



ЛОГИСТИКА & ТРАНСПОРТ: Три министра отвечают на вопросы БК

стр. 8



ЛОГИСТИКА & ТРАНСПОРТ: стр. 12



БИЗНЕС-ТУРИЗМ: стр. 38



ПСИХОЛОГИЯ: стр. 48

Балтия

Логистика & Транспорт

- 8 Конкуренция становится честнее
- 12 Искусство управления деталями

Обзор рынка

Логистика & Транспорт

- 13 Латвия: повернуть российские грузы к границе ЕС
- 18 От склада к центру: шаг уже сделан
- 20 В Эстонии грянет эпоха логистических парков
- 22 На пути к приватизации
- 24 Liepājas osta LM готов принимать любые грузы
- 26 ATLAS — бизнес в динамике
- 27 Prodex Line — мы знаем верный путь в Россию
- 28 Особый сервис для особых грузов
- 30 Доставим груз вовремя!
- 31 Шелковый путь для ваших грузов
- 32 Центр логистики "Терехово"

Бизнес-туризм

- 38 Будущее за Business Travel
- 43 Бизнес и досуг идут рука об руку...

Психология

- 48 Нужен ли бизнесмену психолог

Общество

- 50 Активность в позиции Сороса? Еще активнее!

Евросоюз

Транспорт

- 54 Весна европейской транспортной политики

Энергетика

- 56 Энергетические проблемы Европы

Финансы

- 58 Финансовая интеграция в ЕС: контроль и надзор

СНГ

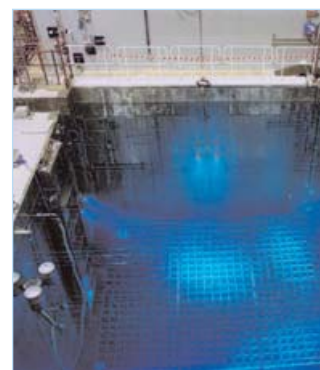
Выставка

- 60 План экспансии на Восток

Цифры и факты

- 62 Статистика

- 64 Форумы



ЭНЕРГЕТИКА: стр. 56



ВЫСТАВКА: стр. 60

НАШИ ПАРТНЕРЫ

ATLAS	REALIA
Baltic Travel Group	Reval Hotel Latvija
Eventus Group	TRIS V AGENTURA
Holiday Inn	Ultima
ITE Group PLC	АО ЛСЭЗ «Liepājas
ITECA	osta LM»
L – Ekspresis	Латвийская
Latgales Finansi	железная дорога
un investīciju	Лиепайский порт
kompanija	Регистр
Latvia Tours Group	предприятий ЛР
Latvijas Gaze	Рижская школа
LETA	менеджеров
Lursoft	Рижский вагоно-
NP Properties	строительный
Penta Maritime	завод
Agencies Ltd	СЭЗ «Витебск»
Prodex Line	



ГОСУДАРСТВЕННОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "ЛАТВИЯС ДЗЕЛЗЦЕЛЬШ"
ЛАТВИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

ЛАТВИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА -

**надежный и
выгодный партнер
в перевозке
транзитных грузов
между Востоком
и Западом**



Государственное акционерное общество
"Латвияс дзелзцельш"
ул. Гоголя 3, Рига, LV- 1547, Латвия
Тел.: +371 723 4940
Факс: +371 782 0231
Грузовые перевозки: +371 723 4208
www.ldz.lv
E-mail: info@ldz.lv

www.baltkurs.com

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ
ДЛЯ ДЕЛОВЫХ ЛЮДЕЙ

БАЛТИЙСКИЙ КУРС

Журнал выходит с 1996 года, раз в квартал
Весна 2006 (№ 36)
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: eugene@baltkurs.com

Ответственный секретарь

Алла Петрова
e-mail: allap@baltkurs.com

Корректор

Алла Борикина

Редколлегия:

Станислав Бука – *Dr. Оес., председатель сената
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)*
Брониславас 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. Оес., главный редактор журналов
Балтийский курс / The Baltic Course (Латвия)*
Инна Рогачий – *вице-президент Rogatchi
Productions&Communications (Финляндия)*
Олег Соскин – *Dr. Оес., 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 Елена Сайкина

e-mail: jelena@baltkurs.com
тел.: +371 7062650, 6184074
факс: +371 7062664

Рекламный отдел Людмила Фомкина

e-mail: ludmila@baltkurs.com
тел./факс: +371 7062664, 6183630

Макет Петр Владимиров

Фото А. Ермолинский, В. Богданов, Д. Дубинский,
пресс-фото, архив БК
*Благодарим В. Рундана за помощь в оформлении обложки
журнала.*

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.



Традиционно весной мы больше пишем о транспортной отрасли Балтии. Виною тому мартовская конференция-выставка "ТрансРоссия", собирающая транспортников со всего света в Москве вот уже 11-й год кряду. Балтийские министерства, транспортные и логистические компании готовятся к этим мероприятиям заранее. Свое видение развития отрасли в Балтии озвучили министры транспорта Латвии, Литвы и Эстонии.

Мы же решили посмотреть на отрасль с точки зрения логистики. Логистики, вполне логично вписавшейся в развитие самой динамичной отрасли современной экономики — транспорта. Здесь в самом прямом смысле одним словом удалось охватить все нынешние проблемы всех сегментов транспортной отрасли.

В Балтии, как и во многих других регионах, возникли объединения и ассоциации, включившие в свои названия слово "логистика", как правило, в дополнение к транспорту. Именно представители таких объединений стали нашими экспертами при подготовке обзора.

Мы обратили внимание на проблему развития регионов, граничащих с Россией. Приграничные земли, приобретенные предпринимателями, ждут инвесторов с тем, чтобы превратиться в центры логистики. Проекты развития приграничных территорий играют важную роль как для Балтийских стран, так и для России. Особенное значение эти проекты имеют для депрессивных регионов, где уровень безработицы чрезвычайно высок, а уровень жизни — самый низкий в Европе.

Однако мало найти и вложить деньги в сооружение крупного логистического центра. Нужна позиция государства по развитию портов и транспортной инфраструктуры. Но главное, нужны налоговые условия, которые привлекают грузы в Балтию. Нужна, наконец, политическая воля, чтобы повернуть российские грузы к границе Латвии, Литвы и Эстонии, которая сегодня стала границей ЕС.

Ваша О. Павук

Маленькая нация может быть большим государством

Маленькая нация может быть большим государством. К сожалению, для этого у нас не хватает порядочности, разума, интеллекта.

Янис Юрканс, депутат Сейма Латвии. DELFI, 16 февраля.

...Лишь бессердечные политики не понимают, что уже в нынешней ситуации, когда правительство только и знает, что поднимать цены на хлеб, колбасу и электричество, строительство скоростного шоссе Тарту — Таллинн — это плевок в лицо самой бедной и наибольшей части.

Каур Кендер, писатель. Postimees/DELFI, 7 февраля.

Еще никогда в Эстонии не было столько народного богатства, как сейчас. Но мы можем быть уверены и в том, что еще никогда через руки преступников не проходило столько денег, как сегодня.

Рейн Ланг, министр юстиции Эстонии. Eesti Paevaleht/DELFI, 6 января.

У меня была тайная мечта выиграть золото на классике, чтобы быть настоящей эстонкой.

Кристина Шмигун, двукратная олимпийская чемпионка. DELFI, 17 февраля.

Умные и деятельные люди знают, как мало в действительности президент влияет на жизнь государства, и не стремятся на этот пост. Чего там скучать? Стремятся те, у кого нет представления, в том числе клоуны ста сортов, но они не отвечают ожиданиям народа.

Каарел Таранд, главный редактор Sirp. EPL/DELFI, 21 февраля.

Президентское кресло хорошо разогрето, и кому-то хочется в него сесть.

Вайра Вике-Фрейберга, президент Латвии, о возможности сменить свой пост на пост генсека ООН. DELFI, 8 февраля.

Я вообще думаю, что на прошлых выборах многие русские голосовали за Jaipais laiks. Мне люди это в трамваях говорили.

Эйнаре Репше. DELFI, 10 февраля.

Бизнесмены Литвы готовы вкладывать серьезные средства в белорусскую экономику. В ваши двери “стучатся” большие деньги.

Петрас Вайтекюнас, посол Литвы в Республике Беларусь. БЕЛТА/LETA, 16 февраля.

Существуют способы, и если какой-то телеканал, газета или радиостанция нарушат права человека, а государство только скажет, что не очень хорошо поступили, оно будет казаться бесхребетным.

С. Тамкявичюс. Res publika/LETA, 21 февраля.

Уже не смешно, а грустно наблюдать за страстями, которые кипят вокруг раздела 20 млрд. литов, которые в 2007-2013 годах ЕС выделит Литве. Никто из представителей нынешних властей не говорит, где и как можно использовать гигантскую сумму для улучшения жизни в Литве. На борьбу за деньги ЕС поднялись не только премьер А. Бразаускас и лидер Рабочей партии В. Успаских. В споре участвуют президент В. Адамкус, все партии правящей коалиции и оппозиция. Насущная проблема Литвы — не то, как будут использоваться миллиарды ЕС, а кто будет их тратить.

Lietuvos rytas/LETA, 21 февраля.

Угроза эпидемии птичьего гриппа стала причиной понижения на 15-70% спроса на птицу в некоторых странах ЕС. В Литве, как сообщают торговцы и производители, спрос на птицу наоборот увеличился. Потребителей больше интересуют цены.

Verslo Zinios/LETA, 21 февраля.

Зарубежные спецслужбы активизируют свою деятельность в Литве и пытаются проникнуть во власть посредством бизнеса. Энергетика остается одним из наиболее привлекательных объектов зарубежных спецслужб. В отчете о состоянии и развитии национальной безопасности за 2004 год говорилось, что российские предприятия могут занять доминирующую роль в нескольких секторах литовской энергетики. Такая ситуация: зависимость от российской нефти, газа, отсутствие соединительных электромостов с Западом — создает особую угрозу.

Verslo Zinios/LETA, 21 февраля.



Крупное испанское энергетическое общество Iberdrola рассматривает возможность инвестиций в строительство новой атомной электростанции в Литве в том случае, если такой проект поддержат три страны Балтии.

Lietuvos rytas/LETA, 21 февраля.

В Латвии, государстве-члене Евросоюза, гомофобия объединила экстремистов всех мастей, от христиан до большевиков. На этой ненависти многие собираются сыграть во время выборов.

Ханнес Гамилльшер. Frankfurter Rundschau, 2 января.

Европа остается “местом печали” для женщин, мечтающих о карьерном росте. Равных возможностей здесь нет, вернее, они существуют лишь на словах. Европа не умеет использовать потенциал работающих женщин и не создает для них никаких стимулов.

Паола Кополла. La Repubblica, 20 февраля.

...Уровень интеллигентности [так в оригинале] эстонских детей сравним со средним по Европе, и мифы о нашей необычайной талантливости или хитрости — неправда.

Postimees/DELFI, 16 января.

Мусульмане живут в Литве более 600 лет, их права и другие ценности никогда не нарушались. И, конечно, как и весь исламский мир, нас шокировали произошедшие в мире события. Литовские мусульмане осуждают кровавый протест. Литовские мусульмане не намерены вступать на путь насилия, наоборот, во всех мечетях Литвы пропагандируются не теракты, а сотрудничество.

Р. Криницкас, муфтий литовских мусульман-суннитов. Res publika/LETA, 21 февраля.

Своих карикатуристов мы, конечно, должны защищать даже в том случае, если их чувство вкуса оставляет желать лучшего. Но в то же время мы должны признать, что и наше мировоззрение нуждается в корректировке.

Мартин Кала, докторант канонического права. Postimees/DELFI, 10 февраля.

ПРИНЯТА ДЕКЛАРАЦИЯ О РАЗВИТИИ ЭНЕРГЕТИКИ



На международном семинаре энергетиков, который прошел в столице Литвы Вильнюсе в январе, принята декларация о дальнейшем развитии энергетической отрасли стран Балтии. По предложению латвийской стороны в документ включен пункт о необходимости разработки и реализации в ЕС единой энергетической политики.

Руководители энергетических компаний стран Балтии подписали 8 марта в Литве меморандум об исследовании проекта строительства новой атомной электростанции в Игналине. В документе определены конкретные задачи по изучению возможностей реализации проекта, которые предстоит выполнить до конца текущего года, чтобы уяснить все аспекты, связанные со строительством новой АЭС.

СДАН В СТРОЙ НЕФТЕТЕРМИНАЛ

В начале марта в Рижском порту на территории Ринужи сдан в эксплуатацию терминал по перевалке светлых нефтепродуктов *Naftimpeks*. После оформления таможенных и других формальностей терминал сможет приступить к перевалке грузов. Затраты на строительство терминала достигли 15 млн. долларов, а его мощности составят 1,5 млн. тонн грузов в год. Сопладелец предприятия **Армандс Садаускис** заверяет, что проблем с привлечением грузов у предприятия не возникнет, так как один из совладельцев *Naftimpeks* гарантировал их поставки. Предприятие запланировало также вторую и третью очередь проекта, но конкретные сроки их реализации будут зависеть от результатов работы терминала. Крупнейшим владельцем *Naftimpeks* является зарегистрированная в Нидерландах компания *Afak Verzekeringen B.V.* (26%). По 22% принадлежат предпринимателям **Раймондсу Киснелсу** и **А. Садаускису**, остальные — ряду фирм и частных лиц.

“RAIL BALTICA”: ФИНАНСИРОВАНИЕ ЕС СНИЖЕНО

Латвия в финансировании проекта скоростной железнодорожной магистрали “Rail Baltica” рассчитывает на частных инвесторов, которые уже проявили интерес к проекту, заявил в феврале заместитель госсекретаря Министерства сообщения **Андулис Жидков**.

Говоря о сокращении финансирования для трансграничных участков крупных европейских транспортных проектов, в том числе “Rail Baltica”, представитель Минсообщения пояснил, что из средств ЕС и так нельзя получить свыше 30% общего объема средств на реализацию проекта. А. Жидков признал, что сокращение финансирования может повлиять на реализацию проекта, но не на подготовительной стадии.



Депутат Европарламента **Роберт Зиле** считает, что решение Совета ЕС в три раза уменьшить финансирование трансграничных участков крупных транспортных проектов прямо коснется единственного такого проекта в Латвии — “Rail Baltica”. Предусмотренное финансирование этого проекта из программы TEN-T составляло 30-50%. Не получив дополнительных европейских денег, Латвия будет неспособна финансировать проект самостоятельно или только из фонда социально-экономического выравнивания. Решение о снижении финансирования было принято на совещании лидеров ЕС в декабре.

Скоростная дорога “Rail Baltica” должна соединить Хельсинки, Таллинн, Ригу, Каунас и Варшаву.

ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВО КУПИТЬ АКЦИИ MAZEIKIU NAFTA

Литовский премьер **Альгирдас Бразаускас** официально подтвердил, что правительство решило воспользоваться правом первой руки и купить принадлежащие *ЮКОСу* 53,7% акций *Mazeikiu nafta*. “Правительство планирует купить, этот вопрос уже согласовывался, и реакция (*ЮКОСа*) должна быть нормальной.

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЛАУРЕАТОВ



Международный редактор журналов *Балтийский курс/The Baltic Course* **Юджин Этерис** стал лауреатом конкурса “Янтарное перо” за статью “Россия и ЕС нужны друг другу” (*БК* № 32, 2005). Идея организовать конкурс “Янтарное перо” принадлежит посольству России в Латвии. Проводился он в сотрудничестве с Латвийским союзом журналистов. Шанс на победу имели авторы публикаций, а также теле- и радиопередач, которые способствуют улучшению отношений между Латвией и Россией в любой сфере (политики, культуры, экономики и пр.). Призы и денежные премии получили также **Маргита Спранцмане** (*Телеграф*), **Григорий Зубарев** (*Mix FM*), **Кристина Моисеева** (*TV5*), **Юрис Пайдерс** (*NRA*), **Наталия Кетнере** (*Неделя Огре*), **Светлана Гартванова** (*Час*), **Ольга Проскурова** (*LTV-7*), **Вия Бейнерте** (*Majas viesis*) и коллектив издательства *Rigas laiks*.

На церемонии вручения наград присутствовали дипломаты ряда государств. Представитель латвийского МИД **Янис Мажейкс**, курирующий российское направление, отметил, что журналисты могут сделать для сближения двух стран гораздо больше, чем госструктуры. А посол России **Виктор Калужный** подчеркнул, что посольство дистанцировалось от отбора работ, и что лично он узнал имена лауреатов только тогда, когда подписывал документы — лауреатов назвало жюри, в состав которого вошли авторитетные журналисты и редакторы. Он также поблагодарил журналистов за создание климата доверия между двумя странами и выразил надежду, что они будут способствовать развитию политического диалога. Конкурс будет продолжен и в этом году.

КТО ВОЗЬМЕТ БЕЛОРУССКИЙ КАЛИЙ?

“Накануне активной фазы продаж калийных удобрений на мировом рынке фактически сорваны достигнутые соглашения о перевалке белорусских калийных удобрений через Калининград, в том числе и завидовские договоренности между президентами **Александром Лукашенко** и **Владимиром Путиным**”, — заявил директор ФГУП Калининградский рыбный морской порт **Андрей Крайний**.



По его словам, теперь белорусская сторона предлагает не переваливать, а закупать ее грузы. А в случае отказа, белорусские официальные лица заявляют о намерении уйти в Вентспилс, где, по их утверждению, им предложили бесплатные терминалы.

В борьбе с Клайпедским и Калининградским портами за удобствия компании *Беларуськалий*, крупная латвийская транзитная компания *LSF Holdings* готова абсолютно бесплатно в Вентспилском порту построить и передать в собственность *Беларуськалию* перевалочный терминал. Взамен зарубежные партнеры должны отказаться от сотрудничества с конкурирующими портами.

Представители литовских погрузочных компаний говорят, что последнее предложение латышей может стать козырем в плане сохранения оборота порта на прежнем уровне. Заместитель коммерческого директора Клайпедской стивидорной компании **Мечисловас Виткаускас** сказал, что договор между компаниями Клайпедского порта и *Беларуськалием* не подписан, так как еще идут переговоры по объемам погрузок, пишет газета *Lietuvos žinios*.

Экспорт калийных удобрений Беларуси составляет в среднем 6 млн. тонн в год - треть всей внешней торговли Латвии. Приходящаяся на Клайпеду часть до этой поры не превышала 15%, еще меньше оставалось Калининграду. Но в последние годы ситуация стала меняться - и Клайпедский, и Калининградский порты стали улучшать условия для белорусов, сообщает *Агентство бизнес-новостей*.

ПАРОМОМ НА ХОККЕЙНЫЙ ЧЕМПИОНАТ



Управление Рижского свободного порта (РСП) 22 февраля подписало договор с эстонской судоходной компанией *Tallink*, которая планирует открыть паромное сообщение на линии Рига — Стокгольм весной, сообщил директор департамента общественных отношений РСП **Карлис Лейшкалнс**. Подготовка к открытию маршрута займет около шести недель, и первый паром сможет выйти на линию уже в начале апреля. Второй паром на маршруте предположительно начнет курсировать до чемпионата мира по хоккею в Риге. Договор с *Tallink* заключен сроком на пять лет. В этом году компания намерена перевезти на маршруте 170 тыс. пассажиров, а в последующие годы пассажиропоток будет увеличен. Компания *Tallink* ранее учредила в Латвии дочернее предприятие АО *Tallink Latvija*, а также заявила о возможном переводе своих судов под латвийских флагов.

В ЭСТОНИИ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ АВТОПОЕЗДА

Департамент шоссейных дорог и объединение логистики сделали в феврале пробную поездку на автопоезде, значительно длиннее ныне допустимого. По мнению логистиков, использование таких автопоездов расширит эстонский транзитный сектор.

Объединение логистики считает, что грузовики с несколькими прицепами уменьшили бы зависимость экономики от нефтетранзита, поскольку Эстония заполучила бы часть перевозок дорогих бытовых товаров между Западной Европой, Россией и Китаем, передает *ETV24*. Длина испытанного автопоезда составляла 25,25 м — на 6,5 м больше, чем разрешено в большинстве европейских стран и в России. Финляндия и Швеция открыли свои шоссе для длинных автопоездов, в Эстонии такие грузовики не могут ездить даже при наличии специального разрешения. Исключение составляют лишь товары, которые нельзя поделить на части.

“В ВАШИ ДВЕРИ “СТУЧАТСЯ” БОЛЬШИЕ ДЕНЬГИ”

Литовские бизнесмены проявляют значительный интерес к сотрудничеству с Беларусью. Об этом в беседе с корреспондентом *БЕЛТА* заявил чрезвычайный и полномочный посол Литвы в РБ **Пятрас Вайтекунас**. Бизнесмены Литвы готовы вкладывать серьезные средства в белорусскую экономику. “В ваши двери “стучатся”



большие деньги”, — сказал П. Вайтекунас на рауте по случаю Дня независимости Литвы. По словам дипломата, перспективными направлениями взаимодействия литовская сторона рассматривает инвестирование в химическую и строительную отрасли. Литовский посол высоко оценил потенциал торгово-экономического сотрудничества обеих стран, назвав их прагматичными. По количеству созданных на территории Беларуси предприятий с иностранными инвестициями Литва входит в первую десятку стран-инвесторов. По результатам торговли Беларуси со странами вне СНГ в 2005 году Литва заняла 7 место по товарообороту, 6-е — по экспорту и 10-е — по импорту.

Начальник управления информации белорусского МИД **Андрей Попов** заявил, что Беларусь намерена и в дальнейшем развивать сотрудничество с Литвой по приоритетным направлениям, отвечающим реальным интересам и потребностям граждан двух стран. “Сотрудничество между Беларусью и Литвой очень многопланово и многосторонне. Оно нацелено на взаимовыгодное решение имеющихся вопросов, в том числе в сфере транзита, пограничных переходов, транспортировки белорусских грузов через литовскую территорию, в частности, через морские порты. Это те направления, которые мы считаем приоритетными и наиболее важными в развитии нашего диалога с Литвой. Этой линии мы намерены придерживаться и в дальнейшем”, — подчеркнул официальный представитель МИД РБ.

“БАЛТИКА-ТРАНЗИТ”: В КАЗАХСТАН И ОБРАТНО



Участники прошедшего в феврале в Риге регионального совещания с участием глав железнодорожных компаний стран Балтии выразили готовность и далее развивать проект контейнерного поезда “Балтика-Транзит”, обеспечив организацию грузоперевозок не только из стран Балтии в Казахстан, но и в обратном направлении.

Председатель правления латвийской железнодорожной компании *Latvijas dzelzceļs* **Угис Магонис** после совещания заявил журналистам, что первых результатов этой работы можно ожидать не ранее конца текущего года, и грузы в составе сборного состава будут доставляться также из Китая и других азиатских стран.

Вячеслав Манухин, глава компании *Транссибирский интермодальный сервис* — официального экспедитора транзитных и экспортно-импортных грузов в контейнерах по Транссибирской магистрали, сообщил, что “Балтика-Транзит” сможет доставлять из Китая товары широкого потребления и электронику, из Средней Азии — хлопок, табак, орехи и сухофрукты, а из Казахстана — электротехнику.

Контейнерный поезд “Балтика-Транзит” в настоящее время курсирует дважды в неделю по маршруту Калининград — Литва — Латвия — Эстония — Россия — Казахстан и далее. Он обеспечивает стабильные контейнерные перевозки из портов Балтийского моря в Центральную Азию. В прошлом году контейнерный поезд перевез в Казахстан 7 тыс. контейнеров, что на 59% больше, чем годом ранее.

SEB ПОКУПАЕТ БАНК В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Шведский банк *SEB*, имеющий свои банки во всех трех Балтийских странах, подписал соглашение о приобретении российского банка *Петрозэнегобанк*, расположенного в Санкт-Петербурге. Помимо того, у *SEB* в России работает представительство в Москве и лизинговая компания *SEB Russian Leasing* в Санкт-Петербурге.

GRINDEKS ПЛАНИРУЕТ УДВОИТЬ МОЩНОСТИ

Крупнейшее в Латвии фармацевтическое предприятие *Grindeks* в ближайшее время осуществит крупный проект по модернизации своего производства. Потратив свыше 7 млн. евро на строительство новых цехов и установку современного оборудования, компания планирует удвоить свои мощности. Во втором квартале нынешнего года *Grindeks* начнет строительство новых цехов по выпуску пероральных лекарств (таблетки, которые принимаются внутрь). Фирма намерена также установить новое фармацевтическое оборудование. Мощность нового производства составит более двух миллиардов таблеток и капсул в год. В 2005 году прибыль АО *Grindeks* составила 6,4



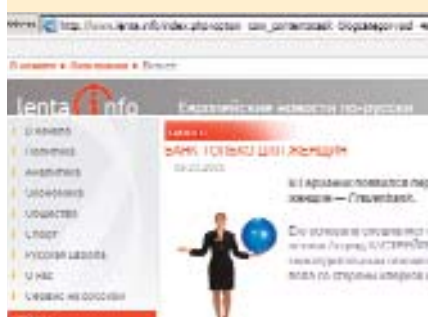
млн. евро, что на 81% больше, чем годом ранее. Нетто-оборот предприятия вырос на 30% и достиг 32,221 млн. латов. Свою продукцию компания сбывает в 37 странах мира

PAREX ПРОДАЛ СТРАХОВОЙ БИЗНЕС

Норвежская компания *Gjensidige Forsikring* приобрела латвийскую компанию по страхованию рисков *Pareks apdrošināšanas kompanija*. Сумма, за которую с акциями предприятия согласились расстаться их бывшие владельцы **Валерий Каргин** и **Виктор Красовицкий**, составила 23 млн. евро.

Gjensidige Forsikring у себя на родине является крупнейшей фирмой, работающей в сфере рискового страхования. *Gjensidige Forsikring* входит в состав финансовой группы *DnB NOR Group*, созданной в 2003 году после объединения двух крупнейших норвежских банков. Ранее норвежцы вошли и в латвийскую банковскую систему. В прошлом году они начали процесс объединения с германским *Norddeutsche Landesbank*, автоматически став совладельцами действующего в Латвии банка *NORD/LB Latvija*.

РУССКИЙ ВЗГЛЯД НА ЕВРОПЕЙСКИЕ НОВОСТИ



В интернете начал работать русскоязычный портал *www.lenta.info* — “Европейские новости по-русски”. Его девиз — незнание некоторых фактов компенсируется знанием некоторых закономерностей. По словам президента латвийской общественной организации “Русский клуб” **Александра Гапоненко**, создание проекта обусловлено отсутствием единого средства массовой информации для 20 миллионов русскоязычных жителей Европы, а также недостатком “русского взгляда” на события, который отличается от видения россиян.

По словам технического консультанта портала **Андрея Шмакова**, на первых стадиях реализации проекта ожидается как минимум 5 тыс. посещений в день. “Изюминка” портала — за один “клик” пользователь получает информацию сразу из нескольких источников, что, по мнению создателей, поможет конкурировать с другими информационными сайтами.

Проект рассчитан на русскоязычную аудиторию стран Балтии, России, Беларуси и Украины, а в перспективе последует выход на страны Западной и Восточной Европы. “Наша главная цель, — подчеркнул А. Гапоненко, — расширение информационного обмена между теми жителями Европы, которые владеют русским языком, объективное освещение важнейших событий, происходящих в Европе и во всем мире, подача постоянно обновляющейся актуальной информации. Мы считаем, что такое средство массовой информации должно обеспечить коммуникацию русских людей между собой в Европе и с Россией”.

МОСКВА ВЕРИТ РИЖСКОМУ БАЛЬЗАМУ

“Рижский черный бальзам” получил Гран-при на прошедшей в феврале в Москве международной выставке “Продэкспо-2006”. “За 254 года своей истории “Рижский черный бальзам” получил множество различных наград, но каждая из них особенная”, — отметила директор предприятия по маркетингу **Инесе Эглите**.

Конкуренция становится



АЙНАРС ШЛЕСЕРС: Министр сообщения Латвии.



ПЯТРАС ЧЕСНА: Министр транспорта и коммуникаций Литвы.

Ольга Павук

Три министра, ответственные за транспортную отрасль в Балтийских странах: **Айнарс Шлесерс** из Латвии, **Пятрас Чесна** из Литвы и **Эдгар Сависаар** из Эстонии — уверены, что предпринимательская активность и в будущем останется основной движущей силой конкурентоспособности транспортных предприятий. В своих интервью *БК* они показывают свое видение развития транспорта в Балтии.

Г-да министры, как вы оцениваете развитие транспортной отрасли страны в предыдущие 15 лет?

Айнарс Шлесерс: За последние годы в транзитных перевозках удалось обеспечить небольшой прирост общего транзитного объема, однако ухудшилась структура транзитных грузов. В таких обстоятельствах Латвии необходимо искать другие рынки для транзитных грузов и предлагать другие услуги. В освоении нового рынка необходимо делать акцент на грузы из стран Азии и новые услуги в области логистики.

Пятрас Чесна: Как период успешной модернизации. Каждый год мы отмечаем в этой отрасли отрядные перемены, а если посмотреть на 15 прошедших лет, то можно смело говорить о качестве новом этапе развития транспорта. Мультимодальные и интермодальные перевозки, контейнерные и комбинированные автопоезда, информационные технологии, быстрое и качественное обслуживание, способность конкурировать на общеевропейском и всемирном рынке — это лишь часть современных методик, работающих в транспортном секторе Литвы.

На модернизацию транспортной системы ежегодно направляются сотни миллионов литов, в результате растет ее технический уровень, постепенно приближаясь к параметрам лидирующих европейских стран. В совокупности отрасль производит 10% ВВП страны, это в два раза больше, чем в среднем по Западной Европе, тогда как занято на транспорте Литвы лишь 6% тру-

доспособного населения. Эти цифры отражают динамику развития сектора и его роль в развитии всего хозяйства.

Еще несколько любопытных цифр. За последние 10 лет грузоперевозки по Литовской железной дороге удвоились, в 1,7 раза возросли объемы перевалки грузов в Клайпедском порту, почти в 3,4 раза увеличилось число пассажиров, которых обслужили в международных аэропортах нашей страны. Постоянно растут автомобильные грузоперевозки. На их долю приходится 50% всех грузов Литвы. С автомобильным транспортом конкурируют железные дороги, которые осуществляют транспортировку 49% всего грузового потока. Это положение явно отличается от ситуации в Западной Европе, где железнодорожные грузоперевозки имеют гораздо более слабые позиции.

Эдгар Сависаар: Транспортный сектор тесно связан с безопасностью движения, общей безопасностью, экологией, конкуренцией и многими другими существенными факторами, вследствие чего данная сфера деятельности подлежит большему регулированию, чем другие отрасли экономики. Исходя из этого, в Эстонии была проделана большая работа, направленная на гармонизацию законодательства в области грузоперевозок с правовыми и институциональными рамками Европейского Союза, а также с *acquis communautaire* (общеевропейскими принципами права). Это было главным условием вступления в ЕС, и мы, как известно, выполнили его успешно. Был введен отдельный закон для каждого вида транспорта, а также закон об общественном транспорте, закон о дорогах, закон о дорожном движении и многие другие.

Для развития сети транспортной инфраструктуры и ее успешной интеграции с сетью ЕС TEN-T была создана стабильная система государственной поддержки, в основании которой лежит справедливая и прозрачная фискальная политика в области транспорта. Последняя обеспечивает выделение бюджетных средств на приоритетные проекты в области инфраструктуры, в том числе и на те, в рамках которых подаются ходатайства о помощи от ЕС.

