

Транспорт за рубежом

ТОМ III

Критские транспортные коридоры. Морфлот, морпорты, судостроение, рыбфлот. Автодороги, автопром, автотранспорт. Авиация, авиапром, космические аппараты. Железные дороги. Транспортные связи России.

Дипломаты и торгпреды работают за границей в мегаполисах — транспортных узлах грузоперевозок. Они пишут о том, как сегодня работают каждый крупный воздушный и морской порты, а также автомобильный и ж/д транспорт с точки зрения интересов России. Наша страна утратила ряд позиций в автомобилестроении, но сохранила пока свое реноме в авиастроении и космической технике. Анализ наших специалистов, написанный под углом зрения возможных российских интересов, приводится по каждой из десятков стран.

Данная книга является частью массива информации о внешнеэкономических связях России в 1998-2003гг. на сайте www.polpred.com.

Транспорт за рубежом, том III. Экономика и связи с Россией в 2002-03 гг., 84 стр.

© Г.Н. Вачнадзе. 2004. ISBN 5-900034-38-0. Проект ПОЛПРЕД: Г. Вачнадзе, А. Головлева, А. Грибков, И. Ермаченков, А. Комаров, О. Мишина, К. Сальберг, Т. Стенина, Л. Тимофеева. Агентство «Бизнес-Пресс», 119049 Москва, Бол. Якиманка 35, стр. 1, т/ф 238-6458, 238-9587, info@polpred.com.
Отпечатано в ФГУП «ПИК ВИНТИ», 140010 Люберцы, Октябрьский пр-т 403. Заказ

АГЕНТСТВО «БИЗНЕС- ПРЕСС»

С УЧАСТИЕМ ЖУРНАЛА «КОРИНФ» МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ. СОВЕТ ПОСЛОВ

СОДЕРЖАНИЕ

Австрия	3	АВИАТРАНСПОРТ	48
Аргентина	4	Грузоперевозки с РФ.....	49
Белоруссия	5	Техника из РФ.....	49
Бельгия	6	Люксембург	50
Болгария	7	Мексика	52
Бразилия	8	Монголия	53
Автопром	8	Норвегия	53
Авиастроение.....	9	Морфлот	54
Судостроение	10	Перу	56
Великобритания	10	РОСАВИАЭКСПОРТ	56
Автопром	11	Португалия	56
Авиапром	12	Судостроение	57
Морфлот	13	Морпорты	58
Германия	13	Железные дороги.....	58
Морпорт Вильгельмсхафен	14	Румыния	59
Автопром	16	Судоходство.....	60
Авиапром	17	Словакия	62
Судостроение	18	Авиация	63
Дания	19	Украина	63
Судостроение	19	Финляндия	65
Индия	20	Транзит из РФ.....	66
Индонезия	20	Чехия	68
Автодороги.....	20	Машиностроение	69
Иран	21	Автопром	71
Китай	23	Чили	72
Морперевозки.....	23	Автотранспорт	74
Самолеты	24	Железные дороги.....	75
Вертолеты	25	Швеция	76
Шанхай	26	Ж/д перевозки.....	76
Обзор прессы	28	Морпорты	77
Колумбия	35	Аэропорты	77
Корея	37	SCANIA	78
Автопром	38	VOLVO	78
Судостроение	41	SAAB	79
Латвия	43	Авточасти.....	79
Литва	44	Япония	80
Железные дороги.....	45	Авиапром	81
Автотранспорт	47		

Транспорт за рубежом

АВСТРИЯ

Австрия располагает развитой сетью железных и шоссежных дорог, осуществляет перевозки речным и воздушным транспортом, а также транспортировки по трубопроводам. Всего в 2002г. всеми видами транспорта в Австрии было перевезено 416 млн.т. грузов.

Важнейшую роль в осуществлении транспортных перевозок в Австрии играет автотранспорт, что объясняется небольшими размерами страны, а также наличием развитой сети шоссежных дорог и современных автотранспортных средств. Протяженность федеральных автомобильных дорог в Австрии составляет 16 тыс.км., а дорог местного значения с асфальтовым покрытием — 30 тыс.км.

На конец 2002г. парк всех наземных нерельсовых транспортных средств в Австрии насчитывал 6,2 млн.ед., в т.ч. более 4,2 млн. легковых автомобилей, 332 тыс. грузовых автомашин и 9,9 тыс. автобусов. В 2002г. автотранспортом было перевезено 277 млн.т. грузов. Грузооборот автотранспорта составил 17,2 млрд.ткм.

Общая протяженность австрийских железных дорог составляет 6,2 тыс.км., из которых 3,3 тыс.км. электрифицированы. 5,6 тыс.км. составляет протяженность федеральных железных дорог. Имеются также железные дороги местного значения, но их роль относительно невелика. Протяженность частных дорог — 590 км. Общее количество тягового состава Австрийских федеральных железных дорог насчитывает 1,5 тыс.ед., в т.ч. 736 электровозов и 427 тепловозов. Из 21,8 тыс.ед. подвижного состава государственных железных дорог 18,4 тыс.ед. составляют грузовые вагоны.

В 2002г. перевозки грузов по австрийским железным дорогам составили 80,8 млн.т., а грузооборот — 16,6 млрд.ткм. На перевозки во внутреннем сообщении пришлось 25%, на транспортное обслуживание внешнеторгового грузооборота — 57%, а на транзитные перевозки — 18% объема перевозок.

Пассажирские перевозки по железным дорогам Австрии в 2002г. составили 183,3 млн.чел. Ж/д транспорт Австрии работает нерентабельно в связи с убыточной эксплуатацией ж/д путей местного значения.

Грузооборот речного транспорта Австрии в 2002г. составил 2,5 млрд.ткм., а объем перевозок 11 млн.т. Основными товарами, перевезенными речным транспортом в 2001г., были руды, продукция метпрма, нефть и нефтепродукты, твердое топливо. Перевозки пассажиров речным транспортом составили 524 тыс.чел.

Важную роль в экономике страны играет воздушный транспорт. В 2002г. в аэропортах Австрии было обслужено 15,3 млн.чел., без учета транзитных пассажиров, и обработано 133 тыс.т. грузов (без учета почтовых грузов), в т.ч. 5 тыс.т. транзитных. Загрузка авиалиний, и в частности, авиакомпании «Аустриан Эйрлайнз» (АУА), в целом остается довольно низкой: в пассажироперевозках — 60%, в грузоперевозках — 50%.

Грузооборот трубопроводного транспорта в 2002г. составил 14,5 млрд.ткм., а объем переме-

щенных грузов — 59 млн.т. 60% транспортируемых по трубопроводам грузов приходится на нефть и нефтепродукты и 40% — на природный газ.

Положительный эффект от вступления Австрии в ЕС можно оценить в дополнительные 0,4% ВВП ежегодно. В 2002г. экспорт страны удвоился по сравнению с 1995г. — годом вступления в ЕС. За этот период экономика Австрии получила от участия в ЕС дополнительно 1 млрд.евро.

Самой «болезненной» темой сферы экономического сотрудничества в рамках ЕС для Австрии остается транзит через территорию страны автотранспортных средств. Ежегодно по территории Австрии перевозится 466 млн.т. грузов, в т.ч. транзитных. Из них 325 млн.т. перевозится автотранспортом, 74 млн.т. — ж/д и 10 млн.т. — речным (по Дунаю). С расширением ЕС поток транзитных грузов через территорию Австрии неминуемо возрастет на 70%, что приведет к росту нагрузки на окружающую среду. Данное обстоятельство давно вызывает беспокойство федерального правительства и правительств федеральных земель, прежде всего Зальцбурга, Тироля, Каринтии, т.е. основных туристических регионов страны.

Со вступлением Австрии в ЕС в 1995г. двусторонние договоры Австрии с соседними странами ЕС — Германией и Италией — о транзитных грузовых автоперевозках были заменены договором о транзитном сообщении, вошедшим составной частью в договор о присоединении Австрии к Евросоюзу. Договор предусматривает установление для грузовых автотранспортных средств экологических баллов в зависимости от величины вредных выбросов.

В 1995г. суммарное разрешенное количество экологических баллов при транзите грузов автотранспортом через Австрию было установлено в 16,9 млн. Из года в год этот показатель подлежал согласованному снижению, составил на 2003г. уже 9,5 млн. баллов. Поскольку одновременно происходило улучшение экологических показателей автотранспортных средств (в 1995г. в среднем 10,9 балла на один грузовик, в 2002г. уже только 6 баллов), число транзитных поездок выросло с 1,44 млн. в 1995г. до 1,7 млн. в 1999г. С целью ограничения числа поездок была принята 108% оговорка, согласно которой максимальное число транзитных поездок грузовых транспортных средств не должно превышать в год 108% от числа поездок в 1991г. В случае превышения этого лимита предусматривается сокращение контингента экологических баллов. Этот лимит был превышен уже в 1999г., однако с такими выводами не соглашаются коллеги по ЕС.

Договор о транзитных грузовых автомобильных перевозках прекращает действие 31 дек. 2003г., в связи с чем австрийское правительство требует установления в дальнейшем переходного периода 2004-06гг., в течение которого будет продолжать действовать система установления контингентов экологических баллов, вплоть до установления в ЕС единой системы оплаты проезда по дорогам тяжелых автотранспортных средств.

Предложения австрийцев наталкиваются на сопротивление немецких, итальянских и нидерландских коллег, выступающих против ограничений автомобильного транзита через территорию Австрии. Все страны отвергают предложение о продлении действующего договора до 2006г. и 108% оговорки. Официальные лица Германии, заявляя, что с пониманием относятся к обеспокоенности австрийских коллег, предлагают подумать об установлении особого режима перевозки грузов автотранспортом в альпийских регионах, причем не только Австрии. Предложения большинства стран ЕС сводятся к ограничению транзитных потоков грузов через альпийские районы путем введения повышенной оплаты за проезд по дорогам (зависит от дистанции и веса груза).

В начале июля 2002г. практически безрезультатно завершилась в Берлине встреча министров транспорта Германии, Италии, Греции и Австрии, посвященная вопросам продления режима установления контингентов экологических баллов. Министры смогли договориться о создании совместных рабочих групп, которые должны до нояб. представить сведения о транспортных потоках, предложения о возможном уменьшении объема перевозок тяжелым автотранспортом за счет роста ж/д грузовых перевозок, предложения о расширении железнодорожной сети и т.д. Австрийское предложение о продлении действующей пока модели транзита грузов автотранспортом через Австрию было решительно отвергнуто, Австрии было рекомендовано больше заниматься переводом грузовых перевозок с автомобильного на ж/д транспорт.

Европейский парламент на заседании 12 фев. 2003г. подавляющим большинством голосов и вопреки позиции австрийской делегации принял в первом чтении решение о новом порядке регулирования транзитных грузов через территорию Австрии. После окончания 31 дек. 2003г. срока действия договора о транзитном сообщении предлагается ввести мягкий вариант регулирования, согласно которому до 2006г. лишь грузовые автомобили с наихудшими параметрами вредных выхлопов подпадают под квотирование. После 2006г. будут отменены всяческие ограничения на транзит грузов автотранспортом в альпийских районах Европы. В 2004г. квотирование или предоставление контингентов экологических единиц предусмотрено только для грузовиков класса Евро 0, Евро 1 и Евро 2 (наихудшие экологические показатели двигателей), в то время как грузовики класса Евро 3, занимающие доминирующее положение на рынке грузоперевозок, не будут подлежать каким либо ограничениям. **В 2005-06гг. эксплуатация грузовиков класса Евро 0 и Евро 1 будет запрещена и только грузовики класса Евро 2 будут подлежать квотированию.**

Данное решение Европейского парламента еще может претерпеть изменения в ходе второго чтения и согласования с ЕС.

АРГЕНТИНА

Железнодорожный транспорт. Резкое снижение качества и безопасности ж/д перевозок, привело в 2002г. к снижению пассажиропотока на 20%, по сравнению с пред.г., и вызвало волну протестов и возмущений как со стороны пассажиров,

так и служащих транспортных компаний. Выдвигались, в т.ч. требования о необходимости национализации всей системы ж/д транспорта.

В 2002г. правительство страны объявило чрезвычайную ситуацию в ж/д транспорте и установило ряд новых положений в порядке эксплуатации железных дорог концессионерами. Приостанавливается реализация всех ранее запланированных работ на данном виде транспорта. Отменяется ранее введенное решение о постепенном увеличении тарифов на услуги железных дорог. Частные компании продолжают получение госсубсидий, направленных на сохранение имеющегося уровня тарифов. Госпрограмма по замене парка подвижного состава полностью заморожена. Новая схема финансирования железных дорог предусматривает продолжение государственного бюджетного субсидирования и использование дополнительных доходов от последнего повышения тарифов и использования государственных внебюджетных средств. Прибыль, получаемая компаниями-концессионерами должна направляться только на покрытие эксплуатационных расходов.

Объемы железнодорожных перевозок

	1998	1999	2000	2001	2002
Пассажиров, тыс.....	482.691	483.633	480.010	433.700	368.839
Метро, тыс.	337.200	346.400	344.322	321.600	297.502
Грузы, т.	18.828	17.458	16.235	17.000	17.646

Источник: ИНДЕК

Общий объем грузовых ж/д перевозок увеличился на 15,6%, по сравнению с 2001г. Это связано с более низкими тарифами (до 30%), чем у автомобильных грузоперевозчиков и ростом объемов экспорта. Основные национальные ж/д грузоперевозчики, такие как «Буэнос-Айрес аль Пасифико», «Нуэво Сентраль Архентино», «Ферроэкспрессо Пампеано» «Ферросур Рока» увеличили объемы перевозки грузов в пределах 15-40%.

«Ферроэкспрессо Пампеано» нуждается в срочных субсидиях для продолжения своей деятельности. Данная ситуация вызвана затоплением 50% магистрали, эксплуатируемой этой компанией между городами Росарио и Баия Бланка. Государственная счетная палата вышла с предложением отозвать лицензию у компании «Бельграно Каргас», в то же время признавая факт невыполнения государством своих обязательств по финансированию инфраструктуры дороги. Компания «Ферросур» планирует в 2003г. инвестировать 60 млн.долл. продолжить участок дороги длиной 224 км. в порт Сан-Антонио.

Государственная промышленная группа «СЕА» (Италия), являющаяся акционером «Аэропуэртос Архентина 2000», разрабатывает вариант строительства скоростной дороги, соединяющей столичных аэропорт «Аэропарке» с международным аэропортовым комплексом «Эсейса». Для строительства трассы длиной 30 км. планируется инвестировать 250 млн.долл. 125 млн.долл. предполагается направить на строительство ж/д ветки между центральным городским вокзалом Буэнос-Айреса «Конститусьон» и аэропортом «Эсейса».

Компания «Феррокариль Метрополитано» приобрела предприятие по сборке электровозов за 5 млн.долл. и планирует вложить в 2003г. еще 4 млн. на его модернизацию. Планами предприятия предусмотрен выпуск 25 электровозов в 2003г. Также компания в 2002г. ввела в строй ряд электрифицированных участков путей, вложив 21 млн.долл.

Чилийские компании планируют затратить 230 млн.долл. на строительство ветки Мендоса-Лос-Андес. Ввод в эксплуатацию данного участка в 2004г. позволит увеличить объемы товарооборота между Аргентиной и Чили.

В 2002г. одна из ведущих ж/д компаний страны ТБА представила новую разработку тепловоза, который в перспективе сможет заменить устаревшую технику японского производства.

Морской и речной транспорт. Расширен ряд частных портов по побережью судоходной реки Парана, а также в районе г.Росарио и г.Сан-Лоренсо и увеличены их производственные мощности, что было вызвано возросшим спросом на перевозки сельхозпродукции, в первую очередь, соевых и масличных культур.

Также был введен в строй ряд новых объектов водной инфраструктуры. Новый порт в г.Сарате, способен вести обработку до 20.000 контейнеров в год. Через данный пункт крупнейшие международные океанские перевозчики, такие как Csa, Nyk Line, Senator и ряд других осуществляют отправку экспортных грузов в европейские порты. Благодаря инвестициям в 30 млн.долл. произведена модернизация столичного порта Док Суд, открыт новый порт в г.Росарио (пров. Санта Фе), что стало результатом инвестиций в 7 млн.долл.

В 2002-03гг. правительство страны планирует провести тендер на улучшение подъездных путей и углубление порта Пуэрто Нуэво (пров. Буэнос-Айрес) и на строительство новых пассажирских терминалов в г.Пуэрто-Мадрин (пров. Чубут) и в г.Ушуайа (пров. Тьерра-дель-Фуэго), международного терминала в г.Мар-дель-Плата (пров. Буэнос-Айрес), а также углубление русла рек Парана-Парагвай, что позволит увеличить грузоперевозки между речными портами Бразилии, Боливии и Аргентины.

Воздушный транспорт. Данный сектор в основном разделен между четырьмя крупными компаниями: «Аэролинеас Архентинас», «Аустраль», «Лапа» и «Саутерн Виндс». В 2002г. прекратила свою коммерческую деятельность авиакомпания «Динар».

Общий объем авиaperевозок в 2002г. продолжил уменьшаться. Пассажиропоток составил 10,5 млн.чел. (на 20% ниже, чем в 2001г.), грузоперевозки 132,7 тыс.т. (на 27% ниже, чем в 2001г.).

Переход основной аргентинской авиакомпании «Аэролинеас Архентинас» под контроль испанского холдинга «Эйр Комет» (Air Comet) позволил приступить к реализации программы по выводу этой компании из финансового кризиса. «Аэролинеас Архентинас» планирует выйти на рынки внутренних авиaperевозок Перу, Боливии, Чили и Уругвая, открыть два новых рейса в Пекин и Токио (через Мадрид или Австралию), а также приступить к переоснащению своего техцентра современным оборудованием и установить контроль над авиакомпанией «Аустраль». По мнению руководства компании, реализация разработанного комплекса мер может позволить получить 1,18 млрд.долл. доходов в 2003г., повысить рентабельность райсов на 3-4% и обеспечить занятость перевозочных емкостей до 70%.

В 2002г. «Аэролинеас Архентинас» выполняла регулярные международные рейсы в 16 пунктов (в 1990г. — 28). Флот компании насчитывает 51 воздушное судно. В сфере аэропортового обслужива-

ния ситуация продолжала ухудшаться. Концерн «Аэропуэртос Аргентинос 2000» оказался не в состоянии выполнить финансовые обязательства перед государством, предусмотренные условиями концессии. Долг «AA2000» составил 40 млн.долл. Эти средства должны были пойти на модернизацию устаревшей системы управления воздушным движением и радионавигации. В 2001г. в его работе произошел ряд серьезных сбоев, поставивших под угрозу безопасность полетов. В результате «рейтинг безопасности» международного аэропорта «Эсейса» понизился с 1 до 2 категории.

В связи с сокращением госрасходов тендер на радаризацию воздушного пространства Аргентины отложен на 2005г.

БЕЛОРУССИЯ

В 2002г. грузооборот предприятий транспорта общего пользования (без учета внутреннего водного транспорта) составил 36439,4 млн.ткм. (на 13,3% больше, чем в 2001г., в т.ч. ж/д транспорта — 34169,2 млн.ткм. (на 14,9% больше), автомобильного — 2233,6 млн.ткм. (на 6,7% меньше), воздушного — на 36,6 млн.ткм. (на 28,9% больше).

Тарифы на перевозки грузов всеми видами транспорта общего пользования в дек. 2002г. по сравнению с дек. 2001г. увеличились на 25,3%, в т.ч. автомобильным — на 44,3%, воздушным — на 21,7%, ж/д транспортом — на 16,4%.

Ж/д транспортом в 2002г. перевезено 93,6 млн.т. грузов, что составляет 110,6% к уровню 2001г., погрузка грузов возросла на 6,9%, транзит грузов через Белоруссию ж/д транспортом возрос на 19,4%, вывоз — на 14,3%, ввоз — на 5,4%.

Автотранспортом всех отраслей экономики перевезено 207,6 млн.т. грузов, что составляет 98,6% к уровню 2001г., в т.ч. на коммерческой основе — 55,7 млн.т. грузов, что на 7,7% больше, чем в предг.

Объем отправок грузов на воздушном транспорте в 2002г. по сравнению с 2001г. увеличился на 28,6%.

Магистральными трубопроводами в 2002г. перекачано 93,9 млн.т. нефти, что на 5% меньше, чем в 2001г. и 45,1 млрд.куб.м. газа, что на 7,7% больше. Для потребителей Белоруссии транспортировано 15,2 млн.т. нефти, или на 13,7% больше, чем в 2001г. и 15 млрд.куб.м. газа (на 9,2% меньше).

На начало 2003г. 155 предприятий транспорта были убыточными, что составляло 22,7% к уровню 2001г. Сумма убытков предприятий транспорта, учитываемых в текущем порядке, достигла 29,7 млрд.руб. Из них убытки предприятий автомобильного транспорта составили 9,1 млрд.руб., воздушного — 4,1 млрд.руб., ж/д транспорта — 1,5 млрд.руб.

Уровень рентабельности реализованной продукции, работ, услуг предприятий транспорта в 2002г. составил 21% против 15% в 2001г. Прибыль предприятий транспорта в текущих ценах составила 523,5 млрд.бел.руб., что на 57,8% больше, чем в 2001г.

Сфера услуг. Запланированный на 2002г. объем платных услуг населению через все каналы реализации был перевыполнен и составил 107,1% (при прогнозе 105-106%) к уровню 2001г., в т.ч. по официально учтенным предприятиям — 105,4%.

Организациями госформы собственности оказано 73,8% от общего объема платных услуг, частной — 25,9%. Объем бытовых услуг через все каналы реализации в 2002г. был на 19,4% больше (по прогнозу 4-5%), чем в 2001г. По официально учтенным предприятиям объем бытовых услуг увеличился на 5,6%.

Тарифы на платные услуги в дек. 2002г. по сравнению с дек. 2001г. увеличились в 2 раза. Рост цен на платные услуги дал 1,1% прироста сводного индекса цен.

Темпы роста реализации услуг населению жилищно-коммунального хозяйства были самыми высокими и составили в дек. 2002г. 292,6% к уровню дек. 2001г., пассажирского транспорта — 181,5%, здравоохранения — 166,7%, бытовых услуг — 150,1%, связи — 130,5%.

Доходы и расходы населения. В 2002г. денежные доходы населения возросли в 1,5 раза и на душу населения в эквиваленте составили 107 долл. Реальные денежные доходы населения в 2002г. к уровню 2001г. составили 107,7% (по прогнозу 105-106%). В дек. 2002г. по сравнению с нояб. 2002г. реальные денежные доходы населения возросли на 7,9%, по сравнению с дек. 2001г. — на 1,4%.

Начисленная среднемесячная зарплата работников народного хозяйства республики в 2002г. составила в эквиваленте 106,2 долл., в т.ч. в дек. — 115 долл. Реальная зарплата, рассчитанная с учетом роста потребительских цен на товары и услуги, в 2002г. по сравнению с 2001г. увеличилась на 7,7%, в дек. по сравнению с нояб. 2002г. — на 5,1%.

Денежные расходы и сбережения населения в 2002г. составили 19099,2 млрд.руб. На покупку товаров и оплату услуг население израсходовало 71,3% от общей суммы денежных расходов и сбережений.

БЕЛЬГИЯ

Бельгийскими компаниями осуществляется 20% всех автомобильных перевозок Европы. В связи с ориентацией бельгийской экономики на экспорт, в Бельгии развита транспортная инфраструктура, состоящая из сети автомобильных и железных дорог и водных путей, имеющих соединение с соседними странами. Транспортировка товаров осуществляется в основном автотранспортом (две трети всех товаров). Стройматериалы, нефтепродукты и химпродукты перевозятся по внутренним водным путям, металл — по железной дороге.

В Бельгии построено 1700 км. автострад, 12,5 тыс.км. региональных автодорог, 1300 км. провинциальных дорог и 130 тыс.км. дорог местного значения. Грузоперевозки по автомобильным дорогам Бельгии превышают 395 млн.т.

Водные пути. Их длина составляет 1600 км. Грузоперевозки по внутренним водным путям составляют 107 млн.т. в год. Благодаря спокойному течению и полноводности бельгийские реки судоходны и обеспечивают связь между регионами. Русло реки Рюпел было углублено, так что в Брюссель теперь могут заходить морские суда, а по рекам Маас (вплоть до французской границы), Шельда и Рюпел — суда водоизмещением в 1350 т. с полной нагрузкой.

Благодаря равнинному рельефу в приморской части страны были построены каналы, соединяю-

щие между собой естественные водные пути. Несколько каналов было сооружено еще до Второй мировой войны. По Альберт-каналу (127 км.), соединяющему р. Маас и промышленный округ Льежа с портом Антверпен, могут проходить баржи грузоподъемностью до 2000 т. Другой крупный канал соединяет промышленный район Шарлеруа с Антверпеном, образуя обширную треугольную систему водных путей, сторонами которого являются Альберт-канал, реки Маас и Самбра, и канал Шарлеруа-Антверпен. Другие каналы соединяют города с морем (Брюгге и Гент с Северным морем).

Несколько рек впадают в Шельду выше Антверпена, что делает его узлом всей системы водных путей и центром внешней торговли Бельгии. Он является транзитным портом для внешней и внутренней торговли Рейнской области (ФРГ) и северной Франции. Помимо благоприятного положения близ Северного моря, Антверпен имеет еще одно преимущество. Морские приливы в широкой части нижнего течения р.Шельды обеспечивают достаточную глубину для прохождения океанских судов.

Бельгия располагает тремя морскими портами — Антверпен (Anvers), Ганд (Gand) и Зеебрюгге (Zeebrugge).

Порт Антверпена — второй по величине после порта Роттердама, входит в десятку крупнейших портов мира. Через Антверпен проходит 80% грузооборота Бельгии. Антверпенский порт является крупнейшим железнодорожно-контейнерным портом в Европе. Порт площадью 100 га имеет 100 км. причальных линий и 17 сухих доков, его пропускная способность — 125 тыс.т/сутки. Большинство обрабатываемых портом грузов — насыпные и наливные продукты, включая нефть и ее производные.

Речные порты Брюсселя и Льежа также обрабатывают большой объем товаров. Брюссельский порт отметил в 1996г. свое столетие, а порт Льежа является третьим по значению европейским речным портом после Дюисбурга и Парижа.

Собственный торговый флот Бельгии невелик: 25 судов общим водоизмещением 100 тыс. брутто-регистрационных тонн (1997г.). По внутренним водным путям курсируют 1300 судов.

2 сент. 2002г. на Центральном канале в бельгийской провинции Эно, около Монса, вступил в промэксплуатацию крупнейший в мире судоподъемник. Через него были пропущены первые баржи. Сооружение этой гигантской, не имеющей равных конструкции длилось 25 лет. Полная стоимость всех работ обошлась в 647 млн. евро. Новый подъемник заменит сразу четыре старых и два шлюза, построенных в начале XX в. Его возможности позволяют поднимать и опускать суда с грузом общим весом в 1 тыс. 350 т. на перепаде уровней в 73 м. Подъемник, на крыше которого можно разместить футбольное поле, снабжен двумя резервуарами для размещения обрабатываемых судов весом в 8 тыс.т. каждый.

Введение в эксплуатацию этого судоподъемника имеет важное значение для экономики страны, особенно для Валлонии, где сосредоточена тяжелая промышленность Бельгии. Водный транспорт веками играл огромную роль в этой стране, обладающей судоходными реками и многочисленными каналами.

О значении водных перевозок говорят такие цифры: в 2001г. только в Валлонии по рекам и каналам было перевезено 41 млн.т. грузов, из них 11 млн. — экспортная продукция; за 6 первых месяцев 2002г. объем перевезенных грузов превысил 20 млн.т. Медленный, но устойчивый рост водных грузоперевозок в последние годы должен продолжиться благодаря новому подъемнику.

Расширение возможностей водной транспортировки грузов позволит уменьшить количество грузовиков на автодорогах Бельгии, что повысит безопасность дорожного движения и благоприятно скажется на экологии.

Железные дороги. Бельгия занимает 1 место в мире по плотности железнодорожных дорог. Длина бельгийских ж/д путей превышает 34 тыс.км., в т.ч. 600 км. предназначено для перевозок грузов. Транспортный парк насчитывает 1,7 тыс. локомотивов, 1,8 тыс. пассажирских и 27,3 тыс. грузовых вагонов. Грузоперевозки ж/д транспортом составляют 61 млн.т. в год. Для перевозок пассажиров ж/д транспортом используются высокоскоростные поезда TGV (Train a grande vitesse) и высокоскоростные дороги, связывающие Бельгию с Францией, Нидерландами, Германией и Великобританией. Ж/д пассажирскую связь с Парижем и Амстердамом осуществляют поезда Thalys, а с Лондоном — поезда Eurostar.

В дек. 2002г. достроена новая сверхскоростная ж/д линия Лювен-Льеж, на которой пассажирские экспрессы смогут развивать скорость до 300 км/час. Новая линия сократит время в пути при поездке из городов Франции в западногерманские земли промышленного Рура. Новая магистраль станет важным участком в международной европейской сети сверхскоростных ж/д маршрутов, соединяющих Париж, Брюссель, Кельн, Амстердам и Лондон. Линия Лювен — Льеж станет второй сверхскоростной железной дорогой Бельгии, имеющей подъездные пути к Брюсселю и соединяющей столицу с восточными районами страны и приграничными территориями Германии (первая проложена в Бельгии в 1997г.).

Строительство еще одной сверхскоростной железной дороги, идущей на север к крупному промышленному центру Антверпен и к границе с Нидерландами, будет завершено к середине 2005г.

В марте 2002г. сенат Бельгии одобрил новое соглашение о сотрудничестве между федеральными и региональными правительствами Бельгии и новой структурой управления для национальной ж/д компании (NMBS/SNCB). Соглашение касается деталей Плана инвестиций в железные дороги страны на 2001-12гг. Новая структура управления должна сделать управление ж/д компанией более эффективной.

В апр. 2002г. в Бельгии появился первый частный поезд. Появление частного сектора в бельгийской ж/д сети приведет к существенному перераспределению заказов, и потере рабочих мест в госструктуре. С момента создания в 1926г. Национального общества железных дорог Бельгии частный поезд на бельгийские рельсы встал впервые. В будущем бельгийцы намерены приватизировать до 200 поездов в год. Госорганизация — Национальное общество железных дорог Бельгии — решительно настроена остаться крупнейшим оператором на бельгийском рынке ж/д перевозок.

В апр. 2002г. первая независимая железнодорожная компания начала предоставлять грузовые услуги на отрезке Антверпен-Мюнхен. Этот исторический случай отмечает проникновение европейской либерализации в бельгийскую ж/д сеть.

Вопрос о либерализации в Евросоюзе ж/д сектора был поставлен на саммите ЕС в Барселоне 15-16 марта 2002г. Цель преобразования — повышение эффективности и качества железнодорожного движения во всей Европе.

Аэропорты. Бельгийский международный аэропорт Bruxelles-National, находится в 20 минутах езды (поездом или на автомобиле) от Брюсселя, в местечке Завентем (Zaventem). Национальная авиакомпания SN Brussels Airlines связывает Брюссель ежедневными рейсами со всеми европейскими столицами. Аэропорт используется в качестве транзитного аэропорта для авиаперелетов по самым разным направлениям. Имеются аэропорты в г.г. Антверпене, Шарлеруа, Льеже и Остенде.

В 2002г. в Бельгии принято 30 дополнительных мер по обеспечению безопасности на авиатранспорте. Эти меры коснулись как национального, так и международного уровней обеспечения безопасности полетов. Необходимость таких мер была вызвана событиями 11 сент. 2001г. Раздел бюджета на безопасность увеличился в 3 раза. Финансирование осуществляется за счет страховых сборов, выплачиваемых пассажирами.

В апр. 2002г. новая авиакомпания SN Brussels Airlines, преемник обанкротившейся Sabena, совершила свои первые полеты в Африку. Компания планирует создать сеть, охватывающую африканское и европейское направления.

БОЛГАРИЯ

Правительство Болгарии рассматривает развитие транспортной инфраструктуры страны в качестве интегральной, неотъемлемой части Общевропейской транспортной сети. В перспективе транспортная сеть РБ должна стать конкурентным и эффективным мостом между Западной и Центральной Европой и странами Ближнего Востока, Западной и Средней Азии. Ведутся работы по реконструкции и модернизации транспортной инфраструктуры в соответствии со стандартами и требованиями стран-членов ЕС и НАТО.

В соответствии с Национальной стратегией основными приоритетами в транспортной отрасли являются: гармонизация национального законодательства в области транспорта с законодательством стран-членов Европейского союза; развитие транспортной инфраструктуры; осуществление структурных реформ и приватизация.

В последнее время в Болгарии в области транспорта приняты и действуют законы: о гражданской авиации; морских пространствах, внутренних водных путях и портах; автотранспорте; движении по дорогам; ж/д транспорте; дополнении и изменении Кодекса о гражданском кораблеплавании.

Общая длина национальной дорожной сети составляет 37 288 км. (0,33 км. на 1 кв.км.). 90% дорог имеют асфальтовое покрытие. В стране имеется 324 км. автомагистралей, 3011 км. дорог первого класса, 3818 — второго и 30 тыс.км. дорог третьего класса.

Строительство новых автодорог в Болгарии является дорогим и тяжелым мероприятием, т.к. 40% территории страны составляют горы.

Болгария интегрирована в общеевропейскую транспортную сеть: участок Видин-София-Кулата (446 км., коридор №4); участок Видин-София-Капитан Андреево (558 км., коридор №4); участок Гюешево-София-Пловдив-Бургас-Варна (639 км., коридор №8); участок Русе-Стара Загора-Маказа/Свиленград (598 км., коридор №9).

Протяженность болгарских железных дорог составляет 4300 км. Основная часть железных дорог рассчитана на скорость 80-100 км/ч. Основные ж/д терминалы по обработке крупногабаритных контейнеров расположены в гг.София, Пловдив, Димитровград, Стара Загора, Честово, Плевен и Враца.

Основными морскими портами в Болгарии являются Варна и Бургас, обслуживающими более 60% национального внешнеторгового оборота. На реке Дунай расположены порты Русе, Лом и Видин.

Воздушный транспорт включает 10 аэропортов, из которых четыре имеют статус международных. Остальные шесть обслуживают с/х авиацию.

Приоритетными проектами в области развития транспортной инфраструктуры до 2006г. являются: строительство второго комбинированного ж/д и автомаста через р.Дунай в районе Видин-Калафат; реконструкция аэропорта в г.София; реконструкция, электрификация и модернизация ж/д линии; Пловдив-Свиленград-греческо-турецкая граница до скорости 160 км/ч; реконструкция и электрификация ж/д линии Дупница-Кулата; реконструкция ж/д линии София-Видин; строительство автомагистрали Люлин; строительство автомагистрали Струма.

Перевозки грузов и пассажиров автотранспортом между Россией и Болгарией осуществляются на основании «Соглашения между правительством России и правительством Болгарии о международном автомобильном сообщении», подписанного 19 мая 1995г.

Объемы перевезенных автотранспортом грузов между Россией и Болгарией, в тыс.т.

	Импорт		Экспорт		Всего
	Имп.	Эксп.	Имп.	Эксп.	
2001г.	94	59	153		
Янв.-сент. 2001г.	65	42	107		
Янв.-сент. 2002г.	56,1	40,4	96,5		

Доли участия перевозчиков различных стран в перевозках грузов между Россией и Болгарией

	январь-сентябрь 2001г.		январь-сентябрь 2002г.	
	Объем перев., тыс.т.	Доля рынка	Объем перев., тыс.т.	Доля рынка
Болгария	53,1	38,9	92	86
Украина	5	0,1	5,1	4,8
Россия	6,4	2,1	8,5	7,9
Молдова	0,5	0,5	1	0,9
Беларусь	0,2	0	0,2	0,2
Польша	0	0	0	0,1
Прочие	0,1	0,1	0,2	0,2
Всего	65,3	41,7	107	100

Объем перевезенных автотранспортом грузов между Россией и Болгарией уменьшился в январь-сентябрь 2002г. по сравнению с аналог. периодом 2001г. на 11%. Объем перевезенных автомобильным транспортом грузов между Россией и Болгарией за январь-сентябрь 2002г. составил 96,5 тыс.т. —

0,6% от общего объема перевозок российских внешнеторговых грузов автотранспортом (17336,2 тыс.т.).

Основные направления работы перевозчиков Болгарии на российском рынке за январь-сентябрь 2002г.

	Объем перевозок, тыс.т.			Доля рынка
	Импорт	Экспорт	Всего	
Болгария	48	36,3	84,3	93,4
Турция	2	0,1	2,1	2,3
Югославия	0	0,6	0,6	0,7
Албания	0	0,4	0,4	0,4
Венгрия	0,3	0	0,3	0,3
Германия	0,2	0,1	0,3	0,3
Швеция	0	0,2	0,2	0,2
Прочие	1,7	0,4	2,1	2,4
Всего	52,2	38,1	90,3	100

БРАЗИЛИЯ

Автопром

В 2002г. автопром Бразилии в своем развитии продолжал ориентироваться в основном на внутренний рынок. Парк автомобилей страны составляет 20 млн.шт., т.е. на каждого 8 жителя Бразилии приходится 1 автомобиль. **В 2002г. было произведено 1,77 млн. автомобилей**, что на 2% меньше, чем в 2001г.

Снижение производства в автомобильной промышленности было вызвано как внутренними, так и внешними факторами. Из внешних факторов следует отметить продолжающуюся стагнацию в соседней Аргентине и экономический спад в Латиноамериканском регионе в целом. К внутренним факторам можно отнести политическую нестабильность накануне президентских выборов (окт. 2002г.) и объявленную правительством экономии электроэнергии с июня 2001г., в связи с наступившим энергетическим кризисом.

Производство легковых, грузовых автомобилей и автобусов в Бразилии в 2002г., в тыс.шт.

	Легковые		Грузовые		Автобусы	
	2002г.	2001г.	2002г.	2001г.	2002г.	2001г.
Производство	1.684	1.687	68,4	67,8	22,7	23,2
Продажа внутри страны	1.302	1.335	64,2	70,5	16,3	16,5
Экспорт	396	374,6	5,3	6,6	6,7	6,8
Импорт	101,7	175,2	2,2	3	0,184	0,053

Источник: Бразильская Ассоциация производителей автомобилей.

Бразилия по производству автомобилей занимает первое место в Латинской Америке и 10 место в мире. Количество работающих в отрасли в 2002г. составило 90 тыс.чел. Европейские компании (Фольксваген, Фиат, Рено, Пежо) занимают 65,42% бразильского рынка автомобилей, американские (Дженерал Моторс, Форд) — 31,7%, японские (Хонда, Тойота) — 2,87%. Самые продаваемые модели автомобилей в 2002г. на внутреннем рынке Бразилии были «Гол» (Фольксваген); «Палио» (Фиат); «Корса» (Дженерал Моторс).

Общий экспорт автомобилей в 2002г. вырос на 5,1% за счет значительного роста объема экспорта легковых автомобилей (11,3%). В стоимостном выражении экспорт автомобилей сократился на 6,3% и составил в 2002г. 3,3 млрд.долл. против 3,58 млрд.долл. в 2001г. Бразильские автомобили в 2002г. экспортировались в Аргентину, Чили, Уругвай, США, Мексику, Китай. Наибольшее количество автомобилей в 2002г. было импортировано из Аргентины — 60,9 тыс.шт. (2001г. — 120,2 тыс.шт.)

В 2002г. связи с ростом цен на бензин и в целях улучшения экологии городов в Бразилии проводилась работа по увеличению производства автомобилей на экологически чистом газовом топливе, на спирту, а также самих автомобильных газовых установок. Бразильская фирма «Уит Мартинс», совместно с итальянской фирмой «БСР», построила в г.Манаус завод мощностью 10 тыс. газовых установок в месяц. Инвестиции на строительство завода в 25 млн.долл. предоставила американская компания «Пракэйр». В г.Диадема бразильская компания «Папаиз» в кооперации с итальянской «Фабер» также построила завод по выпуску газовых баллонов. К 2005г. 1 млн. автомобилей Бразилии планируют перевести на газовое топливо. До 90% компонентов газового оборудования импортируется в Бразилию.

В 2002г. в г.Манаус компанией Cross Lander пущен в эксплуатацию завод по производству автомобилей класса «Джип» и «Пикап» с трансмиссией 4x4. Автомобили созданы на базе шасси, выпускаемого компанией Eaton. Кузовные работы произведены румынской компанией ARO. Компания Cross Lander образована бразильской группой Samambai (70% капитала) и североамериканской Locar Auto (30% капитала). 25% производимых в Манаусе автомобилей предназначено на экспорт в США.

Что касается ближайшей перспективы производства автомобилей в 2003г., то, по мнению президента Бразильской ассоциации производителей автомобилей, рост может составить не более 1%. Дальнейшему росту автомобильного производства может способствовать увеличение экспорта автомобилей на 20% в 2003г. Реальными предпосылками роста экспорта являются уже подписанные контракты на поставку бразильских автомобилей в Мексику, Чили, Китай, страны Европы. При успешной реализации контрактов возможен рост производства в 2003г. на 6% (1,88 млн. автомобилей).

Авиастроение

Компания «Эмбраер», являясь ведущим производителем авиационной техники в Бразилии, продолжает удерживать лидирующее место среди основных национальных экспортеров и занимать 4 место на мировом рынке по производству гражданских самолетов.

События, происшедшие 11 сент. 2001г. в США, повлекли за собой пересмотр планов по производству и передаче заказчикам авиатехники. Вместо планируемых ранее 185 самолетов в 2001г. компания произвела 160 ед. В 2002г. вместо 205 планируемых выпустили 135 самолетов. В 2003г. объем планируется довести до 145 самолетов.

В середине 2002г. руководство компании «Эмбраер» приняло решение об увольнении 1.800 рабочих. Общее число служащих компании сократилось с 12.700 до 10.900 чел. Продолжили развитие программы создания самолетов военного и гражданского назначения, и главным образом, новой серии ERJ 170/175/190/195.

Официально объявленная в июне 1999г. программа выпуска самолетов новой серии получила практическую реализацию 19 фев. 2002г., когда впервые поднялся в воздух ERJ 170. С 9 апр. 2002г. тестовые испытания проводятся и с ERJ-190. Оба самолета показывают хорошие результаты испы-

таний, имея более 300 часов полетов. Сертификация самолетов будет реализована к концу I кв. 2003г. Для обеспечения соответствия самолетов новой серии международным требованиям безопасности полетов и более полного удовлетворения запросов потенциальных покупателей, «Эмбраер» провел 200 доработок оборудования.

70-местный самолет Embraer 170, первый из нового семейства гражданских реактивных самолетов, которое включает 78-местный самолет Embraer 175, 98-местный Embraer 190 и 108-местный Embraer 195. Работа над самолетами Embraer 190 и 195 началась одновременно с самолетом Embraer 170 в июне 1999г. Эти самолеты имели обозначения ERJ 190-100 и ERJ-190-200.

Вероятно, что Самолет Embraer 175 займет на рынке нишу между самолетами Embraer 170 и Embraer 190. Он должен поступить в эксплуатацию в июле 2004г. Сроки сертификации и первой поставки самолетов Embraer 195 и 190 перенесены на дек. 2004г. и дек. 2005г., соответственно. Компания Embraer имеет 112 твердых заказов и 202 опциона от заказчиков, включая компании Crossair и GE Capital Aviation Services.

Самолеты Embraer 170 и 175 оснащены двигателями CF34-8E компании GE, а самолеты Embraer 190 и 195 – более современными двигателями CF34-10E, имеющими много общего с последним двигателем CFM56. Впервые самолеты такой категории имеют технологию дистанционного управления рулями с помощью электроприводов. Новое семейство самолетов было разработано группой из 16 партнеров, разделяющих риск с компанией-производителем. В разработке участвовало 22 поставщика. К компаниям, несущим ответственность за конструкционные элементы, относятся японская Kawasaki Heavy Industries, бельгийская Sonaca, французская Latécoere и испанская Gamesa. Компания C&D Aerospace (США) поставляет предметы интерьера. Кроме компании General Electric партнерами по поставке основных систем являются компании: Hamilton Sundstrand, Honeywell and Parker (США) и Liebherr (Германия), которая вместе с компанией Sonaca и C&D создали на местах филиалы компаний, чтобы производить компоненты на месте и сократить производственный цикл. На программу выделено 850 млн.долл. Сборка самолета Embraer 170 будет осуществляться на новом заводе, который позволяет собирать одновременно 8 самолетов.

Компания Embraer начала продвигать свои самолеты на рынок Мексики после получения контракта от министерства обороны этой страны. Правительство Мексики заказало три самолета Embraer EMB-145 в фев. 2003г., самолеты будут использоваться для ведения разведки посевов наркотических растений. В начале июня 2002г. делегация представителей компании Embraer находилась в Мексике с самолетом ERJ-145, который был представлен для демонстрации мексиканским авиакомпаниям Mexicana, Aerolitoral, Aerocaribe и Aeromar.

Китайская авиастроительная корпорация (AVIC II) намерена создать первое китайско-бразильское производство по выпуску новых 30-50-местных турбовинтовых самолетов, предназначенных для внутренних перевозок. Партнером китайских авиастроителей станет также бразильская Embraer. По заявлению представителей AVIC II,

новая компания будет создана уже в 2003г., а первую продукцию сможет выпускать через год. СП будет собирать самолеты для самых загруженных региональных авиалиний как в Китае, так и на международном рынке.

По оценке вице-президента Эмбраэр Ф. Курадо, в ближайшие 10 лет будет произведено 250-300 самолетов по цене 19,5 млн.долл. за штуку. **Пакет заказов на ERJ-170 составляет 82 ед.**, опционный – 130, от компаний Swiss (Швейцария), GE Capital Aviation Services (США) и Air Caraïbes (Гваделупа).

Судостроение

Судостроительная промышленность Бразилии в 2002г. продолжает наращивать свои производственные мощности. Осуществляются капиталовложения в расширение и модернизацию производства.

Планируется полностью обеспечить бразильский рынок по производству судов для нефтяной и газовой промышленности и в последующем выйти на мировой рынок. В этих целях ведется работа по созданию СП. Наибольшая активность отмечена на верфях Iha S.A. (EISA) и Brasfels (Velorme), получивших наибольшее число заказов. Правительство проводит политику по стимулированию роста национального сектора судостроения.

До конца 2005г. бразильская компания Petrobras объявила о своем намерении приобрести 22 судна, 11 из них будут построены на верфях Бразилии и 11 предполагается импортировать. Одновременно было заявлено, что в течении десяти лет общие потребности компании в судах могут составить 40 ед.

Компания Brasfels выиграла торги на модернизацию нефтяного танкера в платформу. Проект оценивается в 300 млн.долл. Подписан контракт с компанией Delba/Bourbon на строительство трех судов типа Anchor Handling Tugs Supply Vessels (AHTS) на 90 млн.долл. Заключен контракт на переоборудование корабля Stena Concordia в нефтяную платформу P-48. Сумма проекта оценивается в 75 млн.долл. Работы предполагается закончить в 2003г.

По оценкам руководства министерства транспорта Бразилии, отрасль находится на подъеме, проводится интенсивная работа по созданию СП с ведущими мировыми судостроительными компаниями, существующие производственные мощности обеспечены заказами на перспективу до 2005г.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Основными элементами транспортной инфраструктуры Великобритании являются: железные дороги (16,6 тыс.км., из которых 5,2 тыс.км. электрифицированы); автодороги (391,7 тыс.км., из них 3,3 тыс.км. улучшенного качества); 150 лицензированных аэропортов, из них 25 наиболее крупных признаны Международной организацией гражданской авиации (ИКАО); трубопроводы (нефтепроводы – 0,9 тыс.км., нефтепродуктопроводы – 2,9 тыс.км., газопроводы – 12,8 тыс.км.).

В транспортном секторе Великобритании занято 1,9 млн.чел.: 50 тыс. – на железной дороге, 123 тыс. – водители автобусов, 304 тыс. – водители большегрузных автомобилей (грузоподъемностью автомашин более 3,5 т.), 89 тыс. – на воздушном и 38 тыс. – на водном транспорте.

В 2002г. была продолжена реализация правительственной Долгосрочной программы по развитию транспортной инфраструктуры страны на 2000-10гг. (ее общая стоимость 180 млрд.ф.ст., в т.ч. 50 млрд.ф.ст. планируется привлечь из частного сектора). Принимались меры по созданию условий для разгрузки британской транспортной системы и строительству новых транспортных путей, прежде всего ж/д, по расширению сети общественного транспорта и обеспечению безопасности транспортных перевозок.

В рамках указанной Программы предусматривается: на ж/д транспорте – увеличить пассажироперевозки на 50%, грузоперевозки – на 80%, ввести в эксплуатацию 6 тыс. вагонов и локомотивов, модернизировать систему безопасности движения; на автотранспорте – построить 80 новых дорог, 100 объездных дорог, уложить шумопоглощающие покрытия на 60% магистральных дорог, увеличить на 10% автобусные перевозки, увеличить сеть скоростных дорог на 5% (на 580 км.), а также улучшить систему контроля за движением автотранспорта.

Сложная ситуация на ж/д транспорте вынудила правительство усилить внимание к другим видам транспорта, в частности к автомобильному, а также дополнительно к уже принятой Программе принять отдельный План развития железных дорог Великобритании на 2002-10гг., о чем было объявлено в 2002г.

Железные дороги. За янв.-сент. 2002г. ж/д транспортом было перевезено 66,2 млн.т. грузов, что на 8,6% меньше уровня за аналог. период 2001г. Объем грузоперевозок составил 14,3 млрд.т/км и сократился на 1,1% (в 2001г. прирост на 3,3%). Объем пассажироперевозок составил 29,2 млрд. пасс/км и возрос на 3,1%.

Многие ж/д пути Великобритании находятся в неудовлетворительном состоянии, что в частности явилось причиной аварии пассажирского поезда в Поттерс Бар с человеческими жертвами, происшедшей 10 мая 2002г. По данным британской организации Health and Safety Executive (HSE), ответственной за проведение расследований аварий на железных дорогах, наибольшую проблему создают ж/д стрелки, поскольку именно неисправность одной из них явилась причиной крушения указанного поезда. Предстоит заменить 20 тыс. ж/д стрелок, которые не соответствуют техстандартам, что потребует затрат в 340 млн.ф.ст.

До июня 2002г. за содержание и систему безопасности ж/д путей отвечала частная компания «Рэйлтрек ПЛС», которая получала средства на эти цели и распределяла их между частными подрядчиками. В конце 2001г. компания «Рэйлтрек ПЛС» по иску министерства транспорта Великобритании была объявлена банкротом и передана во внешнее управление. В I пол. 2002г. проводилась процедура по ее приобретению британской некоммерческой компанией «Нэтвек Рэйл», которая завершилась в окт. 2002г. Фактически произошла национализация этой компании.

По оценкам «Нэтвек Рэйл», в течение ближайших 5 лет на поддержание британских ж/д линий необходимо направить 30 млрд.ф.ст., что на 60% больше предусмотренных бюджетом средств.

Работа отрасли регулируется в соответствии с законами «О железных дорогах» (The Railways

Act) 1993г. и «О транспорте» (Transport Act) 2000г. Надзором за деятельностью этого вида транспорта занимаются контролирующие организации: Office of the Rail Regulator и Office of Passenger Rail Franchising.

В целях улучшения ситуации на ж/д транспорте минтранс разработал систему мер, направленную на сокращение к 2006г. числа компаний-операторов в пассажирском ж/д транспорте с 25 до 16, а к 2010г. до 10. В скором времени начнется процесс пересмотра условий франшиз с акцентом на повышении качества пассажироперевозок, увеличении количества поездов и обеспечении безопасности движения на железных дорогах. Имеется ввиду проводить эту работу каждые 5 лет.

Условия франшиз будут вырабатываться и контролироваться правительственной организацией Strategic Rail Authority. Она подготовила план мероприятий по повышению эффективности работы пассажирского ж/д транспорта. Планируется ограничить применение скоростных путей для движения обычных поездов. Будет обновлен парк поездов с целью увеличения средней скорости движения с 90 миль/час до 125 миль/час.

Автотранспорт. Автотранспортом перевозится 1,6 млн.т. грузов. Общий объем грузоперевозок оценивается в 150 млн.т/км. Среднее плечо перевозки грузов составляет 95 км. Перевозка грузов внутри Великобритании осуществляется большегрузными грузовиками (90% тоннажа и 85% объема перевозок).

Грузоперевозки автотранспортом Великобритании

Год	Т/км, млн.	Перев. грузов, тыс.т.	Ср. расст. перев., км.
1997г.	150	1643	91
1998г.	152	1630	93
1999г.	149	1625	95
2000г.	152	1600	95
2001г.	149	1620	95

В 2001/02 фин.г. было выдано 106,7 тыс. лицензий компаниям, специализирующимся в области перевозок грузов автомобильным большегрузным транспортом (грузоподъемностью автомашин более 3,5 т.). Из них 88% лицензий принадлежало фирмам, владеющим пятью или меньшим количеством грузовиков. Общее количество большегрузных автомобилей, находящихся в эксплуатации в Великобритании, составляет 440 тыс.

Важную роль в автотранспорте играют международные перевозки грузов. В 2002г. количество автомашин британских фирм, занятых в этом виде перевозок, составило 0,5 млн., количество грузовых автомобилей инокомпаний, занятых в перевозках грузов – 1,9 млн.шт. Из всего объема грузов, перевезенных иносотскими фирмами на международных маршрутах, 97% приходится на компании из стран ЕС.

Отмечается обострение проблем, с которыми сталкиваются компании-эксплуатанты большегрузных грузовиков. К ним относятся: высокая плотность движения на дорогах страны, что ведет к непроизводительным потерям по причине простоев в «пробках»; снижение средней скорости движения; увеличение производственных затрат.

В 2002г. насчитывалось 85 тыс. автобусов для перевозки пассажиров. Из их числа 25% – мини-автобусы, 20% – двухэтажные и 55% – стандартные автобусы, имеющие 40 пассажирских мест и более. В Лондоне оперируют 25 автобусных компаний, обслуживающих 700 маршрутов.

Владельцами 83% автобусных компаний являются частные фирмы, 17% – местные власти. Наиболее крупными из автобусных компаний являются Arriva, First, Go-Ahead, National Express и Stagescoach, которые являются пассажирскими компаниями-операторами на ж/д транспорте страны.

Авиация. В янв.-сент. 2002г. авиатранспортом было перевезено 566 млн.т. грузов (прирост на 0,9%) и 55,2 млн. пассажиров. На внутренние линии пришлось 2,1% и 27,2%. Грузооборот составил 3,6 млрд.т/км (прирост на 6,8%), пассажирооборот – 11,4 млрд.чел/км (сокращение на 4,4%), из которых 5,3% и 0,1% – внутренние перевозки. Авиатранспорт в основном занимается обслуживанием международных перевозок.

На международных маршрутах выросли объемы грузовых (на 6,8%) и сократились объемы пассажирских перевозок (на 4,9%), что объясняется спадом в международном туризме вследствие событий 11 сент. в США. В целях повышения эффективности работы отрасли правительство особое внимание уделяет вопросам формирования условий для равной конкуренции, а также максимального использования в интересах национальных перевозчиков возможностей либерализации международных авиаперевозок.

Вопросы регулирования деятельности в этом секторе возложены на Службу гражданской авиации. Она осуществляет сертификацию пассажирских авиалайнеров и их экипажей, выдачу лицензий авиационным операторам, задействованным на пассажирских перевозках, а также компаниям, специализирующимся в области организации воздушных перевозок, контроль за ценами пассажирских билетов на внутренних авиалиниях и за размерами сборов в британских аэропортах.

В эксплуатации находятся 900 самолетов, которые обслуживают 640 внутренних и международных рейсов. Авиационные перевозки в Великобритании осуществляются 21 частной компанией. Основные: «Бритиш Эйрвейз», которая занимает ведущее место среди национальных перевозчиков (60 тыс. работников, 360 самолетов), «Британия Эйрвейз», «Бритиш Мидлендз», «Вирджин Атлантик», «ЭйрЮКей» и «Монарх Эйрланз».

В Великобритании имеется 150 лицензированных аэропортов. Семь наиболее крупных аэропортов страны принадлежат коммерческому оператору British Airport Authority (БАА), в т.ч.: «Хитроу», «Гатвик», «Стенстед», «Саусгептон» обслуживают Лондон и Юго-Восточную часть Англии, «Глазго», «Абердин» и «Эдинбург» – Шотландию.

БАА активно проводит реконструкцию и модернизацию своих аэропортов. За последних 5 лет только на цели развития пассажирских терминалов аэропорта Хитроу было инвестировано 960 млн.ф.ст. БАА предусматривает строительство 5 пассажирского терминала к 2007г. (стоимостью 3,7 млрд.ф.ст.), пассажирооборот которого может составить до 30 млн.чел.

Автопром

В 2002г. Великобритания сохранила за собой место в первой пятерке стран ЕС, ведущих производителей легковых и грузовых автомобилей (после Германии, Франции и Испании). В автомобильной отрасли страны работает 18 компаний, из которых 11 производят легковые и 7 – грузовые

автомобили и автобусы, обеспечивая рабочие места для 700 тыс. британцев.

В 2002г. было произведено 1,6 млн. легковых автомобилей (на 10,1% больше, чем в 2001г.), из которых 62% было экспортировано. Из общего числа легковых автомобилей, поступивших в пользование в 2002г., 77,3% были иностранного производства.

Производство грузовых автомобилей составило 0,2 млн.шт. (прирост на 1%). Экспортная квота — 49%. Доля импортных машин в общем числе зарегистрированных грузовых автомобилей равна 68,3%.

По итогам 10 мес. 2002г. в первую пятерку производителей автомобилей в Великобритании вошли: «Ниссан» — 262,8 тыс. автомашин (прирост на 3%); «Топота» — 179,8 тыс. автомашин (+23%); «Пежо» — 168 тыс. автомашин (+7%); «Хонда» — 147,5 тыс. автомашин (+40%); БМВ — 134,5 тыс. автомашин (увеличение в 6 раз). Британская «МГ Ровер», выпустила в 2002г. 123,8 тыс. автомобилей (сокращение на 11%).

Что касается отдельных моделей, то, по данным Ассоциации британских автопроизводителей (SMMT), в 2002г. наблюдался рост выпуска «мини» (производится БМВ в г.Оксфорд), «Ягуар-Х», «Лэнд Ровер», «Хонда» и «Тойота». Отмечено снижение производства автомашин марок «Форд» и «Воксхолл», что связано с закрытием автозаводов по выпуску указанных моделей в 2001г. (Дагенхам и Лутон).

Комплекующие и запчасти для автопрома выпускаются британскими («Лукас», «Лука Вэрайти», ГКН, «Пилкингтон», «Юнипат», «Би-Би-А», «Джонсон Матхи») и транснациональными компаниями («Бош», «Федерал Могул», «Джонсон Контролс» и «Валео»).

Число зарегистрированных в 2002г. автомашин в Великобритании составило 2,6 млн., что на 4,3% больше соотв. показателя 2001г. Среди наиболее распространенных моделей автомашин, зарегистрированных в 2002г., следует отметить «Форд-Фокус» (142,2 тыс., 5,8% рынка), Воксхолл Корса» (99,5 тыс., 4,1%), «Воксхолл Астра» (96,8 тыс., 4%), «Пежо 206» (93,4 тыс., 3,9%), «Форд Фиеста» (87 тыс., 3,6%). Спросом также пользуются «Рено Клио», «Фольксваген Гольф», «Форд Мондео», «Рено Меган» и БМВ 3 серии.

