

ПОЛПРЕД

Транспорт за рубежом

том II

СОДЕРЖАНИЕ

Австрия	3	Куба	30	Туркмения	55
Аргентина	3	Авиаперевозки.....	31	Турция	57
Бельгия	5	Морфлот.....	31	Автопром	57
Болгария	5	Латвия	32	Судоходство	57
Бразилия	6	Морпорты	32	Украина	59
Автопром	7	Ливия	34	Трубопроводы	59
Авиастроение	10	Инфраструктура	35	Финляндия	64
Судостроение.....	11	Малайзия	35	Грузоперевозки	64
Германия	12	Марокко	36	Политика ЕС.....	66
Автомобилестроение.....	13	Автотранспорт	36	Связи с РФ	67
Авиапром	14	Авиация	37	Судостроение.....	69
Судостроение.....	15	Мексика	38	Франция	69
Дания	15	Автомобилестроение.....	39	Железные дороги	69
Судостроение.....	17	Норвегия	39	Чехия	70
Египет	18	Пакистан	40	Чили	71
Индонезия	18	Перу	41	Морпорты	71
Морпорты	19	Польша	42	Авиаперевозки.....	72
Канада	21	Румыния	42	Автотранспорт	73
Китай	22	Саудовская Аравия	44	Железные дороги	74
Скоростные дороги	22	Сингапур	44	Швеция	75
Авиаперевозки.....	23	Словакия	46	Эмираты	75
Шанхайский порт	23	США	47	Япония	76
КНДР	25	Автопром	50	Автопром	76
Колумбия	26	Автобан	50	Авиапром	77
Автотранспорт	27	«Боинг»	51	Морпорты	77
Морпорты	28	Авиаперевозки.....	52	Авиаперевозки.....	78
Авиаперевозки.....	28	Морпорты	53	Транспорт	79
Респ. Корея	29	Аэропорты	54		
Судостроение.....	30	Тунис	55		



Транспорт за рубежом

АВСТРИЯ

Ведущее место среди основных видов транспорта Австрии занимает ж/д транспорт, на долю которого приходится 55% грузооборота основных видов транспорта, не считая автомобильного.

Общая протяженность австрийских федеральных железных дорог составляет 6,2 тыс.км., из которых 3,5 тыс.км. электрифицированы. 5,6 тыс.км. составляет протяженность федеральных железных дорог. Имеются также железные дороги местного значения, но их роль невелика. Протяженность частных дорог — 600 км. Общее количество тягового состава Австрийских федеральных железных дорог — 1,5 тыс. единиц, в т.ч. 720 электровозов и 465 тепловозов. Из 22 тыс. единиц подвижного состава государственных железных дорог 18 тыс. единиц составляют грузовые вагоны.

В 2001г. перевозки грузов по австрийским железным дорогам составили 74 млн.т. При этом на перевозки во внутреннем сообщении приходилось 26%, на транспортное обслуживание внешнеторгового грузооборота — 55%, а на транзитные перевозки — 19%.

Пассажирские перевозки по железным дорогам Австрии в 2001г. составили 182,7 млн.чел. Ж/д транспорт Австрии в целом работает нерентабельно, в связи с убыточной эксплуатацией ж/д путей местного значения.

Важную роль в осуществлении транспортных перевозок в Австрии играет автотранспорт из-за сравнительно небольших размеров страны, а также наличием развитой сети шоссе и современных автотранспортных средств. Протяженность федеральных автодорог в Австрии составляет 16 тыс.км., а дорог местного значения с асфальтовым покрытием — 30 тыс.км.

На конец 2001г., парк всех наземных нерельсовых транспортных средств в Австрии насчитывал 6,1 млн.ед., в т.ч. 4 млн. легковых автомобилей, 327 тыс. грузовых автомашин и 9,9 тыс. автобусов. В 2001г. автомобильным транспортом было перевезено 274 млн.т. грузов.

Определенной проблемой для Австрии в последние годы являются растущие перевозки транзитных грузов автотранспортом через территорию страны. Большой поток транзитных грузовых автомобилей создает препятствия для движения по дорогам страны, особенно в летние месяцы, приводит к повреждениям их покрытий. Поэтому предпринимаются меры по переводу части транзитных грузопотоков с автомобильного на ж/д транспорт.

Грузооборот речного транспорта Австрии в 2001г. составил 10 млн.т. Основными товарами, перевезенными речным транспортом в 2001г., были руды, продукция металлургической промышленности, нефть и нефтепродукты, твердое топливо. Перевозки пассажиров речным транспортом составили 538 тыс.чел.

В речном транспорте Австрии возрастает значение контейнерных перевозок по Дунаю. Венский речной порт располагает современным контейнерным терминалом. Кроме Вены, контейнер-

ные терминалы имеются в Линце, Вельсе, Корнубурге и других городах.

Важное значение для экономики Австрии имеют морские порты на севере и юге Европы, что связано с большой ролью идущих через них внешнеторговых грузов. Это Триест, а также Гамбург, Бремен, Роттердам, порты Польши.

В 2001г. в аэропортах Австрии было обслужено 15,3 млн.чел., без учета транзитных пассажиров, и обработано 126 тыс.т. грузов (без учета почтовых грузов), в т.ч. 3 тыс.т. транзитных. Загрузка существующих авиалиний, и в частности, авиакомпании «Аустриан Эйрлайнз», в целом остается довольно низкой: в пассажироперевозках — 60%, в грузоперевозках — 50%.

Транспортировка грузов по трубопроводам в 2001г. составила 14 млрд. т.-км. и 57 млн.т. 60% транспортируемых по трубопроводам грузов приходится на нефть и нефтепродукты и 40% — на природный газ.

АРГЕНТИНА

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

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

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

Характерной особенностью для рынка ж/д перевозок в 2001г. стало серьезное ухудшение финансовой ситуации большинства компаний-концессионеров, которые оказались не в состоянии вернуть долги кредиторам.

Данное обстоятельство было вызвано неспособностью государства субсидировать многие проекты, а также снижением пассажиропотока — в 2001г. он упал на 10%.

Это привело к серьезному сокращению персонала — и пересмотру планов работ на 2002-03гг. Например, в ближайший период финансовых средств хватит в основном на поддержание технического состояния путей и подвижных составов и на обеспечение безопасности перевозок.

Со стороны правительства были предприняты меры по реструктуризации долговых обязательств ж/д компаний и одновременно издан декрет, замораживающий увеличение тарифов на перевозки.

Автотранспорт. Насчитывает 3620 тыс.ед., из которых 1454 тыс. — грузовой транспорт, 2100 тыс. — частные автомобили, 50 тыс. — такси, 16 тыс. — пассажирские автобусы.

Рынок пассажирских автоперевозок распределен между 165 фирмами. Наиболее крупные TA Chevalier, EI Condor, La Estreña.

В 2001г. пассажиропоток снизился на 9,6%, что продолжило негативную тенденцию 1998-2000гг.

Рассматриваемый период стал наиболее кризисным для данного сектора. Под угрозой банкротств оказалось 30% компаний. Особенно это коснулось международных перевозчиков «Шевалье» и «Рио-де-ла-Плата»

Введение НДС на перевозки, превышающие 100 км., вызвало повышение стоимости билетов на 10%. В столице, в связи с растущей ролью ж/д транспорта и метро, количество пассажиров в 2001г. упало на 49%,

В этой связи среди владельцев многих автотранспортных фирм стала использоваться практика «черного найма» в целях уклонения от уплаты социальных налогов.

Сеть шоссейных дорог в Аргентине составляет 37740 км., из них только 36% находятся в относительно хорошем состоянии, 21% — в удовлетворительном, 43% — в плохом. Протяженность дорог местного значения составляет 600 тыс.км.

17 автотрасс национального значения находятся в частной концессии. В связи с общим экономическим спадом поток проходящего через шоссейные дороги транспорта снизился на 27%. По этой причине, а также из-за сокращения государством субсидий, многие проекты, связанные с расширением дорожной сети и ее ремонтом, оказались приостановлены.

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

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

Общее водоизмещение аргентинского торгового флота составляет 256 тыс.т., в то время как в 1991г. эта цифра равнялась 2798 тыс.

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

После приватизации порт г. Буэнос-Айреса стал одним из самых дешевых портов в Южной Америке, благодаря инвестициям в 250 млн.долл.

В 2001г. динамика развития данного сектора снизилась. Оборот контейнеров составил 450 тыс.ед. Общий спад ВВП отрасли составил 15%.

Вместе с тем, был введен в строй ряд объектов водной инфраструктуры. Начал работу новый порт в г. Зарате, 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., а в г. Буэнос-Айресе начал функционировать новый пассажирский терминал, рассчитанный на прием крупнотоннажных кораблей,

В 2002г. правительство страны планирует провести тендер на улучшение подъездных путей и углубление порта Пуэрто Нуэво (пров. Б.-Айрес) и на строительство новых пассажирских терминалов в г. Пуэрто-Мадрин (пров. Чубут) и в г. Ушуйя (пров. Тьерра-дель-Фуэго).

Воздушный транспорт. Данный сектор в основном разделен между пятью крупными компания-

ми: Aerolineas Argentinas, Austral, LAPA и Dinar и Southern Winds.

В 2002г. объем авиаперевозок продолжил снижение. Пассажиропоток — на 19% ниже 2000г., грузоперевозки — на 20% ниже 2000г.

Основным событием в рассматриваемой отрасли стал переход компании «Аэролинеас Архентинас» под контроль нового владельца — испанского холдинга Air Comet, который разработал программу по выводу фирмы из серьезного финансового кризиса.

На рынке грузоперевозок с апр. 2001г. стала активно действовать американская компания «Дельта Эйрлайнс». Благодаря этому объем грузовых потоков между США и Аргентиной возрос на 140 т. в месяц.

В сфере аэропортового обслуживания ситуация значительно ухудшилась. Концерн «Аэропуэрто Архентинос 2000» оказался не в состоянии выполнить финансовые обязательства перед государством, предусмотренные условиями концессии. Долг «AA2000» составил 34 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.

Трубопроводный транспорт. Включает в себя 6,1 тыс.км. нефтепроводов, 14 тыс.км. магистральных газопроводов, а также сеть вторичного распределения газа длиной 53,9 тыс.км.

Транспортировкой и распределением газа по всей стране занимаются 8 частных компаний, образованных после приватизации предприятия «Газ-дель-Эстадо». Система газоснабжения подразделяется на четыре основных географических направления; Северное, Центральное, Западное и Южное. 8 газопроводов осуществляют поставку газа в Чили объемом 28,3 млн.куб.м. в день.

	Название газопровода	млн.куб.м. в день
Чили	Gas de Andes.....	2,4
	San Isidro.....	1,8
	Aguada Pichanal/S. Roque.....	1,58
	Novgas.....	3,7
	Atacama.....	2,5
	Metlianex-1.....	2
	Metlianex-2.....	2,75
Бразилия	Del Pacifico.....	5
	Uruguayana.....	2,5
Уругвай	Brasil.....	2,4
	Montevideo.....	3,5
	Pavasandu.....	0,2

Водоснабжение в пределах Большого Буэнос-Айреса обеспечивается франко-аргентинской компанией «Агуас-Архентинас» (Aguas Argentinas). На остальной территории страны действуют 7 региональных компаний.

За последние три года «Агуас Архентинас» осуществила расширение сети водоснабжения на 1535 км. и сети канализации на 387 км. Фирма планирует увеличить производительность водочистительного сооружения в Альдо Бонум. Стоимость данного проекта составит 120 млн.долл.

В течение ближайших 5 лет предполагается модернизировать и расширить всю городскую систему водоснабжения и канализации, на что потребуется 1 млрд.долл.

БЕЛЬГИЯ

Сотрудничество в области воздушного сообщения. Осуществляется на основе межправительственного Соглашения между СССР и Бельгией от 5 июня 1958г. Согласно этому Соглашению назначенными предприятиями являются «Аэрофлот» и «Сабена». В апреле 1990г. между «Аэрофлотом» и «Сабеной» было заключено коммерческое соглашение об использовании транссибирских маршрутов при полетах из Японии.

В апр. 1993г. было подписано новое Соглашение о воздушном сообщении, однако оно не вступило в силу, так как находится на рассмотрении в парламенте Бельгии. Российской стороной выполнены все внутригосударственные процедуры, необходимые для вступления Соглашения в силу (нота № 2411\1 от 22.06.95 г.). Назначенные авиопредприятия на договорных линиях имеют право использовать любые типы дозвуковых воздушных судов.

«Аэрофлот» выполняет регулярные рейсы по маршруту Москва-Брюссель и обратно с частотой 7 раз в неделю на Боинге-737. Бельгийский перевозчик «Сабена» в конце 2001г. объявлен банкротом и рейсов не выполняет.

Отношения в области воздушного сообщения между Россией и Люксембургом регулируются Соглашением о воздушном сообщении между Российской Федерацией и Люксембургом от 29 нояб. 1999г. В соответствии с новым Соглашением каждая договаривающаяся сторона может назначить несколько авиакомпаний для эксплуатации договорных линий. Летом 2001г. «Аэрофлот» выполнял только грузовые рейсы Москва-Люксембург и обратно. Авиакомпания «Карголюкс» выполняет б еженедельных пролетов территории России по маршрутам Люксембург-Бангкок, Люксембург-Куала-Лумпур; Люксембург-Гонконг.

Международные автоперевозки между Россией и Люксембургом осуществляются на основании Соглашения между правительствами СССР и Люксембурга о международном автомобильном сообщении от 22 окт. 1990г. Объем перевозок между нашими странами незначителен – в 2001г. он составил 10,8 тыс.т., причем доля российских перевозчиков составила 27%. Основные объемы перевозок выполняются перевозчиками третьих стран (65%).

Отношения в области морского судоходства между Россией и БЛЭС регулируются Морским соглашением 1972г., а также Соглашением о партнерстве и сотрудничестве между Россией и ЕС 1974г. (СПС). Морское соглашение 1972г. отвечает современным требованиям, национальным интересам сторон и положениям СПС.

Объемы перевозок грузов между портами России и Бельгии на российских судах имеют тенденций к увеличению, в основном за счет экспорта, и в 2001г. составили: в экспорте – 711,8 тыс.т., в импорте – 22,7 тыс.т. Сотрудничество с Бельгией в области речного транспорта связано с перевозками внешнеторговых грузов судами смешанного «река-море» плавания российских судовладельцев

через бельгийские порты. Эти перевозки составляют 360 тыс.т. в год.

БОЛГАРИЯ

Главными приоритетами в транспортной отрасли определены: гармонизирование национального законодательства и транспортных распоряжений с аналогичными стран-членов ЕС; развитие транспортной инфраструктуры; осуществление структурных реформ и приватизации в области транспорта.

В области транспорта действуют законы: о гражданской авиации от 01.01.1999г.; о морских пространствах, внутренних водных путях и портах от 14.02.2000г.; о транспорте на дорогах от 01.09.1999г.; о движении на дорогах от 17.09.1999г.; о ж/д транспорте от 10.12.2000г.; о дополнениях и изменениях к Кодексу по гражданскому кораблеплаванию от 10.12.2000г.

Развитие транспортной инфраструктуры связано с превращением транспортной сети страны в конкурентный, эффективный транспортный мост между Европой и странами Ближнего Востока и Азии. Предусматривается реконструкция и модернизация существующей транспортной инфраструктуры в соответствии со стандартами и требованиями стран-членов ЕС, а также требованиями НАТО.

Общая продолжительность национальной дорожной сети составляет 37288 км., средняя плотность – 0,33 км на кв.км. В стране имеются автомагистрали (324 км.), дороги первого класса (3011 км.), второго класса (3818 км.), третьего и четвертого классов (29937 км.). 40% территории страны приходится на горы.

28% главных дорог находятся в очень плохом состоянии, что заодно с дорогами более низкой категории представляет серьезную проблему. В 1992г. при финансовой поддержке Европейского инвестиционного банка, Европейского банка реконструкции и развития, программы PHARE была начата программа «Транзитные дороги».

60 км. первоклассных дорог с интенсивным движением были восстановлены по программе «Транзитные дороги I».

Реконструкция 800км. основных дорог была выполнена в 1997-99гг. по программе «Транзитные дороги II».

Ремонт и модернизация дорожной сети осуществляются по программе «Транзитные дороги III», которая действует до конца 2002г. и согласно которой будет реставрировано 600 км. основных дорог Болгарии.

После завершения третьей части программы 85 основных участков дорожной сети будут соответствовать европейским нормам по качеству, безопасности и загрузке.

Национальная дорожная сеть развивается в соответствии с политикой руководства Болгарии, направленной на развитие торгово-экономических отношений с соседними странами – Грецией, бывшей Югославией, Румынией и Турцией. Процесс по улучшению дорожных транспортных связей с соседними странами включает в себя: открытие новых пограничных пунктов; повышение категории и объема действующих пограничных пунктов; строительство новых дорог обеспечивающих существующий или ожидаемый график.

Ж/д сеть РБ включает 4300 км. ж/д линий, основная часть из которых рассчитана на 80-100 км/ч и только 150 км. линий на скорость до 130 км/ч.

Продолжительность трасс Европейских коридоров, проходящих по территории Болгарии: Европейский коридор IV: участок Варна-София-Свиленград – 593 км.; участок София-Дупница-Кулата – 211 км.; дополнительный участок Мездра-Горна Оряховица-Русе – 317 км.

Европейский коридор VIII: участок македонская граница-София-Пловдив-Бургас-Варна – 759 км.

Европейский коридор IX: участок Русе-Горна Оряховица-Стара Загора-Димитровград-Свиленград – 394 км.

Европейский коридор X: участок Калотина-Волуян-София – 59 км.

Река Дунай является как болгарским, так и международным водным путем, который регулируется рядом соглашений и конвенций. Основными пристанями являются Русе и Лом. **Главными морскими портами являются Варна и Бургас, обеспечивающие 60% национального внешнеторгового оборота.**

Воздушный транспорт включает 10 аэропортов, четыре из которых имеют статус международных. Другие шесть обслуживают сельскохозяйственную авиацию.

Развитие транспортной инфраструктуры предусматривает: строительство второго моста на р. Дунай между Болгарией и Румынией в районе Видин-Калафат (2006г.); реконструкция, модернизация и электрификация железной дороги София-Драгоман-Димитровград (юг) (2003г.); реконструкция и электрификация железной дороги Пловдив-Свиленград-греческая/турецкая граница для скоростей до 160 (200) км/ч; реконструкция железной дороги Мездра-Видин (2006г.); начало реконструкции ж/д линии София-Пловдив-Бургас для движения до 160 км/ч (2008г.); построение ж/д линии (2,5 км.) между вокзалом Гюешево и границей с Македонией (2004г.); реконструкция ж/д линии Радомир-Гюешево – 88 км. (2006г.); расширение порта Бургас, новый волнолом и терминал 2А для грузов навалом (2005г.); расширение порта Варна, оборудование от 1 до 5 судовых мест от грузового порта в пассажирский, построение терминала для обработки сжиженного газа, построение зернового терминала, причала для яхт (до конца 2005г.); реконструкция порта Лом; построение зернового терминала в порту Русе; строительство пассажирского терминала, взлетно-посадочной полосы в аэропорту София; завершение 3 этапа Единого центра управления воздушным движением в соответствии с требованиями Евроконтроля.

БРАЗИЛИЯ

Автомобильный транспорт. Играет ведущую роль в перевозках грузов и пассажиров в Бразилии. 62% от общего объема грузов, перемещаемых по территории страны, осуществляется автомобильными перевозками, 96% пассажиров также перевозится автомобильным транспортом.

Доля автотранспортных услуг в ВВП страны в 2001г. составила 6%. Рост объема перевозок в 2001г. составил 3% (2000г. – 2,2%, 1999г. – 0,93%).

Большая часть объема перевозок приходится на транспортировку сельхозпродуктов. 67% зер-

новых в стране перевозится автотранспортом.

Несмотря на протяженность автодорог Бразилии в 2001г. – 2,9 млн.км., 28,4% из них находилось в отличном состоянии.

В 2001г. частный сектор инвестировал в реконструкцию автострад 800 млн.долл.

Одним из наиболее важных проектов правительства является строительство до 2006г. окружной автодороги вокруг г. Сан-Пауло. Стоимость проекта оценивается в 450 млн.долл.

В 1998г. правительством Бразилии была принята Программа по улучшению автодорог – «Наша автодорога». Выполнение этой программы потребует вложений в 4 млрд.долл. Только на работы по улучшению покрытия основных магистралей потребуется 1 млрд.долл. На первом этапе намечено улучшить 2 тыс.км. автодорог в штатах Гоиас, Минас Жерайс, Байя, Мараньяо, Токантинс и Пиауи. О втором этапе работ будет объявлено в мае 2002г. Лучшими автострадами Бразилии являются: Сан-Пауло-Куритиба, Сан-Пауло-Бело Оризонти, Сан-Пауло-Виа Дутра.

Железнодорожный транспорт. В 2001г. общая протяженность железных дорог Бразилии составляла 29037 км., из которых 28000 км. находились в неудовлетворительном состоянии, т.к. были построены более 60 лет назад.

Для реконструкции железных дорог и строительства новых принимаются меры по привлечению иноинвестиций, в первую очередь ж/д дорог до границы Бразилии со странами меркосур (Аргентиной, Парагваем и Уругваем). Строительство железной дороги до границы с Аргентиной осуществляется за счет привлечения аргентинских инвестиций в 65 млн.долл.

В 2001г. было объявлено о строительстве кольцевой ж/д дороги вокруг г. Сан-Пауло. Стоимость проекта оценивается в 500 млн.долл. С вводом в эксплуатацию этого объекта грузооборот увеличится до 80 млн.т. в год (2001г. – 6 млн.т.).

По информации Национальной Бразильской Ассоциации железнодорожной промышленности до конца 2004г. в развитие ж/д транспорта будет инвестировано 800 млн.долл. (2001г. 250 млн.долл.).

Общий грузооборот ж/д транспорта в 2001г. составил 72,1 млрд.т.

Основными грузами, перевозимыми по железной дороге, являются с/х товары: соя, кукуруза, хлопок, а также удобрения. Бразильские компании-производители сельхозпродукции в последние годы все больше стремятся перевозить свои грузы (в т.ч. и поставляемые на экспорт) наиболее экономичным ж/д транспортом.

С 1996г. началась приватизация железных дорог в Бразилии, что улучшило общее состояние подвижного состава и железных дорог.

Общий подвижной состав располагает 1855 локомотивами, 1593 из которых находятся в эксплуатации. Бразилия практически не производит локомотивы (от 1 до 4 шт. в год), а импортирует их (новые и бывшие в эксплуатации). В стране имеется предприятие «Тебука» (дочернее предприятие «Дженерал Электрик») которое занимается восстановлением б/у локомотивов.

Вагоны производятся на бразильских предприятиях и экспортируются в США, Аргентину. В 2001г. было изготовлено 1000 шт. вагонов (2000г. – 1115 шт.).

В 2001г. велись переговоры с Китаем о строительстве трех новых ж/х линий в штате Рио-Гранди-ду-Сул (Порто-Алегре-Пелатас-235км., Калиха-ду-Сул-Бента Гонсалвес – 15км., Пелатос-Рио-Гранди – 52 км.) с капвложениями в 237 млн.долл.

Строится 2964 км. новых ж/х линий, в стадии проектирования находится 3844 км.

Железные дороги эксплуатируются в Бразилии 15 компаниями. Основные из них – компания «Америка Латина Ложистика» эксплуатирует 7228 км., «Ферровиа Центро-Атлантика» – 7080 км., «Ферровиариа» – 4679 км., «Ферробан» – 3363 км.

Водный транспорт. В общем объеме грузоперевозок Бразилии на долю водного транспорта приходится 13,8%. На территории страны находится 44 порта, 6 на Севере, 13 на Северо-востоке, 13 на Юго-востоке, 10 на Юге и 10 Центро-западе. Грузоперевозки обеспечивают 62 тыс. служащих.

В 2001г. объем перевозок морским транспортом, который в основном занимается доставкой экспортных товаров в другие страны, составил 240 млн.т. (242,3 млн.т. в 2000г.), при этом через порт Сантос прошло 41% всего объема грузопотока, порт Рио-де-Жанейро – 11,6% и Рио-Гранди – 10%.

На май 2001г. грузовой морской флот Бразилии состоял из 126 судов, 81 из которых производят каботажные перевозки и 45 – зарубежные. Объем перевозок в страны Среднего Востока, Азии, Европы составил в 2001г. (янв.-июль) – 687 тыс.т.

Каботажные перевозки за последние 3 года выросли на 275%, при этом контейнерные каботажные перевозки в 2001г. составили 240 тыс.шт. (1999г. – 64,3 тыс.шт.). Увеличение числа каботажных перевозок стало возможно с принятием в 1998г. «Закона о каботаже», который позволил и иностранным компаниям участвовать в перевозках. В последние 3 года в перевозках работало 5 основных, укрупненных компаний, а в 2001г. остались 3 компании: национальная «Досенаве» и две с зарубежным капиталом «Алианса» и «Меркосул Лайнс». Участие этих компаний в общем объеме каботажных перевозок: «Досенаве» – 48%, «Алианса» – 40%, «Меркосул Лайнс» – 12%.

На развитие инфраструктуры основного порта Бразилии «Сантос» в 2001г. было выделено 100 млн.долл. На строительство контейнерного терминала в порту Сальвадор выделено 21 млн.долл. На оборудование, повышающее эффективность погрузочно-разгрузочных работ в порту Сан-Франциско-ду-Сул, затрачено 5 млн.долл.

Судостроение, находившееся на подъеме с 1979г., когда заказы составляли 1 млрд.долл, а в отрасли было занято 40000 чел., в 1999г. находилось в кризисе (заказы составляли 30 млн.долл., число служащих сократилось до 1 тыс.чел). С начала 2001г. судостроение вновь вошло в период подъема благодаря инвестициям компании «Петробраз», заказы которой составили 800 млн.долл. (2000г. – 100 млн.долл), количество служащих возросло до 8000 чел. Фирма «Эсталеиро Итаржан» (ЕИСА) имеет заказы на 300 млн.долл. Ресурсы на восстановление судостроения Бразилии будут получены из Фонда торгового флота Бразилии.

Воздушный транспорт. Играет незначительную роль в перевозке грузов (0,31% от общего их объе-

ма), и занимается перевозками пассажиров, 82,2% авиапассажиров – по стране и 17,5% – за рубеж. Из общего потока авиaperевозок пассажиров, на окт. 2001г., в стране зарегистрировано 10506 летательных аппаратов и 2014 официально зарегистрированных аэропортов – 1299 частных и 715 общих.

Главный аэропорт страны – «Гиарульо» (г.Сан-Пауло) строит третью посадочную полосу и улучшает инфраструктуру для принятия 29 млн.пассажиров ежегодно (в наст. вр. – 17 млн.). Правительство Бразилии выделило средства на эти цели из бюджета в 500 млн.долл. Аэропорт в Порто-Алегре также модернизируется, инвестиции составляют 70 млн.долл. Строительство нового терминала в этом аэропорту позволит принять до 4 млн. пассажиров в год, основную часть средств – 57 млн.долл. выделяет фирма «Инфраэро» (фирма специализируется на инфраструктуре аэропортов).

Автопром

Автопромышленность традиционно занимает одно из ведущих мест в экономике страны и оказывает влияние на производство ВВП, на занятость населения.

Парк автомобилей в стране насчитывает 35,3 млн.ед. (данные Национальной ассоциации производителей автотранспорта АНФАВЕА на 01.01.2002г.), большая часть из них (51,8%) изготовлена до 1990г. Средний возраст автобусов – 12,5 лет и грузовиков 13,8 лет. По оценке Национальной федерации транспорта (CNT) обеспеченность населения автотранспортом, включая грузовики и автобусы, составляет 195 ед. на 1000 чел. (в 1990г. – 13 ед. на 1000 чел.).

Бразилия продолжает занимать 1 место в Латинской Америке по производству легковых автомобилей.

По данным АНФАВЕА в стране в 2001г. произведено 1.787.152 ед. автотранспорта, что на 6,28% больше 2000г. (1.681.517 ед).

Структура производства в отрасли (в скобках 2000г.): автомобили – 94,4% (94,4%); грузовики – 4,3% (4,2%); автобусы – 1,3% (1,4%).

Наибольший рост производства в 2001г. отмечался в секторе производства грузовых автомобилей – 7,31%.

Производство легковых, грузовых автомобилей и автобусов

в 2001г. в Бразилии, в тыс.ед.

	2001г.	2000г.	прирост, в %
Всего.....	1787,152.....	1681,517.....	6,28
-легковые а/м.....	1687,090.....	1587,288.....	6,29
-грузовики.....	76,790.....	71,557.....	7,31
-автобусы.....	23,272.....	22,672.....	2,65

Источник: бюллетень АНФАВЕА №188 за янв. 2002г.

Введение в стране режима экономики не могло не отразиться на автопроме. Увеличилась стоимость стали, образовалась недозагрузка производственных мощностей, имели место трудовые конфликты, связанные с увольнением рабочих и служащих на ряде автомобильных компаний. На заводе «Фольксваген» в г.Сан-Бернардо временно уволено 3000 чел.

Динамика реализации в Бразилии в 2001г. автотранспорта характеризовалась незначительным ростом объемов (8,01%).

В целях увеличения реализации автомобилей Национальная Ассоциация фирм, финансирую-

ших автомобилестроение (АНЕФ), предполагает улучшить условия предоставления кредитов для покупки автомобилей. 50% автомобилей, выпускаемых в стране, покупается в кредит.

В 2001г. появилось новое направление реализации автомобилей через Интернет. Активно работают в этом направлении «Форд», «Дженерал Моторс» и «Фиат». Через Интернет покупка автомобиля обходится покупателю на 6% дешевле. В 2001г. эти фирмы продали через Интернет 14,1 тыс. автомобилей на 80 млн.долл.

Продажа автомобилей в Бразилии, в т.ч. через Интернет, в тыс.ед.

	1999г.	2000г.	2001г.	2002г.	2003
Всего	1200	1306	1411,4	1982,4	2180,6
Через Интернет	-	3	14,1	39,6	80,6

Внутренние продажи автомобилей и автобусов в Бразилии, в ед.

	2001г.	2000г.	Прирост, в %
Всего	1411405	1306705	8,01
-легковые а/м	1324053	1228829	7,75
-грузовики	70821	61493	15,17
-автобусы	16531	16383	0,90

Источник: бюллетень АНФАВЕА №188 за янв. 2002г.

В 2001г. продолжалась тенденция снижения количества дилеров фирм и их концентрации. В 1997г. — 4,845 фирм, 1998г. — 4,601, 1999г. — 4,233, 2000г. — 4,131, 2001г. — 4,100. Производители автомобилей ведут поиск путей сокращения количества дилеров и пунктов продаж автомобилей.

Продажи импортных автомобилей в Бразилии, в ед.

	2001г.	2000г.	Прирост, в %
Всего	178.262	174.178	2,34
В т.ч. фирм.-членами АНФАВЕА	157.746	145.143	8,68
-а/м до 1000 с.с.	112.167	93.235	20,31
-а/м свыше 1000 с.с.	42.434	44.082	-3,74
-грузовики	3.084	7.770	-60,31
-автобусы	61	56	8,93
-а/м из Аргентины	120.186	99018	21,38

Источник: бюллетень АНФАВЕА №188 за янв. 2002г.

Ведущие позиции в производстве автомобилей в Бразилии принадлежат 17 крупным фирмам, являющимся филиалами ТНК.

Лидерами по продаже автомобилей в Бразилии в 2001г. были фирмы «Фольксваген» — 425,4 тыс.ед., «Фиат» — 415,8 тыс.ед. и «Дженерал Моторс» — 353,8 тыс.ед.

В целях увеличения производства и продаж автомобилей, а также принимая во внимание растущую конкуренцию на рынке, ряд компаний проводят работы по модернизации производства, направленные на увеличение их мощностей и на выпуск современных моделей автомобилей.

Компания «Фольксваген» планирует инвестировать в модернизацию завода в г.Таубате 800 млн.долл., в модернизацию завода в г.Сан-Бернардо-ду-Сампос 700 млн.долл. Завод в г.Резенди, выпускающий грузовики и автобусы, получает инвестиции на развитие производства в 700 млн.долл.

В 2001г. наблюдалась тенденция к развитию кооперации между крупнейшими производителями автомобилей. Группа PSA «Пежо Ситроен» и «Фиат» подписали Соглашение о совместном производстве моделей автомобилей «Боксер да Пежо», «Жулиер да Ситроен», которые ранее импортировались в Бразилию. Эти автомобили будут изготавливаться на заводах «Фиат-Ивеко» в г.Сете-Лагоас (штат Минас Жерайс) и будут реализовываться на рынках Бразилии и Аргентины. «Фиат» кооперируется с фирмой «Дженерал Моторс» для

выпуска до 2005г. 19 новых моделей, объединенных под общими моделями «Альфа Ромео» и «Фиат» на единых шасси.

Экспорт автомобилей в 2001г. составил 374.750 ед. (в 2000г. — 370.395 ед.), что на 1,18% больше, чем в 2000г.

Продажа автомобилей в Бразилии (национальных и импортных) по фирмам-производителям, в ед.

	2001г.	2000г.	Прирост в %
	A	B	A/B
Автомобили с объемом двигателя до 1000 с.с.			
Всего	1.227.226	1.160.469	10,06
Крайслер ду Бразил	786	1.258	-37,52
Даймлер Крайслер ду Бразил	10.083	13.407	-24,79
Фиат Аутомовел	373.691	322.773	15,78
Форд Мотор Ко. Бразил	81.686	84.956	-3,85
Дженерал М. ду Бразил	304.471	281.565	8,14
Хонда Ауто. ду Бразил	21.671	19.910	8,84
ММС Ауто. ду Бразил (Митцубиси)	347	663	-47,66
Ниссан ду Бразил	57	25	128
Пежо Ситроен ду Бразил			
-Пежо	31.470	20.210	55,71
-Ситроен	15.090	9.079	66,21
Рено ду Бразил	68.068	54.142	25,72
Тойота ду Бразил	12.217	13.367	-8,60
Фольксваген ду Бразил	356.807	338.268	5,48
Вольво Кар ду Бразил	782	846	-7,57

Автомобили с объемом двигателя свыше 1000 с.с.

Всего	201.428	205.677	-2,07
Крайслер	3.597	5.563	-35,34
Даймлер Крайслер	2.602	3.310	-21,39
Фиат	41.714	38.919	7,18
Форд	28.049	35.683	-21,39
Дженерал Моторс	45.423	48.294	-5,94
Хонда	214	412	-48,06
Ленд Ровер ду Бразил	1.369	1.341	2,09
ММС	14.091	11.842	18,99
Ниссан	1.495	241	520,33
Пежо	1.809	1.308	38,30
Ситроен	244	24	916,67
Рено	2.321	2.466	-5,88
Тойота	11.703	12.120	-3,44
Фольксваген	46.797	44.154	5,99

Автобусы

Всего	16.592	16.439	0,93
Аграте	2.900	2.760	5,07
Даймлер	8.184	8.520	-3,94
Ивеко	142	0	-
Скания	853	1.100	-22,45
Фольксваген	3.991	3.451	15,65
Вольво	522	608	-14,14

Источник: Бюллетень АНФАВЕА №188 за янв. 2002г.

Экспорт автомобилей, в ед.

	2001г.	2000г.	прирост, в %
Всего	374.750	370.395	1,18
-автомобили легковые	362.137	355.074	1,99
-автомобили грузовые	5.804	9.293	-37,54
-автобусы	6.809	6.028	12,96

Источник: Бюллетень АНФАВЕА №188 за янв. 2002г.

Объем экспорта в 2001г. вырос до 3,58 млрд.долл. (3,48 млрд.долл. в 2000г.). Ведущие бразильские фирмы-производители автомобилей проводят активную поступательную политику по расширению действующих рынков сбыта и открытию новых.

Продажа грузовиков в Бразилии (национальных и импортных) по фирмам-производителям, в ед.

	2001г.	2000г.	Прирост в % А/В
	А	В	
Грузовики, грузоподъемностью от 3,5 т. до 6 т. полулегкие			
Всего.....	10.639	9.781	8,77
Аграле	94	59	59,32
Даймлер Крайслер ду Бразил.....	2.097	3.622	-42,10
Фиат Аутомовел	465	557	-16,52
Форд Мотор Ко. Бразил.....	2.804	2.020	38,81
Дженерал М. ду Бразил.....	1.647	695	136,98
Ивеко Меркосул.....	3.491	2.824	23,62
Пежо Ситроен ду Бразил.....	41	4	925
Грузовики, грузоподъемностью от 6 т. до 10 т. легкие			
Всего.....	22.319	20.345	9,70
Аграле	397	284	39,79
Даймер Крайслер.....	7.193	7.914	-9,11
Форд.....	4.985	4.611	8,11
Дженерал Моторс.....	1.647	1.687	9,78
Фольксваген ду Бразил	7.892	5.849	34,93
Грузовики грузоподъемностью от 10 т. до 15 т. средние			
Всего.....	10.873	9.637	12,83
Даймлер Крайслер.....	3.466	3.286	5,48
Форд.....	2.241	2.440	-8,16
Дженерал Моторс.....	185	288	-35,76
Ивеко Меркосул.....	-	2	-
Фольксваген ду Бразил	4.981	3.621	37,56
Грузовики грузоподъемностью от 15 т. до 45 т. полутяжелые			
Всего.....	15.356	14.905	3,03
Даймлер Крайслер.....	7.398	7.326	0,18
Форд.....	2.495	2.326	7,27
Дженерал Моторс.....	286	454	-37
Интернейшнл Камьонес ду Бразил.....	359	362	-0,83
Ивеко Меркосул.....	118	343	-65,60
Скания Латин.Америка.....	198	234	-15,38
Фольксваген ду Бразил	4.502	3.801	18,44
Грузовики тяжелые			
Всего.....	14.563	14.541	0,15
Даймлер Крайслер.....	3.078	3.420	-10
Форд.....	589	685	-14,01
Интернейшнл.....	346	235	47,23
Ивеко Меркосул.....	642	679	-5,45
Скания Латин.Америка.....	5.230	5.101	2,53
Фольксваген ду Бразил	469	389	20,57
Вольво ду Бразил.....	4.209	4.032	4,39
Всего продано	73.750	69.209	6,56
Аграле	491	343	43,15
Даймлер.....	23.232	25.627	-9,35
Фиат Аутомовел	465	557	-16,52
Форд	13.114	12.082	8,54
Дженерал М. ду Бразил.....	3.970	3.124	27,08
Интернейшнл.....	705	597	18,09
Ивеко Меркосул.....	4.251	3.848	10,47
Пежо Ситроен ду Бразил.....	41	4	925
Скания Латин.Америка.....	5.428	5.335	1,74
Фольксваген ду Бразил.....	17.844	13.660	30,63
Вольво ду Бразил.....	4.209	4.032	4,39

Источник: Бюллетень АНФАВЕА №188 за янв. 2002г.

Фирма «Дженерал Моторс» подписала контракт на 150 млн.долл. с Египтом на экспорт 6 тыс. автомобилей в год, в сумму этого контракта включена поставка запчастей, составляющая 10-15% стоимости контракта, фирма проводит переговоры с Китаем о подписании контракта сроком на 10 лет на 2 млрд.долл. на поставку автотранспорта.

Основным рынком сбыта бразильского автотранспорта в 2001г. были США — 28,88%, Мексика — 23,09%, Аргентина — 15,11%, Венесуэла — 11,23%, другие страны — 21,70%.

Основными производителями автобусов в Бразилии являются «Маркополо» и «Бусскар». Компании занимаются сборкой и продажей автобусов на базе шасси «Вольво», «Мерседес», «Скания», а также создают производственные мощности в других странах.

«Маркополо» совместно с фирмой «Ивеко» будет строить завод в Китае. Компания «Бусскар» в 2001г. подписала с колумбийской фирмой «Каро-сериа» контракт на создание мощностей по производству 600 автобусов в год в Колумбии, а также контракт с норвежской фирмой «Вест Карросет». Бразильская компания создала производственные мощности по сборке автобусов в Мексике и Кубе.

Сельскохозяйственное машиностроение. Является одной из наиболее развитых отраслей промышленности Бразилии. Предприятия страны производят всю необходимую для агропрома номенклатуру тракторов, с/х машин и вспомогательных приспособлений.

Господствующее положение на рынке продолжают занимать филиалы западных фирм («Агро ду Бразил», «Кале Нью Орлеан», «Джон Дир ду Бразил»).

Радикальные аграрные преобразования правительства, большие культивируемые площади (260 млн.га) ведут к росту производства и совершенствованию с/х техники, увеличению уровня механизации сельского хозяйства.

В общем объеме производства сельхозтехники в 2001г. колесные трактора составили 78,5%, комбайны — 11,7%, гусеничные трактора — 3%, землеройные машины — 4,7%, культиваторы — 2,1%.

Производство сельхозтехники в Бразилии

	2001г.	2000г.	прирост, в %
Всего	44.306	35.501	24,80
-колесные трактора	34.761	27.546	26,19
-гусеничные трактора	1.352	1.429	-5,39
-культиваторы	947	813	16,48
-комбайны	5.196	4.296	20,95
-землеройные машины	2.050	1.417	44,67

Источник: Бюллетень АНФАВЕА №188 за янв. 2002г.

В 2001г. увеличились не только объемы производства сельхозтехники, но и объемы ее реализации — на 14,3% по сравнению с 2000г.

Всего по данным АНФАВЕА на внутреннем рынке в 2001г. было реализовано 35524 ед. сельхозтехники, включая импортированную в 2000г. — 31062 ед.

Этому способствовала новая программа закупок с/х техники «Модерфлота» банка БНДЕС. В 2001г. на эту программу было выделено 750 млн.долл.

Программа предоставляет кредит сельхозпроизводителям на условиях 8-10% годовых, со сроком погашения до 8 лет.

Наиболее успешно в 2001г. на бразильском рынке работали фирмы «Агро ду Бразил», выпускающая трактора с известной маркой «Массей Фюргюсон»; «Камеко ду Бразил», занимающаяся производством комбайнов для уборки сахарного тростника.

В 2001г. фирма «Партисипале Администрасао и Партисипасоес» приобрела японскую компанию «Янма Дизель» и линию по производству тракторов и культиваторов фирмы «Янмар ду Бразил». С покупкой этих линий фирма увеличила свое присутствие до 20% на рынке тракторов Бразилии с мощностью до 55 л/с.

Экспорт сельхозтехники в составил в 2001г. 547,6 млн.долл., что на 17,74% больше 2000г. (465 млн.долл.).

Экспорт тракторов и сельхозтехники, в ед.

	2001г.	2000г.	прирост, в %
Всего	8.236	5.270	56,28
-колесные трактора	5.815	3.455	68,31
-гусеничные трактора	878	878	0
-культиваторы	74	90	17,78
-комбайны	1202	683	75,99
-землеройные машины	267	164	62,80

Источник: Бюллетень АНФАВЕА №188 за янв. 2002г.

Лидером по поставкам сельхозтехники на экспорт является фирма «Арко ду Бразил», которая в 2001г. экспортировала в США 2,5 тыс. тракторов на 50 млн.долл.

Фирма «Нью Олланд» увеличила свой экспорт по сравнению с 2000г. на 31% в страны Латинской Америки и Азию. Планирует выход на рынки Новой Зеландии, Белоруссии и Польши.

В отрасли по производству сельхозтехники в Бразилии было занято 10 тыс. чел., заводы работали на 60-70% от установленных мощностей.

Авиастроение

Компания «Эмбраер». В 2001г. продолжала удерживать ведущее место среди основных национальных экспортеров и занимать четвертое место на мировом рынке по производству гражданских самолетов.

В 2001г. отмечается увеличение объема импорта авиатехники на 1,843 млрд. дол. (33,9%). Экспортные поставки «Эмбраер» составили 2,610 млрд.долл. (79,24%).

События 11 сент. повлекли за собой пересмотр планов по производству и передаче заказчикам авиатехники. Вместо планируемых 185 самолетов в 2001г. компания произвела 160 ед. В 2002г. ожидается сокращение производства на 70 ед., вместо 205 предполагается выпуск 135 самолетов.

В связи с этим руководство компании «Эмбраер» приняло решение об увольнении 1800 рабочих. Общее число служащих компании сократилось с 12700 до 10900 чел.

Руководство «Эмбраер» предприняло ряд мер, направленных на сохранение стабильности компании. Продолжалось развитие программ создания самолетов военного и гражданского назначения, главным образом, серии ERJ-170/190.

В фев. 2001г. «Эмбраер» приняла участие в международном авиасалоне в Австралии, в ходе которого впервые был представлен макет (mock-up) реактивного 70-местного пассажирского самолета ERJ-170. Компания имеет 223 заказа на данный самолет, основными заказчиками являются Crossair (Швеция), Regional Airlines (Франция), GE Capital (США). Официальная презентация ERJ-170 состоялась в IV кв. 2001г. в Сан Жозе душ Кампус. «Эмбраер» продолжала развитие других моделей реактивных самолетов серии ERJ. Велись работы по созданию 108-местного ERJ-190, 200 и 98-местного ERJ-190-100.

Руководство «Эмбраер» в фев. 2001г. заключило контракт с английской компанией British Midland на поставку двух 37-местных и двух 50-местных пассажирских самолетов ERJ-135 и ERJ-145 соответственно. Самолеты будут переданы заказчику в янв.-апр. 2002г. Данный контракт увеличил заказ с 8 до 10 ERJ-145 и с 2 до 4 ERJ-135 ранее за-

казанных British Midland самолетов. Сумма контракта оценивается в 270 млн.долл.

В фев. 2001г. компания «Эмбраер» приступила к реализации программы модернизации истребителей Northrop F-5 национальных ВВС Бразилии. Одобренная Федеральным сенатом Бразилии в дек. 2000г. программа F-5BR оценивается в 285 млн.долл. Предусматривается модернизация 47 самолетов F-5E и F-5F. Планируется установка нового пакета авионики, компьютерной системы, систем навигации, вооружения и обороны, многофункционального радара. Исполнение программы осуществляется компанией «Эмбраер» во взаимодействии с израильской компанией Elbit и рассчитано на 5 лет.

В марте 2001г. «Эмбраер» подписала контракт с правительством Мексики на поставку военного самолета EMB-145 AEW&C для контроля воздушного пространства и двух самолетов EMB-145 MP морского патрулирования. Данные самолеты также находятся на вооружении ВВС Греции и Бразилии.

Американская компания Skyway Airlines в апр. 2001г. подписала контракт на приобретение 20-и 44-местных самолетов ERJ-140. В этот контракт дополнительно войдут ERJ-135 (37-местные) и ERJ-145 (50-местные).

В мае 2001г. «Эмбраер» передала первый самолет ERJ-135 южно-африканской компании SA Airlink. Контрактом, подписанным в дек. 2000г., предусмотрена поставка 70 самолетов ERJ-135. Общая сумма сделки — 900 млн.долл.

В ходе состоявшейся в июне 2001г. выставки Le Bourget (Франция) «Эмбраер» объявила о продаже 7 новых самолетов Legacy. Сумма контракта составила 140 млн.долл.

Бразильская авиакомпания TAM и «Эмбраер» в ходе выставки в Париже подписали Меморандум о намерениях, в рамках которого предусматривается покупка ста 108-местных самолетов ERJ 190-200. Общая сумма сделки — от 750 млн. до 3 млрд.долл. Первый самолет будет поставлен в 2004г.

В июне «Эмбраер» объявил о подписанных контрактах с компаниями Chautauqua Airlines и Trans States Airlines, в рамках которых предусматривается поставка пассажирских самолетов ERJ-140 (44 мест).

В июле 2001г. «Эмбраер» выиграла контракт на поставку национальным ВВС 76 легких штурмовиков ALX (Aeronave Leve de Ataque), версия Super Tucano. Новый самолет в одно- и двухместном варианте предназначается для ведения контроля района Амазонии, а также будет использоваться в учебно-тренировочных целях. Первая партия поступит в ВВС в 2003г.

В авг. компания Midwest подписала контракт с «Эмбраер» о закупке 20 реактивных самолетов ERJ-140 и зарезервировала еще 20 ед.

22 авг. «Эмбраер» подписал контракт с правительством Греции на поставку 1 самолета Legacy.

В авг. «Эмбраер» объявляет о контракте с австрийской компанией Rheintalflug в рамках которого размещен дополнительный заказ на 50-местный самолет ERJ-145. Его передача состоится в фев. 2002г.

В авг. 2001г. «Эмбраер» объявила о подписании контракта с правительством Доминиканской Республики на поставку 10 боевых самолетов Super

Tucano. Самолеты будут использоваться ВВС Доминиканской Республики для подготовки пилотов, охраны воздушного пространства страны и борьбы с наркоторговлей.

В дек. 2001г. «Эмбраер» передал третий самолет ERJ-145 ВВС Бельгии в рамках контракта на поставку четырех самолетов. Первые два находятся на вооружении бельгийских ВВС с мая и авг. 2001г. соответственно.

Космическая отрасль. Ее развитие в 2001г. строилось с учетом Национальной политики развития космической деятельности, сформулированной в 1996г.

В рамках китайско-бразильского сотрудничества в 2001г. продолжалась работа по созданию спутника SBERS-2. Проведены тестовые испытания электрической системы спутника. На начало 2002г. запланированы итоговые тестовые испытания ИСЗ, которые будут проведены в Китае.

Повысился спрос на снимки, полученные со спутника SBERS-1. В 2001г. он составил 1600 запросов от 90 пользователей. Основная часть потребителей – исследовательские институты и университеты Бразилии.

Наиболее востребованными были изображения, имеющие разрешающую способность до 20 м. и полосой охвата до 113 км. (1 270 запросов). Снимки сенсоров IRMSS (Infra-Red Multispectral Scanner) и WFI (Wide Field Imager) составили 184 и 178 запросов соответственно. В 2001г. бразильцы получили от Мичиганского университета США запрос на снимки SBERS-1.

Начато создание multifunctionальной платформы. В проекте участвуют национальные компании Atech, Equatorial, Mecatron и Senic. Работы оцениваются в 40 млн. реалов.

В качестве приоритетных направления в 2002г. предполагается развитие программ создания новых спутников (3 – дистанционного зондирования земной поверхности, 1 – сбора данных и 1 – научно-исследовательского характера). Для этих целей будет выделено 28,2 млн. реалов.

В 2001г. в Бразилии продолжались работы по созданию собственного ракетносителя (Veiculo Lancador de Satelites – VLS-1). Первый запуск VLS состоялся в нояб. 1997г. с космодрома Алкантара. Второй – в дек. 1999г. Несмотря на имеющиеся сбои, приведшие к уничтожению ракетносителя на начальной стадии запуска, результаты проделанной работы позволили бразильцам сделать положительные выводы и пересмотреть отдельные направления работы. Осуществлена модернизация двигателя S-43, используемого в 1 и 2 ступенях VLS-1.

VLS-1 представляет собой четырехступенчатую ракету, общая высота – 19 м., вес – 50 т. Ракетноситель предназначен для вывода на орбиту 250-1000 км. спутников массой 100-350 кг.

Третий прототип VLS-1, находящийся на этапе тестирования, должен быть запущен с космодрома Алкантара во II пол. 2002г.

По заявлению директора Аэрокосмического центра (Centro Tecnico Aeroespacial – CTA) Т.Рибейро, в 2001г. на развитие ракетносителя Desenvolvimento de Veiculos Lancadores de Satelites выделено 12371 млн. реалов. В 1980-2001гг. было инвестировано 280 млн.долл. на развитие программы, включая создание ракет по запуску зондов и развитие инфраструктуры.

В фев. 2001г. консорциум Asia Pacific Space Center (ASPC), состоящий из компаний США, Южной Кореи и Австралии, провел переговоры на предмет использования бразильского космодрома Алкантара (шт.Мараньяо) для запуска североамериканских спутников в коммерческих целях. В ходе переговоров с министром науки и технологий Р.Сарденбергом участники встречи обсудили предложенные бразильской стороной условия использования космодрома, касающиеся получения разрешения и лицензий на запуск.

В 2001г. БКА вело работу по развитию сотрудничества с иностранными космическими агентствами. В июне прошли переговоры представителей Французского космического агентства (Centre National d'Etudes Spatiales – CNES), БКА (Agencia Espacial Brasileira – AEB) и Национального института космических исследований (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais – INPE), в рамках которых обсуждалась Программа создания бразильско-французского микроспутника (FBM – French-Brazilian Microsatellite). Сотрудничество началось с 1996г. Бразилия отвечает за 50% проекта, что включает создание систем термического контроля и электрической системы. Для запуска данного спутника в 2004г. будет использован бразильский ракетноситель VLS-1 (Veiculo Lancador de Satelites-1).

В ходе официального визита премьер-министра России М.Касьянова в Бразилию состоялись переговоры делегации РККА и БКА, на которых обсуждались вопросы дальнейшего развития сотрудничества между двумя государствами. В рамках подписанного Соглашения о сотрудничестве в области исследования и использования космического пространства в мирных целях (подписано в нояб. 1997г.) выделены основные темы: ракетносители и ракетные двигатели, дистанционное зондирование Земли, коммерциализация космодрома Алкантара.

В авг. 2001г. Бразилия и Индия подписали Договор о сотрудничестве в области космоса. Предусматривается обмен информацией в сфере биотехнологий, океанических исследований, изменения климата и космическими технологиями.

В нояб. 2001г. БКА Бразилии и NASA США подписали совместную декларацию о реализации программ в области развития космических технологий. В документе предусмотрены программы: исследования космического пространства; исследования в области гидро- и метеорологии; исследования воздушного и космического пространства с использованием шаров и зондов; исследования активности Солнца; ведение океанических исследований; разработка спутников для обнаружения очагов возгорания на больших территориях; стандартизация измерения выпавших осадков; создание рабочей группы по исследованию жизни в космосе.

Судостроение

В развитии судостроительной промышленности Бразилии за 2001г. отмечается тенденция положительного роста. Судостроительные верфи продолжали наращивать свои производственные мощности, осуществляли капиталовложения в расширение и модернизацию производства. Общая сумма заказов за 2001г. достигла 1,46 млрд.долл. Увеличилось число занятых в произ-

водстве служащих, составившее 15 тыс., создано 75 тыс. вспомогательных мест.

В 2002г. национальное судостроение готовится полностью завоевать бразильский рынок по производству судов для нефтяной и газовой промышленности и в последующем выйти на мировой рынок. Ведется работа по созданию СП. Наибольшая активность отмечена на верфях Ilha (EISA) и Brasfels (Velorme), получивших наибольшее число заказов в 2001г.

Правительство проводило политику по стимулированию роста национального сектора судостроения. Увеличен срок предоставления займов с 15 до 20 лет, процентные ставки сокращены с 6% до 4%.

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

В 2001г. состоялось слияние верфи Velorme (Ангра душ Рейс) и сингапурской группы Keppel Fels, в результате чего образована новая верфь Brasfels. В авг. верфь получила международный сертификат ISO 9000.

Brasfels выиграла контракт на модернизацию нефтяного танкера в платформу. Проект оценивается в 300 млн.долл. В окт. 2001г. подписан контракт с компанией Delba/Bourbon на строительство 3 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 дек. 2002г.

Объединение национальной верфи EISA (30% капитала) с сингапурской группой Jurong (70% капитала) позволило погасить долг в 30 млн.долл. и одновременно получить кредит от Национального банка социального и экономического развития BNDES в 244,4 млн.долл. на строительство 4 нефтяных танкеров для национальной компании Transport (дочернее предприятие Petrobras), из них 2 типа Suezmax (140 тыс.т.) и 2 типа Panamax (70 тыс.т.). Данный заказ составляет часть Программы Navega Brasil, принятой федеральным правительством в качестве основного плана возрождения национального судостроения.

Слияние верфи Maua с сингапурской компанией Jurong позволило бразильцам сохранить прежнее название предприятия и продолжить строительство контейнеровозов для компании Ailanca/Hamburg Sul водоизмещением 3800 TEUs на 120 млн.долл.

Верфь Promag (Нитерой) объединилась с норвежской группой Aker.

Верфь Cruzeiro do Sul (Нитерой) арендована итальянской группой Rodriguez Cantiere Navali.

Верфь Ultratec (Нитерой) планирует строительство модулей типа FPSOs для компании Halliburton. Строительство оценивается в 30 млн.долл.

Верфь Promag заключила контракт с американской компанией Tide Water на строительство PSV (Platform Supply Vessel) на 15 млн.долл.