Честнее



ЭДГАР САВИСААР: Министр экономических отношений и коммуникаций Эстонии.

Была продолжена работа в области реструктуризации транспортного сектора, развития проходящих через Эстонию и относящихся к общеевропейской сети транспортных коридоров, повышения качества инфраструктуры всех видов транспорта, развития общественного транспорта, повышения безопасности и экологичности движения, обеспечения порядка и законности в процессе движения и транспорта в целом.

В итоге наиболее важными шагами было введение единых образных условий и правил выхода предприятий на рынок перевозок, повышение безопасности движения, совершенствование транспортного регулирования, присоединение к европейским и международным нормам и стандартам, систематическое улучшение транспортной инфраструктуры посредством обновления и строительства. Результатом стала интеграция нашей транспортной системы с системами членов ЕС, которой мы, в общих чертах, удовлетворены.

В то же время развитие не замедлилось: ситуация меняется, требования к транспортному сектору растут как в отношении безопасности движения, так и в отношении общей безопасности и экологии. Теперь мы решаем эти вопросы в порядке совместной работы с ЕС, не забывая о том, что эстонские грузоперевозчики должны сохранить конкурентоспособность.

Приведите примеры самых масштабных проектов, реализованных на транспорте за это время?

А. Ш.: В транспортной области большие средства инвестируются в проекты инфраструктуры портов и железной дороги: возобновлены рельсовые пути, выполнена смена стрелочных рельсов, построен новый грузоприемный парк Резекне-2. Реализован самый большой проект стоимостью 48 млн. евро, финансируемый ЕС, — модернизация автоматической системы управления движением поездов в рамках Восточно-Западного железнодорожного коридора.

П. Ч.: 15 лет назад Литва поставила перед своим транспортом нелегкую задачу: установить экономические отношения с Запа-

дом, сохранить традиционные связи с Востоком, за сравнительно короткий срок создать транспортную систему, способную конкурировать на международном рынке. Понятно, что только современный, скоростной транспорт способен быстро и качественно осуществлять грузовые и пассажирские перевозки и обеспечить эффективную безопасность движения.

Для реализации этих задач была разработана Национальная программа развития транспорта и подготовлен план инвестиций. Крупнейшим проектом этого плана стала скоростная автомобильная магистраль “Via Baltica”, пересекающая Литву с севера на юг и соединившая Варшаву — Каунас — Ригу — Таллинн. Транзитный поток автомобилей по этой магистрали постоянно растет и достигает 3 тыс. автотрейлеров в сутки.

Еще один интересный и плодотворный проект — челночный поезд комбинированных грузоперевозок “Викинг” по маршруту Клайпеда — Одесса, который стал результатом международного сотрудничества Литвы, Беларуси и Украины. В ходе этого проекта грузы везут на железнодорожных платформах в контейнерах или контрейлерах, а со станции назначения их доставляют прямо к дверям получателя. Проект дал значительный рост грузоперевозок по направлению Север — Юг. Разработки по согласованию технической документации “Викинга” ускорили рождение еще одного мультимодального челночного поезда “Меркурий”. Маршрут проекта “Меркурий”: Калининград — Клайпеда — Минск — Москва.

Э. С.: В таком громадном развитии трудно выделить нечто наиболее существенное. Во всех видах транспорта были сделаны крупные достижения, и невозможно отдать предпочтение чему-то одному. Если в морском судоходстве главнейшими достижениями было повышение эффективности контроля судов, развитие структуры движения судов (VTS — Vessel Traffic Services), а также внедрение системы GoFREP (Gulf of Finland Reporting System) в Финском заливе с его интенсивным движением в результате совместной работы Финляндии, России и Эстонии, то в сфере воздушного транспорта важными событиями, бесспорно, стало присоединение Эстонии 1 января 2003 года к Европейскому соглашению о совместном воздушном пространстве ЕСАА (European Common Aviation Area), а также полноценное членство Эстонии в Объединенном управлении гражданской авиацией (JAA, Joint Aviation Authorities). Нельзя забывать и о весьма интенсивном развитии портов, быстром росте пассажирского и грузового потока, а также о строительстве новых портов.

В то же время всех нас и наших гостей, очевидно, больше всего затрагивает окончание строительства “Via Baltica”, благодаря которому поездка на автомобиле из Таллинна в Икля или из Таллинна в Нарву стала несравненно более приятной, чем, например, 10 лет назад.

Нам не удалось избежать ошибок. Ярким примером того служит приватизация железнодорожной инфраструктуры. Однако на ошибках, как известно, учатся. Конечно, было бы лучше, если бы мы смогли использовать подобный опыт, например, Великобритании.

Каким образом происходит координация грузопотоков, направляемых в морские и воздушные порты разными видами транспорта?

А. Ш.: Членство Латвии в Европейском Союзе предоставляет широкие возможности для развития бизнеса логистики и дистрибуции.

Географическое расположение Латвии и статус члена ЕС дает возможность нашему государству предлагать не только транзитные услуги, но и возможности распространения в Европе товаров стран Азии и Китая. Китайская сторона подтвердила интерес о соз-

дании железнодорожного коридора через Россию и Казахстан. Образование такого коридора, по сравнению с грузоперевозками морским путем, позволило бы уменьшить сроки доставки в Европу примерно до двух недель. Для Латвии это значило бы новые выгодные многосторонние деловые контакты и проекты, которые способствовали бы двусторонним отношениям между Латвией и Россией.

Российская сторона выразила обязательство в течение двух-трех лет выровнять дискриминирующие тарифы на железнодорожные перевозки. Это будет существенным шагом в улучшении экономических отношений между Латвией и Россией и улучшит конкурентоспособность латвийских портов. Можно прогнозировать, что оборот в латвийских портах мог бы увеличиться примерно до 20% в год.

Э. С.: Такая постановка вопроса кажется мне несколько неясной. Если вы имеете в виду так называемый modal shift, с помощью которого ЕС желает уменьшить число пробок на шоссе за счет перенаправления грузопотоков на менее загруженные железнодорожные и морские пути, то здесь государственное регулирование может помочь добиться определенных результатов. Однако в Эстонии данная проблема не занимает столь важного места на повестке дня отраслевых учреждений, как в странах Западной Европы. В случае Эстонии здесь следует отдельно рассматривать внутренний и международный транспорт. Свою роль играют расстояния, а также скорость и гибкость услуг по перевозке, предлагаемых различными видами транспорта.

В прошлом году через эстонские аэропорты прошло 9229 тонн грузов, 99% из которых пришлось на Таллиннский аэропорт. Это количество настолько мало, что его движение не требует особой координации. В аэропорты ведут только те улицы и дороги, движение по которым регулируется законом о дорожном движении.

Львиную долю грузов, проходящих через морские порты, составляет нефть и нефтепродукты, прибывающие в железнодорожных цистернах. Меньшую часть составляет каменный уголь, удобрения и прочие грузы. Движение этих грузов регулируется на основании предварительно заключенных многосторонних экономических договоров (владельцы грузов, железная дорога, портовые операторы, судоходные компании и пр.). Если данные договоры заключены в соответствии с действующим законодательством и государственными постановлениями, то вмешательство государства здесь более не требуется. Перевозка нефти и угля воздушным путем не является экономически целесообразной, так как она слишком дорога. В то же время, например, перевозку на дальние расстояния деталей мобильных телефонов и почтовых посылок разумно осуществлять воздушным путем, поскольку другие виды транспорта для этого слишком медленны. Главным координатором тем не менее остается строгий экономический расчет.

По каким видам грузов ваша страна готова конкурировать с российскими портами?

П. Ч.: Клайпедский порт готов принять любые грузы, за исключением угля. Модернизация инфраструктуры позволяет принимать в литовском порту суда грузоподъемностью 60-70 тыс. тонн, с осадкой до 13,5 метров. Терминалы порта оснащены самым современным оборудованием, полностью компьютеризированы, действует надежная система охраны.

Если говорить о конкуренции с российскими портами, то с уверенностью могу сказать: техническое оснащение и потенциальные мощности нашего порта превосходят возможности соседнего Калининградского порта. Это вынужден был признать и министр транспорта Российской Федерации **Игорь Левитин** во время пребывания в Клайпед.

Однако протекционистская политика российского правительства, установившего такие железнодорожные тарифы, что

перевоз груза в Калининград стал в два раза дешевле, чем доставка такого же груза в литовский порт Клайпеда, искусственно повышает загруженность Калининградского порта. Давайте конкурировать без таких искусственных барьеров, чтобы отправители могли сами определить, какой маршрут является самым экономичным. Тогда и посмотрим, какой из портов способен привлечь больше грузов.

Поскольку на восточном побережье Балтийского моря конкуренция между портами очень высокая, для Клайпеды важна каждая тонна грузов. Клайпеда быстро и гибко реагирует на все изменения рынка, быстро приспосабливается к его требованиям. В последнее время чувствуется заинтересованность Китая и других компаний Юго-Восточной Азии в транспортировке товаров через порты восточной Балтики. Клайпедский порт готов пойти на встречу потенциальным клиентам. В 2005 году мы подписали с Российской Федерацией проект “2К”, однако основное положение договора — сближение и выравнивание тарифов на железнодорожные перевозки — пока не реализовано.

Э. С.: В свободной конкуренции эстонские порты способны конкурировать с российскими портами практически по всем видам грузов, что они, в принципе, и делают каждый день. Негативное влияние на конкурентоспособность наших портов оказывают лишь датские проливы, делающие невозможной осадку судов более чем на 18 метров. В отличие от, например, Мурманского порта, мы не можем обслуживать крупные океанские суда. Однако здесь мы находимся в равных условиях со всеми прочими портами на Балтийском море и в Финском заливе, в том числе и с российскими.

Мы должны учитывать три аспекта: оптимальную цену предлагаемой нами услуги, ее высокое качество, а также надежность и безопасность. Если по данным параметрам мы превосходим российские порты, то это дает нам преимущество в конкурентной борьбе, и грузовладелец направляет свои грузы в наши порты. В последние годы растет такая тенденция, что вместе с грузопотоками из России прибывают и инвестиции, которые предоставляют своеобразную гарантию того, что перевозка грузов через эстонские порты будет продолжаться и в будущем.

Государство должно следить за тем, чтобы не было ухудшений ни по одному из вышеуказанных параметров, при необходимости следует регулировать налоговую политику, оказывать помощь в развитии и ремонте инфраструктуры, а также улучшать возможности ломки льда, поскольку надежность работы порта во многом зависит от зимних навигационных условий.

На сегодняшний день большую часть проходящих через порты грузов составляют нефтепродукты, каменный уголь, удобрения и прочие относительно дешевые грузы, тогда как доля более дорогих грузов остается достаточно небольшой. Конечно, наша удовлетворенность ситуацией возросла бы в случае ускорения темпов развития перевозок грузов с добавочной стоимостью (value added logistics): контейнеров, потребительских и электронных товаров, транзита автомобилей как на Восток, так и на Запад. В случае таких перевозок мы смогли бы более рельефно подчеркнуть свои преимущества именно в части качества услуги и надежности. Работа в этом направлении уже ведется.

Каковы ваши прогнозы развития отрасли на ближайшие 5-10 лет?

А. Ш.: В течение ближайших лет со странами Дальнего Востока и Азии будет достигнут стабильный прирост объема транзитных грузов, будет образована по крайней мере одна регулярная линия железнодорожных перевозок между Китаем и Латвией. В 2013 году объем железнодорожных грузовых перевозок увеличится до 100 млн. тонн в год. Вблизи самых важных латвийских транзитных потоков — Рижском, Вентспилском и Лиепайском портов,

а также Резекненском и Даугавпилском железнодорожных узлов — будут созданы новые парки логистики и центры дистрибуции как для грузов из Европы, так и из стран СНГ и Дальнего Востока.

В Рижском порту будут развиваться до этого не использованные территории, будет создана необходимая инфраструктура. Также в Вентспилсском и Лиепайском портах будут реализованы новые решения для грузового транспорта, связанные с организацией работы порта, введены в строй новые авто и железнодорожные подъездные пути. До 2013 года будут перестроены все главные государственные автодороги, будет начато строительство автомагистралей в Восточно-Западном коридоре.

П. Ч.: Мы надеемся, что и в дальнейшем будут расти грузовые и пассажирские перевозки, будет повышаться уровень модернизации производственных процессов, улучшатся условия труда, будет обеспечена безопасность транспорта.

Конкретные преобразования транспортной системы Литвы мы связываем с инвестициями из структурных фондов ЕС. В ближайшие семь лет (2007-2013 годы) на совершенствование инфраструктуры транспорта будет направлено более чем 1,3 млрд. евро. Для страны с населением в 3 миллиона — это большие средства.

Мы предполагаем уже в 2008 году начать строительство ветви железной дороги с европейской шириной колеи “Rail Baltica” от литовско-польской границы до Каунаса. Мы планируем модернизировать участок железной дороги Каунас — Вильнюс с тем, чтобы там можно было развивать скорость до 160 км/час.

Мы хотели бы к 2015 году восстановить морской порт в Швентой, в котором могли бы швартоваться яхты и другие прогулочные суда. Мы также планируем строительство нового глубоководного порта на искусственной насыпи, который будет расположен неподалеку от Клайпеды.

Уже через пару лет будет до неузнаваемости обновлен Вильнюсский международный аэропорт, а к 2013 году число авиапассажиров, которые будут пользоваться его услугами, превысит 2 миллиона. Новое стратегическое значение обретет аэропорт в Каунасе, его мощность к 2013 году превысит миллион пассажиров, после реконструкции будет радикально модернизирован и международный аэропорт в Паланге. И это далеко не все. Планы у литовских транспортников амбициозные. Надеюсь, что все они будут успешно реализованы.

Э. С.: Прогнозирование — это неблагодарное занятие, однако оно необходимо для разработки собственного видения. В противном случае меры и действия могут утратить четкость, а развитие всей отрасли может стать хаотичным. Наше видение будущего эстонского транспорта таково: транспортная система удовлетворяет потребности движения пассажиров и грузов, будучи при этом эффективной, безопасной и экологичной. На основании этого видения мы разработали план развития транспорта на 2006-2013 годы. Для достижения целей в данном плане было уделено внимание целому ряду составляющих. Приведу самые главные из них:

- повышение эффективности системы планирования, внедрения и надзора в области транспортной политики;
- модернизация инфраструктуры, находящейся в собственности государства;
- снижение отрицательного воздействия на окружающую среду со стороны транспортного сектора;
- повышение комфортабельности и популярности общественного и легкого транспорта;
- максимальное повышение безопасности транспорта;
- повышение эффективности работы рынка грузоперевозок и повышение международной конкурентоспособности эстонских транспортных предприятий.

В предстоящие 5-10 лет данные виды деятельности должны предоставить нам транспортную систему, которая нас удовлетворяет.

Говоря более конкретно, по причине небольшой территории и рассеянности населения Эстонии, шоссейный транспорт остается главным видом транспорта, удовлетворяющим спрос на транспортные услуги внутри страны. В шоссейном транспорте продолжается строительство многоуровневых перекрестков на пересечении дорог с большой интенсивностью движения, начался ремонт шоссе Йыхви — Тарту — Валга, который ведется на территории четырех уездов. Продолжаются масштабные строительные и ремонтные работы на шоссе Таллинн — Нарва и Таллинн — Тарту, также много внимания уделяется повышению качества дорожных сетей регионального значения. Эстония является членом ЕС, в связи с чем все более возрастает объем международных пассажирских и грузовых перевозок, для которых развивается расположенная здесь часть сети TEN-T, порты, аэропорты, железнодорожная инфраструктура и пр. Как для железнодорожных, так и для автотранспортных перевозок существенно упрощается пересечение границы между Россией и Эстонией, ставшей теперь и восточной границей ЕС.

Потреблению транспортных услуг сопутствует воздействие отрицательных внешних факторов. Разрабатывается модель оценки внешних расходов транспортного сектора, которая предоставляет принимающим решения лицам адекватную информацию о внешних расходах различных видов транспорта. Государственная политика поощряет использование транспортных услуг с низкими негативными внешними расходами, применяя принцип “платит пользователь”. Внедряются государственные программы, поддерживающие разработку экологически чистых транспортных технологий.

Услуги общественного транспорта становятся значительно более качественными и удобными для потребителя. Разрабатывается общая электронная система информации и продажи билетов для сухопутного общественного транспорта. Создается система планирования общественного транспорта, которая функционирует на одинаковых основаниях по всей Эстонии, развивается эффективное взаимодействие между различными видами транспорта.

Постараемся возобновить интенсивное движение пассажирских поездов в первую очередь в ближайших окрестностях Таллинна и на линиях Таллинн — Тарту и Таллинн — Нарва. К 2016 году, вероятно, будет построено соответствующее стандартам ЕС железнодорожное сообщение “Rail Baltica”, благодаря которому будут возможны поездки в Западную Европу на скором поезде.

В целях значительного повышения безопасности движения совершенствуется обучение в области дорожного движения. Все больше внимания будет уделяться безопасности движения и при осуществлении инвестиций в инфраструктуру. Государственные инвестиции в железнодорожную инфраструктуру также ориентированы главным образом на безопасность. Особое внимание уделяется разрешению проблемы опасных железнодорожных переездов. Использование оборудования навигации и связи в воздушном транспорте и в морском судоходстве позволяет оказывать транспортные услуги повышенного уровня безопасности. Был значительно повышен надзор за безопасностью инфраструктуры и подвижного состава. Большая часть опасных грузов была перенаправлена в менее населенные районы.

На рынке транспортных услуг начала действовать более честная, чем прежде, конкуренция. Таким образом укрепляется как законодательная база, так и надзор за исполнением законов.

Предпринимательская активность и в будущем останется основной движущей силой конкурентоспособности транспортных предприятий. При этом государство следит за ситуацией в судоходном предпринимательстве, анализирует влияние старения и уменьшения численности торгового флота на экономику и занятость. •

Искусство управления деталями

Юджин Этерис

Институт международной интеграции, Дания

Широкое применение термина “логистика” в современном деловом обороте наводит на мысль о том, что если бы такого понятия не было, то рано или поздно оно все равно появилось бы. И тут необходимо напомнить, что, собственно, понятие логистики далеко не новое явление человеческой природы. Однако в лексике бизнеса оно в значительной степени оказалось благодаря заимствованию, надо сказать, простому и удобному.

Логистика всегда широко применялась в целом секторе социальных дисциплин, например, в философии — логистика Г. Лейбница и в военном деле — при формировании и реализации командных задач (включая транспорт, строительство, финансы, комендантские службы и др.). В Древнем Риме логистика как наука служила базой всевозможных расчетов и вычислений; ее называли “искусством управления деталями в какой-либо операции”. Наконец, примерно полвека назад логистика пришла и в бизнес: последнее обстоятельство для нас особенно важно.

ИСТОКИ ЗАИМСТВОВАНИЯ

Логистика в деловом мире как наука об организации и управлении бизнесом, как, впрочем, и всем процессом движения материальных и человеческих ресурсов, берет начало в США в 1950 году. Поэтому в толковые словари термин попал только к концу 1960-х годов, а в переводные издания и того позже. Этим частично объясняются разночтения в понимании сущности термина на Западе и Востоке Европы.

В деловом лексиконе у логистики была и своя история: первоначально этот термин использовался для обоснования оптимального движения материальных (в основном) ресурсов на крупном предприятии — от поставщиков комплектующих или сырья, включая процессы производства и реализации продукции, до перехода готового изделия к конечному потребителю.

Вообще говоря, развитие западной цивилизации, давшее мощные импульсы в развертывании промышленной, научной и технической революций в середине прошлого века, остро нуждалось в некоей обобщающей детерминанте своего развития. Ею, по полному праву, и стала логистика; поэтому, если бы ее не было, то кто-то, очевидно, ее придумал бы.

ОСНОВНЫЕ КОМПОНЕНТЫ

В целом бизнес-логистика подразделяется сегодня на три довольно самостоятельных сферы регулирования деловой активности:

- логистика материальных ресурсов: нахождение оптимальных источников сырья, выбор дешевых и надежных средств их доставки для производства, включая даже оптимизацию процессов обработки сырья. Одно из важнейших достижений логистики в этой сфере — реальная возможность отказаться от громоздких складских помещений и “затоваривания”;
- производственная логистика, которая охватывает все сферы оптимального процесса создания новых материальных и прочих объектов, прибавочной стоимости и “ценностей”;
- логистика распределения, которая затрагивает теорию и практику продаж, обработку интересов и профилей потребителя, а также транспортную логистику.

В настоящее время почти все крупные фирмы используют ту или иную форму логистики. Сегодня логистика позволяет создать выигрышный задел в конкурентной борьбе, снизить производственные и организационные затраты, улучшить обслуживание потребителя в сфере представления разных услуг и видов продукции. Поэтому можно смело утверждать, что бизнес-логистика стала интегральным компонентом развития деловой активности в Европе.

ЛОГИСТИКА НА СЛУЖБЕ ТРАНСПОРТА

Среди причин, по которым логистика во многих странах оказалась в ряду арсенала транспортных служб и фирм, необходимо назвать как минимум две основные.

Первая: в большинстве сфер бизнеса логистика все больше становилась важной частью науки менеджмента и управления как в производстве, распределении, так и в

движении человеческих ресурсов. Нельзя не вспомнить в этой связи столь популярный на Западе “Римский клуб”, созданный в 1968 году в качестве первой глобальной попытки внедрения логистики не только в различные сферы экономики, но и социологии, политики и др. Наиболее примечательной в то время была книга долголетнего президента этого клуба **Аурелио Печчеи** “Человеческие качества” (Aurelio Peccei, The Human Quality, Oxford, 1977), в которой по сути излагались основы логистики в управлении и роль “человеческого фактора” в ней.

Вторая: логистика, так сказать, логично вписалась в развитие самой динамичной отрасли современной экономики — транспорта. Здесь в самом прямом смысле одним словом удалось охватить все нынешние проблемы всех сегментов транспортной отрасли.

В словаре транспортников прочно закрепились такие термины, как “оператор-логистик”, “регион логистики” или “аналитик транспортной логистики”. Во многих странах возникли объединения и ассоциации, включившие в свои названия слово “логистика”; как правило, в дополнение к транспорту.

Правительства не остались в стороне от новых тенденций. В Балтийском регионе в большинстве стран разработаны планы создания современных дорожных магистралей, которые способны устойчиво выдерживать серьезную осевую нагрузку (до 11,5 тонн), предусмотренную стандартами ЕС для новых автодорог. Правда, реализация этих планов идет не столь активно, одна из причин — резкое сокращение субсидий Евросоюза на транспортные сети в Европе в связи с общей редукцией бюджета ЕС на 2007-2013 годы. Однако общая тенденция в транспортной логистике для Балтии сохраняется: оптимальное сочетание всех видов транспорта, строительство транзитных складов, хорошее сервисное обслуживание, приведение дорожного хозяйства в надлежащий порядок.

Конечно, свои специфические проблемы транспортная логистика постепенно решает, но ясно одно — эта отрасль современного бизнеса требует к себе повышенного внимания. •

О новых инициативах Европейской комиссии читайте на стр. 54.

Латвия: повернуть российские грузы к границе ЕС

Ольга Павук

В Латвии пока чаще понятие транспортная логистика применяется в узком смысле — с позиции перемещения грузов и товаров. С точки зрения транспортной инфраструктуры и возможностей логистики в стране имеются все предпосылки, чтобы стать крупным дистрибьюторским центром на границе ЕС и СНГ. Нужна только политическая воля, чтобы заинтересовать наших российских партнеров в перемещении грузов через территорию Латвии.

РЕГИСТР ПРЕДПРИЯТИЙ КОНСТАТИРУЕТ

Ставшая традиционной помощью компании **LURSOFT** позволила **БК** взглянуть на транспортную отрасль Латвии с позиции предприятий, ее составляющих. Данные, приведенные в анализе, взяты из отчетов предприятий за 2002-2004 годы. Итак, согласно сданным в Регистр предприятий отчетам, всего на транспорте и связанных с ним фирмах активно работает более 3 тыс. предприятий, общий оборот которых составил в 2004 году более 551 млн. латов. В период с 1991 по 2004 годы ежегодно прибавляется 200-300 фирм (в 2003-м — 194, в 2004-м — 232). В транспортной отрасли по официальной информации занято более 27 тыс. работников.

Самое большое количество латвийских предприятий (2,2 тыс.) занято грузовыми автоперевозками, железнодорожными перевозками занимается 13 предприятий, на водном транспорте действует 35 и на воздушном — 4 фирмы. Около 900 предприятий занято деятельностью, связанной с транспортом: обслуживанием терминалов, хранением товаров, оформлением грузов и т. д.

Примечательно, что оборот автотранспортных компаний в 2004 году (283 млн. латов) превысил в 1,6 раза оборот железнодорожных предприятий (171,7 млн. латов). В то же время количество работающих на автотранспорте (более 9 тыс.) в полтора раза меньше, чем на железной дороге (14,3 тыс.). И это все без сопутствующих предприятий, обслуживающих наземный транспорт, оборот которых составляет еще 18,1 млн. латов, и где в общей сложности занято более 2 тыс. человек.

Следует заметить, что данные, отраженные в бухгалтерской статистике, не дают реальной картины. Необходимо учитывать теневой оборот, который в Латвии, по разным оценкам, составляет от 20 до 60%. Согласно исследованиям,

проведенным финскими учеными в странах Балтии в 2003 году, более одной пятой работников признались, что получают зарплату “в конвертах”; каждый десятый работник в Латвии трудится без письменного договора, и эта тенденция возрастает. Особенно это относится к малому и среднему бизнесу, который преувеличивает на транспорте.

ГОСКОМСТАТ СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ

За 9 месяцев 2005 года по Латвийской железной дороге перевезено 44,4 млн. тонн грузов, что на 5,1% больше, чем годом ранее. Международные грузы составили 38,9 млн. тонн (рост за год — 5,3%). К портам по железной дороге доставлено 78,3% всех международных грузов (29,8 млн. тонн). В свою очередь, из портов железнодорожным транспортом вывезено 0,8 млн. тонн (на 13,9% меньше, чем за 9 месяцев 2004 года). В 2005 году 47% от всего грузооборота *Latvijas dzelzceļs* составили российские грузы, 34% — белорусские, в основном нефтепродукты и минеральные

удобрения. 54% всех железнодорожных грузов принял порт Вентспилс, 41% — Рига и 5% — Лиепая.

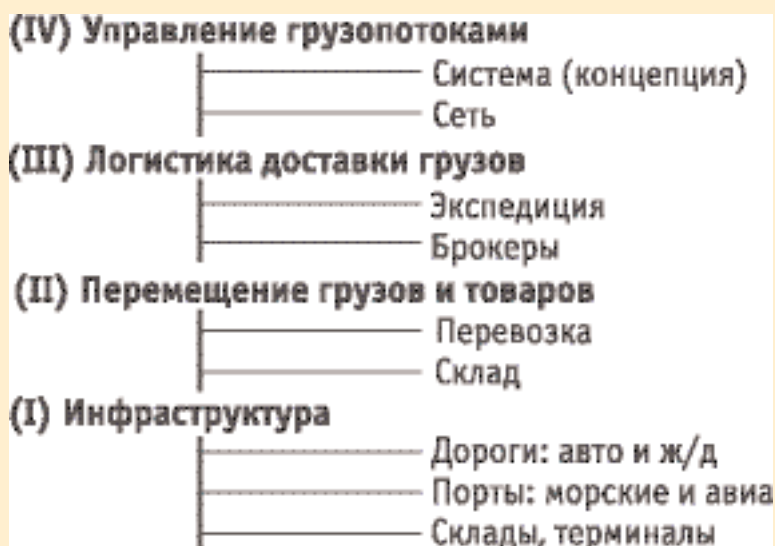
Объемы грузовых перевозок автотранспортом за 9 месяцев 2005 года составили 37,2 млн. тонн, на 9,7% больше, чем в 2004 году. Международные грузовые автоперевозки составили 3,5 млн. тонн (+32,5%). Более всего — в 2,2 раза — выросли объемы грузов (0,8 млн. тонн), перевезенных автомобилями, зарегистрированными за рубежом. На 10,8% вырос объем экспортных грузов, составив 1,5 млн. тонн.

ГЛАВНЫЕ ВОПРОСЫ ЛОГИСТИКИ

Разобраться с тем, каково состояние логистики на транспорте в Латвии **БК** помог **Айварс Тауриньш**, председатель правления Ассоциации логистиков и таможенных брокеров Латвии. Предложенная им схема помогает ответить на самые главные вопросы логистической цепочки: каким путем перевозится груз (I); с помощью какого транспорта происходит его перемещение (II); куда направляется груз (III); как происходит управление потоками грузов (IV).

По мнению А. Тауриньша, в Латвии чаще понятие транспортная логистика применяется в узком смысле — с позиции перемещения грузов и товаров. “На мой взгляд, логистика — это принцип, по

СЕКМЕНТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ



которому вы перемещаете нужный товар, в нужное место и в нужное время. Все три фактора обязательны”, — подчеркнул А. Тауриньш.

Рассматривая понятие логистики с точки зрения предложенной схемы, А. Тауриньш отметил, что транспортная инфраструктура в Латвии, несомненно, присутствует даже с учетом плохого состояния дорог и проблем, существующих в морских портах. Парк перевозчиков (автомобильный, железнодорожный и авиа) — более чем приличный. По данным Ассоциации автоперевозчиков “Latvijas Auto”, в 2005 году в Латвии резко — на 25% — вырос парк грузовых автомобилей. В конце 2005 года он составил 8 тыс. машин — на тысячу больше, чем в лучший в истории международных перевозок 1998 год, 86% от общего количества — экологические автомобили с двигателями Еуро 1 и выше.

Проблемы, по мнению А. Тауриньша, появляются в третьем звене логистической цепи: “Сегодня легче вывезти груз в Эстонию, чем оформить перевозку внутри Латвии”. Другая проблема связана с импортом грузов из России. Парадокс заключается в том, что для товаров, ввозимых в ЕС из третьих стран, действует нулевая ставка НДС. Вот и везут латвийские перевозчики грузы через эстонскую таможенную, а эстонцы растаможивают российские грузы в Латвии. “Наши законодатели не видят ущерба, который наносится тем самым латвийскому бизнесу и госказне”, — возмущается А. Тауриньш.

Как рассказал БК один из латвийских автоперевозчиков, в Эстонии в целом работать легче, чем в Латвии. Контрольные органы на эстонской таможене

действуют гораздо более эластично и толерантно, чем латвийские представители налоговых служб.

НЕ ХВАТАЕТ КРУПНЫХ КЛИЕНТОВ

Многие автоперевозчики, экспедиторы и брокеры испытывают дискомфорт по поводу активизации деятельнос-



АЙВАРС ТАУРИНЬШ: Не стоит бояться российских денег, надо просто контролировать ситуацию к обоюдному выгоде.

ти в Латвии крупных компаний, действующих в рамках полной логистической цепи. Таких предприятий в стране не больше десятка. “Чтобы создать такие современные цепи, нужны не большие, а очень большие деньги”, — говорит А. Тауриньш, представляющий не только Ассоциацию логистиков, но и руководство компании *Schenker*. Однако он считает, что более мелким предприятиям не стоит опасаться работать с более крупными фирмами: “Мы открыты для сотрудничества с экспедиторами и брокерами в рамках нашей логистической цепи к обоюдному выгоде”.

