Плейбой, ковбой, герой...

Абдулову очень нравится изречение философа Василия Розанова:"На одном плече у меня сидит ангел смеха, на другом - спез, и в их вечном пререкании проходит моя жизнь". Сам актер представляет себя балансирующим где-то посередине.
Искрометный юмор Абдулова значительно расширил границы амплуа плейбоя, ковбоя, героя-любовника.
А остались ни несыгранные роли? На вопросы корреспондента отвечает **Александр Абдулов**

- У меня есть мечта, и не одна, но я - суеверен. По натуре я клоун. Хочу сыграть женщину... Страшно завидую Дустину Хофману в фильме "Тутси" - великолепно!

- Недавно прочитала, что у вас есть еще одна мечта: приобрести "лицензию на отстрел журналистов". Это тоже Я-без бронежилета...

- Отвечу серьезно. К сожалению, у меня есть претензии к отдельным корреспондентам. Считаю, что, прежде чем писать, надо понять, а еще лучше - полюбить. Актера обидеть может каждый,"пнуть" незначащим. А мы - очень ранимые люди.

- Кто-то из журналистов назвал вас "зеркалом окружающей действительности", верно ли это?

- Не считаю себя ни большим интеллектуалом, ни интеллигентом. Но у нас почему-то очень любят ущербных людей. Иногда мне кажется, что если бы я был уродливее, несчастнее, то нравился бы еще больше определенной части общества. Существует такая вот психология. Обывательская ли она или примитивная, не знаю. Но она есть. И иногда в кино мне приходится играть такой тип. Тем же менее думаю, что "зеркала" из меня не выйдет.

- Вы верите, что искусство, в частности театр, кино, способны переносить-тывать людей?

- Не знаю. Но верю, что смех и слезы, пролитые в театре, очищают душу человека. И это прекрасно.

- А как вы попали в театр?

- Это было заложено, очевидно, с рождения. Мой отец - театральный режиссер. Мать - гример. В 1975 году окончила ГИТИС, и в этом же году Марк Захаров предложил мне в Ленкоме главную роль в спектакле "В списках не значился". Так все и началось.

- И никогда не жалели, что пошли по этой стезе?

- Никогда. Это самая великая, на мой взгляд, профессия. Хотя и самая жестокая. Актер, например, играет комедию в день смерти своего отца, а зритель не догадывается, что этот очень-очень плохо.

- Вы часто отказываетесь от предложенных ролей в кино? Не жалеете ли потом?

- Случается. Вот я несколько лет назад отказался играть Коровьева в "Мастере и Маргарите" Юрия Кары. А оказалось - это абсолютно мое роль. Что ж, теперь буду ждать Элема Климова, он тоже собирается снять Булгакова.

- Я знаю, что ваша матушка - самая главная ваша поклонница, какие у вас с ней отношения?

Мотор-шоу'96

Максимально приблизиться к требованиям нашего рынка - эта задача объединяла, пожалуй, большинство участников 4-й Московской международной автомобильной выставки, организованной АО "АСМ-холдинг" в партнерстве с "Экспоцентром". При этом зарубежные фирмы и компании старались ввести в свои серийные машины и оборудование "поправки" на российский климат, на бездорожье, на "особенности" техобслуживания. Отечественные же предприятия чаще всего демонстрировали новую технику, потребность в которой породили новые условия хозяйствования

«Автомобиль года». За что?

Иногда автомобильные фирмы в погоне за совершенством машины буквально дышат в затылок друг другу, жюри, присваивающему титул "Автомобиль года", можно только посочувствовать: попробуй обыщи, почему оно на этот раз выбрало "Фиат" модели "Брава"?

Впрочем, увидев этот автомобиль, нельзя не оценить совершенство линий, определяющих его облик. Одна лишь работа дизайнеров заслуживает высших наград. Не то чтобы они бездумно гнались за славой. Конструкция машины позволяет использовать на выбор целую гамму двигателей, различные варианты комплектации, дополнительное оборудование.

На "Мотор шоу-96" посетителей ждал вариант с 4-цилиндровым бензиновым двигателем объемом 1,6 л и мощностью 103 л.с. Он обеспечивает максимальную скорость 190 км/час. Расход топлива при скорости 90 км/час составляет 6 л на 100 км пути.

Сидевые водители регулируется по трем направлениям, позволяя подогнать его под человека практически любой комплекции. Кроме того, задние сиденья могут откидываться, образуя просторную площадку для груза.

«МУСТАНГИ» ИДУТ ВБРОД

Среди вездеходов казмазовские "Мустанги" - едва ли не самые приспособленные к бездорожьям отечественным ландшафтам. Они без труда преодолевают броды глубиной до 1,8 метра, что пока не может ни один из автомобилей, в том числе и ближайший соперник "Урал". Новый вездеход, КамАЗ 4326, может быть использован в качестве шасси для монтажа различного технологического оборудования, а также систем вооружения.

В тесных дворах, в узких переулках

Могучие грузовики-бурлаки, двигаясь кленовой по широкой проспектам города, создают лишь неплохо благоустроена. В это время узкие улочки и переулки, в особенно тесные дворы остаются завалленными мусором и снегом. Чтобы убирать их, нужна особая техника, способная работать на ограниченных пространствах. Именно такую технику, отвечающую современным требованиям коммунальщиков, и попытались создать специалисты ГАЗа.

