет создан специализированный офис, который определит технические стандарты при проверке надежности всех узлов авиалайнера. Его первый полет планируется на 2012г. Прайм-ТАСС, 14.1.2008г.

— В 2007г. автомобили Volkswagen, BMW и Mercedes-Benz стали самыми востребованными иномарками в Японии. По данным ассоциации импортеров автомобилей Японии, автомобили Volkswagen уже 8 лет подряд являются самыми востребованными иномарками в стране. За 2007г., несмотря на общее падение спроса, японцы купили 51 тыс. 974 машины VW, пишет Drom.

На втором месте по популярности — BMW, на третьем — Mercedes-Benz, с разницей в результатах продаж всего 300 автомобилей. На четвертом месте — автомобиль Nissan Dualis, который ввозят в Японию из Англии. На пятом — Audi, на шестом — BMW Mini. На седьмом месте — Volvo, далее — Peugeot, Toyota, и замыкает десятку Ford. ИА Regnum, 11.1.2008г.

— В токийском аэропорту «Ханэда» началось строительство взлетно-посадочной полосы, которая на две трети будет выступать в море на сваях, сообщает информагентство «Киодо цусин». Строительство закончится в 2010г. Длина всей полосы составит 2,5 тыс. м., ширина — 60 м. Вес конструкции, на которой будет располагаться полоса — 900 т.

Сооружение будет покоиться на 80-метровых сваях, вбитых в морское дно, и возвышаться над водой на 27 м.

Новая полоса в «Ханэда» станет самой современной в мире конструкцией, сочетающей в себе передовые технологии инженерной мысли, отме-

чает агентство. Благодаря новой, четвертой по счету полосе аэропорт «Ханэда» сможет принимать и отправлять в день свыше 1100 рейсов — на 30% больше, чем в настоящее время, сообщает телевидение. РИА «Новости», 9.1.2008г.

— Японская компания Isuzu Motors намерена использовать Транссибирскую ж/д магистраль для доставки деталей на заводы концерна в России. Sojitz Corp. заключила договор с заводом «Северсталь-Авто» о строительстве завода в Елабуге (Татарстан). Новое предприятие будет выпускать небольшие грузовики. Первоначальная ожидаемая производительность — 5000 машин в год, которую затем планируется довести до 30 тыс., пишет Japansar.

Транспортировка по железной дороге от Владивостока до Елабуги займет всего 10 дней, это заметно меньше чем морским путем через Европу. Toyota также рассматривает Транссиб как оптимальный путь для поставки запчастей на свой завод в Санкт-Петербурге. ИА Regnum, 7.1.2008г.

— В японском г.Осака, который пересекает р.Йодогава и множество водных каналов, с 10 янв. начнут действовать такси-амфибии, сообщает информационное агентство «Дзидзи-пресс». Транспортные средства могут развивать скорость до 140 км/ч на суше и до 15 км/ч по воде. Такса за проезд составит 10 тыс. йен (89 долл.) в час. Амфибии первоначально принадлежали министерству земли, инфраструктуры и транспорта и предназначались для техобслуживания дамб гидроэлектростанций. РИА «Новости», 31.12.2007г.

— В связи с увеличением количества происшествий и повышением опасности терактов, Япония намерена в новом году серьезно ужесточить контроль за иностранными авиакомпаниями и их самолетами, прибывающими в страну.

Согласно принятому министерством земли, инфраструктуры и транспорта постановлению, если ранее в случае происшествия или аварии соответствующие данные приходили в японские службы в письменном виде и с запозданием, то теперь к каждой авиакомпании, осуществляющей рейсы в Японию, будет приписан конкретный работник, в обязанность которого войдет полное расследование причин и подробностей случившегося на месте.

Министерство планирует также сформировать базу данных о происшествиях во всех аэропортах мира и постоянно ее обновлять, выделяя «отдельные важные факторы», которые позволят избежать повторения случившегося. Одновременно увеличится количество внезапных проверок представительств иностранных авиакомпаний в японских аэропортах, которых осуществляется лишь 1 тыс. в год (в США — 3800 в год).

Министерство отмечает, что основное внимание будет уделяться компаниям азиатских стран, количество рейсов которых в Японию увеличилось с 1780 в 2004г. до 2191 в 2007г. В связи с ростом числа местных авиакомпаний и увеличением количества японских аэропортов, принимающих международные рейсы, вопросы технической и общественной безопасности выходят на первый план, говорится в сообщении министерства. РИА «Новости», 31.12.2007г.

— Японская авиакомпания Japan Airlines намерена уже летом 2008г. организовать чартерные авиарейсы в Горно-Алтайск для перевозки тури-

тов. Об этом сегодня заявил глава республики Александр Бердников.

По его словам, идея организации чартерных авиарейсов в Горно-Алтайск возникла в ходе проведенной недавно в посольстве Японии в Москве презентации Республики Алтай как одного из ведущих туристско-рекреационных регионов России, где по решению правительства РФ создается особая экономическая зона.

В ходе презентации были также достигнуты предварительные договоренности об инвестировании частного японского капитала в туристическую индустрию РА, разработку лекарственно-технического сырья, а также об экспорте в Токио минеральной воды из Горного Алтая.

Собравшиеся ознакомились с генеральной схемой размещения туристических и оздоровительных объектов на территории республики. Состоялся концерт алтайских мастеров искусств, а также была показана выставка всевозможных фиточаев из лекарственных трав, сыров, меда, бальзамов, пантовой продукции Горного Алтая. Прайм-ТАСС, 26.12.2007г.

— С весны 2008г. новые автомобили из Японии начнут ввозить в Европейскую часть РФ напрямую — по Транссибирской ж/д магистрали. Пока японские машины в Европу доставляют в основном по морю через Финляндию, и очереди в автосалонах за самыми популярными моделями растягиваются на месяцы.

