

ЭКОНОМИКА

Константин ЦАГАРЕШВИЛИ — по сообщениям зарубежной прессы

В БЕЛОРУССИИ СРЕДНЯЯ ПРОЦЕНТНАЯ СТАВКА ПО КРЕДИТАМ СОСТАВИЛА 65,5 ПРОЦЕНТА ГОДОВЫХ

Средняя процентная ставка по кредитам в банковской системе Белоруссии в феврале составила 65,5 процента годовых согласно данным Нацбанка. Ставка по МБК составила 90,9 процента, по кредитам предприятиям и населению — 45,8 процента. Депозиты принимались банками в среднем под 58,8 процента годовых.

ВОЗМЕЩЕНИЕ ПО ЧЕКУ ТЭС-ФРИ МОЖНО ПОЛУЧИТЬ И В РОССИИ

Мост-банк первым в России начал принимать к оплате чеки тэкс-фри, которые выдаются во многих западных странах при покупке товара. Покупатель затем имеет право вернуть себе часть стоимости приобретенного товара по чеку тэкс-фри (как правило, сумма возврата равна налогу на добавленную стоимость и в странах Европы составляет примерно 15 процентов от стоимости покупки). Возврат по чеку совершается в специальных кассах аэропортов перед возвращением в собственную страну, что не всегда удобно для владельцев тэкс-фри. Мост-банк, начавший оказывать эту услугу в своих отделениях, принимает к оплате чеки, выданные практически во всех западноевропейских странах. Деньги можно получить как в рублях, так и валюте, без удержания комиссионных.

«ПЕПСИ-КОЛА» ПОТРАТИТ НА ИЗМЕНЕНИЕ ИМИДЖА 500 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ США

В течение ближайшего месяца почти 50 процентов продукции «пепси» на международном рынке будет выпускаться в новой упаковке. Новый фирменный логотип — на разработку которого ушло два года, имеет синий ретрешетчатый фон и объемное изображение. Такой облик «пепси» ободает компания более чем в 500 миллионов долларов США.

В ЕВРОПЕ НАЗРЕВАЕТ СНИЖЕНИЕ ЦЕН НА АВТОМОБИЛИ

Чтобы предотвратить покупательский бойкот, европейским автомобилестроителям необходимо как минимум на 20 процентов снизить цены на свою продукцию, сообщили вернувшиеся из США британские эксперты Национальной ассоциации дилеров по франчайзингу. Ассоциация насчитывает семь тысяч членов, объединяющих 80 процентов продаж на рынке новых автомобилей Великобритании.

Исследования показали, что в среднем американские автомобили на 30—40 процентов дешевле европейских. Эксперты убеждены, что европейские производители также смогут снизить цены при условии сокращения производства и дилерских сетей.

Представители ассоциации и ее учредители — Федерация розничных торговцев автомобильной продукцией — считают, что частные автомобильные не интересуются рынком новых моделей, так как цены на них чрезвычайно высоки.

«Покупатели очень недовольны», — заявил Нейл Маршалл, директор по политике Федерации розничной торговли автомобильной продукцией. — Европейские производители жалуются, что покупатели не доверяют им. На самом деле это не так. Частные покупатели отворачиваются от европейских производителей потому, что их продукция очень дорога и, как им кажется, невысокого качества. Поэтому они предпочитают поддержать американские автомобили.

Результаты экспертизы американского автомобильного рынка показали, что европейские производители могут радикально пересмотреть существующую ценовую политику и значительно снизить цены за счет следующих шагов:

1. Сокращение запасов, образовавшихся в неэффективно работающих дистрибуторских центрах. При условии сокращения разветвленной дистрибуторской сети и числа дилеров производители смогут ежегодно экономить 15—19 миллиардов долларов (примерно 1.000 фунтов на автомобиль). Статистика показывает, что в США количество автомобилей, приходящихся на каждый дистрибуторский центр, в среднем в четыре раза больше, чем в Европе.
2. Упрощение предлагаемых моделей. «В Европе, в отличие от США, одна и та же модель может иметь тысячи различных спецификаций», — сообщил Маршалл.
3. Сокращение количества моделей и торговых марок и распространение двигателей и базовых комплектующих на большее число моделей.