ГАЗ-8017 - универсал, он позволяет использовать весь комплекс навесного оборудования для уборки улиц и дворов. Ваш отбора мощности, 5 гидропомпы для питания оборудования, надежный гидроприводе отвечающий возможно жарким условиям, двигатель мощностью 48 л.с. отличается скромным аппетитом. А минимальный радиус поворота 3,6 м., позволяет выполнять маневры в крайне стесненных условиях.

Кстати, по сравнению с моделями "ГАЗ"-уборщик выгодно отличается приемлемой всего доступной и меньшими эксплуатационными расходами. Кстати, по достоинству оценили правительство Москвы, подписав контракт на закупку пробной партии.

КОЛЕСНЫЙ ГОЛЛАНДЕЦ

Российское "Интуграф", созданное на базе "Интуграфа" уже год ведет пробную эксплуатацию автобусов голландской фирмы "Боэа" с двигателями "ДАФ". Российские партнеров вполне устраивают качество и эксплуатационные характеристики машины, которая, кстати, пользуется спросом в Великобритании, Бельгии, Люксембурге, других европейских странах. К тому же эти автобусы обходятся российскому покупателю дешевле, чем собираемые в Голицыно "Мерседесы".

ПРОСЛУЖАТ - ДОЛГО, ИСЧЕЗНУТ - БЕССЛЕДНО

Как примирить технический прогресс с экологией? Над этой проблемой бьются все ведущие фирмы мира. В том числе - и производители колесных покрышек.

Сегодня все их стремления сделать покрышки прочными, надежными, долговечными входят в противоречие с жестким требованием - отслужив свой срок, они должны полностью утилизироваться. Причем без вреда для экологии.

Задача казалась неразрешимой, пока словацкая фирма "Матадор" не изменила ситуацию. Благодаря применению оригинальной конструкции и новых материалов она разработала серию "зеленых" автомобильных покрышек ECO FLEX. Эти шины не только отличаются низким коэффициентом сопротивления качению, бесшумностью и другими достоинствами, но и поддаются полной утилизации по истечении срока эксплуатации. Уже создана целая гамма таких "зеленых" покрышек - различных размеров, технических параметров, для самых разных дорожных и погодных условий.

ГРАН-ПРИ - У ФИРМЫ «ХЕНДЭ»

Решением жюри популярного журнала "За рулем" главный приз автомобильной выставки "Мотор шоу-96" присужден фирме "Хендэ" (Республика Корея) за автомобиль "Соната" нового поколения, премьера которого состоялась на Краснопресненской набережной. Принимая это решение, автомобильные судьи особо отметили высокие темпы создания новых моделей, или хождение специалистов "Хендэ".

Специальных призов журнала "За рулем" удостоены Волжский автомобильный завод, первым среди российских производителей создавший спортивную модель серийного ВАЗ-21106, а также фирма "Матадор" (Словакия) - за создание совместного предприятия по выпуску шин с учетом требований российского рынка.

ГАРАНТИЯ НА 1.000.000 КИЛОМЕТРОВ

Автоматические коробки передач на отечественных машинах до сих пор были редкостью. Теперь ситуация радикально изменится. Казанское Авиационное производственное объединение освоило продукцию, не имеющую аналогов в СНГ, - автоматические коробки передач, выпускаемые по лицензии ведущего разработчика и производителя такого оборудования фирмы "Фойт".

Серийно выпускаются коробки 3- и 4-ступенчатые. Их особенность - гидравлический трансформатор, работающий в диапазоне скоростей от 0 до 30 - 40 км/час. Он позволяет очень плавно, без толчков изменять скорость, что особенно важно для городских автобусов, движущихся в пробках, часто останавливающихся и опять начинающих движение. При чем сбросить скорость с 70 до 20 км/час можно за считанные секунды. При этом можно не опасаться блокирования колес и заноса.

Высочайшее качество изготовления и строгий контроль позволили гарантировать безотказную работу коробок при пробеге до ... 1.000.000 километров!

Вездеход с комфортом лимузина

Это сделано столь модным у нас автомобилем "Джипы". Высокая проходимость! Отнюдь! У многих зарубежных машин она не столь уж высока. Но зато сочетается с уровнем комфорта, присущим современному лимузину.

Иное дело - УАЗ-3160. Сохраняя присущую всем УАЗам непревзойденную проходимость, высокую надежность и непритязательность в эксплуатации, он стал и комфортабельным автомобилем.

Вместительный кузов на 7 человек, хорошая внутренняя отделка сочетают с мощным двигателем обеспечивают комфортную и динамичную езду по шоссе. А полный привод и ряд других конструктивных особенностей позволяют легко преодолевать участки с рыхлым грунтовым покрытием, разлив, глубокий снег, многие другие препятствия.

Особого внимания заслуживает "серый" автомобиль этого семейства. Уже сейчас на выбор покупателя предлагается 4 типа двигателей: утыкомбинированные (в том числе - с впрыском топлива) и французский дизель. Кроме того, проходит испытания модификация с двигателем "Мерседес-бенц".