Соглашение о прямых поставках подписали японская транспортно-экспедиторская компания Kintetsu World Express и российская «Рейлтрансавто», принадлежащая ОАО РЖД, пишет Drom.

До сих пор перевозить автомобили по российским железным дорогам было невыгодно из-за чрезвычайно высоких расценок, но по итогам переговоров с Федеральной службой по тарифам «Рейлтрансавто» удалось получить скидку на перевозки.

Специальный поезд-автовоз будет доезжать от дальневосточного порта Зарубино до логистической базы «Рейлтрансавто» в Подмоскowie всего за 10 дней, на 20 дней быстрее обычного товарного поезда. Морской же путь из Японии в Финляндию длится 60-75 дней.

Поначалу перевозить по железной дороге будут 120-130 тыс. японских машин в год. Таковы мощности по отгрузке порта Зарубино. В перспективе объемы доставки планируется увеличить до 200 тыс. автомобилей ежегодно. Пока у «Рейлтрансавто» 2 тыс. вагонов-автовозов, к 2010г. их число планируется увеличить до 5 тыс. ИА Regnum, 10.12.2007г.

— Новое поколение всемирно известных японских скоростных поездов «Синкансэн» отличается легкостью, повышенной скоростью и более сложным бортовым компьютером, заявил во вторник представитель министерства транспорта Японии. «Составы новой модели N700, впервые вышедшие из депо в июле этого года, продемонстрировали наивысшие показатели скорости, безопасности и удобства», — отметил представитель компании «Джапан Рэйлуэйз» (Japan Railways).

Поезда «Синкансэн» нового поколения собраны из новейших материалов, обладающих пониженной массой, но сохраняющих при этом необходимый уровень прочности. Это позволило кон-

структорам сократить общую массу составов на 30%.

По словам разработчиков, основной секрет успеха N700 заключается не в повышенной скорости поезда, а в отсутствии необходимости «притормаживать на поворотах». Новая система пневматических рессор, управляемая бортовым компьютером, «чувствует» приближающиеся изгибы ж/д полотна и при необходимости «приподнимает» одну из сторон состава, что позволяет поезду легко проходить повороты, не сбрасывая скорости на всей протяженности трассы. Так, поезда модели N700 преодолевают расстояние в 552 км. между городами Токио и Осака за 2 часа 25 минут, что на 5 минут быстрее показателей старой модели.

«Повышенная легкость состава и отсутствие необходимости в снижении скорости позволили нам существенно увеличить экономию электроэнергии», — отмечают в конструкторском бюро. По мнению разработчиков, следующим шагом должно стать внедрение новых технологий в производство автомобилей и самолетов.

Поезда «Синкансэн» впервые появились на железных дорогах Японии в 1964г. как часть подготовки страны к проведению Олимпийских игр в Токио. На указанный путь от Токио до Осаки первые скоростные поезда затрачивали 3 часа 10 минут. РИА «Новости», 4.12.2007г.

— Ежегодный объем перевозок городским пассажирским транспортом Японии составляет 14 млрд. пассажиров. Если в провинции преобладают личные транспортные средства, то в больших городах общественный транспорт остается главным средством передвижения населения. Так, в Токио на долю ж/д транспорта приходится 2/3 всех пассажирских перевозок.

Государственная политика нацелена на сдерживание частого использования личных транспортных средств и на развитие городского транспорта. Это обусловлено влиянием нескольких факторов, таких как старение населения, дефицит электроэнергии, загрязнение окружающей среды, желание замедлить развитие мегаполисов и особенно — чрезвычайная загруженность автодорог. Уже приняты меры по введению скоростных трамваев, как, например, в 1999г. в Хиросиме.

Метрополитен. Метрополитен в Токио был открыт в 1927г., в г. Осака — в 1933г. С 1970г. в крупных японских городах метро активно вытесняет трамваи. Скоростные трамваи появились в средних по величине населенных пунктах, например, Саппоро (в 1971г.). 13 компаний владеют 36 линиями метрополитена в девяти городах Японии совокупной протяженностью 670 км. Ежедневно японские метрополитены перевозят 13 млн. пассажиров, в т.ч. 7 млн. — в Токио, 3 млн. — в Осаке и 1 млн. — в Нагое. По мере увеличения плотности населения в пригородных зонах метро становится необходимым средством сообщения между периферией и центрами крупных городских агломератов.

Автобусы. Автобусы в Японии появились в начале 1900гг. и стали очень популярны в середине XX века, ко времени упадка трамвайного транспорта. Уменьшение пользования автобусами началось с 1970гг. С 1960г. по 2000г. объем автобусных перевозок в стране сократился на 25%. В Японии автобусы ежегодно перевозят 6 млрд. пассажиров, в т.ч. 1,8 млрд. — в Токио. Они обеспечива-

ют проезд на короткие расстояния в больших городах и остаются главным транспортным средством в сельской местности.

Значительное число эксплуатируемых в Японии автобусов оснащено необходимыми приспособлениями для инвалидов. Основную массу пассажиров этого вида транспорта составляют бизнесмены, едущие на короткие дистанции, и женщины и студенты, совершающие преимущественно дальние поездки.

Наряду с вышеперечисленными, появляются новые транспортные системы, представляющие собой компромисс между автобусом и метро. Средняя скорость движения монорельсовой дороги составляет 25–30 км/ч, автоматической ж/д системы (AGT) – 55–65 км/ч. Первая монорельсовая дорога в Японии появилась в 1957г., а первая автоматическая ж/д система (AGT) – в 1981г.

Автоматические ж/д системы (Automated guideway transit – AGT) представляют собой легкие транспортные системы на колесах с каучуковыми шинами, которые могут автоматически передвигаться по направляющему рельсу. Они ценятся прежде всего за низкий уровень загрязнения окружающей среды и экономию городского пространства.