В связи с увеличением расходов на содержание автомобилей отмечается рост регистрации автомашин с диздвигателями (на 23,5%) ввиду их экономичности и более низкой ставки дорожного сбора. В число наиболее популярных моделей данного типа входят «Фольксваген Гольф», «Форд Фокус», «Форд Мондео», «Ситроен Ксара», «Фольксваген Пассат», «Пежо» и ряд других автомобилей, в основном германского и французского производства.

Цены на новые легковые автомашины в Великобритании за последние 3г. снизились на 12,7%, причем на многоцелевые автомобили типа «Форд Галакси» среднее падение цены составило 21,5%, небольшие «семейные автомобили» — 20,3%, БМВ 3 серии — 8,8%, «Форд Ка» — 20,9%.

Парк автомобилей в Великобритании увеличился в 2002г. на 3 млн.ед. (до 27,9 млн.). Произошел рост числа автобусов (на 17%), парк которых насчитывает 96 тыс.

Авиапром

Аэрокосмическая промышленность является одной из ведущих отраслей машиностроительного комплекса страны и второй (после США) по объему производства в мире. Доля Великобритании на мировом авиакосмическом рынке составляет 13% (на европейском — 37%), а в разрезе отдельных сегментов мирового рынка: по гражданскому самолетостроению — 7%; военным самолетам — 24%; авионике и электронике — 12%; двигателям — 18%; космическим системам — 2%.

В авиакосмической промышленности работает 80 тыс.чел. Последствия событий 11 сент. 2001г. и тенденция общего замедления темпов развития мировой экономики оказали негативное влияние на отрасль. Количество сокращенных рабочих мест на предприятиях британского аэрокосмического комплекса составило 20 тыс.чел.

Оборот отрасли в 2001/02 фин.г. составил 18,4 млрд.ф.ст., что на 6,5% меньше, чем годом ранее. Показатель доходности британских аэрокосмических компаний увеличился с 6% до 7%, что отражает их высокую конкурентоспособность на мировом рынке. Доля продукции гражданского назначения составляет 58% или 10,7 млрд.ф.ст., военного назначения — 42% (7,7 млрд.ф.ст.).

Компании авиакосмической промышленности получили в 2001/02 фин.г. новые заказы на 18 млрд.ф.ст. (сокращение на 4,4%), из них 68% составили экспортные контракты. Из общего портфеля заказов отрасли на страны ЕС пришлось 2/5 частных британские компании — 1/4 британское правительство — 1/12.

Среди действующих проектов отрасли следует выделить начало серийного производства истребителей нового поколения «Еврофайтер», авиационного двигателя «Трент-900». Также следует отметить запуск программы «Аэробус А-380» консорциумом «Эйрбас Индастриз», где британские компании выполняют заказ по изготовлению крыльев. Не решена проблема разработки и производства военно-транспортного самолета нового поколения А-400М, с которым британские авиастроители связывают перспективы получения новых заказов.

Руководство аэрокосмической промышленности придает большое значение сохранению конкурентоспособности аэрокосмической отрасли и постоянно обновляет ее технологическую базу. Однако затраты на НИОКР в 2002г. сократились на 14% и составили 1,5 млрд.ф.ст. (8,3% оборота), в т.ч. 0,7 млрд.ф.ст. было направлено в гражданский сектор, а 0,8 млрд.ф.ст. — военный.

В 2001/02 фин.г. внешнеторговый оборот аэрокосмического комплекса Великобритании сведен с положительным сальдо в 2,8 млрд.ф.ст. (уменьшение на 27% по сравнению с 2000/01 фин.г.). Экспорт составил 14,9 млрд.ф.ст. (прирост на 7%), импорт — 12,1 млрд.ф.ст. (+21%).

Согласно докладу минторга и промышленности, аэрокосмическая промышленность страны является самым успешным сектором производственного комплекса страны. Она опережает своих конкурентов во Франции и Германии и имеет достаточно выраженную экспортную ориентацию. В 2002г. было экспортировано 63% продукции (или 7% общего экспорта страны).

Экспорт продукции военного назначения был примерно равен ее выпуску для внутренних нужд

(22% и 20% от общего объема производства, соответственно), а экспорт гражданской продукции превысил производство для внутреннего потребления в 2,5 раза. Экспортные поставки продукции гражданского назначения в США (для компании Boeing) оцениваются в 2,4 млрд.ф.ст., в то время как суммарный экспорт всех остальных стран-членов ЕС в США равнялся 2,2 млрд.ф.ст.

Географическая направленность внешней торговли продукцией аэрокосмического комплекса Великобритании. В 2002г. экспорт в США составил 5,7 млрд. ф. ст., а импорт был равен 7,3 млрд.ф.ст. (отрицательное сальдо – 1,6 млрд. ф. ст.). Торговый баланс со странами ЕС является положительным (3,5 млрд.ф.ст.). В Азиатско-тихоокеанский регион было продано продукции на 2 млрд.ф.ст., а закуплено на 1,5 млрд.ф.ст.

Морфлот

В силу специфики географического положения Великобритании, ее экономика находится в большой зависимости от состояния национально-морского торгового флота. По данным минтранса и Судоходной палаты (The Chamber of Shipping), 95% британских внешнеторговых грузов и 25% товаров внутренней торговли перевозятся водным путем. Протяженность внутренних водных путей Великобритании составляет 5 тыс.км. Британским правительством реализуется Долгосрочная программа развития водных внутренних путей страны (Waterways for Tomorrow), направленная на повышение роли данного вида транспорта в экономике страны.

Общее число работающих на морском транспорте в 2002г. составило 38,2 тыс.чел., включая экипажи морских судов и портовых работников. Из их числа 15,1 тыс.чел. были заняты непосредственно на морских и речных судах. В 2002г. в британском Регистре было зарегистрировано 594 судна водоизмещением от 100 т. и выше общей грузоподъемностью 12 млн.т.

Для обработки морских торговых судов, грузов и пассажиров на канале морских международных транспортных сообщений и внутренних водных путей в Великобритании построено 70 морских торговых портов, имеющих коммерческое значение, а также 200 небольших порто-пунктов, где обслуживаются и обрабатываются местные грузы. Структура переработанных в британских портах грузов: наливные и навалочные грузы – 71%, контейнера и трейлеры – 25%, генеральные грузы – 4%.

В 2002г. всеми британскими портами было обработано 573 млн.т., в т.ч. через основные 52 порта было перегружено 556 млн.т. грузов (316 млн.т. – импортных). Ежегодно водным транспортом Великобритании перевозится до 30 млн. пассажиров. 18 млн.чел. перевозятся паромами.

В 2001/02 фин.г. доходы от деятельности британского морского судоходства от международных перевозок составили 4 млрд.ф.ст., или 5% от всех доходов, полученных в результате экспорта услуг.

Великобритания является мировым лидером по предоставлению различного рода услуг в области морского торгового судоходства. В Лондоне расположены представительства 120 судовладельческих компаний мира, штаб-квартира Международной морской организации, входящей в структуру ООН.

Здесь находятся ведущие регистровые компании. «Ллойдовский морской регистр» (Lloyd's Register of Shipping), являющийся старейшим и вторым в мире (после японского Society ClassNK) классификационным обществом, в котором зарегистрировано до 20% тоннажа мирового морского торгового флота.

Расположенные в Лондоне банки, специализирующиеся на кредитовании морского торгового судоходства, в среднем за год предоставляют морским судовладельческим компаниям до 9 млрд.ф.ст. в виде займов.

Великобритания – мировой лидер в области морского страхования и перестрахования, опережая Японию, США и Канаду. Более 20 страховых компаний предоставляют 20% мировых услуг в данной сфере бизнеса.

Лондон – важнейший международный центр брокерских операций с морским торговым тоннажем, при этом лидирующие позиции принадлежат «Балтийской бирже» (Baltic Exchange). В Лондоне расположено 700 брокерских фирм, которым принадлежит до 50% фрахтования мирового танкерного флота и до 40% сухогрузного флота. Половина всех новых и подержанных судов мира покупаются и продаются брокерскими фирмами-членами «Балтийской Биржи» (емкость этого рынка оценивается в 8 млрд.ф.ст.).

Великобритания занимает лидирующие в мире позиции по предоставлению юр услуг в области морского торгового судоходства. Английское законодательство признается при решении большинства юридических споров между судоходными компаниями. Всего в Лондоне расположено 25 подобных фирм, доход которых составляет 200 млн.ф.ст. и в них занято 2300 чел.

ГЕРМАНИЯ

Несколько лучше выглядит ситуация в области пассажирских перевозок общественным транспортом. Всеми типами городского общественного транспорта (трамвай, метро, автобусы) в 2002г. перевезено 8 млрд.чел., что на 0,5% больше, чем в пред.г.

Услугами ж/д транспорта воспользовались 2 млрд.чел., что на 1,1% ниже уровня 2001г. Более значительно снизились пассажирские авиаперевозки – на 3,6% (114 млн.чел.).

Ситуация на рынке грузовых перевозок характеризуется следующими показателями. Всего было перевезено 2.986 млн.т. грузов или на 4,3% меньше, по сравнению с 2001г. Ж/д транспортом в 2002г. перевезено 285 млн.т. грузов; речными судами – 230,4 млн.т. На 1,3% возросли морские перевозки (245 млн.т.). Авиаперевозки увеличились на 5,5% (2,2 млн.т.). На 4,7% снизился объем перевозок автотранспортом.

По данным Федерального статистического ведомства Германии, число занятых в сфере туристических услуг составляет 2,8 млн.чел. Общее число туристов, посетивших Германию в 2002г., оценивается в 111 млн.чел. (-2% по сравнению с 2001г.). Из них 17,9 млн.чел. – интуристы. Количество ночевок составило 338,6 млн. (-3% по сравнению с 2001г.), в т.ч. интуристов – 40,5 млн. (-1%).

Ежегодные инвестиции на развитие транспорта за последние пять лет составляют 7,4% всех инвестиций в экономику Германии. Федеральной инве-

стиционной программой на 1999-2002гг. на эти цели предусматривалось выделение 34,3 млрд. евро. Новой программой, рассчитанной до конца десятилетия, на развитие транспортной сети предусмотрено выделить 90 млрд. евро.

Большое внимание в 2002г. правительство уделяла развитию автотранспорта. В целях упорядочения работы с транспортными предприятиями минтранспорта, строительства и жилищного хозяйства намерено создать Общество по финансированию транспортной инфраструктуры. В задачу общества, наряду с другими вопросами, будет входить аккумуляция средств, которые планируется взимать с автомобильных грузоперевозчиков. Средний тариф составит 0,15 евро за 1 км. Он будет варьироваться в зависимости от количества осей и класса транспортного средства. Способы оплаты будут оговорены после того, как федеральное правительство установит тарифы для каждого класса автомобиля.

Решение о введении данного сбора негативно воспринято в среде грузоперевозчиков. Федеральный союз грузоперевозчиков считает, что введение данного «налога» не только негативно скажется на автоперевозчиках, но и подорвет систему морских контейнерных перевозок, поскольку большая часть контейнеров на сегодня доставляется в порты именно автотранспортом.

Протяженность автодорог в 2002г. составила 231 тыс.км. На их ремонт и содержание последние пять лет правительством тратилось ежегодно 5 млрд. евро, что способствовало повышению пропускной способности на традиционно проблемных участках.

В качестве альтернативы автотранспорту Федеральное правительство намерено активно поддерживать морских и ж/д перевозчиков. В перспективе до 2005г. на это предполагается израсходовать дополнительно 102,3 млн. евро, а средства на развитие комбинированных перевозок с участием железных дорог довести до 76,7 млн. евро, что на 15,3 млн. евро больше, чем в 2001г.

На развитие ж/д транспорта Германии в период с 2001г. по 2005г. предусмотрено израсходовать 40 млрд. евро. 70% капложений планируется направить на развитие инфраструктуры, свыше 25% — на обновление подвижного состава.

Планами обновления парка подвижного состава предусматривается увеличить число многосистемных электровозов до 525 ед. к 2010г., тогда их доля в парке грузовых локомотивов достигнет 40%. Инвестиции в развитие парка локомотивов и грузовых вагонов могут достичь 2,2 млрд. евро к 2006г.

Все более активно используется на грузовом ж/д транспорте система спутникового наведения, позволяющая определять место нахождения грузовых вагонов с точностью до 25 м. и следить за их продвижением. К концу 2002г. в стране насчитывалось 13 тыс. вагонов, оснащенных этой системой.

Продолжается модернизация старых и строительство новых ж/д путей. В авг. 2002г. введен в эксплуатацию высокоскоростной участок железной дороги Франкфурт-на-Майне — Кельн, протяженностью 300 км., сокративший время в пути на 1 час.

В дек. 2002г. пущены в эксплуатацию новые линии Нюрнберг-Мюнхен и Штуттгарт-Ульм. Пра-

вительство уделяет большое внимание начатому в 2001г. проекту капитальной модернизации (до 2006г.) транспортного ж/д коридора между Германией и Польшей протяженностью в 60 км. Этот проект, общей стоимостью 199,4 млн. евро, позволит увеличить в три раза объем грузоперевозок и довести скорость движения поездов на этом участке до 120 км/час.

В дек. 2002г. на ж/д транспорте введена новая тарифная система, обеспечивающая более льготный проезд по сравнению с ранее действовавшей системой. Все поезда дальних сообщений переведены на новую концепцию питания: с эксплуатации сняты вагоны-рестораны и увеличено число вагонов типа бистро. Это улучшило систему обслуживания пассажиров питанием в пути следования.

В ближайшие 20 лет предусматривается полностью заменить систему сигнализации. На это выделяется 780 млн. евро.

За предгг. размер субсидий, предоставляемых железным дорогам на покрытие расходов, связанных с объединением железных дорог ФРГ и бывшей ГДР, постепенно сокращались и в 2003г. они отменены полностью (в 1994г. на эти цели выделялось 3,5 млрд. евро).

По оценкам Федерального министерства транспорта, строительства и жилищного хозяйства, реализация мероприятий на железнодорожном транспорте позволит увеличить к 2015г. объем перевозок грузов на 60%.

Германия располагает развитой сетью федеральных водных путей общей протяженностью 7.300 км. Основной водной артерией является Рейн, на долю которого приходится две трети речных грузовых перевозок. 70% речного грузооборота приходится на транспортировку каменных и земляных пород, нефтепродуктов, руды, металлолома и угля.

В Германии большая сеть международных аэропортов. Крупнейший из них аэропорт — Франкфурт-на-Майне. Ведущей авиакомпанией является «Люфтганза», имеющая в своем распоряжении 230 самолетов. Инвестиции в авиационный транспорт в 2002г. составили 5% от инвестиций в транспортную инфраструктуру.

Федеральное министерство транспорта, строительства и жилищного хозяйства определило перспективы развития транспортной инфраструктуры на ближайшие 10-15 лет. Предполагается, что, по сравнению с взятым за основу 1997г., объем пассажирских перевозок к 2015г. вырастет на 20%, объем грузоперевозок — на 64% (до 6 тыс.млрд. т/км), а ежегодный объем инвестиций в транспортную инфраструктуру возрастет до 132,9 млрд. евро.

Морпорт Вильгельмсхафен

В ФРГ в последние 3г. интенсивно ведется дискуссия о необходимости и возможности развития технологического комплекса в порту Вильгельмсхафен в дополнение к имеющимся мощностям портов Бремен и Гамбург — проект «порт Яде-Везер».

В результате дискуссии стало очевидным, что политическое руководство федеральных земель Бремен и Нижняя Саксония, а также представители экономических структур северной Германии поддерживают идею совместного строительства

нового контейнерного терминала. Город Вильгельмсхафен, а также земли Бремен и Нижняя Саксония нуждаются в этом проекте с точки зрения придания мощного импульса экономическому развитию региона.

Важнейшим вопросом при реализации проекта является прогнозируемое увеличение спроса на контейнерные перевозки в регионе Балтийского моря. Во главу угла ставится развитие торгово-экономических отношений со странами Центральной и Восточной Европы, а также перспективы экономического развития имеющейся в этих странах инфраструктуры контейнерных перевозок.

Вопрос привлечения в достаточном объеме частных инвестиций является решающим для развития порта Вильгельмсхафен. Инвестиции из федерального и земельных бюджетов, направленные на развитие инфраструктуры порта, имеют смысл только при наличии четкой перспективы заключения соглашений с крупными морскими транспортными компаниями, имеющими опыт экспатриации соответствующих портовых терминалов.

В 2002г. отмечается рекордное увеличение объемов морских контейнерных перевозок после серьезного их сокращения в 2001г. Двадцать крупнейших мировых контейнерных портов увеличили объемы работ по сравнению с 2001г. на 14%. Азиатские, и особенно китайские порты увеличили объемы контейнерных перевозок в 2002г. по сравнению с 2001г. на 50%.

В других регионах мира в 2002г. отмечается неожиданно высокий рост объемов морских перевозок. Объемы транстихоокеанских контейнерных перевозок увеличились на 17%, что отразилось на показателях работы контейнерных портов западного побережья США. Отмечен рост объемов перевозок и в Европе. Итальянские порты увеличили объемы контейнерных перевозок на 11,8%.

В крупных портах Северной и Северо-западной Европы объем контейнерных перевозок в 2002г. увеличился по сравнению с 2001г. на 9%. В портах Германии, расположенных на побережье Северного моря, увеличение объемов перевозок составило 9,3%, а в портах Бельгии и Голландии — 9%.

Одна из основных причин такого различия показателей — выгодное географическое положение германских портов на побережье Северного моря и их достаточные технологические мощности, вследствие чего они стали идеальным перевалочным пунктом для транспортных потоков в направлении Балтийского моря.

Рынки этого региона в течение последних лет развивались весьма динамично и во многом за счет роста экономических показателей российских, прибалтийских и польских портов. С учетом скандинавских стран, общее увеличение контейнерных морских перевозок достигло 11%, что сказалось на динамике показателей германских портов и в первую очередь Гамбурга и Бремерхафена.

Германские специалисты рассчитывают на опережающие темпы развития контейнерных перевозок в Балтийском регионе и в будущем. По прогнозам компании Ocean Shipping Consultants, до 2015г. в Балтийском регионе (Скандинавские страны, Россия, государства Балтии, Польша, Германия) ежегодное увеличение морских контейнерных перевозок составит 7,7%. Особое значение придается ожидаемому росту показателей

российских портов (15% в год). Эти прогнозы позволяют с оптимизмом смотреть на развитие германских портов. Существенная часть контейнерного грузопотока будет направляться в порты Германии, расположенные на побережье как Балтийского, так и Северного морей.

В вопросе увеличения контейнерного грузооборота наряду с ростом общего тоннажа, имеющегося в распоряжении той или иной компании флота судов-контейнеровозов, важнейшее значение имеет показатель их вместимости (по числу стандартных контейнеров). Без существенных затрат на поиск неких инновационных схем, данная проблема может быть решена двумя путями: за счет увеличения осадки контейнеровоза, либо за счет увеличения его ширины. Увеличение осадки контейнеровозов не приводит к необходимости изменения характеристик причального и портово-перегрузочного оборудования, в то время как существенное увеличение ширины судов потребует значительных затрат на модернизацию всего портового комплекса. В то же время увеличение осадки контейнеровозов создает ограничения по использованию, мощностей ряда портов в связи с недостаточными глубинами подходов фарватеров и глубинами у контейнерных причалов. Порт Вильгельмсхафен имеет существенное преимущество, т.ч. находится в конце глубоководного морского пути, и в то же время географически достаточно удобно расположен для организации крупного перевалочного пункта на пути транспортных потоков в направлении Балтийского моря. Возможности порта, ограниченные существующими глубинами у его причальных стенок, в ближайшей перспективе могут себя исчерпать, если учесть ожидаемые темпы роста объемов контейнерных перевозок.

Экономические сложности конкурирующих портов, а также ожидающееся увеличение размеров судов-контейнеровозов создают предпосылки для развития контейнерного порта Вильгельмсхафен. К числу благоприятных начальных условий для развития порта относятся: наличие глубоководного фарватера, низкая интенсивность использования порта, существующий резерв глубин, а также отсутствие длительных подходов путей к причалам порта (как в Гамбурге).

Развитие контейнерного порта имеет важное экономическое значение для всего региона. Только непосредственные потребности нового терминала в рабочих местах составляют от 900 до 1.100 рабочих мест. Данная оценка базируется на прогнозах грузооборота нового порта: к 2020г. ожидаемый суммарный грузооборот порта Вильгельмсхафен (в зависимости от развития общей ситуации на рынке контейнерных перевозок) должен составить 2,9-4,1 млн. стандартных контейнеров. Для создания дополнительных рабочих мест большое значение будет иметь структура и направленность грузопотоков. Имеющиеся оценки позволяют рассчитывать на создание 2.300-5.800 новых рабочих мест.

Общие расходы на модернизацию порта с целью создания крупнейшего контейнерного терминала оцениваются в 755 млн. евро. На первом этапе планируется создать основу нового причала длиной 1.725 м. который должен обеспечивать одновременный прием и обработку до четырех контейнеровозов нового поколения (так называемого

класса Jumbo) длиной до 420 м. и вместимостью до 1.500 стандартных контейнеров. Глубины в районе причала будут составлять 20 м. Конструкция причала будет выдвинута на 1.500 м. от берега в направлении глубоководного фарватера, в дальнейшем планируется постепенно заполнить ограниченное данной конструкцией пространство песком (потребуется 55 млн. куб. м. песка).

Разгрузку контейнеровозов планируется осуществлять с помощью кранов, обеспечивающих расстановку выгруженных контейнеров в 22 ряда. Для их дальнейшей обработки планируется, по примеру порта Бремерхафен, создать контейнерную распределительную зону. Наиболее реальным показателем грузооборота, который будет обеспечиваться новым терминалом с учетом необходимости работы с контейнеровозами различных типов и габаритов, а не только с судами класса Jumbo) составит 2,8 млн. стандартных контейнеров в год.

Новый перевалочный пункт будет иметь большое значение в организации грузоперевозок в восточном направлении, в т.ч. и в российские порты, так как контейнеровозы класса Jumbo не смогут проходить через Балтийские проливы. Использование менее крупных судов, и тем более судов класса «река-море» для дальнейшей транспортировки контейнерных грузов из региона Балтийского моря в западном направлении будет менее выгодным. Наиболее оптимальной будет схема, в соответствии с которой порт Вильгельмсхафен будет ключевым пунктом при перегрузке контейнеров с крупных океанских судов на суда с меньшим водоизмещением и осадкой. С помощью таких судов, следующих в порты Балтийского моря, возможна организация грузоперевозок в обратном направлении. Журнал «Ханза», май 2003г.

Автопром

Автомобилестроение ФРГ является одной из ключевых отраслей германской экономики. По объему производимой продукции Германия входит в тройку крупнейших производителей автомобилей в мире, вслед за США и Японией. На ее долю приходится 17,3% мирового и 32,4% европейского производства автомобилей. Обеспечивая работой три четверти миллиона человек и принося четверть всех налоговых поступлений в бюджеты различных уровней, данная отрасль занимает ведущее место в экономике страны.

Ухудшение общеэкономической ситуации в Германии сказалось и на развитии данной отрасли экономики. Итоги 2002г. оказались хуже, чем ожидалось в начале года. Число занятых в отрасли в 2002г. сократилось на 11 тыс.чел. и составило 764 тыс.чел. Объем производства снизился на 0,3% до 201,7 млрд. евро.

Суммарный выпуск автомобилей в Германии в 2002г. составил 5,5 млн.ед. (-3,9% по сравнению с показателями 2001г.), из них 5,1 млн.ед. (-3,4%) — легковые автомобили, 336 тыс.ед. (-11,2%) — грузовые автомобили и 9,7 тыс.ед. (-18,4%) — автобусы.

Основными производителями легковых автомобилей в Германии являются концерны: «Фольксваген» — 1,1 млн.ед. (-13,5% по сравнению с 2001г.); «Даймлер Крайслер» — 979,2 тыс. единиц (-0,1%); «Опель» — 868 тыс.ед. (-6,5%); БМВ — 751 тыс.ед. (+2,4%); «Форд» — 690,8 тыс.ед. (+2,9%); «Ауди» — 681,8 тыс.ед. (+1,6%).

За рубежом германскими фирмами и их филиалами в 2002г. было произведено 4,5 млн. автомобилей (+2,7%), в т.ч. 4,1 млн.ед. легковых (рост на 4%) и 424 тыс.ед. (сокращение на 8%) грузовых автомобилей. Легковых автомобилей за рубежом больше всех (3 млн.ед.) произвел концерн «Фольксваген» (+3,7%). Фирма БМВ выпустила 339 тыс.ед. (+59,1%); «Даймлер Крайслер» — 314 тыс.ед. (+1,9%).

В условиях роста цен на топливо и ужесточения экологических требований, в 2002г. заметно вырос спрос на дизавтомобили. Производство легковых автомобилей с диздвигателем в 2002г. выросло на 7% и достигло 1,2 млн.ед. Среди вновь зарегистрированных их доля достигла 38% (свыше 1,2 млн. автомобилей).

Производство дизельных легковых машин германскими концернами за пределами ФРГ выросло на 6% и составило 878 тыс.ед. 54% всех проданных в Европе легковых дизельных автомашин — германского производства.

То, что автомобилестроение вышло из критической ситуации 2002 хоз.г. с меньшими потерями, чем другие отрасли экономики, обусловлено активной инвестиционной деятельностью германского автомобилестроения. Объем инвестиций в отрасль в 2002г. увеличился на 4% по сравнению с пред.г. и достиг 11,7 млрд. евро. Это одна пятая часть всех инвестиций в ФРГ. Размер ассигнований, направляемых предприятиями отрасли на научные исследования и разработки, вырос на 1 млрд. евро и составил 14,3 млрд. евро. Это около одной трети всех расходов германской промышленности на НИОКР. Каждый третий в мире патент в области автомобилестроения имеет германское происхождение.

На конец 2002г. в Германии было зарегистрировано 48,3 млн. автомобилей, в т.ч. 44,7 млн.ед. легковых автомобилей и 3,6 млн.ед. грузовых. На долю автомобилей отечественного производства приходится 71% (-1% по сравнению с 2001г.) германского автомобильного рынка.

Количество вновь зарегистрированных автомобилей в 2002г. составило 3,5 млн.ед., из которых 3,2 млн.ед. — легковые автомобили. Среди вновь зарегистрированных легковых автомобилей 2,1 млн.ед. были отечественного производства и 1,1 млн.ед. — импортные. Из вновь зарегистрированных в 2002г. автомобилей 20% приходилось на автомобили фирмы «Фольксваген», 12% — «Мерседес», 10% — «Опель», по 8% — «БМВ» и «Форд», 7% — «Ауди», 6% — «Рено», по 3% — «Пежо», «Тойота» и «Фиат», 2% — «Шкода».

В условиях падения внутреннего спроса на продукцию автомобилестроения движущей силой развития отрасли в 2002г. выступал экспорт. Его объем вырос на 0,9% и составил 122,2 млрд. евро. Всего было экспортировано 3,6 млн. (как и в 2001г.) легковых автомобилей и 244,6 тыс. (-8,8%) грузовых. **За рубеж вывозится 70% производимых в стране автомобилей.** В 2002г. было вывезено 70,9% всех выпущенных в Германии автомобилей, в т.ч. 70,7% легковых автомобилей, 72,7% грузовых автомобилей и 74,6% автобусов.

Важнейшим рынком сбыта продукции немецких автомобильных концернов в 2002г. оставались США, куда поставлялись главным образом легкие автомобили. Объем продаж Германии в США в 2002г. легковых автомобилей вырос на 18% и со-

ставил 18,6 млрд. евро, а доля германских моделей на рынке США возросла до 10,1%.

Продажи производимых в стране и за рубежом легковых автомобилей германских марок на западноевропейском рынке выросли на 4% и составили 6,9 млн.ед., из них 2,6 млн. автомобилей были поставлены из Германии. На европейском рынке было реализовано 72,7% выпущенных в ФРГ грузовых автомобилей и 74,6% автобусов. Каждый второй (46,5%) зарегистрированный в Западной Европе новый легковой автомобиль германского производства. Крупнейшими в Европе рынками сбыта немецких легковых автомобилей являются Великобритания (18% германского экспорта автомобилей), Италия (11%), Франция (9%), Испания (7%).

В 2002г. германские автомобилестроители придерживались стратегии наращивания экспорта своей продукции при одновременном расширении производства за рубежом. Германские концерны увеличили свое производство в Китае на 11%, доведя его до 367 тыс. автомобилей, что составляет 52% всех выпущенных в Китае легковых автомобилей.

Среди импортных легковых автомобилей в Германии преобладает продукция предприятий Франции (на них приходится 11,7%), Японии (10,6%), Южной Кореи (1,7%).

В 2003г. ожидается снижение объемов производства продукции автомобилестроения. Производство легковых автомобилей в ФРГ лишь незначительно превысит 5 млн.ед. Это не должно повлиять на занятость в отрасли и загрузку производственных мощностей.

Авиапром

Германская авиационно-космическая промышленность на протяжении многих лет является важной отраслью экономики ФРГ и играет все возрастающую роль в развитии европейской и мировой авиации и космонавтики. Большая часть (80%) германских предприятий отрасли, основную долю которых составляют мелкие и средние фирмы и компании, вовлечены в общий процесс европейской интеграции и принимают активное участие в реализации всех общеевропейских программ. До 72% от всей выпускаемой германскими предприятиями данной отрасли продукции идет на экспорт. В 2002г. он составил 11 млрд. евро.

Все фирмы, компании и предприятия авиационно-космической промышленности Германии принадлежат частному капиталу и объединены в Федеральный союз германской авиационно-космической промышленности (БДЛИ). В пред.г. в него входило 130 предприятий.

В 2002г., после продолжавшегося в течение 7 лет роста, оборот предприятий германской авиационно-космической промышленности снизился на 7,9% до 15,3 млрд. евро (в 2001г. — 16,6 млрд. евро). Общее количество занятых в отрасли сократилось на 2,4% — до 69.950 чел. (в 2001г. — 71.700 чел.).

Количество выпущенных в 2002г. европейским концерном Airbus пассажирских самолетов, в производстве которых авиационные компании Германии принимают непосредственное участие (доля Германии составляет 40%), сократилось до 303 машин (в 2001г. было выпущено 325 машин). Основной причиной явилась общая тенденция к снижению спроса на пассажирские самолеты, свя-

занная с ухудшением мировой конъюнктуры рынка. В 2002г. оборот предприятий по производству гражданских самолетов составил 10,5 млрд. евро или 68,3% от общего оборота предприятий авиационно-космической промышленности. На этих предприятиях было занято 43.320 чел. (61,8% всех занятых в отрасли).

2002г. был знаменательным для гражданского авиастроения ФРГ тем, что в рамках европейской компании Airbus было начато строительство первого 555-местного самолета A-380, который на дальних воздушных трассах должен составить конкуренцию американскому Боингу 747. Ожидается, что первый самолет будет построен уже в 2006г. Благодаря наличию заказов по данному проекту германские предприятия, занятые в производстве самолетов A-380, обеспечили дополнительно 15.000 рабочих мест.

К отрицательным итогам 2002г. в секторе по производству гражданских самолетов следует отнести банкротство и продажу по частям германо-американской авиастроительной компании Fairchild Dormer. Данная компания специализируется на выпуске региональных самолетов и производстве комплектующих для Airbus. С 2003г. производство регионального самолета 328JET и его сервисное обслуживание перешло к американскому концерну Avcraft/Dimmeling Schreiber and Park, а ремонт и техническое обслуживание самолетов 328JET — швейцарской фирме Ruag. Открытым вопросом продажи производственных мощностей по созданию региональных самолетов 728JET и 928JET.

В 2003г. руководство европейской компании запланировало выпустить 300 лайнеров. В случае реализации данных планов европейцам удастся впервые за многолетнюю историю существования компании догнать своего американского конкурента концерн Boeing, который также рассчитывает на выпуск в 2003г. 300 самолетов.

Ныне сложная в гражданском авиастроении ситуация, по мнению экспертов Airbus, сохранится и в 2003г. Она может измениться к лучшему не раньше 2004г.

На долю производства техники военного назначения (самолеты, вертолеты, управляемые ракеты) в общем обороте предприятий авиационно-космической промышленности ФРГ в 2002г. приходилось 23,1% (5 млрд. евро). Количество занятых составило 20.655 чел. или 29,1% от общего числа занятых в отрасли. Впервые за последние 6 лет в этом секторе наметились положительные тенденции, которые позволят в 2003г. увеличить объемы производства. Данные ожидания связываются с реализацией уже действующих программ строительства вертолетов NH-90 и «Тигр», истребителя «Еврофайтер», а также затаившейся по причине недостатка средств военного бюджета программы создания европейского военно-транспортного самолета A400M.

В 2002г. руководство минобороны ФРГ заявило о снижении заказа на эти самолеты до 60 машин. Запланированные сроки начала серийного производства переносятся с 2008г. на 2010г. Проект создаст внутри страны дополнительно 10.000 рабочих мест и является приоритетным для правительства Германии. Это связано с отсутствием у бундсвера собственных ресурсов по переброске войск и боевой техники в различные регионы мира для

выполнения миротворческих операций в рамках ООН и НАТО.

Оборот предприятий по производству космической техники, где занято 5.975 чел. (9,1% всех занятых в отрасли), в 2002г. составил 1,3 млрд. евро (8,6% оборота предприятий отрасли), что на 3% ниже показателя пред.г. Нестабильность положения в данном секторе связана с бюджетной зависимостью. В 2003г. объем финансирования космических программ предполагается сократить на 25% (с 157 млн. евро до 118 млн. евро). Однако и здесь есть положительные тенденции, которые связаны с началом реализации в 2003г. проекта создания европейской спутниковой навигационной системы «Галилео», завершить который предполагается к 2008г. строительством и запуском на околоземную орбиту 30 спутников. Реализация данного проекта позволит обеспечить 100.000 новых рабочих мест.

Несмотря на то, что практически все предприятия авиационно-космической отрасли принадлежат частному капиталу, государство продолжает оказывать отрасли финансовую поддержку в виде льготных финансовых ссуд и кредитов на реализацию крупных проектов (что можно рассматривать, как косвенную форму дотаций). Подобного рода госдотации со стороны федерального правительства и правительств федеральных земель авиационно-космической промышленности Германии осуществляются через программы по поддержке НИОКР в области авиастроения. С 1995г., правительством ФРГ было принято две таких программы, в соответствии с которыми в общей сложности было израсходовано 1,2 млрд. евро.

В 2002г. правительство страны утвердило третью программу, рассчитанную на 2003-08гг. В соответствии с ней намечается выделить из бюджета финансовые средства в 160 млн. евро. За счет этих средств предполагается повысить безопасность пассажиров и воздушных полетов, снизить шумность и отрицательное воздействие на окружающую среду выхлопных газов и отработанных отходов, улучшить комфорт и качество обслуживания пассажиров, а также объединить все виды транспортных сетей. Программа предусматривает улучшение инфраструктуры национальной авиационно-космической промышленности, расширение имеющихся и создание новых научных и производственных центров.

Судостроение

По данным Союза судостроения и морской техники Германии, в 2002г. в судостроительной промышленности произведено продукции и оказано услуг на 3,4 млрд. евро. В стране было построено и сдано в эксплуатацию 68 судов общим водоизмещением 1,2 млн. компенсированных английских тонн. Германия заняла 3 место в мировом судостроении после Южной Кореи и Японии, на верфях которых было построено 65% всех новых судов.

На конец 2002г. на верфях Германии было размещено около 100 заказов на строительство судов общим водоизмещением 2 млн. английских тонн. На конец 2001г. портфель заказов составлял 147 судов водоизмещением 2,7 млн. англ.т. Общая стоимость портфеля заказов достигла 5,8 млрд. евро (к концу 2001г. этот показатель составлял 7,8 млрд. евро).

По суммарному объему имеющегося портфеля заказов (по состоянию на начало IV кв. 2002г.) германское судостроение занимало только пятое место в мире, уступая Южной Корее, Японии, Китаю, Италии и Польше.

На германскую судостроительную промышленность весьма негативно повлияло два фактора – замедление общих темпов экономического роста в стране и окончание (2000г. срока действия Европейской программы содействия развитию судостроительной промышленности. Число занятых в отрасли в 2002г. снизилось с 27 тыс.чел. до 25,5 тыс.чел. (на 5,5%). В 2003г. также предстоит существенное сокращение рабочих мест.

По оценкам германских специалистов, конечные цены на продукцию южнокорейского производства на 20% ниже ее себестоимости, при этом разница покрывается за счет госсубсидий. В Германии стоимость новых судов лишь незначительно превышает себестоимость их производства, поэтому резерв повышения конкурентоспособности германской продукции за счет снижения цен исчерпан.

Германские верфи в качестве одного из приоритетных направлений работы рассматривают концентрацию усилий на производстве современных судов сложной конструкции, имеющих высокую степень оснащенности высокотехнологичным оборудованием. В то время как японские и южнокорейские верфи достигают огромных объемов производства за счет постройки судов относительно простой конструкции с большим водоизмещением (танкеры для перевозки нефти и сжиженного газа, суда для перевозки массовых грузов), германские верфи все больший акцент делают на производство пассажирских судов (в т.ч. круизных лайнеров), современных контейнеровозов, военных кораблей. В 2002г. 50% продукции германского судостроения составили контейнерные суда. Это 11% всех произведенных контейнеровозов в мире. На долю пассажирских судов приходилось 40% продукции германского судостроения. По строительству паромов и пассажирских судов немецкие верфи в 2002г. заняли 1 место в мире (24% от общего объема мирового производства этих типов судов).

На начало IV кв. 2002г. на германских верфях размещены заказы на строительство основных типов судов (за исключением военных кораблей) общим водоизмещением в 1228 тыс. компенсированных англ. тонн. Эти заказы распределяются: контейнерные суда – 464 тыс.т., пассажирские суда – 422 тыс.т., суда типа «Ро-Ро» – 162 тыс.т., танкеры для перевозки химических продуктов – 69 тыс.т., другие грузовые суда – 42 тыс.т., паромы – 32 тыс.т., прочие суда (научно-исследовательские, суда обеспечения плавучих буровых установок, буксиры) – 37 тыс.т.

Следующим направлением повышения конкурентоспособности продукции германского судостроения является широкое развитие производственной кооперации, что ярко выражено в области военного кораблестроения (в 2002г. на нее приходилось 20% оборота германского судостроения). Практически все программы строительства военных кораблей реализуются консорциумами в составе нескольких германских верфей. Консорциум «Германский фрегат» в составе верфей «Бломунд Фосс», «Тиссен Нордзееверке», «Хо-

вальдтсверке Дойче Верфт» (ХДВ) занимается реализацией контракта на строительство трех фрегатов для германских ВМС, а также участвует в строительстве современных корветов для ВМС ЮАР. Современнейшие подводные лодки строятся консорциумом «Германские подводные лодки» в составе верфей ХДВ (в качестве головного предприятия) и «Тиссен Нордзееверке» (в 2002г. осуществлен спуск на воду головной подводной лодки серии из четырех единиц). Консорциум «Германский корвет» во главе с «Блом унд Фосс» и «Фридрих Люрссен Верфт» продолжает реализацию программы строительства первой серии из пяти корветов для ВМС ФРГ, а также участвует в строительстве корветов для ВМС Польши и Малайзии. Судоверфи «Фридрих Люрссен Верфт» и «Абекинг унд Расмуссен» создали консорциум, занимающийся строительством минных тральщиков, в т.ч. для ВМС Турции.

В 2002г. 50% построенных в Германии судов было выполнено по экспортным заказам. При этом германские верфи при поддержке со стороны государства активизируют усилия по поиску новых возможностей для расширения рынка сбыта своей продукции. В качестве примеров такой работы можно привести подписание соглашения о намерениях между верфью ХДВ и американским концерном «Нортроп Грумман» о строительстве кораблей для ВМС и береговой охраны США на дочернем предприятии ХДВ – судоверфи «Коккумс» в г.Карлсруна (Швеция), а также строительстве по германским технологиям корветов для ВМС Польши на верфи в г.Гдыня. Для этого было решено передать польской стороне ряд ключевых технологических решений. С целью получения контракта на строительство корветов для ВМС ЮАР южноафриканским верфям было предоставлено право активного участия в строительстве новых кораблей, а ряду фирм обеспечен доступ на европейский рынок. Это и явилось решающим фактором при размещении южноафриканского заказа в Германии.

Важную роль в развитии германского судостроительной промышленности играет Союз судостроения и морской техники, объединяющий 90 фирм. В 2002г. Союз прилагал большие усилия в преодолении негативного влияния на германское судостроение со стороны внешнего рынка. Союз выступал и выступает за проведение расследования и принятие соответствующих санкций, прежде всего в отношении южнокорейских верфей. В случае непринятия южнокорейской стороной мер по ограничению субсидирования отрасли руководство Союза намерено добиваться проведения адекватных мер, вплоть до введения ограничений на импорт южнокорейских товаров, напрямую не связанных с судостроением. Если корейские верфи и в дальнейшем будут получать столь значительные субсидии со стороны государства, то этим будет нанесен ущерб судостроительной промышленности Германии в течение ближайших нескольких лет.

Через Ассоциацию западноевропейских судостроителей германскому Союзу судостроения и морской техники уже удалось добиться определенных успехов. После провала очередного раунда переговоров между ЕС и Кореей по вопросу ограничения госсубсидирования корейского судостроения в окт. 2002г. подана соответствующая жалоба в

ВТО, а на период ее рассмотрения принято решение о выделении временных (до 31 марта 2004г.) субсидий в 6% на строительство контейнерных судов и танкеров для перевозки нефти и химпродуктов. Это решение привело к резкому увеличению количества заказов на строительство судов на германских верфях (в IV кв. были размещены заказы на строительство 30 судов).

ДАНИЯ

Судостроение

На 1.10.02г. программа датских верфей по строительству новых судов составляла 58 ед. общим дедевитом 1,9 млн.т. на 14,6 млрд.дат.кр.

В конце 2002г. судоходная и лоцманская компания «Звитцер», принадлежащая датскому концерну «А.П.Мюллер», заказала 29 новых буксирных и подъемных судов. Подряд на строительство 6 из которых с опционом еще на 8 судов выиграла «Группа судостроительных верфей Оденсе», обеспечив себя заказами на ближайшее будущее. Постройка судов будет проходить на верфи в Клайпеде (Литва).

Компания принимает участие в выполнении двух программ в интересах военно-морских сил страны. В 2001г. руководство верфи подписало контракт с ВМС Дании о строительстве двух многофункциональных кораблей поддержки. Стоимость проекта – 110 млн.долл. В целях снижения затрат руководство компании по согласованию с заказчиком приняло решение строить корпус на верфи в г.Клайпеда (Литва). Ходовые испытания первого корабля запланированы на 2004г. его сдача – на 2005г. Второй корабль планируется сдать в 2006г.

Датская верфь ведет работы по проекту «Викинг» – строительство современной подводной лодки в интересах скандинавских стран. Несмотря на выход из проекта Норвегии, Дания и Швеция продолжают проектирование. Планируется построить 6 подводных лодок, из них 4 для ВМС Дании. Проектирование должно завершиться в 2004г. Будет строить корпус ПЛ «Оденсе Стольскибсверфт» – является единственной верфью, которая не только сохраняет, но и укрепляет свое положение.

Показательным для современного датского судостроения является ситуация с одной из наиболее крупных верфей – «Орхус Флюэдок». Верфь располагала самым современным оборудованием для ремонта и строительства морских кораблей. В связи с рядом неудачных для верфи проектов (в т.ч. и по строительству судов для российской компании «Дальморпродукт»), прекратила свое существование.

Датское правительство в соответствии с правилами ЕС с 1 янв. 2001г. не оказывало финансовую поддержку национальному судостроению. До этого она составляла 800-900 млн.дат.кр. в год (9% от стоимости новых судов). В результате чего датским верфям стало трудно конкурировать с верфями стран Восточной Европы, Южной Кореи и Китая, которые выполняют основную часть заказов на мировом рынке судостроения.

Совет министров ЕС 27 авг. 2002г. принял решение о возобновлении госсубсидий судостроения в странах-членах ЕС. Утверждение соответст-

вующего порядка в странах ЕС, с учетом времени на подготовку документов и прохождения процедур в КЕС, продлится до 31 марта 2004г. При возобновлении порядка датскому бюджету придется изыскать 650 млн.дат.кр. для покрытия 6% стоимости новых судов.

В 2003г. субсидирование судостроения в Дании планируется частично возобновить. Сумма субсидий составит 575 млн.дат.кр., что меньше требуемой (650 млн.дат.кр. или 6% от стоимости каждого строящегося судна). Государство планирует выделить 325 млн.дат.кр. при условии, что частный Фонд кредитования судостроения Дании выделяет на эти цели 250 млн.дат.кр. Субсидии будут предусматривать финансирование строительства только новых контейнеровозов, газовых танкеров, танкеров для перевозки химикалий и предоставлены одной датской судовой верфи — «Оденсе Стольскибсверфт», строящей крупные суда. Другие датские верфи будут заниматься строительством небольших судов или заниматься исключительно ремонтом судов.

Судостроительная промышленность Дании способна выдерживать конкуренцию на международном уровне и может иметь хорошие перспективы в будущем.

Индия

В Индии осуществляется масштабная программа строительства 13 тыс.км. многорядных шоссе дорог (National Highways Development Project — NHDP). В течение 10 лет планируется осуществление работ по строительству, расширению, укреплению дорог в рамках проектов «Золотой четырехугольник», «Север-Юг» и «Восток-Запад»: «Золотой квадрат» — автомагистраль Дели-Колката-Ченнаи-Мумбаи-Дели протяженностью 5846 км.; «Север-Юг» (Шринагар-Кочин) протяженностью 4 тыс.км.; «Восток-Запад» (Силчар-Порбандар) протяженностью 3,3 тыс.км. Общая стоимость работ по проекту оценивается в 12,8 млрд.долл.

В реализации данной программы участвует 133 компаний (из них 83 — индийские, 35 — совместные индийско-иностраннные и 12 — иностранные), выполняющие контрактные обязательства на 3,9 млрд.долл. В 2002г. АО «Центродорстрой» вело строительство 149 км. участка автодороги Канпур-Варанаси. Общая стоимость работ по контракту — 120 млн.долл., срок работ по контракту — 42 мес.

В I пол. 2002г. правительством Индии принято решение о реализации национальной программы развития коммерческого морского флота, оцениваемой в 4,5 млрд.долл. и предусматривающей его расширение за счет ввода в строй новых судов, а также совершенствования береговой инфраструктуры.

Одним из приоритетных направлений этой программы является расширение технологического и торгово-экономического сотрудничества с инокомпаниями в сфере судостроения. Для решения стоящих перед индийским морским флотом задач, в соответствии с выводами специально созданной рабочей группы, Индия планирует выделить 3 млрд.долл. из бюджетных средств. Дополнительным источником финансирования является привлечение капиталов частных компаний в 1,5 млрд.долл. Указанные средства будут направлены

как на задействование собственных кораблестроительных мощностей с использованием современных наукоемких инотехнологий, так и на закупку готовых кораблей за рубежом. Строительство собственных кораблей обусловит увеличение объемов закупок специализированных коррозионно-стойких сортов стали за границей. В качестве перспективного партнера в этой области рассматривается и Россия.

Важным моментом развития национальной морской транспортной системы является создание соответствующей береговой инфраструктуры. Начата разработка 20 технико-экономических обоснований для 12 основных и 185 второстепенных портов, находящихся как в государственном, так и в частном ведении. Многие проекты предусматривают различные формы участия в их реализации зарубежных партнеров. В 2002г. начато возведение судостроительной верфи в порту Парадип (шт. Орисса), планируется проведение технической модернизации государственной судостроительной компании Garden Reach Shipbuilders and Engineers (г.Колката), а также переоборудование ряда причалов в порту Халдия (шт. Западная Бенгалия). Будут продолжены работы по углублению фарватера портов Колката, Ченнаи, Мумбаи.

В Индии одна из крупнейших в мире железнодорожных сетей общей протяженностью более 63 тыс.км. В министерстве железных дорог Индии проявляют большой интерес к сотрудничеству с Россией в области модернизации и оснащения современной техникой ж/д транспорта, для которого особой актуальностью приобрело повышение уровня безопасности перевозок.

Определены три перспективных системы речного транспорта, которым придан статус национальных: речная система Ганга-Бхаджиратхи-Хугли, соединяющая г.г.Аллахабад и Халдия (протяженность 1620 км., период навигации 330 дней); р.Брахмапутра, соединяющая г.г.Дхубри и Садья (протяженность 891 км., период навигации 330 дней); канал западного побережья, соединяет г.г.Котапурам и Колам.

Потенциал грузовых перевозок водным путем составляет 50 млрд.т/км, в то время как грузооборот речного транспорта не достигает 1 млрд.т/км. Рост грузопотоков сдерживается слабым развитием портового хозяйства, плохим навигационным оборудованием на реках и недостаточным количеством речных грузовых судов.

В г.Дели строится скоростная транзитная система массовых пассажирских перевозок (включая метро) протяженностью 200 км. В 2002г. была открыта 8,3 км. часть дороги.

ИНДОНЕЗИЯ

Автодороги

Экономический кризис в Индонезии вызвал серьезные негативные последствия и для дорожно-строительной отрасли страны. Избранный правительством курс на стабилизацию макроэкономики и поддержание социальных программ сказался на недостаточном финансировании строительства и реконструкции дорожной сети страны.

Даже в относительно благополучные докризисные годы потребности в строительстве и реконст-

рукции дорог превышали темпы ведения этих работ. Закладываемые в бюджет средства были недостаточны для улучшения складывающейся ситуации. По самым оптимистическим прогнозам только для поддержания дорог на существующем уровне необходимо выделять 6 трлн. индонезийских рупий. Общая протяженность автомобильных дорог Индонезии составила 300000 км. Половина всех дорог нуждаются в реконструкции. Основную массу дорог, которые требуют улучшения, составляют автотранспортные линии административного значения.

Если в ближайшие годы не произойдут изменения в сторону увеличения финансирования дорожно-строительной отрасли, пропускная способность будет постоянно снижаться, в ряде районов страны может возникнуть критическая ситуация. Чтобы избежать этого, наряду с выделением денег на ремонт существующих автомагистралей, необходимо в кратчайшие сроки приступить к строительству ряда скоростных дорог, особенно на о-ве Ява.

Попытки индонезийского правительства привлечь иноинвесторов на финансирование дорожного строительства пока не принесли весомых результатов. Одной из причин непривлекательности вложения денег в эту отрасль является действующий в стране мораторий на увеличение стоимости проезда по платным дорогам. На фоне общего роста цен, такая ценовая политика вынуждает владельцев дорог практически полностью отказываться от строительства новых участков. Существующие транспортные линии становятся низко рентабельными.

По мнению иностранных специалистов существует хорошая возможность выхода на этот рынок по так называемой схеме долгосрочного кредитования. Как пример такой деятельности показывается создание совместной японско-индонезийской дорожно-строительной компании. Японская сторона не просто финансирует деятельность этой компании, а поставляет в Индонезию свою технику, направляет специалистов, вкладывает деньги в развитие технологий, рассчитывая на продажу построенных участков автодорог, либо придания им статуса платных и получения доходов с оплаты за проезд.

ИРАН

В 2002г. в Иране принимались меры по развитию транспортной системы с упором на усиление транзитных возможностей страны для обеспечения грузопотоков в направлении север-юг и восток-запад.

Наряду с продолжившимся развитием шоссейных дорог, которые играют ведущую роль в обеспечении перевозок в стране (до 90-95% грузов перевозится по шоссейным дорогам), основные усилия были направлены на развитие железнодорожной сети. В 2002г. было продолжено строительство второй ж/д колеи Тегеран-Мешхед, продолжалось ж/д строительство Бафк-Мешхед (предполагается завершить строительство в мае 2004г.), было официально объявлено о начале строительства ж/д дороги Казвин-Решт (окт. 2002г.), в конце года между Ираном и Индией было заключено соглашение о ж/д строительстве из порта Чабахар до Бама и Кермана.

Наметившееся сотрудничество в области ж/д транспорта между Ираном и Индией нацелено на создание в Восточном Иране коридора с юга на север от Чабахара до Мешхеда с выходом в Северный Афганистан и в Среднеазиатские республики СНГ. Традиционно основные транспортные артерии, соединяющие Южную Азию со Среднеазиатскими республиками, проходили через Пакистан и Афганистан по маршруту: Карачи-Джалалабад-Кабул-Хайратон или Карачи (Кветта)-Кабул-Кандагар-Герат-Тургунди.

В начале 2002г. между представителями Ирана и Индии была достигнута договоренность о создании совместной рабочей группы, в задачу которой входит разработка предложений по сотрудничеству и оказание помощи Ирану в развитии его ж/д сети, соединению ж/д сетей Ирана и Средней Азии, а также обеспечение Ирана вагонами, локомотивами и другой ж/д техникой и оборудованием.

В марте 2002г. был проведен трансазиатский состав по маршруту Алма-Ата-Ташкент-Самарканд-Бухара-Мары-Серахс-Мешхед-Тегеран. Состав преодолел 3290 км. пути за 74 часа 20 минут. С 1 мая началось пробное движение пассажирского поезда Алма-Ата-Тегеран. Поезд составлен из вагонов нескольких стран (Казахстан — 5 вагонов; Узбекистан — 3; Туркмения — 2 вагона) и будет курсировать 1 раз в неделю.

На северо-западе страны продолжено ж/д строительство Тебриз-Миане, которая сократит время поездки между Тегераном и Тебризом с 12,5 до 7 часов. Строительство этой дороги планируется завершить в 2005г. За 7 мес. 2002г. объем ж/д перевозок вырос на 40%.

В Тегеране метро было пущено в 1998г. Протяженность линий столичного метро составляет 70 км. В 2002г. было введено в строй несколько новых станций. Центр Тегерана соединен с пригородным районом, где находится мемориальный комплекс имама Хомейни. Столичное метро перевозит в день до 650 тыс. пассажиров. Однако в связи с открытием новых линий и большим потоком пассажиров требуется вдвое увеличить количество существующих вагонов (217 ед. в наст.вр.). В Иране продолжились работы по технико-экономическому обоснованию создания новых линий метро в г.г. Мешхеде, Тебризе, Исфагане. В строительстве метро и его оснащении основную роль играют фирмы КНР.

В 2002г. продолжалось строительство скоростных автомагистралей Зенджан-Тебриз, Кашан-Исфаган (строительство 70 км. участка скоростной магистрали Кашан-Натанз в направлении Исфагана было завершено в конце 2002г.), а также автодорог Казвин-Решт, Тегеран-Север и др. **В Иране эксплуатируются 3850 км. скоростных дорог и более 1000 км. строятся.**

В нояб. 2002г. меджлис принял постановление о необходимости создания на основных шоссейных магистралях, ведущих с юга на север, дополнительных полос с тем, **чтобы движение осуществлялось по двум отдельным полосам в обе стороны.** Это будет способствовать существенному увеличению пропускных возможностей шоссейных магистралей и снизит дорожно-транспортные происшествия, которые уносят до 20 тыс. жизней ежегодно.

В 2002г. предпринимались меры по обновлению автопарка, особенно общественного авто-

транспорта в городах в целях снижения уровня загрязнения окружающей среды. Началось списание старых автобусов и замена их новыми, работающими на сжиженном газе. Правительство проводит централизованные закупки автобусов на сжиженном газе для госучреждений, муниципалитетов и пассажирских компаний. Для частных владельцев и компаний, намеревающихся обновить свой автопарк, предоставляются льготные кредиты. Планируется прекратить выпуск старых моделей и наладить производство экономичных и экологически чистых автомашин при содействии ведущих автомобилестроительных компаний Европы и Азии.

Продолжается обновление торгового флота. В начале 2002г. было принято решение о закупке 30 новых судов, с вводом в строй которых общий т.аж иранского торгового флота должен увеличиться с 3 до 4,5 млн.т. В середине 2002г. в Иране насчитывалось 128 судов общим водоизмещением в 3 211 тыс.т. Из них 85 судов принадлежали Иранской судоходной компании, 9 – Ирано-индийской судоходной компании, 6 – Каспийской судоходной компании и 28 – небольшим судоходным компаниям.

В авг. 2002г. торговый флот на Каспийском море пополнился судном «Иран Кабир». Общий объем водоизмещения иранского флота на Каспии увеличился в 2002г. с 18 до 24 тыс.т. Иранский флот перевозит до 25% товарооборота по Каспийскому морю. В соответствии с 5-летней программой планируется довести число кораблей до 14 ед. и при этом они смогут перевозить до 50% грузов в регионе.

Мощности иранских портов оцениваются в 55 млн.т., без учета нефтяных терминалов. В 2002г. грузооборот иранских портов составил 86 млн.т., что на 1 млн.т. больше, чем в пред.г. Через иранские порты ввезено 37 млн.т. импортных товаров. Переработано в портах 1,57 млн.т. транзитных грузов.

В развитие портового хозяйства и монтаж оборудования в 2002г. было инвестировано 1200 млрд. риалов. 3 портовых терминала были переданы в эксплуатацию частному сектору на срок до 10 лет. Текущие иноинвестиции в оборудование портов, включая покупку 5 поисково-спасательных вертолетов, составляют 60 млн.долл. В ближайшие 3г. 11 млн.долл. будут инвестированы французской компанией в реализацию проектов управления движением и повышения его безопасности.

В распоряжении Ирана находится 80 пассажирских самолетов. Сроки эксплуатации этих самолетов превышают 25 лет. Ограничения, введенные США на приобретение авиатехники производимой при участии американских фирм, не позволили Ирану в 2002г. закупить новые аэробусы во Франции. Эксплуатация старых самолетов также сталкивается с большими трудностями из-за невозможности закупать запчасти напрямую и проводить ремонт двигателей.

Нехватка самолетов вынуждает Иран брать их в лизинг за рубежом и в т.ч. в России. В конце 2002г. Ирану удалось договориться о закупке 4 самолетов АТР-78-500 у европейских компаний. Два самолета этой марки будут взяты в лизинг для полетов на внутренних и международных линиях. Иран стремится наладить совместное производство самолетов в кооперации с Украиной и Россией. В 2002г.

был построен и прошел летные испытания 1 самолет иранско-украинского производства «Иран-140», но катастрофа его украинского прототипа АН-140 23 дек. 2002г. близ Исфагана приостановила на некоторое время работу по сборке новых самолетов этого типа в Иране (было собрано 2 машины, а третья находится в процессе монтажа).

Иранская сторона проявляет настойчивый интерес к совместному с Россией производству самолета «ТУ-204», однако из-за трудностей с финансированием этот вопрос остается нерешенным. Имея значительное количество аэродромов, Иран не в состоянии использовать их в полной мере из-за отсутствия необходимого навигационного оборудования и нехватки самолетов. Для пассажирских авиаперевозок Ирану не хватает до 4 тыс. посадочных мест.

В 2002г. продолжалось строительство нового аэропорта «Имам Хомейни» вблизи Тегерана. Предполагалось ввести его в строй к концу 1381 иранского года (к марту 2003г.), однако строительство этого аэродрома затянулось и он войдет в эксплуатацию к 2004г.