«Мессеес» верен себе

Если дать дизайнерам волю, они перевернут все наши традиционные представления об "автомобиле". Примером тому очередной "Мерседес", где рычаг переключения скоростей переселился с пола на... приборную панель.

Впрочем, удивлять - традиция фирмы "Мерседес-бенц". И не только, когда речь идет о шикарных лимузинах. "Спринтер" - новинка в классе городских машин с грузоподъемностью 1 - 2 тонны, которая пока выпускается в виде фургона, микроавтобуса, бортового грузовика и шасси.

Обладая маневренностью легкового автомобиля, "Спринтер" отлично чувствует себя в стесненных городских условиях. А гидропривод руля делает управление легким и точным. Водительское сиденье регулируется в четырех направлениях. А безопасность обеспечивают предусмотренные в конструкции "зона деформации", принимающая весь удар на себя, и обладающая повышенной прочностью "клетка безопасности", внутри которой находятся водитель и пассажиры.

ОПЕРАЦИОННАЯ НА КОЛЕСАХ

В этой операционной на колесах хирурги могут оказывать помощь пострадавшим, не опасаясь качки и толчков. Для этого специалисты латвийского АО РАФ-ИТЦ создавшие "скорую помощь" на базе шасси ГАЗ-33021 "Газель", решили нарушить традиции. Обычно для медицинских целей адаптировали внутренний объем кузова у уже существующего цельнометаллического фургона. Они же разработали специальный съемный изоэластический модуль, который монтируется на шасси при помощи специальных резиновых подушек, накачанных воздухом. Они-то и снижают не только вибрацию, но и шум в операционной.

Последняя оснащена новейшим медицинским оборудованием, которое позволяет выполнять дефибрилляцию сердца, наркоз, искусственную вентиляцию. Дыхательную систему больного поддержит комплекс "Пневмокомп-1".

В операционной предусмотрен максимум удобств для больных, врачей. Она просторна, даже высокому человеку позволяет стоять во весь рост, а также подойти к пациенту у любой стороны.

Машина оснащена автономной системой отопления, которая питается от бензобака. Даже в 20-градусный мороз в ней, тем не менее, может быть создана комнатная температура, которая потом поддерживается автоматически. Есть здесь и источник направленного света, переговорное устройство для связи с кабиной. А носилки снабжены автономной амортизацией и регулятором высоты подголовника.

50 ЛЕТ В ЧИСЛЕ ЛИДЕРОВ

50 лет назад команда из 15 одаренных авиационных инженеров объединилась вокруг проекта создания первого автомобиля SAAB. Они смело бросили вызов традициям автомобилестроения. И в результате создали машину с аэродинамическим дизайном, поперечно расположенным двигателем и передним приводом.

С тех пор фирма с авиационными корнями (SAAB обозначает АО "Шведский аэроплан") предлагала одну оригинальную идею за другой, создавала новые дизайнерские решения, которые во многих случаях становились промышленными стандартами.

Сегодня все автомобили SAAB построены по единой платформе. Их модельный ряд состоит из серий SAAB 900 и SAAB 9000, которые отличают комфорт, безопасность, уникальный дизайн, забота об окружающей среде.

В канун своего 50-летия фирма внесла "поправки" на современную моду в SAAB 9000. Юбилейная модель имеет специальные колесные диски, бамперы выполнены под цвет кузова. А боковые, передние и задние спойлеры улучшают не только внешний вид, но и аэродинамические качества. Добавьте к этому отделанное деревом и кожей рулевое колесо, тиснение на спинках сидений в виде летящего самолета - и вы согласитесь, что имеете дело с автомобилем высшего класса.

Залейте в бак... электричество

Любая уважающая себя автомобильная фирма считает необходимым иметь в запасе разработки в области экологически чистого транспорта, справедливо полагая, что именно они станут "козырной картой" завтрашнего дня. ВАЗ в этом смысле - не исключение. Среди его разработок - комфортабельный четырехместный электромобиль ВАЗ-11113 "Ока электро".

Источником электропитания у этой машины служит тяговый никель-кадмиевый аккумулятор емкостью 8 кВт/час, рассчитанный на 1000 циклов подзарядки. Он обеспечивает 100 километров пробега без подзарядки. А затем владельцу машины, вернувшись домой, надо только не забыть вставить вилку в розетку.

Система управления электроприводом обеспечивает плавный разгон до заданной скорости, рекуперацию электрической энергии во время торможения двигателем. Максимальная скорость электромобиля - 90 км/час. Практика показывает, что в условиях больших городов эта скорость является оптимальной.

«ЗИЛ» расправляет крылья

Наступив колесом на бетонный блок, эта машина быстро приобретает широкие возможности новых "ЗИЛов". В данном случае - повышенную проходимость.

Решая задачу, какое шасси взять для малотонажного грузового автомобиля, фургона, продуктовой автолавки, пожарной машины или самосвала, вы также можете обратиться к услугам столичного автогиганта. Новый модельный ряд на базе шасси ЗИЛ-5301 открывает большие возможности для установки самого разного оборудования.

Но и это не предел. Уже создан 3-осный вариант "ЗИЛа". Это - база для автопирта, с помощью которого можно обслуживать любые отечественные пассажирские самолеты.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА СТРАНЫ

Что такое Америка в наших глазах? Это - "кокаколы", это - ковбои, это - Мэрилин Монро и, конечно, "джипы". Легендарный вездеход "джип", насчитывающий свою уже более чем 50-летнюю историю.