Подвесные канатные дороги, предназначенные для передвижения на короткие расстояния, например, от жилого микрорайона до ближайшей станции метро, функционируют в г.г. Хиросима и Кобе.

Интеллектуальные мультимодальные транспортные системы (Intelligent Multimode Transit System – IMTS) на базе автоматических автобусов, следующих по маршруту, обозначенному магнитными маркерами, имеют провозную способность 20 тыс. пассажиров в час. Этот транспорт практически не загрязняет окружающую среду, работая на природном газе. Первая IMTS обслуживала посетителей выставки EXPO 2005 в Токио.

Трамвай. Трамвай появились в Японии в XIX в., пользовались наибольшей популярностью в 30гг. XX в., и чуть не исчезли в 60. В стране насчитывается 19 предприятий, владеющих трамвайными сетями в 18 японских городах и 1 тыс. вагонов в использовании, длина линий составляет 235 км. Самое крупное из предприятий-владельцев – Hiroshima Electric Railway владеет 266 вагонами, обслуживающими линии протяженностью 34,9 км. Ежедневно этим видом транспорта в Хиросиме пользуется 160 тыс. пассажиров, а по всей Японии – 560 тыс.

Учитывая малую стоимость сооружения, безопасность при использовании и экологическую чистоту, трамвайный транспорт возрождается в новой форме – системы скоростных трамваев (LRT). Они уже появились в таких городах, как Кумамото, Тояма, Окаяма и Нагасаки. Государство поощряет развитие сетей скоростных трамваев.

Наряду с этим процессом, при финансовой поддержке министерства землеустройства, инфраструктуры и транспорта, группой из восьми японских компаний разрабатывается проект скоростного трамвая, максимально адаптированного к японским условиям. К концу 2004г. в г. Хиросима был построен первый путь, на котором трамвай может развивать скорость до 80 км/ч. Таким образом, новая разработка японских проектировщи-

ков может составить конкуренцию европейским аналогам на мировом рынке.

Доступность для пассажиров с ограниченными возможностями (особенно пожилых людей, беременных женщин и инвалидов) стала одним из приоритетов транспорта со времени принятия в 2000г. Закона об улучшении доступности городского пассажирского транспорта.

Широкое распространение в Японии получили автоматизированные системы контроля проезда пассажиров, обеспечивающие пользование различными видами транспорта по единым тарифным планам и электронным проездным документам. Транспортные компании Японии предлагают пассажирам разные виды электронных проездных документов, в частности бесконтактные электронные карты FeliCa (Felicity Card) на базе технологии радиочастотной идентификации от фирмы Sony. Крупнейшая ж/д компания Японии – JR East внедрила с нояб. 2001г. бесконтактный электронный проездной документ Suica (Super Urban Intelligent Card), которым пользуются 17 млн. пассажиров. С янв. 2006г. услуги системы Suica доступны в мобильном телефоне.

С 18 марта 2007г. функционирует транспортная карта Pasmo, действующая на территории Токио. Ею можно пользоваться на 26 ж/д (общественных и частных) и в 75 автобусных маршрутах, а также при оплате покупок в магазинах фирмы Pasmo. БИКИ, 17.11.2007г.

– Первый трансферный авиарейс в Японию из Екатеринбурга открылся в аэропорту «Кольцово». Об этом 8 нояб. сообщили в пресс-службе аэропорта. Новый трансферный маршрут Екатеринбург-Владивосток-Ниигата (Япония) стал особенностью нового осенне-зимнего расписания международного аэропорта «Кольцово», вступившего в силу с начала нояб.

Первый рейс авиакомпании «Владивосток Авиа» из Екатеринбурга намечен на 21 нояб. Билеты на него можно приобрести в кассах аэропорта. Этот стыковочный рейс разработан и согласован с авиакомпанией по инициативе руководства аэропорта. Основная задача – обеспечить жителей Екатеринбурга прямым авиарейсом в Японию, т.к. прежде перелеты осуществлялись лишь через Москву. ИА Regnum, 8.11.2007г.

– В середине нояб. в Японии состоится второй раунд переговоров о строительстве сверхскоростной железной дороги «Москва-Нижний Новгород». Об этом сообщил на пресс-конференции в Москве губернатор Нижегородской обл. Валерий Шанцев. В переговорах помимо представителей областной администрации, участвуют представители РАО РЖД.

Валерий Шанцев пояснил, что решение о том, что партнером при строительстве сверхскоростной железной дороги выступит именно японская сторона, еще не принято. Он подчеркнул, что техническая сторона решений, реализованных в Японии, не вызывает сомнений, однако другие вопросы данного проекта еще находятся в стадии согласования. Ведутся переговоры с администрациями Владимирской и Московской обл. и Москвы об отводе земель для прокладки новой магистрали, поскольку использование для осуществления сверхскоростного движения существующей ж/д инфраструктуры даже при условии ее модернизации, невозможно.

Губернатор Нижегородской обл. затруднился назвать срок реализации проекта сверхскоростной железной дороги Москва – Нижний Новгород, однако сообщил, что строительство данного объекта должно занять не более двух-трех лет с момента принятия решения.

В 2009г. планируется открыть на существующей линии Москва-Нижний Новгород скоростного движения (со скоростью 180-200 км/ч, что вдвое превышает сегодняшние показатели). ИА Regnum, 22.10.2007г.

– Японская авиакомпания JAL переводит свои рейсы из международного аэропорта «Шереметьево» в международный аэропорт «Домодедово» с 14 дек. Об этом говорится в сообщении «Ист Лайн», управляющей компании аэропорта «Домодедово».

Японский перевозчик мотивирует смену аэропорта стремлением авиакомпании к повышению качества обслуживания пассажиров на направлении Токио-Москва.

