

**ЭНЕРГЕТИКА: Стр. 12****ЛОГИСТИКА: Стр. 22****ИНТЕГРАЦИЯ: Стр. 32****ПРАВО: Стр. 40**

Балтия

Экономика

10 Опухоль на теле экономики

Энергетика

12 Эпоха голубого милосердия

14 Газовая кладовая Европы

Транспорт

18 Город-порт в условиях новой Европы

20 Рижскому международному автовокзалу — 40 лет!

Логистика

22 В Латвии открыт первый в Балтии центр логистики для автодилеров

Финансы

24 Эре дешевых денег приходит конец

30 От дебетных карт к кредитным

Интеграция

32 “Нас объединяют общие интересы”

34 Пребывание в Евросоюзе обязывает играть по правилам

Технологии

36 Мобильный финансовый консультант

Право

38 Споры между государством и частными лицами

Евросоюз

Право

40 Еврокомпания — от мечты к реальности

Политика

42 Европарламент: политика и бизнес

44 Новый состав Еврокомиссии: разделение полномочий

СНГ

Транспорт

48 Балтийский курс российского транзита

Политика

51 Россия и Европа могут быть благополучными только вместе

Контакты

52 Узбекистан продемонстрировал Латвии свой потенциал

56 “Беларусь-ЭКСПО” снова в Риге

Заграница

60 Лучший на свете мой город родной!

Цифры и факты

62 Статистика

64 Подписка

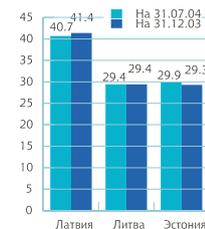
НАШИ ПАРТНЕРЫ

Nordic Industrial Park
Trasta Komerbanka
Рижский международный автовокзал
Latvijas Gaze
Belwest
Ilguciems
Mega Auto
Pentano

ООО “Редакция журнала “РЖД-Партнер”,
ИА “Металл-Курьер”
ITE LLC Moscow
Рижская школа менеджеров
Латвийская школа бизнеса
Bi-Info
Выставочная компания PRIMA

**ТРАНСПОРТ: Стр. 18**

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС АКТИВОВ
БАЛТИЙСКИХ БАНКОВ
В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ АКТИВОВ, %



Источник: Uipbanka.

ФИНАНСЫ: Стр. 24**ИНТЕГРАЦИЯ: Стр. 34****КОНТАКТЫ: Стр. 56**

Добро пожаловать в *Nordic Industrial Park* – комплексный промышленный и технологический парк!



Nordic Industrial

***Nordic Industrial Park* оказывает широкий спектр услуг по перебазировке промышленных предприятий и фирм в Латвию, в том числе:**

- ▶ **Предоставляем производственные, складские и офисные помещения в аренду**
- ▶ Услуги бизнес-центра
- ▶ Поиск и подбор квалифицированного персонала
- ▶ Предлагаем юридические услуги
- ▶ Подача заявок на освоение фондов ЕС
- ▶ Поиск научно-исследовательских экспертов
- ▶ Техническая и ИТ поддержка
- ▶ Круглосуточная охрана помещений

Nordic Industrial Park имеет многолетний опыт оказания услуг международным клиентам. Парк расположен недалеко от Риги, имеется удобный доступ к железнодорожным путям, автомагистрали и аэропорту.

Пусть Латвия станет вашим окном в ЕС!

www.baltkurs.com

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ
ДЛЯ ДЕЛОВЫХ ЛЮДЕЙ

БАЛТИЙСКИЙ КУРС

Журнал выходит с 1996 года, раз в квартал
Осень 2004 (№ 30)

Нас читают в Латвии, Литве, Эстонии, странах СНГ,
Западной, Центральной и Северной Европы, США,
Канаде, странах Латинской Америки,
Израиле и др. государствах

Журнал зарегистрирован 01.03.96 г.
в Регистре предприятий Латвийской Республики
как средство массовой информации,
регистрационный номер 000701928

Главный редактор

Ольга Павук
e-mail: olgap@baltkurs.com

Международный редактор

Юджин Этерис
e-mail: euglis@home.se

Ответственный секретарь Лариса Яковлева

e-mail: larisa@baltkurs.com

Корректор Алла Борикина

Редколлегия:

Станислав Бука – *Dr. Оес.*, председатель совета Балтийско-
русского института (Латвия)

Райво Варе – экс-министр транспорта (Эстония)

Янис Домбурс – независимый журналист (Латвия)

Бу Краг – вице-президент Svenska Handelsbanken, финан-
совый эксперт по Балтийским странам (Швеция)

Евгений Костенко – канд. тех. наук, зам. главы админист-
рации СЭЗ Минск (Республика Беларусь)

Бронисловас Лубис – президент Конфедерации промышлен-
ников Литвы, президент Ассоциации Казбалт (Литва)

Николай Межевич – д.э.н., профессор Санкт-Петербур-
ского университета, директор Центра трансграничных ис-
следований (Россия)

Ольга Павук – *Dr. Оес.*, главный редактор журналов Бал-
тийский Курс / The Baltic Course (Латвия)

Инна Рогачий – вице-президент Rogatchi
Productions&Communications (Финляндия)

Олег Соскин – *Dr. Оес.*, директор Института трансформа-
ции общества (Украина)

Дмитрий Тренин – заместитель директора Московского
Центра Карнеги (Россия)

Юджин Этерис – Доктор права, Институт европейской
интеграции (Дания)

Издатель SIA Cordex Media

Баласта дамбис 3, Рига, LV-1081

Тел./факс +371 7062664, 7062650

Распространение и подписка Лариса Яковлева

e-mail: larisa@baltkurs.com

Тел. +371 7062650, 6184074

Факс. +371 7062664

Рекламный отдел Людмила Фомкина

e-mail: ludmila@baltkurs.com

Тел./факс +371 7062664, 6183630

Макет Петр Владимиров

e-mail: p.vladimirov@inbox.lv

Отпечатано: типография Veiters

Цена свободная

Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных объявлений.
При использовании материалов журнала
ссылка на Балтийский курс обязательна.

На таком фоне публикуются рекламные материалы.



Первые месяцы жизни в Евросоюзе Балтийские страны прожили вполне достойно. Несомненно, легче было тем, кто готовился к этому эпохальному событию заранее — так считают многие успешные предприниматели.

Порты стран Балтии, лишившиеся части российских грузов, ищут и находят новые рынки в Средней Азии. Благожелательно настроенные к прибалтам российские эксперты утверждают, что при общей благоприятной экономической конъюнктуре объемов транзита хватит и на значительную часть прибалтийских терминалов. Конечно же, в том случае, если в данном вопросе будет меньше драматизации и больше экономизации.

Лучшие других показали готовность работать в новых условиях балтийские банки. Растут их кредитные портфели. А это яркое свидетельство того, что экономики Балтийских стран успешно развивается. Одна из них — Латвия — даже успела поставить своеобразный рекорд, достигнув в первом полугодии самого высоко прироста экономики во всем Европейском Союзе. Однако расслабляться рановато, другой важный показатель — ВВП на душу населения остается на самой низкой отметке среди новых государств ЕС.

Государствам-членам ЕС предстоит преодолеть еще много преград для того, чтобы принять новые европейские правила игры. Развивая при этом в новом прогрессивном ключе отношения с Россией и другими странами СНГ.

Будем же терпеливы и толерантны друг к другу!

Главный редактор
Ольга Павук
olgap@baltkurs.com

Не надо нам больше революций и потрясающих реформ

В течение последних почти 15 лет Эстонией управляли посредством кавалерийских наскоков. Не надо нам больше революций и потрясающих реформ.

Юхан Партс, премьер-министр Эстонии. Postimees/DELFI, 13 августа.

Конкуренция в Европейском Союзе — не дружеская вечеринка, на которой, невзирая на цены, все время заказывают (в зависимости от национальности) пиво или вино, а Ленинградская блокада, в которой выживают только те, кто сумеет надолго растянуть корочки хлеба, купленные на полученные от продажи своих ценностей рубли. А те, кто переживет блокаду, дождется и светлых дней.

Рихо Ниилс, руководитель AS Balviino, Aripaev/DELFI, 8 июля.

Получается абсурдная ситуация: только у тележурналистов и их руководителей есть право на свободу слова, а у меня как гражданина, как политика, как вице-преьера такого права нет.

Айнар Шлесерс, и. о. министра транспорта Латвии. DELFI, 27 августа.

Пусть звучит грубо, но это издержки демократии: весь процесс освоения средств европейских структурных фондов не контролирует ни одна инстанция.

Александр Антонов, зам. директора департамента фондов ЕС Министерства финансов. DELFI, 20 июля.

Пенсионеры голосуют скорее кошельком, чем сердцем.

Пол Глоуб, политолог. Eesti Paevaleht, 30 августа.

Литва категорически отмечает какие-либо усилия по созданию свободного транзитного коридора между соседней с ней Калининградской областью РФ и оставшейся частью России через территорию Евросоюза.

Из резолюции “О сотрудничестве с Калининградской областью РФ”, принятой парламентом Литвы. BNS, 10 сентября.

Мое поколение очень хорошо понимает русскую культуру и русскую специфику в целом. Я считаю: ты понимаешь народ, если понимаешь его анекдоты. Я понимаю русские анекдоты. Но

если нынешний “режим холодильника” в наших отношениях будет продолжаться, то следующее поколение не сможет так хорошо воспринимать Россию, ее культуру. И если такое поколение появится, то это необратимым образом скажется на двусторонних отношениях... Для улучшения отношений между двумя странами осталось не более 5-7 лет.

Индулис Эмис, премьер-министр Латвии в интервью ИТАР-ТАСС.

Было бы странно, если бы представители 24 стран поехали в Россию, а Латвию — нет.

Вайра Вике-Фрейберга, приезд Латвии о приглашении на празднование Дня Победы. DELFI, 23 августа.

Либо государство вкладывает серьезные средства в транспортную инфраструктуру города, либо мы вводим плату за въезд в город для тех автомобилистов, кто не зарегистрирован в Риге. В помощь государства я не верю.

Гундарс Боярс, мэр Риги. DELFI, 18 августа.

Эстонцы должны подтвердить, что они — не мелочная злостная просель, которая только и думает о том, как подначить в Европе русских, а нормальные [люди], желающие добра своим восточным соседям, всегда готовы помочь и вместе выпить водки.

Эдуард Тинн, директор Эстонского русского института. Postimees/DELFI, 14 августа.

Русофобия и эстофобия — главные тормоза экономики, а также других сфер жизни.

Владислав Пяллин, член Студенческого научного общества Русского народного университета культуры. DELFI, 31 августа.

Условия для предпринимательства в Литве — лучшие из всех новичков ЕС, а по реформам условий для инвестиций последнего времени Литва занимает шестое место в мире.

Из обозрения “Условия для предпринимательства 2005: устранение препятствий в развитии”, подготовленного Всемирным банком. BNS, 8 сентября.



То, как хоккей организован в Швеции, Финляндии и Латвии — это небо и земля. И мы прекрасно знаем, какую страну нужно считать землей.

Курт Линдстрем, бывший тренер сборной Латвии по хоккею. DELFI, 13 июля.

Мы хотели бы поймать крупную рыбу, которую можно продемонстрировать как достижение.

Алексей Лоскутов, директор Латвийского бюро по борьбе с коррупцией. DELFI, 2 августа.

Время от времени эстонская интеллигенция переживает коллективный мазохистский приступ неполноценности.

Март Лаар, историк. Eesti Paevaleht/DELFI, 17 августа.

Эстонцы просто всегда были весьма интеллигентным, склонным к культуре и умным народом. Еще у моего прадедушки... была дома гармонь, скрипка и гитара.

Вайко Еплик, музыкант. Eesti Paevaleht/DELFI, 5 июля.

Могу сказать, что на этот раз все решилось в Москве, и в будущем так будет. А мы какую играем роль? Да никакую. Просто даем площадку в Юрмале, и некоторые наши представители в конкурсе участвуют.

Раймонд Паулс о будущем “Новой волны”? DELFI, 6 августа.

К сожалению, ситуация в Латвии сейчас такова, что намного обоснованнее устраивать фестивали крепких спиртных напитков или самогона.

Ивар Грислис, директор Союза пивоваров Латвии. DELFI, 19 июня.

Ребенок — дорог, причем во всех смыслах. Настолько дорог, что многие отказываются.

Катрин Сакс, бывший министр народонаселения. Postimees, 2 июля.

УСПАСКИХ ВЕДЕТ В СЕЙМ ПАРТИЮ ТРУДА



ВИКТОР УСПАСКИХ: В списке ПТ 141 человек.

10 октября пройдут выборы в Сейм Литвы. На заседании литовской Партии труда (ПТ) партсовет подтвердил предварительный список кандидатов в Сейм, в котором первым номером значится создатель и председатель партии, член Сейма Литвы **Виктор Успаских**. В общей сложности в списке ПТ 141 человек.

Оппозиционная партия консерваторов в своей предвыборной программе предлагает создать Стратегию защиты национальной политической системы Литвы от влияния России. «Вынуждены констатировать простую и очевидную вещь — на жизнь Литвы сильно влияет национальная стратегия России. Литовские политики должны подумать, что противопоставить такой стратегии. От этого нас не защитят ни НАТО, ни Евросоюз», — сказал *BNS* лидер консерваторов **Андрюс Кубилюс**.

КРЕНГОЛЬМСКИХ ТЕКСТИЛЬЩИКОВ ЖДУТ УВОЛЬНЕНИЯ

Эстонская Кренгольмская текстильная мануфактура, расположенная в Нарве, в течение 15 ближайших месяцев сократит еще около 1 тыс. человек. Из работающих сейчас на предприятии 4 тыс. человек к концу 2005 года останется 3 тысячи. По словам гендиректора фирмы *Kreenholmi Valduse AS* **Матти Хаарайоки**, сокращение коснется работников всего предприятия, ни одну из фабрик или отдельных частей производства закрывать не станут. «В то же время мы привезем из Швеции в Нарву рабочие станки одной прядильной фабрики, что значительно увеличит производственные мощности. Поскольку целью предприятия является получение прибыли, то мы должны уменьшать всевозможные косвенные затраты», — подчеркнул гендиректор.

В начале 2004 года на мануфактуре работали 4 400 человек, весной закрыли одну из прядильных фабрик предприятия и работы лишились 400 человек.

П. Лилейкис

НАТО НЕСЕТ В ЛИТВУ БОЛЬШИЕ ДЕНЬГИ

В конце августа в Зокняйском аэропорту, что неподалеку от Шяуляя, началась реконструкция основной взлетно-посадочной полосы. Это лишь старт инвестиционной программы НАТО, в рамках которой в ближайшие несколько лет может быть освоено около 100 млн. евро.

Работы, начатые в приютившем четыре натовских истребителя F-16 аэропорту, предусматривают ремонт полотно площадью 500 кв. м. Первый подряд по итогам конкурса достался местным дорожникам из *Siauliu plantas*. Управиться они должны до октября.



АЭРОПОРТ ЗОКНЯЙ: В ближайшие годы здесь может быть освоено около 100 млн. евро.

Контакты с дважды приезжавшими в Шяуляй натовскими экспертами, которые должны были оценить перспективы Зокняй и определить цену этого удовольствия, дали основания литовской стороне говорить о том, что одной взлетно-посадочной полосой дело не ограничится: в 2006-2007 годах может быть произведена полная реконструкция и модернизация всего аэропорта.

ПОБЕДИЛИ КОНКУРЕНТОВ ИЗ ИСПАНИИ

Американская корпорация *Jeld-Wen* готовится возвести в 100 км от Риги, под Айзкраукле, огромный завод по производству древесно-волоконистых плит (ДВП), идущих на изготовление дверей. Объект, который обеспечит сырьем несколько европейских подразделений *Jeld-Wen*, начнет работу в октябре 2005 года. Промышленный объект, в строительство которого вложат 40-50 млн. долларов, расположится на территории в 12,5 тыс. кв. м. Еще примерно на такой же площади будет проводиться предварительная обработка и хранение сырья.

По словам вице-президента *Jeld-Wen* **Джона Пирса**, на Латвию выбор пал после полугодичного сравнения ее с различными европейскими странами. «Основным вашим конкурентом долго была Испания, но благодаря отзывчивости правительства, стабильной экономике, высокому уровню образования работников и, конечно, богатым лесным ресурсам, мы решили обосноваться здесь».

Архив БК

ПОСОЛ РОССИИ В ЛАТВИЮ ПРИШЕЛ ИЗ ЭНЕРГЕТИКИ



ВИКТОР КАЛЮЖНЫЙ: Политик высокого ранга.

Указом президента РФ **Виктор Калюжный** назначен новым послом России в Латвии. До своего нового назначения В. Калюжный был одним из заместителей министра иностранных дел России, а также спецпредставителем президента РФ по вопросам урегулирования статуса Каспийского моря. Ранее он занимал пост министра топлива и энергетики России. Эксперты по внешней политике Сейма Латвии расценили назначение В. Калюжного послом в Латвию как подтверждение тому, что Россия придает особое значение отношениям со странами-участниками Европейского Союза и НАТО, которые являются одним из приоритетных вопросов ее внешней политики. «Латвия теперь просто в другой весовой категории, и теперь сюда направляются политики более высокого ранга», — сказал глава парламентской комиссии по иностранным делам **Александр Кириштейнс**.

ПЕРВЫЙ ШАГ СДЕЛАН

Премьер-министр Латвии **Индулис Эмсис** в сентябре сформировал рабочую группу, задачей которой является подготовка проекта договора о сотрудничестве Латвии и Литвы в экономической зоне Балтийского моря. Руководителем рабочей группы назначен государственный секретарь министерства экономики **Каспарс Герхардс**.

В группу войдут представители МИДа и Министерства экономики, Латвийской академии наук, Центра нефтяных ресурсов Латвийского агентства инвестиций и развития, Государственного управления рыбного хозяйства, Государственной геологической службы и кафедры гражданского права юридического факультета Латвийского университета. Рабочая группа должна разработать договор и передать его правительству до 30 сентября 2006 года.

Архив БК

ЗАВОДУ ВЕРНУЛИ ИСТОРИЧЕСКОЕ ИМЧ



Дaugавпилсский ЛРЗ

ДАUGАВПИЛССКИЙ ЛРЗ: Одно из градообразующих предприятий латгальской столицы.

Одному из крупнейших локомотиворемонтных заводов Европы некоторое время носившему имя *Lokomotive*, возвращено его историческое название — Даугавпилсский локомотиворемонтный завод. Основанный в 1866 году Даугавпилсский ЛРЗ сегодня является самым крупным предприятием в Латвии, на заводе работает 2 500 человек. Главными партнерами предприятия являются российские компании: более 65% заказов на ремонт приходит из России, около 14% работ производится для нужд латвийских железных дорог и 9% услуг завода осуществляется для партнеров из Казахстана.

В начале июля входящая в группу компаний *Северстальтранс* эстонская компания *Spacescom* совместно с дружественной фирмой *Skinest projekt* приобрела 84,5% акций завода.

В сентябре начата реорганизация предприятия. Крупнейшим акционером Даугавпилсского ЛРЗ станет *Skinlat projekt* (дочернее предприятие эстонской *Skinest projekt* в Латвии), к которому предполагается присоединить АО *Remlok*. Тем самым, *Skinlat projekt* становится правопреемником прав и обязательств последнего, сообщил *BNS* председатель правления завода **Андрей Шиллов**. Новые акционеры Даугавпилсского ЛРЗ в ближайшие годы планируют инвестировать свыше 10 млн. долларов в модернизацию предприятия.

В ВИЛЬНОСЕ БУДУТ СОБИРАТЬ АВТОМОБИЛИ МАЗ

Литовская компания *Ziemgalos automobiliu* 23 сентября планирует открыть в Вильнюсе первый в ЕС центр сборки грузовых автомобилей белорусского производителя МАЗ, которые будут продаваться в Литве, Латвии, Эстонии, Польше и других странах ЕС. В центре, который будет носить название *MAZ Baltija*, будут собираться грузовики МАЗ, отвечающие стандарту Euro-3.

VENTSPILS NAFTA ГОТОВА ПРОДАТЬ КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ

Для возобновления прокачки нефти по трубопроводу в вентспилском направлении *Ventspils nafta (VN)* должна продать России контрольный пакет своего дочернего предприятия *Ventspils naftas terminals (VNT)*, в противном случае придется уволить работников и заморозить активы. Об этом сообщил в интервью газете *Dienas bizness* **Владимир Соломатин**, член совета *VN* и вице-президент АО *Latvijas naftas tranzits (LNT)*, являющегося акционером *VN*.

“Мы используем любую возможность, чтобы возобновить поставки сырой нефти по трубопроводу — все зависит от цены и условий, — сказал В. Соломатин. — Мы открыты для переговоров, остается лишь заинтересовать российскую сторону. Если Россия решится, можно за несколько дней возобновить поставки сырой нефти по трубопроводу?”



Г. Дезиньш, А.Г.

VN: Мы открыты для переговоров, остается лишь заинтересовать российскую сторону.

Общая стоимость основных средств и нематериальных вложений, связанных с транспортировкой нефти через Вентспилс, равна примерно 16 млн. латов, говорится в отчете *VN*. Крупнейшими акционерами *VN* являются *LNT* и латвийское государство.

КЛАЙПЕДА ЛИДИРУЕТ ПО КОНТЕЙНЕРАМ

Не взирая на снижение общего потока грузов, Клайпедский морской порт по количеству погрузок контейнеров остается лидером среди портов Литвы, Латвии и Эстонии. За 8 месяцев этого года было отгружено 106,8 тыс. TEU — на 34% больше, чем за тот же период прошлого года.

В Рижском порту, который в прошлом году лидировал среди государств Балтии по показателю погрузок за 8 месяцев, в январе-августе было погружено 106,2 тыс. TEU — на 27% больше, чем за тот же период 2003 года.

ЭСТОНСКИЕ ЦИСТЕРНЫ ПОЛУЧИЛИ СЕРТИФИКАТ РФ



Ю.-М. Линна

UVZ & AVR: Новые цистерны для дорог СНГ.

Совместное российско-эстонское вагонсборочное предприятие *UVZ & AVR* получило сертификат соответствия Регистра сертификации на Федеральном железнодорожном транспорте на вагоны-цистерны модели 15-5103-05 для перевозки нефтепродуктов. Сертификат выдан сроком на год.

По словам технического директора учредителя завода с эстонской стороны, транспортной компании *AVR Transservice*, **Николая Екимова**, наличие сертификата соответствия дает вагонам-цистернам этой модели, собранным на заводе в Ахтме, право эксплуатации на железных дорогах СНГ и Балтии, а также других стран, имеющих железнодорожную колею 1 520 мм.

Сегодня основная деятельность завода включает в себя очистку, механическую обработку и покраску готовых вагонкомплектов, поступающих из Нижнего Тагила. Выпускаемые в Ахтме цистерны имеют товарную марку *Уралвагонзавода*. После завершения аттестационной работы на вагонах, собранных в Эстонии, будет ставиться знак соответствия и клеймо *UVZ & AVR*.

В МУУГА РАСШИРЯЕТСЯ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ

В Таллинском порту в Мууга возле контейнерного терминала к концу года завершится сооружение нового бассейна и двух новых причалов. Стоимость строительства — 320 млн. крон. Причал номер 14, который будет находиться в совместном пользовании клиентами порта, предназначен прежде всего для обработки грузов типа го-го. *Muuga CT*, оператор контейнерного терминала, будет использовать преимущественно причалы номер 15 и 16. Пуск в эксплуатацию нового бассейна и причалов позволит повысить пропускную способность контейнерного терминала приблизительно на 250 тыс. контейнеров в год.



ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ: ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И ПАРТНЕРСТВО

II-я Международная конференция

9-10 декабря 2004 года

Москва, Россия

Организаторы:



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

При поддержке: Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта, Ассоциации перевозчиков и операторов подвижного состава, Ассоциации морских торговых портов России, Ассоциации экспедиторов России, Гильдии экспедиторов России и других общественных объединений, представляющих участников перевозочного процесса.

Тематика конференции:

- Повышение качества услуг предоставляемых грузоотправителям в условиях реформирования транспортной отрасли.
- Актуальные вопросы взаимодействия между всеми участниками перевозочного процесса. Технологический, экономический и правовой аспекты.
- Развитие конкурентной среды на транспорте: проблемы и перспективы.
- Тарифная политика на транспорте: сегодня и завтра.
- Актуальные вопросы перевозок внешнеторговых грузов - взаимодействие железнодорожного транспорта России и транспортных систем сопредельных государств.
- Вопросы привлечения внешних инвестиций в транспортную отрасль.

Круг участников:

- Руководители Министерства транспорта Российской Федерации, ОАО «РЖД», Федеральных агентств и ведомств, деятельность которых определяет условия работы транспортной отрасли.
- Представители отраслевых общественных организаций.
- Депутаты Государственной Думы и члены Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, ответственные за выработку транспортной политики России.
- Руководители транспортных отделов (служб) грузоотправителей.
- Руководители экспедиторских компаний и операторов железнодорожного подвижного состава.
- Руководители портовых терминалов и стивидорных компаний.
- Представители транспортных министерств стран СНГ, Балтии, европейских государств и стран Азии, а также руководители транспортных компаний этих стран.

Спонсор:



Информационные Спонсоры:



Место проведения:

Россия, Москва, отель
«Clutrik Penta Renaissance»

Подробная информация:

conference.rzd-partner.ru
E-mail: conf@om-express.ru
Тел: +7 (812) 168-85-54
+7 (812) 168-88-30
+7 (812) 436-91-26
Факс: +7 (812) 318-44-16



ПИТЬ СТАЛИ БОЛЬШЕ



Н. Мезиньш, А.Ф.И.

ЛАТВИЯ: Рост объемов производства алкоголя здесь объясняют растущим потреблением спиртного.

В первой половине 2004 года в Латвии произведено 2,189 млн. декалитров алкогольных напитков, не считая пива — на 20% больше, чем за тот же период 2003 года, свидетельствует информация Службы госдоходов. Причем по абсолютному содержанию алкоголя прирост составил 16%, что свидетельствует о небольшом снижении удельного веса крепких алкогольных напитков. Рост объемов производства алкоголя специалисты СГД объясняют растущим потреблением спиртного.

Всего в Латвии в первом полугодии реализовано 1,821 млн. декалитров алкогольных напитков (+5,2%). Из них 829 тыс. декалитров составили импортные напитки (+1,1%). В первой половине 2004 года в Латвию ввезено в общей сложности 877,8 тыс. декалитров алкогольных напитков (+11,1%).

В первом полугодии в Латвии было произведено 352,5 тыс. декалитров спирта (+40%). Этот прирост Служба госдоходов объясняет тем, что с 1 мая, когда Латвия вступила в ЕС, расширился круг целей, используемый на которые спирт освобождается от акцизного налога. Почти половина — 49% произведенного в Латвии спирта использовано для производства алкогольных напитков. В этом году существенно возросло использование денатурированного спирта для производства биогорючего.

SONEX ПРИШЕЛ В МОСКВУ

В начале сентября крупнейшая в Литве и одна из лидирующих в странах Балтии компания информационных технологий *Sonex Holding* учредила дочернюю компанию в Москве, которая будет предлагать продукты и услуги в сфере инфотехнологий.

Новая компания будет предлагать продукты и услуги местным и балтийским компаниям, развивающимся на российском рынке.

ПРИВЛЕКАТЕЛЬНАЯ ДЛЯ АВСТРИИ НЕДВИЖИМОСТЬ

Крупнейшая австрийская группа *Immofinanz*, работающая в сфере недвижимого имущества, планирует в ближайшее время вложить в недвижимость в странах Балтии около 50 млн. евро, сообщает латвийская газета *Dienas bizness*. “Считаю, что нам следует начать действовать и на рынке стран Балтии. Мы инвестируем в различные сегменты ком-



Т. Страхова

IMMOFINANZ: Планируем вложить в странах Балтии около 50 млн. евро.

мерческого имущества, немного и в рынок жилья, однако обычно инвестиции в проекты жилья на новых рынках — не наш приоритет;” — сказал исполнительный директор *Immofinanz Corporate Finance* Эдгар Розенмайер, недавно побывавший в странах Балтии. “Не могу сказать, что здесь много объектов для инвестиций, и что страны Балтии могли быть переполнены иностранным капиталом. Здесь было бы легче найти правильное инвестиционное направление по сравнению, например, с Прагой, куда пришло много иностранного капитала, что стимулировало там рост цен на недвижимое имущество. Инвестиции туда могут себя не оправдать;” — сказал Розенмайер.

“В Риге более широкие возможности видим в сегменте торговых площадей. В других странах Балтии возможности инвестиций больше разбросаны по всем видам коммерческой собственности, например, объекты логистики и торговли в Таллинне, а в Вильнюсе главные возможности для инвестиций, вероятно, в сегменте объектов бюро и логистики”

ИСК ЛИКВИДАТОРОВ BANKA BALTIJA ОТКЛОНЕН

Стокгольмский окружной суд в начале сентября отклонил иск ликвидаторов латвийского *Banka Baltija* к бывшему аудитору этого банка — *Coopers & Lybrand* (ныне — *PricewaterhouseCoopers*) — о взыскании компенсации в 2 млрд. шведских крон (145,2 млн латов).

ДАНИЯ НАЛОЖИЛА ЗАПРЕТ НА ЛАТВИЙСКУЮ САЛАКУ

Дания запретила латвийским рыбакам выгружать в своих портах салаку, предназначенную в пищу, по причине высокого содержания диоксида в рыбе. Решение принято в начале июля и относится ко всем странам, ведущим рыбный лов в южной части Балтийского моря.

По мнению президента Латвийской ассоциации рыбопромышленников **Инария Войтса**, датчане ввели запрет для получения экономической выгоды, поскольку в этой стране производят большие количества рыбной муки для корма скота и рыбы. “После присоединения стран Балтии к Евросоюзу датчане почувствовали сильную конкуренцию, поскольку продукция во все возрастающих объемах импортируется в страны ЕС. Им невыгодно, что ввозится предназначенная для еды салака, поскольку в



Г. Дизейнш, А.Ф.И.

ИНАРИЙ ВОЙТС: Латвийская ассоциация рыбопромышленников подала протест.

Дании развито производство рыбной муки из салаки, и ею кормят кур, которые идут на пищу людям. Это — экономически выгодный бизнес, в год намальывается несколько сот тысяч тонн рыбной муки.” Латвийская ассоциация рыбопромышленников подала протест на принятое Данией решение.

МОБИЛЬНАЯ СВЯЗЬ ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ

На международных переговорах, прошедших в литовском курортном городке Нида в августе, Литва, Беларусь, Польша, Россия и Латвия договорились о частоте мобильной связи третьего поколения (UMTS).

“Мы рады, что наконец удалось достичь соглашения с Россией и Беларусью, поскольку военные службы этих стран используют радары, которые могут блокировать действие мобильной связи третьего поколения в соседних странах;” — сказал директор департамента радиосвязи литовской государственной Службы по регулированию связи (СРС) **Миндаугас Жилинскас**.

ВЛАДЕЛЬЦЫ ЭСТОНСКИХ КАЗИНО ВСТРЕВОЖЕНЫ



Архив БК

ТААВИ ВЕСКИМЯГИ: В Эстонии слишком много мест, предлагающих клиентам азартные игры.

Планируемое государством повышение в Эстонии налога с азартных игр с 5 до 7 тыс. крон за один игровой автомат и с 15 до 20 тыс. крон за один игровой стол приведет к тому, что с рынка исчезнет треть фирм-операторов казино. Вследствие этого серьезно пострадает туристический бизнес, считают в *Kristiine Kasiino*. Развлекательный комплекс может полностью исчезнуть из мелких городов и сельской местности — игровой рынок сконцентрируется в Таллине, считает председатель правления казино *Kristiine Kasiino* Энно Хейнла. “В трехгодичной перспективе исчезнет до трети фирм-операторов казино”, — сказал он *BNS*.

По словам Э. Хейнла, план одновременного повышения акцизной ставки на алкоголь и налога с азартных игр, а также увеличение сборов с пассажирских судов в Таллинском порту, дает повод думать, что туристическая политика страны как таковая изменится.

Министр финансов Эстонии **Таави Вескимяги** уверен, что предполагаемое повышение налога с азартных игр не повлияет на работу увеселительных заведений Эстонии. По мнению министра, сейчас в стране слишком много мест, предлагающих клиентам азартные игры.

OGRE ЗАМЕЩАЕТ УБЫТКИ АКЦИЯМИ

Крупнейший в Латвии трикотажный комбинат *Ogre* намерен уменьшить свой основной капитал на 5,836 млн. латов, заместив акциями прошлогодние убытки. Основной капитал *Ogre* намечено уменьшить с 17,165 до 11,329 млн. латов, снизив номинал одной акции с одного лата до 0,66 лата. Решение по этому вопросу акционеры предприятия примут 4 октября.

КАНТРИ — МУЗЫКА ДЛЯ ВСЕХ

Ежегодно, под занавес лета, приходит в Литву удивительный музыкальный фестиваль, на котором каждый гость окунается в чудную атмосферу песен и танцев, истоки которых англо-кельтские баллады, музыка фермеров, ковбоев Дикого Запада, славянские и литовские кадрили — в истории, культуре и душе каждого народа. Литовская столица кантри — Ви-сагинас на два дня забывает о своем “атомном” предназначении.



В. Богданович

РОЛАНДАС ПАКСАС: Литовские политики не пропускают ни один кантри-фестиваль.

А название этому фестивалю — *Visagino country*. Малоизвестный еще лет 10 назад, теперь он признан одним из самых престижных в Европе, куда приглашают только настоящих звезд мировой кантри-музыки. Гонорары артистам достигают уже 40 тыс. литов (более 10 тыс. евро).

В нынешнем году зарубежными участниками фестиваля стали группы из Германии, Люксембурга, Франции, США, Англии, Канады, Норвегии, Польши и России.

ЗАСТРАХОВАЛИСЬ ОТ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЙ

В тот момент, когда 21 сентября Литву неожиданно сотрясли подземные толчки, в полной безопасности чувствовали себя лишь несколько предприятий. То были застраховавшиеся и от землетрясения *Mazeikiu nafta*, калининградский завод *Snaige, Dvarcioniu keramika* и еще парочка других фирм.

ЛИТОВСКИЕ БАТАРЕЙКИ ДЕЛАЮТ В КИТАЕ



Архив БК

SIRIJUS: Этот товарный знак до сих пор помнят в России.

Обанкротившийся несколько лет назад клайпедский завод батареек *Sirijus* выкупила компания *Baltijos finansu vystymo grupe*, которая в целях экономии решила перенести производство в Китай. Такой шаг себя полностью оправдал. Акционеры предприятия, носящего ныне имя *Naujasis Sirijus*, готовы к новому неординарному повороту в своей стратегии: этой осенью клайпедчане начнут в Китае выпуск электроприборов (чайники, утюги, пылесосы) для стран Балтии и России.

Товарный знак *Sirijus* до сих пор помнят в России, поэтому именно туда этой осенью поступит большая пробная партия только сошедших с конвейера электроприборов. При этом предприятие ориентируется прежде всего на потребителей с невысокими доходами. Предлагаемая техника будет, как правило, дешевле условно выбранного ориентира в 100 литов. Продукция “китайских” клайпедчан пойдет и на другой, важный для них рынок — в Латвию и Эстонию. До сего времени сюда отправлялось 40% всех товаров *Naujasis Sirijus* — батарейки, а также электролампочки, удлинители, фонари.