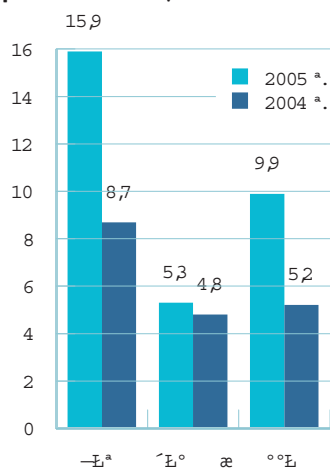
В Латвии часто говорят о дефиците крупных логистических центров. По мнению А. Тауриньша, “такого вакуума в стране сегодня нет”. Практически все крупные компании занимаются строительством логистических центров. Но делают они это из расчета тех объемов, которые готовы освоить, используя свою клиентуру. В расчет не берутся государственные планы по развитию отрасли, да и планов, по сути, нет. Есть только стратегия деятельности Минсообщения Латвии на 2007-2013 годы, которую еще должно утвердить правительство. Политики, по словам А. Тауриньша, боятся взять на себя ответственность за развитие столь важной для экономики Латвии отрасли. Хотя есть пример, достойный подражания, — аэропорт *Riga*, который после снижения тарифов заработал в полную силу, строятся новые терминалы, подъездные дороги. Немалая заслуга в том министра сообщения **Айнарс Шлесерс**.

По поводу участия государства в развитии транспорта А. Тауриньш отметил: “Из того, что можно сделать, сделано, к сожалению, только треть. Можно было сделать втрое больше”. Мало прописать стратегию, организовать “зеленые коридоры” на границе с Россией, надо, чтобы появилось достаточное количество грузов, которых пока явно недостаточно и у портов, и на железной дороге, и у автоперевозчиков. “В своей песочнице лопаток и формочек хватает. Не хватает крупных клиентов. Работа только с одной серьезной китайской компанией — это половина оборота всех латвийских логистических компаний вместе взятых, — заметил А. Тауриньш. — В Латвии нет такой сети, которая была бы способна обрабатывать новые серьезные товарные потоки. Что делать? Мало найти и вложить деньги в сооружение крупного логистического центра. Нужна позиция государства по развитию портов и транспортной инфраструктуры. Но главное, нужны налоговые условия, которые привлекут к нам грузы. Нужна политическая власть, чтобы повернуть российские грузы к латвийской границе, которая сегодня стала границей ЕС”.

НА ГРАНИЦЕ РОССИЯ — ЕС

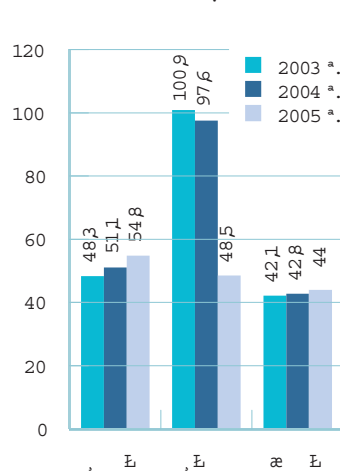
В латвийской прессе часто упоминается об освоении приграничных земель, скупленных известными и не очень известными лицами. Кто-то приобрел земли в спекулятивных целях, кто-то готов использовать их с пользой для себя и для общества. Однако до сих

ГРУЗОБОРОТ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ БАЛТИИ, МЛН. Т



Источник: LEIA.

ГРУЗОВЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ В СТРАНАХ БАЛТИИ, ТЫС. Т



Источник: LEIA.

пор ни одного сколь-нибудь масштабного логистического проекта не реализовано. Компания *Parex Brokeru Sistēma* в конце прошлого года начала строительство *Austrumu krastu termināls* (автостоянка на 125-130 грузовиков с гостиничным комплексом, таможенным складом и небольшим автосервисом) на территории около 5 га, прилегающей к погранпереходу “Терехово”. Латвийские морозы застопорили работы, но, по словам **Яниса Каверского**, одного из трех совладельцев строящегося терминала, объект будет сдан в эксплуатацию в конце 2006 — начале 2007 года. Стоимость первого этапа (без подъездных путей) — около 3 млн. латов, финансирование осуществляет *Parex Bank*, ожидаются также деньги еврофондов.

Интересное решение для освоения приграничных земель — создание Центра логистики “Терехово” при участии местного самоуправления — предложил президент *Latgales Finanšu un investīciju komisija* **Александр Гришуленок**, также имеющий земельный участок, примыкающий к погранпереходу (подробнее — стр. 28-29).

Другие владельцы приграничных земель пока не готовы давать комментарии по их использованию.

ЕСТЬ ИДЕИ

Несколько идей использования приграничных территорий предлагает А. Тауриныш. К примеру, организация

сборочного производства на территории ЕС выгодна из-за того, что таможенная пошлина на детали, ввозимые из России, ниже, чем на готовые изделия. Или создание упаковочного производства товаров в соответствии с евронормами. Можно открыть цеха по комплектации мебели (или другой продукции), ввозимой из разных регионов России, а также организовать хранение и распределение товаров в соответствии с запросами клиентов из ЕС. Те же операции можно проводить с товарами и изделиями, вывозимыми из ЕС в Россию. К перечню своего коллеги **Раймонд Томс**, директор внешних отношений Латвийской национальной ассоциации грузовых экспедиторов (LAFF) и одновременно генсекретарь Национальной ассоциации морских брокеров и судовых агентов, добавил и возможность строительства гостиниц, стоянок, сервис-центров и т. д. Имея доброкачественный проект, коммерсанты могут рассчитывать на получение средств из структурных фондов ЕС на развитие инфраструктуры.

Но, как подчеркнул А. Тауриныш, снятие барьера НДС с импорта может стать первым шагом к реализации идей: “Система местного растаможивания в Латвии очень хороша. Система таможенных брокеров — лучшая в Европе. Мы должны заинтересовать российскую сторону, дать возможность капиталу из России войти в Латвию. Не стоит бояться

российских денег, надо просто контролировать ситуацию к обоюдной выгоде”.

КАЖДОМУ ЭКСПЕДИТОРУ СВОЙ СЕРТИФИКАТ

Говоря о проблемах экспедиторов, Р. Томс подчеркнул, что Латвия — одна из редких в Европе стран, где осуществляется сертификация экспедиторов и где решение о выдаче сертификата выдается на уровне Кабинета министров. Практика показала, что сертификация необходима, чтобы защитить клиентов от непрофессионализма, а экспедиторов — от недобросовестных чиновников.

Р. Томс отметил несколько моментов, с которыми приходится “воевать” в последние годы. 2004 год принес большие потери ветеринарных грузов, которые из-

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В ЛАТВИИ

Год	Количество грузовых автомашин, обслуживающих межд. перевозки	Количество автопредприятий, работающих на межд. рынке
1990	220	32
1991	560	70
1992	920	89
1993	1800	163
1994	3200	261
1995	4900	443
1996	7004	2641
1997	7039	3119
1998	7328	3484
1999	5366	2623
2000	5345	2051
2001	5413	2002
2002	5314	1960
2003	5558	1732
2004	6392	1557
2005	7956	1990

Источник: “Latvijas Auto”.

СТРУКТУРА ГРУЗОВ НА ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

	2005 г., млн. т	% к 2004 г.
Всего	54,8	+7,4
Нефть и нефтепродукты	21,2	+0,8
Уголь	2,5	+37,3
Черные металлы	1,8	+6,6
Древесина	1,6	+6,2
Химические продукты	1,2	+4,9

Источник: LETA.

ТОП-10 КРУПНЕЙШИХ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНЗИТНОГО БИЗНЕСА В ЛАТВИИ

По нетто-обороту в 2004 г., млн. LVL

Место в ТОП-500*	Предприятие	Вид деятельности	Оборот	% к 2003 г.	Прибыль	Кол-во работников
6	GAO Latvijas dzelzceļš	ж/д транспорт	136,95	+4,53	1,845	12976
27	OOO Ekoimpeks	экспорт нефтепродуктов	55,96	+148,93	0,723	н. д.
38	OOO LSF Trans	транспорт для сыпучих грузов	41,26	+91,31	6,560	17
40	OOO Alpa Centurms	экспедитор грузов	39,19	-7,39	0,328	38
44	KO Ventbunkers logistika	перевалка грузов	35,71	+56,39	17,439	н. д.
73	AO Ventbunkers	услуги транзита	22,64	+17,99	8,571	381
97	OOO LatTransRail	экспедитор грузов	19,26	-19,13	0,052	15
111	OOO Est-West Transit	транспортное агентство	18,08	+48,05	0,166	52
123	OOO Agentura Baltreiss	транспортное агентство	16,43	+1378,39	0,009	н. д.
132	OOO Ventspils nafta termināls	перевалка грузов	16,01	+341,85	0,699	611

* Место среди 500 крупнейших предприятий Латвии.

Источник: LURSOFT/Dienas bizness.

за нерасторопности чиновников ушли в Клайпеду и вернуть которые в Рижский порт не просто. 2005 год прошел под знаком обсуждения вопросов виз и миграции. Нонсенс, но до сих пор для получения латвийской визы в Москве надо потратить 10 дней, в то время как Шенгенская виза оформляется в 2 дня. В 2006 году необходимо решить проблему, общую для всех предпринимателей, в том числе экспедиторов и логистов. “Мы ждем, когда правительство скажет свое слово и сравняет подоходный налог с населения с налогом на предприятие до 15%”, — говорит Р. Томс. — Это придаст импульс к росту конкурентоспособности и позволит на транспорте привлекать больше услуг по принципу аутсорсинга. Хотелось бы, чтобы больше грузов с высокой добавленной стоимостью шло через наши порты.”

КТО Б В ЛОГИСТИКИ ПОШЕЛ

Специалистов в области логистики в Латвии готовят три вуза. Все учебные программы высшего образования по логистике — профессиональные. В Институте транспорта и связи выпускают специалистов по логистике транспорта и бизнеса. Это единственный из коммерческих вузов, предоставляющий докторантуру в области инженерных наук со специализацией по телематике и логистике. В Рижском институте аэронавигации готовят экономистов-менеджеров в области транспорта по программе “Организация международных перевозок”, что по сути является транспортной логистикой. В Рижском техническом университете обучение начинается с двухгодичной профессиональной программы первого уровня. Чтобы получить высшее профессиональное образование, студент должен проучиться еще два года по специальности “Экономика” со специализацией “Логистика предпринимательства и экономики транспорта”.

Оплата труда логистика в Латвии намного ниже, чем на Западе. Начальный заработок в небольшой местной фирме может начинаться с минимальной зарплаты. Должность логистика в международной компании оплачивается гораздо выше, начиная с 200-300 латов и дохода до 1000 латов и больше. Поскольку учебные программы по логистике были аккредитованы в латвийских вузах не так давно, сегодня логистиками в основном работают люди без специального образования, но обязательно с юридической, экономической или технической подготовкой. Международные компании в Латвии расширяются и ищут хороших специ-

алистов. Основные требования — это опыт работы и знание латышского, русского и английского языков. Логистика такая область, где не обойтись без практических знаний. Следовательно, для более успешного трудоустройства место работы надо искать еще во время учебы.

ТРАНЗИТНЫЕ МИЛЛИОНЕРЫ

В списке латвийских миллионеров около 50 предпринимателей уже заработали свои миллионы в сфере транспорта

и транзита. Здесь и известные всем персоны, представляющие или представлявшие нефтебизнес, такие как бизнесмены из Вентспилса **Айварс Лембергс, Янис Блажевичс, Мамертс Вайвадс, Игорь Скокс, Владимир Соломатин, Олег Степанов, Геннадий Шевцов**, продавцы горючего **Алевтина Мороз, Виктор Шкуратов** и многие другие. В стане бизнес-элиты числится и министр сообщений А. Шлесерс — самый популярный миллионер по упоминанию в СМИ. •

ГРУЗЫ, ОТПРАВЛЕННЫЕ И ПРИНЯТЫЕ В ПОРТАХ ЛАТВИИ, ТЫС. Т

	2004 г.	2005 г.	% к 2004 г.
Всего в портах			
Отправлено грузов, всего	54100,8	55890,3	103,3
в том числе:			
нефть и нефтепродукты	21634,2	20517,3	94,8
уголь	13357,8	15343,1	114,9
Получено грузов, всего	3299,5	4151,6	125,8
в том числе:			
контейнеры	861,7	972,9	112,9
грузы roll-on/roll-off	699,1	790,9	113,1
Вентспилский порт			
Отправлено грузов, всего	27111,8	29034,2	107,1
в том числе:			
нефть и нефтепродукты	16657,3	16787,4	100,8
минеральные удобрения	4472,5	5138,0	114,9
Получено грузов, всего	693,5	828,8	119,5
в том числе:			
нефтепродукты	16,1	297,3	в 18,5 раза
грузы roll-on/roll-off	154,7	264,9	171,2
Рижский порт			
Отправлено грузов, всего	22157,9	22045,6	99,5
в том числе:			
уголь	9414,4	10713,7	113,8
древесина	4370,4	3832,8	87,7
Получено грузов, всего	1833,4	2383,5	130,0
в том числе:			
контейнеры	835,7	950,5	113,7
строительные материалы	108,4	533,9	в 4,9 раза
Лиепайский порт			
Отправлено грузов, всего	3792,3	3766,4	99,3
в том числе:			
зерно и продукты из него	324,5	748,9	в 2,3 раза
древесина	781,9	729,5	93,3
Получено грузов, всего	681,8	742,0	108,8
в том числе:			
грузы roll-on/roll-off	331,3	223,3	67,4
зерно и продукты из него	167,9	262,9	156,6
Малые порты			
Отправлено грузов, всего	1038,8	1044,1	100,5
в том числе:			
древесина	791,3	743,2	93,9
древесная стружка	177,5	198,9	112,1
Получено грузов, всего	90,8	197,3	в 2,2 раза
в том числе:			
сыпучие грузы	43,2	171,6	в 4 раза
рыба	27,3	22,7	83,3

Источник: Госкомстат ЛР.

База данных всех зарегистрированных предприятий и коммерсантов

База данных содержит актуальную информацию о всех предприятиях, зарегистрированных в Регистре предприятий Латвийской республики, их юридических реквизитах, должностных лицах, владельцах, финансовых показателях, и множество других данных. База данных доступна в сети Интернет

www.lursoft.lv 

База данных доступна для бесплатного поиска предприятий по названию или единому регистрационному номеру. Неавторизованным пользователям показывается юридический адрес фирмы, телефон, виды деятельности и адрес Интернет-страницы или электронной почты.

Авторизованным пользователям после авторизации на портале SIETS.LV, которую можно провести, щелкнув по логотипу SIETS в правом верхнем углу экрана, доступна более полная информация о каждом предприятии и коммерсante сразу из многих баз данных Lursoft, которая подготавливается после запроса о соответствующей услуге.

Основные данные о предприятиях:

- ✗ название, тип, регистрационный номер, юридический адрес
- ✗ зарегистрированный основной капитал
- ✗ должностные лица
- ✗ участники
- ✗ государство или гражданство участников
- ✗ отчетный финансовый год
- ✗ размер прибыли или убытков в отчетном году
- ✗ оборот в отчетном году
- ✗ число работников в отчетном году
- ✗ юридический статус предприятия (активное, реорганизованное, ликвидированное, и др.)
- ✗ дата регистрации
- ✗ дата ликвидации
- ✗ регистр, в котором находится предприятие (Регистр предприятий, Коммерческий регистр и др.)
- ✗ коммерческие залого



Дополнительную информацию Вы можете получить в отделе маркетинга LURSOFT по телефону 7844300, факсу 7315315 или пишите на e-mail: marketing@lursoft.lv. Наш адрес в интернете www.lursoft.lv и wap.lursoft.lv.

От склада к центру: шаг уже сделан

Татьяна Коморская, Литва

Общественный центр логистики в Клайпеде, который на стадии задумки гордо называли “единственным в странах Балтии”, после трех с половиной лет проектов, исследований и “привлечения инвестиций” вернулся на исходную позицию. На нулевой позиции оказался и Вильнюсский общественный центр логистики. Хотя ведущие отраслевые ассоциации совсем недавно солидно информировали о своем активном участии в создании их обоих. Та же ситуация с Каунасским центром. Ну а четвертый из перечисленных в государственной стратегии транспортного развития — Паневежский — можно сказать, и вовсе не начинался. Теперь для многих негосударственных структур вопрос состоит в том, а не ушел ли поезд и имеет ли смысл, потеряв три года, начинать с нуля?

Об этом БК беседовал со многими представителями негосударственных структур, которые трудятся в области логистики. Но вначале о солидных планах, реализации которых уже начиналась. Теоретически это выглядело так: по мере расширения Европы, меняются схемы и цепочки логистики, создание современных центров логистики становится основой транспортной политики и мультимодальности. Тем более что по общепринятому мнению, в балтийском регионе для этого имеются прекрасные возможности.

Общественный центр логистики в Клайпеде, который на бумаге шагнул дальше других, должен был в течение пяти лет привлечь частные инвестиции в размере 130–300 млн. долларов, сплотив около 180 предприятий, чья деятельность прямо или косвенно связана с транспортом и логистикой. Центр предполагалось построить в Клайпедской свободной экономической зоне.

Проект получил поддержку программы ЕС PHARE. По программе Еврокомиссии в 2002 году было создано литовско-датское предприятие *Клайпедский центр логистики*, призванное создать инфраструктуру для международных перевозчиков, которые смогут централизованно пользоваться различными услугами логистики, благо неподалеку — Клайпедский порт и Палангский аэропорт. В конечном варианте местный центр должен был быть завязан на 75 аналогичных европейских центров.

В качестве одной из причин пробуксовки приводится спор о статусе используемой для центра земли и просто аргумент о нехватке подходящих участков. Главный камень преткновения — земельные участки. И частники, и госструктуры хотят получить под центры логистики дешевую землю с возможностью расширения участка, с приближенностью к автомагистра-

лям, железнодорожным веткам. Неплохо также иметь поблизости аэродромы и порты. Вильнюсский центр логистики, помимо государства, пытались создать еще примерно 7 ассоциативных структур. Земли для него также не оказалось.

Впрочем трудно всерьез поверить, что земли не нашлось ни в одном из четырех литовских городов. Тем более что речь не идет о городских центрах. Более существенной представляется разгоревшаяся с полгода назад дискуссия о том,



АРВИДАС ВАЙТКУС: Общественные центры логистики являются составной частью инфраструктуры, управление ими — важная государственная функция.

какими должны быть центры логистики: частными, государственными или PPP (Public Private Partnership)? Кто и как должен ими управлять? Дебаты идут до сих пор. Сказывается неспешность государственной поступи, хотя Литва всегда мечтала максимально использовать благоприятную геополитическую и географическую ситуацию для обработки транзитных грузов.

Правда, теперь создана постоянная комиссия, призванная заниматься центрами логистики, которую возглавил секретарь Министерства путей сообщений **Арвидас Вайткус**.

А. Вайткус говорит, что центры логистики он считает явлением новым во всем мире. И приводит в пример Германию, где их развитие началось всего лишь четверть века назад. В то же время, подчеркивает он, Литва как транзитная страна заинтересована в подобных больших центрах, где в одном месте собирается много компаний. Их привлекательность — не только интермодальный центр со складами, но и находящиеся здесь представители необходимых для оформления документов служб, а также комплексность услуг. Привлекательными и конкурентными должны быть и цены. По мнению секретаря министерства, центры должны помочь закрепиться на транспортном рынке малым предприятиям.

“Общественные центры логистики являются составной частью инфраструктуры, поэтому очевидно, что управление ими — важная государственная функция, гарантирующая равные возможности развития здесь всех хозяйственных субъектов, а не некоторых”, — замечает А. Вайткус. Это, по его мнению, очень важно для равномерного развития частного сектора.

Секретарь министерства признает, что основным вопросом в деле развития центров являются средства из европейских фондов, которые “непрерывно должны быть в диспозиции госсектора”, подчеркивая условия использования фондов ЕС в общественном секторе.

А. Вайткус говорит, что без интермодального терминала центр не может являться центром логистики. Лучшим образом общественного центра логистики, по его мнению, может послужить Клайпедский морской порт, где земля принадлежит государству и управляется госпредприятием, а арендуют ее частные субъекты. В настоящее время Клайпедский порт может принимать все грузы, структура грузов за последнее время особенно не менялась. Доминируют нефтепродукты, химические удобрения, линии ро-ро. Успешно развивается круизный терминал (по словам А. Вайткуса, скептики в свое время говорили, что это инвестиция в никуда).

ЧАСТНЫЙ СЕКТОР СОМНЕВАЕТСЯ И СОЗДАЕТ СВОИ ЦЕНТРЫ

Свое слово в спор о статусе общественных центров логистики вносит президент Литовской национальной ассоциации автоперевозчиков “Linava” **Альгимантас Кондрусявичюс** — лучшим статусом такого центра было бы общественное предприятие. У госпредприятия управление не гибкое. Создание таких центров он называет “актуальной проблемой” — грузы сами не придут. В то же время сеть центров логистики не только бы привлекла транзитные потоки, но и поработала на имидж Литвы как транзитного государства.

И если в отношении общественных центров логистики, по мнению представителей частного сектора, дальше разговор дело не идет, то как раз частные центры логистики в Литве успешно растут и развиваются. Хотя формально, а по убеждению многих и реально, настоящих центров логистики здесь пока нет. Поскольку ни один из современных частных складов не зарегистрирован как центр логистики, а отделить “на глаз”, что есть склад, а что уже центр — не представляется возможным. Среди ведущих считаются *Girtekos, Vinges terminalas, AdRem, DFDS, Svorys, Trumina*.

“Государственные учреждения дискутируют, частный бизнес — работает, — говорит генеральный директор группы *AdRem* **Станиславас Козелас**, — В Литве уже действуют частные центры логистики. И работают они прекрасно. Мы предоставляем все услуги логистики, в том числе и 3PL (логистика трех стран), а это в Литве еще в новинку. Сначала нужно создать инфраструктуру, учредить центр логистики, а тогда приглашать инвесторов, иначе они не придут”. В то же время он подчеркивает: “Чтобы центр логистики эффективно управлялся должны быть четкие правила, управление поделено по способностям, инвестициям и возможности управления. Государственные проекты не столь эффективны, как частные. Реальных перспектив для развития в Литве общественных центров логистики я не вижу. Решения принимаются медленно, от проекта до начала реализации проходит около пяти лет”.

В своем публичном выступлении директор другого частного центра логистики ЗАО *Autosabina* **Дарюс Казлаускас** отмечает: “Очевидно, управление, отданное частным структурам, будет эффективнее смешанного или государственного. В этом я убедился, руководя центром логистики. В целом я позитивно оцениваю создание публичных центров логистики, однако управлять ими должны частные структуры”.

Впрочем, как всегда, кто-то совсем не желал бы возникновения поддержива-

емых государством конкурентов. Некоторые владельцы складов и центров логистики на страницах газет откровенно признаются, что дальнейший рост их числа, особенно когда склады строятся, не имея конкретных арендаторов и конкретной концепции, может привести к ухудшению положения предпринимателей на этом рынке. Уже сейчас центрам логистики приходится конкурировать по ценам.

В то же время на этом рынке не хватает комплексных центров логистики, куда входит: температурный режим, технические характеристики складов, оперативность и качество обслуживания, быстрое оформление документов, лицензии, сертификаты, допуски в ЕС и Россию. Но и эта брешь постепенно заполняется.

“Наш склад-холодильник будет в ближайшее время расширен до многофункционального, единственного в странах Балтии с такими мощностями и спектром предлагаемых услуг. Здесь будут склады со всеми температурными режимами, необходимыми для скоропортящихся продуктов, здесь мы сможем хранить товары и на таможенных, и на свободно функционирующих складах. Здесь будут предоставляться все услуги обслуживания грузопотоков 3PL” — говорит руководитель *Girteka* **Дарюс Крюкас**.

Кстати, любопытные факты. Если еще недавно присутствие на складах таможенной службы считалось солидным атрибутом их деятельности, то сейчас, равняясь на европейские традиции, где подоб-

ная практика не применяется, литовские таможенники начали массовое отступление с этих объектов. Как нам сообщили в Таможенном департаменте, на начало 2006 года в Литве действовали 139 складов, 21 терминал и 1 свободный склад. В настоящее время таможенники уже не работают на 111 складах и 11 терминалах.

Директор ассоциации операторов автоперевозок “Lineka” **Витаутас Левицкас** считает, что с созданием общественных центров логистики в Литве опоздали примерно на три года. Не вызывает большого оптимизма и вновь созданная комиссия, поскольку по его словам “там нет бизнес-структур, ассоциацию, к примеру, в нее не позвали”. Тем не менее грузопотоки так или иначе проторили тропу, но деньги ЕС не осваиваются. Да и сам процесс возникновения частных прообразов центров логистики пока (к счастью или несчастью) не контролируемый.

Среди тенденций, с которой сталкиваются операторы перевозок, явно выделяется одна: грузы становятся мельче. Не полное авто, одна машина на 9-10 клиентов. Все везется навалом, а в центрах пересортировывается. Некоторые грузы, конечно, только переформировываются. “Грузы растут, пересортировка растет, потоки значительно растут”, — констатирует В. Левицкас. Литва становится страной пересортировки транзитных грузов. То, о чем мечталось, постепенно, благодаря частному капиталу, сбывается. •

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ЛИТВЕ, ТЫС. Т

	2004 г.	2005 г.	% к 2004 г.
Грузоперевозки, всего	102363,3	111537,8*	+9,0
Ж/д транспорт:	45554,8	49287,3	+8,2
Внутренние	11806,6	14363,9	+21,7
Международные	33748,2	34923,4	+3,5
В т. ч.: вывезено	11589,9	10249,2	-11,6
Ввезено	5001,9	5480,2	+9,6
Транзит	17156,4	19194,0	+11,9
Дорожный транспорт	51456,1	56500*	+9,8
Внутренний водный транспорт	621,0	672,9	+8,4
Морской транспорт	4724,8	5070,0*	+7,3
Воздушный транспорт	6,6	7,6	+15,2
Клайпедский порт и Бутингский терминал	27477,7	27892,8	+1,5
В т. ч.: нефтепродуктов	13671,4	11909,9	-12,9
Др. грузов	13806,3	15982,9	+15,8
Клайпедский порт	20235,1	21765,9	+7,6
Из них: автотранспортных средств, ед.	149089,0	165800,0	+11,1
Контейнеров, TEU	174241	214307	+23,0

* Предварительные данные.

В 2005 году автомобильным транспортом перевезено 56,5 млн. тонн грузов: это на 9,8% больше, чем в 2004 году. Дорожным транспортом перевозится около 40% всех грузов. Межгосударственные договоры относительно автоперевозок заключены Литвой с 34 странами Европы и Азии. На начало 2005 года у перевозчиков Литвы было 3770 лицензий, парк транспортных средств составлял более 17 тыс. грузовых автомобилей.

Источник: Минтранс Литвы.

В Эстонии грядет эпоха логистических парков

Ольга Павук

В логистике, как и в других сферах бизнеса стран, вступивших в Европейский Союз, произошли некоторые перемены. Наряду с ужесточением конкуренции в этой области уменьшается стоимость логистических услуг.

Некоторое представление о значении транспорта для экономики Эстонии дают сведения об участниках рынка транспортной логистики, входящих в многочисленные общественные организации. Ассоциация экспедиторов Эстонии объединяет в своих рядах 70 предприятий. На сайте log.ee свои услуги в области логистики предлагают более 80 компаний. В Союз портовых операторов входят 24 предприятия и еще 7 партнеров этой организации. Эстонское объединение логистики имеет почти 400 членов. Самая мощная структура — ERAA — объединяет международных автоперевозчиков, ее членами являются более 400 компаний. А всего грузовыми и международными автоперевозками в Эстонии занято почти тысяча предприятий.

В ЕС ОЖИДАЕТСЯ УПРОЩЕНИЕ ТАМОЖЕННЫХ ПРОЦЕДУР

В декабре 2005 года в Таллинне прошла очередная, пятая конференция “Транспорт и логистика в международной торговле”. Собравшиеся из 11 стран Балтии, Скандинавии, Европы и Азии участники конференции обсудили наиболее актуальные вопросы торговли, транспорта и логистики, а также применения информационных технологий в этих областях. Участники конференции констатировали — логистика стала глобальным бизнесом.

Новые условия проведения торговых операций, транспортировки, складирования и таможенных процедур в расширившемся Евросоюзе, основные изменения в правовых документах ЕС в этой области представил на таллиннской конференции руководитель отдела по таможенному законодательству Еврокомиссии **Михаэль Люкс** (Michael Lux). По его словам, в настоящее время Еврокомиссия с целью упрощения торговых и таможенных процедур работает над подготовкой нового таможенного кодекса. Согласно документу, который вступит в силу в 2009 году, начнут действовать проекты информационных технологий и “одного окна” (Single Window), и “всех услуг из одних рук” (One-Stop-Shop).

“Одно окно” предоставит возможность таможенным и прочим структурам, связанным с передвижением товаров через

границы ЕС, по интернету обмениваться информацией, а операторы международного товарообмена смогут вводить данные только один раз. “Все услуги из одних рук” позволят учреждениям и агентствам, участвующим в таможенных процедурах, осуществлять контрольные действия одновременно в одном месте (в одном интернетовском портале).

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Стирание внутренних границ после вступления в ЕС открыло для эстонских предпринимателей, действующих на международном рынке, больше возможностей. Исчезновение одной из цепочек в логистике сокращает транзитное время груза: исчезли процедуры растаможивания, необоснованного хранения товаров на складах. Время перевозки в среднем сократилось на 1-2 дня, затраты логистики — на 2-5%. По подсчетам экспертов, количество грузов в среднем увеличилось на четверть, а стоимость логистических услуг сократилась на 5%.

При формировании стоимости услуг одним из определяющих факторов по-прежнему является большая конкуренция. Со вступлением в ЕС на рынке появились небольшие курьерские компании, специализирующиеся на перевозках в ближние зарубежные страны, например, в страны Балтии. В то время как у больших курьерских компаний, отправляющих все посылки в Европу через одну-две главные перегрузочные станции (независимо от того, в какой пункт назначения доставляется груз — в Ригу или, например, Лиссабон), перевозка занимает от одного до трех дней, небольшие фирмы везут груз напрямую в Ригу или Вильнюс всего за 8-15 часов. В этом их преимущество перед крупными компаниями.

С другой стороны, вместе с ужесточением конкуренции на рынке и экспансией новых компаний в Балтийских странах происходит объединение больших и средних компаний логистики, что способствует более успешной конкуренции: каждая фирма имеет свои преимущества, своих зарубежных партнеров, свою сеть и специализацию. Такие компании могут воплощать большие логистические проекты, которые не по силам менее крупным предприятиям.

В связи с резким повышением цен на топливо на мировом рынке возникает вопрос корректировки стоимости логистических услуг. К примеру, в Литве многие логистические фирмы ввели базовый налог топлива на каждую посылку, который составляет около 2,9 евро. Конкуренция на рынке способствует использованию услуг аутсорсинга (передачи части бизнес-процессов или отдельных бизнес-функций стороннему подрядчику), успешного маркетинга и политики цен. Так, компания *Lex System* провела реструктуризацию всех своих компаний в странах Балтии и переместила их в Германию, что позволяет предлагать теперь своим клиентам еще одну скидку: в связи с новым Законом о налоге с оборота все услуги и товары, покупаемые в странах ЕС, идут с нулевым НДС. 18% НДС клиент должен декларировать только в своей стране. Это значит, что все счета от компании клиенту будут выставлены с нулевым процентом НДС. Надо заметить, что аутсорсинг в эстонской логистике пока еще не слишком популярен. Компании чаще сами занимаются перевозками и дистрибуцией товара, что, по мнению экспертов *Lex System*, менее выгодно для клиентов.