Председатель группы «Форд» Алекс Тротман заявил, что в настоящее время в Европе насчитывается около 50 автомобильных компаний, выпускающих до 300 моделей. Тротман прогнозирует, что «в ближайшие десять лет многие из них исчезнут».

По данным «Си-эй-пи», перенасыщенность европейского автомобильного рынка и высокие цены могут в первую очередь ударить по «великолепным новым моделям», которые были в центре внимания автомобильных шоу от Лондона до Женевы. В этой связи один из экспертов заметил, что сейчас впервые существует угроза коллапса цен на недавно появившиеся модели типа «Форд фиеста» и «Воксхолл вектра» и их снижения до уровня продукции «эсэонд-хэнд».

ДЕФИЦИТ РОССИЙСКОГО БЮДЖЕТА В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ НЫНЕШНЕГО ГОДА ПРЕВЫСИЛ 10 ТРИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

Дефицит федерального бюджета в I квартале 1996 года превысил запланированный уровень на 10 трлн. рублей и достиг 28 трлн., заявил председатель бюджетно-финансового комитета Госдумы Михаил Задорнов. По его словам, поступления в доходную часть бюджета в I квартале должны были составить 71 трлн. рублей, однако, по данным федерального казначейства, они не превысили 35 трлн. рублей, а расходная часть бюджета была сформирована в размере 63 трлн. рублей. М. Задорнов отметил, что инвестиционная федеральная программа, предусмотренная в объеме 29 трлн. рублей на 1996 год, в I квартале была профинансирована в объеме всего 1 трлн. рублей.

В КНР ЗАРЕГИСТРИРОВАН РЕЗКИЙ РОСТ ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ

В первом квартале 1996 года объем обусловленных договорами прямых иностранных инвестиций в китайскую экономику вырос по сравнению с тем же периодом прошлого года на 88,8 процента — до 27,43 млрд. долларов. Такой рост иностранных инвестиций объясняется, очевидно, действиями иностранных предприятий, что удалось сделать с помощью китайского статистического ведомства, слова которого приводит в своем сообщении агентство «Синхуа». По словам этого агентства, совместные предприятия, которые были основаны до этого момента, будут освобождены от импортных пошлин на срок до двух лет.

НА РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОСКВЫ НЕОБХОДИМО УВЕЛИЧЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Следует необходимо увеличить бюджетное финансирование в 3—4 раза для развития транспортной инфраструктуры, в которую входят метрополитен, пассажирский, легковой и грузовой автотранспорт. К такому решению пришли участники международного семинара «Современное состояние и основные направления развития транспортной системы Москвы», организованного в рамках программы развития ООН.

ЭКОНОМИКА

TRANСПОРТ

УХОЖЕННЫЕ ДОРОГИ — НЕ ТОЛЬКО СРЕДСТВО КОММУНИКАЦИИ, НО И ОДНО ИЗ ВАЖНЕЙШИХ УСЛОВИЙ РАЗВИТИЯ СТРАНЫ

Трудно переоценить значение дорог и магистралей для потенциально мощной транзитной страны, тем более, что будущее Грузии как транзитной страны — уже реально осязаемое явление: оформлено немало выдвигающих задач совершенно нового типа договоров, в том числе подписаны президентом Грузии, Узбекистана, Туркменистана и Азербайджана.

Чтобы соответствовать всем предъявляемым требованиям и выполнять функцию транзитной страны, мы должны, в первую очередь, навести у себя порядок и рассматривать наши дороги как составную часть основных международных маршрутов — таково отношение Президента Грузии к вопросу. Этим же тезисом практически определяются тематика и главные направления посвященного данной проблеме совещания, которое состоялось 21 мая. Его вел Президент Грузии Эдуард Шеварднадзе.