Иран в окт. 2002г. заключил с французской фирмой «Ай-джис» соглашение на разработку комплексной программы модернизации транспортной системы страны. Указанная программа будет разработана в течение 2 лет и ляжет в основу предложений по развитию транспорта в 4 пятилетнем плане экономического развития страны.

В мае 2002г. в Санкт-Петербурге состоялась встреча министров транспорта стран-участниц Соглашения по МТК «Север-Юг», в ходе которой было объявлено о вступлении в силу данного Соглашения и был подписан протокол об официальном открытии международного транспортного Коридора «Север-Юг». 21 мая также прошло 1 заседание координационного совета, был принят его устав, созданы экспертные группы и обсуждена в предварительном порядке процедура присоединения к Соглашению новых государств. В соответствии с этим порядком страны-учредители дали согласие на присоединение к Соглашению Белоруссии и Казахстана.

С точки зрения перспективы роста российско-иранской торговли и подготовки инфраструктуры Коридора «Север-Юг» большое значение имеет создание необходимых портовых мощностей на российском побережье Каспийского моря. Портовые мощности в пределах г.Астрахани составляют 2 млн.т. сухих грузов. Дальнейшее их развитие на Каспии в районе Астраханского транспортного узла возможно только за счет продолжения строительства незамерзающего порта Оля, способного с выходом на проектную мощность перерабатывать до 8 млн.т. сухих грузов в год. Первоочередной задачей является осуществление строительства 51 км. железнодорожных путей общего пользования от проектируемой станции Оля до станции Яндыки в целях соединения с ж/д сетью России.

В бассейне Каспийского моря постоянно работают 6 иранских судов и 70 судов под российским флагом. Действуют автопаромные линии из порта Оля (Россия) на порты Ноушехр и Энзели на иранском побережье. Начата перевозка грузов в строящийся иранский порт Амир-Абад. Строительство 1 очереди порта Амир-Абад предполагается завершить к осени 2003г.

КИТАЙ

Подготовка Китая к Олимпиаде-2008 и Экспо-2010, а также постоянный рост населения больших городов вызывают необходимость улучшения транспортной инфраструктуры крупнейших китайских мегаполисов. Важное место в решении этой задачи отводится прокладке новых линий метро и городских легких железных дорог. Эти виды транспорта имеются в Пекине, Шанхае, Гуанчжоу, Тяньцзине и Гонконге (общая протяженность линий — 193,4 км.).

В текущей пятилетке (2001-05гг.) планируется инвестировать 24 млрд.долл. в строительство 450 км. внутригородских рельсовых линий (метро и легкие железные дороги). К 2050г. их суммарная длина может превысить 2000 км., а метро и легкие железные дороги возьмут на себя 50-80% городского пассажиропотока.

Особое значение ныне придается развитию сети метро и легких железных дорог в Пекине и Шанхае (избранном местом проведения всемирной выставки Экспо-2010).

В Пекине в янв. 2003г. полностью вошла в строй легкая железная дорога Сичжимэнь-Дунчжимэнь (40,8 км.), насчитывающая 16 станций. Стоимость строительства, начатого 3г. назад, составила 794 млн.долл. Новая ветка позволяет разгрузить автодороги и будет способствовать экономическому развитию северных районов столицы. В соответствии с докладом правительства на состоявшейся в янв. 2003г. сессии пекинского СНП, к 2008г. в городе планируется довести протяженность метрополитена и легких железных дорог до 300 км. (в 2002г. — 54 км.), инвестируя на эти цели ежегодно 1,2 млрд.долл. Рельсовые дороги в Пекине возьмут на себя к 2008г. 30% всего пассажирооборота в городе.

Растущее внимание уделяется сооружению новой линии метрополитена (27,6 км.), которая соединит северные и южные районы Пекина и пройдет по вертикали известной улицы Дундань. Ориентировочная стоимость проекта — 1,5 млрд.долл. Его реализация началась в дек. 2002г. Запланировано строительство 11 новых станций на восточном продолжении широтной ветки метро (вдоль Чаньаньцзе).

В Шанхае в конце 2002г. была открыта 30 км. дорога на электромагнитной подушке, связывающая деловой центр города с международным аэропортом «Пудун». К 2005г. запланировано строительство 10 новых линий метро и легких железных дорог общей протяженностью 218 км. В долгосрочных проектах на последующие 20 лет фигурирует строительство 17 новых линий метро и 780 км. полотна легкорельсовых дорог.

В Китае в разных формах представлены все ведущие мировые компании в области вагоностроения, метростроя и обслуживания, в т.ч. глобальный лидер — зарегистрированная в Канаде фирма «Бомбардье». Канадская фирма выполняет контракт по поставке 156 вагонов германского производства для новой линии метрополитена в Гуанчжоу. Из недавно созданных можно отметить китайско-шведское СП (в него вошли пекинская корпорация «Чжуцзун» и шведское ООО «Гаммон Сканска»), которое поставит оборудование для прокладки туннелей новых линий пекинского метро. Инвестиции китайской и шведской компаний составят 7,3 и 6 млн.долл.

Строительство метро уже готовы начать в Дяляне, Шэньчжэне, Нанкине, Ухани, Чунцине, Чанчуне. Заявки на развитие этого вида транспорта также подали г.г. Чэнду, Ханчжоу, Шэньян, Сиань, Харбин, Циндао и Сучжоу. Суммарные затраты на строительство метро в этих городах превысили бы 200 млрд. юаней (24 млрд.долл.). При высокой стоимости затрат на прокладку (36 млн.долл. за 1 км. пути) и невозможности, по социальным причинам, устанавливать высокую плату за проезд, метро является дотационным объектом — только в Пекине в 2002г. дотации метрополитену составили 48 млн.долл.

Поэтому Госсовет КНР в окт. 2002г. принял решение пока отложить вопрос о развитии метрополитена в тех городах, где он отсутствует, и провести дополнительное всестороннее изучение проблемы.

Морперевозки

В администрации и деловых кругах префектуры Акита обсуждается вопрос об активизации использования морской контейнерной линии Акита-Посьет (открыта в авг. 1999г.). Эта линия — прямую с Россией — используется значительно ниже своих потенциальных возможностей. Имея 2 рейса в месяц, на линии за 2001г. было перевезено всего 300 контейнеров (на линии Акита-Пусан 20 тыс.). Высказывается идея активнее задействовать эту линию для перевозки грузов между Аkitой и тремя северо-восточными провинциями Китая (Цзилинь, Ляонин и Хэйлунцзян). Особые надежды возлагаются на связи Акиты с Янбяньской корейской автономной областью в провинции Цзилинь, которая непосредственно примыкает к Посьету и имеет с Аkitой соглашение об экономическом сотрудничестве. В ходе посещения в сент. 2002г. указанных провинций Китая делегацией деловых кругов района Тохоку (префектуры Ниигата, Ямагата, Акита, Аомори, Иватэ, Мияги и Фукусима) китайская сторона предлагала японцам поставить вопрос о Посьете перед российской стороной. Сейчас местные бизнесмены «созрели» для этого. Одновременно они не забывают и о непосредственных связях с Россией. Планируется активизировать торговлю через Посьет с российским Дальним Востоком. При этом усматриваются неплохие перспективы подключения к этому процессу соседних с Аkitой префектур. Так, Акиту и Посьет готова наладить деловые контакты с нами компания из преф. Иватэ.

Углубление связей с Китаем, Россией и другими странами СВА рассматривается здесь в качестве «стратегического» направления внешнеэкономического сотрудничества. Думается, что активизация деловых контактов между дальневосточным регионом России и северо-восточными префектурами Японии, а также подключение Посьета к развитию грузоперевозок между Японией и Китаем не только отвечало бы экономическим интересам нашей страны, но и способствовало укреплению межрегиональных связей и стабильности в регионе.

О перспективности «транспортного коридора», связанного с Посьетом, свидетельствует и тот факт, что со временем российский порт японцы планируют использовать в качестве транзитной базы для выхода на Транссиб и налаживания грузоперевозок с Европой.

Самолеты

В Китае запущена реорганизация системы гражданской авиации (ГА). По заявлению вице-премьера госсовета КНР У Банго первые практические шаги по пути реализации готовившегося более двух лет плана приурочены к XVI съезду КПК. Накануне открытия съезда было объявлено о создании трех авиаобъединений: Air China Group, China Eastern Group и China Southern Group. Совокупные активы каждого из них авиаобъединений составят 6 млрд. долл. Компания China Southern Group с центром в Гуанчжоу получит 209 воздушных судов (590 маршрутов) и сможет контролировать свыше 33% рынка авиаперевозок, Air China Group с центром в Пекине аккумулирует наибольшие активы и займет 27% рынка, хотя в эксплуатации у этой компании будет 118 машин (339 маршрутов). China Eastern Group с центром в Шанхае претендует на 23% рынка, в ее распоряжении будет находиться 142 самолета (386 маршрутов). Остающаяся часть рынка будет поделена между независимыми региональными авиаперевозчиками. Воздушный флот Китая насчитывает 577 судов, выполняющих рейсы по 1143 маршрутам (из них 130 – международные).

Создаются также Компания информатизации гражданской авиации, Компания авиационного топлива и Компания по экспорту и импорту авиационной техники. До настоящего времени Главное управление гражданской авиации Китая (ГУГАК) одновременно контролировало деятельность предприятий и управляло госактивами в них. Такое положение приводило к тому, что ГУГАК и некоторые провинциальные администрации, являющиеся акционерами авиакомпаний, были вовлечены в прямую конкуренцию в сфере ГА. Теперь, помимо контроля за безопасностью полетов, за ГУГАК сохранятся только функции по и макрорегулированию отрасли и внешнеэкономические функции.

Процесс реорганизации авиакомпаний не обошелся без достаточно серьезных проблем. Пришлось решать вопрос задолженности Северо-Западной авиакомпании (3 млрд. юаней), а также преодолевать нежелание региональных авиакомпаний играть второстепенную роль во вновь создаваемых консорциумах.

В условиях, когда ГУГАК лишается многих рычагов прямого регулирования деятельности авиакомпаний, китайские власти предпринимают шаги с целью ограничить конкуренцию между национальными авиаперевозчиками, повысить уровень их рентабельности. Оптимизация ресурсов авиакомпаний и маршрутов их полетов имеет целью также обеспечить более сбалансированное развитие авиаперевозок в различных районах Китая, стимулировать присоединение к трем новым компаниям не вошедших в их состав региональных авиапредприятий и направить усилия независимых авиаперевозчиков на развитие сетей внутрипровинциальных маршрутов.

Примером такого подхода является решение, согласно которому с лета 2002г. только авиакомпании, имеющие в гг. Пекин, Шанхай и Гуанчжоу свои штаб-квартиры, могут осуществлять наиболее прибыльные рейсы на данных направлениях. С начала 2003г. будут прекращены транзитные

рейсы через эти города, а в перспективе – и рейсы между ними и городами, не являющимися столицами провинций.

Конкуренция на указанных маршрутах является причиной участившихся случаев несанкционированного авиационными властями снижения цен на авиабилеты, что приводит к возникновению финансовых проблем у компаний. ГУ ГАК последовательно проводит жесткий контроль за соблюдением авиакомпаниями единой ценовой политики. Благодаря этому в 2001г. общая прибыль авиакомпаний КНР составила 690 млн. юаней. Ожидается, что на внутренних рейсах прирост перевозок по сравнению с пред.г. составит 10%, а на международных – 8-9%. Весной 2002г. по причине занижения цен на авиабилеты ГУГАК было отменено 14 рейсов авиакомпаний China Northern, Yunnan Airlines, Sichuan Airlines и Shenzhen Airlines.

По оценкам экспертов ГУГАК в 2002г. будет перевезено 83 млн. пассажиров (рост 10,3%) и 1.85 млн.т. грузов (рост 8,2%), из них на международных направлениях – 7,6 млн. пассажиров и 380 тыс.т. грузов.

На фоне кризиса международных авиаперевозок, вызванного террористическим актом в США, эти показатели выглядят обнадеживающе. Неясно как скажется административное объединение авиакомпаний на закреплении этой тенденции. Ожидается, что эффективность начатой реорганизации будет зависеть от последовательного принятия следующих мер.

1. Реформирование системы управления ГА: создание вертикального механизма управления отраслью и ликвидация провинциальных ведомств контроля за сферой ГА; формирование системы эффективного управления госактивами в новых авиакомпаниях и внесение корректив в порядок акционирования авиапредприятий, реструктуризация долговых обязательств; передача аэропортов в местное управление. 20 из 126 аэропортов уже контролируется местными властями. По заявлению зама руководителя ГУГАК Бао Пэйдэ, эта мера дала положительные результаты.

2. Реформирование системы менеджмента авиапредприятий: определение правового статуса представителей государства; исключение дублирования полномочий; юридическое закрепление права высшего управленческого состава авиакомпаний на владение частью акций.

3. Создание единого механизма управления воздушным движением. 4. Повышение эффективности эксплуатации авиатехники, ее гибкое перераспределение внутри новых авиакомпаний и, как следствие, повышение регулярности рейсов, расширение полетов в ночное время.

5. В сфере обслуживания авиатехники предоставление права китайским авиакомпаниям не только осуществлять ее ремонт за рубежом, но и самим выходить на рынок этих услуг. Китайские авиакомпании имеют собственные ремонтные мощности, которые могут значительно укрепиться в результате укрупнения авиакомпаний и снижения таможенных пошлин на авиаоборудование. 6. Расширение информатизации сферы ГА и интеграция в международную компьютерную систему бронирования авиабилетов.

Актуальной проблемой является изменение существующей системы обеспечения авиатопли-

вом. До настоящего времени Компания авиационного топлива является монополистом на этом рынке. Цены на авиатопливо регулирует государство: заводская отпускная цена непосредственно устанавливается госпланом. Среди причин, из-за которых цены на авиатопливо продолжительное время удерживаются на высокой отметке (значительно выше, чем цена CIF на мировом рынке), эксперты отмечают высокую себестоимость производства авиатоплива, а также транспортные расходы. Последние составляют до 50% себестоимости, т.к. большинство НПЗ находятся на значительном удалении от аэропортов, а система подачи авиатоплива по трубопроводам практически отсутствует. Однако в течение 3 лет после вступления Китая в ВТО по мере либерализации рынка нефтепродуктов должен быть сформирован новый механизм ценообразования на авиатопливо.

В результате Компании авиационного топлива придется конкурировать с целиком иностранными предприятиями на внутреннем рынке. А через 5 лет, когда будет открыт розничный рынок авиатоплива, эту компанию, вероятно, ожидает дальнейшая реорганизация. Предполагается, что к этому времени независимые поставщики авиатоплива будут участвовать в тендерах, либо заключать прямые контракты с авиакомпаниями.

Отдельной задачей является обеспечение прав иноинвесторов в соответствии с обязательствами КНР перед ВТО. С 1 авг. 2002г. введено в действие Положение об иноинвестициях в сфере гражданской авиации, в соответствии с которым иностранные партнеры получили право осуществлять инвестирование практически в любые предприятия отрасли не только через создание СП, но и в форме покупки акций.

Изменения также коснулись пропорций иностранного и китайского капитала в совместных проектах. При инвестировании иностранного капитала в гражданские аэропорты китайский партнер теперь должен обладать только относительным контрольным пакетом акций (ранее иноинвесторы были строго ограничены 49% участием).

Для авиаперевозчиков новое положение устанавливает, что китайский партнер должен иметь контрольный пакет акций, а каждый из иностранных инвесторов в отдельности имеет право обладать не более 25% акций (ранее – 35% акций в целом для иностранных партнеров и 25% голосов). Иностранные компании также получили право инвестирования в специализированные авиапредприятия (ранее за исключением авиапредприятий сельского хозяйства и лесной промышленности эта сфера была для них полностью закрыта). Для иностранных партнеров сняты ограничения на занятие их представителями руководящих должностей в авиапредприятиях.

В качестве приоритетных областей инвестиционного сотрудничества руководство ГУГАК рассматривает совершенствование и техническое переоснащение инфраструктуры гражданской авиации, в т.ч. объектов авиабезопасности, развитие информационных компьютерных систем, систем электронной торговли и бронирования авиабилетов. Не исключается возможность сотрудничества с иностранными партнерами в области создания систем управления воздушным движением.

Вертолеты

По прогнозу Центра развития при Госсовете КНР, к 2013г. потребности страны в вертолетах составят свыше 2000 машин (большой частью легких). Эксперты «Второй авиастроительной корпорации» (АВИК2), – единственного разработчика вертолетной техники в Китае, – склонны к более скромным оценкам: 1200-1500 шт. в ближайшие 10-15 лет.

В структуру АВИК2 входит ряд предприятий, занимающихся проектированием и строительством вертолетной техники: НИИ 602 (головной проектный институт), Харбинская авиастроительная компания, авиастроительная компания «Чанхэ» (г.Цзиндэчжэнь пров. Цзянси). Двигатели и передаточные механизмы разрабатываются НИИ 608, компаниями «Наньфан» и «Дунань».

За 40 лет существования отрасли вертолетостроения в Китае произведено всего 650 машин. За это время АВИК2 было разработано 6 типов вертолетов (Z5-Z9, Z11). Производятся следующие модели: Z8 – взлетная масса 13 т. (в эксплуатации с 1989г., является самым тяжелым вертолетом, производимым в Азии, имеет возможность осуществлять посадку на воду); Z9 – взлетная масса 4 т. (на базе Z9A разработан штурмовой вертолет для корабельного базирования); Z11 – взлетная масса 2 т. (самая новая модель, получившая сертификат летной годности в 2001г.).

В эксплуатации находится 150 машин вышеуказанных типов. Данные модели составляют подавляющее большинство производимой здесь техники, за исключением машин легкого класса (до 1225 кг.), изготавливаемых на совместных предприятиях с участием зарубежных фирм.

АВИК2 определены основные принципы и направления развития отрасли.

1. Осуществление параллельной разработки как гражданских, так и военных типов вертолетов. В качестве примера может быть приведена программа по созданию 5-6-тонного вертолета, предусматривающая одновременную разработку, вертолета среднего класса со взлетной массой 5,5 т., т.н. Chinese medium helicopter (СМН) и 6-тонного армейского вертолета. Прототип СМН может появиться в 2005г. Ожидается, что поставки гражданского варианта начнутся в 2007г., а военная модификация этого вертолета начнет поступать на вооружение в 2012г.

2. Модификации Z8, Z9 и Z11 (например, замена двигателя и авионики на Z8).

3. Разработка новых поколений техники и перспективные НИОКР.

В области вертолетостроения успешно развивается ставшее уже традиционным сотрудничество китайских компаний с зарубежными производителями этой техники. Результатом такого взаимодействия стало формирование практически всего модельного ряда китайских вертолетов. Выпускаемый компанией «Чанхэ» вертолет Z8 представляет собой модификацию европейской модели Aerospatiale SA321 Super Frelon, а машина легкого класса Z11, хотя и претендует на статус местной разработки, имеет много общего с Eurocopter AS320. Вертолет Z9 («Хайтунь» – дельфин) Харбинской авиастроительной компании является производимым по лицензии Eurocopter AS365N (Daulphin). Осуществляется и ряд других совмест-

ных проектов. При этом Харбинская авиастроительная компания сориентирована на сотрудничество с Европой, в т.ч. с Россией, а авиастроительная компания «Чанхэ» — с США.

В Харбине успешно запущен проект с французским концерном «Еврокоптер» и сингапурской авиастроительной фирмой по производству легкого вертолета ЕС 120 и запчастей к нему.

С 1995г. компания «Чанхэ» с концерном «Сикорский» осуществляет проект совместного производства вертолета S-92 (китайская компания разработала хвостовую часть машины). Испытания этой модели прошли в 1998г. В Шанхае разрабатываются модели легких вертолетов и уже выпускается одноместный вертолет массой менее 650 кг. Американцы рассчитывают, что такое сотрудничество позволит расширить поставки модели S-76s на китайский рынок (две таких машины уже проданы министерству транспорта).

Китай практически не ведет собственных разработок основных узлов вертолетов: в качестве иностранного партнера по производству роторных систем выбран концерн Eurocopter (В 1997г. — контракт на 70-80 млн.долл.), созданием передаточных систем для СМН займется Agusta (в 1999г. — контракт на 30 млн.долл.). В отношении двигателя окончательный выбор пока не сделан и рассматривается несколько вариантов: P&WC 1250 kW и Turbomeca 900kW.

Основными требованиями китайской стороны к зарубежным партнерам, по информации АВИК2, является осуществление совместных инвестиций с равной ответственностью за возможные риски и проведение совместных НИОКР.

АВИК2 осуществляет анализ состояния рынка по следующим типам вертолетов: военные, квази-военные (полиция), общего назначения (транспортные, спасательные, сельское хозяйство, аэрофотосъемка, медицина. Парк вертолетов общего назначения насчитывает 100 машин), коммерческие. По оценкам АВИК2 в 2001г. рынок вертолетов общего назначения развивался особенно динамично.

Сообщается о планах некоторых авиакомпаний по закупке вертолетов. Ряд госучреждений, в т.ч. минтранс, министерство общественной безопасности и таможенные органы также рассматривают возможность приобретения специализированных вертолетов. В конце 2001г. управлением общественной безопасности провинции Гуандун было закуплено два вертолета «Еврокоптер» ЕС135Т2 и ЕС120В на 50 млн. юаней (полицейские вертолеты пока мало распространены в Китае. В 2001г. такие машины имелись только в гг.Далянь и Гуанчжоу). 4 машины Z9 приобретены для нужд военизированной полиции, еще 5 вертолетов этого типа намерена приобрести Шэньчжэньская финансово-инвестиционная корпорация. Центральным телевидением Китая и чунцинской авиакомпанией «Три ущелья» было приобретено 2 многофункциональных вертолета Z11. По мере экономического развития страны ожидается заметное увеличение спроса на вертолеты со стороны частных предприятий. Сдерживающим фактором является отсутствие в Китае компаний по обслуживанию и эксплуатации вертолетов. В результате чего в лизинге находится весьма незначительное число машин.

Все более распространенным становится явление тендеров на поставку вертолетов (первый

подобный тендер состоялся в 1990г., когда на кредит Всемирного банка министерством лесной промышленности было закуплено несколько пожарных вертолетов).

При закупках вертолетов широко применяется метод оценки качества машин, учитывающий соотношение себестоимости и экономической эффективности. Метод оценки по летным характеристикам и через соотношение общей и летной массы применяется все реже. Сертификация летной годности производится по трем типам вертолетов: транспортные (грузовые и пассажирские), специализированные и легкие (до 1225 т.)

В Китае ряд экспертов обращает внимание на сравнительно высокую окупаемость данной отрасли (совместный проект вертолета ЕС 120 — менее 7 лет) и советует правительству заметно увеличить капиталовложения в производство вертолетов. Предлагается также разработать долгосрочный план развития вертолетостроения с учетом поэтапного открытия воздушного пространства на высотах до 600 м. Растущий спрос на вертолеты и реализация программы СМН приведет в ближайшее время к обострению конкуренции между иностранными производителями этой техники на китайском рынке.

Шанхай

Транспорт. Шанхайское правительство намерено осуществить в течение 5 лет, начиная с середины 2002г., комплексную программу «три порта, две транспортных сети», предусматривающую создание современных морского, авиационного и информационного портов, а также завершение формирования сети скоростных дорог и строительства дополнительных линий легкой эстакадной железной дороги. Выполнение намеченных планов позволит превратить Шанхай в главный китайский портовый город, существенно поднимет уровень его жизнеобеспечения, расширит связи с другими административными единицами страны.

В части программы, касающейся морского порта, заявлено о создании глубоководного грузового порта на двух островах — Даяшань и Сяояшань — на южном побережье большого Шанхая в заливе Ханчжоу. На дальнейшую перспективу (20 лет) спланировано строительство города-спутника в шанхайском районе Наньхуэй площадью в 70 кв.км. с населением до 300 тыс.чел., призванного обслуживать новый глубоководный контейнерный порт-терминал. Город будет соединен с островами мостами общей протяженностью до 32 км.

Присоединив новый объект к уже имеющимся в мегаполисе мощностям, китайцы намерены вывести Шанхай в число крупнейших морских портовых центров мира. Ожидается, что к 2005г. здесь смогут обрабатывать до 10 млн. контейнеров в год (2001г — 6,3 млн. контейнеров) со среднегодовым приростом в 9-13%.

Шанхай как самый мощный воздушный порт страны стал рассматриваться с вводом в эксплуатацию в окт. 1999г. первой очереди аэропорта «Пудун». Это единственный в КНР мегаполис, располагающий двумя международными аэропортами: «Пудун» и «Хунцяо». В 2001г. они обеспечили безаварийное выполнение 160 тыс. самолетовылетов. Пассажирооборот составил 18 млн.чел. 300 авиалиний соединяют Шанхай со 105 китай-

скими и зарубежными городами. Программа «три порта» предполагает превращение «Пудуна» и «Хунцяо» в единую комплексную систему мирового уровня. Этому будет способствовать завершение строительства второй очереди пудунского воздушного порта (ранее планировалось к 2010г., однако, в связи с предстоящими олимпийскими играми 2008г. нельзя исключать смещение сроков на более раннее время). Он станет самым крупным (площадь 40 кв.км.) аэропортом не только в Азии, но и в мире, будет иметь четыре параллельных взлетно-посадочных полосы с четырьмя терминалами, способными обеспечить транспортировку 80 млн. пассажиров в год. Ежегодный грузооборот составит 5 млн.т.

Строительство шанхайского аэропорта «Пудун», расположенного в 40 км. от центра города на берегу Восточно-Китайского моря в устье реки Янцзы, было начато в окт. 1997г. Его первая очередь имеет одну ВПП длиной 4000 м., что на 400 м. длиннее ВПП в аэропорту «Хунцяо», и шириной 60 м., позволяющую принимать все типы современных самолетов. Площадь для стоянки пассажирских и грузовых самолетов составляет 800000 кв.м. и обеспечивает размещение до 70 самолетов одновременно. Главное здание пассажирского терминала имеет длину 402 м. и ширину 128 м. Зал ожидания длиной 1374 м. занимает площадь 278000 кв.м. и имеет 28 телетрапов для выхода на посадку. Аэропорт оснащен новейшим радио- и светотехническим оборудованием и может обслуживать авиалайнеры в любых метеорологических условиях. Проектная мощность первой очереди порта – обслуживание 126000 международных и внутренних рейсов и 20 млн. пассажиров, обработка 750 тыс.т. грузов ежегодно.

Программа инфопорта Шанхая включает семь основных проектов: создание сети цифровой передачи данных и связи; совершенствование сети передачи электросигналов; центр суперкомпьютеров; совершенствование сетей кабельного и спутникового телевидения; наращивание возможностей информационных сетей; формирование шанхайского центра информационного обмена. При правительстве города в интересах поддержания программы и координации действий образована специальная канцелярия по информатизации.

Создание и расширение сети скоростных дорог общей протяженностью 650 км. предусматривает строительство автострад Цзядин-Люхэ, Шанхай-Цинпу-Пинван, Шэньчжуан-Фэнчэн-Цзиньшань, Тунлу-Саньлинь, Шанхай-Чунмин-Сучжоу и пригородной кольцевой дороги. Стоимость проекта оценивается в 40 млрд. юаней. Перечисленные скоростные коммуникации соединят Шанхай с пров. Цзянсу, Чжэцзян, Аньхой и войдут в сеть «золотых дорог Восточного Китая». Планируется также полностью закончить формирование инфраструктуры внешней и пригородной кольцевых дорог и осуществить тем самым проект «три кольцевые и десять радиальных автострад».

Проектом «три порта, две транспортных сети» предусмотрено завершение в основном создания системы городской эстакадной железной дороги общей протяженностью 200 км., состоящей из девяти «обычных» линий и одной скоростной линии «на магнитной подушке». Этап строительства данного вида транспорта в Шанхае начался с созда-

ния «Жемчужной линии», первая очередь которой была открыта в конце 2000г., вторая (длина 22 км., имеет 19 надземных и наземных станций) – в конце 2001г. С ее вводом в строй кольцо окружной эстакадной дороги замкнулось, жители пригородов Шанхая получили удобное сообщение с центром города. Ввод в эксплуатацию скоростной линии «на магнитной подушке», соединяющей аэропорт «Пудун» с центральной частью города, запланировано на конец 2002г.

Автопром. Экономические успехи Китая и связанные с ними растущие доходы населения, развивающиеся сети автодорог и возрастающие потребности в автоперевозках, а также смягчение тарифной политики, следующее за вступлением страны в ВТО, говорят о неизбежности быстрого развития местного авторынка, делают его привлекательным для инвестиций. К 2010г. страна будет входить в число 3 крупнейших автомобильных рынков мира с ежегодной потребностью в 5,8 млн. машин в год.

Правительство Шанхая при поддержке центральных властей приняло решение о строительстве здесь Шанхайского международного автомобильного города. Шанхай уже является мощной базой автомобилестроения страны, ее крупнейшим деловым центром с развитой инфраструктурой и хорошими перспективами дальнейшего развития и морским портом.

Для строительства автогорода была создана компания «Шанхай Интернэшнл Автосити», в числе ее учредителей – крупные китайские автопроизводители «Китайская 1 автомобильная корпорация» и «Дунфэн Мотор Корпорэйшн». А для содействия реализации проекта, в т.ч. привлечения инвестиций и межведомственной координации, местное правительство создало Руководящую группу по строительству автогорода (руководитель – вице-мэр Шанхая Цзян Ижэнь) и Канцелярию руководящей группы по строительству автогорода (заведующий – заместитель 1 секретаря парткома правительства Шанхая Цзян Шанчжоу).

Местом строительства объекта выбрано местечко Аньтин района Цзядин, что находится на северо-западе Шанхая. Планируемая площадь – 68 кв.км. В состав автогорода будут входить 6 функциональных зон: производственная, торговли, исследований и разработок, выставочная зона, тематический парк и трасса для гонок Формулы-1. В дополнение к уже существующему жилому району Аньтин планируется строительство нового района на 30 тыс. жителей – «Аньтин Нью Таун», это будет район высококачественного жилья с соответствующей инфраструктурой и строгими требованиями по экологии.

По замыслу авторов проекта объем инвестиций под инфраструктурную базу автогорода должен составить 1,2 млрд.долл. Стоимость проекта, включающего зону торговли, гоночную трассу и «Аньтин Нью Таун», составит еще 6 млрд.долл. В первые 2-3г. после запуска проекта будет налажено международное сотрудничество, в ходе которого определятся основные зарубежные инвесторы, через 5 лет строительство автогорода будет завершено, а через 10 лет он в процессе своего развития превратится в крупнейший центр автомобильного производства, торговли, спорта, автомобильных выставок в Китае и во всем Азиатско-тихоокеанском регионе.

В мае 2002г. правительство Шанхая провело встречу с зарубежными дипломатами, на которой прозвучало приглашение к участию к реализации данного проекта. В ходе встречи китайская сторона рассказала о преимуществах, получаемых в данном случае иноинвесторами, – перспективность выбранного направления, благоприятный инвестиционный климат, удобство Шанхая для работы и проживания. Было подчеркнуто, что здесь можно наладить бизнес в соответствии со своими интересами, не обязательно связанными с автомобилями. Так, вы можете взять в аренду землю и построить на ней бизнес-центр, помещения в котором сдавать в аренду другим бизнесменам, которых, по словам одного из выступавших, «в этих местах скоро будет много».

Обзор прессы

АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК-2002

Автопром Китая переживает период бурного расцвета. С опережением на 3г. выполнен пятилетний план, согласно которому в 2005г. производство автомобилей в КНР должно быть увеличено до 3,1-3,3 млн., из которых легковых – 1,1-1,2 млн. По итогам 2002г. в Китае было произведено 3,25 млн. автомобилей (прирост 38,5% по сравнению с 2001г.), при этом легковых – 1,1 млн. (+55%). Это рекордные показатели в автомобильно-строительной отрасли.

В 1992-93гг. автомобильная промышленность уже переживала подобный бум. К этому времени административные структуры и деловые круги многих городов и провинций пришли к пониманию роли автоиндустрии как катализатора экономического развития, а также ее высокой прибыльности, что дало начало многочисленным проектам в данной отрасли. В итоге производство было сосредоточено по всей стране, причем значительная часть создаваемых предприятий не учитывала своих реальных производственных возможностей. В результате в 1994г. было принято решение в период с 1994 по 1996г. остановить реализацию проектов, связанных с автомобилестроением, что помогло остановить практику распыления промышленных ресурсов.

Благодаря ускоренному развитию китайского автомобильного рынка и высокой норме прибыли в автопромышленности, последняя вновь превратилась в привлекательный объект инвестиций в целом ряде провинций КНР. Общеизвестно, что в течение длительного времени уровень цен на китайские автомобили был значительно выше мирового. В тоже время китайские предприятия жаловались на недостаточную прибыльность производства и заключали негласные ценовые договоренности. В 2002г. валовой доход автопрома достиг 646,5 млрд. юаней (+31%); реальная прибыль 47 млрд. юаней (+73%) – прирост прибыли значительно больше прироста продаж; средний коэффициент прибыльности отрасли составил около 30%. Если оставить в стороне некоторые убыточные предприятия, то об оставшихся компаниях, производящих легковые автомобили, можно сказать, что они получают сверхприбыли.

Причины этого явления носят системный характер: даже несмотря на вступление в ВТО, китайский автомобильный рынок еще трудно назвать открытым, и в ближайшие 5-6 лет он будет находиться под контролем государства. Это позво-

ляет китайским предприятиям занимать монопольное положение на рынке и извлекать сверхприбыли. С приходом иностранных инвесторов, конкуренция будет обостряться, и к 2005г., когда таможенные пошлины и налоги значительно сократятся, китайские производители автомобилей будут вынуждены пересмотреть свою ценовую политику.

Основными факторами, стимулирующими рост рынка легковых автомобилей, являются проводимая государственная политика, направленная на рост общественного потребления; повышение уровня жизни населения; обновление модельного ряда автомобилей и пересмотр ценовой политики.

Объемы реализации автомобилей стремительно увеличиваются: в 2002г. объем продаж достиг 3,25 млн. (+37%), из которых легковые составили 1,1 млн. (+56%). На фоне роста доходов населения, особенно в крупных городах, постоянно обновляемый модельный ряд автомобилей обуславливает высокую частоту замены владельцами своих машин. Изменение норм списания транспортных средств, которое влечет за собой сокращение сроков их использования как частными лицами, так и организациями, также стало одной из причин, стимулирующих увеличение продаж. Вступление КНР в ВТО и, как следствие, снижение таможенных пошлин, привели к понижению цен на импортные автомобили, а это повлияло на изменение объемов реализации.

В 2002г. в Китай было ввезено 127 тыс. автомобилей (+77%). Импорт легковых автомобилей достиг 70,4 тыс. (+51%), 70% из которых – „это автомобили с объемом двигателя 1,5-2,5 л. Основным поставщиком легковых автомобилей в Китай является Япония. В общей структуре импорта легковых автомобилей наблюдается явное увеличение объема поставок машин со средним и большим объемами двигателя, прирост которого составил 26,6% (на 6,6 процентных пункта больше, чем в 2001г.). Автомобилей с объемом двигателя, превышающим 3 л., импортировано на 174,56% больше, чем в предыдущем году. Установленная на 2002г. квота на количество ввозимых автомобилей (83 тыс.) была выбрана лишь на 84,8%.

Тенденции ускоренного роста в данном секторе сохранились и в 2003г. В I кв. в Китае было произведено 1,02 млн. автомобилей (+54,7%), реализовано – 974,8 тыс. автомобилей (+51,7%), в т.ч.: легковых автомобилей произведено 398 тыс. (+127,3%), продано – 383,4 тыс. (100,4%); автобусов произведено 295,4 тыс. (+27,9%), продано – 304,3 (+40,5%); грузовых машин произведено 326,3 тыс. (+29%), продано 287,1 тыс. (+22,39%). В апр. т.г. рост производства в автопроме продолжился, а объем выпущенных легковых автомобилей вновь побил все рекорды и достиг 170 тыс. (+83,6%). Можно предположить, что по результатам текущего года достигнутые в 2002г. успехи будут не только закреплены, но и преумножены.

Перспективным направлением остается и импорт автомобилей на китайский рынок. Это связано с тем, что в соответствии с договоренностями в рамках ВТО с 1 янв. 2003г. действуют новые ставки таможенных пошлин: на машины с объемом двигателя менее 3 л. они опустились с 43,8% в 2002г. до 38,2%; на машины с объемом двигателя более 3 л – с 50,7% до 43%. Согласно данным таможенной статистики, в первые два месяца 2003г.

было импортировано 30,4 тыс. автомобилей (+217,9%), из которых: легковые – 17,6 тыс. или 57,9% всего импорта машин, внедорожников – 8,4 тыс. (прирост по сравнению с прошлым годом 561,12%), микроавтобусов – 2 тыс. (+113,5%).

В КНР существует квота на количество ввозимых легковых автомобилей – в 2003г. она увеличена на 20% по сравнению с прошлым годом и составляет 100 тыс. Прогнозируется, что ввиду наличия еще достаточно высоких пошлин и количественных ограничений доля рынка импортных автомобилей сохранится на уровне 6-7% при одновременном росте объема рынка в целом. На этом этапе рано говорить о том, что деятельность иностранных компаний наносит сколько-нибудь существенный ущерб национальной автомобилестроительной отрасли. По мере обострения конкуренции, китайские предприятия должны будут продемонстрировать, как за время переходного периода они сумели подготовиться к борьбе за предпочтения потенциальных потребителей.

Авторынок в I кв. 2003г.

«Цичэ чжоубао», 18.04.2003г.

В I кв. 2003г. в Китае было произведено 1,02 млн. автомобилей (+54,7%), реализовано – 974,8 тыс. (+51,7%). Производство и продажи трех крупнейших автозаводов – Первого автомобильного завода, компании «Дунфэн», Шанхайского автомобильного завода – составила соответственно 524,3 тыс. и 498,3 тыс. автомобилей.

За I кв. было произведено 398 тыс. легковых автомобилей (+127,3%), продано – 383,4 тыс. (100,4%); автобусов произведено 295,4 тыс. (+27,9%), продано – 304,3 (+40,5%); грузовых машин произведено 326,3 тыс. (+29%), продано – 287,1 тыс. (+22,39%).

Также изготовлено 303,7 тыс. дизельных автомобилей (+31,6%), из которых продано – 275,8 тыс. (+28,9%). На 8,9% увеличилось производство автомобильных шасси – до 100,5 тыс. штук.

В первые два месяца 2003г. было импортировано 30,4 тыс. автомобилей (+217,9%), из которых: легковые – 17,6 тыс. или 57,9% всего импорта машин, внедорожников – 8,4 тыс. (прирост по сравнению с прошлым годом 561,12%), микроавтобусов – 2 тыс. (+113,5%). За этот же период экспорт автомобилей (включая шасси) составил 9,3 тыс. (+147,5%).

В I кв. 2003г. рынок легковых автомобилей по-прежнему сохранял тенденции ускоренного роста, когда по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличивался не только количественные, но и стоимостные объемы реализации.

Ввиду того, что рост общего объема реализации способствовал увеличению объема реализации в стоимостном выражении, увеличение доли дорогих автомобилей привело к небольшому росту средних цен реализации в марте т.г., однако в первом квартале в целом цены по сравнению с прошлым годом значительно снизились.

В марте 2003г. продажи дорогих автомобилей составили 20% от общего количества реализуемых легковых автомобилей. Доля автомобилей в среднем и дешевом сегментах рынка составила соответственно 45% и 36%. Увеличение общего количества продаваемых автомобилей по-прежнему выступало в качестве основной движущей силы для роста стоимостного объема продаж. В марте

т.г. влияние роста объема реализации на увеличение продаж в стоимостном выражении составляло 90%, а влияние ценового фактора – 10%.

Благодаря стремительному развитию китайского автомобильного рынка и высокой норме прибыли в автопромышленности последняя вновь превратилась в привлекательный объект инвестиций в целом ряде провинций КНР. 23 провинции развивают свою автомобильную индустрию. Насколько обоснован подобный энтузиазм? В 1992-93гг. автомобильная промышленность Китая уже пережила подобный бум, однако по прошествии 10 лет большая часть производств не получила дальнейшего развития.

Автомобиль – это товар с высокой степенью концентрации капитала, технологий и ресурсов. Размещение производства должно быть обосновано оптимальным соотношением этих факторов. Однако определение концепции размещения предприятий автомобилестроения остается за основными автомобильными корпорациями.

История размещения автомобильной промышленности. В 1954г. в соответствии с планами I пятилетки, ориентированными на развитие тяжелой промышленности, в Китае был создан Первый автомобильный завод. Он размещался на северо-востоке, как и основная масса предприятий тяжелой индустрии. Стратегической целью строительства в 60гг. Второго завода было обеспечение потребностей в автотранспорте на случай войны, что обусловило его размещение далеко в горах. Основной продукцией первого и второго автомобильных заводов были грузовики.

В конце 70гг. производство автомобилей стало налаживаться в г. Шанхае, где выпускались в основном легковые машины. Здесь же во второй половине 80-х было начато совместное китайско-немецкое производство легковых автомобилей. В то время основными потребителями на автомобильном рынке являлись организации и предприятия.

В 1992-93гг. автомобильная промышленность достигла своего расцвета. К этому времени административные структуры и деловые круги многих городов и провинций пришли к пониманию роли автоиндустрии как катализатора экономического развития, а также ее высокой прибыльности, что дало начало многочисленным проектам в данной отрасли. В итоге производство было рассредоточено по всей стране, причем значительная часть создаваемых предприятий не учитывала своих реальных производственных возможностей. В 1994г. было принято решение в 1994-96гг. остановить реализацию проектов, связанных с автомобилестроением, что помогло остановить практику распыления промышленных ресурсов.

Где произойдет концентрация производства? Анализируя перспективы географического размещения мощностей автомобильной промышленности, здесь отмечают следующие факторы.

В КНР стремительными темпами развивается как производство, так и сбыт автомобилей. В 2002г. продажи автомашин выросли на 38,8%, при этом легковых автомобилей – на 55,2%. Нужно отметить, что растет число частных лиц, приобретающих автомашины. Зарубежный опыт показывает, что стимулирующее действие фактора роста числа частных покупателей машин может продлиться до 30 лет. Предполагается, что в течение 10-15 лет китайский рынок транспортных средств

увеличится до 10 млн. автомобилей в год. Подобный потенциал рынка привлекателен для ТНК, которые могут принести существенные изменения в размещение производства в отрасли. Международная практика показывает, что как только производство в определенном регионе превышает уровень в 5 млн. автомобилей, появляются реальные возможности организовать их экспорт. Определяя перспективы размещения автопромышленности, следует учитывать и экспортный потенциал китайских предприятий.

Инвестиции, вложенные в автопром, относились к инвестициям местного и центрального правительств. Безусловно, не все вложения можно назвать рациональными, однако некоторым регионам все же удалось заложить определенную базу автомобильной промышленности. Часть из них имеет исторически сложившуюся индустриальную базу. К таким регионам относятся Шэньян, Чунцин и некоторые районы Шаньдуна. Это также нельзя не принимать во внимание, решая вопросы размещения производства.

Мировая практика свидетельствует, что конкурентоспособность автомобильных производств напрямую зависит от степени их концентрации. Экономятся ресурсы, повышается эффективность и снижается себестоимость конечной продукции. Это обязательно следует учесть при размещении автозаводов на территории КНР.

Китайские эксперты считают, что в стране есть три района с наилучшими перспективами в плане развития автомобилестроения. Это дельта реки Янцзы и прилегающие к ней районы, регион Бохайского залива и дельта реки Чжуцзян.

Рынок подержанных автомобилей. 2002г. был отмечен ростом активности на рынке подержанных автомобилей. Было продано 713326 автомобилей (+32,6%), из которых легковых – 243184 (+34%). В КНР насчитывается 122 центра по реализации подержанных автомашин, лидирующее место по объемам продаж занимает г. Шанхай. Можно говорить о следующих особенностях в развитии рынка подержанных автомашин в 2002г.

13 марта 2002г. минфин КНР и Государственное налоговое управление выпустило Уведомление, согласно которому при продаже автомобиля по цене, не превышающей цену покупки, не взимается НДС. Результатом осуществления подобных мер стало снижение цен на подержанные автомобили, что способствовало значительному оживлению на рынке.

В связи с решением Госсовета КНР относительно упорядочения рынка, а также требованиями Госкомитета экономики и торговли и Министерства общественной безопасности КНР, связанными с усилением контроля, за рынком подержанных автомобилей, в стране была в значительной степени активизирована работа в данной области. Это позволило направить данную форму торговли в русло цивилизованного развития: сократилось число неправомерных действий в ходе реализации автомобилей, обеспечены гарантии законных прав покупателей, что способствовало росту уверенности среди покупателей подержанных машин.

Подержанные автомобили перемещаются из наиболее развитых в отсталые районы, от обеспеченных к менее обеспеченным гражданам. В Пекине, Шанхае и других центральных городах по-

стоянно обновляется парк такси и общественного транспорта, а выбывающие из использования транспортные средства, как правило, перемещаются в менее развитые районы. К гражданам среднего достатка переходят автомобили, оказавшиеся на рынке подержанных машин в связи с тем, что их бывшие владельцы стремятся обладать более новыми и совершенными моделями.

Постоянно обновляемый модельный ряд автомобилей обуславливает высокую частоту замены владельцами своих машин. Снижение таможенных пошлин в связи со вступлением КНР в ВТО и связанное с этим увеличение импорта автомобилей, а также изменение норм списания транспортных средств, которое влечет за собой возможность сокращения сроков их использования как частными лицами, так и организациями, стали причинами увеличения предложения подержанных автомобилей. Данный фактор, а также упомянутое выше снижение цен на новые импортные автомобили, обусловили общее понижение цен на подержанные транспортные средства.

Аукционы подержанных автомашин, зачет старых машин при покупке новых стимулируют развитие рынка, приближая его к международным стандартам. Данная форма торговли получила распространение на рынках Пекина, Шанхая, провинциях Хэнань, Шаньдун, Шаньси. Как правило, на таких аукционах реализуются транспортные средства реформируемых организаций и предприятий, конфискованные автомобили и т.п. Подобные мероприятия уже доказали свою эффективность. В некоторых городах также внедряется такая форма реализации как «обмен с доплатой старой машины на новую».

С развитием рыночной экономики покупатели автомобилей заботятся уже не только об их качестве, но и послепродажном обслуживании. Упрощение формальностей с оформлением машины, предоставление страховки, возможности оплаты в рассрочку и повышение качества послепродажного обслуживания стали важными факторами, стимулирующими развитие рынка подержанных автомобилей.

В 2002г. валовой доход автопрома составил 646,5 млрд. юаней (+30,8%); реальная прибыль 43,1 млрд. юаней (+60,94%) – прирост прибыли больше прироста продаж на 30 процентных пунктов; средний коэффициент прибыльности отрасли достиг 28,45%. Если оставить в стороне 44 убыточных предприятия, то об оставшихся компаниях, производящих легковые автомобили, можно сказать, что они получают сверхприбыли.

С увеличением количества приобретенных автомобилей постепенно возрастает и количество претензий, предъявляемых покупателями. В 2002г. было выдвинуто 3919 таких жалоб, из которых в отношении качества автомобилей – 2915, т.е. 74,4% всех претензий.

Иностранные производители, как правило, в случае предъявления претензий винят плохое состояние китайских дорог, некачественное масло, неправильную эксплуатацию и т.п. В любом случае разбор подобных ситуаций достаточно проблематичен и выиграть дело покупателям обычно не удается. Основная причина – это сложность проведения необходимой экспертизы.

Продаваемые на рынках автомобили зачастую оснащены сложным оборудованием и специаль-

ной техникой и многие покупатели жалуются на слабую информативность прилагаемой инструкции, особенно для импортных машин, а также на неграмотный перевод.

ТРАНСПОРТ СЫРОЙ НЕФТИ

1. Нефтепровод Дацин-Далянь: протяженность – 980 км., диаметр трубы 720 мм, объемы транспортировки (в 2000-02гг.) составили 20 млн.т. нефти в год.

2. Основные характеристики нефтеперегрузочных комплексов (НПК). Порт Далянь – пропускная способность НПК 24 млн.т., в т.ч. сырой нефти – 20 млн. в год. Имеется 19 нефтехранилищ, общей емкостью 650 тысяч куб.м. Принимает суда водоизмещением до 100 тыс.т.

Порт Цинхуандао – пропускная способность НПК 15 млн.т. в год. Емкость хранилищ – 330 тыс.т. в порту и 700 тыс.т. через насосную станцию и портовой системы трубопроводов. Принимает суда водоизмещением до 60 тыс.т., имеются планы по углублению портовых причалов и приема судов водоизмещением до 100 тыс.т. к 2005г.

Объемы перегрузки нефти в 2002г. составили: в порту Далянь 13 млн.т., Цинхуандао – 10 млн.т. о

3. Объемы нефтепереработки в 2002г. составили: на Шанхайском НПЗ – 13 млн.т.; Чжэньхайском НПЗ – 14 млн.т.; Фуцзяньском НПЗ – 4 млн.т., Гуанчжоуском НПЗ – 7,7 млн.т., Маоминском НПЗ – 13,5 млн.т.

4. Объемы поставок Китаем нефти на экспорт в 2001г. составили 7,55 млн.т., в 2002г. – 7,21. млн.т., импорт в 2001г. составил 60,26 млн.т., в 2002г. 69,41 млн.т.

АВИАТЕХНИКА

В 2002г. китайская гражданская авиация (ГА) продолжала стабильно развиваться и вышла на 6 место в мире по объему авиаперевозок (пассажирских и грузовых).

В целом китайские авиаперевозчики за 8 месяцев 2002г. получили прибыль 57,6 млн.долл., что стало возможным за счет увеличения на 11% пассажирооборота, по сравнению с тем же периодом за 2001г.

Компании регионального значения также демонстрировали неплохие результаты по итогам III кв. 2002г. Например, Hainan Airlines показала прибыль в 6,6 млн.долл. Авиакомпания Shandong Airlines за первые 9 месяцев 2002г. показала прибыль в 1,55 млн.долл. Китайские авиакомпании совместно с компанией по авиаимуществу Casc продолжали закупки новых самолетов. В 2001г. с компанией Boeing были подписаны контракты на 40 самолетов Boeing различных типов с поставкой в 2002-05гг.

Компания Airbus в апр. 2002г. объявила о подписании нового контракта на 20 самолетов типа Airbus-320 (150-местных) на 1,1 млрд.долл. По ранее заключенным контрактам Airbus поставил в Китай в 2002г. – 2 самолета А-319 (124-местных) и в 2003-04гг. – 5 самолетов А340-600 (380-местных). Заказчиком указанных самолетов является компания China Eastern Airlines.

Для удовлетворения роста авиаперевозок в КНР к 2011г. в ГА КНР должно быть 1030 самолетов. Указанный парк самолетов будет включать 734 больше- и средне-размерных самолетов и 296 региональных самолетов.

Реформа, объявленная ГУГАК в июле 2000г., приобрела к концу 2002г. законченные черты. В окт. 2002г. ГУГАК объявил о состоявшихся изменениях в 9 государственных авиакомпаниях, которые объединяются в 3 группы.

В нояб. 2002г. Госсовет КНР утвердил данное объединение авиакомпаний.

	China National Aviation	China Eastern Air	China Southern
Активы, млрд.долл.	6,93.....	5,72.....	6,05
Кол-во самолетов, шт.....	118.....	118.....	180
Авиакомпании,	Air China,	China Eastern....	China Southern
входящие в группу ..	China Southwest, ..	China Northwest, ..	Xinjiang Airlines
	China Aviation	Yunnan Airlines ..	China Northern
Кол-во персон., чел.	20320	25100	34080
Президент группы	Wang Kaiyuan	Ye yigan.....	Yan Zhiqing

Реально реорганизация 9 авиакомпаний (управление, авиапарк, маршруты, персонал) потребует еще от 1,5 до 3 лет. Все активы, юридические ответственности прежних авиакомпаний передаются трем новым холдинговым компаниям. Три новых авиационных холдинга будут владеть 80% активов всей ГА Китая и 85% рынка авиаперевозок.

Четвертая группа China Sky Aviation Enterprise Group Alliance, ранее состоявшая из 6 авиакомпаний: Shandong Airlines, Shanghai Airlines, Shenzhen Airlines, Sichuan Airlines, Wuhan Airlines, China Postal Airlines, претерпевает большие изменения. В марте 2002г. China Eastern Airlines приобрела 40% акций у Wuhan Airlines, 20% акций приобрели коммерческие компании неавиационного профиля, и лишь 40% акций осталось у прежней компании Wuhan Airlines.

В окт. 2002г. было объявлено, что China Southern Airlines приобрела 39% акций компании Sichuan Airlines (стоимостью 16,5 млн.долл.). Shandong Airlines, и Shanghai Airlines приобрели по 10% акций Sichuan Airlines.

В сент. 2002г. Shanghai Airlines сообщила о планах своего развития: до 2006г. компания увеличит свой парк до 40 самолетов (в наст. вр. флот компании – 25 самолетов).

В пятой группе авиаперевозчиков Китая доминирует Hainan Airlines, которая в 2000-01гг. присоединила к себе а/к Chang'an Airlines, Shaaxi Airlines и купила большой пакет акций Xinhua Airlines. Американский предприниматель Дж. Сорос при посредстве компании American Aviation владеет 14,8% акций Hainan Airlines.

Корпорация Boeing. По состоянию на июль 2002г. общее количество самолетов типа Boeing в парке китайских авиакомпаний составляло 384 воздушных судна (или 64% от всего парка самолетов).

Количество воздушных судов: Boeing-737 – 223; Boeing-757 – 54; Boeing-747 – 17; Boeing-767 – 17; Boeing-777 – 19; MD-80/82 – 26; MD-90 – 22; MD-11 – 6. Общее количество – 384 воздушных судна.

В дек. 2002г. исполнилась 30 лет деятельности корпорации Boeing на авиационном рынке Китая. Начало этого сотрудничества было положено с первой встречи президента США Р. Никсона и премьер-министра КНР Чжоу Эн Лая в 1972г. Как хронологию сотрудничества можно привести следующие события: 1972г. – Китай заказал 10 самолетов Boeing-707; 1978г. – заказано 3 самолета Boeing-747 для расширения международных маршру-

тов ГУГАК; 1980г.— корпорация Boeing открыла свой пекинский офис; 1983г.— поставка первого самолета типа Boeing-737, поставка первых двух самолетов MD-82.

1985г. Boeing начал сотрудничество с Институтом гражданской авиации в г. Тяньцзинь в деле подготовки инженеров по технической эксплуатации самолетов и двигателей, а также сертификации специалистов для работы на самолетах типа Boeing.

1987г. — поставка первого самолета B-757. Boeing оказывает содействие в расширении центра по запчастям при Пекинском столичном аэропорте. 1994г.— Boeing поставил 200 самолет в КНР. 1998г.— Boeing поставил 300 самолет в КНР.

За весь период работы в КНР корпорация Boeing инвестировала 300 млн.долл. в программы, нацеленные на повышение безопасности полетов, развитие перевозочных мощностей и подготовку персонала. С 1993г. по 2001г. корпорация Boeing обучила 15000 китайских специалистов, половину из которых составил летный состав и специалисты по техобслуживанию.

Другим аспектом долгосрочного сотрудничества Boeing с Китаем является производственная кооперация с 4 крупнейшими авиапредприятиями в Шанхае, Сиани, Чэнду и Шеньяне по изготовлению элементов и частей к самолетам Boeing. Эта работа является одной из стратегий американской корпорации по работе с китайскими заказчиками и продолжается более 10 лет. Сейчас представительство Boeing в Пекине насчитывает 100 чел. персонала и 230 чел., работающих на предприятиях, производящих элементы самолетов.

Корпорация Airbus. Занимает 19% рынка ГА Китая. Общее количество самолетов — 110 ед. В составе авиакомпаний Макао и Гонконга находятся еще 60 самолетов типа Airbus.

Распределение самолетов по типам и авиакомпаниям

	A-319	A-320/321	A-300	A-310	A-330	A-340
«Сычуаньская», (Чэнду)	5/2					
«Северная», (Шеньян)	3	6				
China Eastern, (Шанхай).....	10	14	10			5
Air China, (Пекин)						3*
«Южная», (Гуанчжоу)		20				
«Северо-западная», (Сиань).....		13	3	3		
«Юго-западная», (Чэнду)						6
«Чжецзянь», (Ханьчжоу)	3	5				
Общее количество — 110 ед.						

* Сданы в аренда/к «Cathay Pa (Гонконг)

За последние годы корпорация Airbus последовательно развивала производственную корпорацию с тремя самолетостроительными предприятиями Китая: в Шеньяне, Сиане и Чэнду.

Для корпорации Airbus китайские предприятия поставляют для самолетов типа A-320 элементы фюзеляжа, двери, отдельные элементы пола. Общая сумма поставленной продукции за весь период сотрудничества оценивается в 169 млн.долл. Китайские предприятия также планируют участвовать в изготовлении элементов для нового самолета A-380.

Одними из заметных контрактов в 2001-02гг. корпорации Airbus стали: заказ на 8 самолетов A-318 (107-местный) — для Air China с поставкой в 2004г.; заказ в апр. 2002г. на 20 самолетов A-320 (150-местный) — для China Eastern с поставкой в 2003—05гг.; заказ 5 самолетов A-340-600 (380-местных) для China Eastern с поставкой в 2003-04гг.

Региональные самолеты. По расчетам китайских авиационных экспертов, в 2002-21гг.будет наблюдаться постоянное увеличение численности парка региональных самолетов (к категории региональных самолетов китайские эксперты относят все самолеты вместимостью менее 100 пассажиров).

Общее количество региональных самолетов на начало 2002г. равнялось 87 ед. (имеются в виду как зарубежные, так и самолеты китайского производства типа Y-7 и MA-60).

В 2001г. весь региональный воздушный флот выполнил 12% полетов; 4,5% пассажирских перевозок и 3,2% объема перевозок (в пасс/км) от объема работы всей ГА Китая. Объем перевозок составил 3,1 млн. чел. и увеличился на 29% по сравнению с предыдущим годом.

В Hainan airlines велико влияние американского капитала (Дж. Сорос). Авиакомпания ведет независимую линию на рынке авиаперевозок. Не присоединяясь ни к одной из крупных авиагрупп КНР, авиакомпания формирует собственную независимую группу. По статистике 2001г. компания имела долю в перевозках, равную 1,8% от всего объема авиаперевозок в КНР. Hainan airlines уделяет большое внимание региональным перевозкам и последние годы формирует парк самолетов, активно работающих на рынке чартерных перевозок для бизнесменов.

Помимо самолетов «Фэйрчальд-Дорнье» 328 JET, авиакомпания имеет в своем парке: Learjet-60 — 1 шт.; Beechjet-400 — 1 шт.; Raytheon Hawker — 8 шт.; Gulfstream 200 — 1 шт. / 2 заказано с поставкой в 2003г.

Bombardier Aerospace (Канада). Канадская самолетостроительная корпорация присутствует на авиарынке Китая 17 лет и продолжает поставки самолетов типа CRJ для региональной авиации. В эксплуатации находится 26 самолетов типа CRJ различного класса. Заказчиками канадских самолетов являются: Shandong Airlines, Hainan Airlines, Yunnan Airlines, Shanghai Airlines, China United Airlines, China Ocean Aviation Group. В Пекине функционирует склад авиазапчастей. Также Bombardier Aerospace открывает центр подготовки летного состава в г. Циндао и работает над проектом СП (совместного предприятия) по техническому обслуживанию своих самолетов в Китае.