ОПТИМИСТИЧНЫЙ ПРОГНОЗ

Литовский оптовый рынок компьютерного и программного оборудования в нынешнем году должен увеличиться на 20% — примерно до 635-700 млн. литов, прогнозируют крупнейшие компании этой отрасли в Литве. “Продажи должны увеличиться благодаря применению налоговых льгот для активизировавшегося рынка домашних потребителей, а также росту инвестиций предпринимателей в информационные технологии”, — утверждает директор одного из крупнейших оптовиков страны *GNT Lietuva* **Витаутас Стунженас**.

Опухоль на теле экономики

Ольга Павук

Теневая экономика — тема столь популярная в 90-х годах и в начале 2000-х — сегодня сама уходит в тень. В годы перед вступлением в Евросоюз госстатистика Балтийских стран показывала стремительное снижение доли теневой экономики в валовом внутреннем продукте. На деле же мнения экспертов по этому поводу расходятся.

ЛАТВИЯ: КОРРУПЦИЯ НА ВСЕХ УРОВНЯХ

В Латвии, начиная с 1993 года, исследованиями теневой экономики занималось не только ЦСУ, но и Министерство финансов, информация которого сильно отличалась от официальной статистики. Последние исследования такого рода в МФ были проведены в 2001 году, после чего ЦСУ стало использовать аналогичную систему учета теневого оборота. Доля теневой экономики в Латвии в 2001 году сократилась до уровня 1993-1994 годов, составив 23,2%. Сегодня официальная статистика говорит о падении “тени” до 17%.

Заметим, что согласно данным исследования Европейской комиссии “Теневая экономика в расширенном Европейском Союзе”, удельный вес теневой экономики Латвии в 2000 году был одним из самых высоких показателей среди государств ЕС и составлял 18% от ВВП (по данным МФ Латвии — 27,4%).

По мнению известного в Латвии экономиста **Райгы Карните**, в настоящее время теневая экономика в Латвии составляет примерно 30% от ВВП. “Это только мое предположение, не опирающееся на какие-либо конкретные факты, но такова может быть реальная ситуация. По-моему, большую часть теневой экономики сегодня составляют зарплаты, выплачиваемые в конвертах”, — отметила она. Эксперт также допускает, что именно уменьшение доли теневой экономики может быть одной из причин столь высоких темпов экономического развития.

“Местные предприятия все более стремительно наращивают объемы деятельности и темпы производства. У них также увеличивается сотрудничество с латвийскими банками как в получении кредитов, так и заявок на финансирование ЕС. Тем самым им приходится все больше раскрывать свою бухгалтерию, что уменьшает возможности теневой экономики”, — подчеркнула экономист. Р. Карните утверждает, что удельный вес теневой экономики и далее будет сокращаться, так как пока налоги для предпринимателей сравнительно низки и менталитет местных бизнесменов все же отличается от менталитета предпринимателей России или Италии, где теневая экономика является своего рода образом жизни. “Чем больше предприниматели будут сотрудничать с банками и привлекать финансирование ЕС, тем быстрее будет уменьшаться доля теневой экономики в ВВП”, — считает экономист.

“Такого бурного роста теневой экономики, как в начале этого года, не было в Латвии уже несколько лет”, — уверяет зам. главного редактора газеты *Neatkarīga Rita Avīze* **Юрис Пайдерс**, многие годы исследующий теневые процессы в стране.

“Это явление сегодня можно наблюдать в абсолютном объеме. Сравним официальные зарплаты в IV квартале прошлого года (147 латов в месяц) и в I квартале этого года (140 латов). Налицо тенденция к сокращению. Но вот парадокс — продажи в торговле при

этом не уменьшились, а очень даже сильно выросли. Это сигнал к тому, что легально через официальные зарплаты предприниматели не компенсируют рост цен. То есть частный сектор не мог компенсировать инфляцию этого года через увеличение легальных зарплат. Значит, он увеличил и компенсировал рост цен через увеличение теневого сектора. Все очень просто. Если работодатель платит на руки в виде зарплаты один лат, то примерно один лат он должен заплатить налогов. Однако, ежели он выплачивает зарплату с левого тоара, то экономит этот лат на налогах”, — рассуждает Ю. Пайдерс.

Он же приводит пример роста теневой экономики: “До недавнего времени в Латвии было три крестьянских хозяйства, которые на дому производили пиво. Варили его небольшими объемами по несколько сот литров в месяц. Оборот у них был где-то 2 тыс. латов в год. Но после того как вступили в силу новые требования ЕС, когда за лицензию необходимо выложить 500 латов и еще уплатить залоговую сумму — 2 тысячи, на рынке остался один такой пивовар. Остальные, как они поясняют журналистам, варят пиво для себя и своих друзей. А это как раз очень тревожный сигнал о том, что сегодня заниматься производством становится просто невыгодно. Конечно, весь малый и средний бизнес не пойдет в тень, но теневая часть на небольшом латвийском предприятии будет сильно увеличиваться, за исключением монополистов и успешных предприятий, которые платят все налоги и имеют самую высокую прибыль в стране”.

При этом следует учесть, что контрабанду Ю. Пайдерс не относит к теневому сектору экономики. По его мнению, причину роста теневого оборота надо искать в налоговой системе: “Бурный рост теневой экономики вызван, во-первых, тем, что индивидуальные предприятия облагаются двойными налогами по сравнению с ООО. А во-вторых, для малого бизнеса выполнение формальных требований легальной работы не соответствует его экономическим возможностям (пример с пивоварами). Борются же, по мнению Ю. Пайдерса, “нужно с экономическими предпосылками. Но вот беда — проблема борьбы с теневой экономикой в нашей стране связана с упорным непониманием или нежеланием понимать, против чего же все-таки мы боремся. При правительстве **Репше** эта борьба велась с последствиями — зарплаты в конвертах вылавливали. Репше имитировал борьбу. Это была явная показуха. Нужно посмотреть на причины, выяснить, откуда у этого процесса ноги растут..”

Еще один бич теневой экономики — коррупция. До сих пор об этом много говорилось, но мало делалось. Министр внутренних дел Латвии **Эрик Екабсонс** после очередной встречи с премьером **Индулисом Эмсисом** заявил: “Организованная преступность, коррупция и разворовывание государства находятся на опасно высоком уровне... Необходимо сделать все, чтобы остановить их”. Он признал, что коррупция в Латвии наблюдается на всех уровнях и во всех сферах — политической, экономической и социальной.

ЛИТВА: КТО-ТО БЕРЕТ, НО КТО-ТО И ДАЕТ

Июньский опрос “Проявления коррупции в масштабах страны в выбранных уездах и находящихся в них самоуправлениях в 2004 году”, проведенный по заказу литовского отделения неправительственной организации *Transparency International*, показал: за последние 12 месяцев 18,4% опрошенных жителей Литвы сталкивались с дорожной полицией и 9% всех опрошенных давали взятку ее сотрудникам. Из чего следует, что каждый второй водитель,

нарушивший правила дорожного движения, дает взятку полицейскому. Подобная ситуация и с медицинскими услугами: 76,2% опрошенных жителей страны прибегали к услугам медиков и 31,5% всех респондентов давали неофициальную мзду врачам.

Самой большой неожиданностью в результате опроса стала тенденция коррупции, упавшая на вузы. 6,9% опрошенных за последний год сталкивались с вузами и 1,9% респондентов неофициально платили преподавателям. Отсюда следует, что каждый третий студент «платил неофициально».

Традиционно довольно высок уровень коррупции на таможне, в судах, при восстановлении права собственности на недвижимость. Как сказал эксперт литовского отделения *Transparency International* **Александр Добрынин**, коррупция не является односторонним феноменом: «Кто-то берет, но кто-то и дает». На вопрос, дали бы они взятку, если бы в будущем пришлось решать подобные проблемы, 82,4% респондентов ответили, что дали бы взятку сотрудникам дорожной полиции, а 40,8% сказали, что заплатили бы и медикам.

Согласно информации Департамента статистики, шестая часть литовской экономики — теневая. В 2002 году теневая экономика в Литве составляла от 15,2% до 18,9% ВВП. Если сравнить с данными за 1996-1995 годы, то доля неучтенной налоговой системы экономики чуть уменьшилась (тогда она составляла 19,1%).

В 2002 году в секторе нефинансовых предприятий в среднем не декларировалось 14,3% доходов. Самый низкий уровень — в области энергетики (1,8%). Самый высокий — в рыболовстве (50%). В лесном хозяйстве он составляет 35,6%, в области личных услуг — 32,9%, в текстильном производстве — 25,2%, в издательском деле скрывают от государства 17,8% доходов, производители мебели — 15,4%.

Количество незарегистрированных наемных работников составляло около 104 тысяч. В основном они заняты в сфере строительства (23%) и в обрабатывающей промышленности (23%), в сельском хозяйстве, а также на предприятиях, занятых охотой и работой в лесном хозяйстве (по 20%).

Что касается сокрытия зарплаты наемных работников, то в 2002 году не были продекларированы заработки почти пятой части всех формально и неформально нанятых работников (23%).

Премьер-министр Литвы **Альгирдас Бразаускас** считает, что теневая экономика — проблема всех постсоветских государств вообще. Такая тенденция сохраняется и в Литве: «Борьба с коррупцией и теневой экономикой является и одной из важнейших задач литовского правительства».

ЭСТОНИЯ: ТЕНЕВАЯ ЭКОНОМИКА ДАЕТ РАБОТУ

Следственный отдел эстонского Налогово-таможенного департамента в течение первого полугодия 2004 года отправил под суд 95 человек, обвиняемых в контрабанде и совершении налоговых преступлений. Ущерб, причиненный обвиняемыми, превышает 100 млн. крон. За первое полугодие налоговый управляющий направил в прокуратуру 74 уголовных дела, объединяющих 135 эпизодов и 95 обвиняемых, сообщает пресс-секретарь департамента. По данным следствия, материальный ущерб, причиненный государству, а также потенциальный ущерб составляет соответственно 121,7 млн. крон и 556 тыс. крон. По состоянию на конец июня в производстве налогового управляющего находилось 121 уголовное дело.

В сентябре в Таллинском городском суде закончился первый в Эстонии процесс по обвинению в отмывании денег. Суд приговорил **Дениса Белякова** (31 год) и **Андрея Михайлова** (32) за отмывание денег в крупных размерах, а также совершение налоговых махинаций к лишению свободы сроком на 5 лет, из которых виновным придется отбыть три года. Осталь-

ная часть наказания является условной, с трехлетним испытательным сроком. Осужденные также будут должны возместить причиненный своими действиями ущерб в размере 100 тыс. крон и перевести через Налогово-таможенный департамент в казну государства 12 408 712 крон. Остальные подсудимые по данному делу за совершение преступлений в налоговой сфере приговорены к условному лишению свободы. Согласно обвинению, осужденные продавали в Эстонии топливо, нелегально завезенное из России, чем причинили государству ущерб в виде не поступивших налогов на сумму около 12 млн. крон. Свою противозаконную деятельность Беляков и Михайлов начали в 2001 году, купив полочную фирму и наняв в качестве ее руководителей подставных лиц.

Годовая доля теневой экономики в 2003 году оценивалась старейшиной Ласнамяэ **Олево Лаангярв** примерно в 25-35 млрд. крон: «Деньги эти уходят на потребление, участвуют в создании рабочих мест, в инвестициях, но не отражаются в статистике ВВП. Наши политики должны решить для себя, нужны ли эти деньги национальной экономике или их следует исключить вообще из оборота вместе с остальными явлениями «тени». О. Лаангярв рассуждает в газете *Молодежь Эстонии*: «Наблюдая за процессами, происходящими в мире, понимаешь: Эстония не может быть исключением из



них. В Англии долю теневой экономики оценивают в 15%, в Германии — 8-12%, во Франции — 13-18%, в Испании — 16-22%. Средний показатель по ЕС — 7-19%. В странах Восточной Европы он выше и колеблется от 15 до 38%, в Эстонии он оценивается в 25-35%».

По мнению О. Лаангярв, теневая экономика производит ценности и дает работу многим. В Эстонии их насчитывается до 100 тыс. человек, суммарно их зарплата составляет 500-600 млн. крон. С этих денег не поступают социальный и подоходный налоги, но эти деньги идут в сферу потребления, которая, в свою очередь, подпитывает малое предпринимательство, увеличивают собираемость косвенных налогов и снижают нагрузку государства, обязанного содержать тех, кто не нашел себе работу в легальном секторе экономики. С исчезновением теневой экономики пропадет и довольно большое количество ее продуктов, появится социальная напряженность.

Просто уничтожать теневую экономику нельзя. Надо создавать условия, при которых нелегальный сектор будет заинтересован в собственной легализации. Иначе говоря, рост в легальном секторе должен опережать рост в нелегальном. Люди и деньги должны иметь мотивировку к тому, чтобы двинуться в законное экономическое пространство. Надо принять во внимание тот факт, что государства, начавшие истреблять теневую экономику, в итоге только увеличили ее. Она, по сути, напоминает злокачественную опухоль, любая попытка оперативного вмешательства может спровоцировать ее разрастание. •



21 СЕНТЯБРЯ 1953 ГОДА ЗАБИЛ ПЕРВЫЙ ГАЗОВЫЙ ФОНТАН ЗАПАДНОЙ СИБИРИ.

Эпоха голубого милосердия

Михаил Тужиков

Собкор газеты "Транспорт России" в Балтии

Газ проник во все сферы деятельности человека, настойчиво вытесняя из них другие виды энергоносителей. Экологически чистое голубое топливо теперь горит не только в конфорках домашних газовых плит, но и в форсунках тепловых электростанций, в турбинах океанских и речных кораблей, в двигателях автомобилей и используется как сырье для химической промышленности. Многие страны мира подсели на дешевое горючее, но его запасами обладают лишь единицы из них, поэтому понятие "голубое золото" — это не метафора, а реальность.

ЧТО ПОЧЕМ

Рост доли газа в структуре энергопотребления объясняется его низкой ценой по сравнению с другими видами топлива, его привлекательностью как легко контролируемого и надежного вида горючего, увеличением мощности газовых электростанций, ростом потребления в быту, снижением популярности атомных электростанций, а также экологическими соображениями.

По оценке Международного газового союза на 1 января 2004 года доказанные мировые запасы природного газа в 80 государствах, располагающих газовыми месторождениями, составили 172,1 трлн. куб. м, что в 70 раз превышает его текущую добычу. Десять крупнейших стран владеют 78% мировых запасов: Россия — 47,6 трлн. куб. м; Иран — 26,6; Катар — 25,8; Саудовская Аравия — 6,8; ОАЭ — 5,9; США — 5,3; Алжир — 4,5; Нигерия — 4,5; Венесуэла — 4,2; Ирак — 3,1 трлн. куб. м.

Мировая добыча газа с первых разработок в 1950 году увеличилась в 13 раз. И, по прогнозам специалистов, к середине XXI столетия доля газа в энергетическом балансе мира составит 30-50%. По данным экспертов ЕС, уже к 2020 году потребление газа удвоится, а процентная доля газа, используемого при производстве электроэнергии, вы-

растет с 20% в 1997 году до 30% в 2020 году. При этом самой перспективной сферой газового бизнеса будет сжиженный природный газ (СПГ). По сравнению с нынешним состоянием рынок СПГ увеличится вчетверо.

В то же время из-за истощения морских газовых месторождений в Северном море, которыми владеют Нидерланды, Норвегия и Великобритания, возрастет зависимость Западной и Центральной Европы от импорта газа — он увеличится вдвое и составит 66%. При этом нужно учитывать социальные последствия сокращения газодобычи. Опыт освоения Норвегией месторождений Северного моря показывает, что привлечение одного рабочего в нефтегазовую отрасль обеспечивает работой 10-12 человек в смежных отраслях (металлургия, машиностроение, связь, транспорт, пищевая промышленность и т. д.).

Несмотря на то что пока предложение газа на европейском рынке превышает спрос, после 2010 года ситуация начнет меняться. В регионе вероятен дефицит газового сырья, а это сохранит доминирование России (в лице *Газпрома*), а также Алжира и Норвегии в качестве главных поставщиков газа. В силу сложившихся исторических и экономических причин, а также географического положения ОАО

Газпром является монопольным лидером на рынках стран Центральной и Восточной Европы. Достаточно сказать, что потребность в природном газе стран Балтии на 100% обеспечивается поставками российского газа.

Цена голубого топлива, так же как и черного золота, неуклонно растет. Если в 2001 году отпускная цена на газ в России — крупнейшей мировой державе по его запасам — составляла 16 долларов за тысячу кубометров, то к 2010 году она должна составить по оценкам Федеральной энергетической комиссии России — 59-64 долларов. Для справки: себестоимость добычи газа на скважинах Ямала в России составляет около 4 долларов за тысячу кубометров. Сегодня цена реализации российского газа в РФ и странах Европы различаются в 5 раз — 19,8 и 100,4 доллара за тысячу кубометров (с учетом акциза и таможенных пошлин — 130 долларов) соответственно. Вследствие этого в ЕС цена на газ более чем в 2,5 раза превышает цену угля и незначительно отстает от цены нефти. Страны Балтии до сих пор получают российский газ по щадящей цене — около 40 долларов за 1 тыс. куб. м.

СТРАНЫ БАЛТИИ ПОПАЛИ ПОД ЕВРОЗАВИСИМОСТЬ

Балтийские страны, недавно вошедшие в Евросоюз, подпадают теперь под общеевропейскую планку зависимости от поставок российского газа, потребление которого неуклонно растет. По оценке президента компании *Latvijas Gaze* Адриана Дависа, уже к 2015 году в Латвии его объем может составить 2,6 млрд. куб. м (в 2003 году всего было импортировано 1,9 млрд. куб. м природного и сжиженного газа), в Литве — око-

ло 7 млрд. (6,25 — в 2003 году), а в Эстонии — 1,5 млрд. куб. м (1,25 млрд. куб. м в прошлом году).

Газовую отрасль Прибалтики контролируют российская компания ОАО Газпром и международная группа компаний ITERA (46% акций принадлежит Itera Group NV — Нидерландские Антильские острова). Газпром является единственным поставщиком природного газа в Литву и совместно с ITERA — в Латвию и Эстонию.

ЛАТВИЙЦЫ НА ОСОБОМ ПОЛОЖЕНИИ

Газовый рынок Латвии монополизировала компания Latvijas Gaze (акционерный капитал — 39,9 млн. акций), акционерами которой являются: Ruhrgas Energie Beteiligungs AG — 35,6% акций, E.ON Energie AG — 11,5%, ООО Itera Latvija — 25%, ОАО Газпром — 25%, миноритарные акционеры — 2,9% и правительство Латвии, владеющее 117 акциями.

Ежегодно Газпром поставляет в Латвию порядка 1,15 млрд. куб. м природного газа, и латвийцы пока платят за него в три раза меньше, чем многие европейцы. Объясняется это географической близостью к поставщику, наличием единой системы газоснабжения на бывшей территории СССР и шадящими расценками на природный газ.

“Латвия находится в особом положении благодаря своему стратегическому ресурсу — Инчукалнскому подземному хранилищу газа (ПХГ); — считает заместитель председателя правления ОАО Газпром Александр Рязанов. Президент компании ITERA Latvia Co.Ltd. Юрис Савицкис настроен более пессимистично: “В Латвии произойдет выравнивание цен с

Европой. И тогда нашему населению однозначно придется платить за газ дороже. Все-таки пока Россия поставляет нам его по ценам ниже, чем в ЕС”.

ЭСТОНИЯ НАЦЕЛИЛАСЬ НА ФИНЛЯндиЮ

Крупнейшими акционерами эстонского газового концерна Eesti Gaas являются российский Газпром (37% акций), немецкий Ruhrgas AG (32,3%) и скандинавский Fortum Oil&Gas OY (17,7%). ITERA владеет 10% акций Eesti Gaas.

Эстонские газовики планируют проложить по дну Финского залива газопровод, чтобы начать продажу природного газа в Финляндию. Пропускная способность трубы составит от 700 млн. до 1 млрд. куб. м газа в год. Сейчас эстонское предприятие ведет оценку технических и экономических возможностей реализации проекта, а также изучает потребности Финляндии в природном газе. Предположительно, строительство газопровода начнется в 2007 году. По словам руководства компании, прокладка нового газопровода позволит лучше загрузить эстонские газопроводы, а также задействовать для снабжения Финляндии газовые резервуары в Латвии. Подключение Финляндии к эстонскому газопроводу поможет уменьшить ее зависимость от норвежских поставщиков газа.

ЛИТВА ПРОДЛИЛА КОНТРАКТ С РОССИЕЙ

Весной 2004 года ОАО Газпром купил за 100 млн. литов принадлежачие литовскому государству 34% акций компании по торговле и транспортировке газа Lietuvos dujos (Литовский газ). Стратегическим же инвестором в Lietuvos dujos



Газпром

ГАЗПРОМ И LIETUVOS DUJOS: Продление долгосрочного контракта на поставку газа в Литву.

считается немецкая компания Ruhrgas, которой также было продано в позапрошлом году 34% акций литовского предприятия. У правительства Литвы после сделки с Газпромом остается 24,36% акций Lietuvos dujos; 35,49% акций владеют совместно Ruhrgas и E.ON Energie, а 6,15% — принадлежит мелким инвесторам.

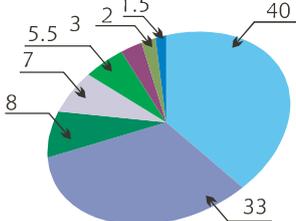
В 2003 году Газпром поставил в Литву 3,012 млрд. куб. м природного газа, а в 2004 году планируется поставить — 3,160 миллиардов. Долгосрочный контракт на поставку газа в Литву между ОАО Газпром и АО Lietuvos dujos продлен до 2015 года по согласованной сторонами формуле цены, увязанной с ценами на альтернативные виды топлива.

Власти Балтийских государств на протяжении долгого времени говорили о необходимости избавиться от “влияния Москвы” за счет строительства газопровода из Норвегии. Постепенно они осознали, что за норвежский газ придется платить значительно дороже, чем за российский, и отказались от этой идеи. Так что эра газового милосердия со стороны России продолжается. Пока... •

МИРОВЫЕ ЗАПАСЫ ГАЗА, НА 01.01.2004 ГОДА, В %

Всего — 172,1 трлн. м³

- Восточная Европа и бывш. СССР
- Ближний Восток
- Африка
- Азия (развивающиеся страны)
- Северная Америка
- Латинская Америка
- Западная Европа
- Азия (пром. развитые страны)



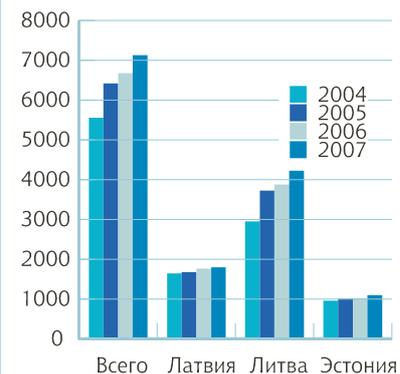
Источник: Oil & Gas Journal.

ПОТРЕБЛЕНИЕ ПРИРОДНОГО ГАЗА В БАЛТИЙСКИХ СТРАНАХ*



* Без учета потребления сжиженного природного газа (СПГ).
Источник: Latvijas Gaze.

ПРОГНОЗ ПОТРЕБЛЕНИЯ ПРИРОДНОГО ГАЗА В БАЛТИЙСКИХ СТРАНАХ*



* Без учета потребления сжиженного природного газа (СПГ).
Источник: Latvijas Gaze.

СХЕМА ГАЗОПРОВОДОВ БАЛТИИ



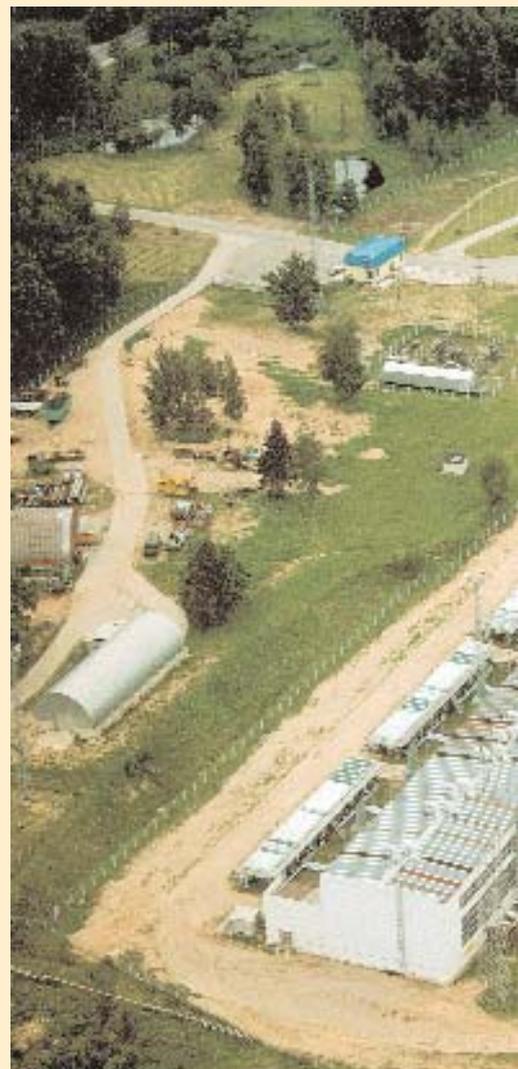
Наталья Вострова

Инчукалское природное хранилище газа (ИПХГ) расположено всего в нескольких десятках километров от латвийской столицы. Подъезжая к хранилищу, видишь небольшой и очень ухоженный, по сути, настоящий завод.

На холмистой земле с английским газозоном повсюду аккуратное переплетение трубопроводных систем с различной запорной арматурой, агрегаты с громадной системой обвязки — особые устройства для закачивания и охлаждения газа и сами скважины. Но каждая единица мини-завода — взаимосвязанный элемент. ИПХГ — это современный технологический комплекс наземного и подземного оборудования, который занимает достаточно большую территорию. Например, рабочие скважины и те, что призваны

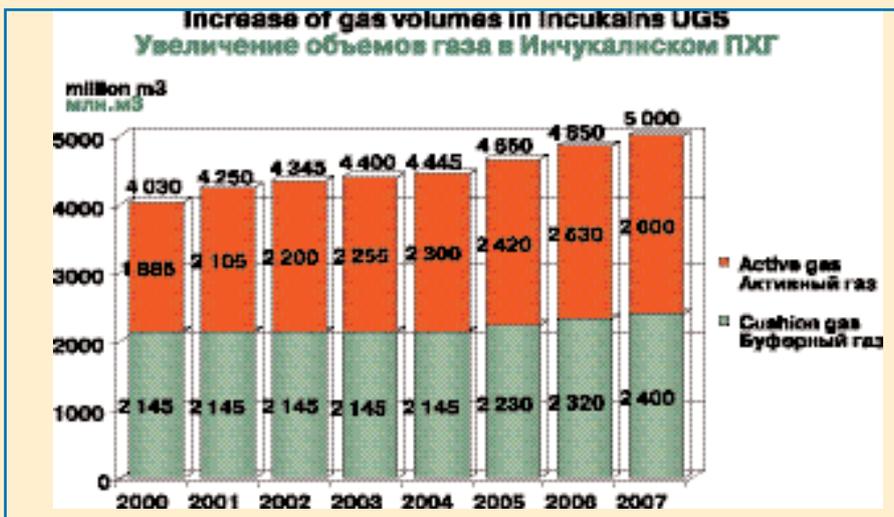
следить за поведением газа под землей, — разбросаны на многие километры вокруг центрального, так сказать, офиса предприятия. Ну а здесь работает команда опытных профессионалов. Обслуживают, как здесь шутят, латвийское “месторождение газа” — 117 человек. Безусловно, это специалисты высокого класса и специального образования.

ИПХГ является уникальным подземным хранилищем Европы, созданным самой природой. На большой глубине в недрах земли находится закачанный сюда



Газовая к

человеком природный газ для создания резервов на зимний сезон, когда его потребление, по сравнению с летом, возрастает в 4-5 раз. Латвия — одна из немногих стран мира, которая в холодные периоды года имеет возможность за счет своего “погреба” покрыть не только собственные, но и нужды соседних государств в природном газе. Так, голубое топливо из-под Риги поставляется и латвийским потребителям, и эстонским, и российским. В минувшем зимнем сезоне компания *Latvijas Gaze* из Инчукалского подземного хранилища транспортировала газ в Эстонию, Псковскую, Новгородскую области и в Литву, после того как Россия прекратила подачу газа в Беларусь. Бесперебойно снабжать соседей теплом ста-





латвийских природных хранилищ (всего их 11) — 70 млрд. куб. м природного газа.

СТРУКТУРА ГАЗОХРАНИЛИЩА И ЕГО БЕЗОПАСНОСТЬ

Инчукалнс — не только одно из крупнейших газохранилищ, но и стратегический объект газоснабжения в регионе Балтийского моря и северо-западной части России. Представляя собой столь значимый объект, ИПХГ развивается в соответствии с европейскими стандартами и находится под жестким контролем западных и восточных специалистов газовой промышленности. Наблюдение за заводом, за поведением газа под землей ведется и местными, и зарубежными специалистами из российских институтов ВНИИГАЗ, Гипроспецгаз и немецких компаний *Pipeline Engineering GmbH, Untergrundspeicher und Geotechnologie – Systeme GmbH*.

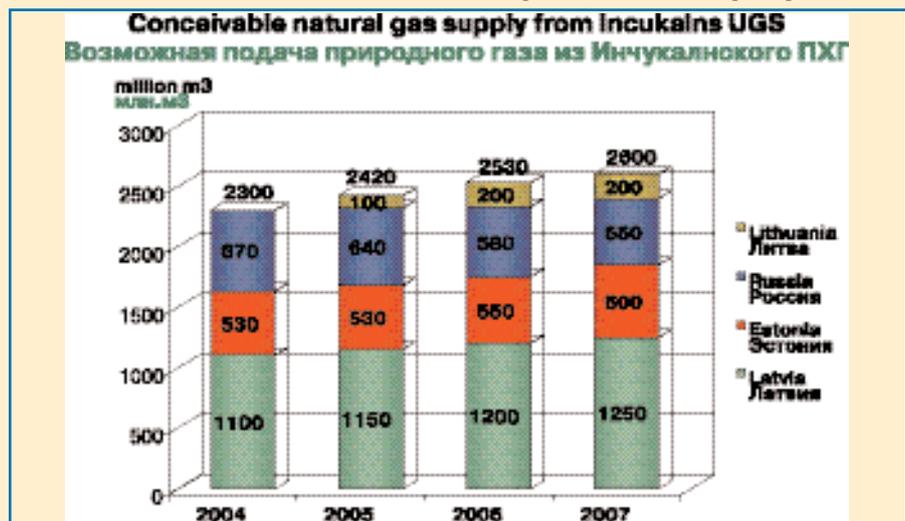
Конечно, с точки зрения окружающей среды вполне понятны опасения по поводу безопасности Инчукалнского газохранилища. Однако оно не представляет никакой угрозы. И вот почему. Газ хранится не в емкостях с какими-либо границами, а в порах изогнутого в виде шапки слоя песчаника толщиной до 50 м, покрытого со всех сторон газонепроницаемыми породами глины. Там нет кислорода, и к примеру процесс возгорания на большой глубине просто исключен. Белый кембрийский песчаник образует естественный подземный резервуар на глубине 600-800 м, а вода, которая заполняет песчаник, вытесняется закачанным под давлением газом и сама вытесняет газ, когда его надо “поднять” из-под земли.

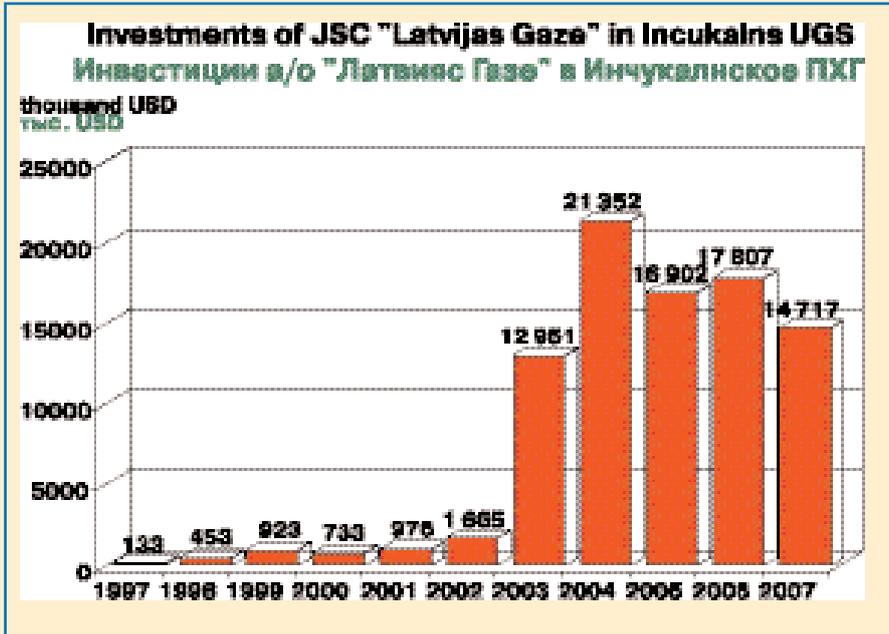
Закачка газа в пористый слой песчаника и его отбор обеспечивается наземными и подземными технологическими установками ИПХГ. Естественно, это непростой процесс. Во время закачки газа газ очищается от нежелательных примесей и замеряется, затем в компрессорном цехе в

газовая Европа

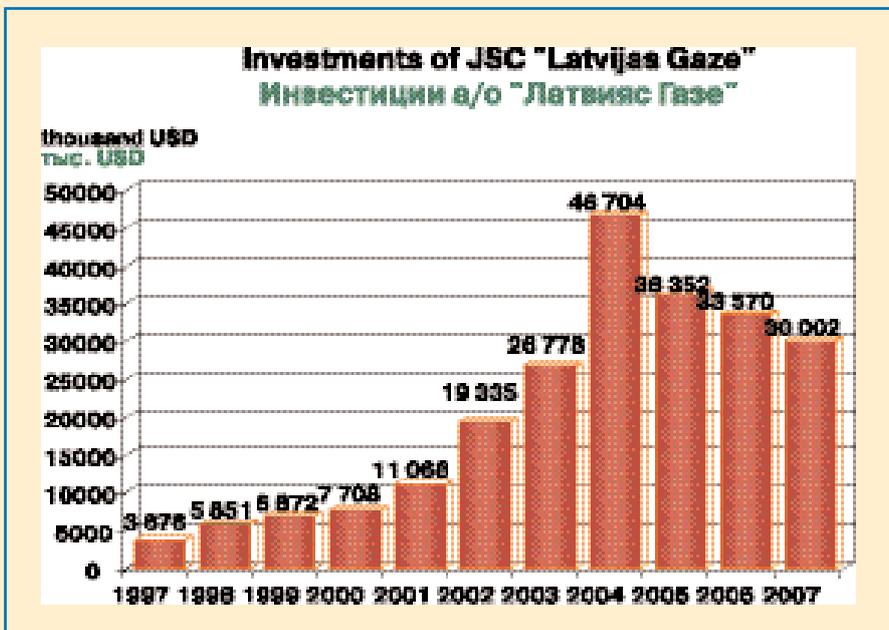
новится возможным за счет удивительных недр латвийской земли.

