ИННОВАЦИИ: Стр. 22

КРИМИНАЛ: Стр. 28

РЕПОРТАЖ: Стр. 38

ТРАНСПОРТ: Стр. 42

БАЛТИЯ

Репортаж
8 Дорогая цена за членство в ЕС
Индустрия
12 Железные аргументы
Контакты
15 Интерес к Латвии не случаен
Транспорт
16 Дорогое удовольствие
18 Вызов литовским дорожникам
19 Сколько дорог нужно стране?
19 ЕС спасает эстонские дороги
20 Министры транспорта встретились в Калининграде и Литве
Инновации
22 От инкубатора до международного предприятия
Недвижимость
24 Свой домик у теплого моря
27 В узких улочках Риги жить дороговато
Криминал
28 Казенный дом: одним в нем жить, другим... условно
Финансы
32 Нерезиденты в латвийских банках — предвестники кризиса?

ЕВРОСОЮЗ

Сотрудничество
34 Швейцария — мечта, на которую можно равняться
Еврокомиссия
36 Новая пятилетка Евросоюза
Репортаж
38 Финансовый рынок Финляндии: полезный опыт для Балтии
Энергетика
40 Россия и ЕС нужны друг другу

СНГ

Транспорт
42 Российские грузы в портах России, Украины и Балтии
Меценаты
44 Сохранить культурное наследие России

Цифры и факты

46 Статистика

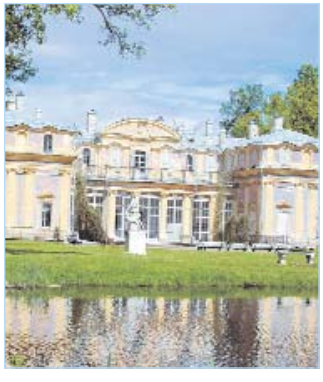
НАШИ ПАРТНЕРЫ

Latvijas gaze
Северстальтранс
Nordic Industrial Park
Klaipeda Business Park
IT LLC Moscow
Рижская школа менеджеров
LETA
A.F.I.
IT GROUP PLC
BT 1

НЕДВИЖИМОСТЬ: Стр. 24

ЕВРОКОМИССИЯ: Стр. 36

ЭНЕРГЕТИКА: Стр. 40



МЕЦЕНАТЫ: Стр. 44

www.transkazakhstan.kz

2005

KAZAKHSTAN INTERNATIONAL TRANSPORT AND LOGISTIC EXHIBITION

TRANSIT-TRANS KAZAKHSTAN

21–23 SEPTEMBER 2005

Almaty, Kazakhstan

YOUR ROUTE TO SUCCESS

Organisers:

Iteca (CIS and International companies)
Tel: +7(3272) 58 34 34; fax: +7(3272) 583444;
E-mail: industrial@iteca.kz
Project Manager: Julia Chernyshova

IEC Atakent Expo (for Kazakhstan companies)
Tel. /Fax: (3272) 751357
Project Manager: Sholpan Kazkenovna Sagimbaeva

ITE Group PLC (Motor & Transport Division)
Tel: +44 207 596 5245; Fax: +44 207 596 5127
e-mail: transport@ite-exhibitions.com

In cooperation with:

Transport Information Center

www.baltkurs.com

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ ДЕЛОВЫХ ЛЮДЕЙ
БАЛТИЙСКИЙ КУРС

Журнал выходит с 1996 года, раз в квартал
Весна 2005 (№ 32)
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 Алла Петрова
e-mail: allap@baltkurs.com
Корректор Алла Борикова
Редколлегия:
Станислав Бука – *Dr. Oec., ректор Балтийского русского института (Латвия)*
Райво Варе – *директор по развитию Eesti Raudtee (ЭЖД), экс-министр транспорта (Эстония)*
Янис Домбурс – *независимый журналист (Латвия)*
Бу Краг – *вице-президент Svenska Handelsbanken, финансовый эксперт по Балтийским странам (Швеция)*
Евгений Костенко – *канд. тех. наук, зам. главы администрации СЭЗ Минск (Республика Беларусь)*
Бронисловас Лубис – *президент Конфедерации промышленников Литвы, президент Ассоциации Казбалт (Литва)*
Николай Межевич – *д.э.н., профессор Санкт-Петербургского университета, директор Центра трансграничных исследований (Россия)*
Ольга Павук – *Dr. Oec., главный редактор журналов Балтийский курс / The Baltic Course (Латвия)*
Инна Рогачий – *вице-президент Rogatchi Productions&Communications (Финляндия)*
Олег Соскин – *Dr. Oec., директор Института трансформации 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 Алла Петрова
e-mail: allap@baltkurs.com
Тел. +371 7062650, 6579965
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
Фото А. Ермолинский, И. Версе, Б. Колесников (A.F.I.), В. Богданович, М. Пирт, В. Салупуу, пресс-фото
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.

В последний день 2004 года на Игналинской АЭС, производящей около 80% потребляемой в Литве электроэнергии, был выведен из эксплуатации первый энергоблок. Блок, на котором установлен реактор РБМК-1500 — самый мощный энергетический реактор такого типа в мире, был остановлен в считанные часы.

По команде начальника смены станции ведущий инженер управления реактором, как обычно, нажал кнопку останова блока. Разница лишь в том, что раньше блок останавливали, чтобы произвести очередной планово-профилактический ремонт, а теперь для того, чтобы выполнить указания Брюсселя...

Закрытие Игналины стало для Литвы одним из главных условий на пути вступления в ЕС.

Под давлением Европейского Союза Литва обязалась до 2009 года полностью прекратить эксплуатацию Игналинской АЭС.

При финансовой поддержке Евросоюза висагинские атомщики теперь будут заниматься непривычной для себя деятельностью по сворачиванию атомной станции. 12 января Игналинская АЭС подписала контракт на сумму 92,7 млн. евро с консорциумом GNS-RWE NUKEM на проектирование и строительство хранилища облученного ядерного топлива для 18 тыс. топливных сборок с обоих блоков станции. Контракт финансируется из средств международного фонда снятия ИАЭС с эксплуатации, управляемого ЕБРР.

Самое трудное во всей этой ситуации — люди. На самой АЭС работает 3,5 тыс. человек, а с ее деятельностью связано около 9 тыс. жителей Висагинаса. Все, у кого было "чемоданное настроение", город уже покинули, остались лишь те, кто хочет жить и работать здесь. Им придется обретать новые специальности: цветоводов, деревообработчиков, строителей. И жить в ожидании, когда в Литве начнется строительство новой АЭС, отвечающей всем современным требованиям.

Есть еще один футуристический проект — прокладка на Запад вместе с Польшей энергомоста, стоимостью около полумиллиарда евро, с тем, чтобы получать из Европы потерянную в Игналине энергию. Переговоры по этому поводу идут более десятка лет...

Деревня жива, пока там есть молодые женщины

Расхожая фраза политиков: деревня жива, пока там есть школа и учителя. Не пора ли сказать, что деревня жива, пока там есть молодые женщины.

Eesti Paevaleht/DELFI. 23 декабря 2004 г.

В последние годы социологи не раз указывали, что исходить только из того, как человек справляется сам, — это не по-европейски, в Европе ценится забота, солидарность, социальное и духовное качество жизни.

Арнольд Рюйтель, президент Эстонии. Речь в День независимости. DELFI. 25 февраля 2005 г.

Я в принципе не могу согласиться с премьером, думаю, работа без морали не может оцениваться. Любая работа, выполненная с нарушением моральных принципов, для меня неприемлема. Думаю, моральные принципы должны быть тем уровнем, на который нам следует равняться.

Валдас Адамкус, президент Литвы. Из выступления на Литовском радио. 10 февраля 2005 г.

Определенные основные функции государства, например экономические, должны осуществляться вне зависимости от политических процессов. Хотя некоторые экономические решения — к примеру, строить школу или спортзал — всегда остаются политическими.

Вайра-Вике Фрейберга, президент Латвии. Телеграф. 23 декабря 2004 г.

Нам нужны вера, надежда и любовь как к себе, так и к другим — это вечная и общечеловеческая истина.

Арнольд Рюйтель, президент Эстонии. EPL/DELFI. 14 февраля 2005 г.

В целом задача президента в этом мире и есть: повторять монотонные байки о том, что в нашей жизни есть добро и зло, что было бы хорошо, если бы мы были более дружелюбными и сплоченными, и что в целом все более или менее нормально.

Каарел Таранд, обозреватель Eesti Paevaleht. DELFI. 4 января 2005 г.

Наиболее существенная конкуренция в области транзита наблюдается на международном уровне, и все порты на восточном побережье Балтийского моря конкурируют между собой. В этой сфере государства региона находятся в достаточно схожих позициях, однако на конкуренцию на российском рынке экспорта и импорта влияют железнодорожные тарифы, доступ к нефтепроводам и меры по защите рынка автоперевозок.

Айнарс Шлесерс, министр сообщения Латвии. ТрансБалтия/БК.

Главными вопросами, которые предстоит решать транспортному сектору Эстонии в ближайшем будущем, станут повышение качества инфраструктуры перевозок, развитие общественного транзита, развитие комплекса международных транспортных коридоров через Эстонию, обеспечивающих безопасность перевозок и честную конкуренцию, избегая при этом отрицательного воздействия на окружающую среду и обеспечивая порядок и законность в секторе в целом.

Андрус Ансип, министр экономических отношений и коммуникаций Эстонии. ТрансБалтия/БК.

Индустрия, а транспорт — это прежде всего индустриальная отрасль, наряду с положительными сторонами имеет и негативную. Это в первую очередь относится к экологии, к влиянию транспорта на загрязнение окружающей среды. Как известно, в Евросоюзе этой проблеме уделяется очень много внимания.

Зигмантас Балчитис, министр транспорта и коммуникаций Литвы. ТрансБалтия/БК.

Во время диалога Россия — Литва и Россия — Польша, нам удалось перейти на язык доверительных, партнерских отношений. Мы стали лучше понимать друг друга, у нас пошли неформальные встречи. Считаю, что во время диалогов появились первые элементы доверия, которые очень важны для нас лично и, как следствие, для принятия важных решений.

Игорь Левитин, министр транспорта РФ. БК.

Главным национальным богатством Латвии является мозг латышей, а главным экспортируемым товаром — ценности, созданные этим мозгом.

Андрис Аргалис, депутат Рижской думы. Из книги "Рига".

Уходящий год можно охарактеризовать словами: исторический и скучный. Мало действия, мало секса. То есть — хороший был год.

Ханнес Румм. EPL/DELFI. 21 декабря 2004 г.

23-24 февраля 1918 года был зачитан и опубликован в прессе "Манифест ко всем народам Эстонии", в котором значилось: "В отношении всех соседних государств и народов Эстония хочет придерживаться полного политического нейтралитета и одновременно пребывает в надежде, что на таковой нейтралитет будет отвечено нейтралитетом".

Ээро Медийяйнен, профессор новейшей истории ТУ. EPL/DELFI. 15 февраля 2005 г.

Многие политики Латвии — молодые люди, а политика — дело взрослое...

Виктор Калюжный, посол России в Латвии. DELFI. 12 декабря 2004 г.

У нас многое изменилось. Плохое становится хорошим, но и хорошее плохим. Изменился, к сожалению, и язык.

Леннарт Мери, экс-президент Эстонии. Postimees/DELFI. 1 января 2005 г.

Генеральный прокурор не может повлиять на борьбу с отмыванием денег, как и на соблюдение правил дорожного движения.

Теодор Тверийонс, президент Латвийской ассоциации коммерческих банков. LETA. 3 марта 2005 г.

ВИЛЬНЮС ПОШЕЛ НАВСТРЕЧУ РОССИИ

ИГОРЬ ЛЕВИТИН: Нам удалось найти компромисс по очень важным для России проблемам.

Встреча председателей Межправительственной российско-литовской комиссии по сотрудничеству, состоявшаяся 20 февраля в литовском городе Тракай, "была полезной", констатировал сопредседатель российской части комиссии, министр транспорта РФ **Игорь Левитин**. "С главой МИД Литвы **Антанасом Валенисом** нам удалось найти компромисс по очень важным для России проблемам, в частности об одностороннем повышении Литвой с 15 марта на 15% тарифов за перевозку через ее территорию в калининградском направлении и обратно железнодорожных грузов.

Россия выступила также с инициативой пуска транзитного туристического поезда по маршруту Берлин — Варшава — Калининград — Вильнюс — Рига — Санкт-Петербург, которая вызвала большую заинтересованность Литвы. Этот вопрос будет включен в повестку дня предстоящих заседаний межправительственной комиссии, подчеркнул И. Левитин. По сообщению пресс-службы литовского МИД, стороны договорились провести ее очередное заседание в полном составе осенью текущего года в Литве и организовать одновременно форум российских и литовских предпринимателей. Комментарий И. Левитина читайте на стр. 20.

СТАЛИ ЧЛЕНАМИ СЕВЕРНОГО БАНКА

Литва, Латвия и Эстония стали с начала 2005 года членами Северного инвестиционного банка. Соглашение о принятии стран Балтии в этот банк должны ратифицировать все парламенты стран-членов банка: Литва, Латвия, Эстония, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия и Швеция. Членство в Северном инвестиционном банке предполагает много привилегий, к примеру: страна сможет получить неограниченные кредиты, их процентные ставки будут малы. Капитал банка составляет 4 млрд. евро.

ДЕЛО О ПРИВАТИЗАЦИИ ПАРОХОДСТВА ВЫИГРАНО

Гражданское дело о приватизации Литовского морского пароходства (*Lietuvos juru laivininkystes*) выиграл Фонд госимущества. "Коллегия судей по гражданским делам Верховного суда Литвы отменила решение предыдущих судов и отклонила иск", — сообщил помощник председателя Верховного суда Литвы **Альвидас Янцявичюс**. Предыдущие решения Вильнюсского окружного суда и Апелляционного суда Литвы были

LIETUVOS JURU LAIVININKYSTES: Иск Trident Marine отклонен.

в пользу датского общества *Trident Marine*. Датчане подали иск по поводу того, что комиссия открытого конкурса Фонда госимущества еще в 2003 году вычеркнула общество из конкурса приватизации пароходства. *Trident Marine*, предложившее за 66,66% акций самую большую цену — 33 млн. литов, было лишено права участия в конкурсе, так как Фонд госимущества усомнился в финансовой надежности датского общества.

RAIL BALTICA ВКЛЮЧЕНА В СПИСОК ЕС

В ведомствах Брюсселя и Балтийских стран ведется активная подготовка к реализации грандиозного проекта по строительству новой скоростной железнодорожной линии из Эстонии через Латвию и Литву в Польшу. В случае реализации данного проекта на поезде из Таллинна до Варшавы можно будет добраться всего за шесть часов. Проект Rail Baltica включен в список тридцати самых важных проектов по развитию инфраструктуры ЕС, и его реализация обойдется в 4,2 млрд. евро. Большую часть денег на строительство скоростной соответствующей евростандартам железнодорожной линии выделит ЕС.

Предполагается, что поезда смогут развивать на новой линии скорость до 300 км/час. По мнению экспертов, в перспективе возможно продлить скоростную линию до Санкт-Петербурга.

ЭНЕРГОМОСТУ НА ЗАПАД БЫТЬ

АНДЖЕЙ МАЙКОВСКИ: Мы должны активнее сотрудничать в области энергетики, нефти и газа.

Члены консультационного комитета президента Польши **Александра Квасьневского** подтвердили 25 февраля в Министерстве хозяйства Литвы положительное отношение президента к идее строительства энергомоста. "Мы должны активнее сотрудничать в области энергетики, нефти и газа", — отметил замгоссекретаря Канцелярии президента Польши **Анджей Майковски**. "Польша подтвердила готовность президента вместе с президентом Литвы **Валдасом Адамкусом** обратиться к Еврокомиссии по поводу возможностей осуществления этого проекта", — сказал вице-министр хозяйства **Нериюс Эйдукявичюс**. По его словам, планируется организовать встречу представителей Еврокомиссии, ЕБРР, Польши и Литвы и обсудить вехи осуществления и источники финансирования энергомоста стоимостью около 1,5 млрд. литов. Переговоры о прокладке на Запад вместе с Польшей энергомоста идут уже чуть ли не десятилетие. До сих пор польская сторона не проявляла большого интереса к этому проекту, включенному в список приоритетных трансъевропейских проектов. Энергомост, строительство которого Литва хотела бы завершить к 2009 году, когда будет остановлена Игналинская АЭС, обошлось бы в 434 млн. евро.

БИЗНЕС-ПАРК В АЭРОПОРТУ

В ближайшие годы в аэропорту "Рига" запланированы масштабные работы по реконструкции и расширению, а на близлежащих к нему территориях будет создан бизнес-парк с гостиницами и офисными комплексами. По предварительным расчетам затраты на развитие аэропорта в последующие 10 лет составят не менее 70 млн. латов. Средства на развитие планируется получить за счет кредитов в латвийских и европейских банках, сообщил журналистам президент аэропорта **Дзинтарс Померс.**

ШВЕДЫ РАЗДЕВАЮТ GEONAFTA

Литовский апелляционный суд принял решение, подводящее черту под давней распрей между шведским предприятием *Svenska Petroleum Exploration* и нефтедобывающим предприятием *Geonafta*. Принято решение арестовать движимое и недвижимое имущество последней стоимостью на 20 млн. литов, включая буровые. Такая санкция по требованию шведов предпринята в качестве гарантии против того, чтобы в случае банкротства *Geonafta* не распродала свое имущество.

Это решение является логическим развитием прежнего, принятого Международным арбитражем в конце 2003 года и присудившего в пользу шведской компании в качестве компенсации 12,5 млн. долларов с 6% годовых. Денег пока те не получили, так как это решение должен подтвердить еще и литовский суд.

Суть конфликта в том, что еще 4 года назад *Svenska Petroleum Exploration* обратилась в арбитраж по поводу передачи *Geonafta* Кретингского и Науясоджяйского нефтяных месторождений, которыми, по утверждению шведов (и это подтвердил арбитраж), они должны владеть совместно с *Geonafta*.

ПОЛОВИНА ВЫПУСКНИКОВ ВУЗОВ НЕ РАБОТАЕТ

Около половины выпускников латвийских вузов не могут найти работу после окончания учебы. Им приходится либо вставать на учет в Государственное агентство занятости, либо переучиваться по более востребованным профессиям. По данным агентства, на 1 октября 2005 года на учете состояло 1 127 выпускников вуза, которые закончили учебу в 2003/2004 учебном году. Число безработных с высшим образованием постоянно растет.

И ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ, И ПО ШОССЕ

Eesti Raudtee приобрела транспорт UNIMOG (Universal-Motor-Gerat — в переводе универсальное моторное устройство) для перемещения вагонов и локомотивов, который может двигаться и по железной дороге, и по шоссе. Единственный в странах Балтии транспорт может перевозить до 800 тонн, то есть 12 вагонов или, например, 4 американских локомотива. Мощность мотора — 130 кВт. На железной дороге транспорт может развивать скорость до 50 км/ч, а на шоссе — до 85 км/ч. У машины есть специальный силовой привод для железнодорожных перевозок и усиленные диски, а также воздушный компрессор, предназначенный для тормозной системы вагонов.

Преимущество UNIMOG перед другими машинами состоит в его подвижности и экономичности. На нем легко маневрировать, поскольку на специальной машине можно ездить по путям, шоссе и пересеченной местности. Если на обычной машине мотор должен работать постоянно, то на UNIMOG он не нуждается в предварительном разогреве — по окончании работы мотор можно заглушить.

КАУНАССКАЯ СЭЗ ВЫХОДИТ ИЗ ЗАСТОЯ

Начальник Каунасского уезда **Зигмантас Казакявичюс**, мэр Каунасского района **Леонардас Гинейка** и директор закрытого акционерного общества управления Каунасской свободной экономической зоной (СЭЗ) **Витаутас Пятружис** в феврале подписали трехсторонний договор, позволяющий Каунасской СЭЗ выйти из застоя. Согласно договору арендатор СЭЗ — бельгийский консорциум *AOI* сможет заранее внести плату за аренду земли за 40 лет. Эти деньги — 1,072 млн. литов — планируется использовать для выкупа у землевладельцев участков, вклинившихся в уже выкупаемые площади. Таким образом предполагается сформировать единый земельный участок площадью в 80 га.

Сейчас Каунасской СЭЗ принадлежит 57 га земли, но из-за разбросанности участков инвесторам можно предложить только 23 га. В зависимости от места расположения участка государство обещает выплатить землевладельцам от 65 до 98 тыс. литов за гектар. Раньше гектар земли на территории Каунасской СЭЗ стоил около 20 тыс. литов. По решению Сейма территорию Каунасской СЭЗ разрешено арендовать только на 49 лет, в то время как Клайпедской СЭЗ — на 99 лет. В Каунасе надеются, что Сейм примет соответствующие поправки и продлит срок аренды территории Каунасской СЭЗ до 99 лет.

НОВЫЙ ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПАРК В РИГЕ

ЭЛИТА МОИСЕЯ: В Латвии успешно действуют Nordic Industrial Park и Nordic Technology Park.

Компания *Nordic Partners* вложит в создание нового индустриального парка в Риге, на ул. Шампетера 500 тыс. латов, сообщила член правления и директор по маркетингу предприятия **Элита Моисея**. Это третий по счету индустриальный парк, созданный компанией. Сегодня в Латвии успешно действуют *Nordic Industrial Park* и *Nordic Technology Park*. Компания приобрела участок в 10 га для нового парка, и сейчас ведется разработка проекта. На ул. Шампетера планируется построить производственные, складские и офисные помещения. В первую очередь реконструкции объекта будет вложено около полумиллиона латов. Новый индустриальный парк будет расположен в стратегически выгодном месте — рядом с главными магистралями, неподалеку от международного аэропорта "Рига".

Nordic Partners намерена в ближайшее время развивать еще несколько индустриальных парков в Рижском районе, Лиепае и Вентспилсе.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО ROSBALT В ЛАТВИИ

В январе в Риге прошла презентация *Rosbalt* — латвийского представительства российского информагентства *Росбалт*, которая была совмещена с заседанием круглого стола на тему "Первичный опыт нахождения Латвии в ЕС. Проблемные вопросы в экономической и общественно-политической среде между Латвией и Россией". По словам руководителя *Rosbalt* **Василия Соколова**, используя опыт деятельности агентства в России, планируется проведение в Латвии различных пресс-конференций, брифингов, деловых встреч, тех же круглых столов, в ходе которых будут развиваться экономическое сотрудничество между Россией и Латвией и обсуждаться важные общественно-политические вопросы.

ИНСТИТУТ ИССЛЕДОВАНИЯ РОССИИ — В РИГЕ

КАРЛ ДАУКШТС: Наша цель — инициировать интерес ЕС к России.

В Риге начал работать Институт исследования России, созданный на базе Балтийского Русского Института. Руководит институтом известный в Латвии политолог **Карл Даукштс**. По его словам, цель новой структуры — исследование отношений между Россией и Латвией в сфере политики, экономики, истории и культуры, а также изучение политики России в отношении Балтийских стран. Одна из задач института — сбор материалов, позволяющих инициировать интерес Евросоюза к России. "В своей работе мы используем научно-исследовательский потенциал латвийских специалистов, которые будут участвовать в работе различных международных форумов и конференций", — подчеркнул К. Даукштс.

7-9 апреля в Москве под эгидой "Открытого международного форума", российского форума "Эксперт", Фонда Конрада Аденауэра, Латвийской трансатлантической организации "LATO" и Института исследования России пройдет международная конференция "Повестка дня — отношения России и Латвии".

НОВЫЙ ПРЕЗИДЕНТ БАНКОВСКОЙ АССОЦИАЦИИ

Президентом Литовской ассоциации коммерческих банков избран 46-летний **Римантас Бусила**. Он пришел на смену 50-летнему **Эдуардасу Вилькялису**, исполнявшему свои обязанности 10 лет. Каденция президента Литовской ассоциации банков длится 5 лет. Р. Бусила долгое время работал на Национальной бирже ценных бумаг, будучи ее президентом и председателем правления. В настоящее время он преподает в Международной бизнес-школе Вильнюсского университета. В состав Литовской ассоциации банков входят 9 из 10 коммерческий банков Литвы. Единственный — *Hansabankas* — является членом Инвестиционного форума.

В ЛАТВИИ ЗАПРЕТИЛИ ПРОДАВАТЬ ЛОСОСЯ

В начале февраля главный государственный продовольственно-ветеринарный инспектор **Винетс Велдре** издал распоряжение о запрете торговать в Латвии лососем, выловленным в Балтийском море и Рижском заливе. Запрет введен на основании полученных из британской лаборатории результатов анализов, которые свидетельствуют о превышении нормы содержания диоксина в этом виде рыбы. Допустимая норма диоксина превышена в пяти из девяти образцов балтийского лосося, отправленных на проверку. Латвия ежегодно вылавливает в Балтийском море 40-50 тонн лосося. Руководитель Латвийской ассоциации рыбного хозяйства **Инарий Войтс** сообщил агентству *LETA*, что вылов лососей разрешен в 2005 году 35 судам, что на 40% меньше, чем в прошлом году из-за введенных ЕС ограничений на ловлю дрифтерными сетями. Запрет на торговлю лососем означает, что рыбаки не смогут использовать свои права на вылов рыбы до 2008 года, когда ловля лосося дрифтерными сетями будет вообще запрещена.

Подобный запрет в 2004 году был введен в Дании. Позже распоряжение было изменено, и в Дании разрешили торговать мелкими лососями, где концентрация диоксина не столь высока.

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ БРЕНДЫ

Самые популярные среди латвийских потребителей товарные знаки — Laima, Nokia и Lido, свидетельствуют результаты исследования, проведенного рекламным агентством *DDB Latvija*. Четвертое место в исследовании занимает Colgate, пятое — Cido, шестое — Orbit, седьмое — Mangali, восьмое — Spilva, девятое — Ariel, а десятое — телевизионная компания LNT.

Всего же в исследование было включено 262 известных в Латвии бренда, по большей части латвийских.

KESKO ВОШЕЛ В БАЛТИЮ

Подразделение финского концерна *Kesko — Kesko Food* и владелец торговой сети *Rimi* — шведское общество *ICA* приступают к совместной деятельности в Балтийских странах, намереваясь завоевать за три года 25% рынка и работать в 2007 году с прибылью. В начале января начало действовать общество *Rimi Baltic*, по 50% акций которого принадлежит *Kesko Food* и *ICA*. В 2004 году общие продажи обоих предприятий в странах Балтии (без НДС) достигли около 690 млн. евро. Капитал *Rimi Baltic*, имеющего около 160 торговых центров в Латвии, Литве и Эстонии, достигает 140 млн. евро. В *Rimi Baltic* работает около 8 300 человек.