ВЕРНУТЬ НАРВЕ БЫЛУЮ СЛАВУ

Нарва еще со времен викингов слыла традиционным центром международной торговли. Географические преимущества Нарвы и всего Ида-Вирумаа вовсе не уменьшились с течением веков.

Иллимар Пауль, член правления Эстонского объединения логистики, уверен, что в связи с деятельностью Силламяэского порта именно в Ида-Вирумаа направляется новый транзитный поток, основанный преимущественно на потребительских товарах из России, прежде всего транзитный поток легковых автомашин и бытовой электроники.

“В классическом варианте транзит в Россию этих групп дорогостоящих товаров проходил через Финляндию. На северном берегу Финского залива за последние пять лет возникли и новые контейнерные терминалы, и миллионы квадратных метров транзитных складов. Созданы были тысячи рабочих мест для транспортировки, перегрузки, складирования товаров и исполнения таможенных формальностей.

Главным преимуществом Эстонии перед Финляндией является более дешевая

рабочая сила. Российские импортеры будут еще некоторое время предпочитать хранить многомиллионные запасы своих товаров за пределами России, но в то же время в логистически выгодном месте, по возможности вблизи границы, куда можно доставлять контейнеры как морским путем, так и по Транссибирской магистрали. В таких парках логистики сооружаются складские комплексы, где организуется разгрузка контейнеров и комплектование различных грузов для их ежедневной доставки автотранспортом непосредственно в торговые центры России. Ввоза за один рейс относительно небольшие партии товаров (специальный грузовик для перевозки электроники вмещает до 182 кубометров товара), импортеры минимизируют торговые риски, обусловленные относительной нестабильностью российской экономической среды. Осуществление импорта через транзитную страну позволяет использовать также способы оптимизации налогов. Это и есть шанс Эстонии — оказывать достойную конкуренцию Финляндии в обслуживании транзита дорогостоящих товаров», — считает И. Пауль.

Эстония стала государством с либеральной и безопасной рыночной экономикой, чья налоговая политика благоприятствует концентрации иностранного капитала. Отсутствие подоходного налога с предприятия и неприкосновенность частной собственности являются дополнительными мотиваторами, помогающими из года в год увеличивать объем инвестиций в транзитный сектор хозяйства Эстонии.

СИЛЛАМЯЭСКИЙ ПОРТ — КАТАЛИЗАТОР ТРАНЗИТНОЙ ЭПОХИ

За три последних года российский капитал также сумел серьезно усилить свои интересы. Назвать хотя бы *Северсталь* и *Евросиб*, а также *Трансгрупп Инвест* (бывшее *Worldwide Invest*). В открытом 14 октября 2005 года Силламяэском порту 50% активов принадлежат российскому капиталу. Именно Силламяэский порт, по мнению И. Пауля, станет катализатором новой транзитной эпохи и роста общего благосостояния для Эстонии, и прежде всего для Ида-Вирумаа. Главным козырем является расположение глубоководной гавани непосредственно вблизи границы. Силламяэ — наиболее близкий к России порт Евросоюза. Это имеет прямое влияние на объем инвестиций и быстрый рост доходов населения. В результате и местным самоуправлениям будет отчисляться все больше налогов, наступит расцвет всей жизненной среды.

ПРОГНОЗ ЭСТОНСКОГО ЛОГИСТИКА

“Есть основание считать, — говорит И. Пауль, — что нынешний подъем будет таким же по значению, если не больше, как и рост хозяйства в Нарве в средние века и во время шведского владычества. Если высокий уровень безработицы в Ида-Вирумаа в последние 15 лет был источником серьезных социальных проблем, то в 2008 году может возникнуть даже дефицит рабочей силы. Это означает, что новый транзитный бизнес и связанные с ним инвестиции вскоре создадут в Ида-Вирумаа до 10 тыс. новых рабочих мест.

Только Силламяэский порт прогнозирует в ближайшем будущем возникновение до 2 тыс. новых рабочих мест. Для местных жителей это хорошая новость, поскольку откроется возможность выбора работы недалеко



ИЛЛИМАР ПАУЛЬ: Новый транзитный бизнес и связанные с ним инвестиции вскоре создадут в Ида-Вирумаа до 10 тыс. новых рабочих мест.

ко от дома. Многие люди, работающие сейчас в Таллинне и других дальних городах, получают стоящую работу, не отрываясь от своих семей. Очень вероятно, что кроме жителей Ида-Вирумаа потребуются рабочие руки из Ивангорода. Надеемся, что с приближением этого времени значительно упростятся режимы получения виз и разрешений на работу.”

БИЗНЕС-МОДЕЛЬ RRK

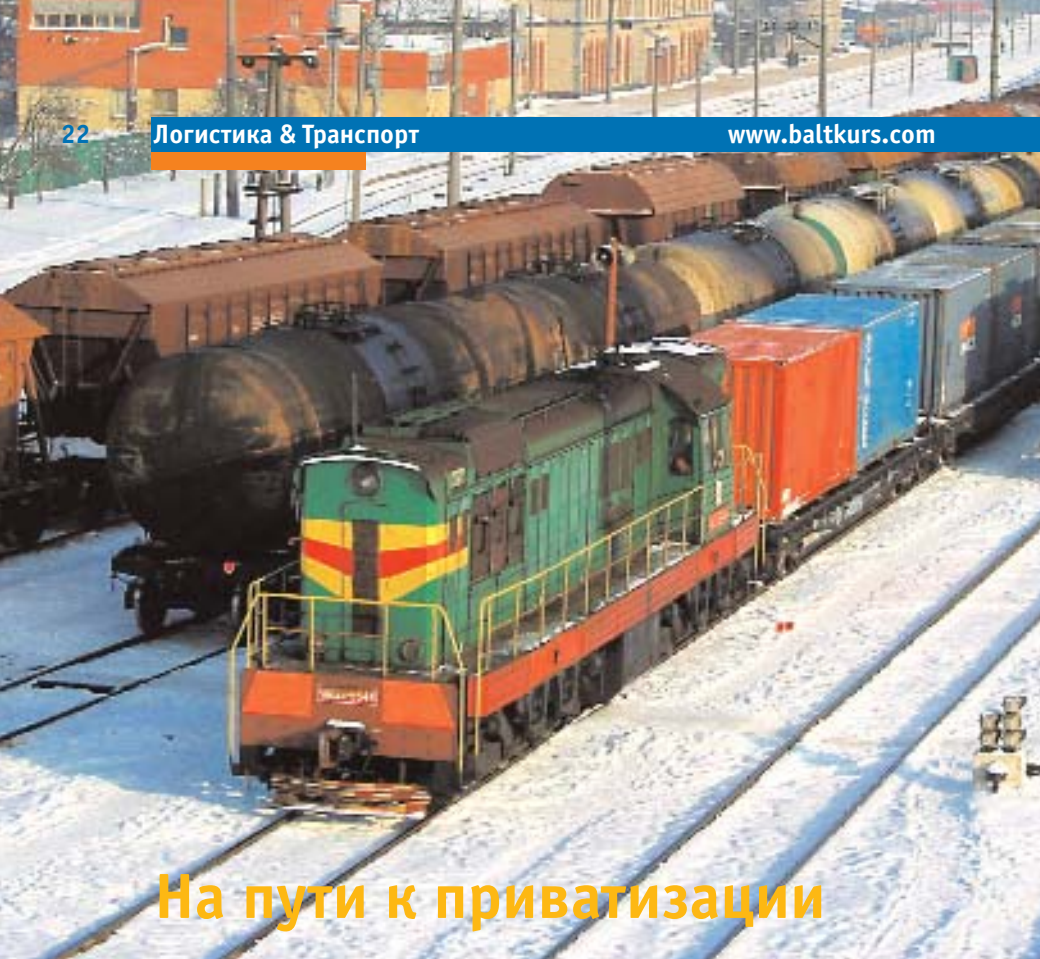
Кроме Силламяэского порта и окружающей его свободной зоны в 600 гектаров, очень значительным транзитным центром станет и Нарва. Если главным козырем Силламяэ будет уже упомянутый порт и свободная зона, то преимуществом Нарвы останется ее непосредственное расположение на границе двух мощных экономических союзов, ЕС и СНГ, и обладание промышленным пространством с развитой инфраструктурой (электричество, газ, вода, дорожная сеть).

В Нарве приносит первые плоды сезонная работа по созданию благоприятного

инвестиционного климата и хороших транзитных условий. Кроме того, у Нарвы как самого крупного города Ида-Вирумаа есть все предпосылки для того, чтобы стать серьезным деловым центром. Все необходимые для международного бизнеса услуги и учреждения в Нарве имеются. По числу грузовиков, пересекающих границу, Нарва превосходит пункты Койдула и Лухамаа в несколько раз. Одной из основ этого успеха является логистическое решение площадки ожидания *Transservice-N*, сделавшей более человечной для водителей грузовиков долгую и хлопотную процедуру пересечения границы.

Успешно запущен первый в Нарве технопарк на территории Накро, и ему уже ожидается подкрепление в существенно большем масштабе. К инвестициям в Ида-Вирумааский уезд, и прежде всего в промышленный район Нарвы, проявил интерес крупнейший в Эстонии владелец складов и создатель парков логистики *RRK*. Ныне эта фирма оперирует в Эстонии арендными площадями в 150 тыс. квадратных метров, расположенными в Таллинне, Маарду и Тапа. К 2008 году предприятие намерено создать дополнительно 125 тыс. квадратных метров качественной складской площади, из которых до двух третей будут в Ида-Вирумаа. Кроме сооружения и аренды складов фирма *RRK* активно поддерживает развитие эстонского транзита. На посвященной этому вопросу конференции “*TransEstonia 2005*” *RRK* объявила о запуске программы поддержки объемом в 3 млн. крон. Эта программа направлена на оживление транзитной деятельности и создание новых рабочих мест для обслуживания 40 тыс. квадратных метров крытых складов в парке логистики в Тапа, являющемся одновременно главнейшим узлом железных дорог Эстонии.

Бизнес-модель *RRK* предусматривает создание транзитных складов не на территории порта, а в других логистически важных узловых пунктах. Это позволяет предпринимателям, имеющим дело с контейнерными товарами, снижать расходы по их складированию, перегрузке и комплектации, поскольку тарифы порта, как правило, самые высокие и годятся лишь для кратковременного хранения товаров. Есть надежда, что *RRK* сделает из нового Нарвского парка логистики заметного работодателя, поскольку, согласно расчетам, на каждую тысячу квадратных метров транзитного склада полагается до 10 рабочих мест. Значит, на 100 тыс. квадратных метров — примерно 1 тыс. новых рабочих мест. В районе Нарвы и Силламяэ имеется потенциал для создания по меньшей мере миллиона квадратных метров крытых складов и парков логистики. •



На пути к приватизации

Председатель правления *Latvijas dzelzceļs* (Латвийская железная дорога) Угис Магонис отвечает на вопросы БК о планах и проектах одного из крупнейших предприятий Латвии.

Г-н Магонис, довольна ли *Latvijas dzelzceļs* результатами работы прошедшего года?

Правление государственного акционерного общества *Latvijas dzelzceļs* (LDz) в целом удовлетворено хозяйственной деятельностью предприятия за 2005 год. За прошлый год LDz перевезла рекордно большое количество грузов — 54,86 млн. тонн, что на 7% больше, чем в 2004 году. Если сравнивать успехи LDz с железными дорогами наших ближайших соседей в странах Балтии, то у нас имел место самый большой прирост грузооборота. В номенклатуре перевозимого груза значимое место неизменно занимают нефть и нефтепродукты. В течение последних лет значительно вырос транзит каменного угля через латвийские порты: Вентспилс и Рига.

Самые крупные партнеры, с которыми сотрудничает LDz, — это Российские железные дороги (47%) и Белорусская железная дорога (34%). Заглянув в перспективы текущего года, хочется отметить изменения в политике тарифов России, которая с 2006 года начала унификацию, или же выравнивание, тарифов на грузовые перевозки на сухопутном пограничном переходе в российские порты. В этом году они составили 12,8%, именно на столько российские порты

увеличили тарифы. Этот факт дает основание на оптимистичный прогноз для LDz в будущем, поскольку появилась возможность вернуть ранее потерянные позиции и увеличить объемы грузовых перевозок из России.

В 2005 году на LDz началась реструктуризация. Расскажите об основных ее этапах, когда этот процесс планируется завершить?

Реструктуризация железной дороги началась согласно указу Кабинета министров, изданного 10 мая 2005 года. В конце прошлого года было создано три новых дочерних предприятия LDz: ООО LDz *infrastruktūra*, ООО LDz *Cargo* и ООО LDz *ritosa sastava serviss*. Создание этих новых дочерних предприятий дает основание считать, что концерн образован. Всего в концерн LDz входят 7 взаимосвязанных предприятий, функции между которыми четко разделены и обозначены в основных блоках: поддержание и обслуживание инфраструктуры железной дороги; грузоперевозки; пассажирские перевозки; сервис подвижного состава. Материнское предприятие будет оказывать управленческие и централизованные административные услуги, координировать стратегию развития дочернего предприятия, защищать интере-

сы концерна в отношениях с государственными, общественными инстанциями и органами самоуправления, а также выполнять другие функции.

Читателей БК интересует, последует ли за реструктуризацией приватизация, какие предприятия холдинга возможно приватизировать?

Уверен, что инфраструктура железной дороги должна оставаться в собственности государства. В то же время считаю, что в ближайшее время можно было бы приватизировать сектор грузовых перевозок, было бы целесообразно привлечь туда частный капитал.

Какие проекты на LDz осуществляются за счет средств ЕС?

С 1998 года, когда началось привлечение средств структурных фондов Европейского Союза PHARE и ISPA государствами, которые хотели вступить в ЕС, LDz стало одним из первых предприятий в Латвии, которое начало активно использовать эту возможность. В это время в инфраструктуру *Latvijas dzelzceļs* было вложено более 150 млн. евро, из которых примерно 80 миллионов — из фондов ЕС. Из реализованных в последнее время проектов хочется отметить парк приемки вагонов на станции Резекне-2, который планируется сдать в эксплуатацию 10 марта этого года.

Расскажите о развитии проекта контейнерного поезда “Балтика-Транзит”?

Проект контейнерного поезда “Балтика-Транзит” развивается успешно. Его, в своем роде, можно считать интермодальным мостом между Балтией и Центральной Азией. Проект начат в 2003 году и более чем за два года достиг большого прогресса. Если в течение 8 месяцев 2003 года был реализован 31 рейс, 604 платформы и полувагона, а контейнеров — 1297 единиц, то в 2004 году количество рейсов увеличилось до 61, платформ и полувагонов — до 2103, контейнеров — до 4364. В 2005 году совершено 76 рейсов, количество платформ и полувагонов — 3422, а контейнеров — 6949 единиц.

Латвийские, эстонские и литовские железные дороги сотрудничают с операторской компанией *Транссибирский интермодальный сервис*. Общими усилиями в режим графика были включены стабильные грузоконтейнерные перевозки из портов Балтийских стран в Центральную Азию. На данный момент главное — достичь того, чтобы контейнерный поезд курсировал в обоих направлениях, привлекая новые грузы и расширяя маршрут до Китая, Ирака и Афганистана. •

**Новая концепция —
Лучшие возможности!!!**

FREIGHT RUSSIA

Conference & Exhibition
Linking Russia to the global supply chain



**К МИРОВОЙ ИНТЕГРАЦИИ ЧЕРЕЗ
УПРАВЛЕНИЕ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК**

24 - 26 ОКТЯБРЯ 2006

Москва, Экспоцентр, павильон №1

www.freightrussia.com

**ПРИМИТЕ УЧАСТИЕ
в Московской международной
выставке и конференции
FREIGHT RUSSIA 2006**

**Пожалуйста,
свяжитесь:**



Expomedia Events Russia
115093, Россия, Москва
ул. Паловская, 7
Тел.: +7(095) 514 1370 (внутр. 1035)
Факс: +7(095) 514 1371
baziyan.larisa@eme-russia.com
Лариса Бениковна Базиян

Expomedia Events
Verney House, 18 Hollywood Road
London SW10 9HS UK
Tel.: +44 (0) 208 948 2850
Fax: +44 (0) 208 946 4790
eis@expomediagroup.com
Mr. Jon Irwin

Expomedia Events GmbH
Ferdinandstrasse 25-27
20095 Hamburg Germany
Tel.: +49 (0)40 669 06 934
Fax: +49 (0)40 669 06 800
kourankova@expomediaevents.de
Mrs. Svetlana Kourankova

Liepajas osta LM готов принимать любые грузы

Председатель правления *Liepajas osta LM* Петерис Иесалниекс уверен, что помимо географического расположения, главное преимущество порта — люди, которые за 15 лет смогли превратить закрытый военный порт в современное портовое хозяйство, вошедшее в круг известных портов на Балтике.

Г-н Иесалниекс, каковы главные преимущества Лиепая перед другими балтийскими портами?

Преимущества Лиепая сложились исторически, еще с тех пор, когда 300 лет назад к городу была проложена первая железная дорога. Другое очень важное преимущество — наши люди, которые на месте военного порта создали современное портовое хозяйство, вошедшее в круг известных портов на Балтике. Наш порт знают во многих странах и во многих экспедиторских и судоходных компаниях. Как-то лет десять назад нас посетила делегация из Кореи, ожидавшая увидеть что-то вроде африканских джунглей, но уже тогда качество наших услуг показало им выше, чем в других портах.

Можно назвать десяток преимуществ, которые есть у Лиепайского порта:

- это ближайшая точка, соединяющая Восток и Запад;
- наш порт не замерзает зимой;
- порт — универсальный, готов принимать любые грузы: генеральные, сыпучие, наливные, контейнерные. Небольшие размеры по мировым меркам позволяют порту оперативно реагировать на новые предложения;
- последние 15 лет принесли в порт самые современные технологии, развитая инфраструктура улучшается с каждым годом;
- наш персонал имеет высокую квалификацию, мы приглашаем западных спе-

циалистов для обучения персонала, что выгоднее, чем отправлять наших работников учиться за рубежом;

- обеспечиваем качество и эффективность обработки судов;
- предоставляем полный сервис логистики “от двери до двери”;
- организуем доставку сборных грузов “от двери до двери”, предлагаем услуги по доработке грузов: переупаковке, расфасовке, очистке, сортировке и др.;
- статус СЭЗ дает ряд льгот по налогам и пошлинам;
- обеспечиваем безопасность и сохранность грузов.

Сам порт, его территория, обладающая особыми условиями благодаря закону о Лиепайской специальной экономической зоне (ЛСЭЗ), очень привлекательны для зарубежных инвесторов. Несколько десятков гектаров свободных земель создают возможности для строительства новых терминалов.

***Liepajas osta LM* обслуживает новый терминал для сыпучих грузов. Каковы планы по грузообороту терминала на текущий год и прогнозы на будущее?**

Терминал для сыпучих грузов был открыт осенью прошлого года. Он включает в себя шесть стальных резервуаров общей емкостью 25 тыс. тонн, два склада общей площадью 8 тыс. квадратных метров, 3 железнодорожные ветки, соединяющие причалы и склады с региональной железнодорожной сетью. Строительство обошлось в 8 млн. долларов. В этом году терминал планирует перегрузить полмиллиона тонн грузов. Значительное место в деятельности терминала занимает экспорт сельскохозяйственных продуктов из Балтийских стран, России, Казахстана и Беларуси в разные страны мира.

Надо проработать не менее года, чтобы делать прогнозы на будущее. Но уже сейчас можно сказать, что углубление порта для приема судов с полным грузом типа “Panamax” даст возможность увеличить грузооборот терминала вдвое.

Компания АО ЛСЭЗ *Liepajas osta LM* основана в 1993 году. Уставный капитал компании составляет 15 млн. долларов. С июля 2001 года основной акционер нашей компании АО *Liepajas metalurgs*, единственный металлургический комбинат в странах Балтии.

Liepajas osta LM владеет всеми глубоководными причалами в порту Лиепая. Общая протяженность причальной стенки более 1600 метров, а глубина у причалов 10,5 метров. Компания принимает суда до 75 тыс. тонн водоизмещения типа “Panamax” и “Handymax”.

Какие еще проекты реализует *Liepajas osta LM* — ведущий стивидор порта?

Наша позиция такова, что при создании новых терминалов мы стараемся, чтобы в проекте присутствовал грузовладелец, что дает нам определенные гарантии по объемам переваливаемых грузов. Так было и в проекте терминала сыпучих грузов, где объединили усилия две датские компании *Svane & Gjording* и *Scanmills*, создавшие в Латвии предприятие *Dan Store Latvia*, и один из мировых лидеров в сфере сельского хозяйства и продуктов питания — американская компания *Bunge*. Компании вложили в проект 8 млн. долларов (причем 70% — американцы, а остальное, в равных долях, — датчане). В свою очередь Лиепайский порт за последние 10 лет инвестировал в подготовку инфраструктуры около 20 млн. долларов.

В текущем году *Liepajas osta LM* завершит строительство терминала для обработки ферросплавов. Еще один перспективный проект — освоение пляжной территории, взятой в аренду напротив ул. Шкедес вплоть до Военного канала. В ближайшие годы здесь планируется построить терминал для обработки генеральных грузов и контейнеров. В настоящее время ведутся работы по подбору инвестора и обследованию территории. Это очень большой и дорогой проект стоимостью около 70 млн. латов. •

ОА ЛСЭЗ *Liepajas osta LM*

Ул. Слиежу 7/1, Лиепая, LV-3405, Латвия

Тел.: +371 3424515

Факс: +371 3427003

E-mail: info@liepajaport.lv

www.liepajaport.lv



AO "Starptautiskais konsultaciju instituts"**Оказываем юридические услуги:**

- Консультации
- Разработка договоров, претензий и др. документов
- Помощь в вопросах, связанных с грузовыми международными автоперевозками, таможней и страхованием
- Взыскание долгов в досудебном и судебном порядке (в том числе составление претензий, требований и т. д.)
- Помощь в оформлении виз
- Другие виды юридических услуг

ул. Уриекстес 3, Рига, LV-1005, Латвия
Тел.: 7097979, факс: 7097970

**Лицензированное общество
страховых брокеров**

SIA	F O R T S
SERVISA GRUPA	

ООО "FORTS SERVISA GRUPA"

- **Услуги страхования**
(транспортных средств, грузов, гражданско-правовой ответственности, здоровья, зарубежных поездок и др.)
- **Консультации и профессиональная помощь по всем вопросам, связанным со страхованием**
- **Представление интересов клиента при наступлении страхового случая**

ул. Уриекстес 3, Рига, LV-1005, Латвия
Тел.: 7097900, факс: 7097970

Лиепайский порт:

- Стратегическое географическое расположение
- Развитая транспортная инфраструктура
- Незамерзающий порт
- Диверсифицированные портовые услуги
- Свободные территории для развития порта

Будучи одним из немногих незамерзающих портов на восточном побережье Балтийского моря, Лиепайский порт обеспечивает эффективный доступ к рынкам Балтийского региона и стран СНГ. Порт является составной частью Лиепайской специальной экономической зоны, которая обеспечивает ему статус свободного порта и позволяет успешно конкурировать с другими портами региона.

Предприятия Лиепайского порта предлагают полный спектр портовых услуг и транспортировки грузов, обеспечивая полное обслуживание транзитных грузов на территории Латвии. Технические возможности Лиепайского порта позволяют осуществлять перевалку любых сыпучих, наливных и генеральных грузов, обслуживая суда с грузоподъемностью до 40 тыс. тонн.

**Управление Лиепайской специальной
экономической зоны**
Феникса 4, Лиепая, LV-3401, Латвия
Телефон: +371 3427605
Факс: +371 3480252
E-mail: authority@lsez.lv
www.portofliepaja.lv



ATLAS — бизнес в динамике

ATLAS входит в десятку крупных латвийских компаний, специализирующихся на услугах логистики. О перспективах развития отрасли, актуальных услугах для клиентов рассказывает **БК** президент **ATLAS**, вице-президент Латвийской ассоциации грузовых экспедиторов **LAFF** **Михаил Фридман**.

Логистический бизнес в нашей республике развивается динамично. В стране имеются три крупных порта, которые обслуживают достаточно большие объемы грузов. Это обусловлено географическим положением Латвии, которой выпала роль соединительного моста между Западом, с хорошо развитой транспортной сетью по всему миру, и Востоком.

Ныне можно выделить два основных логистических направления: транзитный поток товаров через латвийские порты в третьи страны с концентрацией товаров на таможенных складах и внутри-европейский транзит.

Сколько таможенных складов в Латвии сохранили свой статус после вступления республики в ЕС?

После вступления в ЕС роль складского бизнеса постоянно возрастает и общее число складов увеличивается. Однако существенно изменилась их специфика. До 1 мая 2004 года весь транзитный поток проходил через таможенные склады. Теперь для европейских товаров необходимость в их наличии отпала, так как открыты границы в рамках ЕС, и количество таможенных складов уменьшилось. Ныне мы обслуживаем два основных транзитных потока. Это грузы Евросоюза и третьих стран. Поэтому сегодня предприниматели, специализирующиеся на транзитном бизнесе, имеют несколько типов складов: склады для европейских грузов, для акцизных товаров и таможенные склады.

Import - Export - Transit

LOGISTICS CENTER
ATLAS
LOGISTIKAS CENTRS

AIR
EARTH
WATER

RKF ATLAS sīa Logistics Center in Europe

Warehousing, Freight Forwarding, Customs Brokers
Склады, экспедирование грузов, таможенный брокер
Moklītaves, preču eksportēšana, muitas brokers

www.warehouse.lv

RKF "ATLAS" SIA
Logistics Center in Europe
19 Lielais Mls., Rīga, Latvia, LV-1013
Phone: +371 7146231, Fax: +371 7146232
e-mail: atlas@warehouse.lv

Складской бизнес условно можно разделить на два вида — склады, обслуживающие транзитные грузы и склады, обслуживающие оптово-розничные сети внутри страны.

Какие проблемы приходится решать LAFF для поддержания бизнеса ее членов?

Как известно, после вступления Латвии в ЕС изменилась законодательная база, регламентирующая деятельность экспедиторов. В этой связи основная задача LAFF: донести интересы предпринимателей до чиновников, разрабатывающих законы и подзаконные акты. Мы стараемся следить, чтобы различные законодательные акты (правила Кабинета министров, нормативы и т. д.) утверждались с учетом бизнес-практики. Министерства информируют LAFF обо всех разработках и нововведениях, касающихся транзитной сферы деятельности. И мы стараемся, чтобы наши замечания учитывались при разработке законодательной базы. Ассоциация оказывает содействие в решении различных проблем, которые возникают у членов LAFF.

Также в рамках LAFF проводится обучение и сертификация экспедиторов. Организуются различные профессиональные конгрессы и конференции. В этом году Латвии выпала большая честь. С 29 мая по 2 июня в Риге будет проходить ежегодный конгресс Международной федерации ассоциаций складов и логистики (IFWLA). В конгрессе будут принимать участие представители ассоциаций более чем 20 крупнейших стран, таких как США, Канада, Англия, Франция, Индия, Япония, Китай и другие, руководители ведущих мировых логистических компаний. В рамках конгресса пройдет конференция "Восточная Европа — новые ресурсы логистики" и семинар для латвийских предпринимателей, посвященный анализу эффективности складского бизнеса. Дополнительную информацию можно получить в интернете — www.ifwla2006.com.

Какие претензии выдвигают латвийские экспедиторы государству, как госструктуры реагируют на них?

Претензий всегда возникает немало — так уж устроены люди. Справедливости ради следует отметить, что и политики наносят ущерб транзитному бизнесу, сохраняя напряженность в отношениях с Россией. Кроме того, неподготовленность к требованиям Евросоюза привела к потерям ветеринарных грузов, не решены вопросы транзита через Латвию европейских грузов с отложенным платежом по НДС. А наши соседи — Литва и Эстония — тем или иным способом решили эту проблему и отнимают у нас эти грузы. Уже долгое время не решается проблема нехватки дозволос для автоперевозчиков в Россию.

Ваш прогноз на развитие логистики в транспорте на ближайшие годы.

Несмотря на вышеназванные трудности, транзитный бизнес развивается динамично. Год от года поток грузов увеличивается. На мой взгляд, у этой сферы деятельности большие перспективы. Как я уже говорил, залогом тому — географическое положение Латвии.

Расскажите о деятельности компании ATLAS на рынке логистики, планах ее развития и предложениях для потенциальных партнеров.

Наша компания на рынке с 1993 года. Мы занимаемся экспедицией, таможенной очисткой, хранением на наших таможенных, акцизных и обычных складах товаров третьих стран, импортируемых в Латвию, акцизных товаров, европейских товаров, экспортируемых из Латвии в третьи страны, а также перевалкой транзитных грузов, которые направляются через Латвию в третьи страны. Выполняем сопутствующие работы, связанные с комплектацией поставок, контролем товара, наклейкой акцизных марок и др.

Клиентов обслуживают дипломированные специалисты, декларанты, таможенные брокеры и экспедиторы, высокопрофессиональные грузчики и складские работники. Персонал ATLAS отличается высоким профессионализмом, четкостью в работе и вниманием к каждому клиенту. Для каждой компании подбирается оптимальная схема логистики.

На нашем сайте в интернете — www.warehouse.lv — мы предоставляем профессиональные консультации по таможенным и налоговым вопросам, связанным с логистикой.

Наш девиз: "Успех наших клиентов — наш успех!" •

Prodex Line — мы знаем верный путь в Россию

Компания *Prodex Line* — активный участник рынка мультимодальных перевозок. Основные направления деятельности компании: международное экспедирование и логистика, складирование и дистрибуция, таможенное оформление в России. Ответственный коллектив компании проконсультирует клиентов по любым возникшим вопросам в области транспортных, экспедиционных и таможенных вопросов. О деятельности компании рассказывает коммерческий директор *Prodex Line* Сергей Богданов.

Компания *Prodex Line* основана в 1995 году. В процессе деятельности выработан системный подход к обслуживанию внешнеэкономических сделок. Специалисты компании разрабатывают оптимальные маршруты доставки грузов с учетом возможных рисков и минимизации затрат. Высокий профессионализм, отличная репутация в таможенных органах, знание рынка, а также тесные партнерские отношения с организациями, работающими в таких сферах, как перевозка, страхование, охрана и сопровождение, сертификация грузов, позволяют гарантировать оперативность и качество выполнения поставленных задач.

Наша компания обладает широкой специализацией. Это мультимодальные, контейнерные, паромные, железнодорожные (всех типов, в том числе из Европы и Китая с перегрузкой в российские вагоны и платформы), автомобильные и авиа перевозки, работа со сборными грузами, консолидация которых осуществляется на складах в Европе и России. Благодаря крупным объемам перевозок, мы опережаем своих конкурентов в ценовой политике. Разветвленная сеть представительств и множество партнеров в Европе, России и других регионах помогают обеспечить качествен-

ный для клиента сервис. Компания предоставляет все виды перевозок: тент, рефрижератор, перевозка опасных (ADR) грузов.

Одно из основных направлений деятельности компании — это железнодорожные перевозки. Мы специализируемся на перевозках крупногабаритных и негабаритных грузов — от микросхем до буровых установок по всей территории России, и занимаем значимую роль в России в этом сегменте.