По некоторым оценкам, Инчукалнс может принять газа в два раза больше, чем его тратит, например, вся наша республика в течение года. На сегодня вместимость хранилища — 4,4 млрд. куб. м, из них 2,145 миллиарда занимает буферный (неприкосновенный запас), а 2,255 миллиарда — активный газ. Однако компания *Latvijas Gaze* ожидает в будущем увеличения потребления газа не только в Латвии, но и во всех странах Балтии, поэтому рассматривает возможности расширения газохранилища. Исследования показали, что в общей сложности ИПХГ может “принять” до 6 млрд. куб. м природного газа, половина которого будет активным. Потенциал же остальных





три этапа давление газа повышается до необходимого уровня для его закачки — до 105 бар. Во время чего температура газа возрастает. После каждого этапа газ охлаждается в особой трубопроводной системе. И уже тогда коллекторные установки равномерно распределяют его между 93-мя эксплуатационными скважинами (всего их 180; около половины исполняют функцию “наблюдателей”), через которые газ закачивается в хранилище. Во время же пикового сезона потребления газа он отбирается из резервуара, давление его понижается, он сушится, фильтруется, опять замеряется и только после этих манипуляций направляется в магистральный газопровод и, далее, к потребителям. Добавим, что за 36 лет существования хранилища на нем не было ни-



каких чрезвычайных происшествий. Кроме особых систем безопасности всего технологического оборудования, Инчукалнс — закрытая охраняемая территория.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ТЕХНОЛОГИЙ

Основные перспективные направления компании *Latvijas Gāze* — приобретение, хранение, транспортировка и реализация благоприятного среде топлива. В связи с этим предприятие считает приоритетным вовлечение ИПХГ в общий комплекс газоснабжения Балтийских государств, России и Европы. Поэтому сегодня разработан и принят новый проект развития, а также предусмотрено значительное увеличение инвестиций в Инчукалнское ПХГ.

Для модернизации существующих систем газоснабжения, для повышения безопасности всего комплекса ИПХГ планируется инвестировать более

70 млн. долларов (в 2003 году израсходовано 13 млн. долларов). Продолжатся работы по установке резервного компрессора, реконструкции имеющейся газовой компрессорной станции, скважин и всех соответствующих элементов закачки и отбора газа. А самое важное — обновится единый центр оперативного управления и контроля, что обеспечит единый надзор за технологическим процессом Инчукалнского ПХГ. Это еще более повысит его безопасность и стабильность поставки газа. После завершения инвестиционного проекта в 2008 году — ИПХГ большей частью будет соответствовать всем европейским стандартам. Тем не менее *Latvijas Gāze* не думает останавливаться и будет продолжать вкладывать средства в безопасность газоснабжения и стабильность в регионе. •

Пятый международный форум

2004

11-12 Октября 2004 года

Выставочный комплекс ЛЕНЭКСПО, Санкт-Петербург, Россия

БУДУЩЕЕ

БАЛТИЙСКИХ ПОРТОВ

При поддержке:



Организации Балтийских портов
Мэрии города Таллинна
Правительства Санкт-Петербурга
Министерства транспорта РФ
Министерства экономики и
коммуникаций Эстонской
республики



Министерства сообщения
Латвийской республики



Министерства транспорта и
коммуникаций Литовской
республики



Евразийского Транспортного
Союза



ФИАТА
Института проблем тр-га РАН



Ассоциации морских торговых
портов

В сотрудничестве с:



Международной выставкой
ТРАНСТЕК-2004



Известные эксперты и специалисты из стран Балтийского моря выступят с докладами по самым насущным вопросам дальнейшего развития портов.



Ключевые вопросы:

- Проекты расширения и развития инфраструктуры
- Привлечение грузопотоков и инвестиций
- Условия работы портовых операторов
- Взаимодействие различных участников транспортного процесса

Кто должен принять участие:

- Грузоотправители и перевозчики
- Портовые операторы и операторы терминалов
- Стивидоры и агенты
- Ж/д и автоперевозчики
- Грузовладельцы
- Фрахтователи и экспедиторы
- Международные транспортные организации
- Ассоциации

У делегатов будет возможность посетить терминалы Морского Порта Санкт-Петербург и Высоцка, встретиться с партнерами по бизнесу и установить новые контакты.

Санкт-Петербург является сокровищницей исторических памятников и достопримечательностей. Не упустите шанс увидеть всемирно известную столицу.

Страны-участницы:

Россия, Эстония, Латвия, Литва,
Финляндия, Германия, Польша, Швеция,
Дания, Беларусь, Украина, Казахстан

Рабочие языки:

Английский, русский.
Обеспечивается синхронный перевод.

Organizer:
Organizator:

B&i
Bi-Info

42 Narva pst., 10100 Tallinn, Estonia
Tel.: + 372 6272767, 6272773
Fax: + 372 6272771
e-Mail: conference@bi-info.ee, intermedi@bi-info.ee
Internet: www.bi-info.ee

Город-порт в условиях новой Европы

Михаил Тужиков

Собкор газеты “Транспорт России” в странах Балтии

20 августа 2004 года в Риге прошла международная конференция “Современный город-порт в новой Европе”, в работе которой приняли участие 244 представителя из 17 стран мира. Помимо стран Балтии на форуме присутствовали делегации из России, Беларуси, Украины, Узбекистана, Китая, Польши, Швеции, Германии, Франции, Финляндии, Нидерландов, Великобритании, Канады и Израиля. Основной итог конференции — грузов хватит всем, нужно только взаимовыгодно сотрудничать.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Большой интерес у участников конференции вызвал доклад советника губернатора Санкт-Петербурга, академика Международной и Российской академии транспорта **Бориса Усанова** “Большой порт Санкт-Петербург в концепции генерального плана развития города на ближайшие четверть века”.

В своем выступлении Б. Усанов подчеркнул, что в концепции развития Санкт-Петербурга лежит идея “Открытого европейского города”, который должен занять достойное место в созвездии крупных городов Европы, играя роль узла мировых морских и сухопутных путей. В качестве стратегических ориентиров устойчивого развития Санкт-Петербурга в области внешнего транспорта Б. Усанов отметил:

- значительное повышение роли города как крупного международного торгово-транспортного центра с достижением годового объема перевалки грузов до 460-500 млн. т (морские перевозки составят 62 млн. т) на основе развития всех шести видов транспортного комплекса: железнодорожного, морского, речного, воздушного, трубопроводного, а также региональных автомагистралей, обеспечив тем самым успешную конкурентоспособность с другими транспортными комплексами Балтийского региона;

- превращение Санкт-Петербурга в центр туризма мирового значения с увеличением числа гостей до 6 миллионов в год и количества гостиничных мест — до 60-70 тысяч;

- проведение работ по повышению способности Балтийского водного пути для вхождения в речную систему средневропейской части России.

Говоря о морском бизнесе, Б. Усанов с гордостью заметил, что прошлый год город-порт Санкт-Петербург закончил с объемом перевалки экспортно-импортных грузов — 42,1 млн. т, а за 7 месяцев этого года уже переработано более 27 млн. т — на 1 миллион меньше, чем за весь 1999 год.

Статистические данные показывают, что основные контейнерные перевозки в России развиваются в основном в северо-западном направлении. Помимо *ННК* в Санкт-Петербурге работает еще 5 контейнерных компаний, которые в совокупности дают объем более 4 млн. TEU, что сопоставимо с такими крупными западноевропейскими портами, как Гамбург или Амстердам.

Если говорить о стоимости перевозки контейнеров из Москвы в Роттердам с использованием железнодорожного и морского транспорта, то перевозка 20-футового контейнера через Котку (Финляндия) обойдется в 1 146 долларов, через Рижский порт — 1 094 доллара, а через Санкт-Петербург — 983,8 доллара.

“Я не случайно привожу эти цифры, — закончил свое выступление Б. Усанов, — а для того чтобы сказать: мы будем отбирать у вас (прибалтов. — Прим. авт.) отечественные грузы, как бы дорого нам это не обходилось. Мы занимаемся транспортными коридорами не потому, что они нам позарез нужны, а для создания условий более дешевого транзита грузов из Азии в Европу и наоборот. При этом мы корригируем свои действия с транспортным комплексом ЕС и загружаем портовые мощности Финляндии и стран Балтии. Хочу еще раз подчеркнуть, что мы сможем справиться с тем грузооборотом, который диктует перспектива развития Азиатско-Тихоокеанского региона, только совместными усилиями, только паритетными началами в развитии наших портовых комплексов и всего того, что входит в международную транспортную систему”.

ТАЛЛИНН

Бывший управляющий Таллиннского порта **Рихо Расманн**, в настоящее время исполнительный директор компании *Audentes Ariko AS*, начал свое выступление на английском языке: “Поскольку 10-ти процентам присутствующих в зале необходимо переводить с русского на другие языки, а 40 процентов нуждаются в переводе с английского, то поэтому я буду говорить на русском языке”. Далее речь пошла о скоростных морских дорогах, которые, по мнению Р. Расманна, являются дополнительной прибавочной стоимостью, создающейся во время транспортировки груза. “Мы должны иметь в виду, что любые транспортные операции — это прежде всего сервис, — продолжил эстонский докладчик. — Поэтому, когда речь заходит о транспорте, то имеется в виду связь между тремя главными элементами: общим внутренним продуктом, торговлей и транспортом. Второе, что необходимо учитывать — это концентрация промышленности и количество населения, проживающего в данном районе. Балтийский регион — наиболее интенсивно развивающийся в настоящее время и поэтому скоростные морские дороги для него очень важны.





РИХО РАСМАНИС

Архив ЕК

Однако нужно иметь в виду, что не только деньги и не только время являются главными факторами в транспортном процессе — есть еще и такой важный элемент, как безопасность и сохранность грузов. Все эти элементы в совокупности учитываются multifunctional методики.

В Балтийском регионе объем переработки грузов составляет 450-480 млн. т в год, но грузы эти предназначаются в основном странам, значительно удаленным от побережья Балтийского моря, и, таким образом, интерес к нашему региону многократно возрастает. Более того, растущие грузопотоки дают новые рабочие места. Специалисты подсчитали, что увеличение грузооборота на 2-5 тыс. т создает 1 рабочее место в порту?

По мнению г-на Расманна страны Балтии тяготеют в настоящее время к скоростным морским перевозкам по трем направлениям:

- Клайпеда — Киль (успешно работает паромная переправа);
- перевозки через Польшу автомобильным транспортом (ежедневно литовско-польскую границу пересекают 1 200-1 500 грузовых автомашин);
- Клайпеда — Карлсхамн (Швеция).

“Однако нет ни одной компании, не испытывавшей проблем с перевозкой грузов через территорию Польши, где безопасность отличается от паромных перевозок в 3 раза”, — посетовал Р. Расманн.

РИГА

Генеральный директор ГАО *Latvijas Dzelzceļš* **Андрис Зоргевиц** начал говорить без всяких предисловий: “*Латвийская железная дорога* является самым уверенным, самым надежным партнером для всех производителей в странах СНГ! Лучший путь для ваших продуктов к потребителям, кроме как по латвийской железной дороге к латвийским портам, вам больше не найти, за исключением Питера — нашего партнера и друга!

Почему я так говорю? А потому что мы в Латвии были умнее наших “злостных” конкурентов в Эстонии и в Литве. Мы не строили пограничные станции. Мы не нарушали технологии, построенные за последние 50 лет. Мы их развивали!

Сегодня, после вступления Латвии, Литвы и Эстонии в Европейский Союз, я с этой трибуны могу заявить о том, что великая Россия и чуть менее великая Беларусь оперирует по всей территории ЕС, так как их железнодорожные операторы давно и успешно работают на всем пространстве от Тихого океана до Балтики. Мы тоже едем по территории СНГ, будучи опе-

раторами Евросоюза. Таким образом, сегодня *Латвийская железная дорога* ни на один сантиметр, ни на один цент не ухудшила возможностей для восточного производителя.

Сегодня самое главное — время и деньги, поэтому период, когда строили порты кто, где хочет, заканчивается. Рыночная экономика в России стремительно развивается, и там уже есть такие регионы, где уровень жизни намного превышает балтийский. Сегодня, прежде чем что-то построить, необходимо просчитать: стоит ли овчинка выделки. Именно с этой точки зрения мы и смотрим, где найти нишу, в которой можно в будущем предложить свои услуги.

Что нами сделано в этом направлении? У нас по коммуникациям с Россией контакты намного лучше, чем у *Lattelekom* (Латвийская телекоммуникационная компания. — Прим. авт.). Мы обеспечиваем безопасность наших грузов, используя средства ЕС — уже использовано 150 млн. евро. Существуют проекты:

- развития рижского железнодорожного узла с учетом Рижского свободного порта стоимостью 101 млн. евро;
- модернизации связи — 63,7 млн. евро;
- прокладки второго пути по требованию ЕС, запрещающему везти по одной линии грузы и пассажиров — 60,2 млн. евро.

Мы много средств вложили в развитие наших портовых городов и наши партнеры-портовики могут сказать вместе с *Latvijas Dzelzceļš*, что мы готовы предложить свои услуги производителям на огромном пространстве.

По поводу проекта “*Real Baltica*” (скоростная железнодорожная магистраль Таллинн — Рига — Вильнюс — Варшава с европейской шириной колеи. — Прим. авт.) могу сказать одно: это политическое решение, так как у трех Балтийских государств нет ресурсов для ее строительства. Мы доказали европейским экспертам, что в Европе есть не только ширина колеи 1 435 мм, но есть и нормальная ширина — 1 520 мм — в Балтийских государствах, и что эта железнодорожная транспортная система не хуже их, поскольку связывает огромные просторы СНГ с балтийскими терминалами. Нам не надо ничего перестраивать, а вот Европа может получить выгоду от использования нашей колеи.

Если же включить Санкт-Петербург в магистраль “*Real Baltica*”, то может получиться очень интересный проект, поскольку северная столица России имеет многомиллионное население” •



АНДРИС ЗОРГЕВИЦ

И. Калинин, Н. Мезиньш, А.Г.

Перспективы развития автобусных перевозок Рижскому международному автовокзалу — 40 лет!

Анжела Ржищева

О планах развития, расширении сотрудничества с перевозчиками из других стран рассказывает БК председатель правления АО *Rigas starptautiska autoosta*, генеральный секретарь *Association of Pan-European Coach Terminals e.V.* Вайра Громуле.



RIGAS STARPTAUTISKA
AUTOOSTA

СОХРАНЯЯ ТРАДИЦИИ

“История автобусных перевозок в Латвии берет начало с 20-х годов прошлого столетия, — отметила Вайра Громуле. — Однако Рижский международный автовокзал (РМА) общей площадью 14 тыс. кв. м был построен только в 1964 году. Здесь сосредоточены все услуги, необходимые пассажирам: продажа билетов, хранение багажа, залы ожидания, информационные службы и т. д.

Следует отметить, что инфраструктура РМА изначально настолько хорошо продумана, что и сегодня мы не изменили его основные функциональные узлы. Однако в последние годы наблюдается рост числа автобусных перевозок, следовательно, расширился и спектр необходимых услуг. Поэтому мы сократили площадь административного корпуса и весь второй этаж вокзала оборудовали для нужд пассажиров. Здесь можно не только подождать необходимый рейс в зале, но и остановиться в комнате матери и ребенка, либо в специальных комнатах отдыха, перекусить в уютном кафе, принять душ. Так-

же, с учетом современных требований, в РМА можно воспользоваться интернетом.

Для удобства клиентов открыты международные кассы, а также РМА заключил договор с ООО *Rigas satiksme*, благодаря чему здесь можно приобрести месячные билеты на проезд в общественном транспорте. Позаботились мы и о гостях столицы. На первом этаже РМА также работает информационно-туристическое бюро, где можно получить справки о Риге, составить маршрут путешествия по Латвии и т. д. Около РМА находится парковка такси, благодаря чему гости Риги могут без проблем добраться до необходимой гостиницы, кемпинга и т. д. Особое внимание уделяется людям со специфическими нуждами — инвалидам. Для них оборудован специальный лифт, туалет, а также появляются автобусы, въезд в которые возможен на инвалидной коляске.”

РАСШИРЯЕТСЯ СПЕКТР МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В 2000 году прошел процесс приватизации РМА и создано АО *Rigas starptautiska autoosta*. Была намечена программа развития, которую удалось успешно реализовать. Так, в 2000 году РМА обслужил 1 743 487 пассажиров, в 2001 году соответственно 2 000 035, в 2002-м — 2 226 850, а в 2003-м — 2 499 083.

После выплаты налогов прибыль АО *Rigas starptautiska autoosta* в 2003 году составила 73,12 тыс. латов, что на 10,96 % больше, по сравнению с 2002-м годом.

Ежедневно РМА обслуживает порядка 600-700 рейсов. В целом, ежегодно

комплекс услуг, предоставляемых РМА, используют около 6 млн. человек.

В последние годы изменилась структура перевозок АО *Rigas starptautiska autoosta*. Ныне 79% приходится на междугородные перевозки, 14% — на региональные, 7% — на международные. Причем с каждым годом именно международных маршрутов становится больше.

Руководство РМА связывает рост интереса пассажиров к автобусному сообщению со вступлением Латвии в ЕС, в результате чего увеличился приток туристов в республику. А также явным преимуществом автобусных перевозок по сравнению с железнодорожными и авиа, благодаря их эластичности и доступности по ценам в сочетании с высоким качеством предоставляемых услуг:

“Ныне у нас имеются 14 международных маршрутов, — отметила Вайра Громуле. — Из Риги на автобусе можно поехать в Эстонию (Тарту, Таллинн, Пярну), Литву (Вильнюс, Каунас, Клайпеда, Шауляй, Паневежис), Россию (Москва, Санкт-Петербург, Новгород, Калининград, Смоленск, Псков, Острова, Луга), Беларусь (Минск, Витебск, Гродно), на Украину (Киев, Одесса, Львов, Днепропетровск, Симферополь, Донецк, Полтава, Винница), в Польшу (Варшава, Белосток, Гданьск), Чехию (Прага), Францию (Париж, Лиль), Нидерланды (Амстердам, Утрехт, Бреда), Бельгию (Брюссель, Антверпен), Германию (Берлин, Бременхафен, Бремен, Бонн, Дюссельдорф, Дрезден, Дортмунд, Эссен, Франкфурт, Кассель, Кельн, Мюнхен, Мюнстер,

Манхейм, Штутгарт, Гамбург, Ганновер, Нюрнберг, Потсдам), Великобританию (Лондон, Бирмингем, Бристоль, Фолкстоун, Ливерпуль, Манчестер, Ноттингем, Кардиф, Эдинбург, Глазго), Норвегию (Осло, Сарпборг), Швецию (Карлсхамн, Кристианштад, Халмшиадт, Варберг, Гётеборг).

С сентября этого года РМА также предоставляет новую услугу — резервация билетов на международные рейсы из столицы Литвы: Вильнюс — Варшава (ежедневно в 23.00 по европейскому времени), Вильнюс — Гданьск (каждый вторник в 22.50), Вильнюс — Киев (по понедельникам, средам и пятницам в 22.00), Вильнюс — Фленсбург (по воскресеньям в 17.00), Вильнюс — Прага (по вторникам и пятницам в 16.30). То есть, пассажир может приобрести в РМА билет на вышеуказанные рейсы с указанием места, а затем добраться до Вильнюса любым удобным для него транспортом (на автомобиле, автобусом, поездом).

Также этой осенью у нас появился новый перевозчик из Таллинна, который осуществляет более мобильные рейсы, с целью сократить время в пути.

ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО АВТОВОКЗАЛА

Поскольку здание РМА построено 40 лет назад, возникла необходимость капитального ремонта, что и было сделано. Следует отметить, что в период проведения работ, РМА продолжал функционировать. Однако с учетом увеличения пассажиропотока, внедрения современных технологий, развития автобусных перевозок, требуется строительство нового автовокзала.

“Подобная ситуация актуальна для всей Европы, а также республик бывшего Советского Союза, ныне — независимых государств, — отметила Вайра Громуле. — Недавно, например, построен автовокзал в Гамбурге, Санкт-Петербурге, Москве, Минске и других городах. У нас, в Риге, ситуация осложняется тем, что РМА расположен на территории культурно-исторического комплекса Старого города. Поэтому для проведения реконструкции требуется согласование проекта с различными государственными инстанциями, на что потребуется не мало времени. Более того, для реализации проекта потребуются немалые средства, поэтому сейчас мы заняты поиском инвесторов. Отрадно, что наблюдается интерес со стороны предпринимателей. Следует отметить, что Рижская дума пошла навстречу нашему предприятию и выделила дополнительные площади, неподалеку от центра столицы. В данный момент разрабатывается проект строительства регионального автовокзала. Общий объем инвестиций —

около 0,5 млн. латов. Объект площадью 11 тыс. кв. м планируется сдать в эксплуатацию осенью 2005 года. В период проведения реконструкции РМА здесь по-прежнему будут работать информационные службы и билетные кассы, а автобусное сообщение планируется организовать с регионального вокзала. Для удобства пассажиров, из центра Риги сюда можно будет добраться на специальном автобусе.”

BALTIC LINES — ДЛЯ УДОБСТВА КЛИЕНТОВ

Специалисты АО *Rigas starptautiska autoosta* разработали и внедрили новую программу обслуживания перевозчиков и пассажиров — *Baltic Lines* — с целью обеспечения качественно нового уровня обслуживания.

“В рамках *Baltic Lines* нам удалось усовершенствовать системы управления и контроля предоставляемых услуг, что позволяет соединить между собой диспетчерскую и справочную службы, а также систему продажи билетов, — отметила Вайра Громуле. — Благодаря этому, пассажир получает блок информации, необходимой каждому путешественнику, — Прежде всего о расписании автобусов и оперативные данные об изменениях в нем. А также возможность зарезервировать билеты, находясь у себя дома, запланировать маршрут следования по Латвии, а в недалеком будущем — в страны Европы и Восточный регион, используя различные виды транспорта (автобус, поезд, самолет, паром, такси). Позаботились мы и о дополнительных услугах — перемещение багажа, оформление виз, страховка для туристов, резервирование мест в гостинице и т. д. *Baltic Lines* подразумевает всевозможные виды оплаты (безналичный расчет по кредитной карточке, через интернет, по мобильному телефону). В ближайшем будущем программу *Baltic Lines* планируется внедрить не только в Риге, но и в других городах Латвии.



Т. Страхова

ВАЙРА ГРОМУЛЕ: С каждым годом международных маршрутов становится больше.

Следует отметить, что *Baltic Lines* — универсальный продукт, который может использоваться не только в Латвии, но и в других странах. Если у зарубежных перевозчиков будет интерес, мы всегда рады помочь. Наши специалисты готовы адаптировать *Baltic Lines* к условиям работы в любом регионе.”

ПОВЫШАТЬ КАЧЕСТВО УСЛУГ

В прошлом году в Риге была учреждена Ассоциация автоперевозчиков — *Association of Paneuropean Coach Terminals e.V* В нее входят не только страны Европейского Союза, но и Россия, Украина, Беларусь. Основная задача новой организации — сотрудничество, а также обмен опытом между автовокзалами разных стран с целью создания единой информационной системы.

“В сентябре этого года в Берлине состоялась первая конференция Ассоциации, — отметила Вайра Громуле. — Были найдены точки соприкосновения, а также намечены пути реализации совместных проектов. Надеюсь, что в недалеком будущем у пассажиров появится возможность получить данные о расписании движения автобусов в любую из стран Европы, а также Восточного региона.” •

ПРОГРАММА РЕАЛИЗАЦИИ БИЛЕТОВ И УЧЕТ РЕЙСОВ BALTIC LINES

Новая программа продажи билетов *Baltic Lines*, внедренная на Рижском международном автовокзале, представляет следующие сферы услуг:

- Расписание маршрутов автобусов и оперативную информацию об изменениях в нем.
- Резервирование и продажа билетов, включая:
 - планирование маршрута с использованием различных перевозчиков;
 - всевозможные виды оплаты (безналичный расчет по кредитной карточке клиента, расчет через интернет или по мобильному телефону).
- Учет прибытия/отправления рейсов на/с автовокзала.
- Усовершенствование системы управления и контроля предоставляемых услуг, которое позволяет соединить между собой диспетчерскую, систему продажи билетов, справочную службу и оперативную информацию об изменениях рейсов.
- Связь с другими услугами (городским транспортом, перемещением багажа, услугами гостиниц и др.).



По европейским меркам

В Латвии открыт первый в Балтии центр логистики для автодилеров

Анжела Ржищева

Проект реализовало одно из крупнейших в Балтии предприятий автотранспортировки и логистики — ООО *Kurbads & Co*. Следует отметить, что подобных центров пока нет ни в Литве, ни в Эстонии. О новом виде деятельности, а также перспективах развития отрасли после вступления Латвии в ЕС рассказывает директор *Kurbads & Co* Андис Пиканс.



Г. Страхова

АНДИС ПИКАНС: Главное для меня — хоккей, а бизнес дает возможность выходить на лед.



KURBAD'S & CO: С 1995 года у компании есть своя хоккейная команда, на счету которой десятки побед и кубков, завоеванных в упорной борьбе.

СЕРВИС “ОТ ДВЕРЕЙ ДО ДВЕРЕЙ”

“В реализацию этого проекта наша компания вложила более 1 млн. евро. Я убежден, что инвестиции окупятся, — отметил Андис Пиканс. — Проанализировав латвийский рынок, мы пришли к выводу, что в последние годы в Латвии наблюдается прирост количества автомашин, особенно новых. Вместе с тем, земля все время дорожает, растут расходы на содержание помещений, персонала. И автодилерам обходится очень дорого содержание машин. Мы предлагаем сервис “от дверей до дверей”. То есть транспортировку автомобилей из стран-производителей в Латвию, их хранение на охраняемой автостоянке, предпродажную подготовку в соответствии с требованиями ISO 9000 и поставку автодилерам в указанный ими срок. Благодаря чему в автосалоне необходимо иметь только экспозиционные модели. Иными словами, мы поможем автодилерам избавиться от

лишних забот, и они смогут более полноценно заниматься своей непосредственной деятельностью — торговлей машинами”.

Следует также отметить, что подобная практика распространена практически во всех странах ЕС, что позволяет автодилерам снизить расходы в несколько раз. Поэтому, прежде чем приступить к реализации проекта, специалисты *Kurbads & Co* тщательно изучили опыт соседей по Европе, адаптировав его к местной ситуации с учетом пожеланий наших клиентов. Ныне площадь центра логистики *Kurbads & Co* составляет 1,5 га, из них 800 кв. м занимает зона техобслуживания и сервиса. Здесь можно одновременно хранить около 1 тыс. машин.

“На данный момент этих объемов вполне достаточно, с учетом плотности населения в Латвии, — считает А. Пиканс. — Но в недалеком будущем намереваемся расширять мощности центра. Как известно, сегодня большой поток

машин в Россию идет через Финляндию. На мой взгляд, мы могли бы посоревноваться с соседями по ЕС, предложив россиянам более выгодные условия сотрудничества при том же европейском качестве обслуживания. Ведь географически более короткий транзитный путь в Россию лежит именно через Латвию. Конечно, ныне наша задача закрепить позиции на балтийском рынке, но в перспективе хотим побороться и за российский. Быстрый прирост количества автомашин как в Латвии, так и в Балтии в целом, а также у восточных соседей позволяет планировать бизнес на несколько лет вперед. Поэтому мы и впредь будем продолжать оперативно реагировать на растущие требования рынка и клиентов”.

ПРАВИЛА ИГРЫ ИЗМЕНИЛИСЬ

Одна из причин создания центра логистики — расширение деятельности компании *Kurbads & Co*. Дело в том, что после вступления Латвии в ЕС, правила игры на авторынке изменились.

“Моя точка зрения сугубо субъективная, однако схема, по которой мы работали до вступления в ЕС, мне нравилась больше, — признался А. Пиканс. — Раньше нужно было думать, где доставать различные документы, как лучше организовать дело и т. д. Как только Латвия стала членом ЕС, все сильно упростилось — купил машину, сел и поехал. На первый взгляд, это вроде бы плюс. Однако на самом деле, на рынке появилось много конкурентов, фрахты падают, следовательно, себестоимость их увеличивается. Причем это происходит не по объективным законам рынка. Новоявленные коллеги, к сожалению, работают не профессионально. Например, эстонцы попросту демпингуют. Объясняя это так: мол, мы взяли технику в лизинг и, прежде чем получить прибыль, должны хотя бы отбить вложения. А что делать остальным предприятиям, специализирующимся на автотранспортировке, имеющим серьезную команду сотрудников и техническую базу, которую следует содержать — работать себе в убыток?! Однако я убежден, что вскоре ситуация изменится и через несколько лет мы вернемся к тому, чтобы упорядочить рынок: будут введены квоты на автотранспорт, стоимость услуг и т. д. Но это — завтра. А сегодня наша компания делает шаг вперед, открыв центр логистики, что является для клиентов дополнительным плюсом, а для нас — новым видом деятельности”

ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

С этого года *Kurbads & Co* также является официальным авторизованным сервисом австрийской компании *Kassbohrer*, которая специализируется на производстве платформ для автобусов.

“Это еще одно направление, которое поможет развиваться нашему предприятию, а также даст возможность заработка для сотрудников, — отметил А. Пиканс. — Мы надеемся занять прочные позиции в этом сегменте рынка. Прежде всего потому, что за плечами *Kurbads & Co* — серьезный багаж. В течение десяти лет у нашего предприятия была база в Кегумсе по восстановлению и реновации старого автопарка. Теперь сможем применить знания и опыт, ремонтируя не только бывшую в употреблении, но и новую технику по стандартам ЕС. В сентябре наши специалисты пройдут обучение за границей с целью получения сертификатов, гарантирующих их профессионализм согласно директивам ЕС. Следует также отметить, что автосервис *Kurbads & Co* стал ближе к клиентам — в Риге ремонтировать удобнее, за счет чего планируется увеличение объемов работы”

ГЛАВНОЕ — ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Большое внимание руководство *Kurbads & Co* уделяет не только повышению квалификации персонала, но и созданию условий для работы. После рейса водители, а также сотрудники

центра логистики и автосервиса могут не только переодеться в просторной, отремонтированной бытовке, но и принять душ, погреться в сауне, отдохнуть в специально предусмотренном помещении. Да и зарплата у персонала *Kurbads & Co* выше, чем в целом по отрасли.

Особая забота о дальнбойщиках, которые обучают начинающих водителей. Всего предприятию принадлежат 15 машин-платформ. Кабина тягача одной из них — версии Globetrotter XXL. Следует отметить, что в данный момент это единственная модель в странах Балтии.

ВСЕ НАЧИНАЕТСЯ С КОМАНДЫ

“В любом деле все начинается с команды, — убежден Андис Пиканс. — Поэтому мне не жалко средств для того, чтобы мы, сотрудники, чувствовали заботу о себе. Тогда и отдача будет”

А еще Андис Пиканс осуществил свою давнюю мечту. С 1995 года у *Kurbads & Co* есть своя хоккейная команда, на счету которой десятки побед и кубков, завоеванных в упорной борьбе. Господин Пиканс не только финансирует свое детище, но и принимает непосредственное участие, являясь защитником команды.

На вопрос — как удастся выкроить время на спорт, Андис Пиканс ответил: “Главное для меня — хоккей, а бизнес дает возможность выходить на лед и получать удовольствие от игры” •

Статья опубликована в журнале Latvijas Auto.

Обеспечение безопасности и защита инвестиций



Телефоны: 7241807
9250000
9520000
Дежурная часть: 7248346
Факс: 7241912
Ул. Пирте 8, Рига



- физическая охрана банков, гостиниц, торговых, производственных объектов и частных владений
- техническая охрана (с выходом радиосигнала на пульт) офиса, дома, квартиры
- проектирование, монтаж, гарантийное и эксплуатационное обслуживание систем охраны, видеонаблюдения на охраняемых объектах, контроля доступа и пожарных систем
- охрана и сопровождение грузов
- детективная деятельность и информационные услуги
- услуги телохранителя



IAU
INTERNATIONAL
ANTITERRORIST
UNITY



EUROWATCH

www.pentano.lv

Эре дешевых денег приходит конец

Ольга Павук

В середине 2004 года в кредитных учреждениях стран Балтии снизились ставки по долгосрочным депозитам и повысились — по краткосрочным. Самыми высокими ставки по вкладам оставались в Латвии. Банкиры говорят о постепенном снижении объемов ипотечного кредитования в Балтии и повышении процентных ставок по кредитам. Неуклонно растущий объем кредитования ведет к тому, что все больше заемщиков не справляются вовремя с регулярными выплатами.

чем в июне 2003 года. В Эстонии эти ставки в июне были на уровне апреля — 2,7%, что на 0,6 процентных пункта больше, чем в мае, и на 0,4 меньше, чем в июне 2003 года.

Два литовских коммерческих банка — *Sampo*, управляемый финской банковской группой *Sampo* и *Hansabankas*, входящий в крупнейшую в странах Балтии финансовую группу *Hansabank* — увеличили в сентябре проценты по долларовым вкладам. Проценты по долларовым вкладам увеличиваются в связи с переменами на рынке, а тенденция, что проценты по вкладам и займам в долларах будут расти, сохранится и впредь, утверждает банк *Sampo*. По годичным вкладам в долларах *Sampo* будет платить от 2,1% — на 0,6 процентных пункта больше, чем сейчас, а *Hansabankas* — на 0,5 процентных пункта больше.

Представители других коммерческих банков Литвы заявили, что решение об увеличении процентных ставок по долларовым вкладам пока не принято. По данным Госбанка Литвы, сумма срочных долларовых вкладов физических и юридических лиц Литвы (включая вклады коммерческих банков и иных финансовых учреждений) на конец июня достигала 3,75 млрд. литов.

... КРЕДИТЫ ТОЖЕ

В июне кредитные ставки в кредитных учреждениях стран Балтии изменились по-разному, но самыми высокими по-прежнему были в Латвии, свидетельствуют данные латвийского ЦСУ.

Так, средневзвешенные годовые ставки по долгосрочным кредитам в национальной валюте в июне в Латвии составили 8% — на 0,6 процентных пункта меньше, чем в мае, и на 1 процентный пункт больше, чем в июне 2003 года. В Литве эти ставки составили 6% — на 0,1 процентных пункта больше, чем в мае, и на 0,2 — чем в июне 2003 года. В Эстонии они составили 5,4% — на 0,2 процентных

пункта меньше, чем в мае, и на 0,1 больше, чем в июне 2003 года.

Средневзвешенные годовые ставки по краткосрочным кредитам в национальной валюте в июне в Латвии, по сравнению с маем, не изменились и составили 7,5% — на 1,9 процентных пункта больше, чем в июне 2003 года. В Литве они составили 5,8% — на 0,3 процентных пункта больше, чем в мае, и на 0,1 меньше, чем в июне 2003 года. В Эстонии эти ставки в июне составили 5,9% — на 0,4 процентных пункта меньше, чем в мае, и на 1,2 — чем в июне 2003 года.