KREENHOLM УХОДИТ В РОССИЮ

Руководитель текстильного предприятия *Kreenholm* финн **Матти Хаарайоки** объявил, что его фирма собирается переносить производство в государства с более дешевой рабочей силой. Хаарайоки не исключил, что таким государством может стать Россия, что означало бы смерть фабрики в Нарве и то, что без работы останутся тысячи человек.

"Сейчас в некоторой степени мы пользуемся субподрядами в Эстонии, но в будущем собираемся в большей степени использовать субподряды в странах, где рабочая сила дешевле, чем в Эстонии", — сказал Хаарайоки газете *Eesti Paevaleht*.

В начале года финская газета *Kauppalehti* со ссылкой на руководителя *Kreenholm* сообщала, что фирма собирается открыть предприятие в Ивангороде. Руководитель материнского предприятия *Kreenholm — Boras Wafver* — **Шолль Тернбринг** отметил, что владельцы хотят любой ценой вывести *Kreenholm* в прибыль. "Мы должны наращивать продажи и уменьшать расходы, поэтому перенос производства в Россию вполне возможен".

Дорогая цена за членство в ЕС

Татьяна Богданович
Висагинас, специально для БК

В последний день 2004 года на Игналинской АЭС, производящей около 80% потребляемой в Литве электроэнергии, был выведен из эксплуатации первый энергоблок. Блок, на котором установлен реактор РБМК-1500 — самый мощный энергетический реактор такого типа в мире, был остановлен в считанные часы.

Вот она — кнопка останова блока, на которую нажимает ведущий инженер управления реактором Александр Бесчастнов.

К снижению мощности приступили около 14.00, в 20.02 были отключены обе турбины. "Это обычный процесс останова блока, обычная работа, которую персонал выполнял множество раз, — говорит генеральный директор Игналинской АЭС **Виктор Шевалдин**. — По команде начальника смены станции ведущий инженер управления реактором, как обычно, нажимает кнопку останова блока". Разница лишь в том, что раньше блок останавливали, чтобы произвести очередной планово-профилактический ремонт, а теперь для того, чтобы выполнить указания Брюсселя...

БЕЗОПАСНОСТЬ НА УРОВНЕ, НО...

Накануне закрытия первого блока мировые СМИ опубликовали множество статей, где говорится о том, что Литва закрывает "представляющий угрозу для всей Европы блок", "такой же, как был установлен на Чернобыльской АЭС". Никто из атаковавших в предновогодние дни Информационный центр ИАЭС журналистов даже не удосужился поинтересоваться, отличается ли чем-нибудь модернизированный игналинский реактор РБМК-1500 от чернобыльского РБМК-1000, все работы по усовершенствованию которого закончились на ЧАЭС в 1986 году... Всех интересовал один вопрос: "Где та кнопка, на которую надо нажать, чтобы остановить ректор?"

• Нагрузка на втором блоке ИАЭС 5 января 2005 года была 1 297,62 МВт, текущий расход ядерного топлива — 1,26 кг/час. Для выработки этого количества электроэнергии на электростанции другого типа за 1 час необходимо было бы сжечь 489 т угля или 310 т мазута.

• Самое большое количество выбрасываемого в атмосферу углекислого газа в Литве приходится на *Lietuvos elektrine* — на протяжении трех лет подряд ей выделяется квота в размере 7,394 млн. тонн. ЕС определил для Литвы квоту на выбросы в атмосферу углекислого газа на 5% (12 млн. т) меньше, чем запрашивала Литва.

• В проведенном МАГАТЭ исследовании говорится, что новую АЭС имеет смысл строить только в том случае, если инсталляция 1 кВт энергии стоит около 4 488 литов. Лишь тогда она может конкурировать с другими электростанциями. В лучшем случае, такая АЭС может быть построена в 2015 году.

Впрочем, инициаторы закрытия "идеологически чуждого" реактора не заинтересованы в распространении информации о том, что установленный на ИАЭС реактор отличается прогрессивным механизмом защиты и оснащен системой локализации аварий, действующей по тому же принципу, что и в реакторах производства *General Electric*.

Те, кто имеет хотя бы малейшее представление о том, что такое атомная электростанция, должны понимать, какой это уникальный и сложнейший механизм и как непросто довести процесс выработки электроэнергии до полного совершенства. Игналинской АЭС на это понадобилось более 15 лет. Прежде чем уровень безопасности стал соответствовать мировым стандартам, литовским и шведским специалистам по ядерной энергетике и экспертам западных стран пришлось детально ознакомиться с российскими технологиями производства реакторов РБМК, определить слабые места конструкции и дать свои рекомендации. Они легли в основу многоступенчатой программы мер безопасности, на реализацию которой были потрачены сотни миллионов литов. Свидетельством того, что уровень безопасности Игналинской АЭС не ниже, чем АЭС Западной Европы, являются не только заключения международных экспертов, но и соответствующая лицензия на эксплуатацию, выданная литовской Государственной инспекцией по безопасности атомной энергетики (VATESI).

К сожалению, европейских политиков, лоббирующих интересы западноевропейских производителей реакторов, выводы экспертов не интересуют. У них свои далеко идущие планы, в соответствии с которыми Литву выгоднее видеть в числе потребителей, а не производителей электроэнергии.

ЧТО СТАНЕТ С ПЕРСОНАЛОМ?

Настроение оперативного персонала бездействующего блока оставляет желать лучшего. В городе-спутнике Игналинской АЭС тоже царят пессимистические настроения. Каждый житель Висагинаса прекрасно осознает, что означает для города закрытие единственного крупного предприятия.

Сегодня на атомной станции работают 3,5 тыс. человек. Из них 502 — на первом энергоблоке. Отдел персонала ИАЭС, старающийся сохранить высококвалифицированные кадры, ежегодно до 2009 года, когда будет закрыт второй энергоблок, планирует сокращать всего лишь по 200 штатных единиц. Но не следует забывать, что с ремонтом, снабжением и обслуживанием атомной электростанции так или иначе связана трудовая деятельность примерно 9 тыс. человек. Что будет с ними?

Все, у кого было "чемоданное настроение", город уже покинули, остались лишь те, кто хочет жить и работать здесь. На создание одного рабочего места в регионе требуется 60 тыс. литов. Людей, которые могут себе позволить создать рабочие места на свои средства, в Висагинасе практически нет. Это и не удивительно, если учесть, что средняя заработная плата на ИАЭС в 2004 году была на уровне 2 600 литов. Многие атомщики являются единственными кормильцами в семье. Здесь нет миллионеров, нет вилл и коттеджей. И даже генеральный директор Игналинской АЭС живет, как все — в стандартной квартире в типовой многоэтажке.

Перегрузка топлива на работающем реакторе осуществляется с помощью разгрузочно-загрузочной машины (РЗМ).

Для обеспечения работой только 5 тыс. человек потребуется 300 млн. литов. Однако, в соответствии с утвержденным Министерством хозяйства планом, на альтернативное развитие региона предполагается выделить 10 млн. литов, что составляет 0,4% всех средств, запланированных на проекты по закрытию ИАЭС.

"К сожалению, принятый в 2003 году Закон о дополнительных гарантиях занятости и социальных гарантиях работникам государственного предприятия Игналинской атомной электростанции финансируется лишь частично", — отмечает директор отдела персонала ИАЭС **Феликсас Маркявичюс**. Ситуация осложняется еще и тем, что большинство кандидатов в безработные не владеют литовским языком, и не потому, что не желают его учить. Просто в городе, где 80% населения считает своим родным языком русский, не всегда можно найти, с кем поговорить по-литовски...

ЭНЕРГОБЛОК ЕЩЕ МОЖНО ОЖИВИТЬ

Прекращение эксплуатации реактора не означает закрытие энергоблока. "В 2005 году блок будет содержаться в

В цехах станции людей встретишь не часто — практически все процессы автоматизированы.

Сменой, которой за несколько часов до наступления нового года пришлось отключать блок, руководит Юрий Гриневский (на переднем плане).

режиме останова. Реактор расхоложен. Необходимые системы безопасности будут в работе", — поясняет технический директор ИАЭС **Геннадий Негривода**. А это значит, что блок еще можно оживить.

"Программа удаления ядерного топлива предусматривает выгрузку ОЯТ из первого реактора к 2013 году, из второго — к 2015 году", — говорит В. Шевалдин. Первую очередь хранилища радиоактивных отходов планируется сдать в эксплуатацию в 2009 году. После этого можно приступать к демонтажу оборудования, разборке зданий и сооружений и другим работам, в ходе которых образуются радиоактивные отходы. "Возможно, что демонтажные работы развернутся только после останова второго блока", — говорит Г. Негривода. Демонтаж оборудования планируется закончить к 2025 году.

ВОЗМОЖЕН ДЕФИЦИТ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ

Согласно прогнозам европейских экспертов, в ближайшие годы в Европе может возникнуть недостаток энергетических мощностей. В случае роста производства, дефицит электроэнергии будет испытывать и Литва.

Эксплуатация двублочной станции с одним блоком создает определенные трудности. На ИАЭС готовится план аварийных мероприятий на случай, если действующий блок по каким-то причинам внепланово придется останавливать в зимний период. Летом второй блок будет остановлен на 40 суток для проведения планово-профилактического ремонта. Тогда задача обеспечения страны электроэнергией будет возложена на построенную в 1959 году и недавно модернизированную Литовскую ГРЭС (*Lietuvos elektrine*), работающую на импортном газе и мазуте. Если же отечественных мощностей не будет хватать, Литве, все годы независимости получавшей хорошие прибыли от экспорта электроэнергии, придется ее импортировать.

Сомнений в том, что второй блок закроют в оговоренные сроки, у администрации станции не возникает: "Соглашения должны выполняться и тут не может быть никаких иллюзий". Если бы вопросы о сроках эксплуатации блоков ИАЭС решали не политики, а специалисты по ядерной безопасности, оба реактора могли бы эксплуатироваться еще не менее 20 лет.

ОСТАНЕТСЯ ЛИ ЛИТВА В "ЯДЕРНОМ КЛУБЕ"?

Будет ли построен новый блок в Литве? "Все зависит от активности членов правительства и Сейма", — считает В. Шевалдин. "Литва — государство рыночной экономики. Государство не может и не должно строить новые блоки, тем более что денег на такое строительство у государства нет, — говорит Г. Негривода. — Но литовский президент приветствует строительство нового атомного энергоблока, и это позволяет потенциальным инвесторам рассматривать вопросы целесообразности строительства блоков в Литве. Можно произвести соответствующие расчеты: возведение самого нового блока европейского типа мощностью 1 600 МВт обойдется примерно в 3 млрд. евро, плюс стоимость линии электропередач на Запад — полмиллиарда. Итого 3,5 млрд. евро".

Эксплуатация одноблочной станции с экономической точки зрения не выгодна. Стоимость электроэнергии, вырабатываемой таким блоком, приемлема только при условии, что он будет эксплуатироваться с полной нагрузкой в течение всего года. В случае если блок не может быть полностью загружен круглый год, стоимость его электроэнергии, в отличие от произведенной на обычных станциях, катастрофически возрастает, что делает блок неконкурентоспособным. Есть ли гарантии такой загрузки? По-видимому, нет. Восток энергию покупать не будет — там дешевле обойдется производство своей, а Запад вряд ли заинтересован в приобретении импортной электроэнергии, к тому же неизбежны потери при ее передаче.

"Европейский Союз не благотворительная организация, — продолжает технический директор ИАЭС. — Деньги, которые западные инвесторы вложат в Литву под гарантии государства, должны вернуться с хорошей прибылью. Естественно возникает вопрос, стоит ли строить новую АЭС в Литве сейчас, когда *Lietuvos elektrine* в течение 20 лет сможет обеспечивать страну электроэнергией? Не лучше ли подождать лет 10 и посмотреть, как будут строиться новые блоки во Франции и Финляндии?" Не питает никаких иллюзий относительно строительства нового блока и генеральный директор ИАЭС. •

На регион ИАЭС поглядывают зарубежные инвесторы, пишет *Lietuvos rytas*. Причина проста — Евросоюз щедро поддерживает предприятия, создающие рабочие места в будущих городах безработных. Этим намерены воспользоваться не только литовские, но и зарубежные предприниматели. Часть денег из фонда закрытия ИАЭС будет выделено на создание новых рабочих мест. В этом году в Висагинасе начнется строительство новой фабрики. Неподалеку от ИАЭС австрийцы намерены возвести завод по производству черепицы. Австрийцы также намерены построить предприятие по производству древесных волокон, а инвесторы из Дании хотят построить в Висагинасе теплицы. Еще одна датская фирма заявила о намерении учредить в Висагинасе туристический центр.

4th AZERBAIJAN INTERNATIONAL

TRANSPORT & LOGISTICS EXHIBITION

April 20-22 Апреля 2005

Baku, Azerbaijan • Баку, Азербайджан

www.transcaspian.az

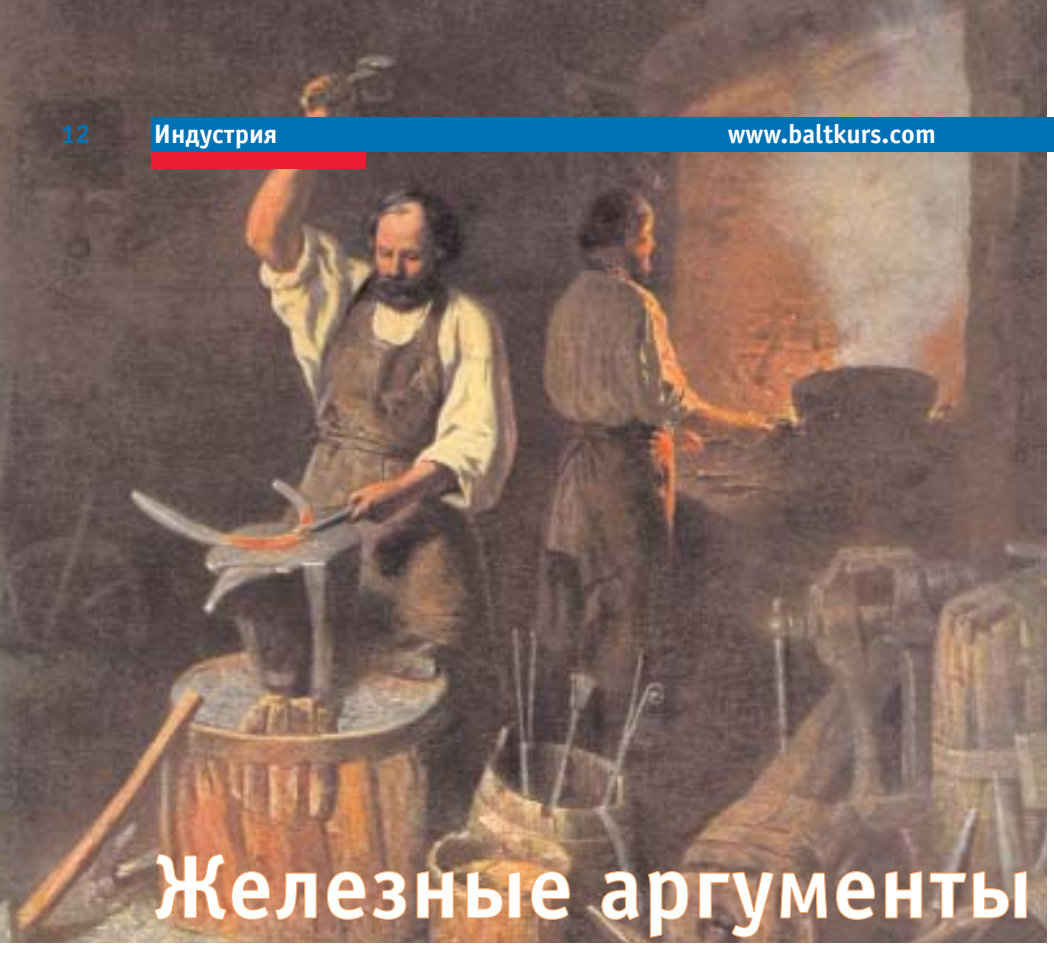
4-я АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ

ВЫСТАВКА ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

ORGANISERS/ ОРГАНИЗАТОРЫ:

ITF GROUP PLC Iteca

Tel.: +994 12 4474774
Fax: +994 12 4478998
E-mail: transport@iteca.az



Железные аргументы

Михаил Тужиков
Собкор газеты "Транспорт России" в странах Балтии

В последние годы резко возросло мировое потребление стали и ее сплавов, что отразилось на рынке металлов в странах Балтии. Медленно, но верно он развивается, несмотря на общий спад производства.

Прошедший год аналитики назвали годом металла. По итогам 2004 года рост производства в мировой металлургии (+9,1%) более чем вдвое обогнал темпы мирового экономического развития (+4,8%). Короче говоря, "железный век" продолжается и конца ему в обозримом будущем не видно.

ВСЯ СИЛА В ПЛАВКАХ

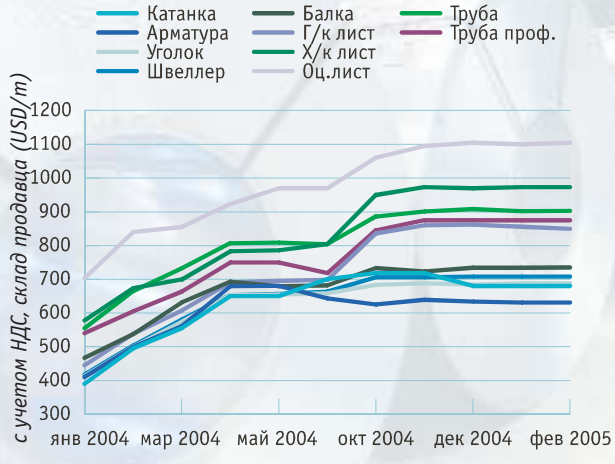
Миллиардная планка уже преодолена — в прошлом году в мире было выплавлено 1,035 млрд. тонн стали. По оценкам экспертов в текущем году ее производство возрастет на 5%, а в следующем — еще на 3,5%.

Вместе с ростом производства металлов растут и цены на них, поскольку металлургическим компаниям приходится компенсировать растущие расходы на металлолом, железную руду и кокс. По мнению специалистов, рынок железорудного сырья всегда был полем битвы, так как ценовая конкуренция в этом секторе часто характеризуется нарушением правил. Ко всему прочему нужно добавить головную боль "металлических" игроков (производителей и потребителей) из-за торговых квот, тарифов и жесткой конкуренции. Таким образом, рынок металлов зависит от многих факторов, начиная от геологоразведки и заканчивая потребительским спросом на металлопродукцию.

Бурный экономический рост Китая, ВВП которого в 2004 году вырос на 9,5%, сопровождается еще более бурным ростом потребления металла в этой стране, поглощающей сегодня около трети всей стали мира. Рост спроса привел к такому удорожанию металла, что по многим видам металлопродукции мировые цены превысили исторический десятилетний максимум в полтора и более раза. Если в начале 2004 года стоимость железорудных окатышей составляла 40 долларов за тонну, то в январе нынешнего — 90.

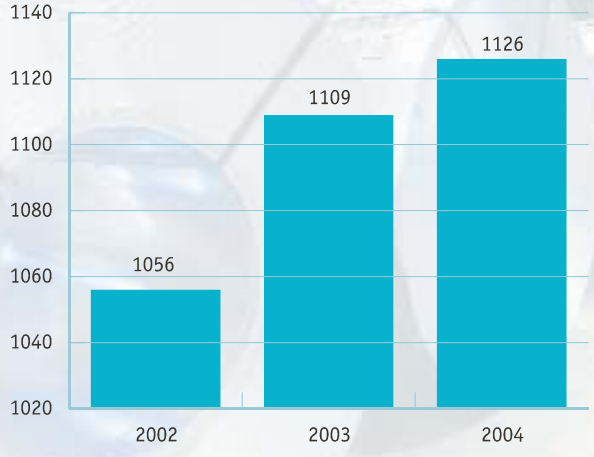
В связи с возросшим спросом на металл крупнейшие в мире (70% мировой торговли) производители железорудного сырья — бразильская *Companhia Vale do Rio Doce* (CVRD) и британо-австралийские *Rio Tinto* и *BHP Billiton* — намерены инвестировать 5,3 млрд. долларов в течение 4-х лет в увеличение добычи железной руды. Это в полтора раза превышает нынешний уровень: с 390 млн. тонн в 2004 году до 600 млн. тонн в 2008-м.

ДИНАМИКА СРЕДНИХ ЦЕН НА МЕТАЛЛОПРОКАТ В БАЛТИИ



Источник: Severstallat.

РЫНОК МЕТАЛЛОПРОДУКЦИИ В БАЛТИИ, ТЫС. Т



Источник: Severstallat.

ЦЕПНАЯ РЕАКЦИЯ

По итогам 2004 года в пятерку крупнейших производителей стали в мире вошли: Китай (272,5 млн. тонн), Япония (112,7 млн. тонн), США (98,5 млн. тонн), Россия (64,3 млн. тонн), Южная Корея (47,5 млн. тонн).

Специалисты считают, что рынок металлов очень подвижный и делать долговременные прогнозы на нем рискованно. Например, в 1998 году Россия вышла на первое место в мире по экспорту металлопродукции — тогда экспорт металлов стал для РФ вторым по значимости источником валюты после экспорта энергоресурсов. Не прошло и пяти лет, как на сцене появился новый экспортер — Китай. Не случайно на мировом рынке давно боятся недорогого китайского металла. Причина в том, что уже несколько лет темпы развития китайской металлургии обгоняют динамику развития страны в целом.

Металлический бум в Поднебесной вызвал цепную реакцию во всем мире. Поскольку китайцы выплавляют сталь из бразильской руды, то флот мгновенно откликнулся на возросший спрос. В результате сразу же возник дефицит судов в других акваториях, и резко возросли фрахтовые ставки на сухогрузы. Эта ситуация тут же задела за живое Европу — заказы на строительство судов на европейских верфях уже расписаны на полтора года вперед. Так что лозунг сталеваров "Вся сила в плавках" — весьма актуален.

БАЛТИЙСКИЙ РАСКЛАД

Сталь в странах Балтии выплавляет в мартеновских печах единственный в Балтийском регионе металлургический завод *Liepajas metalurgs*, поставляющий на балтийский рынок 20% своей продукции, а 80% — в другие регионы мира. Переработкой металлов и их торговлей занимаются, в основном, эстонские компании *Elme*, *Levadia*, *Frelok*, *Galvex* и латвийская — *Severstallat*. В Литве эта отрасль только начинает структурироваться, и поэтому с металлами там работают представители эстонских и латвийских холдингов, хотя есть и местная фирма, производящая метизные изделия (гвозди, шурупы), но она принадлежит российскому предприятию.

ЛАТВИЯ: ПРИОРИТЕТЫ И ХОББИ

Флагман латвийского рынка металлов — совместное российско-латвийское АО *Severstallat* — был создан в декабре 1992 года на паритетных началах двумя учредителями — крупнейшим в Европе Череповецким металлургическим комбинатом (в настоящее время АО *Северсталь*) и латвийской компанией *Felix Holding Co*. Предприятие было создано для транспортного экспедирования экспортной металлопродукции АО *Северсталь* по железной дороге и через порты Балтии: Таллинн, Ригу, Вентспилс, Клайпеду.

За первые годы своего развития компания *Severstallat* проделала длинный путь от маленькой экспедиторской конторы до одного из крупнейших экспедиторов на территории Балтии, увеличив грузооборот металлов через три порта Латвии со 197 тыс. тонн металлопроката в 1993 году до 3 млн. тонн — в 1998. Однако на этом достижении экспедиторская деятельность компании начала затухать.

В результате изменений, произошедших в 1999 году в тарифной политике МПС России, стало понятно, что данное направление экспедиторского бизнеса себя исчерпало и оказалось невыгодным. Руководство *Severstallat* нашло альтернативный вариант развития — в 2000 году был разработан проект создания в Балтийских странах сервисного центра по продаже металла.

Генеральный директор, председатель правления компании *Severstallat* **Алексей Гогунов** в беседе с *БК* подчеркнул: "После поднятия Россией тарифов на железнодорожные перевозки у нас поменялись местами приоритеты и хобби — продажа металла стала основным направлением работы, а его транспортировка — превратилась в хобби".

Всего же, по словам гендиректора, компания занимается тремя видами деятельности:

• Прямые продажи от производителя крупным потребителям металла: судоремонтным и судостроительным заводам

МИРОВАЯ ВЫПЛАВКА СТАЛИ В 2004 Г., МЛН. Т

Регион, страна	2004 г.	2003 г.	2004/2003, %
ЕС (25 стран)	193.5	183.9	+ 5.2
Остальные страны Европы	28.2	25.4	+ 10.6
СНГ	111.8	106.2	+ 5.3
Страны Северной Америки	133.0	126.2	+5.4
Страны Южной Америки	46.0	43.0	+ 6.9
Страны Африки	16.5	16.2	+ 2.1
Страны Ближнего Востока	13.6	12.9	+ 5.9
Страны Азии и Океании (без Китая)	220.5	215.8	+ 2.1
Китай	272.5	221.1	+ 23.2
Всего в мире (62 страны)	1035.5	950.8	+ 8.9

Источник: International Iron and Steel Institute (IISI).

в Эстонии, предприятию *Snaiga* в Литве и другим европейским заказчикам, для которых минимальная поставка металла составляет месячную норму потребления.

• Складские продажи — осуществляются, в основном, по территории Латвии, включая некоторые регионы Литвы и Эстонии. Рижские склады — крупнейшие в Балтии, поскольку в них содержится практически весь ассортимент востребованной металлопродукции.

• Первичная подготовка материала для потребителя — поперечная порезка металла, изготовление различных профилей и труб.

Для нормальной работы этих трех направлений нужна хорошая входная и выходная логистика. "Географически нам повезло, что Череповец стоит на Волге, — смеется А. Гогунов. — Всю летнюю навигацию мы можем отправлять продукцию по воде, экономя деньги на железнодорожных перевозках. Суда типа "река-море" идут по системе каналов до Санкт-Петербурга, а потом по Балтийскому морю — до Риги. Расходы на транспортировку металла сокращаются, и мы остаемся в выигрыше. Однако далеко не все российские металлургические заводы стоят на воде, поэтому вывозить продукцию, например, с Урала довольно сложно и дорого".