Корпорация Embraer (Бразилия). Заслуживает внимания та настойчивость и последовательность, с которой бразильская корпорация осваивает китайский рынок. После подписания первого контракта в середине 2000г., корпорация до конца 2001г. поставила 5 самолетов ERJ-145 (50-местных) для «Сычуаньской а/к» (Чэнду).

Немалую роль для дальнейших шагов корпорации Embraer в Китае имел факт подписания межправительственных, соглашений между КНР и Бразилией в апр. 2001г. В рамках соглашения Китай планирует закупить еще 40 самолетов ERJ-145 на 1 млрд.долл. Среди заказчиков: Southern Airlines (Гуанчжоу) — 20, твердый заказ (10 — опцион); Wuhan Airlines (Ухань) — 10, твердый заказ. Ожидается официальное одобрение от Госплана КНР и ГУГАК на подписание вышеуказанного контракта.

Корпорация Embraer надеется, что пришла на китайский рынок надолго. Очередным шагом в закреплении на рынке корпорации Embraer явилось

подписание в дек. 2002г. с китайской корпорацией AVIC-2 соглашения о создании совместного предприятия по производству в КНР 50 местного регионального самолета. Совместное производство будет осуществляться на производственных площадях Харбинского самолетостроительного предприятия. В качестве начальной стадии производства планируется освоение с 2003г. изготовления элементов фюзеляжа самолета ERJ-145. По мере освоения производства китайской стороне может быть передан больший объем по сборке фюзеляжа.

РЕМОНТ АВИАТЕХНИКИ

В 2002г. изменений в области техобслуживания и ремонта авиатехники, а также в области лизинга авиатехники не произошло.

Наиболее крупным предприятием в Китае в данной области является компания Ameco (а/п Пекин). Данное предприятие было создано в 1989г. как совместное предприятие между а/к Air China (60% акций) и Lufthansa Group (40%). В области ТО и Р Ameco обладает 30-40% рынка Китая. Оборот компании за первую половину 2001г. достиг 62 млн.долл. В компании работает 3600 человек. На предприятии проходят обслуживание самолеты типа Boeing-737,-747,-757,-767 (Check B;C;D), а также двигатели PW400, RB-211, JT9D7. JT8D, CFM56.

На юге Китая в г. Гуанчжоу находится другое крупное предприятие Gamesco. Компания является совместным предприятием между China Southern Airlines (50%), американской Lockheed Aero-nautics Service (25%) и гонконгской компанией Hutchison Whampoa (25%). Компания обслуживает самолеты China Southern Airlines, а также еще 30 китайских и зарубежных авиакомпаний. В своем составе компания имеет 2300 сотрудников. Обслуживает самолеты типа А-320, А-321, Boeing-737, 757, 767, 777 двигатели CF6, V2500, JT8D, RB211, CFM56.

На территории Гонконгского аэропорта имеются две солидные компании по ТО и Р самолетов и двигателей. Hong Kong Aero Engine Services (HAESL), являющаяся совместным предприятием между Rolls-Royce (45%), Hong Kong Aircraft Engineering (45%) и SIAEC (10%). Количество персонала 620 человек. Специализируется в обслуживании и ремонте двигателей и их модификаций: RB-211, Trent 700/800, V2500.

Компания Hong Kong Aircraft Engineering (HAECO) специализируется в обслуживании самолетов Boeing-777,747,737,727; Airbus-340, 330, 320, 310, 300 (Check B, C, D). Количество персонала 900 человек.

В г. Чжухай в середине 2000г. была создана компания China MTU Maintenance Zhuhai, как совместное предприятие между MTU Aero Engines, Daimler Chrysler Group (Германия) (50% акций) и China Southern Airlines (50%). Компания приступила к работе в нояб. 2002г. и будет обслуживать и ремонтировать двигатели V2500, CFM56. Компания планирует выйти на объем ремонта 150 двигателей в год в 2006г., достигнуть максимального объема в 300 двигателей в год, оборота в 220 млн.долл. в 2009г.

Следует также упомянуть двигателеремонтное предприятие в г. Чэнду Sichuan Snecma (ранее ремонтный завод 103 ГУТАК). В 1990-93гг. ВО «Авиаэкспорт» совместно с АО «Рыбинские мото-

ры» поставляло на данное предприятие оборудование для организации линии по ремонту двигателей Д-30КУ-154. В результате линия была создана, и еще в 1997-98гг. по контрактам ВО «Авиаэкспорт» с CASC на данное предприятие поставлялись ремкомплекты для двигателей Д-30КУ-154. Предприятие всегда было убыточным и существовало на дотации ГУТАК.

В 1995г. предприятие было соединено с авиакомпанией China South West airlines. В 1999г. было создано совместное предприятие Sichuan Snecma между Snecma Group Services (51%), China South West airlines (35%), Willis Lease Finance (США) (7%), Beijing Kailian Aviation Technology (7%). Приступив к работе в апр. 2000г., в окт. 2000г. СП отремонтировало первый двигатель CFM 56-3. Планы компании – в 2005г. выйти на производительность ремонта 50 двигателей CFM56 в год.

АВИАЦИОННЫЙ ЛИЗИНГ

Среди международных лизинговых компаний, действующих в Китае, можно перечислить:

1. CIT Aerospace из США достаточно известна в Азиатско-тихоокеанском регионе. Компания работает с 11 авиакомпаниями из стран региона, из них 3 авиакомпании находятся в КНР: авиакомпания China Eastern эксплуатирует 4 самолета А-320, взятых в операционный лизинг у CIT Aerospace; авиакомпания China Northwest – эксплуатирует один А-320; авиакомпания Wuhan Airlines – в 2001г. поступили в операционный лизинг 2 самолета B737-800.

По заявлению вице-президента CIT Aerospace Н. Даггера, одной из причин, по которой авиакомпании обращаются к лизинговым компаниям за новыми самолетами является то, что они могут получить Airbus или Boeing уже на следующий год после подписания контракта, а при заказе у производителя это возможно на 3 год после подписания контракта.

Компания CIT Aerospace предлагает такие услуги авиакомпаниям, как получение от авиакомпании старого самолета и поставка в лизинг нового самолета, с зачетом остаточной стоимости старого воздушного судна. Также лизинговая компания практикует такие операции, как Sale/lease back. 2 самолета Boeing-737-800 CIT Aerospace приобрела у Wuhan Airlines и сразу сдала их в лизинг на 8 лет той же авиакомпании. Сделка была выгодной для обеих сторон.

2. Pegasus Aviation – лизинговая компания из США, образованная в 1988г. (штаб-квартира в Сан Франциско) активно работает с China Southern, China Eastern и Shanghai Airlines по схеме Sale/lease back. Объем бизнеса Pegasus Aviation. В азиатско-тихоокеанском регионе (АТР) к концу 2000г. приблизился к 1 млрд.долл. Компания владеет 20% авиационного лизингового рынка в странах АТР и планирует увеличить эту цифру до 30%. В регионе АТР компания сдала в лизинг 14 самолетов на авг. 2001г. В Китае летают 10 самолетов, взятых в лизинг у Pegasus Aviation (это Boeing-737 и – 757, Airbus-320). В других регионах мира Pegasus Aviation сдала в лизинг авиакомпаниям: 58 самолетов – Северная Америка; 58 самолетов – Латинская Америка; 22 самолета – Европа.

3. GE Capital Aviation Services (GECAS) – авиационная лизинговая компания из США. В 1986г. около 60% авиакомпаний мира имели в своем со-

ставе арендованные воздушные суда. В 2003г. 80% авиакомпаний мира используют лизинг в своей работе. В 1998г. GECAS сформировала у себя группу по планированию оптимального состава парка авиакомпаний. В конце 2000г. GECAS сообщила о заключении контрактов по операционному лизингу на 20 самолетов (тип не указывался) в Азиатско-тихоокеанском регионе. В июле 2001г. сообщалось, что «Юго-западная» авиакомпания (г. Чэнду) получает в лизинг от GECAS три самолета Boeing-737-600.

4. Singapore Aircraft Leasing Enterprise (SALE) – лизинговая компания, являющаяся совместным предприятием между «Singapore Airlines» (50%) и американской лизинговой компанией «Boullion» (50%) была учреждена в 1993г. Руководство компании находится в Сингапуре. Персонал компании 40-50 чел. В портфеле заказов компании 27 самолетов (среди них Airbus-320 и Boeing-777). Среди клиентов компании 17 авиакомпаний из 12 стран. В 2000г. SALE объявило о заказе дополнительно 11 самолетов A-320. Одним из инвесторов SALE является правительство Сингапура. Активы компании оцениваются в 375 млн.долл. Из китайских авиакомпаний клиентом SALE является China Eastern Airlines.

Отсутствие внутри страны рынка лизинга авиатехники, приводит к монополизации данной сферы американскими лизинговыми компаниями. По мнению китайских экспертов, лизинговые компании произвольно меняют процентные ставки, не оставляя китайским авиакомпаниям свободы маневра. В середине 1990гг. девальвация юаня привела к большому росту стоимости арендной платы, и это принесло серьезные убытки ГА Китая.

Китайские эксперты считают, что нужно развивать лизинговую систему внутри страны. В Китае курс юаня стабилен, уровень процентных ставок низкий, а на финансовом рынке имеется достаточное количество свободных средств. В этом направлении уже сделаны первые шаги. В окт. 2000г. «Шэнчженьская финансовая компания» заключила с Сианьским самолетостроительным заводом контракт на поставку 60 самолетов типа MA-60 («Синьчжоу») (региональный самолет 56-58 местный) на 480 млн.долл. Одновременно были заключены договоры на сдачу в аренду самолетов MA-60 с Сычуаньской и Уханьской авиакомпаниями. Китайские лизинговые компании ищут модель работы без привлечения иностранных корпораций. Но в данный момент в этой сфере сохраняется множество проблем, решить которые без поддержки государства не по силам. Если государство будет предоставлять льготные кредиты, упорядочивать налогообложение лизинговых компаний (действуют высокие налоговые ставки, присутствует двойное налогообложение), это позволит развиваться лизинговым компаниям и одновременно развиваться авиационной отрасли.

Авиационный лизинг в Китае получил дальнейшее развитие в нояб. 2002г. AVIC-II сообщил, что с Western Financial Leasing (провинция Ганьсу, г. Ланчжоу) подписан лизинговый контракт на 130 млн.долл. на 30 летательных аппаратов (среди них – 15 вертолетов Z-9 и 15 региональных самолетов Y-12). В дальнейшем китайская лизинговая компания планирует работать с широким кругом китайских авиаперевозчиков.

АВИАСТРОЕНИЕ В КНР

Региональный самолет ARJ 21 (72-79пассажиров). Уже более 2 лет под руководством AVIC-I авиаспециалисты Китая занимаются проектом создания регионального самолета ARJ 21. По плану первый экземпляр самолета совершит полет в конце 2006-07г. Дальность самолета составит 2225км. (в базовом варианте). Разрабатывается также вариант ARJ 21 с удлиненным фюзеляжем и грузовая версия самолета. Самолет оснащен двумя двигателями в хвостовой части, имеет низко расположенное стреловидное крыло и Т-образное хвостовое оперение.

В конкурсе на поставку двигателей для самолета ARJ 21 участвовали: Rolls-Royce (двигатель BR-710), General Electric (двигатель CF-34), Pratt & Whitney (двигатель PW-800), Snecma (двигатель SM-146). В нояб. 2002г. было объявлено, что китайская сторона выбрала для установки на самолет ARJ 21 двигатель CF-34 корпорации General Electric. По расчетам экспертов емкость рынка в КНР для регионального самолета ARJ 21 может составить до 500 самолетов.

Транспортный самолет Y-8 (полезная нагрузка 20 т.). Самолет Y-8 (аналог самолета AN-12) производится самолетостроительным предприятием Shaanxi Aircraft Industry Group. С 1998г. ведутся работы по модернизации самолета. Самолет с улучшенной авионикой и количеством экипажа 3 чел. получил наименование Y-8F400. Максимальная дальность 5600км.

Разработана также другая модификация самолета Y-8F600. Еще в 2000г. китайская сторона подписала соглашение с корпорацией Pratt & Whitney на установку на самолете Y-8F600 двигателей типа PW-150. В нояб. 2002г. китайская сторона подписала соглашение с АНТК им. Антонова (Украина) о совместной разработке модификации самолета Y-8F600. Украинская сторона участвует в данном проекте на основе разделения рисков.

По сравнению с базовым вариантом Y-8F600 будет иметь удлиненный фюзеляж (длина фюзеляжа увеличена на 2 метра). Необходимые проектные работы по конструкции, прочности и аэродинамике будут выполнены совместно с АНТК им. Антонова. Получение сертификата на Y-8F600 планируется в 2005г.

Вертолетостроение. Китайская авиационная промышленность выпускает сертифицированные гражданские вертолеты, основанные на моделях европейского консорциума Eurocopter.

Вертолет Z-8 создан на базе вертолета «Супер Фрелон». Z-8 относится к классу 13-тонных вертолетов. Вертолет Z-9 (14-ти местный) создан на базе вертолета «Dauphin 2» и изготавливается по лицензии Харбинской авиастроительной корпорацией. Вертолет Z-11 (6-ти местный) создан на базе вертолета «Eurocopter AS-350 Ecureuil».

На вертолеты Z-9 и Z-11 в апр. 2001г. получен сертификат от ГУГАК. Указанные вертолеты будут оснащаться более мощными двигателями французской компании Turbomeca.

По оценке вертолетного департамента корпорации AVIC-II вертолетный рынок в КНР только развивается. В ГА эксплуатируется 80 гражданских вертолетов. В ближайшие 10-15 лет потребность в вертолетах оценивается цифрой 1000-1500 ед., а по оценкам американских экспертов потреб-

ность в вертолетах в КНР на ближайшие 10 лет может составить 1800 ед.

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИЕ УСЛУГИ

«Гоцзи шанбао», 11.02.2003г.

11 дек. 2002г. МВТЭС КНР опубликовал «Меры по администрированию иностранных инвестиций в области международных транспортно-экспедиторских услуг». Этот документ вступил в силу 11 янв. 2003г. и направлен на дальнейшую либерализацию существующей регулятивной базы в соответствии с обязательствами КНР в ВТО.

Новые правила устанавливают, что доля акций в совместном предприятии по оказанию транспортно-экспедиторских услуг (независимо от формы совместного предприятия), принадлежащих китайской стороне, не может быть менее 25%. Тем самым доля допустимого иностранного участия в таком предприятии установлена в 75%. Полное 100% владение иностранцами такого рода предприятий не разрешено.

Предусматривается, что МВТЭС КНР издаст отдельный формуляр в отношении графика и мер по учреждению транспортно-экспедиторских компаний со 100% иностранным участием. В соответствии с обязательствами Китая перед ВТО, учреждение таких предприятий в данном секторе услуг будет разрешено не позднее 11 дек. 2005г.

Кроме этого, указанный документ вводит новый механизм, позволяющий иностранным инвесторам учреждать или участвовать в компаниях по оказанию транспортно-экспедиторских международных услуг — покупке акций. Два ограничения существуют в этой связи. Во-первых, речь идет о доле в уставном капитале (об этом указано выше), и, во-вторых, предусматривается, что когда речь идет о государственных активах, соответствующие иностранные инвестиции также подпадают под действие законодательства КНР по управлению государственными активами.

Данное постановление также вводит требование, что по крайней мере одна из китайских сторон совместного предприятия должна соответствовать одному из следующих критериев: быть международной компанией по оказанию транспортно-экспедиторских услуг; быть компанией, имеющей разрешение на импорт и экспорт, или быть компанией, занимающейся сопутствующими транспортными или складскими услугами.

Одновременно снимается требование о том, что соответствующая китайская сторона должна обладать опытом работы в одном из указанных подсекторов услуг в течение не менее 1г. Снимается также и ограничение для участия в таких компаниях предприятий по обслуживанию причалов, портов, аэропортов и др., что может повлечь за собой появление недобросовестной конкуренции в сфере международных транспортных экспедиторских услуг.

С принятием указанных правил компания с иностранным участием в области международных транспортно-экспедиторских услуг может легально заниматься предоставлением международных курьерских услуг, исключая доставку личных писем и некоторых официальных документов, при условии получения соответствующего разрешения от МВТЭС КНР и почтового сертификата от China Post. Ранее в соответствии со статьей 9 Правил 2001г. такие предприятия могли заниматься

международными курьерскими услугами только в том случае, если основные инвесторы обладали соответствующей специальной квалификацией.

Аналогичные специальные требования по оказанию услуг по мультимодальным международным перевозкам также отменены.

КОЛУМБИЯ

Доля автотранспортных услуг в ВВП составляет 6%. Руководством департаментов уделяется большое внимание развитию городского транспорта, проводится глубокая реконструкция городских дорог для организации автобусных систем (в качестве замены метро) в рамках программы «Трансмилленио». В ближайшее время будет начато строительство дорог Богота-Буэнавентура (протяженность 503 км., стоимость 950 млн.долл.), Медельин-Ла Пинтада (протяженность 71 км., стоимость 75 млн.долл.).

Свои автотранспортные фирмы имеют компании, занимающиеся транспортировкой нефти. С учетом неоднородности рельефа, использование трубопроводной транспортировки нефти затруднено (образование газоконденсатных пробок). Создание сети железных дорог из-за большого объема горнопроходческих работ экономически нецелесообразно. Существенная часть транспортировки нефти приходится на автотранспорт, объем перевозок которого составляет 1,2 млн. бар. в год.

2002г. стал для колумбийского рынка автомобилей своего рода новой «точкой отсчета». Рост продаж техники превзошел самые оптимистичные прогнозы и составил 41% по сравнению с 2001г.

В 2002г. было реализовано 91.840 автомобилей против 65.085 — в пред.г. Основными причинами такого небывалого со времени экономического кризиса прироста потребительского спроса стали оживление экономики страны, смена правительства, усиление режима безопасности на дорогах, а также износ парка старой техники, ажиотаж на рынке которой наблюдался 5-6 лет назад. 47,7% всех проданных автомобилей приходится на столицу республики — г.Боготу.

Из 91.840 автомобилей, реализованных на местном рынке в 2002г., 61.667 произведены местными автосборочными предприятиями. Увеличение продаж Colmotores, CCA и Sofasa внутри страны в 2002г. составило 44,7%. Наиболее продаваемой маркой продолжает оставаться Chevrolet. На 32,2% увеличился сбыт импортных машин. В этом секторе лидирующую позицию заняла корейская марка — Hyundai, прирост реализации которой достиг 37%.

Парк тракторов и сельхозтехники в Колумбии представлен устаревшими образцами большинства мировых фирм-производителей. Развитие базы сельского хозяйства сдерживает непрекращающийся вооруженный конфликт на территории страны. Однако потребность в тракторах, а также др. сельхозтехники очень велика в силу объективных причин — страна является крупным экспортером широкой гаммы сельхозпродукции. Госорганы оказывают финансовую поддержку сельхозкооперативам и частным хозяйствам в части предоставления льготных кредитов для закупки сельхозтехники.

По тем же причинам импорт в Колумбию сельхозтехники на протяжении 1998-2002гг. был очень низким. Расходовалась техника, находившаяся в распоряжении лизинговых компаний, которые удовлетворяли потребности в этой продукции.

В 2002г. в страну было импортировано 390 тракторов на 9,5 млн.долл. Это машины марок John Deere, Valmet, Kubota, Ursus, Massey Ferguson, Goldony, Janmar производства США, Германии, Бразилии, Мексики, Италии, Японии, Польши. Основными фирмами-импортерами стали: Casa Torro, Gecolsa, Moto-Mart, Unimaq, Sida Limitada, Motovalle, Maquinarias. Сдержанные оценки колумбийских импортеров тракторной техники перспектив позитивного развития рынка сельхозтехники обусловлены нестабильностью внутриполитической ситуации в Колумбии. Хотя Колумбия своих тракторов не выпускает, имеются небольшие производства запчастей, а также ремонтные мастерские.

Весьма перспективным для российских экспортеров является колумбийский рынок автошин. В 1998-99гг. отмечался спад спроса на эту продукцию из-за кризисного состояния экономики страны. Однако в последние 1,5-2г. отмечается небольшой, но устойчивый рост продаж шин на внутреннем рынке. Нацпроизводство представлено двумя заводами — Goodyear de Colombia и Icollantas. Они производят шины для легковых автомобилей, автобусов и грузовиков. Имеется значительное количество небольших мастерских, занимающихся ремонтом использованных покрышек. Все производимые в Колумбии шины — радиальные; диагональные импортируются из Бразилии, США и Европы.

Ежегодно в Колумбии продается 2,2 млн. шин. Из них 41% потребности покрывается за счет национального производства, 50% импортируется, 9% — ревулканизируется. Небольшая часть национальной продукции экспортируется в соседние страны. Наиболее постоянными потребителями шин в Колумбии являются таксисты и владельцы автобусов (20% потребления).

Большую роль во внутреннем товаро- и пассажирообороте играют реки. Магдалена — важнейшая транспортная артерия страны. В 2002г. по ней было перевезено 3,2 млн.т. грузов (в 2001г. 2,8 млн.т.). Увеличение объема перевозок произошло благодаря благоприятным погодным условиям в связи с повышением уровня в реке.

Ж/д транспорт Колумбии находится в крайне запущенном состоянии, 99% ж/д полотна не используется ввиду его непригодности. Попытки правительства привлечь зарубежные фирмы и инвестиции в данную отрасль успеха не имеют. В стране действующими остались лишь отдельные короткие ветки железных дорог в местах добычи полезных ископаемых, по которым осуществляются перевозки руд до др. транспортных артерий или до мест переработки.

В 2002г. объем услуг, предоставляемых гражданской авиацией, вырос по сравнению с 2001г. на 0,01%. Колумбийским властям удалось не допустить дальнейшего снижения объема операций гражданской авиации и преодолеть негативные последствия теракта в Нью-Йорке и окончанием действия Соглашения о преференциях в торговле, предоставляемых США для стран Андского сообщества.

По данным Управления гражданской авиации Колумбии, в 2002г. национальные пассажирские перевозки увеличились на 2,27% и составили 7,73 млн.чел. Пассажироперевозки на международных линиях сократились на 5,47% и составили 2,88 млн.чел. Такое значительное сокращение общего объема интернациональных перевозок связано с уменьшением на 9,32% вылетов за рубеж. Что касается грузовых перевозок, то их объем на национальных линиях увеличился на 17,16% и составил 121,6 тыс.т., а на международных — вырос на 3,52% (385,4 тыс.т.). Объем авиационных почтовых перевозок составил 3097 т. на местных авиалиниях, что на 1,64% больше по сравнению с 2001г. и 3770 т. — на международных (на 51,1% больше, чем в 2001г.).

Основными маршрутами авиаперевозок пассажиров в Колумбии в 2002г. были: Богота-Медельин (12,4%), Богота-Кали (12,3%), Богота-Картахена (7,3%), Богота-Барранкилья (5,8%). Основными маршрутами авиационных грузоперевозок были Богота-Медельин (14,7%), Богота-Барранкилья (14,9%), Богота-Кали (12,4%), Богота-Летисия (11%).

Основным аэропортом Колумбии является аэропорт г. Боготы «Эль Дорадо», из которого осуществляется 35% национальных пассажироперевозок, 70% международных, 39% национальных грузоперевозок и 80% международных. Следующими по значимости являются аэропорты г.г.: Медельин, Барранкилья и Кали.

Колумбийские авиакомпании используют самолеты в основном американского производства: Боинг-727, 757, 767, MD-83. На коротких внутренних линиях используются немецкие самолеты «Фоккер». Значителен парк частных 4-12 местных самолетов. Имеющаяся в Колумбии вертолетная техника — американского и **российского** производства.

В 2002г. колумбийская компания Summa (альянс трех колумбийских авиакомпаний: Avianca, SCM, Aces) получила по подписанному в 2001г. контракту 6 европейских пассажирских самолетов A-320 и A-310 (Airbus industries). В ближайшие годы планируется приобрести еще 20 самолетов «Боинг-717-200». Колумбийцы проявляют интерес к закупке метеорадаров для обеспечения деятельности аэропортов, др. аэродромного оборудования.

В 2002г. отмечено некоторое оживление авиагрузоперевозок. Это объясняется общим экономическим ростом в стране, а также сложностью доставки грузов наземным транспортом в связи с деятельностью незаконных вооруженных формирований.

На внутренних линиях авиагрузоперевозок 95% грузов перевозится национальными авиакомпаниями (прежде всего, Summa). На перевозки международных грузов доминируют компании Luftgansa и KLM. Средняя фрахт-цена отправки 1 кг груза до Майами составляет 70 центов, в Европу — 2 долл.

Половина всех авиа-грузоперевозок приходится на США, 10% — на Европу. Значительная часть грузов доставляется в Южную и Центральную Америку. В Азию прямых грузовых линий нет. Основной транспортируемый товар — цветы (80%), а также текстиль, фрукты, морепродукты и др. товары, в основном, скоропортящиеся. Из Европы и США везут компьютеры, электроприборы, мо-

бильные телефоны, продукты химии, фармацевтики.

КОРЕЯ

Несмотря на то, что Республика Корея, с 1979г. уделяет внимание совершенствованию своей транспортной инфраструктуры, развитию ж/д, воздушных и морских перевозок, справиться с быстро увеличивающимся их объемом ей до сих пор не удалось.

Расширение транспортной инфраструктуры рассматривается в качестве основного фактора в повышении национальной конкурентоспособности. С этой целью был разработан госплан развития интермодальных перевозок на 2000-02гг. Долгосрочная цель этого плана состоит в том, чтобы довести транспортную инфраструктуру РК к уровню развитых стран.

Дорожная сеть РК. На долю шоссежных дорог в РК приходится 90% от общего объема транспортных перевозок внутри страны. Суммарная протяженность дорог составляет 87.534 км. **Протяженность 21 скоростной магистрали – 2.141 км.** Национальные дороги, наряду со скоростными автомагистралями, формируют дорожную сеть, которая обеспечивает связь между главными городами, портами, аэропортами, промышленными комплексами. Протяженность 49 дорог госзначения составляет 12.417 км.

Дорожная инфраструктура

	Ответств. власти	Протяженн. км.	% дорог. покрыт.	Организ. отв. за эксплуат.
Скоростные автомаг.	министерство	2.141	100	Korea Highway
Автострады госзначения	министерство	12.417	98,2	Мэры
-из них скоростные	строит. и трансп. РК	2.142	98,6	городов
Дороги столичных городов	Мэр	17.839	88,7	Мэр
Местные дороги	Губернатор	17.151	78,3	Мэр
Муницип. дороги	Местн. правит.	39.241	60,4	Главы мест. правит.
Всего		87.534		

До 2020г. запланировано строительство 7 скоростных автомагистралей простирающихся с севера на юг и 9 автомагистралей – с востока на запад, которые будут охватывать всю территорию РК, соединив столицу со всеми промышленными районами.

Расширение ж/д транспортной сети. В Корее функционирует 57 железнодорожных веток общей протяженностью 3.123 км. С 1980г., основное внимание уделялось строительству многоколейных веток и модернизации существующих линий.

Эксплуатационные показатели ж/д сети РК. Суточная частота движения поездов: пассажирских поездов – 2680, грузовых поездов – 434, всего – 3.114. Объем перевозок в 2001г.: пассажиров – 911 млн.чел., груза – 45.100 тыс.т. Протяженность ж/д полотна: всего – 6.667 км. (коммерческие линии – 3.123 км.), многоколейные линии – 939 км. (30,1%), электрифицированные линии – 670 км. (22,1%). Вагонный и локомотивный парк, локомотивов – 2.871, из них: дизельных локомотивов – 493, электролокомотивов – 96, дизельных составов (2-4 вагона) – 610, электричек (2-4 вагона) – 1.672, пассажирских вагонов – 1.639, грузовых вагонов – 13.494.

В 1992г. Корея приступила к строительству высокоскоростной ж/д магистрали (Сеул-Тэджон-

Пусан). Срок ввода ее в эксплуатацию в полном объеме запланирован на 2010г. Общая стоимость проекта – 18,4 трлн. вон (15,4 млрд.долл.). Первый этап строительства (12.737.700 млн. вон) должен завершиться в апр. 2004г. Максимальная скорость движения по новой магистрали составит 300 км/час, ежедневно планируется перевозить 520 тыс. пассажиров, одновременно в составе из 20 вагонов можно будет перевезти 935 пассажиров.

Система авиаперевозок. Введенный в эксплуатацию в 2001г. новый международный аэропорт Инчхон значительно расширил возможности Кореи в области авиаперевозок. Новый аэровокзал представляет собой 6-этажное строение (4 этажа на поверхности и 2 – под землей) общей площадью 500 тыс.кв.м. с 44 выходами на посадку в самолет. Пропускная способность аэровокзала – 6.400 пассажиров в час. Аэропорт имеет 2 взлетно-посадочные полосы (в перспективе – 4) и оборудован современными системами навигации и связи, что позволяет ему функционировать круглосуточно. Ежегодно может принимать 30 млн. пассажиров (в перспективе – до 100 млн.).

Наибольших успехов в 2002г., как в перевозке пассажиров, так и грузов, добилась авиакомпания «Кореан Эйр». Доходы от продаж за 2002г – 6,23 трлн. вон (5 млрд.долл.), а доходы от операционной деятельности – 341,5 млрд. вон (284 млн.долл.). «Асиана Эйрлайнз» также успешно работала в 2002г. Доходы ее от операционной деятельности в 2002г. составили 171,4 млрд. вон (143 млн.долл.), а доходы от продаж – 2,54 трлн. вон (1,7 млрд.долл.). В 2003г. объем международных пассажирских авиаперевозок в стоимостном выражении возрастет на 9,2%, а грузовых – на 8,2%.

Эффективность транспортных перевозок в РК повысилась с введением в эксплуатацию объединенной логистической информационной системы, охватывающей сухопутные, морские и воздушные перевозки. На начало 2002г. в РК было зарегистрировано 283 тыс. компании занятые в сфере транспортного обслуживания (на 14,7% больше пред.г.), годовой доход которых составил 60,12 трлн. вон (50 млрд.долл.), рост по сравнению с пред.г. 10%.

Доходы транспортного сектора экономики, в млрд. вон, %

	1999г.		2000г.		2001г.	
	А	В	А	В	А	В
Всего	49.646	4,9	54.634	10	60.120	10
Наземный трансп.	22.200	11,9	23.624	6,4	26.987	14,2
Морской трансп.	16.088	-5,4	17.713	10,1	18.278	3,2
Воздушный трансп.	6.267	8,5	7.313	16,7	7.582	3,7
Др. сферы обслуж., относящиеся к трансп.	5.092	8,4	5.984	17,5	7.273	21,5
А – сумма, В – сравнение с пред.г.						

Источник: Национальная статистическая служба

На долю наземного вида транспорта пришлось 44,9% от общего объема доходов. Доля морских перевозок составила 30,4%. Количество пассажиров, пользующихся автотранспортом, уменьшилось и составило 74% от общего объема пассажиропотока (в 70г. их доля составляла 96%). Увеличилось число пассажиров на железной дороге. Услугами метрополитена воспользовались 18,9% от общего количества пассажиров.

Внутренние грузовые перевозки в связи с интенсивным развитием промышленности в РК имели тенденцию к постоянному росту. Грузовые перевозки по автомагистралям составляют 74,2%

от общего объема внутренних перевозок. Перевозки по железной дороге, в связи с сокращением транспортировки угля для внутреннего использования (в наст.вр. уголь заменяется другими, экологически чистыми видами топлива), сокращаются. Объем морских перевозок (зерна, антрацита, цемента) имеет тенденцию к росту.

Внутренние пассажирские перевозки, в млн. чел., %

	Всего	Авто-магистрали	Железные дороги	Метрополитен	Морск. суда	Авиа-линии
1985г.	11.441	10.601	92,7	503	4,4	325
1990г.	14.488	12.722	87,8	645	4,5	1.102
1995г.	13.803	11.290	81,8	790	5,7	1.693
1999г.	13.326	10.456	78,4	824	6,2	2.016
2000г.	13.492	10.411	77,1	814	6	2.235
2001г.	13.328	9.857	74	912	6,8	2.527

Источник: министерство строительства и транспорта РК

Внутренние грузовые перевозки, в тыс. т., %

	Всего	Авто-магистрали	Железные дороги	Морск. суда	Авиа-линии
1985г.	238.392	148.700	62,4	55.346	23,2
1990г.	337.145	215.125	63,8	57.922	17,2
1995г.	595.272	408.368	68,6	57.469	9,7
1999г.	567.344	401.177	70,7	42.081	7,4
2000г.	673.835	496.174	73,6	45.240	6,7
2001г.	721.823	535.725	74,2	45.122	6,3

Источник: министерство строительства и транспорта РК

Число зарегистрированных автотранспортных средств на начало 2002г. составило 12,914 млн.ед., увеличение по сравнению с пред.г. на 7,1%. Легковых автомобилей насчитывалось 8,889 млн.ед. (68,8% от общего количества автотранспорта). Количество автобусов — 1,257 млн.ед., грузовых — 2,728 млн. и специальных — 39,4 тыс.ед.

Число зарегистрированных автотранспортных средств, в тыс.ед.

	1985г.	1990г.	1995г.	2000г.	2001г.
Всего	1.113,4	3.394,8	8.468,9	12.059,3	12.914,1
Легковой	556,7	2.074,9	6.006,3	8.083,9	8.889,3
-личный	449,1	1.902,1	5.778	7.798,5	8.587,6
Автобусы	128,3	383,7	612,6	1.427,2	1.257
Грузовой	412,7	924,6	1.816,6	2.511	2.728,4
Другие	15,7	11,5	33,4	37,1	39,4

Источник: министерство строительства и транспорта РК

Автопром

Последние 2 года были сложными для производственного сектора южнокорейской экономики и в т.ч. для ее автомобильной промышленности, что было обусловлено ухудшением деловой конъюнктуры в ряде ведущих индустриальных стран и прежде всего в США. Однако южнокорейцам в 2002г. удастся успешно преодолеть серьезный спад предыдущего года и добиваться заметного роста в ряде отраслей производственного сектора и в экономике в целом.

В мировой автомобильной промышленности объем спроса в 2001г. сократился на 0,5% по сравнению с 2000г. и составил 57 млн. автомобилей. В 2002г., по оценкам американской компании J.D.Power-LMC, объем спроса сократится на 2,7% по сравнению с 2001г. и составит 55,47 млн. автомобилей, при этом спад произойдет в основном за счет Северной и Южной Америки, а также Западной Европы. В Восточной Европе и Азии спрос несколько возрастет.

В последующие годы ожидается устойчивый рост спроса на автомобили в среднем на 3,2% в 2005г., 2,9% в 2007г. и 2,9% в 2010г., причем среднегодовой рост спроса в 2001-10гг. может соста-

вить в Северной Америке 0,5%, Южной Америке 5,7%, Западной Европе 1,3%, Восточной Европе 8,8% и в Азии 4,9% при общемировом ежегодном среднем росте в 2,4%.

С учетом этих прогнозов крупнейшие мировые производители автомобилей выстраивают свою стратегию на ближайшее десятилетие, уделяя повышенное внимание укреплению и расширению своих позиций на азиатском, восточноевропейском и южноамериканском рынках. Особый интерес вызывает китайский рынок, который в 2025г. станет самым большим в мире. Южная Корея также начинает играть все более важную роль в стратегических планах ряда крупных американских и европейских производителей автомобилей и в первую очередь не как рынок для их автомобилей, а как плацдарм для организации и расширения их позиций в азиатско-тихоокеанском регионе с прицелом, прежде всего, на китайский рынок.

В 2002г. в Южной Корее произошли четыре события, которые будут определять пути и перспективы развития южнокорейской автомобильной промышленности до 2010г.: правительство РК приняло решение о приоритетном развитии автопрома с целью обеспечения за страной к 2010г. места в четверке крупнейших стран-производителей автомобилей; завершился процесс поглощения американской корпорацией General Motors южнокорейской компании Daewoo Motor и создания новой совместной компании GM Daewoo Auto & Technology Company (GM Daewoo); компания Hyundai Motor приступила к реализации проекта по строительству в США крупного автомобильного завода производительностью 300 тыс. машин в год; французская компания Renault приняла стратегический план развития своего южнокорейского филиала — компании Renault-Samsung с целью доведения к 2005г. его производственных мощностей до 500 тыс. автомобилей в год.

В последние годы стоимостная доля автомобилей в общем экспорте Южной Кореи постоянно росла и в последние годы она вышла на второе место, уступая только полупроводниковым изделиям. В 2001г. в экспорте в США, являющихся главным и стратегическим рынком для Южной Кореи, стоимостная доля автомобилей превысила долю полупроводников (объем экспорта автомобилей составил 5,93 млрд.долл., а полупроводниковых изделий 3,42 млрд.долл.). Автомобили превратились в важнейший стратегический экспортный товар для южнокорейской экспортоориентированной экономики.

В 2001г. из Южной Кореи было экспортировано автомобилей на 13,3 млрд.долл. при средней экспортной цене за автомобиль в 8,1 долл. В стране было произведено 2,9 млн. автомобилей и она продолжает удерживать 5 место в мире по их выпуску вслед за США, Японией, Германией и Францией.

Правительство РК разработало перспективный план господдержки стратегических отраслей промышленности. Особое внимание будет уделено расширению и укреплению в стране производства собственных автомобильных комплектующих узлов и деталей с целью повышения их качества и перехода на собственные технологии, что позволит повысить качество самих автомобилей и их экспортную стоимость, а также увеличить экспорт автомобильных частей в другие страны.

Планируется к 2010г. при прямой господдержке создать 30 крупных компаний – производителей авточастей мирового класса и обеспечить экспорт авточастей на уровне 6 млрд.долл. в год. Для реализации этих планов из госбюджета на создание и реструктуризацию инфраструктуры производства авточастей в этот период будет выделен 1 млрд.долл. (1,25 трлн.ю.к.вон), в частности, из этой суммы до 2005г. будет израсходовано 14 млн.долл. на создание государственной системы сертификации качества авточастей (каждый год будет сертифицироваться по 10 категорий авточастей).

Правительство будет инициировать и поддерживать с помощью системы налоговых льгот и привилегий создание «модульных» промышленных комплексов для производства комплектующих, а также предоставит дополнительные льготы для привлечения в Ю.Корею компаний – производителей автокомплектующих из Германии и Японии.

Оно будет оказывать прямую финансовую поддержку, а также задействует государственные НИИ и университеты для реализации проекта создания автомобиля на альтернативном топливе. Будет оказываться господдержка выставочной и маркетинговой деятельности в автомобильной сфере, правительство будет конструктивно поддерживать деятельность южнокорейских автопроизводителей по созданию стратегических альянсов и совместных компаний и проектов с крупными автопроизводителями других стран, если они способствуют повышению конкурентоспособности южнокорейской экономики.

Правительство РК поставило перед автомобилестроительной отраслью задачу выйти в 2010г. на четвертое место в мире по общему производству автомобилей, оттеснив на 5 место Францию, причем в рамках решения этой задачи основное внимание будет уделено резкому расширению экспорта и наращиванию производства на южнокорейских предприятиях за рубежом, что обусловлено высоким уровнем насыщения внутреннего рынка в стране. По данным министерства транспорта с строительства РК, на сент. 2002г. в стране было зарегистрировано 13,734 млн. автомобилей – рост на 7,9% по сравнению с аналог. периодом пред.г. Один автомобиль в Южной Корее приходится на 3,67 чел., или один на семью (для сравнения: в США один автомобиль приходится на 1,3 чел., в Японии – на 1,8, в Англии – на 1,9, в Сингапуре – на 6,4, в Гонконге – на 14,4 чел.).

Крупнейшие южнокорейские автопроизводители уже объявили о своих планах по организации и расширению производственных мощностей за границей – Hyundai Motor к 2005г. постоит завод в США мощностью 300 тыс. автомобилей в год, а также вместе с Kia Motor нарастит свои мощности в Китае до 500 тыс. автомобилей в год. Планируется также постройка крупного завода в Европе.

Другим событием, которое будет иметь большое и долгосрочное влияние на развитие южнокорейского автомобильного рынка и которое завершает реструктуризацию автомобильной отрасли страны после кризиса 1997г., является завершение в окт. 2002г. процесса поглощения одной из крупнейших автостроительных компаний Южной Кореи Daewoo Motor американской корпорацией General Motors и создание в результате по-

глощения новой смешанной компании GM Daewoo. Новая компания является акционерным обществом, в котором 42,1% акций стоимостью 400 млн.долл. принадлежит General Motors, 33% акций стоимостью 197 млн.долл. принадлежит государственному Korea Development Bank, 14,9% акций стоимостью 89 млн.долл. – японской компании, Suzuki, в которой General Motors владеет 10% акций, и 10% акций стоимостью 59,7 млн.долл. – компании Shanghai GM, являющейся совместным предприятием General Motors и китайской госкорпорации China's Shanghai Automotive Industry, в котором GM владеет 50% акций.

Компания GM Daewoo взяла на себя финансовые обязательства обанкротившейся Daewoo Motor на 573 млн.долл., получив в замен долгосрочный кредит в 2 млрд.долл. от кредиторов бывшего Daewoo Motor – 750 млн.долл. с фиксированной 6% годовой ставкой от государственного Korea Development Bank, который дает также 850 млн.долл. по текущим рыночным ставкам, Woori Bank предоставит 200 млн.долл., Korea Exchange Bank и Chohung Bank – по 100 млн.долл. по текущим рыночным ставкам.

В активы новой компании GM Daewoo включены заводы бывшего Daewoo Motors в Changwon и Gunsan общей мощностью 500 тыс. автомобилей в год, завод во Вьетнаме с производительностью 20 тыс. автомобилей в год, а также дочерние компании по продаже автомобилей в 9 странах – Австрии, Бельгии, Люксембурге, Франции, Германии, Италии, Пуэрто-Рико, Испании и Швейцарии. Она сохраняет за собой и компанию по автокомплектующим для европейского рынка в Нидерландах.

Крупнейший завод Daewoo Motor в Buryeong, г.Инчхон остался вне новой компании, однако было достигнуто соглашение, что он будет продолжать работу и будет поставлять GM Daewoo готовые автомобили для продажи, автокомплектующие и двигатели. Если заводу до 2006г. удастся ежегодно на 4% поднимать производительность труда, перейти на круглосуточную работу в две смены, поднять качество продукции до мирового уровня компании GM и добиться снижения уровня потерь от трудовых конфликтов, то он будет включен в состав новой компании. Учитывая популярность брэнда Daewoo в ряде регионов мира, новая компания будет продавать свои автомобили в Европе, Австралии и Корее под брэндом Daewoo. В остальных регионах они будут продаваться под брэндом GM или Suzuki.

Руководство новой компании уже объявило о том, что его главной целью является быстрое развитие объемов производства в Корее до 854 тыс. автомобилей в 2005г. и обеспечение за компанией 26% местного рынка (в 2001г. доля Daewoo Motors составляла 11,8%).

В 2003г. планируется произвести 608 тыс. автомобилей, из которых 281 тыс. должна быть продана на внутреннем рынке (20% объема местного рынка), а 327 тыс. предназначены для экспорта, доля которого в продажах компании должна вырасти к 2005г. до 63% по сравнению с текущими 45%.

Стратегической задачей компании GM Daewoo является широкое проникновение на китайский и японский рынки. На китайский рынок проникновение планируется в партнерстве с

Shanghai Automotive Industry, которая уже выразила заинтересованность в продаже автомобилей компании GM Daewoo, а также через совместную компанию Shanghai GM.

Наступление на японский рынок планируется вести через компанию Suzuki, ставшей одним из основных владельцев акций компании GM Daewoo. Для этого уже достигнуты договоренности между GM, GM Daewoo и Suzuki о сотрудничестве в разработке новых моделей, взаимной поставке двигателей, коробок передач и других автокомпонентов.

Создание новой компании, которая будет использовать огромный производственный, конструкторский и технологический опыт крупнейшего мирового автопроизводителя — корпорации General Motors, а также передовой американский производственный, маркетинговый и финансовый менеджмент обещает после 2005г. резкое обострение конкурентной борьбы на южнокорейском рынке автомобилей, где доминируют компании Hyundai Motor с 48,7% рынка и Kia Motors с 27% рынка. Компания Ssangyong по результатам 2001г. имела 7,7% рынка, Renault Samsung — 4,9%, Daewoo Motor — 11,8%.

Третьим важнейшим событием 2002г., которое будет иметь влияние на последующее развитие автоиндустрии Южной Кореи и на мировой рынок автомобилей, является практически запуск проекта компании Hyundai Motor по строительству крупного собственного завода по сборке автомобилей в США, г.Монтгомери, шт.Алабама, а также решение группы Hyundai Motor, куда входит и Kia Motors, о резком наращивании к 2005г. своих производственных мощностей в Китае до 500 тыс. автомобилей в год.

Решение о строительстве завода в США было принято компанией под влиянием двух факторов — необходимости создания по примеру других иностранных компаний-производителей своей производственной базы на наиболее емком рынке автомобилей с целью максимального приближения производства к потребителям, особенно с учетом того, что компания постоянно наращивала экспорт своей продукции в США (в 2001г. Hyundai Motor экспортировала в США 569.635 автомобилей), а также необходимости урегулирования постоянных трений в двухсторонних торговых отношениях Южной Кореи с США, которые постоянно обращали внимание южнокорейской стороны на необходимость ликвидации дисбаланса в торговле автомобилями (Южная Корея экспортировала в США 600 тыс. автомобилей в 2001г., а США в Ю.Корею 1500 шт.). В качестве одной из мер по урегулированию американцы требовали снижения таможенных тарифов на ввозимые в Южную Корею автомобили с 8% до, 2,5%, т.е. до уровня тарифов США. Все наблюдатели отметили тот факт, что после начала реализации в апр. 2002г. проекта по строительству завода Hyundai Motor в США, который создаст непосредственно на заводе 2000 новых рабочих мест для американских рабочих, а с учетом расширения обеспечивающих это производство видов деятельности (комплектующие узлы и детали, юридическое и консультативное обеспечение, инженерно-конструкторские услуги) число новых рабочих мест достигнет 7 тыс., американское правительство немедленно сняло вопрос о дисбалансе в торговле автомоби-

лями с повестки дня торговых переговоров с Южной Кореей.

Строительство завода обойдется компании Hyundai Motor в 1 млрд.долл., причем власти штата Алабама гарантировали этому проекту поддержку в 252 млн.долл. в виде пакета стимулирующих и поддерживающих проектов (incentives), из которых 88% предоставляются правительственными структурами (властями штата и местными властями) и 12% частным бизнесом. Эти проекты разбиты на шесть категорий — улучшение места под строительство (55 млн.долл., за счет правительства штата и местных властей), усовершенствование транспортной инфраструктуры в районе нового завода (29 млн.долл., в основном за счет правительства штата), обучение рабочих для нового завода (61,8 млн.долл., полностью за счет правительства штата), частные капиталовложения на улучшение системы электро- и газоснабжения, удлинение железной дороги и усовершенствование системы телекоммуникаций — 18,2 млн.долл., налоговые льготы на 20 лет с 7% ежегодной скидкой — 76 млн.долл., прочие стимулы, включая рекламу через различные каналы федерального и регионального уровня, 12,1 млн.долл. Для правительственных инвестиций в качестве срока окупаемости определен 2011г.

Завод должен вступить в строй в I пол. 2005г., в котором планируется выпустить 128 тыс. автомобилей. В 2006г. выпуск должен составить 217 тыс. автомобилей, а в 2007г. — 225 тыс. На заводе будут выпускаться модели Santa Fe и New Sonata.

Одновременно руководство Hyundai Motor разрабатывало планы резкого наращивания выпуска автомобилей в Китае как одного из шагов на пути к достижению стратегической цели — войти к 2010г. в пятерку крупнейших мировых компаний-производителей автомобилей. По результатам 2001г. группа произвела 2,5 млн. автомобиля и вышла на 9 место в мире, обойдя Fiat и Renault, а в 2000г. она занимала 11 место.

В окт. правительства КНР одобрило заявку Hyundai Motors и китайской компании Beijing Automotive Industry Holding на создание крупного совместного предприятия в Китае Beijing Hyundai Motor с мощностью 200 тыс. автомобилей в год. Завод должен выйти на проектную мощность в 2005г., а в 2010 — выйти на производство 500 тыс. автомобилей в год. Китайские и южнокорейские партнеры будут иметь равные доли (50-50) в уставном капитале новой компании. В рамках соглашения с другим китайским партнером Kia Motors создается совместное производство в г. Nanjing с проектной мощностью 300 тыс. автомобилей в год, на которую планируется выйти также к 2005г.

К 2005г. Hyundai Motor создаст в Китае мощность по производству 500 тыс. автомобилей в год в дополнение к мощностям на 300 тыс. автомобилей в год в США. Группа планирует также создать крупное производство в Европе, однако месторасположение нового завода еще не определено. После завершения этих проектов Hyundai Motor будет производить на своих зарубежных заводах до 25% всего объема выпускаемых ею автомобилей. В наст.вр. она производит за рубежом всего 1% своих автомобилей по сравнению с 30% у крупнейших мировых производителей.

Еще одним неожиданным событием для автомобильной отрасли Южной Кореи стало решение

компании Renault резко нарастить мощности в Корее своего дочернего предприятия компании Renault Samsung Motors, в котором французы владеют 70% акций стоимостью 565 млн. долл.

Компания была создана в авг. 2000г. путем поглощения компанией Renault обанкротившейся южнокорейской компании Samsung Motors и за истекшие 2 года она добилась на южнокорейском рынке заметных успехов – ей удается в 2002г. выйти на уровень продаж в 90-95 тыс. автомобилей своей единственной выпускаемой модели SM5 (рост 26% по сравнению с 2001г.). С авг. 2002г. компания начала выпуск своей второй модели SM3, сконструированной на платформе модели Bluebird Sylphy компании Nissan, в которой Renault принадлежат 44% акций.

Решение о расширении производства компании Renault Samsung Motors предусматривает наращивание мощностей ее завода в г. Пусане до 500 тыс. автомобилей в год с полным освоением их к 2010г. В расширение завода компания Renault за 3 года инвестирует 300 млн. долл., а также разработает для своей дочерней компании еще две новые модели легковых автомобилей.

Руководство Renault заявило, что Южная Корея является основным опорным пунктом для расширения ее присутствия на азиатских рынках, и в первую очередь в Китае, в связи с чем оно планирует, что 50% производимых компанией Renault Samsung Motors автомобилей будут экспортироваться в страны региона.

Автомобилестроительная отрасль южнокорейской экономики в 2002г. продолжала успешно развиваться. По оценкам КАМА (Korea Automobile Manufacturers Association), 5 автомобильных компаний страны за 10 мес. 2002г. произвели 2,78 млн. автомобилей – рост на 2,7% по сравнению с аналог. периодом пред.г. На долю компании Hyundai Motor пришлось 1,43 млн. автомобилей (рост на 6,1%), Kia Motors – 809.191 автомобиль (рост 0,6%), GM Daewoo – 315.369 автомобилей (падение на 19,9%), Ssangyong Motor – 132.679 автомобилей (рост на 28,5%) и Renault Samsung Motors продала за 10 мес. 75 тыс. автомобилей (рост на 23%).

Экспорт в 2002г., по оценкам КАМА, может составить 1,63 млн. автомобилей (рост на 8,6% к 2001г.) на 14,5 млрд. долл. (рост на 8,9% к 2001г.), при этом на североамериканский рынок будет поставлено 760 тыс. автомобилей (рост на 8,6% к 2001г.), на европейский – 510 тыс. автомобилей (рост на 18,6%).

Вероятно Hyundai Motor по итогам 2002г. сможет выйти на 8 место в мире по производству автомобилей, отеснив на 9 место японский Nissan. По оценкам КАМА, Hyundai Motor и Kia Motors смогут реализовать в 2002г. 2,64 млн. автомобилей (рост на 4,8% к 2001г.), из которых Hyundai Motor продаст 743 тыс. на внутреннем рынке и экспортирует 937 тыс. автомашин, а Kia Motors на внутреннем рынке продаст 440 тыс. и экспортирует 522 тыс. автомашин.

Автомобилестроительная отрасль страны развивается устойчивыми темпами и имеет хорошие перспективы развития на ближайшие пять лет, несмотря на вялую экономическую конъюнктуру на главном автомобильном рынке мира, каким являются США.

Судостроение

Большинство строящихся в Республике Корея судов сходит со стапелей заводов, принадлежащих трем крупнейшим многопрофильным южнокорейским концернам – «Хендэ», «Дэу», «Самсунг», а также старейшей судостроительной компании «Ханчжин». В последние годы концерн «Ханчжин» заметно диверсифицировал направление своей деятельности. В его руки перешел контрольный пакет акций авиакомпания «Кориан Эйр».

На 10 основных верфей, владельцами которых являются указанные компании, приходится производство 95% всей судостроительной продукции Южной Кореи. Главными центрами судостроения считаются Ульсан, где расположены верфи «Мипхо Шипбилдинг» («Хендэ Хэви Индастриз») и «Ульсан Шипъярд» («Ханджин Хэви Индастриз энд Констракшн»), о-в Кочжедо в пров. Южная Кенсан («Самсунг Хэви Индастриз» и «Дэу Хэви Индастриз»), а также Пусан, где работы ведутся на верфи «Ендо Чосонсо» («Ханджин Хэви Индастриз энд Констракшн»), ряде средних и мелких судостроительных и судоремонтных заводов. Крупные судостроительные предприятия расположены в Масане, пров. Южная Кенсан («Ханджин Хэви Индастриз энд Констракшн») и в районе Мокпхо, пров. Южная Чолла («Самхо Хэви Индастриз», являющаяся дочерним предприятием концерна «Хендэ»).

Южнокорейское судостроение имеет ярко выраженную экспортную направленность – в 2001г. по корейскому заказу в РК было построено только одно крупное судно – весь остальной спущенный на воду флот ушел заказчикам из США, Японии, Германии, Греции и других стран. В 2001г. доходы от продажи судов составили 6,4% всего южнокорейского экспорта. Продукция судостроения входит в число пяти важнейших экспортных корейских товаров – вместе с автомобилями, компьютерами, полупроводниками и продукцией нефтехимии.

В 2001г. общий объем привлеченных южнокорейскими заказами составил 6,41 млн. регистровых тонн, что на 3,99 млн.т. меньше по сравнению с пред.г. Японские верфи получили заказы на 7,97 млн.т., что на 1,56 млн.т. больше, чем годом ранее. В 2001г. Япония вновь вышла по этому показателю на 1 место в мире, обогнав Ю.Корею, которая не смогла поддержать рекордный уровень заказов 2000г., когда он достиг 10,4 млн.т.

Обе страны являются лидерами мирового судостроения и получают 75% всех заказов: в 2001г. доля Японии на рынке составила 40,5%, Ю.Кореи – 34,2%. Далее с большим отрывом следовали Италия (6%), Германия (5%), Китай (5%) и Нидерланды (3%).

Основная часть южнокорейских заказов приходится на танкеры, спецтанкеры, а также контейнеровозы – РК смогла захватить половину этих сегментов мирового судостроительного рынка. Мировые портфели заказов по типам судов (в % валовой вместимости) на начало 2001г. распределялись: танкеры для сырой нефти 32%, балкеры – 20%, контейнеровозы – 12%, спецтанкеры (продуктово-химовозы) – 10%, газовозы – 5%, сухогрузы – 5%, пассажирские суда – 5%, прочие суда – 11%.

Падение спроса на продукцию южнокорейского судостроения в 2001г. было обусловлено ростом издержек на ведущих предприятиях, вызванным повышением зарплаты судостроительных рабочих и административного персонала компаний. Важным фактором стала обострившаяся конкуренция со стороны Китая, который все более успешно перехватывает заказы основных морских перевозчиков. Свою роль сыграло общее «проседание» мировой экономики, обусловленное последствиями, которые для финансовой системы Запада имел теракт 11 сент. 2001г. в Нью-Йорке. Иностранцы специалисты также считают, что сокращение объемов получаемых корейскими судостроительными компаниями заказов носит естественный характер в том смысле, что в рекордном 2000г. они «взяли на себя слишком много». Эксперты Ассоциации немецкого судостроения и морских технологий полагают, что мировой рынок должен «единым фронтом» противостоять «разрушительной экспансии южнокорейского судостроения».

Неблагоприятные тенденции, выразившиеся в падении активности предконтрактных проработок, стали здесь ощущаться в середине 2000г. По поручению руководства ведущих концернов, пути решения возникших проблем отрасли были всесторонне рассмотрены специалистами Ассоциации судостроителей Кореи. «Мозговая атака» завершилась выработкой детальных рекомендаций, основная суть которых заключалась в том, чтобы добиться повышения эффективности вертикальной и горизонтальной кооперации с предприятиями-смежниками, поставщиками и заказчиками. Особое внимание было уделено развитию отрасли судового машиностроения, призванной обеспечить замещение дорогих импортных запасных и комплектующих частей. Немаловажное значение имели сформулированные экспертами задачи по повышению производительности труда в отрасли за счет обновления и модернизации производства.

В соответствии с подготовленными ими адресными рекомендациями, на каждой верфи были разработаны программы сокращения построечных мест (за счет ликвидации избыточных), внедрения новейших технологий и совершенствования организации производства. Эти мероприятия дали свои результаты — к концу 2001г. средняя производительность труда на южнокорейских судостроительных заводах составила 250 т. дедвейта на одного работающего в год, что значительно превосходит европейский уровень (55 т/чел), хотя и уступает японским показателям (400 т/чел).

В 2001-02гг. южнокорейцы продолжили политику по завоеванию рынка судов специального назначения, т.е. судов с высокой добавленной стоимостью, в первую очередь газозовозов для перевозки сжиженного натурального газа, а также быстрходных пассажирских судов. Этот сектор рынка пока плотно занят европейцами, которые теперь сталкиваются с реальной угрозой его утраты.

Сеул категорически отвергает выдвигаемые европейскими судостроителями обвинения в демпинге, основанном на скрытых госдотациях. Однако западные эксперты полагают, что южнокорейские верфи продают суда по цене ниже себестоимости, получая скрытые субсидии от других подразделений концернов, куда они входят. Южнокорейские правительственные ведомства, по сути, поощряют «чеболи» к такого рода «перерас-

пределениям». Европейцы угрожают возобновлением предоставления дотаций своим судостроительным компаниям и обращением к ВТО, если корейцы не пойдут на их требование повысить цены строящихся здесь судов на 7-12% (в зависимости от категории). ЕС с 1999г. обвиняет Сеул в нарушении принципов свободной торговли в части субсидирования южнокорейского судостроения.

После резкого спада, растянувшегося до конца I кв. 2002г., объем получаемых местными верфями заказов стал вновь демонстрировать повышательную тенденцию. В янв.-мае 2002г. корейцы получили заказы на 2,5 млн.т. против 2,9 млн.т. у Японии. Что же касается потенциальных заказов по предконтрактным проработкам, то к концу I пол. 2002г. их общий объем для корейских компаний составил 15 млн.т. против японских 12,6 млн.т.

При некотором сокращении числа полученных компаниями РК заказов на газозовозы и контейнеровозы произошел рост по категориям нефтетанкеров и балкеров. Тем не менее, крупнейшими заказчиками южнокорейских судов по-прежнему остаются международные контейнерные перевозчики. Наиболее крупные контракты в последние месяцы заключили следующие корейские компании.