Если средние ставки по кредитам в Латвии составляют 7-8%, то некоторые банки предлагают проценты вдвое ниже средних ставок по отрасли. Один из них — *NORD/LB Latvija*. Аналитики банка считают, что в сфере кредитования у банков стран Балтии по-прежнему имеется большой потенциал роста, о чем свидетельствует невысокий показатель соотношения внутренних кредитов и ВВП, которое здесь гораздо меньше, чем в странах зоны евро. В Литве этот показатель составляет 25,2%, в Латвии — 45,4%, в Эстонии — 59,7%, а в

В Латвии действуют 22 коммерческих банка и 1 филиал иностранного банка, в Литве — 10 банков и 2 отделения иностранных банков, в Эстонии — 6 банков и 1 отделение иностранного банка.

Общий объем активов банков стран Балтии в пересчете в евро за первые семь месяцев 2004 года вырос на 15,8%, или на 3,39 млрд. евро — до 24,86 млрд., свидетельствуют данные, обобщенные *Latvijas Unibanka*.

ДЕПОЗИТЫ В ЛАТВИИ ВЫШЕ...

В июне в кредитных учреждениях стран Балтии снизились ставки по долгосрочным депозитам и повысились — по краткосрочным, самыми высокими ставки по вкладам оставались в Латвии.

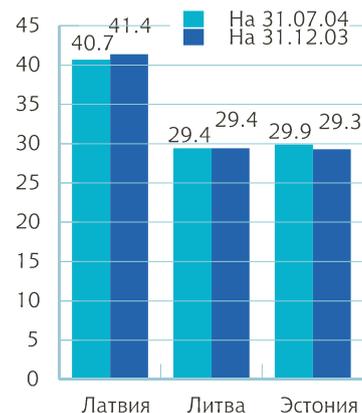
По данным латвийского ЦСУ, в июне средневзвешенные годовые ставки по долгосрочным вкладам в национальной валюте в Латвии снизились на 0,7 процентных пункта, по сравнению с маем, и на 0,6 — по сравнению с июнем 2003 года.

В Литве эти ставки в июне, по сравнению с маем, не изменились и составили 3%, по сравнению с июнем 2003 года — снизились на 0,6 процентных пункта.

В Эстонии они за месяц, по сравнению с маем, снизились на 0,1 процентных пункта — до 2,2% и были самыми низкими в странах Балтии. За год, по сравнению с июнем 2003 года, эти ставки в Эстонии снизились на 1 процентный пункт.

Средневзвешенные годовые ставки по краткосрочным вкладам в национальной валюте в Латвии в июне составили 3,4% — на 0,4 процентных пункта больше, чем в мае 2004 и в июне 2003 года. В Литве они составили 1,1% — на 0,1 процентных пункта больше, чем в мае, и на 0,3 меньше,

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС АКТИВОВ БАЛТИЙСКИХ БАНКОВ В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ АКТИВОВ, %



Источник: Unibanka.

странах зоны евро — 160,5%. По прогнозам специалиста **NORD/LB Вадима Титаренко**, в будущем под влиянием действий Европейского центробанка и системы федеральных резервов повысятся процентные ставки по кредитам, выданным в долларах и евро.

Общий объем кредитов, выданных латвийскими банками, с начала года увеличился на 716,024 млн. латов (23,9%) и на конец июля составил 3,717 млрд. латов. Объем ипотечных кредитов, выданных латвийскими коммерческими банками, с начала года увеличился на 330,936 млн. латов (41,1%), в том числе в июле — на 54,393 млн. латов (5%) и на конец месяца составил 1,137 млрд. латов, свидетельствуют данные, обобщенные Ассоциацией коммерческих банков Латвии. Но, по прогнозам В. Титаренко, объемы ипотечного кредитования постепенно будут снижаться. В 2005 году в Латвии прирост прогнозируется в размере 40%, в Литве — 31,2%, в Эстонии — 25%.

Лидирует в Латвии **Hansabanka** — объем выданных им ипотечных кредитов с января по июль увеличился на 109,556 млн. латов (42,7%) — до 366,109 млн. латов. Доля **Hansabanka** на рынке ипотечных кредитов на конец июля составляла 32,2%.

Второе место занимает **Latvijas Unibanka**, за 7 месяцев увеличивший объем выданных ипотечных кредитов на 39,614 млн. латов (27%) — до 186,367 млн. латов. Его рыночная доля составляет 16,4%.

Parex Banka за семь месяцев увеличил объем выданных ипотечных кредитов на 43,303 млн латов (52,6%) — до 125,576 млн. латов. Рыночная доля **Parex Banka** составляет 11%.

Совокупная доля этих трех банков на рынке ипотечных кредитов составляет 59,6%. Из 23 латвийских банков не выдает ипотечные кредиты только **Latvijas Tirdzniecibas banka**.

Концерну **Hansapank** по состоянию на конец июня принадлежит 50% эстонского ипотечного рынка. Для рынков Литвы и Латвии этот показатель составляет соответственно 30 и 24%. За год кредитный портфель увеличился на 1,41 млрд. евро, или 37%.

ЦЕНТРОБАНКИ ПРИНИМАЮТ МЕРЫ

Аналитики **NORD/LB Latvija** уверены, что быстрые темпы роста кредитования в Латвии не представляют угрозы для развития народного хозяйства. Иное мнение у специалистов Банка Латвии. «Кредитополучатели в Латвии продолжают брать на себя дополнительный валютный риск в надежде, что колебания валютных курсов в будущем будут меньше, чем разница в процентных ставках. Мы уже давно предупреждаем о последствиях и возможных убытках от таких действий и призываем избегать валютного риска. Однако сейчас риск становится все больше: события последних месяцев ясно свидетельствуют, что эра низких процентов, а значит и дешевых денег закончилась», — сказал на июльской пресс-конференции президент Банка Латвии **Илмар Римшевич**.

Аналитики прогнозируют продолжение повышения ставок по выданным в долларах кредитам до конца года, отметил И. Римшевич. Поэтому кредитополучатели, беря на себя дополнительный валютный риск, уже не могут полностью защитить себя также от риска роста процентных ставок.

ИЗМЕНИТСЯ ТОЛЬКО ВЫВЕСКА

В 2005 году в название балтийских банков, контролируемых шведской финансовой группой **Skandinaviska Enskilda Banken (SEB)** будет включена аббревиатура названия их главного акционера — SEB. Они соответственно станут называться **SEB Uhispank, SEB Unibanka** и **SEB Vilniaus bankas**. Тем самым банки подчеркнут свой международный статус.

Аналогичные планы также у вильнюсского филиала германского банка **Vereins-und Westbank**, который намерен сменить название на **Hypo-Vereinsbank**.

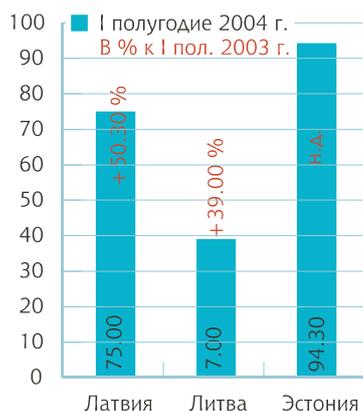
ВСЬ БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

Латвийский **Rietumu Banka** открыл представительство в Таллинне и теперь представлен во всех странах Балтии. После начала работы в прошлом году представительства в Вильнюсе, открытие теперь представительства также и в Таллинне стало логичным этапом реализации стратегии банка, направленной на расширение его деятельности на весь Балтийский регион. Таллинское представительство **Rietumu Banka** будет выполнять, в первую очередь, репрезентативные и информационные функции, поддерживая необходимый уровень связи с корреспондентскими банками, партнерами банка и осуществлять постоянный мониторинг экономической и правовой ситуации в Эстонии. **Rietumu Banka** имеет также представительства в Праге, Москве, Санкт-Петербурге, Алматы, Киеве, Минске и Кишиневе.

ОФИС В ЦЕНТРЕ ЛОНДОНА

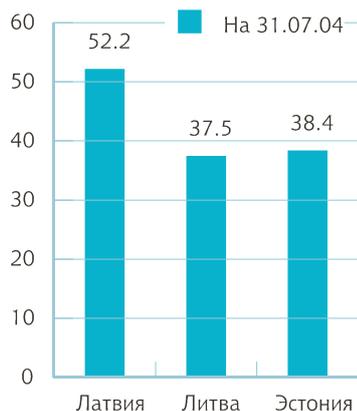
Латвийский **Baltic International Bank (BIB)** получил разрешение на открытие в Великобритании своего представительства и вскоре откроет свой офис в центре Лондона. Совладелец и председатель правления **BIB Валерий Белоконь** пояснил, что банк решил открыть в Лондоне свое представительство для того, чтобы укрепить и развить отношения с корреспондентскими банками, регулирующими деятельность банковского сектора и другими учреждениями, а также способствовать своей узнаваемости в Великобритании. Осенью **BIB** планирует открыть свое первое зарубежное представительство в Москве. По размеру активов на конец июля **BIB** занимал 20-е место среди действующих в Латвии 23-х коммерческих банков.

ПРИБЫЛЬ КОММЕРЧЕСКИХ БАНКОВ БАЛТИИ, МЛН. EUR



Источник: BNS.

РОСТ КРЕДИТНОГО ПОРТФЕЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ БАНКОВ БАЛТИИ В 2003 ГОДУ, %



Источник: BNS.

ИЗ-ЗА ЖЕСТКОЙ КОНКУРЕНЦИИ

Принадлежащая финской финансовой группе *Sampo* эстонская компания по управлению имуществом *Sampo Baltic Asset Management (SBAM)* объявила о намерении открыть филиал в Литве. Финский концерн *Sampo* собирается из-за жесткой конкуренции и далее игнорировать шведский банковский рынок, сосредоточившись на дальнейшем развитии деятельности в Финляндии и Балтийских странах, сказал *BNS* глава компании **Бьорн Вальрооз**. В Литве *SBAM* постарается занять часть рынка долгосрочного накопления, намерена сотрудничать с банком *Sampo* и компанией страхования жизни *Sampo vyubes draudimas*.

УДАЧНАЯ ПОКУПКА

Совет по конкуренции Литвы разрешил в июле финскому банку *Nordea Bank Finland* перенять часть имущества вильнюсского отдела польского банка *Kredyt Bank S. A.* Банк Литвы также разрешил *Nordea Bank Finland* приобрести часть имущества вильнюсского отдела *Kredyt Bank*. В столичном отделе *Kredyt Bank* работало около 80 сотрудников, у *Nordea* — около 50.

По данным Банка Литвы, по состоянию на конец мая имущество *Kredyt Bank* составляло 450,3 млн. литов, кредитный портфель — 344,5 млн. литов, вклады — 64,5 млн. литов.

ДОЛЛАРОВЫЕ ЗАКЛАДНЫЕ

Latvijas Hipoteku un zemes banka выпустил в открытое обращение 100 тыс. ипотечных залоговых обязательств серии VA. Номинал одного залогового обязательства — 100 долларов. Это первая часть планируемой эмиссии залоговых обязательств объемом в 20 млн. долларов.

Срок погашения семилетних залоговых обязательств — 15 августа 2011 года, выплаты по купонам будут производиться 15 февраля и 15 августа. Ставка купона будет плавающей. После распространения залоговых обязательств *Hipoteku banka* планирует включить их в официальный список Рижской фондовой биржи.

До сих пор банк выпускал только латовые залоговые обязательства. *Hipoteku banka* — единственный банк в Латвии, выпускающий закладные листы.

ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КРУПНЕЙШИХ БАНКОВ БАЛТИИ, 6 МЕС. 2004 Г., МЛН. EUR

	Активы	Капитал и резервы	Вклады	Кредиты	Прибыль, июнь 2004
Латвия					
Parex Banka	1616.77	158.68	1325.37	841.91	9.07
Hansabanka	1595.81	149.43	1005.54	1163.92	19.45
Unibanka	1435.03	136.54	863.02	1177.69	12.11
Rietumu Banka	769.46	53.44	696.11	229.04	9.28
Aizkraukles Banka	142.04	35.27	457.46	149.83	5.78
Литва					
Vilniaus bankas	2702.76	172.17	1503.49	1520.85	17.64
Hansabankas	2014.66	164.39	1346.94	922.96	15.31
Nord/LB Lietuva	881.95	56.17	479.93	611.45	0.05
Bankas "Snoras"	585.45	60.26	252.11	111.88	3.01
Ukio bankas	403.61	33.02	211.10	62.91	1.47
Эстония					
Hansapank	7308.61	726.46	2150.50	2554.70	91.19
Hispank	1889.46	216.20	987.49	1536.22	22.87
Sampo pank	524.09	36.74	294.35	384.49	3.46
Eesti Krediidipank	100.80	6.12	78.43	48.65	0.33
Tallinna Aripanga	30.87	7.66	16.51	13.08	0.20

Источник: *BNS*.

По данным Центробанка, с начала 2004 года объемы кредитования в Латвии растут ежемесячно, в мае прирост достиг рекордного объема — 42,8%. Особенно стремительно растет объем кредитов, выдаваемых в иностранной валюте — в мае он вырос более чем на 50%, по сравнению с маем 2003 года. В большой мере это связано с существующей разницей в процентных ставках по кредитам, выдаваемым в латах и в иностранной валюте.

Для снижения влияния различных макроэкономических рисков — высокого бюджетного дефицита, высокой инфляции, несбалансированности внешней торговли — на народное хозяйство в марте Банк Латвии повысил ставку рефинансирования с 3% до 3,5%. Но это не оказало существенного влияния на темы роста объема выдаваемых кредитов. Все больше заемщиков предпочитали брать кредиты в иностранной валюте, а не в латах, и тем самым банки взяли на себя так называемый валютный риск.

“Несмотря на то что латовые ставки на рынке после повышения ставки рефинансирования кратковременно выросли, после значительного притока иностранной валюты на латвийский денежный рынок они вернулись на прежний уровень,” — отмечает Банк Латвии.

В июле совет Банка Латвии решил повысить установленную для кредитных учреждений норму обязательных резервов до 4%. И. Римшевич на вопрос, чего Банк Латвии ожидает от увеличения нормы обязательных резервов, сказал, что могли

бы повыситься межбанковские ставки, и банки, в связи с этим, могли бы повысить ставки по выдаваемым кредитам. Это, в свою очередь, добавило бы осторожности заемщикам и могло бы способствовать снижению внутреннего потребления.

Если коммерческие банки ничего не будут предпринимать, их прибыль сократится, поскольку в Банк Латвии нужно перечислять больше средств, по которым банки будут получать процентов меньше, чем в случае, если бы они выдали эти средства в виде кредитов. “Возможно также, что будет всего понемножку — и ставки по кредитам вырастут, и понизится прибыль банков,” — подвел итог И. Римшевич, добавив, что после требования увеличить объем средств в Банке Латвии, несколько десятков миллионов латов будут изъяты из народного хозяйства и немного снизится высокий темп предоставления кредитов.

Глава Центробанка также выразил опасения, что увеличение нормы обязательных резервов могло бы по-разному повлиять на деятельность работающих в Латвии банков, учитывая, что больше проблем может возникнуть у более мелких банков, которые для получения ресурсов привлекают вклады, а меньше проблем будет у тех, что привлекают ресурсы извне.

И. Римшевич отметил, что этот инструмент был последним у Банка Латвии, с помощью которого можно было притормозить быстрое развитие экономики в Латвии, и следующим действием Центрального банка могло бы стать только дальнейшее увеличение этой нормы. Он

добавил, что Банк Латвии продолжит следить за экономическим развитием, и если он не дожидается результатов, может увеличить норму обязательных резервов еще больше. “Поскольку задачей Банка Латвии является заботиться о стабильности цен в стране”, — привел аргумент И. Римшевич.

В начале сентября Банк Литвы снизил норматив достаточности капитала действующих в Литве коммерческих банков с 10 до 8%. Такое решение, по мнению Центробанка, позволит банкам расширить объемы кредитования. Исключение сделано для дочернего предприятия банка *Vilniaus bankas — VB busto kreditu ir obligaciju bankas* — для него сохранен норматив 10%.

“Решение снизить этот норматив, по сути, повысит возможность банков предоставлять услуги, беря на себя более значительные обязательства. А деятельность *VB busto kreditu ir obligaciju bankas* сейчас крайне рискованна в силу одностороннего риска — он предоставляет ипотечные кредиты и потому находится под гнетом проблемы изменения стоимости недвижимости”, — сказал *BNS* член правления Банка Литвы **Аудриус Мисявичюс**.

Решение о снижении норматива принято с целью создания равных конкурент-

ных условий для коммерческих банков Литвы в пространстве ЕС, где этот норматив составляет 8%. 10-процентный норматив Центробанк установил в 1996 году. По данным Банка Литвы, на 1 июля показатель достаточности капитала банковской системы Литвы составлял 12,77%.

ВСЕ БОЛЬШЕ ДОЛЖНИКОВ

Неуклонно растущий объем кредитования привел к тому, что все больше жителей Латвии не справляются вовремя с регулярными выплатами. Как свидетельствуют данные Регистра должников, каждый десятый клиент, обращающийся в банк за ссудой, уже имел проблемы в прошлом с возвратом основной суммы или процентов.

На 1 сентября в черном списке насчитывалось 16,13 тыс. физических и юридических лиц, или на 4,4% больше, чем в начале августа. Туда попадают те, кто в течение последних 14 месяцев больше чем на 60 дней задерживали выплату денег по кредиту, превышающему 100 латов. Эту электронную базу данных создал Банк Латвии в июле прошлого года, и кредитные учреждения регулярно “сливают” туда все сведения о людях, доставивших им головную боль. В свою очередь, каждый раз, когда

очередной клиент просит заем, сведения о нем запрашивают в Регистре должников.

С момента появления черного списка Центробанк обработал 112 994 запроса, и в 10 999 случаях (или 9,73%) финансовое прошлое проверяемого оказывалось нечистым. Для самого клиента это скорее всего выливается если не в отказ в предоставлении ссуды, то в более высокие проценты по ее возращению.

В базу данных на 1 сентября были внесены 16 139 физических (преимущественно) и юридических лиц, среди них есть и 281 нерезидент Латвии. Всего в регистре можно найти информацию о 18 977 задержанных кредитах: они превышают число клиентов, потому что некоторые брали сразу несколько займов.

В ближайшее время регистр пополнится 3 тыс. должников из спецсписков страховых обществ. По словам исполнительного директора Латвийской ассоциации страховщиков **Юриса Думписа**, соответствующие поправки к Закону “О кредитных учреждениях” ждут своего рассмотрения в Сейме. Кроме того, желание (пока лишь неофициальное) пополнить каталог своими должниками изъявили и представители Латвийской ассоциации лизингодателей. •

Мнение эксперта

С осторожным оптимизмом

Леонид Рудерман, начальник дилингового отдела *Parex Banka*, уже 10 лет работающий в банке, комментирует ситуацию в банковской отрасли Балтии.

Какие изменения происходят в банковской отрасли Балтии после вступления наших стран в Евросоюз?

Качественные. Во-первых, вступление в ЕС фактически заставило банки играть по европейским правилам. Дотянуться и даже превзойти евростандарты. Кроме европейских требований балтийские банки иногда выполняют местные, иногда даже более жесткие, чем европейские стандарты. С исчезновением формальных границ потенциальный рынок расширяется, что, в свою очередь, готовит нас к более широкой конкуренции. В ведущих банках Балтии создана база, и имеется осторожный оптимизм по поводу того, что наши банки будут развиваться быстрее, чем их европейские коллеги.

На чем основан этот оптимизм?

Во-первых, если так можно сказать, это свежая кровь, учитывающая прошлые ошибки своих коллег. С другой стороны, у нас нет груза предыдущих лет, нет той инфраструктуры, которую необходимо поддерживать сегодня. Гораздо больше желания идти вперед. Если ты свеж, бодр, полон сил и энергии, то

естественно, гораздо более конкурентоспособен. Присоединение к ЕС дало огромный толчок к развитию экономики стран Балтии, то есть и нашим банкам работы прибавится.

Как вы охарактеризуете современную ситуацию на рынке кредитования?

Надо посмотреть, что было и к чему мы идем. Если мы сравним соотношение частного долга к ВВП, то увидим, что после распада СССР оно было практически на нуле. Сегодня это соотношение составляет порядка 30-40%. В развитых странах еще выше — 70-80%, а в некоторых, к примеру в Великобритании превышает валовой национальный продукт. Из чего можно сделать вывод, что потенциал у балтийского рынка кредитования есть.

Ваше мнение по поводу развития рынка ценных бумаг в Балтии.

Несомненно, он должен интегрироваться в европейский рынок, поскольку не будет локальных валют. Самое позднее, к 1 января 2008 года все Балтийские страны перейдут на евровалюту, следовательно, и все эмиссии будут пересчитаны в евро. Корпоративным эмитентам для выпуска ценных



М. Морканс

ЛЕОНИД РУДЕРМАН: Наши банки будут развиваться быстрее европейских.

бумаг уже сегодня надо зарабатывать некую историю, так как требования к эмиссии со вступлением в еврозону станут строже. Сегодня на рынке преобладают государственные бумаги, происходит выравнивание локальных процентных ставок с европейскими. В Литве по большей части они уже сопоставимы, в Латвии из-за жесткой привязки лата к корзине SDR премии чуть больше, но с каждым годом уменьшаются.

Номинальное количество госбумаг в Латвии и Литве скорее всего будет расти, так как существует дефицит госбюджета. Если в процентном выражении к ВВП дефицит сокращается, то в количественном — растет. А значит, будет увеличиваться и выпуск госбумаг. Исключение составляет Эстония, предпочитающая жесткую фискальную политику. •



10th Anniversary Annual International Conference

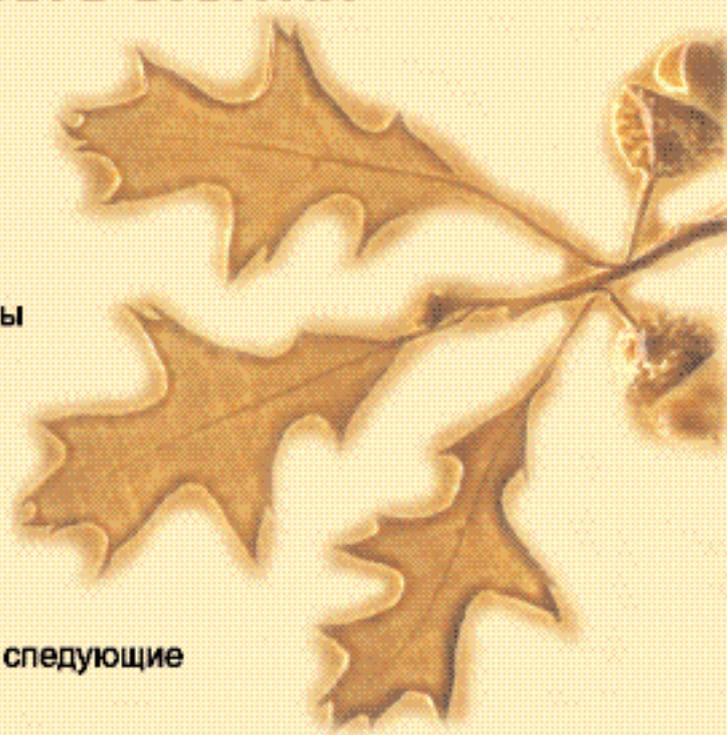
Banking and Finance in the Baltics 2004

25-26 октября, 2004 г. Reval Hotel Latvija, Рига, Латвия

10-я юбилейная международная ежегодная конференция «БАНКИ И ФИНАНСЫ В БАЛТИИ»

Основные темы конференции:

- ▶ Развитие экономик стран Балтии в новых условиях Европейского Союза;
- ▶ Макроэкономика, регулирование, возможности для предприятий;
- ▶ Введение евро в странах Балтии: перспективы и риски для банков и их клиентов;
- ▶ Развитие экономических отношений между новыми странами-членами ЕС, Россией и СНГ;
- ▶ Развитие спектра банковских услуг.



Во второй день конференции состоятся следующие

тематические параллельные секции по темам:

- ▶ Бизнес с Россией;
- ▶ Информационные и банковские технологии;
- ▶ Налогообложение и бухгалтерия.

Организаторы:

Министерство финансов
Латвийской Республики

Ассоциация латвийских
коммерческих банков

Ассоциация литовских банков

Ассоциация эстонских банков

Латвийская школа бизнеса

Партнер:



Медиа-партнеры:



В рамках конференции состоится выставка «Финансовые услуги и технологии».

Дополнительная информация и регистрация:

LBS International Conferences, Бульвар Бастея, 4, Рига, LV 1050, Латвия,

Тел.: +371 7326562; факс: +371 7224429; e-mail: lbs@lbs.riga.lv; www.lbs.riga.lv

Доверьте тому,
кто Вас понимает!



TRUST - значит доверие!



Miesnieku 9, Riga, Latvia
Ph. +371 7027777, www.tkb.lv

От дебетных карт к кредитным

Дмитрий Николин

Руководитель управления расчетных карт Baltijas Tranzitu banka

О развивающемся рынке банковских карт в Латвии свидетельствуют рост их количества, транзакций и мест обслуживания. Игроки на рынке расчетных карт возлагают на ЕС большие надежды, устремленные на ликвидацию монопольного положения нынешнего процессора.

В настоящее время все 22 банка, работающие на территории Латвии, выдают расчетные карты, из них 9 — карты системы VISA и 19 — MasterCard, еще 2 банка распространяют карты банков-партнеров.

Крупные банки (первая пятерка) оказывают весь комплекс карточных услуг и продуктов. Они участвуют в программах повышения привлекательности своих продуктов, в рекламных компаниях. Среди банков, работающих с новаторскими продуктами, можно отметить *Baltijas Tranzitu banka*, *Hansabanka*, *NORD/LB* и *Parex Banka*. *Hansabanka* и *Unibanka* сохранили локальные карты. VISA прилагает усилия для того, чтобы банки конвертировали свои локальные продукты в VISA Electron. Как показывает история развития карт в Латвии, локальные системы не долговечны (канули в небытие *Latkarte* — первая чип-карта в Латвии и *Globus card*).

В последнее время банки ЛР активно продвигают свои продукты именно на резидентском рынке. Высокая доля активов нерезидентов вынуждает находить точки соприкосновения и развития резидентского бизнеса. Карты являются одной из таких сфер.

ФИНАНСОВЫЙ ТЕРРОРИЗМ

В соответствии с Законом “О гарантиях вкладов частных лиц” правительство Латвии гарантирует вклады частных лиц и компаний в коммерческих банках в размере 6 тыс. латов (примерно 9 тыс. евро).

С 1 июня 2001 года в Латвии работает Комиссия финансовых рынков и капиталов (ФКТК), перенявшая от Банка Латвии контроль за кредитными учреждениями, рынком ценных бумаг и страховыми обществами. Задача ФКТК состоит в защите интересов участников финансового рынка. В последнее время ФКТК уделяет особое внимание проблеме легализации незаконно нажитых средств, а также борьбой с так называемыми “террористами” (лицами, попавшими в список FATF).

С 1 октября 2003 года при Банке Латвии начал работу Регистр должников, куда заносятся данные о недобросовестных плательщиках кредитов, о лицах, получивших кредиты мошенническим путем и т. д. Безусловно, создание Регистра должников положительным образом повлияло на качество вновь выдаваемых кредитов. До начала работы Регистра банки на свой риск принимали решение о присвоении овердрафтов по картам. В настоящее время банки могут достоверно проверить: не является ли клиент должником другого банка. В настоящее время вносятся поправки, позволяющие лизинговым компаниям, на 100% принадлежащим банкам, также как и страховым компаниям, зарегистрированным в Латвии, использовать данные Регистра и вносить в черный список своих “плохих” клиентов.

Следующий этап развития кредитного Регистра должников — создание “позитивного” кредитного бюро: сообщается информация обо всех выданных кредитах — даст качественно новый толчок для работы банков. К сожалению, нынешнее законодательство не предусматривает возможности банков сообщать информацию обо всех выданных кредитах клиенту. Предоставление таких данных о физических лицах третьему лицу нарушает Закон “О защите информации физических лиц”.

ПОТЕНЦИАЛ РОСТА

Дебетные карты составляют примерно 94% от общего количества выданных карт. Это преимущественно зарплатные проекты. Их обслуживают 865 банкоматов по всей Латвии и более 8 300 POS-терминалов. Банки стимулируют клиентов использовать карты для расчетов, а не снятия наличных, устраивая разнообразные акции. Ежегодно процессор (*Bankserviss*) совместно с 4-5 банками проводит акцию “Плати картой!”. Победители получают денежные и иные при-

зы. VISA также организывает и оплачивает акции, призванные повысить узнаваемость карт VISA, а также стимулирует клиентов как можно чаще использовать карты для покупок.

Рынок платежных карт развивается в Латвии с 1993 года. В последнее время разделение рынка клиентов замедлилось. Начинается период его передела. Несмотря на это, учитывая количество выданных карт, существует большой потенциал для развития рынка.

Намерения латвийского правительства обязать выплачивать заработную плату только через банки (в том числе для небюджетных организаций) приведет к росту числа выданных, а самое главное — активных, карт. В Латвии за период с 1993 года по июнь 2004 года выдано около 1,24 млн. карт, активных на сегодняшний день. Большинство из них (93,3%) — дебетные, остальные (6,7%) — кредитные. Понемногу растет количество кредитных карт (за II квартал 2004 года — на 0,6%). Доля карт нерезидентов составляет около 20%. Таким образом, из 1,6-1,9 млн. потенциальных клиентов (работающие, безработные на пособия, пенсионеры и студенты) в Латвии пользуются картами чуть менее 1 млн. человек.

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

Тенденции развития карточного бизнеса в ЛР определяет экономическая среда в государстве и развитость телекоммуникаций. Последние годы в Латвии наблюдается стабильный рост ВВП. В то же время, размеры заработной платы в стране являются самыми низкими среди стран ЕС. При повышении уровня средней зарплаты гарантирован рост сектора платежных карт. Уже сегодня карточка в кошельке не означает особый статус или престиж — это просто возможность рассчитаться за товары и услуги. О развивающемся рынке свидетельствуют рост количества расчетных карт, транзакций и мест обслуживания карт.

На рынке продуктов расчетных карт происходит переход от дебетных карт к кредитным. Крупные банки начали продвигать карты среди широких слоев населения, в отличие от предыдущих лет, когда Classic или Gold карта означала крупный страховой депозит в банке.

Карты, в соответствии с западными традициями, выдаются с кредитным лимитом. Основное требование — перечисление своей зарплаты в банк-эмитент. Размеры комиссионных (годовая плата) также снижаются. Некоторые банки проводят акции — вкладчикам банка карты выдаются без годовой платы и с кредитным лимитом.

Для удобства контроля над кредитными рисками крупные банки-эмитенты внедряют системы скоринга (оценки качества клиента по бальной шкале). Использование скоринга намного ускоряет процесс подтверждения выдачи карты, снимая внутрибанковские административные барьеры. Использование систем скоринга также позволяет упростить принятие решения о размере кредитного лимита. При построении скоринговой модели банки учитывают не только уровень дохода клиента, но и профессию, семейное положение, продолжительность работы у последнего работодателя, и, конечно, кредитную историю. Каждому из параметров присваивается свой балл, который используется для подсчета общей оценки, данной клиенту. По результатам подсчета программа выдает результат: можно ли выдать карту, какую (Classic, Gold, Platinum) и предлагаемые размеры кредитного лимита.

ОЖИДАЕМЫЕ ПЕРЕМЕНЫ

Вступление Латвии в ЕС повышает значимость карточных услуг. “Правило единой цены” означает единый тариф на внутригосударственные и межгосударственные (стран-участниц ЕС) безналичные перечисления. В

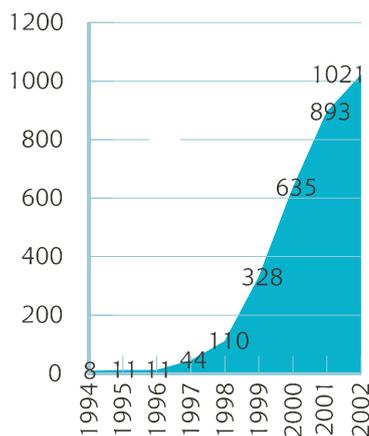
настоящее время внутрилатвийский перевод латов стоит 20-30 сантимов, стоимость перевода в евро валюту — от 10 евро. Вероятность того, что комиссионные банка за перевод в евро составят 0,54 евро — просто нереальна. Скорее всего, цена за перечисление внутри Латвии составит от 2 до 5 евро. Таким образом, плата за коммунальные услуги посредством привычного ныне перевода через интернет-банки, станет чрезвычайно высокой. На этом фоне дополнительные услуги по оплате счетов посредством расчетных карт (регулярные платежи или платежи в банкоматах) выглядят привлекательно с точки зрения цены.

Регулирование ЕС в области расчетных карт также затрагивает полноценное информирование клиентов обо всех без исключения комиссионных (в том числе и конвертационной наценке) и ответственность клиента в случае утери карты (до 200 евро, если местное законодательство не устанавливает иные правила). Регулирование ЕС не определяет “правило одной цены” для процессора с точки зрения сделок внутри страны и между странами-участниками ЕС. Существующий ныне процессор не планирует вводить скидки на внутриевропейские транзакции. Таким образом, банкам в Латвии сделки в странах ЕС будут приносить дополнительные убытки. На данный момент около 65% всех cross-border транзакций (сделки, при которых банки эмитент и эквайер расположены в разных странах. — Прим. авт.) приходится на страны ЕС.

“Правило единой банковской лицензии” ЕС, позволяющее открывать филиал на территории любой из стран-участниц ЕС без получения лицензии (при наличии лицензии в одной из стран-участниц ЕС) не окажет влияния на банковский рынок Латвии. Как показывает внутриевропейская практика, банки продолжают открывать дочерние структуры, а не филиалы. Вряд ли Латвия станет исключением из правил. Кроме того, для получения права выпуска карт в другой стране, банки должны получить дополнительную лицензию от VISA или MasterCard. Разумеется, лицензия не бесплатная, и банки должны четко просчитать прогнозируемые доходы — хотя бы для покрытия издержек на начало бизнеса в Латвии. По нашей экспертной оценке, при существующих среднерыночных размерах комиссионных в Латвии, приход новых игроков сомнителен.

Из данных неофициального опроса латвийских банков видно, что игроки на рынке расчетных карт возлагают на ЕС большие надежды, устремленные на ликвидацию монопольного положения нынешнего процессора. Часть банков рассчитывает на процессора из Эстонии, другая часть — на Западную Европу, третьи — на создание нового латвийского процессора. Учитывая, что в условиях единого рынка обслуживание у зарубежного процессора намного упростится, можно ожидать активности европейских структур. В настоящее время одна из европейских компаний проводит экономические расчеты перспектив деятельности в Латвии. •

ПЛАТЕЖНЫЕ КАРТЫ, ВЫДАННЫЕ В ЛАТВИИ, ТЫС.



Составлено автором по информации различных источников.

СТАТИСТИКА КАРТОЧНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ В ЛАТВИИ

(в целых числах)

Дата	Количество выданных платежных карт			Количество банкоматов и мест, принимающих карты	
	Дебетные карты ¹	Кредитные карты ²	Всего	ATM ³	POS ⁴
31.03.2004	1 119 359	73 861	1 193 220	861	13 007
30.06.2004	1 153 722	82 955	1 236 677	865	13 582

¹ Выданные дебетные карты (включая локальные, карты наличных денег и другие дебетные карты в соответствии с классификацией Visa/MasterCard).