Тем не менее за 3 года объем продаж компании *Severstallat* увеличился в 4 раза: со 107 тыс. тонн в 2002 году до 394,5 тыс. тонн — в 2004-м. Денежный оборот возрос за это же время в 6 раз: с 20,5 млн. латов до 124,8 миллионов.

ЭСТОНИЯ: НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Ведущее промышленное предприятие Эстонии — холдинг-компания *BLRT GRUPP* занимается судоремонтом и судостроением, ремонтом железнодорожного подвижного состава, оказанием портовых услуг, изготовлением металлоконструкций, производством и реализацией промышленных газов и оптовой продажей металлов. Холдинг активно взаимодействует с такими крупными российскими компаниями, как *LUKOIL*, *Северсталь*, калининградским ОАО *Прибалтийский судостроительный завод "Янтарь"*.

Одна из крупнейших фирм по продаже металла в странах Балтии — эстонская компания *Elme Metall*, входящая в холдинг *BLRT GRUPP* — работает в Таллинне и имеет филиалы в Тарту, Пярну, Нарве, Риге, Клайпеде, Вильнюсе, Шауляе и Калининграде. Предприятие закупает металл в России, Украине, Беларуси, Германии, Польше, Словакии и Чехии. Однако на протяжении многих лет одним из основных поставщиков фирмы является ОАО *Северсталь*.

По словам директора компании *ELME* **Игоря Бермана**: "Сегодня производственный процесс в масштабах холдинга поддерживается благодаря использованию новейшего оборудования и технологий. За последние 5-6 лет концерн *BLRT Grupp* инвестировал в развитие инфраструктуры *ELME* около 200 млн. крон. Компания *ELME*, зарегистрированная в Эстонии в декабре 1993 года, в настоящее время представляет собой холдинг, состоящий из *AS Elme Messer Gaas*, *OU Elme Metall*, *OU Elmas*, *OU Elme TKS*, *OU Elme Trans*, в которых работает около 650 человек. *ELME* имеет свои представительства и дочерние предприятия в Литве, Латвии и Калининграде.

По оценке специалистов, в Эстонии есть еще одно перспективное американо-эстонское металлообрабатывающее предприятие *Galvex*, производящее оцинковку стали. Завод занимает территорию размером в несколько футбольных полей, а линия по гальванизации протянулась на сотню метров. Весь процесс автоматизирован. Глава фирмы *Galvex* американец **Даниэл Байн** предполагает расширить деятельность компании в области транзитного металлобизнеса. "В дополнение к производству 500 тыс. тонн гальванизированной стали, у нас в планах опосредование 3 млн. тонн стали в год. Для этого планируется развитие опорной системы логистики предприятия", — заявил Д. Байан.

В целом, латвийские и эстонские бизнесмены, работающие с металлами, смотрят в будущее с оптимизмом, так как потребление металлопродукции в Балтийском регионе растет быстрее, чем в Европе, плюс ко всему стоимость металла там выше, чем в России. И, наконец, по мнению специалистов, специфика балтийского рынка металлов заключается в том, что он достаточно прозрачен, а его игроки знают друг друга в лицо и зачастую из конкурентов превращаются в партнеров. Так что балтийский оптимизм подкреплен железной аргументацией. •

Интерес к Латвии не случаен

С 1 по 4 марта по приглашению Рижской думы столицу Латвии посетила делегация г. Уральска, центра Западно-Казахстанской области, возглавляемая акимом (мэром) города Вениамином Мукатаевым и секретарем городского маслихата (собрания) Анисом Истелюевым, которые любезно согласились поделиться с *БК* своими впечатлениями.

РИГА, МАРТ-2005: Гости из г. Уральска знакомятся с продукцией рижской энергофирмы Jauda.

Знаменательно, что этот визит состоялся после встречи глав двух государств: президента Латвии г-жи **Вайры-Вике Фрейберги** и президента Казахстана **Нурсултана Назарбаева.**

Вениамин Мукатаев, аким города Уральска:

— В нашем регионе интерес к Латвии не случаен, страны Балтии являются транспортным коридором между Западом и Востоком, а Уральск называют Западными воротами Казахстана, да и всей Центральной Азии.

Весьма интересным нам представляется латвийский опыт интеграции экономики страны при вступлении во Всемирную торговую организацию.

За проведенные в Риге дни у нашей делегации было много интересных встреч, в том числе и с предпринимателями. Их опыт работы также заслуживает большого внимания и изучения. Например, от Палаты предпринимателей поступило предложение о совместном проекте строительства в Уральске заводов по изготовлению газобетона. Это новое слово в строительных технологиях, в Латвии оно получило широкое распространение и, думается, будет выгодным и для Западного Казахстана. Очень выгодным для обеих стран мы считаем и предложение Латвии о строительстве казахстанского терминала в Рижском морском порту, который до 2017 года объявлен свободной экономической зоной.

В Латвии есть мощные автотранспортные компании, имеющие необходимую техническую базу, лицензии и опыт работы, которые могут без проблем доставить казахстанский товар в любую точку Европы и наоборот. Это тоже неплохая перспектива для нашего сотрудничества.

При встрече с моим коллегой мэром г. Риги **Гундарсом Боярсом** обсуждались перспективы сотрудничества в сфере малого и среднего бизнеса. В Протокол о намерениях был включен пункт об открытии представительства ассоциации "КазБалт" в г. Уральске уже в 2005 году, что позволит расширить и упрочить контакты в финансовой и торговой сферах. Возможно в скором времени будут налажены прямые поставки нашего сырья в Латвию. Мы же, в свою очередь, получим передовые технологии, с помощью латвийских специалистов построим заводы по переработке сельхозпродукции.

Я считаю, что эта встреча была одним из первых и очень важных шагов в развитии двусторонних отношений между нашими городами, открывающими широкие перспективы для взаимовыгодного сотрудничества.

Анис Истелюев, секретарь маслихата г. Уральска:

— Мы благодарны за теплую встречу и мэру древней и прекрасной Риги г-ну Боярсу, и исполнительному директору Рижской думы г-ну Тралмаксу. Они приготовили для нас обширную программу пребывания на латвийской земле, в рамках которой мы встретились с предпринимателями Риги, познакомились с развитием экономики и банковской системы Латвии, ее коммунальной инфраструктурой, социальной и культурной сферами.

Наш визит завершился подписанием Протокола о намерениях, заключенного в целях развития контактов, обмена информацией, развития взаимного сотрудничества в экономической и гуманитарной сфере между городом Ригой и городом Уральском.

Согласно данному Протоколу мы намерены создать условия для развития контактов в области образования, спорта, молодежных организаций.

Уже есть договоренность о том, что ведущие профессора латвийских вузов прочитают курс лекций по техническим дисциплинам в Западно-Казахстанском аграрно-техническом университете. Мы надеемся, что наши абитуриенты смогут обучаться в лучших вузах Латвии. Со своей стороны мы готовы принять на время летних каникул рижских школьников, которые смогли бы не только отдохнуть на живописном берегу Урала, но и познакомиться с историей и культурой одного из старейших городов Казахстана, которому более четырех сотен лет. •

МАРИС ТРАЛМАКС, исполнительный директор Рижской думы

— На встрече в Рижской думе обсуждались вопросы гражданского строительства, переработки сельхозпродукции, туризма и привлечения инвестиций. Особенно интересными для обеих сторон оказались вопросы сотрудничества в области эксплуатации сетей энергоснабжения и организации совместного производства электрооборудования. С латвийской стороны в этом направлении заинтересованы такие предприятия, как *Remus, LEC, Jauda, Krasainie lejumi* и Ассоциация энергетиков Латвии. С казахской стороны инициативу поддержали *Финансово-промышленная компания Ак Жаик,* ТОО *Силикат,* ТОО *ЭКСПО* и ТОО *Жаиксельстрой*. Перспективы сотрудничества Риги и Уральска интересные и благоприятные. И не только в сфере энергетики.

Нас заинтересовала организация городского хозяйства в Уральске. Мы же, в свою очередь, ознакомили казахских гостей со строительством жилья в Риге, а также с организацией теплового хозяйства и водоснабжения нашего города.

Опыт рижского самоуправления особенно интересен казахской стороне в контексте вступления Латвии в Евросоюз. Прежде всего привлекает возможность использовать Рижский порт при доставке товаров из Европы, особенно стройматериалов.

Дорогое удовольствие

Михаил Тужиков, Анжела Ржищева

В структуре управления дорожной отраслью Латвии в минувшем году произошли изменения. 1 ноября 2004 года на базе упраздненной Дирекции автодорог были созданы два государственных АО: *Latvijas Valsts celi* (*Латвийские государственные дороги*) и *Celu inzenieri* (*Дорожные инженеры*).

Заместитель председателя правления АО *Latvijas Valsts celi* **Олафс Кронлакс**, в прошлом генеральный директор Дирекции автодорог Министерства сообщения Латвии, рассказал *БК* о прошедших в отрасли преобразованиях.

Смысл реорганизации заключался в том, чтобы обеспечить работой латвийских дорожников. Дело в том, что раньше приходилось объявлять конкурсы на выполнение проектных работ и приглашать иностранцев для технического надзора за европейскими объектами, в то время как в Латвии достаточно и своих профессионалов. "В результате приезжал, например, финн, набирал команду латвийских специалистов и зарабатывал деньги, — посетовал О. Кронлакс. — Теперь компания *Celu inzenieri* сама занимается проектированием и техническим надзором за дорогами, в результате чего наши люди стали получать деньги, уходившие раньше за границу".

ТРИ "КИТА" ФИНАНСИРОВАНИЯ

Ежегодные расходы на содержание 1 км латвийских автодорог составляют 4 468,7 евро. По словам председателя правления *Latvijas Valsts celi* **Талиса Страуме**, прежде всего следует приблизить латвийские трассы к европейским стандартам. В 2004 году в республике было построено и обновлено всего лишь 244 км дорог, на это пришлось потратить 41 млн. латов. Для сравнения: в 2003 году модернизировали и отстроили заново 244 км, израсходовав всего 25 млн. латов. Такие объемы Т. Страуме считает совершенно неудовлетворительными. Очевидно, что госбюджет не резиновый. Поэтому следует найти дополнительные источники финансирования. В этой связи он видит три потенциальные возможности: ввести в Латвии евровиньетки (Eurovignette) — дополнительные сборы с большегрузных автомобилей за использование дорог, передать некоторые дороги в концессию частным компаниям, а также передать придорожные зоны в аренду бизнесменам для создания там точек по оказанию различных услуг.

НАДЕЖДА НА ЕВРОВИНЬЕТКИ

Следует отметить, что практически во всех странах Старой Европы введена практика евровиньеток. В этом году Закон о введении дополнительных сборов с большегрузных автомобилей принят и в Литве.

Как отметил Т. Страуме, сейчас еще трудно обозначить сроки введения в Латвии евровиньеток. Прежде всего следует просчитать, насколько латвийские транспортники и экономика в целом готовы к появлению подобных платежей. Что касается прогнозов относительно доходов от данной системы: от иностранных грузовиков планируется получить приблизительно 2 млн. латов, а от местных автомобилей — не более 10 млн. в год.

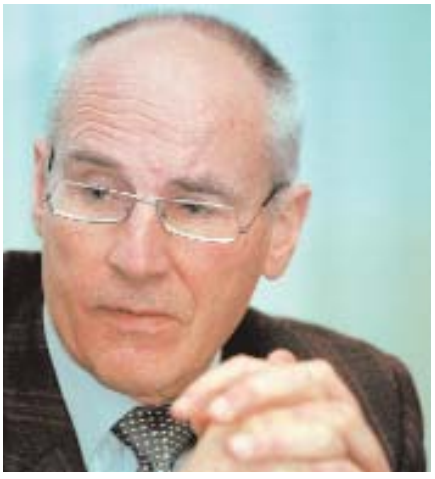
Президент Ассоциации международных автоперевозчиков "Latvijas Auto" **Валдис Трезиньш** относится к введению евровиньеток осторожно: "Мы, конечно, обеими руками за увеличение финансирования магистралей и автодорог, многие из которых сегодня нуждаются в серьезной модернизации. Однако перед введением в Латвии евровиньеток необходимо очень серьезно подумать. Согласно правилам ЕС мы не можем обложить сборами только иностранных перевозчиков — придется платить и нашим. Для таких стран, как Германия или Польша, введение евровиньеток оправданно, поскольку там очень большой поток транзитного транспорта. В Латвии, напротив, транзитных грузовиков не так много. Поэтому серьезно может пострадать конкурентоспособность наших перевозчиков, которым уже сейчас из-за цен на топливо приходится очень нелегко. Кроме того, на мой взгляд, латвийские перевозчики и без того вносят серьезный вклад в госбюджет, средства из которого расходуются, в том числе и на финансирование дорог. Это и акцизный налог (с 1 января 2005 года он увеличился на 11% и ныне составляет 164 лата за тонну дизтоплива), и налог на транспортные средства (от 250 латов за машину, в зависимости от вида подвижного состава). Помимо дополнительного бремени для латвийских перевозчиков, введение евровиньеток может повлечь сокращение транзита через Латвию прежде всего российских грузов".

ДОРОГИ — В КОНЦЕССИЮ!

Второй источник дополнительного финансирования — передача некоторых дорог в концессию частным компаниям. При этом Т. Страуме отметил, что они не станут платными. Концессия чем-то сродни долгосрочному кредитованию. Предприниматель, получающий в пользование дорогу, вкладывает в нее свои собственные средства. В свою очередь, государство возвращает инвестору сум-

ОЛАФС КРОНЛАКС: Латвийские дороги находятся в критическом состоянии.

ВАЛДИС ТРЕЗИНЬШ: Введение евровиньеток повлечет сокращение транзита российских грузов.



ТАЛИС СТРАУМЕ: Латвийские трассы следует приблизить к европейским стандартам.

му не пропорционально вложениям, а рассчитанную исходя из транспортного потока, который следует по данной дороге. То есть инвестор максимально заинтересован сделать свой участок очень привлекательным для водителей.

Согласно анализу рынка, проведенного специалистами *Latvijas Valsts celi*, сейчас для сдачи в концессию наиболее подходит дорога Рига — Елгава. Планируется, что через два года будет объявлен тендер на поиск первого латвийского концессионера. По мнению В. Трезиньша, передача дорог в концессию частным компаниям — это, несомненно, положительный вариант. Однако для международных перевозчиков малоактуальна магистраль Рига — Елгава. Намного важнее, с точки зрения бизнеса международных автоперевозок, модернизация дорог направления Резекне — Лудза — Терехово.

Latvijas Valsts celi также планирует осуществить платную передачу придорожных зон бизнесменам для создания там точек по оказанию различных услуг. Однако, по мнению Т. Страуме, этот источник финансирования наименее перспективный.

ДЕНЬГИ — ТОЛЬКО НА МАГИСТРАЛИ

После вступления Латвии в ЕС общая ситуация в дорожной отрасли изменилась в лучшую сторону, — считает г-н Кронлакс. “Однако проблемы остаются, так как не хватает средств на все нужды дорожников. Деньги, выделяемые, например, европейским фондом Кохезии, идут только на главные дороги, а средства Европейского фонда регионального развития — на дороги первой категории. Таким образом, деньги выделяются только на большие дороги, а на зимнее содержание дорог второй категории средств уже не остается. Вот и получается, что за год мы можем обустроить 300 км приоритетных дорог, а на остальных 20 тыс. км — осуществлять периодический ремонт и обеспечивать ежедневное их содержание.

Наши расчеты показывают, что только на содержание дорог в нормальном состоянии (без строительства новых автодорог) нам нужно более 120 млн. латов ежегодно. При этом нужно учитывать, что объем отложенных ремонтных работ уже в 2003 году составлял 327 млн. латов и с каждым годом только увеличивался вместе с ростом цен на дорожные работы и содержание дорог. На сегодняшний день сумма недовложений в дорожную отрасль составляет 1,8 млрд. латов. Это только на содержание дорог, а если их еще и улучшать, то потребуется значительно больше средств. Приведу простой пример: замена 1 метра дорожного барьера обходится в 20 латов, а менять нужно десятки километров. Следовательно, только на замену барьеров требуются сотни тысяч латов. Ремонт 1 км дороги с асфальтовым покрытием обходится от 46 до 60 тыс. латов, строительство новой дороги — в 10 раз больше”, — констатирует О. Кронлакс.

В 2005 году будут осуществлены дорожные проекты, финансируемые фондом Кохезии в размере 62,4 млн. латов. Будут реконструированы главные автодороги страны протяженностью 127 км, капитально обновлены участки Екабпилс — Варакляны, Бауска — Гренцтале, Скулте — Светциемс, Адажи — Гауя, Приедайне — Слока. Для реализации Национальной программы по ремонту автодорог первой категории (ERAF) выделены 29,1 млн. латов.

По мнению министра сообщения Латвии **Айнарса Шлесерса**, спасти находящиеся в плачевном состоянии латвийские дороги может восстановление ликвидированного Государственного фонда автодорог. Другой путь — увеличить дотации госбюджета из общих доходов для программы Государственного фонда автодорог, определив их не менее 60% от акцизного налога на нефтепродукты.

НУЖНА ПРОГРАММА РЕКОНСТРУКЦИИ

Имеющийся в последние годы финансовый дефицит, из-за которого часть работ по содержанию дорог и их восстановлению не проводилась, привел к тому, что сейчас дороги находятся в критическом состоянии. По мнению специалистов, стране необходима программа реконструкции автомобильных дорог, которая бы предусматривала развитие всей дорожной инфраструктуры: разметку, столбики, дорожные знаки, защитные барьеры, стоянки, заправки, кафе и т. д. В Латвии такой программы нет. Денег на нее — тоже.

“Пользователи дорог уже сегодня заплатили 150 млн. латов, а мы получили от этой суммы сущие крохи. Весь транспортный налог должен оставаться у дорожников, — считает О. Кронлакс. — Дорогам нужны деньги пользователей, в противном случае мы не сможем развивать дорожную отрасль. Посудите сами: в Латвии нет ни одной магистрали европейского уровня. Ведь автомагистраль предназначена только для автомашин — там не могут бродить пешеходы и летать скейтбордисты, ездить тракторы и велосипедисты, ходить скот и дикие животные. Трасса должна быть огорожена и благоустроена. У нас на это денег пока нет. •

Вызов литовским дорожникам

Татьяна Коморская
Вильнюс, специально для БК

Генеральный директор Дирекции автодорог Литвы Виргаудас Пуоджюкас на государственную службу пришел из науки: ранее д-р В. Пуоджюкас возглавлял транспортно-дорожный исследовательский институт. Отвечая на вопросы *БК*, он отметил это обстоятельство как способствующее решению весьма и весьма нестандартных сегодняшних задач.

С точки зрения дорожников, Литва еще раз подтверждает, что она действительно является транзитной страной. В настоящее время по трассе Via Baltica на отрезке от Мариямполе до Каунаса в сутки проходит по 2 тыс. трейлеров. Интенсивность движения на этой международной магистрали со стороны Польши возросла на 42%. А количество трейлеров, пересекающих Литву, за последние несколько лет увеличилось в несколько раз.

На дорогах страны становится все оживленнее: в целом интенсивность движения автотранспорта возросла на 20%, на трассе Варшава — Каунас — Даугавпилс — на 27% (видимо, водители стремятся попасть в Россию через Латвию, в объезд Беларуси). Резко возросла нагрузка на дорожное покрытие, и это стало вызовом литовским дорожникам.

"Все это усугубляется проблемой, с которой мы сталкиваемся в последние годы. В соответствии с европейской договоренностью, здесь допустима нагрузка на ось в 11,5 тонн. А в Литве дороги строились из расчета 10-тонной предельной нагрузки на автомобильную ось. По мере роста числа пересекающих Литву трейлеров, наши дороги испытывают все большую запредельную нагрузку. Это приводит к неровностям асфальта, трещинам. Последние на дорожном покрытии весьма опасны не только для автомобиля, но и для дорог, поскольку это разрушает их весьма быстро", — говорит Виргаудас Пуоджюкас.

НАУЧНЫЙ ПОДХОД ПЛЮС ДЕНЬГИ

В поле нашей деятельности 1 733 км магистральных дорог (совпадающих с трансъевропейскими коридорами), 4 877 км республиканских дорог (тех, что объединяют районы и находятся пока в удовлетворительном состоянии) 14 725 км районных дорог государственного значения (8 800 км из них — гравийные). Требования к их состоянию диктуются прежде всего интенсивностью движения.

Оснащение дорог связано с одним из важнейших европейских требований — обеспечением безопасности движения. Каждый раз, когда надо укреплять покрытие конструкции, принимается индивидуальное решение с учетом количества полос, их ширины, геометрических параметров, необходимости ограждений, виадуков. В расчет принимаются и видимость, статистика аварийности...

Все это требует научного подхода и больших средств. "Наша задача, — считает В. Пуоджюкас, — определить состояние дорог, уровень движения и его участников и затем, проанализировав все факторы, принять оптимальное решение. У нас нет типовых решений, такие решения, как правило, обходятся дороже. Тем не менее новые технологии позволяют в кратчайшие сроки и с меньшими затратами использовать имеющиеся дороги даже при принятой теперь нагрузке в 11,5 тыс. тонн на ось. Дорожная дирекция готовит технический регламент, а средства выбирает подрядчик. И их у него все больше".

Сейм Литовской Республики утвердил новую редакцию Закона о финансировании программы содержания и развития дорог. В 2004 году на содержание дорог и их развитие планировалось выделить 830 млн. литов, в 2005-м — 835 млн. литов, прогноз на 2006 год — 772 млн. литов. Часть недостающих средств компенсируется помощью из фондов ЕС.

Оплата проезда по литовским дорогам не планируется. К такому выводу пришли специалисты Дирекции после анализа всех возможностей и видов применения концессии для увеличения финансирования.

ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ

"Состояние литовских дорог такое же, как у всех в странах Балтии. Литва и Эстония раньше начали осуществлять программу Via Baltica. Однако планы соседей на 2005-2006 годы показывают, что положение меняется очень быстро: в эту магистраль сейчас много вкладывают Польша, Латвия. Литве надо очень постараться, чтобы не отстать. Хотелось бы передать латвийским коллегам поздравления в связи с получением на этот год хорошего финансирования как из бюджета страны, так и из структурных фондов ЕС. Средств у них больше, чем в Литве", — сетует В. Пуоджюкас.

В 2004 году дорожники Литвы освоили 133,9 млн. литов из фондов Евросоюза. Впервые Дирекция литовских автодорог подготовила 5 проектов для получения помощи из фондов ЕС. Получена финансовая поддержка в размере 85% от стоимости всех пяти проектов. Проекты касаются развития дорог трансъевропейской сети на отрезке Вильнюс — Пренай — Мариямполе, на отрезке Вильнюс — Лида; I транспортного коридора (Via Baltica); транспортного коридора IXB; транспортного коридора IXD и т. д. Средства пойдут на укрепление дорог, насыпей, оборудование ограждений, шумозащитных ограждений, освещение. В этом году на ремонт и прокладку дорог из фондов ЕС планируется освоить 274 млн. литов. •

ЕС спасает эстонские дороги

Валентин Звегинцев
Таллинн, специально для БК

Эстонские дороги обычно хвалили. Однако те времена безвозвратно ушли в прошлое. Постепенно на смену хвалам пришла ругань и проклятия, поскольку на ремонт и уход за дорогами в стране не было средств. В последнее время вновь все чаще и чаще можно услышать приятные слова в адрес эстонских дорог. Правда, касаются они исключительно больших трасс.

В самом плачевном состоянии дороги в столице Эстонии — Таллинне. Нынешняя коалиция во всем обвиняет прежних городских начальников, поскольку те не тратили деньги не только на строительство новых дорог, но и на ремонт существующих. Постоянно находилось что-то, что отнимало ремонтные деньги. Только в 2005 году новая городская власть решила, что с дорогами в столице действительно что-то срочно надо делать, поскольку ездить уже просто опасно. Что говорить, если уже несколько автомобилистов подали в суд на Таллинн, поскольку их машины пострадали из-за ям на столичных дорогах.

Плачевное состояние дорог в Таллинне заботит только горожан, поскольку в государственном бюджете денег на ремонт столичных дорог просто нет. Несмотря на то, что городские власти не раз намекали правительству, что таллиннскими дорогами пользуются все жители государства, а также гости столицы, перед которыми просто неудобно. Правительство твердо убеждено в том, что столичные дороги — это головная боль городских властей, а государство де будет заботиться о дорогах вне Таллинна.

В свое время некоторые прогрессивные политики предлагали для облегчения ситуации со столичными дорогами сделать некоторые из них платными. Однако подобная идея не прижилась не только в Таллинне, но и во всей стране, где нет ни одной платной дороги.

РЕМОНТОМ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

Большой ремонт государственных дорог начался в 2004 году, когда было отремонтировано порядка 200 км на сумму более 500 млн. эстонских крон. Понятно, что таких денег у Эстонии не было, и тут помогло то, что страна собралась в Евросоюз. Согласно применяемой практике, ЕС помогает странам-новичкам привести в порядок свои дороги. Именно благодаря программе ISPA Эстония смогла начать большой ремонт дорог в стране. По условиям программы, проект на ремонт/реконструкцию магистралей должен стоить минимум 10 млн. евро и самофинансирование не менее 15%.

После предоставления проектов Эстонии со стороны ЕС на период 2004-2006 годов выделено 309 млн. евро.

В настоящем году департамент шоссейных дорог при Министерстве экономики и коммуникаций продолжит ремонт главных магистралей страны. Как сказал *БК* директор департамента **Рихо Сырмус**, одним из главных проектов года станет ремонт шоссе Таллинн — Нарва, который обойдется в 22,2 млн. евро, а также ремонт дороги Йыхви — Тарту — Валга стоимостью 35 млн. евро.

Разговоров о том, что в Эстонии начнется строительство новых магистралей, пока нет. Это дело будущего, а пока необходимо привести в порядок имеющиеся дороги, уверены в департаменте.

ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ НЕ ЗАБУДУТ

По словам Р. Сырмуса, в Эстонии на всех больших магистралях, которыми пользуются водители-дальнобойщики, обязательно есть места для отдыха, специальные парковки, "которые находятся как раз возле заправок", добавляет он. Однако парковки эти зачастую не пользуются успехом у водителей, поскольку находятся не в самых удобных местах.