Конечно, эволюция внесла коррективы как во внешний вид, так и в техническое данные этого автомобиля. И вот сегодня фирма "Крайслер" представляет "Джип Рэнглер", который соединяет в себе одновременно ностальгически трогательный образ первого из вездеходов с понятием современных и даже авангардными возможностями.

Комфорт пассажира и водителя на самом высоком уровне. Жесткая рама защищает экипаж от различных неприятностей, удобный, обшитый кожей руль, регулируется по высоте. По желанию заказчика может быть установлена система антиблокировки и автоматическая коробка передач.

НА ДАЧУ - ВСЕЙ СЕМЬЕЙ

У большинства малолитражек объем багажника не позволит разместить, например, "понометтрадж" велосипед. И даже "комби" далеко не всегда примет такой багаж. Иное дело - "Фелиция-либи" производства известного чешского завода "Шкода". В ней внутренний объем задействован, что называется, на сто процентов.

Чешские автостроители, имеющие столетний опыт, объединили свои усилия с немецким "Фольксвагеном". В этом союзе и родилось это семейство "Шкода", получивших название "Фелиция".

Пройдя через безжалостные испытания и усовершенствования, на машины получила шестилетнюю гарантию от коррозии и возможность использования ее на славных российских дорогах. А вариант "комби" зарекомендовал себя как отличный семейный автомобиль.

«ФОРД» НАСТУПАЕТ

На стендах "Мотор шоу-96" западные фирмы показали новые разработки, учитывающие специфику России. Так, компания "Форд" намерена оснащать свои автомобили бензиновыми двигателями, работающими на этилированном топливе. По оценкам специалистов, это позволит существенно расширить географию эксплуатации "фордов" в России.

В минувшем году компания продала на российском рынке 1300 своих машин. В основном это были легковые автомобили "Эскорт", микроавтобусы "Транзит" и джипы "Эксплорер". В нынешнем году предполагается довести объем продаж до 3 тыс. автомашин.

Подписано и соглашение о создании в Белоруссии СП по сборке автомобилей "Эскорт" и "Транзит", которые будут поступать на рынки России, Казахстана и России. Выпуск этих машин начнется в следующем году.

Над выпуском работали: В.Былинская, Н.Голева, М.Демичев, Г.Журавлева, В.Лебедюк, О.Пантелеев, А.Шабунин

Упадок был относительным

Экономика Британии, возможно, находится в не намного худшем состоянии, чем экономика ее конкурентов в континентальной Европе, но это потому, что конкуренты тоже заболели так называемой "британской болезнью"

Хорошая новость - это то, что Британия не отстает еще больше от других передовых индустриальных стран. Плохая новость, это происходит не потому, что показатели Британии улучшились, а потому, что ухудшились показатели других стран.

С того времени, как консерваторы пришли к власти в 1979 году, они ликвидировали контроль за движением иностранной валютой, дерегулировали финансовые рынки, сократили прямое налогообложение высоких доходов, приватизировали большинство национализированных отраслей промышленности и преобразовали трудовые отношения. Инвестиции, направленные внутрь страны, модернизировали несколько важных отраслей промышленности, и прибыли корпораций существенно повысились, хотя они все еще остаются ниже уровня прибылей корпораций в большинстве промышленных стран.

Однако все это не привело к большим результатам. За период между вторым кварталом 1979 года и последним кварталом 1995 года валовой внутренний продукт Британии увеличивался в среднем на 2% в год. Это, в общем, соответствовало темпам экономического роста ЕС в целом. За этот же период ежегодные темпы экономического роста в США были также в пределах 2%.

Конечно, темпы экономического роста в 2,5 - 2,5% были заметным достижением для Британии, поскольку ее темпы экономического роста в период между 1973 годом и 1979 годом составляли 1,5% в год, но это. Хуже, чем темпы в 32% в год, достигнутые за период 1960 - 1973 годов. Однако ухудшение показателей Британии было по крайней мере уменьшенным по сравнению с другими членами ЕС, которые за период, с 1960 по 1973 год имели рост в 5% в год, не говоря уже о Японии, темпы экономического роста которой в тот период составляли около 10% в год. За период с 1950 года по 1979 год, реальный доход на душу населения в Британии спустился со второго места в Европе (после Швейцарии) до десятого. А в начале 90-х годов он спустился уже до двадцатого места.

Неудачи Британии выглядят страшнее в свете того, что относительно сближение производительности труда в промышленности между ведущими странами Европы. Так, до первого квартала 1995 года производительность труда в промышленности Германии была на 51% выше, чем в Британии, то в 1989 году он превышал, всего на 17%. Аналогичные цифры по Франции - 34,1% и 20,4%.

Медленное увеличение выпуска продукции и стагнацию реальных инвестиций в обрабатывающую промышленность, которые были в 1995 году ниже, чем в 1979 году, можно приписать низким уровням роста в Британии. Они были значительно ниже, чем в экономике в целом (даже если исключить добычу нефти в Северном море). Конечно, нормы прибыли сейчас выше, чем в 1970 году, когда она практически исчезла, но в 60-е годы они составляли 14%.