«Одна из стратегических задач группы, создать на базе «Домодедово» трансферный узел, который замкнет в единую цепь авиационные потоки между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Приход авиакомпании JAL – крупнейшего японского перевозчика – является важным шагом в этом направлении» – рассказал директор аэропортового комплекса «Домодедово» Сергей Рудаков.

72 авиакомпании выполняют полеты из аэропорта «Домодедово» по 223 направлениям, что предоставит пассажирам JAL широкий выбор стыковочных маршрутов. Обслуживание международных и внутренних рейсов осуществляется в одном пассажирском терминале.

По итогам 2006г. аэропорт «Домодедово» стал лидером среди аэропортов России по пассажиро-

потоку, пассажиропоток аэропорта составил 15,370 млн.чел.

Авиакомпания JAL еженедельно выполняет 2 рейса по направлению Токио (Нарита) – Москва (JL441/442), в летний период (с июня по сент.) количество рейсов увеличивается до трех в неделю. Авиакомпания использует воздушные судна типа Boeing 777-200ER, с компоновкой экономического и бизнес-класса. Авиакомпания JAL открыла представительство в Москве в 1967г. Собственные рейсы по направлению Токио-Москва авиакомпания начала выполнять в 1970г. Прайм-ТАСС, 4.9.2007г.

– В пятницу, 6 июля, Япония обратилась в Международный трибунал по морскому праву с просьбой рассмотреть вопрос об освобождении на основании Конвенции ООН по морскому праву двух японских судов, задержанных в исключительной экономической зоне Российской Федерации.

При этом факты допущенных нарушений правил рыболовства японской стороной не оспариваются. Как сообщили в пресс-службе МИД, с российской стороны неизменно проявлялась готовность к обсуждению судьбы японских судов-нарушителей и их экипажей. Так, 6 июля японская сторона была уведомлена, что судно «Хосин-мару 88», задержанное в июне 2007г., будет освобождено после предоставления залога, сумма которого определяется в настоящее время. Рассмотрение Трибуналом вопросов освобождения судов под залог – достаточно распространенная практика, и Россия сама прибегала к ней.

Как сообщили в пресс-службе МИД РФ, в условиях открытости российской стороны для урегулирования вопроса на двусторонней основе Япония предпочла путь судебного разбирательства. ИА Regnum, 9.7.2007г.

ТРАНСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ Том 15-16. 2008г. (1200 Кб PDF/276 стр.)

Мьянма • Непал • Нигерия • Нидерландские Антилы • Нидерланды | Транспорт с РФ-2008 | Транспорт с РФ-2007 • **Новая Зеландия** | **Норвегия** | Автотранспорт с РФ | Морфлот с РФ • **ОАЭ • Оман • Остров Мэн • Острова Кука • Пакистан • Панама** | Канал • **Перу** | Морпорты • **Польша** | Аэропорты • **Португалия • Россия • Румыния** | Транспорт с РФ • **Сан-Марино • Саудовская Аравия** | Железные дороги • **Сербия** | Транспорт с РФ • **Сингапур** | Морпорты • **Сирия • Словакия** | Транспорт-2007 | Транспорт-2006 • **Сомали • Судан • США • Таджикистан** | Транспорт с РФ • **Таиланд • Тайвань • Танзания** | Транспорт • **Туркмения • Турция • Узбекистан** | Транспорт | Транспорт с РФ • **Украина** | Транспорт | Автобусы • **Уругвай • Филиппины • Финляндия** | Транспорт • **Франция** | Транспорт с РФ • **Хорватия • Черногория** | Транспорт с РФ • **Чехия** | Автотранспорт | Транспорт | Железные дороги • **Чили** | Транспорт | Железные дороги | Автодороги | Морпорты • **Швейцария • Швеция** | Железные дороги | Транспорт с РФ • **Шри-Ланка • Эстония • ЮАР • Япония**

ТРАНСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ Том 13-14. 2008г. (1300 Кб PDF/280 стр.)

Иран • Ирландия • Испания | Транспорт | Транспорт с РФ • **Италия • Йемен • Казахстан** | Транспорт | Транспорт с РФ-2007 | Транспорт с РФ-2006 | Морфлот • **Каймановы острова • Камбоджа • Канада** | Монреаль-порт | Транспорт с РФ • **Катар • Кения • Кипр • Киргизия • Китай** | Транспорт • **КНДР • Коморские острова • Корея** | Транспорт | Транспорт с РФ | Железные дороги | Аэропорты | Морфлот • **Коста-Рика** | Железная дорога • **Куба** | Транспорт • **Кувейт** | Морпорты • **Латвия** | Морпорты-2008 | Морпорты-2006 | Транзит-2008 | Транзит-2007 | Даугава-Днепр • **Ливан • Ливия • Литва** | Клайпеда порт-2007 | Клайпеда порт-2006 • **Мадагаскар • Малайзия • Мали • Мальта • Марокко** | Железные дороги • **Мозамбик • Молдавия • Монако • Монголия** | Железные дороги | Транспорт с РФ | Транзит

ТРАНСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ Том 11-12. 2008г. (1200 Кб PDF/268 стр.)