Тем не менее о водителях-дальнобойщиках помнят. Эстонская ассоциация международных автоперевозчиков собирается построить специально для них новые парковки, наподобие тех, что распространены в Западной Европе. Это своеобразные центры для дальнобойщиков, где они смогут не только отдохнуть, но и заправиться, и поесть, и сделать необходимый ремонт.

ЗАГРАНИЦА ПОМОЖЕТ

Заметим, что еще в советские времена дороги международного значения в Эстонии всегда были в полном порядке. Однако после развала СССР и обретения независимости, на дороги перестали (на некоторое время) обращать внимание. И только вступление в ЕС спасло дороги от полного разрушения. В Эстонии на сегодняшний день 973 км дорог, из которых 923 км принадлежат государству. Поддерживать их в полном порядке только за счет госбюджета не представлялось возможным.

Присоединение к ЕС позволило ходатайствовать о выделении средств из европейских фондов, как результат — обещание ЕС выделять по 30 млн. евро в год на поддержание международных трасс в полном порядке. •

Сколько дорог нужно стране?

Вопрос далеко не риторический — страны Европы уделяют много средств дорожному строительству и автодороги постоянно дорожают. Немаловажно и то, что страдает природа. Только в Дании асфальтом покрывается ежегодно примерно 36,5 кв. км лугов и пастбищ (около 10 га). А это третья по протяженности дорожного покрытия страна в Европе, после карликового Люксембурга и Австрии (см. таблицу). Но тенденция продолжает развиваться. На период 2007-2013 годов ЕС намерен финансировать 30 проектов развития транспорта на общую сумму 20 млрд. евро, причем это только примерно 10-я часть общей стоимости проектов. Остальные — примерно 200 млрд. — должны будут доплачивать сами государства, так как такие проекты являются совместной функцией ЕС и стран-членов.

ПРОТЯЖЕННОСТЬ ДОРОГ В ЕВРОПЕ*

Страна	км на 1 млн. жителей	Страна	км на 1 млн. жителей
Люксембург	284	Голландия	141
Австрия	205	Финляндия	114
Дания	188	Италия	112
Испания	186	Португалия	85
Швейцария	180	Британия	58
Франция	170	Греция	45
Швеция	169	Норвегия	39
Бельгия	168	Ирландия	32
Германия	143		

** По данным на 2002 г.*

Источник: OECD-International Road Traffic & Accident Database.

Министры транспорта встретились в Калининграде и Литве

Наталья Вострухова

В конце февраля в Калининграде по инициативе министра транспорта Российской Федерации Игоря Левитина состоялась встреча министра транспорта, строительства и жилищного хозяйства Федеративной Республики Германия Манфреда Штольпе, министра транспорта и коммуникаций Литовской Республики Зигмантаса Балчитиса и министра инфраструктуры Республики Польша Кшиштофа Опавски. Вслед за тем в Вильнюсе состоялась встреча сопредседателей межправительственной российско-литовской комиссии по торгово-экономическому, научно-техническому, гуманитарному и культурному сотрудничеству.

ТРАКАЙ, ФЕВРАЛЬ-2005: Сидят слева направо — Кшиштоф Опавски (Польша), Зигмантас Балчитис (Литва), Игорь Левитин (Россия), Манфред Штольпе (Германия). Стоит — Юрий Сухин (АСМАП, Россия).

В Калининграде министры достигли ряда соглашений в проектах и практических вопросах международного сотрудничества в сфере транспорта, в том числе, касающихся Калининградской области.

В Вильнюсе сопредседатели комиссии — министр транспорта РФ Игорь Левитин и министр иностранных дел Литвы **Антанас Валенис** обсудили ряд вопросов, представляющих интерес для обеих стран. Среди них — проблема тарифов на перевозки из/в Калининград по территории Литвы.

ЛИТВА ПОШЛА НАВСТРЕЧУ РОССИИ

Напомним, что в начале февраля компания *Lietuvos Gelezinkeliai* (*Литовские железные дороги)* объявила о введении с 15 марта 2005 года повышенных тарифов на транзитные перевозки в/из Калининградской области через Литву по основной номенклатуре грузов. На 15% должны были повыситься тарифы на перевозку нефти и нефтепродуктов, черных металлов и скоропортящихся грузов. Министр транспорта России обратился к литовской стороне с просьбой временно отложить введение в действие повышающего тарифа на пограничных переходах. После обсуждения этого предложения литовская сторона пошла навстречу российской инициативе. Литовцы согласились не вводить новый тариф в уже намеченный срок.

Подробности обеих встреч — в комментарии Игоря Левитина.

ПОЛИГОН ДЛЯ ОТРАБОТКИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОЕКТОВ

— Эта встреча — важный шаг на пути укрепления взаимного доверия и развития сотрудничества в сфере транспорта в регионе Балтийского моря. Место проведения не случайно, поскольку здесь расположен крупный транспортный узел, ставший связующим звеном между Россией и странами Европы. На мой взгляд, очень важно, что в последние годы Калининградская область, по сути, становится полигоном для отработки различных международных транспортных проектов и правовых актов взаимодействия транспортных систем.

Но с 1 мая прошлого года область оказалась внутри Евросоюза, и это обстоятельство потребовало от нас и наших партнеров разработать и задействовать новую схему взаимоотношений. Именно Калининград стал площадкой, оказался центром такого полигона, где отрабатываются "точки соприкосновения" России и Евросоюза. Вот почему мы заранее договорились, что наша встреча будет четырехсторонней. Но хочу подчеркнуть, что со-

стоявшийся диалог — это воля каждого из четырех министров. Коллеги поддержали и другое мое предложение, связанное с перспективой наших отношений в будущем. Мы единодушно договорились о ежегодном проведении саммитов министров транспорта наших государств.

ПОДПИСАН КОНКРЕТНЫЙ ДОКУМЕНТ

Один из положительных итогов калининградской встречи в том, что нам не только удалось обсудить и выработать основные принципы взаимодействия в новых условиях, но и изложить их на бумаге, подписав конкретный документ. Им предусмотрены основы сотрудничества в интересах развития железнодорожного сообщения между Россией и Германией, Литвой и Польшей. Развития транзитной инфраструктуры в южной части региона Балтийского моря, включая международные транспортные коридоры № 1, № 2, и ответвлений В и В коридора № 9, которые обсуждены в рамках так называемой Группы высокого уровня, созданной по инициативе Европейской комиссии. Подписанный документ отражает взаимодействие с целью развития морского судоходства в юго-восточной части Балтики, в том числе паромного сообщения и создания "морских магистралей" (motorways of the sea). Нашло отражение укрепление практического взаимодействия по вопросам безопасности мореплавания, организацию поиска и спасения при авиационных и морских катастрофах, а также меры для предотвращения и ликвидации загрязнений Балтийского моря. Мы считаем очень важным достигнутое в ходе переговоров соглашение об упрощении и повышении эффективности погранпереходов и процедур пересечения границы железнодорожным и автомобильным транспортом, а также повышение технической и технологической совместимости перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом в регионе.

УДАЛОСЬ ПЕРЕЙТИ НА ЯЗЫК ДОВЕРИТЕЛЬНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Калининградский саммит министров четырех государств заложил фундамент для взаимопонимания и на уровне двусторонних встреч. Например, во время диалога Россия — Литва и Россия — Польша, нам удалось перейти на язык доверительных, партнерских отношений. Мы стали лучше понимать друг друга, у нас пошли неформальные встречи. Считаю, что во время диалогов появились первые элементы доверия, которые очень важны для нас лично и, как следствие, для принятия важных решений.

В связи с этим я положительно оцениваю участие Германии в нашей встрече. Потому что и Германия страдает от неурегулированных отношений между Россией и ЕС. Но скоростная магистраль Берлин — Санкт-Петербург проходит через страны Балтии, и нерешенные пока вопросы не позволят в намеченные нами сроки запустить этот скоростной поезд. Поэтому мы обратились к Польше и Литве с просьбой оказать содействие в реализации проекта Talgo. В свою очередь они сделали предварительное заявление о том, что наша просьба будет удовлетворена. Литва, например, выразила готовность принять непосредственное участие в этом проекте.

Я считаю очень важным, что мы выходим на сотрудничество в транспортной сфере и с другими государствами ЕС. Так, в его рамках для решения транспортных вопросов создана Группа высокого уровня. России удалось войти в эту авторитетную европейскую группу. И это обстоятельство доказывает, что нам удалось убедить комиссариат ЕС в необходимости присутствия в ней Российской Федерации, обладающей крупнейшей транспортной системой Евразии. Уже сегодня это международное сотрудничество позволило рассмотреть вопрос о создании двух ответвлений от панъевропейских коридоров, о которых мы говорили ранее. Они связаны непосредственно с Калининградом, Литвой и Латвией.

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА — ЭТО ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Транспортная политика — это в первую очередь тарифная политика. Она складывается из интересов каждого государства. Но если эти интересы теряют логичную основу, то в таком случае добиться успеха становится проблематично. То, что мы, к сожалению, нередко видели в наших двусторонних отношениях с Балтийскими странами, с которыми мы взаимодействуем и в области тарифной политики.

С одной стороны Россию упрекают, что она установила высокие тарифы на погранпереходах. С другой стороны — мы тоже выражаем претензии нашим партнерам в Литве, Латвии и Эстонии, что у них после вступления в ЕС усложнены процедуры транзита. Это касается оформления страховки наших грузов, неподготовленность по части фитосанитарного и ветеринарного контроля. В итоге Балтия теряет традиционные грузы и они уходят в сторону Украину, Венгрии и других стран. Естественно, каждая сторона время от времени выставляет друг другу претензии. К тому же не всегда экономически обоснованные. Например, желание Литвы в одностороннем порядке повысить тариф на перевозку грузов в/из Калининграда. Это решение обусловлено отнюдь не экономическими, а политическими причинами. Тем более что мы с 1 января не поднимали тарифы на погранпереходах, а всю нагрузку перенесли на российские порты. Однако наш калининградский саммит помог устранить это несправедливое политическое решение. С литовской стороной буквально на следующий день после встречи в Калининграде было достигнуто соглашение о замораживании повышенного тарифа для грузов, следующих в/из Калининградской области по территории Литвы. Мы считаем это обоюдным и обнадеживающим успехом.

Конечно, любая страна защищает свой рынок, и мы не исключение. Но если возникают трудности, нам нужно садиться за стол переговоров и совместно обсуждать проблемы, вставшие на пути перевозочного процесса. Это касается и наиболее трудных вопросов налогообложения в каждой стране, форм скрытых дотаций и различные уровни инвести-

ИГОРЬ ЛЕВИТИН: Калининградский саммит министров четырех государств заложил фундамент для взаимопонимания и на уровне двусторонних встреч.

ций. Например, под какие ставки берутся кредиты для инвестиций в наши порты и в зарубежные? Для понимания этих вопросов требуется "прозрачная игра". Чтобы понять, у кого скрытые дотации, у кого равные условия доступа к кредитованию. Наши предприятия до сих пор не могут получить кредиты по выгодным ставкам, которые существуют в Европе. Поэтому говорить о каком-либо равенстве, мы пока не можем. Тем не менее мы рассчитываем на взаимопонимание и доверие. •

От инкубатора до международного предприятия

Анжела Ржищева

Британская компания *Grant Instruments* и латвийская фирма *BioSan* подписали инвестиционный договор, предусматривающий привлечение более миллиона латов для развития науки в области микробиологии, биохимии и генетической инженерии. Согласно этому документу, *Grant Instruments* приобрела 50% акций *BioSan* с целью дальнейших инвестиций. Сумма сделки не разглашается. Такое сотрудничество стало толчком к возобновлению работы над созданием научно-технологического парка Латвийского университета (ЛУ) в Клейсты.

ВАСИЛИЙ БАНКОВКИЙ И ЛУДО ЧАПМЕН: В этом году заключен договор о сотрудничестве.

"Гений и генетика". Так называлась опубликованная в 2003 году в № 25 *БК* статья о латвийском микробиологе **Василии Банковском** и его предприятии *BioSan*. С тех прошло чуть больше года, за это время латвийским ученым удалось выполнить намеченный план развития. А именно, создать инновационное хай-тек-предприятие.

НАУКА И ЖИЗНЬ

Фирма *BioSan* основана группой ученых Института микробиологии АН ЛР в 1992 году. *BioSan* разрабатывает инновационные продукты для лабораторий естественных наук. В настоящее время предприятие предлагает более 50 продуктов для смешивания, встряхивания, термостатирования лабораторных образцов, а также для нужд культивации клеток и ДНК-защиты. Аппаратура, разработанная специалистами *BioSan*, помогает решать прикладные вопросы биобезопасности: уничтожать в воздухе различные вирусы и микроорганизмы, в том числе, вызывающие грипп, туберкулез и другие болезни, угрожающие человечеству.

"Мой личный опыт подсказывает, что в области микробиологии, биохимии и генетической инженерии до 90% ошибок эксперимента возникает в результате недооценки фактора стандартизации отдельных этапов пробоподготовки биоматериала к анализу (особенно в микроколичествах), что приводит к невоспроизводимости результатов", — отметил председатель правления *BioSan* Василий Банковский. — Поэтому усилия нашей фирмы сосредоточены на проектах разработок компактных и полифункциональных персональных инструментов для перемешивания и термостатирования".

За год в отделе инноваций *BioSan* разрабатывается до 10 новых инструментов. Отдел производства экспериментальных и промышленных серий выпускает свыше 30 видов серийного оборудования, а отдел маркетинга и продаж собственными усилиями, а также через постоянных дилеров продает продукцию в более чем 20 государств мира.

Такая организация фирмы позволяет наладить наиболее откровенный и продуктивный контакт между рынком и разработчиками и, следовательно, быстро реагировать на потребность развивающегося рынка биотехнологий. Так было с уникальными продуктами *BioSan* — центрифугой-вортекс (комбиспин) и 3D-шейкером. Так происходит ныне с другими инновационными разработками латвийских ученых, например новой серией микропроцессорных шейкеров, работающих по принципу сайклера и сочетающих в себе большое разнообразие сложных видов движения, организованных в определенные программируемые повторяющиеся циклы. Это направление (Intelligent mixing for cells culture and organs) может оказать революционизирующее действие на технологию выращивания клеточных культур и 3D органов из стволовых клеток.

НА ПУТИ К УСПЕХУ

Сочетание креативности выпускаемых продуктов и грамотного маркетинга помогли *BioSan* достичь успехов не только в плане развития науки, но и на поприще бизнеса.

Когда фирма только начинала свою деятельность, она занимала небольшое помещение в Латвийском технологическом центре. В 2002 году *BioSan* взяла в долгосрочную аренду новые помещения Института микробиологии и вирусологии ЛУ. Ныне общая площадь предприятия составляет 1 500 кв. м. Число сотрудников возросло с 12 до 50 человек. *BioSan* работает с прибылью. В период с 1993 до 2004 года оборот фирмы стабильно увеличивался. Если в 1999 году он составлял 126 тыс. латов, то в 2004-м — 890 тыс. латов. Более 93% продукции *BioSan* производится на экспорт.

В 2004-м году система менеджмента качества *BioSan* прошла сертификацию и полностью соответствует требованиям стандарта ISO 9001:2000. В свою очередь система экологического менеджмента фирмы сертифицирована и соответствует требованиям стандарта ISO 14001:1996.

ШАНС ДЛЯ КРЕАТИВНОЙ КОМПАНИИ

Как отмечает В. Банковский, *BioSan* прошла путь от инкубатора до международного предприятия. На начальном этапе развития фирме удалось получить финансовую поддержку от Министерства образования и науки ЛР для реализации программы "Исследования, ориентированные на рынок". Это дало шанс креативной компании для выживания. Латвийские ученые сумели удачно распорядиться этими деньгами, создать технологию производства и наладить продажи продукта. Затем были привлечены частные инвестиции. Также *BioSan* участвовала в

Латвийской государственной программе поддержки латвийского экспорта (LEMAP). Благодаря чему фирма смогла представить свою продукцию на международных профессиональных выставках и увеличить объем экспорта.

И наконец в этом году заключен договор о сотрудничестве с *Grant Instruments* — ведущим производителем лабораторной продукции в Великобритании (годовой оборот компании составляет 5 млн. фунтов стерлингов).

Как отметил исполнительный директор *Grant Instruments* **Лудо Чапмен**, британскую компанию привлекло стремительное развитие и перспективы *BioSan,* поэтому она решилась приобрести 50-процентный пакет акций этой латвийской фирмы.

НАУЧНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПАРК

Институт микробиологии Латвийского университета работает с середины 30-х годов прошлого века. За это время здесь созданы вакцины против различных болезней, а также разработаны высокоэффективные биотехнологии. Ныне в Клейстах работают Институт микробиологии и вирусологии ЛУ, студия биомедицины и научно-исследовательский центр ЛУ, а также частые компании, специализирующиеся на исследованиях в области генной инженерии биотехнологии: *BioSan, Asla, Genera, Larifans.*

Идея создания научно-технологического парка Латвийского университета возникла в 2002 году. Таким образом ведущие латвийские ученые решили объединить свой исследовательский потенциал. В 2003 году проект получил поддержку Латвийского агентства инвестиций и развития (ЛАИР). Создание совместного латвийско-британского предприятия послужило толчком для развития Исследовательского парка естественных наук. Поскольку *BioSan* расширяет деятельность, общая площадь арендуемых помещений возрастет до 2 тыс. кв. м. Здесь смогут проводить исследования не только ученые, но и студенты латвийских вузов.

"Это первый совместный проект Министерства образования и науки и Министерства экономики. Он важен не только с точки зрения развития науки, увеличения объемов экспорта и конкурентоспособности латвийских продуктов на рынке ЕС и во всем мире. Лично меня радует тот факт, что в рамках научно-технологического парка ЛУ смогут сделать первые шаги на профессиональном поприще студенты латвийских вузов, — подчеркнула министр образования и науки ЛР **Ина Друвиете**. — У молодых талантливых людей появился стимул. Теперь о ни знают, что смогут приложить свои силы, реализовать творческие идеи. Это означает новый виток развития для латвийской науки".

"Латвийское агентство инвестиций и развития поддерживает многие креативные идеи. Мы надеемся, что создание научно-технологического парка будет способствовать дальнейшему развитию инновационных технологий в Латвии", — отметил директор ЛАИР **Андрис Озолс**. •

Свой домик у тепло

Татьяна Андреева, *Рига*
Татьяна Коморская, *Вильнюс*
Валентин Звегинцев, *Таллинн*

Купить недвижимость за рубежом в условиях непрекращающегося роста цен на жилье в Юрмале, Паланге или Пярну — вполне по карману обеспеченному человеку. Самым популярным регионом считается теплая Испания. Однако организованного рынка зарубежного жилья в Балтии нет. На помощь приходит интернет...

ЛАТВИЙЦЕВ ПРЕЛЬЩАЮТ КУРОРТЫ

Общедоступных, да впрочем, и закрытых данных по тому, где именно за рубежом граждане Латвии предпочитают покупать недвижимость, нет. Компаний, которые специализировались бы на поиске объектов за границей, практически нет.

"По опыту нашей компании можем сказать, что больше всего латвийцами востребована недвижимость в Швейцарии, Испании, Чехии и Англии", — уверяет **Елена Королева**, директор компании *BaltHaus*.

Самым популярным регионом считается теплая Испания. Во-первых, здесь много хороших предложений, во-вторых, недвижимость относительно дешевая, в-третьих, благоприятный климат. "Наша компания в этом году начала сотрудничать с испанской фирмой *Ибервилья*. И, как подтвердили нам иностранные коллеги, с того момента, как Испания стала полноправным членом Европейского Союза, добраться до будущей собственности теперь намного легче, впрочем, как и оформить сделку о покупке недвижимости", — пояснила Е. Королева.

ЕЛЕНА КОРОЛЕВА: Главное — не следовать моде, а, покупая недвижимость за рубежом, руководствоваться своими расчетами и конкретным случаем.

В Испании есть четыре вида предложений — бунгало, квартиры, квартиры-студии и коттеджи. Каким именно оказывают предпочтение наши граждане, сказать довольно сложно. Все зависит от цели, с какой приобретается собственность.

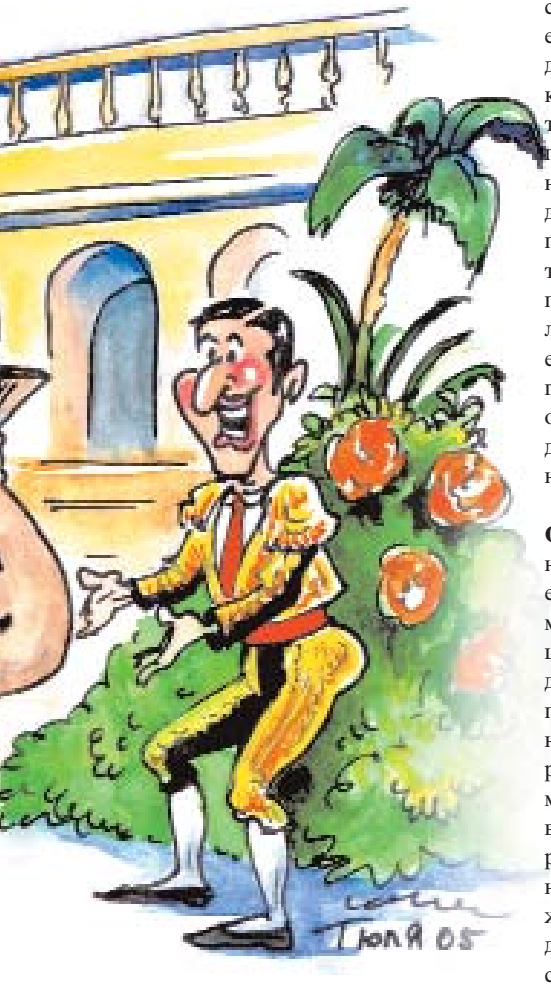
Что касается Англии, то расположенная здесь недвижимость считается одной из самых дорогих не только в Европе, но и мире. Особенно "дорог" Лондон. Если средняя цена в Англии составляет 187 тыс. фунтов, то в столице такие же апартаменты будут стоить уже 280 тыс. фунтов. И тем не менее эта страна фигурирует как одно из главных инвестиционных направлений латвийских граждан, считает Е. Королева.

Некоторые страны Восточной Европы, в свою очередь, привлекают низкими ценами. К примеру, в той же Чехии доходность в год для инвестора может составить в среднем до 40% — невиданная по меркам Западной Европы прибыль. А при грамотной работе (рекламе) серьезных проблем с продажей не возникает. Если не покупают иностранцы, покупают чехи благодаря доступности ипотечного кредитования. В плане инвестиций хороша также Болгария. В Болгарии цены на недвижимость растут, как в Латвии два года назад. Кстати, с Болгарией также налажено сотрудничество в плане приобретения недвижимости.

Достаточно просто, по мнению Е. Королевой, комментировать основные причины покупки нашими гражданами собственности за границей. И вряд ли их мотивы особенно отличаются от мотивов, к примеру, жителей Швеции или Чехии. Во-первых, смена места жительства из-за работы или учебы и связанный с этим "квартирный вопрос"; во-вторых, выгодное и надежное долговременное вложение средств (обычно покупается эксклюзивная недвижимость в Западном Лондоне свыше 500 тыс. фунтов); в-третьих, вложение средств в зарубежную недвижимость с тем, чтобы дальнейшем использовать ее как альтернативный источник доходов. Речь идет прежде всего о курортах Испании или дорогой английской недвижимости. Купить квартиру в Лондоне для простых смертных не по карману, поэтому сегмент сдачи в аренду особенно развит.

"Вариантов для инвестиций — достаточно. Главное — не следовать моде, но покупать недвижимость в зарубежной стране, руководствуясь своими расчетами и конкретным случаем. Все зависит от того, какой результат вы планируете получить и сколько готовы вложить, — говорит Е. Королева. — Если вы думаете о надежности вложений и планируете

го моря



потратить крупную сумму — выберите развитые страны со стабильной экономикой, например Францию, Англию или Австрию. Прекрасным капиталовложением будет недвижимость в самом центре "золотого" штата Америки Калифорнии — Силиконовой долине. Это одно из самых дорогих мест в США, да и в мире тоже. Цены на недвижимость здесь сопоставимы только с Беверли Хиллс (Голливуд, Лос-Анджелес) или самым фешенебельным районом Нью-Йорка — Манхеттеном. Силиконовая долина — средоточие крупнейших компьютерных компаний и исследовательских центров. Отсюда постоянный приток дорогостоящих специалистов и, как следствие — неуклонно растущий спрос на жилье.

Если вас интересует получение дохода, смело смотрите в сторону любого курортного района. Подойдет и Испания, и Греция, и Мальта, и Доминиканская республика.

Если интересует быстрый рост цен на недвижимость и выгодные условия сделок, можно задуматься о Хорватии, Болгарии, Словакии".

Но при любом раскладе, вне зависимости от целей покупки, следует ориентироваться на известные и зарекомендовавшие себя на рынке компании. Только риелтор с многолетним опытом или тот, который долгое время работает с партнерами за границей, может правильно подобрать нужный вам вариант. В отдельных случаях такие иностранные партнеры обеспечивают поездку до местонахождения будущей собственности и проживание на период выбора и оформления сделки. Другой вид помощи — своевременное информирование клиента о грядущих переменах в чужой стране в области законодательства для нерезидентов, владеющих там дорогостоящей недвижимостью.

Директор компании *Vinters* **Освальд Шушкевич** считает, что в сознании среднестатистического латвийца все еще не укладывается мысль о том, что можно купить недвижимость за границей. "Многие думают, что это слишком дорого, другие и вовсе не знают о таких предложениях, — говорит он. — Хотя небольшая часть населения уже приобрела коттеджи, живет в них несколько месяцев в году, а в остальное время сдает в аренду. Получается неплохо. К примеру, мы предлагаем недвижимость в Испании, у моря. Расположенные там коттеджи пользуются большим спросом благодаря хорошей и вполне адекватной стоимости".

В свою очередь **Лилита Летланде**, представляющая компанию *Land Fond,* отмечает активный интерес граждан Латвии к покупке недвижимости в Дубае. "Город стремительно развивается, мы предлагаем квартиры в многоэтажных домах (50 этажей и выше), средняя цена которых составляет 2000-2500 долларов за квадратный метр". Примечательно, что обслуживание и сервис в таких проектах находится на самом высоком уровне, что является очень значимым фактором при покупке недвижимости в ОАЭ.