Верфь Transnave (Иля ду Говернадор) в 2001г. спустила на воду судно Normand Ipanema. Работы

оцениваются в 2,4 млн.долл.

По данным минтранса Бразилии судостроительная промышленность произвела в 1995-99гг. 137 кораблей на 131 млн.долл. С учетом интенсивного развития в последние годы нефтяного и газового секторов Бразилии, следует ожидать, что национальное судостроение будет обеспечено заказами на ближайшие годы. Это позволит федеральному правительству вывести данный сектор экономики из перманентного состояния застоя.

ГЕРМАНИЯ

Замедление темпов экономического роста в Германии в целом негативно сказалось на развитии транспортной инфраструктуры страны. В этой связи бундестаг подверг резкой критике низкие темпы реформирования транспорта и увеличил размер бюджетного финансирования этой отрасли на 6% до 51,5 млрд. евро.

Федеральное министерство транспорта и строительства сосредоточило основное внимание на разработке эффективной логистики транспортных потоков и улучшении федеральных автодорог, водных путей сообщения и ж/д транспорта. В качестве инструментов активного развития используются современные компьютерные технологии.

Для решения этой задачи была активно задействована федеральная инвестиционная программа 1999-2002гг., предусматривающая инвестиции в 34,3 млрд. евро. Однако в ходе ее осуществления возникли значительные проблемы, особенно на территории новых федеральных земель, связанные с проблемами экологического характера и безопасности путей сообщений. Правительство в 2001г. выделило дополнительно 4,4 млрд. евро на расходы по реставрации обветшалых ж/д путей в НФЗ и строительство объездных веток там, где пути в нарушение европейских норм безопасности движения проходят непосредственно через населенные пункты.

Каждый инвестированный таким образом млрд.марок (511,3 млн. евро) кроме прямого эффекта по улучшению транспортной инфраструктуры способствовал созданию 12 тыс. рабочих мест.

Федеральное министерство транспорта и строительства предложило создать Общество по финансированию транспортной инфраструктуры. В распоряжение этого общества должны будут направляться в т.ч. и средства, которые планируется начать изымать с 2003г. с автомобильных грузоперевозчиков.

Решение по введению данного налога вызвало дискуссии в среде грузоперевозчиков. Федеральный союз грузоперевозчиков считает, что введение налога не только негативно скажется на автоперевозчиках, но и подорвет систему морских контейнерных перевозок, поскольку большая часть контейнеров доставляется в порты именно автотранспортом.

Партия «Зеленых» в правительстве Германии продолжает свое согласованное наступление на автоперевозчиков, представляющих «самый экологически грязный» вид транспорта. В 2001г. было принято новое повышение экологического налога, в результате которого владельцы 40-тонных грузовиков стали платить эконалог не 6000, а 7500 евро. Это приведет уже в 2002г., из-за потери авто-

перевозчиками Германии в рамках ЕС конкурентоспособности, к сокращению 75 тыс. рабочих мест в этой сфере.

На ремонт автодорог в 2001г. правительством было потрачено 5,5 млрд. евро, что, будучи в целом недостаточным, все же способствовало облегчению движения автотранспорта на традиционно проблемных участках.

В качестве альтернативы автотранспорту федеральное правительство намерено активно поддерживать морских и ж/д перевозчиков. Средства на поддержку морского транспорта возрастут на 10,2 млн. евро и составят 45 млн. евро. До 2005г. на это предполагается израсходовать дополнительно еще 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.

О важности для немецкого правительства ускоренного развития внутренних ж/д перевозок свидетельствует и тот факт, что в 2001г. оно приложило немало усилий, чтобы воспрепятствовать созданию Европейского ж/д агентства, призванного унифицировать эксплуатацию этого вида транспорта на европейском континенте. Для Германии введение в действие этого механизма сегодня является полностью нежелательным, так как до полного завершения структурной реформы железных дорог этот вид транспорта, особенно в НФЗ, не способен достойно конкурировать в рамках ЕС с перевозчиками из других стран. В этой связи, правительство уделяет большое внимание начатому в 2001г. проекту по капитальной модернизации до 2006г. 60 км. транспортно ж/д коридора между Германией и Польшей (Хоесверда-Хорка). Этот проект, стоимостью 199,4 млн. евро позволит увеличить в три раза объем грузоперевозок и довести скорость движения поездов на этом участке до 120 км. в час.

Министерство транспорта и строительства определило перспективы развития транспортной инфраструктуры на ближайшие 10-15 лет. По сравнению со взятым за основу 1997г., объем пассажирских перевозок к 2015г. вырастет на 20%, объем грузоперевозок — на 64% (до 6000 млрд.т./км.), а ежегодный объем инвестиций в транспортную инфраструктуру возрастет до 132,9 млрд. евро.

Автомобилестроение

Занимает ведущее место в экономике Германии, 30,7 млн.чел., принося в бюджеты различных уровней четверть всех налоговых поступлений. Число занятых в отрасли в 2001г. выросло на 21 тыс. чел. и составило 775 тыс. чел. За 2000-01гг. в отрасли было создано 40 тыс. новых рабочих мест.

На протяжении 2001г. наблюдался дальнейший рост инвестиционной активности германского автомобилестроения. Объем инвестиций вырос на 4% по сравнению с пред.г. и достиг 11,3 млрд. евро. Ассигнования на НИОКР — 13,3 млрд. евро), составляют одну треть всех расходов германской промышленности на НИОКР. Каждый третий в мире патент в области автомобилестроения имеет германское происхождение.

Итоги 2001г. оказались заметно лучше, чем предполагалось. Несмотря на общее снижение спроса на продукцию отрасли как на мировом, так и на внутреннем рынке, общий оборот германско-

го автомобилестроения вырос на 8% и превысил 203 млрд. евро.

Суммарный выпуск автомобилей в Германии в 2001г. составил 5,7 млн. ед., из них 5,3 млн. ед. — легковые автомобили. С 1998г. ежегодный объем производства легковых автомобилей в стране превышает 5 млн. ед. (1998г. — 5,3 млн., 1999г. — 5,3 млн., 2000г. — 5,1 млн.). За рубежом было выпущено 3,9 млн. легковых (рост на 4%) и 447,5 тыс. грузовых автомобилей (сокращение на 11%).

Несмотря на общее снижение продаж и регистрации новых легковых автомобилей на германском рынке на 1,1% (на 59 тыс. ед.), уменьшение объемов сбыта затронуло только зарубежные автоконцерны. Национальные производители смогли сохранить свои позиции, из 3,3 млн. новых легковых автомобилей, зарегистрированных в 2001г. в ФРГ, 2,7 млн. — германского производства. На внутреннем рынке Германии доля автомобилей, произведенных национальными производителями внутри страны и за рубежом в 2001г. составила 72%. При оставшихся на уровне пред.г. количественных показателях, оборот германских производителей на внутреннем рынке вырос на 4% и составил 81 млрд. евро. Это обусловлено расширением сбыта машин с более богатой комплектацией. Средняя стоимость произведенного в ФРГ в 2001г. автомобиля увеличилась на 500 евро до 20 тыс. евро.

Производство автомобилей германских марок в стране и за рубежом в 2001г. выросло на 3% (с 9,7 млн. до 10 млн. ед.) Из них легковых автомобилей произведено 9,2 млн. ед. (рост на 4%) и грузовых — 839 тыс. ед. (сокращение на 7%). Доля германских производителей на мировом рынке выросла до 18%. Если учесть объемы выпуска автомобильных предприятий, контролируемых германским капиталом (например «Крайслер»), суммарный объем производства составит 12,7 млн. автомобилей, что соответствует 23% мирового производства.

В условиях снижения внутреннего спроса экспорт в 2001г. оставался одной из важнейших движущих сил германского автомобилестроения, обеспечивших создание новых рабочих мест, а также достаточно высокую степень загрузки производственных мощностей, составившую по итогам года 92%. Экспортный оборот отрасли вырос на 10% и составил 122 млрд. евро.

Германским автопроизводителям удалось в 2001г. значительно расширить экспорт легковых автомобилей, доведя его до рекордного уровня в 3,6 млн. ед., что на 6% превышает показатели 2000г. Экспорт грузовых автомобилей увеличился на 3% и составил 275,9 тыс. ед.

Важнейшим рынком сбыта продукции немецких автомобильных концернов в 2001г. оставались США, куда поставлялись главным образом легковые автомобили (поставки грузовых автомобилей и автобусов не превышают соответственно 1,7% и 0,7%). Количество проданных в США в 2001г. легковых автомобилей выросло на 3% и составило 882 тыс. ед., а доля германских моделей на рынке возросла с 8,7% до 9,3% в количественном и до 18% в стоимостном выражении (за счет преобладания машин высокого класса фирм «Ауди», БМВ и «Мерседес»).

Продажи производимых в стране и за рубежом легковых автомобилей германских марок на западноевропейских рынках выросли на 4% и соста-

вили 6,9 млн. шт., из них 2,6 млн. ед. были поставлены непосредственно из Германии. Здесь реализуется от 75% до 85% (в зависимости от грузоподъемности) выпускаемых в ФРГ грузовых автомобилей, что в 2001г. составило 217 тыс. автомобилей. Каждый второй (46,5%) зарегистрированный в Западной Европе новый легковой автомобиль – германского производства. Наибольший рост продаж отмечался в Великобритании (25% до 983 тыс. ед., доля рынка – 40,1%), Испании (8,4% до 702 тыс. ед., доля рынка – 48,8%), Франции (5,1% до 611 тыс. ед., доля рынка – 27,1%), Италии (2,9% до 847 тыс. ед., доля рынка – 34,9%).

В 2001г. германские автомобилестроители придерживались стратегии наращивания экспорта своей продукции при одновременном расширении производства за рубежом. Отмечаются успехи в Бразилии, где доля машин, произведенных на принадлежащих германским концернам заводах, достигла в 2001г. 34% для легковых, 55% для грузовых автомобилей и 71% для автобусов. Германские концерны увеличили свое производство в Китае на 11%, доведя его до 367 тыс.ед., что составляет 52% всех выпущенных в Китае легковых автомобилей.

Под воздействием выросших цен на топливо и новых экологических требований в 2001г. заметно вырос спрос на дизельные автомобили. Отмечается заметный рост таких машин в общей структуре продаж. Их доля достигла 34,7% от всех зарегистрированных в ФРГ в 2001г. новых легковых транспортных средств, что составило 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. При этом широко используются новые разработки, такие как насосфорсунки высокого давления, общая топливная магистраль. Отмечается также тенденция к расширению применения дизельных двигателей на автомобилях высшего класса.

Оценивая перспективы дальнейшего развития отрасли, германские эксперты ожидают, что негативное воздействие, вызванное общим снижением конъюнктуры рынка и введением в ФРГ экологического налога, проявится более явно в 2002г. и вызовет некоторое снижение объемов выпуска.

Производство легковых автомобилей в ФРГ лишь незначительно превысит 5 млн. ед. Это не должно заметно повлиять на занятость в отрасли и загрузку производственных мощностей.

Авиапром-2001

Авиационно-космическая промышленность является важной отраслью промышленности ФРГ и играет заметную и все возрастающую роль в дальнейшем развитии европейской и мировой авиации и космонавтики.

Отрасль не получает прямых финансовых дотаций со стороны государства, пользуясь, господдержкой как на политическом уровне, так и в виде льготных финансовых ссуд и кредитов на реализацию крупных проектов (что в определенной степени можно рассматривать, как непрямую форму субсидирования).

Германские авиационно-космические компании сильно вовлечены в европейские и мировые

кооперационные процессы и играют в них заметную, а порой ключевую (как в ЕАДС) роль. Крупнейшая часть германской авиационно-космической промышленности в виде бывшей компании ДАЗА (что составляет 75% всех рабочих мест и капитала в отрасли) интегрирована в 2000г. в европейский концерн ЕАДС (инициатива создания этого «суперконцерна» принадлежала германской стороне).

Интеграционные процессы европейской аэрокосмической отрасли преследовали цель объединить интеллектуальные, технологические и финансовые усилия фирм-участниц для эффективной конкуренции с американскими концернами, в первую очередь, с «Боингом». Для выживания в конкурентной борьбе ЕАДС стремится выбрать аналогичную американцам производственную триаду, базирующуюся на магистральной пассажирской авиации (серия машин АЗХХ от 70 до 600 пассажиров, военной авиации и транспортном авиастроении (А400М).

Сборочные линии машин различного назначения размещаются в различных странах Европы. Сборка самолетов АЗХХ находится в Гамбурге.

Объем произведенной предприятиями авиакосмической отрасли в 2001г. продукции составляет 15,3 млрд. евро (в 2000г. – 14,8 млрд. евро). В т.ч. 9,8 млрд. евро (8 млрд. евро в 2000г.) – производство самолетов гражданского назначения; 3,2 млрд. евро (3,2 млрд. евро соответственно) – производство техники военного назначения (самолеты, вертолеты, управляемые ракеты и прочее); 1,3 млрд. евро (1,4 млрд. евро) – производство космической техники.

В 2001г. количество занятых в авиационно-космической промышленности ФРГ составило 71,2 тыс. чел. по сравнению с 69 тыс. чел. в 2000г. На фоне огромного сокращения рабочих мест в гражданском авиастроении на предприятиях США, последовавшего после известных событий 11 сент., немецким производителям авиатехники не только удалось полностью сохранить штат своих сотрудников, но даже увеличить его.

Впервые за последние шесть лет в военном и космическом секторах отрасли, наметились положительные тенденции, которые позволят уже в 2002г. существенно увеличить объемы производства. Данные ожидания связываются с реализацией уже действующих программ строительства вертолетов NH-90 и «Тигр», истребителя «Еврофайтер», а также затянувшейся, по причине недостатка средств военного бюджета, программы создания европейского военно-транспортного самолета «А400М». Реализация последнего проекта, доля участия Германии в котором составляет 37%, обеспечит занятость 12 тыс. чел.

Ряд экспертов выражает сомнения в возможности успешной реализации этого проекта ввиду отсутствия необходимого опыта в этой области, конструкторов и разработчиков должной квалификации, а также трудностей финансирования. Есть основания полагать, что этот проект не является убедительным с технической, операционной и экономической точек зрения, а держится лишь благодаря политическому решению.

В космическом секторе ослабление происходит по причине специфичности отрасли, в которой нет ярко выраженных направлений, способных приносить коммерческую прибыль, что также де-

лает зависимым ее развитие от состояния и наполняемости государственного бюджета. Однако, и здесь есть положительные тенденции, которые связывают с реализацией проекта создания европейской системы космической навигации «Галилео», окончательное решение по которому ожидается в марте 2002г. Проект предполагает к 2008г. строительство и запуск на околоземную орбиту 30 спутников. Его осуществление может способствовать увеличению числа рабочих мест на 100 тыс. чел.

Судостроение

Судостроительная промышленность Германии по итогам 2001г. заняла 3 место в мировом судостроении, значительно уступив Южной Корее и Японии, на долю которых приходится 70% мирового производства судов.

Несмотря на то, что последние два года обстановка на верфях Германии оставалась достаточно сложной, в 2001г. отмечалась некоторая стабилизация ситуации. По данным Союза судостроения и морской техники Германии, в 2001г. в стране было построено и сдано в эксплуатацию 60 морских судов общим тоннажем 1,2 млн. брутто регистровых тонн (3% мирового производства). Их общая стоимость превысила 2 млрд. евро. 60% судов были построены по экспортным заказам. Основными иностранными заказчиками торговых и пассажирских судов германской постройки в 2001г. были Великобритания, Турция, Греция, США, Норвегия и Китай.

Важнейшей сферой деятельности предприятий отрасли в 2001г. оставалось строительство торговых и пассажирских судов, на долю которых пришлось 60% оборота германских верфей. Примерно 25% оборота пришлось на долю военного судостроения, а оборот в области судоремонта составил менее 15%.

Продукция германского судостроения в 2001г. была представлена следующими типами судов: контейнеровозы – 55% объема производства, грузовые суда типа Ро-Ро с горизонтальным способом грузообработки и паромы – 15%, пассажирские суда и круизные лайнеры – 12%, суда для перевозки генеральных грузов – 10%, танкеры-продуктовозы и химические танкеры – 3%, прочие суда (буксиры, земснаряды, научно-исследовательские суда) – 5%.

На верфях ФРГ размещены заказы на строительство 180 судов общим водоизмещением 3 млн. брт. и стоимостью 10 млрд. евро (в 2000г. в постройке находилось 199 судов общим тоннажем 3,8 млн. брт.

Союз судостроения и морской техники (Verband fur Schiffbau und Meerestechnik, г.Гамбург) объединяет 90 фирм, занятых разработкой и строительством военных кораблей и коммерческих судов различных типов. На предприятиях данной отрасли занято 25 тыс. чел.

В ФРГ высоко развито военное судостроение, которое полностью удовлетворяет потребности ВМС в ремонте и строительстве новых судов, а также имеет высокий экспортный потенциал. В 2001г. начались ходовые испытания фрегата типа F-124 «Саксония» (передача флоту в 2002г.), для национальных ВМС на верфях Blohm+Voss (Гамбург) и HDW (Киль) продолжалось строительство еще двух фрегатов этого типа – «Гамбург» и «Гес-

сен». Спущен на воду и проходит ходовые испытания тендер типа EGV-702 «Франкфурт-на-Майне», передача которого ВМС ФРГ запланирована также на 2002г. Для национальной береговой охраны на верфи Abeking & Rasmussen (Лемвердер) строятся три патрульных корабля. Верфью HDW (Киль) по заказу ВМС ФРГ начато строительство четырех подводных лодок типа U-212, а верфью Thyssen Nordseewerke (Эмден) – еще двух лодок этого типа.

Германская судостроительная промышленность в 2001г. получила заказ на строительство первых пяти из 15 запланированных к постройке новых корветов для национальных ВМС типа K-130. Их строительство будет осуществляться на верфях Thyssen Nordseewerke (Эмден), Blohm+Voss (Гамбург), HDW (Киль) и Fr. Lurssen Werft (Бремен).

Военные верфи, используя опыт и передовую технологию, активно предлагают свои возможности по строительству военных кораблей другим странам. Некоторые из них практически полностью занимаются выпуском продукции военного назначения. На мировом рынке оружия и военной техники фрегаты и корветы немецкой постройки типа МЕКО, минные тральщики и подводные лодки имеют достаточно высокую репутацию и известность. Наиболее активными партнерами Германии в области военно-технического сотрудничества в судостроении в 2001г. являлись Италия, Турция, Греция, Южная Африка, Южная Корея и Малайзия. Активно развиваются контакты с Чили и Польшей.

В 2001г. верфь Blohm+Voss (Гамбург) вела строительство двух фрегатов МЕКО-200 для ВМС ЮАР и двух корветов МЕКО-100 для ВМС Малайзии. Верфь HDW (Киль) приступила к выполнению заказов на строительство трех подводных лодок для ЮАР (U-209), двух для Италии (U-212), четырех для Турции (U-209), трех для Греции (U-214) и трех для Южной Кореи (U-214). На верфи Abeking & Rasmussen (Лемвердер) заложен минный тральщик по заказу ВМС Турции.

ДАНИЯ

Морскому транспорту принадлежит ведущая роль среди видов транспорта Дании. На его долю приходится 75% всех внешнеторговых перевозок. В стране функционирует 129 портов.

Торговый флот под датским флагом включает в себя 600 судов общим дедвейтом 8,35 млн. тонн. Датский торговый флот характеризуется как один из самых современных и технически совершенных в мире. **В 2001г. морская индустрия стала второй по значению отраслью с точки зрения валютных поступлений в страну**, так как 75% активности флота приходится на перевозки между иностранными портами. Годовой оборот, по данным Ассоциации датских судовладельцев, в 2001г. превысил 85 млрд. дат. крон.

Морской транспорт занимает весьма скромное место на внутреннем рынке перевозок, выполняя 5% от общего количества транспортных перевозок в Дании.

Датские судовладельцы управляют одним из самых современных флотов со средним возрастом судов менее 7 лет, в то время как средний возраст мирового торгового флота составляет 13 лет.

В дополнение к национальному флагу, датские судовладельцы оперируют сопоставимым по объему зафрахтованным тоннажем, осуществляя контроль в общей сложности над флотом с дедеветом 20 млн.т. и обеспечивая 50 тыс. рабочих мест. Непосредственно в Дании занято 9,5 тыс.чел.

Торговый флот Дании постоянно совершенствуется и модернизируется. Оснащая свой флот высокоспециализированными судами, датские судовладельцы в острой конкурентной борьбе с зарубежными перевозчиками повышают эффективность перевозок.

В Дании 300 судоходных компаний, крупнейшими из которых владеют концерны «А.П.Мюллер», «Скандлайнс», «Лауритцен», ДФДС.

Особое место в Дании занимает динамично развивающаяся группа «А.П.Мюллер», которая, являясь крупнейшей датской частной компанией, активно расширяет свое влияние не только в транспортной сфере, но и торговле, добыче нефти и газа, судостроении, химической промышленности, информационных технологиях. Подразделение «А.П.Мюллер», компания «**Маерск Лайн**» в результате приобретения южно-африканской судоходной компании «Сафмарин» и американской «Силэнл» заняла **доминирующее место в мире в морских контейнерных перевозках**. Общей тенденцией в политике «Маерска» является переход от чисто океанских перевозок к обеспечению доставки груза от «двери до двери» по всему миру. Поэтому уделяется большое внимание логистике, внедрению новейших достижений электронной торговли в повседневную деятельность с намерением расширить свою активность за счет фидерных перевозок и экспедирования грузов. «Маерск Силэнд» является одним из крупнейших иностранных перевозчиков на территории **России** с объемом 60 млн.долл. в год.

Железнодорожный транспорт сосредоточен в ведении госкомпании «Датские национальные железные дороги» (ДСБ), которая 1 янв. 1997г. была разделена на две компании: ДСБ, в ведении которой находится ж/д транспорт, и Датское национальное железнодорожное агентство (ДНРА), в ведение которого перешла ж/д инфраструктура. Основными задачами ДНРА являются: оперативное управление; обслуживание и развитие государственной ж/д сети; контроль и мониторинг ж/д движения; общее планирование; взаимодействие с локальными ж/д компаниями.

В Дании существует 13 мелких железных дорог протяженностью 495 км, в основном на о-ве Зеландия. Общая длина датских железных дорог на 1 янв. 2001г. составляет 2547 км. (в 1999г. – 2760 км., в 2000г. – 2756 км.), в т.ч. 624 км. дорог электрифицированы (в 1999г. – 617 км., в 2000г. – 612 км.). В перспективе планируется осуществить полную электрификацию ж/д сети. Ежегодно ж/д транспортом перевозится 5,3 млн. пассажиров и 7,87 млн.т. грузов, из которых 65% относятся к внешнеторговым грузам. ДСБ и ДНРА принадлежат не только железные дороги, но и 291 станция, а также подвижной состав из 253 единиц (92 международного сообщения), который включает 91 магистральный (22 электровоза) локомотив, 274 пассажирских вагона, 2094 товарных вагона различных типов и 626 пригородных поездов. В ведении частных железных дорог насчитывается 20 поездных составов, 41 локомотив, 27 различных

вагонов. На железных дорогах работает 10260 чел.

В правительстве и парламенте обсуждается вопрос продажи части ж/д сети и подвижного состава иностранным компаниям. Железнодорожные компании Великобритании проявляют интерес к приобретению части железных дорог Дании. По мнению минтранса, этот шаг повысит качество обслуживания пассажиров и снизит цены на перевозки.

Автотранспортом ежегодно осуществляются 75% всех внутренних грузовых перевозок (17 млн.т.) и 90% пассажирских перевозок, а также 8% внешнеторговых перевозок грузов. Общая длина автодорог составляет 71663 км., в т.ч. **953 км. авто-страд**.

Подвижный автопарк Дании насчитывает 37600 грузовиков (грузоподъемность от 3 до 12 т.), 13000 прицепов (5 т.) и 24230 полуприцепов, 14000 автобусов. Парк частных машин насчитывает 1854060 автомобилей и 73695 мотоциклов. Средний возраст автотранспорта – 7,8 лет. Ежегодно регистрируется 149600 новых транспортных средств. В отрасли занято 71650 чел.

Большинство сухопутных транспортных потоков (как автомобильных, так и железнодорожных), идущих из Европы в Швецию, Норвегию и Финляндию, а также в обратном направлении, сходятся к датским проливам.

После пуска в эксплуатацию 1 июля 2000г. комбинированной переправы протяженностью 18 км. (тоннель и мост) через пролив Эресунн (между шведским г.Мальме и Копенгагеном), завершено объединение в единое целое автомобильной и железнодорожной сети на континенте. На повестке дня стоит вопрос о строительстве аналогичной переправы через пролив Фемер Бельт (между немецким г.Путгартен и датским г.Редбюхавн). Принципиальное решение датского и немецкого правительств уже есть, кроме того, КЕС заявила о готовности частичного (10-20%) финансирования проекта. Осуществляется выбор конкретного технического проекта и подрядчика. Строительство может начаться в 2004-06гг. На основе этой переправы планируется построить скоростное шоссе Гамбург-Копенгаген-Стокгольм. Значение дорожной инфраструктуры Дании приобретает особое значение не только для Скандинавских, но и большинства европейских стран.

Авиакомпания SAS. «Скандинэвиэн Эрлайнз Систем» – совместное государственно-частное предприятие с участием Швеции, Дании и Норвегии. SAS осуществляет все внешние авиаперевозки, в то время как ее датское отделение «Данэйр» занимается перевозками внутри страны. Ежегодно авиакомпанией SAS перевозится 13 млн. пассажиров, в т.ч. отделением «Данэйр» на внутренних линиях Дании – 2,5 млн. пассажиров.

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

SAS предпринимает все необходимые меры для выживания в конкурентной борьбе, которая по расчетам экспертов приведет к тому, что в ближайшие годы в Западной Европе сохранится только 5 сильнейших авиакомпаний. SAS имеет тесные контакты с авиакомпаниями «Тексас Эйр»

(США), «Суиссэйр» (Швейцария), «Финнэйр» (Финляндия) «Лан-Чиле» (Чили), «Тай» (Таиланд) и «Ана-Олл-Ниппон Эйрлайнз» (Япония) и обменялась с ними акциями с тем, чтобы успешнее противостоять конкуренции со стороны мощных западноевропейских компаний.

В Дании имеется 23 аэропорта, способные принимать современные реактивные лайнеры. Крупнейшим из них является Копенгагенский аэропорт «Каструп» (15 млн. обслуживаемых пассажиров в год, включая транзитных), который занимает 5 место в Западной Европе.

В отрасли занято 16000 чел. После событий 11 сент. 2001г. SAS, как и многие другие авиакомпании мира, испытывает значительные финансовые затруднения, что приводит к сокращению персонала и объемов грузо- и пассажироперевозок.

Судостроение

Датские верфи имеют опыт строительства судов практически любого класса, типа и тоннажа. Высокое качество строительства позволяло датчанам в течение длительного времени сохранять за собой 2-3% мирового рынка новых судов. В начале 90гг. судостроительная отрасль промышленности Дании считалась крупнейшей в Европе. Однако жесткая конкуренция со стороны судостроительных верфей Южной Кореи, а также восточноевропейских стран (Румыния, Польша) и Германии (в первую очередь верфи бывшей Восточной Германии) значительно осложнили ситуацию для большинства датских судостроительных компаний.

На 1 янв. 2002г. в торговом флоте Дании было зарегистрировано 542 судна с совокупным водоизмещением в 8354 млн. брутто регистровых тонн (БРТ).

Динамика датского торгового флота

1997г. 1998г. 1999г. 2000г. 2001г.

Всего судов торгового флота585583.....589585.....542

Тоннаж, в млн.т.7,6507,034.....6,9888,258.....8,354

Источник: Danmarks Rederiforening, 2002г.

В 1997-2001гг. при практически сохранившемся количестве судов торгового флота отмечается увеличение совокупного тоннажа. Это связано с использованием современных контейнеровозов большого водоизмещения. Средний возраст судов датского торгового флота не превышает 8 лет (средний мировой показатель — 13 лет).

Дания является одной из немногих стран, которая продолжает заниматься строительством морских судов. Высокие производственные издержки затрудняют привлечение иностранных заказчиков. В условиях обострившейся конкуренции на мировом рынке судостроения заказчиками для датских судостроительных компаний являются в основном датские сухоходные компании. Это объясняется тем, что основные верфи страны находятся под контролем этих компаний. На 1 янв. 2002г., по их заказам на датских и иностранных верфях строятся 63 судна общим дедвейтом 2,406 млн.т. на 17 млрд. крон. Некоторую помощь также оказывают и госструктуры. Речь идет о заказах военных кораблей для ВМС Дании.

Первоочередной задачей датского судостроения является строительство стандартных судов, а именно универсальных грузовых контейнерных кораблей, танкеров для перевозки химических грузов с нержавеющими грузовыми цистернами и

двойными корпусами. Осуществляются экспериментальные работы по строительству специализированных судов таких, как цементовозы, пассажирские и автомобильные паромы, транспортные суда и буксиры, рыболовецкие суда, платформы для работы на нефтяных и газовых месторождениях на шельфе.

В судостроительной отрасли Дании насчитывается 37 фирм, занимающихся строительством морских судов различных типов. К ним можно отнести значительное количество компаний, выполняющих узкоспециализированные задачи при строительстве и обслуживании судов в процессе эксплуатации.

Судоверфь «Оденсе Стольскибсверфт» в г. Линде — самая крупная в Дании. Она является лидером АО «Группы судостроительных верфей Оденсе», которая в свою очередь входит в группу компаний «А.П.Мюллер». АО «Группа судостроительных верфей Оденсе» включает в себя: 4 судостроительных верфи («Оденсе Стольскибсверфт» Дания, «Фольксверфт Страслунд» Германия, «Балтия Шипбилдинг ярд» Литва, «Локса Шипярд» Эстония); компанию «Мэрск Контейнер Индустри» по производству морских контейнеров и имеющую два завода (Китай и Дания); вспомогательные предприятия (исследовательский центр, консалтинговая компания).

Судоверфь «Оденсе Стольскибсверфт» еще в 1986г. насчитывала 1000 служащих и была на грани закрытия. Политика фирмы, направленная на постоянное повышение производительности, принесла положительные результаты. В наст. вр. эта судоверфь является одной из самых производительных в мире. Это достижение является результатом ее участия в программах ЕС «Эсприт». Эти программы объединяют европейские компании для совместной деятельности в развитии судостроительной отрасли. Программа, в которой принимала участие верфь, заключалась в разработке сварочного робота. Применение этой программы было решающим фактором для верфи и позволило достичь постоянного увеличения производительности. За последние 5 лет производительность увеличилась на 20%. На судоверфи сейчас работают 2900 чел. (всего в группе — 8750 чел.), оборот — 2,9 млрд. крон (по группе — 8,8 млрд. дат. крон).

В 2001г. «Группа судостроительных верфей Оденсе» поставила своему владельцу — концерну «А.П.Мюллер» 6 судов-контейнеровозов (строились в Линде). Каждое такое судно может перевозить до 3700 стандартных 20-футовых контейнеров. В 2000г. верфь выполнила заказ на два судна, способных перевозить до 6000 стандартных 20-футовых контейнеров. Эти суда являются одними из самых больших в мире. В 2002г. планируется передача последних двух судов контейнеровозов по заказу «А.П.Мюллер», способных перевозить 2840 20-футовых контейнеров.

В 2001г. руководство верфи сообщило о подписании контракта с ВМС Дании о строительстве двух многофункциональных кораблей поддержки. Предполагается, что строительство кораблей должно завершиться в 2003г. Датская верфь продолжает участие в совместном со Швецией и Норвегией проекте по строительству подводных лодок. На датской верфи планируется изготовление корпусов лодок.

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

Верфь продолжает находиться в сложном финансовом положении, на ней на начало 2001г. было занято лишь 200 чел. Оборот фирмы — 93,85 млн.дат.крон (115 млн. крон). Верфь специализируется на строительстве судов из композитных материалов. В связи с отсутствием заказов, принято решение о перепрофилировании верфи на строительство моторных яхт большого водоизмещения. Верфь до сих пор усиленно поддерживается специалистами из ВМС Дании, т.к. в свое время построила более 25 судов для ВМС (в т.ч. 15 кораблей Стандарт Флекс 300) и осуществляет их обслуживание.

Судоверфь «Орсков Кристенсен Стольскибсверфт» образована в 1958г. и представляет собой АО с уставным капиталом в 20 млн.дат. крон. Оборот верфи — 851 млн.дат. крон., количество занятых на начало 2000г. — 700 чел. В 2001г. верфь смогла достроить и передать заказчиком только два судна (поддержки и обслуживания нефтяных платформ). Верфь испытывает значительные финансовые затруднения, в т.ч. и из-за проблем с СП «Севрыба». Из четырех траулеров, заказанных для СП, два полностью построены, и имеются договоренности об их выкупе российским ГУП «Национальные рыбные ресурсы» у СП за 254 млн.дат.крон. Два других судна (одно достроено, второе готово наполовину) длительное время предлагались различным посредникам. У верфи заморожены средства в 300 млн.крон (240 — суда и 60 — средства СП в акционерном капитале). В начале 2002г. представители верфи заявили о закрытии цеха по производству корпусов судов и увольнении 350 рабочих. Производство на верфи возможно только на базе корпусов судов, произведенных в других странах.

Если ранее в портфеле заказов датских верфей на 80% преобладали суда-новостройки, а 20% — ремонт, то в условиях падения конъюнктуры компании перестраивают свою стратегию на исполнение ремонтных заказов.

Датское правительство в соответствии с правилами ЕС не может обеспечивать финансовую поддержку национальному судостроению. С 1 янв. 2001г. прекращено субсидирование верфей в странах ЕС. В результате чего датским верфям стало трудно конкурировать с верфями Южной Кореи, которые выполняют основную часть заказов на мировом рынке судостроения.

ЕГИПЕТ

Импорт автомобилей. С 1 окт. 2001г. таможенное управление Египта ввело новые правила ввоза транспортных средств на территорию страны. Основным условием импорта автотранспорта

является совпадение года производства (модели) с годом ввоза. Более старые модели могут ввозиться лишь египтянами, работающими за рубежом при условии, что автомобиль приобретен в год выпуска и находился в пользовании не менее 9 мес. (данное положение касается легковых автомобилей). Неотъемлемым условием является изначальное владение автомобилем, что должно подтверждаться документами о принадлежности и техническим паспортом.

Минфином и таможей утверждена тарифная сетка растаможивания автомобилей ввезенных в страну из-за рубежа. Проценты сборов рассчитываются исходя из стоимости автомобиля по платежным документам.

Тарифная сетка растаможивания автомобилей, в %

Объем двигателя	Тамож. платежи ¹	Налог с прод. ²
до 1000 куб.см.....	40.....	15
от 1000 до 1300 куб.см.....	55.....	15
от 1300 до 1600 куб.см.....	100.....	15
от 1600 до 2000 куб.см.....	135.....	30
свыше 2000 куб.см.....	135.....	45

¹ Таможенными структурами АРЕ получен циркуляр минфина о взимании дополнительного сбора в 10% от стоимости автомашины.

² Под налогом с продажи может подразумеваться также и НДС.

Указанная сетка таможенных платежей применяется к автомашинам иностранных диппредств, не обладающим правом на льготную реализацию автотранспорта на местном рынке. Перспектива покупки б/у автомобиля по цене, мало отличающейся от стоимости нового, практически сводит на нет интерес египтян к заключению такого рода сделок. Дипмиссия вынуждена существенно занижать цену реализации по сравнению с балансовой стоимостью, в результате чего автомашины приходится продавать за чисто символические суммы. На фоне неблагоприятной ситуации в экономике страны можно прогнозировать дальнейший рост таможенных пошлин и других сборов, в т.ч. и на импортируемый автотранспорт.

ИНДОНЕЗИЯ

По данным обзора «Эйшн Интеллидженс» за 2002г., опубликованного агентством «Полицикл энд Экономик Риск Консалтэнси», в рейтинге качества инфраструктуры среди 12 азиатских стран Индонезия занимает последнее место. По уровню же конкурентоспособности инфраструктуры в общемировом масштабе Индонезия находится на 49 позиции (Россия — на 43).

При составлении рейтинга учитывались состояние системы телекоммуникаций и возможности доступа в интернет, транспортной системы, в т.ч. автодорог, аэропортов и ж/д сети, морских и воздушных контейнерных перевозок, состояние системы обеспечения электричеством и питьевой водой, а также уровень развития системы почтовых перевозок. Полученные результаты оцениваются по 10-балльной шкале, при этом наилучшим результатом считается 0 баллов.

Поскольку качество инфраструктуры напрямую связано с уровнем экономического развития, то страна со слаборазвитой инфраструктурой неминуемо оказывается в проигрышном положении с точки зрения привлекательности для иноинвесторов по сравнению с государством, имеющим хорошо отлаженную и развитую ин-

фраструктуру. В Азии первые места в данном рейтинге занимают наиболее благополучные в финансово-экономическом плане государства: Сингапур (0,63 балла), Гонконг (1,53), Япония (2,73) и Южная Корея (3,18).

Как отмечается в исследовании, неудовлетворительное состояние индонезийской инфраструктуры объясняется тем фактом, что правительство страны сейчас не в состоянии не только вводить в строй новые ее объекты, но и поддерживать в относительном порядке уже существующие. Иноинвесторы, часть средств которых могла бы использоваться на развитие системы коммуникаций, уходят из страны ввиду политической нестабильности, несовершенства законодательной базы и необязательности индонезийских партнеров в области исполнения заключенных деловых контрактов. Подчеркивается, что и до 1998г. (т.е. до смещения Сухарто) качество инфраструктуры страны не дотягивало до мирового уровня, но все же система коммуникаций работала достаточно исправно, а на ее развитие выделялись значительные средства: был построен новый международный аэропорт в столице, усовершенствована система автомагистралей, телекоммуникаций и энергообеспечения. Однако после разразившегося летом 1997г. экономического кризиса строительство всех объектов инфраструктуры было приостановлено специальным распоряжением президента Сухарто, и с тех пор система коммуникаций деградирует.

Один из недавних примеров бедственного состояния индонезийской инфраструктуры — авария энергосистемы в Джакарте в сент. 2002г., в результате которой несколько районов города и многие населенные пункты, примыкающие к нему, оставались без электричества почти сутки.

По словам президента государственной энергетической компании PTPLN Эдди Видионо, в ближайшие 10 лет в энергетике страны необходимо инвестировать 28,5 млрд.долл. для приведения ее в соответствие с постоянно растущими потребностями индонезийской промышленности. С 1998г. производство электроэнергии росло в среднем на 1% ежегодно, в то время как потребности страны — на 11%. Необходимо увеличить производство электроэнергии на 24,5 тыс.мвт. и построить дополнительно 11,6 тыс.км. линий электропередач.

Другой важный сектор инфраструктуры Индонезии — автомагистрали — также испытывает серьезные проблемы. Речь идет как об их недостаточной пропускной способности, так и о качестве дорожного покрытия. Если в столице власти изыскивают средства для поддержания уже существующих дорог и строительства новых, то за ее пределами положение существенно сложнее.

Претензии предъявляются и к ж/д компаниям, в частности, к госкомпаниям PT KAI, перевозящей только в пригородах Джакарты 400 тыс. пассажиров ежедневно. По данным Фонда потребителей Индонезии, расхождения с графиком отправок и прибытий поездов достигают соответственно 89% и 57%, при этом опоздания составляют 20 минут и более. Руководство компании в ответ на претензии заявляет, что не в силах улучшить соблюдение графика движения поездов и повысить уровень услуг из-за нехватки персонала и средств на приобретение дополнительного подвижного состава. С июня 2002г. введена зонированная про-

дажа билетов, в результате чего стоимость проезда в среднем возросла на 20%, однако на качестве предлагаемых услуг это никак не отразилось.

Еще одна проблема, особенно ощутимая в Большой Джакарте — нехватка чистой питьевой воды. Подземные источники постепенно иссякают (если 10 лет назад подземные воды залегали на глубине 7-12 м., то сейчас воду качают с глубины в 20-55 м.), к тому же вода из многих скважин не соответствует санитарным нормам. 30% воды теряется из-за неисправностей водопроводной системы и незаконного подключения потребителей к водопроводам. Столице требуется 9 млн.куб.м. воды в сутки, а через 10 лет норма потребления может возрасти до 33 млн. И как считают специалисты госкомитета по метеорологии и геофизике, тогда столица столкнется с острейшим дефицитом воды, поскольку ее негде будет взять.

Представляя парламенту проект бюджета на 2003г., президент Мегавати выделила в числе пяти приоритетных направлений госполитики развитие транспортной отрасли. Ассигнования на нее достигнут 12,5% от заложенных в бюджете средств (755 млн.долл.). Особое внимание уделяется развитию ж/д транспорта: как обновлению уже существующих трасс на Яве и Суматре, так и созданию ж/д сети на Калимантане, а затем и на Сулавеси. На фев. 2003г. планируется начало строительства моста, который соединит Сурабаю с о-в Мадуро (стоимость работ составит 255 млн.долл.).

Во время проходившего 25-27 сент. 2002г. на о-ве Бали Китайско-индонезийского энергетического форума китайские бизнесмены проявили интерес к участию в 25 энергетических проектах на территории Индонезии, охватывающих нефтегазовый и угольный секторы промышленности, а также производство электроэнергии. Главный из них — контракт на поставку в КНР сжиженного газа с развивающегося месторождения Танггух в провинции Ириан Джая. Китайские инвесторы также предложили финансовую помощь в строительстве газопровода с месторождений Вост. Калимантана к потребителям на Западной и Восточной Яве, оцениваемом в 1,7 млрд.долл. В стадии разработки находится ряд других совместных нефтяных и энергетических проектов.

Морпорты

Море и все связанные с ним вопросы имеют для Индонезии важное значение с точки зрения ее безопасности и экономики. Представляя собой **крупнейший в мире архипелаг**, расположенный между двумя материками и двумя океанами, эта страна строит свое морское законодательство в основном с учетом концепции архипелажного государства (КАГ). Новизна этой концепции состоит в том, что Индонезия расширила границы территориальных вод, взяла под свою юрисдикцию всю без исключения акваторию между ее островами, превратив ее во внутреннее море.

В дек. 1957г. правительство Индонезии приняло Декларацию о территориальных водах, которая изменила существовавшие с времен голландских колониальных властей границы территориальных вод страны с 3 миль (Territoriale Zee en Maritime Kringen Ordonnantie 1939г. гл. 1, часть 1) до 12. Она содержала также правила мирного прохода иностранных судов через внутренние воды Индонезии без ущерба ее суверенитету и безопасности.

Исходя из национальных интересов, Индонезия разработала свой вариант КАГ, который впоследствии был закреплен в постановлении правительства №4, (1960г.) «О территориальных водах Индонезии». В соответствии с этим постановлением площадь страны, которая ранее составляла 2.027.087 кв.км., увеличилась на 3.166.163 кв.км. и сейчас равна 5.193.250 кв.км.

В Индонезии приветствовали включение концепции архипелага в Конвенцию ООН по морскому праву 1982г. В дек. 1985г. Конвенция была ратифицирована индонезийским правительством законом №17/1985.

Законодательство. Морское право Индонезии строится на основе следующих законов.

1. Постановление о территориальном море и морских границах (Territoriale Zee en Maritime Kringen Ordonnantie) Sblid., 1939, №22.

2. Заявление правительства о территориальных водах Республики Индонезия (Декларация Джуанды) 13 дек. 1957г.

3. Закон №4, 1960г. «О территориальных водах Индонезии».

4. Постановление правительства №8, 1962г. «О мирном проходе иностранных судов в территориальных водах Индонезии».

5. Закон №19, 1961г. «О присоединении к трем Женевским конвенциям 1958г. о морском праве».

6. Закон №1, 1973г. «О континентальном шельфе Индонезии». В нем говорится, что континентальный шельф представляет собой «дно и землю под ним вне территориальных вод Индонезии, как это определено в законе №4», 1960г. на глубине 200 м. или более, где возможна добыча природных богатств; владение и эксклюзивное право использования природных богатств континентального шельфа принадлежит государству; исследование и использование природных ресурсов шельфа регулируется действующим законодательством.

7. Закон №5, 1983г. «Об исключительной экономической зоне». ИЭЗ прилегает к территориальным водам Индонезии, в нее включаются морское дно, земля под ним и толща воды над ним, на расстоянии 200 морских миль, отсчитываемых от границы территориальных вод; в случае, если море Индонезии перекрывает море соседней страны, то морская граница устанавливается на основе двустороннего соглашения; в своем море Республика Индонезия имеет суверенное право на исследование, использование, управление и консервацию биологических природных ресурсов континентального шельфа, а также использование источников энергии прилива и ветра; создание и использование рукотворных островов, технических установок и других сооружений; проведение научных исследований; а также другие права и обязанности, содержащиеся в Конвенции по морскому праву.

Для проведения научных морских исследований необходимо получить разрешение индонезийского правительства. Если в море Индонезии осуществляются действия, противоречащие законодательству страны и международному праву в области морских научных исследований и приведшие к ущербу, то виновная сторона несет за это ответственность и возмещает убытки Республике Индонезия.

В последнее время власти Индонезии пытаются упорядочить систему правил и процедур, регу-

лирующих выдачу разрешений иностранным ученым и исследователям на ведение научной деятельности, в т.ч. проведение исследований во внутреннем море, ИЭЗ и на континентальном шельфе.

8. Постановление правительства №15, 1984г. «О регулировании использования биологических ресурсов в исключительной экономической зоне Индонезии».

9. Закон №9, 1984г. «О рыболовстве», согласно которому в зону рыболовства включаются территориальные воды, реки, озера, и другие водоемы на территории Индонезии, исключительная экономическая зона. Ловля рыбы в этих водах может осуществляться только гражданами Индонезии или ее юрлицами, исключения допускаются в соответствии с международным правом или международными договорами. Места обитания редких видов рыб правительство может объявить заповедными зонами.

В 1999г. ведение дел рыбной отрасли было передано от министерства сельского хозяйства новообразованному министерству морских ресурсов и рыболовства. В 2001г. была обновлена законодательная база, регулирующая эту отрасль. Основным нормативным актом для освоения рыбных ресурсов Индонезии иностранными компаниями является распоряжение министра морских ресурсов и рыболовства «Об упорядочении использования рыболовецких судов в ИЭЗ Индонезии» от 22 окт. 2001г. Согласно этого документа **коммерческое освоение рыбных ресурсов иностранцами допускается только в ИЭЗ.**

Морские коридоры в архипелажных водах Индонезии. На 67 сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации (ММО) (Лондон, 1996г.) индонезийской стороной были представлены предложения по установлению маршрутов прохода судов в ее архипелажных водах. Делегации Индонезии тогда была выражена благодарность за проявленную ею инициативу обсуждения этого вопроса в ММО еще до принятия национальных правил. Было признано, что этот вопрос входит в компетенцию ММО.

В июне 1998г. ММО официально приняла три архипелажных коридора, предложенных Индонезией: проливы Зондский и Каримата, ведущие в Южно-Китайское море; Ломбокский и Макаassarский проливы, ведущие в море Сулавеси; коридор, соединяющий моря Саву, Тиморское и Арафурское на пути в Тихий океан через пролив Лети, море Банда и Молуккское море.

Правила и механизмы технического регулирования процедуры прохода по этим путям пока еще находятся на рассмотрении в соответствующих индонезийских ведомствах. С открытием коридоров иностранные суда, включая военные корабли, смогут свободно проходить их без получения разрешения. Для плавания вне этих морских линий действует описанная ниже запросная процедура получения разрешения на проход.

Разграничение морских пространств и морского дна и их регистрация – двусторонние договоры Индонезии.

1. Закон Республики Индонезия №2, 1971г. о договоре с Малайзией об установлении морских границ между двумя государствами в Малаккском проливе (правительственный информационный бюллетень ПИБ 1971г., №16).

2. Закон №6, 1973г. о договоре с Австралией о линии границы между Индонезией и Папуа-Новой Гвинеей, ПИБ 1973г., №58.

3. Решение президента №89, 1969г. о ратификации межправительственного соглашения с Малайзией об установлении границы морского шельфа между двумя государствами, ПИБ 1969г., №54.

4. Решение президента №42, 1971г. о ратификации межправительственного соглашения с Австралией об определении границы морского шельфа, ПИБ 1971г., №43.

5. Решение президента №20, 1972г. о ратификации соглашения между правительствами Индонезии, Малайзии и Таиланда об установлении границ континентального шельфа в северной части Малаккского пролива, ПИБ 1972г., №15.

6. Решение президента №21, 1972г. о ратификации соглашения с Таиландом о разграничении континентального шельфа между двумя государствами в северной части Малаккского пролива и в Андаманском море, ПИБ 1972г., №16.

7. Решение президента №66, 1972г. о ратификации соглашения с Австралией об установлении границ морского дна в Тиморском море и море Арафура, ПИБ 1972г., №45.

8. Закон №7, 1973г. о соглашении с Сингапуром об установлении морских границ между двумя государствами в Сингапурском проливе, ПИБ 1973г., №59.

9. Решение президента №51, 1974г. о ратификации соглашения с Индией об установлении границ континентального шельфа между двумя государствами.

10. Решение президента №1, 1977г. о ратификации соглашения с Таиландом об установлении границ морского дна между государствами в Андаманском море, ПИБ 1977г., №3.

11. Решение президента №26, 1977г. о ратификации соглашения с Индией о продлении линии континентального шельфа 1974г. между двумя государствами в Андаманском море и в Индийском океане, ПИБ 1977г., №32.

12. Решение президента №24, 1978г. о ратификации соглашения с Индией и Таиландом об установлении разграничительной линии и определении трехсторонней границы в Андаманском море, ПИБ 1978г., №37.

Морские порты. Основные законы, регулирующие режим морских портов – постановления правительства №1 от 1969г. «О порядке и организации деятельности в портах и их акватории» и №69 от 2001г. «О портах Индонезии».

В понятие порт включаются рабочая зона, состоящая из водной и сухопутной частей, необходимая окружающая территория для размещения терминалов и технического оборудования. Его границы устанавливаются по согласованию с министерством внутренних дел и местной администрацией.

Правительство Индонезии рассматривает проекты 7 постановлений в рамках реализации обязательств центрального правительства по осуществлению региональной автономизации в области морского и воздушного сообщения. С принятием этих постановлений местной администрации передаются более широкие полномочия в управлении портами.

Разрешение на проход иностранных судов через территориальные воды Индонезии выдается иностранным гражданским и военным кораблям,

пересекающим границу или заходящим в порты Индонезии на основании Конвенции ООН по морскому праву, 1982г., ратифицированной законом №17 от 1985г.

Законодательство, регулирующее процедуру получения разрешения, закреплено решением президента №16 от 1971г., «О процедуре предоставления разрешения на плавание всем иностранным судам в территориальных водах Индонезии» и решением министра туризма, почт и телекоммуникаций №КМ.86/VM.L06/MPPT/08 «О требованиях к посещению иностранных туристических и экскурсионных судов».

Для всех видов деятельности иностранных судов в водах Индонезии существуют 2 вида разрешения на проход: для гражданских судов (Sailing Permit); для военных кораблей (Security Clearance). Разрешение на проход судна согласовывается в МИД, минобороны и безопасности, министерстве транспорта. Запрос на проход территориальных вод Индонезии подается минимум за 7 рабочих дней до пересечения судном границы территориальных вод, запрос на заход в индонезийские порты – минимум за 14 рабочих дней.

КАНАДА

Водительские права в Канаде являются одним из основных документов, удостоверяющих личность. В пров. Квебек выдача прав относится к компетенции Страхового автомобильного общества Квебека, являющегося уполномоченным государственным провинциальным подчинением.

Для получения водительского удостоверения необходимо соответствовать следующим критериям: достичь возраста 16 лет; удовлетворять медицинским требованиям; сдать экзамен на знание правил дорожного движения; сдать практический экзамен по вождению.

Сдача экзамена по теории проходит в одном из экзаменационных центров. Чтобы быть допущенным к экзамену, необходимо: предоставить два удостоверения личности (свидетельство о рождении или паспорт и карту соцстрахования); заполнить медицинскую декларацию; пройти тест на зрение; оплатить сбор в 10 кан.долл.

Экзамен состоит из 64 вопросов. Чтобы его сдать, необходимо дать правильный ответ как минимум на 75% из поставленных вопросов. При успешной сдаче экзамена выдается удостоверение ученика водителя (permis d'apprenti conducteur), действительное в течение 18 мес. дающее право быть допущенным к практическим занятиям по вождению. Минимальный срок обучения на курсах вождения определен в 12 мес., но в исключительных случаях, когда обучаемый демонстрирует явные успехи, он может быть снижен до 8 мес.

По завершении курса претендент на получение водительских прав допускается к практическому экзамену, на который необходимо, предварительно оплатив сбор в 25 кан.долл., предоставить документы: удостоверение ученика водителя; два удостоверения личности; аттестат об окончании автошколы; техпаспорт и полис страхования автомобиля, на котором будет сдаваться практический экзамен.

В случае успешного прохождения испытания выдается одно из двух удостоверений: испытательное удостоверение (permis probatoire), которое

выдается на срок не более 2 лет, либо на меньший срок до достижения водителем возраста 25 лет; водительское удостоверение, (для лиц старше 25 лет на день сдачи экзамена).

До недавнего времени выдача водительских удостоверений проходила непосредственно в местных бюро Страхового автомобильного общества Квебека. Однако, участвовавшие случаи краж оборудования, необходимого для изготовления водительских прав, вынудили Общество изменить процедуру их получения. Объявлено, что со 2 сент. 2002г., бюро Общества открыты лишь для подачи документов и оплаты необходимых сборов. Само удостоверение на право вождения будет изготавливаться в специальном центре, местонахождение которого не разглашается, и высылаться заявителям по почте.

КИТАЙ

Вгоды 9 пятилетки в строительство и модернизацию железных дорог было инвестировано 30 млрд.долл., в автодорожную сеть с акцентом на строительство скоростных автомагистралей государственного значения – 107,11 млрд.долл., в развитие морских портов – 5,1 млрд.долл. Масштабные инвестиции способствовали оптимизации транспортной структуры и повышению пропускной способности транспортных систем, стимулировали развитие автодорожных и водных перевозок.

Общий объем инвестиций в транспортную инфраструктуру в 2001г. превысил 31,4 млрд.долл. В 2001г. было построено 2183 км. новых ж/д линий, 1172 км. второй колеи и 2824 км. железных дорог было электрифицировано (в 2000г. – 988 км. новых линий и 538 км. электрифицировано). Общая протяженность электрифицированных железных дорог в КНР на конец 2001г. составила 16 тыс.км., к 2005г. достигнет 20 тыс.км., а к 2010 – 26 тыс.км. В 2002г. на развитие и модернизацию ж/д сети КНР будет выделено 6,77-млрд.долл.

В 10 пятилетки (2001-2005гг.) особое внимание будет уделено увеличению инвестиций в масштабное строительство и реконструкцию ж/д сети в Западном Китае (15 млрд.долл.). Всего намечается проложить 2,6 тыс.км. новых магистралей и 1,3 тыс.км. двухколейных путей. За последние 10 лет инвестиции в ж/д в юго-западных регионах КНР превысили 30% от всех капиталовложений в ж/д инфраструктуру. Протяженность железных дорог в этой части Китая составила 10 тыс.км., из них 4,6 тыс.км. – электрифицированные. Общая протяженность ж/д КНР к 2005г. достигнет 75 тыс.км., из них – 20 тыс. электрифицированных.

Осуществление указанных проектов заложит основу для планируемого строительства **международной железной дороги Китай-Киргизия-Узбекистан** и позволит достичь стратегической цели соединения государств Центральной Азии с портами восточного побережья КНР и странами ЮВА.

Для привлечения внутренних и иностранных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры Госсовет КНР намерен предоставлять специальные льготы участникам проектов. Возможность будущих крупных контрактов в стране с общей сетью устаревших железных дорог в 66 тыс.км. привлекает крупнейшие иностранные концерны, предлагающие передовые технологии.

Определив местный компонент совместных проектов инфраструктуры. Госсовет КНР вынудил иностранные компании учреждать в Китае центры по производству, проектированию и разработке ж/д оборудования, обеспечивая тем самым передачу технологий.