Австралия • Австрия | Транспорт • **Азербайджан** | Транспорт • **Албания** | Транспорт с РФ • **Алжир** | Железные дороги • **Антарктида • Антигуа и Барбуда • Аргентина • Армения** | Транспорт-2007 | Транспорт-2006 | Железные дороги • **Афганистан • Бангладеш • Барбадос • Бахрейн • Белиз • Белоруссия • Бельгия • Бермуды • Болгария** | Транспорт-2007 | Транспорт-2006 • **Боливия • Бразилия** | Автодороги | Железные дороги | Морпорты-2007 | Морпорты-2005 • **Вануату • Великобритания** | Транспорт-2007 | Транспорт-2006 | Аэропорт • **Венгрия** | Транспорт • **Венесуэла • Виргинские острова, Британские • Вьетнам • Гвинея • Германия** | Транспорт • **Гернси • Гибралтар • Гонконг • Греция • Грузия • Дания** | Транспорт | Железные дороги | Автотранспорт с РФ | Морфлот | Морфлот с РФ • **Джерси • Евросоюз • Египет** | Транспорт-2007 | Транспорт-2006 • **Зимбабве • Израиль • Индия • Индонезия • Иордания • Ирак**

ТРАНСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ Том 9–10. 2007 г. (1110 Кб PDF/204 стр.)

Киргизия • Китай | Транспорт | Транспорт с РФ | Строительство с РФ • **КНДР** | Морпорты • **Колумбия** | Транспорт • **Корея** | Транспорт | Железные дороги | Аэропорты | Авиация | Морфлот • **Куба • Кувейт • Латвия • Ливан** | Транспорт • **Ливия** | Транспорт • **Литва** | Транспорт | Железные дороги | Автотранспорт | Морфлот | Клайпеда, порт | Авиация | Грузоперевозки с РФ • **Люксембург** | Транспорт • **Малайзия • Мальта** | Морпорты • **Марокко • Мексика** | Транспорт | Морпорты • **Молдавия • Монголия** | Транспорт • **Нигерия • Нидерланды** | Автотранспорт | Железные дороги | Морфлот | Авиация | Транспорт с РФ • **Норвегия** | Автотранспорт | Железные дороги | Судоходство | Авиакомпания • **ОАЭ • Оман • Пакистан** | Транспорт | Автодороги | Железные дороги • **Панама • Перу** | Транспорт • **Польша** | Автодороги | Железные дороги • **Португалия** | Морпорты | Железные дороги | Авиация | Автотранспорт • **Россия • Руанда** | Транспорт • **Румыния** | Транспорт с РФ | Транспорт • **Саудовская Аравия • Сербия** | Железные дороги | Автотранспорт | Речной флот | Авиация • **Сингапур** | Авиаперевозки | Морфлот • **Сирия** | Транспорт • **США** | Автотранспорт | Аэротакси | Склады | «Порт Сиэтл» | Amtrak | «Боинг» • **Таджикистан** | Транспорт • **Таиланд • Тайвань • Танзания** | Автотранспорт | Железные дороги | Морпорты | Авиаперевозки • **Туркмения • Турция** | Транспорт | Транспорт с РФ • **Уганда** | Транспорт • **Узбекистан • Украина** | Транспорт-2006 | Транспорт-2003 • **Уругвай • Финляндия** | Транспорт | Автотранспорт | Квадроциклы | Железные дороги | Морфлот | Авиакомпания • **Франция** | Железные дороги • **Черногория • Швейцария** | Железные дороги • **Швеция** | Транспорт | Автотранспорт | Железные дороги | Морфлот | Авиация | Транспорт с РФ | Экология с РФ • **Эстония • Эфиопия • ЮАР** | Транспорт | Железные дороги • **Япония** | Транспорт

ТРАНСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ Том 7–8. 2007 г. (1000 Кб PDF/200 стр.)

Австралия • Австрия | Транспорт | Транспорт с РФ • **Азербайджан** | Транспорт • **Аргентина** | Автобан | Транспорт | Железные дороги | Морфлот | Авиация • **Армения • Бахрейн • Белоруссия** | Транспорт-2005 | Транспорт-2002 • **Бельгия** | Авиаперевозки | Железные дороги • **Болгария** | Автодороги | Железные дороги | Морской транспорт | Транспортные коридоры • **Боливия • Бразилия** | Транспорт | Морпорты • **Великобритания** | Железные дороги | Автотранспорт | Авиация | Морфлот • **Венгрия** | Транспорт-2006 | Транспорт-2005 | Транзит с РФ • **Венесуэла** | Железные дороги • **Вьетнам** | Авиация • **Гана • Германия** | Транспорт-2006 | Транспорт-2005 • **Греция** | Транспорт • **Грузия** |

Транспорт • **Дания** | Транспорт | Транспорт с РФ | Автотранспорт | Железные дороги | Морфлот | Авиация | Мосты • **Евросоюз • Египет** | Автотранспорт | Железные дороги | Авиация | Морпорты • **Израиль • Индия** | Строительство | Автострады | Авиация | Морфлот-2006 | Морфлот-2005 | Железные дороги-2005 | Железные дороги-2003 | Авиаперевозки | Метро • **Индонезия** | Автодороги | Авиация • **Ирак • Иран** | Железные дороги | Автотранспорт | Морфлот | Авиация | Авиапром с РФ | Транспорт с РФ-2005 • **Ирландия • Испания** | Транспорт | Железные дороги | Морфлот | Авиация • **Италия** | Транспорт с РФ • **Йемен • Казахстан** | Транспорт • **Канада** | Транспорт с РФ • **Катар • Кения** | Транспорт | Морпорты | Авиация

ТРАНСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ Том 5–6. 2005 г. (2110 Кб PDF/364 стр.)