² Выданные кредитные карты (включая карты Charge, Revolving Credit, Классические, Gold, Business, Платиновые, Виртуальные и другие карты в соответствии с классификацией Visa/MasterCard).

³ Количество находящихся в эксплуатации банкоматов на последний рабочий день квартала.

⁴ Количество торгового оборудования на последний рабочий день квартала (по идентификатором торговцев). Торговое оборудование (POS-терминал, кассовое оборудование, магазин e-коммерции и др.) — место использования карты в торговом предприятии, предприятии услуг и др. (также филиал банка).

Источник: Ассоциация коммерческих банков Латвии.

Ольга Павук

Новый посол Литвы в Латвии **Освалдас Чукшис** уверен, что большинство важных для нашего региона вопросов Балтийские страны должны решать сообща. Транспорт и логистика; финансовое посредничество и бизнес-услуги — именно эти направления станут главными составляющими балтийских экономик в недалеком будущем, считает г-н посол.

Г-н посол, все три Балтийские страны дружно вошли в ЕС и НАТО. Можно ли в будущем рассматривать наши страны как некое единое пространство, определяемое в мире как Балтия?

Думаю, так на самом деле и происходит. Чем дальше от нашего региона, тем чаще нас расценивают как единое пространство. Уже во Франции, Германии или Швейцарии на бытовом уровне мало кто различает Литву, Латвию и Эстонию. Но не только простой для обывателя, но и для бизнесмена с прагматичной точки зрения наш регион слишком мал. И только рыночная единица в 7-8 млн. человек может расцениваться инвестором как потенциально интересный рынок. Пример тому, зарубежные представительства в наших странах — не секрет, что в большинстве случаев хватает одного на три Балтийских государства. Не говоря о крупных компаниях, которые умудряются из Варшавы курировать наши рынки.

Естественно, что в ЕС и НАТО нас тоже рассматривают как единый регион. Так же как, к примеру, Северные страны или Бенилюкс. Все эти форматы показывают, что и наш регион расценивается как одна единица. В будущем эта тенденция сохранится.

Что должно способствовать этому?

Нас объединяют общие интересы. Первое и главное — поднять общее благосостояние в регионе. Второе — обеспечить безопасность всем жителям. Есть общие вопросы, где мы не должны конкурировать и которые надо решать сообща — это инфраструктура: железные и автодороги, порты, энергетика, газопроводы, нефтепроводы. Все это предпосылки к нашему будущему процветанию. Пока, будем откровенны, ни у вас, ни у нас с инфраструктурой не все в порядке.

Есть ли предпосылки к тому, чтобы координировать деятельность портов Балтии или они по-прежнему будут оставаться конкурентами?

Конечно, каждому порту хочется притянуть больше грузов. Но и сегодня попытки координации я вижу. Это обмен опытом, информацией, двусторонние визиты: Рига — Клайпеда, Клайпеда — Калининград, Клайпеда — Таллинн. Конкурировать с Петербургом и Приморском сложно, поскольку тарифная политика России к ним благоволит. Вместе мы дол-

жны добиться какого-то унифицированного тарифа. С точки зрения бизнеса наши порты все же имеют некоторые преимущества. Жизнь заставит нас через несколько лет скоординироваться.

Годы независимости продемонстрировали стремление литовцев покорять экономическое пространство соседних стран, прежде всего Латвии. Часто приходится слышать о некоей экспансии литовских предпринимателей, демпинге литовских производителей и т. п. Ваш комментарий по этому поводу.

Может быть сегодня литовские предприниматели чуть-чуть активнее. Но из разговоров с латвийскими бизнесменами об их планах и проектах (начиная от *Laima, Grindeks*) я уверен, что с небольшим опозданием присутствие латвийцев на литовском рынке будет расти.

Все происходит вполне естественно. Наш рынок больше, чем в Латвии и Эстонии. И идти к соседям, где условия и вкусы знакомы, товар тот же, дешевле, чем на менее знакомые рынки. Это и практика отработки работы в статусе зарубежной компании.

Евровыборы в Литве показали, что на политическом небосклоне возшла новая звезда — Партия труда миллионера Виктора Успаских. Как это отразится на экономике страны?

Я был бы не прав, если бы сказал, что политика не имеет никакого влияния на экономику. Конечно, на какие-то решения правительства и парламента Партия труда будет влиять.

Но это хорошо, когда в политику приходят люди из большого бизнеса?

Тенденция очень хороша. Эти люди знают, как заработать лит или лат на практике. И в теории у них открываются другие возможности, свои идеи. Главное в политике — не навредить и не помешать нормальному течению жизни. Надо всегда думать о том, как создать равные условия для всех предпринимателей и сделать климат для них благоприятным. Чтобы хотелось идти на работу и чтобы после работы спокойно без охраны возвращаться домой. Очень опасно, когда правительство принимает решения для отдельных предприятий.

Видите ли вы какие-то особенности в экономическом развитии каждой из трех стран Балтии?

“Нас объединяют



ОСВАЛДАС ЧУКШИС И ВАЙРА ВИКЕ-ФРЕЙБЕРГА: Вру-

чат вопрос дискуссионный. Надо смотреть на перспективные и неперспективные отрасли, на структуру ВВП. Экономики Латвии, Литвы и Эстонии, как и в большинстве европейских стран — экономики услуг. Это прежде всего экономика знаний и так называемая новая экономика — инфотехнологии, биотехнологии, мехатроника.

В наших странах больше общего, чем различий. Различия лишь в энергетике, в нефтебизнесе. В остальном мы похожи: транзитные государства, порты, маленькие рынки, ориентированные на экспорт; проводники ЕС на Восток. Польша, Чехия — масштабы экономик совсем другие, дающие возможность работать для внутреннего рынка. Мы же можем поддерживать внутренний рынок на очень коротком отрезке времени. Уже сегодня литовские строители, мебельщики и текстильщики жалуются на то, что их возможности внутри страны исчерпаны. А ведь это главные составляющие литовского ВВП.

Какие отрасли, на Ваш взгляд, станут основными лет через десять?

Думаю, что в Литве останется Мажейкяйский комбинат. Если абстрагироваться от нефтебизнеса, главными составляющими всех трех наших экономик станут транспорт и логистика; финансовое посредничество и бизнес-услуги. Это отрасли, которые будут приносить самые большие деньги. Конечно, будет развиваться наукоемкое производство, что видно уже по интересу к нему серьезных инвесто-

общие интересы”



А. Янкус, А.Ф.И.

нение вверительных грамот.

ров. Те же *Sonex*, *Alna* и другие. Это производство, не требующее ресурсов извне, нужны только заказы. Но и это перспектива 20-30 лет. Еще 10-15 лет те производства, которые сегодня дают основную прибыль и являются экспортерами, будут стараться выживать с помощью своих больших заказчиков из ЕС. Литва за десяток лет стала самым крупным швейным цехом в Европе. С одной стороны, это очень хорошо, но это краткосрочный момент. Как только ЕС снимет ограничения на ввоз из третьих стран, в Юго-Восточную Азию уйдут заказы не только текстильщиков.

Можно ли после вступления в ЕС говорить о кооперации балтийских предпринимателей или по-прежнему будет преобладать конкуренция?

Как в портах, так и в других сферах экономики будет происходить и уже происходит перекупка и слияние предприятий. Особенно, если это касается больших ресурсов. Эти вопросы уже сегодня обсуждаются на уровне ассоциаций трех стран (к примеру — текстильщиков, когда защищаются интересы отрасли, а не отдельных предприятий). Есть много примеров бизнес-кооперации в юридическом обслуживании, банковском бизнесе, рекламе.

Кого Литва видит в роли своих экономических наставников?

Все три балтийские экономики все больше интегрируются с экономикой Скандинавских стран. Конечно, очень

важный ингредиент — германская дименсия, особенно в Латвии и Литве, меньше в Эстонии. Деньги — кровь экономики, и тот же банковский сектор в руках скандинавских банков. К ним присоединились немецкие банкиры. Сегодня в Балтии все еще очень много банков, через 10-15 лет их останется по 6-8 в каждой стране. Процесс слияний происходит и в Скандинавии, и в других регионах. И не только в банковской отрасли.

А что будет с местным капиталом?

У нас есть один очень благоприятный фактор — мы являемся маленькими рынками. Национальный бизнес всегда будет иметь свое место под солнцем, какие-то ниши мы не упустим. Гостиницы, маленькие магазины. Малый и средний бизнес, который не интересен крупному инвестору. Так, литовский *VP Market* — пока еще местный бизнес. Что на самом деле странно. Торговые сети, как правило, сосредоточиваются в руках крупных европейских магнатов. Со временем многие наши местные компании превратятся в международные, на 50-70% с иностранным капиталом, чаще со скандинавским. Если хочешь посмотреть, кто станет в будущем твоим инвестором, посмотри, кто является акционерами банков.

И все же я всегда говорю, что бояться прихода каких-то инвесторов и акционеров не стоит. Рабочие на заводе *Mercedes* не знают, кто является его владельцем. Конечно, национального литовского, латвийского или эстонского бизнеса будет становиться все меньше. Процесс глобализации не остановить. У экономики давно нет границ. С экономической точки зрения никакой трагедии в том, что бизнес не национальный, по большому счету, нет.

Что останется малым государствам?

Для общества самое главное, чтобы предприятие платило налоги, чтобы у него было много рабочих мест, чтобы оно развивалось и расширялось. Чтобы в государстве развивалась социальная сфера и обеспечивалась безопасность людей. Обществу, по большому счету, не важно, кто собственник предприятия. Основной капитал сосредотачивается у очень малой части населения, не более 1%.

Каким Вы видите в перспективе влияние России на Балтийские страны?

Влияние большое. Конечно, сейчас у нас больше уверенности, больше веса в переговорах с Россией — у каждой в отдельности Балтийской страны и у всех вместе взятых. За спиной 24 страны, готовых нас поддержать на уровне Еврокомиссии, Европарламента в зависимости от того, какие вопросы придется решать — политические или экономические.

Россия остается для Балтии главным источником энергоносителей. Экспортная отрасль будет возрастать с учетом уже вложенных средств и тех, которые будут вложены Россией в ближайшем будущем в сеть трубопроводов. Обратите внимание на финансирование, которое уделяется развитию портов, на планы России удвоить-утроить экспорт газа в Европу и т. д. То, что будет хорошо Германии в переговорах с Россией, будет хорошо и нам. Появляется какая-то гарантия поставок энергоносителей. Показательно, что новый посол России в Латвии пришел из Минэнерго. Вопрос нацменьшинств не перспективен, лет через двадцать он отпадет. Надо ставить на экономику. Все войны сегодня выигрываются в экономике. Те же португальцы говорят: “Сотни лет мы воевали с испанцами. Они купили наши банки, и вся война закончилась.”

Со вступлением в ЕС мы стали более привлекательны для российских инвесторов. Что особенно проявляется на рынке недвижимости наших стран. Россия была и будет нашим серьезным партнером — и торговым, и политическим.

Говорят, что о дипломатии нужно судить не только по тому, чего она добилась, но и по тому, чего удалось избежать. Чего удалось избежать благодаря действиям литовских дипломатов?

Основное, чего удастся избежать — каких-то обоюдных обвинений на уровне отдельных фирм. Мы пытаемся в обычном рабочем порядке решать возникающие проблемы без привлечения прессы. *Lisco Baltic Service*, где присутствует интернациональный оттенок, — исключение из правила. Надо отметить позитивное отношение к решению вопросов с латвийской стороны.

Какие мероприятия по экономической интеграции между Литвой и Латвией проводит посольство?

Традиционно мы организуем поездки латвийских журналистов в Литву, пытаемся найти новые интересные отрасли. Проводим семинары-презентации литовских выставок с латвийскими предпринимателями. Вместе с ТПП Литвы устраиваем еженедельные встречи с заинтересованными лицами из Латвии с литовскими предпринимателями. Недавний семинар был посвящен вопросам трудоустройства в Латвии. После официальной части неформальное общение продолжается за фуршетом и игрой в боулинг.

А во что играет г-н посол?

В баскетбол, дважды в неделю — с нашими предпринимателями. Надо начать играть с мидовцами, тоже уважающими эту игру. Как говорят — играть на двух фронтах. •

Пребывание в Евросоюзе обязывает

Татьяна Коморская

Армандс Гутманис назначен послом в Литве совсем недавно. С корреспондентом нашего журнала он встретился в небольшом уютном особняке латвийского посольства в Вильнюсе, расположенном на утопающей в зелени улице, названной именем М. К. Чюрлениса.

Вступление в должность Чрезвычайного и Полномочного Посла Латвийской Республики в Литве проходит на редкость в безоблачную пору взаимоотношений наших стран. Позади потребовавший огромной работы раздел сухопутной, воздушной и более конфликтной — морской границы. Позади, наконец, многочисленные мелкие молочные, мясные и прочие таможенные “войны”.

Г-н посол, за последнее время только один случай в отношении литовских и латвийских компаний получил общественный резонанс: владелец паромных линий *Lisco Baltic Servise* пожаловалась в Еврокомиссию на протекционизм Рижского порта в отношении *Rigas juras linija*...

Отныне все подобные спорные вопросы будут уходить в Брюссель для их рассмотрения в Еврокомиссии. Такова логика событий, которая и до нас дошла, когда мы вступили в Евросоюз. Вместе с тем, я думаю, вопросы, связанные с конкуренцией, например, портов в Риге, Лиенае и Вентспилсе, а также Клайпедского порта сохранятся и даже будут нарастать в борьбе, к примеру, за российские, белорусские, украинские грузы. Кроме портов существует инфраструктура железных дорог и здесь ситуация также неоднозначна. С одной стороны, значение этого сектора будет увеличиваться, Литва и Латвия будут разрабатывать совместные проекты, поскольку линии идут через три государства Балтии, и в этом мы, естественно, партнеры. С другой стороны, латвийские и литовские железные дороги являются конкурентами за те же белорусские, российские и украинские грузы. И эта двойственность ситуации также будет нарастать, поскольку грузообороты будут расти.

Но и в вопросах совместных проектов существуют разногласия: с помощью структурных фондов ЕС Латвия финансирует железную дорогу Рига — Москва, в то же время Литва считает приоритетным проект “Rail Baltica” — железную дорогу по побережью Балтии от Таллинна, через Ригу, Вильнюс и до Варшавы, согласие на который дали также и эстонцы, и поляки.

Рижско-московский участок железной дороги финансируется из так называемых дотструктурных фондов. Без сомнения, северо-южное направление и для Латвии важно. По “Rail Baltica” работа уже ведется на стадии проекта, и дело теперь за специалистами, а не за правительствами.

Недавно страны Балтии обратились в Европейскую комиссию с просьбой помочь в решении проблемы дискриминационных железнодорожных тарифов, применяемых Россией в отношении их грузов. Россия протекционизирует портам и компаниям, то же самое делает Америка. Скажите, насколько дипломаты задействованы в вопросах протекционизма?

Россия не участник Всемирной торговой организации — она может делать все, что хочет. И это большое государство. А это тоже означает, что оно может делать почти все, что хочет. Латвия государство не очень большое и к тому же состоит в



АРМАНДС ГУТМАНИС: Мы воспринимаем термин Балтийский регион весьма положительно.

Евросоюзе и во Всемирной торговой организации. И здесь, когда мы говорим о том, как государство может помочь своему бизнесу, довольно четко просматриваются государственные меры по развитию своего рынка и его защите, которые разрешены. Есть меры, которые запрещены. Есть так называемые зеленые и красные корзины Всемирной торговой организации. Есть желтые, почти возможно так сказать. Конечно, всегда можно найти лазейки, но в крупных вещах правила игры все-таки известны. То, что Америка, например, что-то нарушает, приводит к санкциям Всемирной торговой организации, как совсем недавно, когда ВТО решила очередной спор в пользу ЕС. А посольства такой маленькой страны, как Латвия, могут быть задействованы в пользу предпринимателей, если они действительно нуждаются в помощи государства и оно дает соответствующее указание. Сейчас мы прорабатываем идею — в конце года (очевидно в ноябре) провести как бы из Латвии для литовских турфирм семинар-презентацию, на котором будут представлены Латвия и ее внутренний туризм.

Однако, что нового можно предложить жителям Литвы, если туры в Ригу дешевы и популярны, а возле латвийского вод-

играть по правилам

ного дворца выстраиваются очереди автомобилей с литовскими номерами?

Зимний туризм, например. У нас он неплохо развит, равно как и сопутствующая ему инфраструктура. И горочки для этого имеются, и техника: в зимние пятницы народ из Риги валом валит в направлении Видземе.

Президенты Балтийских стран недавно договорились о встрече, видимо, в октябре. Прорабатываются ли в этой связи в посольстве какие-либо документы?

Наши президенты встречаются с 90-го года регулярно, как минимум раз в год. А поскольку полномочия у наших президентов разные — в Латвии президент не представляет исполнительную власть, в Литве часть исполнительной власти у президента все-таки есть, то документы, соглашения, в традиционном смысле этого слова, обычно не принимаются. Как правило, по результатам встречи оглашается пресс-коммюнике.

В одном из своих выступлений, когда наши страны были только кандидатами, Вы как-то сказали: “Евросоюз для нас инструмент модернизации политической и экономической системы, и мы этот инструмент готовы использовать.” Как это теперь получается у Латвии и Литвы, есть ли в этом вопросе между нами отличия?

Отличий я пока особых не заметил и думаю, что этот инструмент хорошо используется, раз уже возникли разговоры в прессе о том, что евроденег не хватает. Вне зависимости от того, много этих денег или мало. И это только первые месяцы, а ведь на подходе очередные задачи — надо готовиться к следующему большому бюджетному циклу Евросоюза, который начнется года через два. Вопрос не в том, больше денег или меньше, а в том, в какие сектора инвестировать эти деньги, как заранее подготовиться к их освоению. Но евроденьги — это не единственный источник инвестиций.

Конечно, наше посольство должно следить за тем, как развивается евросоюзная тематика (со всеми подтемами) в стране пребывания. Евросоюз имеет очень много подтем. Естественно нас интересует литовское мнение в области освоения евроденег или позиция по следующему бюджетному циклу в Евросоюзе. И не только литовское, но и португальское, и испанское. Раз мы вступили в Евросоюз, то все 25 стран отслеживают позиции всех 25 стран. В этом и заключается феномен Европейского Союза: согласовывать позиции, чтобы знать, что думает этот сосед, что думает тот, и как вместе принимать решение по тому или иному вопросу. Отслеживать позиции — это большой, но вполне естественный объем работы.

Каковы Ваши первые впечатления официального пребывания в должности посла своего государства в Литве?

Пока я встречал только очень отзывчивых и приятных людей: работников МИДа, искусствоведов, исследователей, некоторых политиков. Недавно в Ионишкисе встречался с мэром. Там с давних времен исторически проживает небольшая латышская коммуна, и конечно какую-то часть времени мы будем уделять и латышской коммуне, и своим землякам. В октябре будет отмечен небольшой праздник — 15-летие латышского общества в Литве. Так что мы регулярно общаемся с латышской диаспорой. Правда, хотелось бы иметь для этого больше средств из госбюджета.

“Кстати, о журнале *Балтийский курс*. Я думаю, это хорошо, что имеется журнал, в котором отражается весь регион. Надо хотя бы на уровне одного журнала показывать, что этот регион объединяет много общего: как исторического, так и сегодняшнего. И это — балтийская идентичность, которая для Латвии звучит вполне естественно. Мы, в отличие от эстонцев, которые иногда пугаются, что их тоже называют Балтийской страной, и от некоторых литовцев, избегающих такого понятия, воспринимаем термин Балтийский регион весьма положительно и считаем, что его надо представлять и в культурном, и в деловом отношении.”

Что бы Вы могли сказать о сохранении национальных черт в условиях глобализации? Об исторических корнях литовцев и латышей и как они влияют на сегодняшнюю деловую жизнь?

Влияют, безусловно. Хотя следует назвать разного рода корни. Во-первых, конечно то, чего у нас нет с эстонцами — это чисто этнические. И понятно, что этнические связи играют большую роль. Определенную роль, хотя и не столь большую, играет опыт 20-30-х годов, в котором участвовала и Эстония. Объединяющий опыт этих годов не удался, а потому не стоит преувеличивать его роль. Потом, отрицательный опыт советского времени. Конечно, эта тема никуда не пропала, и мы посмотрим, как она будет развиваться этой осенью и в следующем году. В августе **Владимир Путин** пригласил трех президентов стран Балтии на празднование юбилейного Дня Победы 9 мая весной будущего года. И не только их, но и очень многих других, поскольку это большое историческое событие. От истории никуда не денешься, в ней есть и положительные, и отрицательные моменты. История — это, к сожалению, также часть сегодняшней политики. Хотя, если говорить конкретно о латвийско-литовских отношениях, думаю, не стоит преувеличивать все эти селечные или свиные “войны”, все это — большие мелочи.

Что же касается вопроса о национальных чертах, то нужно вначале ответить на вопрос: что является национальными чертами? Латышская литература? Да, есть писатели, которые пишут. Кинофильмы? С ними труднее, их не так много. Праздник народных песен и танца? Ну, это бывает раз в два или — большие праздники — раз в четыре года. Но является ли это всем тем, что можно было бы назвать латышской культурой — наверно, нет. Существует множество и других вещей, как например, обыденная культура, бытовая культура, культура мегаполиса или культура того же предпринимательства. Можно ли отнести все это к национальной культуре, когда речь идет о сохранении и развитии национальных особенностей?

Кстати, о журнале *Балтийский курс*. Я думаю, это хорошо, что имеется журнал, в котором отражается весь регион. Надо хотя бы на уровне одного журнала показывать, что этот регион объединяет много общего: как исторического, так и сегодняшнего. И это — балтийская идентичность, которая для Латвии звучит вполне естественно. Мы, в отличие от эстонцев, которые иногда пугаются, что их тоже называют Балтийской страной, и от некоторых литовцев, избегающих такого понятия, воспринимаем термин Балтийский регион весьма положительно и считаем, что его надо представлять и в культурном, и в деловом отношении. •

Мобильный финансовый консультант

Олег Божко

В Латвии свыше 1 млн. владельцев мобильных телефонов (пользователей ПК — в 5 раз меньше). Половина из них пользуются современными аппаратами (с WAP, MMS и прочими функциями), но и они не всегда снабжены даже простым калькулятором. Мобильные аппараты развиваются в направлении мультимедиа, а вычислительные возможности остались теми же, что и 10 лет назад.

В настоящий момент разрабатывается проект “Мобильный финансовый консультант” (МФК), чтобы и в мобильном телефоне можно было осуществлять финансовые и математические расчеты.

МФК позволит выполнять сложные математические расчеты (вплоть до матричных операций), задавая (как в Excel) формулу для вычислений, с подключением промежуточных итогов, запоминаемых в буферных ресурсах. Формулы могут включать и условные операторы, что позволяет программировать процесс, выполняя за один проход цепочку вычислений.

Но главная цель проекта — финансовые расчеты. Это и кредитные (лизинговые, ипотечные и пр.) расчеты, когда пользователь получает полную раскладку выбранного кредитного варианта: основной и процентный платежи, остатки по кредиту на любой период действия договора, в том числе с нарастающим итогом (см. рис.). Конечно, кредитор представит вам свой расчет, но МФК позволит разговаривать с ним на равных. Не обойтись без расчетов и при перекредитовании.

Допустимы и обратные расчеты. Например, исходя из предельного объема ежемесячного платежа, который пользователь в состоянии осилить, определяется срок кредитного договора (то есть количество ежемесячных или ежегодных платежей) или процентная ставка для выбора кредитора с такой ставкой.

Следующий блок расчетов — инвестиционный, он больше ориентирован на предпринимателей. Здесь можно оценить инвестиционный проект любым из известных методов: сроком покрытия (Payback period), чистой приведенной стоимостью (NPV), внутренней нормой отдачи (IRR), модифицированной внутренней нормой отдачи (MIRR) и др. МФК “упаковывает” требования этих методов в понятное для финансового непрофессионала меню.

Третий финансовый блок ориентирован на оценку ценных бумаг (ЦБ) с фиксированной процентной ставкой (облигаций). Теория точно определяет стоимость облигаций при заданных купонной и рыночной процентных ставках, а также сроке до погашения ЦБ (и наоборот — определяет процентную ставку, исходя из стоимости ЦБ). Сравнивая расчетные показатели с реальными, пользователь сможет принимать инвестиционные решения (продавать, покупать или воздержаться).

Еще один блок предназначен для расчетов ЦБ с переменной процентной ставкой — акций. Здесь теория не дает однозначных ответов (слишком много влияющих факторов), и расчеты носят оценочный характер. Но и они позволяют оценить инвестиционную ситуацию с достаточной точностью.

В более отдаленной перспективе предполагается рассчитывать инвестиционные риски по всем общебалтийским “blue chips” и фондам совместных вложений, а кроме того — валютные риски.

МФК общается с пользователем на 3-х языках. По предварительным расчетам, стоимость мобильной консультации составит 1-3 сантима за один запрос (первая цифра — для абонентов GPRS, вторая — для остальных). При выезде в Эстонию, Литву или Россию из-за высокой стоимости роуминга GPRS тариф может вырасти до 6-12 сантимов.

Наибольшим спросом, как можно предполагать, МФК будет пользоваться среди студентов и школьников старших классов — наиболее перспективной целевой группы для любого коммерческого предприятия Балтии, а также у начинающих предпринимателей из-за доступности расчетного ресурса.

В отличие от интернета, мобильное соединение однозначно идентифицирует пользователя, что позволит контактировать с ним в дальнейшем для предложения услуг, рекламы и др. Даже, исходя из запросов к МФК, можно установить

спектр интересов пользователя: потребительский кредит, инвестиционный проект, виды ЦБ (акции или облигации) и т. д.

Готовность МФК на текущий момент — 50%, для завершения работ требуется дополнительное финансирование. Ведется также разработка проекта мобильного онлайн-банкинга (без посредства SMS), здесь готовность — 15% (по тем же причинам). Пока в Латвии действует только 1 система онлайн-банкинга — в *Nordea*.

И как следующий шаг после внедрения мобильного банкинга, прорабатывается концепция проекта системы мобильных расчетов за покупки и услуги в торговых сетях, на автозаправках и стоянках, общественном транспорте, что могло бы стать альтернативой системе расчетов посредством платежных карт. •

Дополнительная информация:
тел. 9152394
e-mail: olegbozko@hotmail.com



CONFERENCE AND EXHIBITION INFOBALT - THE MOST IMPORTANT EVENT OF INFORMATION SOCIETY TECHNOLOGIES IN THE BALTIC STATES !

INFOBALT 2004:

- Center of Search for Partners and Contacts
- Science and Technology Park
- International Participation

Special Attention
to the Professionals

Virtual Exhibition
www.infobalt2004.lt

www.infobalt2004.lt



International Trade Fair of
Information Society Technologies
INFOBALT 2004
Spalio 20-23 October
Vilnius, Lithuania

infobalt
LITHUANIA

Organiser: Association INFOBALT
Vokietų g. 2B/17-16, LT-01130 Vilnius
Tel. +370 5 2622623, fax +370 5 2622629
office@infobalt.lt, www.infobalt.lt



Contractor: VISUS PLENUS
Vytenio g. 9/25, LT-03113 Vilnius
Tel. +370 5 2136326, fax +370 5 2124124
info@visusplenus.lt, www.visusplenus.lt



Venue: Lithuanian
Exhibition Centre LITEXPO
Laisvės pr. 5, Vilnius, Lithuania

INFOBALT VIP Club



Споры между государством и частными лицами

Лилита Балодэ

1 февраля 2004 года в Латвии начали работать административные суды. Наиболее активная часть предпринимателей ждала этого момента с большим нетерпением и интересом, а также с надеждой, что вместе со вступлением в силу Закона об административном процессе и изменениями в системе судов Латвии, упорядочатся правовые отношения между учреждениями государственного управления, чиновниками и субъектами частного права.

О том, что входит в понятие административного процесса, а также о деятельности районных административных судов любезно согласился рассказать *БК* и. о. председателя районного административного суда **Каспарс Беркис**.

Что такое административный процесс, рассмотрение каких дел находится в компетенции суда?

Административный процесс фактически регулирует взаимоотношения государства и индивида в области публичного права. Компетенция административного суда — рассмотрение правовых споров, возникающих между государственными структурами, органами самоуправления и конкретными лицами.

В чем выражается контроль суда за административным актом, изданным учреждением, или за правомерностью и обоснованностью фактических действий учреждения?

Судебный контроль за административным актом, выданным учреждением, или за правомерностью и обоснованностью его действий обеспечивается, проверяя конкретный административный акт, изданный учреждением. Действует ли учреждение в рамках своих полномочий? Обосновало ли оно данный акт? Обдумало ли, принимая решение, его целесообразность? Оформлено ли решение процессуально правильно? Соблюдены ли указанные сроки процесса? А также проверяя другие условия, вытекающие из материалов дела.

В соответствии с Законом об административном процессе суд, выясняя обстоятельства дела, действует в соответствии с принципом объективного следствия. Не могли бы вы пояснить, в чем заключается деятельность суда в соответствии с этим принципом?

Административный суд действует в соответствии с принципом объективного следствия, который предполагает права и од-

новременно обязанность суда собирать доказательства, давать участникам административного процесса указания и рекомендации для того, чтобы установить истинные обстоятельства дела и обеспечить справедливое и правовое рассмотрение дела. Включение в закон принципа объективного следствия — объяснимо и обоснованно. Учреждения, выполняя функции государственного управления и издавая административные акты, по существу действуют в соответствии с властью, наделенной государством, и частное лицо в отношениях с государством попадает в неравное положение. По этой причине Закон об административном процессе предусматривает компенсирование и уравнивание возможностей частных лиц и государства. Конечно, у заявителя остается обязанность сотрудничать в собирании доказательств. Заявитель не освобождается от представления доказательств, находящихся в его распоряжении. Принцип объективного следствия, однозначно, облегчает задачи частного лица в суде.

Закон об административном процессе предусматривает рассмотрение дела в форме как устного, так и письменного процесса, что является нововведением в праве, и в этой связи письменный процесс для многих субъектов права — незнакомый процесс. В чем заключается сущность устного и письменного процесса и какие дела рассматриваются в ходе письменного процесса?

Обстоятельства судебного дела определяют, рассматривать ли дело в ходе устного или письменного процесса. Рассматривая дело на устном процессе, обстоятельства дела поясняются на заседании суда. В свою очередь, письменный процесс дает право участникам дела не приходить в суд и не участвовать в заседаниях суда. Письменный процесс возможен при двух условиях: если обе стороны дали на это письменное согласие и если су-

дья считает, что доказательства, имеющихся в деле, достаточно для рассмотрения дела.

Как вы расцениваете то, что административные дела рассматриваются без прокурора?

Закон об административном процессе оформлен так, что права и интересы частных лиц защищены максимально, и нет необходимости включать прокурора в административный процесс. У прокурора другие функции, которые необходимо выполнять в соответствии с законом о прокуратуре.

Принятые решения каких учреждений чаще всего оспариваются в административном суде?

Обобщенная судебная статистика свидетельствует, что чаще всего заявления подаются о решениях, принятых Государственной службой доходов, затем следуют заявления об административных актах самоуправлений, о решениях, принятых дорожной и государственной полицией.

Оценивая юридическое качество административных актов, изданных государственными учреждениями и органами самоуправления, каковы наиболее распространенные недоработки административных актов, являющиеся основанием для их отмены?

Существует тенденция — учреждения все чаще оформляют решения в соответствии с нормами Закона об административном процессе. Так как одна из функций административного суда — контролировать деятельность исполнительной власти относительно частных лиц, учреждениям государственного управления необходимо оценивать не только сами административные решения, но и то, что надо улучшить а принятии решения. Не надо акцентировать факт, что суд отменяет решения. Самое важное — проанализировать мотивировочную часть решения, почему суд его отменил, и сделать из этого выводы, что



Т. Страхова

КАСПАРС БЕРКИС: Не надо акцентировать факт, что суд отменяет решения. Важно проанализировать мотивы и сделать из этого выводы.

конкретно надо улучшить в решении: необходимо ли лучшее обоснование, соблюдены ли условия разработки и оформления документа, или необходимо тщательнее обдумать целесообразность решения. Есть такие вопросы, которые должны решаться государственным управлением (учреждением), так как уже никто не заинтересован в том, чтобы административный суд просто отменял бы административные акты, принятые органом государственного управления. Все заинтересованы в том, чтобы органы государственного управления принимали бы обоснованные, правовые административные акты.

Можно ли это рассматривать как заслугу административного суда?

Думаю, что однозначно да. Хотя бы частично это заслуга административного суда, так как госучреждения вынуждены считаться с тем, что многие административные акты были обжалованы. Госучреждению надо считаться с тем, что принятые решения оцениваются, и учреждение не может позволить себе принимать такие акты, которые ни по форме, ни по содержанию не отвечают требованиям, предусмотренным законом об административном процессе. Я думаю, что это один из тех стимулов, преследующих то, что чиновники начинают применять Закон об административном процессе, начинают смотреть, какими должны быть административные акты по форме и содержанию, начинают искать обоснование и указывать его в решениях.

С какими расходами необходимо считаться лицам, обращающимся в суд с заявлением?

За подачу заявления в районный административный суд платиться государственный сбор в размере 10 латов.

Необходимо отметить, что часто из-за необоснованных решений или противоправных действий учреждения у частного лица могут возникнуть убытки, и чем дольше длится административный процесс, тем большие убытки могут быть причинены.

Полностью с вами согласен и всегда подчеркиваю, что в работе суда надо следовать тому, чтобы дела рассматривались по возможности быстрее. Могу сказать: суд делает все для того, чтобы рассматривать дела по возможности быстрее, осознавая, что для заявителя важно быстрое рассмотрение дела.

Вас не тревожит то обстоятельство, что после каких-нибудь двух лет из-за большого числа дел административные суды будут работать в том же самом режиме, как известные нам суды общей юрисдикции, назначая рассмотрение дела через год, два?

Считаю, что этого нельзя допустить ни в коем случае. Если увеличится количество рассматриваемых дел, нагрузка судьи, надо будет решить вопрос об увеличении числа судей. Также надо будет решить вопрос о помещениях, так как на данный момент в помещении суда располагаются пять залов, и когда свою работу начнут все двадцать составов суда, количества судебных залов будет сильно не хватать.

С какими проблемами пришлось столкнуться суду в своей деятельности?

Как у любого создающегося учреждения, у административного суда как у новой структуры также есть свои субъективные и объективные трудности. Не решен вопрос, связанный с обеспечением суда судебными залами, юридической литературой и т. д. В суде должна быть библиотека, в которой юридическая литература должна быть доступна по крайней мере в одном, двух экземплярах. Особенно необходима доступность к новой литературе по административному праву, выбор которой широк.

Появляются правовые нормы Европейского Союза, вопросы, связанные с их применением. В связи с этим у судей появился большой объем информации для изучения и освоения.