По заявлению МЖД КНР, на 10 пятилетку запланировано создание охватывающей всю территорию страны и соединяющей большинство крупных городов Китая новой, основанной на современных технологиях сети железных дорог и системы управления движением и организации грузопотоков. Средняя скорость грузовых поездов к 2005г. возрастет до 120 км/ч. **Будет создана сеть скоростных дорог** со скоростью движения 160 км/ч, соединяющаяся с основными ж/д магистралями. В строительстве новых железных дорог на западе страны будут применяться специальные технологии и материалы, соответствующие сложным климатическим условиям этих регионов. Развитие ж/д сети КНР будет сопровождаться прокладкой оптоволоконных линий связи, созданием современной системы информации и слежения, а также активным использованием возможностей Интернет для распространения коммерческой информации и продажи услуг.

В 2002г. планируемые доходы от грузовых и пассажирских перевозок на ж/д транспорте составят 16,9 млрд.долл., прибыль – 60,45 млн.долл. Объем перевозок достигнет 1815 млрд.т. и 1,02 млрд.чел.

Власти уделяют внимание строительству автомагистралей государственной категории, соединяющих восточные и западные провинции страны. По данным министерства коммуникаций КНР к 2010г. вступят в строй 8 таких автомагистралей, а общая протяженность автодорог государственного значения возрастет на 8 тыс.км. и достигнет 12,6 тыс.км. Планируется начать строительство 5 автострад по направлению Север-Юг. В 2001г. было построено 32 тыс.км. автодорог, из них – 3017 км. – скоростных. **Общая протяженность скоростных дорог КНР превысила 16 тыс.км.** В автодорожном строительстве было ежемесячно занято 2,53 млн. чел. В 2002г. продолжится прокладка скоростных дорог, связывающих пров. Хэйлунцзян и Хайнань, Пекин и Чжухай (Гуандун), Ляньюньган и Хоргое, Шанхай и Чэнду.

Пассажиро- и грузооборот на автодорожном транспорте в 2001г. достиг 704,7 млрд.чел. и 10,54 млрд.т. (рост к 2000г. на 5,8% и 1,4%).

После вступления в ВТО Китай стал активнее привлекать иноинвестиции в дорожный транспорт, заимствовать западный опыт управления и передовые технологии. На предстоящее 10-летие выделено 45 ключевых автодорожных проектов, финансирование которых будет осуществляться на основе совокупного использования бюджетных средств, акционерных капиталов и иностранного капитала. В сфере автотранспорта будет создано 50 специализированных общенациональных или трансрегиональных объединений, которые займут ведущее положение на рынке автоперевозок. Доля отрасли в ВВП страны к 2010г. возрастет с 1,9% до 2,3%.

В число приоритетных инфраструктурных объектов входят следующие автомагистрали.

– Скоростная автострада Пекин-Чжухай, один из ведущих гособъектов, в дек. 2001г. сдан север-

ный участок в пров. Хубэй и мост через р.Янцзы «Цзюньпань». Общие капвложения составят 12,26 млрд. юаней (1,5 млрд.долл.), 400 млн.долл. поступят в качестве кредита Всемирного банка.

– В 2001г. было открыто движение по скоростной автостраде Сиань-Янлян, общей стоимостью 864 млн. юаней, скорость движения – 120 км/ч, 8 полос, начато строительство Янлян-Юймэнькоу, движение будет открыто в 2005г.

– В дек. 2001г. открыт участок Лоян-Саньмэнься-Линбао автомагистрали Ляньюньган-Хоргос (СУАР), протяженностью 205,8 км., объем инвестиций – 776 млн.долл.;

– Начатое в 1999г. строительство автомагистрали через пустыню Юйлинь-Цзинбянь (Шэньси) будет завершено в 2003г., общая протяженность – 134 км., инвестиции – 213 млн.долл.;

– автомагистраль. Цинхай-Тибет, протяженностью 66,4 км., объем инвестиций – 48 млн.долл.;

– автодорога Пиннань-Синин, протяженностью 34,78 км., первая скоростная магистраль на Цинхай-Тибетском нагорье, прокладка ведется в рамках продолжающегося строительства автомагистрали государственного значения Даньдун (пров. Ляонин)-Лхаса (Тибет), инвестиции – 530 млн.долл. Помимо основных автомагистралей госкатегории в западной части страны планируется построить еще 8 автодорог протяженностью 15 тыс.км. соединяющих эти регионы с восточными. Всего по данным Управления автомобильных дорог министерства коммуникаций КНР в этом году реализуются 259 проектов строительства автодорог.

Наряду с развитием дорожной сети в юго-западных регионах Китая осуществляется интенсивное строительство аэропортов. За годы 10 пятилетки здесь будет сдано в эксплуатацию 10 аэропортов, включая аэропорт «Линьчжи» в Тибете.

Форсированное строительство инфраструктурных объектов на Западе КНР сопровождается модернизацией и развитием морпортов, которые будут разделены на 4 уровня – транспортные центры (Далянь, Шанхай, Гуанчжоу, Циндао), главные порты, специальные порты и порты местного значения. Упор будет сделан на 4 региона – р-н залива Бохай, дельты Янцзы, районы юго-восточного и южного побережья. В 10 пятилетке в Китае будут построены 135 глубоководных причалов в морских портах, их число достигнет 800, пропускная способность – 1,43 млн.т.

Авиаперевозки

Западные эксперты прогнозируют замедление темпов роста китайского рынка внутренних коммерческих авиаперевозок.

До авг. 2001г. этот рынок сохранял хорошие показатели, но в сент. вырос лишь на 5,6%, а в окт. – на 2%. Аналогичная ситуация складывается и в секторе международных авиаперевозок. За первые 8 мес. 2001г. его рост достиг 18,1%, а в окт. замедлился и составил 3,4%.

Экономический спад, усугубленный терактами в США 11 сент., больно ударил по авиакомпаниям во всем мире. События последних месяцев показали, что китайские авиакомпании не обладают иммунитетом от мирового спада в сфере авиаперевозок. Тем не менее, последние более обеспокоены последствиями внутренней конкуренции и незаконного снижения тарифов, чем негативным

воздействием внешних факторов. В I пол. 2001г. совокупные убытки в области авиаперевозок достигли 2 млрд. юаней, что было вызвано обострением конкуренции на внутреннем рынке. 1999г. стал последним прибыльным годом для китайских авиакомпаний. Тогда в результате введения запретов на снижение тарифов их прибыль составила 790 млн. юаней.

Данные за нояб. 2001г., опубликованные авиакомпанией «Южно-китайские авиалинии» (Гуанчжоу) свидетельствуют, что на внутренних линиях рост доходов, рассчитанных по соотношению числа пассажиров на протяженность маршрута в километрах (revenue passenger kilometers – далее РПК) составил 14% (14,1% в окт.). В июне 2001г. по этому показателю наблюдался рост 17% по сравнению с аналог. периодом пред.г. Совокупный рост РПК этой авиакомпании составил 15,6% (15,9% в окт.). В нояб. 2001г. авиакомпания «Восточно-китайские авиалинии» (Шанхай) добилась лучших, хотя и незначительно, результатов. На фоне продолжающегося спада в загруженности рейсов процент заполненных мест снизился лишь на половину октябрьского падения, которое было худшим за последние два года.

При сопоставлении с положением в сфере авиаперевозок в США и странах Европы показатели, которые демонстрирует китайский рынок, выглядят более обнадеживающими. Даже если процентный рост сократится наполовину, то в абсолютном выражении число авиапассажиров в Китае будет возрастать.

Шанхай

Развитие инфраструктуры города. Остается одной из приоритетных задач шанхайского правительства. В дефицитном бюджете города, определенном на 2002г. на строительство объектов инфраструктуры выделяется 6,4 млрд.долл. (8,4% расходной части). Местные власти также вынашивает планы заимствования финансовых средств у банков и выпуск ценных бумаг под соответствующие объекты строительства. Новая политика согласована с центром, который требует привлечения частного капитала для стимулирования экономического роста.

Шанхайский порт является ключевым звеном инфраструктуры мегаполиса, во многом определяющая динамику его экономического развития. За последние четыре года **грузооборот порта** вырос в 2 раза – по этому показателю он переместился с 9 на **5 место в мире**. По объемам обрабатываемых грузов Шанхай уступает таким лидерам как Гонконг и Сингапур. Такое положение связано с тем, что из 300 причалов шанхайского порта лишь 20 могут обслуживать контейнеровозы. Стремление улучшить структуру обрабатываемых грузов, а также геоморфологические особенности морского дна предопределили решение о сооружении нового глубоководного порта вокруг о-вов Даяншань и Сяояншань (юг Шанхая, юрисдикция провинции Чжэцзян), главной специализацией которого станут контейнерные перевозки.

По данным шанхайской таможни, в 2001г. в порту зафиксировано 19 тыс. судозаходов по международным рейсам, обработано 220 млн.т. обычных грузов (рост 7,8%), 6,33 млн.т. 20-футовых контейнеров (рост 12,8%). В течение I кв. 2002г. обработано 1,8 млн.т. грузов (рост 25%).

Начало строительства намечено на июнь 2002г. О его стоимости китайцы предпочитают не распространяться, однако по предварительным оценкам, на первом этапе смета может превысить 12 млрд.долл. Сюда войдут работы по возведению к островам восьмиполосного моста длиной в 27,5 км., а также строительство самих портовых коммуникаций.

В проекте заложено активное развитие инфраструктуры на р.Янцзы, включая постройку к 2009г. шлюзового канала со сверхвысокой пропускной способностью и создание сети речных фарватеров (от Шанхая до Чунцина), способных пропускать суда водоизмещением до 10 тыс.т. Вдоль пути контейнеровозов будут возведены новые глубоководные речные порты.

По мнению западных СМИ, успешная реализация гигантского инфраструктурного проекта может не только превратить этот путь в самую мощную артерию грузовых перевозок в мире, закрепив за Шанхаем статус ведущего центра Восточной Азии, но и обострит конкурентную борьбу на рынке портовых услуг, оттянув на мегаполис существенную часть мирового грузопотока. На первом этапе к тендеру не допущена ни одна иностранная компания. В случае допуска иностранцев, основная конкурентная борьба за шанхайский «пирог» разразится между двумя транснациональными корпорациями – Hutchinson Port Holding и PSA Corporation. Наибольшие предпочтения отдаются Hutchinson, которая контролирует порт Гонконг и имеет неплохие связи с Пекином.

В последние годы значительные усилия прикладываются к модернизации региональной системы спутникового контроля территориальных вод в Восточно-Китайском море. В 1996-98гг. построено **7 станций слежения** (Шанхай, Чжэцзян, Цзянсу). В 2000г. начато строительство еще 3 (Чжэцзян, Цзянсу, Фуцзянь). По данным Администрации морской безопасности Шанхая, замыкающей на себе общее управление, старая система не отвечала современным требованиям, в частности, по военным судам и танкерам, тогда как новая позволяет отслеживать любой корабль в радиусе 100 км. от станции **с погрешностью 0,5 м.**, 300 км. – 3 м.

Местные власти продолжают активно наращивать сеть автомобильных дорог вокруг мегаполиса. Шанхай соединен **5 скоростными магистралями** с соседними провинциями Чжэцзян и Цзянсу. К 2005г. планируется довести их количество до 10, соединив в радиусе 400 км. г.г.Ханьчжоу, Сучжоу, Нанкин, Нанчан, Уси, Чэнду, Ляньюньган. Группа компаний, участвующих в строительстве, получит право коммерческого управления дорогами в течение следующих 25 лет.

В ближайших планах правительства Шанхая числится завершение строительства южного (67 км.) и северного (38,7 км.) участков внешней кольцевой дороги, общая протяженность которой составит 187 км., а также прокладка третьего автомобильного туннеля через р.Хуанпу, соединяющего новый район Пудун с другими районами города.

Администрация железных дорог Шанхая контролирует сеть железных дорог в четырех соседних провинциях. Пропускная способность Восточного Китая в пиковые дни достигает 600

тыс.чел. в день, трех вокзалов Шанхая – 140 тыс.чел. Сеть рельсовых дорог в Восточном Китае обслуживает подвижной состав, состоящий из 400 поездов (134 в резерве), Шанхай – 230 (73 в резерве).

Выполняя решение центрального правительства о подъеме роли ж/д транспорта, местные власти планируют до 2005г. выделить 2,5 млрд.долл. на его реконструкцию. Большая часть средств будет потрачена на импорт локомотивов и машинного оборудования. Дополнительно будут проложены 200 км. рельсовых путей, соединяющих основные магистрали с районом возведения нового глубоководного порта.

В 2002г. намечено завершить строительство монорельсовой дороги на магнитной подушке, призванной соединить аэропорт Пудун с центром Шанхая (стоимость проекта 1,2 млрд.долл.).

Одним из приоритетных направлений развития инфраструктуры Шанхая остается воздушный транспорт. В городе действуют два международных аэропорта (новый – Пудун, старый – Хунцяо), которые обслуживают работу 30 международных авиакомпаний, осуществляющих воздушное сообщение с 96 странами мира. После завершения строительства монорельсовой дороги местные власти планируют перевести все международные рейсы в аэропорт Пудун, оставив за Хунцяо обслуживание только внутренних авиалиний.

Большая часть бюджетных денег, выделяемая на развитие воздушного транспорта, пойдет на строительство второй взлетной полосы в аэропорте Пудун (220 млн.долл.). Начало строительных работ намечено на I декаду 2003г. Еще 425 млн.долл. в качестве кредита выделяет Банк Китая. Половина этой суммы предназначена для внедрения системы электронного банковского сопровождения коммерческих служб аэропорта Пудун.

Основным китайским авиаперевозчиком, базирующимся в Шанхае, остается авиакомпания China Eastern Airlines. Ее летный парк, насчитывающий на начало 2002г. 72 самолета, осуществляет сообщение с 76 городами.

В 2001г. прибыль China Eastern составила 65,3 млн.долл., грузооборот – 950 млн.т/км (рост 5,1%), пассажирооборот – 15,9 млн.чел. (рост 12,8%) По Китаю прибыль составила 120 млн.долл. (рост 1,2%), пассажирооборот – 83 млн.чел., грузооборот – 1,85 млн.т. (рост 10,3% и 8,2% соответственно).

Согласно плану администрации гражданской авиации КНР, все местные авиакомпании сольются в три головных предприятия – Air China, China Southern Airlines, China Eastern Airlines. Реорганизацию намечено закончить до II пол. года.

После решения правительства о реорганизации воздушного транспорта авиакомпания приступила к обновлению парка самолетов. В апр. китайцы подписали соглашение о покупке 20 фэробусов А-320 на 800 млн.долл. В стадии переговоров находится вопрос покупки 4 Боингов 737-700 и взятии в лизинг двух А319. Новые самолеты пойдут на замену старых Боингов-737 и Макдоннел-Дуглас. Деньги на обновления парка самолетов компании предложено получать за счет выпуска ценных бумаг.

Общественный транспорт не удовлетворяет растущим потребностям города. Перед местным

Комитетом по транспорту поставлена задача доведения к 2005г. доли пассажиров, пользующихся общественным транспортом, с 4 до 30%.

Главные резервы на этом направлении власти видят в планах масштабного строительства новых линий метрополитена. Для этих целей дополнительно закуплено 6 японских установок для бурения туннелей, на 15 млн.долл., общее количество доведено до 14 штук.

Объявлены через местные СМИ планы прокладки 212 км. линий метро. Местное метро имеет 2 линии (по 16 и 13 ст.), его максимальная пропускная способность — 700 тыс. пассажиров в день. По данным госкомитета планового развития, правительство КНР намерено выделить 16,6 млрд.долл. на строительство метро, доведя его протяженность к 2005г. с нынешних 193,4 км. до 450 км. В г.г.Нанкин, Шэньчжэнь, Чунцин, Ухань, Циндао проекты уже прошли все необходимые согласования.

Академия городского планирования КНР предложила рассмотреть возможность снижения стоимости 1 км. метро с 84,3 млн.долл. до 54,2 млн.долл. за счет повышения доли комплектующих и оборудования китайского производства до 70%.

Возможно, выходом для города может стать наземное метро, окончание строительства первой ветки которого намечено на начало 2004г. Его эксплуатация показала неплохие результаты, и местные власти рассматривают возможность дополнительного строительства 4 новых линий, с доведением общего числа станций до 40. С 2000г. построено 19 станций (22 км.) наземного метро, стоимость проекта 1,6 млрд.долл.

Еще одной проблемой города является изношенность парка городских автобусов (6500 машин), 70% которого находится в плачевном состоянии. По замыслу шанхайского управления общественного транспорта выделение из бюджета 67 млн.долл. позволит на 40% обновить парк автобусов в течение 2 ближайших лет.

В плачевном состоянии находятся и подземные коммуникации Шанхая, особенно в старой его части. Ужасающее качество водопроводной воды вынудило городские службы в конце 2001г. начать массовую замену старых трубопроводов. Предполагается в течение двухлетнего срока заменить 500 км. труб, большинство которых были проложены до 1963г. Проект оценивается в 50 млн.долл.

Прокладка ветки газового трубопровода Тарим-Шанхай, включая сам газопровод, инфраструктуру города и проекты сопровождения оцениваются в 45,6 млрд.долл.

Монорельсовая железная дорога. В Шанхае подходят к концу строительные работы по возведению вокзала и монорельсовых путей, необходимых для движения поездов на магнитной подушке. Коммерческое внедрение первой в мире дороги подобного типа должно показать достижения современного Китая, а также поднять **имидж Шанхая как ведущего центра Восточной Азии.** За развитием проекта непосредственно следит председатель госсовета КНР Чжу Жунцзи.

Строительство монорельсовой железной дороги началось в марте 2001г. Перед этим технический проект, представленный немецкими компаниями Thyssen Krupp и Ekehard D.Schuijz, про-

шел необходимые согласования в министерстве науки и технологий Академии наук КНР и госкомиссии планового развития КНР.

По проекту, поезда, состоящие из 9 вагонов общей вместимостью 959 пассажиров, должны следовать по маршруту аэропорт Пудун-станция метро Лунъянлу, развивая скорость 500 км/ч. Расстояние в 31 км. будет покрываться за 8 минут. Первоначальная стоимость проекта оценивалась в 1 млрд.долл. Окончание работ было намечено на конец 2002г.

После успешной эксплуатации дороги в Шанхае китайское руководство рассматривает возможность внедрения подобных технологий в других провинциях Китая, в частности, ими называется г.Чэнду (провинция Сычуань).

Целесообразность возведения дороги на магнитной подушке, от коммерческого использования которой в силу технических причин в свое время отказались как японцы, так и немцы, с самого начала вызывала сомнения специалистов. Очевидные проблемы у китайцев начались в марте 2002г.

По официально необъявленным причинам за 10 мес. до окончания строительства немецкие подрядчики уволили всех своих технических экспертов, отвечавших за поставку оборудования.

Мэр Шанхая был вынужден срочно вылететь в Германию, где провел серию переговоров с высшим руководством немецких компаний. По сообщениям китайских СМИ, немцы предложили ускорить работы в обмен на свое участие в других подобных проектах на территории Китая.

Возникшая проблема не стала неожиданностью для китайцев. Принимая решение о начале строительства, они просчитывали для себя все возможные варианты развития событий. На Чанчуньском заводе электровозов (провинция Цзилинь) ими уже практически разработан опытный образец поезда, способного развивать скорость 60-100 км/ч. Идут поиски возможностей совершенствования технических характеристик состава. К разработке поезда на магнитной подушке могут быть привлечены американские компании, утверждение соответствующего проекта с которыми намечено на июнь 2004г.

Строительство монорельсовой железной дороги идет в Шанхае быстрыми темпами: завершено строительство опорных свай дороги, практически построено здание вокзала возле аэропорта Пудун, начата укладка монорельсов.

Стоимость проекта превысила 1,2 млрд.долл., официальные сроки завершения строительства могут быть перенесены на начало 2003г.

КНР

Обслуживание судов в портах проходит согласно правилам торгового мореплавания КНР. Капитан иностранного судна обязан оповещать за неделю по спутниковой связи «Инмарсат» о предполагаемом заходе своего корабля портовые власти в лице местного отделения KOSA (Korean Ship Agency), которое сообщает об этом в центральный офис в Пхеньяне. KOSA также дает подтвержденные возможности обработки судна в данном порту. После прибытия судно обязано занять место, указанное ему портовыми властями на внешнем рейде. В пределах порта иностранным судам запреще-

но использование радиооборудования, радара и эхолота, промер глубин, фотографирование, зарисовка, катание на лодках и плавание, использование громкоговорителей, радио, магнитофонов за пределами кают, показ фильмов на палубе.

Первыми на борт прибывают представители различных служб: санитарный врач, два представителя погранвойск, лоцман. Ими производится досмотр судна. Осматриваются все без исключения судовые помещения, в т.ч. каюта капитана. Во время инспектирования капитан должен предъявить портовым властям сертификат о принадлежности и другие судовые документы, включая палубный/машинный журнал, которые потребуют портовые власти, а также документы, которые запросят таможенные и карантинные службы. Все имеющиеся у членов экипажа фотоаппараты и видеокамеры, а также средства радиосвязи заносятся в таможенную декларацию и опечатываются с целью недопущения их несанкционированного использования. Фото- и видеосъемка может проводиться только с разрешения корейских погранвластей. Разрешено брать фото- и видеоаппаратуру на экскурсии, организуемые корейской стороной. Использование средств спутниковой связи также осуществляется только с разрешения погранвластей. В последнее время все российские суда, заходящие, например, в порт Раджин, пользуются спутниковыми телефонами и факсовыми аппаратами. Во время стоянки в порту на борту судна находятся сотрудники соответствующих служб, контролирующие контакты экипажа с занятыми на погрузочно-разгрузочных работах корейскими рабочими.

При отсутствии места в порту судно ставят на рейд. Время стоянки на нем ограничено пятью сутками. Аналогичный срок отводится и на обработку судна. Однако реально корабль может находиться в порту или на рейде большее время в силу различных причин: отсутствие необходимого груза, перебоев в электроснабжении, поломки портовых механизмов.

Существуют ограничения и на свободу передвижения. Согласно правилам, распространенным во всех портах КНДР, если кто-либо из экипажа пожелает сойти с судна на берег и посетить расположенные в порту места отдыха, то капитан должен сообщить об этом портовым властям и получить устное разрешение. Сейчас отменена практика выдачи в порту каждому моряку берегового пропуска *Landing pass*, с которым он мог передвигаться только по территории порта. Однако для выезда за его пределы морякам приходится приблизительно за сутки оформлять через представительство KOSA специальный пропуск *Travel pass*. В этом случае к морякам должен быть приставлен сопровождающий со знанием языка. В то же время в порту Раджин моряки редко покидают пределы порта, т.к. единственное место отдыха — «Интерклуб», находится на его территории.

За последние 2 года в портах пров. Северная Хамген наметилась тенденция к ослаблению ограничений. Были ослаблены требования корейских властей к российским экипажам в отношении сертификатов о вакцинации против холеры. Если раньше требовались международные медсертификаты о прививке против холеры, а в случае их отсутствия корейцы предлагали сделать вакцинацию за 9 долл., то с появлением у наших моряков

медкнижки нового образца эти вопросы были сняты.

Таможня КНДР по-прежнему ведет досмотр всех кают, но особой строгости уже не проявляет. Постоянно находящиеся на кораблях представители портовых властей и служб ищут предлог, чтобы получить тот или иной подарок или пообедать. Многие негативные моменты, связанные с излишней строгостью соблюдения тех или иных правил, бывают таким образом сняты. При оставлении порта капитан должен представить заявление на зачистку судна портовым властям за 24 часа до отхода.

Что касается количества судозаходов иностранных судов (в т.ч. и российских) в порты пров. Северная Хамген, то оно сравнительно невелико. Наиболее посещаемым портом является Раджин, в который в 2001г. совершено 22 захода судов под российским флагом и 60 заходов китайских судов.

Порт Чондин, открытый для внешнеторговых перевозок в 1958г., до начала 90гг. оставался одним из наиболее посещаемых российскими судами портов. Однако ввиду свертывания торгово-экономических связей с КНДР произошло резкое сокращение числа российских судозаходов в порты Чондин и Кимчак. Сейчас намечается тенденция к более активному использованию портов Чондина для возможной перевалки угля из Кузбасса на Тайвань. В 2002г. западный порт города посетили 2 танкера с российскими экипажами под панамским флагом, доставившие бензин из Находки.

Для проведения следующих работ необходимо получить разрешение портовых властей: ремонт главного двигателя, котла и брашпиля; сварные работы на палубе и любая работа с воспламеняющимися средствами; выкачивание балласта за борт; обдирка и покраска бортов; ремонт оборудования, запломбированного властями; погрузка и разгрузка опасных грузов, а также проведение любых работ, представляющих грозу безопасности судна.

В пределах порта запрещено: использование радиооборудования и радара; промер глубин и использование эхолота; фотографирование, зарисовка, ловля рыбы, катание на лодках и плавание; использование громкоговорителя, радио, магнитофонов за пределами кают, показ фильмов на палубе; курение вне отведенных мест; выброс мусора, золы, масла и маслянистых вод.

КОЛУМБИЯ

Автосборочная промышленность страны представлена предприятиями Colmotores, Sofasa и Compania Colombiana Antomotriz (CCA).

Родоначальником отрасли является предприятие Colmotores, основанное в 1956г. Основной акционер компании — корпорация General Motors (83% акций) На ее заводе собираются автомобили американской фирмы Chevrolet.

Сборочное предприятие CCA появилось в 1973г. Основной акционер фирма Mazda (53% акций) Компания ориентирована на сборку различных моделей Mazda.

Самое молодое предприятие — Sofasa приступило к выпуску а/м Renault в 1989г. Основными акционерами его являются Группа «Бавария» (51% акций) и Renault (24%).

Динамика изменения объемов производства автомобилей

	1995г.	1996г.	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.	2001г.
Colmotores	32937	30751	31497	26359	13015	19429	26362
Sofasa.....	22490	25476	31441	18524	12159	20943	29910
ССА.....	26120	23438	25189	21059	8699	9511	13606
Bceero.....	81547	79665	88127	65942	33873	49883	69878

Падение производства в 1999г. связано с кризисом экономики Колумбии и в регионе, в первую очередь в соседних странах: Венесуэле и Эквадоре — основных импортеров колумбийских автомобилей. В этот период заводы работали по сокращенной схеме, была уволена большая часть персонала. Только в 2000-01гг. наметилось оживление в отрасли, опять же за счет активизации рынков соседних стран.

Организация сборочного производства автомобилей в Колумбии регламентируется законом №440 от 8 марта 1995г., в котором предусмотрено: предприятия могут собирать любые модели автомобилей, обязательно предоставляя послегарантийное обслуживание и обеспечение их запчастями; после внедрения на рынок новой модели автомобиля сборочные предприятия ежеквартально информируют министерство экономического развития о темпах ее производства и продаж; сборочные предприятия должны включать в собираемый автомобиль минимальное количество комплектующих импортного производства.

Соблюдение этих требования позволяет значительно снизить таможенные пошлины на ввозимые сборочные комплекты до 3,5%, что делает собранный автомобиль более конкурентоспособным на местном рынке и рынках Андских стран. Налог на ввозимый в страну автомобиль в собранном виде составляет в среднем 35%.

Минимально необходимая доля «национального участия» составляет 26%. Благодаря этому требованию в Колумбии были созданы благоприятные условия для развития национальных предприятий, производящих комплектующие для собираемых автомобилей.

В Колумбии успешно работает 41 такое предприятие. Гамма производимых ими изделий: элементы внутренней обивки салона, сиденья, колесные диски, шины, части подвесок, элементы трансмиссии, стеклоочистители, резиновые и пластиковые элементы конструкции а/м, кузовные детали, элементы тормозной системы, сцепления, ремни безопасности, шланги, элементы системы охлаждения и смазки двигателя, системы выхлопа отработанных газов.

Все колумбийские производители комплектующих объединены в ассоциацию ACOLFA (Asociacion Colombiana de Fabricantes de Autopartes) Эта ассоциация призвана защищать права и отстаивать интересы своих членов. Одновременно ACOLFA занимается поиском возможных партнеров для входящих в нее предприятий.

В середине 2001г. в Колумбии было создано и работает сборочное предприятие Autotat (100% российский капитал). Фирма имеет лицензию на сборку автомобилей марки «Бронто» (модернизированная «Нива» завода «Бронто» в г.Тольятти), выданную в соответствии с местным законодательством министерством экономического развития Колумбии. Фирма располагает всеми необходимыми средствами для организации мелкосерийного производства а/м «Бронто» («Фора» и «Лондоле»). В проекте задействовано большое

число колумбийских производителей комплектующих, суммарная доля которых достигла 26% стоимости собранного автомобиля.

Несмотря на сохраняющийся вялый спрос на автомобили на внутреннем рынке, к концу 2001г. фирме удалось освоить фактически всю первую партию сборочных комплектов (84 шт.). На 2002г. Autotat планирует значительно увеличить продажу своей продукции как внутри страны, так и выйти на рынки соседних стран: Эквадора и Венесуэлы.

Автотранспорт

Более 70% всех грузов внутри страны перевозится автотранспортом, 15% — трубопроводным транспортом, 6% — речным, 5% — морским, 3% — железнодорожным и 1% — авиационным.

Доля автотранспортных услуг в ВВП составляет 6%. Колумбия имеет развитую сеть шоссейных дорог. Основная часть из них — платные, и доля их растет. 200 компаний занимаются международной и междугородней перевозкой грузов. Используются в основном магистральные тягачи фирм MАС, Ford, General Motors.

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. В связи с этим существенная часть транспортировки нефти приходится на автотранспорт, объем перевозок которого составляет 1,2 млн. бар. в год.

Колумбийский рынок автотехники на протяжении последних 3 лет оставался практически без изменений и находился на уровне 60-70 тыс. проданных автомобилей в год. 50% рынка приходится на технику, собираемую местными сборочными предприятиями.

Динамика продаж автомобилей в стране, количество проданных а/м, в ед.: 1995г. — 137,101; 1996г. — 120,037; 1997г. — 154,612; 1998г. — 125,661; 1999г. — 60,317; 2000г. — 69,842; 2001г. — 76,000.

В Колумбии работают три сборочных автомобильных предприятия: Colmotores (General Motors), Sofasa (Renault, Toyota) и Compania Colombiana Automotriz (Mazda), которые как уже отмечалось выше, в 2001г. произвели 69.878 тыс. ед. а/м. На местном рынке реализуется только половина их продукции. Другая половина — экспортируется.

В 1998г. в результате экономического кризиса спрос на автомобили резко сократился и сборочные производства практически вдвое уменьшили выпуск продукции, соответственно уволив 50% своего персонала. Ситуация осложнилась тем, что Венесуэла и Эквадор — основные внешние рынки для колумбийских автомобилей в этот период также переживали серьезные экономические трудности. Заметная активизация производств наметилась к концу 2001г. Однако, это было следствием спроса на их продукция в соседних странах, а не результатом оживления внутреннего рынка.

Сборка грузовых автомобилей и автобусов производится только фирмой Colmotores на шасси а/м General Motors. Динамика роста сборки грузовиков и автобусов в 1999-2001гг.: 1999г. — 3.190; 2000г. — 3.648; 2001г. — 3.868.

Низкий уровень производства грузовых автомобилей объясняется отсутствием спроса. Грузовые автомобили в этот период импортировались буквально единицами

Что касается импорта автомобилей, то значительный сегмент колумбийского рынка занимают корейские автомобильные фирмы «Хьюндай», ДЭУ и КИА. Дорогостоящие марки (Мерседес, БМВ, Ауди, Вольво) ввозятся в страну в незначительных количествах.

Колумбийские потребители автомобильной продукции делятся на две группы. Первая отдает предпочтение автомобилям малого класса и низкой стоимости (8-13 тыс.долл.). Вторая группа ориентирована на приобретение внедорожных автомобилей, технические характеристики которых наиболее соответствуют местным условиям.

Парк тракторов и сельхозтехники в Колумбии представлен в основном устаревшими образцами большинства мировых фирм-производителей. Развитие технической базы сельского хозяйства сдерживает непрекращающийся вооруженный конфликт на территории страны. Потребность в тракторах и другой сельхозтехнике 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.

Импорт в Колумбию сельхозтехники в 1998-2001гг. был очень низким. Расходовалась техника, находившаяся в распоряжении лизинговых компаний, которые удовлетворяли потребности в сельхозтехнике.

В 2001г. в страну было импортировано 356 тракторов на 6 млн.долл. В основной массе это машины марок John Deere, Valmet, Knbota, Ursus, Massey Fergusson, Goldony, Janmar производства США, Германии, Бразилии, Мексики, Италии, Японии, Польши. Было также ввезено два трактора «Владимирец» из России и три машины из Украины марки ЮМЗ. Основными фирмами-импортерами стали: Casa Torro (82 машины), Gecolsa (77), Moto-Mart (45), Luyma (16), Su Tractor (4), Unimaq (42), Sida Limitada (30), Motovalle (26), Maquinarias (19), Dinissan (15). Хотя Колумбия своих тракторов не производит, имеются небольшие производства запчастей и ремонтные мастерские.

Ежегодно Колумбия закупает подшипников на 120 млн.долл. Основные поставщики — американская фирма «Типкен» (в т.ч. ее предприятия в Румынии), швейцарская компания «Кайфе», а также китайские предприятия (дешевые, но низкого качества). В 2001г. велась переговоры по поставке российских подшипников в Колумбию (Курский ГПЗ-20). Был подписан контракт, но его выполнение сорвала колумбийская фирма — не открыла аккредитив.

В 2001г. активно развивалось дорожное строительство на основе ранее принятой правительственной программы на 2000-02гг., которая предусматривает привлечение частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры Колумбии в 7 млрд.долл. Основная часть этих средств (2510 млн.долл.) должна была пойти на строительство, модернизацию и ремонт автомобильных дорог. Значительные суммы планировалось вложить

в восстановление сети железных дорог, проведение дноуглубительных работ, строительство портов и аэропортов. Основная часть проектов развития транспортной инфраструктуры должна была реализовываться на условиях концессии. Колумбийское правительство создало весьма льготные условия для концессионеров. К проектам проявляли интерес крупные компании США, Мексики, Голландии и других стран. Планировалось привлечь также средства международных финансовых организаций. Однако, эту программу, вероятно, удастся выполнить только наполовину.

Морпорты

Перевозка грузов морским транспортом осуществляется через 5 морских портов Буэнавентура и Тумако — на тихоокеанском побережье; Барранкилья, Картагена и Санта Марта — на атлантическом. 12 национальных компаний, осуществляющих морскую перевозку грузов, располагают 47 судами. Для колумбийских портов характерна медленная обработка грузов, устаревшая технология и высокая стоимость услуг.

Большую роль во внутреннем товаре — и пассажирообороте играют р.Магдалена важнейшая транспортная артерия страны. В 2001г. по ней было перевезено 2,8 млн.т. грузов (в 2000г. — 2,9 млн.т.). Снижение объема перевозок произошло из-за засухи и снижения уровня в реке, образования значительного количества мелевых участков. Магдалена судоходна на протяжении 1200 км. в ее устье находится один из крупнейших портов Колумбии — Баранкилья. Однако колебания уровня в реке, теснины и пороги затрудняют плавание по Магдалене и создают необходимость перевалки грузов. Кроме Магдалены и ее притока Кауки другими судоходными реками являются Путумайо, Какета, Аtrato, Сан-Хуан, Пата, Сину, Мета, Гуавьяре и др. Длина внутренних судоходных путей — 9 тыс.км.

Авиаперевозки

Обширность и труднодоступность территории послужили толчком для интенсивного развития авиационного транспорта в Колумбии. В 2001г. рынок услуг гражданской авиации показал отрицательный баланс — -3%. Причины: 11 сент., 4.12.01 закончилось действие Соглашения о преференциях в торговле, предоставляемых США для стран Андского Сообщества.

По данным Управления гражданской авиации Колумбии, в 2001г. национальные пассажирские перевозки увеличились, по сравнению с пред.г., на 7% и составили 7,8 млн.чел. Пассажирооборот на международных линиях увеличились на 1% и составили 2,83 млн.чел. Что касается грузовых перевозок, то их объем на национальных линиях увеличился на 10%, а на международных вырос на 1,5% (513 тыс.т.).

Специфика отрасли — ориентация пассажиропотока на Соединенные Штаты (75% перевозок, из них 45% — маршруты на Майами).

Остается крайне низкой дисциплина в колумбийских авиакомпаниях. 50% вылетов осуществляется с опозданием. До 20% полетов отменяется. Каждая десятая регистрация фиксирует превышение продаж билетов над количеством мест на рейс. Наихудшее положение дел в этом плане имеет место в авиакомпании «Авьанка».

В целом, колумбийский авиационный транспорт начинает выходить из кризиса и ожидается значительное увеличение спроса.

В 2001г. правительство и Антимонопольный комитет Колумбии дало разрешение на слияние национальных авиакомпаний «Авианка» и «Асес». Совместные операции начнутся с мая 2002г. Общий флот двух авиакомпаний составит 53 воздушных судна. Ожидается, что в результате более эффективной совместной деятельности удастся решить финансовые проблемы и от убытков в 70 млн.долл. прийти к доходам в 2005г. на уровне 60 млн.долл. «Асес» имеет союз с американской авиакомпанией «Дельта». Таким образом, в перспективе может быть заключен тройственный союз. Имеются идеи о возможном слиянии бизнеса предоставления услуг и между аэропортами Колумбии и США, с предоставлением в лизинг средств наземного обслуживания и оборудования безопасности. Ряд западных фирм уже предлагает свои услуги по администрированию аэропортов, технической помощи с предоставлением оборудования в лизинг, услуг технологического трансфера. Международные финансовые корпорации готовы обеспечить гарантию рисков для этих операций.

Основной аэропорт – Эльдorado (г.Богота), на международных линиях осуществляет 65,6% пассажироперевозок и 72,2% грузоперевозок, на внутренних линиях 34,5% пассажироперевозок и 39,6% грузоперевозок. Имеется еще ряд относительно крупных аэропортов – в г.г.Кали, Медельин, Картахена и др.

Всего в Колумбии 504 аэропорта и ВПП. Из них 73 – в руках государства 88 – управляют региональные власти, 313 – частных, 10 аэропортов-международные. Продолжается развитие наземных служб обеспечения полетов. 19 сент. 2000г. введена в строй новая система спутниковой связи всех аэронавигационных служб Колумбии, самая совершенная в регионе. 5,5 млн.долл. вложены в аэропорты Боготы, Барранкильи, Кали, Медельина, Вильявисенсио, Кукуты и 18 удаленных станций контроля.

Колумбийские авиационные компании 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. Вертолетная техника – американского и российского производства.

Колумбийской компанией Ases подписан контракт о приобретении 6 пассажирских самолетов А-320 и А-310 (Airbus industries). Планируется приобрести до 20 самолетов «Боинг – 717-200» (цена машины – 30-35 млн.долл.). Весной 2000г. корпорация «Боинг» начала активную рекламную кампанию этого самолета в Латинской Америке. Американские авиакорпорации пользуются значительной политической поддержкой со стороны госинститутов США при продвижении авиапродукции на колумбийский рынок. В целях развития наземных служб в 2001г. были закуплены 2 радара для систем УВД на 6 млн.долл.

Ранее в Колумбию было поставлено 19 вертолетов Ми-8МТВ, 2 вертолета Ка-32 и один вертолет Ми-2. Налажено техническое обслуживание российской вертолетной техники (на базе Техцентра «Элитакси» и по линии ГК «Рособоронэкс-

порт»). Российские вертолеты хорошо себя зарекомендовали в Колумбии. В 2001г. российские компании оказали услуг по ремонту вертолетов на 4,7 млн.долл. (включая ВТС).

В 2001г. среднемесячный рост авиагрузоперевозок достигал до 3,8-4%. Однако после событий 11 сент. наблюдалось падение до 5% в месяц. Но с учетом роста экономики (в промышленности – 4,8%, в сельском хозяйстве – 4%), а также с ростом экспорта (в первую очередь нетрадиционного – 16%) на рынке авиагрузоперевозок намечилось явное оживление.

Правительство видит выход в том, чтобы привлечь к этому иностранные компании. Испанская фирма Aeropuertos Espanoles y Navegacion Aerea – AENA уже управляет аэропортами Барранкильи, Картахены и Кали.

В 2001г. стоимость всего объема авиагрузоперевозок составил 388 тыс.т. Средняя фрахт-цена отправки 1 кг. груза до Майями составила 70 центов, а в Европу – 2,2 долл.

Из авиагрузоперевозок в США 77% (146 тыс.т.) пришлось на цветы. Остальное – текстиль, фрукты и другие скоропортящиеся товары, рыба. В 2002г. ожидается рост грузопотока в этом направлении не ниже 4%, чему способствует и политика государства по достижению освобождения от налогов в США большого числа наименований национальной продукции.

Импортные авиагрузоперевозки составили 138 тыс.т. Из США – 91 тыс.т. (66%). По 10% приходится на Европу и страны Южной Америки. Из США везутся компьютеры, электроприборы, телефоны мобильные, продукты химии, фармацевтики. Ожидается рост до 142 тыс.т.

Серьезным фактором, влияющим на развитие сектора, является исполнение резолюции УГАК №0721 от 31.01.95г., которая регулирует уровень шумности для воздушных судов, выполняющих операции в Колумбии. В соответствии с ней с 1.01.03г. все самолеты должны иметь уровень шумности категории 3. Большинство небольших авиакомпаний Колумбии не смогут провести модернизацию своего авиапарка.

РЕСПУБЛИКА Корея

Непрерывное увеличение интенсивности движения и грузоперевозок, опережающее развитие транспортной инфраструктуры в Республике Корея, поставило национальное правительство перед необходимостью разработки рамочного плана дальнейшего развития транспортной инфраструктуры (National Intermodal Transportation Plan, NITP), рассчитанного на 2000-20гг. и включающего в себя:

- строительство 7 автомагистралей с севера на юг и 9 с запада на восток с целью дальнейшего сбалансированного развития регионов и для подготовки к объединению Кореи;

- строительство X-образной сети экспресс-магистралей, полностью охватывающих территорию страны и соединяющих столицу с основными регионами, а также электрификация 5 главных ж/д магистралей;

- развитие международного аэропорта Инчхон в узловой центр, связывающий Азию с Европой и Америкой и расширение, строительство и модернизация региональных аэропортов;

– развитие аэропортов Пусана и Кванянга в узловые аэропорты в С.-В. Азии.

– создание интегрированной информационной системы автодорожных, морских и авиа грузоперевозок.

Развитие транспортной инфраструктуры, в км.

	1985г.	1990г.	1995г.	1999г.	2000г.
Железные дороги	6299	6435	6554	6667	6706
Автомобильные магистрали	52264	56715	74237	87534	88775
- с дор. покрытием	26072	40545	56387	65356	67265
- коэф. покрытия, %	49,9	71,5	76	74,7	75,8
Экспресс-магистрали	1 415	1 551	1 825	2040	2 131
Линии метрополитена	123	150	195	362	393

Источник: National Railroad, Ministry of Construction and transportation

Внутренние пассажирские перевозки, в млн. чел./км, %

	1985г.	1990г.	1995г.	1999г.	2000г.
Всего	106849	135336	123572	118284	131050
Железные дороги	6299	6435	6554	6667	6706
Метрополитен	4,2	8,3	11,4	9,4	13,9
Автомобильные магистрали	73	66,3	58,5	56,5	58,2
Морские перевозки	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4
Воздушный транспорт	1,1	3	6	5,8	5,7

Источник: Ministry of Construction and Transportation

Международные перевозки, в тыс. чел., в тыс. т., %

	1985г.	1990г.	1995г.	1999г.	2000г.
Пассажиры, в т.ч.	4448	9862	14998	14642	17555
- морские перевозки	1,5	2,4	2,6	3,7	4,6
- авиaperезвозки	98,5	97,6	97,4	96,3	95,4
Грузоперевозки, в т.ч.	133345	220558	405715	476223	533902
- морские перевозки	99,7	99,6	99,7	99,7	99,7
- авиaperезвозки	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3

Источник: Ministry of Construction and Transportation

Число зарегистрированных автотранспортных средств, в тыс. ед.

	1985г.	1990г.	1995г.	1999г.	2000г.
Всего	1113	3395	8469	11164	12059
Легковой транспорт	557	2075	6006	7837	8084
- на тыс. человек	13,6	48,4	133,2	167,2	171
Грузовой транспорт	413	925	1817	2298	2511
Автобусный транспорт	128	384	613	993	1427
Другие	15	11	33	35	37

Источник: Ministry of Construction and Transportation

Судостроение

Среди традиционных отраслей корейской экономики эта отрасль по праву считается главной. По объему заказов в судостроении Республика Корея возглавляет список мировых производителей вот уже третий год. Однако, ситуация на мировом рынке судостроения в значительной степени динамична, и мировые лидеры в отрасли активно проводят реструктуризацию, чтобы выжить в условиях жесткой рыночной конкуренции.

В Японии, являющейся основным соперником южнокорейских судостроителей, семь крупнейших судостроительных верфей объединились в три крупные группы. По причине жесткой конкуренции большинство европейских судостроителей намерены в ближайшее время сворачивать свой бизнес. В этих условиях в судостроительной отрасли быстро развивается новый конкурент — Китай, успехам которого главным образом способствует низкий уровень зарплаты.

Быстрая «диджитализация» привнесла в судостроительную отрасль также ряд преимуществ, и большие возможности корейской электронной промышленности способствовали росту конкурентоспособности национального судостроения на международном рынке. Корейские судостроители получили неограниченные возможности при

конструировании не только кораблей, но и отдельных узлов, что еще более способствует росту новых заказов от судовладельцев.

У корейских компаний также имеется преимущество, по сравнению с их японскими соперниками, в потенциале расширения и модернизации производственных мощностей.

Для удержания лидирующей позиции в мировом судостроении национальным судостроителям необходимо не только совершенствовать технологические процессы, но и выпускать высокодоходную продукцию. Им необходимо отвоевывать ведущие позиции в области выпуска пассажирских судов класса «люкс», где по сей день прочно удерживают лидерство европейские производители.

Благоприятная перспектива для южнокорейских судостроителей сохраняется в 2002г. ввиду большого объема размещенных заказов на 2,5 года вперед. В то же время на темпах развития отрасли негативно могут сказаться увеличение торговых барьеров со стороны основных конкурентов, стран Евросоюза и Японии, а также расширение китайского присутствия на мировом рынке судостроения. Общая оценка роста национальной судостроительной промышленности РК составляет 1,2% по получению заказов и 1,6% по выпуску продукции.

КУБА

Куба традиционно обладает относительно развитой транспортной инфраструктурой, что является существенным отличием ее от других развивающихся стран. Протяженность автодорог с асфальтовым покрытием составляет 12 тыс. км. В 2001г. новые автодороги практически не строились, а значительная часть существующих требовала ремонта.

На долю автотранспорта приходится 75% всех перевозок грузов внутри страны. Парк грузовых автомобилей составляет 60 тыс. ед. Крупных закупок этого типа автомобилей средней и большой грузоподъемности не производится. С учетом большой концентрации перевозок грузов в руках государства, в стране проводятся мероприятия по повышению эффективности автоперевозок, в первую очередь, за счет более полной загрузки и недопущения порожних пробегов. В 2001г. было отмечено определенное повышение эффективности эксплуатации грузовых автотранспортных средств, благодаря чему было перевезено 1,4 млн. т. груза.

В 2001г., как и в предыдущие годы, 90% объема пассажирских перевозок страны осуществлялось автотранспортом. Наблюдался рост объема перевозок пассажиров на 12,6%, что на 100 млн. чел. больше по сравнению с 2000г.

Большое значение уделялось усилиям, направленным на поддержание и увеличение объема перевозок в горных районах страны, в частности, в зоне Туркино-Манати, которая охватывает восемь пров. Кубы. Объем перевозок в указанной зоне в 2001г. вырос на 1,5%.

Транспортная проблема частично решается за счет адаптации грузовых транспортных средств для перевозки пассажиров, в т.ч. и принадлежащих частным лицам (главным образом для межпровинциальных маршрутов), расширения закупки автобусов, в основном подержанных, за рube-

жом, а также сборки их в стране. Для межпровинциальных рейсов стали использовать автобусы-прицепы. В 2002г. будет продолжен выпуск тягачей-автобусов для обеспечения межпровинциальных перевозок пассажиров, в частности в пров. Пинар-дель-Рио, Гранма и Ольгин. Планируется закупить до 2003г. 310 рейсовых автобусов у бразильского филиала фирмы «Мерседес Бенц» (MCV). В 2001г. открылся 6 филиал компании на Кубе, в этот раз в Гаване. Автобусы MCV составляют основную часть городского транспорта. MCV-service занимается валютной продажей запчастей для имеющихся в стране автотранспортных средств данной марки. Компания осуществляет повышение квалификации персонала техобслуживания.

В 2001г. продолжал пополняться парк автобусов для перевозки иностранных туристов, а также парк такси и бюро автомобилей в аренду с оплатой в долл. На таких условиях работают такие крупные кубинские предприятия как Transtur (имеющие 500 автомобилей и 50 автобусов «Вольво Парадисо») — на него приходится 50% туристических автоперевозок. Pasnataxi — эксплуатирующее 256 автомобилей и 23 микроавтобуса, действуют также другие аналогичные предприятия: Habanatrans, Panautos, Transcar, Rex.

Общая протяженность железнодорожных линий составляет на Кубе 11.000 км., из них более 10.000 км. с нормальной колеёй и 800 км. — узкоколейные. Ж/д транспорт Кубы, на которые приходится 10% общего грузооборота, и 4% пассажирополюта, не выполнили на 13% план перевозок. Из-за недостаточного финансирования не удалось существенно обновить подвижной состав, осуществить поставки запчастей, а также ремонт путей. В 2001г. была приобретена небольшая партия бывших в эксплуатации тепловозов большой грузоподъемности (из Мексики, Канады, Германии и Франции) и железнодорожных вагонов, часть которых уже эксплуатируется на участке Гавана — Сантьяго-де-Куба. В марте на острове был уже сформирован первый из планируемых трех специальных составов, предназначенных для маршрута Гавана — Сантьяго-де-Куба. Недавно было заключено соглашение с Францией на покупку 36 пассажирских вагонов с кондиционерами и 8 подстанций. Значительную часть подвижного состава составляют тепловозы и вагоны российского производства; стоимость ежегодных закупок запчастей для них составляют 2 млн.долл.

Авиаперевозки

Действует семь международных аэропортов. Осуществляется строительство новых и реконструкция действующих, что делает остров еще более привлекательным для международного туризма. Ведется строительство аэропорта к северо-востоку от Кайо-Коко, в Касаде. Его взлетно-посадочная полоса составит 3000 м., что должно обеспечить прием всех типов авиалайнеров. Аэропорт предназначен для ежегодного обслуживания 1,2 млн. пассажиров. Ввод в эксплуатацию намечен на 2002г. Новый международный аэропорт послужит стратегической поддержкой для развития туризма в важной туристической зоне страны, каковой является архипелаг Хардинес-дель-Рей. Куба в 2001г. активизировала работу по созданию единой системы управления воздушным движе-

нием страны и совершенствованию посадочных систем аэропортов; стоимость этих работ составит 30 млн.долл. В этой деятельности задействованы российские (ВО «Машиноэкспорт») и канадские фирмы.

Кубинский институт гражданской авиации планирует приобретение (на условиях аренды или на условиях предоставления долгосрочных кредитов) широкофюзеляжных самолетов у ведущих западных компаний. Несколько самолетов уже приобретено у европейских компаний. Продолжается вытеснение самолетов российского производства с кубинского рынка. Если раньше они составляли 90% парка, то сейчас перевозки на них сократились до 50% за счет замещения самолетами А-320 и ДС-10 эксплуатируемых на условиях лизинга и приобретения на кредитных условиях бывших в эксплуатации самолетов АТР-42 — 6 ед.

Сокращение количества эксплуатирующихся в кубинских авиакомпаниях российских самолетов связано с выработкой ресурсов. Количество ИЛ-62 в эксплуатации сократилось за 2г. с 10 до 6 ед., ТУ-154 — с 6 до 3 ед. — из них 2 ед. уже куплены российскими фирмами; имеются 2 самолета ЯК-42 и 1 самолет ИЛ-76. Продолжают эксплуатироваться 6 самолетов ЯК-40, 14 АН-24 РВ и АН-26, 20 вертолетов МИ-8 и МИ-17.

Данные по авиаперевозкам в 2001г. на 10% превысили уровень 2000г. и составили 1800 тыс.чел., из них 900 тыс. пассажиров — на международных линиях. 25% всех интуристов обслуживается кубинской авиакомпанией «Кубана де Авиасьон» (Cubana de aviacion). Всего на Кубу выполняются полеты 52 авиакомпании различных стран. Внутренние перевозки остались на уровне предыдущих 2 лет и составили 1 млн. пассажиров.

Морфлот

В 2001г. продолжался рост морских перевозок, однако их объем не превышает 60% от уровня 1990г., когда они составили 11 млн.т., а но грузообороту — менее 35%. Данные о морских перевозках в 2001г. не приводятся. В 1999г. они составили 5,4 млн.т. Грузооборот морской транспортной составляет 80% общего грузооборота Кубы. Крайне незначительными (менее 500 тыс. пассажиров) оставались каботажные пассажирские морские перевозки.

Гаванский контейнерный терминал является одним из самых современных в Латинской Америке. Длина швартовой линии составляет 300 метров, что достаточно для двух судов на 1200 контейнеров каждое. Их обслуживает кран Portainer подъемной мощностью 35 т., и теоретической производительностью 30 движений в час, переносящий 27 контейнеров. А также подвижной кран мощностью 52 т. и производительностью 24 движений в час, переносящий 22 контейнера.

Имеется также шесть Straddle Carrier — машин для складирования на открытых площадках и для погрузки и разгрузки грузовиков, мощные автопогрузчики и тягачи для внутреннего передвижения. Показатели и работы терминала превышают производительность крупных европейских терминалов и терминала на Багамских о-вах, оснащенного самым современным в мире оборудованием.

Руководство Гаванского терминала контейнеров предлагает новые услуги, в частности по осуществлению перевалочных операций. Благодаря

своему выгодному географическому положению, терминал служит перевалочным пунктом не только для района Мексиканского залива, но и для всего Карибского региона. Результативность и конкурентоспособность таких операций побудила некоторых судовладельцев строить планы превращения Гаванского терминала в перевалочный порт для всего Карибского бассейна.

Кубинский торговый флот располагает 20 тыс. морских судов, общим дедеветом 1,2 млн.т. и средним «возрастом» судов 16,8 лет. К 2005г. предполагается снизить «возраст» до 12 лет. Структура торгового флота Кубы в 2001г. не изменилась – ее основой является Ассоциация кубинских пароходств (Antares), которая объединяет пароходства, занимающимися морскими перевозками жидких, общих и рефрижераторных грузов (в контейнерах, наливом и россыпью). В Ассоциацию входят 13 предприятий, из них 6 являются владельцами судов и осуществляют перевозки. Остальные входящие в Antares предприятия занимаются вопросами агентского обслуживания грузов, таможенными вопросами, инспекцией судов, обеспечением судов во время стоянки всем необходимым и другими коммерческими вопросами. Судовые компании эксплуатируют 100 судов и формально не имеют прямого господчинения, что позволяет им легче решать вопросы заходов в иностранные порты и избегать возможных задержаний судов. Действуют следующие судоходные компании: Maramerica – небольшие суда дедеветом до 5000 т., работающие в регионе и занятые каботажными перевозками (15 ед.); Poseidon – крупные морские суда для обслуживания протяженных линий с большими потоками грузов (16 ед.); Friomar – рефрижераторные суда (12 ед.); Nectus Rifer – рефрижераторные суда, ранее принадлежавшие рыболовному флоту Кубы, возят бананы из портов Центральноамериканских государств в Санкт-Петербург (16 ед.); Petrocost – танкерный флот-255 тыс.т. дедеветом, из них суда дедеветом 155 тыс.т. заняты каботажными перевозками топлива, а дедеветом 100 тыс.т. – внешнеторговыми перевозками; Coral container – формально частное пароходство, укомплектованное контейнеровозами (10 ед.). 5 из них имеют контейнерную вместимость 868 ед., а остальные – 400-500 ед. (Куба имеет около 45000 морских контейнеров, причем их количество ежегодно увеличивается на 3-5%).

При министерстве транспорта Кубы, к которому до 1997г. относился Торговый флот Кубы, остались Empresa de navegacion Caribe – с мелкими судами для транспортировки грузов на острове а Карибского бассейна (2 ед.). Это министерство занимается также всем портовым хозяйством Кубы. Имеются также судовые компании отдельных негосударственных корпораций: Melfimar – корпорации CIMEX; Naviera CUBALSE – корпорации CUBALSE. Указанные компании не имеют собственных судов, а фрахтуют суда, принадлежащие пароходствам других стран. Крупными кубинскими фрахтовыми компаниями являются: Transcargos, Cufflet chartering.