«Самсунг Хэви Индастриз» — заказ от французской фирмы «СМА» общей стоимостью 420 млн.долл. на восемь контейнеровозов, каждый из которых рассчитан на перевозку 5500 шт. 20-футовых контейнеров.

«Хендэ Хэви Индастриз» — заказ от израильской компании на четыре контейнеровоза, каждый из которых предназначен для перевозки 5900 шт. 20-футовых контейнеров.

«Самхо Хэви Индастриз» — заказ от итальянской компании на три контейнеровоза, в т.ч. один сверхкрупный, рассчитанный на перевозку 6500 шт. 20-футовых контейнеров.

«Ханджин Хэви индастриз энд Констракшн» — заказ от немецкой компании на шесть контейнеровозов, каждый из которых рассчитан на перевозку 2550 20-футовых контейнеров.

На фоне сократившихся заказов объем фактически спущенного в Южной Корее на воду флота в 2002г. показал рекордные результаты — в I пол. иностранные партнеры получили 120 построенных здесь новых судов общим водоизмещением 3,87 млн.т. (рост на 13,5% по сравнению с аналог. периодом пред.г.). Экспортные поступления по этой статье составили 5,1 млрд.долл. Ожидается, что в целом за год здесь будут закончены и отправлены на экспорт суда суммарным водоизмещением 7,13 млн.т., причем валютные поступления составят не менее 10,8 млрд.долл.

Южнокорейские судостроительные компании намерены сохранить за собой удерживаемую ими сейчас долю мирового рынка. Определенные надежды в этой связи они возлагают на получение российских заказов (к середине 2002г. Россия вышла на 11 место в мире по стоимости размещаемых за рубежом судостроительных заказов и этот показатель продолжает расти). Компания «Хендэ Хэви Индастриз» работает над выполнением подписанного с ОАО «Совкомфлот» контракта на шесть танкеров класса «Суэцмакс» (три построенных в Ульсане танкера — «СКФ Алтай», «СКФ Кавказ» и «СКФ Хибины» уже сданы в эксплуатацию). Заказ на строительство танкеров класса «Суэцмакс» дед-

вейтом 159 тыс.т. был размещен в Южной Корее, поскольку в России нет судостроительных компаний, способных производить такие большие суда. Танкеры «Суэцмакс» наиболее эффективны для перевозок нефти из портов Северной Европы и Западной Африки в США. Эксплуатируясь в российских портах, танкеры указанного класса загружаются нефтью Каспийского трубопроводного консорциума на новом терминале вблизи Новороссийска. Широко обсуждаемые сейчас планы по поставкам российской нефти в США вполне могут вызвать значительный рост заказов на строительство новых танкеров в Южной Корее.

Компания «Самхо Хэви Индастриз» получила от российской компании «Новошип» не менее крупный заказ на строительство танкерного флота. На начало окт. 2002г. российскими компаниями в Южной Корее размещены заказы на строительство судов стоимостью 600 млн.долл. На 10-15 млн.долл. в год российскими компаниями приобретаются здесь старые (7-10 лет) рыболовецкие суда. Ежегодная стоимость ремонта российских судов в Ю.Корее составляет не менее 100 млн.долл.

Южнокорейцы ревниво следят за предпринимаемыми в России шагами по возрождению отечественного судостроения. Местных судостроителей также беспокоит проект воссоединения железных дорог Севера и Юга Кореи с Транссибом, способный обострить конкуренцию на рынке международных грузовых перевозок.

ЛАТВИЯ

Процесс приватизации в 2002г. не получил своего завершения. На конец 2002г. завершена приватизация 556 гособъектов. Продолжалась дискуссия об условиях приватизации Латвийской железной дороги, Латвэнерго, компании АО «Вентспилс нафта» и Крайбанка (Сбербанк).

Экономическое развитие страны во многом определяет ее транспортная отрасль, услуги которой, наряду с услугами банков и торговли, практически определяет формирование ВВП Латвии (до 10%).

В Латвии действуют 10 портов. В 3 крупнейших – Вентспилском, Рижском и Лиепайском портах главным направлением является перегрузка транзитных грузов из стран СНГ на Запад. Удельный вес отправленных грузов в общем грузообороте составляет 94%. В Вентспилском порту этот показатель составляет 98%, а в Рижском и Лиепайском – 89% и 85%.

По данным ЦСУ Латвии, объем перевозки грузов в латвийских портах за 2002г. снизился. Всеми портами Латвии было отправлено и принято 52,15 млн.т. (-8,4%).

Более всего на показателях деятельности портов отразилось снижение объемов отправленных грузов. Всего через латвийские порты было отправлено 47,78 млн.т. (-11%). Основной причиной падения стало уменьшение объемов отгрузки сырой нефти через Вентспилс – 7,47 млн.т., 16,4% от общего объема отправленных грузов; показатель пред.г. – 14,98 млн.т. или 27% от общего объема. Общее падение объемов перевалки нефти составило 50,1%. Если в середине 90гг. доля российского нефтяного экспорта через Вентспилс составляла 14%, то в 2002г. она не превысила 5%.

В 2002г. общий объем перевалки наливных грузов, доля которых в общем грузообороте латвий-

ских портов составляет 52%, снизился на 30,4%. Доля генеральных грузов составила – 19,7%, в т.ч. лесоматериалы – 11,8%, контейнеры – 2,5%, металлы – 1,9%. Общий объем перевалки этих грузов снизился на 0,6%.

Успешные показатели по перевалке наблюдались только по насыпным грузам (+12,9%), в первую очередь за счет отгрузки угля, поступающего из российского Кузбасса (+41,3%). Объем перевалки минудобрений сократился на 4,1%.

Отмечается положительная динамика по принимаемым в латвийских портах грузам (+38%). Из общего объема принятых грузов – 3,1 млн.т. пришлось на сахар-сырец – 1 млн.т. (+58%). Возросло количество контейнерных перевозок (+24%).

Судя по данным минсообщений ЛР о работе транспортной отрасли страны, специализированный порт Вентспилс в 2002г. не сохранил за собой статус крупнейшего порта на Балтике. Наливных грузов в порту обработано 20,5 млн.т. (-30%). Падение общих объемов грузооборота порта (-24,3%) рассматривается местными СМИ как «рекордное и катастрофическое». Наибольший вклад в это внес терминал АО «Вентспилс нафта» (ВН), грузооборот которого снизился наполовину по сравнению с аналог. периодом пред.г. Отгрузка сырой нефти и нефтепродуктов в порту сократилась на 28,9% и составила в янв.-дек. 20,04 млн.т. На долю нефти пришлось 7,47 млн.т. (-50,1%), нефтепродуктов – 12,6 млн.т. (-8,1%). Потери по сырой нефти в порту составили 7,5 млн.т.

Местные наблюдатели отмечают отсутствие в порту Вентспилс необходимых мощностей для перевалки мазута. Порт обработал 2,2 млн.т. этого нефтепродукта (в основном от Московского НПЗ), при этом 1 млн.т. с белорусских заводов в Новополоцке и Мозыре прошли транзитом через Латвию в Таллин, где имеются специальные (утепленные) помещения для подготовки этого продукта к перевалке в зимний период. Отмечается прекращение перевалки металлов (-98%). Контейнерный терминал, построенный бельгийцами, не получил должной загрузки – 1,3 тыс.т. Объем перевалки насыпных грузов сохранил положительную динамику за счет кузбасского угля.

Перспективы роста грузооборота АО «Калий парк» призрачны, т.к. «Уралкалий» уже построил собственный терминал в Санкт-Петербурге, а «Сильвенит» и «Беларуськалий» рассматривают вопрос совместного финансирования строительства терминала в Усть-Луге. В этих условиях латвийская компания вынуждена переориентировать часть своих конвейерных мощностей на перегрузку российского зерна.

На уровне проектных перевалочных мощностей в Вентспилсе работал терминал АО «Вентамо-ниакс», обработавший 1,15 млн.т. грузов, в т.ч. 270 тыс.т. аммиака, 780 тыс.т. различных нефтепродуктов и 95 тыс.т. НАК (нитрилакриловая кислота).

В 2002г. во втором по величине латвийском порту – Рижском – грузооборот по сравнению с соотв. периодом пред.г. увеличился на 21,7% и составил 18 млн.т. Отправлено насыпных грузов – 5,8 млн.т. (+29,7%), генеральных – 5,4 млн.т. (-3,6%) и наливных – 5,4 млн.т. (+46%), в т.ч. нефтепродуктов – 5,1 млн.т. (+49,8%). На 100% возросли объемы отправляемого угля, который на данный момент является одним из важнейших

грузов столичного порта. На 15% повысилось и количество полученных грузов — до 2 млн.т. Определяющую роль здесь сыграл сахар, его объемы перевалки возросли в 2,7 раза.

2002г. можно считать успешным для Лиепайского порта — обработано 4,3 млн.т. грузов (+32,3%). Результаты были улучшены за счет увеличения на 32% объема отправленных нефтепродуктов. На 24% увеличились объемы поступлений грузов от мобильных грузоперевозчиков в рамках паромных сообщений. Обработано 799 тыс.т. насыпных грузов (+56,1%). Особенно стремительный рост наблюдается в перевалке жидких грузов — в общей сложности их объем составил 887 тыс.т. (+51,2%). На 21,7% возросло количество генеральных грузов. Лидером по грузообороту в порту остается стивидорная компания «Лиепаяс Оста» — 982 тыс.т., на втором месте — «Терра Балт» — 623 тыс.т. Активно использует «свой» порт АО «Лиепаяс металлург», отгрузивший продукцию (арматура) общим весом в 600 тыс.т.

За 2002г. грузооборот малых портов составил 954 тыс.т. (+24%). В наращивании объемов преуспел порт Скулте (+45%), в основном за счет отгрузки лесоматериалов, щепы, щебенки и торфа. Балансовая древесина и пиломатериалы составляют 90% от общего грузооборота малых портов. Перспективы развития малых портов связаны с развитием подъездных путей к ним и местным экспортным сырьевым потенциалом.

Тарифная политика МПС России продолжает сказываться на работе Латвийской железной дороги (ЛЖД), которая снизила темпы ежегодного роста объемов транзитных грузоперевозок. С начала 2002г. через Латвию транзитом прошло 33,44 млн.т. ж/д грузов (+5,0%). Грузопоток в направлении латвийских портов повысился незначительно и составил 29,71 млн.т. (+1,2%). Показатели ЛЖД «подпортили» экспортные перевозки, которые уменьшились на 17,5%. Объем перевозимого по ЛЖД импорта остался на прежнем уровне — 3,2 млн.т. На положительную динамику повлияли перевозки сахара (+36%) и угля (+54%), т.к. объемы перевозок нефтепродуктов по железной дороге остались на прежнем уровне.

Возвращение кубасского угля в латвийские порты отмечается местными СМИ как «триумфальное». В Латвии отгрузками угля занимаются компании АО «Вентспилсский торговый порт», а также АО «Штрек» и АО «Рижский центральный терминал». Для привлечения российских клиентов рижская компания АО «Латс» приобрела оборудование для очистки, дробления и обогащения угля. Вентспилсский порт готовится к строительству угольного терминала мощностью 5 млн.т. в год, который позволит производить отгрузку угля на суда типа «панамакс» грузоподъемностью до 70 тыс.т. Если в 2000г. уголь через латвийские порты не перегружался, то в 2002г. перевалено общей сложностью 3551 тыс.т. (рост 41,3%), в т.ч. 2141 тыс.т. через Ригу и 1410 тыс.т. через Вентспилс.

После парламентских выборов и завершения формирования нового правительства в Латвии стал активно обсуждаться вопрос о приватизации компании «Вентспилс нефта» (ВН). Основными акционерами этой компании являются АО «Латвияс нефта транзит» (ЛНТ), которое владеет 47% акций, и государство — 43,82%, из которых 5% резервированы для ЛНТ. Участники транзитного

рынка считают, что главная причина вентспилсских проблем — отсутствие крупного российского сырьевого инвестора. Представители местного бизнеса («вентспилсская группа»), которых возглавляет мэр города А.Лембергс, до сих пор не хотели отдавать контроль над ними российскому бизнесу. Ситуация может кардинально измениться. Президент ЛНТ Мамерт Вэйвадс заявил, что его компания, как крупнейший акционер «Вентспилс нефта», заинтересована в приходе стратегического партнера из России. Латвийская сторона после недавних парламентских выборов поднимает вопрос о скорейшей приватизации терминала, имея в виду привлечение стратегического российского инвестора к этому процессу.

В нояб. 2002г. в Москве состоялись переговоры Союза нефтеэкспортеров России (СОНЭК) с делегацией АО «Вентспилс нефта», которую возглавил ее президент Янис Адамсон. Позиция российских нефтеэкспортеров сводилась к снижению базового тарифа ВН с 4,7 долл. за 1 т. до 3,5 долл., а также получению права свободного выбора экспедитора в порту. Стоимость перевалки нефти через терминал в Амстердаме колеблется от 0,9 до 1,8 долл/т, в Приморске составляет 4,0 долл/т, Новороссийске — 3,5 долл/т, Туапсе — 2,4 долл/т. В случае снижения Вентспилсом базового тарифа до приемлемого уровня СОНЭК готов поддержать возобновление нефтяного транзита через Латвию. К концу года перевалка нефти была сведена до минимума (в нояб.-дек. в Вентспилсе под загрузкой находилось 3 танкера по 100 тыс.т.). Правление ВН вообще не запланировало на 2003г. доходов от экспорта российской нефти.

ЛИТВА

Одной из основных отраслей машиностроительной промышленности Литвы является судостроение. Крупнейший в этой отрасли судостроительный завод Baltijos Laivu Statykla был создан в 1952г. под названием «Балтия» и является одним из самых передовых в технической сфере предприятий в регионе.

Изначально на заводе осуществлялось строительство простейших несамоходных барж, затем на предприятии было развернуто производство рефрижераторов и сухогрузов.

С 60гг. завод перешел к строительству современных рыболовных траулеров, паромов и плавучих доков. Выпускаемая продукция была ориентирована на рынки СССР и стран соцблока.

В 1991г. после провозглашения Литвы независимым государством завод столкнулся с трудностями переходного периода, потеряв из-за экономического кризиса в стране рынки сбыта своей продукции. В 1993г. рыболовецкие предприятия Сахалина приобрели на предприятии 2 транспортных рефрижератора.

В дек. 1995г. на предприятии с помощью структур была осуществлена реорганизация кадровых структур и производственных мощностей. «Балтия» была официально зарегистрирована как Акционерное общество «Балтийос Лайву Статикла». Удалось заключить несколько выгодных контрактов на постройку составных частей судовых корпусов, что позволило заводу выйти из кризисного состояния и продолжить модернизацию предприятия.

В конце 1996г. 43,6% акций АО «Балтийос Лайву Статикла» приобрела датская судостроительная компания Odense Steel Shipyards (OSS), ранее покупавшая продукцию предприятия. Датчане владеют 84% акций судостроительного завода. Остальная часть акций принадлежит Kvearner Masa Yards (Финляндия) и Kleven Verf (Норвегия). Основные заказы поступают от датских и норвежских компаний.

Завод занят выпуском блоков и частей для крупнотоннажных судов, строительство «под ключ» не осуществляется, хотя потенциальные возможности для этого сохраняются. В июне 2002г. была подана заявка на участие в конкурсе на строительство двух дорогостоящих судов для обслуживания нефтяных платформ.

Численность работающих на заводе составляет 1540 чел. и постепенно снижается. Руководство предприятия связывает это с ростом производительности труда. За последние 5 лет на внедрение новых технологий было инвестировано 12,5 млн.долл.

С учетом жесткой конкуренции на мировом рынке производителей судостроительных мощностей завод активно ищет клиентов своей продукции, рассматривая российский рынок как один из самых перспективных.

В 2002г. по сравнению с 2001г. экспорт продукции машиностроительной и приборостроительной промышленности Литвы увеличился на 57,4% и составил 1438,4 млн.долл., в т.ч. экспорт в Россию увеличился на 36,4% и достиг 388,9 млн.долл. (в 2001г. — 285,2 млн.долл.).

Наибольший рост объемов поставок в 2002г. зафиксирован по разделу ТН XVII группе 87 «средства наземного транспорта». По своей структуре эта часть импорта состоит из реэкспорта из Западной Европы в Россию автомобилей «сэконд хэнд». В Литве сформировалась целая отрасль хозяйства, которая занимается обслуживанием этого направления внешнеторговой деятельности (посредническая деятельность, ремонт автомобилей). По данной группе в 2002г. Литвой было экспортировано продукции на 300,4 млн.долл. по сравнению с 199,1 млн.долл. в 2001г. (рост на 50,9%). Это связано с вводом правительством РФ ограничительных импортных пошлин на автомобили, возраст которых более 7 лет.

К этой же группе товаров относятся поставляемые в Россию велосипеды, производимые Шяуляйским заводом «Балтик Вайрас» (торговая марка «Пантер»).

Увеличились объемы российского экспорта в Литву по большинству позиций машинно-технических отраслей промышленности. Одним из примеров успешного продвижения российской машинно-технической продукции на рынок Литвы явилось расширение производства автомобилей ОАО ГАЗ семейства «Газель» и «Соболь» на Рокишкиском машиностроительном заводе (г.Рокишкис Панявежиского уезда).

Литовская фирма ЗАО «Автомобильный бизнес-центр» (АБЦ) начала свою деятельность в мае 2000г. В этом же году между ЗАО АБЦ и ОАО ГАЗ был подписан договор о создании совместного производства и реализации в Литве и других странах автомобилей марки ГАЗ («Газель» и «Соболь»).

О важности проекта как для Литвы, так и для России говорит тот факт, что инициативу ЗАО

АБЦ и ОАО ГАЗ поддержал бывший президент Литвы Адамкус и одобрило правительство страны.

Завод по сборке автомобилей российского автоконцерна ГАЗ расположен на территории АО «Рокишкиский завод сельхозмашин».

Общая площадь завода составляет 12 тыс.кв.м. Под производственный процесс задействовано 3 тыс.кв.м., остальные площади заняты под стоянку собранных автомобилей, складирование комплектов, поступающих с российского предприятия ОАО ГАЗ. В помещении сборочного цеха установлены две линии по сборке автомобилей: одна для сборки автомашин марки «Газель», другая — автомашин «Соболь». На автозаводе применяется модернизированная производственная технология по сборке автомобилей, приобретенная в России, Франции, Финляндии и Германии.

Свободные площади сборочного автозавода позволяют установить дополнительные линии для сборки автомобилей и увеличить объемы их производства, что планирует сделать руководство литовской фирмы ЗАО АБЦ.

В окт. 2000г. на Рокишкиском заводе были собраны первые автомобили из комплектующих узлов, поступивших из Нижнего Новгорода, проведена презентация сборочного цеха завода, начата рекламная компания «Газелей» и «Соболей». Своей задачей фирма считает проникновение на рынки соседних стран, прежде всего, на польский рынок.

В 2003г. фирма АБЦ при условии ритмичных поставок в г.Рокишкис комплектующих узлов с завода ГАЗ и двигателей «Андория» планирует собрать до 1500 автомобилей «Газель» и «Соболь», из которых 1000 отправить на экспорт (в Польшу, а также в Венгрию, Латвию и другие страны). Благоприятная ситуация для продвижения прежде всего «Газелей» литовской сборки на польский рынок обусловлена еще и тем, что по финансовым и экономическим причинам сократилось производство польских автомобилей «Люблин-3» — основных конкурентов «Газелей».

Необходимо отметить на примере совместной работы АБЦ и ГАЗ перспективность и назревшую необходимость кооперационного сотрудничества российских машиностроительных предприятий с литовскими партнерами. С 1 янв. 2003г. в большинстве стран Европы вводится сертификат соответствия «Евро-3». Россия («Жигули» 10 модели и ее модификации) не имеет автомобилей, соответствующих этому стандарту, и в ближайшие 2-3г. их появление не предвидится. Налаживание кооперационного сотрудничества (по аналогии с ГАЗ и АБЦ) оставляет определенные возможности российским заводам продвигать свою продукцию на европейские рынки.

Железные дороги

Доля транспортной отрасли в ВВП Литвы в 2002г. составила 9%, из которых треть приходится на транзитные перевозки.

В 2002г. в Литве всеми видами транспорта перевезено 66 млн.т. международных и транзитных грузов, из них железнодорожным — 30,2 млн.т., автомобильным (транзит) — 5,6 млн.т., морским — 4,9 млн.т., воздушным — 3,4 тыс.т. По магистральному нефтепродуктопроводу в Литву и транзитом через ее территорию было транспортировано 23,4 млн.т. нефти и нефтепродуктов. Через магист-

ральный газопровод — 2,6 млрд. куб. м. (1,8 млн. т.) природного газа для нужд Литвы и 0,56 млрд. куб. м. (0,39 млн. т.) — для потребностей Калининградской обл. РФ.

В 2002г. международные и транзитные перевозки грузов Литовскими железными дорогами составили 30,2 млн. т., из которых 4,9 млн. т. приходилось на литовский импорт, 4,5 млн. т. — на экспорт и 20,8 млн. т. — на транзитные перевозки. Основной объем ж/д транзитных грузов приходился на российские — 14,1 млн. т., из этого количества грузов 12 млн. т. (85%) проследовало на Калининград и в обратном направлении и 2,1 млн. т. (15%) — в Клайпедский порт и в обратном направлении.

Намеченные правительством меры по модернизации транспортной инфраструктуры страны рассчитаны на перспективу. Пока сектор ж/д транспорта по техническому, экономическому, технологическому и организационному уровню отстает от современных и эффективно взаимодействующих систем железнодорожного транспорта Западной и Северной Европы. Чтобы успешно интегрироваться в европейскую ж/д транспортную систему, необходимо произвести значительные перемены в организационной системе железных дорог Литвы, приблизить технический уровень инфраструктуры и подвижного состава к стандартам стран ЕС. Для этого нужны крупные инвестиции.

За последние несколько лет на реконструкцию инфраструктуры железных дорог и их модернизацию израсходовано 55 млн. долл. Из этой суммы 30 млн. долл. вложено непосредственно АО «Литовские железные дороги», что составило 55% от общей суммы инвестиций. В 2002г. осуществлялись следующие важные проекты: капитально отремонтировано 32,5 км. железных дорог; начата модернизация системы сигнализации и телекомоборудования; реконструируются станции Кена, Кибартай, Вильнюс, Пауостис; АО «Литовские железные дороги» является крупнейшим транспортным предприятием страны. В 2002г. оно получило 4,4 млн. долл. чистой прибыли, т.е. в 6,2 раза больше, чем в 2001г.

За 2002г. АО «Литовские железные дороги» перевезло 36,7 млн. т. грузов (на 32,1% больше, чем в 2001г.), из которых 82% составили международные грузы. Основные направления деятельности Управления грузоперевозок ЛЖД: перевозка грузов по железным дорогам Литвы; экспедирование грузов; формирование тарифной политики; выполнение работ по погрузке, разгрузке и перегрузке; декларация грузов (услуги таможенного посредника); складирование груза на таможенных складах или временное хранение груза на экспортно-импортных терминалах; формирование составов, управление движением; согласование технологии грузоперевозок с железными дорогами разных стран; эксплуатация вагонного парка и его ремонт; регистрация собственных вагонов; отслеживание передвижения вагонов в Литве и в других странах. На территории Литвы имеются 70 ж/д станций. На ж/д станции Шяштокай сходятся две разные железнодорожные колеи: широкая российская (1520 мм.) и европейского стандарта (1435 мм.). На Шяштокайской станции производятся погрузка/разгрузка и перегрузка грузов из вагонов одной ширины колеи в вагоны другой ширины колеи, перегружаются 20, 30 и 40 футовые контейне-

ры. Здесь действует импортно-экспортный терминал.

На станции Моккава эксплуатируется автоматическое оборудование по изменению ширины колеи вагонных колесных пар, за счет чего перегрузка не требуется. На этой станции действует терминал перекачки сжиженного газа.

Станция «Драугисте» обслуживает единственную в Балтийских странах международную линию железнодорожно-водных паромов Клайпеда-Муран. Паром одновременно может переправлять 103 вагона. Это кратчайший путь грузоперевозок между Литвой и Западной Европой.

При Управлении грузоперевозок действует транспортно-экспедиторская фирма «LG экспедиция», предлагающая приемлемые для клиента условия: экспедирования грузов по железным дорогам стран СНГ и Европы; перевозки грузов по железным дорогам Литвы; подборки подходящих маршрутов и привлекательных тарифов; специальные тарифные ставки при перевозке нефтепродуктов, зерновых, металлов, каменного угля и других грузов по железным дорогам Литвы, Латвии, Белоруссии и Украины; специальные тарифные ставки при перевозке контейнеров поездом «Викинг» по маршруту Клайпеда-Одесса-Клайпеда; информацию для клиента об условиях перевозки грузов и их согласовании с железными дорогами других стран.

Объемы перевозки грузов в 2002г., в тыс. т.

	Всего	Местные	Междун.	Экспорт	Импорт	Транзит
Всего	36650	6480	30170	4898	4476	20796
Нефть	15424	2607	12817	521	2805	9491
Удобрения	5249	1665	3584	1 043	108	2433
Черные металлы	3448	15	3433	308	42	3083
Уголь и кокс	1763	7	1756	238	-	1 518
Зерно и мука	1518	383	1 135	248	174	713
Лесоматериалы	1480	142	1338	208	409	721
Прочие грузы	7768	1661	6 107	2332	938	2837

Динамика объема перевозки грузов в млн. т.: 1999г. — 28,3; 2000г. — 30,7; 2001г. — 29,2; 2002г. — 36,7. За 2002г. АО «Литовские железные дороги» по международным маршрутам перевезло на 4,1% больше пассажиров, чем за 2001г. В 2002г. по международным маршрутам перевезено 1461,8 тыс. пассажиров. Основными маршрутами были: Каунас-Вильнюс-Москва, Вильнюс-Минск, Вильнюс-Харьков.

В 2002г. оборот основной и дополнительной деятельности ЛЖД достиг 173,3 млн. долл. (3,5 лита за 1 долл.). Доход, полученный от перевозки грузов и пассажиров, составил 161 млн. долл., или 92,9% всего оборота. От перевозки пассажиров в 2002г. получено 15,9 млн. долл., а в целом пассажироперевозки принесли ЛЖД убытки в размере 2,3 млн. долл., которые государство покрыло из бюджета.

Парк пассажирских вагонов АО «Литовские железные дороги» состоит из 214 вагонов. Парк тягового подвижного состава насчитывает 306 ед. Парк товарных вагонов состоит из 9492 вагонов.

100% акций АО «Литовские железные дороги» принадлежит государству. В соответствии с Законом о предприятиях и сооружениях, имеющих стратегическое значение для обеспечения безопасности Литовской Республики, ЛЖД может быть частично приватизирована при условии, что частный национальный и инокапитал должен соответствовать критериям европейской и трансат-

лантической интеграции, а за государством останется право принимать решения. Российский капитал не может участвовать в приватизации АО «Литовские железные дороги».

ЛЖД регулярно объявляет тендеры на покупку локомотивов, подвижного состава, запчастей и услуг, что могло бы заинтересовать потенциальных российских поставщиков.

Покупки осуществляются по следующей схеме: каждое Управление в составе АО «Литовские железные дороги» в авг.-сент. составляет план покупок на предстоящий год в соответствии с имеющимися денежными средствами и необходимостью обновления или ремонта оборудования, получения услуг. План направляется в постоянно действующую Службу по внешним покупкам, состав которой определяет гендиректор АО «Литовские железные дороги». Служба проводит работу по подготовке материалов к тендеру и передает их в Комиссию, которая принимает окончательное решение (утверждает или отклоняет ходатайства Управлений о покупке товаров или услуг). Комиссия утверждается гендиректором Акционерного общества и собирается по мере необходимости.

Сотрудничество с МПС России. В 2002г. общий грузопоток российских грузов в направлении припортовых станций Калининградской обл. и порта Клайпеда транзитом через Литву составил 14,1 млн.т. На 2003г., в соответствии с решениями Комиссии правительства РФ по вопросам тарифного регулирования на федеральном ж/д транспорте, на Российских железных дорогах установлены исключительные тарифы на перевозки отдельных грузов в направлении портов Калининградской обл. и порта Клайпеда, которые обеспечивают конкурентоспособность портов-участников Проекта «2К» по сравнению с другими портами Балтийского моря.

В соответствии с решением указанной Комиссии (протокол от 28 окт. 2002г. №12) МПС России, ФЭК России, минтранс России рассмотрен вопрос выделения вариантов гармонизации тарифных условий на перевозки грузов в направлении портов Калининградской обл. и Литвы. По итогам рассмотрения МПС России направлены в правительство РФ предложения по созданию конкурентоспособных тарифных условий на перевозки грузов на порты Литвы. Учитывая специализацию портов Калининградской обл. и порта Клайпеда, в перечень грузов, на которые могут быть распространены специальные тарифные условия, входят каменный уголь, минудобрения, металлы, нефтяные и зерновые грузы.

9 сент.я 2002г. в соответствии с достигнутой договоренностью в г.Москве подписано соглашение между Российскими железными дорогами и АО «Литовские железные дороги» о строительстве и совместной эксплуатации волоконно-оптических линий передачи в полосе отвода железных дорог в пунктах пропуска через госграницу «Советск-Пагегай» и «Нестеров-Кибартай». Часть европейского транспортного коридора №9 – ветвь №9Д (Нестеров-Черняховск-Калининград) проходит по территории Калининградской обл. Она берет начало в регионе Балтийского моря в Калининграде и далее выходит через погранпереход Нестеров-Кибартай к Вильнюсу и Минску на основное направление коридора №9 (Хельсинки-С. Петербург-Москва-Киев и далее до Греции).

Протяженность ж/д линии по российской территории Калининград-Черняховск-Нестеров составляет 153 км. Она имеет два главных пути, на всем протяжении оборудована полуавтоматической блокировкой и обслуживается тепловозной тягой.

Из-за недостаточного развития станции Нестеров принято решение о строительстве новой пограничной станции Чернышевская с совмещением на ней операций технического и коммерческого контроля вагонов с пограничным и таможенным досмотром. Кроме строительства станции Чернышевская для улучшения эксплуатационной работы по обеспечению внешнеторговых перевозок предусматривается развитие станции Черняховск, а также оборудование электрической централизацией стрелочных переводов на станции Мамоново.

Автотранспорт

В структуре транзитных перевозок Литвы на долю автомобильного транспорта приходится до 10% всего транзита грузов через территорию страны, из которых треть составляют российские грузы и грузы для России.

Между Россией и Литвой (без учета транзита) в 2002г. автомобильным и ж/д транспортом перевезено одинаковое количество грузов – по 1,94 млн.т. Российским и иным автотранспортом через территорию Литвы было перевезено 1,55 млн.т. транзитных российских грузов. Литовским автотранспортом было выдано 50 тыс. российских разрешений на доставку грузов в Россию, что больше, чем автотранспортом других стран Балтии. Латвия получила 12 тыс. таких разрешений.

Большое значение в Литве придается модернизации и ремонту автодорог, совершенствованию дорожной инфраструктуры, погранпереходов. Страна имеет развитую дорожную сеть, во многом отвечающую требованиям ЕС.

На реализацию проектов, предусмотренных государственной инвестиционной программой надзора за дорогами и их развития в 2002г. израсходовано 47,4 млн.долл., из которых 22,65 млн.долл. поступило из фондов помощи ЕС ISPA и PHARE.

Важнейшие инвестиционные проекты, осуществленные в сфере автомобильного транспорта:

- на магистрали Via Baltika проложена объездная дорога Мариямполь-Калвария (протяженность – 22,4 км., стоимость – 14,2 млн.долл.); начата модернизация западного каунасского объездного пути Via Baltika – прокладывается вторая полоса движения;

- в 9 транспортном коридоре (Вильнюс-Каунас-Клайпеда) на участке общей протяженностью 82 км. укреплено или обновлено покрытие;

- в международном транспортном коридоре 1А (Рига-Шяуляй-Калининград) начаты работы по прокладке Шяуляйского юго-западного объездного пути, реконструировались наиболее загруженные участки этого транспортного коридора и дорог категории Е (Вильнюс-Лида, Шяуляй-Паланга, Каунас-Юрбаркас-Клайпеда);

- продолжается программа асфальтирования грунтовых дорог (заасфальтировано 105 км. дорог); внедрены средства безопасности движения на 1,8 млн.долл. (оборудованы пешеходные и велосипедные дорожки, освещены дороги, созданы ограждения).

В Литве нет ограничений на движение автомобилей, не сертифицированных по стандарту ЕС. После интеграции в Евросоюз в отношении автоперевозок и транзита автотранспорта через литовскую территорию должны будут соблюдаться правила и требования ЕС. Основным документом, регламентирующим организацию международных перевозок грузов между государствами Евросоюза и другими странами является Регламент 881/92. Документ определяет порядок выдачи разрешений на выполнение международных перевозок только для автотранспорта, сертифицированного по стандарту Евросоюза Евро-2 и выше. В Литве такие лицензии выдает госинспекция автотранспорта. В 2002г. в Литве снизились объемы продаж автомобилей (в т.ч. российского производства), не соответствующих нормативу ЕС Евро-2. С 2004г. правительство Литвы планирует ввести стандарт Евро-3, а также сборы за пользование автодорогами (в странах ЕС такие сборы предусмотрены).

Трубопроводный транспорт. В структуре транзитных перевозок Литвы основная доля приходится на транспортировку нефти, нефтепродуктов и газа. В 2002г. на этот вид транспортных услуг пришлось 51% всех транзитных перевозок по территории страны.

В 2002г. через территорию Литвы транзитом в Вентспилс (Латвия) было доставлено 7,4 млн.т. нефти (главным образом, российской) и 4,1 млн.т. дизтоплива по сравнению с 15 млн.т. нефти и 4 млн.т. дизтоплива в 2001г.

Терминал порта Клайпеда специализируется только на нефтепродуктах, а вся нефть идет через порт Бутинге. В 2002г. через порт Клайпеда было экспортировано 6,7 млн.т. нефтепродуктов (в пред.г. — 5,2 млн.т.), из которых на российские приходится менее 2 млн.т. Через Бутингский терминал в 2002г. было экспортировано 6,2 млн.т. нефти (вся — российская) по сравнению 5,1 млн.т. нефти в 2001г. В пред.г. для переработки на Мажейкяйский НПЗ было поставлено 6,2 млн.т. нефти, что на 100 тыс.т. больше показателей 2001г.

В 2002г. в Литву было экспортировано 2,6 млрд.куб.м. природного газа, или на 0,1 млрд. куб.м. меньше, чем в пред.г. Транзит природного газа в Калининградскую обл. РФ возрос за 2002г. с 0,516 до 0,565 млрд.куб.м.

Весь природный газ, поставляемый в Литву или транзитом через ее территорию, поступает из РФ.

Клайпедский морской порт. По утвержденной правительством Литвы программе развития порта до 2015г. приоритетной деятельностью остается модернизация входного канала, углубление акватории порта и глубины у стенок причалов до 14 м. для обеспечения захода большегрузных (водоизмещением до 100 тыс.т.) судов, реконструкция и строительство пирсов, причалов и молвов, совершенствование инфраструктуры порта, системы поиска и спасения людей на море, а также системы по ликвидации последствий загрязнения моря. «Стотысячники» могут швартоваться у 4 из 152 причалов порта. До конца 2003г. количество таких причалов планируется довести до 10.

В сент. 2002г. правительство Литвы утвердило четырехлетнюю инвестиционную программу реструктуризации Клайпедского порта. В 2002-05гг. на развитие порта будет выделено 130 млн.долл. Международные финансовые организации предоставили Дирекции порта кредиты на 65 млн.долл.

Одним из основных звеньев в работе порта является судоходная компания «Лиско Балтик Сервис» (ЛБС), выполняющая международные грузовые перевозки. ЛБС является собственником и оператором 6 паромов типа Ро-Ро и 6 многоцелевых судов-сухогрузов. Компания обслуживает паромные переправы Клайпеда-Киль, Клайпеда-Мукран (оба порта-германские), Клайпеда-Карлсхамп, Клайпеда-Ахус (оба порта-шведские). В 2002г. 100% акций ЛБС перешли в собственность датской компании ДФДС.

Кроме «Лиско Балтик» в Клайпедском морском порту имеется судоходная компания АО «Летувос Юру Лайвининкисте», владеющая 18 многоцелевыми судами-сухогрузами. 74% акций компании принадлежат государству. До конца 2002г. АО «Летувос Юру» будет приватизировано.

Работа Клайпедского морского порта в 2001-02гг.

	2001г.	2002г.	2002г.к2001г.в%
Разные грузы, тыс.т.....	17,2	19,7	115
Вагоны, шт.....	9969	4688	47
Дорожные трансп. ср-ва, шт.....	124766	125772	101
- грузовики.....	5597	5207	93
- трейлеры.....	48410	44531	92
- автотрейлеры.....	48180	48885	101
- легковые автомобили.....	20532	24390	119
Контейнеры, TELJ.....	51135	71589	140
Пассажиры, чел.....	101177	107741	106
Суда.....	6129	6502	106

Авиатранспорт

Авиасообщение между Россией и Литвой регламентирует Межправительственное соглашение от 18.11.1993г. о воздушном сообщении, в котором сформулированы основные требования, предъявляемые к техническому состоянию воздушного транспорта, обеспечению безопасности полетов.

В переходный период, до момента присоединения к Евросоюзу Литва должна будет привести свою нормативно-правовую и законодательную базу в области гражданской авиации в полное соответствие с нормативами ЕС (контроль за соблюдением директив и стандартов Евросоюза в области авиационного транспорта осуществляет Администрация гражданской авиации при минтрансе Литвы).

Основным препятствием для ограничения полетов российских самолетов в Литву станет норматив ЕС по уровню шума. Полеты из Москвы в Вильнюс российской авиакомпанией «Аэрофлот» выполняются самолетами ТУ-134, которые не соответствуют требованиям ЕС по уровню шума. По информации Департамента гражданской авиации министерства транспорта и коммуникаций Литвы в конце 2003г. планируется запретить принимать самолеты в аэропорту г.Вильнюса, не соответствующие нормативам ЕС по уровню шума. Срок допуска авиатехники, не соответствующей указанному требованию Евросоюза, в аэропорт г.Каунаса будет действовать до конца 2004г.

Литовская Республика намерена ратифицировать договор о создании единого воздушного пространства («открытого неба») со странами ЕС. Это позволит ввести единую систему управления полетами и обеспечить свободное сообщения между странами Евросоюза и не окажет негативного влияния на структуру авиационного сообщения с Россией (при условии ускоренной модернизации

авиатехники, находящейся в эксплуатации российских компаний, соответствующей нормативам ЕС по уровню шума и безопасности полетов).

Грузоперевозки с РФ

Транзит основных грузов через Литву из России в Калининградскую обл. РФ по железной дороге в 2002г., в тыс.т.: зерно и мука — 482,1; древесина — 681,9; пищевые продукты — 51,2; жмых — 10,3; соль — 28,1; нефтепродукты — 5084,8; черные металлы — 1823,3; руды и лом цветных металлов — 25,1; цемент — 115,6; стройматериалы — 241,3; натуральные и химические удобрения — 742,9; уголь и кокс — 1503,7; органические химические продукты — 68,7; целлюлоза и макулатура — 8,5; неорганические химические продукты — 119,4; прочие товары — 61,9; всего — 11049.

Грузооборот между Россией и Литвой, в тыс.т.

Период	Экспорт		Импорт	
	в Россию	из России	в Литву	из Литвы
Железнодорожный транспорт	2001г.	368,8	1209,5	9795,4
	2002г.	402,6	1534,6	14110,7
Автомобильный транспорт	2001г.	1762,2	327,5	1376,3
	2002г.	1534,8	403,5	1550,2
Транзит через	2001г.	-	-	2334,0
Клайпедский порт	2002г.	*	-	2219,0

Перевозки транзитных грузов некоторых стран транзитом через Литву, в тыс.т.

Страна	Ж/д транспорт			Автотранспорт			Клайпед. порт		
	2001	2002	%	2001	2002	%	2001	2002	%
Беларусь	4437	5333	120	433	776	179	3802	4951	130
Украина	648	532	82	76	90	118	498	488	98
Россия	9795	14110	144	1376	1550	113	2334	2219	95
Латвия	63	133	211	1864	2031	109	180	163	91
Эстония	40	53	133	892	1029	115	21	30	143
Казахстан	1355	1606	119	35	102	291	728	803	110
Польша	703	1067	152	613	728	119	-	-	-

Перевозки грузов между Россией и Литвой ж/д транспортом без учета транзита, в тыс.т.

Из России в Литву	2001г.			2002г.			2002 к 2001 в%
	2001	2002	%	2001	2002	%	
Удобрения	386	295,9	76,7				
Нефтепродукты	187,5	179,4	95,7				
Черные металлы	126,1	1,7	1,3				
Древесина и изделия	107,8	101,5	94,2				
Химическая продукция	88	295,5	335,8				
Бумага	35,6	34,1	95,8				
Уголь	73,6	216,7	294,4				
Стройматериалы	14,5	20,2	139,3				
Зерно	4,8	57	В 11,9 раз				
Прочие грузы	185,6	332,6	179,2				
Всего	1209,5	1534,6	126,9				
Из Литвы в Россию	2001г.	2002г.	2002 к 2001 в%				
Древесина	126,5	157,6	124,6				
Зерно	60,1	10	16,6				
Стройматериалы	29,1	53,4	183,5				
Черные металлы	14,8	0,6	4,1				
Химическая продукция	7,6	21,2	278,9				
Удобрения	4,2	4,3	102,4				
Бумага	3,8	1,5	39,5				
Нефтепродукты	3,8	6,8	178,9				
Прочие грузы	119	147,2	123,7				
Всего	368,8	402,6	109,2				

Транзит основных грузов через Литву из Калининградской обл. РФ в Россию по железной дороге в 2002г., в тыс.т.: сахар — 5,8; зерно и мука — 47,5; скоропортящиеся продукты — 254; древесина — 29; пищевые продукты и корма — 159,1; жмых — 156,4; нефтепродукты — 5,6; руды и лом цветных

металлов — 5; цемент и прочие стройматериалы — 33,2; химпродукты — 14; целлюлоза и макулатура — 134,7; транспортные средства, оборудование — 9,7; изделия из металла — 9; прочие товары — 50; всего — 913.

Российский транзит через Литву в 2002г. в оба направления, в тыс.т.

	Всего	порт Клайпеда	Калининград. обл.
Ж/д транспорт	14110	2127	11963
Автотранспорт	1550	93	440

Российский транзит основных грузов по железной дороге через Клайпедский порт в 2002г. (в Россию), в тоннах: древесина — 808; пищевые продукты и корма — 113407; масличные культуры и жиры — 370; химпродукты — 457; натуральные и химические удобрения — 12123; нефтепродукты — 83; изделия из металла — 8785; цемент и пр. стройматериалы — 5596; минпродукты — 16599; угольные химпродукты, смолы — 6380; кожа, текстиль — 546; зерно — 756; масличные культуры — 370; железная руда, металлолом, т. — 579; целлюлоза и макулатура — 3475; машины и оборудование — 10413; разные товары — 2670; всего — 176778.

Российский транзит основных грузов по железной дороге через Клайпедский порт в 2002г. (из России), в т.: нефтепродукты — 1790501; железная руда, металлолом — 43; натуральные и химические удобрения — 10043; химпродукты — 365; древесина — 424; изделия из металла — 57407; целлюлоза и макулатура — 27128; разные товары — 3866; зерно — 67188; изделия из стекла и керамики — 1994; всего — 1958959.

Техника из РФ

В 2002г. из России в Литву было поставлено машинно-технической продукции на 142,2 млн.долл. по сравнению с 108,5 млн.долл. в 2001г. (рост — 31,1%). Доля этой категории продукции (разделы XVI и XVII Товарной номенклатуры) в общем объеме российского экспорта в Литву увеличилась за 2002г. с 6,7% до 8,7%.

За 2002г. произошел рост российского экспорта в Литву по большинству позиций машинно-технических отраслей промышленности. Следует выделить увеличение экспорта: части электронно-лучевых трубок, части ядерных реакторов, прядильные машины, части для станков для текстиль-прома, пульта, панели, щиты для распределения электрического тока, части электрической и звуковой сигнализации (противопожарной, для обеспечения безопасности движения), части для автомобильных и тракторных двигателей, отрезные станки, части для автомобилей, части для колесных тракторов.

Поставки моделей ВАЗ в Литву составили 619 автомобилей в 2000г., 813 — в 2001г., 967 — в 2002г. Продукция Волжского автозавода занимает прочное 3 место по количеству поставленных в Литву новых легковых автомобилей среди 32 компаний, экспортировавших свою продукцию в Литву в 2002г. По мнению руководства ЗАО «Аутовярсло аутомобилей» — официального представителя Волжского автозавода в Литве, — в 2003г. фирма попытается выйти на уровень поставок в 1100 автомобилей. ВАЗ — единственный российский автомобиль, соответствующий действующим в Литве стандартам «Евро-2».

Продолжилось расширение производства российских автомобилей «Газель» и «Соболь» из комплектующих узлов, поставляемых Горьковским

автозаводом литовской фирме ЗАО АБЦ. В 2002г. на Рокишкиском машиностроительном заводе указанной фирмой было собрано 160 автомобилей этих моделей по сравнению с несколькими автомобилями в 2001г. Собранные в Литве «Газели» и «Соболи» имеют литовский VIN-код, соответствуют стандартам «Евро-2» и после предстоящей в фев.-марте 2003г. международной сертификации двигателя «Андория» по стандартам «Евро-3» смогут беспешинно экспортироваться в страны Восточной Европы как литовские автомобили. Расширение сборочного производства «Газелей» и «Соболей» на Рокишкиском машиностроительном заводе привело к сокращению поставок собранных автомобилей с Горьковского автозавода с 220-240 ед. в 2001г. до 79 ед. в 2002г.

В 2001г. ЗАО «Агротекимас» — официальный представитель Владимирского тракторного завода — закупило 200 тракторов и, учитывая растущий спрос в Литве на «Владимирцы», предполагало закупить до 400 ед. этой техники. Однако, по информации руководства ЗАО «Агротекимас», на протяжении всего 2002г. российский завод-изготовитель допускал постоянные перебои с поставкой тракторов, в результате чего литовской фирме удалось приобрести только 110 «Владимирцев». Другие российские трактора в Литве спросом не пользуются.

Импорт из Литвы в Россию. Наибольший рост объемов поставок в 2002г. зафиксирован по группе товаров «средства наземного транспорта». По структуре эта часть импорта состоит из реэкспорта из Западной Европы в Россию автомобилей «сэконд хэнд». В Литве сформировалась целая отрасль хозяйства, которая занимается обслуживанием этого вида внешнеторговой деятельности (посредническая деятельность, ремонт автомобилей). Именно значительный рост реэкспорта б/у автомобилей с 199,1 млн. до 300,4 млн.долл. (на 50,9%) оказал наибольшее влияние на общий рост экспорта Литвы в Россию (на 33,9%). Это было связано с вводом правительством РФ ограничительных импортных пошлин на автомобили, возраст которых более 7 лет. За 9 мес. 2002г. (до ввода с 1 окт. пошлин) объем реэкспорта вырос на 70%. В конце года его объемы пошли на убыль.

К этой же группе товаров относятся поставляемые в Россию велосипеды, производимые Шяуляйским заводом «Балтик Вайрас» (торговая марка «Пантер»).

Импорт из Литвы в Россию товаров группы 84 ТН ВЭД составил 39 млн.долл. и за год вырос на 3,61%. Структура товаров в этой группе очень разнородна, но наибольший вес имеет промышленное отопительное и лабораторное оборудование (производства ЗАО «Утянос электротехника», имеющего СП в Тверской области). В этой позиции учитываются отправляемые на переработку в Россию использованные кассеты с ядерным топливом с Игналинской АЭС.

Следующую позицию занимает импорт электрических машин и оборудования (группа 85). Это кинескопы и отклоняющие системы литовских заводов «Экранас» и «Вильняус Вингис». Часть этой продукции поставляется для сборочного производства в Калининградской обл., часть — российским телевизионным заводам.

Еще одной крупной позицией является продукция пищевого сектора. Известные производители мо-

лочной продукции (сыров и сливочного масла) «Рокишке сурис» и «Вилькишку пенине» имеют стабильные позиции на российском рынке. Литовским производителям мясной продукции не удается на равных конкурировать с западными и российскими производителями и поэтому их доля в общем объеме импорта незначительна. Литовские переработчики рыбной продукции (ЗАО «Вицюнай» и ЗАО «Крайтене») наращивают объемы поставок на российский рынок (рыбных и крабовых палочек, изделий из сельди, мороженой рыбы).

Динамично развивается импорт по группе товаров «Топливо минеральное» (гр. 27). В 5 раз выросли поставки в Россию нефтепродуктов Мажейкяйского НПЗ. Это можно объяснить приобретением этой компании российским концерном «Юкос», который обеспечил литовское предприятие рынками сбыта в России.

Значительному росту импорта из Литвы в Россию способствует высокое качество литовских товаров, знание специфики российского рынка, инвестиции в создание СП.

Одним из главных препятствий для импорта из Литвы в Россию являются сравнительно высокие таможенные пошлины на многие позиции литовской промышленности (пищевые продукты, мебель, изделия легпрома). По мнению экспертов министерства хозяйства Литвы, ситуация улучшится после вступления России в ВТО.

Объемы импорта из Литвы в Россию во многом будут зависеть и от того, насколько литовские производители товаров и услуг сумеют приспособиться ко все сильнее меняющимся условиям российского и мирового рынка.

Изменение литовской базовой валюты с доллара на евро (с 1 фев. 2002г.) может негативно сказаться на импорте из Литвы в Россию. В связи с постоянным изменением курса евро по отношению к доллару в торговле с Россией литовским экспортерам приходится сталкиваться с валютным риском. В I пол. 2002г. курс доллара по отношению к евро упал на 12-13%. Это привело к удорожанию литовской продукции и падению ее конкурентоспособности на российском рынке.

ЛЮКСЕМБУРГ

Грузоперевозки. Люксембург — крупный транспортный узел Европы, обеспечивающий транзит значительных объемов грузов из западной части Евросоюза в Германию и далее в Скандинавию.

В отрасли функционирует 1200 транспортных и логистических компаний с общим числом занятых в 14 тыс.чел. В 2002г. эти компании предоставили транспортных услуг конечным потребителям на 1773 млн. евро (1648 млн. евро в 2001г., рост — 7,6%).

Люксембургский транспортный сектор получил сильное развитие в течение последних лет: его номинальный оборот увеличивался в среднем на 30,6% в год в 1995-2000гг. В 2001г. началось замедление активности в секторах, которое продолжилось в 2002г.

На 2002г. общая протяженность асфальтированных дорог в Люксембурге составляла 5166 км., из них 2873 км. — сеть национальных дорог (в 2001г. — 2863 км.), включая 125 км. скоростных автомагистралей (в 2001г. — 115 км.). Стоимость бен-

зина — одна из самых дешевых в ЕС, поэтому водители из соседних Германии, Франции и Бельгии часто пересекают границу, чтобы заправиться бензином.

Основной объем грузовых перевозок осуществляется в Люксембурге автотранспортом. Общий объем грузоперевозок в 2002г. составил 7476 млн.т/км (+21,2% по сравнению с 2001г. — 6168 млн.т/км). На долю международных грузоперевозок приходится 94% всех люксембургских грузоперевозок. В 2002г. их объем составил 7028 млн.т/км (+21,8% по сравнению с 2001г. — 5768 млн.т/км). Доля внутренних перевозок незначительна — 6%. В 2002г. их объем составил 448 млн.т/км (+12% по сравнению с 2001г. — 400 млн.т/км).

Парк люксембургских автомобилей в 2002г. по сравнению с 2001г. увеличился на 8214 автомобилей (+2,5%) и составил 341351 автомобилей (2001г. — 333137 автомобилей). Зарегистрировано 48527 новых транспортных средств (рост на 3,1%, в 2001г. — 47064 шт.), из которых 43164 — легковых автомобилей (рост на 2%, в 2001г. — 42304 шт.).

Парк легковых автомобилей Люксембурга, доля, в

	2001г.	2002г.	% изменение
Германия	47,6	47,6	0
Франция	20,1	20,8	+0,7
Япония	14,7	13,1	-1,6
Италия	5,1	5,2	+0,1
Великобритания	2,4	2,3	-0,1
США	2,9	2,5	-0,4
Другие страны	7,2	8,5	+1,3
Всего	100	100	

Основная меридиональная железная дорога соединена с линиями Франции и Бельгии, а широтная связывает линии Германии и Бельгии. Общая протяженность сети железных дорог страны составляет 274 км., состоящей из пяти радиальных линий с центром в г.Люксембург и охватывающей всю страну. Стандартная ширина колеи — 1,435 м.

Ж/д перевозки осуществляются госкомпанией СФЛ (CFL, Chemins de Fer Luxembourgeois «Люксембургские железные дороги») с общей численностью персонала в 3220 чел. (2002г.). Объем ж/д пассажирских перевозок составил в 2002г. 346 млн. пасс/км (в 2001г. — 332 пасс/км, рост 4,2%). Объем ж/д грузоперевозок сократился в 2002г. на — 7,2% и составил 634 млн.т/км (в 2001г. — 683 млн.т/км).

Единая ж/д система проезда Tourrail pass (Eurail, Inter-Rail, Europass и Flexipass) действительно для всех стран Бенилюкса, включая Люксембург.

Единственный международный аэропорт Люксембурга «Финдель» (Findel) со взлетно-посадочными полосами в 3047 м. находится в 5 км. к востоку от столицы. Имеются один локальный аэропорт с неасфальтированной взлетно-посадочной полосой в 914 м. и одна вертолетная станция.

Воздушные перевозки осуществляются национальными компаниями «Люксэйр» (Groupe Lufthansa) и «Карголюкс» (Cargolux Airlines), базирующимися в аэропорту «Финдель». Оборота воздушного транспорта в 2001г. вырос на 3,3% по сравнению с пред.г., а количество пассажиров сократилось на — 2,4%. В 2002г. оборот и занятость в данном секторе продолжали находиться в стагнации (+0,2% и +0,6% в годовом исчислении). В III кв. 2002г. был зафиксирован небольшой рост занятости в секторе в 2,9%.

В 2002г. грузооборот люксембургского аэропорта «Финдель» составил 511 тыс.т. против 501 тыс.т. в 2001г. (+2%), из которых 1,1 тыс.т. были транзитные грузы. Аэропорт столицы обслужил в 2002г. 1625 тыс. пассажиров против 1669 тыс. пассажиров в 2001г. (-2,6%).

Флот компании «Карголюкс», специализирующейся на грузовых перевозках, состоит из семи самолетов «Боинг-747». Осуществляются полеты по 62 маршрутам в 33 страны. Численность персонала — 1120 чел. (2002г.) Компания перевозит 200 тыс.т. грузов ежегодно, что составляет менее половины от общего объема грузоперевозок аэропорта «Финдель».

Пассажирские перевозки обеспечиваются компанией «Люксэйр», флот которой состоит из 12 самолетов, численность персонала — 2260 чел. (2002г.). Авиакомпания выполняет регулярные рейсы в 24 города: Агадир, Аликанте, Амстердам, Афины, Барселона, Вена, Гамбург, Джерба, Женева, Копенгаген, Лондон, Мадрид, Малага, Мюнхен, Ницца, Пальма, Париж, Рим, Родос, Саарбрюкен, Страсбург, Тенерифе, Фаро, Франкфурт. В 2002г. компанией перевезено 900 тыс. пассажиров, или чуть более половины от общего объема пассажирских перевозок аэропорта «Финдель».

Другие иностранные авиакомпании выполняют регулярные рейсы из Люксембурга в города: Бостон, Брюссель, Будапешт, Вашингтон, Гавана, Гамбург, Лима, Лиссабон, Милан, Нью-Йорк, Орландо, Рейкьявик, Санкт-Петербург, Чикаго, Цюрих.

Торговый флот. Люксембургские реки относятся к бассейну р.Мозель (Moselle). Люксембург не имеет выхода к морю. Проведенные в 1964г. каналы по р. Мозель связали Люксембург с крупнейшими европейскими водными путями. Общая протяженность люксембургских водных путей составляет 37 км. Речные транспортные перевозки, ставшие возможными по завершении обустройства Мозельского канала и порта Mertert, осуществляются «Обществом по эксплуатации речного порта Мертерт».

Люксембургский торговый флот насчитывает 60 судов свыше 1000 т. регистра брутто, общей грузоподъемностью 1487752 брт. или 2123579 т. полной грузоподъемности судов. Он располагает следующими типами судов: 2 сухогруза, 13 танкеров для химпродукции, 8 контейнеровозов, 19 судов для перевозки сжиженного газа, 4 пассажирских судна, 8 нефтяных танкеров, 6 судов системы «ро-ро» (судов для горизонтальной погрузки-разгрузки, а также для транспортировки груженых автомобилей).

На 2002г. большая часть этих судов включает иностранные суда, зарегистрированные в Люксембурге под «удобным флагом» и принадлежащие Бельгии (21 судно), Финляндии (3 судна), Франции (8 судов), Германии (10 судов), Монако (1 судно), Нидерландам (3 судна), Норвегии (1 судно), Великобритании (9 судов), США (3 судна).

Объем речных перевозок грузов заметно сокращается в пользу более экономичных видов транспорта. Так, в 2002г. через порт «Мертерт» отгружено 450 тыс.т. грузов (против 491 тыс.т. в 2001г., сокращение на — 8,4%) и принято 1141 тыс.т. (против 1109 тыс.т. в 2001г., увеличение на 2,9%).

В 2002г. в порту «Мертерт» отгружались в основном металлургическая продукция (167 тыс.т.),

шлаки (282 тыс.т.), сельхозпродукция (1 тыс.т.). В порт были доставлены топливо и горюче-смазочные материалы (441 тыс.т.), металлургическая продукция (403 тыс.т.), стройматериалы (83 тыс.т.).

Люксембургский трубопроводный транспорт представлен сетью нефтепроводов общей протяженностью 48 км. (2002г.)

МЕКСИКА

Одним из факторов, позволивших Мексике сохранить темпы развития своей внешней торговли в 2002г., явилась успешная деятельность мексиканских морских портов. В 2002г. количество грузов, перевезенных через мексиканские порты, выросло на 10% по сравнению с показателями 2001г.

Основные показатели деятельности портов Мексики в 2002г.

Показатели	Изменение в сравн. с 2001г.
Обработанные торговые грузы	67,9 млн.т.11,6%
Обработанные контейнеры	1,5 млн.15%
Перевезенные пассажиры	4,7 млн.43,6%
Перевезенные автомобили	588 тыс.20%
Иностр. суда под мексиканским флагом	56 ед.24,4%
Выплаченные налоги	2,2 млрд.песо9,6%
Обработанные грузы	248 млн.т.2,2%

Источник: El Financiero

Наибольший рост объемов перевозок по отношению к показателям 2001г. был зарегистрирован в портах Дос Бокас — 38,5%, Энсенада — 21,8% и Масатлан — 21,4%. Из общего объема обработанных грузов 91% был переработан в портах Веракрус (23,6%), Ласаро Карденас (21,2%), Мансанильо (16,2%), Альтамира (12,1%), Тампико (6,7%), Коатцалькоатлос (4,7%), Прогресо (3,3%), Тополобамбо (3,2%).