Что касается количества судей, то их состав укомплектован не полностью. Для административного суда предусмотрено двадцать составов судей. Пока работает двенадцать судей. Это одна из причин, не позволяющая рассматривать дела так быстро, как суд и судьи этого хотят, так как у судей большая нагрузка и многократно рассматриваемых дел. На места судей административного суда установлены строгие критерии отбора. Надеюсь, что уже в ближайшее время будут укомплектованы все составы судей, и суд сможет работать в полную силу. Думаю, что тогда срок рассмотрения дел резко сократится. •

Еврокомпания — от мечты к реальности

Юджин Этерис

Доктор права, Институт европейской интеграции, Дания

Мечта любого бизнесмена — свободно работать на всем пространстве Евросоюза, избегая всех тех многочисленных препятствий, предъявляемых предпринимателю со стороны корпоративных регуляций почти во всех странах ЕС. Руководители Евросоюза уже почти 30 лет борются за то, чтобы такие барьеры убрать, так как они серьезно мешают самым практическим аспектам реализации свободного общего рынка ЕС, формально действующего с начала 1993 года. Кажется, эти усилия к концу нынешнего года должны увенчаться успехом. Соответствующие документы, касающиеся “европейской компании” вступят в силу, если новые члены ЕС поддержат инициативы институтов Евросоюза предшествующего состава ЕС-15.

Все экономические предпосылки для создания такой организационной структуры ведения бизнеса есть. Действующий с мая 2004 года общий рынок ЕС-25 теперь объединяет примерно 450 млн. потребителей, а кумулятивный ВВП этих стран составляет примерно 10 трлн. (!) евро.

Следует заметить, что проблема “европейской компании” (ЕК) — лишь малая часть более общей проблематики европейского бизнес-права и охватывает такие темы, как структура и управление компаниями, регулирование корпоративной мобильностью и др. Именно эти вопросы и были основными для ЕС в унифицированном подходе к их решению.

ТРУДНОЕ НАЧАЛО

Когда в 1950-е годы создавалось Европейское экономическое сообщество (ЕЭС), главное внимание было сосредоточено на создании общего рынка и элиминации препятствий для свободного передвижения товаров, оказываемых услуг, рабочей силы и связанных с этим движением финансовых ресурсов и капиталов. Отцы-основатели ЕЭС на этом этапе вообще не рассматривали такие вопросы, как развитие промышленности, научных и техни-

ческих исследований, структурной политики, не говоря уже об организационных аспектах бизнеса. Считалось, что либерализация торговли и регулирование вопросов конкуренции как бы само собой приведет и к формированию общей корпоративной политики. Но, к сожалению, многие технические, большей частью, так сказать, качественные различия (количественные регулировались Договором о ЕЭС) в вопросах торговли и регулирования конкуренции оставались за пределами истинной унификации.

Лишь в 1992 году в Договоре о Евросоюзе, подписанном в голландском Маастрихте и вступившем в силу в ноябре 1993 года, впервые “конкурентоспособность промышленного производства” (*industrial competitiveness*) была провозглашена одной из целей ЕС. Это было не только признанием интеграционного подхода к промышленному развитию в ЕС, но и фактическим началом регулирования корпоративных отношений и формирования бизнес-права Евросоюза. Но, главное, различные стороны корпоративных отношений на уровне Евросоюза все чаще становились предметом согласования стран-членов, как прави-

ло, в форме директив ЕС (предлагая странам самим выбрать наиболее оптимальные и удобные формы реализации идей интеграции формальных, в первую очередь, аспектов деятельности корпоративных структур).

Примечательно, что положение ЕС о промышленной конкурентоспособности подвело, с одной стороны, итог активных усилий сообщества по формированию унифицированных требований к созданию и функционированию корпоративных отношений в ЕС фирм и компаний-участниц. А с другой — показало необходимость создания благоприятного режима для работы фирм (зарегистрированных с учетом требований ЕС в своих странах) на всей территории Евросоюза.

ТЕРНИСТЫЙ ПУТЬ К СОЗДАНИЮ ЕВРОКОМПАНИИ

Путь к созданию ЕК был весьма тернистым. Не все страны были готовы согласиться на условия корпоративной унификации. Требования последней зачастую занижали важнейшие параметры деятельности фирм (например, отчетность, открытость в работе, коллективное руководство из представителей работающих, акционеров и учредителей и т. д.). Все это не служило более доверительному подходу к деятельности фирм со стороны акционеров и инвесторов.

Однако создание экономического единства в ЕС требовало и создание общего правового механизма в деятельности фирм и предприятий. Уже в 1974 году, одновременно с первыми проектами тогдашних сообществ о торговых товариществах, обсуждались и возможности создания специфического юридического лица — Европейского объединения общих экономических интересов — ЕОЭИ (*European Economic Interest Grouping*). В течение примерно десятка лет эта идея объединения фирм в двух и более странах с целью упрощения хозяйственной деятельности и объединения ресурсов пробивала дорогу к Регламенту Совмина ЕС, закрепившего Статут ЕОЭИ в 1985 году.

Весьма важно, что объединяющиеся фирмы не теряли при этом своей экономической и правовой самостоятельности. Уже в августе 1989 года этот регламент вступил в силу: первоначально для девятки стран, входивших в то время в сообщество, а затем мог использоваться и всеми другими членами ЕС. Информация об учреждении или роспуске ЕОЭИ должна публиковаться в периодических изда-



ниях ЕС. За более чем десять лет было создано около 900 таких объединений.

При всем трансграничном, позитивном характере ЕОЭИ, оно имело ряд существенных ограничений. Уставный капитал оставался собственностью создателей, привлекать инвестиции было практически невозможно, сложными были и формы ответственности (учредители несли неограниченную и солидарную ответственность). Но главное, что ЕОЭИ не было коммерческой организацией и не могло служить целью (или источником) извлечения прибыли.

Хозяйственных субъектов в ЕС на самом деле интересовало другое: как гармонизировать создание и деятельность европейских акционерных обществ или ЕК. Идея учреждения подобных ЕК обсуждалась странами сообщества более 30 лет, но без существенных успехов. Главным образом разногласия касались корпоративных структур и систем управления фирмами — слишком различны были в странах подходы к руководящим органам компаний, таким как общему собранию и собранию акционеров, совету директоров, а также к надзорным органам, аудиту и налогообложению.

Примерно в 1989 году руководство ЕС решило: для того чтобы сдвинуть создание ЕК с мертвой точки следует выделить наиболее спорные вопросы в отдельный блок переговоров и попытаться решить те вопросы, по которым можно найти компромисс. Так, в декабре 2000 года на саммите в Ницце, обсуждавшем вопросы присоединения новых стран к ЕС, была одобрена идея подготовки ряда директив по корпоративной унификации. И уже в октябре следующего, 2001 года, был принят регламент Совмина ЕС о Статуте ЕК (*Council Regulation 2157/2001*) и директива, регулирующая вопросы управления предприятиями (*Council Directive 2001/86*); для вступления в силу последней был определен трехгодичный переходный период до начала октября 2004 года.

ФОРМЫ И ВИДЫ ЕК

Для создания ЕК европейского типа ее учредители должны быть зарегистрированы по крайней мере в двух странах ЕС (или в течение 2-х лет иметь бизнес в странах Евросоюза). Регулировать деятельность ЕК теперь (если не произойдет ничего неожиданного) будут следующие нормативные документы: Статут ЕК, зафиксированный согласно регламенту СМ, Устав ЕК, положения корпоративного права стран-членов (приведенные в соответствие с регламентом), а также некоторые нормы национального права об акционерных компаниях.

Имеются следующие способы создания ЕК: формальное объединение акционерных обществ в нескольких странах ЕС, образование холдингов, учреждение совместного дочернего общества. Предусмотрена также возможность преобразования уже существующих акционерных обществ в ЕК. Размер уставного капитала ЕК должен составлять 120 тыс. евро, что значительно выше, чем даже для открытых акционерных обществ в большинстве стран ЕС.

По поводу управления делами ЕК было принято соломоново решение: управление может быть как двухзвенным (одна треть — из представителей служащих, две трети — назначаются собранием акционеров), так и трехзвенным (по одной трети от служащих, общего собрания и объединенный" представителей). Последняя схема и есть, по сути, компромисс между германской и голландской моделями управления фирмами.

КАК НАЛАДИТЬ КОНТАКТЫ

Надо сказать, что почти все страны-члены ЕС — особенно старые, стараются как-то помочь в коммерческих контактах бизнесменов на уровне Союза; не отстают и вновь вступившие члены. Такое сотрудничество в развитии бизнеса в ЕС началось сравнительно

недавно, в начале 1990-х годов, по инициативе малой группы стран ЕС, но теперь их число постоянно растет. В основе сотрудничества — открытый доступ к национальным регистрам компаний и предприятий. Правда, унификации здесь пока маловато, но в нахождении потенциальных партнеров и выяснении их надежности — помощь для делового сообщества большая. Эту функцию выполняет так называемый Европейский деловой регистр (*European Business Register*), содержащий информацию почти о 20 млн. фирм из примерно двух третей стран ЕС. Страны Балтийского региона весьма активны — в регистр уже вступили Дания, Швеция и Финляндия, в мае нынешнего года к ним присоединилась и Латвия.

БОЛЬШЕ СВОБОДЫ И ИНИЦИАТИВЫ

В настоящее время правовая система ЕС не регулирует ни создание, ни функционирование хозяйственных субъектов на всей своей территории. Такие объединения как физических, так и юридических лиц по различным видам коммерческой или финансовой деятельности продолжают оставаться в компетенции национального права стран-членов. Однако обе указанные выше формы слияния экономического интереса со всей очевидностью показывают, что у них есть значительные возможности, необходимость их правового закрепления на уровне ЕС. Хочется надеяться, что это и произойдет осенью нынешнего года. Тогда деловая жизнь более плодотворно заburлит на едином экономическом пространстве ЕС и фирмы получат большую свободу в интеграции своих ресурсов и возможностей. Правда, крупные компании при слиянии все равно должны информировать об этом Еврокомиссию и в некоторых случаях получать на это особое разрешение. Но это уже другая сфера регулирования — право конкуренции ЕС. •



MEGA AUTO

РАЗБОРКА ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПОВ

Ремонт воздушных и гидравлических систем

SIA MEGA AUTO
ул. Маскавос 433, Рига
Тел.: (+371) 7702498
Моб.: (+371) 9230549
Факс (+371) 7702478
megaauto@inbox.lv
www.megaauto.lv

Европарламент: поли

Юджин Этерис

Институт европейской интеграции, Дания

Нынешнее лето было в самом прямом смысле историческим как для политических партий в Европе, так и для одного из самых пассивных прежде, но стремительно набирающем силу института Евросоюза — его парламента. Эту инерцию пассивности будет не так просто преодолеть, видимо еще долго в структуре его работы будет сказываться то, что всего лишь три года назад Европарламент впервые обрел ряд действительно законодательных функций, которыми и должен быть наделен любой парламент, учитывая, что он так и называется.



ЕВРОПАРЛАМЕНТ: Три года назад впервые обрел ряд действительно законодательных функций.

Но в этом и специфика Евросоюза как весьма своеобразного объединения независимых государств, что названия его институтов и их функции не всегда совпадают. Однако кое-что потихоньку меняется...

ФУНКЦИИ ЕВРОПАРЛАМЕНТА

Три главные функции Европарламента состоят в следующем:

- ЕП делит с Совмином бюджетные полномочия по утверждению годового и 6-летнего бюджета ЕС; без подписи президента ЕП бюджет ЕС не может быть утвержден. Правда, ни убавить, ни прибавить в бюджете в целом ЕП ничего не может, если не считать так называемых факультативных расходов (non-compulsory expenses), которые в отдельные годы составляют до трети общего бюджета ЕС.

- ЕП осуществляет демократический контроль за деятельностью всех других институтов ЕС, в первую очередь

Еврокомиссии как главного исполнительного органа Союза, с его огромным аппаратом управления. ЕП также может смещать или назначать комиссаров ЕС, своеобразных европейских министров; теперь их будет 25, и кандидатуру каждого ЕП будет внимательно рассматривать в конце октября.

- ЕП приобретает с каждым годом все больше истинно законодательных функций, которые он теперь осуществляет совместно с Совмином; ЕП может участвовать ныне в подготовке законов по примерно 40 различным сферам социально-экономической деятельности ЕС. И это, судя по всему, далеко не предел.

РЕЗИДЕНЦИЯ ЕП

Местонахождение резиденции ЕП — Страсбург (дословно “город на перепутье”, который действительно находится на границе между Францией и Германией и неоднократно менял свою государственную принадлежность). В этом

же городе заседает другой известный представительный европейский форум — Парламентская ассамблея Совета Европы (правозащитная организация, объединяющая более 40 стран), с этой ассамблеей иногда и путают Европарламент. Руководство ЕП находится в Люксембурге, а ежегодные сессии и заседания комиссий — в Брюсселе: ЕП собирается на свою сессию автоматически “без какого-либо созыва во второй вторник марта” (ст. 196 Договора о ЕС). Так что члены ЕП постоянно в разъездах.

ПАРТИИ И ПОЛИТИКА В ЕВРОПЕ

В ЕП-15 было избрано 626 представителей, в новом его составе уже 732 избранника из 25 стран. Таким образом, ЕП стал самым большим многонациональным парламентом в мире. Есть, правда, парламенты и побольше, но это национальные собрания народных избранников, например в Китае.

Следует сразу оговориться, что новый состав Европарламента, избранный в течение трех июньских дней этого года населением 25 стран, весьма незначительно изменил расстановку политических сил. Учитывая, что члены ЕП располагаются в нем не по страновому, а по партийному принципу, в нем преобладают именно те партии, которые и играют в момент выборов (раз в пять лет) самую серьезную роль в своих странах. Выбранные в ЕП парламентарии следуют уже избранному партийно-политическому курсу и направляются в свои партийные группы. Надо сказать, что это обстоятельство послужило основанием тому, что члены ЕП наделены свободным мандатом: формально они уже не связаны напрямую со своими избирателями, так как представляют все народы Евросоюза. Таким образом, члены ЕП не являются представителями отдельных государств-членов; как говорится в ст. 189 Договора о ЕС, они есть “представители народов государств, объединенных в Сообщество”.

То есть, политические и партийные убеждения, а не национальность определяют характер депутатских объединений в стенах ЕП. И, следовательно, единственное основание для водораздела — политические приоритеты, которые реально проявляются в политико-партийных группах. Именно поэтому в ЕП нет, и не

тика и бизнес

может быть (так сказать, по определению в законе о ЕС) не только национальных партий, но и представителей национальностей, которых в ЕС очень много. Например, более 5 млн. арабов и мусульман во Франции или Англии или турок во многих других странах ЕС.

Самых влиятельных партийных групп три (из существующих семи, восьмая — так называемые независимые). Первая — группа европейских консервативных партий — ЕРР-ED (дословно — народные партии и евродемократы), 276 человек из 732; вторая по численности группа — европейских социал-демократических партий — PES, 201 человек. Третья — группа европейских либеральных и реформистских партий, 66 человек. Остальные весьма незначительные: группа “зеленых” партий и Свободный союз за Европу — 42 человека, Конфедеративное объединение “единых левых” — 39 человек; и некоторые другие.

Вместе с тем, парламентарии выполняют и социально-экономические функции — по видам законотворческой деятельности в соответствующих отраслевых комитетах ЕП. Этим комитетов примерно 20, по системе предметов ведения Евросоюза; поэтому каждый член ЕП един в двух лицах: с одной стороны — политик, с другой — знаток того или

иного направления экономического развития (от финансов, энергетики и бюджета, до транспорта, туризма и т. д.). Именно эти комитеты ЕП и дают парламентские заключения по проектам будущих законов и часто их мнение является решающим.

Конечно, почти 40 лет ЕП, формально говоря, выполнял консультативные функции, и не более того. Как говорилось в правовых документах ЕС, все решения в Сообществе “принимаются по согласованию с парламентом.” Но никто, мягко говоря, всерьез, это мнение не принимал, вернее даже когда ЕП и был против, то его решение можно было обойти. ЕП всегда и весьма ревностно оберегал одну из своих главных функций — утверждение бюджета ЕС. Согласно договорам, заключенным между странами ЕС (ст. 203), “ЕП может отвергнуть проект бюджета двумя третями голосов своих членов”; так в истории ЕС случалось, правда, всего четыре раза (в бурные 1980-е годы). В 1986 году Совмин ЕС даже возбудил в Суде Евросоюза дело против ЕП за проволочки в работе.

ИНТЕРЕСЫ БИЗНЕСА И ЕП

Указанные выше специфические черты ЕП и его всевозрастающая роль в законотворческом процессе привели к

тому, что Европарламент стал притягательным местом для различных деловых интересов и ареной борьбы многих лоббистских групп. Брюссель и Страсбург просто насыщены всевозможными конторами, пытающимися воздействовать на будущие законы и нормативные акты, в которых участвуют парламентские комитеты и комиссии. Очень часто такое воздействие оказывается позитивным для лоббистов, а следовательно, и для тех экономических интересов, которые они представляют, что не всегда позитивно для экономики ЕС в целом или отдельных стран в частности.

За последние 5 лет работы ЕП предыдущего созыва с его активным участием было принято более 400 нормативных актов по многим направлениям развития экономики ЕС. За одну сессию в ЕП проходит более тысячи дополнений и изменений в обсуждаемые проекты, около 80% таких новшеств заканчиваются их принятием, то есть включаются в тексты будущих законов ЕС. А сфера нынешнего вторжения ЕП в экономику Союза весьма обширна: функционирование общего рынка, охрана окружающей среды, наука и техника, здравоохранение, вопросы образования и культуры и т. д. И за всем этим стоят либо чисто деловые интересы отдельных отраслей экономики, либо финансирование из бюджета ЕС.

Главная задача лоббистов заключается в оказании “дополнительной экспертной помощи” членам ЕП, которые далеко не всегда владеют полной информацией по обсуждаемым вопросам. Сегодня вокруг ЕП и других институтов Союза работает примерно 15 тыс. консультантов-лоббистов и около 2,6 тыс. групп-интересов. Не считая около тысячи аккредитованных журналистов...

Лоббисты в Брюсселе имеют и свою организацию — Европейское общество защиты профессиональных интересов (*Society of European Affairs Professionals*), со своим уставом поведения и этики. Не отстает и ЕП: там также действуют довольно жесткие правила регистрации лоббистов, порядка их работы, а также правил, которым должны следовать члены ЕП в своих отношениях с лоббистами, чтобы избежать влияния на них. •

1979 г. — первые прямые выборы в Европарламент (ЕП). До этого времени, начиная с 1950-х годов, члены этого органа ЕС, которые до сих пор так и не называются депутатами, назначались национальными парламентами стран ЕС.

1986 г. — в Едином европейском акте в законодательный процесс ЕС вводится единая “кооперативная процедура”, предусматривающая участие ЕП в принятии регламентов и директив по некоторым вопросам развития общего рынка.

1991 г. — Маастрихтский договор впервые наделил ЕП реальной законодательной компетенцией; теперь все вопросы, входящие в процедуру совместных решений по вопросам общего рынка, должны приниматься совместно Совмином как высшим законодательным органом ЕС и Европарламентом.

1997 г. — Амстердамский договор, вступивший в силу в 1999 году, еще более расширил законодательные полномочия ЕП; этот процесс получил дальнейшее развитие и в Ниццком договоре 2001 года.

1999 г. — впервые за всю свою историю существования ЕП “поиграл мускулами” в политической борьбе ЕС: угрожая вынести вотум недоверия Еврокомиссии, руководимой очень влиятельным в то время ее председателем **Жаком Сантэ**, за злоупотребления некоторыми комиссарами своими полномочиями. Еврокомиссия вынуждена была добровольно уйти в отставку, не дожидаясь решения ЕП, за четыре месяца до истечения срока своих полномочий.

Июнь 2004 г. — лидеры 25 стран ЕС утвердили проект нового Договора о Конституции ЕС, в котором ЕП будет фактически участвовать в подготовке законов по более чем 80 сферам союзной интеграции.

Новый состав Еврокомиссии: разделение полномочий



ХОСЕ МАНУЭЛЬ БАРОССО: Президент Европейской комиссии.

Юджин Этерис

Институт европейской интеграции,
Дания

Нынешний год — в самом деле переломный в деятельности ЕС. Вслед за расширением его состава до 25 государств последовали два важных политических и одновременно организационных мероприятия. Одно из них — выборы в Европарламент, о чем многие СМИ писали довольно подробно — было проявлением политической активности граждан государств новых и старых членов ЕС. Другое, не менее важное — утверждение нового состава Еврокомиссии, своеобразного правительства ЕС, на новый пятилетний срок.

Роль Еврокомиссии (ЕК) в системе ЕС — не только весьма значительна, но и достаточно специфична: она одновременно является органом законодательной инициативы в ЕС и контрольно-исполнительным органом. Исторически сложилось так, что кандидатов в состав ЕК, которые именуются комиссарами, правительства

СОСТАВ НОВОЙ ЕВРОПЕЙСКОЙ КОМИССИИ НА ПЕРИОД 2004-2009 ГГ. (ПОДЛЕЖИТ УТВЕРЖДЕНИЮ ЕВРОПАРЛАМЕНТОМ)

Президент Комиссии — Хосе Мануэль Бароссо
(Jose Manuel Barroso).

Пять вице-президентов, осуществляющих одновременно контроль за деятельностью своих секторов европейской интеграции:

Гюнтер Фехойен (Gunter Verheugen)*, Германия — промышленность и развитие бизнеса;

Жак Баро (Jacques Barrot), Франция — развитие транспорта;

Маргот Уолстрем (Margot Wallstrom)*, Швеция — институты ЕС и коммуникации;

Роко Буттильоне (Rocco Buttiglione), Италия — юриспруденция, свобода и безопасность;

Сиим Каллас (Siim Kallas), Эстония — администрация ЕС, отчетность и борьба с коррупцией.

Остальные члены Комиссии:

Питер Мендельсон (Peter Mandelson), Великобритания — вопросы торговли;

Мэриэн Фишер Боель (Mariann Fischer Boel), Дания — аграрная политика ЕС;

Данута Хюбнер (Danuta Hubner), Польша — региональная политика;

Ставрос Димас (Stavros Dimas), Греция — орана природы и окружающей среды;

Бенита Ферреро-Уалдер (Benita Ferrero-Waldner), Австрия — внешняя политика ЕС и отношения с соседними государствами;

Хоакин Алмуния (Joaquín Almunia), Испания — экономическое развитие ЕС и вопросы единой валютной политики;

Луи Мишель (Louis Michel), Бельгия — помощь ЕС развивающимся странам;

Владимир Спилда (Vladimir Spidla), Чехия — вопросы занятости, социальные проблемы и равные возможности;

Чарли МакКриви (Charlie McCreevy), Ирландия — регулирование внутреннего рынка ЕС;

Маркос Киприану (Markos Kyprianu), Кипр — здравоохранение и охрана прав потребителей;

Ингрида Удре (Ingrida Udre), Латвия — налоговая политика ЕС и Таможенный союз;

Далия Грибускайте (Dalia Grybauskaitė), Литва — бюджет ЕС;

Вивьен Ридинг (Viviane Reding)*, Люксембург — ИТ и масс-медиа;

Ласло Ковач (Laszlo Kovacs), Венгрия — развитие энергетики в ЕС;

Джо Бог (Joe Borg), Мальта — рыбное хозяйство ЕС и биологические ресурсы моря;

Нели Кроуз (Neelie Kroes), Нидерланды — вопросы конкуренции в ЕС;

Янеш Поточник (Janez Potocnik), Словения — научные исследования и разработки в ЕС;

Ян Фигель (Jan Figel), Словакия — образование и культура;

Олли Рейн (Olli Rehn), Финляндия — вопросы дальнейшего расширения ЕС.

*) Три комиссара переизбраны на новый срок, но в других сферах регулирования. Из ЕК-1995 в ЕК-1999 перешло четыре комиссара; так сохраняется преемственность.

назначают по обоюдному согласию. В этой связи сначала все государства-члены ЕС избирают устраивающую всех кандидатуру председателя ЕК, который и согласовывает с руководителями стран кандидатов в новый состав Комиссии.

ПАРАДОКСАЛЬНАЯ СИТУАЦИЯ

Следует иметь в виду, что нынешнее расширение ЕС до 25 государств создало некую парадоксальную ситуацию, когда новые 10 стран стали членами ЕС с 1 мая 2004 года, тогда как фактически до 1 ноября 2004 года работают все институты прежнего Союза. И даже избрание нового парламента ЕС с участием представителей новых стран не вносит существенных изменений в старую схему.

В этой связи полугодовой период деятельности ЕС — с мая по начало ноября — получил название переходного. Это в первую очередь касается Еврокомиссии, когда все бразды правления (до конца ок-

тября) находятся в руках ее старого состава во главе с **Романо Проди**, тогда как все вновь назначенные комиссары до их формального утверждения Европарламентом выполняют функции стажеров или практикантов. Это в равной мере относится и к тем трем комиссарам из прежнего состава ЕК, которые перешли в новую ЕК (см. список), но уже в другом качестве: они проходят тренинг в новых департаментах.

Переходным этот период является еще и потому, что за эти полгода правительства могут передумать и назначить своих новых представителей. Новый председатель ЕС также может сделать какие-то перестановки. Так, собственно, и произошло с представителями Чехии, Латвии и Венгрии. Но главное — все живут ожиданием процедуры утверждения Европарламентом, которая хоть и не предвещает ничего неожиданного, но тем ни менее станет серьезной проверкой комиссаров на прочность.

ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ ИНИЦИАТИВА

Еврокомиссии предстоит решать трудные и комплексные задачи. Главная и довольно непростая — согласование и учет национальных интересов в европейской интеграции. В этой связи ЕК наделена законодательной инициативой: без проекта, подготовленного ЕК, ни один акт Евросоюза не может быть правоприменным. ЕК также следит за исполнением и часто обеспечивает исполнение многих решений, принятых в ЕС. Для этого в аппарате ЕК, с учетом новых служащих из 10 стран, насчитывается более 20 тыс. чиновников.

ЕК заседает раз в неделю; в среднем за год она рассматривает около 550-600 рекомендаций и проектов законов. В 1998 году — одном из не самых бурных в ЕС — Комиссия одобрила 230 регламентов, 63 директивы, 271 решение и 5 рекомендаций. Кроме того, было опубликовано примерно 300 меморандумов и докладов. Но бывает и больше... Словом, уследить за работой ЕК под силу только настойчивым экспертам. •

Европейская комиссия в работе

ЭКОЛОГИЯ: СКАНДИНАВЫ ВПЕРЕДИ

В августе вышел в свет отчет комиссара ЕС по итогам работы Комиссии в деле охраны окружающей среды. Руководитель этого направления работы в ЕК **Маргот Уолстрем** особое внимание уделила вопросам исполнения союзного экологического и природоохранного законодательства. Соблюдение законов ЕС — одна из самых актуальных задач в Евросоюзе, особенно в такой важной для всего континента проблеме, как экологическая.

Особой похвалы в отчете заслужила Дания как страна, которая быстрее всех остальных стран и главное не менее эффективно, внедряет экологическое законодательство ЕС в систему своих национальных норм. Из примерно сотни различных распоряжений и директив ЕС, одобренных за прошедшую пятилетку по широкому кругу экологических проблем, Дания “задержалась” только с семью директивами. Следующая за Данией Швеция не успела инкорпорировать в свое законодательство всего 8 актов ЕС.

В наименее законопослушных странах, таких как Франция, Италия, Германия и Греция, остались совершенно вне национальных правовых систем от 25 до 40 директив ЕС. Руководство Евросоюза считает это положение совершенно недопустимым, но к радикальным мерам стремится прибегать лишь в экстренных случаях. Так, несколько лет назад Греция была оштрафована Еврокомиссией за упущения в деле обработки твердых отходов.

Следует отметить, что экологический отчет ЕС составлен на период до начала 2004 года, поэтому данные по новым странам-членам ЕС не приводятся. В каком-то смысле это и хорошо, так как многие страны-новички в ЕС получили отсрочку по поводу выполнения очень обременительных для своих бюджетов жестких экологических требований Евросоюза.

ЛАТВИЯ И ЭСТОНИЯ — ЕДИНЫ

Новоназначенные комиссары ЕК из Эстонии — **Сиим Каллас** и из Латвии — **Ингрида Удре** выступают за более либеральный подход к единой валюте евро и гармонизацию налогообложения в ЕС.

Так, С. Каллас считает, что требования, предъявляемые к евро, и положения Пакта стабильности и развития в ЕС — это именно те вопросы, с которых ЕК должна начать свою работу в ноябре сего года. Именно Каллас отмечает, что уже в настоящее время почти половина стран ЕС просто не способны соблюсти одно из главных положений о евро, касающихся 3-процентного дефицита бюджета. Каллас, который в 90-е годы являлся директором Национального банка Эстонии, был одновременно и активным участником программы создания твердой и стабильной эстонской валюты. Аналогичные действия он хотел бы совершить и на уровне общей европейской валюты — евро.

Латвийский комиссар И. Удре, на которую возложено в частности регулирование налоговой политики ЕС, считает, что большое разнообразие налоговых режимов в ЕС мешает налоговой интеграции; в Латвии — один из самых низких в ЕС налоговых режимов. Удре видит свою приоритетную задачу в гармонизации налогообложения в Евросоюзе.

ЕВРОКВОТЫ НА НОРВЕЖСКИЙ ЛОСОСЬ

Комиссия ЕС приняла решение установить квоты на импорт в ЕС норвежского “фермерского” лосося для защиты собственных производителей. Вообще-то говоря, это решение созрело давно: еще в начале года Ирландия и Британия забили тревогу, призывая руководящие органы ЕС ввести какие-то санкции или ограничения на импорт этого вида биологических даров моря, пользующихся повышенным спросом жителей во всех странах.

Особое недовольство вызывала позиция Норвегии, которая в своих многочисленных фьордах организовала крупнейшую в мире “фабрику” промышленного воспроизводства лосося. Несмотря на то что Норвегия не является членом ЕС, на нее как на члена Европейского экономического объединения распространяются все нормы действующего в ЕС законодательства об общем рынке и конкуренции. Кроме того, “рыбные фермы” в других странах так же наполняют рынок ЕС дешевой продукцией, вызывая протесты “лососевых ферм” в самом Евросоюзе.



НОРВЕГИЯ: Музей лосося, г. Лаердал.

Ситуация на рыбном рынке ЕС в результате сложилась довольно сложная: с одной стороны, перелов лосося в водах ЕС, с другой — высокая себестоимость производства качественного лосося искусственным путем. И хотя любые ограничения для бизнеса плохи, ЕС решила в данном случае пойти на такую, в общем-то, исключительную меру.

Норвегия получила распоряжение Еврокомиссии о введении полугодовой квоты на импорт лосося в ЕС в размере примерно 164 тыс. т. Срок действия ограничения — до 6 февраля 2005 года. Лосось свыше этой квоты будет облагаться повышенной налоговой пошлиной в объеме 18%.

НАЛОГИ В ЕС И ПРАКТИКА ДАНИИ

Так называемое регулирование CFC (Controlled Foreign Company-CFC) — одно из самых сложных и вместе с тем достаточно противоречивых в налоговом плане. Практически, речь идет о том, что доходы материнской и дочерней компаний, находящихся в разных юрисдикциях, могут облагаться налогом дважды. Вполне очевидно, что бизнес предпочитает наименее обременительное налогообложение, что зачастую и является причиной открытия “дочки”. Но налоговики не дремлют и хотят добавить в казну дивидендов.

Недавнее августовское, буквально эпохальное, решение Суда ЕС касалось в первую очередь Дании, которая стремилась узаконить дополнительный налог на инвестиции в иностранные инвестиционные фонды, акции в банках и страховых компаниях в странах с более низким уровнем налогов. Теперь такие виды налогов в Дании скорее всего будут запрещены, и налоговый министр Дании **Кристиан Йенсен** вынужден был это признать в конце августа. Правда, кажется, не совсем окончательно и не так быстро...

Но дело, собственно, в другом. “Августейшее” решение высшей судебной инстанции ЕС имеет и более широкое значение для развития бизнеса в Европе, в частности оно затрагивает и правила CFC. В решении суда говорится, что краеугольный камень общего рынка — свободное движение капиталов — нарушается, если обложение налогом прибыли с ценных бумаг (например, акций компаний) зависит от того, в какой юрисдикции находится та или иная компания.

Общие налоговые правила таковы, что иностранные “дочки” (и чисто финансовые, и корпоративные) платят налоги там, где они действуют, так сказать, физически. Но многие страны идут дальше. Так, датские налоговики решили, что фирмы, которые находятся в тех странах, где уровень налогов ниже 22,5%, подпадают под рубрику “налогового рая” (или просто говоря, офшора). И поэтому датская материнская фирма также должна платить налоги с общей прибыли, но уже по датским законам, то

есть в размере около 30%. Например, если в Ирландии корпоративный налог — 12,5%, то это означает, что и ирландская дочка и датская главная фирма платят налоги, так сказать, дважды.

Надо сказать, что и многие из новых стран-членов ЕС тоже были занесены Данией в офшорный список, согласно правилам CFC. Фактически получается, что эти правила превращаются в существенный барьер при создании в этих странах датских филиалов с использованием датского акционерного капитала.

Решение Суда ЕС явно не устраивает датское налоговое ведомство и его руководитель пытается маневрировать. Так, он отмечает, что решение Суда ЕС относится к обложению акционеров, тогда как правила CFC — к корпоративной деятельности и налогообложению фирм. Последние, по его мнению, имеют более широкий диапазон финансовых действий. Поэтому Кристиан Йенсен выступает за то, чтобы сохранить действие практики CFC в Дании на неопределенный срок.

Самое примечательное в этой связи, что такие выводы означают, что и в других странах, применяющих положения CFC, ситуация существенно не изменится. А таких стран в Европе около десятка: Англия, Швеция, Финляндия, Норвегия, Франция, Германия, Италия, Испания, Португалия.

Англия, правда, тоже недавно обратилась в Суд ЕС за разъяснениями; можно ожидать, что примерно через год, в лучшем случае, появится решение, и если оно будет в пользу британских бизнесменов, то скорее всего именно такими двойными усилиями будут окончательно запрещены и датские ограничения. Английское обращение в суд вызвано тем, что с известного производителя прохладительных напитков *Cadbury-Schweppers* был взыскан налог в объеме около 15 млн. евро на доходы ирландской дочки-производителя напитков; в результате обе компании были подвержены налогам.

В Дании же эти вопросы получают дополнительную политическую значимость. Дело в том, что налоговое ведомство страны поручило местным органам управления — коммуна — провести в этом году ревизию применения правил CFC в датских фирмах.

Кроме того, датский Регистр компаний и предприятий организовал жесткий контроль за наличием зарегистрированного уставного капитала в датских материнских компаниях. Это, кроме всего прочего, выражается в требовании иметь зарегистрированный уставный капитал в виде финансового актива, находящегося в Дании. Другими словами — наличных денег на счету компании в датском банке. Это вызвано тем, что зачастую датские материнские компании на поверку оказываются пустыми. Уставный капитал растворяется в дочерних компаниях в не финансовых активах, проконтролировать наличие которых не представляется возможным. •

2-я КОНФЕРЕНЦИЯ
**ПЕРЕВОЗКИ
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ
ГРУЗОВ В СТРАНАХ
СНГ И БАЛТИИ**

Москва, гостиница "Космос", **17 ноября** 2004 года

Организаторы:

МЕТАЛЛ-КУРЬЕР

**ПРОМЫШЛЕННЫЕ
ГРУЗЫ**

БИЗНЕС-ФОРУМ

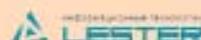
Генеральный спонсор:



Генеральный информационный спонсор:

РНД-партнер

Информационная поддержка:



**ДЕЛОВАЯ ВСТРЕЧА
ПЕРЕВОЗЧИКОВ
И ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ**

+7 095 775-60-55,

+38 056 770-29-22,

www.b-forum.ru



Балтийский курс российского транзита

Историческая неизбежность и политические перспективы



Архив БК

Николай Межевич

Профессор Петербургского университета,
директор Центра трансграничных исследований

Ледники холодной войны в Европе возникли и растаяли одновременно. Однако становление новой экономической и политической ситуации в Европе привело на ее севере и юге к разным результатам. Деструкция власти в Албании, политическая и гуманитарная катастрофа в Югославии, характер экономических процессов в Болгарии и Румынии скорее свидетельствуют не о движении в будущее, а о возврате в прошлое. При этом регион Балтийского моря, отягощенный в прошлом не меньшим грузом наследия блокового противостояния чем Средиземноморье, преодолел 90-е годы с минимальными экономическими потерями и, что более важно, с существенными приобретениями.