Магистрали Грузии с одинаковым интересом рассматривались на совещании и с точки зрения их международного значения и как средство внутриэкономического развития страны и стабильной взаимосвязи между регионами. Господин Эдуард Шеварднадзе с самого начала подчеркнул, что это касается всех регионов Грузии, в том числе тех, на которые временно не распространяется ее юрисдикция. И основание для оптимизма реальное — созрели экономические и политические условия для начала приведения в порядок дорог и магистралей.

Только одного момента информации председателя государственного концерна «Грузавтодор» Бориса Саралидзе о том, что с 1993 года ни капитально, ни средне не отремонтирован ни один километр дорог Грузии, достаточно для составления полноценного представления об остроте про-

блемы. В нынешнем году на восстановление дорог и магистралей бюджетом предусмотрено 6 млн. лари. Определенную роль в упорядочении проблемы играют и дорожный фонд. Концерн запланировал именно с его помощью осуществить в нынешнем году капитальный ремонт 150 км дорог, восстановление дорожных знаков, ограждений и т. д. В целом концерн разработал программу, по которой дороги Грузии поделены на 7 основных магистралей. Из них в самом тяжелом состоянии — участок Мцхета—Казбеги — Ларси. На данном этапе особенно большое значение как с экономической, так и с политической точек зрения придается упорядочению и в дальнейшем капитальному ремонту проходящей через Цхинвальский регион магистрали Опи — Джави — Цхинвали. Как отмечалось на совещании, Джавский район высказал пожелание принять участие в восстановительных работах.

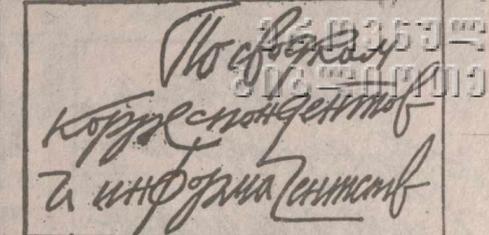
Председатель концерна представил программу перспективного развития магистральных автомобильных дорог Грузии, работ по интенсивности и пропускной способности магистральных и автомобильных дорог, уходу за ними, их содержанию, реабилитации и модернизации. Он подчеркнул, что имеющиеся средства пока не дают возможности полноценной работы, и сформулировал основные направления упорядочения проблемы, предусматривающие, в частности, начало и завершение ремонтных работ на центральных магистралях за 4 года, формирования системы функционирования дорог в зимнее время, модернизацию имеющихся и строительство новых скоростных магистралей.

Осуществление этой программы создаст наилучшие условия как для внутреннего, так и для международного грузооборота. Поскольку автомобильные дороги — одно из важных направлений экономической дипломатии, решение данного вопроса связывается с дальнейшим политическим развитием страны. Таким образом, особое значение придается разработке масштабных проектов как реальному средству привлечения иностранных инвестиций.

Работа концерна в этом направлении уже достаточно плодотворна. Согласно заявлению Государственного министра Нико Леквишвили, в организации концерна внедрено много новых форм и методов работы, постепенно утверждается система тендера. Надлежит решить вопрос разделения имущества. Возможно, концерн будет финансировать несколько основных магистралей, заботу об остальных должны взять на себя местные органы.

На дороги Грузии возложена функция межгосударственных отношений, заявил господин Эдуард Шеварднадзе при подведении итогов совещания. 1.500 км этих дорог — именно международного значения, и не только Грузии надлежит заботиться об их приведении в порядок. Нам не избежать потока грузов и пассажиров, который в условиях бездорожья может действительно заполнить страну. Поэтому выход только в нашей готовности к этому потоку. Процесс подготовки предусматривает несколько этапов, в частности, реабилитацию дорог, их бесперебойную работу в зимний период и готовность к проектному обновлению.