Тем не менее и в обрабатывающей промышленности произошли большие изменения, прежде всего под влиянием иностранных инвестиций. В 1992 году более 20% выпуска продукции и более 30% инвестиций в обрабатывающую промышленность Британии были сделаны компаниями, находящимися в иностранном владении. Иностранные компании имеют более высокую производительность и платят более высокую зарплату, чем британские. Они же увеличили число рабочих предприятий, работа на 3%, и это на фоне резкого сокращения численности рабочей силы в обрабатывающей промышленности в целом. За период между 1973 и 1979 годами в обрабатывающей промышленности было занято 7,5 млн человек. В начале 1996 года их было всего 3,8 млн человек. Причина такого сокращения - стагнация выпуска продукции и повышение производительности.

Но в целом положение с занятостью в Британии, по стандартам ЕС, неплохое. Безработица в Британии составляет ниже 8%, в то время как средний уровень безработицы в ЕС - 11%.

Интересно отметить, что за период с 1979 года по 1995 год, число работающих женщин возросло на 1,13 млн человек и составило 10,86 млн человек, причем почти половина женщин работает неполный рабочий день. Безработица среди женщин ниже, чем среди мужчин, в противоположность другим крупным европейским странам. В то время абсолютное число работающих мужчин сократилось на 2,35 млн человек и составило 11,12 млн человек. Главным фактором роста, что работе места, потерянные в обрабатывающей промышленности, не были заменены на рабочие места в других отраслях. Неквалифицированные рабочие потеряли возможность получить работу, но их зарплата явно снизилась относительно зарплаты более квалифицированных рабочих. Это привело к потенциальной потере выпуска продукции и создало серьезную социальную проблему.

Мартин Вулф,
"Файнэншл таймс"

ОДИН ПОРТ НА ДВЕ СТРАНЫ

Транспортный коридор между китайским городом Харбин и российским городом Находка может дать мощный импульс развитию экономических связей между северными провинциями КНР и российскими Дальним Востоком, заявил вице-губернатор китайской провинции Хэйлунцзян Ван Чун Чжан. Он на днях вел переговоры с мэром Находки Виктором Гнездиловым и заручился его поддержкой в деле организации транспортного коридора.

Ван Чун Чжан сообщил, что северные провинции Китая заинтересованы в выходе к морю и экспорте своих товаров в страны Азиатско-Тихоокеанского региона через порты Находки. В настоящее время эти провинции отправляют грузы через южные китайские порты. Но расстояние до них значительно больше, чем до Находки. К тому же китайские железные дороги сильно загружены, что сдерживает экспортные поставки продукции китайских компаний северо страны.

Вице-губернатор подчеркнул, что китайская сторона заинтересована в отправке через порты Находки зерна, угля, удобрений, различных машин и товаров легкой промышленности. Только вокруг Харбина расположены четыре шахтерских города, добывающих 100 млн тонн угля в год. Часть его вполне можно было бы перегружать через глубоководный Восточный порт с его современным угольным терминалом. Заинтересованность в этом проявляет и руководство Восточного порта. Его мощностей вполне достаточны для перевалки дополнительных 8 млн тонн китайского угля. Юбилейная модель имеет специальные колесные диски, бамперы выполнены под цвет кузова. А боковые, передние и задние спойлеры улучшают не только внешний вид, но и аэродинамические качества. Добавьте к этому отделанное деревом и кожей рулевое колесо, тиснение на спинках сидений в виде летящего самолета - и вы согласитесь, что имеете дело с автомобилем высшего класса.

Транспортный коридор, проект которого сейчас прорабатывается специалистами Находки и Харбина, предполагает передвижение по нему большегрузных автомобилей, железнодорожных составов и самолетов. Переходами через границу между Россией и КНР служили бы китайский город Суйфуньхэ и российский поселок Полтавка.

Российские заказы выполняет «ЭНКА»

В настоящее время известницы турецких строительно-подрядных компаний в экономику Россия достигли 5,7 млрд долларов. Об этом сообщил во время своего недавнего визита в Москву председатель Великого национального совета братской страны Турции Мустафа Калемпиль.

Самый мощным подрядным холдингом, выполняющим заказы в России, является компания "ЭНКА". Председатель Совета директоров компании Шарык Тасдоган, по его словам, за последние 6 лет "ЭНКА" выполнила здесь работы на 1,5 млрд долларов. В том числе крупные работы были выполнены в Москве.

"ЭНКА" работает на российском рынке с 1984 года. В 1986 году фирма получила аккредитацию при МЭСС СССР. За три первых года товарооборот фирмы с партнерами в бывшем СССР увеличился в пять раз - с 4 млн долларов в 1984 году до 20 млн в 1986 году. Она закупала у партнеров из бывшего СССР нефть и нефтепродукты, бумагу, аммиак, хлопок, другие товары, а поставляла сельскохозяйственную продукцию, полуфабрикаты для промышленности строительных материалов и металлургии, удобрения, текстильные изделия, акриловое волокно, готовую одежду. В 1989 году товарооборот вырос почти до 160 млн долларов.