Кубинское предприятие Transcargo, бразильское судовое агенство Sulnar и бразильское предприятие Ajencargo подписали соглашение об ассоциации в целях создания прямой линии из Бразилии на Кубу. Эта регулярная судоходная линия обеспечит Кубе снижение затрат на фрахт на 30%.

Кубинское руководство придает большое значение увеличению доли кубинских судов в перевозках основных грузов. В 2000г. было объявлено, что пароходство Petrocost обеспечило около 100% каботажных перевозок нефти и нефтепродуктов и 40% общих перевозок этих товаров. Перевозки сахара-сырца кубинским флотом, остались на уровне 500 тыс.т. или 20% от общего объема перевозок данного товара. Рефрижераторный флот Кубы обеспечивает транспортную перевозку до 40% цитрусовых соков и концентратов.

За последние три года закуплено 16 судов общим дедеветом 375.4 тыс.т. С учетом списания за этот период судов, общий дедевет кубинского флота увеличился только на 10 тыс.т. Планируется приобретение судов для перевозки навалочных грузов. В последние годы **Россия** не предлагает судов своего производства для оснащения кубинского флота и **российские суда не участвуют в транспортном обеспечении российско-кубинского товарооборота.**

ЛАТВИЯ

Экономическое развитие страны во многом определяет ее транспортная отрасль, услуги которой, наряду с услугами банков и торговли, практически определяют формирование ВВП Латвии.

В Латвии действуют 10 портов. В трех 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 95%. В Вентспилском порту этот показатель составляет 98,91, а в Рижском и Лиепайском – 89% и 85% соответственно.

ЦСУ Латвии, подводя итоги деятельности транспортной отрасли страны в 2001г., отметило заметный рост во всех секторах. Особенно удачным год был для латвийских портов. Их общий грузооборот составил 56,92 млн. т., что на 5,07 млн.т. (+10%) больше, чем в 2000г. Объем отправленных грузов возрос на 10,3% – до 54,4 млн.т., из которых 60% составили нефть и нефтепродукты (всего 32,6 млн.т., рост 10,7%). Вторая крупнейшая группа отправленных товаров – минеральные удобрения – 6,5 млн.т. (-1,8% по сравнению с 2000г.). Лесоматериалов в 2001г. было отправлено 6,1 млн.т. (+0,4%). Отмечается также значительный рост перевалки угля – 2,9 млн.т. (рост 320%).

67% перегруженных латвийскими портами грузов обслужил Вентспилский порт, грузооборот которого составил 37,94 млн.т., при этом рост составил 9%. Второй крупнейший порт страны – Рижский порт – перегрузил 14,88 млн.т. (+11%). Грузооборот Лиепайского порта за 2001г. составил 3,26 млн.т. (+10%).

Грузооборот семи малых портов Латвии составил 833 млн.т. (+8%). Позитивная динамика обеспечена за счет порта в Скулте (+55%). Остальные шесть портов снизили свои обороты, при этом в октябре по причине нерентабельности были закрыты порты в Павилосте и Энгуре. Главными направлениями деятельности малых портов являются отправка лесоматериалов и получение рыбы.

Усиление конкуренции в регионе между альтернативными транспортными маршрутами вынуждало латвийских портовиков искать пути привлекательности своего транзитного коридора и

бороться за привлечение новых грузов. Так, сложная ситуация возникла на предприятии АО «Калия парке» Вентспилсского торгового порта после переориентации российской компании «Урал Калий» на Балтийский балкерный терминал в Санкт-Петербурге. Потеря 1 млн.т. хлористого калия компенсировалась перевалкой угля предприятий Кузбасса (1,6 млн.т.). Снижение мировых цен на нефть, аммиак, металл и лесную продукцию, а также вступление в силу с 1 авг. 2001г. новых экспортных тарифов на российской железной дороге не оказали существенного влияния на грузооборот латвийских портов, которые в 2001г. сохраняли свою конкурентоспособность в регионе Балтийского моря. Снижение объемов перевалки отмечалось только в IV кв.

В целом, существенных изменений в структуре грузооборота трех крупнейших портов Латвии не произошло.

Специализированный порт Вентспилс сохранил за собой статус крупнейшего порта на Балтике (Санкт-Петербург отстал только на 1 млн.т. по грузообороту). Наливных грузов в порту обработано 29,5 млн.т., в т.ч. 15 млн.т. сырой нефти, 13,7 млн.т. нефтепродуктов и 0,8 млн.т. жидкого аммиака. Нефтяные грузы составили 77% от общего грузооборота порта, насыпные – 19%. По информации руководства АО «Вентспилс Нафта» и АО «Вентбункер», практически все наливные грузы в порт отправлялись из России. В 2001г. самым существенным инвестиционным проектом компании стало расширение парка резервуаров Ventspils nafta двумя новыми резервуарами для хранения нефти и нефтепродуктов, вместимость каждого из которых составила 50 тыс.куб.м. Общая вместимость парка резервуаров, предназначенных для хранения горючего, выросла до 1,2 млн.т. В декабре в порту был сдан в эксплуатацию универсальный конвейер по перегрузке сыпучих материалов (калийная соль, зерно, сахар и др.) Мощность конвейера 1000 т. в час, в режиме фасовки – 200 мешков в час.

Местные наблюдатели отмечают отсутствие в Вентспилском порту необходимых мощностей для перевалки мазута. Порт обработал 2,2 млн.т. этого нефтепродукта (в основном от Московского НПЗ), при этом 1,5 млн. с белорусских заводов в Новополоцке и Мозыре прошли транзитом через Латвию в Таллин. По словам управляющего Рижским портом Л.Логинова, нефтетерминалы в Латвии строились в расчете на светлые нефтепродукты и портовики вынуждены «сражаться» за дизельное топливо в условиях жесткой конкуренции, а в зимний период перевалка мазута требует утепленных помещений, которых в Латвии недостаточно. Латвийские терминалы могут перегружать в сутки только 40 цистерн, а эстонские – 500-600. Вентспилс и Рига стали уделять больше внимания перевалке угля. В этих портах (в отличие от российских) уголь очищается от металла, проходит дробление, задается определенная калорийность и поставляется уже готовый для потребления электростанциями продукт.

Успешно работал Рижский порт, не имеющий особой специализации по обслуживанию грузов. Наиболее значительными группами перегруженных грузов являлись лесоматериалы (29%), нефтепродукты (23%) и контейнеры (7%). Наиболее значительный рост (66,9%) отмечается по насып-

ным грузам. Через порт перевалено 1,3 млн.т. угля. В основном, за счет снижения спроса на мировом рынке на металлы и лесоматериалы уменьшились на 15,5% объемы перевалки генеральных грузов.

В 2001г. Лиепайскому порту удалось превзойти уровень грузооборота в 3 млн.т. Отмечается рост перевалки генеральных грузов (4,6%), которые доминируют в работе порта (67% грузооборота), нефтепродуктов (35,8%), а также насыпных грузов (27,8%). Лиепайский порт динамично развивается. Экспедиторы порта успешно восстанавливают деловые отношения с российскими грузоотправителями.

ГАО «Латвийская железная дорога» в 2001г. перевезла 37, 895 млн.т. грузов, что на 4,1% больше, чем в 2000г. (планировалось 41 млн.т.).

Объем перевезенных в 2001г. нефти и нефтепродуктов составил 17,253 млн.т. (-2,5%), минеральных удобрений – 6,882 млн.т. (-1%), черных металлов – 3,253 млн.т. (-18,5%), лесоматериалов – 1, 054 млн.т. (-3,4%), зерна – 0,324 млн.т. (-22,3%) и сахара – 0,959 млн.т. (+40%). Объем других грузов увеличился на 19,6% и составил 1,99 млн.т. За 2001г. по латвийской железной дороге перевезено 2,92 млн.т. каменного угля (+320%). 70% от объема грузов, перегружаемых в латвийских портах, перевозится железнодорожным транспортом. Как подтверждение тенденций увеличения отрицательного сальдо внешней торговли Латвии, значительно уменьшился объем перевозки экспортных грузов.

Определяющими факторами обеспечения положительной динамики работы транзитной отрасли Латвии по итогам года стали наращивание объемов российского экспорта нефти и нефтепродуктов (несмотря на снижение мировых цен), привлечение в морские порты страны новых грузопотоков (каменный уголь, торф, щепа, сахар, чушки чугуны, химические грузы), рост контейнерных перевозок, импортных грузов, а также некоторая коррекция в тарифной политике, проводимой латвийскими стивидорами.

С введением в эксплуатацию новых грузовых терминалов в Финском заливе и развитием Калининградского, Клайпедского и Таллинского портов конкурентная борьба в регионе за транзит российских экспортных грузов возрастает. Складывающаяся ситуация подталкивает латвийских стивидоров к дальнейшей либерализации тарифной политики. Этому содействует и проводимая МПС России политика по уменьшению транспортных затрат при экспорте товаров через российские порты. Введение с 1 авг. 2001г. унифицированных железнодорожных тарифов особенно сказалось в начале 2002г. После повышения тарифов на внутренние перевозки в среднем на 17,5% действии преysкуранта МГТС России распространилось и на перевозки экспортно-импортных грузов через российские порты.

В результате, ж/д тарифы для транспортировки грузов через латвийские порты с 1 авг. 2001г. увеличились в 2-4 раза по сравнению с российскими портами. По сообщению министра транспорта РФ С.Франка, к концу 2002г. планируется введение в России единого тарифа на ж/д грузовые перевозки внутрироссийских и экспортно-импортных грузов. Директор Управления грузовых перевозок Минсообщений Латвии Э.Шмукст полага-

ет, что Россия одновременно может ввести «благоприятный для себя коэффициент к новым тарифам». По его мнению, Латвийская железная дорога уже теряет ежемесячно 1,5 млн.долл. В окт. 2001г. перевозки грузов в направлении латвийских портов уменьшились на 4%, в нояб. — на 11%, в дек. — на 12,5%.

За янв.-фев. 2002г. железнодорожники Латвии перевезли 5,606 млн.т. грузов, что на 8,5% меньше, чем за аналогичный период прошлого года, стремительно сократились перевозки черных металлов — на 39%, химтоваров — на 32%, минеральных нефтепродуктов — на 9%, удобрений — на 21%. Увеличились только объемы перевозок сахара по импортному транзиту — на 300% (всего 220 тыс.т.) и каменного угля для экспорта — на 62% (всего 458 тыс.т.). В связи с пуском в эксплуатацию в фев. 2002г. в порту Восточный первой очереди терминала по перевалке удобрений, мощностью 1,5 млн.т. (проектная 7 млн.т.), а также модернизацией аналогичного терминала в Санкт-Петербурге дальнейшее сокращение перевалки калийной соли в Вентспилском торговом порту становится реальностью. Но ситуация, по мнению Э.Шмукста, может измениться в лучшую сторону, если российские порты не будут справляться с возрастающим грузопотоком экспортных грузов, как это было в порту Санкт-Петербург в начале 2002г.

За первые два месяца 2002г. грузооборот Вентспилского порта снизился (-9,8%) до 5,58 млн.т. Однако для руководства порта это не стало неожиданностью, так как в плане на 2002г. предусмотрено сокращение грузооборота на 2 млн.т. Рижский и Лиепайский порты улучшили свои показатели, через них прошло 2,5 млн.т. (+8%) и 0,55 млн.т. (+7,7%), соответственно. Впрочем, по мнению министра сообщений Латвии А.Горбунова, сокращение оборота перевалки в Вентспилском порту не свидетельствует о кризисе в латвийском портовом бизнесе. Определенные надежды он возлагает на привлечение к Вентспилсу нефти из Казахстана, где ее добыча возрастает. Мэр Вентспилса А.Лемберг, выступая на Лондонской неделе нефти в фев. 2002г., отметил, что наибольшие опасения для Вентспилса вызывают правительственные решения России о сокращении добычи «черного золота» и заявление президента «Транснефти» С.Вайнштока о начале 4 нояб. 2002г. строительства второй очереди Балтийской трубопроводной системы с увеличением мощности нефтеналивного терминала в Приморске с нынешних 12 млн.т. до 30 млн.т.

Значительной переориентации российских нефтеэкспортеров на порт Приморск в 2002г. не произойдет. По информации председателя правления компании «Лукойл Балтия» Х.Когана, клиенты Вентспилского терминала будут использовать гибкую систему скидок порта. Компания уже согласовала с латвийской фирмой «Вентспилс транзит сервис» общий тариф на перевалку — 4,6 долл./т. со скидкой 0,1 долл. за каждые 500 тыс.т. транзитной нефти. Х.Коган считает, что, с учетом портовых сборов в Приморске, расценки на перевалку нефти в этом порту по сравнению с Вентспилсом примерно одинаковы, а загрузка терминалов во многом будет зависеть непосредственно от объемов добычи и экспорта российской нефти. Президент компании АО «Вентспилс нафта» И.Скоке подтвердил, что тарифная политика

Вентспилса предполагает последовательную оптимизацию и снижение стоимости предлагаемых портом услуг в целях сохранения объемов перевалки нефти и нефтепродуктов.

По прогнозу экспертов минтранса России, к 2010г. российские порты будут переваливать 90% экспортно-импортных грузов, в то время как на сегодня они занимают в этой позиции 40%. Строительством крупнейших портовых комплексов в Приморске, Усть-Луге, бухте Батарейная и Морском порту Санкт-Петербурга свидетельствуют о государственной поддержке российской транспортной системы. Прорабатывается также проект строительства терминала для светлых нефтепродуктов с Киришского и Ярославского НПЗ для перевалки до 10 млн.т. нефтепродуктов. Президент России В.В.Путин, выступая 27 дек. 2001г. в Приморске на открытии нефтеперевалочного порта, отметил, что новый терминал избавит страну от «диктата балтийских портов».

Совет акционеров АО «Вентспилс Нафта» в янв. 2002г. прогнозировал снижение в текущем году грузооборота под влиянием следующих факторов: начало деятельности Балтийской трубопроводной системы, предусматривающей перевалку на экспорт сырой нефти из Тимано-Печоры, Западной Сибири и Казахстана с приоритетом порта Приморск; увеличение объемов транспортировки российской нефти через литовский нефтетерминал в Бутинге; поддержка Россией своих портов путем «тарифной» переориентации экспортных грузов.

Учитывая реальную возможность снижения объемов перевалки сырой нефти в латвийских портах и наметившуюся с IV кв. 2001г., тенденцию уменьшения объемов транзитных грузоперевозок через Латвию, можно предположить, что в 2002г. общий грузооборот латвийских портов снизится на 4-5% по сравнению с пред.г. и составит не более 54 млн.т.

Ливия

В Ливии построено 25 тыс.км. асфальтированных дорог. Асфальтировано большинство городов и деревень, в т.ч. и в глубине страны. Наиболее важная транспортная артерия протяженностью 1822 км. пролегает от Туниса вдоль побережья Ливии к границе с Египтом. Вторая главная дорога идет от Триполи к Себхе на юге страны и заканчивается на границе с Чадом и Нигером.

Ливия имеет гражданские аэропорты в г.г. Триполи, Бенгази, Тобруке, Марсе Эль-Бреге, Себхе, Гате, Гадамесе, Кофре и Сирте. Количество военных аэродромов превышает число гражданских и они разбросаны по территории всей страны.

С приостановкой режима санкций, с 1999г. налажены регулярные рейсы иностранных авиакомпаний в Ливию. Действие санкций ощутимо сказалось на авиапарке государства. В результате приостановки поставок запчастей 80% авиатехники Ливии не способно летать.

Активно развиваются внутренние пассажирские рейсы из триполийского аэропорта в Сирт, Бенгази, Тобрук, Себху. Активизировалась деятельность Ливии по налаживанию пассажирских рейсов в африканские государства. С этой целью создана Африканская авиакомпания, где Ливия является основным учредителем и инвестором.

Инфраструктура

Эта отрасль хозяйства занимает в планах руководства страны приоритетное место. В развитие туризма в ближайшие 5 лет планируется инвестировать 2 млрд.долл. Многочисленные инвестиционные проекты в этой отрасли правительство намерено осуществлять в координации с 300 турфирмами, в т.ч. и иностранными.

За последние два года Ливию посетили 600 тыс. туристов. До 2005г. власти планируют увеличить ежегодный приток туристов до 1 млн.чел., в связи с чем содействуют расширению гостиничной инфраструктуры. В мае 2001г. расположенная на Мальте компания Corinthia, в которой Lafico принадлежит 48% акций, объявила о плане открытия в сент. 2002г. в Триполи пятизвездочного отеля (стоимость проекта составляет 100 млн.долл.).

В ближайшие планы компании входит реализация проекта переоборудования триполийского выставочного комплекса (стоимость проекта – 230 млн.долл.). Corinthia в свои планы включила строительство еще 3 отелей на 300 мест в г.г.Бенгази, Сирте и Собрате. (250 млн.долл.).

В развитие гостиничного комплекса Ливии решили принять участие итальянская компания Valtour, которая собирается возвести гостиничный комплекс стоимостью 50 млн.долл. в 90 км. восточнее г.Триполи, а также совместная компания (совладельцы – Lafico и саудовская фирма) с проектом создания отеля на 262 места стоимостью в 40 млн.долл. в г.Триполи.

В 2001г. были определены первоочередные объекты инфраструктуры, в которые будут направляться средства.

Продолжаются работы по строительству железной дороги общей протяженностью 3100 км. Объем инвестиций – 5 млрд.долл.

Изучается вопрос строительства автомобильных дорог общей протяженностью 1400 км., которые должны связать Ливию с соседними государствами Чадом и Нигером.

Ведутся работы по реконструкции международных аэропортов в г.Сирт (объем вложений – 56 млн.долл.) и г. Триполи.

Польская фирма Hidrobudova выиграла тендер на реконструкцию 3 портов, в т.ч. строительство участка по приему и переработке контейнеров в порту г. Мисурата. Цена контракта – 107 млн.долл. Датские фирмы будут проводить работы по углублению акватории порта г.Триполи. Сербская фирма РИМ выиграла контракт на строительство двух рыбных портов. Цена контракта – 21,4 млн.долл. Предыдущий тендер выигранный этой фирмой – строительство волнорезов в порту г. Триполи. Цена контракта – 71,6 млн.долл.

Учитывая возникшие финансовые трудности, поставившие на грань банкротства компанию Dong-A (Ю.Корея), осуществлявшую строительство первых двух фаз «Великой искусственной реки» в ходе переговоров президента Ю.Кореи с М.Каддафи достигнуто соглашение о строительстве силами южнокорейских компаний госпиталей, систем ирригации и электрообеспечения.

Однако во избежание финансовых потерь компания Daewoo Engineering требует предоплаты в 7,2 млн.долл. от ЦБ Ливии за проект стоимостью 60 млн.долл., предусматривающий строительство дороги и системы ирригации Wadi Bay.

Госкомпания General Post and Telecommunication (GPTC) планирует проведение работ по увеличению телефонных линий с существующих 10% до 27% к 2015г. и 37% к 2020г. Реализация этих планов потребует в ближайшие пять лет 2,5 млрд.долл., а на выполнение всей программы – 10 млрд.долл. По оценкам английских экономистов, 50% указанной суммы будет вложено иностранными компаниями, при этом GPTC будет частично или полностью приватизирована.

Малайзия

Предложения по развитию аэрокосмической промышленности приняты к реализации правительством в сент. 1997 г. и официально оглашены в ходе Межд. авиа- и морвыставки на о-ве Лангкави в дек. 1997 г. Основные положения доклада сводятся к следующему.

В Малайзии сложились основы авиапрома. Страна обладает достаточно квалифицированной рабочей силой, уровнем технологического развития и высоко развитой инфраструктурой, необходимыми для реализации нац. космических проектов в области телекоммуникаций, радио и телевидения, дистанционного зондирования в целях защиты морской эконом. зоны страны и укрепления нац. обороны. Стратегически выгодное географическое положение Малайзии потенциально позволяет рассматривать ее как идеальное место для строительства космопорта и превращения страны к 2015 г. в региональный центр аэрокосмической промышленности.

В целях консолидации усилий основных участников (ВС, авиакомпании аэропортов, инженеринговых и производственных компаний) и управления аэрокосмической промышленностью создается аэрокосмический совет во главе с премьер-министром включающий госчиновников и представителей частного сектора. Предложено разработать комплекс нац. программ до 2010 г.: создания крупных компаний-производителей конечной продукции под собственной маркой; модернизации авионики; развития производства современных композитных материалов для аэрокосмической, нефтяной и газовой промышленности путем консолидации нац. базы производства легких самолетов; подготовки нац. кадров; космической программы.

Образоват. центром должен стать Малайзийский ин-т аэрокосмических технологий, который будет создан в р-не нового межд. аэропорта Куала-Лумпура в Сепанге. Для работы в ин-те имеется в виду пригласить иноспециалистов. Будет разработано ТЭО строительства **космопорта для запуска спутников с использованием рос. ракет-носителей.**

Планируются создание и запуск 4 спутников: научно-исследовательского спутника весом 50 кг., стоимостью 8 млн.долл. с финансированием из госбюджета (в 1998 г. спутник был спроектирован и изготовлен англ. компанией «Серрей Сателайт технолоджис», велись переговоры с Рос. космическим агентством о его запуске); научно-исследовательского миниспутника весом 150 кг., 32 млн.долл., с финансированием из госбюджета, срок реализации – 1999 г.; мидиспутника дистанционного зондирования земли весом 500 кг., стоимостью 60 млн.долл., смешанное финансирова-

ние (госбюджет/частный сектор), до 2000 г.; тяжелого спутника дистанционного зондирования земли весом более 500 кг., 160 млн.долл., финансируется частным сектором, для разработки и изготовления спутника имеется в виду создать СП с участием иностр. контрактора, сроки — 1999-2000 гг.

В 1996 г. малайзийская компания «Бинарианг» запустила 2 нац. спутника связи (изготовлены ам. компанией «Хьюз» и запущены франц. ракетой «Ариан»). «Бинарианг» планировал запуск третьего телекомспутника.

МАРОККО

Автострады. По автодорогам осуществляется 92% пассажирских и 75% грузовых перевозок (не включая фосфаты). Разработана программа строительства сети платных автомагистралей на 1,5 тыс.км. Первый этап этой программы, реализация которой была начата в 1994г., предусматривает строительство 1 тыс.км. дорог до 2004г. Должны быть сданы в эксплуатацию автотрассы: Запад-Восток (Рабат-Фес, 180 км.), Север-Юг (Танжер-Рабат-Касабланка-Сеттат-Марракеш-Агадир-Тарудант и Касабланка-Эль Жадида-Жорф Ласфар, 975 км.). В 2004-2010гг. должен быть построен участок дороги Фес-Ужда.

До 1987г. существовала фактически одна скоростная автомагистраль Рабат-Касабланка протяженностью 90 км. В 1996г. был сдан в эксплуатацию участок автотрассы Рабат-Лараш (150 км.). На 1999г. протяженность автомагистралей составляет 300 км. и 270 км. находится в стадии реализации.

В целях управления строительством автомагистралей, их обслуживания и эксплуатации в 1989г. была специально создана Национальная компания (АДМ), имеющая статус акционерного общества. Государство подписало с ней соглашение о концессии сроком на 35 лет. Его учредителями стали, помимо министерства общественных работ (40%), госучреждения (35%), относящиеся к госсектору финансовые институты (12%), коммерческие и промышленные предприятия (10%), проектные организации (3%). Первоначальный акционерный капитал АДМ составил 160 млн.дирх., в 1997г. было принято решение увеличить его до 780 млн.дирх.

Реализация национальной программы строительства сети скоростных автодорог требует крупных капвложений, оцениваемых в 20 млрд.дирх. Планировавшиеся с самого начала инвестиции были рассчитаны на иностранную помощь (70%), госучастие (20%), оставшаяся часть (10%) должна покрываться за счет поступлений от эксплуатации дорог. По соглашению о концессии государство берет на себя оплату земельных участков автотрасс, которая представляет 4-5% общей стоимости программы. Иностранцами партнерами компании являются арабские, европейские и японский фонды. Компания получает от этих фондов долгосрочные кредиты (15-20 лет) под гарантию государства на льготных условиях из расчета 2,7%-6,8% годовых. Проектируемые и эксплуатируемые АДМ автодороги имеют среднюю плановую рентабельность порядка 12%. Срок окупаемости инвестиций — 20 лет с момента начала реализации программы.

Больше всего доходов в бюджет АДМ приносит автострада Касабланка-Рабат. Интенсивность дорожного движения на этом участке составляет 20 тыс. автомашин в день. Уставом АДМ предусматривается увеличение платы за проезд по автомагистралям каждые два года. Предполагается, что с 2005г. компания начнет получать доходы от эксплуатации дорог в 1 млрд.дирх. в год. Ожидается, что к 2000г. страна будет иметь 500 км. современных автострад: Касабланка-Рабат-Лараш-Сиди Эль Ямани; Рабат-Фес; Касабланка-Сеттат.

Для строительства автотрассы Касабланка-Эль Жадида-Жорф Ласфар была создана новая смешанная национальная компания, в которую вошли АДМ, Управление по добыче фосфатов, Национальное управление по энергетике и Управление по обслуживанию портов. Вначале планировалось построить эту автомагистраль с привлечением иностранного частного капитала. Однако, объявленные международные торги оказались безуспешными — иностранные фирмы обуславливали свое участие предоставлением им слишком обременительных госсубсидий. Автодорога протяженностью 122 км. потребует капвложений на 1,6 млрд.дирх. Акционерный капитал компании составляет 400 млн.дирх., т.е. 1/4 стоимости проекта. Остаток средств должен быть покрыт за счет кредитов. Компания получает концессию от государства сроком на 50 лет. Акционеры компании весьма заинтересованы в реализации проекта, поскольку он напрямую затрагивает их интересы в Жорф Ласфаре. Эта важная инфраструктура должна позволить порту Жорф Ласфар разгрузить порт Касабланки, который достиг своих предельных возможностей, и будет играть определяющую роль в обустройстве всей зоны, благоприятствовать развитию энергетического комплекса, фосфатного сектора, промышленности района Дуккала и туризма.

Сеть высокоскоростных автодорог укрепит положение Марокко как связующего центра при транзитных перевозках между странами Магриба, Южной Европы и Северной Африки. Автомагистраль Рабат-Танжер будет служить подспорьем в выполнении программ развития северных регионов страны. Автострада Касабланка-Марракеш-Агадир окажет влияние на экономическое развитие района Сусс и придаст новый импульс развитию туризма на юге Марокко.

Авиация. Королевская авиакомпания Марокко (RAM) осуществляет регулярное воздушное сообщение с 32 странами. RAM на 92,74% принадлежит государству, 3,97% акций владеет авиакомпания «Эр Франс», 1,98% — авиакомпании «Иберия», 1,31% — в руках частных владельцев. Рассматривается проект приватизации компаний с оставлением 30% капитала в руках государства. Парк воздушных судов на начало 1998г. насчитывал 27 ед. (25 пассажирских и 2 грузовых самолета фирмы «Боинг»), среди которых: 1 — В-747-200, 1 — В-747-400, 2 — В-757-200, 3 — В-727-200, 4 — В-737-200, 7 — В-737-400, 5 — В-737-500, 2 — АTR-42 и 2 — В-737-200 (грузовые самолеты). Возраст воздушных судов RAM составляет 7 лет. В мае 1998г. руководство авиакомпании начало обновление своего самолетного парка. В течение 5 лет планируется закупить и ввести в эксплуатацию самолеты нового поколения В-737-800. Расходы на их закупку должны составить 700 млн.долл.

RAM выполняет рейсы в 72 города мира и имеет свои представительства в 18 городах Марокко, в 28 городах Европы, в 12 африканских государствах, Монреале, Нью-Йорке и 4—на Бл. Востоке.

В 1997г. RAM перевезла 2,3 млн. пассажиров и 22,7 тыс.т. груза на международных линиях и 1,3 млн. пассажиров внутри страны, что составляет 67% от общего объема выполненных рейсов и перевезенных пассажиров из аэропортов Марокко. На воздушном рынке Марокко действует 21 иностранная авиакомпания («Аэрофлот», Air Liberte, Air Afrique, Air France, Air Mauritanie, Air Algerie, Balkan, British Airways, Iraqi Airways, British Airways, KLM, Iberia, Kuwait Airways, Libyan Airlines, Lufthansa, Sabena, Saudi Airlines, Syrinair, Swissair, Jordanian Airlines, Tunis Air), национальная авиакомпания Royal Air Maroc, а также 11 частных авиакомпаний (Aero Muli Services Atlas, Air Sud, Agricolair, Airtal, Air Star, Casa Air Service, Maghreb Aero, Privair, Saga Maroc, DHL Aviation Maroc, RAL).

С лета 1998г. RAM, проводя политику свободного воздушного рынка международных перевозок, увеличила количество своих регулярных рейсов и предоставляет это право иностранным авиакомпаниям, заключая с ними двусторонние соглашения. Увеличено количество полетов во Францию, с которой в марте 1998г. заключено код-шеринговое соглашение о совместной эксплуатации воздушных линий, связывающих Францию и Марокко. С этого времени начались рейсы RAM из Касабланки в Бордо, Ниццу, Страсбург, Тулузу и Марсель. Совместная эксплуатация линий позволит довести частоту полетов на маршруте Париж-Касабланка до 6 раз в неделю.

Вводится прямой беспосадочный рейс Касабланка-Мадрид с частотой 12 раз в неделю, ежедневный рейс Касабланка-Рим и Касабланка-Милан (5 раз в неделю). Будет также выполняться ежедневный рейс в Брюссель, вводится пятая частота на Швейцарию (Касабланка-Женева), добавляется третья частота на Турцию (Стамбул). Германская «Люфтганза» получает шестой ежедневный рейс Касабланка-Франкфурт. Вводятся дополнительные частоты на линиях, связывающих марокканскую провинцию с Европой, как например: Танжер-Мадрид, Танжер-Брюссель, Танжер-Амстердам, Ужда-Дюссельдорф, Ужда-Франкфурт и др.

Помимо европейских государств RAM намерена интенсивно развивать воздушное сообщение со странами ближневосточного и африканского регионов. Планируется выполнение ежедневного рейса Касабланка-Тунис, открытие линий Касабланка-Абиджан-Либревиль и Касабланка-Дакар-Конакри. До четырех рейсов увеличивается число полетов по маршруту Касабланка-Каир, до двух — на Абу-Даби и Дубай. Шесть раз в неделю будут выполняться полеты на североамериканский континент.

Объемы перевозок на внутреннем воздушном рынке Марокко к 2001г. должны увеличиться на 185%. В 1999г. введены до пяти ежедневных частот на линии Касабланка-Марракеш, открывается новая ежедневная частота Касабланка-Агадир, 15 частот в неделю на Фес и 16 — на Танжер. Планируется выполнение 12 частот в неделю из Касабланки на Уарззат и Ужду.

Кроме RAM на внутреннем рынке Марокко с апр. 1997г. действует региональная авиакомпания RAL (преемница авиакомпании RAI), которая осуществляет воздушные перевозки прежде всего в Испанию. Авиакомпания имеет четыре новых небольших самолета типа Beechcraft-1900D (19 посадочных мест) и выполняет рейсы из Касабланки в г.г.Ужда, Танжер, Марракеш, Агадир, Фес и Тетуан. RAL активно сотрудничает с авиакомпаниями «Люфтганза», «Бритиш Эйрвэйз» и «Суисс Эр».

Марокко имеет 54 аэродрома, 11 из которых имеют международное значение и могут принимать любые типы самолетов (Рабат-Сале, Агадир-Инезган, Марракеш-Менара, Касабланка-Мухамед-V, Танжер-Бухалеф, Фес-Сэс, Ужда-Ангад, Эль-Аюн-Хасан-1, Эль-Хосейма, Уарззат, Тетуан). Основным по количеству регулярных рейсов, объемам пассажирских и грузовых перевозок (соответственно 51,9%, 51,9% и 84,5%) является аэропорт Мухамед-V (Касабланка). Далее по значимости следуют Агадир и Марракеш (соответственно на уровне 14%, 17% и 4%).

30 ведущих аэропортов страны находятся в ведении Национального управления аэропортами (ONDA), остальные — в распоряжении Дирекции воздушного транспорта. Часть аэродромов подчинена минобороны. Наземное и техобслуживание воздушных судов в аэропортах Касабланка, Марракеш и Танжер отвечают самым высоким мировым стандартам. Во всех международных аэропортах Марокко аэродромное оборудование, системы обеспечения авиационной безопасности и службы обеспечения пассажирских перевозок оснащены современной техникой и укомплектованы высококвалифицированным кадрами. В связи с особенностью перевозок паломников, создающих серьезные трудности в плане их обслуживания, особенно в период массового передвижения в КСА, ONDA разработало и успешно реализует программу строительства в аэропортах отдельных пассажирских терминалов. В марте 1998г. закончена реконструкция пассажирского терминала для паломников в аэропорту Мохамед-V. Терминалы подобного назначения строятся в Марракеше, Рабате, Фесе, Уарззате.

В районе аэропорта Мохамед-V создан Авиационный индустриальный центр «Технополис», который с июля 1997г. сертифицирован по европейским требованиям (JAR 145). Его услугами пользуются «Эр Франс», «Сабена», КЛМ, «Боинг» и «Дженерал Моторс». Компетентность персонала и качественный уровень выполнения техобслуживания подтвержден комиссией Федерального управления авиации США по стандарту FAR 145.

В районе того же аэропорта создан региональный Центр управления воздушным движением. Он оснащен радиолокационными станциями нового поколения системы CNS/АТМ (система связи, навигации, наблюдения и управления воздушным движением через систему спутников США). На базе Центра планируется создать специализированную академию для подготовки персонала в области обеспечения безопасности воздушного движения с привлечением преподавательского состава из США.

В нояб. 1997г. независимая комиссия Федерального управления авиации США по обеспечению контроля за безопасностью полетов приняла

решение утвердить национальную систему управления воздушным движением Марокко, как отвечающую требованиям высшей категории. Тогда же ONDA подписало соглашение с европейской организацией обеспечения воздушного движения «Евроконтроль» (штаб-квартира в Брюсселе) о сотрудничестве в области обеспечения безопасности воздушного движения.

МЕКСИКА

Наиболее развитым в Мексике является автотранспорт. Протяженность автодорог на конец 2001г. увеличилась по сравнению с 2000г. на 4,4% и достигла 329,4 тыс.км., из них 108 тыс.км. — асфальтированные. Начавшийся с 90гг. процесс приватизации автодорог привел к тому, что при улучшении качества дорог произошло увеличение доли **платных магистралей**. В 2002г. их протяженность составила 6 тыс.км., доход от которых в 2001г. достиг 3,5 млрд.песо. Правительство страны уделяет одно из первостепенных значений развитию, реконструкции и модернизации автотранспортной сети, ежегодно увеличивая объемы инвестиций в нее. В 2001г. их было направлено — 13,640 млрд.песо.

Динамика инвестиций в дорожную сеть, в млн.песо: 1996г. — 8908; 1997г. — 9910; 1998г. — 9237; 1999г. — 11579; 2000г. — 12420; 2001г. — 13640.

Большая часть (7,6 млрд.песо) предназначались на реконструкцию действующих и строительство новых автомагистралей. Несмотря на то, что удалось сократить долю автодорог, находящихся в неудовлетворительном состоянии с 62% в 1992г. до 34% — в 2001г., эта доля еще достаточно велика.

Техническое состояние автодорог, в %

	Хорошее и удовлетвор.	Плохое
1992г.	38	62
1994г.	48	52
1999г.	61	39
2001г.	66	34

34% (114 тыс.км.) автодорог нуждаются в частичном или полном ремонте. Необходимо учитывать, что Мексика, имеющая соглашения о свободной торговле со всеми основными регионами мира, в ближайшие годы увеличит объемы перевозок, в т.ч. автотранспортом. Пропускная способность, качество, удобство автомагистралей будут иметь большое значение. Правительством разработана программа развития сети государственных дорог на 2002г., на финансирование которой выделяется 11,3 млрд.песо. Программа включает в себя 18 крупных проектов и предусматривает строительство новых магистралей, соответствующих современным стандартам, протяженностью 1,5 тыс.км. и реконструкцию 5 тыс.км, эксплуатировавшихся ранее дорог.

Новый президент страны В.Фокс отдает приоритет автотранспортным перевозкам, учитывая их роль во внешней торговле. В ближайшие 5 лет он планирует увеличить протяженность автодорог еще на 7,4 тыс.км. На эти цели выделяется 72 млрд.песо. Проект предусматривает смешанное финансирование, которое будет осуществляться как государством, частным сектором, так и национальными и зарубежными банками. Привлечение частного капитала в данный сектор будет придаваться все большее значение.

Серьезный импульс развитию автодорожной сети придаст вступивший в действие в 2001г. проект В.Фокса «Пуэбла-Панама», в рамках которого планируется объединить в единую сеть 9 южных и юго-восточных штатов Мексики с 7 Центральноамериканскими странами: Белизом, Гватемалой, Гондурасом, Коста-Рикой, Никарагуа, Панамой и Сальвадором. Проект предусматривает не только создание единой автодорожной инфраструктуры, но и сооружение и модернизацию морских портов, мостов и железных дорог. В 2001г. на реализацию проекта правительством выделено 75,8 млрд.песо.

Железнодорожный транспорт в Мексике развит меньше и практически утерять свою роль в экономической жизни страны. Общая протяженность железных дорог — 26 тыс.км. Начавшийся с 1997г. процесс их приватизации характеризуется слабой активностью потенциальных инвесторов, которых сдерживает низкая рентабельность железных дорог и высокая капиталоемкость строительства в горных условиях Мексики. С целью повышения интенсивности ж/д перевозок и модернизации транспортной базы правительство увеличивает ежегодно выделяемые на развитие ж/д транспорта госинвестиции: в 1998-2001гг. их объем достиг 35,6 млрд.песо. Этих вложений недостаточно, поскольку 40% железных дорог страны нуждаются в модернизации.

В последние годы отмечается увеличение объемов перевозок этим видом транспорта. Если в 1997г. общий тоннаж перевезенных грузов составлял 61,7 млн.т., в 1998г. — 75,9 млн.т., 1999г. — 77,1, 2000г. — 80,1, то в 2001г. он достиг 82,7 млн.т.

Все ж/д перевозки сконцентрированы в руках 3 крупнейших территориальных управлений: Ferrocarril del Noreste (TFM), Ferrocarril Pacifico-Norte (Ferromex) и Ferrocarril del Sureste (Ferrosur). Северо-восточная дорога НАФТА (TFM) — самый короткий путь из Мексики в США, по которому через г.г. Монтеррей и Нуэво Ларедо идет основная часть внешнеторгового грузооборота страны. Ее протяженность — 4,283 тыс.км., Ferromex — 7,164 тыс.км. и Ferrosur — 1,479 тыс.км.

Процесс приватизации железных дорог принес правительству 18,285 млрд.песо. Поступления от покупки Северо-восточной дороги НАФТА (TFM) крупнейшей национальной судоходной компанией ТММ — Transportacion Maritima Mexicana вкупе с американской ж/д сетью Kansas City составили 11 млрд.песо (втрое больше по сравнению с суммой, на которую рассчитывало государство и которую предложили конкуренты).

Мексика, по обороту морских судов, является одной из ведущих стран мира, при скромных масштабах собственного флота и портового хозяйства. Фрахт иностранных грузовых судов обходится стране до 5 млрд.долл. ежегодно.

Страна занимает 44 место из 59 стран мира по общему тоннажу своего Морфлота — 1,9 млн.т. водоизмещения. Длина портовых причалов на тихоокеанском побережье 164 км., на побережье Мексиканского залива — 92, число портов в стране — 107. В целях осуществления внешнеторговых операций и международных пассажирских перевозок Мексика имеет 100 морских линий, которые связывают ее с 376 портами 108 стран мира. Перевозки, осуществляемые морским путем, как внешние, так и внутренние, постоянно растут. В 2001г.

по морю было перевезено 310 млн.т. груза, из которых 65% пришлось на международные линии.

80% тоннажа грузов, обработанных в 2001г., приходилось на тихоокеанские порты Ласаро Карденас и Мансанильо, на атлантические – Веракрус и Тампико-Альтамира. Коммерческих и туристических портов в стране 76, частный капитал в которых обеспечивал до 70% всех операций.

Автомобилестроение

Автомобильная отрасль промышленности на протяжении ряда последних лет характеризовалась наибольшим динамизмом. Учитывая ее высокую зависимость от потребительского рынка США, в 2001г. несколько снизила свои показатели. Если в 2000г. производство автомобилей в Мексике достигло своего рекордного уровня – 1,9 млн.ед. в год, что позволило стране занять 6 место среди крупнейших производителей мира и 3 – среди стран американского континента после США и Канады, то в 2001г. уровень производства снизился на 3,8% и составил 1,818 млн.ед. Снижение объемов производства автомобильной техники, хоть и незначительное, переместило Мексику в рейтинге крупнейших продуцентов мира с 6 на 9 позицию.

Экспорт за 2001г. также уменьшился на 2,1% в сравнении с пред.г. и имел объем в 1,404 млн.ед.

Производство автомобилей в Мексике, в млн.ед.

	Общее пр-во	Для внутр. рынка	На экспорт
1995г.....	0,931	0,152	0,778
1996г.....	1,211	0,240	0,970
1997г.....	1,338	0,353	0,984
1998г.....	1,427	0,448	0,978
1999г.....	1,493	0,416	1,077
2000г.....	1,889	0,455	1,434
2001г.....	1,818	0,414	1,404

Из общего количества автомобилей, экспортированных в 2001г. из Мексики, 94,1% поставлялись в США.

Наиболее продаваемые в Мексике легковые автомобили, в ед.

	2000г.	2001г.	%
Tsuru.....	84350	96865	14,8
Chevy.....	65096	60503	-7,1
Sedan VW.....	40510	37877	-6,5
Pointer.....	36259	31337	-13,6
Monza.....	26046	19849	-23,8
Sentra.....	36299	43093	18,7
Jetta.....	40257	42624	5,9
Stratus.....	15029	29130	93,8
Neon.....	28152	21077	-25,1
Focus.....	21511	20501	-4,7
Astra.....	3784	14941	294,8
Civic.....	11547	14652	26,9
Pointer wgn.....	17931	14181	-20,9
Malibu.....	12375	7849	-36,6
Golf.....	9344	6470	-30,8
Bcero.....	543172	617788	13,7

Несмотря на тяжелую экономическую ситуацию в Мексике, в 2001г. выросли продажи автомобилей на внутреннем рынке, превысив на 7,6% рекордный для страны уровень 2000г. (853,8 тыс.ед.), они достигли 918,8 тыс.ед. Факт значительного увеличения объема продаж стал неожиданностью для специалистов и противоречил всем даваемым на 2001г. оценкам развития отрасли. Среди предприятий, специализирующихся на производстве автомобилей, наибольшими продажами характеризовались: General Motors (205,7

тыс.ед.), Nissan (190,5 тыс.ед), Volkswagen (165,3 тыс.ед), Ford (160,2 тыс.ед), Daimler Chrysler (130,4 тыс.ед).

Характерным для 2001г. стало сокращение продаж, как на отечественном, так и зарубежном рынках, грузового автотранспорта – в первом случае – на 12,9%, во втором – на 34,0%. Экспорт грузовых автомобилей в 2001г. не превысил 11,1 тыс.ед., в то время как продажи на внутреннем рынке – 30,3 тыс.ед. За год, общие продажи большегрузных автомобилей и автобусов снизились на 19,8% и имели объем 41,4 тыс.ед. (в 2000г. – 60 тыс.ед.). 73,2% общих продаж большегрузных автомобилей в 2001г. приходилось на внутренний рынок и 26,8% предназначались за рубеж.

Продажи грузовых автомобилей в Мексике, в ед.

	2000г.	2001г.	Снижение, %
Продажа на нац. рынке.....	34805	30325	-12,87
Экспорт.....	16820	11094	-34,04

74% произведенных в Мексике автомобилей было направлено на экспорт. Мексика поставляла автомобили в 30 стран. Из них три четверти традиционно направлялись в США. Другими крупными потребителями мексиканских автомашин являлись Аргентина, Чили, Уругвай, Колумбия. В связи с начавшимся в конце 2000г. снижением темпов роста в США и спроса на легковые и грузовые автомобили, Мексика была вынуждена осваивать дополнительные рынки сбыта продукции автомобилестроения. Благодаря действию соглашения о свободной торговле с ЕС, а также с ЕАСТ, Мексике удалось увеличить свои поставки в европейские страны, в первую очередь, Германию.

Объем инвестиций, направленных в 2001г. на развитие автомобилестроения, достиг 900 млн.долл. В 2002г. планируется направить на нужды отрасли 500 млн.долл.

Улучшение ситуации в отрасли ожидается не ранее 2003г. и то с учетом восстановления темпов экономического роста в США. Положительным моментом для отрасли стало решение в 2002г., раньше установленного соглашениями о свободной торговле срока, об окончательном снятии таможенных пошлин на продукцию автомобилестроения в рамках НАФТА и Мексики – ЕС. С янв. 2002г., в соответствии с взаимной договоренностью, снимаются импортные пошлины на автомобили между Мексикой, США и Канадой. С апр. 2002г. ликвидируются ввозные пошлины со странами Европейского Союза.

Либерализация автомобильного рынка

	Начальная тамож. пошлина	Полн. освоб. от пошлин	Срок осв. от пошл.
НАФТА.....	до 20%, с 1 янв. 1994г.	янв. 2002г.	9 лет
Согл. с ЕС.....	с 10% до 3,3%, с 1 июля 2000г.	апр. 2002г.	2 года

НОРВЕГИЯ

Следствием конъюнктурного спада в международном судоходстве стало снижение спроса на суда новой и старой постройки. Объемы инвестиций в основной капитал в торговом судоходстве Норвегии составили в 2001г. 9 млрд. крон, что означает падение в неизменных ценах на 51,4% по сравнению с пред.г.

В I пол. 2001г. норвежский торговый флот пополнился 21 судном (+ 0,6 млн. т. дедвейта). В связи со снижением уровня фрахтовых ставок, а также падением цен на суда старой постройки его стои-

мость на конец III кв. 2001г. уменьшилась до 170,4 млрд. крон (конец пред.г. — 180,5 млрд. крон).

Состав торгового флота Норвегии особых изменений в 2001г. не претерпел. Как и ранее его основу составляли химовозы, танкеры и сухогрузы.

На долю пассажирских судов в норвежском флоте к концу I пол. 2001г. приходилось 8,3% его совокупной стоимости.

Основными компаниями в сфере торгового мореплавания являются Frontline, Bergesen и W.Wilhelmsen.

ПАКИСТАН

В Пакистане перевозка морских грузов, включая генеральные, наливные и контейнерные в основном осуществляются через два крупнейших порта — Карачи и Бин Касим. Они располагают возможностью принимать танкеры водоизмещением до 75 тыс.т. и сухогрузы с осадкой до 10,5 м.

В 2001 ф.г. через порт Карачи осуществлена перевалка экспортно-импортных грузов в 19,6 млн.т. (4,8 млн.т. экспорт и 14,8 млн.т. импорт), а через порт Бин Касим 10,3 млн.т. За предыдущий год через Карачи прошло 18 млн.т. грузов, а порт Бин Касим обслужил 11,4 млн.т.

В Бин-Касим осуществляется сооружение контейнерного терминала мощностью до 12 млн.т./год.

В 2001г. между правительствами Пакистана и КНР была достигнута договоренность о совместном сооружении первой очереди третьего глубоководного порта Гвадар, оцениваемой в 250 млн. долл. Из этой суммы 80% предоставляет Китай, он же обеспечивает командирование своих специалистов для подготовки технико-экономического обоснования. Завершение строительства первой очереди порта Гвадар запланировано на 2004 год.

Во II пол. 2001г. началась реализация проекта по строительству совместно с китайскими фирмами глубоководного морского порта Гвадар, расположенного в провинции Белуджистан. Оценочная стоимость проекта, реализация которого намечена до 2011г., составляет 715 млн. долл. При этом планируется построить, три многоцелевых причала длиной по 450 м., глубоководного канала длиной 9,5 км. для прохождения судов с осадкой до 11,5 м. с последующим его углублением до 20 м., двух причалов для обработки контейнерных грузов, и двух для обработки нефтеналивных судов, создание инфраструктуры порта.

Предполагается сооружение автотрассы Карачи-Меркан вдоль береговой линии через порт Гвадар, общей протяженностью 675 км. Стоимость проекта оценивается в 250 млн. долл.

Прорабатывается проект модернизации автодороги г.Гвадар-г.Турбат протяженностью 614 км. и реконструкции аэропорта Гвадар, с привлечением для этих целей инвестиций до 13 млн. долл. из Омана.

Государственной программой Rural Access Road предусматривается строительство 82 тыс. км. автодорог, при этом их протяженность ежегодно намечается увеличивать ориентировочно на 600 км.

Реализовать такую масштабную программу пакистанское правительство рассчитывает в основном за счет внешних инвестиций. В последние годы строительство крупных автодорог в Пакистане

ведется за счет привлечения внешних банковских займов или на условиях концессии (строительство, владение и эксплуатация с последующей передачей объекта пакистанскому владельцу).

За счет бюджетного финансирования в ближайшие 2-3 года намечается продолжить строительство автомагистралей Исламабад-Пешевар, Исламабад-Лахор и Файсалабад-Равалпинди.

Кроме того, по линии Национального управления автодорог планируется завершить строительство 8,5 тыс. км. различных дорог с твердым покрытием, из которых, по состоянию на конец 2001г., построено только 2,1 тыс. км.

В стране реализуется также программа по развитию железнодорожных сетей. Одним из крупных проектов является строительство железной дороги г.Гвадар-Далбандин, протяженностью 515 км. с привлечением иноинвестиций в сумме до 140 млн. долл. Указанная железная дорога позволит обеспечить транспортировку пакистанских грузов в Иран и Турцию.

Следует отметить, что разрабатываемые и принимаемые пакистанским правительством программы по развитию различных производственных секторов, в целом направлены на оздоровление экономики страны, которая в последние годы продолжает находиться в определенном застое. Однако, представляется возможным обратить внимание на то, что осуществление этих программ в большей степени ориентируется и зависит от притока внешних инвестиций и реального внутреннего финансового положения в стране.

Если пакистанскому правительству удастся успешно проводить структурные реформы в стране, включая налоговую, улучшить состояние платежеспособности и сократить бюджетный дефицит, то появится дополнительная возможность финансирования вышеуказанных программ за счет собственных ресурсов.

Национальная компания Pakistan Shipping осуществляет транспортное обслуживание экспортных и импортных грузов, располагая для этих целей флотом из 15 судов общим водоизмещением 261 тыс.т.

Международные авиаперевозки осуществляются через четыре аэропорта расположенные в г.г.Карачи, Лахоре, Исламабаде, Пешеваре, и Квете. Внутренние перевозки производятся через 35 аэропортов в провинциях страны. В стране эксплуатируется 46 гражданских самолетов.

Государственная авиакомпания Pakistan International Airline (PIA) выполняет авиарейсы в 38 государств. В 2001 ф.г. эта компания осуществила перевозку 4,2 млн. пассажиров (за пред.г. — 3,9 млн.) и выполнила 8,831 млн. пасс./км, что на 10,3% выше показателей 2000г.

В стране работают три частных авиакомпании — Shaheen Airlines, Bhoja Air, Aero Asia, которые выполняют перевозки за рубеж и внутри страны.

Таможенные посты, на которых осуществляется оформление экспортно-импортных грузов, расположены в г.г.Лахоре, Равалпинди, Пешеваре, Файсалабаде, Мултане, Кветте и Сиалкоте.

По территории Пакистана перевозка грузов осуществляется железнодорожным и автомобильным транспортом (в соотношении по грузообороту 15% и 85% соответственно).

Железнодорожная сеть страны имеет протяженность 7791 км. и располагает 781 ж/д станци-

ей. Ж/д транспорт Пакистана представлен следующим подвижным составом (в штуках): локомотивы — 599; товарные вагоны — 23459; пассажирские вагоны — 2040. В 2001 ф.г. по ж/д. перевезено 52 млн. пассажиров. Объем перевозки грузов оценивается в количестве 3,2 млн. т/км.

ПЕРУ

Автотранспорт. Согласно данным министерства транспорта, связи, жилья и строительства на конец 2001г. протяженность дорожной сети составила 78034 км., из которых асфальтовое покрытие имеют 10050 км., твердое покрытие — 18535 км., без твердого покрытия — 13849 км., проселочные дороги — 35600 км.

Намеченная на 2001г. программа строительства, реконструкции и ремонта дорожной сети была выполнена на 30-35%, ввиду отсутствия финансирования в достаточных объемах. Передача в концессию частным компаниям первых 11 участков автодорог национального уровня не осуществлялась и перенесена на 2002г.

Строительство и реконструкция автодорог продолжало финансироваться за счет кредитов Межамериканского банка развития, Мирового банка, Андской корпорации развития, фондов: KFW (Германия) и ОЕСФ (Япония), а также частично за счет бюджетных средств.

По данным минтранса автопарк Перу на конец 2001г. насчитывал 1224646 ед. (1164323 в 2000г.), в т.ч. легковых автомобилей — 622473 ед. (593100), легковых автомобилей (пикап) — 120329 ед. (112370), малометражных автобусов — 156653 ед. (151298), грузовиков до 3 т. — 141490 ед. (132103), автобусов — 54383 ед. (51402), грузовиков — 101059 ед. (97468), грузовиков-тягачей — 28258 ед. (26581). В департаменте Лима сосредоточено 837,9 тыс. ед. автотранспорта (795,8) или 68,4% (68,3).

Предполагалось с 31 дек. 2000г., запретить эксплуатацию 7987 ед. автобусов, которые были выпущены свыше 25 лет назад. Однако, исполнение декрета было отложено на дек. 2001г., а затем перенесено на конец 2002г. Согласно нормам, с 2004г., общественный пассажирский автотранспорт будет иметь возраст не более 18 лет.

В 2001г. Перу импортировала 63858 ед. автотранспорта (68941), в т.ч. 11400 ед. новых автомобилей (12592) и 52458 ед. б/у (56349). В импорте автомобилей в 2001г. первые места занимали компании: Тойота — 29,1% (16), Ниссан — 11,5% (21), Дайву — 9,1% (12). По данным Ассоциации импортеров автотранспорта в **Латинской Америке только Перу, Эквадор и Боливия импортируют б/у автомобили.**

40% грузового автотранспорта простаивало вследствие снижения грузовых тарифов и уменьшения объема грузоперевозок.

В 2001г. велись переговоры, которые продолжаются в 2002г., с ЗАО «Внешнеторговая компания КАМАЗ» относительно поставок в Перу грузовиков «КАМАЗ», ТСП «Русавтопром» (автобусы завода г.Павлово на Оке), представителями Тольяттинского завода в Уругвае («Лады»).

В начале 2002г. правительство Перу приняло декрет, согласно которому запрещен ввоз в страну б/у автотранспорта общим весом свыше 3000 кг., а также б/у моторов и б/у запчастей для него, начиная с 2002г.

Фирмы Германии и Швеции, поставляющие грузовики и автобусы в Перу, применяют следующую схему оплаты своей продукции: авансовый платеж — 30-40%; рассрочка на 3г., исходя из 12% («Фольксваген») и 18-22% («Вольво», «Скания») годовых.

В 2001г. производство автомашин по сравнению с 2000г. увеличилось на 4% и составило 1,3 млн. (1,25). Производство автошин для грузовиков увеличилось на 5,8%, а для легкового транспорта сократилось на 3,2%.

В 2001г. были снижены импортные пошлины на синтетический и натуральный каучук с 12% до 4%, что позволило уменьшить внутренние цены на автошины на 10%. Основным производителем автошин в Перу — компания Goodyear del Peru.

Перу экспортировала автошины в Венесуэлу, Колумбию, Боливию, Эквадор на 20 млн.долл., а импортировала автошины из КНР, Индонезии, Таиланда, США на 31 млн.долл. 30% импортированных автошин были некачественными.

Железнодорожный транспорт. Протяженность эксплуатируемых железных дорог составляет 2015 км. Ширина колеи — 0,91 и 1,43 м. Всего насчитывается: локомотивов — 73, автовагонов — 16, пассажирских вагонов — 164, грузовых вагонов — 2717. Ж/д транспорт использовался на 50%, в основном, для перевозки минерального сырья. Средняя скорость движения поездов составляла 30 км/час.