По мнению Президента, дороги должны быть одним из приоритетов развития страны, поскольку связанная с ними инфраструктура дает рабочие места, доходы и т. д., поэтому он обратил внимание Министерства финансов, других министерств и ведомств на необходимость



О НЕОТЛОЖНЫХ МЕРОПРИЯТИЯХ ПО ИСПРАВЛЕНИЮ ПОЛОЖЕНИЯ СЛОЖИВШЕГОСЯ В ПТИЦЕВОДСТВЕ

В целях создания условий, содействующих выводу из кризиса племенных и промышленных птицеводческих фабрик в Грузии. Указом Президента Грузии с предпринят Государственной корпорации птицеводческой промышленности Грузии — 8 птицеводческих фабрик, завода комбинированных кормов и опытной базы по состоянию на 1 марта 1996 года списать числящиеся за ними задолженности за природный газ, электроэнергию, воду, комбинированные корма и отвести к внутреннему государственному долгу при акционировании предприятий. Государственной корпорации птицеводческой промышленности в первую очередь следует предусмотреть погашение отнесенных к внутреннему государственному долгу средств.

САКИБФОРМ СЪЕЗД МОЛОДЫХ ЭКОНОМИСТОВ

Экономический кризис в Грузии оказался самым драматичным на всем посткоммунистическом пространстве. Уровень производства 1995 года составил всего 30 процентов от уровня 1991 года. Эти цифры были приведены на съезде молодых экономистов Грузии. На съезде молодые экономисты Грузии обсуждали зарубежный опыт, проблемы внедрения западного рыночного мышления, перспективы финансовой и экономической стабилизации. Говорилось, что необходимо наладить полезные связи с зарубежными экономическими организациями и деловыми кругами.

В ПОРТУ ПОТИ СТАЛ ПОД РАЗГРУЗКУ КОРАБЛЬ «ГЕНРИХ БОДЕН» С 2.500 ТОННАМИ БУРОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО НЕФТЯНОГО КОНСОРЦИУМА

Это уже второй корабль после «Контин», который доставил 8.000 тонн груза. Зарубежных партнеров удивляют быстрые темпы разгрузки — «Контин» был разгружен за 4 дня. По сообщению мэрии Поты, очередной корабль с буровым оборудованием прибудет в Поты 24 мая.

ДОЛГ «САКЭНЕРГО» — 125 МИЛЛИОНОВ ЛАРИ

Энергосистема Грузии с начала мая ежемесячно располагает мощностью в 1.200 мегаватт. Если учесть, что многие производства республики либо бездействуют, либо работают не в полную силу, то можно констатировать стабильность и непрерывность энергоснабжения республики. Об этом корреспонденту САКИБФОРМА сообщил первый заместитель председателя «Сакэнерго» Ш. Майсарадзе.

Тем не менее он отметил: «В настоящее время энергетика Грузии в лице «Сакэнерго» располагает всеми возможностями для полного удовлетворения потребностей в электроэнергии как населения, так и производства страны не только на летний, но и предстоящий осенне-зимний период. Основанием для такого утверждения является то, что практически на всех ГЭС республики процесс заполнения водой водохранилищ проходит нормально. Однако если не заработает ТбилиГЭС, которая вот уже несколько недель остановлена из-за прекращения подачи природного газа, вызванного отсутствием необходимых средств у «Сакэнерго», предстоящая зима будет самым суровым прошедшей».

А тем временем продолжает расти и уже превышает 125 миллионов лари Среда них «Сакэнерго» особо выделяет энергокомпанию Кутанси и Тибули, которые не желают погашать свою задолженность за пользование электроэнергией.

По утверждению Майсарадзе, в идеальном случае, если можно так сказать, когда будет погашена дебиторская задолженность «Сакэнерго», мощность энергосистемы республики возрастет до 1.800 мегаватт.