ЭСТОНЦЫ НЕ СОЗРЕЛИ ДЛЯ ЗАГРАНИЧНЫХ ПОКУПОК

Эстонский департамент статистики отрапортовал в начале этого года о непрекращающемся росте средней зарплаты. Мол, жители Эстонии получают уже более 7 тыс. крон ежемесячно. Статистика вещь хорошая, но, как показывает практика, неправильная, ибо таких зарплат в Эстонии слишком мало. Народ получает на самом деле гораздо меньше, однако если сложить зарплаты чиновников и уборщиц, то и получается такая красивая цифра в семь тысяч крон. Именно медленный рост заработной платы и является главной причиной того, что в Эстонии пока не развит рынок заграничной недвижимости, считает представитель эстонского общества маклеров **Яанус Лаугус**.

В российском интернете постоянно висят объявления, предлагающие прикупить домик где-нибудь на побережье Испании или других теплых стран, а вот в эстонском интернете таких предложений не встретишь. Мы решили выяснить — может ли эстонец приобрести недвижимость за границей и как много фирм в Эстонии, предлагающих подобные услуги. Как оказалось — совсем мало, однадве фирмы готовы предложить дом в теплых краях.

"Пока в Эстонии люди думают о других проблемах, а не о домах заграницей. Это все-таки довольно дорогостоящее предприятие", — говорит Я. Лаугус. И все-таки находятся люди, которым доходы это позволяют. "В основном к нам обращаются богатые люди, желающие приобрести дом в Испании в местечке Коста-Бланка", — рассказывает Лаугус. Объясняется это тем, что недвижимость там не самая дорогая в Европе, хорошо развита инфраструктура, да и домов свободных много, плюс там довольно тепло. Средняя цена небольшого домика (с двумя спальнями, бассейном) на Коста-Бланка — 200 тыс. евро.

"Также пользуется некоторым спросом недвижимость в Латвии и Литве, однако люди покупают там дома скорее для бизнеса, нежели для жилья", — говорит Лаугус. Практически нет спроса на недвижимость в России, Франции, Италии и США. "Если говорить о России, то скорее существует обратный спрос, то есть россияне заинтересованы в том, чтобы купить недвижимость в нашей стране", — утверждает Лаугус.

По мнению экспертов, рынок заграничной недвижимости в Эстонии еще не сложился. "Тем не менее мы считаем, что год от года спрос будет расти, так что через некоторое время уже многие будут обращаться в фирмы с просьбой присмотреть им домик в теплой стране, чтобы провести там старость", — считает Лаугус.

ОТ ЛИТОВСКОГО САДИКА К ДОМУ В ИСПАНИИ ПУТЬ НЕБЛИЗКИЙ

То, что предложение зарубежной недвижимости в Литве занятие перспективное, подтверждается рядом факторов. По данным иностранных риелтовских фирм, весьма подвижна ситуация на рынке квартир, предназначенных для отдыха в Испании, например. Правда, среди иностранных покупателей этих квартир преобладают англичане и немцы. Все возрастающий интерес к собственности в Испании отмечен со стороны норвежцев и шведов. Последний год ознаменовался в Испании ростом цен на недвижимость, несколько превысившим даже прогнозируемый, и сейчас стоимость 1 кв. м здесь в среднем достигает 2 тыс. евро, жилья — от 150 тыс. евро. Местные эксперты считают, что спрос на новые квартиры для отпуска в этом году в Испании превысит 60 тыс. единиц.

Как же обстоят дела с заселением страны ветряных мельниц и боевых быков прибалтами? Казалось бы, процесс пошел. Буквально на днях, знаменитый в Литве в прошлом автогонщик, а ныне автодилер **Стасис Брунза** и его супруга **Аудроне Брунзене** рассказали в телепередаче о собственном жилье в Испании. Мотивация — гарантированное отпускное удобство без шума, толпы, чужеродных бытовых запахов. Психология: от суеты к вечному, к омываемому берегу, звуку волн. Философия: на этот лад тянет пренепременно. Особенно под воздействием местной цивилизации, далекой от политической злости, мелочных уколов и жизни с увеличительным стеклом в руках. Даже Тракайский замок в глазах литовцев, периодически живущих в собственной квартире в Испании, уже не кажется столь значительным, особенно в историческом контексте многовековой испанской культуры. И поистине бесценный урок, который можно воспринять только став хотя бы временно жителем этой страны — умение радоваться жизни, скажем в четырех поколениях, сидя вечером за одним столом.

Тем не менее, единичные случаи приобретения литовцами испанских квартир назвать процессом нельзя даже с большой натяжкой. Хотя симптоматика наблюдается во многих риелторских фирмах. То есть все хотят быть готовыми, а некоторые действительно готовы предоставить клиенту, если таковой обнаружится, весь мыслимый сервис. Тем более единственное, что для этого требуется — это компьютер. Об этом *БК* рассказывает заместитель директора солидного и давно существующей на рынке недвижимости АО *Centrokubas* **Зигфрид Рачковскис**:

"Работа наших фирм кардинально меняется буквально на глазах. Виртуальный мир позволяет каждому самому выбрать себе все, что ему требуется. Лишь люди недоверчивые или те, что побогаче совсем не хотят самостоятельно заниматься этой проблемой, обращаются в риелтовские фирмы.

На последней выставке по недвижимости в "Litexpo Centrokubas" установил контакты с участником выставки — фирмой по недвижимости из Кипра *Limassol Aristo Developes*. В результате возник договор, который в основном фиксирует систему информации и систему расчетов. Что же касается собственно подбора объекта, то для этого достаточно войти в порталы друг друга. Такой обмен базами данных также предусмотрен по договору. К сожалению, хотя по телефону иногда задаются вопросы о Кипре, Испании, Италии, но подобных сделок у нашей фирмы не было.

Мы начинаем работать с Москвой. У нашего российского партнера в базе данных 60 стран и, если у них есть хотя бы один объект в Монголии, к примеру, наши клиенты смогут его приобрести. Виртуальная работа была всегда, но в последние годы она стала преобладать. Кстати, в виртуальном мире много порталов на русском языке и стоящих за ними русскоязычных компаний".

Может создаться впечатление, что виртуальный сервис, во всяком случае на рынке недвижимости, опережает спрос. По крайней мере в Литве. Поскольку россияне, судя по тем же риелторским фирмам, их многочисленности и широте охвата зарубежных рынков, вкладывают в зарубежную недвижимость немалые средства.

В Литве, хотя и немногочисленные, однако также есть порталы с предложением недвижимости за границей: весьма показательный из них, например, "Aruodas". В рубрике "недвижимость" стоит нажать на Латвию, как тут же появляется портал realty.lv, на Израиль — israelinfo.ru. И вот он, в картинках израильский рынок недвижимости, гуляй себе в охотку.

Эксперт по рынку недвижимости компании *OberHaus* **Саулюс Вагонис** рассказывает о несколько иных методах, применяемых их фирмой. Компания параллельно работает на рынках недвижимости Латвии, Литвы, Польши, Эстонии. Каждое подразделение на внутреннем рынке своей страны. Однако, если литовские предприниматели, скажем, ищут в ближайшем зарубежье — в Риге — сотню-другую квадратных метров под офис или магазинчик, клиент не запускается бездумно в порталы, а бережно передается латвийским коллегам, которые способны работать с ним "живьем". К тому же, все балтийские отделения *OberHaus* пользуются базами данных друг друга, решая вопросы приобретения недвижимости в этих четырех странах.

Удалось встретить и стартовавшего неделю назад на этом рынке **Дайнюса Рудзявичюса** — сторонника более активного подхода к покупке литовцами недвижимости в той же Испании. У г-на Рудзявичюса большой опыт работы с испанцами и в Литве он представляет немалое количество их фирм. Подход к проблеме также комплексный: был бы бизнесмен серьезный, а уж предложить ему в Испании и по части бизнеса, и по части отдыха всегда найдется что.

ДАЙНЮС РУДЗЯВИЧЮС: Определенный рынок есть, но насколько он реален — судить не берусь.

Уже в ближайшее время Д. Рудзявичюс отправляется с группой приглашенных им бизнесменов в Испанию, дела сделать и только что построенную недвижимость для летнего отдыха посмотреть. Так сказать, из первых рук.

"Определенный рынок есть, но насколько он реален судить не берусь, — говорит бизнесмен. — Есть предложение аренды и не нового жилья. А вот будут ли литовцы покупать здесь недвижимость — пока остается вопросом, хотя мне кажется, должны бы..." — говорит Д. Рудзявичюс.

Правда, есть еще фактор времени — неизвестно, как скоро это произойдет. Ведь от коллективного сада в литовском пригороде до квартиры где-нибудь в Санта Круз де Тенерайфе или Мурсии путь неблизкий. •

В узких улочках Риги жить дороговато

Алла Петрова

Согласно данным, представленным компанией *Arco Real Estate* в обзоре рынка жилья, самый дорогой квадратный метр среди столиц Балтийских стран в 2004 году был отмечен в Старой Риге. Его верхний предел достигал 3 тыс. евро — более чем в два раза выше, чем в 2000 году.

Впрочем цены в историческом старом центре "зашкаливают" во всех трех столицах. В третьем квартале ушедшего года цена отремонтированных апартаментов на "узких улочках Риги" составляла от 1800 до 3000 евро/кв. м. В Старом Таллинне — от 1400 до 2600 вро/кв. м. В Вильнюсе — от 1000 до 2500 евро/кв. м. Налицо и тенденция роста цен. Для сравнения: в 2000 году "ножницы" цен в Старой Риге составляли 700-1400, в Таллинне — 770-1300, а в Вильнюсе — 450-800 евро/кв. м.

Если же говорить о центре города, то дороже всего жилье стоило в Вильнюсе: от 1000 до 2500 евро/кв. м. Центр Риги — до сих пор самый дорогой в Балтии — становится дешевле: отремонтированную или новую квартиру здесь можно было приобрести по цене от 1400 до 2300 евро/кв. м. В центре Таллинна цены на квартиры гораздо ниже: от 900 до 1600 евро/кв. м.

Рынок серийных типовых домов в микрорайонах разнится в меньшей степени: в третьем квартале 2004 года квадратный метр в Риге здесь стоил от 540 до 800 евро. Тогда как в Таллинне — от 550 до 700, а в Вильнюсе — от 330 до 600. Рынок новостроек дороже всего был в Таллинне и Риге. Здесь квадратный метр обходился, соответственно, в пределах 900-1600 и 950-1400 евро. В литовской столице он стоил заметно дешевле — от 700 до 1000 евро.

Среди курортных городов Балтии пальму первенства по дороговизне держит Юрмала. Аналитики *Arco Real Estate* говорят, что двухкомнатную квартиру здесь можно было купить по цене от 20 до 60 тыс. евро. Аналогичная квартира в литовской Клайпеде стоила 25-50 тысяч, в эстонском Пярну — 22,5-45 тыс. евро.

Зато цены на недвижимость в латвийской провинции ниже, чем у соседей. Двухкомнатная квартира в центре Тарту обходилась покупателю в 22,5-40 тыс. евро, в Елгаве — от 15 до 25 тысяч, в Каунасе — от 25 до 33 тыс. евро. Что доказывает, что уездная жизнь в соседних странах бурлит заметно активнее и недвижимость там стоит дороже, чем в Латвии, где остальные города находятся в тени Риги.

РИЖСКИЕ ПРОГНОЗЫ

Специалисты *Arco Real Estate* прогнозируют, что в этом году стоимость квартир в Риге может вырасти на 5-15%. Представитель компании **Марис Лауккалейс** заявил, что в 2005 году 10% от общего числа квартир в городе составит жилье в новостройках. Кроме того, ожидается выравнивание в развитии новых проектов — они появятся в районах, где ранее новые дома строились неактивно (Вецмилгравис, Болдерая, Кенгарагс).

В прошлом году стоимость серийной квартиры в Риге выросла на 25-50%. Выровнялся уровень цен в различных районах. Тем не менее отмечается тенденция, согласно которой цена, за которую реально продается жилье, существенно отличается от той, что называлась сначала. Это означает, что продавцы часто запрашивают нереальную цену в надежде, что квартиру кто-то все-таки купит, считает Лауккалейс.

По прогнозам *Arco Real Estate*, в этом году проблемы могут появиться у серийных квартир с плохой планировкой и неухоженной средой, а также квартир без внутренней отделки. Возможно, спрос на них упадет.

Подорожают частные дома — на 10-15%. Эксперты полагают, что в этом году будет начата реализация нескольких сравнительно дешевых проектов поселков.

В ЭСТОНИИ БУМ ПРОШЕЛ

Руководители Банка Эстонии заявили в конце 2004 года, что бум на недвижимость прошел. "Мы думаем, что никакого бума больше нет", — прокомментировал президент Банка Эстонии **Вахур Крафт** спад на рынке недвижимости. Банк Эстонии прогнозирует уменьшение частного потребления и замедление роста займов в 2005-2006 годах.

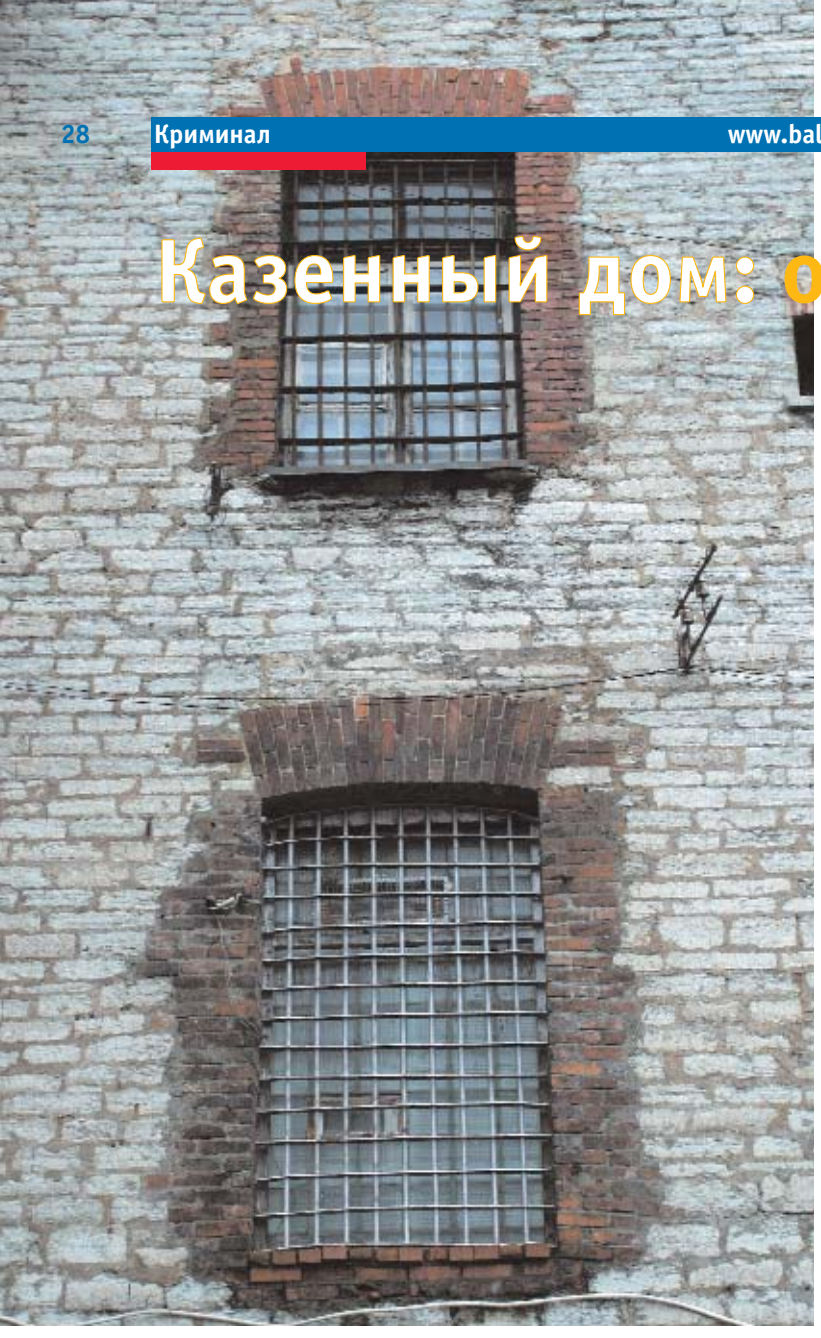
Сейчас 13% заемщиков расходует 30% своего нетто-дохода на погашение займов. "Баланс домашнего хозяйства находится в красной зоне", — прокомментировал В. Крафт соотношение имущества и обязанностей частных лиц.

Если безработица увеличится, цены на жилье упадут, а процентные ставки вырастут, ситуация станет проблемной, считают в Банке Эстонии. •

Подробнее о ценах на жилье в Балтии см. стр. 47.

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ РЫНКА ЖИЛЬЯ В СТОЛИЦАХ СТРАН БАЛТИИ, 2004 Г.

Таллинн	Рига	Вильнюс
Внутренняя отделка включена в стоимость квартиры	Большинство новых квартир продается без внутренней отделки как "белая" или "черная" коробка	Большинство новых квартир продается без полностью законченной внутренней отделки
Активность перемещается в пригород	Спрос на новые квартиры выше, чем предложение	Спрос на новые квартиры выше, чем предложение
Средний уровень цены спроса — 900-1200 EUR/кв. м	Средний уровень цены спроса — 600-800 EUR/кв. м (без отделки)	Средний уровень цены спроса — 700-1000 EUR/кв. м (без отделки)
Большинство квартир продается на ранней стадии постройки	Уровень цены формируется главным образом основываясь на стоимости постройки, а не на месте расположения	Большинство квартир продается на ранней стадии постройки
Основной спрос на 2-3-комнатные квартиры	Основной спрос на 1-2-комнатные квартиры	Основной спрос на 1-2-комнатные квартиры
Цены на новые и старые квартиры приблизительно на одном уровне	Некоторые новые квартиры построены в старых проектах	Цены на новые и старые квартиры приблизительно на одном уровне



Казенный дом: одним в нем жить, д

Анжела Ржищева, *Рига*
Татьяна Коморская, *Вильнюс*
Валентин Звегинцев, *Таллинн*

ЛАТВИЯ: ШЕСТЬ ЛЕТ ТЮРЬМЫ ЗА БИДОН МОЛОКА

Еще несколько лет назад в латвийских тюрьмах отбывала сроки плеяда известных предпринимателей. Сегодня их — единицы. Не то, чтобы в стране стало меньше мошенников и отсутствует коррупция. 92% "белых воротничков", задержанных за взяточничество, дела которых дошли до суда, отделываются условными сроками. Таким же наказанием заканчиваются более 53% дел, связанных с махинациями с собственностью. Понятное дело — сидеть в тюрьме никому не хочется. Тем более что особых условий содержания под стражей для латвийской элиты не предусмотрено.

Четыре года тюрьмы получил в 2004 году экс-пограничник аэропорта "Рига" **Дзинтарс Страутманис** за то, что намеревался взять 200 латов за разрешение вылететь из Риги малолетнему сыну Девии Джонс. Потребовал бы больше, отделался бы условным сроком. Таков парадокс латвийской судебной системы. В том же году экс-чиновнику СГД **Улдису Мугину** за взятку в размере 55 тыс. латов дали пять лет, но условно.

Суд Даугавпилса объявил приговор четверым работникам таможни по уголовному делу о контрабанде нефтепродуктов: через таможенный склад было вывезено 102 цистерны на сумму в 2 млн. латов. Прокурор просил от трех до четырех с половиной лет. Но нашлись смягчающие обстоятельства. Один получил два года, остальные отделались штрафом в 25 минимальных зарплат. Директор лиепайской школы **Надежда Эрците** в 2003 году получила четыре года условно за повторное присвоение денег и организацию подделки бухгалтерских документов.

В начале этого года Рижский окружной суд приговорил экс-депутата Сейма **Иманта Бурвиса** к штрафу в размере 2 800 латов и шести годам лишения свободы... условно. Будучи депутатом Сейма, Бурвис получил от бизнесмена 15 тыс. долларов на нужды Латвийской социал-демократической партии, членом которой он тогда являлся. Как установила прокуратура, Бурвис вместе с двумя товарищами по партии — **Айгаром Пармсом** и **Марисом Диндунсом** — потратили эти деньги на личные нужды. Все обвиняемые свою вину отрицали. Бурвис подал апелляцию в Верховный суд.

На фоне столь серьезной коррупции нелепым кажется решение Венстпилсского суда, который зимой этого года приговорил двух мужчин к шести и восьми годам тюрьмы

ИМАНТ БУРВИС: Рижский окружной суд приговорил экс-депутата Сейма к штрафу в размере 2800 латов и шести годам лишения свободы… условно.

ругим... условно

за... три украденных алюминиевых бидона, один из которых оказался с молоком.

И все-таки не всем представителям латвийской элиты удается избежать наказания. Уже почти 10 лет как идет судебная тяжба вокруг *Banka Baltija* (*BB*). Бывший председатель надзорного совета *BB* **Александр Лавент**, экс-президент **Талис Фрейманис** и их коллега-финансист **Алвис Лидумс** уже успели отбыть наказание в тюрьме, но и при повторном судебном разбирательстве считают себя невиновными. Планируется, что очередной приговор по делу *Banka Baltija* будет вынесен в марте этого года. Если, конечно, не всплывут новые факты.

По словам пресс-секретаря Управления мест лишения свободы **Карлиса Сержантса**, в латвийских тюрьмах "белые воротнички" отбывают срок в таких же условиях, как и обычные среднестатистические граждане, нарушившие закон. Такая же участь предстоит экс-директору Управления недвижимости и коммунального хозяйства Видземского предместья **Дайнису Жагарсу**. Суд приговорил его к четырем годам заключения за повторное требование и получение взятки в размере 3 тыс. латов. Пять лет лишения свободы получил бухгалтер **Лаурис Штейнбергс** за попытку вымогательства с НДС за несуществующие сделки, связанные с лесоразработкой, а также подделку документов. Кстати, большинство нынешних заключенных латвийских тюрем, погоревших на финансах, — бизнесмены и чиновники средней руки.

Всего же в Латвии 15 тюрем, одна из которых — Ильгуциемская — женская. Все они перенаселены: на одного заключенного приходится 2,5 кв. м жилой площади, вместо европейских минимальных 4 кв. м. На питание одного заключенного в день выделяется 4,5-5 латов. На завтрак — каша, хлеб и чай. Первое, второе (гарнир плюс маленький кусочек рыбы или мяса) и компот — на обед. Каша, хлеб и чай — на ужин. Правда, можно отоварится на 50 латов в месяц в тюремном магазине. Однако ассортимент здесь скудный. Остается одно — договариваться с охраной, и сделать это, как говорят, не сложно.

Исключение составляют совершившие преступление работники правоохранительных органов. Они "тянут срок" в Матисской тюрьме столицы, где, кстати, в свое время содержался и **Альфред Рубикс**. Сюда же грозит попасть замначальнику Латгальской региональной таможни **Айварсу Августиновичу**, которого полиция безопасности задержала за вымогание взятки в размере 3 тыс. латов. Ведется следствие. А вот вина судебного исполнителя **Дианы Ван Дейлен** в незаконном выставлении собственности на аукцион уже доказана. Мера пресечения — два с половиной года лишения свободы.

ЧИСЛО ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ТЫС.

	Латвия	Литва	Эстония
Всего, январь 2005 г.	**4.1**	**8.2**	**4.4**
тяжкие преступления	1.6	н. д.	4.1
особо тяжкие преступления	0.3	н. д.	0.3
Всего, % к январю 2004 г.	**122.2**	**н. д.**	**103.2**
тяжкие преступления	121.7	н. д.	103.5
особо тяжкие преступления	113.7	н. д.	98.4

Источник: ЦСУ Латвии.

ЛИТВА: ИСПРАВИТЕЛЬНЫЙ ДОМ № 1

2005 год в литовских тюрьмах, исправительных колониях, следственных изоляторах и других предназначенных для изоляции учреждениях встретили около 8 тыс. человек. Хотя число заключенных в последние годы сократилось тысячи на две, однако расположенные в Вильнюсе, Каунасе, Правенишкесе, Алитусе, Мариямполе, Паневежисе места заключения, с точки зрения европейцев, все-таки переполнены. Лишь небольшая часть заключенных получает работу, многие годами бездельничают.

Вильнюсский 1-й исправительный дом — учреждение несколько специализированное. Лимит в колонии 120 человек — занято всего 80 мест и тенденции к заполнению этого учреждения пока не наблюдается. Здесь отбывают наказание политики, должностные лица, работники правоохранительной системы, случается, и бизнесмены. Для осужденных бизнесменов в Литве нет "своей" тюрьмы, наказание они отбывают, где придется, да и не сидят сейчас почти серьезные бизнесмены.

Из нынешних заключенных дома № 1 более громкий социальный резонанс вызвало дело адвоката **Антанаса Бартусявичюса**, получившего срок за взятку (или как принято говорить: за то, что взял и не сделал). Самый знаменитый из бывших заключенных этой тюрьмы — экс-министр охраны края **Аудрюс Буткявичюс**, отсидевший положенный срок за то, что взял у бизнесмена деньги. В последнее время Буткявичус замечен в окружении президента Грузии. Самый известный заключенный нынешнего десятилетия — бизнесмен **Арвидас Сташайтис**, отсидевший пять лет в процессе следствия, правда, в другой тюрьме. Однако дух, по которому он попал под статью, все тот же несколько авантюрно-идеализированный — отказ платить государству несправедливые, по его мнению, налоги.

АРВИДАС СТАШАЙТИС: Самый знаменитый из бывших заключенных Вильнюсской тюрьмы — экс-министр охраны края.

Еще один идеалист, косвенно связанный с вильнюсским исправительным домом по ул. Снего, — банкир, финансист, идеолог и идеалист **Геннадий Коноплев**, бывший глава *Tauro bankas*. Сам в тюрьмах не сидел, поскольку покончил жизнь самоубийством много лет назад, как только над банком сгустились тучи. Однако в настоящее время (примерно уже с полгода) все по тому же делу здесь сидит его сын **Дарюс Коноплевас** и имевший отношение к этому банку **Гинтарас Терляцкас**. У этих двоих судебные дела не завершены, хотя дело о банкротстве банка возбуждено в 1997 году. В настоящее время *Tauro bankas* ликвидируется, а возмещение убытков с полгода назад направлено на имущество, унаследованное от супругов Геннадия и Алдоны Коноплевых.