В качестве бесспорных достижений экономического и политического развития Балтийского региона назовем следующие:

- проблемы безопасности в регионе актуальны в основном на уровне мягкой безопасности (борьба с терроризмом, наркотрафиком, решение экологических проблем);

- регион в целом характеризуется высоким уровнем межкультурных коммуникаций и конфессиональной толерантности;

- уровень, характер, качество развития демократических институтов на Балтике в наибольшей степени соответствует стандартам объединяющейся Европы;

- в пределах рассматриваемого пространства региональные власти и особенно местное самоуправление активно заявляют о себе в демократических процессах и экономическом реформировании;

- экономические показатели свидетельствуют здесь о сокращении внутрирегиональных различий в уровнях и качестве жизни населения.

НОВОЕ КАЧЕСТВО ИДЕНТИЧНОСТИ

Показательно то, что именно здесь поставлен вопрос о новом качестве идентичности. Лучше всех это заметил **Петер Унвин**, экс-посол Великобритании в Копенгагене. Он писал: “Балтийская ин-

дивидуальность — это награда, которая стоит того, чтобы ее иметь. Она не исключает чувство принадлежности к Европе. Она не заменит национальную индивидуальность и любовь к стране. Но в ней заключена простая правда того, что есть что-то особенное в Прибалтике. Это действительность, которая пережила и плохие, и хорошие времена. Ее упорство — это еще одна причина для уверенности относительно будущего Прибалтийского моря”.

Возникает закономерный вопрос, в связи с чем характер развития Балтийского региона стал качественно иным, чем в Юго-Восточной Европе?

Первая версия может быть охарактеризована как экономическая. Она бу-

дет связана с указанием на более высокий уровень жизни в конце 80-х годов на Балтике, чем на Адриатике и Черном море. Однако это не совсем так. Республики Югославии (Словения, Хорватия, Сербия) с большим основанием могли считаться “витриной социализма”, чем ГДР. Болгария по душевому ВВП превосходила наиболее развитые, то есть Прибалтийские республики СССР.

Вторая версия предполагает признание за балтийским побережьем статуса изначально исторически бесконфликтной зоны, лишенной военных, экономических и этнокультурных противоречий. В подтверждении этой версии указывается на Балканские войны и цитируется известное утверждение о Балканах, как пороховой бочке Европы. Однако воевали между собой не только братья славяне, но и братья скандинавы. (Вспомним датско-шведскую борьбу за политический контроль на Балтике, специфику шведско-норвежских отношений.) Германско-польские отношения, равно как и русско-польские, русско-германские, также в комментариях не нуждаются. Короткий период финской независимости был ознаменован двумя войнами с Россией и одной с Германией. Причем две последних прошли без перерыва. Таким образом, разве что Эстония не воевала с Латвией. Все остальные участники политического процесса на Балтике веками жили в условиях конфронтации. Тем не менее характер современных международных отношений на Балтике действительно оказался несколько отличным от базовой тенденции мировой политики начала XXI века. Идеология и практика политического сотрудничества оказались здесь сильнее многих политических амбиций.

ОСОБЕННОСТИ РОССИЙСКОГО КУРСА НА БАЛТИКЕ

Следует отметить то, что и Россия проявляла себя на Балтике несколько иначе, чем в других географических направлениях.

Контуры современного внешнеполитического курса в этом регионе можно проследить уже в политике Новгородской феодальной республики. Именно там, в процессе взаимодействия с другими государствами и государственными образованиями сформировались основные принципы, главные подходы к международному сотрудничеству:

- В договорах Новгорода с Ганзейским союзом, начиная с XII века, четко

регламентировались правила взаимной торговли, правосубъектность торговых складов и иных объектов, режимы охранных грамот и т. д.

- В договорах Новгорода детально описываются линии государственной границы, прослеживается тенденция к договорно-правовому оформлению территориального разграничения.

- Договорная база отношений Новгорода содержала детальную регламентацию вопросов обмена пленными, ограничения военных действий в отношении отдельных групп населения, имунитете послов.

Таким образом, уже в период существования Новгородской феодальной республики во многом под влиянием западных партнеров на Руси сформировались устойчивые представления о системе международных отношений, в том числе и в экономической сфере. Историческое значение балтийского и скандинавского направлений в политике русского государства определяется тем, что политический процесс на этом направлении не прерывался с XII века, даже в период феодальной раздробленности и татарио-монгольского господства.

Второй важнейшей особенностью российской политики на Балтике была ее сильная “экономизация”. На этом пространстве приоритеты экономического сотрудничества еще в XII-XIII веках оказывались сильнее идеологии территориальной экспансии.

Третьей важной особенностью системы международных отношений в этом регионе являлось большое число участников и небольшая по размерам территория, причем эта тенденция сохраняется до настоящего времени.

ГЕТЕРОГЕННОСТЬ ТРАНСГРАНИЧНОГО РЕГИОНА

Главной причиной очевидного успеха Балтийского региона Европы связаны с тем, что окончание холодной войны привело именно здесь к возникновению качественно нового типа территориальной общности — трансграничного региона. Причем он мог одновременно включать в себя в качестве факторов как государства, так и отдельные земли государств, что подчеркивает гетерогенность трансграничного региона в плане составных частей. При этом важнейшим компонентом трансграничного региона выступают сети многочисленных каналов и связей между этими факторами.

Рассматривая роль указанного региона во внешней политике России можно сделать следующие выводы:

1. У России существуют значительные экономические, военные и политические интересы в Балто-Скандинавском регионе.

2. Россия ищет такие модели обеспечения российских интересов в указанном регионе, которые отвечали бы существующим возможностям России и были адекватны сложившейся системе политических и экономических отношений.

3. Российские интересы в этом регионе относятся к числу жизненно важных в системе национальной безопасности. Они обладают высокой пространственной и временной устойчивостью, опираются на исторические и этнографические реальности.

4. Российский транзит в данном направлении становится закономерным государственным приоритетом в условиях политической нестабильности в ряде регионов Восточной Европы и СНГ, а также росте террористических угроз на южном направлении.

КОНКРЕТНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Сформулировав свои интересы, Россия надолго оставила конкретную работу по их реализации. Разговоры о собственных портах на Балтике начались в 1992 году, однако первые конкретные результаты появились спустя восемь лет. При этом следует помнить о том, что попытки политической трактовки транзита к этому времени ушли в относительно далекое прошлое. Политизировать экономические вопросы бессмысленно. Россия пытается получить максимальную прибыль, используя кратчайший и лучший путь к своим западноевропейским покупателям.

Улучшение российской экономической конъюнктуры способствовало тому, что в 2003 году произошел высокий рост общего грузооборота морских портов. На этом фоне усилилась роль Балтийского бассейна. В январе-феврале 2004 года объемы нефти, вывезенной через российские порты на Балтике, впервые оказались выше показателей по перевалке экспортной нефти отечественными портами на Черном море. За первые два месяца 2004 года через прибалтийские терминалы было вывезено на 11% нефти больше, чем экспортировано через порты Черного моря. Этот факт был отражен в мартовском докладе

Международного энергетического агентства (МЭА, IEA).

В ПЕРСПЕКТИВЕ

В планах правительства РФ грузооборот портов РФ на Балтийском море к 2010 году вырастет до 190 млн. т. В настоящее время виден переход к строительству и развитию единого комплекса, включающего в себя систему транспортной инфраструктуры, железнодорожные линии, таможенные терминалы, нефтетерминалы, газопроводы и т. д.

В ближайшей перспективе прибавку грузооборота в основном обеспечивает нефтяной экспорт. Через порт Приморск за первое полугодие 2004 года отправлено 20 млн. т, в то время как за аналогичный отрезок 2003 года этот показатель равнялся 6,5 млн. т. В целом же в январе-июне 2004 года в основных российских портах на Балтийском море (Петербург, Приморск, Калининград) грузооборот вырос на 18,3 млн. т. Однако следует помнить о том, что суммарный грузооборот российских портов в 2003 году возрос, по сравнению с 2002 годом, только на 0,5% и составил 104 млн. т. Выборг — на 15,8% до 1,9 млн. т, Выборг — на 22,9% до 2,41 млн. т, Санкт-Петербург — на 2% до 20,5 млн. т.

Благодаря поощрительной тарифной политике российских железных дорог высоких результатов в 2003 году достигли порты Калининградской области. Через все порты и причалы этого анклавного балтийского региона России прошло на 70% больше грузов, чем в предыдущем году.

При этом грузооборот в странах Балтии (Таллинн, Вентспилс, Рига, Клайпеда, Бутинге и Лиепая) за первое полугодие 2004 года вырос всего на 0,6 млн. т. Естественно, транзитный бизнес стран Балтии пытается преодолеть сложившуюся ситуацию. С 3 сентября *Литовские железные дороги* на 15% увеличили расценки на перевозку нефти, нефтепродуктов и черных металлов через территорию страны в Калининградскую область (предыдущее повышение на 11% было только в феврале сего года). Ясно, что эти действия могут помочь Клайпедскому морскому порту. Однако в стратегическом плане ситуация в области транзита не вернется к положению середины 90-х годов. При общей благоприятной экономической конъюнктуре объемов транзита хватит и на значительную часть балтийских терминалов. Конечно же в том случае, если в данном вопросе будет

меньше драматизации и больше экономизации.

О ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКЕ РОССИИ

Публицисты справедливо и давно отметили странные особенности человеческой психологии. Людей одной профессии можно назвать шпионами (чужие) и разведчиками (свои). Та же ситуация в области политических оценок финансового регулирования транзита. Российские эксперты называют складывающуюся ситуацию “поощрительной тарифной политикой”. Эксперты и политики стран Балтии (вплоть до министров транспорта Латвии, Литвы и Эстонии) говорят о “дискриминирующих тарифах”.

В этом контексте решение министров транспорта стран Балтии обратиться в Брюссель закономерно, но вероятнее всего окажется безрезультатным. Трудно предположить возникновение ситуации, при которой общеэкономический критерий максимизации прибыли будет сознательно проигнорирован независимым государством. Скорее возможен иной рецепт: диверсификация транзита и оказание дополнительных услуг — это путь стабилизации объемов транзита для стран Балтии. Длительное время этот путь игнорировался.

К примеру, Вентспилс потерял значительную часть грузопотока российских металлов, минеральных удобрений и лесоматериалов, та же проблема, вероятно, возникнет и с углем. Универсальный порт в 90-е стал превращаться в нефтеналивной. Пока нефть шла непрерывным потоком, это был дополнительный доход, теперь это дополнительная проблема.

В 2003 году через систему *Транснефти* было прокачено более 400 млн. т нефти, из них на экспорт — 207,5 млн. т, в том числе в дальнее зарубежье — 169,5 млн. т. Добыча нефти в России ежегодно растет и в 2003 году составила рекордные для постсоветского периода 421 млн. т, а в 2004 году производство планируется на уровне 450 млн. т. По оценкам президента *Транснефти* **Семена Вайнштока**, его компании уже сейчас не хватает почти 40 млн. т мощностей, которые нефтяники вынуждены вывозить более дорогими видами транспорта.

ВЗАИМОДОПОЛНЯЕМОСТЬ ПОРТОВ

Существует и вопрос о взаимодополняемости портов. В июле 2004 года в

порту Санкт-Петербурга началась забастовка. Из-за задержек в обработке грузов некоторые клиенты начали переориентировать свои грузопотоки на другие порты Балтики. Зимой вопрос взаимодополняемости актуален от порта Мууга до Приморска.

Третий важный момент, касающийся перспектив российской части транспортного комплекса на Балтике, связан с тем, что темпы развития Большого порта Санкт-Петербурга опережают плановые показатели, заложенные в Генеральной схеме развития Петербургского транспортного узла, выработанной совместно администрацией города на Неве и Минтрансом РФ. Предусмотренное схемой увеличение грузооборота порта до 35 млн. т в 2003 году было перевыполнено уже в 2001 году, когда общий грузооборот порта Санкт-Петербург составил 36,9 млн. т. Требуется качественное изменение подъездных путей. Цена вопроса — сотни миллионов долларов.

Следует также учитывать то, что решение о расширении Балтийской трубопроводной системы (БТС) до 62 млн. т в год правительством пока не принято. По мнению С. Вайнштока, БТС будет выведена на уровень 50 млн. т к концу 2004 года. Однако для того, чтобы увеличить ее с 50 млн. до 62 млн. т в год потребуется 1,9 млрд. долларов. Расширение действующей системы магистральных трубопроводов, чтобы они обеспечили прокачку дополнительных объемов нефти до Приморска, будет стоить еще 1 млрд. долларов. (Как известно, с 1985 по 2000 годы в России не было построено ни одного метра новых трубопроводных мощностей. В этот период было законсервировано и демонтировано более 100 из 350 нефтеперекачивающих станций системы *Транснефть*).

Еще один важный аспект связан с сотрудничеством в рамках транспортных коридоров. Россия, безусловно, может загрузить свои терминалы своей нефтью, однако казахская нефть уже будет “избыточным” грузом.

Таким образом, перспективы российского транзита на Балтике во все не обязательно означают бесперспективность балтийских портов. Речь может идти о качественном возрастании конкуренции, совершенствовании дополнительных услуг, достаточно сложном поиске путей трансграничного сотрудничества. Именно так выглядят перспективы нашего совместного балтийского курса. •

Россия и Европа могут быть благополучными только вместе

Сергей Караганов

Председатель редакционного совета журнала "Россия в глобальной политике"

Когда Россия в начале девяностых годов встала на путь демократических преобразований и построения рыночной экономики, она поставила перед собой цель войти на равных в европейское сообщество. Для сторонников этого курса, а еще больше для его вдохновителей, ориентиром была Европа Аденауэра, Де Голля. Нынешняя Европа несколько отличается от той, какой была в 50-60-х годах. Из российско-европейских отношений уходит их романтическая окрашенность, а на смену приходит более реалистическое понимание пределов и возможностей сближения. И это достаточно ярко отражается в том, как в России воспринимают два наиболее важных процесса, происходящих в Европе, — расширение НАТО и ЕС.

НАТО, к счастью или к сожалению, является организацией, которая вследствие своего расширения пока не слабеет. Конечно же, прием дополнительных потребителей раз от раза уменьшает потенциал Североатлантического альянса, который мог бы быть использован для конструктивных целей, в том числе для укрепления международной безопасности. Отрадно, что в Европе уже (или пока нет?) никаких угроз, для устранения которых НАТО могла бы быть применима. Россия будет и дальше взаимодействовать с этим союзом во имя международной стабильности.

УНИКАЛЬНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО

Европейский Союз, напротив, — все-таки растущая организация, несмотря на то, что вхождение в него десяти новых стран с разными уровнями развития экономики делает союз более дряблым и менее дееспособным. Трудно сказать, во что в конечном итоге этот процесс выльется, потому что он означает расширение цивилизационных рамок уже даже не европейской, а постевропейской цивилизации.

Создается уникальное для современного мира экономическое пространство, в котором действуют свои правила и свои рамки взаимодействия государств. Можно только завидовать тем государствам, которые вступают в Европейский Союз, ибо здесь концентрируется богатый опыт, можно рассчитывать на взаимопомощь.

Россию не приглашают вступать в ЕС, да она и не хочет этого. Во-первых, не только потому, что Евросоюз для нее тесен по географическим соображениям. Там создаются правила и рамки, в которых могут, наверное, с помощью внешних друзей развиваться малые страны, но не крупное

государство, к тому же находящееся на другом этапе развития.

В условиях членства в ЕС невозможно делать рыбки, на которые Россия, я полагаю, способна. Тем более, хотелось бы надеяться, что Россия останется гораздо более экономически агрессивной страной, чем большинство европейских государств.

Порой возникает вопрос — какой будет реакция России, если ЕС и НАТО расширятся на все европейские государства? Особенно меня бы порадовало включение в эти организации стран типа Молдовы, Беларуси, стран Закавказья. Это было бы огромным плюсом для России, хотя и создавало бы некоторые временные проблемы в области торговли, таможенной защиты, но они, как показывает практика, разрешимы. Зато у России не существовало бы проблем с поясом отсталости и нестабильности, который сложился на ее границах. Вполне понятно, что лучше иметь богатых и благополучных соседей, нежели бедных.

К тому же, даже, если мы останемся одни, то рядом с совершенно другой Европой, политически не единой и не движущейся в сторону формирования федеративного государства. Другая Европа предлагает для входящих в нее государств единое экономическое и, возможно, социальное, хотя и в меньшей степени, пространство. Экономическое пространство будет создано и для России. Если Европа не сможет стать в обозримом будущем эффективным экономическим игроком на мировой арене, а при двадцати пяти членах это сделать трудно, и если при этом Россия продолжит наращивать темпы экономического развития, для России, вполне вероятно, создастся очень приятная ситуация — развиваться на равных со столь огромным сообществом.



Пресс-фото

СЕРГЕЙ КАРАГАНОВ: Сейчас нельзя ожидать от Европы мирового лидерства. Оно должно придти с другой стороны. Надеюсь, это будет лидерство России. Может быть, Китай.

ОБЩИЕ ИНТЕРЕСЫ

Влияние Европы на внешний мир не соответствует ее экономическому потенциалу. Это очень огорчительное обстоятельство для россиян, которые хотели бы иметь в лице объединенной Европы сильного и дееспособного партнера. У нас большинство интересов совпадает. Пока Европа не идет в сторону повышения своего внешнего потенциала. Поэтому, как ни парадоксально, если Россия продолжит развиваться эффективно и быстро, она будет весьма ценным партнером Европы. То, что мы не станем в обозримом будущем единым организмом, конечно, печально. Просто потому, что Европа без России, скорее всего, обречена на то, чтобы быть второстепенным игроком на мировой арене. Такова, наверное, и участь России без Европы.

К сожалению, сейчас нельзя ожидать от Европы мирового лидерства. Оно должно придти с другой стороны. Надеюсь, это будет лидерство России. Может быть, Китай. При этом было бы очень обидно, если бы Европа, по-прежнему продолжая заниматься своим внутренним проектом, не внесла бы адекватного вклада в общемировые задачи борьбы с новыми вызовами — распространением оружия массового уничтожения, дестабилизацией всей мировой международной системы, нарастанием терроризма. •

Статья опубликована в Frankfurter Rundschau.

Узбекистан продемонстрировал Латвии свой потенциал



К. Осипович

РИГА, СЕНТЯБРЬ – 2004: Суннат Умаров, Фазлитдин Сагдуллаев, Кобильджон Назаров, Насриддин Наджимов.

Михаил Тужиков

Собкор газеты “Транспорт России” в странах Балтии

В сентябре 2004 года Посольство Республики Узбекистан в Латвии организовало встречу узбекских представителей крупного и среднего бизнеса с предпринимателями и журналистами Латвии для презентации экспортного потенциала своей страны.

Посол Республики Узбекистан в Латвии **Кобильджон Назаров**, открывая собрание, пожелал присутствующим успешной работы и установления долгосрочных взаимовыгодных партнерских отношений.

“У нас благоприятный инвестиционный климат, что способствует росту частного сектора в экономике;” — подчеркнул первый вице-президент Агентства внешнеэкономических связей Республики Узбекистан **Насриддин Наджимов**. “В Узбекистане производится не только всемирно известный хлопок, но также пассажирские и транспортные самолеты, автомобили, трубы, полиэтилен низкого давления, фрукты, продовольствие, товары народного потребления и многое другое;” — многозначительно за-

метил вице-президент. И в самом деле — широкий ассортимент экспортной продукции нашел свое отражение в росте товарооборота между Узбекистаном и Латвией — за первое полугодие 2004 года он вырос на 15%.

Генеральный директор страховой компании **Uzbekinvest Суннат Умаров** рассказал об особенностях страховой защиты инвестиций в Узбекистане, предусматривающей 40 видов страховых услуг. Компания, например, предусматривает такие виды рисков, как война, гражданские волнения, невыполнение правительством своих обязательств, конфискация, национализация и экспроприация имущества. Таким образом, **Uzbekinvest** решает две основных задачи: страховую защиту иностранных инвестиций и страхо-

вую защиту национальных экспортеров. Государство активно поддерживает страховщиков: из 60 млн. долларов уставного капитала компании — 50 млн. долларов принадлежит Министерству финансов Узбекистана.

Первый заместитель председателя правления государственной акционерной железнодорожной компании **Узбекские железные дороги Фазлитдин Сагдуллаев** в беседе с **БК** рассказал о деятельности своей компании и перспективах сотрудничества с железнодорожниками Латвии:

“**Uzbekistan Temir Yullari** — так узбекски звучит название железнодорожной компании — была создана в 1994 году. Протяженность железнодорожного полотна составляет 4 тыс. км. Сейчас строится новая железная дорога, соединяющая центр Узбекистана с Сурхандарьинской областью. Окончание строительства запланировано на 2006 год, и тогда мы получим выход к портам Ирана через территорию Афганистана.

Сейчас более 80% экспортно-импортных грузов идет в/из Узбекистана

по железной дороге, поэтому мы ведем поиск альтернативных транспортных коридоров.

Из первоочередных задач, стоящих перед узбекскими железнодорожниками, можно отметить три: электрификация дороги, создание собственной ремонтной базы и развитие инфраструктуры.

Сотрудничество железнодорожных администраций Узбекистана и Латвии происходит в рамках двух международных железнодорожных организаций: ОСЖД (Организация сотрудничества железных дорог) со штаб-квартирой в Варшаве и Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ и Балтии. На очередном 38 заседании Совета, которое проходило в июне 2004 года в Ташкенте, генеральный директор LDz **Андрис Зоргевицс** подписал соглашение о курсировании контейнерного поезда “Балтика-Транзит” между Латвией и Центральной Азией, в частности, в Узбекистан. Соглашение в дальнейшем предусматривает продление маршрута этого поезда в Афганистан и Иран. На наш взгляд, это направление имеет большой транзитный потенциал, который представляет интерес как для Узбекистана, так и для Латвии. Дело в том, что главный железнодо-

рожный переход в Афганистан проходит через территорию Узбекистана, и сегодня значительные объемы грузов перевозятся именно по этому коридору.

Сегодняшняя динамика перевозок показывает, что экспортный грузопоток из Узбекистана превышает импорт из Латвии, поскольку использование латвийских морских портов всегда было актуально для узбекских производителей хлопка. Этот традиционный для Узбекистана товар и будет перевозиться на контейнерном поезде “Балтика-Транзит”. Обратная загрузка этого поезда — из Латвии в Узбекистан — может состоять из различного технологического оборудования, латвийского трикотажа и других товаров народного потребления. Говорить о каких-то крупных партиях грузов еще рано, так как мы находимся в начале пути. Сейчас нужно создать такие условия, чтобы грузоотправителям был интересен этот коридор. Я думаю, что тарифная политика будет построена с учетом пожеланий пользователей услуг железнодорожного транспорта.

В отношении узбекского экспорта могу сказать, что доля хлопка-волокна как сырьевого продукта из года в год

уменьшается за счет увеличения поставок хлопковой пряжи. Дело в том, что хлопок-сырец транспортируется в кипах, а пряжа — в контейнерах, что очень удобно железнодорожникам, планирующим с 2005 года более половины экспортного хлопка перевозить контейнерами. Сейчас основной объем перевозок хлопка-волокна идет в направлении Юго-Восточной Азии по нескольким международным транспортным коридорам.

У транспортников наших стран есть общие интересы. Сегодня мы встречались с руководством RVR и наметили конкретные перспективы совместной деятельности.

Возможности сотрудничества *Uzbekistan Temir Yullari* с LDz могут быть и в области туризма — в начале 2004 года открыт туристический маршрут Ташкент — Самарканд, который поезд преодолевает за 4 часа. Планируется организовать маршрут Ташкент — Бухара.”

В контексте выступления А. Зоргевица стоит напомнить слова президента ОАО РЖД **Геннадия Фадеева** на 38 заседании Совета железнодорожников в Ташкенте: “Контейнерный поезд “Балтика-Транзит” — это первая ласточка. У нас все еще впереди!” •

Коротко

ПАМЯТНИК ВЫДАЮЩЕМУСЯ АСТРОНОМУ СРЕДНЕВЕКОВЬЯ

Находившийся в апреле с государственным визитом в Латвии Президент Узбекистана **Ислам Каримов** открыл в Риге памятник выдающемуся астроному Средневековья **Мирзо Улугбеку**.



ПАМЯТНИК МИРЗО УЛУГБЕКУ В РИГЕ.

Во время торжественной церемонии в парке Кронвалда г-н Каримов сказал: “Я преисполнен восхищения чудесным городом Ригой, который нашел такое красивое место для этого памятника. Я уверен, что он украсит ваш красивый и романтический город и станет местом, которое станут посещать люди, ценящие древнюю мудрость.”

ПРИОРИТЕТНЫЙ РЕГИОН

В ходе опроса общественного мнения, заказанного МИДом Латвии и Программой развития ООН (UNDP), приоритетными регионами сотрудничества латвийские жители назвали страны СНГ: Узбекистан — и Грузию — 27% опрошенных, африканские страны — 18% и Балканские страны — 16%.

УЗБЕКИСТАН — ГЛАВНЫЙ ЭКСПОРТЕР

Деревообрабатывающее предприятие *Bolderaja* за первые полгода 23% всей продукции экспортировало в Узбекистан, 13% — в Литву, 11% — в Польшу, 10% — в Швецию, 8% — в Россию, 7% — на Украину, 5% — в Эстонию. На латвийском рынке реализовано 13% общего объема продукции.

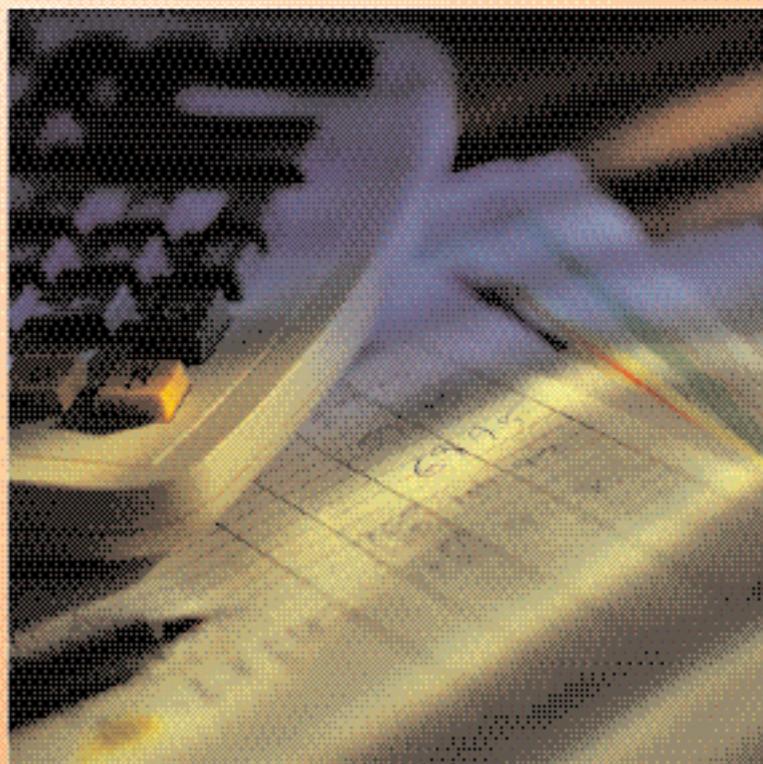
LAIMA + ХУРШИДА БОНУ = КОНФЕТЫ

Летом в Ташкенте начало действовать предприятие по производству карамели *Laima*уз, созданное латвийской конfectionной фабрикой *Laima* (51%) и узбекистанской фирмой *Хуришда Бону*. Мощность ташкентского предприятия со временем предполагается увеличить с 500 до 1 000 т продукции в год. Договор о создании СП был подписан в апреле этого года. *Laima* вложила в новое предприятие 300 тыс. долларов, а также свои технологии.

МЕМОРАНДУМ О ВЗАИМНОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Весной *Parax Banka* и Национальный банк Узбекистана заключили меморандум о взаимном сотрудничестве, предусматривающий сотрудничество крупнейших коммерческих банков Латвии и Узбекистана. Меморандум предусматривает сотрудничество в сфере инвестиций и в их привлечении, поддержке малых и средних предприятий, двусторонней поддержке местных предпринимателей, оказание технической и консультационной помощи предпринимателям и инвесторам двух стран.

WELCOME!



The 7th annual International conference

Audit'2004

Taxes & Accounting

10 December 2004

Radisson SAS Daugava Hotel, Riga, Latvia



Elizabetes 45/47, Riga, LV-1010, Latvia

Phone: +371 733 4346, 733 3167

Fax: +371 733 4350

E-mail: forum@rms.lv

<http://www.rmsforum.lv>



TransBaltica 2005

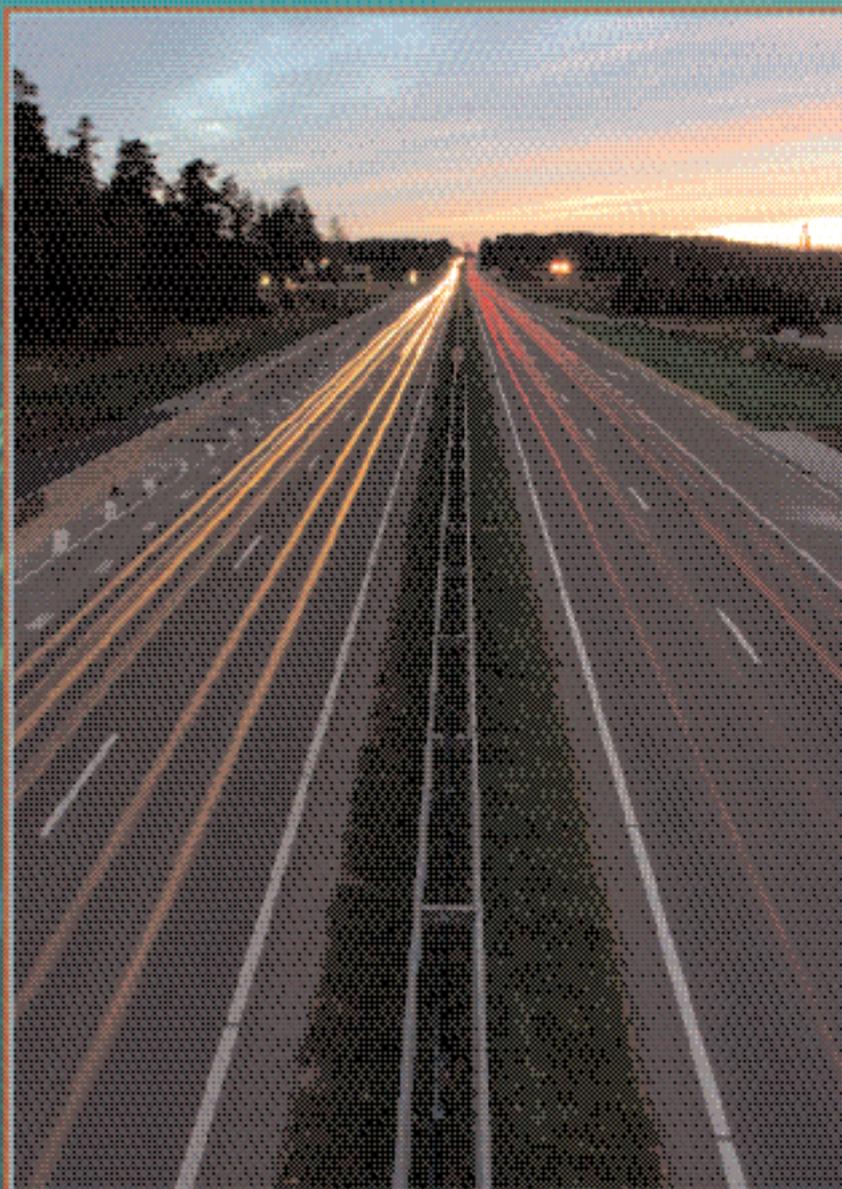
VIII INTERNATIONAL CONFERENCE

25 ФЕВРАЛЯ

Radisson SAS Daugava Hotel
RIGA, LATVIA



IVETTA
Innovative Vocational Education
and Training in Transport Area



ОРГАНИЗАТОР:

INTERNATIONAL
CONFERENCES
RMS
forum



Елизабетес 45/47, Рига
LV-1010, Латвия
Тел.: +371 7333167
Факс: +371 7334350
E-mail: forum@rms.lv
www.rmsforum.lv

В ПРОГРАММЕ КОНФЕРЕНЦИИ:

Транспортная и транзитная политика в странах Балтии.
Перспективы развития отношений с партнерами в условиях
новых границ ЕС

Повышение эффективности таможенных процедур.
Межгосударственное партнерство таможенных органов

Новаторские методы профессионального образования
и обучения в транспортной сфере

“Беларусь-ЭКСПО” снова в Риге

Ольга Павук

С 4 по 7 ноября в Риге пройдет выставка “Беларусь-ЭКСПО”. Об особенностях нынешней экспозиции рассказывает БК Вера Скворцова, экономический советник Посольства Республики Беларусь в Латвии.



ВЕРА СКВОРЦОВА: Взаимный интерес к общению в области высоких технологий есть.

Демонстрация белорусских товаров разместится в выставочном комплексе на Кипсале. Одновременно с экспозицией РБ в Риге пройдут еще две выставки: в зале Skonto — “Baltic Industry” и на Кипсале — “Sarms&Rota”. Поначалу белорусские организаторы собирались разместиться рядом с “Baltic Industry”, но площадей в Skonto для обеих выставок было маловато. А потому выбор пал на уже известную выставочную компанию *BT 1*, предоставившую необходимые площади на Кипсале. Для удобства посетителей во время этих выставок будут организованы чартерные автобусы между двумя выставочными комплексами.

“Беларусь-ЭКСПО” — уже пятая по счету выставка в Латвии. Предыдущая национальная выставка Республики Беларусь в Риге проводилась весной 2001 года. Традиционно белорусская

экспозиция собирает большое количество посетителей. А потому вполне закономерным был вопрос: почему белорусы стали реже выставляться в Латвии. Как рассказала В. Скворцова, в год Республика Беларусь проводит 15-16 национальных выставок в разных странах. К примеру, в прошлом году выбор пал на Китай, Венгрию, Литву, Россию и другие страны. В этом году очередь дошла и до Латвии.