САКИБФОРМ В ГРУЗИИ РАЗРАБОТАН ВРЕМЕННЫЙ МЕХАНИЗМ ВОЗВРАЩЕНИЯ ВНУТРЕННЕГО ДОЛГА

В Грузии разработан временный механизм возвращения внутреннего долга. Он определен временным положением «По управлению и обслуживанию внутреннего долга», который утвержден коллегией Министерства финансов. Как сообщили корр. BS-PRESS в Управлении дежесного обращения и кредитной политики ведомства, в настоящий момент идет изучение внутренних задолженностей на уровне отдельных хозяйственных объектов. Общую сумму внутреннего долга, по мнению экспертов, определить крайне трудно. Прежде всего надо выяснить, что является действительно долгом, что стало результатом реформирования кредита в долг, а что является просто криминальным действием.

НЕОБХОДИМЫ СРОЧНЫЕ МЕРЫ ПО СПАСЕНИЮ ЧАЙНОЙ ОТРАСЛИ

Сбор майского чая 22 мая начался в Кобулетском районе Аджарии. В соседнем Хелвачаурском районе сбор идет уже четвертый день. Между тем, по сообщению Министерства сельского хозяйства автономной республики, предприятия по переработке чайного листа могут работать всего неделю, из-за дефицита горючего. Вторая проблема — крайне низкие закупочные цены, из-за чего местные заводы не заинтересованы в слаче продукции: 1 кг переработанного сырья принимается по цене 11 тетри, второсортного — 7 тетри. Комментируя сложившуюся ситуацию, министр сельского хозяйства Аджарии Зураб Катамадзе в беседе с корр. BS-PRESS охарактеризовал сложившуюся ситуацию как кризисную. «Если мы сегодня не предпримем срочных мер, то потеряем чайную отрасль, на восстановление которой понадобится века», — заявил Катамадзе.

ВЫРАБОТАН ЕДИНЫЙ РАБОЧИЙ ПЛАН ПО РАЗВИТИЮ ПРОГРАММЫ «ТАСИС» В ГРУЗИИ

На встрече 20 мая заместителя председателя парламента Грузии, руководителя постоянной парламентской делегации по связям с Евросоюзом Георгия Кобахидзе с министром торговли и внешнеэкономических связей Константином Залдастаншвили был выработан единый план по развитию программы «Тасис» в Грузии. На встрече обсуждался нынешний этап реализации программы по трем основным направлениям — развитие инфраструктуры; человеческие ресурсы и развитие частных структур.

ГРУЗИНСКАЯ СТОРОНА ПРЕДЛОЖИЛА РОССИИ И ИРАНУ ОСУЩЕСТВИТЬ ВЫПЛАТУ СВОИХ ЗАДОЛЖЕННОСТЕЙ В ТЕЧЕНИЕ 10 ЛЕТ

Грузинская сторона разработала предложение по погашению в течение 10 лет задолженностей Ирану в России. Как сообщили корр. BS-PRESS в Управлении обслуживания кредитов и внешнего долга Министерства финансов Грузии, в течение первых пяти лет предлагается выплата процентных начислений, а в последующие 5 лет — основной суммы. В настоящее время размеры задолженностей Грузии Ирану составляют до 13-ти миллионов долларов, России — 170 миллионов долларов.

В ходе недавних визитов Президента Грузии Эдуарда Шеварднадзе в Иран и Россию были достигнуты принципиальные договоренности с лидерами этих стран о реструктуризации грузинских задолженностей. В настоящее время на экспертном уровне вырабатывается механизм их реализации.

ТЕМА

ТЕНЕВОЙ КАПИТАЛ: ЗА «ЗАКРЫТЫМИ ДВЕРЯМИ»

Кетеван АМИРЭДЖИБИ — «СГ»

Деньги, говорят, не пахнут. Вот и капиталы, найденные некогда неправедными путями «теневиками», ныне громко величающими себя преуспевающими бизнесменами, и сегодня фактически не легализованы. Они «не работают», осев в тайниках Грузии — небольшой страны. И как в этой стране такого типа, четко ориентированной на внешний рынок, Грузии при этом — развивающаяся страна, но со своей спецификой, не описывающейся в такого рода стандартной модели? У государства что-то есть неспецифическое, например, производственно-техническая база, хотя и требующая существенного обновления; имеют-

ся и добывающие отрасли, хотя их необходимо развивать. Есть и солидный интеллектуальный потенциал — очень важное его достоинство. Все эти «достоинства» и привлекают к нам партнеров с Запада, весьма лояльно настроенных на сотрудничество, особенно в сфере частного бизнеса.