Также мы предлагаем комплексные услуги складирования и консолидации груза. Это подразумевает сортировку и хранение любых партий грузов на приграничных складах, упаковку и дистрибуцию. При этом малые партии груза можно объединить для дальнейшей их транспортировки.

В структуру *Prodex Line* входит специально созданный отдел, который занимается исключительно таможенным оформлением различных групп товаров. Компания стремится осуществить прохождение всех таможенных процедур за один день. Представляет интересы клиента в таможенных органах РФ. *Prodex Line* гарантирует быстрое прохождение всех этапов таможенного оформления грузов: получение сертификатов соответствия, гигиенических сертификатов, ветеринарных разрешений.

Наши специалисты предоставляют профессиональные консультации по любым вопросам, связанным с внешнеэкономической деятельностью: от классификации товаров до расчета таможенных пошлин и составления внешнеэкономических контрактов, а также других документов.

Prodex Line предоставляет полный комплекс транспортно-экспедиционных услуг, гарантируя доставку грузов “от двери до двери” и всегда вовремя. Персонал компании ведет постоянное наблюдение за продвижением товара и всегда может дать вам отчет о графике транспортировки и времени его поступления в распоряжение получателя. Работа по простым и ясным принципам позволяет значительно минимизировать всевозможные издержки, ускорить доставку груза и, в конечном счете, сэкономить деньги и время клиента.

В компании работают не только специалисты-транспортники, но и профессионалы в области таможенного оформления, международного торгового права, люди, держащие руку на пульсе конъюнктуры рынка транспортных услуг, изменчивого мира тарифов. Гибкий подход к клиентам, оперативность, оптимальное соотношение цена/качество, надежность, стабильность и гарантия конечного результата — вот стиль работы компании.

На сегодняшний день компания *Prodex Line* успешно обслуживает импортные поставки грузов в Россию в объеме до 10 тыс. тонн в месяц. И это не предел!

Мы стремимся расти и развиваться вместе с вами и для вас! •



Мультимодальные перевозки (автотранспорт, ЖУД, паромные и авиа перевозки);
Перевозка крупногабаритных, негабаритных, сборных, а также опасных (ADR) грузов;

Международное экспедирование;
Логистика;
Складская логистика;
Таможенное оформление;
Сертификация груза в России.

Москва, ул. Жамская, 62/1, офис 12.
Тел./факс: +7 495 5042864
+7 495 9558376
e-mail: prodex@prodexline.ru

Представительства: Финляндия (Бюрола)
Германия (Берлин) Латвия (Рига)
Италия (Милан) Литва (Каунас)
Китай (Шанхай) www.prodexline.com

Особый сервис для особых грузов

Лиепайская компания *Ultima* осуществляет перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов. О специфике предоставляемых услуг рассказывает БК директор ООО *Ultima* Светлана Воронцова.

“Как известно, мультимодальные перевозки “от двери до двери” подразумевают выбор наиболее надежного, качественного и, вместе с тем, дешевого логистического пути следования груза, — отметила С. Воронцова. — Сложность транспортной операции по доставке негабаритных и тяжеловесных грузов заключается в их размерах и массе, превышающих стандарты. Наши менеджеры по логистике разрабатывают индивидуальные проекты доставки для каждого груза. Для этого необходимы не только знания законов физики, инженерных наук, опыт стивидора, но и творческий подход. Каждая такая перевозка своего рода ноу-хау.

В некоторых случаях приходится тщательно обследовать возможные маршруты и выбирать оптимальный вариант. Обязательными являются оформления спецразрешений на проезд негабаритного автопоезда, а в особых случаях, в зависимости от размера, требуется согласование с различными дорожными и мостовыми службами, электриками, коммунальными предприятиями. После этого разрабатывается проект, который передаем заказчику, чтобы он четко представлял мар-

шрут движения и сопряженные с этим расходы. Иногда приходится заниматься демонтажем дорожных знаков и ограждений, подъемом проводов, отпиливанием веток деревьев, чтобы не повредить груз. Самостоятельно фрахтуем суда для наших грузов напрямую у судовладельцев”.

Несмотря на то что ООО *Ultima* — компания молодая, работает на рынке с начала 2002 года, за ее плечами много удачных проектов. Самые крупные из них — доставка крупногабаритного оборудования от польского производителя на лиепайский пивоваренный завод, перевозка емкостей для хранения солода на минские пивоваренные заводы *Оливария* и *Крыницы*. А также организация проезда для автопоездов с тяжеловесными трансформаторами на Плявинскую ГЭС в Айзкраукле, перевозка генераторов и турбин на Рижскую ТЭЦ-1 и ТЭЦ “Иманта”, доставка оборудования для маслоэкстракционного завода в Волчанск (Украина) и свеклоперерабатывающего завода в Лиски (Воронежская область, Россия). Доставлено множество станков и строительной самоходной техники из Евро-

пы по всей Балтии, в Россию, Беларусь, Украину и Казахстан. По желанию клиента, *Ultima* осуществляет перевозки грузов по всему миру.

Максимальные размеры уже доставленных грузов: высота/ширина — 6,30 метра, длина — 36 метров, вес — 120 тонн.

“Мы предлагаем своим клиентам оформление необходимых согласований и спецразрешений для проезда их собственных негабаритных автопоездов, осуществляем эскортирование машиной-пилотом и, в случае необходимости, организуем сопровождение дорожной полицией, — подчеркнула С. Воронцова. — Отличительная особенность *Ultima* — работаем профессионально, строго в соответствии с законодательством, гарантируем безопасность, надежность, доставку груза в оговоренный срок и при этом не наносим вред окружающей среде и инфраструктуре. Для перевозок привлекаем только зарекомендовавших себя на рынке надежных перевозчиков, автопарк которых оснащен уникальной по своим возможностям техникой. Наши услуги застрахованы. Специалисты компании постоянно повышают квалификацию.

Лучшие наши рекомендации — положительные отзывы заказчиков и партнеров”.



SIA ULTIMA
 Avotu 4, Liepāja
 LV-3401, Latvija
 Phone: +371 3426745
 Fax: +371 3426746
 www.ultima.lv

Логистический оператор с уникальным комплексом услуг



AVE TRANS GROUP

Единая цель

- создание и воплощение в жизнь оптимальных для клиента цепей поставок грузов с учетом налоговой, таможенной и транспортной специфики и последующий контроль за исполнением;
- сопутствующий сервис для клиентов: финансовый, юридический, страховой, бухгалтерский, ремонтный и пр.

Политика

В комплексе — эффективнее и дешевле

Структура группы

- **консалтинговые компании** — 10 лет на рынке
- **Информационная и юридическая** поддержка; представление интересов в Латвии; рекомендации, помощь в поиске бизнес контактов
- юридический, бухгалтерский и финансовый сервис
- помощь в оформлении виз
- **страховой брокер** —

все виды страхования в ЕС, обязательное страхование автогражданской ответственности, помощь в спорных случаях, независимая экспертная оценка, технические экспертизы и т. д.

• транспортно-логистическая компания

международные автоперевозки, морские и ж/д доставки разных грузов и любых габаритов, экспорт-импорт в страны ЕС, Балтии, СНГ и др.

• таможенный терминал

- **таможенные склады и таможенный брокер**, с правом на обслуживание и хранение, в том числе продуктов питания и акцизных грузов; брокерские услуги и гарантии
- таможенное оформление всех видов внутренних и транзитных грузов с учетом “индивидуальной” специфики
- отопляемые и не отопляемые складские помещения (разных размеров), открытые территории
- все виды погрузочно/разгрузочных, возможно сортировочных, работ
- возможность хранения контейнеров
- **на территории размещен объединенный пункт таможенного контроля СГД Латвии**

AVE TRANS GROUP

Индустриальный парк

- граничит с **контейнерным терминалом Рижского торгового порта**
- предлагает **аренду недвижимости** (в 7 минутах от центра Риги)
- охраняемые **территории** — площадь **12 га** асфальтированных земель
- **складские** и производственные площади (**18000 м²**)
- **офисные помещения** класса В,С (**3200 м²**)
- свободная **парковка** для легковых автомобилей
- **стоянка** для грузовых автомобилей
- отделение банка

Транспорт

Это собственные транспортные компании — международные автоперевозчики в Латвии (Рига) и в России (Москва)

- техника отвечающая Евростандартам
- полное страхования CMR-ответственности
- опыт работы в самых различных направлениях (со времен СОВТРАНСАВТО)
- квалифицированный водительский состав: дисциплина, ответственность, опыт, знания

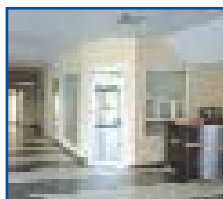
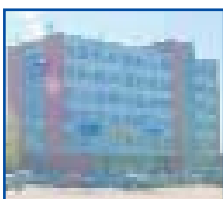
Автосервис

- диагностика, ремонт, обслуживание грузовых автомобилей, автобусов и др. техники (замена масла, резины, восстановительные, покрасочные и др. работы)
- обеспечение запчастями
- **автомойка**, станция **дезинфекции** для грузовых автомобилей
- **магазин запчастей**, инструментов, рабочей одежды
- оформление разрешений на “перегруз”
- покупка и **продажа б/у автомобилей**

Контакты:

ул. Уриекстес 3, Рига
LV-1005, Латвия
факс: +371 7097970
e-mail: ave@ave.lv

тел.: +371 7097911
+371 7097912
+371 7097901
+371 7097902
+371 7097900



Доставим груз вовремя!

ООО TRIS V AGENTURA (TVA Group INTERNATIONAL TRANSPORT & FORWARDING) — одна из ведущих компаний в Латвии, специализирующаяся на предоставлении экспедиторских и транспортных услуг. Наличие представительств и множество партнеров в России и Европе позволяет обеспечить высококачественный и одновременно рентабельный сервис. Своим опытом и взглядами на современную логистику делится с **БК** директор **TRIS V AGENTURA** Виктор Васильев.

В прошлом году наша компания отметила свой десятилетний юбилей. За это время накоплен практический опыт и выработан системный подход к обслуживанию внешнеэкономических сделок, — отметил В. Васильев. — Нам удалось создать развитую, надежную систему грузоперевозок, которую отличает исключительная четкость и безопасность.

Основные направления деятельности **TRIS V AGENTURA**: перевозка грузов автомобильным транспортом из Европы в Россию, доставка контейнеров по маршруту Рига — Москва, мультимодальные контейнерные перевозки, перевозка грузов внутри Европы. Ежемесячно мы перевозим порядка 150-200 контейнеров по маршруту Рига — Москва, осуществляем около 200 трейлерных перевозок из Европы в Россию и столько же внутриевропейских грузов. Каждую неделю из Риги в Москву также уходит 3-4 машины со сборными грузами. По желанию клиента, доставляем негабаритные грузы — ежемесячно на этот сегмент приходится до 25 рейсов.

Оборот компании в прошлом году составил около 8 млн. латов, что на 25% больше, чем в 2004 году. С учетом тенденций на рынке, мы планируем такой же прирост и в текущем году.

НАЛИЧИЕ СОБСТВЕННОГО АВТОПАРКА

В целом определение “логистика” — достаточно широкое. В нашем понимании, это — предоставление наиболее оптимальной схемы доставки груза, используя наиболее выгодные для клиента виды транспорта, организация складских работ, хранение и т. д. Отличительной особенностью нашей компании является наличие большого собственного автопарка. Таким образом гарантируем надежность доставки “от двери до двери”, что особенно актуально на территории России. Всего в арсенале

TRIS V AGENTURA 90 единиц техники для трейлерных и контейнерных перевозок. Из них порядка 20 машин с российской регистрацией. Благодаря этому удалось решить проблему дозвол, а также ускорить процесс прохождения границ и растаможки груза.

Следует отметить, что в последнее время в сегменте транспортных услуг наиболее востребованы перевозки контейнеров из Рижского порта в Россию. В этой связи ощущается нехватка автотранспорта. Это объясняется тем, что техника, имеющаяся в распоряжении многих латвийских и российских компаний, устарела и пришла в негодность. В последние месяцы нам приходилось работать в условиях цейтнота. Именно поэтому приняли решение расширить контейнерный парк, закупив новую технику.

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОМОЩЬ

Сочетание цены, качества, сроков доставки, ее надежности — основные приоритеты **TRIS V AGENTURA**.

Таможенное оформление является одной из главных проблем, с которой сталкиваются большинство импортеров-экспортеров. Помимо заключения самого внешнеторгового контракта, необходимо заказывать авто или железнодорожную перевозку, заниматься сертификацией товара, либо получать различные разрешения других контролирующих органов, искать таможенного брокера, внутрипортового экспедитора и общаться с автотранспортными предприятиями по поводу вывоза груза из порта. Иными словами, фирме приходится взвалить на себя ряд всевозможных проблем, связанных с получением или отправкой своего груза.

Специалисты **TRIS V AGENTURA** помогут решить эти вопросы на профессиональном уровне. Выпустить груз в свободное обращение (растаможить) в России и Латвии, вывезти из порта, вы-



ВИКТОР ВАСИЛЬЕВ: Наши приоритеты — сочетание цены, качества, сроков доставки, ее надежности.

строить логистический процесс таким образом, чтобы обеспечить перевозку, перевалку и последующую обработку груза точно в срок с минимальными затратами, гарантируя максимальную надежность доставки на склад клиента — главные задачи компании.

Клиентами **TRIS V AGENTURA** являются российские экспедиционные и брокерские фирмы, импортеры и экспортеры товаров. Где бы ни находились грузы, куда бы ни требовалось их доставить, все работы по транспортировке, хранению, перетарке и таможенному оформлению будут выполнены в срок, с гарантированным качеством. •



SIA TRIS V AGENTURA
ул. Ганибу дамбис 36-309
Рига, LV-1005, Латвия
Тел.: +371 7382512, +371 7382375
Факс: +371 7382444, +371 7517577
E-mail: tva@tva.lv
www.tva.lv

Penta Maritime Agencies LTD — шелковый путь для ваших грузов

Латвийская компания *Penta Maritime Agencies LTD* специализируется по контейнерным перевозкам, а также оказывает услуги в области агентирования судов, экспедирования грузов, доставляя их “от двери до двери”, используя смежные виды транспорта.

Деятельность *Penta Maritime Agencies LTD* с 1998 года успешно развивается в различных направлениях. Все специалисты ранее трудились в Латвийском пароходстве. С тех пор структура компании претерпела изменения, а главной целью *Penta Maritime* стало обеспечение своих клиентов комплексными услугами при перевозке грузов.

Помимо агентирования судов, экспедирования, фрахтования, мультимодального сервиса при транспортировке контейнерных грузов, мы оказываем услуги по их хранению, сортировке, предпродажной обработке и таможенной очистке. Все это экономит средства и дорогостоящее время наших клиентов.

Penta Maritime обслуживает грузы в портах Балтии, которые следуют в направлениях из Юго-Восточной Азии, Китая и США в Европу и обратно. И пока наши клиенты спокойно ожидают доставку, экспедиторы компании работают гибко и мобильно.

Обрабатываемый груз на всех стадиях экспедирования находится под контролем. Начиная с момента получения, погрузки, отхода судна и до слежения при пересечении границ, регулировке таможенных формальностей.

Мы предлагаем надежный сервис при экспорте, импорте и транзите грузов через порты региона. Являясь линейным агентом, наша компания предлагает клиентам комплексный, сбалансированный продукт: в сотрудничестве с латвийскими банками и страховыми компаниями, мы обеспечиваем кредитование и страхование транспортной составляющей. •



ВИТАЛИЙ МАРЖИН: Директор Penta Maritime Agencies LTD.

Penta Maritime Agencies LTD — транспортировка вашего груза в надежных руках!



ул. Элизабетес 51, Рига, Латвия

Тел.: +371 7240587, 7240584

Факс: + 371 7240589

E-mail: info@penta.lv

Сегодня легко представить, как будет выглядеть территория Латвии, прилегающая к погранпереходу “Терехово”, после того как проект Центра логистики будет воплощен в жизнь. На месте полураспаханных лесных полос и единственного признака “инфраструктуры” для автоперевозчиков будет построен современный центр логистики и дистрибьюции, обслуживающий грузопотоки между странами ЕС и Россией, Казахстана, других стран СНГ и далекого Китая. Здесь планируется разместить производство по переработке грузов с изменением страны происхождения и помещения для хранения, распределения и комплектации грузов. Возле приграничной полосы появятся кемпинги и стоянки для грузовых машин, сервисные центры и все современные атрибуты, необходимые для отдыха водителей.

Узкое автомобильное шоссе, на котором сегодня скапливаются многокилометровые очереди грузовиков, превратится в ближайшие годы в многополосную современную магистраль. Модернизация должна быть подвергнута и железнодорожная магистраль Рига — Москва.

ПОЛИТИКА: ЛАТВИЯ — РОССИЯ ИЛИ ЕС — РОССИЯ?

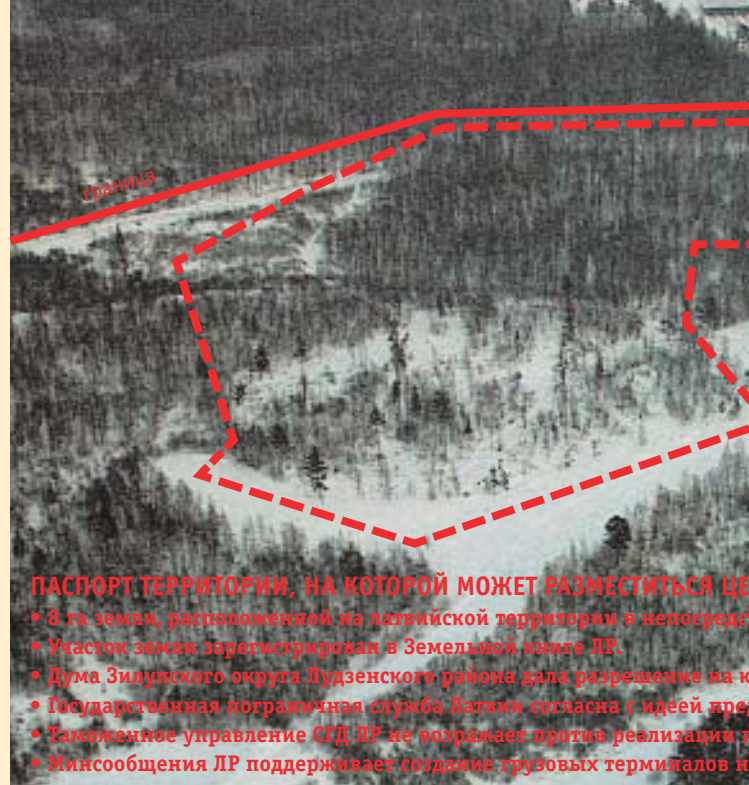
Сегодня, к сожалению, между политической элитой Латвии и России отсутствует конструктивный диалог. Вселяет надежду тот факт, что Латвия является членом ЕС. А отношения между ЕС и Россией развиваются стремительно. Будущее этих отношений представляется очень оптимистично. Транспортный коридор Вентспилс — Рига — Москва ЕС признал основным в экономическом взаимодействии с Россией.

Уже сегодня среди трех стран Балтии на долю Латвии приходится 45% транзитного грузооборота, на долю Литвы и Эстонии — 35% и 19% соответственно. В конце 2005 года поток автомашин, въезжающих в Россию через Терехово-Бурачки, возрос до 600 единиц в сутки, а в будущем прогнозируется рост до 1000 машин.

Поэтому предлагаемый проект Центра логистики “Терехово” надо рассматривать как один из элементов программы развития приграничных территорий ЕС и России.

РОССИЙСКИЕ ИНИЦИАТИВЫ

По сведениям, полученным БК из посольства России в Латвии, Федеральная таможенная служба России проработала вопрос финансирования части работ по модернизации пропускных пунктов и проведения эксперимента на базе таможенного пункта “Бурачки” за счет средств Еврокомиссии по программе ТАСИС; проведен тендер на реконструкцию МАПП “Бурачки” в объеме работ, связанных с размещением на его территории инспекционно-досмотрового комплекса за счет средств займа Международного бан-



ПАСПОРТ ТЕРРИТОРИИ, НА КОТОРОЙ МОЖЕТ РАЗМЕСТИТЬСЯ ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ

- 8 га земли, расположенной на латвийской территории в непосредственной близости к погранпереходу “Терехово”
- Участок земли зарегистрирован в Земельной книге ЛР
- Дума Зилупского округа Лудзенского района дала разрешение на использование участка
- Государственная пограничная служба Латвии согласна с идеей проекта
- Таможенное управление СГД ЛР не возражает против реализации проекта
- Минсообщения ЛР поддерживает создание грузовых терминалов и

Центр логистики

В непосредственной близости к погранпереходу “Терехово” грузовиков, приобретенных латвийскими коммерсантами. Владелец од *kompanija* Александр Гришуленок предлагает свое видение освоения

ка реконструкции и развития; подготовлены предложения по строительству административно-служебных помещений для размещения вне территории МАПП “Бурачки” государственных контролирующих органов (кроме пограничников и таможенников); сформирована рабочая группа по поэтапному созданию в автомобильных пунктах пропуска интегрированной автоматизированной системы контроля грузовых автотранспортных средств.

3 февраля 2006 года состоялась Коллегия Минэкономразвития России, где рассматривался проект концепции развития таможенных органов до 2010 года, и где нашли отражение все вопросы и проблемы, имеющиеся на западной границе РФ. Программа доработана и представлена на утверждение в Минэкономразвития и Минфин России до 1 марта сего года. С 2007 года финансирование в федеральном бюджете будет расписано по отдельным программам. Общая сумма поэтапного ресурсного обеспечения развития таможенных органов до 2010 года составит около 90 млрд. рублей.



ГРУЗОВИКИ, СТРЕМЯЩИЕСЯ ПОПАСТЬ В РОССИЮ, СТОЯТ В ОЧЕРЕДИ ПО ДВОЕ СУТОК.





АЛЕКСАНДР ГРИШУЛЕНКО

ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ "ТЕРЕХОВО"
в непосредственной близости от трассы Москва — Рига.

коммерческое использование земельного участка.
предлагаемого проекта.
проекта.
на территориях, граничащих с Россией.

ки "Терехово"

возле границы ЕС — Россия имеется множество земельных участков из таких участков, президент *Latgales Finansu un investīciju* ния приграничных территорий.

РЕЗЕКНЕ: БЛИЖЕ ВСЕГО К РОССИИ

Планируемый Центр логистики "Терехово" находится в 60 км от международного транзитного перекрестка — города Резекне.

Уже сегодня оттуда два раза в неделю отправляется сборный контейнерный поезд "Балтика-Транзит". Стратегическая задача — возить грузы не только из стран Балтии в Казахстан, но и далее — в Китай, Иран, Афганистан и в обратном направлении. Примерно 70% поступают из Северной Америки, 10% — из Южной Америки и Африки, остальные 20% дает Европа. Контейнеры с разных концов планеты попадают через порты стран Балтии в Резекне — в самую близкую точку к границе с Россией. При этом латвийцы наполняют поезд на 67%, эстонские порты дают 29%, Клайпеда — незначительные 4%.

Еще одно преимущество, которое имеет город Резекне, — Специальная экономическая зона. Она расположена на террито-

рии с развитой промышленной инфраструктурой и дает предпринимателям, получившим статус СЭЗ, ряд налоговых и других льгот.

ПРИВЛЕЧЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКСПЕРТОВ

Безусловно, к разработке концепции бизнес-модели Центра логистики "Терехово" необходимо привлечь международных экспертов в области импорта-экспорта и логистики. Услуги консультантов могут быть частично оплачены из средств структурных фондов Евросоюза.

РОЛЬ ГОСУДАРСТВА — НЕ МЕШАТЬ

Данный проект скорее находится в компетенции местных органов власти, предпринимателей и инвесторов из Латвии и России, а не президентов и министров.

Идеи развития приграничных территорий носят в духе. Их необходимо оформить и представить общественности для обсуждения. Частные компании заинтересованы сотрудничать с госструктурами в рамках единой программы развития приграничных территорий. Гарантеей успеха проекта является то, что в обоих государствах де-факто создана либеральная рыночная экономика и не все зависит от политиков и чиновников.

СОЦИАЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ

Проекты развития приграничных территорий имеют важное значение для Латвии и России. Особенное значение эти проекты имеют для Латгалии — восточной части Латвии. Там самый высокий уровень безработицы в Латвии — 26-28% от трудоспособного населения, и самый низкий уровень жизни в Европе. Создание новых рабочих мест на современном производстве и развитие инфраструктуры приграничных территорий привлечет молодежь, вынужденную сегодня уезжать на заработки в Ирландию, другие страны, и создаст условия для решения социальных вопросов.

К СВЕДЕНИЮ ИНВЕСТОРОВ

Сегодня рыночная стоимость данного земельного участка оценивается исходя из цены 100 квадратных метров и примерно равна 1000 долларов. Бесспорно, по мере развития приграничных территорий, стоимость земли будет дорожать, следовательно, участие в предлагаемом проекте может стать выгодной инвестицией.

Проект может финансироваться за счет дешевых кредитов латвийских банков и средств из структурных фондов Евросоюза.

ИЩУ РОССИЙСКОГО ПАРТНЕРА

А. Гришуленок убежден, что предлагаемый проект будет успешен только в том случае, если в нем будет участвовать российский капитал с его опытом ведения бизнеса и связями. •



УЧАСТОК РАСПОЛОЖЕН СЛЕВА ОТ АВТОМАГИСТРАЛИ РИГА — МОСКВА.

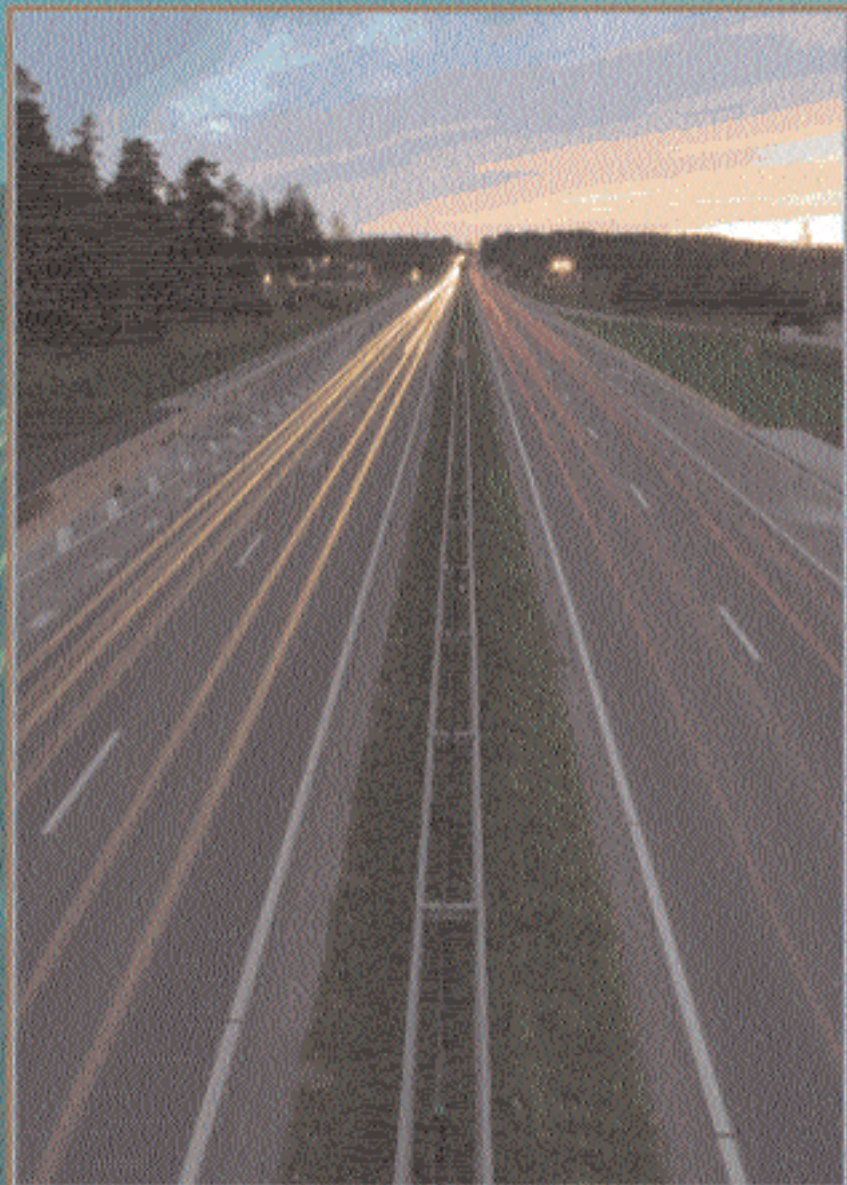


TransBaltica 2006

9 INTERNATIONAL CONFERENCE

June 16, 2006

Radisson SAS Daugava Hotel
RIGA, LATVIA



ORGANIZER:

INTERNATIONAL
CONFERENCES
RMS
forum



Tel.: +371 7333167
Fax: +371 7334350
E-mail: forum@rms.lv

www.rmsforum.lv

SUPPORTED BY:



EURO-ASIAN
TRANSPORT UNION



LATVIAN ASSOCIATION
OF TRANSIT BUSINESS



LOGISTICS AND CUSTOMS BROKERS
ASSOCIATION OF THE REPUBLIC OF LATVIA

Radisson SAS
HOTELS & RESORTS

Восточная Европа- новые возможности логистического бизнеса



29 мая - 02 июня 2006
Radisson SAS Daugava Hotel,
Рига, Латвия

ЕЖЕГОДНЫЙ КОНГРЕСС 2006

Международной федерации ассоциаций складов и логистики
(International Federation of Warehousing Logistics Associations)

Мероприятие для
лидеров
индустрии
логистики и складов.

Участники из более чем 20
стран мира, в их числе
Канада, Израиль, Маврикий,
Индия, Мексика, Иран,
Кипр, Тайвань, Италия,
США, Испания, Франция,
Индия, Япония, Китай,
Великобритания, Вьетнам,
Латвия, Россия и другие.

Организаторы



LBS INTERNATIONAL
CONFERENCES

Генеральный
медиа партнер



Технический
партнер



При участии:
Международной федерации
ассоциаций складов и
логистики, Министерства
транспорта и связи
Латвийской Республики,
Латвийской ассоциации
грузовых экспедиторов,
Евразийского
транспортного союза,
Федеральной таможенной
службы России.