По словам директора вильнюсского 1-го исправительного дома **Здисловаса Субачюса**, дело заключенных Коноплеваса и Терляцкаса еще в движении, и их подопечных едва ли не каждый день возят в суд. Впрочем, это не мешает заключенным банкирам часто посещать тюремную библиотеку, а также читать большое количество принесенных им с воли книг. У банкиров здесь нет ни "одиночек", "ни двушек", как нет их здесь ни у кого. Порядок, по словам директора, как в общежитии. Живут заключенные от 6 до 20 человек в комнате. Правда, кровати теперь одноэтажные.

У всех есть работа. Двое банкиров, как пока непостоянные, чистят в столовой картошку, выполняют другие подсобные работы. Прочие заключенные заняты производством мебели. З. Субачюс утверждает, что обитателям этой колонии "настойчиво предлагается" работать. Вначале в качестве учеников, а уж недели через две заключенные могут работать самостоятельно. В то же время, в "№1" никому не запрещено получить из дома телевизор и смотреть его с наушниками или без. Некоторым приносят компьютеры, что также не запрещено. Директор с гордостью отмечает, что их учреждение выиграло одну из программ и теперь получит 8 компьютеров.

Что же касается "одиночек" и "двушек", то в настоящее время они есть только в знаменитой вильнюсской тюрьме *Lukiskes*. Сидят там за серьезные уголовные преступления. Книги в таком количестве как в 1-м исправительном доме здесь, быть может, массово и не востребованы. Зато знаменита эта тюрьма разными экспериментами. Один из них: троих заключенных на длительный срок определили на дистанционную учебу в вильнюсский пединститут и потому по несколько раз в неделю к ним приходят преподаватели — специалисты социальной работы. Как сообщил *БК* пресс-представитель Департамента тюрем **Гинтаутас Стальненис**, еще трое заключенных этой категории готовы стартовать в борьбе за диплом социального работника. Правда, общественность не проявляет должного гуманизма и в прессе время от времени раздаются резкие возражения против подобного "разбазаривания денег" на тех, кто едва ли имеет право на бесплатную учебу. Однако Минпрос считает, что у вузов должно быть много проектов и программ, в том числе и реабилитационная для заключенных.

ЭСТОНИЯ: "ВОР ДОЛЖЕН СИДЕТЬ!"

Именно эти слова сказал герой Владимира Высоцкого в бессмертном фильме "Место встречи изменить нельзя". Однако эстонская правовая система с этим в корне не согласна и пытается поступать по-своему.

Ну вот например, один из самых последних случаев. Есть в Эстонии национальный фонд *Eesti Kultuurkapital*, в котором исполнительным директором еще несколько лет назад работал **Аво Вийоль**. Работал он хорошо, а главное — на хорошем месте. Деньгами фонда он распоряжался как своими. За два года "на покрытие личных расходов и для игры в казино" он взял из кассы

фонда более 5 млн. крон (более 335 тыс. евро). Для того чтобы растрату не заметили, он во всю подделывал документы. Пропажа обнаружилась случайно, когда Вийоль заболел. Его поймали, разразился жуткий скандал с отставкой министра культуры. По закону Вийолю грозило до 8 лет лишения свободы, но дали только три. В тюрьме растратчик не скучал, он начал читать сокамерникам лекции по предпринимательству. По словам директора Тартуской тюрьмы

АВО ВИЙОЛЬ: В тюрьме растратчик читал сокамерникам лекции по предпринимательству.

Андруса Кыре, Вийоль читал лекции в рамках программы профессионального обучения для взрослых, за что получал зарплату от Центра профобразования Тарту. Среди осужденных в Тартуской тюрьме лекции Вийоля пользовались необычайной популярностью, свободных мест на них практически не было.

И вот по истечении полтора года с момента посадки Вийоль выходит на свободу по причине, безусловно, заслуживающей одобрения: растратчик вел себя в тюрьме прекрасно, так что можно и отпустить!

Вообще в Эстонии у чиновников и бизнесменов, чья деятельность напрямую связана с деньгами, нет-нет, да и возникает пагубное желание "позаимствовать" чужую копеечку. "В основном чиновники попадаются именно на этих преступлениях", — сказала *БК* пресс-секретарь Министерства юстиции Эстонии **Кристи Кюннапас**. Об этом говорит и статистика. Например, в 2002 году по факту растраты было возбуждено 49 уголовных дел. Следователи экономической полиции отмечают, что зачастую растраты становятся возможны из-за совмещения одним человеком должностей бухгалтера и кассира. Однако эстонские чиновники занимаются не только растратами, но и контрабандой. В конце прошлого года, например, Таллиннский городской суд признал заведующего административным отделом Министерства иностранных дел **Калле Куузика** виновным в контрабанде и подделке документов. Согласно обвинению Куузик в 1998-2000 годах доставил в Эстонию три автомобиля, представив в таможенных декларациях на машины ложные данные с целью освобождения от уплаты акциза и налога с оборота. Кроме того, при декларации и регистрации автомобилей Куузик пользовался фальшивыми документами.

Внешнеполитическому ведомству Эстонии вообще в последнее время не везет. Буквально две недели назад большие неприятности случились у министра иностранных дел **Кристины Оюланд**, которую обвинили в пропаже документов, содержащих гостайну. Однако, поскольку сама Оюланд в пропаже не виновата (бумаги пропали довольно давно), то по отношению к ней не возбудили никаких уголовных дел, а всего лишь сместили с поста министра.

Можно сказать, легко отделалась, а вот бывшему министру обороны Эстонии повезло не так.

Если чиновники Эстонии увлекаются растратами, то министры увлечены тем, что теряют бумаги государственной важности. В конце прошлого года министр обороны **Маргус Хансон**, отправляясь домой, захватил с собой несколько важнейших стратегических документов. Согласно закону, бумаги эти он не имел права выносить из министерства. Об этом может быть и не узнали, если бы документы этой ночью у министра не похитили. Он уверяет, что ограбили его квартиру, однако по некоторым сведениям, на самом деле портфель с бумагами у Хансона украли в некоем увеселительном заведении.

Министр, конечно же, покинул свой пост, однако это не помешало полиции безопасности Эстонии возбудить против него уголовное дело. Чем оно закончится пока неизвестно, однако большинство в Эстонии считает, что даже за такое серьезное нарушение (пропажа гостайны) экс-министру много не дадут. Не в правилах эстонского правосудия карать "своих" слишком серьезно. •

Нерезиденты в латвийских банках — предвестники кризиса?

Ольга Павук

Если иностранцы заберут из латвийских банков свои финансы, это больно ударит по ипотечному кредитованию. Массовый уход нерезидентов из латвийских банков вызовет проблемы не только у финансовых учреждений, но и на рынке недвижимости. Так считают некоторые представители фирм по недвижимости. Банкиры, напротив, дружно усомнились в пессимистических прогнозах риелторов. *БК* попытался разобраться в этой непростой ситуации.

Многие годы около половины вкладов в латвийских банках принадлежали нерезидентам, по большей части живущим на востоке от Латвии. Именно этот факт объясняет большое для небольшой страны количество коммерческих банков (23). Вспомним, что в начале 90-х их число доходило до 65. Несколько лет назад Россия даже включила Латвию в список офшоров под номером 46 рядом с другими островками налогового рая. Но это уже история.

Латвия вошла в Евросоюз, наше банковское законодательство служит примером для многих стран. Что касается нерезидентских вкладов, их доля в общем портфеле депозитов после 1 мая 2004 года даже возросла, составив на 1 января 2005 года 54%. До сих пор в Латвии этот факт приветствовался. Как известно, банки — это кровь экономики, и латвийский финансовый сектор оказывает серьезное влияние на экономический рост государства.

АМЕРИКА ПРЕДУПРЕЖДАЕТ

Сообщение о закрытии в начале года американских корсчетов в нескольких латвийских банках (в кулуарах называют не менее семи) всколыхнуло общественность и дало повод для многочисленных дискуссий. В конце января представитель Финансового департамента США подтвердил, что Соединенные Штаты действительно предупредили Латвию о возможных санкциях в связи с отмыванием денежных средств в банковском секторе страны. Дело в том, что через эти счета и переводилась часть тех самых нерезидентских вкладов на счета латвийских банков. Получилось, что "случайно" совпали интересы США, борющихся с отмыванием грязных денег, и России, давно осуждавших своих граждан, выводящих капиталы из страны.

ИПОТЕКА РАЗОГРЕЛА РЫНОК НЕДВИЖИМОСТИ

В последние два-три года в Латвии наблюдается бурный рост ипотечного кредитования. По данным Латвийской ассоциации коммерческих банков, общая сумма выданных банками в прошлом году ипотечных кредитов составила 888,17 млн. латов, что на 401,46 млн., или на 82,5%, больше, чем в конце 2003 года. По некоторым прогнозам, ипотечный рынок в Латвии в этом году продолжит свой развитие, и прирост на нем составит 55-65%. Этому способствует и рост благосостояния населения, и легализация доходов, и, что очень важно, постоянное снижение ставок по кредитам. Вместе с тем, цены на жилье растут из года в год.

Разговоры о том, что рынок недвижимости перегревается, велись уже в прошлом году. Тогда они были пресечены доводами о том, что латвийцы еще далеки от европейских показателей по ипотечному кредитованию. Сегодня этот вопрос возник вновь. Так, руководитель Института народного хозяйства Латвии **Роберт Шкапарс** предупреждает, что если начнется массовый исход нерезидентов из латвийских банков, то последние останутся без денег и могут поднять проценты по кредитам. В свою очередь представители таких банков, как *Hansabanka, Parex banka* и *NORD/LB* уверяют, что не видят признаков перегрева рынка недвижимости, и никаких дополнительных действий в этой связи не предпринимают.

НАШЕ ПОНИМАНИЕ ПРОБЛЕМЫ

Действительно, банки выдают все больше кредитов, постоянно упрощая порядок их получения. Но источники кредитных ресурсов в разных банках разнятся. Банки с западным капиталом — а именно они являются главными кредиторами — получают средства от своих материнских структур. Стоит вспомнить резкое снижение ставок по кредитам во всех банках после выхода со своим привлекательным предложением скандинавского *Nordea Bank*. Вслед за ним в 2003 году *NORD/LB* (с германским капиталом) предложил еще более низкие проценты. Несколько банков используют для кредитования своих клиентов синдицированные кредиты. За них тоже волноваться не стоит.

Есть, однако, другие кредитные учреждения, которые в последние годы тоже усиливают ипотечную деятельность. Средства для выдачи кредитов они берут в основном из привлеченных депозитов. И именно в таких банках нерезиденты составляют большинство клиентуры. Некоторые успешно растущие банки лет пять назад называли в нашем журнале долю нерезидентов 90-95%. Думается, и сегодня уровень нерезидентов в этих банках значительно выше среднего по отрасли.

Здесь-то и могут возникнуть проблемы. Ведь депозиты по большей части размещаются на короткие сроки: 3-6-12 месяцев. В то время как кредиты выдаются на 10-20-30 лет.

Эксперты *БК* предупреждают: интенсивная продажа краткосрочных ресурсов и покупка долгосрочных жизненно опасна в условиях массовых несвоевременных возвратов кредитов, когда одновременно сокращаются и активы, и пассивы банка. Предлагается обращать внимание на депозитный портфель, скорее всего он будет худеть.

При разумном поведении руководства активы и пассивы банка будут сокращаться постепенно, что приведет либо к закрытию банка, либо к поглощению его более удачливым кредитным учреждением.

Еще один вариант — появление на банковском рынке новых заграничных имен. Тем более что в последнее время вновь возобновился интерес к покупке местных банков со стороны представителей западных банков. И здесь будет действовать правило: покупай, пока дешево. Для некоторых латвийских банков это может стать единственной возможностью сохранить хорошую мину при плохой игре. •

ВАША ДОРОГА К УСПЕХУ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ!

УЗБЕКСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

TRANS UZBEKISTAN

23 - 25 августа 2005

Ташкент, Узбекистан

Узэкспоцентр, павильон 1

Организаторы:

ITE GROUP PLC

ITE Group Plc
105 Salusbury Rd., London, NW6 6RG, UK
Тел.: +(44 207) 596 5000
Факс: +(44 207) 596 5111
E-mail: enquiry@ite-exhibitions.com

ITE UZBEKISTAN

ITE UZBEKISTAN
Узбекистан, 700015, Ташкент, ул. Ойбек, 20
Тел: +(998 71) 133 23 37
Факс: +(998 71) 133 23 41
E-mail: transport@itesa-osiyo.uz

www.itesa-osiyo.uz

Швейцария — мечта, на которую можно равняться

Юджин Этерис
Институт европейской интеграции, Дания

Для общего процесса развития экономической стратегии в Балтии большое значение имеет позитивный опыт других европейских стран. Швейцария — одна из стран, примером которой могут воспользоваться балтийцы. Обе страны имеют много общего: небольшое население, сопоставимая территория, отсутствие каких-либо серьезных ресурсов, многонациональные общности и ориентированные на экспорт экономики. И кроме всего, политики и бизнесмены в странах Балтии всегда взирали на Швейцарию как на "страну мечты", на которую можно и нужно равняться. Недавно назначенный посол в Латвии и Литве госпожа Ан Боти поделилась с *БК* своими соображениями о некоторых аспектах швейцарско-балтийских отношений.

По главному показателю социально-экономического развития — общему благосостоянию, Швейцария — одна из самых благополучных в мире. Это страна с высоконадежной и уважаемой в мире службой финансовых услуг, лидер в сфере продуктов питания (достаточно вспомнить известный шоколад), плюс красивейшие курорты и популярные лекарства — все это говорит о том, что мечта стала реальностью. Получилось как-то само собой, что не только швейцарский Давос превратился в глобальный центр принятия стратегических решений в сфере экономики, сама страна являет собой проверенную и красивую модель оптимального развития экономики.

КЛЮЧ К УСПЕХУ

Сравнительно небольшая по территории Швейцария полна природных контрастов: бурные реки, альпийские луга, вечно заснеженные вершины. Горные Альпы занимают примерно 60% территории, и в стране, собственно, нет никаких природных ресурсов. Как говорят сами швейцарцы: "У нас кроме воды и гранита больше ничего нет!" Тут у Швейцарии и стран Балтии много общего: они не могут существовать без тесного регионального сотрудничества и собственной производственной базы, ориентированной на экспорт и создание прибавочной стоимости.

В Швейцарии ключом к успеху стали долгосрочные приоритеты, главным образом основанные на развитии сферы услуг: в банковском секторе, туризме, научных исследованиях, инженерии. Этому было свое объяснение: здесь, как и в Балтии, внутренний рынок ограничен, поэтому национальные сферы экономики просто обязаны были быть ориентированы на экспорт. Уже потом к сервису добавилась обрабатывающая промышленность и новые технологии.

ШВЕЙЦАРСКИЙ БИЗНЕС В БАЛТИИ

В настоящее время в странах Балтии действует около 100 швейцарских фирм — две трети из них в Литве и Латвии. Импортно-экспортная статистика в 2004 году выглядит следующим образом (млн. швейцарских франков):

• **Швейцарский экспорт в Латвию**: фармацевтика — 66; механизмы и аппараты — 11,5; продукты химии — 5,9; машины и самолеты — 4,4; часы — 4,1; сельхозпродукты — 3,9; текстиль и пластик — 3,5; инструменты — 3,2; металлоизделия — 2,1.

• Территория — 41,3 тыс. кв. км; 5 стран-соседей — Франция, Германия, Австрия, Лихтенштейн и Италия.
• Население — 7,2 млн. жителей; одна из самых крупных по плотности населения стран Европы — 176 человек на 1 кв. км. Около 600 тыс. швейцарцев постоянно живет за границей: около 359 тыс. — в Европе, 155 тыс. — в США. В стране более 1,5 млн. иностранцев — около 20% населения.
• Три официальных языка: немецкий, французский, итальянский (плюс рэто-романский).
• Швейцария — федерация, состоящая из 26 автономных кантонов, имеющих довольно высокую степень политической и административной свободы.
• С сентября 2002 года — член ООН; ранее сохраняла абсолютный нейтралитет.
• Имеет тесные и доверительные отношения с ЕС по ряду сфер экономики: свободный доступ на рынки друг друга, свободное движение граждан, кооперация в таких областях, как образование и экология, наука и статистика, транспорт и др. осуществляется на двусторонней основе с 1999 года.

АН БОТИ

1971 г. — выпускница Женевского университета, факультет политологии.
1978 г. — начало дипломатической карьеры.
С 1984 г. — работа в ЮНЕСКО.
С 1988 г. — работа в представительстве Швейцарии при международных организациях.
С 1992 г. — служба в посольстве Швейцарии на Украине и с 2001 года — в России.
С лета 2004 г. — посол Швейцарии в Латвии и Литве.
Владеет французским, немецким, итальянским, английским и русским языками.

• **Латвийский импорт в Швейцарию**: древесина — 1,9; продукты химии — 1,4; текстиль — 1,35; мебель — 1,0; металл — 0,92, энергетические ресурсы — 0,8; изделия из стекла, камня и керамика — 0,5.

Как видно, латвийский импорт довольно скромен; кроме того, торговый дефицит Латвии в отношениях со Швейцарией был за последние 5 лет не только постоянно негативным, но и удвоился.

Общим для торговли двух стран со Швейцарией является ее пассивное сальдо, но в отличие от Латвии экспорт из Литвы значительно выше, импорт из Швейцарии несколько ниже, что и приводит к более чем в два раза меньшему по сравнению с Латвией дефициту.

• **Швейцарский экспорт в Литву**: машины и самолеты — 21,1; продукты химии — 15,8;

механизмы — 16.6; фармацевтика — 8,3; изделия из камня, стекла и керамика — 5,1; пластмассы — 3,9; инструменты — 2,1.

• **Литовский импорт в Швейцарию**: мебель — 19,8; одежда и текстиль — 5,4; агропродукты — 3,6; металл и изделия — 3,1; механизмы — 2,6; кора и древесина — 1,7; энергоресурсы — 0,7.

СТРАНА СЕРВИСА И ТЕХНОЛОГИЙ

Швейцарию можно смело назвать страной сервиса и технологий: банковский сектор, туризм и различные страховые компании приносят примерно 25% ВНП страны. Говорят, швейцарцы — прирожденные "сервисмены". В самом деле: они охраняют папский престол в Ватикане, они — создатели мировой индустрии финансовых услуг. Становится понятным, откуда пришло в наш оборот слово "швейцар"!

Добротно построенная структура финансового сервиса дает стране 13% ВНП. Здесь насчитывается почти 3 тыс. (!) различного вида банков и их отделений, где занято более 120 тыс. служащих. Это огромная мировая банковская сеть с 106 отделениями иностранных банков. Общий портфель швейцарских банков — 2,2 трлн. швейцарских франков, включая примерно 900 млрд. инвестиций, 40% которых пришли из-за рубежа. Примерно 3,4 трлн. швейцарских франков находится на, так сказать, "сохранных" депозитах.

Страна с каждым годом все сильнее ужесточает правила открытия банковских депозитов, борясь с отмыванием денег. Борьба идет по двум направлениям: по раскрытию источников поступающих средств и по их реальным владельцам. Но если соблюдены все формальности, то конфиденциальность и охрана прав вкладчиков — святое! По вопросам новых банковских правил смотрите: www.swissbanking.org/en.

В странах Балтии много и давно говорят о превращении региона в "мировой финансовый центр", приводятся различные доводы в поддержку идеи. Вот, что в этой связи заметила г- жа Ан Боти: "Балтийский финансовый центр — вполне реальная идея и имеет право на жизнь. В этом плане Швейцарии как бы повезло: у нее за плечами вековой опыт и солидная репутация — факторы, которые значительно укрепляют доверие клиентов. В долгосрочной перспективе латвийская экономика получит очевидные преимущества от создания крепкой, надежной и эффективной международной финансовой системы". И тут посол добавила: "100-летний опыт помогает создать глобальный финансовый центр". При всей дипломатичности высказанного — есть, над чем задуматься!

Страхование — другая прибыльная сфера услуг. В стране более 200 страховых обществ и компаний, из которых около 30-ти специализируются на страховании жизни и 44 — на вторичном страховании. Зарубежная активность этих компаний дает бюджету страны 2,3 млрд. швейцарских франков ежегодно.

Сектор туризма приносит стране 6% ВНП и занимает третье место по экспорту услуг после металлообработки, инженерного дела и фармацевтики. Латвийский туризм в Швейцарию растет ежегодно на 10%, включая обычных туристов и бизнес-поездки.

ОСНОВА ЭКОНОМИКИ — МАЛЫЙ И СРЕДНИЙ БИЗНЕС

Опережающим ростом идет развитие фирм с числом работающих менее 10 человек. В целом, около 98% всех компаний Швейцарии — это фирмы с числом служащих меньше 50 человек. И лишь всего 765 фирм в стране имеют более 250 работников.

Основу экономики страны составляют такие отрасли хозяйства, как электротехника, инженерия, металлообработка и т. д., в которых занято примерно 333 тыс. человек и которые покрывают около 45% экспортной продукции страны. Швейцарские производители различного текстильного оборудования и механизмов, со своими зарубежными филиалами, являются ведущими в мире.

ЭНЕРГООБЕСПЕЧЕННОСТЬ

Казалось бы, удивительно, но факт — страна почти достигла уровня энергетической самообеспеченности, главным образом благодаря тому, что ее энергетическая политика направлена на сокращение зависимости от импорта нефти, на диверсификацию энергоресурсов и на использование их возобновимых источников. Примерно 22% энергии, потребляемой в промышленности и частном секторе, — электрическая, которой в стране в избытке. Около 60% электричества производится на 1 300 малых и средних ГЭС; 500 самых крупных дают в год 12 млн. кВт. В 1969 году в стране была построена первая АЭС — Безнау-1, а сегодня в стране действует уже 5 атомных станций, которые производят треть потребляемой электроэнергии. Девять газопроводов, пересекающих страну во всех направлениях, включая главный — из Голландии в Италию, покрывают растущие потребности в газе. Этот экологически чистые источник энергии составляет 10% всего энергопотребления и является третьим важным ее источником в стране.

ШВЕЙЦАРИЯ И ЕС: ДВУСТОРОННИЙ ПОДХОД

Для Швейцарии ЕС — крупнейший торговый партнер: 60% швейцарского экспорта идет в ЕС и около 80% ее импорта поступает из стран Евросоюза. Сотрудничество сторон базируется на двусторонних отношениях по семи главным направлениям: научные исследования и государственная поддержка бизнеса, технические барьеры в торговле, вопросы агробизнеса, воздушный и дорожный транспорт, свободное передвижение людей. Соглашения по этим вопросам вступили в силу в июне 2002 года. К этому следует добавить и соглашения 2004 года в таких важных сферах, как налогообложение прибыли и банковских накоплений, борьбу с отмыванием денег, участие страны в шенгенских договоренностях; они находятся сейчас в стадии ратификации субъектами федерации. •

• *Общая информация по вопросам ведения бизнеса в Швейцарии: www.ocs/ch; www.swissworld/org.*

• *Торговая палата Швейцарии: www.cci.ch*

• *Программа поддержки инвестиций: www.sofi.ch*

• *Таможенная служба Швейцарии: www.zoll.adin.ch*

• *Швейцарское управление по туризму: www.switzerlandtourism/ch*

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ: ШВЕЙЦАРИЯ — ЛИТВА, МЛН. CHF

Год	Экспорт из Литвы	Импорт в Швейцарию	Внешнеторговый баланс
1999	12.6	66.4	53.8
2000	17.2	63.4	46.2
2001	20.7	75.6	54.9
2002	24.9	75.2	50.3
2003	27.9	93.8	65.9
2004	45.9	94.9	49.0

Источник: Посольство Швейцарии в Литве.

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ: ШВЕЙЦАРИЯ — ЛАТВИЯ, МЛН. CHF

Год	Экспорт из Латвии	Импорт в Швейцарию	Внешнеторговый баланс
1999	7.4	62.8	55.4
2000	11.6	65.9	54.3
2001	13.2	83.4	70.2
2002	10.9	101.2	90.3
2003	7.8	103.6	95.8
2004	11.6	123.1	111.5

Источник: Посольство Швейцарии в Латвии.

Новая пятилетка Евросоюза

Юджин Этерис

Евросоюз, как известно, развивается "пятилетними шагами": каждый новый состав Еврокомиссии выдвигает свои планы развития Сообщества. Нынешний состав Комиссии в невиданном до сих пор составе — 24 комиссара во главе с его председателем Жозе Мануэлем Баррозу, приведенным к присяге в ноябре 2004 года, выдвинул свой план. Он оказался тоже весьма необычным, как по задачам, так и приоритетам Евросоюза и формально был одобрен в конце января 2005 года.

ЖОЗЕ МАНУЭЛЬ БАРРОЗУ: Новый председатель Еврокомиссии.

ГЛАВНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

Таких основных приоритетов в планах Комиссии оказалось не много — всего три:

• Экономический — здесь главный упор предполагается сделать на процветании региона, повышение роли Европы в мире, развитие многополярной структуры современного мира. Поскольку главная роль в развитии экономики ЕС принадлежит странам-членам, в плане много инициатив, направленных на повышение эффективности ведения бизнеса (например, облегчение создания компаний и форм отчетности). Становится очевидным и то, что для бизнесменов в новом плане отсутствует дальнейшее сокращение числа регуляций и директив ЕС, будут также приостановлены союзные меры по регулированию рынка труда.

• Социальный — здесь внимание концентрируется как на вопросах собственно социальной справедливости, так и различных аспектах миграции, борьбы с организованной преступностью. Сюда же входят и некоторые вопросы охраны окружающей среды.

• Региональная и международная безопасность — это сравнительно новая сфера интересов в ЕС, требующая больших усилий по согласованию интересов сторон, где ориентиры НАТО и ЕС не во всем и не всегда совпадают.

В ответ на замечания фракции социалистов в Европарламенте, критиковавших либеральные тенденции в планах Еврокомиссии, Баррозу заметил, что социальная модель ЕС будет обречена на провал, если Евросоюз не сможет обеспечить стабильный и возрастающий экономический рост. Представители "зеленых" в парламенте высказались за то, что ЕС может стимулировать рост, разрабатывая новейшие экологически чистые технологии. Следует напомнить, что именно социальные и экологические программы были основными столпами в пятилетке предшествующей Комиссии, которую возглавлял **Романо Проди**.

ПОЛУГОДОВЫЕ СУБПЛАНЫ

Каждая страна, председательствующая в Евросоюзе, стремится внести свой вклад в его развитие. Так, нынешний Люксембург на волне общей озабоченности упадком экономики ЕС предложил свой вариант коррекции (до июля), состоящий из трех этапов:

• В начале февраля обсуждался план Еврокомиссии по ревизии пакта стабильности и развития, главным образом в сторону большей координации финансовой политики 25 стран-членов.