Большой бизнес — это прежде всего высокая экономическая культура, до которой нам расти и расти. Во многом и потому столь трудно проходит в стране, например, приватизация: иногда эти процессы рассматриваются лишь с точки зрения раздела госсобственности. Отсюда и издержки, особенно в сфере торговли, производства, материально-технического снабжения, т. е. именно там, где в течение десятилетий скапливался теневой капитал, многие госпредприятия имели своих подпольных владельцев. Используются мыслимые и немислимые приемы, чтобы, например, снизить балансовую стоимость приватизируемого объекта, представить липовую отчетность, демонтировать и тайно вывезти оборудование...

Гарантия развития бизнеса — в законопроектах об иностранных инвестициях, где предусмотрены правила предоставления концессий иностранным государствам и компаниям. Важные документы вобрали в себя солидный международный опыт. Однако одно дело принятие закона. Другое — его практическое осуществление. И здесь, как всегда, много проблем. Чиновник чинит препятствия, благо, опыта на сей счет бюрократической системе не занимать.

Госпредприятия имели своих подпольных владельцев. Используются мыслимые и немислимые приемы, чтобы, например, снизить балансовую стоимость приватизируемого объекта, представить липовую отчетность, демонтировать и тайно вывезти оборудование... Гарантии развития бизнеса — в законопроектах об иностранных инвестициях, где предусмотрены правила предоставления концессий иностранным государствам и компаниям. Важные документы вобрали в себя солидный международный опыт. Однако одно дело принятие закона. Другое — его практическое осуществление. И здесь, как всегда, много проблем. Чиновник чинит препятствия, благо, опыта на сей счет бюрократической системе не занимать.

НЕ РАБОТАЮЩИЕ ДЕНЬГИ...

«тайну» их возникновения. Сейчас же долги не списываются, но весь путь их за годичного движения является тайной за семью печатями. В общем-то, как в застойные времена, с той лишь разницей, что задолженность отдельных предприятий и ведомств официально признается правительством в качестве государственного внутреннего долга без какого-либо обоснования и предварительного заключения Министерства финансов, а также контролирующих органов. В результате государственные кредиты, выданные государством, расходуются бесконтрольно, не по их прямому назначению. Через некоторое же время они без соответствующего экспертного анализа перестают использоваться в государственном внутреннем долге, который по многим случаям называется «криминальным долгом». Факты говорят о том, что вследствие отсутствия закона и соответствующих нормативных актов о государственном внутреннем долге его определение, оформление и обслуживание происходит с существенными юридическими и а р ушениями. Значительная часть кредитов поэтому используется малоэффективно. Они либо расхищаются, либо пере-

оформляются в государственной внутренний долг. Это затрудняет формирование бюджета. По имеющимся на нас сведениям, в настоящее время задолженность девяти предприятий и ведомств, а также населения (за газ и электроэнергию) в соответствии с решением правительства признана в качестве государственного внутреннего долга. Однако она должна быть подвергнута тщательной экспертной проверке, и только после принятия закона «О государственном внутреннем долге Грузии» можно будет решить вопрос, является ли она государственным внутренним долгом.

Следует внести коренное изменение в действующий порядок предоставления государственных кредитов юридическим и физическим лицам, согласно которому приоритет сейчас отдается Национальному банку, а не Министерству финансов.

При реформировании в государственной долговой задолженности юридических и физических лиц, вышедшей по государственным и кредитам, следует руководствоваться временным постановлением Министерства финансов Грузии. С целью гарантии своевременного погашения госу-