Морской транспорт. В Перу действуют 15 морских и 5 речных портов, а также порт озера Титикака. 95% внешнеторгового грузового оборота страны реализуется через морские порты: Кальяо, Сан-Мартин (Писко), Ило, Чимботе, Пайта. На долю **порта Кальяо** пришлось 72,4 общего грузооборота Перу.

В 2001г. в портах страны было обработано 2834 судна (2950). Объем перевозок генеральных навалочных и наливных грузов достиг 15,8 млн.т. (15,4), увеличение составило 2,1%, в основном, за счет роста отгрузок твердых грузов навалом (минералы), доля которых составила 41,3% от общего объема тоннажа и роста импорта зерновых.

Контейнерные перевозки осуществляются через порты Кальяо и Пайта. Было обработано 366559 (324240) 40 и 20-футовых контейнеров, из которых 263922 контейнера (236277) были груженные, а 102637 (87963) контейнера — пустые. В порту Кальяо было обработано 333568 контейнеров (294230), а в порту Пайта — 32991 контейнер (27584). На контейнерные перевозки пришлось 32,9% грузооборота или 5,2 млн.т. (5,14). Контейнерными перевозками было обеспечено 45,6% объема импорта (44) и 42,4% объема экспорта (41,5), 1,5% каботажных грузов и 10,5% рыбной продукции.

В 2001г. правительство не производило инвестиций в реконструкцию портов. Перенесенные с 2000г. торги на передачу в концессию основных морских портов в 2001г. не состоялись. Возможно торги состоятся в 2002г.

Все внешнеторговые грузы перевозятся на судах под иностранными флагами. **Собственный торговый флот отсутствует.** Решается вопрос о создании торгового флота Перу.

Авиaperевозки. Имеется 24 аэродрома. В 2001г. в Перу действовали 7 местных авиакомпаний: «Аэроконтиненте», «Авиаандина», «Танс-Перу»,

«Лан-Перу», «Аэрокондор», «Сьелос дель Перу», «Аэрорегиональ». Внутри страны было перевезено 2,3 млн. пассажиров (2,43) и 49 тыс.т. грузов (54). В аэропорту г.Лима было обслужено 61,1% пассажиров (59,5), г.Куско — 10,3% (10,7), г.Арекипа — 5,4% (5,4), г.Икитос — 5,3% (5).

На международных авиалиниях работали компании: «Аэроконтиненте», КЛИМ, «Иберия», «Американ Айрлайнс», «Континенталь Айр», «Ллойд А.Боливиано», «Авиалинеас Аргентинас», «Экваториана», «Ланса», «Лакса», «Авианка», «Вариг», «Дельта». Самолетами этих авиакомпаний было перевезено 1,83 млн. пассажиров (1,95).

В 2001г. авиакомпания «Аэроконтиненте» приобрела 3 новых самолета «Боинг»-767, на долю компании пришлось 70% рынка грузопассажирских перевозок внутри страны.

Ежегодно в Перу прибывают из США до 300 тыс. авиапассажиров, из которых 80% — туристы. В янв. 2002г. Федеральная администрация (FFA) США подтвердила генеральной дирекции гражданской авиации Перу (DGAC) первую категорию воздушной безопасности, что позволяет самолетам перуанских авиакомпаний продолжать коммерческие полеты в США.

ПОЛЬША

VIP-самолеты («Речь Посполита», 19.07.2002г.). Меньше чем через неделю будет создана комиссия по организации тендера на закупку нового самолета для VIP-персон. Первая машина может прибыть уже в I пол. 2003г.

Президент А.Квасьневский, который полетел в США одним из двух VIP-самолетов ТУ-154, оставил без воздушного транспорта премьера, руководителей сейма и сената. В их пользовании находятся 3 старых ЯК-40 и вертолеты, которые можно использовать только при хорошей погоде и на коротких расстояниях.

Чтобы VIP-персоны в государстве могли отправиться за границу воздушным транспортом, перед их вылетом на аэродроме должны быть подготовлены 2 самолета, один из них резервный. На военном аэродроме Окенче остался всего один Т-154, предназначенный для особо важных персон. А четыре ЯК-40 находятся в ремонте.

Восстановление 30-летних самолетов ЯК не имеет смысла. Несмотря на то, что эти самолеты считаются безопасными (ни один из них не был в аварии) по сравнению с современными самолетами подобного назначения, они имеют устаревшую конструкцию.

Самолет, который на борт может взять официальную делегацию из 20 человек, без дозаправки при благоприятной погоде со скоростью 500 км/ч в состоянии долететь до Брюсселя. Однако до Лондона без промежуточной посадки он уже не сможет долететь. Отсутствие хорошего погодного радара заставляет переживать плохие атмосферные условия на аэродроме, отсутствие противаварийной системы снижает уровень безопасности самолета.

«Польше нужны по крайней мере 6 новых самолетов для VIP-персон, в т.ч. 4 — для полетов в пределах Европы и 2 — большей дальности», как заявил руководитель канцелярии премьера Марек Вагнер, которому правительство поручило осуществлять контроль над организацией тендера и за-

купки машин. Необходимость срочной замены устаревших самолетов ЯК обусловлена прошлогодними проблемами, возникшими при старте самолета премьера в Нюрнберге, а также рядом мелких аварий самолетов, перевозивших министра В.Чимошевича и некоторых других официальных лиц (в 1999г. по причине аварии генератора в самолете в Саудовской Аравии без транспорта осталась руководитель Сената А.Гжешковяк).

23 июля 2002г., т.е. меньше, чем через неделю, будет создана комиссия по проведению тендера. В авг. должны быть подготовлены заявки, а самое позднее в окт. пройдет конкурс. Министр Вагнер заявил, что к участию в тендере приглашены всего 3 фирмы, которые были выбраны экспертами по воздушному транспорту, в т.ч. специалистами 36 специального авиатранспортного полка. Обойденные вниманием фирмы выразили свой протест, среди них немецкий Domier и американский «Боинг». В числе претендентов остались: французский концерн Dassault Aviation, предлагающий небольшой реактивный самолет Falcon, канадская фирма Bombardier, предлагающая одну из версий Challenger и американская фирма Gulfstream, предлагающая GIVSP или G-V. На приобретение шести самолетов из бюджета будет выделено 240 млн.долл. В оплате счетов будут участвовать все заинтересованные организации: аппарат президента, премьера и парламента.

Как сообщил майор В.Калиновски, пресс-секретарь ВВС и ПВО Польши, для дальних полетов официальные делегаций останутся 2 ТУ-154. Это 10-11-летние машины, оснащенные всем необходимым оборудованием для обеспечения безопасного полета. Российский самолет ТУ, не считая «Конкорда», является самым быстрым пассажирским самолетом в мире. Хотя он потребляет в два раза больше топлива, чем Боинг аналогичного класса, этот самолет развивает скорость 1100 км/ч. В ближайшее время планируется провести модернизацию пассажирского салона ТУ-154. Эти самолеты останутся в эксплуатации до 2008г.

РУМЫНИЯ

В стране насчитывается 11,4 тыс.км. железных дорог и 80 тыс. автомобильных различной категории, активно используется речная артерия.

В области перевозки пассажиров основная роль (85%) принадлежит общественному транспорту, доля частного сектора — 15%. В транспортировке грузов на долю государства приходится до 70%, частного сектора — 26%, смешанного — 4%.

Среди основных моментов, оказывающих негативное влияние на объемы перевозок пассажиров и грузов, можно отметить регулярное повышение стоимости проезда и провоза багажа, генеральных грузов, сокращение собственных средств доставки, только начинающийся подъем промышленного производства после длительного спада, наконец, продолжавшуюся блокаду реки Дунай после агрессии НАТО против Югославии в 1999г.

Разрушение мостов привело к «замерзанию» речного флота, дававшего до этого 2% в ВВП. По ту сторону блокады осталось 121 судно компаний Navrom Галац, Navrom Джурджу, Trans Europa Navrom Дробета Турну-Северин. Объемы перевозок речных грузов снизились до 11 тыс.т. в 2001г. Расчистка Дуная ведется, что позволит в 2002г.

увеличить объемы речных перевозок.

Ко всем проблемам, в 2001г. добавилась потеря остатков государственного коммерческого флота, насчитывавшего еще 10 лет назад более 300 судов (Румыния имела четвертый флот в мире).

После разделения предприятия по эксплуатации морского флота в 1991г. на три общества («Навром», «Петромин» и «Ромлайн») до 288 ед. сократилось количество судов. «Навром» и «Петромин» находятся в процессе ликвидации, а «Ромлайн» потеряла за прошедший год все 16 судов, еще находившихся в ее распоряжении.

После потери 90% румынского флота, в 2001г. планировалось воссоздать госфлот на базе компании «Ромлайн» (98% акций ее принадлежит государству).

6 судов еще находились в эксплуатации, а остальные — под арестом в различных портах мира. В дальнейшем все суда компании были задержаны из-за долгов перед портами. Еще ряд судов остаются арестованными в портах Италии, Греции, Турции и Бангладеш, причем долги некоторых из них превышают их стоимость. Сама «Ромлайн» находится в состоянии банкротства «де факто» и не может ничего сделать. 2001г. надежд на улучшение положения не прибавил.

В автотранспортной сфере продолжался второй этап восстановительных дорожных работ (1998-2001гг.), осуществляемый на средства европейских финансовых организаций ЕБРР, ЕИБ, ЕС, МБРР и оцененный в 553 млн.долл. Первый этап завершился в 1998г. — было модернизировано 1053 км. дорог, стоимость работ составила 390 млн.долл. Третий этап начался в 2000г. и должен завершиться в 2003г. Он предусматривает доведение до европейских стандартов 334 км. шоссейных дорог. На четвертом этапе (2001-05гг.) предполагается восстановить еще 2100 км. (500 млн. евро).

В 2001г. начата 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.).

Продолжается 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 заменяются на Боинги-737 и Аэробусы-330.

В 2001г. компания Tarom получила первые из шести самолетов Боинг 737-700. Воздушный флот Румынии имеет в своем составе два Боинга, семь самолетов ATR и два аэробуса.

В Бухаресте 29-30 мая 2002г. прошла 86 сессия Европейской Конференции министров транспорта (ЕСМТ). С июня 2001г. по июнь 2002г. Румыния председательствовала на этом европейском форуме. Целью обсуждений являлось образование интегрированной транспортной системы, достижение наивысших стандартов и эффективности на транспорте, безопасность и защита окружающей среды на паневропейском уровне. В конференции участвовали представители 45 стран, а также международных и региональных транспортных организаций, в т.ч. и от СНГ.

Российскую делегацию, состоящую из представителей минтранса РФ, МПС, МИД, госдумы,

правительства Москвы, Евроазиатского транспортного союза, Российского автотранспортного союза (всего 12 чел.), возглавлял первый замминистра транспорта Насонов А.П.

Совет министров одобрил резолюцию о принятии Мальты в члены ЕСМТ и об упрощении процедуры и сокращении сроков получения транспортниками профессиональных многократных виз сроком на один год. Республика Армения также подавала заявление на принятие в члены ЕСМТ, однако из-за противодействия Азербайджана и Турции ей было отказано в этом.

Конференция ЕСМТ одобрила резолюцию о принятии срочных мер по уменьшению на 50% в течение следующих 10 лет аварий на дорогах со смертельным исходом. С представителями США и Канады, присутствовавшими на заседании, была согласована совместная декларация о применении более жестких мер в борьбе с терроризмом на всех видах транспорта, а не только на авиационном.

Самой важной обсуждавшейся проблемой оказалось установление баланса между различными видами транспорта. Из-за чрезвычайно большой загруженности дорог Европы грузовым автотранспортом и вредным воздействием на окружающую среду некоторыми странами (Россия, Швейцария) было предложено перенести акцент на ж/д, смешанный и речной виды транспортировки грузов.

Переориентирование транспортных потоков с одного вида на другой потребует применения комплексных мер и соответствующего подхода на международном уровне. Сегодня имеется шанс сделать важный шаг для перехода к ж/д и смешанному видам транспортировки грузов, а также к транспортировке по внутренним речным путям, что потребует выработки необходимых законодательных рамок для межправительственного сотрудничества.

Одной из ключевых тем, обсуждавшихся на конференции, стала «Региональная транспортная инфраструктура на Балканах». Главной целью обсуждения явилось определение приоритетов в проектах развития инфраструктуры и инвестиционное планирование, программирование и координация действий на Балканах. Участники встречи пришли к консенсусу относительно укрепления сотрудничества в изучении проблем инфраструктуры и выдачи рекомендаций о необходимости инвестирования в транспортные проекты.

Участники встречи обсудили квоты на транзитные грузовые и пассажирские автомобильные перевозки по дорогам Европы без уплаты налогов. Румынская сторона, несмотря на возражения немецкой делегации, сохранила за собой одну из самых больших квот (1327 разрешений на транспортировку). Британская делегация призвала обеспечить свободное перемещение грузов и передвижение пассажиров по Европе.

В разделе «Дорожный транспорт» совет министров ЕСМТ обсуждал проблему принятия срочных мер по противодействию демпингу в регионе ЕСМТ, имея в виду обеспечение свободной конкуренции при транспортировке грузов в Европе.

В 2003г. исполнится 50 лет организации ЕСМТ. Председательствовать на форуме с июня 2002г. по июнь 2003г. будет Бельгия.

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ

Всего в стране 25 портов, в их числе: Исламский порт Джидда, Промышленный порт им короля Фахда (г. Янбу), торговый порт Янбу, порт Джизан, порт Диба. Они составляют самую крупную сеть морских портов на Ближнем Востоке.

С целью создания единого управления саудовскими портами и улучшения их работы в 1976г. Постановлением совмина КСА была создана независимая генеральная организация портов, которая подчиняется премьер-министру. Ее штаб-квартира находится в Эр-Рияде. В 1997г. саудовским правительством было принято решение о передачи всех причалов и части объектов морских портов под управление частного сектора. Все терминалы морских портов управляются частным сектором, часть доходов от работы которых поступает в казну.

Морские порты КСА вносят большой вклад в развитие национальной промышленности, создание новых отраслей, удовлетворение потребительского спроса населения. Их развитие способствует расширению внутреннего рынка, росту его связей с мировым хозяйством. 95% саудовского экспорта и импорта проходит через морские порты. Ежегодно в порты КСА заходит 12000 судов, т.е. каждые 30 минут порты посещает одно судно. В год порты принимают 1 млн. пассажиров. 97% портовых служащих — саудовцы. Общий объем разгруженных и загруженных грузов в ведущих 8 портах КСА в 2001г. составил 100562200 т. Объем разгруженных и загруженных контейнеров составил в 2001г. 1697601 т. Объем пассажирооборота составляет 1,8 млн.чел.

Исламский порт Джидды. Старейший и крупнейший торговый и пассажирский порт на побережье Красного моря. В 647г. при третьем Халифе Османе Ибн Аффане Джидда превратилась в главный порт, через который прибывали паломники для совершения хаджа. Через него проходит 59% всех импортируемых товаров торговым сектором КСА. Площадь порта Джидды составляет 4 млн.кв.км, включает в себя 57 морских причала. Порт Джидды обслуживает значительный поток паломников. Пассажирский терминал способен принимать 3 тыс.чел. в сутки. Порт имеет два ремонтных дока, оборудованных по последнему слову техники. Площадь оборудованных складских помещений составляет 4 млн.кв.м.

Недавно введен в строй северный контейнерный район порта Джидды, занимающий 800 тыс.кв.м., и оснащенный оборудованием позволяющим разгружать 600 тыс. контейнеров в год. На каждом из 4 причалов (длина каждого 1 тыс.м.) находятся 6 разгрузочных кранов. В порту введена система отслеживания контейнеров, («Нафис») от разгрузки до выхода судна из порта. Подобный режим используется лишь в нескольких портах мира. В порту насчитывается 34 складские зоны, расположенные под причалом, что позволяет увеличивать скорость разгрузки, кроме того имеется 50 кранов для разгрузки контейнеров в складские зоны, специальные краны на судах. В порту используются механизмы распределения контейнеров.

Нагрузка порта снизилась после сентябрьских событий. Общий объем обработанных грузов за февр. 2002г. составил 1,7 млн.т. (разгруженных — 1325188т., загруженных — 349914). Число прибыв-

ших в порт пассажиров — 29338, отбывших — 23257 чел.

Порт Диба. Расположен в северной части Красного моря (с трех сторон защищен горами). Это ближайший порт КСА к Суэцкому каналу — (253 морских мили) и египетским портам. Он обслуживает северо-западные провинции королевства. Количество причалов — 3, их глубина 10 метров. Складская зона достигает 150 тыс.кв.м. (открытая), закрытая — 6000 кв.м. В зоне порта идет строительство гостиницы, банка, супермаркета. Общий объем обработанных грузов в янв. 2002г. составил 324 тыс.т. Число прибывших и отбывших пассажиров составило 46 тыс.чел.

Порт Джизан. Расположен в южной части Красного моря на пересечении морских торговых путей в Европу, Дальний Восток и Персидский залив. Район порта обладает развитой сетью автомагистралей, соединенных со складскими зонами. Порт ориентирован на обслуживание юго-восточной части Аравийского полуострова.

Порт Джизан оснащен современным оборудованием: имеется 11 причалов, глубина которых 10,7-8,8 м. Площадь складской зоны 122 тыс.кв.м. Одновременно с решением правительства выделить средства на развитие района Джизан начата реконструкция порта. Общий объем обработанных грузов составил в янв. 2002г. — 65511 т., февр. — 62476 т.

Торговый порт Янбу. Традиционно служил перевалочным пунктом для паломников направляющихся в г.Медину. Порт был реконструирован в 1979г. Число причалов было доведено до 9. Установлено новое оборудование. Порт способен обрабатывать 3 млн.т. грузов в год. Порт обслуживает потребности быстро растущей промышленной зоны Янбу, которая находится в 20 км. к югу от порта.

Порт оборудован для разгрузки и загрузки товаров, разногабаритных контейнеров. Он способен принимать до 4 судов одновременно. Общий объем обработанных грузов составил в янв. 2002г. — 147064 т., в фев. — 100001 т.

Промышленный порт им. короля Фахда (г.Янбу). Расположен в 300 км. от Исламского порта Джидды (его протяженность по береговой линии 25 км.). Считается самым крупным портом по транспортировке сырой нефти, продуктов нефтехимии. Порт обслуживает потребности промзоны города Янбу. Через порт идут промтовары, в т.ч. экспортируются произведенные в промзоне стройматериалы и оборудование.

В порту имеется 7 причалов, 4 из которых обслуживают нефтяные танкеры. Общий объем обработанных грузов в янв. 2002г. составил 2030419 т., в фев. — 2127602 т., разгружено и загружено 580 контейнеров в янв., в фев. — 757.

За 5 лет самоуправления саудовские порты достигли: экспорт через морские порты КСА с 1995г. по 2000 вырос с 66% до 73%. Ежегодно оборот контейнеров в морских портах увеличивается на 8%.

СИНГАПУР

В стране насчитывается 3,1 тыс.км. дорог с качественным покрытием. Имеется 8 скоростных шоссе общей протяженностью 139 км., а также 121 эстакада, 439 автомобильных и 383 пешеходных моста.

Авиация. Сингапурский аэропорт Чанги является крупнейшим в АТР. Он связывает 133 города в 53 странах. Ежедневно совершается более чем 3300 линейных рейсов на самолетах 68 воздушных линий.

Пассажирское движение через аэропорт Чанги будет расти. Предпринимаются меры по расширению двух существующих пассажирских терминалов и строительству третьего. Третий терминал рассчитан на 20 млн. пассажиров в год, и с вводом его в эксплуатацию в 2004 г. пропускная способность аэропорта Чанги достигнет 60 млн.чел. в год.

В комплекс аэропорта Чанги входит также центр грузоперевозок пл. 47 га, работающий в режиме свободной торг. зоны и обеспечивающий все виды услуг по обработке и перевозке авиагрузов.

Объемы грузовых авиаперевозок через аэропорт Чанги увеличиваются на 12-14% ежегодно и составляют около 1,4 млн.т. в год:

Морфлот. В Сингапуре находится один из крупнейших и наиболее загруженных морпортов мира. Единообразно в порту находится не менее 800 судов. **В течение года порт обслуживает около 130 тыс. судозаходов (первое место в мире)** общим водоизмещением около 840 млн.т. Расположенный на пересечении основных морских транспортных артерий (здесь проходит **366 регулярных морских линий**, связывающих более 600 портов мира), на стыке Тихого и Индийского океанов, Азиатского и Австралийского материков, сингапурский порт известен как один из самых удобно расположенных портов и занимает **первое место в мире по объему грузооборота.**

Порт занимает береговую линию протяженностью 15 км. на юге и юго-западе о-ва (контейнерный порт в Танджонг Пагаре, причалы Кеппел и Пасир Панджанг, Джуронгский порт) и небольшой участок на севере (причал в Сембаванге). Причалы порта оборудованы для обработки всех видов судов – контейнеровозов, танкеров, крупнотоннажных сухогрузов, пассажирских круизных судов. Порт разделен на шесть терминалов: Танджонг Пагар, Кеппел, Пасир Парджанг, Сембаванг, Джуронг, Брани.

С учетом прогнозов на бурное развитие контейнерных перевозок, в Пасир Парджанге идет строительство нового суперсовременного контейнерного терминала, способного обрабатывать до 36 млн. контейнеров в год. Порт располагает **шестью зонами свободной торговли** для экспортно-импортных грузов.

Наблюдается устойчивый рост контейнерных перевозок странами Азии. В 1990-96 гг. этот прирост составил 73%. Наиболее быстрые темпы роста (15,5%) отмечены до валютного кризиса в ЮВА – в первом полугодии 1997 г., по сравнению с тем же периодом предыдущего года.

Через контейнерные терминалы сингапурского порта в 1997 г. обработано 14,1 млн. контейнеров (в расчете на 20-футовые контейнеры) при годовом приросте 9,1%. В целом **Сингапур стоит на втором месте в мире по контейнерным перевозкам, незначительно уступая порту Гонконг (14,5 млн. контейнеров при менее быстрых темпах прироста – 7,5%) и существенно опережая по данному показателю другие крупнейшие порты мира (Роттердам – 5,4 млн. контейнеров, 3 место).** По прогно-

зам специалистов, к 2016 г. количество обрабатываемых в сингапурском порту контейнеров должно быть в пределах 33-40 млн. штук в год.

В порту ежедневно обрабатывается не менее 40 тыс. контейнеров. В марте 1998 г. сингапурский порт стал первым в мире, преодолевшим суммарный рубеж в 100 млн. контейнеров; на его долю приходится 10% мирового объема контейнерных перевозок.

На долю азиатских стран приходится более 40% всего мирового тоннажа, и сингапурский порт играет ведущую роль по судовому обеспечению и морскому страхованию.

Испытывая все возрастающую конкуренцию со стороны быстро развивающихся портовых центров других стран ЮВА, правительство Сингапура предпринимает меры по привлечению иносудовых компаний к работе через сингапурский порт. Для этой цели в 1997 г. была осуществлена кардинальная структурная реорганизация управления портом; уделяется большое внимание обновлению и внедрению новых компьютерных сервисных систем; принято решение об освобождении обрабатываемых в порту судов от ряда существующих пошлин или о снижении их уровня, начиная с 1999 г., сроком на 10 лет, В частности, вводится освобождение от налогов на доходы по морскому страхованию, а также на доходы иносудов от перевозки сингапурских грузов. Предоставляются существенные налоговые льготы для судов, ходящих под сингапурским флагом, и для морского тоннажа стран, имеющих налоговые соглашения с Сингапуром.

Данные льготы распространяются также на сингапурские судовые компании и иносудовые компании, официально аккредитованные и имеющие свои представительства в Сингапуре.

Несмотря на существующие проблемы, прогнозы специалистов о дальнейшем развитии сингапурского порта исключительно оптимистичны. Так, на период 1998-2000 гг. прогнозируется средний прирост контейнерных перевозок в пределах 11-27% (в 1997 г. – 9,1%), на период 2001-05 гг. – в пределах 34-50%, а на период 2005-10 гг. – в пределах 30-45%, что должно составить к 2010 г., по скорректированному (уменьшенному) с учетом валютного кризиса прогнозу, от 27,2 до 38,8 млн. контейнеров в год. Прогнозируется, что влияние валютного кризиса для объемов морперевозок будет ощутимо не дольше, чем в ближайшие два года.

23 марта 1998 г. сингапурский порт в очередной раз был отмечен призом межд. организации Asian Freight Industry Awards (AFIA) как лучший морпорт и лучший контейнерный терминал Азии. Данный приз присуждается сингапурскому порту ежегодно в течение последних 11 лет.

«Сингапур Текнолоджиз Шипбилдинг энд Инжиниринг» (СТШИ). Является судостроительной компанией в составе группы «Сингапур Текнолоджиз». Была создана в 1968 г. на базе судоремонтных мастерских нац. ВМС и в наст. вр. является единственной судостроит. компанией в стране, которая выпускает боевые корабли и вспомогательные суда для ВМС Сингапура.

Уставной капитал компании составляет 100 млн.синг.долл. (65 млн.долл.), из которого оплаченным является половина. В 1968 г. 100% акций компании принадлежали фирме «Сингапур Тек-

нолоджиз Холдинг». В 1992 г. с целью привлечения доп. капитала СТШИ была преобразована в АО открытого типа, и ее акции были допущены к свободной котировке на сингапурской фондовой бирже. В 1998 г. 75% акций по-прежнему находились в руках «Сингапур Текнолоджиз Холдинг», а остальные распределялись мелкими пакетами среди других акционеров (наибольший размер пакета акций, находящихся в одних руках, – 2% принадлежит банку DBS). В 1998 г. объем продаж компании составил 170 млн. синг.долл. (100 млн.долл.), прибыль была исчислена в размере 35 млн. синг.долл. (21 млн.долл.). В 1997 г. прибыль составила всего 10 млн.долл., что явилось следствием падения конъюнктуры в регионе в связи с фин. кризисом. С целью преодоления данного явления была создана группа «Сингапур Текнолоджиз Инжиниринг», куда вошла и СТШИ. Данная группа начала активные действия по получению контрактов на комплексные инжиниринговые услуги в регионе, особенно в области строительства крупных энергетических сооружений и морских буровых платформ. Результатом этого явился рост прибыли практически на 25-30%. Помимо этого, «СТШИ» была оказана господдержка в виде заказа на строительство четырех танкодесантных кораблей для нац. ВМС.

Фирма располагает двумя верфями: «Джуронг» и «Туаз». Верфь «Джуронг» является основной, на ее территории находятся: управление и конструкторское бюро; сухой док (110x50 м.); 2 стапеля (135x25 м.) для строительства кораблей дедеветом до 12 тыс.т.; глубоководные причалы длиной 500 м.; 5 эллингов (30x90x24 м.); плавучий кран грузоподъемностью 150 т.; стенд для проверки двигателей. Верфь «Туаз» располагает оборудованием: два плавучих дока размерами 185x40 м. и 240x52 м.; глубоководные причалы протяженностью 540 м.; два пирса, оснащенные рельсовыми кранами; 2 верфи для строительства судов водоизмещением до 30 тыс.т. Каждая верфь оснащена устройством плазменной резки, имеет в своем распоряжении буксиры, системы очистки танков, окраски, абразивной очистки днища. Общее количество работающих – 1,3 тыс.чел.

СТШИ может выпускать: коммерческие корабли водоизмещением до 30 тыс.т. (контейнеровозы, ролкеры, скоростные паромы, танкеры); малые ракетные корабли; патрульные катера; ракетные катера; танкодесантные корабли; тральщики; понтонные мосты; катера на воздушной подушке.

В 1998 г. специалисты СТШИ прошли обучение в Швеции по проведению ремонтно-профилактических работ на подлодках типа «Серджен», 4 единицы которых закуплены для ВМС Сингапура. Фирма совместно со шведской компанией «Кокумс» ведет разработку патрульного корабля нового поколения (проект NGPV), в конструкции которого используются элементы технологии «стелтс». В качестве прототипа выбран шведский фрегат класса «Висби». Специалисты СТШИ считают, что по окончании разработки NGPV будет не только принят на вооружение ВМС Сингапура, но и предложен на экспорт, причем оценивают его рыночный потенциал весьма высоко.

В области гражд. судостроения последние 5 лет фирма занималась только переоборудованием и

ремонтom судов. В 1989-93 гг. ею были построены три танкера снабжения для нужд ВМС страны, а также два контейнеровоза по заказу одной из малайских фирм.

СЛОВАКИЯ

Выгодное географическое положение Словакии в центре Европы в значительной мере способствует развитию транспортной инфраструктуры и, прежде всего, железнодорожного и автомобильного транспорта.

В Словакии наиболее хорошо развита железнодорожная 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. Только 6% локомотивов имеют срок эксплуатации до 10 лет, до 20 лет – 24%, старше 20 лет – 70%. В расчете на тысячу пассажирских вагонов классического типа, предназначенных, для использования с локомотивами типа 1С, R и Z, свыше 650 вагонов имеют срок эксплуатации свыше 20 лет. Аналогичная ситуация отмечается и в отношении парка товарных вагонов.

Подвижной железнодорожный состав находится в критическом состоянии и требует срочной модернизации и замены на новые типы.

В подготовленной правительством программой 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 Чехия-Братислава-Штурово, Братислава-Жилина-Польша и Жилина-Кошице.

Финансирование реконструкции планируется осуществить из средств госбюджета, а также за счет кредитов международных банков и коммерческих кредитов.

Протяженность словацких автодорог международного значения 17737 км.; местного значения – 24979 км. Автопарк насчитывает 1751,8 тыс. автомобилей, в т.ч. легковые – 1274,2 тыс., грузовые – 110,7 тыс., автобусы – 10,9 тыс., спецавтомобили – 39,2 тыс., тракторы – 64,4 тыс.

Из общей протяженности автодорог международного значения только 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 разгрузки

национальной транспортной сети. Финансирование строительства будет осуществляться в основном за счет иностранных кредитов, а также из госбюджета. До 2006г. предусмотрены следующие объемы финансирования (млрд. слов. крон): в 2001г. — 9,2; 2002г. — 10,8; 2003г. — 10,9; 2004г. — 11,3; 2005г. — 12,6; 2006г. — 13,6. Кредиты планируется получить от ЕБРР, Европейского инвестиционного банка и некоторых других банковских структур. На эти цели направляется 80% средств от дорожного налога, а с 2003г. — полученные 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. 9 млн. евро. Программу повышения эффективности дорожной инфраструктуры под названием TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) Европейская Комиссия утвердила в 1996г. Из 10 планируемых программой TINA транспортных коридоров по территории Словакии будут проходить три: автомагистраль Братислава-Кошице-украинская граница и два ж/д коридора до польской границы.

Для финансирования работ по модернизации транспортной инфраструктуры Словакия может также использовать средства Фонда ISPA и других структурных фондов ЕС. В 2001г. началась организационно-структурная реформа транспорта.

Госкомпания «Железные дороги Словацкой Республики» (ЖСР) с 1 янв. 2002г. разделена на два самостоятельных субъекта. В составе новой ЖСР осталась транспортная сеть, а вновь созданное АО будет осуществлять транспортные и коммерческие функции. Это направлено на либерализацию ж/д транспорта. В рамках создаваемого АО будут самостоятельно действовать направления грузовых и пассажирских перевозок, что создаст условия для дальнейшего разделения этого АО на две независимые компании. Правительство на основе договора об общественно полезной деятельности будет возмещать ж/д компании финансовые потери в связи регулированием цен пассажирских перевозок. Объем таких дотаций будет постепенно снижаться. Государство в 2001г. прекратило дотации перевозок поездами международного класса. Определены региональные участки ж/д и для каждого убыточного направления будут приняты проекты реорганизации, предусматривающие снижение потерь путем их закрытия либо передачи в управление местным органам. Число занятых в отрасли снизится в 2002г. с 48000 до 43865 чел.

Правительство также планирует осуществить реформу в автомобильном пассажирском транспорте.

В 2001г. правительство утвердило дополнение к закону о транспорте. На основании этого дополнения будет повышена эффективность использования госдотаций в пассажирском транспорте. Дотации в сумме, превышающей 1 млн. слов. крон в год, будут выделяться только после проведения тендера. Правительство также с 2001г. прекратило дотировать пассажирские линии, превышающие 100 км. Автобусный транспорт будет приватизирован. В 2002г. правительство продаст 49% принадлежащих ему акций в большинстве из 14 компаний автотранспорта.

Государство продаст свою долю акций (87%) монопольного словацкого перевозчика АО «Словацкое судоходство и пристани» и часть своих акций (49%) в нефтетранспортной компании АО «Транспетрол» и газотранспортной компании АО «Словацкая газовая промышленность» путем проведения международных тендеров.

Тендер на закупку акций АО «Транспетрол» завершился в янв. 2002г. Победителем стала российская нефтяная компания «Юкос», которая за указанный пакет акций предложила 74 млн. долл.

Авиакомпанию АО «Словацкие аэролинии» правительство намерено укрепить путем повышения ее уставного капитала за счет 3 принадлежащих государству самолетов TU-154.

США

США являются мировыми лидерами автомобилестроения и одновременно самым емким рынком потребления продукции этой отрасли. В 2001г. на ранке США было продано 17,118 млн. новых автомобилей. Продажи автомобилей, произведенных в зоне НАФТА (США, Канада, Мексика) составили 14,040 млн. шт. Импорт составил 18% рынка — 3,078 млн. шт., с распределением между ФРГ — 535 тыс. (3,1%), Японией — 1641 тыс. (9,6%) и Ю. Кореей — 618 тыс. (3,6%) автомобилей. Общее число занятых в производстве в 2001г. составило 260 тыс. чел., стоимость отгрузок продукции достигла 337 млрд. долл.

Самые крупные предприятия автомобильной отрасли США размещены в штатах Среднего Запада вблизи Великих озер. Каждый из следующих четырех перечисленных штатов: Мичиган, Огайо, Миссури и Кентукки производит свыше 1 млн. автомобилей в год. В р-не Детройта сосредоточены 19 предприятий т.н. «большой тройки» — «Форд Моторс», «Дженерал Моторс» и «Даймлер-Крайслер», которые выпускают более 3 млн. автомобилей в год.

Влияние процессов глобализации мирового рынка нашло свое отражение в процессах концентрации производства. Выпуск легковых и грузовых автомобилей в Северной Америке монополизирован тремя фирмами. Это транснациональные компании «Дженерал Моторс», «Форд Мотор» и «ДаймлерКрайслер».

«Дженерал Моторс», основанная в 1908г., является крупнейшим производителем автомобилей в мире с 1931г., лидером по продаже средних и легких грузовиков на рынке США с 1974г., а с 2001г. — и внедорожников. В 2001г. компания продала 8,5 млн. легковых автомобилей и грузовиков, что составило 15% мирового производства.

Компаний принадлежит следующие брэндс: «Бьюик», «Каддилак», «Шевроле», «Джи Эм Си», «Понтиак», «Сааб», «Сагурн», «Олдсмобиль» (производство прекращается), «Холден», «Опель», «Воксхолл», 49% «Исудзу Моторс», 20% «Субару» (Фуджи Хэви Индастри), 20% «Судзуки», 20% «Фиат Авто» («Альфа Ромео», «Лянча»), достигнута договоренность о приобретении 67% «Дэу Моторс».

Численность работников «Дженерал Моторс» на заводах по выпуску этих марок, расположенных в 30 странах мира, достигает 362 тыс. чел. «Дженерал Моторс» принадлежат также «Хьюз Электронике» (авто-электроника и средства коммуника-

ции), «Эллисон Трансмишенз» (производство трансмиссий для тяжелых грузовиков) и «Джи Эм Локомотив» (производство локомотивов и дизельных агрегатов). В 2001г. при общей сумме продаж компании в 177,3 млрд.долл. чистая прибыль составила 1,5 млрд.долл., что равняется прибыли в 3,23 долл. в пересчете на акцию. Это является существенным снижением финансовых показателей по сравнению с пред.г. — в 2000г. компания заработала 5 млрд.долл. при продажах в 183,3 млрд.долл., или 8,58 в пересчете на акцию)

«Форд Мотор», основанная в 1903г., является вторым в мире производителем легковых автомобилей и первым по производству грузовиков. В 2001г. компания на своих заводах, расположенных в 30 странах, произвела 6991 тыс. автомобилей (7424 тыс. в 2000г.). «Форду» принадлежат следующие брэнды: «Астон Мартин», «Форд», «Ягуар», «Линкольн», «Меркьюри», «Вольво», «Ленд Ровер», 33% «Мазда».

Финансовая компания «Форда» — «Форд Мотор Кредит» является ведущей автофинансовой компанией в США, равно как принадлежащая «Форду» арендная компания «Хертц» является мировым лидером среди компаний, предоставляющих услуги «рент-э-кар».

В 2001г. компания понесла убытки в 782 млн.долл. (44 цента с акции) при валовом доходе в 162,4 млрд.долл. «Форд» сохранил за собой позиции лидера американских продаж автомобилей и грузовиков пятнадцатый год подряд, производя 5 из 10 наиболее продаваемых в США автомобилей. «Форд-Эксплорер» был лучшим по продаваемости внедорожником 11 год подряд, а «Форды» серии «Ф» — лучшими по продаваемости грузовиками 25 год подряд.

«Даймлер Крайслер» является третьим по объему выпускаемых автомобилей производителем в мире. Концерн приобрел свой нынешний вид в 1998г., когда немецкий «Даймлер-Бенц» купил американский «Крайслер» за 37 млрд.долл. В 2001г. компания выпустила 4,45 млн. автомобилей, что на 300 тыс. ниже количества, произведенного компанией в 2000г. На конец 2001г. в компании работали 372,5 тыс.чел. в 37 странах мира.

Продукция компании известна под следующими торговыми марками: «Мерседес-Бенц», «Майбах», «Смарт», «Крайслер», «Джип», «Додж», 10% «Хьюндай», 37% «Мицубиси», «Сетра», «Фрайтлайнер», «Стерлинг», «Вестерн Стар», «Плимут (производство закончено).

«ДаймлерКрайслер» в 2001г. имела валовый доход 136 млрд.долл., из которых 62 млрд. пришлось на американское отделение «Крайслер». В фев. компания заявила, что несмотря на операционные убытки в 1,17 млрд.долл., компания сумела завершить 2001г. с прибылью в 1,2 млрд.долл. за счет успехов европейского отделения. В 2000г. прибыль была гораздо выше — 4,64 млрд.долл. при валовом доходе 144,5 млрд.долл.

Средние и тяжелые грузовики в США производят 7 компаний, однако 2/3 их выпуска приходится всего на 3 фирмы: «Фрайтлайнер» («Даймлер-Крайслер»), «Нэвистар» и «Форд». В числе других продуцентов: «Мэк», «Вольво» («Дженерал Моторс»), «Кенворт» («Паккар»), «Питербилт» («Паккар»). Автобусы производят 5 компаний, из числа которых выделяется «Нэвистар». Внешняя торговля США средними и тяжелыми грузовика-

ми сравнительно незначительна. В 2001г. было продано на экспорт 49905 автомобилей этого класса на 1726 млн.долл., импортировано 80808 автомобилей на 2520 млн.долл. с сохранением традиционного для американской экономики отрицательного сальдо.

Внешняя торговля США автомобилями не сбалансирована и в 2001г. характеризовалась отрицательным сальдо торгового баланса в 99,3 млрд.долл. Экспорт США составил 15020 тыс. автомобилей на 21,7 млрд.долл., тогда как импорт — 6792 тыс. на 121 млрд.долл. Легковые автомобили американского производства в силу их повышенной комфортности, средней надежности, а также более значительного по сравнению с европейскими и японскими моделями потребления горючего, находят применение в основном на внутреннем рынке США. Основными партнерами США в торговле автомобилями и внедорожниками (т.н. SUV — sport utility vehicle, которые в США относят к классу легких грузовиков — light trucks) являются Канада, Мексика, Япония, Германия и Ю.Корея. Динамика торговли с ними за три последние года, в млрд.долл.

1999г. % к 98г. 2000г. % к 99г. 2001г. % к 00г.

Канада

экспорт.....	12,4	6,9	12,6	2,3	11,5	-9,1
импорт.....	42,3	23,5	42,2	0	38,5	-8,9
баланс	-29,9	31,9	-29,6	-1	-27	-8,8

Мексика

экспорт.....	2,4	8	3,5	45	3,8	8,6
импорт.....	13,8	11,2	20,2	46,3	20,7	2,6
баланс	-11,4	11,9	-16,7	46,5	-16,9	1,3

Япония

экспорт.....	0,815	-29,1	0,797	-2,3	0,6	-24
импорт.....	29,2	18,1	32	9,9	31,1	-3
баланс	-28,4	20,4	-31,3	10,3	-30,5	-2,5

Германия

экспорт.....	1,175	-11,2	1,177	0,2	1,771	50,4
импорт.....	13,46	21,5	14,65	8,8	15	2,4
баланс	-12,284	25,9	-13,5	9,7	-13,2	-1,8

Ю.Корея

экспорт.....	0,016	256,8	0,03	91,3	0,003	10,1
импорт.....	2,88	69,7	4,84	68,1	6,34	31,1
баланс	-2,86	69,3	-4,81	68,0	-6,312	31,2

Основной рынок сбыта для американских автомобилей — соседняя Канада. Торговля с Канадой развивается на основе внутрифирменного обмена предприятий «большой тройки» американских автомобильных транснациональных корпораций. После заключения соглашения НАФТА отмечено расширение американского вывоза также в Мексику. По стоимости экспорт продукции автомобилестроения США в Мексику возрос с 167 млн.долл. в 1993г. до 3,8 млрд.долл. в наст. вр., однако импорт возрос соответственно с 3,7 до 20,7 млрд.долл. Перспективы для дальнейшего расширения американского экспорта оцениваются как не слишком благоприятные, поскольку основной прирост спроса в начале нового тысячелетия ожидается на рынках развивающихся стран и «нарастающих демократий», где большим успехом будут пользоваться более компактные и менее насыщенные «излишествами» европейские и азиатские модели.

Современное автомобильное производство настолько интегрировано, что довольно сложно отделить импорт от внутрифирменного обмена и кооперацией между неаффилированными компани-

ями. Под влиянием процессов глобализации американские корпорации в интересах снижения издержек производства переносят в Европу и Мексику часть своих сборочных предприятий. С другой стороны, многие японские и европейские компании начали в 1990гг. сборку своих автомобилей в США. Американские предприятия компании «Хонда» произвели в 1999г. 648 тыс. автомобилей, «Топота» – 554 тыс., «Ниссан» – 279 тыс., «Мицубиси» – 185 тыс., «Субару» – 102 тыс., «Мазда» – 100 тыс. и БМВ – 58 тыс.

Иностранные по «историческому происхождению» марки постепенно вытесняют традиционные американские автомобили на внутреннем рынке США. Если в 1996г. продажа американских моделей составляла 73% американского рынка, то в 2001 доля «американок» сократилась до 63%. За этот же 5-летний период доля японских автомобилей поднялась с 22,8 до 26,7%, немецких с 0,37 до 5,2%, корейских с 0,15 до 3,6%. В последние годы большую популярность на американском рынке завоевали небольшие «джипы», а также компактные автомобили, выпускаемые европейскими и азиатскими фирмами. Стратегия японских предпринимателей нацелена на перенесение производства популярных в США моделей на американскую территорию, в т.ч. в кооперации с фирмами «большой тройки». Предприятие «Нью Юнайтед Моторс Мэньюфекчуриг» («Дженерал Моторс») в г.Фримонт, шт. Калифорния производило наряду с «Шевроле Призм» автомобили «Тойота Корола» и «Такома». ДаймлерКрайслер выпускает автомобили «Мицубиси» на предприятии в шт. Иллинойс. Японские компании приступили к экспорту отдельных моделей производимых ими в США автомобилей в Японию. Торговля США с Японией автомобилями и запчастями регулируется двусторонним соглашением, заключенным в 1995г.

Сдерживающим фактором для импорта в США из развивающихся стран являются довольно высокие требования по экологической защите. Из всех американских штатов наиболее жесткие требования по экологии установлены в Калифорнии.

В целом в 2001г. производство легковых автомобилей и внедорожников в США сократилось на 11,7% по сравнению с 2000г. Загрузка мощностей в отрасли, поднимавшаяся в 1999–2000гг. до уровня 99–100%, вновь упала до 90%. Оперативные результаты 2001г. оказались далеко не блестящими у всех компаний «большой тройки».

Серьезный удар автопроизводителям нанесли теракты 11 сент. 2001г. и последовавшее за ними сокращение авиаперевозок, и, как следствие, деловых поездок и туризма. Автомобильные компании в середине сент. стали получать отзывы заказов от прокатных и лизинговых компаний. Трагические сентябрьские события лишь усилили рецессионные тенденции в экономике США, и многие американские компании, готовясь к стагнации, обратились к реструктуризации, которая начинается, в частности, с сокращения служебного автопарка. В итоге, в IV кв. 2001г. под угрозой оказалась треть продаж «Дженерал Моторс», «Форда» и «Крайслера» на американском рынке – именно такова доля вышеперечисленных клиентов в обороте этих компаний.

Экономическая рецессия в США крайне неудачно для местных производителей стала накла-

дываться на циклический спад спроса на новые автомобили. Многолетние наблюдения аналитиков за североамериканским рынком показали, что автомобиль в США в среднем эксплуатируется 13–15 лет. Поэтому динамика продаж во многом совпадает с динамикой продаж 13–15 лет назад. Начало 90гг. в США было периодом рецессии, из-за чего в 2002–05гг. спрос должен сокращаться.

Активность авторынка в конце 90гг. во многом была завязана на американский «фондовый пузырь». Анализ периодов стагнации и роста на авторынке США привел председателя ФРС А.Гринспена и экономиста этой организации Деррела Коэна к идее разработать модель прогнозирования для данного рынка. Опираясь на макроэкономические показатели и настроения потребителей, она позволяет рассчитать объемы потенциального спроса на автомобили в ближайшие годы. Как показало применение модели Гринспена-Коэна на практике, определяющую роль играет фондовый рынок и размер дохода покупателя, который идет на покрытие потребительской задолженности. Ежегодный рост фондового рынка на 20% и более создает «ощущение богатства», что при выборе автомобиля важнее процентных ставок и роста доходов. Если значительная доля личного дохода отнимается кредиторами, новое кредитование под покупку машины невозможно. В наст. вр. индексы Доу Джонса и Насдак значительно ниже исторических максимумов 1999 и 2000гг., только что произошли банкротства крупнейших «Энрон» и «Кеймарт», а на обслуживание потребительских кредитов американцы в среднем тратят 24% личного дохода против 20,65% в 1997г. Предпосылок для роста продаж новых машин в США аналитики американской версии «Файненшл Таймс», пока не видят.

Американские компании оказались не готовы к рецессии. Годы благополучия в экономике приучили их к единственному инструменту конкурентной борьбы – к снижению цен. «Тройка» активно использовала его против своих главных конкурентов – японцев, которые недавно начали новое наступление на американский рынок со своими внедорожниками и минивэнами. Такая стратегия не может продолжаться в сложный экономический период. Ценовая война не дает длительного конкурентного преимущества и не устраняет причины, по которым американцы предпочитают иностранные автомобили отечественным.

Высокое качество сборки гарантирует, что **автомобили «Тойота», «Хонда» и «Ниссан» (занимающие первые три места в американском рейтинге по отсутствию дефектов и поломок)** будут дешевле в содержании для потребителя, а сами компании понесут меньшие потери, связанные с гарантийным ремонтом. Более низкие издержки японских компаний обусловлены тем, что они тратят на сборку автомобиля в среднем 30,1 часа, платя работникам 37,1 долл. в час (собрать одну машину стоит 1116 долл.). У «большой тройки» в среднем на сборку уходят 41,8 часа стоимостью 48,7 долл. каждый (стоимость сборки – 2030 долл.). Каждый американский автомобиль на выходе становится дороже еще на 50 долл., которые тратятся на устранение дефектов. По мнению экспертов Deutsche Bank Research, ежегодная экономия «Форд» составила бы 4,03 млрд.долл., если бы его

рабочая сила имела производительность труда и стоимость Ниссан.

Единственным ответом американских компаний пока являются ценовые поблажки – 0% финансирования на 3г. и послепродажная скидка (rebate, возврат части заплаченных средств) при покупке автомобиля. Приобретя минивэн «Крайслер», покупатель через какое-то время получает чек на 2000 долл. Так автоконцерны США жертвуют доходами и при этом сохраняют издержки и объемы производства на прежнем уровне. Происходит постепенное проедание оборотного капитала. Удерживая рынок на короткий отрезок времени, «тройка» теряет средства, которые могли бы пойти на НИОКР или рекламу. Аналитики предсказывают логичный итог такой конкуренции в виде дальнейшей утраты лидерства американских компаний в секторах наиболее жесткой конкуренции – производстве минивэнов и внедорожников.

Автобан

Правовое регулирование дорожной отрасли. Основы законодательства США, касающегося развития дорожной отрасли, содержатся в разделе 23 Свода законов США – «Шоссейные дороги» (Title 23 of the U.S. Code – Highways), Законе о развитии транспорта в XXI в. (Transportation Equity Act for the 21st Century – ТЕА-21), а также в ряде других нормативных предписаний (опубликованы на сайте минтранса США www.fhwa.dot.gov/legisregs/legislat.html).

В раздел 23 Свода законов США включены положения, касающиеся всего спектра вопросов развития американской дорожной сферы с учетом современных требований. Даются определения используемым терминам, фиксируются порядок деятельности и взаимоотношений субъектов права, участвующих в развитии системы дорожных коммуникаций, направления модернизации отрасли, требования и стандарты, распространяемые на объекты инфраструктуры и участников дорожного движения, обязанности и функции регулирующих органов и организаций, отвечающих за состояние дорог, источники финансирования дорожной отрасли на федеральном и местном уровне.

Содержится общая характеристика организации движения наземного транспорта в США, рассматриваются блоки вопросов, связанные со строительством платных дорог, туннелей, мостов, развитием паромного сообщения, общественного транспорта, наружной рекламы, городского автодвижения и системы парковок, а также распределением прав и обязанностей между соответствующими федеральными и местными ведомствами, занимающимися вышеперечисленной проблематикой, включая правоохранительные органы. Особое внимание обращает на себя правовое регулирование проблем финансирования различных элементов дорожной инфраструктуры и решения связанных с этим хозяйственных вопросов (этому посвящено 3/4 данного раздела).

Закон о развитии транспорта в XXI в. (ЗТР-XXI) подписан президентом Б.Клинтоном 9 июня 1998г. Он предусматривает гарантированное выделение из бюджета США денежных средств в пределах 198 млрд.долл., представляя собой комплексную программу развития дорожной отрасли в течение 6 лет. По оценкам минтранса, реальное

бюджетное финансирование к концу 2003 фин.г. может достичь 219 млрд.долл.

В ЗТР-XXI развиваются нормативные предписания Закона об эффективности комбинированного наземного транспорта от 1991г. (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991), прекратившего действие после вступления нового закона в силу. ЗТР-XXI вообрал в себя в усовершенствованном варианте все программы и наработки в сфере развития транспортной инфраструктуры США за последние несколько десятилетий, модифицировал систему управления крупными транспортными и людскими потоками, а также упростил и упорядочил систему федеральных и местных дорожных налогов и сборов и их распределения.

Положениями ЗТР-XXI регулируются вопросы укрепления безопасности на дорогах, экологии, улучшения условий труда американцев и увеличения занятости (посредством развития транспортной системы страны), привлечения инвестиций в дорожную отрасль, развития высокотехнологичных систем управления трудовыми ресурсами и транспортными потоками, реализации федеральных программ дорожного развития (конкретные суммы средств для финансирования отдельных программ приведены в ст. 1101 Закона о развитии транспорта в XXI в.).

Главным ведомством, занимающимся всем спектром вопросов в рассматриваемой области, является минтранс США (US Department of Transportation). Непосредственно вопросы развития и функционирования отрасли курирует Федеральная дорожная администрация (ФДА) (Federal Highway Administration). В рамках бюджета министерства, ФДА ежегодно выделяется на административные расходы в среднем до 1,5% всех средств или 355 млн.долл. (311 млн.долл. в 2002 фин.г.). Представители ФДА имеются во всех 50 штатах, а также в округе Колумбия и на о-ве Пуэрто-Рико. Общее число сотрудников Администрации (включая штаб-квартиру и региональные офисы) составляет 280 чел. ФДА осуществляет разработку программ развития дорожной отрасли, взаимодействует в рамках их реализации с соответствующими транспортными учреждениями в штатах, конгрессом, а также федеральными и местными органами исполнительной власти.

Согласно законодательству, вся дорожная инфраструктура США (дороги, парковки, мосты, туннели, паромы) принадлежит властям штатов. Общая протяженность американских автодорог составляет 3,95 млн.миль (6,36 млн.км.). Вопросы их строительства, ремонта и эксплуатации также непосредственно входят в компетенцию штатов, которые для осуществления этих работ заключают на тендерной основе контракты с частными специализированными строительно-ремонтными компаниями. К федеральной собственности относится 1% всей инфраструктуры, включая дороги, состоящие на балансе министерств обороны, по делам индейцев и внутренних дел (последнее занимается вопросами природоохраны, землепользования, водных ресурсов, развития национальных парков). В частном владении находится 1% всех дорог.

В связи с тем, что большая часть земли в США принадлежит частным собственникам, для осуществления того или иного дорожного проекта власти штата в большинстве случаев вынуждены по

договоренности выкупать земли у владельцев, либо переселять их (за счет штата или другой программы). В очень редких случаях взамен могут бесплатно предоставляться эквивалентные по размеру земельные участки.

Объем федерального финансирования дорожной отрасли утверждается конгрессом по согласованию с минтрансом. По проектам программ в данной области законодатели проводят слушания с приглашением представителей министерств и ведомств различных уровней власти, а также подрядчиков, экспертов и других заинтересованных лиц. После одобрения каждого отдельного проекта конгрессом выделяемые бюджетные средства направляются в минтранс, а именно, в Тростовый дорожный фонд (ТДФ) (Highway Trust Fund), а затем в регионы к конечным получателям (Департаментам транспорта штатов, подрядчикам, субподрядчикам). Таким образом, на федеральном уровне утверждаются только сами программы и ассигнования на их осуществление. Реализацией такого рода проектов непосредственно занимаются власти штатов и местные подрядчики, которые осуществляют строительство, ремонт и эксплуатацию дорог.

Практически в каждом штате есть и своя программа развития дорожной отрасли (которая может зачастую дополнять федеральную). Объем ее финансирования определяется законодательным собранием штата. Если же та или иная территориальная единица (графство, город) имеет достаточно средств для развития собственной локальной дорожной инфраструктуры, утверждение соответствующих проектов и их бюджетов может осуществляться и на местном уровне.

Во всех штатах для реализации вышеуказанных общенациональных программ используются поступления от ряда федеральных налогов и сборов (на топливо, колесные покрышки, покупку новых грузовиков и тракторов, налог с тяжелых транспортных средств, сборы за проезд по платным участкам дорог). Их размер определяется конгрессом с учетом мнения минтранса и независимых экспертов (очередной пересмотр предстоит в конце 2005 фин.г.). Эти средства, как и бюджетные, направляются в ТДФ, а также другие дорожные фонды США. Сбором налогов занимаются местные органы власти, например, это Департамент финансов и налогов в округе Колумбия и шт. Айова, Департамент налогов в штатах Алабама и Флорида, Администрация по сбору налога на топливо при Департаменте транспорта в штатах Делавэр и Северная Каролина.

Налог на топливо — основной источник пополнения ТДФ. В цену каждого галлона входит фиксированный размер федеральных отчислений (бензин — 18,4 цента, дизель — 24,4 цента, газохол (10% этанола) — 13,2 цента, сжиженный газ — 11,9 цента). С учетом включения в стоимость, помимо федерального, также и местного налога, совокупный размер отчислений на примере бензина может достигать от 20 центов (округ Колумбия) до 29,3 центов за галлон (шт. Нью-Йорк, максимальный размер в наст. вр.). В 2000г. сумма топливного налога, собранного в целом по стране, составила 31,9 млрд.долл.

Налог на колесные покрышки является особым федеральным налогом, взимаемым в зависимости от нагрузки на колесо, начиная с 40 фунтов

(40-70 фунтов — 15 центов за каждый фунт сверх 40, 70-90 фунтов — 4,5 долл. плюс 30 центов за каждый фунт сверх 70, более 90 фунтов — 10,5 долл. плюс 50 центов за каждый фунт сверх 90).