• В конце марта — на очередном саммите ЕС — обсуждение вопросов активизации роста экономики ЕС как в старых, так и новых странах-членах.

• В середине июня — принятие компромиссного решения по вопросу формирования долгосрочного бюджета ЕС на период 2007-2013 годы.

Все вопросы коррекции одинаково важны, но для старых членов ЕС главной будет бюджетная составляющая, например, Германия и Швеция озабочены повышением своих вкладов в ЕС, а другие — сокращением размеров фондов из ЕС. Тогда как для новых стран интерес представляет, например, решение вопроса "гринкарт" для экономических эмигрантов и всех тех, кто хочет испытать свободу передвижения в ЕС.

По мнению экспертов, главная тенденция в новом плане очевидна: экономический рост Евросоюза и, так сказать, поголовная занятость — пусть даже за счет каких-то экологических или социальных программ.

ПРИОРИТЕТНЫЙ НЮАНС

Конечно, жизнь не стоит на месте, и в пятилетке ЕС могут иметь место какие-то изменения. Это вполне естественно. Но важно другое. В ажиотаже обсуждения пятилетнего плана никто как-то не заметил, что изменился главный принцип организации и интеграции Сообщества, утвержденный еще отцами-основателями этого европейского объединения. Правда, если очень хочется, за почти полстолетия это можно и забыть. Так, в феврале 1952 года **Жан Монэ**, вдохновитель и организатор европейской интеграции, выдвинул главный лозунг: "Сообщество — союз народов" (Union between people); в феврале 2005 года другой вдохновитель — Ж. М. Баррозу выдвинул несколько другой лозунг: "Сообщество — союз стран-членов" (Union of member states). Как бы ничего особенного, но чувствуете разницу? •

REAL ESTATE AND CONSTRUCTION IN THE BALTIC STATES 2005

VIII international conference

APRIL 15, 2005
REVAL HOTEL LATVIJA
RIGA, LATVIA

INTERNATIONAL CONFERENCES
RMS forum

RMS-Forum, 45/47 Elizabetes Street, Riga LV-1010, Latvia
Tel.: (+371) 7333167, 7334346;
fax: (+371) 7336350
e-mail: forum@rms.lv
www.rmsforum.lv

PAREX BANKA

Финансовый рынок Финляндии: полезный опыт

Юджин Этерис
Хельсинки

Финляндия — страна примечательная, смело шагнувшая из "нижесредненьких" в Европе в ряды самых передовых в мире. Например, по уровню конкурентоспособности, по образованности школьников, по числу мобильников и др. Рост ВНП — сегодня это 3,7% — здесь опережает средний показатель по старым членам ЕС (в среднем около 1%). Нам же казалось интересным взглянуть на другую сторону жизни финнов, благо такая возможность и представилась. По приглашению компании *Finnfacts* международный редактор *БК* в группе журналистов трех Балтийских стран познакомился с финансовым, инвестиционным и страховым бизнесом Финляндии.

ХЕЛЬСИНКИ: Здание Центробанка Финляндии.

Финская политика по важным для экономики вопросам банковского и финансового секторов — одновременно и важный элемент общего балтийского курса развития.

ФИНАНСОВЫЙ РЫНОК — СТАБИЛЬНОСТЬ И ИНВЕСТИЦИИ

Одна из главных функций финансовой системы страны состоит в том, чтобы "канализировать" заработанное с прибылью действующими субъектами экономических отношений в производительные инвестиции менее успевающих субъектов, делая последние тоже прибыльными. В Финляндии львиная доля таких финансовых потоков идет через банки и аналогичные финансовые учреждения. Небольшая деталь: кредиты в Финляндии представляются не только депозитными банками и кредитными учреждениями, но и страховыми компаниями. Число последних в Финляндии, по сравнению с другими странами Балтийского региона, необычайно высоко. В настоящее время на одном полюсе — кредитно-финансовые учреждения (акции, облигации и др.), на другой — страховой сектор. Именно банки стали инициаторами создания сети страховых компаний *Pohjola* (с ударением на первом слоге, что значит Север). Поэтому сегодня наиболее крупные банки страны оказывают полный спектр не только финансовых услуг, но и инвестиционных и страховых.

Кроме того, финны могут выбирать удобные для себя и самые выгодные банковские услуги, поэтому большинство жителей имеют в кармане карточки 3-4 банков.

ГЛАВНЫЕ ИГРОКИ

На финансовом рынке страны доминируют не столько отдельные банки, сколько целые банковские группы. В силу комплексности услуг, оказываемых на рынке, таких групп единицы, но они контролируют примерно 90% всего рынка. Сегодня в Финляндии насчитывается 333, так сказать, чисто финских финансовых учреждений с 1 584 отделениями, где занято почти 26 тыс. служащих.

Крупнейшие по числу занятых и активам — это, в первую очередь, *OP Bank group, Nordea Bank Finland, Sampo Bank*, группа сбербанков — *Savings banks* и система местных банков — *Local cooperative banks.*

В беседе с нами управляющий директор Финской ассоциации банков **Маркус Фогельхольм** (*Markus Fogelholm*) отметил, что самая крупная финансовая группа — *OP Bank group,* включая главную силу — *OKO Bank*, типичный представитель нового поколения многофункциональных банков.

Имеется также 11 иностранных банков с 45 отделениями по стране, где занято еще примерно тысяча человек.

СТРАХОВАНИЕ — СТИЛЬ ЖИЗНИ!

Этой стороне финансовой жизни страны, как отметил один из директоров Финской федерации страховых обществ **Эско Кивисари** (*Esko Kivisaari*), стало уделяться внимание лишь в последние 10-15 лет. Сегодня на этом рынке оборачивается 13 млрд. евро. Более половины рын-

Наш сосед Финляндия
- **Население — 5,2 млн. (плотность — около 17 человек на кв. км).**
- **Территория — 338 тыс. кв. км.**
- **Продолжительность жизни — 75,1 год для мужчин и 81 год для женщин.**
- **ВНП на душу населения — около 27 тыс. евро. Около 79% женщин работают.**
- **65% домов имеют компьютеры, 55% — интернет, более 95% — мобильные телефоны.**
- **НДС — 22%, корпоративный налог — 27%. Общая налоговая база — около 44%.**

для Балтии

Компания *Pohjola* учреждена в 1891 году. Сегодня это крупнейшая инвестиционно-страховая группа Финляндии с 1,6 млн. клиентов и оборотом около 1,2 млрд. евро (2004 год). Ее работа была столь успешной, что уже в 1912 году акции *Pohjola* котировались на столичной бирже. Общий объем инвестиционного портфеля "совместных фондов" (mutual funds) — примерно 1,5 млрд. евро. В прошлом году было выплачено 798 млн. евро страховых премий. Группа имеет около 19 тыс. акционеров; в ней трудятся 2 600 служащих в Финляндии и 100 — в филиалах группы в Балтийских странах. Последними, объединенными в группу *Seesam*, руководит Томас Абнер, которого сюда пригласили работать из Эстонии. Группа занимается в Балтии почти всеми видами страхования.

ка — страхование рабочих и служащих и пенсионное дело. На выплату страховых премий уходит примерно 10 млрд. евро; остальное — инвестируется. Крупнейшая фирма на этом поприще — *Pohjola*.

УПРАВЛЕНИЕ И НАДЗОР

Надзор за финансовым рынком, рынком ценных бумаг и страховым делом в стране осуществляют два самостоятельных госучреждения. Так, за первыми наблюдает Управление финансового надзора — Financial Supervision Authority, входящее в Министерство финансов, а за состоянием страхового сектора наблюдает специальное управление — Insurance Supervisory Authority при Министерстве социальных вопросов и здравоохранения.

ПЕРЕХОД НА ЕВРО

Переход на евровалюту в Финляндии прошел спокойно и без эксцессов благодаря четкому планированию и внедрению различных переходных программ, инициированных как правительством, так и банками и отдельными фирмами. В 2001 году было издано три популярных брошюры с подробным изложением всего комплекса евро-вопросов.

Все банкоматы были переведены в стране на евро в течение четырех дней, причем половина из них — 1 января. Почти все магазины с самого первого дня уже спокойно оперировали в новой валюте. Вся "операция" была завершена в течение 2-х недель. Поэтому для стран Балтии особых проблем в этом плане не ожидается; главное — соблюсти переходные требования Евросоюза. Косвенная проблема была в том, что многие торговцы "округляли" цены при переводе в евро, естественно, в свою пользу.

ФИНАНСОВЫЙ КРИЗИС 90-Х

Кризис кредитно-финансового рынка в 1990-х годах в Скандинавии, особенно в Швеции, Норвегии и Финляндии, сильнее всего проявился в последней. Причин тому много, но главная — в тогдашней зависимости страны от советского импорта-экспорта.

В Финляндии ущерб перевалил за 10% ВНП, в Норвегии за 3% ВНП. Конечно, не только госбюджет страны пострадал, "трясло" всю экономику. В период 1992-93 годов экспорт из СССР упал с 20% ВНП до практического нуля. Негативным было и то, что банковские директивы ЕС еще только пробивали себе дорогу (Финляндия вступила в ЕС в 1995 году), и многие банки довольно рискованно предоставляли различные экспортные кредиты. Страна вышла из кризиса посредством следующих основных мер:

- Центральный банк частично взял на себя долги некоторых сбербанков.
- Государственная "инъекция" примерно 10% ВНП в банковский сектор, как правило, в сберкассы, а не коммерческие или кооперативные банки (в основном посредством представления беспроцентного кредита на 3 года).
- Специальные кризисные меры правительства и собственно банков и др.

В результате, этот кризис обошелся казне в 7-8% ВНП, созданием особого "кризисного института" — Государственного гарантийного фонда и "прикрытием" центробанком основного сбербанка страны — *Skopbank*. Но главное, что и банковский сектор стал умнее, введя различные формы собственной и клиентской ответственности. Весьма своевременными были и международные меры, в частности, так называемые базовые принципы Базельской конвенции. Все это помогло успешнее и без особых тревог пережить волну другого финансового кризиса 1998-99 гдов, который сильнее всего отразился как раз на странах Балтии.

БАНКИ И НЕРЕЗИДЕНТЫ

Как заметил в беседе с нами руководитель одного из подразделений Национального банка Финляндии **Кимо Виролайнен** (Kimmo Virolainen), эти вопросы находятся в введении банковских групп (которые, кстати говоря, должны одновременно соблюдать банковскую тайну) и центральный банк страны к этому никакого отношения не имеет. Но, главное даже не в этом, заметил он, а в том, что здесь никто не видит каких-то проблем. Обо всех сколь-нибудь подозрительных трансакциях банки обязаны сообщать в надзорные инстанции, последние и осуществляют необходимые контрольные действия.

ОБЪЕДИНЕНИЕ БАЛТИЙСКИХ ФИНАНСОВЫХ БИРЖ

Такие биржи — явление особое, а тенденции в их объединении на региональном уровне — тем более. Главная особенность момента в том, что в Европе идет жесткий процесс консолидации финансовых бирж; в Балтийском регионе он уже фактически состоялся в форме Северо-Балтийской биржи (*Nordic-Baltic Stock Exchange*), с участием всех трех стран Балтии. Это явление — весьма позитивно, так как в целом дает дополнительный простор для более эффективного использования финансовых ресурсов, а для стран Балтии — особенно, так как раздвигает узкие нынешние рамки рынка ликвидности. Указанный процесс консолидации идет как в ЕС в целом, так и в отдельных его субрегионах. •

Редакция БК выражает благодарность компании Finnfacts за приглашение посетить страну и познакомиться с ее финансовой системой.

www.finnfacts.fi
saara.rimon@tat.fi

***OKO Bank* (www.oko.fi/english) был учрежден еще в 1902 году как обычный для того времени коммерческий банк. За прошедшее столетие он превратился не только в крупнейший банк страны с более чем 3 млн. клиентов и 38 млрд. евро активов, но и стал весьма популярным. Сегодня акции этого банка типа "А" довольно высоко котируются на Хельсинкской бирже. В банке 4 основных отделения: корпоративных клиентов, инвестиций, оптовой торговли и депозитарий; входит в состав *OP Bank Group*. В 2003 и 2004 годах был избран лучшим банком страны. Имеется отделение в Таллинне.**

Россия и ЕС нужны друг другу

Юджин Этерис

Российская Федерация давно старается наладить устойчивые и продуктивные отношения с Европейским Союзом, исходя из долговременных европейских перспектив. Эти отношения не односторонние — ЕС также стремится к добрососедству, так как обе стороны нужны и важны друг для друга: они связаны географически, у них общее культурное наследие. За последние 15 лет Россия и ЕС регулярно встречаются на саммитах дважды в год; они стали крепкими экономическими партнерами. Вопросы энергетики занимают важное место в деле сотрудничества между ними.

Отношения РФ — ЕС сравнительно молоды. Первое серьезное и важное соглашение о партнерстве и сотрудничестве между ЕС и Россией вступило в силу в декабре 1997 года. Программа ЕС относительно финансовой помощи России составлена на период 2000-2006 годов. Только за последние 12 лет ЕС оказала финансовою помощь РФ в размере 3 млрд. евро по ряду программ технического и экономического сотрудничества.

ВО ГЛАВЕ УГЛА — ЭКОНОМИКА

ЕС в составе 25 государств-членов с 445 млн. населения и ВНП в объеме 10 трлн. евро представляет собой для России серьезного экономического партнера. Уже сегодня около 40% внешней торговли РФ приходится на страны ЕС. Что касается энергетических ресурсов, то здесь Россия — крупнейший поставщик в ЕС. С другой стороны, страны ЕС — самые крупные инвесторы в России. Не случайно ЕС представила России режим наибольшего благоприятствования, который обеспечивает российским товарам при экспорте в ЕС самый низкий уровень налогообложения. Такой статус РФ в торговле с ЕС дает России прямую выгоду в объеме около 300 млн. евро ежегодно.

Кроме того, ЕС стремится развивать тесный энергетический диалог с Россией, которая сегодня является для Евросоюза крупнейшим поставщиком ископаемых ресурсов. Такая энергетическая "кооперация" включает как прямые инвестиции, так и передачу новых технологий в добычу энергетических ресурсов и их транспортировку. Россия со своей стороны стремится к заключению соответствующих соглашений с институтами ЕС: последний по времени саммит ЕС — Россия состоялся в конце ноября 2004 года уже с новым составом Еврокомиссии. Характерно, что каждый раз российские руководители стремятся к заключению неких "специальных" соглашений с ЕС: так, представитель президента РФ на переговорах с ЕС заявил перед последним саммитом, что Россия слишком важна для ЕС и требует специального подхода. Руководители ЕС сопротивляются такой постановке вопроса, хотя ни один другой сосед ЕС не имеет с Союзом столь тесных отношений, саммитами дважды в год и рядом важных экономических соглашений.

ЭНЕРГЕТИКЕ — ОСОБОЕ ПОЧТЕНИЕ

Общеизвестно, что ЕС находится в сильной зависимости от импорта энергетического сырья, главным образом сырой нефти, угля и газа — всего того, что в избытке имеется в РФ. Примерно на 80% потребности в энергоносителях в Евросоюзе покрываются за счет органического сырья; причем львиная и все растущая часть такого сырья поступает из стран вне ЕС. Так, в сентябре 2004 года Еврокомиссия подчитала, что к 2020 году примерно 70% всех первичных ресурсов в Евросоюзе будет покрываться за счет импорта, включая 90% потребления нефти. Очевидно, что политический компонент такого экспорта, а также вопросы безопасности являются для ЕС первостепенными.

Транснефть — крупнейшая в мире компания по транспортировке нефти: она перекачивает примерно 94% российского сырья по более чем 48 тыс. км нефтепроводов. Эта компания намерена проложить новый трубопровод на Запад в

обход порта Вентспилс, с которым в последние годы было множество проблем.

Российские *Газпром* и *Итера* давно проникли на балтийский рынок: им принадлежат около половины активов в *Latvijas Gaze, Eesti Gaas и Lietuvos dujos.*

ГЕРМАНСКАЯ ИНИЦИАТИВА

Согласно нынешним планам развития энергетического сектора в ЕС, отраженными в проекте новой конституции Евросоюза, энергетика находится в сфере так называемых совместных полномочий. Это означает, что вопросы энергетики решаются руководящими органами ЕС на некой общей базе, но и с определенными правами для всех 25 стран Союза. Экономика многих из этих стран в серьезной степени зависит от поставок нефти и газа из России; одна их таких стран — Германия. Еще летом 2004 года германский канцлер **Герхард Шредер** и президент РФ **Владимир Путин** достигли соглашения по вопросам увеличения поставок газа в Западную Европу. Главными действующими лицами в этом договоре являются немецкий энергогигант *E.on AG* и российский *Газпром*, которые и образовали пул для прокладки газопровода из РФ в Северную Европу. Общая стоимость проекта — примерно 6 млрд. евро; расходы на запуск первой очереди — 2,5 млрд., а полная сдача в эксплуатацию намечена на 2007 год. Общая длина газопровода — 3 тыс. км до германской границы с ответвлениями в Финляндию и Швецию. *Газпром* — известный газовый монополист в Европе; он перекачивает примерно четверть всего потребляемого на континенте газа. Более того, Россия намерена удвоить в ближайшие 10 лет объемы экспорта газа в Европу. В реализации этого проекта по развитию газовой инфраструктуры Европы участвуют также многие другие компании разных стран.

ЛАТВИЙСКИЙ ЭНЕРГОТРАНЗИТ ИЗ РОССИИ В ЕВРОПУ

С первых дней обретения независимости правительство Латвии в качестве одного из своих приоритетов заявило о транзите российских товаров и природных ресурсов в страны Европы, главным образом через латвийские порты. В основном через Вентспилсский порт и действующие там мощности, принадлежащие *Ventspils Nafta* (*VN*). В течение примерно 10 лет *VN* была крупнейшим в Восточной Балтии центром-терминалом транзита различных нефтепродуктов. В это время стивидоры *VN* перерабатывали в 2,5 раза больше грузов, чем порт в Санкт-Петербурге и в 1,5 раза больше таллиннского. Несмотря на то, что это был самый дорогой порт на Балтии в это время: его тарифы были почти вдвое выше средних по региону. Но клиенты мирились с этим — порт незамерзающий и удобный. Но российская сторона недолго мирилась с таким положением и построила свои порты в Приморске и Усть-Луге. В то же самое время порты других стран региона увеличили пропускную способность: Литва на 8 млн., Эстония — на 18 млн., а Финляндия — на 23 млн. тонн. Поток грузов начал обходить Латвию, и доля транзита нефти в бюджете страны упала с 10,2% до 6,4%, или в реальном выражении сократилась на 240 млн. латов ежегодно. Упал и грузооборот латвийских портов — теперь порт Санкт-Петербург обрабатывает в два раза больше грузов, чем *VN*.

Вслед за сокращением транзита нефти Латвия испытывает российский пресс и по потребляемому бензину. Латвийский транспорт "пожирает" ежегодно примерно 600 тыс. тонн горючего. До начала нынешнего года эти потребности покрывались в основном усилиями *Mazeiku nafta*. Но вот в начале 2005 года на латвийском рынке появился новый поставщик автобензина, причем высокого еврокачества — Premium Euro-95, соответствующего Euro-4. Этот бензин производится *Ярославским НПЗ* из нефтикомпании *Славнефть*. Эксперты считают, что даже с учетом европошлины российский бензин будет дешевле местного из Мажейкяя.

ЕВРОПЕЙСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Следует отметить, что Евросоюз сегодня действует на два фронта: он работает с США, создавая эффективную систему борьбы с терроризмом, и с Россией, создавая базу европейской безопасности; а также в ресурсовом направлении. В этом смысле зажиточная и стабильная Россия являет собой позитив для ЕС, так как означает рост торговли и инвестиций, усиление стабильности. Отношения РФ — ЕС взаимовыгодны: Россия получает довольно благоприятный режим в торговле с Евросоюзом, ЕС поддерживает многие российские инициативы, например ее вступление в ВТО. Но Евросоюз хочет также улучшить инвестиционный климат в РФ, защитить права собственников и предотвратить утечку капиталов из страны. Кроме того, иностранные компании продолжают облагаться более высокими налогами по сравнению с местными.

У нового латвийского еврокомиссара по энергетике **Андриса Пиебалгса** много проблем, связанных с обеспечением ЕС необходимыми сырьевыми ресурсами. И многие из них, как ни крути, связаны с латвийской экономикой и затрагивают российские проблемы. Евросоюз также весьма чувствителен к стабильности поставок сырья и ценам на энергоносители, зачастую проистекающими из-за региональной или международной нестабильности. С другой стороны, в планах ЕС сокращение и сбережение энергосырья, использование альтернативных и возобновляемых его источников. Так, в планах ЕС есть весьма амбициозная задача довести до 20% долю электроэнергии, получаемой из возобновляемых источников, к 2010 году и примерно на 1% ежегодно сокращать ее потребление. Конечная цель нынешней энергополитики ЕС двоякая. Во-первых, сократить потребление энергии за счет более эффективного ее использования (например, энергетическое освидетельствование всех зданий). Во-вторых, перевести экономику ЕС на альтернативные источники энергии. К середине 2007 года завершится процесс создания единого энергетического рынка Евросоюза, с целью эффективного использования энергии в ЕС. Для Евросоюза важно, чтобы он не был слишком зависим в энергетическом плане от импорта из небольшого числа стран, политическая нестабильность в которых может воспрепятствовать энергетическому будущему всего Евросоюза. •

РОССИЙСКИЙ ЭКСПОРТ НЕФТИ И ГАЗА

Нефть. **Предполагается, что российский экспорт в Европу возрастет с нынешних 128 млн. тонн до 160 млн. тонн в 2020 году. Экспорт нефти в страны СНГ за указанный период увеличится с 17 млн. тонн до 50 млн. тонн.**

Газ. **В настоящее время около 20% от всего объема природного газа (примерно 415 млн. тонн), потребляемого в Западной Европе, поступает из России. Из 75% импортируемого в Германию природного газа примерно 32% поступает из России, 26% — из Норвегии и 17% — из Голландии (два последних источника — в основном газ из акватории Северного моря). Поступление газа из РФ увеличится с нынешних 134 млн. тонн до 165 млн. тонн в 2020 году.**

Российские грузы в портах России, Украины и Балтии

Алла Петрова

В 2004 году грузооборот российских портов вырос на 67 млн. тонн. Впервые грузооборот портов Северо-Запада России более чем в 2,5 раза превысил грузооборот портов стран Балтии.

Согласно данным ежегодного отчета Ассоциации морских торговых портов, свыше 420 млн. тонн российских внешнеторговых грузов переработано в 2004 году в портах России и сопредельных государств. В сравнении с 2003 годом (356,6 млн. тонн) рост составил 18% или 63,8 млн. тонн. Объемы перевозок сухих грузов выросли на 20%, нефтяных — на 15%, и составили 191,9 млн. тонн и 228,5 млн. тонн соответственно.

ОСНОВА РОССИЙСКОГО ЭКСПОРТА

Как и в предыдущем году, основой российского экспорта являлась нефть и нефтепродукты, уголь, минеральные удобрения, лесные грузы и металлы. В минувшем году сохранилась тенденция существенного роста внешнеторгового грузопотока России при одновременном снижении объемов грузов, перерабатываемых портах сопредельных государств. Грузооборот российского портового комплекса по переработке экспортно-импортных грузов вырос на 66,8 млн. тонн, в то время как объем перевалки портов Украины и Балтии снизился на 3 млн.

На фоне растущего объема перевозок отечественной внешней торговли доля российских портов в их переработке увеличилась и составила в 2004 году 80% (в 2003 году — 75%). Объем внешнеторговых грузов, переработанных на территории России, составил 336 млн. тонн, увеличившись на 25%.

Через зарубежные порты перегружено 84,4 млн. тонн российских грузов, что на 3,4% меньше, чем в предыдущем году. Сокращение произошло за счет снижения на 23,6% объемов перевалки наливных грузов, в то же время объем перевалки угля вырос на 48%. Грузооборот портов Балтии составил 57,3 млн. тонн (+3,4%), рост произошел за счет увеличения объемов перевалки угля, а переработка нефтяных грузов упала на 12%. Через порты Украины перевезено 27,1 млн. тонн (-15,3%), причем переработка сухих грузов выросла на фоне резкого снижения перевалки нефти и нефтепродуктов. Рост перевалки угля, металлов и минеральных удобрений на 13% не смог компенсировать падения переработки наливных грузов на 57%.

Ассоциация морских торговых портов РФ создана в 1987 году и объединяет более 70 организаций и предприятий морского транспорта России. В состав Ассоциации входят морские торговые порты, экспедиторские и агентские компании, научно-исследовательские институты и учебные заведения морского транспорта. Основной задачей Ассоциации является координация усилий профессионального сообщества по созданию условий для эффективного развития предприятий морского транспорта и реализации транспортного потенциала России.

ОБЩИЙ ГРУЗООБОРОТ РАСТЕТ

Суммарный грузооборот портового комплекса Российской Федерации (включая внутренние перевозки) по итогам года вырос на 23,4% до 355,9 млн. тонн (+67,6 млн. тонн), из которых более 157,3 млн. составили сухие грузы (+17,6%) и 198,6 млн. тонн (+28,5%) — наливные.

В частности, на 28,5% вырос объем перевалки нефтеналива, на 33% — угля, на 10% — лесных грузов. Сохраняется тенденция значительного роста переработки контейнерных грузов. В 2004 году морские порты России перегрузили 17 млн. тонн грузов в контейнерах, что составляет около 1,4 млн. TEU. Рост контейнерных перевозок составил свыше 60% за счет увеличения перегрузки контейнеров через Санкт-Петербург (+34%), Новороссийск (+23%), Восточный (+30%).

По данным Ассоциации морских торговых портов, в структуре суммарного грузооборота российских портов доля экспорта составила 85%, импорта — 6%, транзита — 3%, каботажа — 6%. В транспортировке грузов на российские порты доля железнодорожного транспорта составила 46,9%, трубопроводного — 43,7%, автомобильного — 4,4%, речного — 5%. При этом 83% сухих грузов на порты доставляются по железной дороге, а 73% налива — трубопроводным транспортом.

Одна пятая российского грузооборота пришлась на порты Дальневосточного бассейна. В 2004 году здесь было переработано более 70 млн. тонн грузов, что на 12% выше результата 2003 года. Рост произошел за счет роста экспорта угля (более чем на 20%), металлов и лесных грузов. Доля сухих грузов в грузообороте портов региона составила около 80%. Крупнейшим в регионе остается Восточный порт, через стивидорные компании которого в России перерабатывается около 45% экспортного угля.