АЗЕРБАЙДЖАН | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • **АРГЕНТИНА • Автомобили** | Транспорт • **АРМЕНИЯ** | Транспорт, строительство • **АФГАНИСТАН • Инфраструктура • Автодороги • Авиация** | Транспорт, инфраструктура | Авиапром, автопром • **БЕЛОРУССИЯ** | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • **БЕЛЬГИЯ • Транспорт** | Инфраструктура | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • **БОЛГАРИЯ** | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • **БРАЗИЛИЯ • Автопром • Авиапром • Морфлот • Железные дороги** | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • **ВЕЛИКОБРИТАНИЯ • Транспорт-2003 • Транспорт-2002 • Автопром-2004 • Автопром-2003 • Автопром-2002 • Авиапром-2004 • Авиапром-2003 • Авиапром-2002** • **Судостроение • Железные дороги • Автотранспорт • Авиация • Морфлот** | Инфраструктура | Транспорт, строительство | Судостроение, машиностроение | Авиапром, автопром • **ВЕНГРИЯ • Автопром • Транспорт** | Автомобили | Инфраструктура | Транспорт, строительство • **Транзит с Россией • ВЬЕТНАМ** | Транспорт, строительство | Судостроение, машиностроение | Авиапром, автопром • **ГЕРМАНИЯ • Железные дороги • Автопром-2004 • Автопром-2003 • Выставка Аеро-2003 • Авиапром-2004 • Авиапром-2003 • Авиапром-2002 • Железные дороги • Суперпоезд • Транспорт-2004 • Транспорт-2003 • Транспорт-2002 • Морпорт Вильгельмсхафен • Судостроение-2004 • Судостроение-2003 • Судостроение-2002** • **ГРЕЦИЯ** | Транспорт, строительство • **ГРУЗИЯ • Транспорт** | Транспорт, строительство | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • **ДАНИЯ • Судостроение • Автотранспорт • Железные дороги • Морфлот • Авиаперевозки • Мосты** | Транспорт, строительство • **ЕГИПЕТ • Транспорт** | Транспорт, строительство | Судостроение, машиностроение | Авиапром, автопром • **ИЗРАИЛЬ** | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • **ИНДИЯ • Автодороги • Авиация • Морфлот • Речфлот** | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • **ИНДОНЕЗИЯ • Автопром • Транспорт • Авиация** | Авиапром, автопром • **ИРАН • Транспорт • Транспорт с РФ** | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • **КАЗАХСТАН** | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • **КАНАДА • Авиапром • Вертолет Камов-2003 • Вертолет Камов-2001** | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • **КИПР** | Судостроение, машиностроение • **КИТАЙ • Автопром • Транспорт • Рынок авиатехники • Авиатехобслуживание • Лизинг самолетов • Авиастроение • Самолеты • Вертолеты** | Авиатехника | Ремонт авиатехники • **Автопром-2004 • Автопром-2002** | Автопром-2003 | Автомобильный рынок-2002 | Авторынок в I кв. 2003г. • **Транспорт-2003 • Транспорт-2002 • Морперевозки с РФ** | Судостроение | Транспорт-2004 | Транспорт-2020 | Транспорт, строительство | Судостроение, машиностроение | Авиапром, автопром • **КНДР** | Судостроение, машиностроение | Авиапром, автопром • **КОРЕЯ • Автопром-2004 • Автопром-2003 • Автопром-2002 • Судостроение-2004 • Судостроение-2001 • Транспорт-2004 • Транспорт-2002 • Транспорт-2001 • Авиаперевозки • Морские перевозки** | Транспорт, строительство | Судостроение, машиностроение | Авиапром, автопром | Инфраструктура • **КУБА • Транспорт** | Авиапром, автопром • **ЛИВАН • Транспорт** | Транспорт, инфраструктура • **ЛИВИЯ • Транспорт** | Авиапром, автопром • **ЛИТВА • Транспорт-2004 • Транспорт-2003 • Железные дороги-2004 • Железные дороги-2003 • Железные дороги-2002** • **Автотранспорт-2004 • Автотранспорт-2003 • Автотранспорт-2002 • Морпорты • Клайпедский порт • Авиация-2004 • Авиация-2003** | Транспорт, строительство • **Транзит с РФ-2004 • Транзит с РФ-2003 • Транзит с РФ-2002 • ЛЮКСЕМБУРГ • Транспорт** | Инфраструктура • **МЕКСИКА • Автопром • Транспорт** | Авиапром, автопром • **МОНГОЛИЯ** | Транспорт, строительство • **НИДЕРЛАНДЫ • Транспорт • Морфлот • Авиация** | Транспорт, строительство • **Транспортные связи с РФ • НОРВЕГИЯ • Транспорт-2004 • Транспорт-2003 • Транспорт-2002 • Судоходство • Судостроение • Железные дороги • Авиация • Морфлот-2003 • Морфлот-2002** | Транспорт, строительство • **ПАКИСТАН • Транспорт • Автодороги • Железные дороги • Морпорты-2004 • Морпорты-2002** | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • **ПАНАМА** | Авиапром, автопром • **ПЕРУ • Транспорт • ПОЛЬША** | Авиапром, автопром • **ПОРТУГАЛИЯ • Судостроение • Морпорты • Железные дороги • Автотранспорт • РУМЫНИЯ • Транспорт** | Авиапром, автопром • **САУДОВСКАЯ АРАВИЯ • Железные дороги • СЕРБИЯ И ЧЕРНОГОРИЯ • Транспорт-2004 • Транспорт-2003 • Транспорт-2002** • **США** | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • **ТУНИС** | Транспорт, строительство • **ТУРЦИЯ • Автопром • Авиаперевозки • Железные дороги • Автотранспорт • Судостроение • Судоходство-2004 • Судоходство-2002** | Транспорт, строительство | Судостроение,

машиностроение | Авиапром, автопром • УКРАИНА | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • ФИНЛЯНДИЯ • Судостроение-2004 • Судостроение-2003 • Судостроение-2002 • Транспорт-2003 • Транспорт-2002 • Грузовые перевозки • Автоперевозки • Железные дороги • Водный транспорт • Авиация | Транспорт, строительство | Судостроение, машиностроение • Транзит с РФ-2002 • Транзит с РФ-2001 • ФРАНЦИЯ | Транспорт, строительство | Судостроение, машиностроение | Авиапром, автопром • ЧИЛИ • Транспорт • Морпорты • Авиация • Автотранспорт-2003 • Автотранспорт-2002 • Автотранспорт-2001 • Железные дороги • ШВЕЙЦАРИЯ | Транспорт, строительство • ШВЕЦИЯ • Автодороги • Ж/д перевозки • Морпорты • Аэропорты • ШРИ-ЛАНКА • Транспорт | Авиапром, автопром • ЭКВАДОР | ... • ЭСТОНИЯ | Транспорт, строительство | Авиапром, автопром • ЭФИОПИЯ | Авиапром, автопром • ЯПОНИЯ • Автопром • Авиапром | Транспорт, строительство | Судостроение, машиностроение | Авиапром, автопром

ТРАНСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ Том 4. 2005г. (615 Кб PDF/108 стр.)