01 июня 2006
Radisson SAS Daugava Hotel
Рига, Латвия

Семинар "Анализ эффективности складской деятельности"

Автор - Кеннет Б. Акерман
Один из ведущих мировых
специалистов по логистике

медиа партнеры

SKLADNO.RU

Телеграф

THE
BALTIMORE
COURSE

DIRECTORS

Информация он-лайн

www.ifwla2006.com

интернет: www.ifwla2006.com

тел.: +371 7326562, +371 6307905

2006 год: Reval Hotel Latvija становится самым крупным центром гостиниц, конференций и мероприятий в странах Балтии

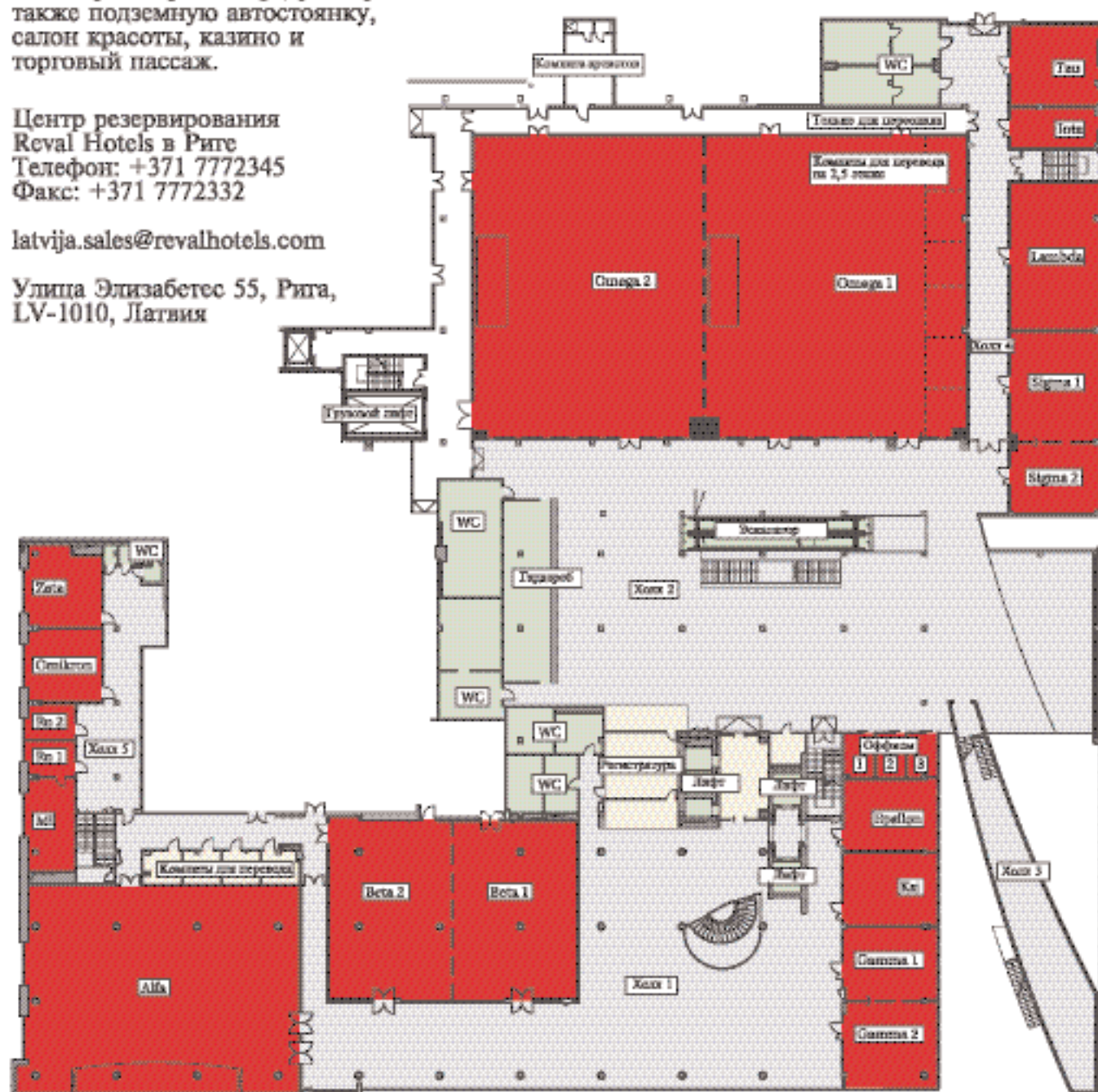
В ходе нового расширения Reval Hotel Latvija будут охвачены 587 гостиничных комнат более чем на 1000 мест. Гостиница станет самым крупным центром гостиниц, конференций и мероприятий в странах Балтии, предлагая помещения общей площадью 3700 м² с максимальной возможностью размещения 3000 человек, включая 20 современных конференц-залов, 5 залов (один из них полностью из стекла) и офисы. В самом большом конференц-зале Omega можно будет проводить мероприятия при участии более 1000 человек, для которых предлагаются разнообразные возможности планировки, в том числе амфитеатр с переносной системой стульев, грузовые лифты для выставок автомашин, системы синхронного перевода самых высоких стандартов и шесть кабин для перевода. Оборудование по современным технологиям, бесплатный беспроводной интернет во всей гостинице, современный интерьер, цифровые системы звука и света и возможность проводить видео конференции сделают новый центр конференций и мероприятий уникальным для данного региона.

Новое расширение предусматривает также подземную автостоянку, салон красоты, казино и торговый пассаж.

Центр резервирования
Reval Hotels в Риге
Телефон: +371 7772345
Факс: +371 7772332

latvija.sales@revalhotels.com

Улица Элизабетес 55, Рига,
LV-1010, Латвия



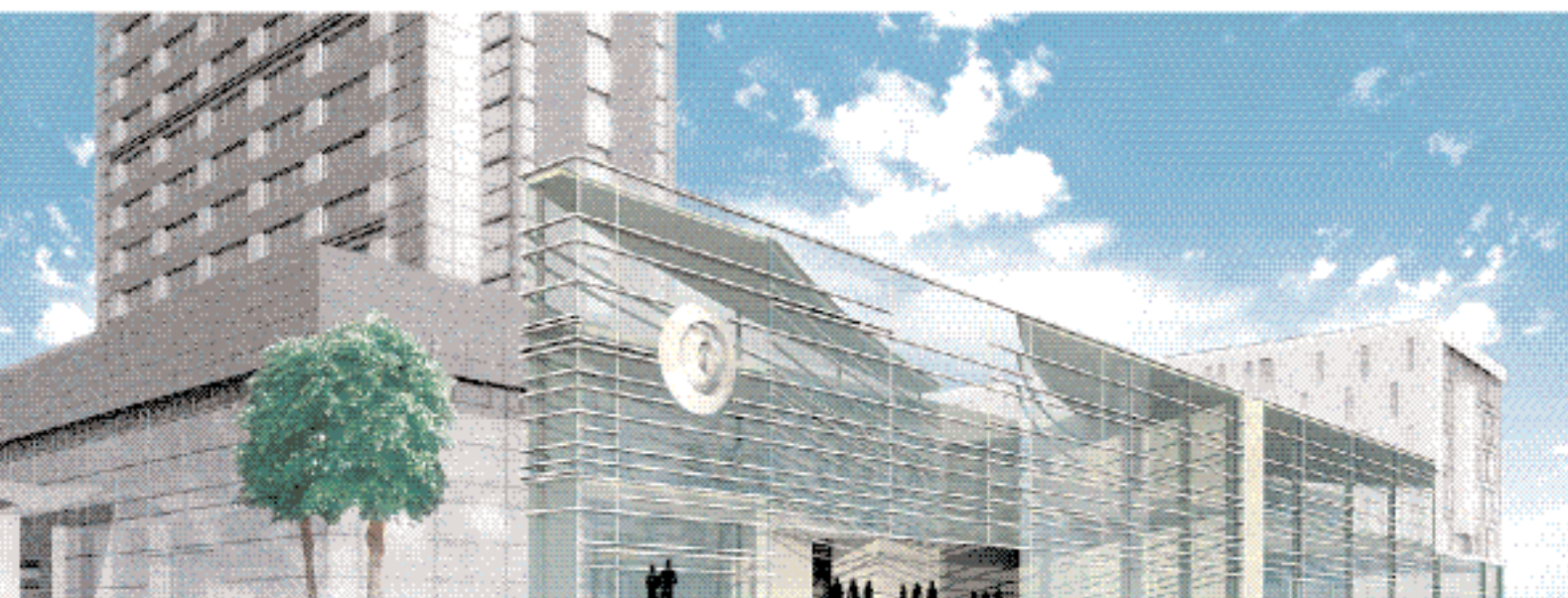
Помещение	m ²	Планировка в виде театра	Планировка в виде класса	Планировка в виде буфета II	Планировка приема
Α ALPHA	355	400	232	55	350
Β BETA	288	200	70		220
Β BETA 1	142	70	50	20	130
Β BETA 2	146	100	60	40	150
Υ GAMMA	96	90	60	28	65
Υ GAMMA 1	44	36	22	16	20
Υ GAMMA 2	52	36	22	16	20
Δ DELTA	130	50	30	20	70
Ε EPSILONS	44	42	24	16	20
Ζ ZETA	40	40	22	14	20
Ι IOTA	22	16			
Λ LAMBDA	82	94	50	28	50
Μ MI	25	16			
Ξ KSI	40	42	24	16	20
Ο OMIKRONS	40	40	22	20	20
Ρ RO 1	15				
Ρ RO 2	15				
Σ SIGMA	100	90	60	28	65
Σ SIGMA 1	40	42	24	16	20
Σ SIGMA 2	60	58	32	24	45
Τ TAU	45	42	24	16	20
Ω OMEGA	962	856		185	1000
Ω OMEGA 1	505	462	250	55	420
Ω OMEGA 2	457	374		87	330

Услуги и оборудование
Стандартное оборудование:

- ☐ Экран, ТВ, доска
- ☐ Проектор

Дополнительное оборудование:

- ☐ Оборудование видео конференций
- ☐ Оборудование синхронного перевода
- ☐ Аудио и визуальное оборудование
- ☐ Услуги курьера
- ☐ Распечатки, копии и сообщения по факсу
- ☐ Индивидуальная помощь во время мероприятий
- ☐ Услуги безопасности
- ☐ Кофейные паузы
- ☐ Деловые обеды
- ☐ Различные банкеты
- ☐ Цветочные композиции



Будущее за Business Travel

Ольга Павук, Анжела Ржищева, Латвия

Татьяна Коморская, Литва

Дмитрий Куликов, Эстония

Развитие бизнес-туризма в Балтии напрямую связано с наличием в каждой из стран высококлассных отелей. В Литве отелей больше, чем в Латвии, к тому же в Литве достаточно много мест для проведения деловых мероприятий помимо гостиниц. В то же время Эстония по числу гостиниц сравнима с Латвией, хотя мест в отелях самой северной из стран Балтии больше. Эстонцы опережают латышей именно за счет отелей эконом-класса типа “bed&breakfast” и небольших гостевых домиков. Спрос на “две-три звезды” стабильный, а главное — растущий. Именно такие, относительно недорогие, гостиничные места пользуются наибольшим спросом на рынке. А для обеспечения работой крупных игроков необходимо развивать бизнес-туризм.

В той или иной форме бизнес-туризм существует уже давно. Однако как о самостоятельном и высокодоходном виде туризма в Европе и США заговорили в 70-80 годы прошлого века. В 90-е годы эта сфера бизнеса приобрела особенно значительный размах, став одним из самых привлекательных секторов туристической отрасли. Заказчиками таких путешествий выступают компании, которые на выезде проводят семинары или конгрессы, а также предприятия, отправляющие своих сотрудников в поощрительные или мотивационные поездки. Многие корпоративные клиенты местом проведения таких мероприятий выбирают города Восточной Европы, в том числе и столицы Балтийских стран. Значительным плюсом для этих государств остается надежность: в то время как в разных точках планеты гремят террористические акты, Балтия остается спокойным регионом.

ЛАТВИЯ: ДЕЛОВОЙ ТУРИЗМ — ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

В последние годы в Латвии расширяется сегмент бизнес-туризма и двух его направлений: проведение конференций и мотивационные программы для сотрудников предприятий. С учетом рыночного спроса в стране строятся новые гостиницы, а уже существующие расширяют свои конференц-центры.

Business Travel — одно из наиболее динамично развивающихся направлений современного туризма. Также вместо понятия Business Travel используется английский термин MICE (Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions).

Еще несколько лет назад бизнес-туризм воспринимался многими как что-то, что должно заботить исключительно тех,

кто на этом зарабатывает — туристические компании и отели. Сегодня его уже начинают воспринимать как существенную часть выходящего туризма, имеющую большой потенциал для латвийской экономики.

По мнению специалистов, в Латвии Business Travel начал серьезно развиваться 3-4 года назад. По данным Латвийской ассоциации гостиниц и ресторанов, в 2005 году Латвию посетили 3,1 млн. туристов, 20% приходилось на бизнес-туризм.

“Деловой туризм — это то, за счет чего отели и гостевые дома могут выжить в межсезонье, — отметил БК директор Латвийского агентства по развитию туризма **Улдис Витолиньш**. — Пик туристического сезона у нас длится четыре-пять месяцев — с мая по сентябрь. В это время наполняемость рижских отелей составляет 80-90%, а в остальные месяцы теплится на уровне 40%. Именно привлечение бизнес-туристов помогает решить эту проблему. В этой связи особо актуальным является создание Рижского бюро конгрессов — *Inspiration Riga*, в котором есть доля капитала государства, самоуправления и частных предпринимателей. Ведь подготовка серьезных мероприятий международного или европейского уровня длится от двух до семи лет, все шаги расписываются на годы вперед. Без координатора, который будет представлять интересы Латвии на международном рынке, нам никогда не получить интересные бизнес-проекты. Сегодня такая возможность есть, поэтому, на мой взгляд, у латвийского MICE — большие перспективы”.

“Business Travel — очень выгодное направление. Пребывание делового туриста в стране в среднем составляет 2-3 дня, в то время как отдыхающего — 1-7 дней. Кроме того, деловые гости тратят в три раза больше, чем обычные путешественники, — говорит БК исполнительный директор *Inspiration Riga* **Игорь Клапенков**. — В целом же бизнес-туризм набирает обороты. Ежемесячно в Риге и Юрмале проходят 408 различных конференций и встреч, в которых принимают участие порядка 10871 человек. 42% — международные мероприятия. 54% бизнес-туристов используют услуги местных фирм. В 2005 году, по сравнению с 2004-м, число бизнес-мероприятий, организованных в Латвии, увеличилось на 52%. Их длительность выросла на 27%. Прирост участников составил 21%.

По статистике Рижского координационно-информационного туристического центра, в 2004 году в Риге было 45 гостиниц с 8693 спальными местами, а к концу прошлого года количество отелей составило 66 с числом мест в них 10400. В 2006 году в Риге прогнозируется появление еще около 10 отелей на 1300 номеров.

Самым большим из вступивших в строй отелей в прошлом году стал *Domina Inn Riga* на ул. Пулквежа Бриежа (248 номеров).

ТОП-10 КОНФЕРЕНЦ-ЦЕНТРОВ В ГОСТИНИЦАХ ЛАТВИИ, ПО ОБЩЕЙ ПЛОЩАДИ

Место	Наименование	Город	Кол-во залов	Кв. м
1	Reval Hotel Latvija	Рига	13	2070
2	Baltic Beach Hotel	Юрмала	13	1145
3	Maritim Park Hotel	Рига	10	2018
4	Radisson SAS Daugava	Рига	12	1095
5	Konventa seta	Рига	5	334
6	Reval Hotel Ridzene	Рига	7	330
7	Park Hotel Latgola	Даугавпилс	5	323
8	Hotel de Rome	Рига	3	262
9	Hotel Bergs	Рига	2	182
10	Amrita	Лиепая	1	76

Источник: Латвийская ассоциация гостиниц и ресторанов.

Более 100 комнат появились в *Profitcamp* на ул. Театра, а также в гостинице *Toto* на ул. Раунас и в *Kolonna* на ул. Тиргоню. В этом году самый крупный из ожидаемых объектов — гостиница на ул. Бривибас с 441 номером. Также в 2006-м должна открыться *Island* на Кипсале с 350 номерами, завершится реконструкция *Reval Hotel Latvija*, после чего в нем прибавится около 200 номеров. Компания *Reval Hotels* расширит свое присутствие в Балтийском регионе, построив к весне будущего года новый отель в самом центре города, напротив Верманского парка, по ул. Элизабетес.

Как рассказала БК исполнительный директор Латвийской ассоциации гостиниц и ресторанов **Санта Бока**, самыми большими конференц-центрами в Риге располагают *Reval Hotel Latvija*, *Radisson SAS Daugava* и *Maritim Park Hotel*. Есть что предложить заказчикам и другим столичным отелям: *Reval Hotel Ridzene*, *Hotel de Rome*, *Hotel Bergs*. Здесь могут одновременно разместиться от 50 до 500 человек. Порядок цен за аренду — от 7 до 150 латов в час, в зависимости от класса конференц-зала. Вместимость конференц-залов в других отелях от 20 до 100 человек.

По мнению С. Боки, в последние годы также все более популярным становится такой вид бизнес-туризма, как мотивационный. Он подразумевает презентацию новых продуктов, а также поощрительные поездки для сотрудников компании. При этом весьма популярна «смешанная программа»: к примеру, 1-2 дня работы плюс столько же отдыха. В этом случае гостям интересна не только Рига, но и другие города Латвии. В свою очередь, все больше латвийских компаний также стараются провести мотивационные мероприятия, не выезжая за пределы республики. Для этих целей хорошо подойдут старинные замки: Яунмокийский, Яунпилсский, Вентспилсский и др., а также такие дворцы, как Рундале и Межотне. Расширяется и сектор индивидуальных деловых поездок, которые гости стараются комбинировать с обычным отдыхом, благодаря чему они задерживаются в стране на 1-3 лишних дня.

Как отмечают специалисты, главной проверкой для отрасли станет хоккейный чемпионат и саммит НАТО. Очень многое зависит не от гостиниц, а от государственной политики по привлечению туристов в страну и созданию привлекательного образа Латвии, а также от новых рейсов дешевых авиакомпаний и от того, когда, наконец, начнет курсировать новый паром из Стокгольма. Чтобы привлечь иностранцев в межсезонье, необходимо активнее предлагать проведение различных конференций, форумов и семинаров.

При этом, по мнению И. Клапенкова, следует обратить внимание на реконструкцию Дома конгрессов, который может принять 1200 человек. Однако здесь не налажена необходимая инфраструктура, что позволило бы организовать работу в нескольких секциях, а также питание участников. Также в Латвии необходимо построить Центр конгрессов, который мог бы одновременно вместить до 5 тыс. человек. Очень важно, чтобы новостройке сопутствовала современная инфраструктура. Тогда Латвия станет действительно конкурентоспособной на европейском и международном рынке бизнес-туризма. «Большое будущее бизнес-туризма, — считает председатель правления компании *Baltic Travel Group* в Латвии, Литве и Эстонии **Влад Корягин**, — связано с развитием инфраструктуры, организацией разных мероприятий (чемпионаты, саммиты и т. д.), новизной региона для бизнесменов по сравнению со странами старой Европы, конкурентоспособными ценами и при этом качественными комплексными услугами. Деньги вкладываются в развитие инфраструктуры, увеличение авиаперевозок, въездного туризма в целом».

ЛИТВА: ТУРИСТ С ДИПЛОМАТОМ КАК ЗАЛОГ ПРОЦВЕТАНИЯ

По данным Департамента статистики Литвы, в 2004 году в Вильнюсе побывал приблизительно 1 млн. туристов. По оцен-

кам специалистов, в 2005 году этот показатель может вырасти на 30%. Примерно каждый второй турист прибыл в столицу Литвы по делам бизнеса.

Именно на этого туриста нацелены усилия сферы услуг: гостиниц, ресторанов, организаторов туристических “incoming” и “outcoming”, всевозможных бизнес-форумов. Помимо уважения к бизнесу как таковому, здесь прослеживается и прямой коммерческий интерес. Как известно, в Литве конференц-турист тратит за период своего обычно краткосрочного пребывания около 5 тыс. литов, в то время как обычный турист-путешественник в среднем тратит 957 литов. Правда, вполне возможно, что эта доступная статистика 2004 года несколько устарела, и туристы стали более расточительными.

Поскольку Вильнюс является членом Европейской ассоциации конференц-городов и присутствует на сайте ассоциации со всеми своими конференц-залами и прочими атрибутами делового мира, то, естественно, в поисках новых, еще не изученных мест часть представителей делового мира избирает его для своих встреч. За последнее время здесь собирались специалисты сердечной хирургии, инфекционных заболеваний, французские энергетики, работники арбитража стран Балтии, эсперантисты со всего мира... Для последних отдел туризма администрации Вильнюсского городского самоуправления издал брошюру-путеводитель на эсперанто. Для деловых туристов издается специальный журнал. Администрация Вильнюсского городского самоуправления издает брошюры MICE, ориентированные на иностранного туриста.

В прошлом году на выставке по туризму в Барселоне организаторы бизнес-туризма представили объединенный стенд. Объединенный стенд будет представлять Литву и в



HOTEL
MEDZĀBAKI
LATVIA
ANDRIUS JIMĀ

P	i	☎	☎
☎	☎	☎	☎
☎	☎	☎	☎

Do встречи в Medzābaki!

Medzābaki-2, Лиуаце,
(21 км южнее Риги - Таураине)
Центральная зона,
Рижский р-он. LV-2163
Тел. +371 714 7070
Факс: +371 7146 061
hotel@medzabaki.lv
www.medzabaki.lv

этом году: Литовская ассоциация туризма организует участие в выставке IMEX, которая состоится во Франкфурте. Это крупнейшая специализированная выставка организаторов конференций и так называемого стимулирующего туризма. В объединенном стенде от Литвы в ней примут участие: *Lietuvos turizmo birza*, *Delta Tours*, *West ekspres*, *Baltic-clipper*, *Lietuviskos atostogos*, *Baltic Saitas*, *Kelioniu laikas*.

В Вильнюсе около 10 реальных организаторов проведения конференций. Среди них: *AAA Wrislit*, *American Express Travel Services*, *Baltic Clipper*, *Baltic Travel Group Ltd*, *Baltijos keliai*, *Visus plenus* и др. Такие компании предлагают весь пакет. Директор компании *Visus plenus*, которая является членом Европейской ассоциации конференций и занимается организацией деловых форумов, **Пятрас Напрушис** в беседе с БК подчеркивает: к ним обращаются те, кому нужен не только зал, но и весь пакет услуг — от планирования бюджета, программы, размещения в соответствии с потребностями до развлекательных туров после завершения рабочей программы. Выбор зала зависит от клиента. Кто-то предпочитает центр, кто-то, опасаясь, что слушатели разбегутся, окраину или пригород. Кстати, свою нишу в качестве места для проведения конференций занимают и сельские усадьбы, и этот сегмент все больше растет.

Самые популярные конференц-залы, пожалуй, в гостиницах *Reval Hotel Lietuva*, *Le Meridien Villon*, *Radisson SAS Astorija*, *Holiday Inn*. Стоимость аренды зала зависит от его величины и уровня. Приблизительная аренда зала на полдня — от 300 литов (небольшой) до 6600 литов (около 1 тыс. человек), на весь день — от 550 до 11 тыс. литов.

ТОП-10 КОНФЕРЕНЦ-ЗАЛОВ В ГОСТИНИЦАХ ВИЛЬНЮСА

Место	Наименование	Кол-во залов	Вместимость крупнейшего зала, чел.
1	Le Meridien Villon Vilnius	39	1200
2	Reval Hotel Lietuva	20	800
3	Crowne Plaza Vilnius	8	550
4	Karolina Hotel and Conference Centre	13	550
5	Best Western Naujasis Vilnius	7	500
6	Holiday Inn Vilnius	4	250
7	Conti	4	250
8	Sarunas Hotel	5	230
9	Narutis Summit Hotels and Resorts, Baltpark Hotel Vilnius	3	200
10	Europa City Vilnius	4	150

Источник: Европейская ассоциация конференций.

ДРУГИЕ МЕСТА ПРОВЕДЕНИЯ КОНФЕРЕНЦИЙ В ВИЛЬНЮСЕ

Место	Наименование	Кол-во залов	Вместимость крупнейшего зала, чел.
1	Национальный театр оперы и балета	1	1130
2	Дворец конгрессов	1	967
3	Дом учителя	12	900
4	Выставочный центр Litexpo	7	500
5	Литовский национальный театр драмы	2	467
6	Ратуша	4	350
7	Forum Palace	5	230
8	Центр современного искусства	5	200
9	Научный институт международных отношений и политики	2	140
10	Межд. вильнюсский аэропорт	2	70

Источник: Европейская ассоциация конференций.

Во многих отелях есть свои “завлекаловки.” *Le Meridien Villon Vilnius*, помимо изумительной пригородной местности, предоставляет к услугам клиентов большой оздоровительный комплекс с бассейном, джакузи, банями, саунами, спортивным залом, залом для аэробики. У *Reval Hotel Lietuva* по соседству просто огромный ухоженный городской парк, а также изумительная городская панорама, открывающаяся из ресторана на верхнем этаже. Если конференции размещаются не специализирующимися на этом литовскими фирмами, а путем прямого заказа отеля, то, хотя обычно отели не оказывают услуг гидов, переводчиков, аренды автомобилей и прочего, их работники признаются, что фактически выполняют все пожелания клиента.

По словам П. Напрушиса, мнение о том, что после конференций гости рвутся на ознакомительные туры — сильно преувеличено. После окончания работы из деловых в простых туристов превращаются меньше 20% участников, остальные спешат по своим делам. Другое дело, если в гости приезжают бизнесмены из Америки или Японии. Прodelав значительный путь, они, как правило, участвуют не только в Вильнюсском, но и в специально организованных параллельных ознакомительных турах в Латвии и Эстонии. В целом, по его мнению, этот рынок растет так же, как растут туристические выставки.

Интересно, что партнеров туристической конференц-линии, обслуживающих большие фуршеты, в Литве заявлено всего семь. По данным Департамента статистики, в 2004 году туризм принес им 824 млн. литов дохода. Хотя, естественно, в каждой гостинице, работающей с туристами-предпринимателями, их прекрасно накормят. Тем более что дела у литовских предприятий, занятых в гостиничном и ресторанном бизнесе, идут успешно.

Власти города стараются сделать Вильнюс не только местом привлечения туристов, но и популярным бизнес-центром. Всего же в Литве работают 219 гостиниц, в которых одновременно могут поселиться 5300 гостей.

ЭСТОНИЯ: КОНФЕРЕНЦ-ТУРИЗМ ПРИОСТАНОВИЛ СВОЙ ПОБЕДНЫЙ ХОД

Причина — недостаточно развитая инфраструктура. В 2004 году в различных гостиницах Эстонии остановилось 1,37 млн. иностранных туристов, из которых 5%, или 62936 человек, приехали на семинар, конференцию или выставку. Через год ситуация с общим количеством туристов повторилась, однако тех, кто приехал с докладом или послушать его, было уже на 5 тысяч меньше (57587 человек). Вообще 2004 год был успешным для данного сектора, так как по сравнению с 2003 годом количество конференц-туристов возросло на 28%. Координатор исследований туристической отрасли отдела развития ту-

КРУПНЫЕ КОМПАНИИ, ЗАНИМАЮЩИЕСЯ ОРГАНИЗАЦИЕЙ БИЗНЕС-ТУРИСТИЧЕСКИХ МЕРОПРИЯТИЙ В ЭСТОНИИ

Профессиональные организаторы конференций (PCO)	Destination Management Estonia
Corpore Conference	Estonian Holidays
Estonian Conference Centre	Estravel AS American Express Travel
Frens Conference Service	Eventus Group
Via Hansa PCO	Go Travel Cassandra
Estravel — PCO osakond	Restling Event
	Via Hansa DMC

Компании по управлению путешествиями (DMC)

Baltic Event Service
Baltic Tours
Baltic Travel Group
Broadline Events

Компании по управлению мероприятиями

East Express
EstCruise
LunaVista Travel
Vitamiin

ризма Целевого учреждения развития предпринимательства Эстонии **Пирет Каллас** пояснила *БК*, что внушительный рост количества бизнес-туристов был связан прежде всего с общими тенденциями в туристическом секторе, проявившимися после вступления в ЕС. То есть, открытие границ, достаточно низкие по сравнению с западными странами цены, популярность и “узнаваемость” страны.

В 2005 году рекордно высокий показатель количества гостей, прибывших решать дела или расширять знания, снизился по сравнению с 2004 годом на 3%, что объясняется недостаточно широким ассортиментом предоставляемых в данной отрасли услуг. Попросту в последнее время работа по созданию новых конференц-залов, выставочных площадей и гостиниц, ориентированных на такого рода туристов, не велась. Одной из главных проблем опрошенные автором специалисты отметили отсутствие в Эстонии крупного централизованного конференц-комплекса. В основном все мероприятия проводятся в залах крупных отелей.

Тем не менее, говорит **Меели Яаксоо**, главный специалист по конференц-туризму из отдела по туризму Таллиннского департамента предпринимательства при городской мэрии, в последнее время на рынке конференц- и бизнес-туризма Таллинн сделал огромный шаг вперед. Международная ассоциация ICCA назвала столицу Эстонии самым быстроразвивающимся городом в этой отрасли (рост составил 50%) за последние 10 лет в мире.

Такой прогресс стал возможен благодаря тесному сотрудничеству с Европейской федерацией, объединяющей конференц-города (European Federation of Conference Towns). Вторым шагом к такому успеху можно считать широкую рекламную кампанию Таллинна в других городах Европы, которая привлекла внимание к эстонской столице. Коньком Таллинна стали: хорошее географическое положение, адекватное соотношение цены и качества, причем цены при профессиональном уровне сервиса заметно ниже европейских. С каждым годом инфраструктура становится все более удобной для проведения различного рода бизнес-встреч и семинаров, поскольку, помимо существующих известных гостевых брендов, количество представительства международных гостиничных сетей растет.

ТУРИСТЫ, ПОСЕТИВШИЕ ЭСТОНИЮ

	Отдых	Конференции	Командировки	Прочее	Всего
Янв.-дек. 2003	639275	49193	253082	116937	1058487
Янв.-дек. 2004	902507	62936	249477	159494	1374414
Янв.-ноябрь 2005	917819	57587	236863	158417	1370686

Источник: Департамент статистики Эстонии.

В 2004 году среди представителей отелей, конференц-центров и организаторов различных мероприятий было проведено исследование, которое показало, что в 2003 году состоялось 4248 встреч (местные, международные конференции, совещания и другие различные встречи). В них приняло участие 195299 делегатов. Международные мероприятия из этого числа составили 1451, а иностранных делегатов, посетивших Эстонию, было 52293. Как показало исследование, пик проведения конференций в 2004 году пришелся на осень, в течение которой состоялось 889 встреч. Самой популярной темой была экономика, и семинаров, организованных по этой тематике, — 762.

Существенная доля проводимых в Эстонии конференций проходит в Таллинне, иногда в Тарту и Пярну. В 2005 году 70% конференц-туристов остановились в Таллинне и лишь 8% — в Тарту и 5% — в Пярну. Самыми популярными местами проведения подобных мероприятий в Таллинне были: *Reval Hotel Olumpia, Sokos Hotel Viru, Radisson SAS*, а также *Pirita TOP SPA Hotel*. В Пярну —

Strand SPA & Conference Hotel, в Хартумаа — *Laulasmaa SPA & Conference Hotel*. Основными организаторами встреч зачастую являются крупные туристические фирмы, такие как *Estravel, Reisiexpert, Via Hansa Estonia, Raeturist*.

Что касается вместимости конференц-залов, то в среднем они рассчитаны на 500 участников. Но бывают и исключения. Так, например, в июне этого года состоится одно из самых масштабных в туристической истории Эстонии мероприятий — ежегодная европейская конференция Международной молодежной палаты JCI (Junior Chamber International), на которой ожидается свыше тысячи участников.

Свое мнение о будущем бизнес-туризма в Эстонии высказал *БК* **Малле Поттсепп**, вице-президент туристической компании *Estravel*: “Сейчас в Эстонии конференц-туризм на подъеме, однако такие страны, как Чехия и Венгрия потихоньку начинают вытеснять нас с рынка. Причина проста — больше возможностей и географическое расположение. С другой стороны, Эстонией стали интересоваться итальянцы и жители других южных стран. Эстония привлекает своими ценами и европейским сервисом, к тому же у нас все расположено рядом. Самая большая проблема — отсутствие крупного конференц-зала. Когда он будет построен и будет ли он вообще построен, неясно. Никто не хочет брать на себя такой риск, ведь это долгосрочный проект. В перспективе он принесил бы неплохой доход, однако инвесторы предпочитают развивать другую отрасль, гостиницы SPA, которые окупаются сегодня намного быстрее. Из-за этого мы теряем часть клиентов, которые хотели бы жить и проводить конференции в одном месте”.