Грузооборот портов Южного бассейна вырос на 14,6% и превысил 142 млн. тонн. В настоящий момент на долю региона приходится 56% экспорта нефти и нефтепродуктов через отечественные порты. По итогам 2004 года, здесь было переработано свыше 106 млн. тонн наливных (+14,7%) и более 36 млн. тонн сухих (+14,2%) грузов. Из них свыше 70 млн. тонн переработа-

но стивидорными компаниями Новороссийского порта.

СЕВЕРО-ЗАПАД БЬЕТ РЕКОРДЫ

Более чем на 42 млн. тонн (+41,5%) вырос грузооборот портов Северо-Западного бассейна России. По итогам 2004 года, доля бассейна — 143,2 млн. тонн — в грузообороте российских портов составила 40%. Столь существенный рост достигнут за счет значительного увеличения — на 64%, или 30 млн. тонн — переработки наливных грузов. Прежде всего, за счет роста объемов перевалки в Приморске: ООО *Спецморнефтепорт* в 2004 году увеличил грузооборот в 2,5 раза и переработал свыше 44,5 млн. тонн. Впервые грузооборот портов Северо-Запада России более чем в 2,5 раза превысил грузооборот портов стран Балтии. Здесь переработано свыше 77 млн. тонн наливных и 65,6 млн. тонн сухих грузов.

ИНВЕСТИЦИОННАЯ АКТИВНОСТЬ НА УРОВНЕ

В период 2000-2004 годов российский портовый комплекс увеличил свои производственные возможности на 170 млн. тонн, освоив свыше 23 млрд. рублей инвестиций. По словам председателя совета директоров Ассоциации **Виталия Южилина**, по динамике производства (в среднем 20% в год) порты опережают другие отрасли. Сохраняется и инвестиционная активность отрасли: по предварительным данным в 2004 году объем капиталовложений в портовый комплекс превысил 10 млрд. рублей. Первый этап унификации тарифов создал благоприятные условия прежде всего для российских экспортеров, условия, которые позволили им в последствии активно участвовать в развитии транспортной инфраструктуры, считает руководитель Ассоциации. В 2000 году из 238 млн. тонн внешнеторговых грузов через порты России перевезли 170 млн., а в 2004-м — уже 336 млн. тонн из 420. •

Таблицы и графики — Ассоциация морских торговых портов РФ.

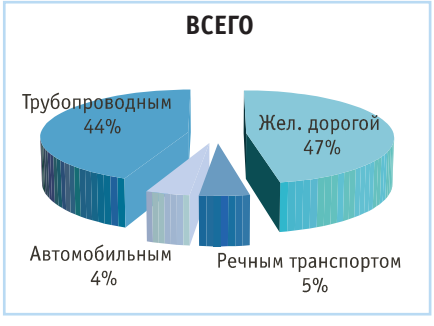
ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО БАССЕЙНА ЗА 2004 Г.

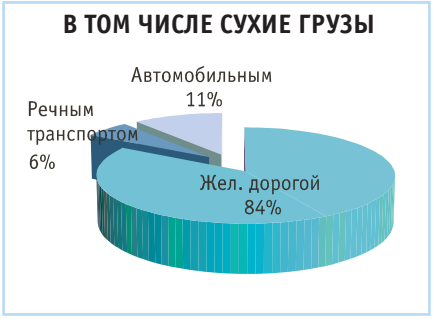
порт	2003 г.	2004 г.	2004/2003, %	(+/-) к 2003 г., тыс. т
Всего	101216.0	143268.7	141.5	42052.7
В том числе:				
наливные	47418.2	77650.8	163.7	30232.6
сухогрузы	53797.8	65617.9	121.9	11820.1
из них:				
Архангельск	994.1	1137.1	114.4	143.0
Мурманск	9007.2	12782.4	141.9	3775.2
Выборг	1052.2	1331.4	126.5	279.2
Высоцк	2404.6	3644.5	151.6	1239.9
Санкт- Петербург	20436.8	26035.5	127.4	5598.7
Калининград	4045.0	4811.4	118.9	766.4
Кандалакша	1020.0	279.5	27.4	-740.5

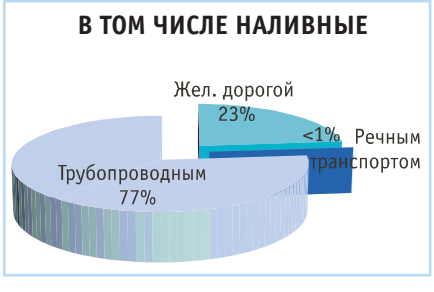
ПЕРЕВОЗКИ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ ЗА 2004 Г. В СРАВНЕНИИ С 2003 Г., МЛН. Т

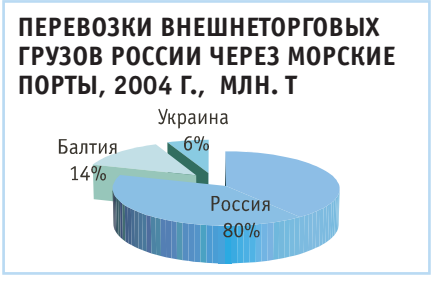
	2003 г.	2004 г.	2004/2003, %
Всего	375.7	440.3	117.2
в том числе:			
сухие	170.8	203.2	119.0
наливные	204.9	237.1	115.7

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ГРУЗОВ, ПРИБЫВШИХ В МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ ДЛЯ ОТПРАВЛЕНИЯ МОРЕМ ЗА 2004 Г., ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА









ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ В КРУПНОТОННАЖНЫХ КОНТЕЙНЕРАХ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ, ТЫС. Т

Порты	Всего			В том числе								
				Экспорт			Импорт			Каботаж		
	2003 г.	2004 г.	%	2003 г.	2004 г.	%	2003 г.	2004 г.	%	2003 г.	2004 г.	%
ВСЕГО	10552.7	17001.2	161.1	3055.2	5689.7	186.2	5339.8	8871.2	166.1	2157.7	2440.3	113.1
Архангельск	129.3	214.5	165.9	47.5	63.0	132.6	49.7	78.2	157.3	32.1	73.3	228.3
Мурманск	250.3	268.7	107.4	4.5	2.0	44.4	1.4	0.5	35.7	244.4	266.2	108.9
Калининград	278.8	442.9	158.9	55.7	122.9	220.6	223.1	320.0	143.4	н. д.	н. д.	н. д.
Санкт-Петербург	5125.4	6876.1	134.2	1949.3	2992.9	153.5	3176.1	3883.2	122.3	н. д.	н. д.	н. д.
Новороссийск	616.2	759.0	123.2	295.6	356.1	120.5	320.6	402.9	125.7	н. д.	н. д.	н. д.
Находка	152.5	145.5	95.4	64.5	35.9	55.7	88.0	107.8	122.5	н. д.	1.8	н. д.
Владивосток	740.5	747.7	101.0	40.6	44.0	108.4	173.6	160.4	92.4	526.3	543.3	103.2
Восточный	1924.5	2527.6	131.3	543.0	682.0	125.6	1208.9	1676.2	138.7	172.6	169.4	98.1
Ванино	181.0	319.0	176.2	0.2	6.8	3400.0	5.0	12.8	256.0	175.8	299.4	170.3
Петропавловск-Камч.	181.0	454.9	251.3	0.2	3.0	1500.0	5.0	4.2	84.0	175.8	447.7	254.7

Сохранить культурное наследие

Алла Петрова

Судьба дворцово-паркового ансамбля "Ораниенбаум" уже не одно десятилетие вызывает беспокойство у представителей культурной элиты, федеральных и региональных властей и простых петербуржцев. Неудивительно, ведь Ораниенбаум — это единственный ландшафтно-архитектурный комплекс, который не был разрушен во время Великой Отечественной войны.

Весь последний год внимание общественности, властей и горожан было приковано к музею-заповеднику. Стало очевидно: если не начать реставрационные работы немедленно, нашим потомкам уже не доведется увидеть единственный в своем роде ансамбль в его историческом своеобразии.

В апреле 2004 года губернатор Санкт-Петербурга **Валентина Матвиенко** заявила, что музей-заповедник нужно возрождать. Уже в мае начал работу Фонд поддержки восстановления и развития дворцово-паркового ансамбля "Ораниенбаум". Учредителями фонда выступили ОАО *Уралкалий* и ООО *Национальная контейнерная компания*.

• На территории ГМЗ находится 19 памятников, нуждающихся в реставрации, еще 40 объектов могут быть воссозданы.

• Рост доходов от посещения музея-заповедника (в 2004 году они составили лишь 6 млн. рублей) при грамотном менеджменте позволит сделать дополнительные вложения средств в восстановление объектов, расширение музейных фондов.

Попечительский совет Фонда возглавила В. Матвиенко, сопредседателями стали министр экономического развития и торговли Российской Федерации **Герман Греф**, и генеральный директор ОАО *Совкомфлот* **Сергей Франк** (в то время помощник председателя Правительства РФ). В попечительский совет Фонда также вошли председатель Комитета ГИОП **Вера Дементьева**, директор ГМЗ "Петергоф" **Вадим Знаменов**, директор Государственного Эрмитажа **Михаил Пиотровский**, президент ОАО *Уралкалий* **Дмитрий Рыболовлев**, вице-губернатор Санкт-Петербурга **Сергей Тарасов**, глава администрации Петродворцового района **Валентин Шевченко**, председатель совета директоров Ассоциации морских торговых портов России, депутат Государственной Думы Российской Федерации **Виталий Южилин**.

ПОМОГЛИ МЕЦЕНАТЫ

Главная цель Фонда — используя механизмы государственно-частного партнерства, оказывать поддержку в деле восстановления культурного наследия России.

"Восстановить Ораниенбаум только на средства из государственного бюджета невозможно. Тогда на эти работы может потребоваться не менее полувека. За это время от Ораниенбаума ничего не останется. Мы призываем частных инвесторов оказать помощь Фонду. Помогать или не помогать нам — личное решение каждого. Но меценатство в России всегда считалось благим делом", — сказал Герман Греф.

В адрес различных компаний было направлено более ста пятидесяти писем с предложением о сотрудничестве. Члены Попечительского совета Фонда обратились к промышленным предприятиям, банкам и другим организациям с просьбой помочь в деле восстановления уникального культурно-исторического памятника.

"Наиболее эффективный путь достижения поставленных задач, как показывает практика, — объединение в рамках одного проекта капиталов частных инвесторов и бюджетных средств. Я уверена, что, сознавая социальную ответственность бизнеса перед обществом, предприниматели поддержат государство в деле восстановления исторического наследия России", — отметила в своем обращении Валентина Матвиенко.

"Ораниенбаум — наше культурное и духовное наследие, которое мы обязаны в целости и сохранности передать нашим детям и внукам. Поэтому гражданский и человеческий долг каждого из нас

ГЕРМАН ГРЕФ: Меценатство в России всегда считалось благим делом.

России

заключается в том, чтобы сохранить и восстановить этот уникальный памятник культуры. Нам будет, чем гордиться", — добавил Сергей Франк.

В результате на счет Фонда поступило более 60 млн. рублей. Причем средства приходили не только от крупных компаний, но и от частных лиц.

ВОССТАНОВИТЬ К ЮБИЛЕЮ

По предварительным оценкам стоимость восстановления всего дворцово-паркового ансамбля составит 7-8 млрд. рублей.

В 2005 году из федерального бюджета на работы по восстановлению ГМЗ "Ораниенбаум" будет выделено 170 млн. рублей. Примерно 80 млн. рублей поступит через Фонд поддержки восстановления и развития ГМЗ "Ораниенбаум". Общая стоимость проектных работ составит около 290 млн. рублей.

"Без четкой организации финансирования Фондом нам не удалось бы начать работу и подготовить достаточно большой задел проектной документации, — отмечает директор ГУ НИИ "Спецпроектрестарация" **Владимир Фомин**. — Деньги же, выделявшиеся Министерством культуры, дошли до нас только в конце декабря". Средства, привлеченные Фондом, уже позволили профинансировать разработку проектной документации, выполнение топографо-геодезических работ и составление кадастрового плана, оплатить услуги по очистке территории от взрывоопасных предметов и т. д.

Планируется, что уже к концу 2005 года будет отреставрирован павильон "Катальная горка". В 2006 году должны начаться работы по реставрации Китайского дворца, где в 16 залах из 17 уцелел подлинный паркет XVIII века.

Другой важный объект — Большой Меншиковский дворец. Здесь планируется проведение работ по усилению фундаментов, гидроизоляции и водоотведению. Располагающийся в здании НИИ "Мортеплотехника" освободил пока только треть площадей. Собственных средств на переезд не хватает. Большой дворец может быть освобожден к маю 2006 года, если НИИ для переезда выделят порядка 90 млн. рублей.

Вообще же, при условии стабильного и достаточного финансирования планируется завершить все работы к 2011 году, то есть к празднованию 300-летия основания Ораниенбаума.

ПАРТНЕРСТВО ГОСУДАРСТВА И БИЗНЕСА

Важнейшую роль в восстановлении ГМЗ "Ораниенбаум" сыграет привлечение частных средств. Фонд разработал программу преимуществ и привилегий для партнеров.

Например, в рекламных материалах Фонда предусматривается, что его партнеры, делающие крупные взносы, будут получать "преимущества при осуществлении инвестиционных проектов на прилегающих к ГМЗ "Ораниенбаум" территориях".

По словам директора Северо-Западного отделения Российского союза туриндустрии **Сергея Корнеева**, в будущем Ораниенбаум может стать частью популярного туристического маршрута Стрельна — Петергоф. С пуском кольцевой автомобильной дороги появится связь между Курортным районом и Ораниенбаумом. Район Ораниенбаума — Петергофа будет наиболее привлекателен, для развития культурно-познавательного и экологического туризма, как место проведения деловых мероприятий.

В свете этого важно, чтобы восстановление Ораниенбаума осуществлялось в рамках общей концепции развития территории южного побережья Финского залива, включающей Стрельну, Петергоф, зону знаменитой Нижней (Царской) дороги и Ораниенбаум. •

ВАЛЕНТИНА МАТВИЕНКО: Я уверена, что предприниматели поддержат государство в деле восстановления исторического наследия России.

СЕРГЕЙ ФРАНК: Ораниенбаум — наше культурное и духовное наследие, которое мы обязаны в целости и сохранности передать нашим детям и внукам.

ВАЛОВОЙ ВНУТРЕННИЙ ПРОДУКТ

	Латвия	Литва	Эстония
ВВП в фактических ценах, млн. EUR			
1 кв. 2004 г.	2382	3812	2029
2 кв. 2004 г.	2681	4470	2327
3 кв. 2004 г.	2858	4758	2250
ВВП в сравнимых ценах, %			
к 1 кв. 2004 г.	108.8	107.1	106.8
к 2 кв. 2004 г.	107.7	107.3	105.9
к 3 кв. 2004 г.	109.1	105.8	106.1
ВВП на одного жителя, EUR			
2002 г.	4174	4302	5082
2003 г.	4216	4711	5942

Источник: ЦСУ Латвии.

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА, EUR

	Латвия	Литва	Эстония
В среднем за месяц, 4 кв. 2004 г.			
брутто	336.0	380.0	492.0
% к 4 кв. 2003 г.	111.9	108.5	108.1
Мин. зарплата, январь, 2005 г.	114.0	145.0	172.0
% к январю 2004 г.	114.3	111.1	108.5
Пенсия по старости, в ср. за мес., 4 кв. 2004	113.0	114.0	147.0
% к 4 кв. 2003 г.	115.0	113.7	111.0

Источник: ЦСУ Латвии.

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ, 2004 Г., МЛН. EUR

	Латвия	Литва	Эстония
Экспорт (FOB):			
всего	3151	7451	4698
в страны ЕС-25	2422	4951	3758
% от общего объема	77	66	80
Импорт (CIF):			
всего	5579	9875	6737
из стран ЕС-25	4188	6222	5237
% от общего объема	75	63	78
Баланс внешней торговли	-2428	-2424	-2038

Источник: ЦСУ Латвии.

ПРЯМЫЕ ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ

На конец квартала	**Латвия**	**Литва**	**Эстония**
Накопленные ПИИ, всего, млн. EUR			
3 кв. 2004 г.	3262	4337	6068
3 кв. 2003 г.	2685	3841	5077
На одного жителя, EUR			
3 кв. 2004 г.	1411	1264	4491
3 кв. 2003 г.	1155	1113	3744
Полученные за опред. период, млн. EUR			
3 кв. 2004 г.	118	122	143
3 кв. 2003 г.	25	-211	229
% к ВВП			
3 кв. 2004 г.	4.1	2.6	6.4
3 кв. 2003 г.	1.0	-4.9	11.1

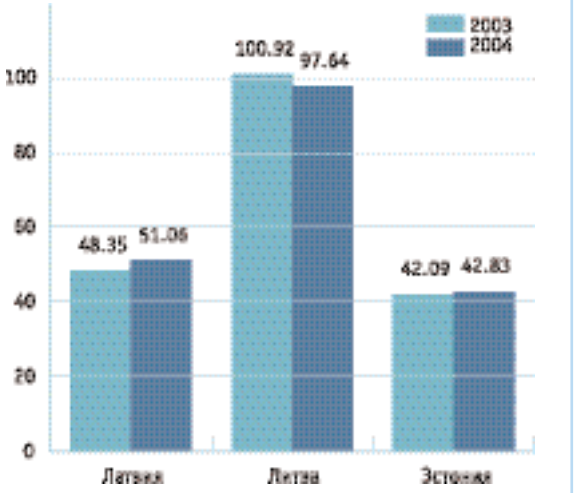
Источник: ЦСУ Латвии.

АВИАПЕРЕВОЗКИ В СТРАНАХ БАЛТИИ

	Пассажиропоток		Грузооборот	
	янв. 2005 г., чел.	к янв. 2004 г.	янв. 2005 г., чел.	к янв. 2004 г.
Рига	99 967	+ 50%	774	н. д.
Вильнюс	76 297	+ 56.4%	389	-1.8%
Таллинн	85 314	+ 41.1%	360	-21.1%

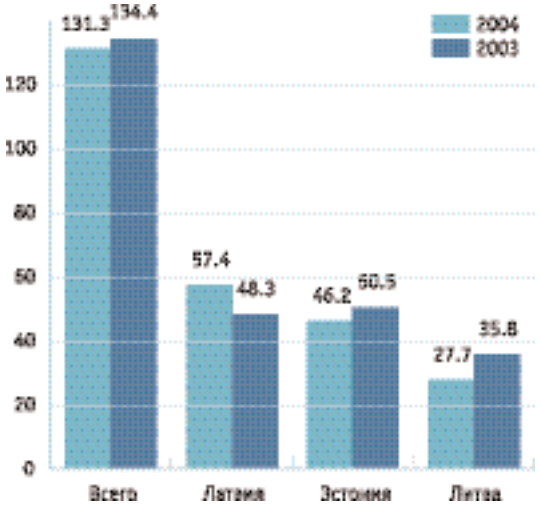
Источник: LETA.

ГРУЗООБОРОТ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ БАЛТИИ, МЛН. Т.



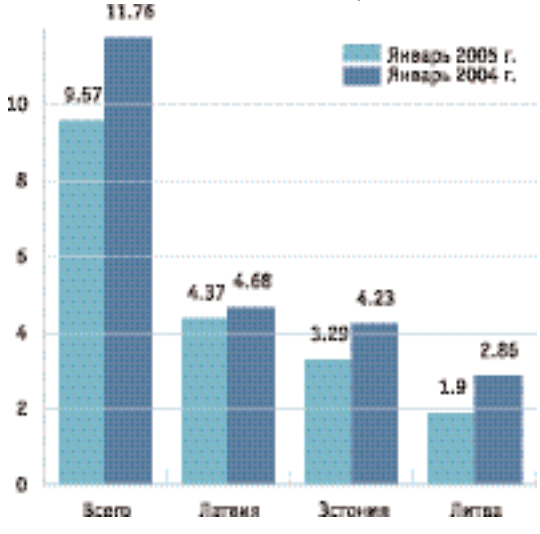
Источник: Статистика железных дорог.

ГРУЗООБОРОТ ПОРТОВ БАЛТИИ, МЛН. Т



Источник: LETA.

ГРУЗООБОРОТ ПОРТОВ БАЛТИИ, МЛН. Т



Источник: ЦСУ Латвии.

СТОИМОСТЬ КВАРТИРЫ В СТОЛИЦЕ, EUR/M²

	Эстония		Латвия		Литва	
	3 кв. 2004 г.	2000 г.	3 кв. 2004 г.	2000 г.	3 кв. 2004 г.	2000 г.
Старый город (отремонтированные)	1400-2600	770-1300	1800-3000	700-1400	1000-2500	450-800
Центр города (новые и отремонтированные)	900-1600	580-870	1400-2300	600-950	1000-2500	до 900
Район города (типовые квартиры)	550-700	260-390	540-800	310-430	330-600	200-340
Новые квартиры	900-1600		950-1400		700-1000	

КРЕДИТНЫЕ ПРОЦЕНТНЫЕ СТАВКИ, %

	Эстония	Латвия	Литва
Средняя ставка, 1998 г.	13.8-14.3	11.1-13.9	н. д.
Средняя ставка, 2004 г.	3.8-4.3	4.9-5.3	5.0

ПЛОЩАДЬ СОВРЕМЕННЫХ ОФИСНЫХ ПОМЕЩЕНИЙ, ~M²

	Таллинн	Рига	Вильнюс
2004 г.	170000	57000	140000
План. в 2005 г.	25000	38000	60000

СТОИМОСТЬ 2-Х КОМНАТНОЙ КВАРТИРЫ В КРУПНЕЙШИХ ГОРОДАХ, 3 КВ. 2004 Г., EUR

	Тарту	Елгава	Каунас
Центр города	22500-40000	15000-25000	25000-33000
Район города	19000-32000	12000-16000	20800-24000
	Пярну	**Юрмала**	**Клайпеда**
	22500-45000	20000-60000	25000-50000

ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ ПОМЕЩЕНИЙ РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ, M²

	Таллинн	Рига	Вильнюс
2004 г., приблизительно	515000	446110	420000
Запланировано доп. (крупнейшие проекты)	0	192000	81000
На одного жителя, 2004 г.	1.25	0.60	0.75

СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ АРЕНДЫ ПОМЕЩЕНИЙ РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ, EUR/M²/МЕС., 2004 Г.

	Таллинн	Рига	Вильнюс
Торговый центр	8-40	15-60	10-45
Старый город	20-35	10-35	16-46
Центр города	30-40	8-50	22-50
Средняя прибыль	9-11%	12%	9-11%

КРУПНЕЙШИЕ ПРОЕКТЫ, M²

Таллинн	Рига	Вильнюс
Ulemiste — 50000	Domina — 50000	Akropolis — 55000
Kristiine — 32000	Alfa — 39000	Hyper Rimi — 22000
Viru KK — 28000	Olympia — 23000	Europa — 22000

СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ АРЕНДЫ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ И СКЛАДСКИХ ПОМЕЩЕНИЙ, EUR/M²/МЕС., 2004 Г.

	Таллинн	Рига	Вильнюс
Старые постройки	1.0-3.0	0.5-4.0	1.5-3.0
Новые постройки	3.0-4.5	3.5-5.	4.0-5.0

СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ АРЕНДЫ ОФИСОВ, EUR/M²/МЕС., 3 КВ. 2004 Г.

	Таллинн	Рига	Вильнюс
Отремонтированное (новое) помещение высшего класса в центре города	12-16	15-25	15-18
Отремонтированное (новое) помещение высшего класса	10-11	8-15	9-13
Пустые помещения	8-15	5-30	5-25
Средняя прибыль	9-12%	12%	10-12%

ГОСТИНИЧНЫЙ СЕКТОР, 2003 Г.

	Эстония	Латвия	Литва
Количество постельных мест	6952	14983	н. д.
Количество комнат	3705	н. д.	7057
Средняя заполняемость, %	57.4	33.0	28.5
	Таллинн	**Рига**	**Вильнюс**
Количество постельных мест	4931	6101	н. д.
Количество комнат	2618	3230	3016
Средняя заполняемость, %	64.7	42.5	32.9

СТОИМОСТЬ ЗЕМЛИ БЕЗ ПОСТРОЕК (ДЛЯ КОММЕРЦИИ, ЖИЛЬЯ) В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ ГОРОДА, EUR/M²

Таллинн	Рига	Вильнюс
до 700	до 1800	до 500

Источник: Arco Real Estate.

НАЛОГОВОЕ БРЕМЯ В 2003 ГОДУ, % К ВВП

В среднем по ЕС	41.5
ЕС-10	41.8
Швеция	51.4
Дания	49.8
Бельгия	48.1
Франция	45.7
Финляндия	45.1
Литва	**28.7**
Латвия	**29.1**
Словакия	30.9
Ирландия	31.2
Эстония	**33.4**

Источник: Eurostat.

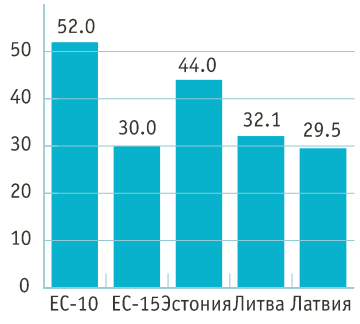
ЗАТРАТЫ НА НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

2002 г.	% к ВВП
США	2.76*
Япония	3.12
ЕС-10	1.93
Швеция	4.27
Германия	2.5
Франция	2.19
Эстония	**0.77**
Литва	**0.68**
Польша	0.59
Латвия	**0.39**
Кипр	0.33

* в 2003 г.

Источник: Eurostat.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОМПЬЮТЕРОВ В 2003 ГОДУ, % К НАСЕЛЕНИЮ



Источник: Eurobarometr.

LATVIAN AUTHORIZED
AUTOMOBILE DEALERS ASSOCIATION
Hansa
Līzings
Латвийская ассоциация уполномоченных автодилеров и "Hansa Līzings" предлагают
крупнейшую автовыставку в Балтии
8-я международная автомобильная
ВЫСТАВКА
OICA
AUTO
2005
Riga
Латвия
19-24 апреля
www.bt1.lv/auto2005
При поддержке:
AutoFoto
Информационная поддержка:
Бизнес&Балтия
KOTLINE
Устроитель:
Организатор международных выставок – компания BT 1
BT 1