В Латвии работает 245 предприятий с белорусским капиталом на общую сумму 1,58 млн. латов. Подобный объем прямых иностранных инвестиций в экономику Латвии дают Израиль и Франция. В июльском списке важнейших латвийских импортеров Беларусь занимает 8 место, импортируя товаров на сумму 13,1 млн. латов (4,4% от общего импорта), в полтора раза больше, чем годом ранее. (*Lursoft, ЦСУ ЛР*)

“Эти три с половиной года не прошли для нас даром, — рассказывает В. Скворцова. — Рижские экспозиции прошлых лет помогли обрести связи, по которым проводились всевозможные встречи как в Латвии, так и в Беларуси. В свою очередь, на таких мероприятиях появлялись контакты с новыми партнерами в обеих странах. Мы рассчитываем на их плодотворное продолжение на “Беларусь-ЭКСПО”.

ОСНОВНОЙ АКЦЕНТ НА НАУКУ

В рамках выставки будут проведены встречи, семинары, конференции. Основной акцент организаторы “Беларусь-ЭКСПО” делают на область наукоемкой, высокотехнологичной продукции. В последние годы эта тема стала очень актуальной в обеих странах. Есть хорошие примеры сотрудничества в этой сфере.

В прошлом году на выставке “Baltic Industry” присутствовала делегация научных кругов РБ во главе с **Юрием Плескачевским**, с теперешним председателем комитета по науке и технологиям. Среди делегатов был также президент Белорусского концерна порошковой металлургии, академик **Валерий Шелек**. В рамках этой выставки была организована конференция, посвященная взаимодействию научных кругов Латвии и Беларуси. Делегация была принята в Латвийской академии наук.

В апреле состоялся ответный визит ученых из Латвии в Беларусь, где они посетили Минобразования, научные учреждения. В этом году также было подписано соглашение о сотрудничестве между белорусским предприятием *Инфонпарк* и Латвийской ассоциацией информационных технологий и телекоммуникаций “Litta”.

И самый свежий пример — участие белорусской делегации на конференции “Baltic Dinamics” в Риге в сентябре. Одним из выступающих на секции Инновационная политика и национальные инновационные системы был директор Белорусского инновационного фонда **Анатолий Гришанович**.

Взаимный интерес к общению в области высоких технологий есть, что и стало толчком для выбора главной темы “Беларусь-ЭКСПО” в Риге. Комитет по науке и технологиям РБ

займет на Кипсале самую большую площадь — целый блок из 6 стендов (90 кв. м). Свою продукцию продемонстрируют также такие известные белорусские предприятия, как *Горизонт* и НПО *Интеграл* и *Агат*. Во время выставки организуется научно-практическая конференция, посвященная проблематике наукоемких производств.

МАШИНОСТРОЕНИЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Продукцию своих предприятий представят также хорошо знакомые рижанам автозавод *МАЗ*, Минский тракторный завод, а также эстонское представительство *БелАЗа*. Сразу несколько белорусских заводов сельскохозяйственного машиностроения из Лиды, Бобруйска, Сморгони, Гомеля покажут свою технику, предназначенную для малых хозяйств. Кстати, все эти предприятия сотрудничают с давно работающим в Латвии белорусским дилером — *МТЗ Сервис*.

В апреле в Беларуси под эгидой Минэкономики и Агентства инвестиций и развития Латвии побывала делегация латвийских предпринимателей. На осень намечен обратный визит, который совпадает с “Беларусь-ЭКСПО”. Эти встречи навеяли еще несколько выставочных тем, доселе не представлявшихся в Риге: лесное хозяйство, торфоразработка и транспортные услуги.

Есть много вопросов в деле выращивания и заготовки леса, защиты лесного богатства, которые уже обсуждались учеными и практиками обеих стран. Выяснилось, что белорусы имеют серьезную научную базу в деле проектирования техники для торфяного производства, их исследования используют на Западе. А специалистов по торфоразработке готовят только вузы в РБ и России. Почему бы ни объединить усилия. Идея хорошая! И, по словам В. Скворцовой, посольство РБ содействует этому начинанию.

И ДЛЯ ДУШИ

Не обойдут стороной белорусы и традиционно выставляемые в Риге потребительские товары: обувь, текстиль, косметику. Кстати, постоянный дилер белорусской косметики компания *VEKS Plus* нашла в Латвии свою нишу. За три года в Риге появилось 9 торговых мест, где продается косметика, произведенная совместными с итальянскими компаниями белорусскими предприятиями. •

О социально-экономическом развитии Республики Беларусь

Республика Беларусь — динамично развивающееся европейское государство. К 2001 году Беларусь первой в СНГ достигла докризисного уровня валового внутреннего продукта и продолжает поступательное движение вперед. В период с 1996 по 2003 годы среднегодовой темп роста ВВП Беларуси составил более 6%, а за первое полугодие текущего года — более 10%.

По данным Европейского экономического обзора (*Economic Survey of Europe 2004 № 1*), подготовленного Европейской экономической комиссией ООН, в 2002 году Беларусь превзошла все государства СНГ и многие страны с переходной экономикой (Румыния, Болгария, Хорватия, Латвия) по объему ВВП на душу населения и имела самый низкий (после Словении и Хорватии) процент населения, живущего в бедности и крайней бедности среди стран СНГ, Центральной и Восточной Европы.

Сегодня экономика страны основана не на добыче и продаже полезных ископаемых, в Беларуси их немного, а на переработке сырья и производстве готовой продукции. Беларусь дает 30% мирового выпуска большегрузных автомобилей, 6% тракторов, значительную долю определенного типа микропроцессоров. Страна имеет высокоразвитый научно-технический потенциал в таких отраслях, как компьютерные, информационные, лазерные технологии, оптика, управление сложными системами и т. д.

Беларусь лидирует среди стран СНГ по степени открытости экономики, имея самый высокий показатель соотношения экспорта к объему ВВП (чуть меньше 60%). Для сравнения, в России этот показатель составляет 30,8%, в Казахстане — 43%, на Украине — 46%, а в среднем по Содружеству — 33,8%. В последнее время экспорт увеличивается более чем на 20% ежегодно, причем этот прирост наблюдается по всем направлениям, включая страны СНГ, Европы, а также Азии, Америки и Африки.

По многим социально-экономическим показателям Республика Бела-

русь достаточно выгодно отличается от других стран СНГ и стран с переходной экономикой в целом:

- Беларусь лидирует среди всех стран СНГ по объему жилищного строительства в расчете на 1 тыс. человек: в 2003 году введено в эксплуатацию 3 028 тыс. кв. м жилья, что на 7,7% превышает уровень 2002 года и является самым высоким объемом за последние три года;

- по оценке Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), Беларусь по общим показателям в системе здравоохранения находится на 53-м месте в мире из 191 государства, опережая при этом все страны СНГ (для сравнения Россия — на 100-м, Украина — на 60-м, Латвия — на 67-м);

- Беларусь значительно продвинулась по сравнению с другими странами региона в достижении такой цели развития, закрепленной в Декларации тысячелетия ООН, как искоренение нищеты. По данным Департамента по экономическим и социальным вопросам ООН, в Беларуси в условиях абсолютной нищеты (менее чем 1 доллар США в сутки на человека) проживает менее 2% населения. В подобных условиях в России проживает 6% населения, на Украине — 3%, в Молдове — 22%, в Узбекистане — 19%, в Туркменистане — 12%, в Болгарии — 5% и т. д.;

- в Докладе о мировом социальном положении за 2003 год, подготовленном Департаментом по экономическим и социальным вопросам ООН, отмечено, что в 2002 году Республика Беларусь имела один из наиболее низких в мире показателей безработицы среди трудоспособного населения — всего 2% (в России этот показатель составляет 11%, на Украине — 12%, в Казахстане — 14%, в Литве — 17%, в Латвии — 8%, в Польше — 17%);

- в докладе “EBRD. Transition Report 2003”, подготовленном Европейским банком реконструкции и развития, отмечается, что Беларусь имеет самый низкий среди стран СНГ уровень коррумпированности, а внешний долг республики в 2002 году составил 5,7% ВВП — самый низкий показатель среди стран СНГ. •

BELWEST

Наш девиз: “Качество — это, когда возвращается покупатель, а не продукция!”

- Совместное предприятие *Белвест* было основано с участием знаменитой германской фирмы *Salamander* в 1988 году. Удачное соединение традиций немецких технологий и трудолюбия белорусских обувщиков обеспечили успех, начиная с самых первых пар обуви *Белвест*.
- В конце 1990 года предприятие вышло на проектную мощность — 2 млн. пар обуви в год, и уже в течение 14 лет *Белвест* стабильно и успешно развивается.
- Сегодня *Белвест* - одно из крупнейших обувных предприятий в СНГ. Предприятие ориентировано не только на производство мужской и женской обуви. Обувь марки *Белвест* — всегда из натуральной кожи, комфортна и качественно изготовлена.
- *Белвест* — единственное из белорусских обувных предприятий сертифицировало свою систему качества на соответствие международным стандартам ISO 9000.
- В 2001 и 2002 годах продукция *Белвеста* становилась лауреатом Премии Правительства Республики Беларусь “За достижение в области качества”, конкурсов “Лучшие товары Республики Беларусь” и “Лучшие товары Республики Беларусь на рынке Российской Федерации”.
- В июле 2004 года *Белвест* была удостоена почетной награды Министерства торговли РБ “Бронзовый Меркурий” за лучшую организацию торгового обслуживания населения, обеспечение высокого уровня культуры торговли, высокоэффективную хозяйственную деятельность в сфере фирменной торговли.
- Представительства *Белвест* действуют в России и других странах СНГ.
- ООО *Belwest Trade* работает на латвийском рынке с 1999 года. Сегодня открыто три магазина в Риге, два — в Лиепае и по одному — в Резекне и Огре.
- *Белвест* постоянно участвует в выставках белорусских товаров в Латвии. Наша продукция будет представлена и на рижской выставке “Беларусь-ЭКСПО” в ноябре.

**Наши приоритеты — красивая и комфортная обувь на любой вкус
Мы стремимся к долгосрочному и взаимовыгодному сотрудничеству
Нам важен каждый покупатель**



**ул. Маскавас, 256 а
Рига, LV-1063
Тел.: + 371 7131721
Факс: + 371 7803090
www.belwest.com**



SIA "Ilguciems"

ТОВАРЫ, КОТОРЫЕ ЗНАЕМ

ВСЕ ДЛЯ КЛИЕНТА

«Деятельность нашей фирмы, — говорит директор ООО Ilguciems Валентина Пискунова, — основана именно на продвижении белорусских товаров».

Фирма основана в 1991 году и специализируется на прямых поставках стройматериалов для строительно-монтажных работ. Это материалы, предназначенные для монтажа «коробки» дома — от фундамента до крыши.

• **Для фундамента** — цемент различных марок, арматура;

• **для стен** — силикатные, керамические кирпичи, газобетон;

• **для крыши** — рубероиды различных марок, пергамин, наплавляемые кровельные материалы, битумная черепица, волнистые листы;

• **для утепления** — керамзит, в мешках и россыпью, минеральная вата;

• **для наружной отделки** — штукатурки, шпаклевки, строительные смеси.

«Ilguciems — товары, которые знаем»: это философия фирмы. Поэтому ассортимент строительной продукции помогает сделать покупателю правильный выбор товаров, с хорошим соотношением цены и качества. Хочется отметить, что, являясь основным прямым поставщиком из Беларуси, фирма тратит немалые средства на сертификацию продукции в Латвии, проводя необходимые лабораторные испытания.

«Белорусские товары готовы к конкуренции на рынке Евросоюза. Есть чем гордиться, — продолжает директор фирмы. — К примеру, цемент — одна из позиций, которая жестко контролируется сертификационными центрами. Мы предлагаем рынку белорусский портландцемент».

Например, для 500-й марки цемента характерны быстрое схватывание и повышенная прочность. Ее используют для строительства фундаментов домов, аэродромов.

Можно еще привести примеры хороших технических показателей белорусской продукции. Например, прочность на сжатие силикатного кирпича и керамического кирпича — на 40% выше нормы.

Керамзит — это искусственно сформированная и обожженная глина, совершенный теплоизоляционный материал, экологически безопасный, легкий, на который не воздействует время, он имеет вдобавок дренажные и фильтрующие свойства. Применяется в качестве заполнителей при приготовлении легких бетонов, а также тепло- и звукоизоляционных засыпок. Имеет различные фракции: 5-10, 10-20, 20-40 мм.

Используя его в качестве теплоизоляционного материала, можно получить такие преимущества, как пожароустойчивость. Он не гниет, его не грызут мыши, и в нем не заводятся насекомые.

Белорусский газобетон имеет небольшой удельный вес и, как следствие, улучшенные теплоизоляционные свойства.

Из интересных белорусских материалов хочется отметить сухие строительные смеси:

- клей для плитки;
- морозостойкий клей для плитки с суперфиксацией;
- самонивелирующие смеси для пола, позволяющие выравнять шероховатости от 2 мм до 20 мм.

Производство сухих строительных смесей имеет сертификат ISO 9001. По сравнению с европейскими аналогами они значительно дешевле.

Хочется остановиться еще на одном интересном моменте. В настоящее время представленные на рынке Латвии европейские товары имеют два, а то и три-четыре уровня качества. Поэтому покупатель, приобретая товар со всеми внешними атрибутами популярных брендов, не всегда получает ожидаемое качество.

А главная концепция нашей фирмы — это предложить покупателям качественный товар по хорошей цене.

**ЖЕЛАЕМ УСПЕХОВ
И УДАЧНЫХ ПОКУПОК!**

www.ilguciems.lv

БАЗА БЕЛОРУССКИХ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ



КЛЕЙ ДЛЯ ПЛИТКИ,
мешок 25 кг



БИТУМНАЯ ЧЕРЕПИЦА
разных видов и цветов



ДВЕРИ ПРОФИЛИРОВАННЫЕ
MDF с деревянной коробкой
шир. 0,6-0,9 м



ДВЕРИ СОСНОВЫЕ
с коробкой
шир. 0,6-0,9 м

ПН, ВТ, СР, ЧТ,
ПТ: 8:15 – 19:00
Сб: 9:00 – 17:00

ПЕЧНОЙ КИРПИЧ М175

"Ретро", размер
250 x 120 x 65 мм



ГАЗОБЕТОН

Объемный вес 600 кг/м³,
размер 0,2 x 0,3 x 0,6 м

АКЦИЯ

С 01.10.04
ПО 31.10.04

КАЖДЫЙ 13-СИД ЛЕТ
С ПОКУПКИ
И ПЛАЧЕВОМ
МЫ

НАМ
13
ЛЕТ



Ул. Катлакална, 11-Б, тел. 7149818, 7149816, моб. 9537715, ilguciems@delfi.lv

Все товары имеют сертификат качества ЛР. Производится доставка товаров, выгрузка.

Лучший на свете мой город родной!

Ольга Павук

Анне Кальниш 24 года. Простая биография девочки, которой удалось получить экономическое образование в Европе. Выйти там замуж. Уехать в Канаду. Найти престижную работу. И вдруг весной этого года начать писать стихи — и сразу на двух языках — русском и английском. В одном из стихотворений Анна, родившаяся в Риге, говорит о лучшем на свете городе родном. На вопрос, что это за город, мы получили неожиданный ответ — Торонто...

• Училась в 52 средней школе, а затем в гимназии *Максима*. Летом на каникулах со школой ездила в летний лагерь в Англию для изучения английского языка (summer school). Последние два класса закончила за один год, получив аттестат зрелости с отличием.

• Захотела учиться в Англии. Сама выбрала университет. В Риге в посольстве Великобритании сдала экзамен по английскому языку и в сентябре 1997 года поступила в *Университет Оксфорд Брукс* на мод-

ную специальность “Бизнес Администрирование и Право”. Защитила диссертацию на тему “Теория и стратегии мотивации в Восточной Европе”.

• В октябре 2001 года с мужем переехала на жительство в Канаду, Торонто. Вскоре нашла работу референта в центральном офисе компании *Maple Leaf Food*. Весной 2004 года мечта сбылась, она получила должность в отделе людских ресурсов одного из предприятий компании. •



ШЛА Я ПО ГОРОДУ ПОСЛЕ РАБОТЫ

Шла я по городу после работы,
Переживала дневные заботы,
Лоб нахмурив, не видя людей,
Надо еще сделать кучу вещей!

Ветер весенний обнял мои плечи,
Сумерки. Город зажгет свои свечи.
Тысячи мелких и крупных огней,
Мне помогали в дороге моей.

Море из лиц затопило весь город,
Ветер подул и принес с собой холод.
Многие люди надели перчатки,
Сжались в комок, округлили лопатки.

Но, несмотря на усталость и ветер,
Дух городской был дурманяще светел.
И перестала бежать я домой —
Город, хочу насладиться тобой!

Хочется к небу раскидывать руки,
Хочется впитывать города звуки;
Каждое дерево, каждый листок!
Хочется влиться в вечерний поток!

Сердце мое застучало с любовью,
С городом этим мы связаны кровью!
И мне не надо столицы другой —
Лучший на свете мой город родной!



ПОРА

Настало время изменить судьбу,
Пришла пора преодолеть мгновенье.
Пора закончить спячку на лугу
И снова плыть против течения.

Пора почувствовать весенний жар,
Подставить снова свои щеки ветру!
Пора разжечь в своей душе пожар,
Чтобы оставить в мире свою лепту!

Настало время сделать первый шаг,
Убить свой страх, забить сомнений щели!
Иначе будет каждый день, как враг,
Который отдаляет вас от цели!

МЫ ТАК ЧАСТО НЕ ЗАМЕЧАЕМ

Мы так часто не замечаем,
Как велик этот мир вокруг нас.
Иногда мы и не понимаем,
Сколько разного скрыто от глаз.

Мы проходим, уткнувшись в дорогу,
Не заметив, что по сторонам —
Поворот вызывает тревогу,
Каждый холм, как препятствие нам.

Но, чем больше мы чертим границы,
Тем становится меньше наш мир;
И вся жизнь, словно в клетку страницы,
Где затерты все краски до дыр.

Очень трудно, сквозь страх и тревоги,
Поднять взгляд, осмотреться вокруг.
Вдруг увидеть мир дальше дороги
И понять, что свобода — твой друг!

Сделать шаг, пробежать по поляне,
Ощутить сырость первой росы!
Искупать свое тело в тумане,
Улыбнуться ударам грозы!

В ранний час, накануне рассвета
Снять тугую повязку с лица,
И пожмурившись яркости света,
Первый раз открыть миру глаза!

Baltic Industry

BALTIC
industry

2004

03.11. – 06.11.

Olimpiskā SKONTO halle, Rīga
Olympic SKONTO hall, Riga, LATVIA

**9. Starptautiskā mašīnbūves, metālapstrādes, instrumentu,
elektroniskās un elektrotehniskās rūpniecības izstāde**

**9th International Fair for subcontracting, mechanical
engineering, tools, electrical engineering and electronics**

Atbalsta:
Supported by



LETERA

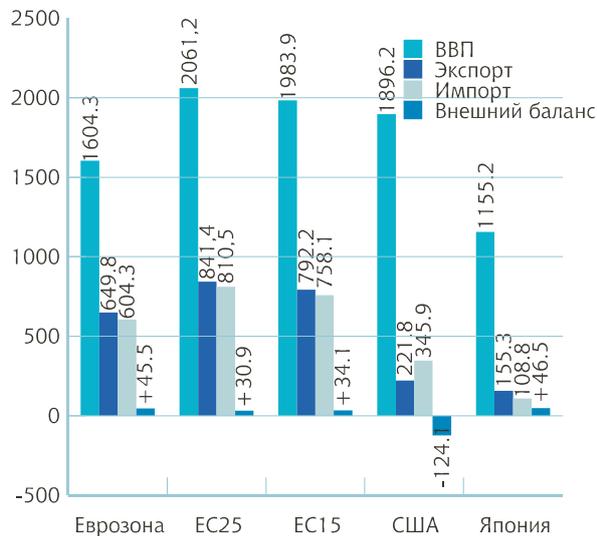
lebic

Organizē
Organizer



Izstāžu sabiedrība PRIMA
Exhibition company PRIMA
Antonijas iela 24 - 4, Rīga, LV 1010
24-4 Antonijas street, Riga LV 1010, LATVIA
Tālrunis/Phone: (+371) 7365309, 7365300
Projekta vadītāja /
Project manager- Raimonda Vaucka
GSM (+371) 9492145
e-mail: raimonda@prima-skonto.lv
www.prima.lv

ЕВРОПА И МИР, II КВ. 2004 Г., МЛРД. EUR



Источник: Eurostat.

ОБЩИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ДОЛГ

На конец квартала	Латвия	Литва	Эстония
всего, млн. EUR			
I кв. 2004 г.	1275.0	2598.0	395.0
I кв. 2003 г.	1276.0	2950.0	361.0
На одного жителя, EUR			
I кв. 2004 г.	551.0	755.0	—
I кв. 2003 г.	548.0	852	—

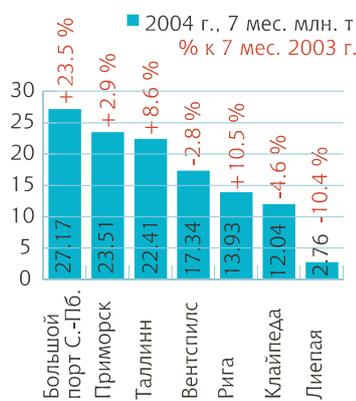
Источник: ЦСУ Латвии.

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ. МЛН. EUR

II кв. 2004 г.	Латвия	Литва	Эстония
Экспорт (FOB):			
Всего	800.0	1737.0	1157.0
В страны ЕС	635.0	1109.0	951.0
% от общего объема	79.0	64.0	82.0
Импорт (CIF):			
Всего	1411.0	2441.0	1934.0
из стран ЕС	1056.0	1624.0	1552.0
% от общего объема	75	67.0	80.0
Баланс внешней торговли	-611.0	-705.0	-777.0

Источник: ЦСУ Латвии.

ГРУЗОБОРОТ БАЛТИЙСКИХ ПОРТОВ



Источник: BNS, информация портов.

ЦЕНЫ НА ПРОДУКТЫ ПИТАНИЯ И УСЛУГИ. EUR ЗА КГ

	Латвия		Литва		Эстония	
	апрель	июль	апрель	июль	апрель	июль
Свинина	2.57	2.60	2.43	2.83	3.21	3.13
Куры	1.98	1.92	1.58	1.80	2.39	2.39
Вареная колбаса	2.66	2.61	2.46	2.63	2.43	2.56
Масло бутерб.	2.92	3.00	3.40	3.49	3.36	3.58
Молоко жирн. 2,5% (1 л)	0.46	0.47	0.47	0.47	0.45	0.44
Яйца (10 шт.)	0.93	0.90	0.76	0.64	0.91	0.88
Ржаной хлеб	0.67	0.68	0.62	0.66	0.80	0.81
Пшеничный хлеб	0.82	0.84	0.81	0.85	0.91	0.93
Сахар	1.00	0.99	0.94	0.98	0.46	1.03
Картофель	0.21	0.27	0.19	0.41	0.34	0.51
Водка 40° (1 л)	7.98	7.75	6.96	6.97	8.36	8.34
Бензин А-95	0.64	0.69	0.73	0.78	0.62	0.69
Электроэнергия (100 kWh)	6.85	6.76	8.40	8.40	7.00	7.00

Источник: ЦСУ Латвии.

ОБЩИЙ ОБЪЕМ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ (В СРАВНИМЫХ ЦЕНАХ), 1 ПОЛ. 2004 Г.

	Латвия	Литва	Эстония
% к 1 пол. 2003 г.	107.9	113.4	107.4

Источник: ЦСУ Латвии.

ИНФЛЯЦИЯ. ИЮЛЬ 2004 Г.. %

	Латвия	Литва	Эстония
к июню 2004 г.	0.2	0.0	0.3
к июлю 2003 г.	6.7	1.9	4.1

Источник: ЦСУ Латвии.

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА, EUR

В среднем за месяц, II кв. 2004 г.	Латвия	Литва	Эстония
Нетто			
Брутто	316.0	354.0	474.0
% к II кв. 2003 г.	109.0	106.6	107.3
Мин. зарплата, июль 2004 г.	120.0	145.0	159.0
% к июлю 2003 г.	114.3	116.3	114.8
Пенсия, в ср. за мес., II кв. 2004 г.	102.0	100.0	136.0
% к II кв. 2003 г.	109.6	109.0	108.5

Источник: ЦСУ Латвии.

ВВП В ОТРАСЛЕВОМ РАЗРЕЗЕ, II КВ. 2004 Г., МЛН. EUR (с учетом сезонных колебаний и постоянных цен 1995 г.)

	ВВП	Сельское хозяйство, охота и рыболовство	Промышленность, включая энергетику	Строительство	Торговля, транспорт, связь	Финансовые услуги и бизнес-консультации	Другие услуги	Общий НДС	FISIM*
Еврозона	1 604 329.2	38 033.2	344 773.3	77 549.9	333 136.5	405 580.3	319 216.9	1 518 290.0	67 030.7
EC25	2 061 199.7	45 570.7	441 925.5	97 383.1	435 544.5	508 004.5	403 428.4	1 931 856.7	82 991.2
EC15	1 983 852.1	43 216.1	420 939.4	93 563.3	416 430.3	498 537.7	391 828.4	1 864 515.1	81 412.3

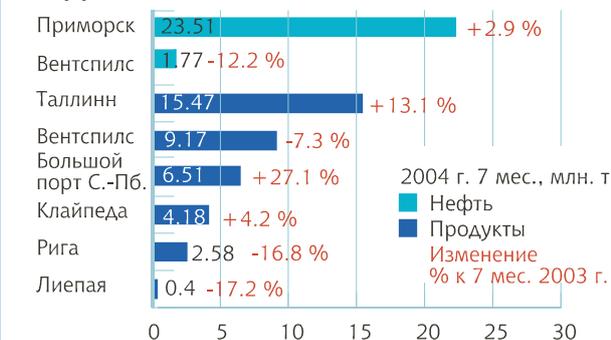
* Финансовые посреднические услуги, оцененные косвенно.

Источник: Eurostat.

ПРЯМЫЕ ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ			
На конец квартала	Латвия	Литва	Эстония
Накопленные ПИИ: всего, млн. EUR			
I кв. 2004 г.	3011.0	4116.0	5539.0
I кв. 2003 г.	2687.0	3992.0	4119.0
На одного жителя, EUR			
I кв. 2004 г.	1300.0	1196.0	4085.0
I кв. 2003 г.	1154.0	1154.0	3038.0
Полученные за опред. период, млн. EUR			
I кв. 2004 г.	110.0	186.0	162.0
I кв. 2003 г.	106.0	151.0	294.0
% к ВВП			
I кв. 2004 г.	4.6	4.9	8.9
I кв. 2003 г.	4.7	4.2	15.6

Источник: ЦСУ Латвии.

ОБЪЕМЫ ПЕРЕВАЛКИ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ В ПОРТАХ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ



Источник: BNS, информация портов.

ТЕМПЫ РОСТА ВВП (с учетом сезонных колебаний)

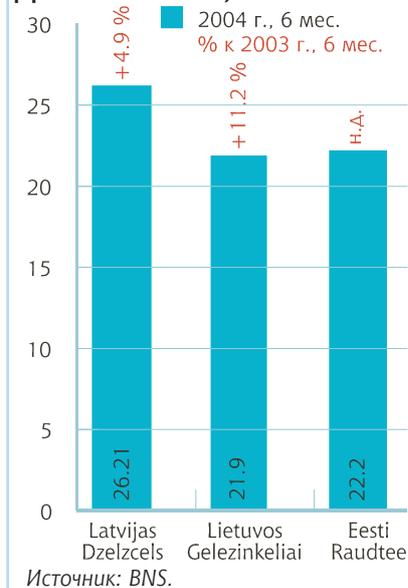
	Изменение % по сравнению с предыдущим кварталом						Изменение % к тому же кв. пред. года	
	2003		2003				2004	
	III кв.	IV кв.	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	I кв.	II кв.
Еврозона	0.5	0.4	0.6	0.5	0.3	0.7	1.3	2.0
ЕС25	0.6	0.5	0.7	0.6	0.7	1.1	1.7	2.3
ЕС15	0.5	0.5	0.7	0.6	0.6	1.0	1.6	2.3
Страны-члены ЕС								
Бельгия	0.6	0.7	0.7	0.8	0.8	1.3	2.0	2.8
Чешская Республика**	0.7	0.7	н. д.	н. д.	3.3	3.3	3.1	н. д.
Дания	0.8	0.5	1.0	0.2	0.4	1.4	1.5	2.5
Германия	0.3	0.3	0.4	0.5	-0.3	0.0	0.8	1.5
Эстония	2.2	1.1	1.2	н. д.	5.0	6.1	7.0	н. д.
Греция	1.9	-0.3	2.9	-0.6	4.3	4.3	4.0	3.9
Испания	0.6	0.7	0.7	0.5	2.6	2.8	2.7	2.6
Франция	0.8	0.5	0.8	0.8	0.4	1.0	1.7	3.0
Ирландия	-2.4	5.6	0.6	н. д.	0.6	5.1	6.0	н. д.
Италия	0.4	0.0	0.4	0.3	0.4	0.1	0.7	1.1
Кипр**	1.2	1.7	0.2	н. д.	1.8	2.6	3.2	н. д.
Латвия*	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	7.3	7.5	8.8	н. д.
Литва**	2.5	2.2	1.4	н. д.	8.8	10.6	7.7	6.9
Люксембург	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.
Венгрия	1.0	1.1	1.1	н. д.	2.9	3.3	4.1	н. д.
Мальта*	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	-0.4	1.5	2.3	н. д.
Нидерланды	0.1	0.5	0.6	-0.2	-1.4	-0.5	0.6	1.1
Австрия	0.2	0.2	0.2	н. д.	0.6	0.8	0.5	н. д.
Польша*	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	4.0	4.7	6.9	н. д.
Португалия	-0.5	-0.1	0.6	н. д.	-0.9	-0.4	0.1	н. д.
Словения**	1.0	0.5	н. д.	н. д.	2.3	2.5	3.7	н. д.
Словакия*	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	4.2	4.7	5.5	н. д.
Финляндия	0.6	0.3	0.8	1.0	2.4	1.7	2.5	2.8
Швеция	0.7	0.8	0.8	0.9	1.7	2.3	2.6	3.3
Великобритания	0.9	1.0	0.7	0.9	2.2	2.9	3.4	3.7
Европейское экономическое пространство								
Норвегия**	1.2	0.5	1.0	н. д.	1.5	0.7	3.2	н. д.
Швейцария**	0.5	0.5	0.4	н. д.	-0.6	0.0	1.5	н. д.
Главные партнеры								
США	1.8	1.0	1.1	0.7	3.5	4.4	5.0	4.7
Япония	0.6	1.8	1.6	0.4	1.8	3.5	5.2	4.5
Канада	0.3	0.8	0.7	1.1	1.3	1.7	1.7	3.0

* Без учета сезонных колебаний.

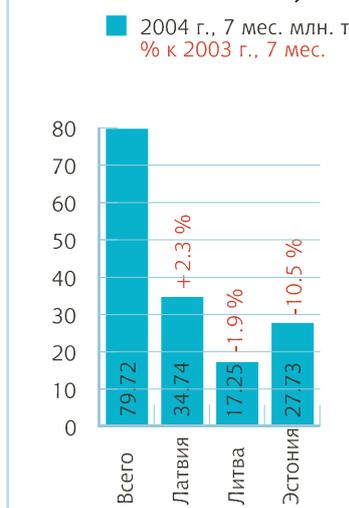
** Изменение % по к тому же кварталу предыдущего года, без учета сезонных колебаний.

Источник: Eurostat.

ГРУЗОБОРОТ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ БАЛТИИ, МЛН. Т



ГРУЗЫ, ПОЛУЧЕННЫЕ И ОТПРАВЛЕННЫЕ ЧЕРЕЗ БАЛТИЙСКИЕ ПОРТЫ, МЛН. Т



С июля 2004 года аналитические обзоры
интернет-версии и архив журнала стали платными

Оформите подписку на журналы Балтийский курс и/или The Baltic Course

ИНСТРУКЦИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ КУПОНА

Выберите валюту платежа и заполните свой вариант купона

Обратите внимание, что наши банковские реквизиты для разных валют различаются!

Поставьте **X** в клетку , соответствующую выбранному изданию

Заполните свои реквизиты

Пришлите купон и подтверждение платежа по факсу **+371 7062664**

Если Вам нужен счет, вышлите купон по факсу **+371 7062664**, мы вышлем Вам счет

После оплаты счета пришлите подтверждение платежа по факсу **+371 7062664**

Пароль для входа в интернет-версию будет отправлен на e-mail

Расходы на банковскую транзакцию несет подписчик

ПОДПИСНОЙ КУПОН

РЕКВИЗИТЫ ПОДПИСЧИКА

Предприятие Pa№

Фамилия, имя

Адрес

Почтовый индекс Город Страна

Телефон Факс E-mail

EUR

Correspondent Bank **COMMERZBANK, A G Frankfurt/Main**

S.W.I.F.T. **COBA DE FF**

Correspondent account **EUR 400886901801**

Beneficiary Bank **RIETUMU BANK Riga, Latvia**

S.W.I.F.T. Beneficiary **RTMB LV 2X CORDEX MEDIA SIA**

Beneficiary account **Reg. № 40003658163 118801109**

USD

Correspondent Bank **DEUTSCHE BANK TRUST COMPANY AMERICAS (BANKERS TRUST COMPANY) New York, USA**

S.W.I.F.T. **BKTR US 33**

Correspondent account **04-409-807**

Beneficiary Bank **RIETUMU BANK Riga, Latvia**

S.W.I.F.T. Beneficiary **RTMB LV 2X CORDEX MEDIA SIA**

Beneficiary account **Reg. № 40003658163 118801109**

LVL

Beneficiary Bank **RIETUMU BANK Riga, Latvia**

S.W.I.F.T. **RTMB LV 2X**

Beneficiary **CORDEX MEDIA SIA**

Beneficiary account **Reg. № 40003658163 118801109**

	1/2 года 2004	1 год 2005
Бумажная версия ВК	20 <input type="checkbox"/>	40 <input type="checkbox"/>
Бумажная версия ВС	20 <input type="checkbox"/>	40 <input type="checkbox"/>
Интернет-версия БК/ВС	20 <input type="checkbox"/>	40 <input type="checkbox"/>
ВК + Интернет-версия	28 <input type="checkbox"/>	56 <input type="checkbox"/>
ВС + Интернет-версия	28 <input type="checkbox"/>	56 <input type="checkbox"/>

	1/2 года 2004	1 год 2005
Бумажная версия ВК	25 <input type="checkbox"/>	50 <input type="checkbox"/>
Бумажная версия ВС	25 <input type="checkbox"/>	50 <input type="checkbox"/>
Интернет-версия БК/ВС	25 <input type="checkbox"/>	50 <input type="checkbox"/>
ВК + Интернет-версия	33 <input type="checkbox"/>	66 <input type="checkbox"/>
ВС + Интернет-версия	33 <input type="checkbox"/>	66 <input type="checkbox"/>

	1/2 года 2004	1 год 2005
Бумажная версия ВК	13 <input type="checkbox"/>	26 <input type="checkbox"/>
Бумажная версия ВС	13 <input type="checkbox"/>	26 <input type="checkbox"/>
Интернет-версия БК/ВС	13 <input type="checkbox"/>	26 <input type="checkbox"/>
ВК + Интернет-версия	18 <input type="checkbox"/>	36 <input type="checkbox"/>
ВС + Интернет-версия	18 <input type="checkbox"/>	36 <input type="checkbox"/>