РИГА ТАЛЛИНН ВИЛЬНЮС



Почему некоторые туристы лучше других проводят время в странах Балтии?

- реорганизация отелей
- транспорт и гиды, владеющие несколькими языками
- лучшие рестораны и культурные программы
- специально организованные экскурсии
- обслуживание клиентов
- конференции, встречи и мотивационные туры

www.btgroup.lv

Наше отличное знание родного края, всеобъемлющий подход к вашим требованиям, богатый профессиональный опыт и оригинальные идеи обеспечат успех мероприятию любого масштаба.

Baltic Travel Group
Destination Management

ул. Тиргача, 8 • Рига, LV 1060 • **ЛАТВИЯ**
 тел. + 371 7226428 • факс + 371 7226387 • e-mail: info@btgroup.lv
 ЭСТОНИЯ: тел. + 372 6116252, e-mail: info@btgroup.ee
 ЛИТВА: тел. + 370 6 2808876, e-mail: info@btgroup.lt

Eventus Group — ключ к успеху вашей конференции!

Eventus Group (PCO/DMC) — это интенсивно развивающаяся современная стильная компания, специализирующаяся на предоставлении широкого спектра высококачественных услуг в сфере делового туризма в Балтийских странах.

Наша задача — быть верным выбором клиента в имеющемся многообразии услуг!

Несколько причин для сотрудничества с нами:

- Мы креативны и следим за последними трендами в мире делового туризма
- Ответственно подходим к разработке и осуществлению проекта до мельчайших деталей
- Гибкие
- Реагируем на самые сложные и экстраординарные запросы в течение 24 часов

Предлагаем клиенту именно то, что ОН ищет, и превращаем в настоящий успех:

- Конференции, семинары, бизнес встречи
- Incentive, team building
- Развлекательные программы
- Эксклюзивные программы в уникальных местах
- Тематические туры и экскурсии

Сколько клиентов, столько программ! Единственное ограничение бесконечного множества комбинаций — желания и нужды клиента. Именно поэтому список услуг постоянно обновляется.

Мы можем гордиться нашими клиентами, которые расширяют географию конференций с Eventus Group на протяжении многих лет!



www.eventusgroup.ee

www.eventustravel.com

Eventus Group Ltd
Tonismagi 2/ Endla 3
15189 Tallinn, Estonia

Phone: +372 6307322
Fax: +372 6555516
info@eventustravel.com



Профессионалы отдела Con-ex специализируются в организации и проведении конференций, мероприятий и семинаров.

Наша задача – создать интересную и увлекательную программу конференции, семинара или мотивирующего мероприятия, подходящего требованиям Вашей отрасли, которое с удовольствием будут вспоминать его участники.



Ул. Кальню, 8
Рига, LV-1050, Латвия
Тел. +371 7085082
e-mail: conex@latviatours.lv
www.con-ex.com



МЫ ОРГАНИЗУЕМ ВАШ УСПЕХ!

Бизнес и досуг идут рука об руку для гостей нашего отеля

О настоящем и будущем гостиницы рассказывает БК региональный управляющий сети *Reval Hotels* в Латвии, генеральный директор *Reval Hotel Latvija* Хейкки Ванханен.

Латвийский сектор в группе *Reval Hotels* предоставляет самые большие возможности конференц-залов в Балтийском регионе. Каков портрет вашего среднестатистического гостя?

Правда, что мы являемся самой крупной сетью в Балтии. Основной поток наших гостей идет прежде всего из Финляндии, вслед за ней — Германия, за ними — Великобритания и Эстония, которые делают четвертое место по количеству гостей, за ними следуют туристы из Швеции и Норвегии. Стоит отметить, что туристы из Южной Европы все чаще посещают наши отели, это относительно новый и не освоенный для нас рынок. Главная причина значительного увеличения числа гостей — членство Латвии и других Балтийских стран в ЕС, а также улучшение работы воздушного транспорта. Наши гости — те, кто хочет исследовать новые места пребывания, и бизнесмены, ищущие новые возможности. Это и есть главные причины, по которым они приезжают в Латвию, и именно поэтому мы крепко здесь держимся.

Как развивается туристический бизнес в Латвии?

Интересный поворот, наблюдаемый сегодня, в ситуации *Reval Hotel Latvija* — постепенно отель становится самым большим центром для конференций и мероприятий в Балтийских странах. Исторически соотношение туристов, приехавших отдохнуть, и деловых туристов было 50 на 50. Теперь ситуация изменилась, поскольку приблизительно 60% наших гостей приезжают для участия в различных конференциях и семинарах в течение весеннего и летнего периода, оставаясь у нас на выходные. Бизнес-туристы выбирают наш отель, поскольку мы предлагаем самые современные и изысканные возможности сервиса. У нас есть 20 многофункциональных конференц-залов, и мы предлагаем решения, сделанные на заказ, для самых разных мероприятий и участников. К тому же отель располагает ресторанами, барами, ночным клубом, казино, фитнес-центром и салоном красоты. Очень важно предоставлять нашим гостям все возможные способы для развлечений и отдыха.

Расскажите о последних достижениях и перспективах отеля?

Основная идея после расширения нашего отеля — обеспечить большое количество мест и средств для обслуживания растущего числа туристов и различных мероприятий. Конечно, мы хотели бы предоставить нашим гостям больше возможностей для бизнеса, поскольку мы относимся к отелям выше среднего класса, но мы не должны забывать о возможностях развлечений для деловых людей. Туристы обычно не ищут самые дешевые гостиничные места, они выбирают хороший сервис как для отдыха, так и для бизнеса. Мы хотим помочь Латвии стать самым привлекательным местом для туристов.

Каковы дальнейшие планы развития *Reval Hotel Latvija*?

Мы ищем благоприятные возможности в Балтии и за ее пределами, особенно в России, в Санкт-Петербурге и Москве, а также в Украине. Наша стратегия — дальнейший рост. Другое направление — завершение расширения *Reval Hotel Latvija* с тем, чтобы возможностей для деловых мероприятий и развлечений стало больше (в будущем площадь отеля увеличится приблизительно до 1700 квадратных метров). Плюс к тому, у нас появится 205 новых гостиничных номеров, главным образом, наивысшей категории. И еще одна новинка — внутренняя стоянка — существенное дополнение к новой части отеля.

Как вы расцениваете возможности бизнес-туризма в Латвии?

Одну вещь можно сказать наверняка: деловые люди во всем мире более активны в поиске новых возможностей, и мы должны принять этот вызов. С другой стороны, эти туристы играют очень важную роль в балансировании заселения в течение года, поскольку в основном мы полностью забронированы в летние месяцы. В отличие от зимнего периода, когда бронирование падает приблизительно до 50%. Существуют такие мегасобытия, как чемпионат мира по хоккею в мае, который, я уверен, мы сможем выдержать. Это большой вызов для нас и огромная возможность прорекламировать Латвию.



ХЕЙККИ ВАНХАНЕН: Постепенно *Reval Hotel Latvija* становится самым большим центром для конференций и мероприятий в Балтийских странах.

Каким вы видите будущее вашего отеля в Риге?

После того как в апреле 2006 года завершится расширение и все работы по реконструкции, мы станем самым конкурентоспособным и привлекательным отелем, конференц-центром и центром развлечений для наших гостей и жителей Латвии. Неудивительно, что *Reval Hotel Latvija* иногда называют “голубой мечтой”. Это действительно так. •

REVAL HOTEL LATVIJA (С АПРЕЛЯ 2006 ГОДА)

- Самый большой бизнес- и конференц-отель в Балтийском регионе
- Расположен в деловом и торговом центре Риги, в 5 минутах ходьбы от живописного Старого города
- 587 современных гостевых комнат
- Центр для конференций и мероприятий предлагает: 20 конференц-залов, 5 холлов, 3 бизнес-офиса, помещение для проведения встреч и банкетов, вмещающее до 3 тыс. участников

REVAL HOTELS В БАЛТИИ

- 3 страны — Латвия, Литва и Эстония
- 7 отелей
- 1894 комнат
- 62 конференц-зала
- 10 ресторанов

Специальное предложение для отелей и туроператоров Балтии!

подпишись на *Балтийский курс*
на один год
за 45 EUR или 27 LVL
и получи

- бумажную версию журнала
- доступ к электронному архиву

Звоните Елене по тел. +371 7062650
Пишите по e-mail jelena@baltkurs.com
Счет будет выслан на указанный вами адрес

www.baltkurs.com

Holiday Inn
Meetings Network



**Мы предоставим вам все, что
необходимо для деловой встречи**

Отель Holiday Inn целиком обновил организацию деловых встреч и конференций, с тем чтобы удовлетворить любые ваши желания. Мы поможем создать дружелюбную атмосферу благодаря превосходно оснащенным техникой эргономичным помещениям для проведения деловых мероприятий. Для того чтобы назначить время и место или обсудить детали предполагаемого форума свяжитесь с нашей командой Meetings Network Team.

Holiday Inn Vilnius
+370 5 210 30 00

Šeimyniškių str. 1,
Vilnius, Lithuania
holiday-inn@ibc.lt
www.holidayinnvilnius.lt





Ridzenes Residence

на берегу старинной реки



Здание

- 72 квартиры площадью 70 – 250 m² на шести этажах
- Эксклюзивные двухуровневые квартиры с балконами и террасами
- Салоны и магазины на первом этаже
- Высококачественные лифты "Otis", обеспечивающие доступ в подземный гараж на 75 мест
- Система кондиционирования воздуха и выводы для камина в каждой квартире
- Уютный и благоустроенный внутренний дворик

Сервис

Ridzenes Residence это здание класса "de Luxe", в котором позаботились о высоком качестве проживания и комфорте, вплоть до самых мелочей. Если станете владельцем квартиры в этом доме – в миг забудите о решении повседневных бытовых вопросов. Об этом позаботится обслуживающий персонал дома. Система сервиса Ridzenes Residence разработана на основе практики и лучших традиций отелей класса люкс. Уделите свой время настоящим ценностям – наслаждайтесь утренним солнцем, вдохновитесь на новый трудовой день или ловите мгновения отдыха в тишину вечером. А свои заботы оставьте менеджменту здания – уборку квартиры, стирку и глажку белья. Администратор дома выслушает каждую вашу просьбу. Остается только пожелать – шампанское, билет на премьеру в оперу, вывоз такси, бронирование авиабилета. Чудеса случаются!



Безопасность

Безопасность здания гарантирует служба охраны Ridzenes Residences. Въезд в гараж дома возможен только при использовании чип-карты. Служба охраны ведет круглосуточное видеонаблюдение всего здания, окружающей территории, внутреннего двора, гаража и лифтовых холлов. Каждая квартира оборудована видео домофоном, осуществляя таким образом контроль над доступом в здание. Ridzenes Residence полностью оборудована автоматической системой пожарной сигнализации, пожаротушения и дымоудаления.



Предлагается проект



Предлагается ипотечный кредит

PRIVATE BANKING





Hotel Business in Ukraine

Investments. Construction. Management

- I. Hotel Business: Development Prospects and Investments
- II. Strategic Management of Hotel Complex
- III. Legal aspects

Invited speakers: Ministry of Culture & Tourism • Kiev City Council • Administration of Urban Development
• Double W Company • Radisson SAS Hotel • Dondass-Palace Hotel • Jones Lang LaSalle Hotels
• Opera Hotel • InterContinental Hotels Group • Landmark Hotels & Properties • Great Hotels Organisation

Host
Hotel

General
Partner

Exclusive
Law Partner

Under
support of

Information
support



Organizer



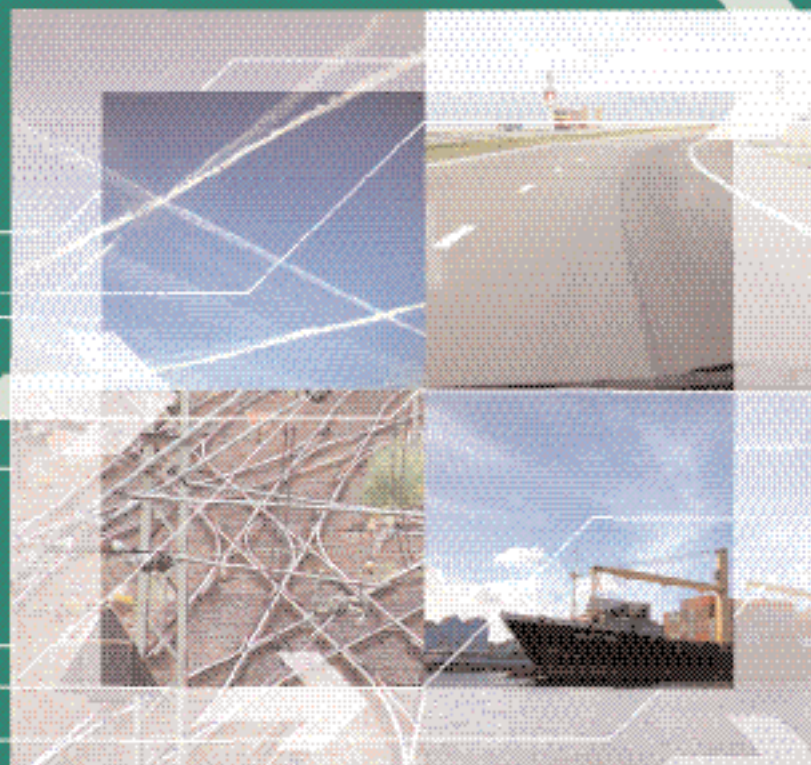
To register please visit www.rms.kiev.ua
or call + 380 44 537 37 27



ВАША ДОРОГА К УСПЕХУ!



www.transkazakhstan.kz



ТРАНЗИТ

ТРАНСКАЗАХСТАН 2006

Казахстанская международная выставка
ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

6-8 сентября
Астана, Казахстан

Организаторы:



МБК "Алматы Сканд" (для казахстанских компаний)
Тел: +7 (3272) 58 25 35; Факс: +7 (3272) 58 25 58
E-mail: export@mbk.kz
Менеджер проекта: Соухова Гулжигит

Iteca (открыты СНГ и международные компании)
Тел: +7 (3272) 58 34 34; Факс: +7 (3272) 58 34 44;
E-mail: industrial@iteca.kz
Менеджер проекта: Чернышова Юлия

ITE Group PLC (Motor & Transport Division)
Tel: +44 207 588 52 45; Fax: +44 207 588 51 27
E-mail: transport@ite-exhibitions.com

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта
и коммуникаций Республики Казахстан

Нужен ли бизнесмену психолог

Анжела Ржищева

Движение латвийской экономики к рыночным отношениям с неизбежностью повторяет закономерные процессы, которые протекали и протекают в странах с развитой рыночной экономикой. Среди этих процессов — интеграция бизнеса и прикладных наук, особенно психологии.

Наша жизнь не стоит на месте. Новые условия требуют новых технологий в бизнесе, новых идей, знаний, навыков, методов, а иногда — нового взгляда на привычные действия. Наш мозг работает по законам не менее четким, чем закон притяжения. Особенности личности влияют на наше поведение в любой ситуации. Не зная этого, мы считаем многие проявления мистикой или фокусами. Зная, можем сделать свою жизнь такой, какой мы действительно хотим ее видеть.

Аспекты использования выводов психологии в бизнесе многогранны. Среди них: активизация психических факторов в повышении производительности труда (как коллектива, так и самого бизнесмена); повышение эффективности обучения, социально-психологический тренинг, отбор персонала, его изучение, учет психологического фактора в рекламе, маркетинге, PR, психологическое обеспечение эффективности переговоров и т. д.

ПРЕСТИЖНАЯ И ПРАКТИЧЕСКАЯ ПРОФЕССИЯ

Профессор, доктор психологии, ректор Высшей школы психологии (ВШП) Балтийского русского института (1999-2004 годы), ныне директор программ магистратуры ВШП **Ирина Плотка** стояла у истоков создания в Латвии ВШП. По ее мнению, в последние годы профессия психолога становится все более популярной и востребованной в обществе.

“На мой взгляд, людей, которые приходят к нам учиться, привлекает не только престиж этой профессии, — отметила И. Плотка. Несомненно, часть студентов чувствуют призвание к этой специальности, а некоторые из них хотят заниматься наукой. Однако немало студентов ВШП стремятся через профессию решить личностные проблемы. И в этом нет ничего плохого. В последние годы практическая психология становится неотъемлемой частью жизни каждого из нас, хотим мы этого или нет. Стремление к риску, мотивация — избегание неудач

или достижение успеха, личностные приоритеты, уровень притязаний, уверенность, самооценка — вот некоторые составляющие современного психологического портрета личности. Только проанализировав свои особенности, человек сможет осознанно на них влиять, выбирать стиль деятельности, подходя-



ИРИНА ПЛОТКА: “В последние годы практическая психология становится неотъемлемой частью жизни каждого из нас, хотим мы этого или нет”.

щий именно ему, достичь внутренней гармонии в своих личных и профессиональных устремлениях, высвободить внутренние ресурсы. Но как это сделать на практике? Необходимо ответить на ряд простых и в то же время важных вопросов. Как возникают эмоции, когда они вредны и чем могут быть полезны? Стоит ли прислушиваться к своему внутреннему голосу? Известно, что бороться со стереотипами сложно. А что же с ними делать? Как сделать мышление позитивным? Я лидер? А могу им стать? А хочу? Без помощи психолога, в арсенале которого много надежных, проверенных техник и инструментов, не обойтись. Используя их, становясь успешным креативным специалистом. Узнавая больше о себе, своих ресурсах и особенностях можно стать осо-

бенным — таким, каким может быть только отдельно взятая личность”.

НЕ НАВРЕДИ!

“Очень важно, чтобы, обратившись к психологу, предприниматель получил действительно профессиональный совет по принципу “Не навреди!” — отметила зампреда Балтийской ассоциации практических психологов (БАПП) **Айя Дудкина**. — С этой целью и создана БАПП. Ныне она объединяет более 100 специалистов, которые консультируют как в Риге, так и в других уголках Латвии. Все они проходят обязательную сертификацию и ресертификацию, что является своего рода гарантом качества. Конечно, это не означает, что психологи, не являющиеся членами БАПП, предоставляют некомпетентные услуги. Однако выбирая специалиста, я бы порекомендовала обязательно справиться о его профессиональной компетенции”.

НЕОЦЕНИМЫЙ ПОМОЩНИК

Александр Самойлов — один из первых “свободных” латвийских психологов, которому довелось применить академические знания, полученные в Ленинградском университете, на практике, занимаясь кадровым мониторингом управленческого персонала. За плечами Александра — опыт работы в Республиканском социологическом центре. В начале 90-х ему довелось трудиться в Департаменте полиции, где он занимался экспертной оценкой кадрового управленческого потенциала сотрудников, как вновь принимаемых, так и назначаемых на новые должности. Ныне А. Самойлов является психологом 65-й Рижской средней школы, а в свободное время консультирует и родителей, и бизнесменов.

По мнению А. Самойлова, многие латвийские предприниматели о психологии вспоминают обычно тогда, когда не срабатывают обычные, общепринятые методы решения проблем бизнеса. В этих ситуациях может эффективно помочь только специалист-психолог или группа психологов. Дело в том, что психологи обладают методиками диагностики установок, отношений в коллективе сотрудников на уровне их зарождения, когда они тщательно скрываются, а порой и не ясны для самих обследуемых, не

осознаны ими. Это позволяет принимать оптимальные упреждающие решения.

“Решающим фактором успешного бизнеса являются кадры, — отметил А. Самойлов. — Для этого у психолога есть достаточно эффективные методики заочного, бесконтактного изучения работников, например, по их биографическим данным. Кроме того, наличие на фирме высококвалифицированных специалистов не делает излишним их психодиагностику с выдачей индивидуальных рекомендаций по совершенствованию,



АЙЯ ДУДКИНА: “Очень важно, чтобы, обратившись к психологу, предприниматель получил действительно профессиональный совет по принципу “Не навреди!”

осознанию своего индивидуального стиля деятельности, диапазона деятельности как желательных, так и малоцелесообразных для данной личности, психокоррекцию, психотренинг. Этим должна заниматься психологическая служба фирмы. И это приносит серьезные плоды для бизнеса в целом. В моей практике были случаи, когда с помощью определенных методик удалось выявить, к примеру, “кратов”, которые присваивали себе прибыль компании”

У любой фирмы рано или поздно появляется потребность получить более точную информацию о своих потребителях, клиентах. Обычно для проведения таких исследований привлекают социологов, однако, по мнению А. Самойлова, целесообразнее включать в эту работу и психологов, так как важно знать именно психологические характеристики потребителей, а не только собирать о них стандартные данные: пол, место жительства, уровень дохода...

В основе всей маркетинговой информации лежат именно психологичес-

кие установки так называемой “целевой аудитории” потребителей. Не зная их, не пытаясь на них активно воздействовать, продать что-то весьма трудно, продавать регулярно — просто невозможно. Польза же от рекомендаций и работы психологов на порядок превосходит потраченные деньги.

НЕ ДАЙ СЕБЕ “ЗАРЖАВЕТЬ”

Чтобы бизнес процветал, мало уметь работать с деньгами — надо уметь работать с людьми, а здесь, как в балете: ничему нельзя позволить в себе “заржаветь.”

“Манипулировать другими людьми на самом деле очень невыгодно. Как это ни парадоксально может прозвучать, для человека, который ценит свое время и деньги, полезно и выгодно вкладывать свое время и деньги в людей, то есть формировать вокруг себя команду единомышленников, — отметил А. Самойлов. — Именно такая среда развивает бизнес, именно тогда планы руководителя встречаются активную поддержку, а сотрудники получают больше удовлетворения от работы и приносят фирме гораздо больше денег, многократно превышающие затраты на их заработную плату. Эту задачу сложно решить без психолога, который выстроит или откорректирует систему подбора и обучения персонала, поможет руководителю создать в компании эффективную корпоративную культуру и комфортную эмоциональную среду, сформирует конкретные навыки управления собой и другими. Приведу пример. В моей практике был случай, когда предприниматель создал команду единомышленников, однако не сумел удержать позиции лидера. В один прекрасный день его сотрудники уволились и создали свою фирму. Таким образом бизнесмен сам породил для себя конкурентов. Обратись он своевременно к психологу, ситуацию удалось бы предотвратить.”

ГОВОРИТЬ “НА ОДНОМ ЯЗЫКЕ”

Неотъемлемая часть бизнеса — переговоры. Как договариваться, не жертвуя своими интересами? На какие финансовые компромиссы можно пойти бизнесмен и сам разбирается — здесь психолог не нужен. Но в ходе переговоров важно как можно лучше понимать партнера — с недостатком понимания, как правило, и связаны все неудачи. “Овладеть техникой ведения переговоров можно с помощью тренингов, информация о которых регулярно поступает от консалтинговых компаний, — отметила А. Дудкина. — А кроме этих навыков предприниматель для достиже-

ния целей в бизнесе должен обладать и психологическими качествами: он должен быть стрессоустойчивым и достаточно зрелым человеком, чтобы уметь противостоять трудностям. Предпринимателю важно уметь и профилировать, и решать массу “хронических” задач как в личной сфере, так и в сфере бизнеса — и с необязательными партнерами, и с недисциплинированными сотрудниками. Не игнорировать, не драматизировать, а воспринимать как неизбежные атрибуты своей профессии и гордиться тем, что он может их своевременно решать. Для этого необходимы навыки управления собственной жизнью в первую очередь — только тогда возможно будет и управление другими, и управление процессами, в которые задействованы другие люди. Люди — это возможности, это ресурс. Поэтому обязательно нужно



АЛЕКСАНДР САМОЙЛОВ: “В моей практике были случаи, когда с помощью определенных методик удалось выявить, к примеру, “кратов”, которые присваивали себе прибыль компании”.

учиться общаться и постоянно развивать в себе способности располагать к себе людей и делать их своими союзниками. Это, кстати, помогает не только состоявшимся бизнесменам, но и тем, кто стремится создать свой бизнес, либо продвигаться по карьерной лестнице.”

МОЛОДОЙ БИЗНЕС

Говоря о психологии, как о бизнесе, собеседники БК были единомышленны: эта сфера в Латвии пока еще находится в зачаточном состоянии. Однако все больше предпринимателей и среднестатистических потребителей осознают необходимость в консультациях психолога с целью формирования эффективного бизнеса и удачной жизни. •

Активность в позиции Сороса? Еще активнее!

Григорий Зубарев

*Директор Балтийского бюро политических консультаций
Группа ZET, Латвия*

В начале марта гостем радио *MIX FM 102,7* в прямом эфире очередной программы из цикла “С властью — по-русски” был заместитель исполнительного директора “Фонда Сорос-Латвия” **Петерис Винкелис**. Беседовали на тему “Почему негосударственные общественные организации (НГО) стремятся стать пятой властью?”

КТО ВЫ, ДЯДЯ СОРОС?

Г-н Винкелис, ваша карьера развивалась вполне поступательно: пресс-атташе латвийского посольства в России, политический аналитик в центральном аппарате МИДа, советник посольства Латвии в США и вдруг крутой поворот — “Фонд Сорос-Латвия”? Почему?

На дипломатической службе я защищал вполне конкретные ценности: демократию, правовое государство, толерантность и уважение прав и мнений любых меньшинств, но в 2001 году появилась возможность продолжить это не на государственной службе, а в политике, и я решил попробовать. Полученный опыт оказался полезным, я его применяю в НГО, чем и доволен.

И почему теперь, будучи верным своим идеалам, вы их защищаете именно у Сороса?

То, что вы назвали идеалами, три столпа, без которых ни одна европейская демократия не может быть процветающей. Согласитесь, что по всем этим направлениям в нашей стране есть еще много, что делать. И фонд Сороса этим занимается в Латвии уже тринадцатый год.

Первый свой миллиард Д. Сорос заработал тем, что, играя на понижение, спекулировал против британского Центробанка столь активно, что вынудил девальвировать фунт стерлингов. Таким же манером действовал и в Азии, премьер-министр Малайзии назвал его безответственным спекулянтом и обвинил в организации самого крупного валютного кризиса на континенте. Как вы соотносите успехи своего патрона с защитой демократии, правового государства и защитой прав меньшинств?

Семье Джорджа Сороса удалось избежать в Венгрии и нацистского, и коммунистического террора. Это повлияло на его мировоззрение и стало одной из причин того, что он последовательно борется с тоталитарным мышлением и способствует тому, чтобы все большее количество стран и народов мира могли воспользоваться основными правами человека, демократическими правами. Это касается и балтийского региона.

А что, без фонда Сороса развитие демократических процессов в Латвии обречено на неудачу?

Конечно, нет. Вне зависимости от действия в нашей стране фонда Сороса, Латвия — уже зрелое демократическое государство. Ей даже участь Италии не грозит, где премьер Берлускони может изменять законы, как хочет, чтобы правосудие не смогло призвать его к ответу. Но, думаю, за последние 13 лет фонд внес значительный вклад в то, чтобы наша страна успешно стала членом ЕС, в ней стало больше демократии, чем раньше.

В интервью австрийскому изданию *Der Standard* Сорос говорил, что “мировой порядок практически прекратил свое существование. И ответственность за это лежит на США. По-



ПЕТЕРИС ВИНКЕЛИС: Фонд Сороса имеет правление, в которое входят уважаемые граждане Латвии, и они принимают решения.

скольку, будучи мировой державой, они определяют порядок вещей, а остальной мир следует ему? Послушайте, я не хочу, чтобы моя страна придерживалась порядка, который определяет кто-то там за океаном. Вы же, участвуя в деятельности фонда Сороса в Латвии, этому способствуете. Нет?

Нынешнее правительство США критикуется со стороны политиков и общественных деятелей как в Европе, так и в США. Америка как самая мощная и богатая держава в мире призвана показывать пример другим, в том числе и в соблюдении норм международного права. А критика как раз и вызвана тем, что в последние годы этого примера США не показывают, они во многом пошли по пути принятия односторонних решений.

Г-н Винкелис, показывать пример — это одно, а по Соросу устанавливать порядок вещей обязательный для других — это иное. И не зависит от того, кто ныне в США у власти, не так ли?

В Евросоюзе, в том числе и в Латвии, все законы и порядки устанавливаются национальным и евросоюзным законодательством. Конечно же, США, впрочем, как и Китай или Япония, какое-то влияние на эти законы имеет, но весьма

опосредованное. С моей точки зрения, главное влияние США идет через те ценности, которые они проповедают и соблюдают или не соблюдают.

То есть, ваш большой босс Сорос настаивает, чтобы весь мир следовал ценностям пусть не американского правительства, но американского государства?

Сорос не считает, и никогда не считал, что весь остальной мир должен подчиняться порядкам, устанавливаемым Америкой. Однако очевидно, что страна, производящая четверть мирового валового продукта, самая мощная в военном отношении, естественно, своими решениями, своим поведением, своей внешней и внутренней политикой оказывает очень серьезное влияние на то, что происходит в мире. Мир был бы совершенно иным, если бы, скажем, не было операции в Ираке, тех или иных решений американского правительства. Естественно, таким влиянием многие огорчены.

ШКОЛА СОРОСА ДЛЯ ЮНЫХ ДЕМОКРАТИЙ

У Сороса выработан совершенно четкий алгоритм, по меньшей мере, для стран бывшего соцблока. Под фамилии известных правозащитников и интеллектуалов, отобранных самим же Соросом, создается фонд, затем в фонд идут финансовые вливания, местные знаковые лица оказываются якобы на передовой, а Сорос остается за кулисами. И создается впечатление, что на политические процессы влияют душевные порывы интеллектуалов, а не целенаправленная реализация соросовской стратегии видения мира, который он называет “открытым обществом”. Разве не так?

Конечно, каждый, в том числе и мы с вами, Григорий, понимает то, что видит, в меру своей испорченности. Я бы остановился на том, что вы негосударственные общественные организации (НГО) метко называли пятой властью. А я бы это назвал активной гражданской позицией. У нас с вами как у граждан есть право раз в четыре года избирать политиков в парламент, и ожидать от них решений, которые способствовали бы развитию страны в наших интересах. Если же на протяжении этого четырехлетнего периода мы хотим, чтобы наше мнение было услышано, например, о неудовлетворительном качестве образования...

... то без Сороса нам удовлетворения получить невозможно?

Не о Соросе речь, а о том, что мы можем возвысить свой голос, объединиться в НГО и предъявлять власти свои интересы. И фонд Сороса как раз и способствует тому, чтобы люди таким правом воспользовались, не сидели пассивно эти четыре года по лавкам, но, объединенные, выступали за свои интересы и ценности и реально влияли бы на принятие властных решений.

Для меня вполне приемливо, когда Петерис и Григорий создают общественную организацию, ее деятельность привлекает внимание зарубежных радетелей за латвийское общественное благо, приходит старина Джордж и говорит: “Ребята, вы делаете великое дело, вот вам деньги — продолжайте и развивайтесь!” В вашем же случае все с точностью наоборот: Сорос дает деньги, на них нанимают Григория и Петериса, которые и занимаются фундаментальными ценностями того же Сороса. Мне это не нравится, а вам?