АРГЕНТИНА • Импорт автомобилей • Трубопроводы • Транспортировка газа | Экспорт природного газа. • Автопром • Транспорт | Морской и речной транспорт | Воздушный транспорт | Автотранспорт • Автомобили • Железные дороги • Обзор прессы | Транспорт • БЕЛЬГИЯ • Космос с Россией • БОЛГАРИЯ • Туризм • Автодороги • Железные дороги • Морской транспорт | Внутренний водный транспорт | Морской транспорт • Транспортные коридоры • БРАЗИЛИЯ • Авиапром • Обзор прессы | Авиация и космос | Экспорт мотоциклов | Рекорд порта Итажан • ВЕЛИКОБРИТАНИЯ • Автопром • Авиапром • Судостроение • Железные дороги • Авиация • ВЕНГРИЯ • Транзит с Россией • ВЕНЕСУЭЛА • Железные дороги • ГЕРМАНИЯ • Автомобилестроение • Авиапром • Судостроение • Суперпоезд • ДАНИЯ • Судостроение • Транспорт • Автотранспорт • Железные дороги • Морской транспорт • Авиация • Мосты • Транспорт с РФ | Рабочая группа по транспорту • ЕГИПЕТ • Транспорт | Автомобильный транспорт | Ж/д транспорт | Авиатранспорт | Морские порты | Речным транспортом • ИНДИЯ • Морфлот • Морпорты • Железные дороги-2003 • Железные дороги-2002 • Проект МТК «Север-Юг». • Автотранспорт • Авиаперевозки • Автострады • Водное хозяйство • Русские дороги • ИОРДАНИЯ • Транспорт • ИРАН • Автопром • Транспорт • КАНАДА • Трубопроводы • Вертолет Ка-32А • КИТАЙ • Рынок авиатехники | Самолетный парк | Реформа авиакомпаний | Иностранцы самолеты | Региональные самолеты • Авиатехобслуживание | Цены на авиатопливо | Ремонт авиатехники • Лизинг самолетов • Авиастроение | Самолеты ТУ-204-120 и ТУ-204-100 • Автопром • Обзор прессы | Транспорт до 2004г. | Транспорт до 2020г. • КУБА • Транспорт • Авиация • Морфлот • Обзор прессы | Транспорт и телеком • ЛИТВА • Транспорт | Инвестиционные программы ЕС • Железные дороги • Автотранспорт • Клайпедский порт • Авиация • МЕКСИКА • Автомобилестроение • Транспорт • НИДЕРЛАНДЫ • Транспорт с РФ • НОРВЕГИЯ • Трубопроводы • Морфлот | Судостроение • Транспорт • ПЕРУ • Авиация • Автомобили • РУМЫНИЯ • Транспорт | Транспорт | Транспортные коридоры • СЕРБИЯ И ЧЕРНОГОРИЯ • СИРИЯ • США | Танкерный флот • ТУРЦИЯ • Авиаперевозки • Железные дороги • Автотранспорт • Мортранспорт • УКРАИНА • Транспорт | Автопром | Транспорт • ФИНЛЯНДИЯ • Транспорт • Грузовые перевозки • Автоперевозки • Железные дороги • Водный транспорт • Авиация | Транспорт • ФРАНЦИЯ • Автопром • Авиапром • Авиапром с РФ • ЧЕХИЯ • Автопром • Авиапром • Транспорт | Транспортные проекты • ЧИЛИ • Автотранспорт • Морпорты • Авиация • Автомобили • Железные дороги • Телеком • ШВЕЦИЯ | Транспортные новости • ЯПОНИЯ • Автопром | Станки и промышленные роботы • Авиапром • Автопром в Азии

ТРАНСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ Том 3. 2004г. (495 Кб PDF/84 стр.)

АВСТРИЯ • АРГЕНТИНА • БЕЛОРУССИЯ • БЕЛЬГИЯ • БОЛГАРИЯ • БРАЗИЛИЯ • Автопром • Авиастроение • Судостроение • ВЕЛИКОБРИТАНИЯ • Автопром • Авиапром • Морфлот • ГЕРМАНИЯ • Морпорт Вильгельмсхафен • Автопром • Авиапром • Судостроение • ДАНИЯ

• Судостроение • ИНДИЯ • ИНДОНЕЗИЯ • Автодороги • ИРАН • КИТАЙ • Морперевозки • Самолеты • Вертолеты • Шанхай • Обзор прессы • КОЛУМБИЯ • КОРЕЯ • Автопром • Судостроение • ЛАТВИЯ • ЛИТВА • Железные дороги • Автотранспорт • Авиатранспорт • Грузоперевозки с РФ • Техника из РФ • ЛЮКСЕМБУРГ • МЕКСИКА • МОНГОЛИЯ • НОРВЕГИЯ • Морфлот • ПЕРУ • Росавиаэкспорт • ПОРТУГАЛИЯ • Судостроение • Морпорты • Железные дороги • РУМЫНИЯ • Судостроение • СЛОВАКИЯ • Авиация • УКРАИНА • ФИНЛЯНДИЯ • Транзит из РФ • ЧЕХИЯ • Машиностроение • Автопром • ЧИЛИ • Автотранспорт • Железные дороги • ШВЕЦИЯ • Ж/д перевозки • Морпорты • Аэропорты • Scania • Volvo • Saab • Авточасти • ЯПОНИЯ • Авиапром

ТРАНСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ Том 2. 2003 г. (490 Кб PDF/44 стр.)