Наибольшее количество торговых грузов — 14,59 млн.т., было традиционно переработано в порту Веракрус. На втором месте находился порт Ласаро Карденас. В этот период в нем было обработано 21,2% всех торговых грузов, прошедших через мексиканские порты. Ведущее строительство нового терминала в Ласаро Карденас позволяет порту еще больше расширить свои перевалочные возможности. Лучшие показатели в приросте количества обработанных грузов были достигнуты в порту Тампико — 21,5% по сравнению с показателями 2001г.

Одной из наиболее значимых транспортно-грузовых операций для мексиканских портов стала обработка грузов, поступивших и отправляемых в грузовых контейнерах. По данным Комиссии по портовому хозяйству и торговому судоходству минсвязи и транспорта (La Coordinacion General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaria de Comunicaciones y Transporte) 10 крупнейших мексиканских портов обработали в 2002г. 1,555 млн. контейнеров против 1,351 млн. контейнеров в 2001г. Несмотря на отмеченное в пред.г. общее уменьшение объемов контейнерных перевозок в мире, число обработанных 10 крупнейшими терминалами Мексики контейнеров увеличилось на 15,1%, по сравнению с 2001г.

Наибольшее количество грузовых контейнеров было обработано на терминалах порта Веракрус — 548,4 тыс. контейнеров, в порту Альтамира (шт. Тамаулипас) — 225,9 тыс. контейнеров, в порту

Энсенада (шт. Баха Калифорния) — 53 контейнеров и в порту Мансанильо (шт. Колима) — 26 тыс. контейнеров.

Обработка контейнеров четырьмя крупнейшими портовыми терминалами Мексики, в шт.

	2001г.	2002г.	Изменение
Веракрус.....	453327	548422	0,9%
Альтамира	206864	225937	9,2%
Энсенада	26016	53033	103,8%
Мансанильо	458472	26016	38,3%

Источник: El Financiero

Наибольшее количество контейнеров обрабатывалось в мексиканских портах в марте и в период с авг. по дек. 2002г.

В 2002г. большой объем транспортно-грузовых операций в мексиканских портах приходился на экспортно-импортные перевозки автомобильного транспорта. По данным министерства транспорта и связи Мексики в 2002г. через ее морские терминалы прошло 588 тыс. автомобилей. Наибольшее количество автомобилей было перевезено через порт Веракрус — 416 тыс.шт. За ним следуют порты: Альтамира — 69,8 тыс.шт., Мансанильо — 33,9 тыс.шт., Масатлан — 33,3 тыс.шт., Тампико — 18,6 тыс.шт.

Перевозка автомобилей через крупнейшие автомобильные терминалы Мексики, в шт.

	2001г.	2002г.	Изменение
Альтамира	36084	69812	93,5%
Мансанильо	25503	33921	33%
Тампико	14462	18626	28,8%
Веракрус.....	354319	416858	17,7%
Масатлан.....	29412	33283	14,2%
Всего.....	488122	588215	20,5%

Источник: El Financiero

Налоговые поступления от портов Мексики, в млн.песо

	2001г.	2002г.	Изменение
Мадеро.....	1,934	2,607	34,8%
Мансанильо	255,322	327,474	28,3%
Пуэрто Вальярта.....	33,099	41,926	26,7%
Тополобамбо	66,693	79,008	20,3%
Ласаро Карденас.....	122,997	147,702	20,1%
Веракрус.....	527,939	607,414	15,1%
Тукспан	77,608	88,518	14,1%
Масатлан	70,336	79,488	13%
Коатцалькоатлос	122,958	135,368	10,6%
Тампико	112,474	123,768	10%
Энсенада	45,581	49,101	7,7%
Дос Бокас.....	100,787	103,055	2,3%
Всего.....	2008,446	2200,775	9,6%

Источник: El Financiero

Пассажирские перевозки возросли в 2002г. на 29,7%, по сравнению с показателями 2001г. Мексиканскими морскими судами было перевезено 1,032 млн. пассажиров. Для расширения своих транспортных возможностей Мексика в этот период увеличила число иностранных судов, плавающих под ее национальным флагом, с 45 шт. в 2001г. до 56 шт. в 2002г.

Налоговые поступления в бюджет страны от деятельности 12 основных мексиканских портов в 2002г. составили 2200,7 млн. песо.

Мексиканское правительство уделяет большое внимание развитию портового хозяйства страны, признавая его роль в развитии экономики страны. В 2002г. увеличение объемов инвестиций в портовую деятельность составило 13,7%, по сравнению с пред.г. Общий объем инвестиций в 2002г. оценивался в 1041 млн. песо. За счет инвестированных

средств был выполнен наибольший объем работ по развитию портовой инфраструктуры в портах: Пуэрто Валльярта, Тукспан и Коатцалькоатлас. Увеличение объемов грузоперевозок морским транспортом будет базироваться на расширении мексиканского экспорта во все регионы мира и на развитии внутри страны предприятий — «макиладорас», нуждающихся в импортном сырье и комплектующих для своих производств.

Монголия

В 2001г. народнохозяйственных грузов перевезено на 11% больше, чем в 2000г., а за 9 мес. 2002г. рост составил 116,4%.

Главное место в экономике страны занимает ж/д транспорт. Общая протяженность железных дорог составляет 1815 км. Сюда входят: железная дорога, протяженностью 1100 км. (российско-монгольское СП АО УБЖД), которая, пересекая Монголию с севера на юг, не только соединяет Россию и Китай, но и является важной составной частью международной ж/д сети, самым коротким путем между Европой и Восточной Азией. Вторая по протяженности (239 км.) железная дорога Баян Тумэн на северо-востоке страны. Основная тяжесть ж/д перевозок лежит на УБЖД, на которую приходится 86% всех народнохозяйственных грузов. Увеличение перевозок (на 10% в 2001г. и на 17% за 9 мес. 2002г.) произошло за счет значительного роста доли транзита (143% в 2001г. и 152,6% за 9 мес. 2002г.). Приобретает устойчивость тенденция роста доли транзита в перевозках УБЖД (с 12,3% в 1999г. до 27% в 2002г.). Идет согласование российско-монголо-китайского рамочного соглашения о транзитных перевозках, координатором которого выступает ЮНКТАД. Очередное совещание экспертов трех стран будет проведено в Улан-Баторе 13-14 нояб. 2002г.

Вторым по значимости является автомобильный транспорт. Общая протяженность автодорог в Монголии составляет 49250 км. 7% из них имеют твердое и гравийное покрытие. К дорогам государственного значения относится 11063 км., за состояние и развитие которых отвечает образованное в 1996г. исполнительное дорожное агентство. Авто транспортом перевозится 96% всех пассажиров и 13,4% грузов. В последние годы рост перевозок приобрел устойчивый характер.

Место воздушного транспорта во внутренних и международных перевозках пассажиров и грузов незначительно (его доля в последнее время не изменяется и составляет менее 1%).

Несмотря на увеличение объемов перевозок, сложившаяся в последние 50 лет транспортная система, ее материальная часть, уже не в полной мере отвечают потребностям нынешнего этапе экономического развития Монголии, сдерживают расширяющееся международное экономическое сотрудничество.

В целях приведения транспортной системы в соответствие с потребностями страны, правительство Монголии действует в следующих направлениях: принятие необходимых законодательных актов, регулирующих функционирование отрасли; расширение и совершенствование транспортной системы (реконструкция и строительство новых дорог и других дорожных объектов, развитие рациональной системы аэропортов); обновление

материальной части (ж/д подвижной состав, авто- и авиационный парк, приобретение специальной строительной техники); совершенствование управления отраслью.

В конце 2000г. принято постановление правительства о строительстве «Дороги тысячелетия», которая должна протянуться с запада на восток и стать важным стимулом развития регионов страны. Ведутся проектные работы, строительство отдельных участков. О готовности дорожно-строительных организаций Республики Алтай приступить к строительству дороги на участке Ташанта (РФ)-Кобдо (Монголия), являющейся естественным продолжением Чуйского тракта, было заявлено в ходе недавнего визита в Улан-Батор председателя правительства Республики Алтай М.И.Лапшина. Создаются условия для привлечения финансовых средств на реализацию проектов по развитию дорожной инфраструктуры. В области гражданского авиатранспорта усилия правительства направлены на совершенствование системы контроля за технической целостностью и безопасностью полетов с учетом роста роли частного сектора в гражданском воздушном транспорте. Улучшение работы воздушного транспорта для Улан-Батора важно еще и потому, что с открытием и обслуживанием новых трансполярных маршрутов, связывающих Северную Америку и Северо-восточную Азию, значительно увеличится число полетов через территорию Монголии.

Транспорт

	2000г.	2001г.	2001г.	2001г.	2002г.	2002г.	I-IX
	2000, %		I-IX	I-IX	2001 I-IX, %		

Все виды транспорта

Перевезено грузов, тыс.т.10643,4...11810,5.....111 ...8569,1 ...9978,6.....116,4

Перев. пассаж., тыс.чел.1946....1972,2.....101,3...75863,3...82777,7.....109,1

Автомобильный транспорт

Перевезено грузов, тыс.т.1480,4...1658,2.....112 ...1221,8 ...1337,7.....109,5

Перев. пассаж., тыс.чел.364,2.....371,1.....101,9...72546,1...79578,7.....109,7

Железнодорожный транспорт

Перевезено грузов, тыс.т.9158,5...10147,7.....110,8 ...7345,5 ...8639,3.....117,6

Перев. пассаж., тыс.чел.4,34,195,3 ...3115,32987,295,9

Воздушный транспорт

Перевезено грузов, тыс.т.2,92,9100,51,81,687,6

Перев. пассаж., тыс.чел.0,30,3100,8201,9211,8104,9

Водный транспорт

Перевезено грузов, тыс.т.1,61,7106,3---

Перев. пассаж., тыс.чел.------

НОРВЕГИЯ

Ежегодно в Норвегии перевозится 450 млн.т. грузов, из них 60% — автотранспортом, 21% — трубопроводным и танкерами для перевозки нефти, 17% — водным транспортом, 1,5% железнодорожным. В пересчете на тонно-километры лидирующее положение занимает трубопроводный транспорт и танкерный флот — 42,5%, на автотранспорт приходится 27,6%, на водный — 26%, на железнодорожный — 4%.

В перевозках пассажиров (4378 млн.чел. или 63499 млн. пассажиро/км в 2001г.) доминирующее положение занимает автотранспорт — 95% от общего количества пассажиров и 87% по пассажиро/км. На водный транспорт приходится соответственно 1% и 1,4%, на железнодорожный — 3,7% и 5,2%, на авиационный — 0,2% и 7%.

В среднем каждый норвежец проезжает в день 38,5 км., из них 29 км. (75%) на частных автомоби-

лях, 2,5 км. (6,5%) приходится на воздушный транспорт, 2 км. (5%) — на железные дороги и 0,5 км. (1,3%) — на водный транспорт.

Общая протяженность автодорог составляет 90.000 км, из них на государственные/общенациональные и областные дороги приходилось 28 тыс. км и на коммунальные — 38 тыс. км. Активно ведется строительство мостов, туннелей и паромных переправ. Наиболее развита дорожная сеть в южной, центральной областях страны и вдоль западного побережья. На западе Норвегии, в наиболее гористой ее части, недавно открыт самый длинный туннель в Европе — 24,5 км.

Темпы роста парка автомобилей достаточно скромны — всего 1,5-2% в год.

Парк транспортных средств, в тыс. ед.: всего — 3485, автомобилей всего — 2303, легковые пассажирские автомобили — 1852, автобусы — 37, малые грузовые автомобили — 233, грузовые и комбинированные — 181, трактора и спецсредства — 229, снежные скутеры — 48, мотоциклы — 86, мопеды — 116, трейлеры 703. При населении 4,5 млн. чел., является страной с высокой обеспеченностью автотранспортными средствами на душу населения.

В год внутри Норвегии перевозится 270 млн. т. грузов или 13,5 млрд. т/км. Кроме того, на норвежском автотранспорте перевозится 3,7 млн. т. международных грузов (2,8 млрд. т/км). Основными странами — торговыми партнерами здесь являются Швеция (с большим отрывом от остальных стран), а также Германия и Дания.

Железнодорожный транспорт в Норвегии на 100% принадлежит государству. Общая протяженность железных дорог составляет 4178 км (без трамвайных линий и метро), из них 2660 км. электрифицировано, двухколейных путей — 184 км. Подвижной состав железнодорожного транспорта состоит из 92 электровозов, 52 тепловозов, 552 обычных пассажирских и 71 спальных вагонов, 2506 товарных вагонов. Грузоподъемность товарных вагонов составляет 88692 тонны.

В 2001г. было перевезено 49748 тыс. пассажиров (2470 млн. п/км) против 50545 тыс. в 2000г. (2634 млн. п/км). За первые 4 месяца 2002 — всего 12992 тыс. чел. (692 млн. п/км). Грузоперевозки в 2001г. составили 8190 тыс. т. (2449 млн. т/км) против 7960 тыс. т. в 2000г. (2399 млн. т/км).

Важным событием 2002г. стало решение о предоставлении доступа на рынок железнодорожных перевозок Норвегии компаниям из стран ЕС и Швейцарии. Такое решение было принято во исполнение положений соответствующих директив Сообществ. Естественно, условием для этого будет являться наличие у европейских компаний соответствующих лицензий

В 2001г. воздушным транспортом внутри Норвегии было перевезено 9 млн. пассажиров (4120 млн. п/км) против 9,6 млн. чел. (4422 млн. п/км) в 2000г. Международным авиасообщением воспользовались 4,1 млн. чел. как в 2000, так и в 2001г. Кроме того, в год в среднем перевозится 19 млн. т/км грузов и почты. Как и в предыдущие годы, воздушный транспорт играет определенную роль только в перевозках людей на дальние расстояния (7% от общего числа п/км), в то время как доля в объеме грузовых перевозок не превышает 0,05%.

В Норвегии имеется 54 гражданских постоянно действующих аэропортов, в т.ч. 14 международных. Крупнейшим аэропортом страны является вве-

денный в 1998г. столичный аэропорт «Гардемуен», имеющий высокую пропускную способность и возможность принимать любые типы большегрузных самолетов.

В норвежском парке авиасредств насчитывается 799 самолетов различных классов, более 300 из них осуществляют коммерческие перевозки, а также 136 вертолетов.

Регулярными международными и внутренними авиаперевозками в Норвегии занимаются норвежская часть Scandinavian Airlines Systems (SAS, скандинавская авиакомпания, 50% акционерного капитала которой принадлежит трем скандинавским странам: Швеции — 3/7, Дании — 2/7 и Норвегии — 2/7, и 50% — частным инвесторам), фирма Braatens SAFE, наземные службы которой в 2002г. поглотила SAC, а также Wideroye Flyveselskap, работающая в основном в отдаленных регионах Норвегии. В противовес SAS, занимающей на рынке Норвегии практически монопольные позиции, в 2002г. была создана новая авиакомпания Norwegian Air Shuttle, пользующаяся господдержкой и имеющая целью значительно снизить тарифы на авиаперевозки.

Морфлот

Судостроение. Норвежская судостроительная промышленность включает в себя верфи, производителей судового оборудования и механизмов. С ними тесно связаны проектные компании, научные и образовательные учреждения, классификационные организации, а также гарантийные и финансовые институты, способствующие развитию судостроения в стране.

Норвегия никогда не строила крупноразмерные суда. Норвежские верфи исторически специализировались на производстве рыболовецких судов и широкого спектра судов различного назначения, включая военные корабли с применением самых передовых технологий, требующих высокого уровня «ноу-хау», где стоимость изготовления самого корпуса судна минимальна по сравнению с современным оборудованием, монтируемым на борту. Открытие месторождений углеводородного сырья на континентальном шельфе страны вывело ее в мировые лидеры по производству офшорных средств для нефте-газдобычи.

В Норвегии насчитывается 40 верфей, на которых работают 4000 чел. Верфи на собственных производственных мощностях строят, ремонтируют и модернизируют все типы судов общим тоннажем до 45 тыс. т. дедвейта. Норвегия не имеет государственных судостроительных предприятий. Три основные судостроительных концерна страны являются частными.

Aker Kværner Group строит суда для паромных переправ, для снабжения офшорного производства, научно-исследовательские и суда типа «ро-ро». Aukra специализируется на строительстве химических танкеров с резервуарами из нержавеющей стали.

Ulstein Group концентрирует свою деятельность на строительстве судов для снабжения офшорного производства, судов для сейсмической разведки и судов-укладчиков кабеля.

Umoe Group специализируется на строительстве многоцелевых судов для офшорного производства, рыболовецких судов, судов типа «ро-ро». На ее верфи Umoe Mandal строятся корабли для воен-

но-морских сил страны с использованием композитных материалов.

Отдельные верфи, например, такие как Fosen Mek, Verksted, строят круизные суда.

В число поставщиков судового оборудования и механизмов входят пять крупных концернов и 300 малых и средних норвежских компаний. 60% всех судовых механизмов, производимых в Норвегии, экспортируется. 8% общемирового рынка судового оборудования и механизмов принадлежит норвежским экспортерам.

В 2002г. производство судов и нефтяных платформ составило 51,1 млрд. норвежских крон (текущие цены), что на 4,6% больше по сравнению с пред.г. ВВП по этой статье составляет 17,7 млрд. норвежских крон (12,7% от общего объема ВВП в промышленности). Рост на 5,3% по сравнению с пред.г.

Экспорт норвежских судов в 2002г. составил 8 млрд. норвежских крон (текущие цены). Произошло уменьшение экспорта на 1,2 млрд. норвежских крон, что объясняется высоким курсом норвежской кроны по отношению к доллару. Экспорт распределяется: Северная Америка — 3235 млн. крон, Европа — 2913 млн. крон, Азия — 933 млн. крон, Африка — 467 млн. норвежских крон, Океания — 404 млн. норвежских крон. Южная Америка — 10 млн. норвежских крон. В этом периоде наиболее значительными рынками для норвежских судостроителей явились Багамские острова — 2720 млн. крон (в 2001г. экспорта не было). Затем идут Великобритания — 2033 млн. крон, Сингапур — 560 млн. крон, Либерия — 462 млн. крон, Маршалловы острова — 391 млн. крон, Канада — 352 млн. крон, Дания — 320 млн. крон, Индия — 218 млн. крон, Греция — 173 млн. крон и Исландия — 119 млн. крон. Из экспортированных часть судов строилась для норвежских судовладельцев, но регистрировались они под иностранными флагами.

На конец 2002г. норвежскими компаниями заказана постройка 113 судов, что на 10 судов больше, чем в пред.г. 29 заказов для торгового флота общим тоннажем 186 тыс.т. дедейт исполняют норвежские верфи. 25 судов строятся в Японии (1309 тыс.т. двт.), 20 — в Южной Корее (2282 тыс.т. двт.), 13 — в Китае (222 тыс.т. двт). Остальные 15 судов строятся в Испании, Польше и других странах.

Жесткая конкуренция в судостроении, более высокая стоимость норвежской рабочей силы в первую очередь по сравнению с южно-азиатским регионом ведут к ухудшению положения в этой отрасли и ставят судостроительные верфи на грань разорения. В настоящее время такие известные верфи как «Aker Kvaerner Rosenberg», «Fosen Mek. Verksteder» практически не имеют заказов.

В конце фев. 2003г. министерство экономики и торговли Норвегии разработало и внесло в правительство предложение о возобновлении государственного субсидирования судостроения с выделением на эти цели 300 млн. крон бюджетных средств. В обоснование необходимости оказания господдержки норвежским верфям приводились следующие аргументы.

В 2000г. поступление заказов на строительство судов в Норвегии исчислялось 30 млрд. крон. После упразднения механизма госсубсидирования с 31.12.2000г. этот показатель снизился в 2001г. до 3,5 млрд. крон. В 2002г. объемы контрактации не превышали 3,6 млрд. крон.

КЕС и Южная Корея подписали в июне 2000г. Протокол о мировом рынке судостроения, целью которого было создание для европейских и южнокорейских верфей равноправных и транспарентных условий работы на этом рынке. Обязательства сторон по этому протоколу включали в себя, в т.ч., эффективный мониторинг цен контрактов. Это обязательство Южная Корея, с точки зрения КЕС, нарушила. Исходя из этого, в рамках ВТО было открыто разбирательство против Южной Кореи. Одновременно КЕС предоставила странам членам ЕС возможность возобновить контрактное субсидирование постройки контейнеровозов и судов для перевозки химпродуктов в объеме максимум 6% до 31.03.2004г.

КЕС в течение I кв. 2003г. собирается представить результаты проведенного разбирательства в отношении незаконного субсидирования/демпинга Южной Кореей строительства судов для перевозки сжиженного газа. Если данное предположение подтвердится, то странам ЕС будет разрешено распространить госсубсидирование и на этот тип судов. Франция и Финляндия дали понять, что они воспользуются этой возможностью.

Германия, Испания и Нидерланды уже нотифицировали в КЕС свои решения о возобновлении господдержки судостроения. Дания должна принять окончательное решение на этот счет в ближайшее время. Правительство обратилось в Стортинг с предложением о возобновлении госсубсидирования норвежских верфей, занимающихся строительством контейнеровозов и судов для перевозки химпродуктов в объеме максимум 6% от контрактной стоимости с 15.03.2003г. до 31.03.2004г. На эти цели в бюджете выделяются 300 млн. крон.

Норвегия имеет третий по величине флот в мире, на который по тоннажу приходится почти десятая часть от мирового тоннажа торгового флота. Норвегия является одной из стран, большая часть флота которой ходит под собственным флагом. В сфере судоходства, судостроения и связанных с ними отраслей работают 60 тыс.чел.; 16 тыс. норвежских моряков занято на судах дальнего плавания и на судах работающих непосредственно в Норвегии. Кроме того, 48 тыс. иностранных моряков работают на судах, принадлежащих норвежским судовладельцам. В стране насчитывается 200 компаний, область деятельности которых напрямую связана с судоходством.

Химический и газовый танкерный флот Норвегии является одним из самых крупных в мире. В каждом виде этих танкеров норвежцы контролируют 20% их мирового количества. Норвежские сухогрузы также занимают немалую долю мирового флота. Контролируемый норвежцами флот судов, обеспечивающих морскую добычу нефти и газа, занимает второе место в мире после США. В конце 2002г. норвежский флот торгового мореплавания состоял из 1670 судов. По сравнению с 2001г. произошло сокращение 48 судов (предыдущее уменьшение численности флота, т.е. на 31.12.2000г. — 123 судна). При этом по тоннажу сокращение составило 2,8 млн.т. дедейта (-2,8%), а по количеству судов — 5,7%. Наибольшее уменьшение коснулось судов, работающих под норвежским флагом, — 32 из 48. Причину этого Норвежский союз судовладельцев видит, прежде всего, в ухудшении рамочных условий деятельности для

судоходных компаний Норвегии по сравнению с ее конкурентами в этой области.

На 1 апр. 2002г. общая стоимость судов дальнего плавания составляла 18,6 млрд.долл. (164 млрд. крон). По сравнению с концом 2001г. произошло уменьшение стоимости на 165 млн.долл. Из общей стоимости флота (без учета мобильных платформ) 19,5% составляют танкеры для нефти и нефтепродуктов, 19% – сухогрузы. Суда, обслуживающие офшорные сооружения занимают третью позицию – 17,5%, далее идут суда, перевозящие химпродукты, – 15,4% и другие сухогрузы – 9,4%. К оставшейся части принадлежат суда для перевозки газообразных продуктов, пассажирские суда и паромы, а также комбинированные грузовые суда. Принадлежащие Норвегии мобильные офшорные средства насчитывают 58 ед. (на 1.04.02). Они включают в себя 30 мобильных полупогружных платформ, 2 надводные платформы, 11 судов, обслуживающих офшорное производство, 7 буровых платформ и 8 других судов. Стоимость норвежских мобильных офшорных средств на 1 апр. 2002г. составляла 4,6 млрд.долл. (40,2 млрд. крон), что на 440 млн.долл. меньше, чем на конец 2001г. Наиболее обширным рынком для норвежских офшорных средств является Европа (39%). Вторым по величине рынком является Азия – 25%, затем идут Америка – 19% и Африка – 17%.

Наиболее важными географическими рынками для Норвегии в области морского судоходства являются страны Европейского Союза, затем идут США и Япония. Основными компаниями в сфере торгового мореплавания являются, Bergesen (116 судов, тоннаж 13,54 млн. дедвейт), Navion (оперирует 61 судном, тоннаж 5,7 млн. дедвейт), Odfjel (оперирует 70 судами, 2,3 млн. дедвейт). Frontline и W. Wilhelmsen.

Перу

Росавиаэкспорт

В Перу ожидается проявление негативного климатического явления «Эль-Ниньо», сопровождаемого масштабными наводнениями и затоплениями. Первоочередной задачей является капремонт, продление ресурса, поставка запчастей для транспортной авиации, в первую очередь вертолетов Ми-8 / Ми-17 и самолетов типа Ан-32. которые имеются во всех видах ВС и национальной полиции, и которые крайне необходимы для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Перуанская сторона надеется на решение вопроса с помощью российской стороны на межправительственном уровне, о чем было заявлено президентом А.Толедо в ходе встречи с премьер-министром РФ М. Касьяновым 26.10.2002г., состоявшейся в г.Лос Кабос, Мексика. Предпринимались попытки ремонта вертолетной техники российского производства компаниями и фирмами не имеющими доверенностей на осуществление подобного рода работ от завода-производителя.

В 2002г. компания «Хеликоптерос дель Сур» импортировала в Перу два вертолета МИ-17 на 1,6 млн.долл. Работающая на перуанском рынке компания «Енисейский Меридиан» реализовала по остаточной стоимости эксплуатирувавшийся в Перу вертолет МИ-8 за 100 тыс.долл. В собственности данной компании находятся еще самолет

ЯК-40 (по контракту аренды находится в Боливии, не летает, требует продление ресурса), вертолет МИ-8 (находится в аренде у компании «Эли Такси-сукурсаль Перу», не летает, требует продление ресурса), вертолет МИ-8АМТ (находится в аренде у компании «Элика дель Ориенте», не летает, требует продление ресурса). На 168 тыс.долл. было продано запчастей для вертолетной техники.

Со школой гражданской авиации Перу ведутся переговоры о покупке тренировочных самолетов И-1Л. В 2002г. прошел сертификацию двухштурвальный вариант этого самолета. Стоимость его обслуживания и летного часа ниже аналогичных самолетов на 50%, что делает его конкурентоспособным на перуанском рынке.

ПОРТУГАЛИЯ

Протяженность автодорог составляет 12000 км., из них **автострэд европейского значения – 1500 км.** Количество зарегистрированных в стране автомобилей (легковых и грузовых) составляет 7633,1 тыс.шт., из них легковых – 6988,4 ед., грузовых (включая трактора, тягачи) – 644,7 тыс.ед.

Грузооборот автотранспорта составил 19658 млн.ткм. Автомобильным транспортом было перевезено 112529 тыс.т. грузов, из них национальным транспортом перевезено 103219 тыс.т., а 9311 тыс.т. – международным.

Авиатранспорт

	Кол-во рейсов		Кол-во пассаж., тыс.чел.		Грузы, тыс.т.	
	2001	2002	Изм., %	2001	2002	Изм., %
Всего	112346	115300	2,6	20223,1	20260,9	0,2
Континент (.9)	145	92487	1,5	16785,8	16771,5	-0,1
Лиссабон	54545	56168	3	9356,5	9422,6	0,7
Фаро	15283	15747	3	4658,2	4706,4	1
Порту	21317	20572	-3,5	2771,1	2642,4	-4,6
О.Малейоа	13553	14776	9	2398,6	2426,2	1,1
Мадейра	10920	11857	8,6	2213,7	2242,9	1,3
Порту Санту	2633	2919	10,9	184,9	183,3	-0,9
Азорск. о-ва	7648	8037	5,1	1038,7	1063,3	2,4
Ж. Паулу	4535	4851	7	754	775	2,8
Хорта	2001	2024	1,1	180,4	189,5	5,1
Санта Мария	622	669	7,6	73,4	68,9	-6,2
Флореш	490	493	0,6	31	30	-3,1

С янв. по дек. 2002г. национальные аэропорты зарегистрировали увеличение на 2,6% количества рейсов самолетов, что повлияло на увеличение на 0,2% количества перевезенных пассажиров.

Снижение объема перевозки пассажиров (4,6%) отмечено в аэропорту г.Порту. Во всех аэропортах, расположенных на континенте, отмечено уменьшение объемов перевозки грузов и почты. Самое значительное, по сравнению с 2001г., снижение объема грузовых перевозок отмечено в аэропорту г.Фаро (-14,8%).

В аэропортах Мадейры и Азорских о-вов, отмечено увеличение рейсов самолетов, объемов перевозки пассажиров и багажа.

В 2002г. 80,2% всех рейсов были выполнены через аэропорты, расположенные на континентальной части страны, через них перевезено 82,8% всех пассажиров и 85,3% грузов. Максимальная нагрузка легла на аэропорт Лиссабона (48,7%, 46,5% и 61%).

В 2002г. 87,5% всех полетов были выполнены регулярными рейсами, на которых было перевезено 75,3% всех пассажиров и доставлено 94,7% гру-

зов и почты. В IV кв. отмечено увеличение нерегулярных рейсов в аэропортах Мадейры, которые составили 26,3% всех рейсов.

Самолетами международных авиакомпаний были перевезены 71,9% всего количества пассажиров и 69,7% грузов. Основной объем перевезенных пассажиров составляют граждане стран ЕС. По аэропортам о-ва Мадеры их количество достигает 96,3%. Другими регионами, повлиявшими на пассажиропоток в 2002г. были Латинская Америка (5,4%), а также другие страны Европы, обеспечившие 4,9% от общего количества пассажиров.

Судостроение

Судостроение и судоремонт является важным сектором экономики Португалии, объединяющим 50 предприятий и подразделяющимся на две отрасли: строительство маломерных и средних судов для рыболовного, портового и каботажного флота, а также крупный и средний судоремонт. Судоремонт является доминирующим направлением деятельности португальских верфей, поскольку стоимостной объем производимой в этой сфере продукции составляет 80%.

Португальское правительство в 2002г. продолжало предпринимать меры по выводу судоремонтных верфей из затянувшегося кризиса путем интернационализации отрасли, интеграции с европейскими предприятиями с целью приобретения наиболее совершенных технологий и на их базе пополнения заказов и привлечение новых инвесторов в эту отрасль экономики.

Занимая удобное географическое положение на пересечении морских путей, португальские верфи представляют интерес для иностранных компаний по проведению судоремонта, особенно танкерного флота, который осуществляет перевозку нефти и нефтепродуктов с Ближнего Востока на север Европы.

Основным предприятием судостроительной промышленности и судоремонта в Португалии является верфь «Виана ду Каштелу». Расположена в 70 км. к северу от г.Порто, одна из старейших в Португалии, была основана в 40гг. На «Виана ду Каштелу» занято 1300 чел. Верфь располагает двумя сухими доками 157 на 25 и 129 на 18,5 м. для строительства судов, третий док расположен за пределами верфи и предназначен для ремонта судов, который составляет 15% объема производства «Виана ду Каштелу». Судоверфь имеет причалы длиной до 400 м., что позволяет производить достроечные и ремонтные работы. Годовая производительность судоверфи по постройке новых судов составляет 5-6 судов водоизмещением 50-60 тыс.т.

Реализуются заказы на строительство 2 судов водоизмещением 6300 т. для контейнерных перевозок, 2 судов водоизмещением 15000 т. для транспортировки химических продуктов, 1 парома на 145 автомобилей и 1153 пассажира, 2 океанских патрульных кораблей для пограничной службы Португалии. С 1990г. по 2001г. предприятием построено 59 судов различного назначения, в т.ч. для национального транспортного флота 4 судна (контейнеровоз), 42 – по заказу германских судовладельцев (2 – цементовоза, 30 – контейнеровозов, 1 – паром, и 9 – для транспортировки химических продуктов), 6 – по заказу фирм Украины (суда для перевозки генеральных грузов типа «река-море»), 4 – по заказу судовладельцев РФ (суда для пере-

возки генеральных грузов типа «река-море»), 4 – по заказу французских судовладельцев (суда для транспортировки химических продуктов).

За 2002г. на верфи «Виана ду Каштелу» проведены работы по переоборудованию и ремонту 4 германских судов различных типов.

В 2002г. по заказу германских компаний Astor Schifahrtsgesellschaft и Mare Schifahrtsgesellschaft были спущены на воду, достроены и переданы владельцу 3 контейнеровоза по 63 тыс.т. водоизмещением каждый.

В 2002г. по контракту, подписанному с французской компанией Fouquet-Sacor в 2001г., на верфи продолжается строительство судна для перевозки химических продуктов FS Vanessa водоизмещением 15 тыс.т. В авг. 2002г. окончены работы по достройке и комплектации морского парома, корпус которого был построен на Адмиралтейском заводе в г.Санкт-Петербурге. Сумма сделки – 4 млн.долл.

Судоремонтная компания «Лижнаве» до 2000г. являлась крупнейшей судоремонтной верфью в Португалии. Ее основные производственные мощности находились в окрестностях г. Лиссабон. Однако после принятия правительственного решения о создании к 2005г. на территории занимаемой «Лижнаве», крупного бизнес-центра в компании начались работы по переносу основных производственных мощностей в район г.Сетубал, где в 2001г. на базе двух предприятий «Лижнаве»: Margueira и Mitrena, создано одно (Mitrena-Setubal). В соответствии с планами модернизации верфи осуществлена программа Mitrena-2000. Эта мера позволила в 2002г. завершить перемещение основных производственных мощностей и оснастить предприятие необходимым оборудованием, повысить его конкурентоспособность по ремонту танкерного флота и увеличить число рабочих мест до 1100. Половина из выделенных средств пошла на реконструкцию доковой системы (сооружен гидролифт с тремя сухими доками (280x39 м.), введены в строй 2 новых дока (450x75 и 350x55 м.), позволяющих обслуживать суда типа «Панамакс»).

В 2002г. на верфях «Лижнаве» отремонтированы 13 судов и одна нефтесудовладельческая платформа для норвежского заказчика. 93% капитала «Лижнаве» принадлежит четырем немецким компаниям: Navivessel, Blohm Voss, Ferrostaal и HDH.

Экономические результаты, как в судостроении, так и в судоремонте не имели существенных тенденций к улучшению. Отрасль нуждается в срочных и коренных мерах по реконструкции и модернизации. За 10 последних лет рыболовный флот Португалии уменьшился на 50%. Произошло снижение загрузки судоремонтных верфей на 30%. Отрасль продолжает ощущать серьезную конкуренцию со стороны испанских предприятий, а также более мощных судостроительных компаний Японии и Южной Кореи, темпы экономического роста которых превосходят португальские.

В секторе строительства и ремонта маломерного рыболовного и припортового флота в 2002г. особых изменений не произошло. За год строится до 25-30 судов. Сохраняет свою жизнеспособность одно из старейших предприятий в Европе по строительству деревянных рыболовческих судов – в г.Вила Конде, близ г.Порто.

Морпорты

В экономике Португалии, расположенной на морских коммуникациях и имеющей большую протяженность побережья, большое значение имеет морской транспорт. До недавнего времени на морской транспорт приходилось 95% внешне-торговых перевозок. С подписанием в 1995г. Шенгенского соглашения и открытием границ внутри ЕС характер грузоперевозок в Европе резко изменился в сторону автоперевозок.

На континентальной части страны порты по своему значению разделяются на национальные (Синеш, Лиссабон, Лейшоеш, Сетубал, Авейро), региональные (Виана ду Каштелу, Фигейра да Фош, Фаро, Портимао) и местные. На островной части Португалии выделяются порты архипелага о-ва Мадейра (Фуншал, Порто Санто) и порты архипелага Азорских о-вов (Понта Делгада, Прайдо да Витория и Хорта).

В 2002г. зарегистрировано 20940 заходов судов в порты континентальной части страны, что по сравнению с 2001г. (20990 заходов), демонстрирует снижение на 0,3%, которое приходится на порты Лейшоеш, Виана ду Каштелу и Фигейра да Фош (6,1%, 14,6% и 14,4% соответственно). В Синешском и Лиссабонском портах зарегистрировано увеличение количества заходов судов на 9,4% и 5,2%.

В континентальных портах страны было переработано 54,3 млн.т. грузов, что демонстрирует небольшое уменьшение (на 0,4%) по сравнению с пред.г. Наибольший объем грузов в 2002г. был обработан портами Синеша (36,2%), Лейшоеша (22%) и Лиссабона (21%). Основное сокращение объемов отмечено по портам Лейшоеша (-5,1%) и Сетубала (-4,4%).

В 2002г., согласно данным, опубликованным Национальным институтом статистики, 77,7% всех грузов составляли наливные и насыпные грузы. По типам судов отмечено увеличение объемов грузов, перевозимых судами-контейнеровозами (на 8,4%) и уменьшение объемов перевозки судами типа «Ро-Ро» (на 26,4%).

В 2002г. на континентальной части 8,7 млн.т. грузов было перемещено национальными судами и 45,6 млн.т. — иностранными. Из общего объема погруженных грузов 4,9 млн.т. предназначались для стран, входящих в ЕС, что по сравнению с 2001г. представляет собой увеличение на 4,7%.

Объемы грузов, обработанных в основных портах страны, млн.т.

	2001г.		2002г.		Изм., %				
	всего	погр.	всего	погр.					
Всего	54,5	12,3	42,2	54,3	12,9	-0,4	4,9	-1,9	
Лейшоеш	12,6	2,6	10	12	2,8	-9,2	-5,1	6	-8,1
Авейру	2,8	0,5	2,3	3	0,5	2,5	7	3,7	7,8
Лиссабон	10,6	2,8	7,8	11,4	3,3	8,1	7,6	15,9	4,6
Сетубал	6,7	1,4	5,3	6,4	1,6	4,8	-4,4	19-4	-10,4
Синеш	19,6	4,5	15,1	19,7	4,2	15,5	0,2	-6,2	2
Другие	2,2	0,5	1,7	1,8	0,5	13	-15	-3,6	-18,4

* Виану ду Каштелу, Доуру, Фигейрада Фош, Портимау и Фаро

Источник: Национальный институт статистики

Основные группы товаров, погруженных в континентальных портах страны для международных рейсов идентифицируются как «сельскохозяйственные грузы, продукты и фураж», а также как «продукты нефтепереработки» (19,5% и 13,8% соответственно). Что касается основных групп товаров, разгруженных в портах страны, то 18,7% со-

ставляют продукты нефтепереработки, а 13,1% — жидкое минтопливо. Доставка сырой нефти, а также металлических и неметаллических минералов сократилась на 9,6% и 8,4%.

Объемы грузов, переработанных в портах страны с разделением по типам судов, в млн.т.

	2001г.	2002г.	Изм., %
Наливные танкеры	26	25	-3
Сухогрузы	16	16	2,2
Контейнеровозы	5	6	8,4
Суда типа «Ро-ро»	0,5	0,4	-26,4
Генеральные грузы	5	5	-2,2
Всего	54	54	-0,4

Количество пассажиров, перевезенных в 2002г. речным транспортом, в тыс. чел.

Название реки	2001г.	2002г.	Изм., %
Национальные рейсы			
Всего	41465	39213	-5,4
Доуру	1167	812	-30,4
Авейру	218	215	-1
Тежу	37231	35454	-4,8
Садо	1744	1649	-5,5
Формоза	1103	1082	-2
Международные рейсы			
Миньо	239	н/д	-
Гуадиана	н/д	166	-

Железные дороги

В 2002г. значимость португальских железных дорог продолжала уменьшаться. Протяженность эксплуатируемых дорог составляла 2814 км., в то время, как их общая протяженность составляет 3578 км., но часть местных линий не эксплуатируется. Доля электрифицированных линий, по сравнению с пред.г., не изменилась и составляет 731 км.

Число работающих в отрасли — 12500 человек. Общее количество локомотивов — 229, из них дизельных — 149 ед., электровозов — 80 ед. Всего вагонов — 4833, в т.ч. пассажирских — 405.

В 2002г. было перевезено по железной дороге 155 млн. пассажиров (в 2001г. — 158 млн.чел). Средняя протяженность поездки пассажира составляет 24 км. Объем грузоперевозок по железной дороге составил 10522 тыс.т. Объем инвестиций в этот вид транспорта составил 611246 тыс. евро (577994 тыс.долл.).

Продолжалось проектирование высокоскоростной (на отдельных участках до 350 км/ч) ж/д магистраль, соединяющей Лиссабон с Мадридом, а также Лиссабон с испанским г.Вигу (через пром-центр севера Португалии — Порту). Испания начала строительство участка пути на своей территории, хотя трасса окончательно не согласована между португальским и испанским правительствами.

Метрополитен. Всего работающих на метрополитене — 1963 чел. Всего за год перевезено 140 млн. пассажиров. Инвестиции составили 183777 тыс. евро, из них на развитие инфраструктуры — 139349 тыс. евро. Коэффициент использования метрополитена — 14%.

В дек. 2002г. была открыта первая линия метро в г.Порту, протяженностью 12,1 км. из запланированных 70 км. Всего до конца 2004г. в Порту должно быть построено 4 линии общей протяженностью 70 км. (из которых 7 км. — под землей) с 66 станциями (из них 10 — подземные). Среднее расстояние между станциями составит 600 м. Строи-

тельные работы начаты в 1989г. Общая стоимость проекта оценивается в 1250 млн.евро. В 2002г. велось строительство новых станций метро в Лиссабоне, продолжалось их инженерное обустройство.

В 1991-2001гг. кардинально изменилось использование различных видов пригородного и городского транспорта «Большого Лиссабона», в котором с пригородами проживают 2,5 млн.чел. В 1991г. коллективные виды транспорта обеспечивали 50% объема перевозок пассажиров, на частные автомобили приходилось 26%. Десять лет спустя общественный транспорт перевозит 37% пассажиров, в то время как автомобили используют 45%.

В 2002г. правительство дало «зеленый свет» началу проектирования наземного метро. Совместными усилиями муниципалитета Лиссабона, управления метрополитена и фирмой «Карриш», обеспечивающей пригородное железнодорожное сообщение, строительство начнется в 2004г. Проектом предусмотрено создание единой ж/д сети (наземной и подземной), охватывающей весь район «Большого Лиссабона».

Проект оценивается в 949,7 млн. евро (898 млн.долл. в ценах 2002г.). Строительство участка открытого метро, соединяющий районы Алжес с Фалагуэйра, протяженностью 8,8 км. с 17 станциями оценивается в 232 млн. евро. Участок Фалагуэйра-Санта-Аполония (подземный участок) потребует 211,6 млн. евро инвестиций. Проект предусматривает соединение Фалагуэйры с Одивелаш и Лоуреш, которое завершит внешнее кольцо поверхностного метро и который оценивается в 222,7 млн.евро. Петля полностью завершится со строительством второго внутреннего кольца Алкантаре-Гаре-де-Ориенте, который предусматривает наибольшие инвестиции – 283,4 млн. евро.

РУМЫНИЯ

Румыния проводит работу по гармонизации национальной правовой базы в области автотранспорта с общеевропейской. Пересматривается структура органов управления внутренним речным и морским транспортом и целью ее совершенствования. Ведутся подготовительные работы по присоединению румынской сети автодорог к трансевропейской. Учитывая большую стоимость этих работ, они во многом сдерживаются из-за отсутствия финансирования.

В янв. 2002г. было принято срочное распоряжение правительства Румынии, в соответствии с которым автомобильные перевозчики стран ЕС ставятся в равные условия с румынскими, т.е. устраняется дискриминация последних. Другим распоряжением правительства четко определяются такие понятия, как время нахождения в пути, и время отдыха водителя, которым строго должны придерживаться все национальные автоперевозчики в соответствии с европейскими нормами. Отдельно регламентируется порядок транспортировки опасных грузов. В дек. 2001г. вышло распоряжение правительства для аналогичных грузов, перевозимых по железной дороге.

В июне 2002г. вступило в силу Соглашение между Румынией и Евросоюзом в области автотранспорта, а также европейское соглашение о пассажирских перевозках на автобусах (Interbus), к которому присоединилась и Румыния.

В Румынии принято законодательство относительно порядка расследований авиакатастроф и причин возникновения пожаров на воздушных судах. Завершена реорганизация национальной воздушной компании, в рамках которой разрабатывается программа сокращения расходов, большая часть нерентабельных международных линий была закрыта, приняты меры в целом по оптимизации авиаперевозок.

В результате «чистки» морского регистра в Румынии осталось на плаву всего 43 морских судна. После техконтроля, проведенного в 2001г. 25% морских судов стало на прикол как неисправные. В европейских странах этот показатель составляет 3%.

В стране насчитывается 22,2 тыс.км. железных дорог и 198,6 тыс.км. автомобильных различной категории, активно используются речные артерии (Дунай, канал Дунай-Черное море).

Сеть автодорог Румынии разделена по категориям: дороги национального значения – 14824 км., из них автострады – 113 км.; дороги уездного значения – 36010 км.; дороги районного значения – 27781 км.; улицы городские и сельские – 119988 км.

В области перевозки пассажиров основная роль (80%) принадлежит общественному транспорту, доля частного сектора – 20%. В транспортировке грузов на долю государства приходится до 65%, частного сектора – 31%, смешанного – 4%.

Объем перевозок речных грузов, снизившийся до 11 тыс.т. в 2001г. увеличился до 20,5 тыс.т., не достигнув первоначальных объемов. Расчистка Дуная продолжается и это позволило в 2002г. увеличить объемы речных перевозок. За последний год начался увеличиваться транзитный грузопоток придунайских стран (Венгрии, Словакии, Чехии) по Дунаю в направлении канала Дунай-Черное море, а также из стран Ближнего Востока и Дальнего Востока через Дунай в Европу.

Румыния расположена на пересечении паневропейских транспортных коридоров IV и IX и поэтому продолжает второй этап восстановительных работ и запустила проект по строительству новых автострад. В соответствии с планом по обустройству национальных дорог, одобренным законами 71/1996 и 1/2002, были определены направления развития национальной сети автострад и скоростных дорог. Возобновлена реконструкция автострады Бухарест-Чернавотэ, совпадающей с паневропейским коридором Запад-Восток, на средства Европейского инвестиционного банка и правительства Румынии. После снижения зарегистрирован рост интенсивности движения по автострадам Румынии в 2000-02гг. с 3776 автомобилей/сутки до 4154. Сеть автодорог Румынии более развита, чем ж/д сеть. Это объясняется и плотностью дорог: автомобильные – 640 км/1000 кв.км. и ж/д – 46,2км/1000 кв.км.

В Румынии по автодорогам перевозится 65% всех грузов и 90% экспортно-импортных грузов. В последние 5 лет объем перевозок по автодорогам постоянно растет, в среднем по 4% в год.

В автотранспортной сфере в 2002г. закончились три этапа восстановительных дорожных работ (1998-2002гг.), осуществляемых на средства европейских финансовых организаций ЕБРР, ЕИБ, ЕС, МБРР и оцененных в 553 млн.долл. (1495 км. дорог). На четвертом этапе (2002-05гг.)

предполагается восстановить еще 2100 км. (500 млн. евро). В 2002г. началась деятельность по обеспечению финансирования 5-15 этапов строительства дорог протяженностью 5900 км.

Модернизация существующих и строительство новых дорог в Румынии осуществляется при условии соблюдения следующих положений: применение европейских норм при улучшении дорожной инфраструктуры и условий движения по автострадам; увеличение нагрузки на ось автомобилей с 10 до 11,5 т.; модернизация мостов по ходу трассы с увеличением нагрузки до класса Е; улучшение геометрических элементов трассы; доведение количества полос до 3 в одном направлении с созданием разделительных ограждений на напряженных участках; обеспечение мер защиты окружающей среды по ходу трассы; повышение безопасности движения.

В 2002г. продолжалась программа реструктуризации железных дорог, финансируемая ВБ (120 млн.долл.), ЕБРР (72 млн.долл.), ЕС по проекту Phare (58 млн.долл.). Европейским инвестиционным банком (30 млн.долл.).

Железнодорожная инфраструктура Румынии представляет собой: 22247 км. ж/д путей, 4236 мостов, 211 туннелей, 2332 локомотива, 1051 железнодорожную станцию, 10600 км. контактных электрических линий. **По протяженности железных дорог Румыния занимает 6 место в Европе.** В 2002г. на модернизацию и развитие ж/д сети страны было израсходовано 11100 млрд. лей.

Румыния, исходя из своего географического месторасположения, представляет из себя зону пересечения международных ж/д магистралей, которые соединяют Север и Юг Европы, а также Запад и Восток этого континента. В 2002г. было положено начало модернизации на территории Румынии двух паневропейских ж/д коридоров с помощью средств европейских финансовых структур: трасса IV – Берлин-Прага-Будапешт-Констанца-Салоники-Стамбул и трасса IX – Хельсинки-СПб-Москва-Киев-Кишинев-Бухарест-Димитровград-Александропулос.

В 2002г. была приостановлена замена самолетного парка. Самолеты ATR 42-500 производства франко-итальянской компании Avions de Transport Regional (ATR), купленные в последние годы, заменили российские AN-24. Сняты с международных линий и перепроданы «Илы», которые заменены на Боинги-737 и Аэробусы-330.

В 2002г. компания «Таком» эксплуатировала три из шести самолетов Боинг 737-700. Воздушный флот Румынии имеет в своем составе три боинга, семь самолетов ATR и два аэробуса.

Судоходство

Конференции по развитию судоходства на Дунае. 26-27 июня 2002г. в Констанце под патронажем министерства транспорта прошла конференция по развитию судоходства на Дунае, организованная Национальной компанией морских портов Констанцы (НАМП), в которой участвовало 150 представителей судовладельцев, портовых администраций, агентов и операторов. В ней приняли участие вице-председатель Комитета Европейского парламента по региональной политике, транспорту и туризму Р.Ван Дам, а также руководители ряда крупных европейских транспортных компаний.

Центральное место в работе конференции заняли вопросы реализации проекта паневропейского торгово-транспортного коридора Рейн-Майн-Дунай, связующего порты Роттердама и Констанцы.

На пресс-конференции, предшествовавшей открытию конференции, гендиректор НАМП М.Марку остановился на характеристике порта Констанцы, подчеркнув, что он является достаточно модернизированным, современным в техническом плане, а также экологически чистым, отвечает всем международным требованиям и стандартам. В зоне порта действуют различные торгово-экономические льготы, что, по словам М.Марку, играет значительную роль в становлении порта в качестве межрегионального торгово-транспортного центра и в ближайшем будущем послужит успешной трансформации порта в «восточные ворота грузоперевозок Европы». Задействована лишь небольшая часть его мощностей по грузоперевозкам (30 млн.т. в год из возможных 100 млн.т.).

В ходе конференции обращалось внимание на то, что ежедневные убытки придунайских государств от прекращения, вследствие бомбардировок НАТО в 1999г. югославской территории, международных грузоперевозок по Дунаю составляют 1 млн.долл. А сумма необходимая для открытия дунайского речного трафика составит в среднем 26 млн.долл., 85% из которых выделяет Европейский союз. Началась очистка речного фарватера, результаты которой ожидаются уже через 2-3 месяца. Полная разблокировка Дуная для европейского судоходства ожидается к зиме 2002г.

По итогам конференции была принята выработанная ее участниками резолюция, содержащая принципы, которые в будущем должны приниматься во внимание европейскими странами. В ней, в частности, подчеркивается большое значение речного транспорта, который может конкурировать с другими видами или взаимодействовать с ними, отмечалась необходимость оптимизации дунайского транспорта, создания его единой структуры, восстановления баржевых грузоперевозок перевозок в Венгрию, Югославию, Румынию, Болгарию, Словакию. Значительная часть документа посвящена новому статусу свободного порта Констанцы и его региональному значению.

Согласно принятой резолюции, Дунай, являясь многопрофильным транспортным коридором, обеспечивает связь с другими торговыми путями. Для улучшения условий навигации необходимо создание многопрофильных центров речной службы, упрощение таможенных процедур, инвестирование в дунайские порты, приведение к единому знаменателю законодательных норм. В документе также констатируется, что рост грузоперевозок связан с необходимостью создания грузовых терминалов, прежде всего, в регионе Бухареста, и что для активного использования Дуная в качестве европейской артерии грузоперевозок основные усилия в первую очередь необходимо направить на привлечение товаров в дунайские порты.

На заключительной пресс-конференции 27 июня 2002г. вице-председатель Комитета Европарламента по региональной политике, транспорту и туризму Р.Ван Дам заявил, что уничтожение бюрократических и таможенных препятствий, стоящих на пути развития речных грузоперевозок

зависит, прежде всего, от принятия международных конвенций, а также приведения законодательств европейских придунайских государств к единым нормам. В отношении Румынии было высказано пожелание о развитии портовой инфраструктуры для обеспечения дунайских грузоперевозок по ее территории.

Приватизация судоверфи Констанцы. В результате длительных переговоров 15 апр. 2002г. министр приватизации и управления госсобственностью О.Мушетеску и представитель компании Resource International Г.Босынчану подписали контракт о купле-продаже судоверфи г.Констанцы, одного из крупнейших судостроительных предприятий страны.

На начало 2002г. судоверфь, на которой работают 3 тыс.чел., оказалась в весьма сложном положении. Практически отсутствовали заказы. Не было средств на оплату потребляемой электроэнергии и осуществление различных взносов, касающихся соцобеспечения персонала. Кредиторы настойчиво требовали начать процедуру банкротства.

Согласно документу, общая стоимость сделки составляет 17420000 долл. Государством продается 82,93% акций. Контракт предполагает предварительный период ее реализации до 31 июля 2002г., в течение которого в соответствии с законом №135/2002 покупатель и продавец создадут спецкомиссию управления и назначат от каждой стороны по администратору, задачей которых будет воплощение в жизнь условий сделки. В этот период предусматривается подписание правительством постановления, по которому для продажи новому владельцу судоверфи часть долгов предприятия государственным и частным кредиторам в 1300 тыс.долл. будут переведены в акции. Resource International обязуется не изменять профиль деятельности предприятия в течение 5 лет, не принимать решения о самоликвидации, с момента подписания контракта в течение 4 лет не производить на предприятии массовых увольнений рабочих и сохранить их численность в пределах 2510 чел. Контракт не предусматривает никаких льгот для Resource International со стороны румынского государства.

Администрация морского порта Констанца и представители японских компаний «Мицубиси Хэви индастриз» и «Томен корпорейшн» подписали 4 фев. 2002г. контракт на 35 млн.долл. о поставках оборудования для обработки контейнерных грузов.

Данный контракт является составной частью совместного румыно-японского проекта «Контейнерный терминал порта Констанца-Юг», предполагающего вложение инвестиций на 100 млн.долл., из которой 75% обеспечивает Японский банк международного сотрудничества согласно подписанному еще в 1998г. соглашению с правительством Румынии. Проект предусматривает оснащение Констанцкого порта тремя погрузочными платформами большой грузоподъемности, а также другим специальным портовым оборудованием.

Первый этап строительства контейнерного терминала, который предполагается завершить к окт. 2003г., позволит обеспечить грузооборот в 325 тыс.ТЕU (twenty-foot equivalent unit — единица измерения контейнерных грузов) в год. Следующие

два этапа модернизации предусматривают увеличение к 2012г. грузоспособности до 900 тыс. ТЕU/год.

По мнению министра транспорта Румынии М.Митри, реализация проекта по модернизации порта Констанца позволит превратить его в «самый большой и современный порт Центральной и Восточной Европы».

Правовое регулирование морского пространства. Правовой режим морского пространства Румынии регулируется Законом №17 от 07.08.1990г. «О правовом режиме внутренних морских вод, территориального моря и прилегающей зоны Румынии», с изменениями и дополнениями к нему, внесенными Законом от 16.01.2002г.

Согласно ст.1 Закона №17/1990 и ст.1-1 Закона от 16.01.2002г., территориальное море Румынии составляет морскую полосу, прилегающую к побережью или к внутренним морским водам, шириной 12 морских миль, исчисляемых от базовых линий, соединяющих пункты (точки) побережья и островов, наиболее выступающих в море. Внешние и боковые пределы территориального моря составляют государственную морскую границу Румынии (ст.3 Закона 17/1990).

Проход иностранных судов через территориальное море Румынии обусловлен выполнением ряда требований, изложенных в положениях главы 3 Закона №17/1990.

В соответствии со ст.6 (Закон №17/1990), морская полоса, примыкающая к территориальному морю, шириной 24 морские мили, исчисляемая от установленных базовых линий, составляет «прилегающую зону» Румынии. В «прилегающей зоне» Румыния «осуществляет контроль, направленный на предупреждение и пресечение на своей территории нарушений таможенных, налоговых, санитарных законов и правил, а также порядка пересечения госграницы» (ст.7).

Отсутствовавшее в Законе №17/1990 понятие «Эксклюзивная экономическая зона Румынии в Черном море» дополнительно введено гл.2 Закона от 16.01.2002г.

Согласно ст.7-1 указанного Закона, эта зона располагается в акватории Черного моря возле румынского побережья, начиная от границы вод территориального моря, в которой Румыния осуществляет свои суверенные права и юрисдикцию на природные богатства, находящиеся на морском дне, под морским дном и в толще воды над ним, а также на деятельность, связанную с исследованием, эксплуатацией, защитой, сохранением и распоряжением окружающей среды.

В специфических условиях, определяемых размерами Черного моря, протяженностью эксклюзивной экономической зоны Румынии устанавливается путем демилитации, на основании соглашения с соседними государствами, побережье которых граничит либо расположено напротив румынского побережья Черного моря, с учетом того, что максимальная ширина эксклюзивной экономической зоны в соответствии с положениями Конвенции ООН по морскому праву, ратифицированной Румынией Законом №110/1996, может равняться 200 морским милям, исчисляемым от базовых линий, предусмотренных ст.1-1».

Согласно ст.7-2 Закона от 16.01.2002 в эксклюзивной экономической зоне Румыния осуществляет суверенное право на исследование, эксплуа-

тацию, защиту, сохранение и управление всеми природными биологическими и/или небологическими богатствами; на другие виды деятельности, связанной с исследованием и эксплуатацией зоны; на установку и использование искусственных островов, сооружений и проведение работ научного характера по исследованию и эксплуатации природных богатств или в иных экономических целях.

Согласно ст.7-3 Закона от 16.01.2002г. предусматривается возможность сотрудничества Румынии, через свои специализированные организации, с другими странами бассейна Черного моря по вопросам обеспечения защиты, исследования и бережного использования биоресурсов, защиты морской окружающей среды, особенно на пограничных участках с этой зоной, с учетом специфических условий Черного моря как полузакрытого, имеющего ограниченный биологических потенциал.

В соответствии со ст.7-4 Закона от 16.01.2002 в эксклюзивной экономической зоне Румынии иностранные государства пользуются свободой судоходства, пролета, прокладки подводных кабелей, трубопроводов и другими законными правами в соответствии с нормами международного права при соблюдении положений настоящего закона и других нормативных документов Румынии.

Вдоль проложенных подводных кабелей и трубопроводов устанавливаются зоны безопасности и защиты шириной до 1000 м. с каждой стороны.

СЛОВАКИЯ

Выгодное географическое положение Словакии в центре Европы способствует развитию транспортной инфраструктуры и, прежде всего, ж/д и автотранспорта.