В 1988 году "ЭНКА" выполнила свой первый строительный проект - реконструкцию Петровского пассажа, являющегося архитектурно-историческим достопримечательностью Москвы. Работы были завершены за 23 месяца, намного раньше, чем было запланировано. В результате в центре Москвы создан современный торговый центр, оборудованный новейшими техническими системами обработки данных и информации, позволяющими предоставить широкий диапазон услуг и обеспечить эффективное обслуживание покупателей. Этот проект получил в 1991 году высокую оценку на международном симпозиуме "Стрема-91" в Севилье (Испания).

В 1991 году "ЭНКА" совместно с правительством Москвы создала АО "МОСЭНКА".

"ЭНКА" реконструировала здание Государственной Думы, Дома Правительства. Эти проекты были выполнены турецкими рабочими при участии российских строителей и инженеров субподрядных организаций компании "ЭНКА".

В Москве "ЭНКА" построила также ряд объектов здравоохранения - госпиталь для ветеранов Великой Отечественной войны в Бабушкино на 1025 коек, акушерско-гинекологическую клинику, родильный дом на 250 коек, комплекс НИИ им. Бакулева.

В апреле нынешнего года мэр Москвы Юрий Лужков открыл первую очередь Российского культурного центра на берегу Москвы-реки. В его сооружении участвуют АО "Москва - Красные Холмы" и "ЭНКА".

Турецкие строители в рекордно короткие сроки сдали первую очередь этого сложного архитектурного ансамбля площадью 22,5 тыс. кв. метров, разработанного группой российских архитекторов. Полностью Российский культурный центр, который разместится на территории в 182 тыс. кв. метров, будет сдан в 1999 году. На его территории разместятся выставочные и концертные залы, экспо- и деловой центры, гостиница на 300 мест, а также развлекательные площадки, помещения для занятий спортом, подземная автостоянка, офисы. Российский культурный центр должен стать одним из самых популярных мест культурной и деловой жизни столицы, где будут проводиться фестивали, конгрессы, выставки, концерты, спектакли.

Вырученные от аренды помещений центра, от проводимых здесь массовых мероприятий средства будут направляться на строительство бесплатного жилья для военнослужащих, на осуществление социальной помощи и сооружение социальных объектов столицы.

Кроме того, сказал Шаньбаз Тара, "ЭНКА" построила жилые дома, комплексы в Краснодаре, Сломине, Борисове и других российских городах, а также городки для военнослужащих.

ПОКА «ЯК» ДРЕМЛЕТ, «САМСУНГ» НЕ СПИТ, КАРАУЛИТ «ФОККЕРА»

Известный южнокорейский концерн "Самсунг" провел в Гааге переговоры с рядом должностных лиц министерства экономики, а также с членами попечительского совета потерпевшей банкротство голландской авиастроительной компании "Фоккер" относительно ее приобретения. Переговоры проходили в обстановке секретности, но, как стало известно, "Самсунг" "весьма серьезно заинтересован" в приобретении всех филиалов "Фоккера".

После приобретения "Фоккера", в том числе "Фоккер эркрафт" - убыточного предприятия концерна, которое, собственно, и занимается авиастроением, "Самсунг" намерен сохранить в Нидерландах производство самолетов "Фоккер-70" и "Фоккер-100", а также приступить в Южной Корее к созданию более крупного самолета "Ф-130".

Как известно, о своей заинтересованности в приобретении "Фоккера" неоднократно заявляло российское акционерное общество "ОКБ имени А.С.Яковлева". В голландской печати пока ничего не сообщается о том, поддерживаются ли контакты с указанной российской фирмой и поступили ли от нее конкретные предложения. Судя по всему, "Самсунг" может составить серьезную конкуренцию россиянам.

ГААГА *В.Волков*

МИР СЕГОДНЯ

ТАЙВАНЬ И УКРАИНА УСТАНАВЛИВАЮТ СВЯЗИ

Игнорируя гнев Пекина, президент Украины Леонид Кучма и вице-президент Тайваня Лянь Чань в ходе неофициальных переговоров в Киеве договорились об обмене представительствами и расширении связей в сказанных областях. Об этом на первых полосах сообщила тайваньская печать, расценивающая итоги встречи как крупную дипломатическую победу. В то же время Украина пока официально отрицает даже сам факт беседы Кучмы с Лянь Чанем.

По данным газеты "Либерти таймс", Киев и Тайбэй в ходе нынешней встречи договорились в ближайших месяцев обменяться представительствами, которые будут ведать экономическими и культурными связями.

По сообщениям из Пекина, Китай уже выразил протест Киеву в связи с поездкой вице-президента Лянь Чань на Украину, в качестве первой санкции Пекин отменил ранее запланированный визит в Киев китайской правительственной делегации во главе с членом Госсовета Ли Пэйяном. Тем самым было сорвано заседание совместной межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству.

ТОКИО *В.Головнин*

ПОДСЧИТАЛИ - ПРОСЛЕЗИЛИСЬ

Отметив, что старт российского космического корабля "Союз-ТМ-24" прошел нормально, Агентство Франс Пресс (АФП) обратило внимание, что первая французская астронавтка Клоди Андре-Дез стала четвертым представителем Франции, участвующим в совместном российско-французском полете.