АВСТРИЯ • АРГЕНТИНА • БЕЛЬГИЯ • БОЛГАРИЯ • БРАЗИЛИЯ • Автопром • Авиастроение • Судостроение • ГЕРМАНИЯ • Автомобилестроение • Авиапром • Судостроение • ДАНИЯ • Судостроение • ЕГИПЕТ • ИНДОНЕЗИЯ • Морпорты • КАНАДА • КИТАЙ • Скоростные дороги • Авиаперевозки • Шанхайский порт • КНДР • КОЛУМБИЯ • Автотранспорт • Морпорты • Авиаперевозки • РЕСП. КОРЕЯ • Судостроение • КУБА • Авиаперевозки • Морфлот • ЛАТВИЯ • Морпорты • ЛИВИЯ • Инфраструктура • МАЛАЙЗИЯ • МАРОККО • Автотранспорт • Авиация • МЕКСИКА • Автомобилестроение • НОРВЕГИЯ • ПАКИСТАН • ПЕРУ • ПОЛЬША • РУМЫНИЯ • САУДОВСКАЯ АРАВИЯ • СИНГАПУР • СЛОВАКИЯ • США • Автопром • Автобан • «Боинг» • Авиаперевозки • Морпорты • Аэропорты • ТУНИС • ТУРКМЕНИЯ • ТУРЦИЯ • Автопром • Судостроение • УКРАИНА • Трубопроводы • ФИНЛЯНДИЯ • Грузоперевозки • Политика ЕС • Связь с РФ • Судостроение • ФРАНЦИЯ • Железные дороги • ЧЕХИЯ • ЧИЛИ • Морпорты • Авиаперевозки • Автотранспорт • Железные дороги • ШВЕЦИЯ • ЭМИРАТЫ • ЯПОНИЯ • Автопром • Авиапром • Морпорты • Авиаперевозки • Транспорт

ТРАНСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ Том 1. 2002 г. (580 Кб PDF/94 стр.)

АВСТРИЯ • АЗЕРБАЙДЖАН • Морпорты • АГЖД • Трубопроводы • Каспий • ТРАСЕКА • АЛБАНИЯ • АРГЕНТИНА • Транспорт-2000 • Транспорт-1999 • Аэропорты • АРМЕНИЯ • БЕЛОРУССИЯ • БОЛГАРИЯ • БРАЗИЛИЯ • Судостроение • Автомобилестроение • Авиастроение • ВЕЛИКОБРИТАНИЯ • Транспорт-2000 • Транспорт-1999 • Авиапром-2000 • Авиапром-1999 • Германия • Транспорт-2000 • Транспорт-1999 • Авиапром-2000 • Авиапром-1999 • Судостроение-2000 • Судостроение-1999 • ДАНИЯ • Транспорт • Судостроение • ЕГИПЕТ • Канал • ИНДИЯ • Морпорты • ИРАК • ИРАН • Мортранспорт • Транзит • ИСПАНИЯ • Морпорты • Авиация • ИТАЛИЯ • Судостроение • Авиапром • КАЗАХСТАН • Транспорт • КАНАДА • «Бомбардье» • КИТАЙ • Ж/д транспорт • Авиация • Морфлот • Автопром • Судостроение • Транспорт в Шанхае • КНДР • КОЛУМБИЯ • РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ • Судостроение • Авиапром • КОСТА-РИКА • КОТ-Д'ИВУАР • Морпорты • КУБА • Транспорт-2000 • Транспорт-1999 • ЛАТВИЯ • Морпорты • ЛИТВА • Транспорт • МАВРИТАНИЯ • МЕКСИКА • Авиатехника • Транспорт • НИКАРАГУА • Авиация • Транспорт-2000 • ПАНАМА • Морпорты • Судостроение • Транспорт-2000 • Транспорт-1999 • ПЕРУ • Автотранспорт • Авиация • Грузоперевозки • ПОРТУГАЛИЯ • Судостроение-2000 • Судостроение-1999 • Транспорт • САУДОВСКАЯ АРАВИЯ • СЕЙШЕЛЫ • Морпорт • СЕНЕГАЛ • СИРИЯ • Транспорт-2000 • Транспорт-1999 • СНГ • Транспорт • СЛОВАКИЯ • Транспорт-2000 • Транспорт-1999 • США 2001-02гг. • Глобальные перевозки • Морфлот • Автоперевозки • Авиаперевозки • «Боинг» • США 2000-01гг. • Транспорт • Автодороги • Прогнозы • ТУРЦИЯ • УЗБЕКИСТАН • Транспорт • УКРАИНА • Судостроение • УРУГВАЙ • Транспорт-2000 • Транспорт-1999 • ФИНЛЯНДИЯ • Транспорт • Логистика • Судостроение • Транспортмаш • ФРАНЦИЯ • Мортранспорт • Автодороги • Авиапром • Авиадвигатели • Авиачартер • Ле Бурже • ЧИЛИ • Мортранспорт • Автотранспорт • Авиаперевозки • ШВЕЦИЯ • Автопром • Мортранспорт • Эресун • ЭСТОНИЯ • ЮАР • Морпорты • ЮГОСЛАВИЯ • Инфраструктура • ЯМАЙКА • ЯПОНИЯ • Транспорт-2000 • Транспорт-1998 • Судостроение