Федеральный налог на покупку новых грузовиков и тракторов (весом свыше 14,9 т.), а также трейлеров (весом свыше 11,8 т.) составляет 12%. Налог на тяжелые транспортные средства, прежде всего тягачи и краны, взимается ежегодно в 100 долл. плюс 22 долл. за каждые 454 кг. с владельца автотранспорта весом в 25 т. и более. При этом его максимальный размер не должен превышать 550 долл.

Сборы за проезд по платным участкам дорог (toll) взимаются с владельцев автотранспорта при использовании ими крупной дорожной инфраструктуры (скоростного участка, длинных мостов, глубоких туннелей, крупнотоннажных паромов). Их размер устанавливается властями штата (принимаются во внимание рекомендации независимых экспертов). В большинстве случаев указанные сборы идут на финансирование дорог штата или же на развитие местной экономики и реализацию местных социальных программ. В 2000г. общий объем дорожных сборов составил 120,9 млрд.долл., из которых 60 млрд.долл. было выделено на капитальные ассигнования, 30 млрд.долл. — на обслуживание дорог, 25 млрд.долл. — на административные расходы, финансирование правоохранительных дорожных подразделений и выпуск облигаций, 5 млрд.долл. — на выплату долгов. Доходы от сборов за проезд по одному из крупнейших мостов в шт. Мэриленд (через Чезапикский залив) в 1999г. достигли 41,7 млн.долл. Для финансирования местных дорожных и социальных программ также используются средства, получаемые в качестве устанавливаемой городскими и муниципальными властями платы за парковку автомашин.

«Боинг»

Начавшийся ранее спад в секторе гражданского авиастроения заметно усилился под влиянием событий 11 сент., а сжатие рынка привело к ужесточению конкуренции с европейским «Аэробусом». Как следствие, компания была вынуждена пойти на сокращение 30 тыс. рабочих мест, прежде всего на северо-западе США. Подразделения «Боинга», отвечающие за производство военной техники и космических систем, также столкнулись с серьезными трудностями. Сказалось действие проведенной Пентагоном ревизии ряда программ создания боевой техники, а также проигрыш «Локхид Мартин» в битве за контракт на строительство общевойсковой истребителя JSF и отсутствие видимого позитива в динамике рынка коммерческих космических запусков.

Жизнь подтвердила правильность и своевременность проводимых руководством компании реформ корпоративной структуры. Процесс трансформации «Боинга» из производителя гражданских авиалайнеров в полипрофилированный транснациональный авиакосмический концерн (частью чего стал перенос штаб-квартиры из Ситэла в Чикаго) дал первые позитивные результаты. Война в Афганистане и связанный с ней рост военных расходов обозначил новые перспективы в секторе боевой и транспортной авиации, а также ракетостроения.

2001г. стал наиболее удачным для «Боинга» в том, что касается оздоровления его финансовой системы. Зафиксированы крупнейшие за историю компании показатели по совокупному доходу и чистой прибыли (58,2 и 2,8 млрд.долл.). Положительную динамику роста продемонстрировали все три основных подразделения – гражданское авиастроение, военное самолетостроение и ракетные системы, космос и связь.

В 2001г. «Боингом» было поставлено 527 пассажирских и транспортных авиалайнеров. Доход составил 31,5 млрд.долл. или 60% от совокупного показателя по компании. Чистая прибыль – 2,6 млрд.долл. или 92% соответственно. Крыло гражданской авиации сохранило за собой статус крупнейшего. Однако в проекции на предыдущие годы его удельный вес снизился (для сравнения в 1999г. – 66%), что в целом соответствует стратегии развития «Боинга». Наиболее массовой уже много лет является 737 модель (299 ед. в 2001г.), за ней следуют 777 (61 ед.), 717 (49 ед.), 757 (45 ед.), 767 (40 ед.) и замыкает ряд 747 модель (31 ед.). Практически полностью прекратился выпуск авиалайнеров серии MD (2 ед. MD-11 в 2001г.), унаследованной «Боингом» после поглощения корпорации «Мак-Доннел Дуглас».

Согласно основанному на текущем пакете заказов прогнозу, поставки авиалайнеров в 2002г. составят 380 ед., а доход – 28 млрд.долл. Ожидать существенного изменения ситуации на рынке в ближайшие 3–4 года также не стоит. В 2003–04гг. тенденция снижения спроса сохранится, а потенциальные продажи не выйдут за пределы 275–300 ед. В условиях подобной непростой конъюнктуры «Боинг» ориентируется на рост коммерческой эффективности и ускоренное развитие других отраслей бизнеса – техобслуживание ранее выпущенной авиатехники, обучение летного и инженерно-технического состава авиакомпаний, обеспечение связи и навигации, создание наземных структур технического сервиса в аэропортах.

В 2001г. успешно развивался сектор военного самолетостроения и ракетных систем. Доход здесь вырос на 4,5%, перейдя через границу 12 млрд.долл. (20% деловой активности «Боинга»). Чистая прибыль составила 1,3 млрд.долл. (больше соответствующего показателя 2000г. на 8%). Компания является крупнейшим в мире производителем боевой авиации и вторым по величине поставщиком минобороны США.

Отмеченный в 2001г. прирост доходности операций с военной техникой связывается экспертами с расширением работ в области сервисной поддержки уже поставленного аэрокосмического оборудования. «Боинг» сохранил за собой лидирующие позиции по большинству элементов номенклатуры боевой авиации и ракет. Несмотря на проигрыш «подрядка» на JSF, в активе компании на ближайшее десятилетие остаются пакеты заказов на F/A-18E/F Super Hornet, F-22 Raptor, летающий центр управления полетами C-17 Globemaster, топливные танкеры на базе 767 модели, вертолеты AH-64 Apache, V-22 Osprey и CH-47 Chinook, а также пять программ создания тактических ракет: Harpoon Block II, SLAM-ER, Brimstone, CALCM, JDAM.

Пакет военных заказов «Боинга» носит диверсифицированный характер и не один из реализуемых проектов, за исключением C-17 Globemaster

и F/A-18E/F Super Hornet, не охватывает более 7% доходных поступлений компании. В 2001г. лидером по объему поставленных единиц техники стал F/A-18E/F Super Hornet (36 ед.), вслед за ним следовали T-45 (15 ед.), C-17 (14 ед.), CH-47 Chinook (11 ед.), AH-64 Apache (7 ед.), «737 C-40A (4ед.).

В 2002г. компанией прогнозируется дальнейший рост доходов от реализации военных программ (до 13 млрд.долл.). Расширение заказов со стороны минобороны США (40% мирового бюджета на оборонные цели) рассматривается руководством «Боинга» в качестве основного источника среднесрочного роста. В этом направлении активно лоббируются решения об увеличении заказа на C-17, замене устаревших машин морского флота США EA-6B на F/A-18E/F Super Hornet, расширении поставок F-22. Среди ракетного оборудования наибольшими перспективами роста обладают программа JDAM (после успешного задействования в операциях на территории Афганистана) и программа создания авиационной бомбы малого диаметра, контракт на разработку концепции которой «Боингу» удалось выиграть в 2001г. Компания намерена продолжить активно продвигает свои продукты на мировые рынки с приоритетной ориентацией на AH-64 Apache и 767 Tanker. «Боинг» представил F-15 Strike Eagle для участия в тендере на обновление парка авиации вооруженных сил Ю.Кореи. В долгосрочном плане «Боинг» делает ставку на лидерство в области создания беспилотных боевых самолетов (летаельный аппарат «X-45»), которые через 30–50 лет должны вытеснить пилотируемые аналоги.

Крыло космических систем «Боинга» в 2001г. продемонстрировало наибольший динамизм роста. Доходы от поставок и работ в данном секторе выросли на 20% и достигли 10,4 млрд.долл. (против 8 млрд.долл. в 2000г.). Чистая прибыль увеличилась почти вдвое, составив 0,6 млрд.долл. Номенклатура производимой техники также имела широко диверсифицированный характер. Список основных программ выглядит следующим образом: Integrated Defense Systems (24% от совокупного дохода космического крыла компании), Boeing Satellite systems (новое объединенное название для работ, перешедших «Боингу» после поглощения Hughes Space and communications) (19%), Missile defense (17%) и International Space Station (11%). Кроме того, в качестве отдельных проектов реализуются полеты космических челноков Space Shuttle Flight Operations, запуски ракетносителей серии Delta, программа Main Engine и система AWACS.

В 2001г. в условиях спада на рынке коммерческих запусков Боингу удалось осуществить 12 запусков ракетносителей Delta II. Поставлено 7 спутниковых систем. В рамках совместного с российскими, украинскими и норвежскими партнерами проекта Sea Launch произведено два успешных старта. В 2002г. ожидается дальнейший рост продаж в секторе космической техники (до 11 млрд.долл.) за счет расширения работ по программе Missile Defense System Integration, где «Боинг» утвержден головным подрядчиком.

Авиаперевозки

Прошлогодние теракты, в результате которых было угнано и уничтожено 4 авиалайнера с пассажирами, имели самые негативные последст-

вия для национальных авиакомпаний. В результате развернутой в СМИ крупнейшими авиаперевозчиками компании с целью убедить руководство страны в том, что они оказались на грани банкротства, и усилий своего лобби на Капитолийском холме, в считанные дни был одобрен конгрессом и подписан президентом Дж.Бушем закон о выделении авиакомпаниям пакета помощи в 15 млрд.долл., включая 5 млрд.долл. в виде субсидий.

Сентябрьские события, практически парализовавшие воздушное сообщение страны, привели затем к массовому оттоку пассажиров и многомиллионным финансовым потерям. Оказавшись в кризисном положении, авиакомпании вынуждены были пойти на значительное сокращение рабочих мест. В United было уволено 20 тыс. сотрудников, в Continental – 12 тыс., в US Airways – 11 тыс. В целом по отрасли до конца 2002г. планируется сократить 120 тыс. служащих.

В условиях существенного снижения пассажиропотока на 40-50%, большинству авиакомпаний пришлось на 35-50% снизить цены на авиабилеты и на 20% сократить количество рейсов. По данным Ассоциации воздушного транспорта по итогам мая-июня 2002г. объем перевозок пассажиров отстает от прошлогоднего на 10,4%. Общей для всех и наиболее серьезной проблемой остается резкое сокращение полетов пассажирами бизнес-класса, благодаря которым обычно обеспечивалось до 80% прибылей. По данным на июнь 2002г., отставание по этому виду перевозок по сравнению с пред.г. составляет 30%.

Наряду с экономическими трудностями все чаще возникают и правовые социальные проблемы. Наблюдается активизация акционеров-служащих авиакомпаний, выступающих за пересмотр методов управления. В United предлагается поставить уровень зарплат высшего управленческого звена в прямую зависимость от объема доходов компании; добиваться возможности одобрения акционерами планов в отношении приобретения новых самолетов; разделить полномочия главы и председателя компании, которые традиционно совмещает одно лицо.

В целях экономии средств и поисках новых эффективных способов управления большинство авиакомпаний вынуждено активно проводить структурную перестройку. Сокращается количество моделей самолетов в целях унификации и для минимизации расходов на обучение обслуживающего персонала, стимулируются чартерные туристические рейсы, поддерживается небывало низкий уровень цен на авиабилеты. С 2002г. авиакомпании отказались от выплаты комиссионных турагентствам за посреднические услуги при продаже авиабилетов, что должно дать экономию до 1 млрд.долл.

По данным «Совета по стабилизации перевозок на воздушном транспорте» (Air Transportation Stabilization Board), за оказанием помощи из федерального фонда изначально планировали обратиться 9 авиакомпаний. Однако в связи с тем, что возможность ее предоставления была обусловлена требованием полной транспарентности состояния дел авиакомпаний, и гарантиями для государства приобретать акции компаний-заемщиков, большинство потенциальных реципиентов предпочло пока воздержаться от госкредитования.

Косвенным подтверждением дальнейшего

ухудшения положения в отрасли являются заявки, поданные в конце июня 2002г. региональными компаниями – Aloha Airlines (шт.Гавайи), World Airways (шт.Колорадо) и Great Plains Airlines (шт.Джорджия) на предоставление им займов из федерального бюджета. Подобные обращения, в частности Frontier Flying Service и Vanguard Airlines были отклонены ранее, в связи с сомнениями членом совета относительно их способности вернуть запрашиваемые кредиты. Пока же стабилизационным советом в обмен на приобретение государством 5,3% акций было согласовано выделение кредита компании America West на 380 млн.долл.

На ближайшую перспективу каких-либо существенных сдвигов в сторону улучшения положения в отрасли ожидать не приходится. Специалисты, характеризуя нынешнее положение дел как кризисное, высказывают предположение, что авиакомпаниям при помощи правительства удастся решить свои проблемы в ближайшие два года. По оценкам Федеральной авиационной администрации, в текущем фин.г., который закончится 30 сент., будет перевезено 600,3 млн.чел. С учетом прогнозируемого роста этого показателя на 14%, число пассажиров в 2003г. должно увеличиться до 684,3 млн. При ежегодном приросте в 4,2% общее число авиапассажиров к 2010г. может достичь 1 млрд.

Среди последних доказательств сохранения глубокого кризиса в отрасли – объявление о банкротстве компании US Airways, сделанное в середине авг. 2002г. Ее потери за 2001г. превзошли 2,1 млрд.долл. Активы составили – 7,81 млрд.долл., объем обязательств – 7,83 млрд.долл. Банкротство будет проходить согласно ст.11 Федерального закона о банкротстве США, которая предполагает поэтапную реорганизацию компании с финансированием ее деятельности из специальных фондов. US Airways будет продолжать осуществлять свои полеты, получив на финансирование текущей деятельности 500 млн.долл. Руководство компании намерено также выручить 950 млн.долл. от сокращения выплат сотрудникам. Соглашение с профсоюзами пилотов и стюардесс по этому поводу уже достигнуто. Компания получит 1 млрд.долл. от Совета по стабилизации перевозок на воздушном транспорте.

В этом же ключе рассматривается и сообщение крупнейшей в мире авиакомпании American Airlines о планах увольнения до марта 2003г. 7 тыс. сотрудников. Компания намерена в 2002г. снизить объем перевозок и отказаться до III кв. 2005г. от 74 дорогостоящих в эксплуатации самолетов «Фоккер 100». Планируется, что к нояб. 2002г. компания выведет из эксплуатации 9 самолетов «Боинг 767-300».

Морпорты

Безопасность на море. На рассмотрении в конгрессе находится 6 проектов различных законов, связанных с морской безопасностью. По информации правового управления Морской администрации США, наибольшие шансы быть принятыми в ближайшее время имеют два проекта. Первый – подготовленный в сенате, т.н. проект Холлинса-Грэма, проходящий под названием «Закон о безопасности в портах и на море» (Port and Maritime Security Act). Он был представлен на рассмотрение сената еще до событий 11 сент. (в июне

2001г.), и поддерживается администрацией президента США. Проект прошел все слушания в комитетах сената, одобрен им и направлен в согласительную комиссию конгресса. Вторым из фаворитов — законопроект Янга — озаглавлен «Закон о борьбе с терроризмом на морском транспорте» (Maritime Transportation Antiterrorism Act). Подготовлен членами палаты представителей и сейчас усердно проходит слушания в ее комитетах.

Основные положения схожих законопроектов, включают следующее: оценить степень защищенности национальных портовых и других морских сооружений; принять систему планирования работы на случай чрезвычайных ситуаций; потребовать от судовладельцев и портовых властей наличия планов борьбы с терроризмом; создать группы по борьбе с террористами на морском транспорте; оценить состояния безопасности иностранных портов с крупными грузопотоками на США; создать систему идентификации грузов на предмет обнаружения в них террористов, оружия и оборудования для проведения террористических акций; создать систему проверки контейнеров с этими же целями; разработать и установить на судах, плавающих в водах США, систему опознавания; разработать неподдающиеся подделке визовые документы и удостоверения личности; усилить контроль за прибывающими в США судами; усилить контроль за прибывающими в США грузами, начиная с момента их отгрузки.

В то время, как законы о морской безопасности находятся в США в стадии подготовки к принятию, фактически многое из предлагаемого уже практически осуществляется.

14 мая 2002г. президентом США подписан «Закон о повышенной безопасности на границе и реформе визового въезда» (Enhanced Border Security and Visa Entry Reform Act). Положения этого закона напрямую затрагивают и вопросы, связанные с морской безопасностью. Наиболее важным в этом плане положением закона является требование к судам, направляющимся в порты Соединенных Штатов, об обязательном направлении в Службу иммиграции и натурализации США (US Immigration and Naturalization Service) манифеста со следующими сведениями обо всех находящихся на борту лицах: полное имя, дата рождения, гражданство, пол, номер и страна выдачи паспорта; государство проживания; номер, дата и место выдачи американской визы (если требуется); номер регистрации статуса иностранца в США (если требуется); адрес во время нахождения в США.

Суда, не предоставившие такие сведения или передавшие неверную информацию, будут подвергаться штрафам и не получают иммиграционного разрешения на заход в порты США. К 1 янв. 2003г. такие манифесты должны будут передаваться только в формате электронной почты. Закон предусматривает разработку неподдающихся подделке визовых и удостоверяющих личность документов, включающих биометрические данные.

В указанном законе юридически закрепляется важное положение об обязательности предоставления в Береговую охрану США (US Coast Guard) уведомления о прибытии в порты Соединенных Штатов за 96 часов до прихода. Несмотря на то, что данный закон подписан президентом США, фактически вступить в силу он сможет лишь после разработки на его основе соответствующих правил.

Аэропорты

Реформа системы безопасности. В рамках действующего в США с нояб. 2001г. Закона об обеспечении безопасности на воздушном транспорте (Aviation security law) американские власти проводят в жизнь программу по реформированию системы безопасности в аэропортах. Данная программа содержит ряд ключевых положений, принятие которых означает существенное усиление в кадровом и техническом плане соответствующих служб за счет выделения дополнительных ассигнований из госбюджета.

В соответствии с вышеназванным законом контроль и ответственность за выполнением комплекса запланированных мероприятий, а также надзор за всей системой безопасности в аэропортах и воздушных судах возлагается на созданный федеральный орган — Администрацию по вопросам безопасности на транспорте (Transportation Security Administration). Весь персонал служб безопасности (имеются в виду сотрудники контроля багажа и досмотра пассажиров) не позднее нояб. 2002г. должен состоять на 100% из граждан США. Работники секьюрити должны свободно владеть английским языком и иметь высшее образование. Одновременно планируется перевести этих специалистов в разряд госслужащих. На сегодня подавляющее большинство сотрудников в этой сфере составляют иностранцы, работающие по найму в частных фирмах, которые на контрактной основе обслуживают аэропорты страны. Предполагается, что для нужд 429 аэропортов США, на различные должности в сфере обеспечения безопасности будет набрано 65 тыс.чел. Стартовая зарплата составит 23600 долл. в год. Крупнейшие аэропорты страны уже проводят активную кампанию по отбору кандидатов на вакантные места. Большинство работающих специалистов из числа американских граждан в случае изъявления ими желания смогут пройти необходимые тесты и трудоустроиться на новых должностях.

В числе мероприятий по техническому оснащению большое значение придается повсеместному вводу в эксплуатацию к дек. 2002г. специального оборудования, распознающего наличие в багаже взрывчатых веществ. Предполагается оснастить скрытыми камерами наблюдения непосредственно самолеты с тем, чтобы предоставить возможность пилотам моментально получать информацию и принимать соответствующие решения уже на стадии возникновения проблемных ситуаций. Всего на реализацию программы по реформированию системы безопасности на воздушном транспорте планируется затратить 2,5 млрд.долл.

В рамках программы по ужесточению мер безопасности в аэропортах министерство юстиции США продолжает ревизию на предмет соответствия обслуживающего персонала новым требованиям. Проводящиеся проверки имеют эффект неожиданности и заканчиваются карательными санкциями. 23 апр. 2002г. правоохранительные органы страны объявили о сенсационных итогах инспекции трех крупнейших аэропортов в регионе г.Вашингтона. 104 сотрудника вашингтонских аэропортов были арестованы спецслужбами по подозрению в предоставлении о себе ложной информации с целью получения рабочих мест и проникновения в режимные зоны аэровокзалов. В

числе арестованных есть представители служб безопасности и проверки багажа, специалисты по заправке самолетов, работники различных сервисов по обслуживанию воздушных судов.

Большинство из них являются иностранцами и находятся в США нелегально. Некоторые в прошлом привлекались к суду за совершение преступлений различной степени тяжести и в этой связи не имели права трудиться в аэропортах. Среди задержанных есть, в т.ч. и граждане, скрывавшиеся от правосудия. Ряд лиц прибегли к фальсификации персональных документов и использованию чужих номеров соцстрахования. Все арестованные работали по контракту в коммерческих фирмах, обслуживающих аэропорты. Никто из задержанных не подозревается в причастности к террористическим организациям.

С сентябрьских терактов в Нью-Йорке и в Вашингтоне это 14 по счету и самая широкомащштабная операция спецслужб в аэропортах страны. В результате общее число арестованных достигло 356 чел. По заявлению СМИ, наличие на низкооплачиваемых рабочих местах в аэропортах США большого количества иностранцев, в т.ч. и нелегально находящихся в стране, является общеизвестным фактом. В Высказывается мнение, что предпринимаемые спецслужбами акции направлены в первую очередь на получение своего рода кредита доверия у американских налогоплательщиков в отношении проводимой программы по реформированию национальных аэропортовых служб.

В середине мая 2002г. в США принят и вступил в силу Закон об укреплении безопасности на границах и изменениях в порядке выдачи въездных виз, направленный, в т.ч., на ужесточение контроля со стороны пограничных, иммиграционных и таможенных властей за перемещением через погранпункты всех категорий иностранных граждан.

Согласно новому законодательному акту предусматривается введение ряда дополнительных механизмов в пропускном режиме пограничных и таможенных зон всех международных аэропортов и подачу в обязательном порядке т.н. манифестов.

Данный документ предоставляется авиакомпанией-перевозчиком или уполномоченной организацией пограничным и иммиграционным службам как при прилете, так и при отлете любого пассажирского авиалайнера и должен содержать следующие сведения на каждого пассажира и члена экипажа: фамилию, имя, отчество/полное имя; полную дату рождения; гражданство; пол; номер паспорта и указание страны выдачи паспорта; страну проживания; номер, дату и место выдачи американской въездной визы; другую дополнительную информацию, которую могут потребовать генпрокуратура, госдеп или минфин для «идентификации пассажира».

Особо оговаривается то, что для рейсов, прибывающих в США, подобный манифест должен быть направлен властям до прибытия в аэропорт. Если этот документ не представлен, самолету может быть отказано в разрешении на посадку. Один из параграфов закона говорит о том, что если данные в манифесте приведены неполно или неточно, а также если на кого-то из пассажиров или членов экипажа они отсутствуют, на авиакомпанию может быть наложен штраф в 1 тыс.долл. за каждого, ненадлежащим образом заявленного че-

ловека. В случае неуплаты ранее выставленных штрафов самолет данной компании может также не получить разрешение на пролет воздушного пространства и посадку на территории США.

На данном этапе манифесты могут предоставляться в печатном виде, но после 1 янв. 2003г. они будут приниматься только по электронным каналам связи. По разъяснениям сотрудников Службы иммиграции и натурализации и таможенной службы, в т.ч. работников авиабазы Эндрюс, которые работают при оформлении официальных делегаций, прилетающих специальными рейсами с посадкой и стоянкой самолетов на американских авиабазах, данные требования затрагивают и данную категорию высоких гостей. Помимо сведений, содержащихся в запросе для спецрейсов на получение разрешения на пролет воздушного пространства и посадку на американских базах и в аэропортах, направляемых заранее в госдепартамент и Пентагон, теперь в обязательном порядке необходим список пассажиров и членов экипажа с указанием точных дат рождения. Если такой список не представлен, члены официальных делегаций будут вынуждены лично проходить интервью с иммиграционным офицером, как это происходит в обычном аэропорту.

ТУНИС

Автотранспорт обеспечивает перевозку 60% грузов. В стране насчитывается более 5,5 тыс. грузовиков. Протяженность автодорог с твердым покрытием составляет 22 тыс.км. Протяженность ж/д — 2,2 тыс.км., имеется 251 локомотив и 4,2 тыс. вагонов. Грузооборот 8 основных морпортов (Бизерта, Ля-Гуллетт, Радес, Сус, Сфакс, Габес, Зарзис, Схира) — 24 млн. т. в год. Насчитывается 6 межд. аэропортов (Тунис-Картаж, Сканэс-Монастир, Джерба-Зарзис, Тозер, Сфакс, Табарка) и внутренние, обеспечивающие ежегодную перевозку 8 млн. чел. и 30 тыс.т. грузов. Авиапарк состоит из 27 самолетов, 21 из которых принадлежат госавиакомпаниям «Тунисэр» («Боинг-727» — 8 ед., «Боинг-737-200» — 4 ед., «А-300» — 2 ед., «А-320» — 5 ед., «Боинг 737-500» — 2 ед.), остальные — АО «Туниптер» («ATR» — 3 ед.) и «Нувельэр» («Магдонал Дуглас-60» — 3 ед.).

ТУРКМЕНИЯ

Современный автомобильный рынок Туркменистана представляет собой контрастную картину, обусловленную высокой социальной дифференциацией в стране. Несмотря на высокий престиж владения автомобилем у населения, покупку новой машины может позволить себе лишь незначительная его часть. В Туркменистане автомобили не производятся, а только импортируются. В страну ввозятся новые машины из Объединенных Арабских Эмиратов, России, Ирана, Турции, а также из ФРГ.

Частный ввоз легковых и грузовых автомобилей из ОАЭ в основном представлен японскими моделями, цена которых при реализации на 50% выше цены производителя, из России ввозятся в основном модели объединений «АвтоВАЗ» и ГАЗ (наценка 20%), из ФРГ — подержанные германские модели выпуска середины 1990гг. Частным порядком автомобили ввозятся группой местных

«челноков» без образования юрлица, которые везут машину клиенту «под заказ», т.е. с заранее оговоренными ценой, техническими возможностями изделия и т.д. Аналогично ввозятся и автозапчасти. Для многих молодых людей в Туркменистане подобная деятельность является чуть ли не единственным способом реального заработка. Средняя цена реализуемых ими легковых автомобилей составляет 2-5 тыс.долл. при упомянутых наценках, грузовых (весом до 3,5 т., как правило, российских «Газелей» и японских Toyota и Mitsubishi) – 5-20 тыс.долл. Учитывая, что ежемесячный доход местного населения составляет 20-50 долл. по реальному валютному курсу, ввозимые автомобили приобретают не более 10% потенциальных потребителей, большая часть которых проживает в столице. Для остального населения купля-продажа легковых автомобилей – это реализация подержанных моделей как правило российского производства со средней рыночной ценой 1-2 тыс.долл.

В Туркменистане действует ОАО «Копетдаг-Лада» в качестве официального дилера продукции объединения «АвтоВАЗ». Это объединение возникло в начале 1990гг. на базе филиала объединения ВАЗ в Туркменской ССР. Филиал занимался обслуживанием автомобилей марки ВАЗ и продажей запчастей к ним. В уставе ОАО «Копетдаг-Лада» сферой деятельности компании указаны оптово-розничная торговля автомобилями «Жигули» и «Лада» и запчастями к ним, а также техобслуживание этих автомобилей. Председателем совета директоров объединения является начальник управления министерства экономики и финансов Туркменистана Т.Бердиев.

В реальности «АвтоВАЗ» не поставляет продукцию данному объединению как своему официальному дилеру в связи с отсутствием официальной конвертации туркменских манатов в инвалюту. ОАО «Копетдаг-Лада» закупает и реализует эту продукцию в частном порядке, выступает в роли посредника при аналогичных покупках. Компания является также участником прочих торговых операций.

Российское объединение «АвтоВАЗ» владеет 30% акций ОАО «Копетдаг-Лада» и участвует в совете директоров объединения. Деятельность «АвтоВАЗ» сводится к участию в собрании акционеров «Копетдаг-Лада» и ежегодной, по сути формальной, ревизии документации. Реальных дивидендов «АвтоВАЗ» не получает по упомянутой причине отсутствия конвертации маната.

В Ашхабаде действуют также сервис-дилеры таких известных автопроизводителей, как Ford, Mercedes Benz, Honda, Toyota, основанные турецкими компаниями «Рам Ауто» и «Челик Мотор», оформленные и зарегистрированные в виде туркмено-турецких совместных предприятий. Турецкие дилеры реализуют и новые российские легковые модели «Жигули» и «Лада» (компания «Челик Мотор»), которые собираются в Турции, а также легковые и грузовые модели УАЗ, «Урал», ИЖ, КамАЗ, ГАЗ и ЗиЛ (реализует фирма «Гюнейкая Санаи ве Тиджарет»). В сервис-центрах, в которых работают в основном местные граждане, цены автомобилей на 20% выше цен производителей, техобслуживание относительно недорого. В Туркменистан также ввозятся и реализуются автомобили марок Peugeot и Renault иранского производства, которые не пользуются здесь большим

спросом в силу их дороговизны и относительно низкого качества. В Ашхабаде их реализует и обслуживает сервис-центр «Иран-Ходро».

Ввозимые в Туркменистан автомобили облагаются акцизами со следующими ставками: на легковые автомобили (с рабочим объемом двигателя до 2 тыс.куб.см. включительно) – 10% от контрактной стоимости изделия, на грузовики и автобусы (двигатель свыше 2 тыс.куб.см.) – 15% от стоимости. На ввоз запчастей и оборудования для авторемонта установлена ставка 15%. «Растаможивание» товара происходит в столице, однако гражданам Туркменистана разрешается уплата акцизов за легковые автомобили при въезде в Туркменистан на таможенной границе. Машины, ввозимые в качестве предметов, предназначенных для официального пользования диппредставительства, а также для личного пользования главы диппредставительства и членов дипломатического персонала представительства, включая предметы первоначального обзаведения, акцизом не облагаются (ст.16 Закона Туркменистана «О дипломатических представительствах иностранных государств в Туркменистане» от 20 дек. 1996г.). За вывоз автомобилей из Туркменистана налоги не взимаются.

Машины продаются в столице через упомянутых сервис-дилеров, а также на неформальных рынках на окраине города, организованных в виде обычных автостоянок. На периферии действуют только такие рынки. С 1 марта 2000г. в Туркменистане применяется налог на реализацию автомобилей, который обязаны платить все физические и юридические лица, действующие на его территории. Объектом налогообложения является рыночная стоимость реализуемых, передаваемых путем обмена, дарения, передачи по наследству или в иной форме автомобилей (грузовых, легковых, автобусов и автосредств на пневматическом ходу). Ставка налога на реализацию автомобиля установлена в 5% от его рыночной стоимости. Определять цену автомобилей по типам, маркам, моделям и годам выпусков ежеквартально поручено Национальному институту статистики и прогнозирования. Документ об уплате налога за реализацию машины необходимо предъявить в нотариальную контору (при регистрации передачи прав собственности на нее) и в Департамент дорожной полиции (при регистрации автомобиля или снятия его с учета). Налогом не облагается передача машин по наследству детям и внукам, а также дарение машин близким родственникам (родителям, супругам, братьям, сестрам, сыновьям, дочерям, внукам, а также родственникам супругов).

При закупках автомобилей для городского транспорта предпочтение отдается западным маркам. В рамках инвестиционного проекта Всемирного банка в 2000-01гг. в Туркменистан были поставлены автобусы марки Mercedes Benz производства иранской фирмы «Иран-Ходро» (в количестве 100 шт.) и 46 чешских троллейбусов Skoda. Ранее городской автопарк оснащался иранскими автобусами «Ивеко» (завод «Ходрав Сазан»), моделями завода «Шахаб-Ходро», а также собственными моделями фирмы «Иран-Ходро». Данная фирма в 2000г. поставила в таксомоторный парк Туркменистана 200 автомобилей Peugeot 1600 RD собственной сборки. Для госаппарата приобретаются легковые автомобили немецких марок, ныне

весьма популярных в Туркменистане (BMW, Mercedes Benz, Audi).

Турецкая фирма Ram Auto в 2001г. поставила в Туркменистан 80 микроавтобусов Ford-Transit турецкой сборки, которые составили конкуренцию частным «маршруткам», представленным в основном российскими марками «Газель» и «Соболь».

Российский производитель остается бесспорным лидером в сфере грузового автотранспорта, используемого в Туркменистане. Прежним высоким спросом у предприятий пользуются российские марки КамАЗ, «Урал», ЗиЛ. В сочетании с российской техникой эксплуатируются автомобильные полуприцепы белорусской компании «Могилевтрансмаш» и грузовые тягачи белорусско-германского предприятия «МАЗ МАН», применяемые на работах на Каспии.

Объединение «УралАЗ» в окт. 2001г. впервые приняло участие в международной выставке Tioge-2001 (именуемой также международной туркменской выставкой «Нефть и газ»), проходившей в Ашхабаде. Результаты выставки подтвердили перспективность рынка сбыта продукции уральского объединения в Туркменистане. Представители туркменских госорганизаций и министерств проявили интерес к тяжелой автотехнике УралАЗ и предложили организовать в Туркменистане представительство объединения. Практических шагов в решении этого вопроса туркменская сторона до сих пор не принимала.

В отношении легковых автомобилей российских марок можно констатировать проявляемый к ним интерес местного населения в смысле доступности цен на изделия и запчасти к ним. Наибольший спрос у элитной молодежи как в смысле престижа, так и в смысле несомненного качества имеют легковые автомобили западноевропейского производства.

ТУРЦИЯ

Основы современной автомобильной промышленности Турции были заложены в середине 50гг. прошлого столетия. Первые легковые автомобили сошли с конвейеров заводов Tofas (Fiat), Oyak (Renault) и Otosan (Ford) в конце 60гг. (сборка из импортных комплектующих) – начале 70гг., (собственное производство). В 90гг. открыли свои производства в Турции японские и южнокорейские автогиганты.

Производством автотранспорта в Турции занимается 16 компаний. 7 компаний (OPEL, Ford/Otosan, Renault, Tofas/Fiat, Toyotasa/Toyota, Hyundai, Hoinda) выпускают легковые автомобили; 8 компаний (Anadolu Isuzu, BMC, Chrysler, MAN, Mercedes-Benz, Ford/Otosan, Otoyo, Temsa/Mitsubishi) выпускают грузовые автомобили; 10 компаний (Isuzu, BMC, Karsan, Mercedes-Benz, Hyundai, Otokar, Ford/Otosan, Otoyo, Temsa/Mitsubishi, MAN) выпускают автобусы и микроавтобусы. Общая производственная мощность турецкой промышленности – 900 тыс. транспортных средств в год, включая 700 тыс. легковых автомобилей. Уровень национальной составляющей в производстве автотранспорта в Турции – 90-95%.

Высокий уровень развития автопрома в Турции определяет наличие значительных мощностей по производству автомобильных запчастей. В данной отрасли функционирует 1120 произ-

водств, занимающихся изготовлением запчастей, 70% – малые и средние предприятия. Характерной особенностью данного направления является то, что отрасль развивается не только как дополняющая промышленность для автомобилестроения, но и как самостоятельная экспорториентированная промышленность. Экспорт автомобильных запчастей и расходных материалов в последние годы растет, среди стран-импортеров – Германия, Италия, Франция, Великобритания, Австрия, Греция, Бельгия, Польша, Индия, Египет, США, Пакистан.

Судоходство

Перспектива увеличения объемов транспортировки каспийской и казахстанской нефти через Проливы в предстоящие месяцы будет побуждать Турцию и далее проводить свою традиционную политику в отношении судоходства в Проливной зоне, направленную на укрепление турецкого суверенитета над ней, путем односторонних действий с использованием при этом, когда это выгодно Анкаре, положений Конвенции Монте 1936г. о режиме Проливов либо игнорированием их, когда это не выгодно турецкому руководству.

Применяя положения национального Регламента судоходства в Проливной зоне, введенного Турцией в одностороннем порядке в нояб. 1998г., Анкара ущемляет интересы как российских, так и иностранных судовладельцев. Политическое руководство страны прилагает усилия по юридическому оформлению права самостоятельно принимать решения по поводу «свободного прохода судов через проливы Босфор и Дарданеллы». Прикрываясь принятием мер для обеспечения безопасности судоходства, морские власти Стамбула вводят режимы полного или частичного закрытия движения судов в Проливах (в качестве причин используются неблагоприятные погодные условия, сложная буксировка, проход крупнотоннажных танкеров, аварийные ситуации).

22 нояб. 2001г. по указанию начальника района Черноморских проливов Р.Чакыроглу на 6 час. было закрыто движение судов в проливе Дарданеллы. Эти меры были приняты для прохода через пролив танкера SAILOR (длина – 317 м., водоизмещение – 114000 т.), шедшего в турецкий порт Тузла под мальтийским флагом. Танкер, следовавший в балласте, сопровождали 3 буксира и 2 катера береговой охраны.

27 фев. 2002г. в течение 6 час. было закрыто двустороннее движение судов в проливе Босфор для прохода танкера Hatria Prestige (длина – 304 м.) под мальтийским флагом. Судно сопровождали 3 морских буксира, катера береговой охраны.

11 апр. 2002г. на 6 час. был закрыт транзитный проход судов через пролив Босфор с целью ликвидации аварийной ситуации, возникшей с теплоходом Alexandroupolis (длина – 230 м., водоизмещение – 41342 т.) под мальтийским флагом. Судно, шедшее из Италии в Новороссийск, вследствие аварии дизель-генератора потеряло управление и ход. Для предотвращения аварии морскими властями Стамбула были привлечены 3 буксира, пожарные катера и корабли береговой охраны. Турецкие власти проводят расследование по поводу возможного умышленного вывода из строя дизель-генератора членами экипажа с целью совершения террористического акта.

Морские власти Турции, пытаясь взять под контроль организацию безопасного судоходства в проливах Босфор и Дарданеллы, в янв. 2001г. приступили к строительству системы слежения за движением судов в Проливной зоне. Система, стоимость которой оценивается в 28 млн.долл., будет состоять из 11 постов наблюдения (7 – в проливе Босфор и 4 – в проливе Дарданеллы) и 2 центров сбора и обработки информации. Посты наблюдения будут располагаться вдоль Проливов так, чтобы обеспечивать двукратное перекрытие визуального и технического наблюдения. Оборудование для системы (навигационные РЛС, оптические приборы дневного и ночного видения, лазерные дальномеры, персональные компьютеры) будет поставлено американской фирмой Lockheed Martin. В связи с увеличением стоимости оборудования и работ по строительству системы с 20 млн. до 28 млн.долл. проводится тендер на завершение строительных работ (визуальная готовность постов наблюдения и центров сбора информации оценивается в 70-80%). Сроки ввода системы в строй перенесены на конец 2002г.

После введения в действие упомянутой системы контроля морские власти Турции планируют установить новый сбор за радиолокационную проводку, который «будет незначительным». В случае выдачи рекомендаций Центром управления на изменение или уточнение курса того или иного судна с него будет, взиматься дополнительная сумма за оказанную услугу. Система позволит турецким властям взять под контроль выполнение судами правил движения по Проливам (сохранение рекомендованных курсов, следование по схемам разделения движения, правильность выполнения циркуляции на поворотах в Проливах), за нарушение которых будут выставляться штрафные санкции.

Оказание подобных «услуг» может повлечь за собой нарушения с турецкой стороны, которая будет стремиться возместить расходы на строительство системы.

1 нояб. 2001г. закончилось «противостояние» турецкой и китайской сторон в вопросе буксировки корпуса авианесущего крейсера «Варяг», проданного Украиной Китаю. Корпус судна благополучно был проведен через проливы Босфор и Дарданеллы.

В соответствии с решениями о повышении мер безопасности на гособъектах в зоне Проливов, принятыми 30 окт. 2001г. на заседании Совета национальной безопасности, для обеспечения этой буксировки были привлечены: 6 буксиров, корабли береговой охраны, пожарные катера, аварийно-спасательные средства, морская полиция, подразделения Главного управления безопасности Стамбула, дорожная полиция.

Буксировка крейсера «Варяг» стала возможной после выполнения китайской стороной 28 условий, выдвинутых Турцией по техническому дооборудованию корпуса авианосца. Были выполнены работы по установке навигационной РЛС, космической системы определения координат, УКВ радиостанции для связи с буксирами и центром управления буксировкой, гирокомпасов, аппаратов радиотелефонной связи.

Другим направлением деятельности политического руководства Турции по ужесточению режима судоходства в Проливах стали меры по усилению экологического контроля за судами.

В дек. 2001г. зарегистрирована компания Green Line, на базе которой будет создана монополярная структура быстрого реагирования на разлив нефти или нефтепродуктов в Проливной зоне. На эти цели (закупка катеров-нефтесборщиков, боновых заграждений, сорбирующих препаратов) турецкое руководство планирует выделить 10 млн.долл.

Предполагается ввести новый судовой сбор на предотвращение разлива нефти в Проливах, сумма которого будет зависеть от размера, возраста и конструкции судна, рода и количества груза.

Морскими властями Стамбула ведется негласный статистический учет танкеров, работающих в Черном и Средиземном морях, с целью осуществления контроля за теми судами, чей возраст превышает 15 лет.

В качестве других мер по ужесточению режима судоходства в Черноморских проливах, которые рассматриваются политическим руководством Турции, можно указать: введение новых ограничений на проходы через Проливы, исходя из водоизмещения судна. Действует неофициальное ограничение по длине судна (300 м.); введение очередности прохода судов через Проливы с учетом размеров судна, скорости, опасности груза, что может привести к нарушениям и произволу с турецкой стороны.

Вопросы режима судоходства в Проливах, а также принятие усиленных мер безопасности на государственных, стратегических объектах в районе Черноморских проливов стали актуальными после событий 11 сент. 2001г. в Нью-Йорке. Опасаясь возможности организации на своей территории террористических актов, подобных проведенным в США, 23 сент. 2001г. в Турции был создан штаб по кризисным ситуациям, а 30 окт. 2001г. состоялось заседание Совета национальной безопасности, на котором, по предложению г-на министра Р.Мирзаоглу (курирует морские дела), был принят пакет мер по предотвращению опасных инцидентов в Проливах. Основными мероприятиями являются: усиление мер безопасности в портах, яхт-клубах, на верфях и нефтяных терминалах; предоставление сведений о транзитном проходе судов, перевозящих опасные грузы через Проливы, помимо Капитании порта Командованию береговой обороны, Главному Управлению безопасности Стамбула; обеспечение контроля за судами, находящимися на рейде Ахыркапы в Мраморном море; организация визуального наблюдения с берега за судами, перевозящими опасные грузы; усиление контроля со стороны пограничников и санитарной службы при «открытии границы» для судов на предмет предотвращения возможных террористических актов с применением химического и бактериологического оружия; организация наблюдения за небольшими рыболовными шхунами и прогулочными яхтами; организация слежения за перемещениями всех судов, перевозящих опасные грузы в зоне Черноморских проливов, постоянное определение их координат, уточнение сроков подхода к Проливам; организация сотрудничества со спецслужбами других государств по вопросу предотвращения терактов в проливах Босфор и Дарданеллы; проведение мероприятий по оповещению гражданского населения о планах по обеспечению безопасности в Проливной зоне, издание брошюр и раздача их жителям Стамбула; организация контроля за по-

летами летательных аппаратов в районе Проливов; обеспечение сохранения в «тайне» курса и порта назначения судов, идущих в район Проливов; отбор на берегу членов экипажей судов, работающих в зоне Черноморских проливов; проведение спецподготовки турецких лоцманов по действиям в критических ситуациях; использование рыболовецких шхун для организации скрытого наблюдения за подозрительными судами; организация оповещения о подходе к Проливам судна с опасным грузом (в т.ч. нефтью) и его сопровождения катерами береговой охраны по Проливам.

С целью предотвращения внештатных ситуаций в Проливах, турецких территориальных водах и береговых терминалах 20 нояб. 2001г. в структуре Командования береговой обороны Турции создано «Подразделение береговой охраны и безопасности» (SAGET). В его функции входит сопровождение и защита от возможных нападений и терактов в Проливной зоне иностранных военных кораблей, судов с опасными грузами на борту, нефтеналивных танкеров, крупных хранилищ ГСМ корпорации «Ботыш» на морском побережье в Мармарисе, Анталье, Юмурталыке (Адана).

В штате Saget — восемь отрядов по 3 чел. в каждом, включая командира. Они обеспечены резиновым катером (на 5 мест) с двумя лодочными моторами и техническим оборудованием. Для повышения мобильности отрядов в их распоряжение предоставлены специальные буксировочные устройства для транспортировки катеров по шоссе с дорогами. Планируется, что 3 отряда будут действовать в проливе Босфор, 2 — в Дарданеллах, по одному — в Мармарисе, Анталье и Юмурталыке.

При всей обоснованности беспокойства Турции в отношении риска загрязнения окружающей среды в результате увеличения перевозки нефти через Проливы официальная Анкара в «гонке преследования» за иностранными танкерами выпускает из вида действия национальных судовладельцев, которые нарушают все возможные международные правила и нормы.

Известен факт, когда танкер *Bella* под турецким флагом, судовладелец — турецкая фирма *Marti Shipping* (год постройки — 1973, техническая особенность — отсутствие требуемого современными нормами двойного корпуса, изменение названия судна и судовладельца — 7 раз, 1993г. — пожар, 1996г. — арест Береговой охраной США, отсутствие контроля со стороны классификационных обществ) было зафрахтовано для перевозки 80 тыс.т. нефти через Черноморские проливы. Этот случай доказывает «одностороннюю направленность действий турецких властей».

Риск загрязнения окружающей среды и опасность проведения терактов не являются главными причинами попыток Анкары расширить свои права в Проливной зоне за пределы Конвенции Монте 1936г.

С обозначением в 90гг. перспективы увеличения объемов перевозки нефти из Казахстана и с Каспийского моря через нефтепровод КТК, порт Супса и Проливы Турция начала продвигать проект строительства нефтепровода Баку — Джейхан. Именно в этот период Анкара начала вводить ограничения на проход танкеров через Проливы, чтобы подтолкнуть западные компании к участию в финансировании данного проекта.

Этот проект обеспечил бы Турции положение «региональной сверхдержавы», привел бы к выходу из экономического кризиса и росту ее политического влияния на страны региона.

На фоне достижения этих стратегических целей, все отчетливее проявляются устремления политического руководства страны на проведение мероприятий для создания предпосылок по формированию международного общественного мнения о необходимости изменения положений Конвенции Монте 1936г. о праве свободного прохода судов через Проливы.

Изменение формулировок этих положений позволило бы Турции установить жесткий национальный контроль за судоходством в Проливах и укрепить свое положение среди стран региона.

УКРАИНА

— По информации председателя правления НАК «Нефтегаз Украины» Ю.Бойко, госкомпания согласовала с РАО «Газпром» проект межправительственного договора о транзите российского газа через Украину в Европу до 2013г., который предусматривает сохранение транзита на уровне 110 млрд.куб.м./год.

По словам Ю.Бойко, планируется, что соглашение будет подписано на встрече глав правительств Украины и России 21 июня 2002г. в Харькове. Глава «Нефтегаза Украины» отметил, что по предварительной договоренности с «Газпромом», стоимость транзита российского газа останется на уровне 50 долл./1000 куб.м. В то же время, он заявил, что форма оплаты транзита, который сейчас оплачивается газом, пока не согласована. Объемы транзита российского газа в страны Европы, а также транзита в Молдову и на юг России будут уточняться ежегодно путем подписания межправительственных протв.

В последние несколько лет транзит российского газа составлял 110 млрд.куб.м. в год. Украина получает в качестве платы за транзит 30 млрд.куб.м. газа в год. В 2001г. Украина сократила транзит газа в западном направлении на 6,2% по сравнению с 2000г. — до 105,3 млрд.куб.м.

Украинская газотранспортная система включает 35,2 тыс.км. магистральных газопроводов, 122 компрессорные станции и 13 подземных хранилищ газа. Мощность газопроводов составляет 170 млрд.куб.м. газа в год на выходе.

— По информации председателя правления НАК «Нефтегаз Украины» Ю.Бойко (5 июня 2002г.), государственная компания «Нефтегаз Украины» намерена до конца 2002г. вложить в ремонт газотранспортной системы Украины 158 млн.грн. (29,5 млн.долл.). Компания намерена модернизировать 19 компрессорных станций, установив на них новые двигатели. «Мы договорились со всеми директорами заводов, что отгрузка будет проведена сейчас, и мы установим агрегаты в течение квартала», — сказал Ю.Бойко.

— По данным минтопэнерго Украины, объем транспортировки нефти магистральными нефтепроводами Украины за 5 месяцев 2002г. составил 19,889 млн.т., что на 29,4% меньше по сравнению с соответ. периодом 2001г.

В янв.-мае 2002г. экспорт в страны Западной Европы (Словакия, Венгрия, Чехия) составил 10,747 млн.т. (на 54,1% меньше, чем за аналогич-

ный период 2001г.), для нужд Украины — 9,139 млн.т. (в 1,9 раза больше). За янв.-май 2002г. транзитные объемы транспортировки в общем объеме составили 54%.

По нефтепроводу «Дружба» за 5 месяцев 2002г. транспортировано 7,184 млн.т. нефти (на 3% меньше), в т.ч. на экспорт — 6,13 млн.т. (на 13,8% меньше), для нужд Украины — 1,05 млн.т. (в 3 раза больше). По Приднепровским магистральным нефтепроводам за 5 месяцев транспортировалось 12,7 млн.т. нефти (на 38,9% меньше), в т.ч. на экспорт — 4,617 млн.т. (на 71,7% меньше), для нужд Украины — 8,085 млн.т. (в 1,8 раза больше).

— По данным минтопэнерго Украины, в мае 2002г. транзит нефти через Украину увеличился на 20,4% по сравнению с апр. — до 2236,8 тыс.т. В частности, Приднепровские нефтепроводы увеличили транзит нефти на 14,4% — до 882,1 тыс.т.; нефтепровод «Дружба» также увеличил транзит нефти на 24,6% — до 1354,7 тыс.т.

В 2001г. транзит нефти через Украину сократился на 14% по сравнению с 2000г. — до 48635,4 тыс.т.

Транзит нефти, в тыс.т.

	май	апр.	2001г.
Всего.....	2236,8	1858,4	48635,4
Приднепровские нефтепроводы.....	882,1	770,9	31999,6
Нефтепровод «Дружба».....	1354,7	1087,5	16635,8

— По данным минтопэнерго Украины, предприятия НАК «Нефтегаз Украины» в мае 2002г. по сравнению с апр. 2002г. сократили транзит природного газа на экспорт в страны Западной Европы на 4,5% — до 8,21 млрд.куб.м. Транзит природного газа для стран СНГ в мае по сравнению с апр. возрос в 1,2 раза — до 2,424 млрд.куб.м.

Украина в мае 2002г. получила 1,3 млрд.куб.м. импортного газа, а также от РАО «Газпром» в качестве платы за транзит — 1,972 млрд.куб.м. Всего в янв.-мае 2002г. на экспорт транспортировано 46,2 млрд.куб.м. газа. В 2002г. Украина предполагает прокачать на экспорт 105 млрд.куб.м. российского природного газа.

— По сообщению пресс-службы компании «Укртранснафта» (4 июня 2002г.), для реализации проекта нефтепровода «Одесса-Броды-Плоцк-Гданьск» признано целесообразным начать разработку бизнес-плана и концепции образования международного консорциума. Такое решение содержится в Протоколе, подписанном премьер-министрами Украины и Польши А.Кинахом и Л.Миллером по итогам VII заседания украинско-польской смешанной комиссии по вопросам торговли и экономического сотрудничества, которое состоялось 3 июня 2002г. в Жешуве (Польша). В протоколе отмечено, что дальнейшее развитие проекта строительства нефтепровода «Одесса-Броды-Плоцк-Гданьск» будет реализовываться заинтересованными субъектами хозяйственной деятельности на коммерческих основах.

Предприятие «Нафта Польская» должно определить целесообразность и финансовые условия поставок легкой каспийской нефти из Брод на нефтеперерабатывающие заводы южной Польши. В свою очередь, ОАО «Укртранснафта» должно предоставить предложения по поставке этой нефти железнодорожным транспортом.

Кроме того в протоколе содержится ряд позиций, посвященных проблемам дальнейшего развития проекта Евро-Азиатского нефтетранспорт-

ного коридора (ЕАНТК). Украинская и польская стороны позитивно оценили работу трехсторонней украинско-польско-американской рабочей группы по вопросам ЕАНТК и признали необходимым продолжение ее работы.

Во время работы комиссии состоялся «круглый стол», где специальный уполномоченный Украины по вопросам ЕАНТК, глава правления «Укртранснафта» А.Тодийчук презентовал проект ЕАНТК. В обсуждении перспектив развития проекта приняли участие госсекретарь минэкономики Польши А.Шараварский, замдиректора департамента энергетики минэкономики Польши С.Перек, президент компании Golden Gate П.Головня, президент инвестиционной компании «Сигма-Блейзер» М.Блейзер (США), стратегический бизнес-советник «Укртранснафта» Е.Чоу. Участники «круглого стола» приняли решение подготовить план совместных действий, относительно дальнейшего развития проекта, включая продление нефтепровода до Плоцка. План совместных действий планируется представить на V Экономическом форуме «Польша — Украина», который состоится 21 июня 2002г. под патронатом и при участии президентов Украины и Польши.

Украинский нефтепровод «Одесса-Броды» и терминал «Южный» являются целостным комплексом, который составляет украинскую часть Евро-Азиатского нефтетранспортного коридора. По результатам исследования международного агентства Halliburton по коммерциализации нефтепровода «Одесса-Броды», основные перспективы ЕАНТК связаны с продлением нефтепровода «Одесса-Броды» в направлении Гданьска. Предполагается, что строительство нефтяной магистрали «Броды-Плоцк», где она соединяется с существующим нефтепроводом «Плоцк-Гданьск», позволит транспортировать каспийскую нефть на НПЗ в этих городах и на НПЗ в Восточной Германии, а так же других странах Балтийского региона.

Международная компания Golden Gate приступила к картографическому проектированию нефтепровода «Броды-Плоцк». Общая стоимость проекта составляет 592 млн.евро, польская сторона готова выделить 429 млн.евро, украинская сторона — 93 млн.евро. Предполагается, что тариф по всей длине нефтепровода составит 5,9 евро за т., длина нефтепровода — 556 км., в т.ч. по украинской территории длина составляет 100 км.

Планируется построить две насосные станции, на 139 и 409 км. от украинской границы.

— 10 июня 2002г., депутат Верховной Рады, лидер входящей в блок «Наша Украина» партии «Реформы и порядок» Виктор Пинзеник выступает против идеи передачи украинской системы газопроводов в управление другим странам. «Передача в управление (газопровод) — это нонсенс. Это легальный способ приватизировать прибыль», — сказал В.Пинзеник в интервью СМИ. «Когда речь идет о трубе и газе — это вдвойне опасно», — добавил он.

Лидер ПРП заявил, что в пользу передачи в управление украинского газопровода другим странам, в т.ч. России, не существует аргументов, поскольку Украина выполняет взятые на себя обязанности по транспортировке газа и нефти. Он добавил, что передача газопровода в управление России, которая является основным поставщиком нефти и газа в Украину, политически недалеко-

видно, поскольку это усилит зависимость Украины от России.

Президенты Украины Л.Кучма и России В.Путин, а также канцлер Германии Г.Шредер 10 июня 2002г. в Санкт-Петербурге подписали совместное заявление о создании консорциума по совместному управлению украинской газотранспортной системой. Согласно их договоренности, правительства России и Украины должны в сжатые сроки подготовить соглашение о стратегическом сотрудничестве Украины и России в газовой сфере.

В заявлении «О сотрудничестве по использованию магистральных газопроводов, проходящих через территорию Украины и обеспечивающих бесперебойную поставку газа в Европу» говорится, что украинские и российские лидеры поддерживают инициативу Г.Шредера об участии в этом проекте германских компаний, заверяя, что она будет рассмотрена, и является приоритетной при разработке проекта.

«Создание международного консорциума позволит привлечь 2,5 млрд.долл. в ближайшее время для реконструкции газотранспортной системы Украины», — заявил В.Путин на пресс-конференции после встречи. Он предположил, что к проекту будут присоединяться другие европейские страны, и в ближайшие 10 лет сумма инвестиций в него может составить до 15 млрд.долл. «В этом решении заинтересованы все страны, руководители которых присутствуют здесь и другие европейские страны», — сказал президент России. Он высказал уверенность, что проект гарантирует среднеазиатским странам сбыт на европейском рынке, а европейским потребителям — стабильные поставки газа.