Совместная миссия "Кассиопея" стоила французской стороне около 80 млн франков (16 млн долларов), сообщает газета "Парижьен". Это почти в три раза больше, чем аналогичный полет в 1992 году, поэтому Французское космическое агентство и Европейское космическое агентство задаются вопросом, имеет ли смысл их участие в подобных пилотируемых полетах за такую цену.

ПАРИЖ *М.Калмыков*

ПОДТВЕРЖДЕНА ИНФОРМАЦИЯ О 20 ЯДЕРНЫХ ИНЦИДЕНТАХ

Министерство обороны Великобритании подтвердило информацию о 20 инцидентах с ядерным оружием, которые имели место на территории страны начиная с 1960 года. Как подчеркнул официальный представитель британского военного ведомства, инциденты были незначительными, ни один из них не привел к утечке радиоактивных веществ и не нанес значительного ущерба окружающей среде.

Вместе с тем Уайтхол отверг обвинения британского Движения за ядерное разоружение в сокрытии фактов, которые свидетельствуют о том, что в 50-х и 60-х годах, которые привели к радиоактивному заражению южных районов Англии, как явствует из документов, полученных экспертами Движения за ядерное разоружение, в августе 1957 года возгорание ядерного бомбардировщика ВВС США на американской базе "Гринхэм" в английском графстве Беркшир привело к значительной утечке радиоактивного вещества. Кроме того, организация утверждает, что в мае 1959 года ядерная бомба весом в 900 кг "в результате оплошности упала с военного самолета в окрестностях базы Королевских ВВС "Уиттеринг" в английском графстве Кембриджшир, что также вылилось в радиоактивное заражение местности".

Движение за ядерное разоружение опубликовало в Лондоне доклад, в котором призвало Великобританию, Россию, США, Францию и Китай всемерно содействовать заключению международного договора о всеобщем и полном запрещении ядерного оружия.

А.Урбан

ЛОНДОН

В ИЗРАИЛЕ НАЧАТО СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРО

В Тель-Авиве проведено бурение первых пробных скважин на трассе строительства первого в Израиле метро. Как заявил мэр Тель-Авива Рони Милло, реализация этого проекта, который объявлен национальной стройкой, позволит разрешить транспортную проблему на обширной территории, включающей центр Тель-Авива, его города-спутники и прилегающие районы от Хадеры на севере до порта Ашдод на юге и почти до Западного берега реки Иордан на востоке.

Строительство метрополитена рассчитано на пять лет и поручено американской фирме "Парсонс энд брикенхоф" и французской "Суперто". Всего в Тель-Авиве планируется проложить четыре подземные и частично наземные линии протяженностью от 10 до 20 км каждая. Смета стоимость осуществления проекта - 5 млрд долларов.

ТЕЛЬ-АВИВ

РЕШЕНИЕ СЕЙМА ЛАТВИИ

"Декларацию об оккупации Латвии" принял сейм этого балтийского государства. Проект документа депутаты дополнили предложением о том, что "в 1944 году к территории России незаконно была присоединена часть Абренского уезда площадью 2 тысячи квадратных километров".

Поправку, жестко фиксирующую начало и конец оккупации страны Советским Союзом - 17 июня 1940 года и 4 мая 1990 года, парламент отклонил. Как пояснилось, тогда многие законы, принятые до восстановления независимости в 1990 году, окажутся принятыми в оккупационное время, а значит - незаконными. Назывались законы о языке, государственном флаге, декларация о восстановлении независимости. За утверждение документа голосовали 75 депутатов, против 10, воздержавшихся не было.

Принятый документ ставит на одну доску гитлеровских оккупантов и воинов Красной Армии, освободивших республику. В частности, в Декларации выражается беспокойство тем, что "Россия не признала оккупацию Латвии Советским Союзом и не желает опираться на мирный договор между Латвией и Россией от 11 августа 1920 года, которым Россия на вечные времена отказалась от претензий на латвийскую территорию".

РИГА

Частные сюрпризы кубинского банка

Осторожно, без фанфар Куба осуществляет подлинную революцию, модернизируя свой банковский и финансовый сектора.

Реформы не означают приватизации, но они являются самыми крупными структурными изменениями в этом секторе со времени полной национализации частных и иностранных банков, которая последовала за революцией 1959 года.

Создание в нашем новом кубинского банка "Банко метрополитано" является последним из звеньев в новой конфигурации национальных банковских и финансовых институтов, многие из элементов которой уже действуют. Среди них имеются коммерческие и инвестиционные банки, сеть обменных пунктов валюты и финансовая компания.

Эта расширенная банковская структура предназначена для обслуживания потребностей кубинской экономики, которая приобретает новый облик и включает иностранные компании и инвестиционные организации. В дополнение к этому реформы по децентрализации, начавшие осуществляться после 1990 года, создали десятки полуавтономных государственных компаний, работающих с конвертируемой валютой, привели к появлению частного сектора без наемных рабочих и новых форм поголовья кооперативных ферм.

Все это создало спрос на более квалифицированных банковских и финансовых работников. "Идея заключается в того, что мы должны быть в состоянии предложить тот набор банковских услуг, которые предлагают в большинстве стран", - сказал Хосе Хулио Родригес, который до недавнего времени был вице-президентом Национального банка Кубы.