В Словакии хорошо развита ж/д сеть. Общая протяженность железных дорог составляет 3665 км., в т.ч. двухколейных — 1020 км., электрифицированы 1535 км. путей. Подвижной состав насчитывает 1959 различных типов локомотивов, 1649 пассажирских и 23667 товарных вагонов, посредством которых были полностью обеспечены запланированные объемы перевозок. Подвижной парк не полностью соответствует современным требованиям к перевозкам. 5% локомотивов имеют срок эксплуатации до 10 лет, до 20 лет — 22%, старше 20 лет — 73%. В расчете на тысячу пассажирских вагонов классического типа, предназначенных для использования с локомотивами типа 1С, R и Z, свыше 650 вагонов имеют срок эксплуатации более 20 лет. Аналогичная ситуация отмечается и в отношении парка товарных вагонов.

Подвижной ж/д состав находится в критическом состоянии и требует срочной замены на новые типы. В подготовленной правительством программе развития железных дорог на модернизацию в этой области планируется затратить до 2010г. 97 млрд.слов.кр., в т.ч. до 2006г. — 34,4 млрд.слов.кр. 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. Финансирование реконструкции планируются осуществить из средств госбюджета, а также за счет кредитов международных банков и коммерческих кредитов.

Сокращение бюджетных ассигнований министерству транспорта, почт и телекоммуникаций СР, повышение тарифов на проезд ж/д транспортом вызывает необходимость закрытия 25 участков и 200 ж/д узлов.

Эксплуатация подвижного состава на ж/д магистралах ежегодно характеризуется убытками в 858,2 млн.слов.кр., из которых 583,2 млн.слов.кр. приходится на долю пассажирских перевозок и 275 млн.слов.кр. — грузоперевозок.

Протяженность словацких автодорог международного значения составляет 17737 км., местного значения — 24979 км. Автомобильный парк насчитывает 1751,8 тыс. автомобилей, в т.ч. легковых — 1274,2 тыс., грузовых — 110,7 тыс., автобусов — 10,9 тыс., спецавтомобилей — 39,2 тыс., тракторов — 64,4 тыс.

Удельный вес видов транспорта в общем объеме осуществляемых внутренних грузоперевозок: ж/д транспорт — 58,4%; автотранспорт — 40%; водный и авиатранспорт — 1,6%.

50% перевозимой по железной дороге продукции составляют металл, металлоизделия, кокс, уголь, железная руда. 10% приходится на долю масел, дизтоплива, продуктов химпрома. Такой же объем перевоза стройматериалов, включая цемент, известь, древесину. 2% перевозок приходится на удобрения.

Из общей протяженное автодорог международного значения **300 км. составляют современные автомагистрали**. Техническое состояние значительной части автодорог не отвечает современным требованиям и требует реконструкции.

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 — 847 км. До 2006г. планируется построить 65 км. автомагистралей, 53 км. двухполосных и 27 км. четырехполосных скоростных дорог, 20 км. транспортных развязок.

Строительство современных дорог будет вестись с целью включения Словакии в международную транспортную инфраструктуру и разгрузку национальной транспортной сети. Финансирование строительства будет осуществляться в за счет иностранных кредитов, а также из госбюджета. До 2006г. предусмотрено финансирование (млрд.слов.кр.): в 2001г. — 9,2; 2002г. — 10,8; 2003г. — 10,9; 2004г. — 11,3; 2005г. — 12,6; 2006г. — 13,6. Кредиты планируется получить от Европейского банка реконструкции и развития, Европейского инвестиционного банка. На эти цели направляется 80% средств от дорожного налога, а с 2003г. — средства от продажи разрешений на использование автомагистралей.

В порядке помощи странам-кандидатам на вступление в ЕС, включая Словакию, в создании транспортных коридоров ЕС выделил до 2015г. в 90 млн.евро. Программу повышения эффективности дорожной инфраструктуры под название ТИНА (Transport Infrastructure Needs Assessment) Европейская комиссия утвердила в 1996г. Из 10 планируемых программой ТИНА транспортных коридоров по территории Словакии будут проходить 3: автомагистраль Братислава-Кошице-украинская граница и два ж/д коридора до польской границы.

Для финансирования работ по модернизации транспортной инфраструктуры Словакия может использовать средства Фонда Ispra и других структурных фондов ЕС.

Авиация

Правительство одобрило реорганизацию госпредприятия Словацкая служба аэропортов (ССА) с его разделением на 6 (по количеству аэропортов) самостоятельных организаций в форме государственных акционерных обществ.

В 2003г. выделяется два крупнейших словацких аэропорта (Братиславский и Кошицкий), а до конца 2004г. оформятся оставшиеся четыре (в Пиештянах, Слияче, Жилине, Попраде). Таким образом, завершится процесс реорганизации ССА.

Стоимость имущества словацких аэропортов, в млн. слов.кр.: Братислава – 2100; Кошице – 1000; Попрад – 400; Слияч – 100; Пиештяны – 100; ССА – 600. Несмотря на отсутствие интереса у инвесторов к этой реорганизации, словацкая сторона строит перспективные планы по дальнейшему развитию аэродромных служб.

Наиболее привлекательные для инвесторов аэропорты в Братиславе и Кошицах имеют собственные планы по самофинансированию и не испытывают особой необходимости в поиске партнеров. Но оставшиеся будут вынуждены вести работу по их привлечению, хотя рассматривается, как альтернативный вариант, их сотрудничество с краевыми администрациями. Участие государства будет сведено к минимальному финансированию содержания и ремонта уже построенных зданий и сооружений, а также гарантий безопасности и работоспособности аэродромов.

Пока не определена доля участия краевых администраций, хотя их намерения в приобретении акций оцениваются в 34-49%. Аэропорты Братиславы и Кошиц обслужили в 2002г. 430 тыс. пассажиров, остальные – 120 тыс.

Братиславский аэропорт в последние годы обслуживает 300 тыс. пассажиров, хотя его пропускная способность составляет 1 млн.чел. в год. Требуется проведение реконструкции обслуживающих пассажиров площадей не только для повышения уровня сервиса, но и в связи с необходимостью выполнения шенгенских требований при вступлении СР в ЕС. Планируется строительство терминала для доведения пропускной способности до 5 млн. пассажиров в год, что потребует первоначальных инвестиций в 1,5 млрд. слов.кр. Начало строительства нового терминала планируется в 2005г.

Из-за высоких расходов на заправку в Братиславском аэропорту, экипажи самолетов предпочитают проводить ее на других аэродромах (в Цюрихе), что ограничивает возможности привлечения дополнительных маршрутных трасс через Братиславу.

Из потенциально заинтересованных инвесторов отмечается компания Glenealy Англия. По мнению представителей этой компании Братиславскому аэропорту требуется повышение уровня презентации за рубежом и минимальные инвестиции, что позволит обслуживать 2 млн. пассажиров ежегодно. По заявлениям руководства аэропорта, им не требуются инвесторы, т.к. собственных средств и возможностей воспользоваться фондами ЕС вполне достаточно для развития пропускной способности аэропорта.

В инвестиционных намерениях учитываются возможности использования свободной территории между аэропортом и международной автодорогой и дополнительного подключения к эксплуатации неиспользуемого аэродрома в ближайшем пригороде Братиславы, располагающего значительным земельным участком.

Интерес к сотрудничеству с Братиславским аэропортом проявляет Венский аэропорт (Flughafen Wien). Эта компания ожидает определенности в правовых вопросах словацкой стороны. Австрийцы намерены создать под своей эгидой акционерное общество, где они будут владеть контрольным пакетом акций. Правительственные органы СР продолжают разрабатывать стратегию по выбору иностранного инвестора. В конечном итоге все будет определяться стоимостью проекта приватизации аэропорта.

УКРАИНА

– По сообщению информгентств Украины (8 мая 2003г.) со ссылкой на зарегистрированный в Верховной Раде законопроект, народные депутаты Украины Т.Васадзе (президент Украинской автокорпорации) и О.Климуш предлагают Верховной Раде ввести на Украине экологические нормы Euro2 на легковые автомобили с 1 янв. 2004г. Депутаты предлагают запретить ввоз на таможенную территорию Украины, первую регистрацию и эксплуатацию в стране легковых автомобилей, которые не отвечают требованиям ДСТУ UN/ECE R 83-03-2002 В, С, D (Euro2). «Требования не распространяются на автомобили, впервые зарегистрированные в Украине до введения этого изменения в Закон», – отмечается в законопроекте.

Увеличилась отправка основных номенклатурных групп товаров: цемента – на 16,7%, нефти и нефтепродуктов – на 17,9%, химических и минеральных удобрений – на 16,1%, кокса – на 18,3%, железной и марганцевой руды – на 10,7%, лесных грузов – на 10,7%, черных металлов – на 9,1%. Среднесуточная выгрузка вагонов увеличилась в целом на 14,1%, на Приднепровской железной дороге – на 20,9%, Одесской – на 17,6%, Львовской – на 15,7%, Юго-Западной – на 10,2% и Донецкой – на 9,3%.

– По сообщению госкомстата Украины, услугами пассажирского транспорта в янв.-апр. 2003г. в Украине воспользовалось 1174,8 млн. пассажиров, что по сравнению с аналогичным периодом 2002г. больше на 5,1%, при этом пассажирооборот вырос на 3,4% и составил 26,8 млрд. пас/км. Ж/д транспортные предприятия перевезли 148,3 млн. пассажиров (на уровне янв.-апр. 2002г.), автомобильные (с учетом перевозок предпринимателями – физлицами) – 1024 млн., что на 5,9% больше, чем за 4 мес. 2002г. Перевозка пассажиров автотранспортом предпринимателей – физических лиц выросла на 11,9%.

Количество пассажиров, перевезенных водным транспортом, выросло по сравнению с янв.-апр. 2002г. на 49,1% – до 2 млн., авиационным – на 23,7% – до 0,5 млн. Пассажирооборот на автотранспорте вырос за указанный период на 7% и составил 11,8 млрд. пас/км, водном – на 19,4%, авиационном – на 41,8% – до 0,8 млрд. пас/км. Сократился пассажирооборот на предприятиях ж/д транспорта – на 0,8% – до 14,2 млрд. пас/км.

Перевозка пассажиров

	Перевезено пассаж., млн.		Пассажируоборот, млрд. пасс./км	
	I-IV 2003г.	в% к I-IV 2002г.	I-IV 2003г.	в% к I-IV 2002г.
Всего	1174,8	105,1	26,8	103,4
- железнодорожный	148,3	100,1	14,2	99,2
- автомобильный	1 024	105,9	11,8	107
- водный	2	149,1	0	119,4
- авиационный	0,5	123,7	0,8	141,8

— По данным госкомстата Украины, в апр. 2003г. доходы предприятий от услуг связи увеличились на 2,4% по сравнению с мартом — до 1009,915 млн.грн. Увеличение в апр. доходов от связи произошло за счет роста доходов от мобильной сотовой связи. В апр. доходы от услуг мобильной сотовой связи увеличились на 11,1% по сравнению с мартом — до 272,802 млн.грн. Доля доходов от мобильной сотовой связи в общих доходах отрасли составила 27%.

В марте 2003г. доходы от услуг связи увеличились на 4,5% по сравнению с фев. — до 986,392 млн.грн. В 2002г. доходы от связи составили 10689,33 млн.грн., в янв.-апр. 2003г. — 3883,036 млн.грн.

Доходы от услуг связи, в млн.грн.

	Апр. 2003г.		Март 2003г.		Рост,%	Янв.-апр. 2003г.
	1009,915	986,392	986,392	986,392		
Всего	1009,915	986,392	986,392	986,392	2,4	3883,036
- почтовая	60,015	62,714	62,714	62,714	-4,3	240,778
- телеграфная	2,869	3,064	3,064	3,064	-6,4	12,46
- телефонная городская	203,582	198,079	198,079	198,079	2,8	808,786
- телефонная сельская	13,015	13,052	13,052	13,052	-0,3	51,742
- телефонная междугородная	358,786	353,707	353,707	353,707	1,4	1386,996
- проводное вещание	4,352	3,944	3,944	3,944	10,3	17,586
- специальная и фельдсвязь	8,08	14,294	14,294	14,294	-43,5	31,75
- передача и прием телевиз. и радиопрограмм, радиосвязь	26,066	28,125	28,125	28,125	-7,3	102,787
- госинспекция электросвязи	6,377	5,303	5,303	5,303	20,3	24,505
- спутниковая	1,626	1,757	1,757	1,757	-7,5	6,767
- компьютерная	49,844	54,745	54,745	54,745	-8,9	190,719
Ммобильная	275,303	247,607	247,607	247,607	11,2	1008,159
- сотовая	272,802	245,593	245,593	245,593	11,1	999,262
- пейджинговая	1,601	1,191	1,191	1,191	34,4	5,386
- транкинговая	0,9	0,823	0,823	0,823	9,4	3,51

— 4 дек. 2002г., Ассоциация коммерческих транспортно-экспедиторских организаций Украины «Укрвнештранс» и Ассоциация международных экспедиторов Украины (АМЭУ) заявили о неэффективной работе Государственной таможенной службы Украины. По словам гендиректора «Укрвнештранса» А.Скорика, действия таможенников затрудняют работу экспедиторов и приводят к снижению грузопотоков. Работники таможни, подходя формально к работе, при незначительных нарушениях в документах, часто конфискуют весь товар, имея возможность изъять только его часть. Как отметил А.Скорик, частые конфискации груза по незначительным поводам снижают привлекательность Украины как транзитной страны. «Укрвнештранс» и АМЭУ предложили Верховной Раде Украины внести изменения в действующее законодательство, согласно которому деятельность таможенной службы оценивается количеством конфискованного груза. «Работу таможни надо оценивать по другим критериям», — заявил А.Скорик. По его словам, таким критерием должен стать объем транзитных перевозок.

Ассоциация коммерческих транспортно-экспедиторских организаций Украины «Укрвнештранс», образованная в 1992г., объединяет 17 транс-

портно-экспедиторских предприятий. Ассоциация международных экспедиторов Украины (АМЭУ), образованная в 1994г., объединяет 132 транспортно-экспедиторские организации и осуществляет 50% услуг по перевозкам в Украину и из нее и более 70% услуг по транзитным перевозкам. Обе ассоциации, которые являются единственными украинскими ассоциациями экспедиторов, входят в Международную федерацию экспедиторских ассоциаций (FIATA), которая объединяет экспедиторов из 135 стран. По их данным, годовой оборот экспедиторских компаний в Украине составляет 1 млрд.долл.

— По данным Гостаможслужбы Украины, таможня России выделила 1300 разрешений пересечения границы для украинских перевозчиков грузов автомобильным транспортом на 2003г. Согласно письму ГТСУ разрешения выданы для перевозки транзитных грузов в третьи страны. Указанные разрешения будут распределены между Донбасской и Южной региональными таможнями Украины. Разрешение предоставляется перевозчику на разовое пересечение границы.

В 2001г. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков увеличила выдачу разрешений на международные перевозки TIR CARNET на 15,4% по сравнению с 2000г. — до 178,107 тыс. АсМАП занимается выдачей разрешений на международные перевозки по согласованию с минтрансом и является единственной такой организацией в Украине. На начало 2002г. в АсМАП входило 2441 автоперевозчика.

— 9 дек. 2002г., минэкономики и минтранс Украины разработали комплекс мер по упрощению процедуры экспорта сельхозпродукции через морские торговые порты Украины. Совместным приказом минэкономики и минтранса от 29 нояб. 2002г., который на днях гостаможслужба Украины направила всем региональным таможням, предусмотрено пересмотреть тарифы на транспортировку, хранение и перевалку сельхозпродукции, а также на услуги карантинной, ветеринарной и санитарных служб. Планируется упростить процедуру таможенного оформления и контроля над экспортом продукции, снизить транспортные затраты и сроки доставки зерна в торговые порты.

Украинские морские порты с начала 2002г. и по состоянию на 20 нояб. отгрузили 8,119 млн.т. зерна, в т.ч. 766,9 тыс.т. зерна по транзиту. На украинской железной дороге действуют 11,420 тыс. вагонов-зерновозов, которые при среднем рейсе вагона 7-8 суток могут перевозить 2,6 млн.т. зерна в месяц. Мощности морских торговых портов по перевалке зерна, с учетом переработки зерновых по прямому варианту (вагон-судно), составляют 1,3-1,6 млн.т. в месяц.

— 11 дек. 2002г., минтранс Украины намерен начать с 2007г. модернизацию участков международных транспортных коридоров (МТК). До 2007г. минтранс должен определить, какие участки коридоров нуждаются в модернизации (с соответствующими объемами финансирования), сделал анализ путей МТК на следующих направлениях.

Первое направление — Одесса/граница Молдовы-Киев-Москва-Санкт-Петербург, которое входит в общеевропейский транспортный коридор №9 и частично евроазиатский «Север-Юг». Ж/д линия: Одесса/Кучурган (граница с Молдовой)-

Киев-Зерново-Суземка-Брянск-Москва-Санкт-Петербург. Автомобильные дороги следующих направлений: Одесса/Платоново (граница с Молдовой)-Любашовка-Киев-Копти-Глухов-Бачевск-Троебортное-Брянск-Калуга-Москва-Санкт-Петербург. Киев-Полтава-Харьков-Гоптовка-Нехотеевка-Белгород-Курск-Орел-Тула-Москва. Морские порты: Одесса, Ильичевск, Южный, Санкт-Петербург, Выборг, Высоцк, Приморск и Усть-Луга.

Второе направление: граница Польши-Львов-Киев, которое входит в общеевропейский транспортный коридор №3. Ж/д линия направления: Мостика (граница с Польшей)-Львов-Тернополь-Жмеринка-Фастов-Киев. Автомобильная дорога направления: Шегини/Краковец (граница с Польшей)-Львов-Ровно-Житомир-Киев.

Третье направление: Чоп (границы Венгрии и Словакии)-Ужгород-Львов, которое входит в общеевропейский транспортный коридор №5. Ж/д линия направления: Чоп-Батеве-Стрый-Львов. Автомобильная дорога направления: Чоп-Ужгород-Мукачево-Стрый-Львов.

Четвертое направление: р.Дунай-Черное море-Азовское море-р.Дон-Волго-Донской канал-Каспийское море, которое обеспечивает связь общеевропейского транспортного коридора №7 и коридора «Север-Юг». Водные пути направления: устье р.Дунай (граница с Румынией), р.Дон (Азов-Калач-на-Дону), Волго-Донской судоходный канал, р.Волга (Волгоград-Астрахань-Каспийское море). Порты: Рени, Измаил, Усть-Дунайск, Бердянск, Мариуполь, Керчь, Кавказ, Темрюк, Ейск, Таганрог, Азов, Ростов-на-Дону, Усть-Донецк, Волгодонск, Калач-на-Дону, Волгоград, Астрахань, Оля.

Пятое направление: Киев-Сызрань-Самара-Уфа-Челябинск-Курган с ответвлениями на Казахстан, которое обеспечивает связь №3 и №5 коридоров с «Транссибом». Ж/д линия направления: Киев-Харьков-Тополи-Соловей-Валуики-Лиски-Ртищево-Пенза-Сызрань-Самара-Уфа-Челябинск-Курган. Автомобильные дороги направления: Киев-Копти-Глухов-Екатериновка-Крупец-Рыльск-Курск-Воронеж-Саратов-Сызрань-Самара-Уфа. Саратов-Озинки (граница с Казахстаном). Челябинск-Троицк (граница с Казахстаном).

Шестое направление: Киев-Харьков/Днепропетровск-Волгоград-Астрахань/граница Казахстана/граница Азербайджана с ответвлением на Ростов-на-Дону-Владикавказ-граница Грузии, которое обеспечивает связь коридоров №3 и «Север-Юг». Ж/д линии направления: Фастов-Днепропетровск-Красноармейск-Горловка-Красная Могила-Гуково-Волгоград-Астрахань/Аксарайская (граница с Казахстаном)/Махачкала/Самур (граница с Азербайджаном). Красноармейск-Иловыйск-Квашино-Успенская-Ростов-на-Дону. Автомобильные дороги направления: Киев-Харьков-Дебальцево-Луганск-Изварино-Донецк-Волгоград-Астрахань/Караузек (граница с Казахстаном)-Оля/Яраг-Казмаляр (граница с Азербайджаном). Донецк-Ростов-на-Дону-Минеральные Воды-Нальчик-Беслан-Владикавказ-Верхний Ларс (граница с Грузией). Морские порты направления: Астрахань, Оля, Махачкала.

Минтранс Украины и Минтранс России 9 дек. 2002г. приняли Программу по развитию шести международных транспортных коридоров. Минис-

терства транспорта обеих стран полагают, что, в результате реализации Программы, объем перевозок ежегодно будет увеличиваться на 30% и, таким образом, планируют достигнуть к 2007г. 71,6 млн.т. объема экспортно-импортных и транзитных перевозок.

— В янв.-нояб. 2002г. все виды транспорта перевезли 704,1 млн.т. грузов, что на 0,5% больше по сравнению с аналог. периодом 2001г. Перевозки ж/д транспортом увеличились на 4,7% до 357,3 млн.т. Перевозка хлебных грузов увеличилась в 1,6 раза, нефти и нефтепродуктов — на 28,7%, цемента — на 32,5%, древесных грузов — на 12,3%, железной и марганцевой руды — на 10%.

В янв.-нояб. 2002г. магистральные трубопроводы перекачали 183,3 млн.т. грузов, что на 5,4% меньше по сравнению с соотв. периодом 2001г. Вместе с тем, объемы транспортировки газа выросли на 4,3%, его транзит сократился на 3,4%. Морской и речной торговый флот увеличил перевозки грузов на 8,8%; в целом перевезено 15,4 млн.т. грузов. Предприятиями автомобильного транспорта перевезено 148,1 млн.т. грузов, что на 2,3% меньше по сравнению с янв.-нояб. 2001г. Грузооборот увеличился на 2,2% — до 359,7 млрд.т/км. В 2001г. все виды транспорта увеличили перевозку грузов на 0,8% по сравнению с 2000г. — до 752,1 млн.т.

	Перевозка грузов			
	Перев. грузов, млн.т.		Грузооборот, млрд. т/км.	
	янв.-окт. 2002г.	% к янв.-окт. 2001г.	янв.-окт. 2002г.	% к янв.-окт. 2001г.
Всего	704,1	100,5	359,7	102,2
- железнодорожный	357,3	104,7	175,1	107,2
- автомобильный	148,1	97,7	10,8	119,7
- водный	15,4	108,8	12,1	94,4
- трубопроводный	183,3	94,6	161,7	96,9

Финляндия

В окт. 2002г. муниципальный совет г. Хельсинки одобрил предложение о строительстве нового крупного порта в районе Вуосари, который расположен на востоке столицы Финляндии. Порт должен быть готов в 2008г., после чего в Вуосари будут перемещены торговые порты, расположенные в центре Хельсинки, а годовой объем грузов обрабатываемых в портах Хельсинки может вырасти с 9 до 12 млн.т.

Водным транспортом по внутренним акваториям Финляндии в 2002г. перевезено 12 млн.т. грузов, включая лесосплав. Объем грузовых международных перевозок по Сайменскому каналу составляет 1,7 млн.т. Через финские морские порты в 2002г. вывезено 87 млн.т. (+3,5%) или 2/3 всех внешнеторговых грузов, 37,4% этого объема отгружено на суда под финским флагом.

Объем пассажирских перевозок на водном транспорте по внутренним водоемам Финляндии составляет 4 млн.чел. в год. В международном морском пассажирском сообщении Финляндии с зарубежными странами, в т.ч., Швецией, Эстонией, Германией и Россией, объем перевозок в 2002г. составил 16 млн.чел. (+1%), из них на судах под финским флагом — 9,7 млн.чел. (62%).

Воздушным транспортом на внутренних авиалиниях в Финляндии в 2002г. перевезено 2,5 млн.чел. (- 7,5%), а на международных маршрутах 3,3 млн.чел. (- 5,2%). Объем авиационных грузовых и почтовых перевозок составил 90 тыс.т.

Компания «Финнэйр» в 2002г. проводила активную работу по восстановлению объемов авиаперевозок и стратегически переориентировалась на азиатское направление, где смогла перевезти на 100 тыс. пассажиров больше по сравнению с пред.г. (+38%) и компенсировать потери на других направлениях. 75% авиабилетов «Финнэйр» продает за рубежом, большую часть в азиатских странах. Несмотря на успех в Азии, в целом количество пассажиров авиакомпаний «Финнэйр» сократилось на 500 тыс.чел. На внутренних линиях компания перевезла на 250 тыс. пассажиров меньше, чем год назад. В «Финнэйр» работает 10,5 тыс.чел., в ближайшие годы будет сокращено 1 тыс. рабочих мест. Этими и другими мерами фирма надеется сократить расходы на 160 млн. евро в год.

Деятельность финских железных дорог полностью контролируется государством, и в ближайшей перспективе возможность какого-либо участия иноинвесторов в их развитии не предполагается. Что касается автотранспортной и экспедиторской деятельности, то в последние годы наблюдается тенденция расширения участия в ней иностранного капитала. Главным образом, из Швеции, компаниям которой АСГ и «Шенкер» принадлежит половина объема транспортно-экспедиторских услуг в Финляндии.

Основной объем перевозимых водным путем товаров и грузов приходится на суда, принадлежащие зарегистрированным в Финляндии судоходным компаниям «Силья Лайн», «Викинг Лайн» и «Финнлайнс».

Первые две компании специализируются на пассажирских перевозках по линейным маршрутам на Швецию, Германию и Эстонию. В «Силья Лайн» 80% капитала принадлежит иноинвесторам, из которых 40% владеют шведы. «Викинг Лайн» на 95% принадлежит финнам. Указанные компании владеют также частью акций компании «Таллинк» (Эстония), которая по объему пассажирских перевозок занимает 3 место.

Что касается морских грузовых перевозок, в т.ч. контейнерных, то ежегодный объем их в последние годы сохраняется на уровне 70-80 млн.т., из которых 50% приходится на суда финских компаний.

Значительная часть перевозимых и обрабатываемых грузов осуществляется компанией «Финнлайнс», 19% акций которой владеют иноинвесторы. Инокомпании проявляют интерес к участию в деятельности ряда крупных финских портов, особенно в г.г.Хельсинки, Турку, Котка, Хамина, где обрабатывается до 75 млн.т. груза, в т.ч. 3-5 млн.т. транзита на Россию и через ее территорию в другие страны.

Финский показатель объема перевозимых грузов в пересчете на одного жителя — наиболее высокий в Европе, как и уровень стоимости логистики, который является самым высоким по сравнению с основными странами-конкурентами. Это связано с рядом причин, характерных для условий Финляндии: протяженные маршруты перевозок грузов по ее территории, наличие замерзающих в зимний период морских путей и расположение основных внешнеторговых рынков в странах Центральной Европы.

Транзит из РФ

Одной из главных проблем системы международных грузоперевозок на Северо-Западе России является недостаточное развитие транспортной инфраструктуры и ее главной составляющей — морской портовой базы. Основные усилия и средства направлены на модернизацию транспортно-технологической базы в г.Санкт-Петербург и Ленинградской обл. (порты Приморск, Высоцк, Усть-Луга, Бронка). Реализация данных проектов сможет изменить неблагоприятную для Северо-Запада картину распределения транспортных грузопотоков, связанных с экспортом угля, леса, нефти, минеральных удобрений, а также с доставкой генеральных грузов и контейнеров. Российские порты смогут перерабатывать до 70% контейнерных грузов, проходящих через все порты Балтики, на порты Балтийских стран и Финляндии будет приходиться 30% указанных грузов.

Развитие системы внешнеторговых грузоперевозок в данном регионе зависит не только от реализации инвестиционных проектов по модернизации инфраструктуры, но и от решения комплекса проблем, связанных с госрегулированием транспортной сферы.

Последний конфликт на российско-финляндской границе, когда с обеих сторон были введены жесткие ограничения на автомобильные грузоперевозки, грозящие по мнению представителей российской Ассоциации международных автоперевозчиков (АСМАП), обрушить соответствующий рынок, показал неэффективность госрегулирования в этой сфере. Конфликт обусловлен тем, что стоимость услуг российских автоперевозчиков на треть ниже финских, что вызывает понятное беспокойство последних.

Одним из важных направлений двустороннего сотрудничества в области транспорта является совместная работа по ускорению прохождения грузов через российско-финскую границу и снижению затрат в транспортных операциях. В рамках реализации проекта Tedim/Cuscom достигнута договоренность о пуске в эксплуатацию данной системы в апр. 2003г. На состоявшейся 2-3 дек. 2002г. в г.Гетеборге (Швеция) встрече руководителей таможенных служб России, Финляндии и Швеции подписан трехсторонний межведомственный протокол об организации реализации проекта «Зеленый коридор», а также план мероприятий ГТУ Финляндии и ГТК России по тестированию и внедрению в опытную и промышленную эксплуатацию **системы электронной передачи информации (ТЕС) при перемещении через границу товаров и транспортных средств из Финляндии и Швеции в РФ.**

Российские уголь, лес и нефть. Наиболее болезненная для рынка грузоперевозок проблема госрегулирования связана с железнодорожным транспортом, особенно с его тарифами. Не в полном объеме реализуется утвержденная в 2001г. правительством России программа унификации внутренних и международных тарифов. Стоимость перевозки по территории России экспортных грузов до сухопутных пограничных переходов (до 1 янв. 2003г.) была в 3 раза выше чем для внутренних.

Кроме тарифов, у грузоотправителей вызывает большое беспокойство техническое состояние ж/д подвижного состава, от 20% до 60% которого экс-

плуатироваться не может. К 2005г. могут возникнуть проблемы с вывозом возрастающего объема экспорта российского леса в Финляндию.

Ситуацию может изменить вступающий в силу в апр. 2003г. закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом ж/д транспорта», входящий в пакет актов по реформированию отрасли. Данный закон предполагает приватизацию, выделение в конкурентный сектор ряда структур МПС, в т.ч. тех, которые технически обслуживают грузовой подвижной состав.

Требуется пересмотра и подход МПС России к бизнес-составляющей транспортной политики. Подведомственные министерству региональные железные дороги предпочитают работать только с крупными заказчиками, в то время как за основной массой грузопотоков, в т.ч. на финско-российском направлении, стоят средние и мелкие грузовладельцы. Им приходится искать альтернативные виды транспорта, хотя перевозка контейнеров по железной дороге безопасней и ниже по стоимости.

Транзит контейнеров. 80% контейнеров из Финляндии идут на Москву в грузовиках. 38% всех международных автоперевозок в России приходится на финляндское направление. Переориентация на железную дорогу и **организация регулярных контейнерных поездов** является единственно возможным решением основных проблем, связанных с возрастающими объемами автоперевозок. В 2002г. объем перевозок грузов между Финляндией и Россией основными видами транспорта (железнодорожным, автомобильным и морским) вырос по сравнению с пред.г. на 3,5% и составил 26,6 млн.т.

В 2002г. отмечено снижение по сравнению с пред.г. объема ж/д перевозок между Россией и Финляндией на 3,3% до 16,1 млн.т. Объем экспортно-импортных перевозок по сравнению с 2001г. не изменился и составил 12,6 млн.т., а объем транзитных перевозок уменьшился на 14% и составил 3,5 млн.т. В янв.-окт. 2002г. транзитные перевозки железных окатышей из г.Костомукши через финский порт г.Коккола в связи с падением спроса на мировом рынке упали на 500 тыс.т.

Еще одной серьезной причиной явилось прекращение перевозок российских удобрений через порт г.Котки, в связи с изменением российской тарифной политики в железнодорожных перевозках, ориентируемых на морские порты России. Нефтепродукты, которые раньше транспортировались по железной дороге через сухопутные погранпереходы в Финляндию, стали перевозить по железной дороге до порта г.Калининграда, а далее морским путем в Финляндию, что в 2 раза дешевле.

В перспективе ожидается рост импортных ж/д перевозок из России в Финляндию на 15-25% за счет увеличения *транзита контейнеров и перевозок леса*.

В 2002г. отмечен рост объема пассажирских ж/д перевозок между Финляндией и Россией, который составил 266 тыс.пассажиров, что на 11% выше показателя пред.г. В ближайшие годы является реальным ожидать годовой рост на 10%, что связывается с ростом посещения российских туристов Финляндии, а также с тенденцией увеличения интереса туристов из третьих стран к поездкам в Россию через Финляндию.

В целях создания более благоприятных условий для пассажирских перевозок между двумя странами Управлением железных дорог Финляндии, «АО ВР Групп», совместно с МПС России и Октябрьской железной дорогой проводится работа по реализации проекта модернизации ж/д линии Хельсинки-госграница-Санкт-Петербург с возможным увеличением на ней скорости движения пассажирских составов до 200 км/час к 2008г., что позволит сократить время в пути следования до 3-3,5 часов.

Практическим шагом в реализации данного проекта с финской стороны можно считать начало строительства новой ж/д магистрали Керва-Лахти протяженностью 70 км., которая позволит сократить путь от Хельсинки до границы с Россией поездам способным развивать скорость до 220 км/час. Стоимость строительных работ составит 330 млн. евро. Пуск в эксплуатацию данного участка намечен на 2006г.

Финляндия является основным партнером для России в области международных автомобильных перевозок. В 2002г. было перевезено 5,4 млн.т. грузов (из них 1,1 млн.т. в качестве транзита), что больше объема пред.г. на 5%.

Доля перевозчиков с российской регистрацией на рынке автоперевозок в последние годы увеличилась и составляет по объемам перевозок при импортных перевозках из Финляндии 79% (75% – 2001г.), а при экспортных перевозках в Финляндию – 24% (18% – 2001г.), общее соотношение по тоннажу взаимных перевозок финских и российских компаний приблизительно одинаково (51% и 49%).

В 2002г. объем внешнеторговых перевозок морским транспортом между Россией и Финляндией (транзитные перевозки) составил, по данным Морской администрации Финляндии, 5,1 млн.т., что на 7% ниже уровня пред.г. **Из общего объема перевозок 96% приходится на российский экспорт**, главным образом уголь, кокс, древесное сырье и нефтепродукты, и 4% – на российский импорт, в первую очередь на готовую промпродукцию и цемент. 85% грузов следующих транзитом в Россию отгружается из финских портов автотранспортом. Вышеуказанные объемы морских перевозок приходятся на российские суда – 30%, финляндские – 48% и суда третьих стран – 22%.

Авиаперевозки. Суммарный объем пассажирских авиаперевозок между Москвой и Хельсинки, выполняемых «Аэрофлотом» и «Финнэйр», в 2002г. уменьшился на 1,2% по сравнению с пред.г. и составил 98,2 тыс. пассажиров. Из них 37 тыс. пассажиров перевезено рейсами Аэрофлота и 61,1 тыс. пассажиров – рейсами «Финнэйр», т.е. в соотношении 38:62. Перевозки пассажиров рейсами «Аэрофлота» выросли, а рейсами компании «Финнэйр» – уменьшились.

В марте 2002г. госслужба гражданской авиации минтранса России приняла решение об уравнивании количества рейсов между указанными перевозчиками в соотношении 7:7 вместо ранее действующего – 9:7 в пользу «Финнэйр». Учитывалось, что суммарно обеими авиакомпаниями задействовалось менее 42% от предложенного количества кресел и дальнейшее выполнение рейсов российскими перевозчиками в таких условиях было бы экономически нецелесообразным. Данное решение, крайне негативно воспринятое Администрацией гражданской авиации Финляндии и компа-

нией «Финнэйр», изменило ситуацию на авиалинии Москва-Хельсинки-Москва и, как результат, доходы от ее эксплуатации у «Аэрофлота» увеличились в 1,5 раза.

В связи с введенным с 1 апр. 2002г. Евросоюзом запрета на полеты всех «шумящих» (с экологической точки зрения) самолетов, на указанной линии «Аэрофлот» использует только самолеты Боинг-737, вместо выведенных из эксплуатации Ту-154,

Продолжается конкурентная борьба «Финнэйр» и на других направлениях авиаперевозок. Отмечается переход части потенциальных пассажиров с рейсов российских авиаперевозчиков на рейсы «Финнэйр» на американском направлении, постепенно «отвоевываются» клиенты на российском рынке и на таких направлениях как Юго-Восточная Азия, Китай и Япония. По оценке российских туроператоров, наиболее активно из всех иностранных авиакомпаний действует на российском рынке авиауслуг именно «Финнэйр».

Между Москвой и Хельсинки в обеих направлениях пассажирскими и грузовыми чартерными рейсами компаниями «Аэрофлот» и «Финнэйр» перевезено 1,1 тыс.т. грузов в соотношении 66:34 в пользу «Аэрофлота».

Успешная реализация проекта вертолетного сообщения между г.г.Хельсинки и Таллин, способствовала активизации проработки финской фирмой «Коптерлайн» новых маршрутов, в частности, между Хельсинки и Санкт-Петербургом, Лаппеенрантой и Выборгом. Компания «Коптерлайн» планирует начать строительство терминала в центре г.Выборга стоимостью 200 тыс. евро. для обеспечения полетов в 2003г.

ЧЕХИЯ

Концепция формирования и совершенствования транспортной инфраструктуры ЧР определена правительственной программой «Развитие транспортных сетей до 2010г.», утвержденной постановлением правительства №741 от 21 июля 1999г. Основной целью данной программы является приведение транспортных сетей Чехии в соответствие с нормами европейской транспортной сети, а также ликвидация отставания уровня развития национальной транспортной инфраструктуры по сравнению с уровнем стран ЕС (согласно принятым Чехией на себя международным обязательствам в рамках европейских соглашений AGC, AGTC, AGR, AGN, TER, TEM).

Объем бюджетного финансирования промзон

	1995г.	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.
млн.крон	34,2	167,22	400,5	522,7	1.125
млн.долл.	1,12	5,47	13,09	17,08	36,76

Бюджетное финансирование транспорта

	1995г.	1996г.	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.
Железнодорожный	3897	5507	10158	10938	9909,9	13200,3
Автомоб.	9802	10537	13720	14466	12217	11737
Внутригос. водн. пути	47,8	15,5	87,4	202,4	114,8	402,2
Воздушный	2532,2	2769	2565,9	802,4	613,8	992,8
Трубопроводный	1308	1989	374	171,9	425	399,2
Всего	17578	20817,5	26805,7	26580,7	23280,5	26731,5

Развитие транспортной инфраструктуры связано с задачами повышения промышленного потенциала страны. В рамках решения этих задач правительством предпринимаются меры не только по повышению конкурентоспособности промпредприятий, но и по созданию при них современной

инфраструктуры, включая транспортную. С учетом опыта промышленно-развитых стран правительством была разработана «Программа по поддержке развития промышленных зон на 2001-06гг.».

Протяженность сети автодорог по отдельным областям ЧР, в км.

Область	I кат.	II кат.	III кат.	Всего
Столица Прага	26,1	30,6	0	56,8
Среднечешская	783,2	2.363,9	6.249,2	9.398,3
Южнечешская	667,8	1.636,1	3.821,1	6.125
Пльзеньская	407,3	1.510,9	3.089,2	5007,7
Карловарская	222,4	562,1	1.262,7	2.047,2
Устецкая	502,2	885,9	2.782,2	4.170,2
Либерецкая	332,2	486,6	1.611,4	2.430,1
Кралове-Градецкая	429,1	864,6	2.461,3	3.754,9
Пардубицкая	445,3	912,8	2.224,1	3.582,3
Височина	355	1.737,5	2.992,5	5.085
Южноморавская	428,5	1.463,3	2.382,1	4.274
Оломоуцкая	401,2	898	2.161,6	3.460,8
Злинская	321,4	569,2	1.215,2	2.105,9
Моравско-Силезская	707,1	766,2	1.937,8	3.411,1
Чешская Республика	6.031,1	14.687,6	34.190,4	54.909,1

Важным фактором, влияющим на общий уровень развития промышленных зон Чехии и на интерес, проявляемый к ним со стороны инвесторов, является состояние транспортной инфраструктуры зоны, а также возможность включения ее в общую транспортную систему страны. 84% всех промышленных зон Чехии имеют надежное подсоединение к транспортной системе страны. Планируется создание ряда зон, которые будут базироваться на вновь строящейся транспортной инфраструктуре.

Общая протяженность автодорог и магистралей (в км.) – 58052 в т.ч.: европейская сеть категории E – 2644; автомагистрали – 499; автодороги – 54909 (из них автодороги I категории – 6031).

Общая протяженность железных дорог, в км. – 9523 в т.ч.: однопутных – 7645; двух- и более колесных – 1878 (из них электрифицированных – 2843).

Протяженность внутренних водных путей для транспортных перевозок: Эльба-Влтава – 303 км.; протяженность навигационных рек и озер – 625 км.

Общее количество аэропортов – 85 в т.ч.: государственных аэродромы международных авиалиний – 12; госаэродромы местных авиалиний – 57; частные аэродромы международных авиалиний – 6; частные аэродромы местных авиалиний – 10.

Трубопроводный транспорт: общая протяженность нефтепроводов – 736 км.; пропускная способность нефтепроводов – 60 т/день.

Общее количество транспортных перегрузочных станций – 14 в т.ч.: железная дорога-автодорога – 10; железная дорога-автодорога-водный путь – 4.

Учитывая отставание в инфраструктуре в техническом уровне подвижного состава и транспортных средств в отдельных видах транспорта, правительство ЧР придает большое значение модернизации и реконструкции транспортной инфраструктуры страны. На ближайшую перспективу следует ожидать дальнейших шагов чешского руководства по совершенствованию действующей сети ж/д, автомобильных, водных путей и авиалиний в соответствии с намеченной программой «Развитие транспортных сетей ЧР до 2010г.», которая нацелена на глубокую интеграцию в общеевропейскую транспортную инфраструктуру.

Машиностроение

Транспортное машиностроение – важнейшая отрасль промышленности ЧР, определяющая состояние общего внешнеторгового баланса страны. Чехия производит широкий спектр средств автомобильного, железнодорожного, воздушного и водного транспорта, а также различную номенклатуру транспортного оборудования.

Автопром занимает лидирующее положение в отрасли, в 2001г. на нее пришлось 15,9% от общего стоимостного объема продаж промизделий и услуг, произведенных в стране, причем по сравнению с 1997г. этот показатель вырос на 80%. Продукция отрасли транспортного машиностроения ориентирована на экспорт, куда поставляются легковые и грузовые автомобили, запчасти и принадлежности для легковых и грузовых автомобилей, автобусы, троллейбусы, трамваи, ж/д локомотивы и вагоны, суда река-море, спортивные самолеты и тренажеры.

Согласно отраслевой классификации экономической деятельности (НАСЕ) транспортное машиностроение (DM) делится на два сектора: НАСЕ 34 – двухколейные моторные транспортные средства, прицепы и полуприцепы НАСЕ 35 – прочее транспортное оборудование.

Производство двухколейных транспортных средств занимает доминирующее положение в отрасли (92%). Высокими темпами роста характеризуются производство и объемы продаж легковых автомашин, автозапчастей и принадлежностей, автобусов и троллейбусов. Наблюдается застой в производстве грузовых автомашин. В 2001г. доходы от продаж двухколейных транспортных средств выросли на 15,2%, и на 23,5% вырос показатель добавленной стоимости.

Во вторую составляющую отрасли DM – «производство прочих транспортных средств» (НАСЕ 35) – выделены следующие группы производств: 35.1 – суда и лодки; 35.2 – ж/д локомотивы, трамваи, подвижной состав метро и оборудование к ним; 35.3 – летательные аппараты; 35.4 – мотоциклы и велосипеды; 35.5 – прочие транспортные средства, в другом месте не поименованные.

В 1997-99гг. в целом по НАСЕ 35 отмечалось снижение доходов от продаж в постоянных ценах. В 2000г. эта тенденция была преодолена, и в 2001г. уже наблюдался рост на 18,7%. Наибольших показателей достигл авиапром, выросли по сравнению с 2000г. судостроение и производство ж/д техники, в производстве мотоциклов продолжается кризис.

Основными производителями ж/д транспорта являются: Skoda Dopravni technika Plzen – 100% дочернее предприятие Skoda Holding Plzen. Основной деятельностью акционерного общества является проектирование и изготовление электровазов для любых систем электрического питания и модернизация локомотивов, ранее поставленных для железных дорог Чехии, Российской Федерации и Украины. К его производственной программе относятся изготовление трамваев, производство новых и модернизация старых транспортных средств для метро и пригородных электропоездов. Ведутся переговоры по организации совместного производства с розпредприятием «Вагонмаш», г. Санкт-Петербург, в котором Skoda Dopravni technika Plzen будет поставщиком электромеханической оснастки вагонов в комплекте с тяговыми

двигателями. Значительным экспортным проектом является модернизация 800 локомотивов серии CS-2, ранее поставленных в Россию. С этой целью в 2001г. создано российско-чешское СП «КРП Инвест» в Ярославле с участием российского МПС. Skoda Dopravni technika Plzen принимает участие в модернизации подвижного состава пражского метро, поставленного в прошлом из России. Подписан контракт на 22,86 млн. евро со сроком исполнения в течение 3 лет.

CKD Dopravni systemy Praha-Zlicin. Номенклатура производимой продукции – трамваи и вагоны метро. В окт. 2001г. был подписан договор на продажу этого предприятия компании Spolecnost Kolejovich vozidel являющейся 100% дочерним предприятием немецкого концерна Siemens, который намерен инвестировать 15,34 млн. евро в реконструкцию производственных мощностей и закупку новых современных станков.

CKD Vagonka была организована в 2000г. и полностью принадлежит Skoda Holding Pizen. В его производственной программе: пассажирские вагоны, моторные единицы подвижного состава, пригородные электропоезда.

Thrall Vagonka Studenka образовалась в результате покупки американской компанией Thrall Car Manufacturing при посредничестве Thrall Europa чешского предприятия CKD Vagonka Studenka. В производственную программу предприятия входит только изготовление специальных товарных вагонов.

Vagonka Ceska Lipa является производителем специальных ж/д вагонов. Основным владельцем (73% акций) этого предприятия с 1996г. стало немецкое общество Deutsche Wagonbau Berlin, которое в начале 1998г. было куплено канадским концерном Bombardier Transportation, в результате чего Vagonka Ceska Lipa перешло под его контроль. Впоследствии Vagonka Ceska Lipa вошло в объединение международных ж/д обществ ABB & Daimler Benz.

Авиапром представлен предприятиями.

Aero Vodochody. В 1998г. контрольный пакет акций (35,29%) выкуплен американской компанией Boeing. Производственная программа предприятия включает выпуск дозвуковых истребителей L 159 ALCA, разработка которых ведется с 1994г. К 2003г. на вооружение чешской армии планируется поставить 72 истребителя. Завершается программа создания прототипа двухместного тренировочного истребителя L 159B. В 2000г. был подписан контракт с американской фирмой Sikorsky на производство гражданского вертолета S-76C, всего предусмотрено выпускать ежегодно 19 вертолетов, сумма контракта – 300 млн.долл. В дек. 2000г. также подписан контракт с фирмой BAЕ Systems на изготовление конструкций для крыльев самолетов Boeing 767.

Letecke zavody Kunovice производит турбовинтовые самолеты для местных авиалиний L 410 (L 420), рассчитанные на 9 пассажиров, и L 610 (40 пассажиров), а также планеры Blanik. В 2001г. компания продала 4 самолета L 410, на 2002г. запланировано производство 8 самолетов этой модели. В 2001г. компания выиграла тендер на поставку 21 планера для ВВС США.

Moravan-Aeroplanes Otrokovice занимается разработкой и производством двухместного тренировочного самолета Z 242 и четырехместного Z 143.

Всего в мире в эксплуатации находится 5500 самолетов производства этой компании, которая также поставляет узлы и детали для различной авиатехники.

Evector Aerotechnik Kunovice с 1998г. ведет разработку малого двухмоторного многоцелевого транспортного самолета Wolfsberk Raven 257' по заказу бельгийской компании Wolfsberk Aircraft NV. Самолет проходит испытания. Всего планируется создать 6 испытательных прототипов, серийное производство запланировано с 2003г.

Walter Praha-Jinonice производит авиационные турбины. В 2001г. 96% акций компании выкупил американский инвестиционный холдинг Novus Holding. Производственная программа компании включает турбины мощность 400-600 кв., устанавливаемые на турбовинтовых самолетах чешского производства L 410 и L 420. на некоторых американских сельскохозяйственных самолетах, самолетах компаний Beech King Air и Dornier. Walter поставляет узлы и агрегаты компаниям Rolls-Royce, Snecma, ITP. Ведутся переговоры о покупке части акций Walter канадской фирмой Pratt & Whitney.

Производство мотоциклов и велосипедов осуществляют.

JAWA Moto. Компания выпускает мотоциклы с объемом двигателя 50, 100, 125 и 350 куб.см. После спада в 90гг. с 2000г. наблюдается постепенный рост производства: в 2000г. было произведено 3729 единиц мототехники, в 2001г. — 5177 ед., план на 2002г. — 8500 ед. Мотоциклы ориентированы на рынки стран Северной Африки, Ближнего Востока, Кубы.

Praga Hostivar выпускает спортивные мотоциклы марки Praga с объемом двигателя 400 и 500 куб.см. для мотокроссов, которые поставляются на рынки стран Западной Европы и США. Годовое производство — 50-70 мотоциклов.

Pento Brezuvky продает ежегодно 60 мотоциклов Stella с объемом двигателя 50 куб.см.

За последние 5 лет большинство крупных чешских производителей велосипедов полностью закрыли производство, оставшиеся мелкие фирмы собирают велосипеды из комплектующих, которые поступают из Китая и Тайваня. По данным Чешского статистического управления (ЧСУ) в 2001г. в Чехии было произведено 236 тыс. велосипедов.

Развитие производства автодорожных транспортных средств (особенно легковых автомобилей) ориентировано на экспорт, что объясняется ограниченными возможностями внутреннего рынка, на котором сильные позиции занимает импортная техника. Экспорт автомобилей доминирует по отношению к подгруппе «прочие транспортные средства» (СМТК 79). В 1995г. доля СМТК 79 составляла 22% от общего экспорта транспортных средств (СМТК 78 + СМТК 79), то в 1999г. она снизилась до 9%, а в 2001г. — до 7%, что является свидетельством быстрого процесса реструктуризации как внешней торговли транспортными средствами, так и собственно производства.

Доля автодорожных транспортных средств (СМТК 78) в объеме общего экспорта увеличилась с 7% в 1995г. до 16% в 2001г. Эта товарная позиция стала доминировать в чешском экспорте, намного опережая такие статьи экспорта, как «электрическое оборудование, инструменты и приборы»

(СМТК 67) с долей 10% и «железо и сталь» с долей 4%.

Быстрый рост экспорта сопровождался одновременным ростом импорта по этой товарной позиции и повышением удельного веса данных товаров в общем чешском импорте, в результате чего положительный торговый баланс в этом секторе увеличился.

Во II пол. 90гг. произошли изменения в географической направленности внешней торговли транспортными средствами. В экспорте и импорте укрепились доминирующие позиции стран Евросоюза при определенном снижении доли стран ЦЕССТ («Центрально-европейское соглашение о свободной торговле» — Венгрия, Польша, Румыния, Словения, Болгария и Чехия) прежде всего по товарной группе СМТК 78.

В стоимостном выражении экспорт продукции транспортного машиностроения в 2001г. составил 236,37 млрд. чешских крон (6 млрд.долл.) или 23,5% от общего экспорта промпродукции, а импорт — 215,1 млрд. чешских крон (5,7 млрд.долл.). Экспортная эффективность отрасли в 2001г. достигла 69,6%, средние показатели по всей промышленности составляют 39,7%.

В структуре внешней торговли ЧР транспортными средствами главенствующее положение занимают легковые автомобили, а также автозапчасти и автопринадлежности, что объясняется **высокой степенью кооперации чешских производителей с иностранными автокомпаниями.**

Внешняя торговля легковыми автомобилями сопровождается устойчивым ростом торговли автозапчастями и принадлежностями, оборот по которым в 2001г. приблизился к товарообороту легковыми автомашинами. В импорте стоимостной объем поставок автозапчастей вдвое превышает поставки собственно автомашин.

Торговля в группе «прочие транспортные средства» (СМТК 79) представлена поставками ж/д транспортных средств (СМТК 791) и авиатехники (СМТК 792). По этим товарам, производство которых в ЧР имеет давнюю историческую традицию, наблюдаются значительные годовые колебания и отсутствует существенный рост.

В более широком контексте развития чешской экономики и внешней торговли, положительный баланс производства и экспорта автодорожных транспортных средств играет важную роль в решении серьезной проблемы общей несбалансированности внешней торговли ЧР. Проблема растущего дефицита внешней торговли не может быть решена только за счет увеличения экспорта транспортных средств. Она носит структурный характер и обусловлена неблагоприятной ситуацией в торговле химическими изделиями, отражающей структурные недостатки чешского химвпрома, и большой зависимостью от импорта энергоресурсов, рынок которых подвержен ко всему прочему значительным ценовым колебаниям.

Группа средств транспорта влияет определяющим образом на всю внешнюю торговлю ЧР. Благодаря товарам транспортного машиностроения, с отрицательного на положительный изменился баланс торговли продукцией машиностроения и был демпфирован резкий рост цен на энергоносители сырьем в 2000г.

Продукция машиностроения занимает в экспорте Чехии в Россию 1 место, причем ее удель-

ный вес постоянно растет (с 28% в 1995г. до 51% в 2001г.). Постоянно идет увеличение российского дефицита в торговле этими товарами, за счет увеличения росимпорта при одновременном сокращении экспорта. Среди машинотехнической продукции в экспорте ЧР лидирует автотранспортная техника (группа СМТК 78 – 50% в 2001г.), опережая объемы поставок продукции специального и общего машиностроения (группы СМТК 72 и 74 – 14,2% и 13%). В росэкспорте на машинотехническую продукцию приходится незначительная доля – в пределах 4-5%. В этой группе на первом месте стоит энергетическое оборудование (СМТК 71 – 80% в 2001г.), главным образом атомное. Среди транспортного оборудования лидирует группа «прочие транспортные средства» (СМТК 79-7% в 2001г.), в рамках которой осуществляется поставка агрегатов и запчастей для ж/д транспорта и авиатехники. Ежегодные российские поставки легковых автомобилей и запчастей к ним не превышают 2-3 млн.долл.

Автопром

На его долю приходится 15,9% от общего стоимостного объема продаж промышленных изделий и услуг, произведенных в стране. Продукция автопрома ориентирована на экспорт, прежде всего, в страны ЕС и ЦЕССТ, куда поставляются легковые и грузовые автомобили, автобусы, запчасти и принадлежности к ним.

Доминирующее положение в отрасли занимает производство легковых автомобилей. Основным производителем легковых автомобилей является компания «Шкода Ауто» г.Млада Болеслав, входящая в немецкий концерн «Фольксваген». «Шкода Ауто» является не только самым крупным отечественным автомобильным заводом, но и **самым большим промпредприятием в ЧР**. В компании работает 22 тыс.чел. Годовой объем продаж в 2002г. превысил 153 млрд. чешских крон (5,2 млрд.долл.). Чистая прибыль после выплаты налогов составила 2 млрд. крон (67,5 млн.долл.). Компания «Шкода Ауто» выпускает широкую гамму легковых автомобилей: малого класса «Шкода Фабия» («Юниор», «Классик», «Комфорт», «Элеганс»), среднего класса «Шкода Октавия» («Классик», «Амбиенте», «Элеганс»), а в 2002г. представила на мировой рынок автомобиль группы «высший средний класс» марки «Шкода Суперб».

В 2002г. компания «Шкода Ауто» произвела 442.469 легковых автомобилей. Основная часть продукции (84%) идет на экспорт. В 2002г. за рубеж было поставлено 371.059 легковых автомобилей, из них 70% – в Западную Европу. Главным внешнеторговым партнером является Германия, на долю которой приходится 18% от всего объема экспорта, далее следуют Великобритания – 9,5%, Италия – 7,5%, Испания – 4,5%. Франция – 3,6%, Нидерланды – 2,5%, Бельгия – 2%. В странах ЦВЕ основными потребителями легковых автомобилей компании «Шкода Ауто» являются Словакия – 9,9% и Польша – 9,8%. В Россию компания «Шкода Ауто» в 2002г. поставила 10 тыс. автомобилей.

Многообещающую перспективу для рынка легковых автомобилей представляет начатое в 2002г. строительство в г.Колине нового сборочного завода с проектной производительностью 300 тыс. автомобилей класса «мини» в год. Строитель-

ство завода осуществляет инвестиционный консорциум Toyota/PSA Peugeot Citroen, который намерен инвестировать в этот проект 1,4 млрд. евро, в т.ч. на строительство завода – 400 млн. евро, на закупку новейших иностранных технологий – 400 млн. евро и на проектирование нового автомобиля, которое будет осуществляться во Франции и Японии – 600 млн. евро. Строительство завода осуществляют японские фирмы Takenaka и Kajima, чешские строительные фирмы участвуют в качестве субподрядчиков. Пуск в эксплуатацию этого сборочного автозавода в 2005г. даст возможность организовать 3 тыс. новых рабочих мест только на основном производстве.

Производство автобусов в ЧР представлено двумя компаниями: «Кароса» и «СОР Либхавы». Компания «Кароса» г.Высоке Мито, (входит в группу IrbisBus) является **самым крупным в Чехии производителем автобусов**, на котором занято 1.750 чел. Объем производства в 2002г. по сравнению с пред.г. вырос на 18% и составил 1.554 автобуса. 70% произведенной продукции предназначалось на экспорт, основная часть (875 автобусов) была поставлена во Францию. По сравнению с 2001г. объем продаж фирмы «Кароса» увеличился на 13,5% и составил 5,5 млрд. чешских крон (185,2 млн.долл.). В 2002г. на фирме была завершена, продолжавшаяся 3г., модернизация производства, на которую было израсходовано 1,5 млрд. крон (50 млн.долл.). В результате проведенной реконструкции фирма «Кароса» стала самым современным предприятием международного холдинга IrbisBus, созданного компаниями Renault и Iveco, и являющимся 100% ее владельцем.

Другим производителем автобусов в ЧР является компания «СОР Либхавы», ранее специализировавшаяся на изготовлении с/х и стройтехники. В 1995г. переориентировала свое производство на выпуск автобусов и в 2002г. объем произведенной продукции составил 218 автобусов, из которых 156 были поставлены на экспорт. Одновременно компания «СОР Либхавы» производит запчасти к собственным выпускаемым автобусам, а также осуществляет сервисное обслуживание двигателей автобусов концерна Iveco.

В наиболее тяжелом положении в автомобильной отрасли находятся автозаводы, производящие грузовые автомобили. Затяжной кризис в производстве грузовиков, продолжающийся уже 10 лет, нанес огромный ущерб этой отрасли. В 2002г. остановил свое производство некогда известный автозавод «Лиаз», принадлежащий финансовому холдингу «Трек Интернешнл». Наблюдается падение производства грузовых автомобилей и на головном предприятии Чехии автозаводе «Татра» г.Копрживнице. В 2002г. объем производства грузовых автомобилей был в 10 раз меньше проектной мощности и составил 1.761 грузовик. Контрольный пакет акций в 91,61% принадлежит американскому инвестиционному холдингу SDC. Главным акционером холдинга является американская компания Тегех, которая до конца 2002г. владела 40,62% акций, однако в начале 2003г. 21% из них продала индийской фирме Vectra.