Л.Кучма назвал подписанный документ историческим. «Эта система обеспечит Европу газом», — сказал Л.Кучма. Он поблагодарил Г.Шредера за согласие принять участие в этом проекте.

Германский канцлер высказал надежду, что создание международного консорциума по управлению газопровода повысит стабильность европейской экономики, позволит регулярно получать газ по разумным ценам. «Это обеспечит надежное газобеспечение Европы по стабильным ценам. У этого проекта большие перспективы», — заявил Г.Шредер.

По данным минтопэнерго Украины, в 2001г. Украина сократила транзит газа в западном направлении на 6,2% по сравнению с 2000г. — до 105,3 млрд.куб.м.

По сообщению пресс-службы президента Украины (12 июня 2002г.), Л.Кучма поручил первому вице-премьер-министру Украины О.Дубине до 30 июня 2002г. разработать проект соглашения о создании международного консорциума, который будет управлять газотранспортной системой Украины.

— По сообщению пресс-службы компании (19 июня 2002г.), госкомпания «Нефтегаз Украины» во время проходящей в Брюсселе конференции по нефтегазовой отрасли Украины предложила немецкой компании Ruhrgas и международным Shell и TotalFinaelf участвовать в модернизации украинской газотранспортной системы. «Нефтегаз Украины» предлагает компаниям участвовать в создании автоматизированной системы диагностики газотранспортной системы, а также в реконструкции газопровода «Ивацевичи-Долина». Компания предлагает принять участие в строи-

тельстве компрессорных станций газопровода «Торжок-Долина».

«Нефтегаз Украины» предлагает модернизировать компрессорные станции на газопроводах «Союз», «Уренгой-Ужгород» и «Прогресс». Кроме того, компания «Нефтегаз Украины» предложила немецкой компании Ruhrgas и международным компаниям Shell и TotalFinaelf участвовать в консорциуме по достройке и эксплуатации нефтепровода «Одесса-Броды». «Нефтегаз Украины» предлагает компаниям участвовать в формировании международной компании, которая будет заниматься организацией транспортировки нефти из Каспийского региона в Западную и Центральную Европу.

Презентация проектов-предложений «Нефтегаз Украины» в Брюсселе является одним из этапов привлечения иностранных инвесторов в развитие нефте- и газотранспортной систем Украины.

— В своей статье, опубликованной в еженедельнике «Зеркало недели» (Киев, 29 июня 2002г.), лидер блока партий своего имени, депутат Верховной Рады Ю.Тимошенко заявляет, что идея передачи украинской газотранспортной системы в управление консорциума с участием третьих стран угрожает национальному суверенитету Украины.

В июне 2002г. президент Украины Л.Кучма в Санкт-Петербурге договорился с лидерами России и Германии В.Путиным и Г.Шредером о создании международного консорциума для совместного управления украинской газотранспортной системой. «Я уверена, что газовый консорциум — это верная дорога к государственно-политической маргинализации Украины», — пишет она.

Ю.Тимошенко, которая с дек. 1999г. по янв. 2001г. работала вице-премьер-министром по вопросам ТЭК, считает, что передача газотранспортной системы в управление третьим странам не будет выгодной для Украины. Она утверждает, что доход от прокачки газа через территорию Украины составляет 2,5 млрд.долл. ежегодно, поэтому инвестиции в объеме более 15 млрд.долл. в течение 10 лет, обещанные Россией и Германией, не могут быть аргументом в пользу создания консорциума. Украине придется самостоятельно платить за использование кредитных ресурсов и покупать у стран-инвесторов оборудование, необходимое для реконструкции газопровода. «Нам предлагают рефинансировать в газотранспортную систему наши же деньги, и хотят на этом еще и прилично подзаработать», — заявляет Ю.Тимошенко.

По ее мнению, газотранспортная система является единственным настоящим преимуществом Украины в Европе, и потеря контроля над ней станет свидетельством приоритета иностранных интересов на территории страны. «Теря суверенитет над «суперобъектом» такого значения и таких масштабов, Украина значительно ограничивает собственную независимость, дает прекрасный повод для дальнейшего масштабного вмешательства в свои внутренние дела под предлогом защиты прав и интересов консорционеров», — считает Ю.Тимошенко. В своей статье она также прогнозирует, что передача газопровода в управление международному консорциуму приведет к значительному падению бюджетных доходов и повышению цен на энергоносители.

Правительства Украины и России договорились до конца июня 2002г. встретиться в Киеве, чтобы обсудить условия создания международного консорциума по управлению магистральной газотранспортной системой Украины, но встреча так еще и не состоялась.

Г.Шредер заявил, что в создании консорциума готова участвовать немецкая компания Ruhrgas.

Украинская газотранспортная система включает 35,2 тыс. километров магистральных газопроводов, 122 компрессорные станции и 13 подземных хранилищ газа.

— Транспортные предприятия Украины за 5 мес. 2002г. перевезли более 300 млн.т. грузов, что соответствует показателю аналогичного периода 2001г. В янв.-мае 2002г. ж/д транспорт перевез 152 млн.т. грузов (на 2,8% больше, по сравнению с аналогичным периодом 2001г.), автотранспорт — 55,9 млн.т. (на 3,6% меньше), водный — 6 млн.т. (на 8,6% больше), трубопроводный — 86,2 млн.т. (на 2,9% меньше). Грузооборот за указанный период достиг 161,8 млрд.т.км., что на 1% больше по сравнению с янв.-маем 2001г. Грузооборот на железнодорожном транспорте составил 74,8 млрд.т.км. (на 3,7% больше), на автомобильном — 5,1 млрд.т.км. (на 23,4% больше), на водном — 5,5 млрд.т.км. (на 6,9% больше), трубопроводном — 76,4 млрд.т.км. (на 2,9% меньше).

Рост перевозок грузов морским и речным флотом достигнут за счет увеличения перевозок в заграничном сообщении на 11,8%. Предприятия речного транспорта в янв.-мае 2002г. увеличили грузооборот на 25,1% по сравнению с аналогичным периодом 2001г. Объем переработки грузов в торговых и рыбных портах и на промышленных причалах (морских и речных) составил 50,4 млн.т. и увеличился на 24,5%. Переработка экспортных грузов увеличилась на 32,2%, транзитных — на 20,8%, импортных — на 16,7%, внутреннего сообщения — на 3,3%. Количество обработанных судов — заграничных и инфрахт — выросла на 13,1% и составила 4,5 тыс. единиц.

— По данным компании «Укрхимтрансаммиак», в янв.-марте 2002г. транзит российского аммиака по аммиакопроводу «Тольятти-Порт «Южный» сократился на 10,8%, или на 39,59 тыс.т. по сравнению с соответствующим периодом 2001г. — до 326,99 тыс.т. Квота на прокачку российского аммиака по этому трубопроводу в 2002г. составляет 1312,5 тыс.т.

Почти весь российский транзитный аммиак произведен предприятием «Тольяттиазот», на долю которого приходится 80% экспортируемого Россией аммиака. В окт.-дек. 2001г. транзит российского аммиака по аммиакопроводу сократился на 10,2%, или на 40,3 тыс.т. по сравнению с соответствующим периодом 2000г. — до 353,9 тыс.т. В 2001г. транзит российского аммиака по аммиакопроводу сократился на 1,2%, или на 17,8 тыс.т. по сравнению с 2000г. — до 1414,7 тыс.т., при квоте на прокачку аммиака по трубопроводу «Тольятти-Порт «Южный» 1425 тыс.т.

Главный экспедитор российского аммиака через Украину — государственное внешнеэкономическое предприятие «Укрхимтрансаммиак».

Стоимость транспортировки для России аммиака через Украину по аммиакопроводу составляет 2 долл. за 1 т. на 100 км. Протяженность украинской части аммиакопровода составляет 804 км. С

учетом услуг порта «Южный», который осуществляет погрузку аммиака на корабли, цена транзита повышается до 2,86 долл. за 1 т. на 100 км.

— По информации компании «Укрхимтрансаммиак», в янв.-марте 2002г. перекачка украинского аммиака по трубопроводу «Тольятти-Порт «Южный» сократилась на 34,3%, или на 54,82 тыс.т. по сравнению с соответствующим периодом 2001г. — до 104,86 тыс.т. Квота для украинских заводов на прокачку аммиака по трубопроводу в 2002г. составляет 620 тыс.т.

В окт.-дек. 2001г. перекачка украинского аммиака по трубопроводу сократилась на 7%, или на 9,9 тыс.т. по сравнению с соответствующим периодом 2000г. — до 131,5 тыс.т. В 2001г. перекачка украинского аммиака увеличилась на 31%, или на 147,3 тыс.т. по сравнению с 2000г. — до 591,9 тыс.т., при квоте для украинских заводов на прокачку аммиака 745 тыс.т.

Концерн «Стирол» (г.Горловка) — основной украинский потребитель услуг аммиакопроводов. Длина ветки аммиакопровода от концерна «Стирол» до Одессы составляет 807 км. Цена прокачки одной т. аммиака на 100 км. для «Стирола» колеблется в зависимости от индикативной цены на аммиак — от 0,72 до 2,05 долл.

— На заседании «круглого стола» на тему «Украина в Евро-Атлантическом пространстве: достижения и перспективы» (14 июня 2002г.) чрезвычайный и полномочный посол Республики Польша в Украине Марек Зюлковски заявил, что польская сторона выступает с предложением создать международный консорциум по управлению нефтепроводом «Одесса-Броды-Гданьск». «Это не приватизация имущества, это приватизация управления с целью создания международного консорциума», — заявил М.Зюлковски. Цель проекта, по его словам — это привлечение средств на строительство нефтепровода. Польша не может выделить всю сумму из бюджета на строительство польской части нефтепровода, но государство и правительство готовы оказать поддержку предпринимателям, заинтересованным в финансировании строительства, отметил посол. консорциум, по мнению польской стороны, может быть создан в виде акционерного общества.

Чрезвычайный и полномочный посол Азербайджанской Республики в Украине Талят Мусеиб Оглу Алиев на заседании «круглого стола» сообщил, что нефть по нефтепроводу «Баку-Тбилиси-Джейхан», строительство которого начнется через месяц, пойдет в 2005г. В Азербайджане планируется добывать в год не менее 50 млн.т. каспийской нефти. Учитывая, что через этот нефтепровод будет транспортироваться казахстанская нефть и нефть из других стран каспийского бассейна, а в течение 10 лет добычу нефти в регионе планируется довести до уровня 180 млн.т., то возникает необходимость в многонаправленности транспортировки каспийской нефти, отметил посол. В частности, часть нефти планируется транспортировать через порт Супса по Каспийскому и Черному морям на нефтепровод «Одесса-Броды-Гданьск».

По итогам VII заседания украинско-польской смешанной комиссии по вопросам торговли и экономического сотрудничества, которое состоялось 3 июня 2002г. в Жешуве (Польша) признано целесообразным для реализации проекта «Одесса-

Броды-Плоцк-Гданьск» начать разработку бизнес-плана и концепции образования международного консорциума.

Согласно принятому на заседании протоколу, дальнейшее развитие проекта строительства указанного нефтепровода будет реализовываться заинтересованными субъектами хозяйственной деятельности на коммерческих основах. Общая стоимость проекта составляет 592 млн.евро, польская сторона готова выделить 429 млн.евро, украинская сторона — 93 млн.евро. Предполагается, что тариф по всей длине нефтепровода составит 5,9 евро за т., длина нефтепровода — 556 км., в т.ч. по украинской территории длина составляет 100 км. В будущем планируется построить две насосные станции, на 139 и 409 км. от украинской границы.

Тариф на прокачку нефти по трубопроводу «Баку-Супса» составляет 2,7 долл. за т.

Пропускная способность трубопровода «Баку-Тбилиси-Джейхан» составит 50-60 млн.т. в год, стоимость — 2,8 млрд.долл. Тариф на прокачку сырой нефти составит 2,58 долл. за баррель. Хотя в самом начале эксплуатации, когда трубопровод будет загружен только на половину своей мощности, тариф будет выше. Однако позже, с началом реализации «Фазы-1,2,3» — полномасштабной разработки месторождений «Азери-Чираг-Гюнешли» — тариф будет постепенно снижаться.

— По сообщению пресс-службы минтранса Украины (7 июня 2002г.), минтранс намерен вдвое снизить цены билетов на внутренние авиaperезвозки, одновременно увеличив количество рейсов между городами Украины. Минтранс увеличит количество внутренних рейсов с 154 до 310 в неделю, при этом количество маршрутов будет увеличено с 14 до 51. Часть из новых рейсов по перевозке пассажиров из регионов в киевский аэропорт «Борисполь» будет согласовываться с международными рейсами украинских авиакомпаний.

Минтранс намерен увеличить количество рейсов из регионов в киевский аэропорт «Жуляны» для тех, кто ездит в столицу в командировки, а также — рейсов в курортные места, особенно в Симферополь и Одессу. В т.ч. на летний период вводятся сезонные полеты в Керчь, Севастополь, Мариуполь и Бердянск. Минтранс также намерен ввести регулярные внутренние рейсы на 17 маршрутах между наибольшими городами Украины. При этом, по планам министерства, количество компаний, осуществляющих внутренние перевозки, должно увеличиться с 12 до 23.

Минтранс должен обновить парк авиакомпаний, создать согласованный график внутренних и международных перевозок, а также улучшить систему продажи авиабилетов. Министерство намерено открыть государственную фирму для продажи авиаотлива по сниженным ценам в крупных аэропортах.

Минтранс Украины планирует снизить стоимость услуг, предоставляемых аэропортами компаниям — авиаперевозчикам: на 10% — услуг аэронавигационного обслуживания и на 6% — аэропортовые сборы. Минтранс Украины установил стоимость полетов из Киева. По решению министерства, полет в Симферополь будет стоить от 190 до 220 гривен, против 425 гривен по старым расценкам, в Донецк — 200 гривен, против 410 гривен, в Одессу — 190 гривен против 427 гривен, в Днепрпетровск — 383 гривны против 170 гривен,

во Львов — 180 гривен против 368 (1 долл.=5,35 гривны).

По мнению руководства минтранса Украины, активизация внутренних перевозок позволит увеличить объем авиационных пассажирских перевозок не менее, чем в два раза.

Назначенный в мае 2002г. министр транспорта Украины Г.Кирпа (бывший руководитель «Укрзалізници») заявил о намерении в течение текущего года стабилизировать работу транспортной отрасли и скоординировать работу всех видов транспорта, что, по его мнению, позволит наладить более эффективную систему перевозок.

— По сообщению пресс-службы порта, в январте 2002г. Николаевский морской торговый порт увеличил перевалку грузов на 16,9%, или на 0,12 млн.т., по сравнению с аналогичным периодом 2001г. — до 0,85 млн.т. Перевалка экспортных грузов увеличилась на 3,45% — до 0,72 млн.т., перевалка импортных грузов увеличилась на 25,58% — до 0,04 млн.т., перевалка внутренние грузов увеличилась на 1362,9% — до 0,09 млн.т. Это связано с увеличением переработки угля и фосфоритов.

В 2001г. Николаевский морской порт увеличил перевалку грузов на 3,71%, или на 0,13 млн.т., по сравнению с 2000г. — до 3,62 млн.т. Мощность порта составляет 9 млн.т. грузов в год. — По данным коммерческого отдела порта, Николаевский морской торговый порт занимает 5 место по мощности среди портов Украины. Порт специализируется на перевалке контейнеров, а также сухих навалочных грузов — чугуна, фосфоритов и угля.

— По сообщению пресс-службы минтранса Украины, Европейский банк реконструкции и развития изучает возможность предоставления минтрансу Украины кредитов на 370 млн.долл.

Этому вопросу были посвящены переговоры (11 июня 2002г.) между министром транспорта Украины Г.Кирпой и директором департамента транспорта ЕБРР Р.Найтоном, директором представительства ЕБРР в Украине Э.Ситоном, замдиректора представительства ЕБРР в Украине У.Франком. В ходе переговоров стороны обсудили ход реализации кредитных проектов ЕБРР в транспортно-дорожном комплексе Украины — «Модернизация аэронавигационного комплекса» (25 млн.долл.), «Развитие железных дорог», «Реконструкция автомагистрали М-06 (Киев-Чоп) и реформирование финансового сектора автодорог».

Участники переговоров высказали обоюдное удовлетворение состоянием сотрудничества и определили основные направления дальнейшего инвестиционного сотрудничества. Минтранс должен подготовить пакет документов для получения новых кредитных линий ЕБРР: на морском транспорте (150 млн.долл. — кредит на покупку судов); на железнодорожном транспорте (120 млн.долл.); в дорожном хозяйстве (100 млн.долл.).

В ходе переговоров стороны также достигли договоренности упростить процедуры тендеров под кредиты и сократить сроки оформления документов. По информации пресс-службы, на переговорах представители ЕБРР позитивно откликнулись на предложение Г.Кирпы предоставить своих специалистов для проведения независимого аудита финансово-хозяйственной деятельности государственных компаний «Черноморское морское пароходство» и «Авиалинии Украины». Сле-

дующая встреча представителей минтранса Украины и ЕБРР состоится в Киеве в июле 2002г.

Финляндия

На долю транспортного комплекса приходится 9,5% ВВП, 15% потребляемой энергии и 40% общего потребления нефтепродуктов. Транспортные предприятия обеспечивают работой 120 тыс.чел.

Индустрия Финляндии и ее основные отрасли, такие как лесоперерабатывающая, производство бумаги, металлургия — нуждаются в интенсивных и сравнительно тяжеловесных перевозках сырьевых материалов и готовой продукции. По объемам грузооборота в пересчете на 1 жителя (8 тыс.т.км.) Финляндия занимает ведущее место среди стран ЕС.

Транспортный комплекс Финляндии развивается за счет внешней торговли, а также благодаря транзитному положению страны в перевозках грузов и пассажиров между Востоком и Западом, чему способствует выгодное географическое положение страны — **финляндско-российская граница является границей ЕС и России**, при пересечении которой осуществляется только одна таможенная процедура.

Наличие в Финляндии особых условий функционирования транспорта, связанных с большими расстояниями перевозок, значительных затрат на строительство и обслуживание транспортных магистралей и других объектов инфраструктуры в условиях холодного климата, увеличивает логистические затраты предприятий, которые более значительны, чем в других европейских странах и составляют 10% от стоимости конечного продукта.

Указанные факторы определяют как особенность развития транспортного комплекса Финляндии и приоритеты в выборе экономически целесообразных для нее видов транспорта, так и проблемы вхождения в свободный для конкуренции общий европейский рынок транспортных услуг.

В Финляндии принимаются меры по снижению транспортных затрат путем совершенствования совместимости различных видов транспорта, повышения эффективности транспортного рынка и использования информационных технологий. Более гибкое, безопасное и эффективное перемещение товаров и пассажиров обуславливается применением средств транспортной телематики, использованием информационных технологий и техники связи в области транспорта. Применение в Финляндии современных информационных технологий позволяет оптимизировать маршруты и сократить объемы транспортных перевозок и даже частично заменить их.

Большая работа проводится по правовому регулированию деятельности транспортного комплекса, в которой главную роль играет министерство транспорта и связи.

Более половины новых нормативно-правовых актов в данной области разработано на базе законодательства ЕС. Представители министерства принимают участие в подготовке законодательства Евросоюза. Министр транспорта и связи представляет Финляндию на заседаниях Совета министров транспорта и телекоммуникации ЕС.

В административном секторе министерства транспорта и связи функционируют семь учреждений и институтов, два государственных хозяйственных предприятия и семь госкомпаний, в т.ч. координирующие органы по видам транспорта — Национальная дорожная администрация, Ведомство мореходства, Центр по управлению путевым хозяйством и Главное управление гражданской авиации. Ведомственные учреждения и финансируемые из бюджета предприятия министерства являются самостоятельными организациями, функции по управлению и контролю за деятельностью которых возложены на министерство.

Годовой бюджет административного сектора министерства составляет 1 млрд. евро, из которых 80% направляется на развитие транспортной инфраструктуры.

Грузовые и пассажирские перевозки. Внутренние грузовые перевозки в Финляндии в тонно/км (ткм) составляют 40,6 млрд.ткм в год, из которых 27,5 млрд.ткм приходится на автотранспорт, 10,1 млрд.ткм — на ж/д транспорт и 3 млрд.ткм — на водный транспорт по внутренним акваториям, включая лесосплав.

Количество грузов, перевозимых всеми видами транспорта, составляет 460 млн.т. в год. По видам транспорта доли в перевозках данного объема грузов составляют: автотранспорта — 88%, железной дороги — 9%, водного транспорта — 3%.

В товарной структуре перевозимых грузов более 32% составляют древесина, бумажно-картонная продукция и мебель, 16% — продукты питания, 10% — насыпные грузы.

Объем пассажирских перевозок в Финляндии в пассажиро/км (пас/км) составляет 68,2 млрд. пас/км в год.

Распределение пассажирских перевозок внутри страны по видам транспорта составляет (в млрд.пас/км): автодорожный — 64 (93%) (на легковых автомобилях) — 54,9; ж/д — 3,4 (5%); воздушный — 1,2 (1,8%); водный — 0,2 (0,2%).

Распределение долей рынка пассажирских перевозок по видам транспорта практически совпадает с соотношением, сложившимся в ЕС.

Объем грузов перевезенных в Финляндии автомобильным транспортом в 2001г. составил 420 млн.т. Перевозки осуществляются автопарком, насчитывающим 69 тыс.ед. грузовых автотранспортных средств, из которых 27 тыс.ед. принадлежит фирмам, специализирующимся на грузовых перевозках и выполняющих 90% общего объема внутренних автомобильных перевозок грузов.

В Финляндии работают 12 тыс. автотранспортных компаний, из которых большая часть располагает 1 транспортным средством, и только 10 фирм имеют парк свыше 100 ед. техники. 3 тыс. финских компаний и 13 тыс. грузовых автомобилей имели разрешения на международные перевозки (ЕС-лицензии). Из числа этих машин 500 осуществляло перевозки в/из Россию и Восточную Европу, 900 — по континентальной Европе и 600 были задействованы в перевозках по Скандинавии.

В международных перевозках грузовым автотранспортом перевезено 6 млн.т. грузов. Из этого объема — 48% приходилось на экспорт и 52% на импорт. Наиболее значимыми направлениями международных перевозок были такие страны как Швеция (49%), Россия (30%), Норвегия, Германия, Дания и Эстония.

В объеме пассажирских перевозок на короткие расстояния преобладает перевозка легковыми автомобилями — 54,9 млрд.пас/км (80,4%). Парк легковых автомобилей в Финляндии насчитывает 2,1 млн.ед. Водительские удостоверения имеют 78% населения старше 18 лет.

Доля общественного транспорта равномерно растет с ростом дальности поездок. В год на одного жителя Финляндии приходится в среднем 19 поездок на расстояние 100 км.

Перевозки на городских и междугородних маршрутах автобусов составляет 8% от общего объема пассажироперевозок.

Протяженность автодорог общего пользования составляет 78 тыс.км., из них с усовершенствованным покрытием — 18 тыс.км. (23%). На дорогах имеется 13676 мостов, 59 канатных паромных переправ и 4 автономных парома. Освещенных участков дорог — 8 тыс.км. Терминалов для автотранспорта насчитывается 123 ед.

Расходы на строительство, реконструкцию и содержание автодорог общего пользования составляют ежегодно 60 млн.евро.

Общая протяженность железных дорог (без подъездных путей) составляет 5,8 тыс.км., из которых 40% электрифицировано. Ширина колеи совпадает с российской и равна 1524 мм.

Парк подвижного состава состоит из 502 дизельных и 130 электрических локомотивов, большинство из которых оборудованы системой оповещения, основанной на спутниковой технологии определения местонахождения.

Вагонный парк насчитывает 14600 ед., в т.ч. пассажирских вагонов — 1000 ед. с количеством пассажирских мест — 62300, и грузовых — 13600 ед., общей грузоподъемностью свыше 565 тыс.т.

На ж/д транспорте были сделаны значительные капиталовложения в подвижной состав для пассажирских перевозок, в частности, заказано 42 двухэтажных пассажирских вагонов для поездов дальнего следования; приобретено 35 рельсовых автобусов; заказано 50 пригородных поездов и 20 электровозов нового поколения.

Ж/д транспортом в 2001г. перевезено 40 млн.т. грузов, из которых 23 млн.т. — внутренние перевозки, 16,6 млн.т. — экспортно-импортные перевозки в Россию и другие страны СНГ, в т.ч. транзитные перевозки через Финляндию — 4 млн.т. (рост на 50%).

Распределение ж/д перевозок грузов по группам продукции: 35,8% — товары леспрома; 22,9% — нефтехимическая продукция; 20,9% — металлообрабатывающая; 19,9% — целлюлозно-бумажная; 0,5% — прочие виды.

Объем пассажирских перевозок составил 3,4 млн. пас/км, из них поездами дальнего следования — 2,7 млн. пас/км, на пригородных маршрутах — 0,7 пас/км.

Железнодорожные перевозки в Финляндии осуществляются транспортными предприятиями АО «ВР Групп» с годовым оборотом 1,2 млрд.евро. В сферу деятельности данной компании входят грузовые и пассажирские перевозки, строительство и содержание путей, эксплуатация подвижного состава и недвижимости, информационно-вычислительное обеспечение, ресторанное обслуживание, услуги связи.

Водным транспортом по внутренним акваториям Финляндии в 2001г. перевезено 12 млн.т.

грузов в год, включая лесосплав. Объем грузовых международных перевозок по Сайменскому каналу составляет 1,7 млн.т. Основную часть грузов, перевозимых по этой водной системе составляет уголь, кокс, нефтепродукты, лесоматериалы и целлюлозно-бумажная продукция.

В финских портах ежегодно обрабатывается 85 млн.т. или 2/3 всех внешнеторговых грузов.

Объем пассажирских перевозок на водном транспорте по внутренним водоемам Финляндии составляет около 4 млн.чел. в год. В международном морском пассажирском сообщении Финляндии с зарубежными странами, в т.ч., Швецией, Эстонией, Германией и Россией, объем перевозок составляет около 16 млн.чел. в год.

Для функционирования морского и водного транспорта Финляндия располагает разветвленной системой фарватеров, каналов и шлюзов, оснащенных современными навигационными и предохранительными устройствами, обслуживаемых навигационными и лоцманскими службами и ледовой проводкой, сетью терминалов и портов, что в сочетании с деятельностью местных и иностранных транспортно-экспедиторских компаний позволяет обеспечивать на высоком уровне обслуживание морских и речных судов всех типов и классов. Общая протяженность фарватеров в морских территориях Финляндии составляет 7700 км., а обозначенных для навигации внутренних водных путей — 6600 км.

Торговый флот Финляндии насчитывает 614 судов общим водоизмещением 1,676 млн. брутто тонн (брт), из которого на пассажирские автопаромы приходится 540 тыс.брт (33%), нефтеналивные суда — 430 тыс.брт (27%), сухогрузы — 350 тыс.брт (22%), суда штучного груза — 280 тыс.брт (18%). Общий годовой прирост водоизмещения судов торгового флота составляет 4%.

В Финляндии имеется 9 ледоколов, часть из которых на летнее время сдается в аренду, в т.ч. для работы с нефтедобывающими платформами в Северном море.

Количество финских портов общего назначения, обслуживающих внешнюю торговлю насчитывает 23 ед., что по количеству значительно меньше чем в других скандинавских странах (Дания — 70, Швеция и Норвегия — 60). Крупнейшими по грузопотоку портами Финляндии являются порты г.г.Хельсинки, Котка и Хамина.

Воздушным транспортом на внутренних авиалиниях в Финляндии в 2001г. перевезено 2,7 млн.чел., а на международных маршрутах — 3,3 млн.чел. Объем авиационных грузовых и почтовых перевозок составил 90 тыс.т.

Крупнейшим авиаперевозчиком пассажиров и грузов в Финляндии является АО «Финнэйр» с годовым оборотом 1,7 млрд.евро, из которых 25% образуются помимо авиаперевозок. Компания специализируется также на туристических услугах, ресторанном обслуживании, операциях с недвижимостью. Основной акционер — государство, владеющее 58,4% акций. Другими владельцами акций являются страховые компании, фирмы и частные лица. 17% акций находится в собственности иностранных владельцев. «Финнэйр» признана одной из лучших европейских авиакомпаний, соблюдающих расписания полетов.

На результаты работы транспортных компаний в 2001г. оказали события 11 сент. Объемы перевозок пассажиров и грузов «Финнэйр» в конце года, особенно на северо-американском направлении, снизились на 11%, что привело к сокращению доходов в III кв. на 16% и необходимости корректировки инвестиционных и социальных программ компании.

Финские авиакомпании оказались в новой ситуации, когда страховые компании решили расторгнуть часть страховых соглашений от военных или аналогичных рисков после терактов в США.

Госсовет Финляндии принял решение о господдержке авиакомпаниям. Правительство запросило у парламента полномочия на выделение финским авиакомпаниям т.н. «страхования от военных рисков» с верхним пределом по каждому случаю – 1 млрд.долл. Данная страховка относится к физическому и материальному ущербу, нанесенному третьим лицам в результате терактов и угонов самолетов.

С фев. 2002г. авиакомпания «Финнэйр» ввела дополнительный страховой сбор, которым будут покрываться повысившиеся после сентябрьских событий страховые затраты.

В Финляндии имеется 25 аэропортов, через которые осуществляется регулярное пассажирское авиационное сообщение. Наиболее загруженным является аэропорт «Хельсинки-Вантаа», объем пассажиропотока через который достигает 10 млн. чел. ежегодно. По уровню обслуживания и безопасности данный аэропорт признан одним из лучших в мире.

Авиакомпания «Финнэйр» располагает – 59 ед. современных воздушных судов, в т.ч. 12 Airbus A321, A320, A319; 5 – Boeing 757 и 19 – MD-82/83. Компания планирует до конца 2003г. дополнительно расширить свой парк 9 самолетами данного класса.

Транспортная политика ЕС. Дальнейшее развитие транспортной отрасли Финляндии определяется с учетом ее принадлежности к ЕС и соответственно к общеевропейской транспортной системе. Направления и меры по совершенствованию функционирования данной отрасли определены подготовленным и принятым Европейской Комиссией в сент. 2001г. документом под названием «Белая книга – Европейская транспортная политика до 2010г.». Целью данного документа является выработка мер по значительному улучшению качества и конкурентоспособности транспортной отрасли стран ЕС, в условиях дальнейшего увеличения объемов перевозок и необходимости снижения влияния транспорта на окружающую среду и повышения безопасности перевозок.

Указанный документ предусматривает **реализацию 60 мероприятий** в данном направлении, наиболее важными из которых являются меры по оживлению ж/д и морского транспорта, а также объединению различных видов транспорта в единую европейскую интермодальную систему.

Сложившаяся в странах ЕС ситуация в грузопассажирских перевозках характеризуется наличием растущего дисбаланса по использованию различных видов транспорта. Особое беспокойство Европейской Комиссии вызывает состояние грузовых ж/д перевозок. В 1970г. по железным дорогам стран союза перевозилось 21% всех грузов,

а в 2000г. 8%, при этом объем перевозок в т/км упал за данный период на 16%, а средняя скорость движения грузовых поездов составляет только 18 км/час. За тот же тридцатилетний период произошло изменение пропорций в сторону автотранспорта, доля которого в перевозках грузов за указанный период выросла с 30,8% до 44,5% (в Финляндии до 65,6%), а объемы перевозок выраженные в т/км увеличились в 3 раза и имеют тенденцию дальнейшего роста.

По мнению экспертов Европейской Комиссии, одной из основных причин сложившегося экономически неоправданного дисбаланса перевозок по видам транспорта, является отсутствие достаточной открытости рынка транспортных услуг и развитой конкурентной среды в этой отрасли.

С целью решения указанных проблем в дек. 2000г. утвержден с одобрения Европейского парламента первый пакет мер по оживлению ж/д транспорта и открытию международного рынка перевозок для широкой конкуренции. Предусмотрены меры по разделению существующих национальных транспортных структур на административные органы, отвечающие за функционирование инфраструктуры и компании, осуществляющие коммерческую деятельность в качестве операторов. С марта 2003г. намечено открыть для участия в операциях компаний, предоставляющих транспортные услуги, 50 тыс. км. европейских железных дорог, а также Транс-Европейскую систему (TEN).

Комиссией ЕС 23 янв. 2002г. в Брюсселе выпущен новый, второй пакет мер по оживлению ж/д транспорта путем ускоренного создания интегрированной общеевропейской транспортной системы. Среди намеченного – повышение безопасности, углубление межоперационного взаимодействия национальных перевозчиков и открытие внутреннего рынка перевозок.

Одно из предложений Комиссии ЕС связано также с созданием Европейского ж/д Агентства, в функции которого войдут согласование технических вопросов, вопросов безопасности и межоперационного взаимодействия национальных перевозчиков.

Финский показатель объема перевозимых грузов в пересчете на одного жителя наиболее высокий в Европе, как и уровень стоимости логистики, который также является самым высоким по сравнению с основными странами-конкурентами. Это связано с рядом причин, характерными для условий Финляндии, прежде всего с такими как: достаточно протяженные маршруты перевозок грузов по ее территории, наличие замерзающих в зимний период морских путей и расположение основных внешнеторговых рынков в странах Центральной Европы.

Финляндия отстаивает свою позицию, которая заключается в том, что, при принятии решений в рамках ЕС, необходимо принимать во внимание разнообразие рыночной ситуации в разных странах-членах ЕС. Финляндия в отличии от большинства европейских стран не имеет присущих для них проблем с заторами на автомобильных дорогах и серьезной угрозы окружающей среде со стороны транспорта. По мнению финской стороны, необходимы взвешенные шаги в реорганизации такого важного вида транспорта, каким явля-

ется ж/д, на модернизацию которого, с целью обеспечения конкурентоспособности в условиях Финляндии потребуется дополнительное время и финансирование.

Подобная позиция Финляндии имеется и в отношении к намеченным в ЕС мерам по развитию морского транспорта. Главное противоречие в этой области заключается в ее несогласии с политикой Европейской Комиссии, в частности, осуществлении финансирования проектов в рамках развития общеевропейской транспортной системы. Новая транспортная концепция морских перевозок, финансируемая Европейской Комиссией — *Motorways of the seas*, в меньшей степени затрагивает интересы в морских перевозках Финляндии, с помощью которых доставляются 80% ее внешнеторговых грузов, а уделяет основное внимание решению проблем стран Западной и Центральной Европы.

Для сбалансирования интересов в рамках Евросоюза, значительные затраты Финляндии на поддержание морских путей в зимний период, связанные с необходимостью работы 9 ледоколов в 23 портах Балтийского моря, могли бы по ее мнению справедливо компенсироваться за счет финансовой поддержки ЕС. Подобная политика субсидирования плохо увязывается с основным курсом принятым в «Белой книге» Европейской Комиссии на развитие свободной конкуренции на транспортном рынке.

На состоявшейся в начале 2001г. в г.Оулу встрече министра транспорта и связи Финляндии О.-П. Хейнонена с вице-президентом Европейской комиссии — главой комитета по транспорту и энергетике г-жой Л.Д'Паласио финская сторона еще раз подтвердила свою позицию о необходимости при проведении транспортной политики ЕС учитывать такие региональные особенности стран, как сложившуюся структуру транспортного рынка, климат и географическое положение, которые существенно сказываются на ценообразовании.

Транспортные связи с Россией. Перспективы развития российско-финляндских отношений в области транспорта определяются прежде всего благоприятным географическим положением двух стран и возможностью использования транзита по их территории, в т.ч., по транспортным коридорам Хельсинки-СПБ-Москва (коридор №9 трансевропейской транспортной сети) и далее Трансибу, «Северной дороге» — Проект «Белкомур» Пермь-Коми-Архангельск-Оулу (с возможностью в перспективе выхода на норвежский порт Нарвик), а также новому перспективному направлению «Север-Юг» (СПБ-Астрахань-Иран-Индия), к которому проявляет интерес и Финляндия.

Рост двусторонних торгово-экономических связей между Россией и Финляндией во многом определяется состоянием внешнеторговых перевозок грузов и транспортной инфраструктурой обеих стран, в первую очередь в сопредельных по границе и прилегающих к ним регионах.

В 2001г. объем перевозок грузов между Финляндией и Россией основными видами транспорта (ж/д, автомобильным и морским) вырос на 11% и составил 25,7 млн.т. Увеличение перевозок внешнеторговых грузов отмечено прежде всего на железной дороге (на 1 млн.т.) и морском транспорте (на 1,5 млн.т.).

Из общего объема перевозимых грузов, на ж/д транспорт приходится 16,6 млн.т. (67%), автотранспорт — 4,5 млн.т.(20%), морской — 4,6 млн.т. (14%) и 460 т. — на авиационный. Объем транзитных перевозок на указанных видах транспорта увеличился на 25% и составил 9,7 млн.т.

Ведущее место в обеспечении российско-финляндских грузовых перевозок занимает ж/д транспорт. Перевозки грузов по железной дороге между Финляндией и Россией осуществляются через основные пограничные переходы Вайникала-Бусловская (85% всего грузопотока), Иматранкоски-Светогорск, Ниирала-Вяртсиля, Вартиус-Кивиярви.

В 2001г. отмечен общий рост объемов железнодорожных перевозок между Россией и Финляндией на 11%, которые составили 16,6 млн.т. Из этого объема экспортные перевозки из Финляндии в Россию и транзитом через Россию в третьи страны возросли на 24% составив в 2001г. 0,6 млн.т. Объем транзитных перевозок через Финляндию увеличился до 3,8 млн.т. Контейнерные перевозки грузов по Транссибирской магистрали с выходом на Финляндию через станцию Вайникала, выросли на 20% и составили 50 тыс.ед. (TEU).

VR-Cargo (грузовое подразделение компании VR) обслуживает до 90% перевозок по Транссибирской магистрали. Для иностранных перевозчиков фирма оформляет груз в соответствии с правилами России и СНГ, что ускоряет его доставку к конечному получателю. МПС за счет сотрудничества с финской стороной удается загружать Транссиб, реализуя проект по доставке грузов из Азии в Европу. Российским компаниям услуги VR выгодны тем, что в Финляндии груз сразу оформляется в соответствии с нормами ЕС и может свободно обращаться в Евросоюзе.

Ожидаемый в перспективе рост импортных перевозок из России в Финляндию оценивается в 15-25%, особенно в части перевозок леса через пограничный переход Светогорск-Иматранкоски.

Дальнейший рост грузооборота между Россией и Финляндией связывается финской стороной с пуском в полном объеме в мае-июне 2002г. в эксплуатацию участка проекта «Белкомур» — ж/д линии Ледмозеро-Кочкома (Респ. Карелия), что позволит Финляндии в дальнейшем задействовать возможности ее северных портов в Ботническом заливе для обработки внешнеторговых грузов и обеспечить транспортный коридор для грузового сообщения Западной Европы через Финляндию с Северо-Западным и Уральским регионами России.

Пассажиры ж/д перевозки между Финляндией и Россией обеспечиваются ежедневными рейсами в обоих направлениях на маршруте Хельсинки-Москва — поездом «Толстой», а на маршруте Хельсинки-С.Петербург — российским поездом «Репин» и финским — «Сибелиус». Соотношение пассажиропотоков на направлениях Хельсинки-Москва и Хельсинки-С.Петербург составляет 40:60 соответственно.

В 2001г. объем пассажирских ж/д перевозок между Финляндией и Россией составил 240 тыс.чел., что на 17% выше показателя пред.г. Реально ожидать годовой рост на 10%, что связывается 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, VR-Group, совместно с МПС России и Октябрьской железной дорогой проводится работа по модернизации ж/д линии Хельсинки-госграница-С.Петербург с возможным увеличением на ней скорости движения пассажирских составов до 200 км/час к 2005г., что позволит сократить время в пути на 2 часа.

Финляндия является основным партнером для России в области международных автоперевозок, которые составляют 27% от общего объема международных автомобильных перевозок РФ. В 2001г. было перевезено 4,5 млн.т. грузов (из них 1,1 млн.т. в качестве транзита), что на 12,5% выше уровня пред.г. Доля российских перевозчиков в 2000-01гг. на рынке автоперевозок увеличилась и составила 40%.

На долю импортных грузов из России в Финляндию в общем объеме автоперевозок приходится 80%, в то время как финский экспорт составляет 20%. Это связано со сложившейся в последние годы товарной структурой двустороннего товарооборота, в первую очередь российского импорта, и сформировавшимися в 90гг. системами коммерческо-сбытовой деятельности в обеих странах. При этом доля участия российских грузоперевозчиков в двустороннем грузовом автомобильном сообщении, составляет 65-70%, а финских — 30-35%.

Основной транспортной магистралью в грузовом автомобильном сообщении между Россией и Финляндией являлась автомагистраль Турку-Хельсинки-Санкт-Петербург-Москва, входящей в транспортный коридор № 9 трансевропейской транспортной сети. Дорожными службами обеих стран продолжалась работа по модернизации ее отдельных участков. При этом приоритетными проектами являлись строительство объездных дорог вокруг г.г. Выборг и Санкт-Петербург.

Одной из основных проблем перевозок грузовым транспортом является действующие ограничения габаритных и весовых параметров. Этот вопрос неоднократно рассматривался на заседаниях межведомственной российско-финляндской комиссии по автотранспорту.

В ходе переговоров 14 авг. 2001г. в Москве впервые была достигнута договоренность о том, что на территории обоих государств будут действовать равные условия для российских и финляндских перевозчиков, при этом, российская сторона с 1 сент. 2001г. разрешила проезд без специальных разрешений по территории России автотранспортных средств общей массой 42 т. (ранее 38т.).

Важным решением по урегулированию проблемы международных перевозок грузов по процедуре МДП (TIR) явилось согласование весной 2001г., подготовленного рабочей подгруппой по поручению межведомственной российско-финляндской комиссии, «Совместного меморандума таможенных служб Финляндии и РФ о международных конвенциях, национальном законодательстве и прочих процедурах, применяемых в отношении транспорта, следующего между странами по процедуре МДП (TIR)».

Целью настоящего меморандума является концентрация сил таможенных органов РФ и Финляндии, направленных на обеспечение эффективного использования Конвенции МДП и на облег-

чение таможенного оформления товаров и транспортных средств, перемещаемых через российско-финскую границу с использованием процедуры МДП.

В 2001г. объем внешнеторговых перевозок морским транспортом между Россией и Финляндией составил, по данным Морской администрации Финляндии, 4,6 млн.т., что на 48% выше 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.

Вышеуказанные объемы морских перевозок приходятся на российские суда — 30%, финляндские — 48% и суда третьих стран — 22%.

Транзитные перевозки грузов через порты Финляндии в/из России составили 6 млн.т., что выше уровня пред. г. на 66%. 85% грузов следующих транзитом в Россию отгружается из финских портов автотранспортом.

Рост морских перевозок в Финском заливе требует повышения безопасности мореплавания в этом районе, что предопределяет расширение сотрудничества между государствами данного региона. На встрече представителей транспортных ведомств России и Финляндии в марте 2001г. был одобрен проект по созданию интегрированной системы управления движением судов и информационного обеспечения (Vessel Traffic Management and Information System — VTMS) Финского залива, а 30 окт. 2001г. вступил в силу Меморандум о взаимопонимании по развитию систем контроля за движением судов в Финском заливе (VTMS), подписанный министрами транспорта России, Финляндии и Эстонии.

Продолжена также совместная работа в рамках действующего межправительственного Соглашения о сотрудничестве в борьбе с загрязнением Балтийского моря нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных ситуациях. В связи с обращением в июне 2001г. к финской стороне министра транспорта РФ по оказанию содействия в усовершенствовании систем экологической безопасности и поставке в Россию финского нефтеоборочного оборудования для ликвидации разливов нефти, министерство окружающей среды Финляндии подтвердило выделение на эти цели в бюджете на 2002г. 670 тыс. евро.

Важное место в перевозках внешнеторговых грузов водным путем занимает Сайменский канал с развитой системой фарватеров, портов, причалов в увязке с хорошо налаженной ж/д сетью, портовым и складским хозяйством.

Движение грузовых транзитных судов по каналу в год составляет 1500 ед., пассажирских судов — 600 ед. Период навигации расширился с апр. по янв. месяц. Финляндская сторона планирует осуществлять навигацию круглогодично. Основную часть грузов, перевозимых по этой водной системе, составляли уголь, кокс, нефтепродукты, лесоматериалы и целлюлозно-бумажная продукция.

Ежегодный объем грузовых международных перевозок по Сайменскому каналу — 2 млн.т., двусторонние пассажирские перевозки на круизных и прогулочных судах — 80 тыс. чел. Доходы России от аренды Финляндией Сайменского канала — 300 тыс.долл. в год. Финляндская сторона в июне 2001г. выразила готовность к проведению переого-

воров по подготовке к 2013г. нового межгосударственного Договора о передаче в аренду Финляндии российской части Сайменского канала.

Регулярные авиаперевозки между Россией и Финляндией выполняют российские авиакомпании «Аэрофлот-Российские Авиалинии», «Пулково», «Северсталь», Государственная транспортная компания «Россия», «Архангельские Авиалинии» и финская авиакомпания «Финнэйр».

Объем пассажирских авиаперевозок между Россией и Финляндией, выполняемых «Аэрофлотом» и «Финнэйром», в 2001г. увеличился на 13,8% по сравнению с пред. г. и составил 99,3 тыс.чел. Из них 36,3 тыс. пассажиров перевезено рейсами Аэрофлота и 63 тыс. пассажиров – рейсами «Финнэйр». Суммарно обеими авиакомпаниями в течении года было задействовано 42% от предложенного количества кресел.

Между Москвой и Хельсинки в обеих направлениях перевезено 1 тыс.т. грузов в соотношении 53:47 в пользу «Аэрофлота».

В период роста посещения Финляндии российскими туристами в дек.-январе другими авиаперевозчиками выполнено 37 чартерных рейсов в г.г. Рованиemi, Хельсинки, Оулу, Киттила, Кайяни, которыми было перевезено 4 тыс. пассажиров.

С 1 апр. 2002г. ЕС вводит запрет на взлет-посадку всех «шумящих» гражданских самолетов, не отвечающих экологическим требованиям Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Евросоюза. Данное решение в определенной степени может сказаться на возможности дальнейшего использования устаревшего парка российских самолетов, эксплуатирующихся на международных авиалиниях, в т.ч. и в направлении Финляндии.

С целью обеспечения конкурентоспособности и надежности внешнеторговых грузовых перевозок и снижения затрат в логистических операциях Финляндия, Россия и Германия сотрудничают в развитии современных информационных технологий по управлению транспортировкой грузов в районе Балтийского моря и прилегающих регионах в рамках программы Telematics in Foreign Trade Logistics and Delivery Management (TEDIM), в т.ч. проекта таможенного сотрудничества Cust-Com (Customs Communication Cooperation), направленного на ускорение пропуска товаров через российско-финляндскую границу, а также новых проектов CustEur1 и CustEur2, предложенных Российской стороной на последнем координационном совещании TEDIM в Хельсинки 14 сент. 2001г.

Минтранс и федеральная пограничная служба России, совместно с министерством транспорта и связи Финляндии в рамках проекта TEDIM Log-Com ведут эксперимент в использовании электронного логистического сопровождения для информационного обеспечения органов пограничного, транспортного контроля на автомобильном погранпереходе Торпяновка и Брусничное-2.

Судостроение

В 2001г. серьезных структурных изменений в судостроении в Финляндии не произошло, по-прежнему в стране функционировали две крупнейшие судостроительные компании – «Квернер Маса Ярдс» (верфи в г.г.Хельсинки и Турку, а также завод каютных модулей в г.Пииккио) и «Акер

Финнъярдс» (две судовой верфи в г.Раума и завод «Финнъярдс электронике»). Судоремонт осуществлялся на специализированной ремонтной верфи в г.Турку. В отрасли занято 6200 работающих. Кроме того на верфях работали 300 чел. представителей субпоставщиков.

Основной потенциал судостроения направлен на строительство крупных лайнеров и пассажирских паромов высокой комфортабельности, спрос на которые растет.

В 2001г. по объему портфеля заказов судостроительных верфей Финляндия сохранила свои позиции среди мировых судостроителей, при этом доля экспорта составила 80% от общего объема производства.

Союз металлопромышленности (МЕТ) оценивает общий оборот в судостроении Финляндии в 2001г. на уровне 2000г., т.е. 1,5 млрд.евро. В 2001г. на верфях Финляндии осуществлялось строительство 4 судов, основу которых составляли круизные лайнеры для американской компании «Карнавал Круиз Лайнз». Строительство 2 судов было закончено в 2001г. и они были переданы заказчикам, строительство оставшихся 2 судов планируется завершить в 2002-03гг. Общий портфель заказов судостроительной отрасли на дек. 2001г. составил 5 судов, контрактная стоимость которых оценивается в 3 млрд.долл. В мае 2000г. верфь «Квернер Маса Ярдс» в Турку получила заказ на строительство еще 2 круизных судов класса «люкс» для американской компании «Ройял Карибbean Круиз», контрактная стоимость которых составила 1,1 млрд.евро.

В дек. 2000г. верфь «Акер Финнъярдс» в г.Раума получила заказ на постройку 3 морских паромов «Норе Линк» для обслуживания морских перевозок в Шотландии (Великобритании). Паромы смогут перевозить до 600 пассажиров и 100 автомобилей. Стоимость контракта – 0,5 млрд.евро.

Особое место в структуре судостроительной промышленности Финляндии занимают НИИ отраслевого и академического направлений, в которых работают 200 специалистов. Научный потенциал этих учреждений позволяет не только выполнять уникальные заказы по проектированию судов, но и вырабатывать новые концептуальные направления в судостроении. Дочерняя компания концерна «Квернер Маса Ярдс» – «Квернер Маса Марин» совместно с «Дженерал Электрик» (США) проводят исследовательские работы по созданию скоростного контейнеровоза. Продолжаются исследования в области программы развития судостроения Ship of the Future. Успешно развивается сотрудничество в этой области с верфью в г.Выборге, которая в 1998г. вошла в состав норвежского концерна «Квэрнер».

В 2001г. продолжали выполняться заказы фирм Финляндии на судостроительных заводах России, на изготовление различных металлоконструкций и гребных винтов для круизных судов компании «Квернер».

ФРАНЦИЯ

Администрация инфраструктуры железных дорог Франции (RFF) реализует прагматичный подход к инвестициям в развитие инфраструктуры сети, который в отличие от практиковавшегося ранее Национальным обществом железных дорог

(SNCF) уделяет основное внимание более интенсивному использованию существующей сети и развитию всех видов перевозок, а не только высокоскоростных. Решение проблемы долговых обязательств создает основу для поиска новых стабильных источников и методов финансирования инвестиционных программ. Несомненно, это повлечет постепенное и обоснованное повышение платы за пользование инфраструктурой, особенно в свете ввода в эксплуатацию новых линий таких, как TGV Mediterranee в июне 2001г., и роста перевозок.

RFF также пересмотрела приоритеты и критерии в плане строительства новых линий. В каждом случае решение может быть принято, только если исчерпан потенциал действующей сети. И даже тогда строительство ведется поэтапно, начиная с участков, нуждающихся в усилении в первую очередь и обеспечивающих более высокую окупаемость инвестиций. Впервые во Франции некоторые **высокоскоростные линии** предполагается проектировать для **смешанного пассажирского и грузового движения**. В их число входят южная ветвь TGV Rhin-Rhone и линия в обход Нима и Монпелье. Линии для смешанного движения дороже на 15%, чем специализированные для поездов TGV. Максимальная скорость на таких линиях для оптимизации пропускной способности выбирается меньше, чем 300 км/ч, например **270 км/ч**. Еще одной идеей RFF является развитие высокоскоростных региональных сообщений.

RFF инвестирует 7 млрд. франков в год за счет собственных источников в окупаемые проекты. Между правительством и регионами заключены новые контракты, оговаривающие инвестиции, в 10 раз большие, чем ранее. Задача RFF и SNCF состоит в том, чтобы в короткие сроки завершить предпроектные изыскания и приступить к реализации запланированного. Немногие проекты реально могут быть начаты в ближайшее время, поскольку SNCF заинтересовано в большей степени в проектах TGV.

Рост пассажирских перевозок SNCF достигается за счет проведения интенсивных мероприятий, направленных на совершенствование предоставляемого обслуживания, например, расширение графика поездов TGV, следующих с постоянными межпоездными интервалами, ввод в эксплуатацию новых поездов TER, значительного упрощения структуры тарифов, а также новых предложений со скидками от 25% до 50%.

SNCF признает значение точности выполнения расписания для пассажиров и стремится улучшить этот показатель. К нояб. 2001г. 88,6% поездов дальнего следования прибывали вовремя или с опозданием не более 5 минут. Однако, 0,8% поездов опоздали более чем на 1 час. Задачей 2002г. является увеличение до 90% доли прибывающих вовремя или с опозданием не более 5 минут поездов.

На 2002г. прогнозируется рост перевозок на 12% в дальних сообщениях, на 10-11% в региональных. В ближайшее время два фактора будут иметь важное влияние. Первый — ввод в эксплуатацию TGV Mediterranee. Выполняется более **50 рейсов в день между Парижем и Марселем**, доля воздушного транспорта составляет 55-57%. Задача линии TGV Mediterranee — увеличить объем перевозок на 30%, из них треть будет получена за счет

пассажирами, ранее пользовавшихся самолетами, две трети — новых пассажиров. Высокоскоростная линия рассчитана на улучшение обслуживания в сообщениях Парижа с юго-востоком, она впервые обеспечит высокоскоростное сообщение между Лионом и Марселем.

Второй фактор связан с завершением к 2006г. нескольких крупных высокоскоростных проектов: TGV Est, высокоскоростной линии от тоннеля под Ла-Маншем в Лондон, новых линий из Брюсселя в Амстердам и Кельн, от французской границы в Барселону и Мадрид, — новых линий в Италию. Тогда высокоскоростные сообщения примут характер подлинно европейских.

В семи из 22 регионов Франции, в т.ч. и в ПАЛБ, начат эксперимент по передаче ответственности за региональные сообщения на местный уровень. Эта программа в перспективе охватит 20 регионов и рассчитана на период до конца 2002г. Тогда правительство будет предоставлять властям этих регионов 5-6 млрд. франков, главным образом на инвестиции в подвижной состав. Перевозки в регионе ПАЛБ за последние 3г. выросли на 4-5%.

Несмотря на развитие сети TGV, 45% пассажиров дальних сообщений (которые выполняют 55 млн. поездок в год) пользуются услугами «классических» поездов. Уровень этих сообщений значительно отстает от предоставляемого поездами TGV, поэтому SNCF намеренно реконструировать подвижной состав в течение 5 лет.

С 2000г. упрощены и снижены тарифы, сняты дополнительные сборы, продлены сроки действия сниженных тарифов, причем впервые на выходные дни и ночные поезда. По оценке SNCF, это позволит вернуть на ж/д транспорт 150 млн. пассажиров.

К 2001г. намечено завершить реструктуризацию эксплуатационной работы для снижения расходов, повышения привлекательности ж/д перевозок за счет надежности сообщений, сокращения оборота и времени перевозки. Предварительно в ряде районов страны по некоторым видам перевозок проводились соответствующие эксперименты.

SNCF разрабатывает новые виды обслуживания для ценных грузов — поезда-экспрессы и графические с гарантированным временем доставки. Имеются планы создания системы компенсационных выплат клиентам в случае опозданий указанных поездов.

Создание грузовых европейских коридоров расценивается как несомненный успех. Динамика перевозок в коридоре север-юг Belifret, проходящем из Антверпена во Францию, Италию и Испанию через Люксембург, показывает, что инициатива одобрена клиентурой: по маршруту перевезено 1,5 млн.т., ежемесячно пропускается 100 поездов.

ЧЕХИЯ

В 2001г. развитие транспортной инфраструктуры Чехии осуществлялось в соответствии с единой транспортной политикой чешского правительства, являющийся составной частью стратегии вступления ЧР в ЕС.

Правительство ЧР своим Постановлением № 741 от 21 июля 1999г. утвердило долгосрочную программу «Развитие транспортных сетей до

2010г.», целью которой является приведение транспортных сетей Чехии в соответствие с техническими нормами европейской транспортной сети. Программа решает и такой вопрос, как ликвидация отставания уровня транспортной инфраструктуры Чешской Респ. по сравнению с уровнем развитых стран Европы.