Теперь он возглавляет новое созданную группу "Групо нуэва банка", которая будет иметь контрольный пакет акций в каждом из финансовых учреждений. Они будут осуществлять многие виды кредитной и коммерческой деятельности, которую раньше выполнял центральный банк, а также предложат и другие услуги.

Главным архитектором реформ является президент кубинского центрального банка Франсиско Соборидо, возглавлявший Национальный банк Кубы в январе 1995 года в результате перестановок в правительстве, которые привели на высокие посты молодых реформистских настроенных технократов. Перестройка банковской системы продолжалась, несмотря на более жесткие экономические санкции, введенные Вашингтоном.

Соборон описывает новое созвездие учреждений, объединенных в "Групо нуэва банка", как негосударственные институты, но он отказывается уточнить, как распределяются акции. Однако, учитывая нескрываемое отвращение коммунистического правительства к приватизации, можно с полным основанием считать, что новое объединение находится под твердым официальным контролем.

Национальный банк Кубы, как и большинство центральных банков, будет заниматься прежде всего денежной эмиссией, помогая осуществлять экономическую политику, а также надзор за банковской системой.

"Банко метрополитано" представляет воссозданный прежний Международный филиал 9073 центрального банка, который обеспечивал конвертируемой валютой диплкорпус на Кубе и других иностранцев, а также иностранные и кубинские компании.

Представители банка заявляют, что "Банко метрополитано" будет предоставлять валюту и депозитные счета кубинцам и иностранцам, а также оказывать другие "частные банковские услуги", такие, как возможность инвестировать средства на заграничных финансовых рынках. Новым президентом банка является Эрнесто Медина, бывший вице-президент по вопросам Национального банка Кубы.

Другие новые институты, которые уже существуют в виде нынешней встречи "Групо нуэва банка", включают коммерческий банк "Банко интернациональ, а комерсио" (основанный в 1994 году) появившийся позднее "Финансьера насиональ", который будет предлагать главным образом краткосрочные кредиты компаниям на Кубе, а также растущую сеть пунктов обмена валюты, принадлежащую "Касас де Камбио".

Кубинский инвестиционный банк "Банко де инвересионес" должен будет подвержать инвестиции на острове вместе с иностранными среднесрочных и долгосрочных финансовых средств для реализации проектов, а также соответствующих консультаций.

Среди других запланированных организаций - такие, как агропромышленный и коммерческий банк, который будут предлагать ссуды и другие коммерческие услуги через филиалы, расположенные по всему острову и находившиеся раньше в ведении Национального банка Кубы. Ссуды предприятиям и частным лицам можно будет также получить в 500 филиалах банка "Банко популар де Ахорро", существующего государственного сберегательного банка, учрежденного в 1984 году.

Также начинается создание компании, которая управляла бы активами и инвестициями, а позднее и новых страховых компаний.

Однако многие, ссылаясь на необходимость развивать и усиливать прежде всего кубинский банковский сектор, заявили, что они не собираются в ближайшем будущем разрешать широкое присутствие филиалов иностранных банков.

"Файнэншл таймс"

НЬЮ-ЙОРК *А.Лазарев*

«ШАТТЛ» СТАНЕТ «ЛУНАТИКОМ»

Почти 100 ученых и инженеров Национального управления по аэронавтике и исследованию космического пространства (НАСА) привлечены сейчас к разработке совета путешествия к Луне.

С 1969 по 1972 год в рамках программы "Аполлон" американские астронавты уже шесть раз высаживались на поверхность Луны. В общей сложности они провели там 301 час. Первый ступил на поверхность естественного спутника Земли в июле 1969 года Нил Армстронг. Кроме него, еще 11 астронавтов оставили там свои следы. Всего на Землю американцы доставили почти 422 кг лунного грунта и камней.

Нынешний проект ставит перед собой задачи ближайшее и перспективнее, чем это было четверть века назад. Согласно одному из рабочих вариантов, лунная станция будет осуществляться поэтапно. Сначала беспилотная ракета (или две) доставит на поверхность Луны основную часть необходимого оборудования и снаряжения. Затем астронавты на лунном предстоит там работать, совершат полет на "Шаттле" на лунную орбитальную станцию "Альфа" (ее организация намечено завершить в конце 90-х годов). А уже оттуда экипаж "Шаттла" на лунную поверхность.

Хотя предполагаемые расходы примерно в два раза превысят оценочные 1 млрд долларов, этот проект считается относительно недорогим. Принципиально, что для НАСА финансовые оценки стали делом относительно новым - раньше, по словам газеты "Чикаго трибюн", космическое ведомство сначала реализовывало проект, а потом уже подсчитывало его стоимость, однако сейчас бюджетные ограничения заставили перевернуть такую схему".

*Вторая проблема для НАСА - найти веские обоснования (прежде всего для конгресса США, который и выделяет деньги) целесообразности лунной миссии. То есть какой практический результат дает освоение Луны? Прежде всего, как отмечают руководители проекта, среди потенциальных экономических выгод - выращивание кислорода из лунной породы. Согласно подсчетам, одного грузового автомобиля с такой породой будет достаточно для обеспечения кислородом одного человека в течение года. На Земле, конечно же, кислорода предостаточно, однако речь идет об использовании полученного на Луне кислорода на станции "Альфа". Кроме того, экономический эффект может дать и доставка на Землю инертного газа гелий-