В 2002г. «Татра» продала на внутреннем рынке Чехии 180 грузовиков и поставила на экспорт 1498. В России успешно работают два СП по ремонту грузовиков (в Тюмени и Железногорске), представительство компании в Москве, сеть диле-

ров (в Петербурге, Ростове-на-Дону, Уфе, Казани, Владивостоке и Хабаровске). Ежегодно на российский рынок поставляется до 500 машин, в основном для нефте- и газодобывающих российских компаний: «Юкос», «Лукойл», «Газпром», «Сургутнефтегаз». Только в системе «Газпром» используется около 2.800 грузовиков марки «Татра». В связи с производственными убытками в 300 млн. чешских крон (10,1 млн.долл.), понесенными в пред.г., компания «Татра» по требованию акционеров намерена в 2003г. уволить 1600 рабочих, что составляет 25% от всего штата предприятия.

С уменьшением сбыта своих грузовых автомобилей столкнулся и второй по значению в ЧР производитель грузового автотранспорта пражская компания «Дэу Авиа». Компания специализируется на производстве малотоннажных грузовиков. В 2002г. объем производства составил 967 грузовых автомашин. Половина из них предназначены для отечественного рынка, а остальная продукция экспортируется в страны ЦВЕ. Компания контролирует 65% рынка этой группы транспортных средств в Чехии и Словакии.

Положительные результаты, достигнутые автопромом Чехии, во многом объясняются значительным приливом в эту отрасль иностранного капитала, что позволило решить проблемы с текущим финансированием, модернизацией производства, повышением качества и конкурентоспособности выпускаемой продукции, а также обеспечило реструктуризацию управления компаниями на основе современных оптимальных моделей. Большое число малых и средних фирм, выпускающих запчасти и автопринадлежности, смогли стать субподрядчиками мировых производителей автомашин.

Иноинвесторов привлекает на чешский рынок наличие относительно дешевой и квалифицированной рабочей силы, выгодное географическое положение страны в центре Европы, развитая инфраструктура, возможность получения инвестиционных льгот в соответствии с законом «О поощрении инвестиций» №72/2000.

В автопроме с участием инокапитала был реализован ряд крупных инвестиционных проектов: Skoda Auto (г.Млада Болеслав) — строительство завода по производству моторов; Autopal (г.Новы Йичин) — расширение производства автомобильных фар и радиаторов; Karosa (г.Высоке Мыто) — строительство лакокрасочного цеха; Ingersoll-Rand — строительство завода по производству автокондиционеров; Autobatterie (г.Чешска Липа) — строительство нового цеха по производству автомобильных аккумуляторов; Parker Hannifin — строительство завода по производству компонентов для автокондиционеров; Bosch Diesel (г.Йиглава) — расширение производства автозапчастей; Valeo Autoklimatizace (г.Раковник) — производство компонентов для автомобильных кондиционеров.

Согласно статистике минпрома и торговли ЧР (МПТ), в рамках 100 одобренных и получивших инвестиционную поддержку проектов к концу 2005г. инвесторы вложат 4 млрд.долл., будет создано 33400 новых рабочих мест (эта статистика не включает инвестиции Toyota и PSA Peugeot-Citroen в строительство нового автозавода в г.Коллин).

2/5 всех проектов, поддержанных инвестиционными стимулами, связаны с производством

электрических и оптических компонентов и собственнo автомобильей. Системой инвестиционных льгот пользуются инвесторы из 17 стран, наибольшую активность при этом проявляют компании из Германии и Японии. 25% фирм с участием инокапитала экспортируют 100% производимой продукции, 64% компаний поставляют на экспорт 90% своей продукции.

Крупнейшим является совместный инвестиционный проект автокомпаний Toyota и PSA Peugeot-Citroen г.Коллин. На рассмотрении в МПТ находится еще один сходный проект по строительству нового автозавода, его детали и участники пока не раскрываются. Большая часть новых инвестиций будет вложена в производство категории NACE 34.3 — изготовлении автомобильных компонентов и принадлежностей.

Чили

Морской транспорт является основным видом внешнеэкономического транспорта страны. На его долю приходится 90% всего грузооборота Чили, в т.ч. 95% экспортных и 75% импортных операций.

В 2002г. торговый и рыболовецкий флот чилийских судовладельцев насчитывал 160 судов, общим водоизмещением 1,8 млн.т. Половина из них водоизмещением 0,7 млн.т. ходят под чилийским флагом, а остальные зарегистрированы в других странах, из-за неблагоприятных для местных судовладельцев условий налогообложения.

В стране насчитывается 35 морских портов, крупнейшими из которых являются Вальпараисо и Сан-Антонио. На их долю приходится половина всего грузооборота морских портов, т.е. 25 млн.т. в год. Товарооборот порта Вальпараисо составил 7,4 млрд.долл., а порта Сан-Антонио 12,3 млрд.долл.

К концу 2002г. частные капиталовложения в чилийских госпортах составили 380 млн.долл. Правительство страны продолжило передачу в концессию 10 госпортов: Арика, Икике, Антофагаста, Кокимбо, Вальпараисо, Сан-Антонио, Сан-Висенте, Пуэрто-Монт, Чакабуко и Пунта-Аренас. В дек. начаты торги по чилийскому порту Антофагаста (II регион страны), которые могут продолжиться в I-2г.

Между руководством двух других крупных морских портов в V регионе Чили Вальпараисо и Сан-Антонио идет конкурентная борьба за признание правительством одного из них главным портом страны. Порт Сан-Антонио занимает более выгодное географическое положение и по итогам 2002г., объем грузопотока через него составил 50% всех перевозимых в V регионе грузов. Доля порта Вальпараисо составила 34% и 16% — порта Пуэрто де Вентанас. Вальпараисо лидирует в перевозке насыпных твердых и жидких разливных грузов. Их объем составил 53%, что на 3% больше прошлогоднего показателя.

Проведение тендеров по приватизации портов будет способствовать увеличению эффективности их работы и должно оказать положительный эффект на осуществление международных и внутренних морперевозок, доля которых составляет 80% от всех перевозимых грузов. В 2002г. морским транспортом было перевезено 53,4 млн.т. грузов.

Речной транспорт в Чили не развит из-за отсутствия пригодных для судоходства рек. Только в южных регионах, на р.Вальдивия, Крусез и Кау-

Кау грузоперевозки осуществляются наибольшим количеством самоходных и буксируемых барж.

Авиация занимает ведущее место в отрасли по перевозкам пассажиров на средние и дальние расстояния. По данным Главного управления гражданской авиации Чили, в 2002г. показатели отрасли на внутренних пассажирских авиаперевозках снизились на 8%, а количество пассажиров составило 2,87 млн.чел., и такая тенденция сохраняется с 1999г. Основными авиакомпаниями в этом секторе являются «Лан Экспрес» (2,25 млн.пасс/км – 78,4%) и «Лан Чиле» (469,1 тыс.пасс/км – 16,4%). Доля других авиакомпаний составила: «Скай Сервис» – 103,2 тыс.пасс/км (3,6%), «Аэроконтиненте Чиле» – 21,4 тыс.пасс/км (0,7%), «Аэровиас» – 19,1 тыс.пасс/км (0,7%), и «Аэромет» – 6,7 тыс.пасс/км (0,04%). Наиболее значимыми внутренними маршрутами авиаперевозок явились линии, связывающие Сантьяго с г.г.Консепсьон, Антофагаста, Икике, Пуэрто Монт, Темуко, Ла Серена, Пунта-Аренас, Арика и Калама.

Количество перевезенных пассажиров в 2002г. на внутренних и международных авиарейсах из аэропорта г.Сантьяго

Внутр. авиалинии		Межд. авиалинии	
А/п назнач.	Пасс., тыс.чел.	А/п назнач.	Пасс., тыс.чел.
Консепсьон	348,7	Буэнос-Айрес	773,6
Антофагаста.....	347,1	Майами.....	273,9
Икике.....	257,7	Лима	232,2
Пуэрто-Монт.....	254,5	Мадрид	214,2
Пунта-Аренас.....	210,8	Сан Пауло	201,7
Калама	178,8	Франкфурт	135,1
Темуко	170,2	Мехико	115,5
Арика	137,5	Рио-де-Жанейро.....	83,8
Ла Серена	135,7	Атланта (США).....	79,2
Балмаседа	72,4	Даллас (США).....	77,8

На международных авиалиниях объем перевозок снизился на 1,8% и составил 14,3 млрд.пасс/км. Доля участия авиакомпаний на этих линиях из аэропорта г.Сантьяго составила: «Лан Чиле» – 50% (1,53 млн.пасс/км), «Вариг» – 6% (183,8 тыс.пасс/км), «Американ Эрлайнз» – 5,6% (170,3 тыс.пасс/км), «Люфтганза» – 5,5% (169,9 тыс.пасс/км), «Иберия» – 3,7% (113 тыс. пасс/км), «Эр Франс» – 3,4% (99 тыс.пасс/км) и другие. Наиболее загруженными рейсами явились полеты в г.Буэнос-Айрес (Аргентина), где число пассажиров составило 76 тыс.чел., что в полтора раза больше по сравнению с пред.г. Общее число пассажиров на маршрутах в страны Латинской Америки возросло на 21,6% по сравнению с 2001г. и составило 67,5% от их общего количества. Чилийским авиакомпаниям принадлежит 53,7% от общего числа перевозок пассажиров.

Объем грузовых авиаперевозок в 2002г. сократился на 1% и составил 260.342 т/км. Лидерство в этом секторе занимает филиал компании «Лан Чиле» авиакомпания «Лан Экспресс», доля которой составила 67,1%.

Грузоперевозки на внутренних авиалиниях в 2002г.

Авиакомпания	т/км	%
«Лан Экспресс»	21.397	67,0
«Лан Чиле»	5.408	16,9
«Ладеко»	4.307	13,5
«Скай Сервис»	694	2,2
«Аэро Континенте Чиле»	145	0,5
«Авант»	-	-
Всего	31.952	100

Объем международных авиагрузовых перевозок в 2002г. уменьшился на 9,9% и составил

260.342 т/км. Лидирующее место в списке авиакомпаний занимает чилийская авиакомпания «Лан Чиле», на долю которой приходится 47,8% грузооборота, что в физическом выражении равно 124,336 т/км.

В ходе проведения авиационно-космической выставки ФИДАЕ-2002 в г.Сантьяго в апр. 2002г. чилийскими властями было заявлено о необходимости принятия совместных международных решений в вопросах осуществления транспортных авиационных перевозок на латиноамериканском континенте. Создание равных условий для конкуренции между авиакомпаниями – это искоренить протекционизм и выработать единую правовую базу на основе двусторонних соглашений по «открытому небу».

Чилийская авиакомпания «Лан-Чиле Карго», осуществляющая грузовые авиаперевозки, подписала соглашение с немецкой авиакомпанией «Люфтганза Карго» о расширении двустороннего сотрудничества. Чилийская авиакомпания получит доступ к транзитным перевозкам из Парижа во Франкфурт, а немецкая компания будет осуществлять полеты по новым маршрутам в Перу и Эквадор.

Поводом для подписания соглашения послужило падение объемов перевозок в пред.г. на 10-20% и снижение тарифов на 10-15%. Соглашение вступило в силу в окт. 2002г. По оценке представителей «Лан Чиле Карго», ожидается, что с расширением графика полетов в Европе объем доходов авиакомпании увеличится на 15%, а с марта 2003г. – на 20% за счет увеличения в 2-3 раза интенсивности полетов грузовых самолетов Боинг-767-300F.

Грузоперевозки на международных авиалиниях в 2002г.

Авиакомпания	т/км	%
«Лан Чиле»	124.336	47,8
«Полар Эр Карго»	30	11,5
«Атлас Эр Инк».....	22.755	8,7
«Американ Аэрлайнз»	15.308	5,9
«Лан Экспресс»	8.277	3,2
«Дельта Аэрлайнз».....	8.253	3,2
«Юнайтед Эрлайнз»	7.785	3
«Вариг»	7.104	2,7
«Мартинаэр Голанд»	4.898	1,9
«Иберия»	4.849	1,9
«Карголюкс Эрлайнз»	4.483	1,7
«Эр Франс»	4.170	1,6
«Люфтганз»	4.083	1,6
«Ладеко»	2.605	1
«Аэромехико»	1.897	0,7
«Авианка».....	1.571	0,6
«Аэроконтиненте Чиле».....	1.391	0,5
«Сьелос дель Перу»	1.143	0,4
«Федерал Экспресс»	1.029	0,4
«Лан Перу»	806	0,3
«Лойд А.Боливьяно»	736	0,3
«Стаф Эрлайнз».....	585	0,2
«Л.А.К.С.А.»	584	0,2
«Аэроконтиненте»	460	0,2
«Т.А.М.»	291	0,1
«Аэрол. Аргентинас»	280	0,1
«Плуна».....	223	0,1
«К.О.П.А.»	212	0,1
«Т.А.М.Е.»	143	0,1
«Кубана де Авиасьон»	85	0
Всего	260.342	100

В 2002г. доля доходов от грузоперевозок авиакомпании «Лан Чиле Карго» составила 40% всех доходов «Лан Чиле» и равна 530 млн.долл. 60% доходов авиакомпании составляют авиаперевозки цветов, мороженой рыбы и свежих фруктов в США.

Развитие авиатранспорта в Чили стало возможным благодаря умело проводимой инвестиционной политики госсектора в тесной кооперации с частными предпринимателями. Объем капиталовложений в строительство и развитие инфраструктуры аэропортов Чили в 2002г. составил 300 млн.долл. и в ближайшие 10 лет потребуется выделения на эти цели 250 млн.долл.

Автотранспорт

Чили является одной из латиноамериканских стран, в которой автотранспорт остается основным видом перевозки грузов и пассажиров внутри страны и обеспечивает транзит с соседними странами Аргентиной, Боливией, Перу, Парагваем и Бразилией.

В 2002г. количества автомобилей на душу населения достигло 2,2 млн. машин (в среднем 1 автомобиль на 7 чел.). 65% из них являются обычными легковыми автомобилями классов «седан» и «универсал», 30% — легковыми автомобилями «коммерческого» класса (полугрузовые легковые автомобили и джипы), а остальные — грузовики.

Особенностью автопарка страны является относительная новизна эксплуатируемых транспортных средств, более половины из которых выпущены после 1990г. Этому способствует законодательство страны, в соответствии с которым в Чили запрещен импорт подержанных автомобилей.

Своей развитой автопромышленности страна не имеет, за исключением сборочных предприятий американской компании «Дженерал Моторс», находящихся в Свободной экономической зоне (СЭЗ) на севере страны в г.Арика. Филиал компании «Дженерал Моторс» осуществляет сборку автомобилей легкового и полугрузового типа марки «Шевроле». Количество выпускаемых машин за 9 мес. 2002г. составило 14,9 тыс.ед., а само предприятие имеет производственные мощности по выпуску в год 20-22 тыс. машин легкого и среднего класса. Большая часть автомобилей импортируется из Японии, Ю.Кореи, Бразилии, Мексики, США, Германии, Швеции.

Автопарк основных латиноамериканских стран, в ед.

Произв. машин	Экспорт	Импорт	Кол-во прод.
Мексика *	1.544.529	1.139.464	791.102
Бразилия *	1.566.000	323.300	1.240.792
Аргентина *	131.909	102.904	87.859
Венесуэла *	67.630	5.117	118.247
Колумбия **	45.751	17.701	74.733
Чили ***	14.903	11.830	82.719
Эквадор ****	18.065	2.440	42.235

* Данные на окт. 2002г., в Бразилии — на сент. 2002г.

** Экспорт на сент. 2002г.

*** Данные 2001г., количество продаж на нояб. 2002г.

**** Данные на сент. 2002г., импорт — на авг.2002г., кол-во продаж — на окт. 2002г.

Чили наряду с Бразилией является наиболее крупным импортером машин, при этом количество продаж практически равно числу импортируемых машин. В начале мая 2002г. Чили и Аргентина подписали соглашение об установлении квот на беспошлинную торговлю новыми автомобилями и либерализации торговли в этом секторе до 2006г.

В 2002г. объем поставок новых автомобилей в Чили из Аргентины составил 6%, автомобили из Бразилии, с которой в марте 2002г. было подписано аналогичное соглашение, составляют 14%, из стран ЕС — 13%.

Двустороннее чилийско-бразильское соглашение, подписанное в марте 2002г., предоставляет возможность дочернему предприятию «Дженерал Моторс» в г.Арика экспортировать из Чили в Бразилию без таможенных пошлин, с 2003г. по 2006г. 15 тыс. новых автомобилей, производимых в СЭЗ в г.Арика. В дальнейшем договором предусматривается снятие всех ограничений на беспошлинный экспорт любого количества машин в соседнюю страну. Ранее таможенный налог составлял 35% стоимости автомобиля.

На импортируемые в Чили автобусы отменены пошлины и установлена квота в 400 автобусов в год до 2004г., а с 2006г. запланирована отмена любых квот на беспошлинную поставку автотехники из Бразилии.

Установленные квоты на беспошлинную поставку новых автомобилей до 2006г., в тыс.ед.

	2002г.	2003г.	2004г.	2005г.	2006г.
Чили	27.000	30.000	33.000	36.000	б/г
Аргентина.....	9.000	10.000	11.000	12.000	б/г
Бразилия	-	15.000	15.000	15.000	б/г

Источник: Управление внешнеэкономических связей Чили

90% торговли новыми автомобилями в стране контролируют 10 торговых групп, осуществляющих реализацию автомобилей 38 марок мелким дистрибуторам и непосредственно потребителям. Крупнейшими из них являются: «Дженерал Моторс Чили» (автомобили «Шевроле»), «Дель Рио» («Сузуки» и «Мазда») и «Авайу» («Форд», «Киа» и «Субару»). Доля импорта японских и южнокорейских автомобилей составила в 2002г. 47% общей стоимостью 290 млн.долл. (цена СИФ) — 40 тыс.ед. Подписание Договора о свободной торговле с Ю.Кореей в 2003г. позволит укрепить позиции южнокорейских автомобилей на чилийском рынке.

Влияние на авторынок Чили оказал финансовый кризис 1998г., когда уровень продаж легковых машин на местном рынке сократился с 170 до 100 тыс.ед., который остается неизменным в течение последних 4 лет. В 2002г. количество проданных легковых автомобилей достигло 104 тыс.ед., что на 2,2% больше по сравнению с пред.г. Среди марок продаваемых машин лидирующее положение в 2002г. занимают автомобили «Шевроле» (17 тыс.ед. — 18,4%), «Пежо» (10,6 тыс.ед. — 11,4%) и «Хюндай» (8,4 тыс.ед. — 9,1%). Наибольшее количество проданных грузовых автомобилей (25%) составляют машины марки «Шевроле», на 2 месте — «Мерседес» (13,6%), на 3 — автомобили «Хюндай» (9,2%).

Наиболее продаваемыми новыми легковыми автомобилями в Чили являются те, цена которых находится в интервале от 5,5 до 6 млн.чил. песо (7,8-8,6 тыс.долл.). Их доля на чилийском автомобильном рынке составляет всего 12,4% разновидностей машин. Несколько ниже количество продаж, стоимость которых равна 5-5,5 млн. чил. песо (7,1-7,8 тыс.долл.), и маловостребованными остаются автомобили по цене от 4 до 4,5 млн. чил. песо (5,7-6,4 тыс.долл.).

Количество импортируемых в Чили мотоциклов в 2002г. увеличилось на 23% и равно 2.826 ед.

Наибольшее число составили мотоциклы марки «Хонда Мотор» (1.224 ед.), «Моторрад» (486 ед.) и «Ямаха» (354 ед.). Общее число всех типов импортируемых мотоциклов составляет более 10 марок. Ожидается, что в 2003г. импорт мотоциклов может составить 3.000 ед.

Количество продаж новых грузовых автомобилей в Чили в 2002г. составило 5 тыс. машин, что на 1,4% ниже показателей 2001г. Наибольшее количество проданных машин (25%) составляют грузовики американской компании «Шевроле», на 2 месте — «Мерседес» (13,6%), на 3 — автомобили марки «Хюндай» (9,2%).

Реализуемые на чилийском рынке автомобили, помимо общего 18% налога на продажу облагаются рядом других налогов. Это единый таможенный сбор — 6% от цены СИФ, налог при продаже — 18% (за исключением СЭЗ), и налог «на роскошь» — 85% от суммы, превышающей 16.361 долл. (цена СИФ). Решение об отмене в Чили в течение 4 лет налога на «роскошь» не сможет повлиять на количество продаж новых автомобилей в стране. Это обосновано тем, что доля дорогостоящих автомобилей на чилийском рынке составляет не более 7-8%.

В мае 2002г. министерством транспорта, связи и общественных работ Чили в дополнение к ранее принятым введены требования по обязательному наличию на новых автомобилях, поступающих на чилийский рынок, таких элементов, как фронтальная подушка безопасности, антиблокировочная система тормозов (АБС), недеформируемый салон, программируемая деформация кузова, система защиты от бокового удара, ремни безопасности с автоматическим натяжением, складывающиеся зеркала заднего вида.

Принят декрет о разрешении к эксплуатации в Чили автомобилей, работающих на сжатом газе. Определено, что до создания более развитой системы техконтроля качества переоборудования машин, на сжатый газ будут переводиться только легкие и средние автомобили коммерческого назначения (такси, грузовики, полугрузовики). Для переделки на газовое топливо конкретной машины (находящейся не более 2 лет в эксплуатации) необходимо, чтобы данная модель была признана пригодной к данной модернизации Центром контроля и сертификации автомобилей. Если машина эксплуатируется более 2 (но не более 5) лет, то необходимо проходить экспертизу на одной из станций техосмотра.

С авг. 2002г. в Чили введены изменения в правила дорожного движения, которые устанавливают новые скоростные ограничения для автотранспорта. При движении по скоростным дорогам с разделительной полосой максимальная разрешительная скорость для легкового транспорта увеличена со 100 до 120 км/час. Для автобусов и грузовых автомобилей скоростные ограничения остались прежними: 100 км/час вне населенных пунктов и 50 км/час в населенных пунктах, в то время как для легкового транспорта максимально допустимая скорость без дополнительных ограничений составляет 60 км/час.

В 2002г. осуществлялась реализация Плана городского транспорта Сантьяго. План предусматривает проведение открытых торгов в 2003г. Эксперты изучают предложение испанской компании Сасуг на поставку в страну 900 автобусов, имею-

щих комбинированные двигатели с электросиловой установкой. Средняя цена одного автобуса компании Сасуг составляет 120 тыс.долл., в то время как стоимость автобуса с двигателем равна 80 тыс.долл. за ед. Испанская компания Сасуг не требует правительственных субсидий для реализации проекта.

С апр. 2003г. начнет действовать новая транспортная система Метробус, которая предусматривает замену пассажирских автобусов на шести маршрутах города, организуемых победителями конкурса в конце 2002г. компаниями «Алса» и «Ред Бус».

В марте 2003г. будет проведен конкурс по реорганизации системы коллективного такси. Общее число автомобилей в столичном регионе, используемых в этих целях, достигло 11 тыс. машин, которые действуют на 27 линиях.

С сент. 2002г. в Чили вступили в действие новые экологические нормы евростандарта Евро-III и американского стандарта ЕПА-98 для всех типов автобусов, предназначенных для эксплуатации в столичном регионе. По заявлению представителей Национальной комиссии по защите окружающей среды, введенные нормы позволят уменьшить токсичность выхлопных газов (СН и СО₂) на 30%. Для остального транспорта в других регионах Чили по-прежнему действуют Евро-II и ЕПА-94, применяемые в стране с 1996г.

К концу 2003г. в Сантьяго, в связи с износом, должна быть заменена треть от ныне работающих 7500 автобусов. Основной компанией поставляющей автобусы в Чили является «Мерседес Бенц». В 2002г. предприниматели до введения новых норм, закупили 530 автобусов, отвечающих нормам Евро-II на 52 млн.долл.

Железные дороги

Значение ж/д транспорта для экономики страны невелико. В 2002г. на него, как и ранее пришлось 5% перевозок грузов и пассажиров. Ж/д сеть в Чили создавалась для запросов горнорудных компаний и предназначалась для перевозки селитры и меди к ближайшим портам. В центральных и южных районах страны имеется ограниченное число пассажирских линий.

Общая протяженность железных дорог страны составляет 8 тыс.км., из которых 2 тыс.км. — электрифицированы. На остальных перевозки осуществляются устаревшими дизельными локомотивами и паровозами.

Правительство предпринимает попытки по развитию ж/д транспорта путем привлечения частных инвестиций. Началось строительство скоростной железной дороги в 120 км. между столицей Сантьяго и портовым г.Винья дель Мар. Половину затрат на реализацию проекта, который оценивается в 900 млн.долл., возьмет на себя государство, а остальная доля отводится частному капиталу, в частности, французской инвестиционной группой «Алстом». Строительные работы будут завершены в 2006г.

Чилийская компания «Феррокарилес дель Пасифико-Фепаса» и аргентинская компания «Текникагуа» также принимают участие в проекте восстановления участка трансандинской железной дороги между г.Лос Андес и Мендоса протяженностью 252 км., который был закрыт 17 лет назад. Проект носит название «Экокаргас» и предусмат-

ривает привлечение инвестиций на 250 млн.долл. Работы планируются с мая 2003г. по май 2004г. Среди инвесторов выступают Межамериканский банк развития и корпорация «Андина де Фоменто».

Для обновления подвижного состава и развития сети пассажирских перевозок на стадии оформления находятся ряд проектов по привлечению в отрасль частного капитала. Планируется привлечение инвестиций в сферу ж/д транспорта Чили в 3 млрд.долл.

С объемом инвестиций в 1,6 млрд.долл., предусматривается введение в строй новых линий столичного метро к концу 2005г.

В 2003г. планируется строительство 2 новых станций на пятой линии и 4 станций на второй ветке метро. Работы на них были начаты в марте 2002г., а введение в строй станций запланировано на 2004г. Стоимость работ оценивается в 440 млн.долл. Стоимость строительства новой четвертой линии метро общей протяженностью 33 км. равна 1007 млн.долл. Строительные работы на ней начаты в июле 2002г., а их завершение запланировано на II пол. 2005г.

В 2002г. пассажиропоток на линиях метро г.Сантьяго составил 202 млн.чел. С введением в строй новых участков линий метро, количество пассажиров, пользующихся услугами метро, увеличится на 90 млн.чел. в год и достигнет 300 млн. пассажиров.

В торгах на поставку колесного парка вагонов для чилийской государственной компании метро «Мерваль» и их последующего обслуживания определена победителем французская компания «Алстом». Сумма контракта составляет 85 млн.долл. В конкурсе «Алстом» победила чилийскую компанию «Конструксьон и Ауксильяр де Феррокарилес» и немецкую «Сименс», предложения которых на реализацию будущего контракта были 112,4 млн.долл. и 123,5 млн.долл. Торги предусматривали заключение двух контрактов на поставку 28 колесных вагонов и их последующие 30 летнее обслуживание. Новые вагоны будут поставлены в 2005г. четвертой строящейся линии метро.

ШВЕЦИЯ

В Швеции государство отвечает за сеть общественных дорог в сельской местности и за дороги прямого сообщения в зонах застройки. Муниципалитеты отвечают за эксплуатацию местных дорог в зонах застройки.

Протяженность автодорог Швеции и их нагрузка

	Протяж., км.	Доля, %
Госавтодороги, всего	98 100	66
Европейские автомагистрали	4 900	23
Пр. общенац. автодороги	10 200	18
Основ. регион. автодороги	11 200	11
Пр. регион. автодороги	71 800	14
Муницип.улицы и дороги, всего	40 000	30
Частные автодороги, всего	284 000	4

Источник: Госинститут анализа коммуникаций Швеции, 2003г.

Система правил, применяемых в дорожном движении на общественных дорогах, устанавливается парламентом и правительством. Некоторые местные ограничения в дорожном движении устанавливаются муниципалитетами. Существует сеть частных дорог.

Общая протяженность шведской сети дорог - 420 тыс.км., 70% из которых являются частными. Основная часть перевозок осуществляется по госсети автодорог, которая по протяженности составляет 20% всей сети автодорог Швеции.

Зарегистрированные в Швеции автотранспортные средства, в тыс. шт.

	1998г.	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.
					ноябрь
Легковые автомобили	3 770,2	3 889,9	3 999,3	4 018,5	4057,3
Грузовые автомобили	336,8	354,3	374,3	395,6	410,6
Автобусы	14,9	14,9	14,4	14,2	14,5
Дома на колесах и прицепы	694,4	711,1	729,2	745,6	764,1
Тракторы	324,8	325,6	325,7	324,9	327,6
Мотоциклы и мопеды	115,1	120,3	144,3	170	196,6

Источник: Центральное статбюро Швеции (Allman manadsstatistik 2002:12)

Госсеть: национальные автодороги, включая европейские автострады Е9-Е99; региональные автодороги, пересекающие границы лен и имеющие номера от 101 до 499, а также не пересекающие границы регионов, пронумерованные от 500 для каждого лена. Госсеть автодорог подразделяется также по стратегическому значению на: общенациональные шоссе, определяемые парламентом как имеющие стратегическое значение для благосостояния Швеции, к которым относятся все европейские автострады и некоторые национальные автодороги; региональные автодороги, определяемые госдорууправлением как имеющие стратегическое значение для развития соответствующих регионов; местные дороги, которые являются частью либо общенациональной, либо региональной сети автодорог.

Грузоперевозки шведским грузовым автотранспортом

	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.*
Коммерческие	млн.т./км.....287,7	276,8	270,6	133,4
	млн.т/км.....29412	27940	27692	14210
Некоммерческие	млн.т./км.....41,3	45,6	33,7	18
	млн.т/км.....3349	3415	2278	1331
Международные	млн.т./км.....6,8	6,6	3,3	
	т/км.....4197	4191	2504	

* - янв.-июнь.

Источник: Центральное статбюро Швеции (Allman manadsstatistik 2002:12). В Швеции 65% всех товаров с промпредприятий к конечному потребителю (по стране и за рубеж) доставляется автотранспортом.

Ж/д перевозки

Госсеть железных дорог Швеции состоит из 9800 км. находящихся в эксплуатации ж/д путей. 75% ж/д сети электрифицирована, 15% имеет двойную колею.

Всего, в км.	15 349
Государственные, всего	9800
ж/д магистрали	8417
Региональные ж/д	3089
Вспомогательные ж/д	700
Неиспользуемые ж/д	133
Прочие, всего	3010
Местные линии ИВАВ, А-train АВ	1400
Туристические	110
Прочие ж/д пути	1500

Источник: Госдорууправление Швеции, 2002г.

Госсеть железных дорог состоит из сети ж/д магистралей и региональных железных дорог. По ж/д магистралям компанией SJ АВ осуществляются межрегиональные пассажирские ж/д перевозки. Сеть магистралей составляет 70% государственных железных дорог.

Региональные железные дороги составляют треть государственных железных дорог Швеции и

имеют большое значение для регионального и муниципального пассажирского транспорта. Региональные железные дороги используются региональными операторами.

2002г. стал вторым годом деятельности компании SJ AB, которая была образована после преобразования Шведских государственных железных дорог в акционерные общества. 31.12.2000г. SJ AB, которая на 100% принадлежит государству, переняла у государства пассажирские перевозки. SJ закончила 2002г. с громадными убытками. Для покрытия дефицита годового баланса потребуется 1 млрд. шв.кр. На состоявшемся в янв. 2003г. внеочередном собрании акционеров (государство) компания получила 8-месячную отсрочку для решения своих финансовых проблем. Направление дополнительных средств государством может войти в противоречие с конкурентными нормами ЕС. Рассматривается возможность капитализации компании на частном рынке.

Грузовые перевозки на ж/д транспорте за 10 мес. 2002г. не изменились по сравнению с аналог. периодом 2001г. В янв. 2003г. Госуправление по использованию ж/д сети (Banverket) обнародовало планы по модернизации путевой инфраструктуры. Предусмотренные проекты будут реализовываться в 2004-15гг. Общий объем финансирования составит 100 млрд. шв.кр.

Железнодорожные перевозки в Швеции

	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.	
				I-X	I-X
Перевозкамлн.т.	52,8	55,8	53,7	45,3	45,3
грузовмлн.т/км	18 905	19 668	19 071	16 057	16 002
Перевозкамлн.чел.	114,9	-	-	-	-
пассажировмлн.чел/км	7 434	-	-	-	-

Источник: Центральное статбюро (Allman manadsstatistik 2002:12)

Морпорты

Географическое положение Швеции и зависимость ее экономики от внешней торговли обуславливает особую роль мортранспорта в транспортной системе. 95% международных перевозок и 40% внутренних осуществляется грузовыми судами и паромными.

В Швеции насчитывается 50 портов. Только 15 из них активно используется шведскими предприятиями для транспортировки экспортных грузов. Грузооборот 10 крупнейших портов Швеции, в млн.т.: Гетеборг — 30635, Бруфьорден — 19415, Хельсинборг — 10641, Треллеборг — 10298, Лулео — 6563, Мальме — 6470, Стокгольм — 5395, Карлсхамн — 4475, Норрчепинг — 4293, Окселесунд — 4257.

Морские перевозки в Швеции

	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.	
				I-VI	I-VI
Грузы , тыс.т					
Разгрузка	70 446	74 204	70 877	36 052	35 731
Погрузка	59 775	59 798	57 782	29 379	29 517
Пассажиры , тыс.чел.	19 432	16 941	14 907	6 632	6 640

Источник: Центральное статбюро Швеции (Allman manadsstatistik 2002:12)

Оборот шведских и находящихся под шведским контролем судовладельческих компаний составляет 40 млрд. шв.кр. Шведские пароходства объединяют 600 грузовых и 100 пассажирских судов, две трети которых действуют на юго-западе Швеции. Региональные пароходства также располагают наиболее современно технически оснащенными

судами (120), зафрахтованными на долгосрочной основе. Половина общего оборота отрасли приходится на малые и средние пароходства.

Объемы перевозок грузов между Россией и Швецией российскими морскими пароходствами, по данным минтранса России, в тыс.т.

	1998г.	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.
Экспорт	20,1	9,8	4,3	3,1	146,3
Металлы	3,5	5	1,6	3,1	5,3
Удобрения	6	-	-	-	-
Лес	5,9	4,8	2,7	-	4,5
Пр. сухогрузы	4,7	-	-	-	3,6
Нефтеналив	-	-	-	-	132,9
Импорт	1,8	-	0,4	-	-
Сухогрузы	-	-	0,4	-	-
Сахар	1,8	-	-	-	-

Значительную роль в формировании морского торгового-грузового и пассажирского рынка Швеции играет Юго-Западная Швеция, транспортная сеть которой исторически складывалась на базе деятельности крупнейшего в Скандинавии порта Гетеборг. Ежегодно в порт заходит 13 тыс. судов, среднегодовой оборот порта превышает 30 млн.т. обработанного груза и 0,5 млн. контейнеров в год.

К наиболее рентабельным пассажирским перевозкам относится паромная связь, ориентированная на европейский рынок. Здесь на регулярной основе действуют 50 маршрутов, ежегодно обеспечивающих перевозку 4 млн. пассажиров и связывающих Гетеборг с 60 портами.

Аэропорты

В Швеции насчитывается 50 аэропортов, которые находятся во владении государства/ армии, муниципалитетов или частных компаний. 14 госаэропортов управляются Госуправлением гражданской авиации (Luftfartsverket, LFV). Центральным авиатранспортным узлом Швеции является международный аэропорт Arlanda.

Загрузка 10 крупнейших аэропортов Швеции

	Владелец	Взл.-пос.		Кол-во посадок
		полосы		
Арланда	гос-во	3330x452	500x45	13809
Бромма	гос-во	1670x45	-	40399
Ландветтер	гос-во	3300x45	-	36102
Стуреп	гос-во	2500x45	800x23	24699
Севе	муниц.	1930x40	870x30	19977
Вестерос	муниц.	2500x50	-	15120
Линчепинг	частн.	2130x40	-	14737
Скавста	частн.	2600x452	2050x40	14561
Висбю	гос-во	2000x451	1200x40	14130
Норрчепинг	гос-во	2200x45	600x35	14562

Перевозки воздушным транспортом в Швеции

	1999г.	2000г.	2001г.		2002г.
			янв.-сент.	янв.-сент.	
К-во посадок	494764	494864	493 417	384975	355445
Перевозкамежд.	15347792	16547529	16441267	13037629	11801607
пассажироввнутр.	7813339	15946612	15705042	11839354	10466214
Перевозкамежд.	185013	203637	180621	131139	144453
грузов, твнутр.	39708	67533	62329	45849	46461

Источник: Центральное статбюро Швеции (Allman manadsstatistik 2002:12)

До 11 сент. 2001г. наблюдался стабильный рост количества пассажиров, перевозимых, как на внутренних, так и на международных линиях. Авиаперевозки после 11 сент. 2001г. находятся в кризисе. В 2002г. общее количество перевезенных пассажиров сократилось на 8% по сравнению с 2001г. и составило 28063 тыс.чел.

Scania

Транспортное машиностроение, являясь высококоразвитой отраслью, включает двух производителей тяжелых грузовиков и автобусов (Volvo Lastvagnar и Scania) и двух производителей легковых автомобилей (Volvo Personvagnar и Saab Automobile).

Результаты экономической деятельности компании Scania

	2001г. (9мес.)	2002г. (9мес.)
Проданных трансп. средств, шт.	48 800	43 669
	(35 165)	(30 261)
Оборот компании, млн.шв.крон	53 065	47 285
	(37 900)	(33 837)
Прибыль до уплаты налогов, млн.шв.крон	1 541	3 724
	(1 524)	(2 462)
Число сотрудников, чел.	28 812	28 230
	(28 812)	(28 212)

В 2002г. Scania поставила 30 тыс. грузовиков и автобусов клиентам по всему миру. Спрос вырос несколько выше, чем прогнозировалось. Поставки в Южную Корею поднялись на 62% по сравнению с пред.г., поставки в Центральную и Восточную Европу – на 33%. Доля компании на рынке грузовиков в Бразилии сократилась с 29% до 17%. Доля продаж Scania на европейском рынке составляет 13,5%.

Как и в 2001г., Scania расходует 500 млн.шв.кр. за квартал на НИОКР, однако в 2002г. компания рассматривает их львиную долю как инвестиции в основные средства, поэтому в своем отчете за первые 3 кв. она указала только 350 млн.шв.кр. по этой статье. В отчете указана также прибыль от продажи сети розничной реализации легковых автомобилей на территории Скандинавии Din Bil AB компании Volkswagen AG в 550 млн.шв.крон.

Scania идет «против течения», перенося основную массу производства из-за рубежа в Швецию. За 2002г. было закрыто три высокотехнологичных фабрики в Западной Европе и запущено только два сборочных производства в т.н. «низкостоймых» странах (Польше и России). Эффективизация производства позволила компании повысить производительность на одного сотрудника в год с 3 грузовых автомобилей в 1995г. до 5 машин в 2000г. с перспективной целью 7 автомобилей к 2010г. Уникальная модульная концепция компании позволяет собирать всю гамму предлагаемых автомобилей всего из 16 тыс. компонентов. Все двигатели Scania построены на цилиндрах камеры сгорания одинаковой конструкции, что позволило получить серию весьма конкурентоспособных агрегатов.

До апр. 2004г., по требованию КЕС, концерн Volvo будет вынужден продать свои 45,5% акций в компании Scania. Текущее положение на рынке позволяет концерну сделать это только с убытком для себя в 10 млрд.шв.кр. Наиболее заинтересованный потенциальный покупатель – концерн Volkswagen выразил готовность купить их только по биржевой стоимости без принятой в таких случаях премии. Руководство Volvo заявило, что предпочитает продать ценные бумаги своим акционерам.

Volvo

Компания Volvo Lastvagnar занимает второе место в Западной Европе по реализации тяжелых грузовых автомобилей после Mercedes, а всего на

долю Volvo и Renault Trucks на американском и европейском рынках приходится 27,3% продаж в указанном сегменте.

В 2002г. только в результате улучшения координации с подразделением Renault Trucks, было сэкономлено 2,1 млрд.шв.кр. Рост производительности на 5–9% и задержка с 3% повышением зарплаты сотрудникам позволила Volvo снизить расходы дополнительно на 2 млрд.шв.кр. В 2002г. было закрыто предприятие по изготовлению автобусов в Северной Америке с числом сотрудников 400 чел. и концерн полностью покинул местный рынок городских автобусов. Большое внимание уделяется повышению конкурентоспособности и обновлению гаммы продукции. В авг. 2002г. концерн представил на рынке Северной Америки новую серию грузовиков Volvo VN, в разработку которой было инвестировано 190 млн.долл.

Большую работу проделало подразделение ЗР. Число поставщиков прицепов к седельным тягачам Volvo сократилось с 20 до 3 (снижение расходов по этой статье на 30%), координация разработок и испытаний новых двигателей снизила затраты на 27% по этому направлению, снижение числа деталей в унифицированной системе отвода выхлопных газов с 25 до 11 позволила сократить ее стоимость на 30% и сэкономить 3 минуты на монтаже. Планируется сократить число типов двигателей с 18 до 2 к 2006г. (снижение общих затрат концерна на 6,5 млрд.шв.кр. в результате роста серийного производства продукции)

Результаты экономической деятельности Volvo и Volvo Lastvagnar

	Volvo*		Volvo Lastvagnar	
	2001г. (9мес.)	2002г. (9мес.)	2001г. (9мес.)	2002г. (9мес.)
Проданных трансп. средств, шт.	165 263	-	65 450	-
	(120 338)	(120 925)	(49 154)	(49 376)
Оборот компании, млн.шв.крон	180 615	-	62 000**	-
	(131 982)	(131 203)		
Прибыль до уплаты налогов, млн.шв.крон	-1 866	-	1 400**	-
	(-1 319)	(1 276)		
Число сотрудников, чел.	72 031	-	15 628	-
	(74 112)	(71 768)	(15 989)	(16 376)

* – В концерн Volvo входят компании Volvo Lastvagnar, Volvo Penta, Volvo Bussar, Volvo Aero и Volvo CE, подразделение ЗР (которое отвечает за закупки, планирование и развитие производства всего концерна), а также Renault Trucks и Mack Trucks.

** – Данные по результатам экономической деятельности компании Volvo Lastvagnar с момента образования AB Volvo включаются в общую статистику концерна.

Доля компании Volvo Lastvagnar на мировых рынках грузовиков мало изменилась и составляла в 2002г. 14,5% в Европе и 10% в США.

Подразделение Volvo CE (Volvo Construction Equipments) по производству строительной техники третий квартал подряд демонстрирует снижение экономических показателей вследствие спада спроса на рынках Америки и Европы, однако остается прибыльным. Это подстегивает концерн переносить производство в низкостоймые страны. В сент. 2002г. в Польше было открыто производство погрузчиков, которые планируется разрабатывать на месте. В 2003г. Volvo CE планирует ввести в эксплуатацию завод по изготовлению строительной техники в Китае. В 2002г. подразделение запустило в серию новые экскаваторы модели В и погрузчики модели Е.

В 2003г. компания Volvo Personvagnar развернула на фабрике в шведском г. Torslanda серийное производство «городского джипа» класса Sport Utility Vehicle (SUV)-XC90. Спрос на машину пре-

высил ожидания, несмотря на цену в 40 тыс.долл. Беспрецедентные меры позволили повысить производительность конвейера на заводе в г. Torslanda с расчетных 50 тыс. до 66 тыс. автомашин в год, однако желающие приобрести XC90 должны ожидать поставки не менее 16 недель. Ожидается, что эта модель будет продаваться преимущественно на рынке США.

Деятельность компании Volvo Personvagnar

	2001г.	2002г.
Проданных трансп.средств, в тыс.шт.	420000	420000
Оборот компании, млн.шв.крон	130000	130000
Прибыль до уплаты налогов, млн.шв.крон	8000	5000

Согласно годовому отчету концерна Ford, 2002г. компания закончила с убытком в 5,45 млрд.долл. Одним из немногих прибыльных подразделений остается Volvo Personvagnar. Концерн намерен провести жесткую программу санации предприятия, которая позволила бы к 2005г. получить прибыль в 7 млрд.долл. Особое внимание планируется уделить группе по производству престижных автомобилей Premier Automotive Group, куда входят Jaguar, Land Rover, Aston Martin и Volvo Personvagnar.

Долгосрочная цель Volvo Personvagnar – достигнуть общего уровня продаж 600 тыс. автомобилей в год, в т.ч. 200 тыс. машин в год в США к 2005г.

Saab

После 12 лет постоянных убытков в 1990-2002гг. (за исключением 1994г.), шведская компания по производству легковых автомобилей Saab Automobile, под нажимом владеющего ею американского концерна General Motors, приняла решение об осуществлении беспрецедентной программы экономической санации предприятия. Чтобы добиться рентабельности через 1-2 года, компании придется снизить свои расходы на 1-1,5 млрд.шв.кр. в год. Ожидается увольнение 1400 сотрудников Saab Automobile (из 8 500 чел.), расторжение контрактов со всеми 1300 внешними консультантами (в основном пострададут WM-data и Semcon), резкое снижение инвестиций компании на фоне усилий по продвижению на рынок новой модели автомобиля Saab 9-3, углубление производственной интеграции предприятия с другими производствами, принадлежащими GM. Компания уже обратилась к 700 субпоставщикам с требованием снизить стоимость комплектующих на 5%.

Тактика компании на производство похожих моделей машин разного класса не оправдала себя. На конец 2002г. у дилеров Saab Automobile в США скопилось 16 тыс. непроданных автомашин, что соответствует полугодовым объемам продаж с обычным темпом. Saab Automobile не смог создать заделов в быстрорастущих сегментах рынка, таких как «городской джип» (SUV) и легковых автомобилей с дизельным двигателем. Опыт применения японского дизеля Isuzu, который разрабатывался изначально для легких грузовиков, нельзя назвать успешным.

Деятельность компании Saab Automobile

	2001г.	2002г.
Проданных трансп.средств, шт.	126 058	125 000
Оборот компании, млн.шв.крон	35 000	35 000
Прибыль до уплаты налогов, млн.шв.крон	-322	-4 500

Уровень рентабельности фабрики Saab Automobile в Trollhattan оценочно достигается при про-

изводстве 200-220 тыс. автомашин в год. После технического перевооружения фабрики, которое обошлось GM в 6-7 млрд.шв.кр., достижение этого объема производства сдерживает только спрос на автомашины. Положение могло бы исправиться, если бы на фабрику было частично перенесено производство автомашин Opel, построенных на единой с Saab Automobile платформе GM.

Инженерная компетентность шведских специалистов не вызывает у американских владельцев сомнений и начиная с 2001г., Saab Automobile отвечает в концерне GM за разработку платформ для автомобилей класса «люкс». Эти платформы применяются для создания новых моделей под марками Cadillac, Alfa Romeo, Lancia и Saab, а также некоторых моделей Opel и Fiat. Saab Automobile разрабатывает также общие для продукции GM системы шасси и трансмиссии с улучшенной управляемостью и контролем дороги, а также турботехнику, бензиновые двигатели и системы безопасности. Однако в целях повышения уровня интеграции, GM принял решение объединить в 2003г. конструкторские бюро Opel (6500 чел.) и Saab Automobile (1500 чел.). Американским концерном поставлена цель достичь 60% совместимости компонентов в новых моделях Opel и Saab Automobile, а также разработать единый двигатель V6. GM намерен путем радикальных мер добиться рентабельности Saab Automobile уже к 2004г.

Согласно отчету GM за 2002г. концерн получил прибыль в 1,7 млрд.долл. Убыточной остается только деятельность на европейском рынке, которая унесла 559 млн.долл. Концерн намерен обратить особое внимание на повышение эффективности подразделений Opel/Vauxall и Saab Automobile.

Авточасти

Российские субпоставщики. Для них потенциально привлекательными являются компании Scania, Volvo Lastvagnar и Volvo Personvagnar. Доля отечественных предприятий в комплектующих могла бы составлять до 15%, однако имеется ряд препятствий, которые мешают выходу на этот рынок.

При современном состоянии российской экономики, комплектующие могли бы стоить на 10-15% дешевле приобретаемых шведскими компаниями. Мотивация шведских партнеров к сотрудничеству не велика. Также возникает ряд условий по дисциплине поставок, качеству, а также сертификации предприятий на соответствие стандарту системы контроля качества продукции (ISO 9000) и наличие экологического сертификата (ISO 14001), которые российские поставщики по ряду объективных причин не всегда в состоянии выполнить. Большинство этих препятствий носят системный характер и могут быть устранены только вмешательством российского государства (таможня, инвестиции, кредитование, страхование, транспортная инфраструктура, общая квалификация персонала.).

Спад конъюнктуры мировой экономики вынуждает шведских производителей искать дополнительные пути снижения издержек производства. Компании Volvo Lastvagnar и Scania уже в течение нескольких лет последовательно проводят работу с субпоставщиками с целью снижения цен на комплектующие на 5-7%, фирма Saab Automobile и

Volvo Personvagnar также намерены сократить стоимость производства на 10%. Многие производители комплектующих в Швеции, а также непосредственно компании, имеющие собственные сборочные производства, заинтересованы в дальнейшем перенесении производства трудоемких компонентов в страны с дешевой и квалифицированной рабочей силой, в т.ч. в страны-кандидаты на вступление в ЕС.

Расходы на оплату труда при сборке автобуса Scania в Швеции обходятся компании в 450 тыс. шв. крон, а модели в Санкт-Петербурге — 40 тыс. шв. крон. Процесс стимулирует устойчивая тенденция падения прибыльности производства комплектующих непосредственно в Швеции. Если в 1999г. средняя рентабельность таких предприятий составляла 7,7%, то в 2002г. она опустилась до 1,9%, что представляет опасность для долгосрочного развития оставшихся 1217 компаний отрасли, в которой работают 81 тыс. сотрудников (данные отраслевого объединения Fordonskomponentgrup). Усугубляет ситуацию постоянно растягивающийся период оплаты поставленных комплектующих со стороны крупных производителей. Концерн Volvo увеличил срок оплаты в 2002г. с 30 до 90 суток, что вызывает критику со стороны субпоставщиков.

Шведский импорт комплектующих для моторных транспортных средств российского происхождения продолжает оставаться незначительным (3-10 млн. шв. кр. в год). Нацпроизводители продолжают импортировать значительное число комплектующих, которые могли бы поставлять российские компании, таких как: зеркала заднего обзора, цепи, цилиндры гидравлические, цилиндры прочие, аккумуляторы, свечи зажигания, приборы освещения или визуальной сигнализации, приборы звуковой сигнализации, стеклоочистители, антиобледенители и противозапотеватели, лампы герметичные направленного света, лампы вольфрам-галогенные, лампы автомобильные прочие, накладки тормозные смонтированные для промышленной сборки, накладки тормозные для промышленной сборки прочие, колеса ходовые, их части принадлежности для промышленной сборки, амортизаторы подвески, глушители и выхлопные трубы.

Компания Autoliv. Головная контора американской компании по производству автомобильных средств безопасности Autoliv расположена в Швеции. Autoliv производит комплекты автомобильной безопасности для GM, Daimler Chrysler, Ford и других более мелких фирм. Более половины оборота приходится на Европу, треть — на США.

Результаты деятельности компании Autoliv, в млн. шв. крон

	2001г. (9мес.)	2002г. (9мес.)
Оборот	34 374 (28 127)	38 271 (30 393)
Прибыль до уплаты налогов	2 013 (1 604)	2 469 (2 253)

В последние годы, наметилась тенденция снижения цен на автомобильные комплектующие на 4-5% в год. У компании Autoliv остались только три стратегии сохранения рентабельности и выживания: перехватывать доли рынка у конкурентов в целях увеличения собственного оборота; увеличивать стоимость новой продукции или сокращать собственные издержки производства. Рынок средств автомобильной безопасности достаточно консервативен и четко разделен, поэтому наиболее перспективен путь предложения нового более дорогого оборудования.

Компания Autoliv имеет ряд новых разработок, которые будут представляться по мере созревания рынка. Одной из предпосылок успешного развития отрасли является принятие в США новых правил о применении интеллектуальных подушек безопасности, рост спроса на которые ожидается в ближайшие годы. Autoliv снижает свои издержки и переводит мощности в страны с дешевой рабочей силой. Целью является довести производство в этих странах до 35% оборота (в наст. вр. — 25%). Общее количество персонала компании уменьшилось в 2001г. на 8%. Ведется работа по созданию системы координации разработок различных продуктов между конструкторскими подразделениями с использованием интернета.

Компания поставила в 2002г. свой рекорд по объему продаж и прибыли. Деятельность как на рынке Северной Америки, так и в Европе была заметно успешнее, чем прогнозировалось, прибыль до уплаты налогов выросла на 12%, продажи поднялись на 8%. Определенные надежды на рост продаж руководство Autoliv возлагает на продажи корейским производителям легковых автомобилей (за 2г. увеличились с 40 млн. долл. до 150 млн. долл.). Спрос в 2003г. сохранится на уровне 2002г. Руководство Autoliv не исключило, что полученная прибыль будет использована на частичную скупку акций компании на бирже.

Япония

Глобальная реструктуризация японской автомобильной промышленности направлена на обеспечение инвестиционной поддержки автопроизводителей со стороны крупнейших японских и мировых автомобилестроительных компаний. Получив в обмен на часть собственности широкомасштабную инвестиционную поддержку со стороны ряда японских и американских концернов, эти компании сконцентрировали свои основные усилия на освоении быстроразвивающихся рынков Китая и других стран, на которых пользуются устойчивым спросом новые модели автомобилей с объемом двигателя менее 1,5 литра.

Значительный рост объемов продаж японских автомобилей в Китае за первые три квартала 2002г. (2,66 млн. штук — на 36% больше по сравнению с аналогичным периодом 2001г.) объясняет стремление японских автопроизводителей увеличить свое присутствие на этом быстроразвивающемся рынке, около половины которого долгое время удерживалась немецкой VW.

До недавнего времени совместным японо-китайским предприятием «Тойота-Тяньцзинь» выпускались две модели компактных автомобилей. С окт. 2002г. в рамках реализации планов компании «Тойота», направленных на достижение к 2010г. 10%-го присутствия на рынке КНР, принято решение о расширении модельного ряда и строительстве на территории Китая нового сборочного предприятия, ориентированного, в т.ч., на седаны среднего класса.

«Ниссан Мотор» планирует увеличить к 2006г. количество производимых в Китае автомобилей до 240 тыс. шт., что составит 15% местного рынка. В сент. 2002г. достигнута договоренность о создании нового совместного предприятия «Ниссан» с китайской компанией «Донфен Мотор».

«Хонда Мотор», с 1999г. собирающая 50 тыс. автомобилей модели «Хонда Аккорд» на заводе в Гуанчжоу, в апр. 2002г. приняла решение запустить там же в производство «Хонда Одиссей», что должно способствовать увеличению объемов производства до 120 тыс. автомобилей.

В секторе мирового рынка «миникаров» наиболее агрессивную политику проводят фирмы «Топота» и «Хонда Мотор». Появившаяся в июне 2002г. малолитражная модель «Хонда Фит» во многом способствовала дальнейшему росту внутренних и зарубежных объемов продаж данного типа автомобилей компании. Ответным шагом компании «Тойота» было снижение цен на мини- и субкомпактные модели, в т.ч. на популярную модель «Тойота Витц». С некоторым запозданием на изменение спроса отреагировали «Ниссан Мотор» и «Мазда Мотор», выпустив обновленные версии малолитражек «Ниссан Марч» и «Мазда Демио».

В целом, по прогнозам японских аналитиков, рост объема производства японских автомобилей на ближайшую перспективу сохранится исключительно за счет зарубежных предприятий. При нынешних темпах роста к 2005г. он сможет достичь 20 млн.шт., в то время как объемы внутреннего производства по-прежнему будут сокращаться.

Авиапром

Ракетно-космический сектор авиакосмической промышленности Японии в 2002г. произвел продукции и услуг на 545 млрд.иен. Наибольшую долю в общем объеме производства составили спутники и космические аппараты (46%), ракетно-носители (28%), наземное оборудование пусковых и управляемых комплексов (16%), средства телекоммуникации (8%). Намечавшаяся в 2000-2001 гг. тенденция повышения доли капиталовложений, направляемых на совершенствование уже созданных управляемых комплексов и развитие новой инфраструктуры дополнительных средств слежения и связи в рамках единой национальной системы обеспечения безопасности авиационных полетов и космических запусков (включая разработку специальных программных средств), получила свое подтверждение и в 2002г.

Основными потребителями продукции и услуг ракетно-космического сектора японской промышленности являются Национальное агентство космических исследований (НАСДА – 48%), компании спутниковой связи и ~ вещания (10%), компании-производители спутников и бортовой аппаратуры (8%), Институт космических исследований («ИСАС» – 6%). С 2001г. японская система государственного управления исследованиями в области космоса претерпевает реорганизацию, имеющую целью повысить эффективность ракетно-космической отрасли и долю прибыли, полученной от ее коммерческого использования. На базе НАСДА, Национальной аэрокосмической лаборатории (НАЛ), ИСАС в ходе реорганизации должен быть сформирован новый орган государственного управления деятельностью в области космоса (рабочее название «Мэдама»).

Объем экспорта продукции и услуг остался примерно на прежнем уровне и составил в 2002г. около 74 млрд. иен. Из них 56% приходится на до-

лю спутников связи, 40% – арендная плата за использование наземных комплексов. Доля коммерческих запусков в общем объеме экспорта по-прежнему не превысила 1%.

Основными зарубежными потребителями продукции японской авиакосмической промышленности являлись страны Европейского Союза (55%), США (5%), Канада (1%). Несмотря на экономические трудности, общий объем затрат частных промышленных компаний Японии на исследование и разработки космической техники составил 13,8 млрд.иен (12 млрд.иен в 2001г.).

В 2002г. в Японии осуществлен успешный запуск с помощью носителя Н-2А трех космических аппаратов, что позволяет говорить о преодолении японскими специалистами основных технических сложностей и неполадок, приведших к авариям в 2001г. и 2002г. Это позволяет говорить о возможном сокращении сроков выхода Японии в качестве конкурентоспособного участника на мировой рынок коммерческих авиакосмических услуг уже к 2006г.

В то же время в условиях бюджетного дефицита НАСДА не в состоянии обеспечить полное финансирование проекта по созданию дешевой ракеты-носителя легкого класса «Джи Экс», с которой, в первую очередь, связаны надежды Японии на получение дополнительной прибыли от коммерческого использования собственных космических технологий. Стоимость проекта оценивается в 500 млн.долл. Поэтому НАСДА совместно с МЭТП и ИСАС приняло на себя обязательство о выделении средств только на разработку ключевых технологий для будущей ракеты, в частности, на создание ее II ступени. 30% средств, необходимых для реализации проекта, должны предоставить промышленные компании «Мицубиси Хэви Индастриз», «Исикавадзима Харима Хэви Индастриз», «Исикавадзима Аэропейс».

В качестве основного средства повышения конкурентоспособности наукоемких проектов и сохранения темпов их продвижения в условиях ужесточения критериев бюджетного финансирования космических исследований японские космические ведомства традиционно рассматривают привлечение зарубежных технологий. Анализ аэрокосмической отрасли, проведенный экспертами Министерства науки и образования, показывает, что разработка Японией космической техники на собственной технологической базе в 3-5 раз удорожает ее производство по сравнению с использованием готовых изделий аналогичного класса американских и европейских производителей. В этой связи планируется активизировать поиск дополнительных возможностей сокращения затратной части проектов за счет использования более отработанных зарубежных (в первую очередь, американских) технологий и компонентов, а также за счет расширения совместных исследований.

Предприятия авиакосмической промышленности Японии в 2002г. произвели продукции на 2210 млрд.иен, что включает производство самолетов, вертолетов, авиационных двигателей, их компонентов, а также услуги по ремонту и техобслуживанию.