Некоторые участки чешской транспортной инфраструктуры будут включены в будущую расширенную трансевропейскую сеть (TEN). На выбранных коридорах и сосредоточится максимальная концентрация транспортных потоков.

Основным курсом развития на ж/д транспорте является реконструкция ж/д транзитного коридора № 1: Дечин-Прага-Брно-Бржецлав. И модернизация коридора № 2: Петровице у Карвины-Пршеров-Острава-Бржецлав с веткой Ческа-Тршебова-Оломоуц-Пршеров. Эти основные транспортные артерии дополнены еще двумя коридорами. Коридор № 4: Прага-Ческе-Будейовице-Линц. Коридор № 3 (Нюрнберг/Мюнхен): Пльзень-Прага-Петровице у Карвины-Мосты у Яблунькова. Необходимо модернизировать и остальные ж/д пути вне коридоров, а также крупные ж/д узлы. Строительство высокоскоростных ж/д трасс, представляющих собой часть общеевропейской ж/д сети, нереально до 2010г. С модернизацией дорог одновременно связана и модернизация ж/д локомотивного и вагонного парков, необходимая для повышения безопасности и комфорта пассажиров.

В области развития шоссейных дорог упор делается на ремонт и уход за существующей сетью. Задача нового строительства состоит в постепенной достройке магистральной сети и скоростных шоссейных дорог по основным транспортным направлениям, в т.ч. и в ускоренной достройке кольцевого охвата вокруг Праги. Будет продолжаться строительство сети шоссейных дорог на территории г.г. Прага, Брно, Острава и Пльзень, а также дорожных коммуникаций в имущественном управлении государства. Продолжится строительство сооружений, необходимых для автомагистралей и скоростных автострад, строительство кольцевых и транзитных дорог в городах, пограничных переходах и дорожных коммуникаций к ним, а также устранение дорожных дефектов.

В развитии автодорожной инфраструктуры основные усилия согласно вышеуказанной программе нацелены на: завершение строительства недостроенных участков автомагистрали Д8 (до конца 2005г.); завершение обходной автомагистрали вокруг г.Пльзень; строительство сооружений для автомагистралей Д47 на участке Липник над Бечвоу-Острава, а также Д1 на участке Вышков-Кромнерж-Линник над Бечвоу (создавая единую авто-магистраль Д1 от Праги, через Брно до Оставы); начало строительства автомагистрали Д3 в районе г.Табора; продолжение строительства окружной автомагистрали вокруг Праги, включая радиальные составляющие, отдавая предпочтение юго-северному направлению; завершение строительства четырехполосной скоростной дороги Прага-Либерец; строительство скоростного участка, соединяющего автомагистрали Р35 и Д11 в районе г.Градец Кралове; строительство на базе автомагистралей Р35 и Р48 единой скоростной автомагистрали от г.Оломоуц через г.г. Белотин и Фридек Мистек до г.Чешский Те-

шин, т.е. до восточных границ Чехии с Польшей; продолжение строительства скоростного участка магистрали Р52 в направлении Вены.

Развитие авиационной инфраструктуры направлено на достижение чешской авиацией уровня, сравнимого с уровнем развитых стран, а также на объединение систем управления авиapolетами в гражданской и военной авиации. Самой значительной долей инвестиций являются затраты на реконструкцию аэропорта Прага-Рузине, а также обновление авиационного парка.

Развитие водного транспорта будет направлено на улучшение условий для судоходства на регулируемых участках рек Лабе (Эльба)-Влтава, в зависимости от мероприятий на немецкой стороне. Дальнейшее создание речных путей будет продолжаться в рамках соглашения AGN в зависимости от мощности транспортных потоков и от возможностей государства по финансированию этих работ.

Чили

Морпорты

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 2001г. чилийские судовладельцы имели в своей собственности 150 торговых кораблей и судов, общим водоизмещением 1,7 млн.т. Менее половины из них (общим водоизмещением не более 0,7 млн.т.) ходят под чилийским флагом. Остальные зарегистрированы в других странах, что связано с неблагоприятными для местных судовладельцев условиями налогообложения.

Морскими перевозками в Чили занято 15 частных национальных компаний, пять крупнейших из которых («Эмпремар», «Суд Америка Вапорес», «Администрадора де Навес Умбольт», «Интеросаника» и «Фор Си Эс АВ») владеют 60% всего торгового флота страны.

В стране насчитывается 35 морских портов, крупнейшими из которых являются Вальпараисо и Сан-Антонио. На их долю приходится половина всего грузооборота морских портов, т.е. 25 млн.т. в год. В основном чилийские порты небольшие по размерам и располагают 2-6 швартовочными местами. Оборудование, как правило, устаревшее и изношенное.

В 2001г. правительство продолжило практическую реализацию принятых в 1997г. принципиальных решений о передаче в концессию 10 государственных портов: Арика, Икике, Антофагаста, Кокимбо, Вальпараисо, Сан-Антонио, Сан-Висенте, Пуэрто-Монт, Чакабуко и Пунта-Аренас.

Основная цель концессионирования заключается в привлечении частных финансовых средств к работам по необходимой модернизации портов в интересах снижения транспортных расходов.

В нояб. 2001г. министерство общественных работ, транспорта и связи объявило тендер на строительство двух причалов (№2 и №3) в морском порту Антофагаста (II регион) на севере страны. Начало работ планируется на 2003г. Для реализации проекта потребуется 24,5 млн.долл. В янв. 2002г. утвержден стратегический план реконструкции морского порта Арика. Предусматривает-

ся привлечение инвестиций на 40 млн.долл. В целом по стране, в ближайшие 5-10 лет для реконструкции морских портов потребуется капиталовложений в 500 млн.долл.

В 2001г. из основных портов Чили (Вальпараисо и Сан Антонио) было экспортировано из страны 16,4 млн.т. грузов, из которых 16% составляет медь, 15% – бумажные изделия, 14% – древесина, 8% – фрукты и овощи. В Россию грузы доставлялись в основном в Санкт-Петербург. В частности, объем поставок фруктов и овощей составил 3% от всех поставок направляемых в Европу.

Для осуществления морских перевозок используются две системы организации рейсов – регулярные и чартерные. Регулярные рейсы проводятся по имеющемуся расписанию и установленным маршрутам и тарифам. Чартерные рейсы осуществляются в зависимости от предложений и заявок на перевозки. В 2001г. 80% морских перевозок были осуществлены чартерными рейсами.

Чилийская кораблестроительная промышленность может быть потенциальным потребителем наименее технологичных образцов российского судового оборудования, такого как корабельные цепи, якоря, такелаж, дизельные двигатели, электрогенераторы. Однако, учитывая ограниченность масштабов кораблестроительства, объемы таких перспективных поставок также могут оцениваться как незначительные.

Очень слабо развит в стране речной транспорт. Только в южных регионах, на р.Вальдивия, Крусец и Кау-Кау на отдельных участках осуществляются грузоперевозки небольшим количеством самоходных и буксируемых барж.

Авиaperезовки

В 2001г. показатели отрасли на внутренних авиaperезовках возросли на 2,3%. Этот незначительный рост свидетельствует о восстановлении объемов перевозок до уровня 1998г., поскольку в 1999г. был отмечен существенный спад. Положительный результат по итогам 2001г. был достигнут за счет деятельности гражданского сектора авиации в I пол., т.к. с июня по дек. было зарегистрировано уменьшение количества перевозок пассажиров.

Основными внутренними маршрутами авиaperезовок являются линии, связывающие Сантьяго с Консепсьон, Икика, Антофагаста, Пуэрто-Монтт, Темуко, Ла Серена, Пунта-Аренас, Арика и Калама. Значительный поток пассажиров идет и по направлениям Арика-Икике, Пуэрто-Монтт-Пунта-Аренас, Пуэрто-Монтт-Бальмаседа и на о-в Пасхи из Сантьяго.

На внутренних авиалиниях страны основную деятельность по перевозке пассажиров осуществляла чилийская авиакомпания «Лап Чили» (88,7%), с учетом деятельности дочерних авиакомпаний «Ладеко» и «Лан Экспресс». Двум другим авиакомпаниям, «Аэроконтиненте» и «Авант» принадлежит 8% и 3,2% перевозок соответственно. С марта 2001г. авиакомпания «Авант» прекратила работу, объявив себя банкротом.

Что же касается международных пассажирских авиaperезовок, то в 2001г. на чилийских авиалиниях зарегистрировано снижение объемов перевозок на 2,2% с учетом деятельности иностранных авиакомпаний. Долевое участие чилийских и иностранных авиакомпаний на авиарейсах: «Лан Чи-

ли» – 44,1%, «Иберия» – 9,2%, «Американ Аэрлайнс» – 9%, «Люфганза» – 7,7%, «Аэр Франс» – 4,8%. Основным чилийским представителем на международных авиалиниях была авиакомпания «Лап Чили» (98%).

Наиболее значимыми международными маршрутами авиaperезовок для Чили в 2001г. стали линии, связывающие страну с Азией (Токио, Гон Конг, Тайбэй и Сингапур), другими государствами Южной Америки (Буэнос-Айрес, Лима, Сан Пауло и Мендоса), Северной Америкой (Майами, Мехико, Нью-Йорк и Даллас), Европой (Мадрид, Франкфурт, Лондон и Амстердам) и Центральной Америкой (Пунта Кана, Гавана, Панама и Сан Хосе).

С дек. 2001г. на чилийских авиалиниях увеличены тарифы для пассажиров при прохождении ими регистрации на посадку в самолет. На международных авиарейсах эта сумма выросла с 18 до 26 долл., а на внутренних авиалиниях, в зависимости от категории аэропорта, тариф увеличен для аэропортов I категории (г.г.Арика, Икике, Антофагаста, Калама, Ла Серена, Сантьяго, о.Пасхи, Консепсьон, Темуко, Пуэрто-Монт, Балмаседа и Пунта-Аренас) с 2900 до 4406 чил. песо (с 4,5 до 6,8 долл.), II категории (г.г.Копьяпо, Серрильос, Чильян, Лос Анхелес, Вальдивья, Осорно, Чаитен, Коайке, Порвенир и Пуэрто-Наталес) с 2100 до 3356 чил. песо (с 3,2 до 5,2 долл.). Для остальных аэропортов, относящихся к III категории, данный взнос с пассажиров не взимается.

На внутренних и международных линиях чилийские компании осуществляют авиaperезовки на самолетах американского производства: А-310, ДС-10-10, Боинг-767, А-330, МД-11, Боинг-777, Боинг-727, Боинг-737, Боинг-757.

Что касается приобретения новых самолетов крупнейшей чилийской авиакомпанией «Лан Чили», то она отложила закупку 18 из 32 новых самолетов А340-300, которые в ближайшем будущем должны действовать на дальних авиалиниях (в Европу, Северную Америку и Океанию) и заменить самолеты Боинг 767-300. Уже закуплены 10 самолетов А-320. Решение об отсрочке закупок вызвано некоторым снижением объемов пассажирских перевозок на международных авиалиниях Чили, которое в 2001г. уменьшилось на 6,2% по сравнению с пред.г. Общая сумма на приобретение самолетов авиакомпанией «Лап Чили», составляет 1,5 млрд.долл., из которых уже израсходовано 50%. Контракт на приобретение новых самолетов А340-300 был подписан благодаря кредитной поддержке компании «Лан Чили» Европейским агентством по кредитованию экспорта.

Авиакомпания «Лан Чили» официально объявила о приобретении 60% акций американской почтовой компании «Скай Нет Ворлдвайд Экспресс», работающей в 130 государствах. Предполагается, что таким образом удастся улучшить возможности компании по доставке «от двери к двери» закупаемых через интернет товаров на рынках США и Латинской Америки и поднять ее доходы на 120 млн.долл. в год.

Упрочение позиций авиакомпании «Лан Чили» и ее дочерних предприятий «Ладеко» и «Лан Экспресс» было также связано с временным прекращением полетов самолетов чилийско-перуанской авиакомпании «Аэроконтиненте» с июля по сент. 2001г., в связи с решением чилийских судебных

властей провести расследование о причастности авиакомпании к отмыванию денежных средств международной наркомафии. По данным на май пред.г., эта авиакомпания обеспечивала 11,8% авиационных пассажирских перевозок на внутренних и внешних авиалиниях и была второй по величине и значимости в стране.

В отношении грузовых авиаперевозок, измеряемых в тонно-километрах, основными представителями в 2001г. явились авиакомпании «Лан Чили» (86,6%), «Ладеко» (12%) и «Лан Экспресс» (1%).

Автотранспорт

На протяжении последних 25 лет в Чили отмечается устойчивый рост количества автомобилей на душу населения. В 1975г. в стране было 473 тыс. легковых машин (1 автомобиль на 21,5 чел.), а в 2001г. число автомобилей достигло 2,1 млн. (1 автомобиль на 7,4 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.

Характерной особенностью автомобильного парка 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 машин.

90% торговли новыми автомобилями в стране контролируют 10 крупных торговых групп, осуществляющих реализацию автомобилей 40 марок мелким дистрибуторам и непосредственно потребителям. Крупнейшими из них являются: «Дженерал Моторс» (автомобили «Шевроле»), «Дель Рио» (автомобили «Сузуки» и «Мазда») и «Авайу» (автомобили «Форд», «Киа» и «Субару»).

Реализуемые на чилийском рынке автомобили, помимо общего 18% налога на продажу облагаются также рядом других налогов. Это единый таможенный сбор — 8% от цены СИФ, специальный налог на автомобили — 8% и налог «на роскошь» (если цена СИФ на автомобиль превышает 15.000 долл.) — 85% от суммы, превышающей указанные 15.000 долл.

В 2001г. на внутреннем рынке Чили продано 98.330 новых автомобилей. Не подтвердился прогноз Национальной ассоциации автомобильного транспорта страны, что объем продаж новых автомобилей, останется на уровне 2000г. и составит 110.000 машин.

Среди проданных автомобилей лидирующее положение занимают автомобили компаний «Шевроле» (17.100 ед.), «Хюндай» и «Пежо» (по 10.300 ед. каждая). Наибольшее количество по маркам машин — автомобили «Шевроле Корса» (5.600 ед.), на втором месте «Пежо-206» и на третьей позиции — «Тойота Ярис».

В 2002г. планируется реализовать на внутреннем рынке 105.000 автомобилей.

С мая 2001г. в Чили могут ввозиться только автомобили, имеющие следующие элементы безопасности: передние и задние трехточечные ремни безопасности (для всех легковых машин); «небьющееся» лобовое стекло (для всех легковых машин); «складывающаяся» рулевая колонка (толь-

ко для пассажирских автомобилей); «якорное» крепление сидений (только для пассажирских автомобилей); внутреннее зеркало заднего вида типа «день/ночь» (только для пассажирских автомобилей); подголовники (только для пассажирских автомобилей); дворник заднего стекла (только для пассажирских автомобилей с кузовами типа «универсал» и «хэтчбэк»).

Предполагается, что с мая 2002г. дополнительно будут введены следующие элементы: фронтальная подушка безопасности; антиблокировочная система тормозов (АБС); недеформируемый салон; программируемая деформация кузова; система защиты от бокового удара; ремни безопасности с автоматическим натяжением; складывающиеся зеркала заднего вида.

Принят декрет о разрешении эксплуатации в Чили автомобилей, работающих на газовом топливе.

На газ будут переводиться только легкие и средние автомобили коммерческого назначения (такси, грузовики, полугрузовики), при этом модель автомобиля должна быть признана пригодной к данной модернизации Центром контроля и сертификации автомобилей. Если машина эксплуатируется более 2 (но не более 5) лет, она должна пройти экспертизу на станции техосмотра.

В 2001г. действовал двухгодичный запрет на выдачу новых лицензий на право заниматься частным извозом (т.е. на новые такси), который в 2000г. был одобрен правительством и руководством Национальной конфедерации синдикатов независимых тружеников арендных автоперевозок Чили. Были выведены из эксплуатации все машины старше 12 лет. К 2005г. все такси будут отвечать нынешним экологическим нормам для импортных автомобилей. В ближайшие 5 лет для замены выводимых из эксплуатации такси чилийские водители приобретут 25 тыс. новых автомобилей.

До 2005г. правительство Чили и Конфедерация хозяев грузовиков выполняют достигнутое соглашение об обновлении 20 тыс. грузовиков (весом брутто от 10 т. и более), находящихся в длительной эксплуатации. Всего в стране насчитывается 160 тыс. машин. Этот проект реализуется за счет гибкой дотационной и кредитной политики правительства, которая позволит значительно улучшить условия приобретения новых машин, в особенности, для мелких транспортных предприятий и владельцев-одиночек.

Генеральная контрольная комиссия Чили в апр. 2001г. утвердила декрет о борьбе с загрязнением окружающей среды в столичном регионе. Наиболее важным и, одновременно, наиболее спорным положением декрета стало введение ограничений на использование автомобилей, оснащенных катализаторами. Теперь, в случае осложнения экологической ситуации в Сантьяго, власти имеют право своим решением запрещать выезд на дороги города всех автомобилей, чьи регистрационные номера заканчиваются на определенные цифры. Ранее подобным ограничениям подвергались лишь не имеющие катализаторов машины.

По заявлению руководителей Корпорации по защите прав автомобилистов, документ носит чисто популистский характер и призван продемонстрировать намерение правительства социалистов уравнивать в правах владельцев машин без катализа-

торов с лицами, использующими более дорогие автомобили, оснащенные данными устройствами.

Национальная комиссия по защите окружающей среды, при участии ряда других правительственных институтов, также вела работу по подготовке предложений о введении с сент. 2002г. новых экологических норм на ввозимые в страну автомобили. Наиболее вероятно, что в интересах улучшения экологической ситуации, с указанием срока в Чили смогут поступать грузовые автомобили, соответствующие нормам «Евро-3». Для легковых автомобилей будут действовать пока нормы «Евро-2».

В 2001г., под пристальным вниманием правительства Чили находился вопрос о совершенствовании системы городского общественного транспорта г.Сантьяго. Оптимизм правительства в отношении выдвинутого для реализации нового Плана городского транспорта Сантьяго (ПГТС) сталкивается с недоверием и обеспокоенностью ныне действующих корпораций общественного транспорта. План предусматривает полную реструктуризацию системы общественного транспорта и проведения открытых торгов по национальным и иностранным предприятиям в 2003г. Основная критика плана направлена на то, что он является мало реалистичным, в т.ч. в отношении сроков длительности концессий. По мнению противников плана, он не является рентабельным и при его реализации может стать причиной сокращения до 8 тыс. рабочих мест.

Основные положения плана ПГТС: значительное увеличение доли метро, пригородных поездов и поездов ближнего следования в осуществлении пассажирских перевозок; проведение реструктуризации транспортной сети микроавтобусов, разделение их по зонам, введением общих и дифференцированных тарифов в зависимости от расстояний, удаленности от центральных городских районов; выделение компенсаций национальным и иностранным предприятиям наземных линий метробусов, которые примут участие в торгах в 2003г.; стимулирование участия крупных предпринимателей отрасли, которые в условиях конкуренции будут способствовать достижению рентабельных показателей деятельности транспортного сектора; совершенствование системы регулирования потоков грузового, общественного транспорта и такси; развитие транспортной инфраструктуры и расширение сферы транспортных услуг; значительное сокращения количества автобусов (всего 2.700 машин), работающих на наиболее токсичном бензине с октановым числом 93 и с высоким содержанием свинца. При этом, первая тысяча этих автобусов должна будет выведена из эксплуатации в фев. 2002г.

В соответствии с планом, предусматривается выделение инвестиций на 1 млрд.долл. В нояб. 2001г. компания «Метро де Сантьяго» и банк «БНП Париба» заключили соглашение на получение кредита в 650 млн.долл. для строительства новой четвертой линии метро в Сантьяго общей протяженностью 33 км. и 38 станциями на этой ветке. Продолжительность линий метро до 2005г. составит 80 км., а пассажирооборот увеличится со 184 до 350 млн. пассажиров в год. Большая часть строительства должна пройти над землей – параллельно городской кольцевой автомобильной дороге.

Тендер на определение участников в строительстве линии метро будет длиться до конца марта 2002г. В нем принимают участие французская компания «Алстон», канадская «Бомбардьер», испанская КАФ и немецкая компания «Сименс».

В 2001г. министерство транспорта и связи, в тесном взаимодействии с Национальной комиссией по вопросам окружающей среды, активно проводило подготовительную работу по проведению торгов на сдачу в концессию 37 автобусных маршрутов «метробус». На этих маршрутах работают 540 автобусов (принадлежат госкомпания «Метро» и предназначены для соединения окраинных районов города с ближайшими станциями метрополитена). Предполагается, что концессионированию будут подвергнуты в первую очередь наиболее короткие маршруты.

Минтранс рассматривает возможность оказания государством содействия чилийским автобусным компаниям в приобретении для городских перевозок новых более экологически чистых, но одновременно и более дорогих автобусов.

К концу 2003г. в Сантьяго, в связи с износом, должна быть заменена треть от ныне работающих 7500 автобусов. Помимо перевода на газ, одним из перспективных вариантов считается проведение массовой закупки специальных дизель-электрических автобусов, имеющих выхлоп на 62% чище, чем самые совершенные дизельные машины. Главной проблемой при этом считается их более высокая стоимость, по сравнению с обычными – на 20-30% больше, что увеличивает цену на новые автобусы до 80-100 тыс.долл. за единицу.

Железные дороги

Железнодорожная сеть в Чили изначально создавалась для удовлетворения запросов горнорудных компаний и предназначалась для перевозки селитры и меди к ближайшим портам. Железные дороги находятся в руках предприятия «Государственные железные дороги». Данные магистраль строились частными компаниями, по несвязанным друг с другом проектам, и они до сих пор не все объединены в единую сеть. Наряду с общепринятой в Западном полушарии шириной колеи (1,676 м.), в северных регионах Чили построены и железные дороги еще двух специфических стандартов – узкоколейки с шириной колеи 1,000 и 0,750 м.

Общая протяженность железных дорог страны составляет 8 тыс.км., из которых 2 тыс.км. электрифицированы. На остальных перевозки осуществляются устаревшими дизельными локомотивами и паровозами.

Значение ж/д транспорта для экономики страны относительно невелико. В 2001г. на него пришлось 5% наземных перевозок страны. В северных регионах это исключительно грузовые перевозки. В центральных и южных районах страны имеется также ограниченное число пассажирских линий.

По результатам деятельности предприятия «Государственные железные дороги» в 2001г. зарегистрирован значительный рост его показателей. Объем перевозок увеличился на 21,7% по сравнению с пред.г., а доход вырос на 32,6% и составил 10.462,7 млн. чилийских песо (15,7 млрд.долл.).

Все входящие в «Государственные железные дороги» дочерние предприятия («Ларга дистан-

ция» — поезда дальнего следования, «Мерваль», «Метротрен» и «Биотрен» — пригородные поезда) улучшили свои показатели по сравнению с предыдущими годами в результате реализации ряда инвестиционных проектов.

Доходы от реализации билетов на ж/д транспорт компанией «Государственные железные дороги», в млн.чил.песо

«Ларга

	«Мерваль»	«Метротрен»	дистанция»	«Биотрен»	Всего
1997г.	1.340,8	1.080,6	3.819,6	-	6241,1
1998г.	1.507,8	1.330,3	3.277,4	-	6.115,4
1999г.	1.197,5	1.606,1	3.661,5	12,5	6.477,5
2000г.	1.972,8	1.843,4	4.010,8	64,4	7.891,4
2001г.	2.577,4	3.482,6	4.311	91,6	10.462,7
01/00, в %	30,6	88,9	7,5	42,3	32,6

С целью обновления подвижного состава и развития сети пассажирских перевозок на стадии организационного оформления находятся ряд проектов по привлечению в отрасль частного капитала. В соответствии с разработанными правительством проектами, в ближайшие годы планируется привлечение инвестиций в сферу ж/д транспорта Чили в 3 млрд.долл.

Правительство возвратилось к идее строительства 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. Начало работ откладывалось из-за отсутствия инвесторов, и только после подписания контракта с французской инвестиционной группой «Алстом» в полной мере начнутся строительные работы, которые предполагается завершить в 2006г.

Чилийская компания «Феррокарилес дель Пасифико-Фепаса» и аргентинская компания «Текникагуа» ищут третьего инвестиционного партнера для восстановления участка трансандинской железной дороги между г.г.Лос Андес и Мендоса протяженностью 252 км., который был закрыт 17 лет назад. Проект носит название «Экокаргас» и предусматривает привлечение инвестиций в 250 млн.долл.

ШВЕЦИЯ

В Швеции 95% международных перевозок и 40% внутренних осуществляется грузовыми судами и паромми.

В Швеции насчитывается 50 портов. Только 15 из них активно используется шведскими предприятиями для транспортировки экспортных грузов.

Оборот шведских и находящихся под шведским контролем судовладельческих компаний составляет 40 млрд.шв.крон в год. Шведские парохдства объединяют 600 грузовых и 100 пассажирских судов, две трети которых действуют на юго-западе Швеции. Региональные парохдства также располагают наиболее оснащенными судами (120), зафрахтованными на долгосрочной основе. Более половины общего оборота отрасли приходится на малые и средние парохдства.

Значительную роль в формировании морского торгово-грузового и пассажирского рынка играет Юго-Западная Швеция, транспортная сеть которой исторически складывалась на базе деятельности **крупнейшего в Скандинавии порта Гетеборг**. Ежегодно в порт заходят 13 тыс. судов. среднего-

договой оборот порта превышает 30 млн.т. обработанного груза и 0,5 млн. контейнеров в год.

К рентабельным пассажирским перевозкам относится паромная связь, ориентированная на европейский рынок. Здесь на регулярной основе действуют пятьдесят маршрутов, ежегодно обеспечивающих перевозку 4 млн. пассажиров и связывающих Гетеборг с 60 портами.

Стабильный рост до 11 сент. 2001г. наблюдается также в отношении количества пассажиров, перевозимых воздушным транспортом на внутренних и на международных линиях. До 11.09.2001г. количество пассажиров характеризовалось приростом на 3% по сравнению с аналогичным периодом 2000г. За оставшийся период 2001г. общий пассажиропоток снизился на 11%. В 2001г. количество пассажиров на воздушном транспорте уменьшилось по сравнению с 2000г. на 1% и составило 30,5 млн.чел. Количество посадок самолетов в шведских аэропортах уменьшилось в 2001г. на 3%.

Авиаперевозки после 11 сент. 2001г. находятся в кризисе. С 12 сент. по 31 дек. 2001г. пассажиропоток на внутренних линиях сократился на 8%, на международных — на 14%.

На ж/д транспорте 2001г. стал первым годом деятельности компании SJ AB, которая была образована после преобразования Шведских государственных железных дорог в акционерные общества. В 2001г. количество пассажиров на ж/д транспорте увеличилось по сравнению с 2000г. на 5% Компания SJ AB, в результате осуществленной программы по снижению расходов, закончила 2001г. с прибылью в 49 млн.шв.крон.

Грузовые перевозки на ж/д транспорте в 2001г. снизились по сравнению с 2000. Объем перевезенных грузов уменьшился на 3,6% и составил 53,8 млн.т. Тонно-километраж уменьшился на 3% и составил 19 млрд.т./км.

ЭМИРАТЫ

Географическое положение ОАЭ, расположенных на побережье Персидского и Оманского заливов на перепутье морских торговых путей, связывающих Европу, Африку и Южную Азию, исторически предопределило развитие торговли и рыболовства. Открытие и начало разработок нефтяных месторождений на Аравийском полуострове и шельфе Персидского залива способствовали развитию нефтеотгрузочных портов и терминалов.

ОАЭ имеют развитую портовую инфраструктуру, которая включает 16 крупных и средних портов, основная часть которых расположена на южном побережье Персидского залива и два — на берегу Оманского залива (эмираты Шарджа и Фуджейра).

Портовая система ОАЭ способна обеспечить прием и обслуживание коммерческих судов и танкеров любых типов, включая супертанкеры, а также переработку в течение года 35 млн.т. грузов и отгрузку 80 млн.т. нефти.

Через порт «Рашид» (Дубай) ежегодно проходит 12,5 млн.т. грузов. Он считается одним из наиболее современных портов на Ближнем Востоке. Порт имеет 36 причалов с общей длиной причальной линии 8 км., из них: 6 причалов — для обработки судов-контейнеровозов, 1 — для танкеров,

28 — для судов, перевозящих генеральные грузы, 1 — для пассажирских лайнеров (открыт в мае 2001г.). Контейнерный терминал имеет площадь 28,8 тыс.кв.м. общая площадь хранения грузов — 160 тыс.кв.м.

В порту установлены два порталных крана грузоподъемностью по 41 т., два — по 30,5 т., два — по 30 т., 9 козловых кранов грузоподъемностью по 41 т., 7 — по 30,5 т., 3 — по 25 т., имеется 3 контейнерных погрузчика грузоподъемностью по 25 т., 130 тягачей для разгрузки ролкеров и судов типа «ро-ро». Порт может принимать суда с осадкой 9,3-11,5 м. Особенностью порта является наличие самого крупного в мире сухого дока, пригодного для использования любыми судами и кораблями.

Вторым по значимости портом эмирата Дубай считается порт «Джебел-Али», расположенный в 35 км. к юго-западу от Дубая внутри свободно-экономической зоны JAFZ, Порт вступил в строй в 1979г. Он имеет 67 причалов с общей длиной причальной линии 10 км. и глубинами у причалов 14-15 м., из них: 6 — для обработки контейнеровозов, 8 — для танкеров с сжиженным газом и нефтепродуктами, 1 — для танкеров, перевозящие жидкие химические вещества, 5 — для обработки балкеров, 2 — судов типа «ро-ро», 45 — для судов, перевозящих генеральные грузы. Причалы расположены вдоль стенок внешней (2,3 км., ширина 600 м., глубина 14 м.) и внутренней бухт (3,7 км., ширина 425 м., глубина 11,5 м.), соединенных главным морским каналом (ширина 250 м.) с выходом в акваторию Залива.

В июле 2001г. в порту начаты дноуглубительные работы у стенок № 16 и № 17 (14-16 м. для контейнеровозов с грузоподъемностью 6000-12000 TEU, и морского канала 15-17 м. (завершение работ намечено на середину 2002г.). TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) — единица измерения грузоподъемности судов-контейнеровозов и портового погрузочного оборудования. 1 TEU равен объему груза стандартного 20-футового морского контейнера. После окончания работ порт будет принимать суда с осадкой до 16 м. Общий объем грузов, обслуживаемых в порту ежегодно, составляет 11,5 млн.т.

Самый крупный порт в эмирате Шарджа — порт «Халид» (г.Шарджа), в котором обрабатывается 2 млн.т. грузов в год. Порт имеет 13 причалов и нефтяной терминал. Общая протяженность причальной линии 3 км. с глубинами 8,5 — 11,5 м.

Второй порт эмирата Шарджа — порт «Хамрия» расположен в 15 км. северо-восточнее Шарджи и является ядром одноименной свободной экономической зоны эмирата HFZ.

Порт имеет внутренний рейд (внешнюю гавань) с глубиной 14 м. и длиной причальной линии 1750 м. (с возможностью застройки судов до 250 м. длиной). Гавань имеет 6 причалов: 4 — для генеральных грузов, 1 — нефтепродукты, 1 — танкеры для сжиженного газа. В порту имеется внутренняя гавань с глубиной 6 м. и длиной причальной стенки 2900 м., соединенную каналом шириной 150 м. и глубиной 2,4 м. с открытым рейдом. Ведутся работы по созданию нового канала, который соединит внутреннюю гавань с акваторией Персидского залива. Глубины созданного канала и внутренней гавани планируется увеличить до 7 м.

Порт «Хор-Факкан» расположен в 20 км. севернее порта Фуджейра на берегу Оманского за-

лива и имеет длину причальной линии 1060 м. с глубиной у причалов 15 м. Специализация порта — обслуживание контейнеровозов, он оснащен двумя козловыми кранами с возможностью укладки ярусов высотой до 18 контейнеров. Данный порт стал первым в ОАЭ портом, находящимся под управлением частной компании (Gulfainer Co.).

В 2001г. его грузооборот достиг 1,3 млн. контейнеров, что на 11% больше, чем в 2000г. Порт находится на территории одноименного анклага, входящего в состав эмирата Шарджа, который географически расположен внутри эмирата Фуджейра и имеет выход к Аравийскому морю.

Порт «Аджман» (г.Аджман) в 2001г. стал вторым (после порта «Хор-Факкан») портом ОАЭ, находящимся под управлением частной компании (EPS). Имеет 12 причальных стенок и глубину у причалов — 8 м., способен обрабатывать до 600 TEU в месяц. Компания EPS планирует провести дноуглубительные работы (с 8 до 10,5 м.) и работы по изменению причальной линии с целью возможности обработки судов длиной до 175 м. и дедвейтом 40-50 тыс.т.

Порт «Фуджейра» находится в пригороде столицы одноименного эмирата и имеет причальную стенку длиной 900 м., грузооборот порта составляет 12 млн.т. грузов в год, в 2000г. в порту обработано 560 тыс. контейнеров.

Порт «Сакр» расположен в столице эмирата Рас-эль-Хайма вблизи Ормузского пролива и интенсивно развивается.

С 1999г. начаты работы по расширению порта в столице эмирата Ум-эль-Кувейн.

Все морские порты северных эмиратов связаны сетью современных автомагистралей, имеющих по 2-4 полосы движения в каждую сторону.

Развитие морской портовой инфраструктуры ОАЭ считается руководством страны одной из главных задач, решение которой оказывает влияние на укрепление экономики ОАЭ и превращающее страну в один из крупнейших центров международной торговли.

Япония

Автопром

В 2001г. продолжилась глобальная реструктуризация японской автомобильной промышленности, направленная, в т.ч., на обеспечение инвестиционной поддержки находящихся в тяжелом финансовом положении ряда автопроизводителей со стороны более стабильных японских и мировых компаний.

Основная причина происходящих изменений — наметившаяся в начале 90гг. общая тенденция на снижение объемов производства и продаж легковых, грузовых автомобилей и автобусов на внутреннем и внешних рынках. В 2001г. было произведено 9,8 млн. автомобилей, что на 1% меньше чем в 2000г. и на 26% меньше чем в «пиковом» 1990г.

Несмотря на увеличение объемов продаж японских автомобилей в США и ряде стран Европы и Азии, особенно тревожно для ориентированных на внешние рынки японских автопроизводителей снижение на 10% по сравнению с пред.г. общего объема экспортных поставок. Внутренний рынок Японии после значительного сокращения в

1996-97 гг. стабилизировался и сократился по сравнению с пред.г. на 0.3%.

Основные надежды по выходу из сложившегося кризиса японские компании возлагают на соглашения о сотрудничестве с крупными мировыми автопроизводителями, получая серьезную финансовую поддержку в обмен на часть акций собственных производственных мощностей.

По этому пути пошло большинство компаний, в т.ч. Nissan и Nissan Diesel, продав соответственно 37% и 22% акций компании Renault (Франция); Mazda – 33% компании Ford Motor; Mitsubishi – 34% компании Daimler Chrysler, Isuzu, Fuji Heavy и Suzuki – соответственно 49%, 21% и 10% компании General Motors.

Исключением из общей схемы остаются лидеры японского авторынка Toyota и Honda. Toyota не нуждается в силу своего относительно стабильного положения в подобной финансовой поддержке и проводит наиболее агрессивную и последовательную наступательную политику, устанавливая равноправные партнерские связи с конкурирующими между собой General Motors и Ford Motors в США и Volkswagen в Европе. Основу сотрудничества составляют совместные НИОКР по разработке новых технологий для производства средне- и малолитражных автомобилей, которые составляют 50% общего объема продаж в Японии, а также согласование ценовой и дилерской политики.

Единственным сектором рынка новых автомобилей, который демонстрирует положительную динамику роста по-прежнему остаются миниавтомобили, за счет которых в определенной степени поправила свои дела ослабленная известным скандалом 2000г. компания Mitsubishi Motors. Объем продаж фирмы благодаря выпуску новых моделей миникаров вырос на 17%.

Авиапром

Ракетно-космический сектор авиакосмической промышленности Японии в 2001г. произвел продукции и услуг на 500 млрд. иен. Наибольшую долю в общем объеме производства составили спутники и космические аппараты (48%), ракетоносители (24%) и наземное оборудование пусковых и управляющих комплексов (22%). Основными потребителями продукции и услуг ракетно-космического сектора Японии являются Национальное агентство космических исследований (NASDA – 47%), компании спутниковой связи и вещания (8%), компании-производители спутников и бортовой аппаратуры (8%), Институт космических исследований (ISAS – 7%). Объем экспорта продукции и услуг составил в 2001г. 75 млрд. иен, из них 53% приходится на долю спутников связи и 40% – арендная плата за использование наземных комплексов. Доля коммерческих запусков в общем объеме экспорта не превысила 1%.

Основными зарубежными потребителями экспорта ракетно-космического сектора Японии являлись страны ЕС – 55%, США и Канада – 30%. Общий объем затрат частных промышленных компаний Японии на исследования и разработки космической техники составил 12 млрд. иен. По данным Ассоциации промышленных аэрокосмических компаний Японии, в 2001г. в отрасли, включающей 80 крупных предприятий, было занято 10 тыс. рабочих и инженерно-технических сотрудников.

Запуск нового ракетоносителя H-2A в конце авг. 2001г. открыл для японской аэрокосмической промышленности перспективы выхода на рынок коммерческих космических запусков. Доверие потенциальных заказчиков к японским носителям было утеряно после ряда неудач с использованием носителя H-2 в предыдущие годы, в результате чего из 20 предварительных контрактов на запуски спутников, которые заключила японская фирма Japan Rocket Systems, остались только 8 (все запуски по контрактам с космическим агентством Японии NASDA в рамках национальной космической программы). Чтобы вернуть доверие заказчиков, необходимо будет осуществить еще как минимум 3-4 успешных запуска нового носителя.

Предприятия авиапрома Японии в 2001г. произвели продукции и услуг на 1 620 млрд. иен, которая включает производство самолетов, вертолетов, авиационных двигателей и их компонентов, а также услуги по ремонту и техобслуживанию авиатехники. 65% выпущенных самолетов и вертолетов предназначались для ВВС самообороны Японии. Японские производители (Ishikawajima-Harima Heavy Industries, Mitsubishi Heavy Industries, Kawasaki Heavy Industries, Fuji Heavy Industries) принимают участие в выпуске компонентов для гражданских самолетов ведущих мировых производителей (Airbus Industrie, Boeing, McDonnell Douglas, Fokker) и для авиадвигателей (Rolls-Royce, Pratt & Whitney, SNECMA). В рамках совместного с рядом западноевропейских компаний проекта осуществляется выпуск турбовентиляторного авиадвигателя V2500 для оснащения авиалайнеров фирм Boeing и Airbus Industrie. По данным ассоциации SJAC, в авиапроме Японии занято 30 тыс. чел.

Морпорты

Япония традиционно обладает высокоразвитой сетью морских портов, входящих как в число крупнейших в мире, так и сравнительно небольших – регионального значения. Активно развиваются и повышают свою роль в местной экономике и торговле с соседними странами именно такие региональные порты.

Этому способствует широкое распространение контейнерных перевозок, значительно снизивших затраты по погрузке и разгрузке судов, а также существенно упростивших и ускоривших сам процесс переработки грузов. Это позволило компаниям «из глубинки» направлять или получать грузы от зарубежных партнеров напрямую, минуя такие традиционные морские ворота Японии, как Токио, Иокогама. Наличие локальных контейнерных линий со странами региона и степень их загруженности здесь считаются одними из важнейших показателей вовлеченности той или иной префектуры в международную торговлю.

Шесть префектур, ориентированных в своей внешнеэкономической деятельности в основном на Китай и Республику Корея, располагают такими международными морскими портами, как Ниигата, Наоэцу (преф. Ниигата), Акита (преф. Акита), Саката (преф. Ямагата), Тояма (преф. Тояма), Цуруга (преф. Фукуи), Канадзава (преф. Исикава). Их главным партнером является южнокорейский порт Пусан, через который проходят основные грузопотоки в регионе. Функционируют регу-

лярные контейнерные линии, связывающие Пусан с Ниигатой, Наоэцу, Акитой, Тоямой, Сакатой, Цуругой, Канадзавой. По количеству судозаходов (шесть рейсов в неделю) лидирует линия Ниигата-Пусан (60% всех ниигатских грузов сейчас проходит через Пусан).

Пусан в основном играет роль перевалочного пункта для грузов, предназначенных для Китая, и рост идущего через Пусан грузопотока во многом связан с заметным возросшим товарооборотом между Японией и КНР. Увеличение грузопотока на китайском направлении явно опережает его рост на корейском. На линии Цуруга-Пусан в 1996-98гг. было зафиксировано уменьшение идущих непосредственно в Республику Корея грузов с 4,5 тыс. контейнеров (двадцатифутовых эквивалентов — ДФЭ) до 4 тыс., тогда как количество контейнеров, отправляемых в Китай, на этой линии ежегодно увеличивалось в среднем на 25%. Благодаря этому количество переработанных в Цуруге в 2001г. контейнеров впервые превысило 10 тыс. ДФЭ. Объем грузов, прошедших через порт Ниигата в 2000 фин.г., вырос на 16,2% в основном за счет увеличения импорта из Китая, составив 57 тыс. ДФЭ. За счет доли грузовых линий с Китаем в том же году был также отмечен наибольший за всю историю порта (на 17,6%) рост грузопотока через Наоэцу — более 14 тыс. ДФЭ. Ожидается, что после вступления Китая в ВТО и в связи с продолжающимся переносом японскими компаниями своих производственных мощностей в Китай объемы грузоперевозок между Японией и КНР будут продолжать расти.

В префектурах побережья Японского моря опасаются, что значительная часть этих грузов может пройти мимо местных портов. Основания для подобного беспокойства дают результаты анализа грузопотоков, проведенного таможенным управлением преф. Ниигата в сент. 2001г. Возможности порта Ниигата недостаточно задействуются для вывоза произведенных в префектуре товаров. Через этот порт в сент. 2001г. прошло 20% их объема, в то время как основная масса отправляется через порты тихоокеанского побережья (в Иокогаме было отгружено 45%). Причиной такого «бегства» ниигатских грузов стало недостаточное количество рейсов в порты Азии, что вынуждало грузоотправителей искать окольные пути доставки.

В последнее время на корейских линиях обозначилась тенденция к отходу от традиционной схемы, в которой за Пусаном закреплялась роль главной перевалочной базы. Суда, обслуживающие эти линии, заходят в большее количество китайских портов для непосредственной загрузки и выгрузки. В авг. 2001г. была открыта новая контейнерная линия Шанхай-Пусан-Наоэцу, с окт. 2001г. суда на линии Цуруга-Пусан стали заходить в Тяньцзинь и в Ульсан (Республика Корея). В связи с ростом в среднем на 10% в год грузопотока на линии Тояма-Пусан в окт. 2001г. было увеличено количество рейсов на этой линии с двух до трех в неделю. Учитывая то, что основной поток этих грузов сейчас следует транзитом в Китай, контейнеры из Тоямы напрямую отправляются в китайские порты Шанхай, Далянь, Тяньцзинь и Нинбо. С нояб. 2001г. начала действовать линия Канадзава-Пусан-Далянь, в дек. 2001г. на линии Канадзава-Пусан добавился участок Пусан-Шанхай. Решение об этом было принято руководством южно-

корейской судоходной компании «Коре хэун», суда которой совершают рейсы на этой линии, с целью прямой доставки грузов из преф. Исикава в Китай и обратно без перегрузки в Пусане. «Коре хэун», осуществляющая также рейсы на линиях с Ниигатой и Наоэцу, в фев. 2002г. приняла решение об увеличении числа портов, в которые заходят суда этих линий. Суда первой из них (Ниигата-Наоэцу-Тояма-Канадзава-Пусан-Шанхай) теперь будут заходить для разгрузки в Ульсан и Нинбо, суда второй линии (Ниигата-Ульсан-Пусан-Муроран) — в Далянь.

Однако при этом возникает другая проблема — увеличение количества портов захода приводит к более длительным срокам нахождения судов в рейсе, что также приводит к оттоку срочных грузов в другие порты. Весной 2002г. был отмечен уход грузов из Канадзавы (линия Канадзава-Пусан) в порты Осака и Кобэ.

К числу менее активно действующих, но также перспективных направлений сотрудничества в сфере международных грузовых сообщений относится открытая в авг. 1999г. контейнерная линия Акита-Посьет, на которую японские деловые круги возлагают надежды как на средство развития торгово-экономических отношений с северо-восточными районами Китая, Дальним Востоком России и Монголией. До окт. 2001г. на этой линии отправлялось по 3 рейса в месяц, начиная с нояб. количество рейсов было уменьшено до двух в месяц. Успешно сотрудничает с Китаем преф. Ямагата на «Морском шелковом пути», открывшемся в авг. 1992г. (грузовая линия, связывающая порт Саката с провинцией Хэйлунцзян).

Авиaperезовки

В своей политике развития международных авиасообщений местные власти исходят как из стремления создать благоприятные условия для сотрудничества с другими странами, так и желания стимулировать местный туристический бизнес. В этих вопросах основное внимание также уделяется Китаю и Республике Корея.

Регулярное международное авиасообщение осуществляется из аэропортов Ниигата, Тояма (на эти два аэропорта приходится основная доля международных пассажироперевозок в регионе), Акита и Комацу (преф. Исикава). В стадии проработки находится вопрос о начале такого сообщения из аэропорта Сенай (преф. Ямагата), особняком стоит преф. Фукуи, которая не имеет регулярных авиалиний с другими странами.

После смягчения в 2000г. властями КНР ограничений на выдачу своим гражданам выездных туристических виз Китай стал рассматриваться как перспективный источник зарубежного туризма (100 млн.чел.). Народу с развитием туристической инфраструктуры власти префектур уделяют большое внимание развитию авиационного сообщения с этой страной.

Полеты в Китай осуществляются на линиях Ниигата-Шанхай-Сиань, Ниигата-Харбин и Тояма-Далянь. Загруженность этих линий высока и сохраняется тенденция к ее дальнейшему росту. В 2000 фин.г. в аэропорту Ниигата при общем росте пассажирских перевозок на международных авиарейсах на 17,2% наивысшие показатели были на линии Ниигата-Харбин, где увеличение пассажиропотока составило 47,1%, в связи с чем количест-

во рейсов на этой линии было увеличено с двух до трех в неделю. В конце марта 2001г. с двух до трех было увеличено также количество еженедельных рейсов из Тоямы в Далянь.

Губернаторство Ниигаты разрабатывает планы дальнейшего расширения авиаперевозок с Китаем. Летом 2001г. делегация префектуры во главе с губернатором И.Хирамой совершила поездку в КНР, проведя переговоры с администрацией провинции Ляонин об открытии авиалинии между Ниигатой и столицей провинции г.Шэньян, а также между Ниигатой и Далянem. Обсуждалась также возможность организации авиалинии Ниигата-Пекин. В окт. 2001г. губернаторство префектуры вновь приняло решение об увеличении количества рейсов на авиалинии Ниигата-Харбин с трех в неделю до четырех (в нояб. 2000г.-марте 2001г. на этой линии уже совершалось по четыре рейса в неделю, однако в связи со значительным сокращением пассажиропотока в зимнее время количество рейсов было уменьшено). Губернаторство преф. Ямагата, прорабатывающее вопрос об организации международного авиационного сообщения из аэропорта Сенай, планирует прежде всего начать эксплуатацию линии на Харбин.

По числу регулярных авиалиний, соединяющих его с Японией, Сеул принадлежит первое место в регионе (20 городов). Такая популярность Сеула обусловлена его привлекательностью для туристов. Активность японских компаний в Республике Корея значительно меньше, чем в КНР, однако Сеул традиционно пользуется популярностью у японцев как место проведения недорогого отдыха.

Другим мощным стимулом развития сеульского направления стал Чемпионат мира по футболу 2002г., который совместно проводится Японией и Республикой Корея. В этой связи в обеих странах ожидают резкого роста пассажиропотока, и в расписание рейсов, связывающих Сеул с Ниигатой, Тоямой, Акитой и Комацу, вносятся соответствующие изменения. Южнокорейская авиакомпания «Асиана», самолеты которой летают на линии Тояма-Сеул, планирует направлять по рейсу ежедневно (по этому маршруту летают четыре рейса в неделю). Администрации аэропорта Ниигата в фев. 2002г. провела переговоры с авиакомпанией «Кореан эйр», самолеты которой совершают рейсы по маршруту Ниигата-Сеул, о возможности сделать полеты на линии ежедневными (совершается пять рейсов в неделю), а также предусмотреть возможность осуществления дополнительных рейсов в период проведения чемпионата мира. Авиакомпанией принято решение об использовании в апр.-сент. 2002г. широкофюзеляжных самолетов, способных брать на борт до 300 пассажиров.

Третьим по важности для местных властей остается российское направление. Действуют линии Ниигата-Владивосток, Ниигата-Хабаровск, Тояма-Владивосток. Перспективы возобновления авиасообщения по маршруту Ниигата-Иркутск пока остаются неясными.

Авиаперевозки в регионе пережили некоторый спад, связанный с последствиями терактов в США в сент. 2001г. Через аэропорт Тояма в период рождественских и новогодних праздников пассажиров прошло на 11,4% меньше по сравнению с соответствующим периодом пред.г. Но негативное

влияние терактов на авиаперевозки в регионе было намного меньше, чем на маршрутах через Атлантику и на территории США.

Транспорт

Отрасль призвана обеспечить удовлетворение высоких требований промышленности и населения к скорости и комфорту перевозок. С этим связано повышение объемов авиационных перевозок и расширение сети высокоскоростного ж/д транспорта. В целом транспортная отрасль страны находилась в состоянии спада, обусловленного длительной экономической рецессией.

По данным министерства по развитию госземель, инфраструктуры и транспорта Японии, в 2001г. всеми видами пассажирского транспорта было перевезено 83,6 млрд.чел. Пассажирооборот составил 1415 млрд. пасс/км. Общий объем перевезенных в 2000г. грузов равнялся 6,5 млрд.т., а грузооборот достиг 571 млрд.т/км. В 2001г. было перевезено на 0,4% меньше пассажиров, чем в 2000г., а пассажиропоток уменьшился на 0,1%. На фоне сокращения пассажирских перевозок наблюдался небольшой рост грузоперевозок за счет некоторой стабилизации экономической ситуации в стране в I пол. года. Общий объем грузоперевозок в 2001г. вырос на 0,4%, а грузооборот – на 0,7%. Увеличение показателей грузовых перевозок произошло за счет роста перевозок автомобильным и водным транспортом.

Автотранспорт является основным средством внутренних перевозок в Японии, на его долю приходится 66% объема пассажирских и 54% объема грузовых перевозок. В 2001г. автотранспортная отрасль развивалась стабильно, несмотря на сложную экономическую ситуацию. Широкое применение автотранспорта при перевозках объясняется тем, что он обладает наилучшими временными и экономическими показателями по доставке грузов и перевозке пассажиров на маршрутах средней и малой дальности. В 2001г. автотранспортом было перевезено 62,1 млрд.чел., что на 0,7% больше показателя 2000г., а пассажирооборот составил 986,7 млрд. пасс/км (вырос на 0,4%). Общий объем автоперевозок в 2001г. возрос, по сравнению с пред.г., на 0,2% и составил 5884 млн.т. Грузооборот увеличился на 1,1% и достиг 312,2 млрд.т/км.

Основой развития данной отрасли является постоянное внимание государственных и местных властей к проблемам расширения и улучшения качества дорожной сети, а также оптимальное использование существующего автомобильного и автобусного парка. Япония занимает 1 место в мире по плотности дорожной сети с твердым покрытием (более 3 км/кв.км).

Длина автодорог, в км.

	В целом		Высокоскоростные		Обычные дороги	
	Общая длина	с тверд. покрт.	Общая длина	с тверд. покрт.	Общая длина	с тверд. покрт.
1994г.	1 136,346	828 230	5 568	5 568	1 130,778	822 662
1996г.	1 142,308	840 777	5 677	5 677	1 136,631	835 100
1998г.	1 147,532	852 112	5 932	5 932	1 141,600	846 180
2000г.	1 156,371	873 853	6 402	6 402	1 149,969	867 451
2001г.	1 162,350	884 530	6 511	6 511	1 155,839	878 839

Для решения проблемы переизбыточности автомобильных трасс в крупных городах, в первую очередь Токио-Йокогама и Киото-Осака, в рамках госпрограммы развития дорожной инфраст-

руктуры в течение 10 лет планируется увеличение длины высокоскоростных дорог до 10000 км. Проводятся работы по дальнейшей автоматизации контроля за автотрассами, что позволит оптимизировать управление потоками транспортных средств.

Ж/д транспорт играет важную роль в пассажирских перевозках страны: на его долю приходится 28,5% всего пассажирооборота. Общая длина на ж/д линий превышает 26 тыс.км. В 2001г. ж/д транспортом было перевезено 21,66 млрд.чел., что меньше показателя 2000г. на 1,6%, а пассажирооборот составил 383,1 млрд. пасс/км. (сократился на 0,6%). Общий объем ж/д перевозок в 2001г. увеличился на 0,5% и составил 58,5 млн.т. Грузооборот увеличился на 0,3% и составил 22,23 млрд.т/км.

Снижение основных показателей пассажирских перевозок ж/д транспортом связано с последствиями экономического кризиса и наметившимся возрастанием роли автотранспорта. Помимо главной ж/д компании JR (Japan Railway), в Японии существует 15 крупных и 6 небольших компаний, **13 метрополитенов** и 98 ж/д линий местного значения.

Протяженность железных дорог, в км.

	2001г.	1999г.	1997г.	1994г.	1991г.
JR	20 072	20 013	20 134	20 129	20 126
Другие	2 910	2 864	2 865	2 857	2 870
Метро	720	628	557	541	524
Местные линии	3 744	3 631	3 338	3 260	3 268

В 2000г. воздушным транспортом на внутренних линиях было перевезено 93,1 млн.чел., что больше показателя 2000г. на 0,5%, а пассажирооборот составил 80,2 млрд. пасс/км (вырос на 0,2%). На международных линиях было перевезено 17,3 млн.чел. (снижение на 3,3%) при пассажирообороте 88,9 млрд. пасс/км (снижение на 2,1%). Общий объем внутренних воздушных перевозок в 2001г. также сократился, по сравнению с пред. периодом, на 2,8% и составил 887 тыс.т., а грузооборот уменьшился на 2,1% и составил 875 млн.т/км. Уровень международных воздушных перевозок снизился на 11% и достиг 1050 тыс.т., при уменьшении грузооборота на 5,8% до 671 млрд.т/км.

Воздушный транспорт Японии до сент. 2001г. развивался в благоприятных условиях спроса и предложения. Важным фактором его развития стало снижение расценок на услуги и предоставление комфортабельных условий полета. Серия терактов в США привела к резкому сокращению воздушных перевозок на международных линиях (на 30%). Объемы внутренних перевозок изменились незначительно, но ухудшение экономической ситуации в стране изменило положительные тенденции в этой отрасли. Только хорошие показатели начала 2001г. компенсировали резкий спад после сентябрьских событий. Восстановить потерянные позиции авиакомпаниям удастся в случае улучшения экономического положения и роста деловой активности.

Водный транспорт Японии представлен в основном морским транспортом, так как ввиду малой протяженности рек Японии, а также сильной зависимости их судоходности от сезона, речной и озерный транспорт практически не используется. Исключение составляют короткие туристические маршруты по рекам в пределах городов, на больших озерах, а также паромные переправы.

Основной грузопоток проходит через 5 основных портов: Кэйхин (Токио и Иокогама), Нагоя, Осака, Кобе и Канмон. Данные порты оснащены всем необходимым оборудованием для обслуживания океанских судов и располагают складскими и погрузочно-разгрузочными терминалами. Япония занимает 6 место в мире по суммарному водоизмещению торгового флота (8462 судна, общее водоизмещение 17720 гросс т.).

Общая тенденция роста тоннажа перевозок сохранилась, и в 2001г. водным транспортом внутри страны было перевезено 123 млн.чел., что меньше показателя 2000г. на 1,1%, а пассажирооборот составил 4,78 млрд. пасс/км (сократился на 0,6%). Общий объем морских и речных перевозок на внутренних линиях в 2001г. увеличился, по сравнению с пред. периодом, на 1,1% и составил 494 млн.т. Грузооборот увеличился на 2,2% и достиг 233 млрд.т/км.