Сорос поддерживает демократию, правовое государство и толерантность в обществе. Нравится это вам или не нравится — это ваше дело. Каждый имеет право означенные ценности поддерживать или не поддерживать, способствовать их продвижению в обществе или не способствовать. Такова практика в большинстве демократических государств мира. Даже Беларусь под нею подписалась.

Как же тогда умудряются выживать те развитые европейские страны, в которых нет фондов Сороса? Как же там сохраняются и развиваются ценности, о которых вы говорите?

В разных странах и ситуация различна. И ценности, развитию которых способствует Фонд “Сорос-Латвия”, записаны в нашей Конституции, проекте Конституции Европейского Союза, других базисных документах объединенной Европы.

“ПОЛКОВНИК” ЛЕМБЕРГС ПРОТИВ “РЯДОВОГО” СОРОСА

Не об этом ли видении Соросом демократических ценностей говорил бывший президент Грузии Эдуард Шеварднадзе, напрямую обвинивший вашего патрона в организации “революции роз” в Тбилиси, заявив, в частности, что именно фонд Сороса финансировал создание в Грузии организации “Кмара”, под лозунгами которой Шеварднадзе был свергнут, а власть взял маленький друг большой Америки г-н Саакашвили? По аналогичному сценарию прошла “апельсиновая” революция на Украине и “тюльпанная” в Киргизии. Это называется экспортом демократии на деньги негосударственной общественной организации?

Демократию экспортировать невозможно. А Шеварднадзе не свергли, его не выбрали президентом, вот он и ищет в Соросе внешнего врага, не сумев управлять страной в условиях демократии. И будь там Лукашенко, или Путин, или Каримов, им нужен внешний враг, на которого можно было бы свалить свои неудачи.

И в тех странах, где фонд Сороса участвовал в формировании гражданского общества, он тем самым поддерживал право граждан на справедливые и честные выборы. И в результате осуществления народами этого своего права, в некоторых случаях у государственного руля встали новые люди. Однако прямой поддержки каким-либо политическим силам фонд Сороса не оказывает, он лишь способствует, чтобы народ смог сделать свободный выбор. Поэтому неудивительно, что носителям тоталитарного мышления или политическим неудачникам возможность реализации этого права не нравится.

Как известно, в Грузии главным начинщиком движения “АнтиСорос” является **Игорь Георгадзе**, полковник КГБ, организовывавший покушение на того же Шеварднадзе, долгое время скрывающийся в России под прикрытием российского правительства. Оттуда он и руководит своим движением. В этом же ряду стоят и Лукашенко, и Каримов, и Туркменбаши. Огорчает, что и в Латвии есть люди, желающие пополнить эту шеренгу.

Это вы к тому, что движение “АнтиСорос” в Латвии возглавляет “полковник КГБ” Лембергс?

Упаси господи! Латвия — не Беларусь, Лембергс — не Лукашенко, и даже не полковник. В нашей стране никакие лукашизмы и каримовщины невозможны.

Оставим за скобками, что “кинуть” национальные валюты нескольких стран, как это сделал Сорос, недоступно и для полка полковников КГБ, но у вас есть возможность здесь и сейчас камня на камне не оставить от утверждения неполковника КГБ Лембергса, будто Сорос через свой латвийский фонд пытается превратить нашу страну в свою колонию. Попробуете?

Лишь обращаю внимание на то, что абсолютно идентично и синхронно с Лембергсом и теми же словами говорит и Игорь Георгадзе.

Вот и зловещий альянс нарисовался: Лембергс — Лукашенко — Георгадзе?

Не-е-ет, нет-нет-нет. Скорее всего, абсолютнейшее совпадение, передача мыслей и идей на расстоянии, да и интернет под боком. Думаю, что этих людей объединяет сходное мировоз-

зрение. Что ж, у них есть на это право. Как говорит философ **Карл Поппер**, нет абсолютной правды, нет на нее монополии ни у кого. Даже у газеты *Diena*.

Поппер и у **Сороса** ходит в любимых философах, а в одном из интервью он говорил: “Весь мир действительно настроен против Америки. Я шокирован масштабами недоверия и оппозиционности среди общественности, а также в правительствах многих стран. Это означает, что международного сообщества в целом больше не существует. Это действительно крах Запада”. Не означает ли сие, что своими специфическими методами **Сорос** стремится поднять Европу из “краха” для возрождения доверия к Америке?

Конечно, огорчает, что в последние годы в солидарности западной цивилизации появились серьезные трещины. Они во многом вызваны тем, что, с одной стороны, европейские страны не смогли и не захотели понять тот шок и то фундаментальное изменение в мышлении американцев, которые произошли после 11 сентября. С другой стороны, трещины в европейской солидарности с Америкой связаны с тем, что правительство США решило, по сути, справляться с видимыми ему угрозами безопасности если не в одиночку, то в группе с некоторыми странами-единомышленниками. При этом не воспользовалось всеми инструментами построения более широкой коалиции и принятия решений в полном соответствии с действующими международным правом. И абсолютно очевидно, что трещины эти необходимо суживать, ибо перед вызовами с Ближнего Востока стоит весь демократический мир.

ПРОГРАММИРОВАНИЕ СОРОСА

Если посмотреть на открытую информацию о фонде “Сорос-Латвия”, то получается, что последний опубликованный вами отчет касается 2002 года, то есть года выборов в нынешний Сейм. Причем отчет состоит из двух строчек: из 2,3 млн. долларов США, используемых фондом в 2002 году, 1 млн. направлен на развитие гражданского общества, а 0,6 млн. на формирование правового государства. На вашей странице в интернете раздел “Календарь конкурсов” просто не открывается. Почему ваша, как оказывается, не совсем открытая НГО проснулась к активной деятельности именно за год до выборов в 9-й Сейм?

Да, навигация нашего сайта www.sfl.lv действительно требует улучшения. Отчеты за все предыдущие годы на нем есть, но только на латышском языке. Все проекты последних двух лет объединены в одном списке. Так, программа “Правовое государство” содержит девять проектов, которые курирует или сам фонд, или общество за открытость “Делна”. Что же касается конкурсов на получение грантов, то фонд “Сорос-Латвия” их организацию прекратил. При этом НГО “Фонд Балтийско-Американского партнерства” (ФБАП), соучредителями которой в 1998 году являлись правительство США и фонд “Открытое общество” в Нью-Йорке, ежегодно конкурсы грантов для неправительственных организаций проводит.

Видел я программу этого фонда. В ней указывается, что цель ФБАП, курируемого также фондом **Сороса**, укреплять профессионализм и жизнеспособность негосударственных организаций. В том числе, содействовать участию НГО и общества в принятии государственных решений, обучать, консультировать НГО и предоставлять им гранты для зарубежных поездок. И какими же критериями пользуется ФБАП, выбирая ту или иную негосударственную организацию для содействия ей?

Рассказывать долго, отсылаю интересующихся на сайт www.bapf.lv. Все полученные заявки рассматривает экспертная

комиссия. А среди основных критериев — способность организации к долгосрочному развитию, к большему профессионализму. В основной своей массе такие организации невелики по размеру, и получение грантов являются для них одним из важных источников поддержки.

Мне было интересно, кто же относится к негосударственным организациям в Латвии. На сайте Центра НГО обнаружил список из 13 наименований, среди которых, естественно, сам Центр, а также упомянутый вами ФБАП, общество инвалидов, Европейское движение Латвии, организация “Спасите детей!”, некий клуб “Майя”, Латвийская конфедерация работодателей, Совет латвийской молодежи, Латвийский учебный центр массовой информации, Латвийская ассоциация торговцев, Ассоциация защиты интересов потребителей и — никуда не деться — фонд **Сороса**. И если вы и ваш фонд регулярно указываете на то, что защита прав меньшинств — одна из ценностей, отчего же в этом списке нет ни одной организации национальных меньшинств?

Гранты выделены организации старообрядцев, Латвийской ассоциации школ с русским языком обучения, Латвийский комитет по правам человека, “Золотой клубочек”. К сожалению, реальностью в Латвии все еще является то, что, как показывают социологические исследования, представители национальных меньшинств в меньшей степени, чем другие жители страны, участвуют в работе неправительственных организаций.

А если и участвуют, то такие организации либо не формализованы, либо имеют специфический национально-культурный характер. Конечно, было бы важным, если как можно больше латвийцев из этнических меньшинств участвовали в работе НГО самого широкого спектра, зарегистрировали свои неформальные организации на законных основаниях.

ОТ ЧЬЕГО ИМЕНИ ГОВОРИТ СОРОС?

От чьего имени говорит негосударственная организация “Фонд Сорос-Латвия”?

Только и исключительно от своего имени.

А свое — это чье?

Фонд имеет правление, в которое входят уважаемые граждане Латвии, и они принимают решения: что поддерживается фондом, какие направления деятельности развиваются.

А правление уважаемых людей утверждает Институтом **Сороса** в Будапеште или в Нью-Йорке?

Правление само возобновляет свой состав.

То есть, само себя утверждает, получая деньги от **Сороса**?

Да.

А на самом деле, фонд **Сороса** желает ли изменения в политической ситуации в Латвии и пытается ли реально влиять на три ветви власти, имея в подручных отдельных представителей власти четвертой, то есть СМИ?

Фонд **Сороса** выступает за демократию, правовое государство и толерантность. И способствует этим ценностям через те проекты, которые поддерживает, не обладая при этом монополией на правду и стараясь, чтобы этой монополии не было и у других.

Понятно. Сорос? Пытается? Влиять? На действующую власть? Через свой фонд? Или фонд сам по себе пытается принудить власть принимать решения, которые фонд **Сороса** считает нужными?

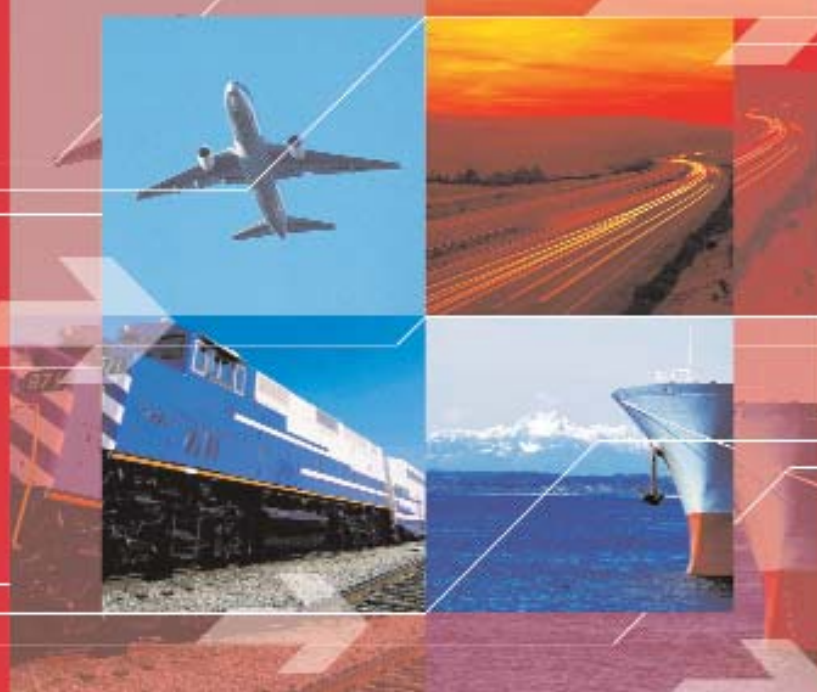
Фонд поддерживает демократию, правовое государство и толерантность. Естественно, это оказывает влияние на политическую жизнь в стране.

Понятно. Вопросов больше не имею. Спасибо! •



ВАШЕ МЕСТО ВСТРЕЧИ
НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ ДОРОГ
ЕВРОПЫ И АЗИИ!

www.transcaspian.az



ТРАНСКАСПИАН

5-я ЮБИЛЕЙНАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО
ТРАНСПОРТУ, ТРАНЗИТУ И ЛОГИСТИКЕ

17-19 МАЯ 2006
БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

Спортивно-Концертный Комплекс
имени Гейдара Алиева

ОРГАНИЗАТОРЫ:



Тел.: +994 12 447 47 74
Факс: +994 12 447 89 98
E-mail: transport@iteca.az

Весна европейской транспортной политики

Расцвет логистики

Юджин Этерис

Европейская комиссия (ЕК) сравнительно недавно освоилась с новыми терминами, понятиями и концепциями в транспортном секторе, такими как транспортная логистика или интермодальность (использование различных комбинаций транспортных секторов для перевозки грузов). Но уже сегодня ЕК стремится возложить ответственность за реализацию этих концепций на страны-члены ЕС. Последние перекладывают бремя ответственности уже на фирмы и компании, старающиеся выработать решения, которые бы соответствовали требованиям рынка. В конце лета должен быть подготовлен первый вариант директивы ЕК по логистике.

Почти весь прошлый год руководство ЕС пыталось разработать меры оптимизации транспортной политики региона. Благо административные рычаги и средства для этого есть — комиссар ЕС по транспорту **Жак Барро** одновременно является и вице-президентом ЕК. Эти усилия привели к тому, что уже в середине февраля нынешнего года ЕК обнародовала свои планы, главное место в которых уделяется, как и следовало ожидать, “дальнейшему совершенствованию логистики для развития принципов интермодальности”.

Следует отметить, что такое решение не было простым для ЕК: потребовалась некая переориентация приоритетов. В предшествующие годы, как известно, основная идея политики ЕС была направлена на перевод грузопотоков с автомобильного на рельсовый и морской виды транспорта, а также придание железнодорожному транспорту существенного приоритета по сравнению со всеми другими транспортными модулями.

Важно, что оптимизация грузопотоков в Европе теперь рассматривается как важная часть общей политики экономической интеграции ЕС и увеличения занятости (что вытекает из положений Лиссабонской стратегии). Не менее важно, что ЕК рассматривает логистику как важный инструмент, который как бы предназначен “цементировать” названные цели и задачи Евросоюза. Не забывая, одновременно, и о вкладе логистики в развитие альтернативных дорожному всех других видов транспорта.

ГЛАВНЫЕ ОРИЕНТИРЫ КОМИССИИ

Наиболее важными в новых подходах ЕК являются следующие ориентиры:

- развитие и совершенствование уже существующей транспортной инфраструк-

туры (например, внедрение модульных большегрузов, а не упор на создание новой структуры);

- разработка стандартов качества услуг в транспортном секторе и придание им режима законности;

- широкое использование ИТ-средств для контроля транспортных потоков, начиная с уровня самих предприятий (например, систем GPS), что должно в перспективе сократить себестоимость транспортных услуг;

- ужесточение контроля за перевозкой особо опасных грузов, особенно с учетом нынешнего этапа борьбы с мировым терроризмом;

- совершенствование форм и методов ответственности (гражданской, уголовной и др.) на транспорте;

- дополнительные меры кооперации транспортных фирм с терминалами региона и диспетчерскими службами при внедрении интермодальных видов транспорта.

ПРАВИЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ

Ряд Балтийских стран уже заранее подготовились к выполнению столь масштабных задач. Так, в некоторых из них (Швеции, Латвии, Эстонии и др.) были созданы ассоциации, предполагающие более активное внедрение принципов логистики, часто на базе уже существующих транспортных компаний или объединений. В других (например, Ассоциации транспорта и логистики Дании) намечены мероприятия по практическому претворению планов ЕК. Такие инициативы направлены на то, чтобы дать реальную опору рамочным инициативам ЕК. Такие местные инициативы важны еще и потому, что они позволяют правильно переориентировать деловые круги на новые приоритеты в политике транспортного развития ЕС.



ЖАК БАРО: Комиссар ЕС по транспорту одновременно является и вице-президентом ЕК.

Вместе с тем новые ориентиры должны учитывать и новые правила, которые в определенной мере ограничивают работу водителей, особенно большегрузных авто: это правила, касающиеся времени водителей за рулем, времени отдыха между сменами, отпусков, повышения квалификации и др. В этом плане важно, отмечают скандинавские руководители, чтобы дополнительные “отягощения” не привели к удорожанию транспортных услуг и нагрузкам на деловую активность.

ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЛАНЫ ЕК

Весной 2006 года ЕК намерена завершить подготовительный этап работ. Затем последует этап более детальной проработки инициатив стран-членов, направленных на унификацию новых подходов. В конце лета предполагается подготовка первого варианта директивы по логистике. Затем в течение финского полугодового президентства в ЕС эта работа будет продолжена. Отрадно, что финское руководство уже заявило о приоритетности таких работ. Оно и понятно — Финляндия такое же транзитное государство, как и другие Балтийские страны. •

ВОСЬМАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА – СИМПОЗИУМ «ТРАНСУКРАИНА 2006» 24 - 26 ОКТЯБРЯ 2006



THE EIGHT INTERNATIONAL EXHIBITION-SYMPOSIUM «TRANSUKRAINE 2006» 24 - 26 OCTOBER 2006



Министерство
транспорт Украины
Ministry of Transport
of Ukraine



Министерство
Промышленности
Украины
Ministry of Industrial
Policy of Ukraine



Координирующее
транспортное совещание
стран СНГ
Coordinating transport
meeting of the
CIS member countries



Евросеверо-азиатский
транспортный союз
Euro-Arctic Transport Union



Ассоциация
судостроителей Украины
Association of Shipbuilders
of Ukraine



Ассоциация
«УкрПорт»
Association «SeaPort»



Ассоциация
Международных
Фрахтовщиков Украины
Association
of International Freight
Forwarders of Ukraine



Государственная
администрация
Одесской области
State Administration
of Odessa Region



Администрация
Одесского городского совета
Odessa City
Administration

ОРГАНИЗАТОР ВЫСТАВКИ



Организатор: ЧП РИЛ «МедиаКомпас»
ул. Жуковского, 15, 65026, г. Одесса, Украина
Тел./факс: +38 (0402) 355-999 (многоканальный),
transukraine@biscart.com / www.mediacompass.com.ua

Organizer: «MediaCompass»
Zhukovskogo str., 15, 65026, Odessa, Ukraine
Tel./fax: +38 (0402) 355-999 (multichannel),
transukraine@biscart.com / www.mediacompass.com.ua

Энергетические проблемы Европы

Уроки и последствия для стран Балтии

Юджин Этерис

Многие европейские политики и лидеры бизнеса обвиняют Россию в нынешнем витке “раскручивания спирали” энергокризиса в Европе. Это не совсем корректно, так как энергетическая политика как отдельных стран Европы, так и всего ЕС явление, мягко говоря, архаичное. На национальном уровне — это сфера почти полной государственной монополии, а на уровне Евросоюза, с его общим рынком по большинству секторов экономики, такая “общая” политика напрямую даже не названа. Словом, как говорится, “несчастье помогло”, и Европа заговорила о проблемах энергетики региона.

БК не остался в стороне обсуждения этих проблем: мы коснемся состояния регулирования энергетики в ЕС и связанных с этим проблем Балтии.

ПОМНИТЬ ИСТОКИ, НО КАКИЕ?

Некоторые политики и обозреватели напоминают, что европейская интеграция началась с энергетического сектора. В какой-то мере это верно: первый договор шестерки стран Европы в 1951 году действительно касался угля, в то время почти основного энергоресурса региона. Но не это было главным почти полвека назад: тогдашний договор (Объединение угля и стали) ставил заслон использованию этих двух источников сырья для военных целей.

Вопросы энергетики региона регулировались в другом договоре 1957 года и, как ни странно, касались совсем другого (как тогда считалось приоритетного) источника ядерной энергии. История показала, что формулирование приоритетов оказалось не совсем верным: Европа продолжает быть зависимой от жидких углеводородов, и лишь в некоторых странах Европы АЭС дают 20-30% электроэнергии (Франция, Англия).

Сегодня ЕС пожинает плоды своего недальновидного подхода к энергопо-

литике. До сих пор в сводном тексте договора о Евросоюзе (в редакции 1993, 1999 и 2003 годов) энергетическая политика даже не названа. В паре статей раздела 15 договора говорится лишь о так называемых трансъевропейских сетях (Trans-European Networks), или TEN, где энергетика упоминается наравне с транспортом и телекоммуникациями (ст. 154-156). В предшествующем составе Еврокомиссии вопросы энергетики и транспорта были вообще в одном департаменте; лишь в новом ее составе был выделен специальный пост комиссара по энергетике (который занимает представитель Латвии **Андрис Пиебалгс**). Думается, что это было вызвано главным образом потенциальной значимостью сектора, не говоря уже о необходимости наделения новых руководителей “своим портфелем”.

ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ: ОДИН ЗА ВСЕХ И ВСЕ ЗА ОДНОГО

Зависимость от внешних источников энергоресурсов не может не беспокоить лидеров ЕС как в новой, так и старой Европе. Так, одним из важнейших приоритетов нового канцлера Германии **Ангелы Меркель** стала стратегия энергетической безопасности. Ее кабинет даже представил руководству ЕС в февра-

ле этого года специальный план работ, рассчитанный на 15 лет (!), где координация национальных подходов в источниках и рынках сырья названа “абсолютно необходимой”.

Такая координация должна в первую очередь преодолеть все еще сильную госмонополию в вопросах энергетики и засилье крупных энергогигантов в регионе. Комиссар ЕС по конкуренции **Нели Кроз** заметила недавно, что энергетическим компаниям стран ЕС грозят судебные разбирательства в случае нарушения правил конкуренции. Правда, выполнить такую “угрозу” совсем не просто: в десятке крупнейших энергогигантов Европы — почти поголовно госмонополии с огромной рыночной капитализацией: от 90 млрд. долларов (*EDF — Energi de France*) до 10 млрд. долларов (немецкая *Vattenfall*) — значительно больше, чем годовой ВВП Латвии или Эстонии. Для сравнения: где-то в середине “десятки” находятся *ЕЭС России* с капитализацией в 28-29 млрд. долларов.

Нынешний президент Польши **Лех Качиньский** в газете *Financial Times* (10.02.06) называет парадоксом положение, когда энергобезопасность региона находится за пределами компетенции ЕС. Он даже предлагает странам ЕС и НАТО заключить специальный договор, который бы защитил эти страны на случай “энергетической угрозы”, происходящей как от собственно секторных проблем отрасли, так и политических решений некоторых стран-поставщиков энергосырья. Здесь, как замечает польский президент, вполне годится “принцип мушкетеров”: один за всех и все за одного.

СТРАНЫ БАЛТИИ: ЭФФЕКТ БУМЕРАНГА

Январский газовый кризис настоял не только старых членов ЕС, но и почти все остальные страны Европы, включая и Балтию. Вопрос выходит за пределы только, так сказать, собственной энергетической самодостаточности или зависимости от “непредсказуемых” поворотов российской политики. Объединяющим эти два фактора параметром является энергетическая безопасность — и стран Балтии, и Евросоюза в целом. Как отмечают многие балтийские политические лидеры, российское руководство заставило эти страны серьезно задуматься как об эффективном использовании энергоресурсов, так и об их широкой диверсификации.

Балтийским руководителям видятся следующие принципы устойчивой энергополитики:

- предпринять повышенные усилия по энергетической самообеспеченности стран Балтии (и всего ЕС), включая выделение средств на развитие альтернативных источников;
- работать в направлении интеграции национальных энергосистем, что не только позволит получать энергию из разнооб-

разных источников, но и эластично использовать имеющиеся резервы;

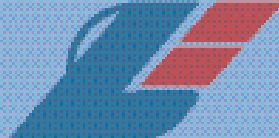
- провести серьезные пилотные исследования уже одобренных или действующих энергосетей с целью все более широкой диверсификации энергоресурсов с учетом как экономических реалий, так и экологических принципов (так, некоторые проекты транспорта нефти и газа могут нарушить хрупкую экологию Балтийского моря).

Как видно, эти принципы практически смыкаются с планами работ и намерениями многих других политических лидеров ЕС, образуя своеобразный эффект бумеранга: от ЕС к Балтии и обратно.

Но у энергетической проблемы есть и другая, не менее важная для Балтии, так сказать, “финансово-валютная” составляющая. Дело в том, что расширение еврозоны на Восток, о чем мечтают и страны Балтии и Евросоюз, будет существенно затруднено последствиями инфляции, вызванными повышением Россией ценами на поставляемый газ. Такова была реакция центробанков Эстонии и Литвы еще летом 2005 года, когда российский монополист *Газпром* только

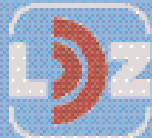
намекнул на “адекватное повышение” тарифов. Не секрет, что эти две Балтийские страны хотели бы вступить в еврозону где-то в 2007 году, и единственный камень преткновения — 2-процентный рубеж инфляции, к которому они весьма близко подошли. Сегодня Эстония и Литва платят за тысячу кубов газа из России по 85-95 долларов, тогда как Польша — 120 долларов (страны ЕС платят еще больше). *Газпром* грозит в течение 2-3 лет довести балтийские цены до польского уровня, а то и выше. Очевидно, что планы этих стран на вхождение в еврозону будут отодвинуты на неопределенный срок (в Латвии инфляция гораздо выше — на уровне 6-7%).

Скорее всего странам Балтии придется считаться с фактическими реалиями на европейском континенте, где соседство с Россией, обладающей более четверти мировых запасов газа (и примерно столько же нефти), предполагает наличие определенной степени “координации”. Желательно, не в ущерб экономическим интересам своих стран. В этом вопросе будущая общая энергополитика Евросоюза сможет сказать свое веское слово. •



SABIEDRĪBA AR ĪEROBEŽOTU ATBILDĪBU

«L- EKSPRESIS»



Пассажирские перевозки по маршрутам

Рига—Москва

Рига—Санкт-Петербург

Рига—Гомель

Рига—Трускавец



SIA "L-EKSPRESIS"

Справки 7233095-7232620 e-mail: service@ldz.lv, www.ldz.lv

Сервис-центр на Рижском центральном железнодорожном вокзале предлагает:

- визовую поддержку,
- заказ и доставку билетов курьером,
- перевозки багажа по железной дороге в страны СНГ,

Финансовая интеграция в ЕС: контроль и надзор

Юджин Этерис

Четвертая, заключительная статья из серии обзоров *БК* по вопросам финансовой интеграции в Евросоюзе посвящена такой специфичной сфере функционирования финансовых рынков, как контроль и надзор. Эти вопросы всегда находились в сфере пристального интереса в ЕС, хотя практическая реализация контрольно-надзорных функций (КНФ) была и остается крайне сложным делом. Содержание КНФ весьма различно в странах ЕС. В примерно половине государств эти функции выполняют центральные банки, а различные государственные структуры выполняют контрольные функции в сфере ценных бумаг и страхования.

То, что внимание руководящих органов ЕС продолжает ориентироваться на КНФ в сфере финансовых услуг, подчеркивают и недавно принятые документы Еврокомиссии. Так, в декабре 2005 года Комиссия представила новую стратегию развития финансовых услуг, которая, по словам комиссара ЕС по делам общего рынка **Чарли Маккриви**, предполагает более тщательное соблюдение финансовой дисциплины. Среди пяти основных пунктов новой стратегии, два напрямую связаны с КНФ: внедрение более активного регулирования во все сферы деятельности ЕС и внимание к вопросам совместимости в работе надзорных органов на местах.

НАДЗОР ВНЕШНИЙ И ВНУТРЕННИЙ

Широко известный Базельский комитет финансового регулирования (БКФР) провел очередную акцию среди 30 крупнейших банков Европы — пятую по счету за последние годы, направленную на укрепление стабильности банковской системы региона. Действия БКФР — дорогое “удовольствие” для банков: соблюдение базельских правил по внедрению международных стандартов отчетности финансовых институтов и американских требований по корпоративному надзору обойдется банкам в солидную сумму. В зависимости от размеров банков, соблюдение требований БКФР-2 будет стоить банкам от 30-60 млн. до 80-150 млн. долларов.

Правила БКФР-2 были приняты в конце 2004 года и вступят в силу для стран ЕС вместе с Директивой по финансовому контролю (Capital Requirements Directive). Финансовый мир понимает необходимость такого контроля. Как заметил председатель Базельского комитета по банковскому контролю **Джими Каруна** (он же — руководитель Центробанка Испании) около 100 государств мира, а это больше половины стран планеты, уже высказались за

внедрение этих правил до конца 2010 года. В окончательной редакции БКФР-2 будут внедрены для некоторых стран в 2007 году и для всех стран конвенции — в январе 2008 года. Однако уже сегодня вполне очевидны серьезные разногласия между странами по поводу, например, таких острых вопросов, как разногласия между национальным органом надзора, который несет ответственность за работой головного органа международного банка и надзорных органов страны пребывания, контролирующей работу филиалов и отделений такого банка.

ФИНАНСОВАЯ ИНТЕГРАЦИЯ И КОНТРОЛЬ

КНФ имеют самое прямое воздействие на реальное воплощение средств и методов финансового регулирования. В самом общем виде действия ЕС в этом плане реализуются по двум направлениям:

- надзорные и контрольные функции, осуществляемые на основе национальных мер регулирования и контроля и усилиями местных органов;
- различные регулятивные меры, принимаемые органами ЕС и дополняющие выше-названные усилия стран-членов.

Как уже отмечалось в предыдущих статьях этого цикла (см. *БК* №№ 33-35), главные усилия по финансовой интеграции Евросоюза сосредоточены в Финансовом плане ЕС 1999 года (ФСАП), дополненном и модифицированном в конце 2005 года. Этот план в качестве основной задачи предусматривал и финансовую стабильность.

Некоторые усилия органов ЕС следует упомянуть особо: это результаты работы группы Брауэра, разрабатывавшей механизмы разрешения кризисных ситуаций в финансовом менеджменте и работу Комитета Ламфаласы по регулированию и надзору рынка ценных бумаг (см. *БК* № 35).

Кроме того, уже в 2002 году финансово-экономический комитет ЕС (Экофин)

подготовил обширный анализ механизмов регулирования ЕС по вопросам финансовой стабильности и контроля. Для этой цели в ЕС были учреждены три новых рабочих комитета: по ценным бумагам, страхованию и надзору за банковским сектором.

Действуя в русле международных тенденций, ЕС также уделяет пристальное внимание вопросам отчетности в механизмах финансового регулирования: еще в 2001 году в силу вступила так называемая Директива справедливой оценки (Fair Value Directive). Задача директивы состояла в том, чтобы как-то применить международные стандарты отчетности (IAS-39) к финансовому рынку ЕС. Так, уже в 2002 году ЕС предусмотрел, чтобы все компании и фирмы, котирующиеся на биржах ЕС, включая и те, что работают в секторе финансов и страхования, начиная с 2005 года представляли консолидированную отчетность по типу IAS-39.

СИСТЕМЫ ПЛАТЕЖЕЙ В ЕС

Главные трудности финансового контроля проистекают из существующих в ЕС различных систем платежей. Как известно, расчетные транзакции и платежи в ЕС подразделяются на 4 основные группы (такая сегментация сказывается вполне положительно главным образом на оценке рисков менеджмента):

- система “Таргет” — через нее, как правило, проходят крупные платежи, которые подлежат регистрации через Европейскую банковскую ассоциацию (ЕБА) в системе ЕЦБ;
- система “Евро-1” — через нее проходят не слишком крупные платежи и расчеты; эта система несколько медленней “Таргет”, но также оперирует через систему ЕБА;
- система “Степ-2” — через нее проходят все оптово/кредитные платежи (также регистрируемые через ЕБА);
- система так называемых устойчивых платежей, которая позволяет элиминировать риски платежей, включающих различные категории валют. Платежи совершаются одновременно с валютным обращением.

Однако наряду с указанными “унифицированными” группами, имеется целый ряд платежных инструментов и механизмов, используемых в отдельных странах ЕС. Так, чеки в качестве средств платежа активно используются в Англии

и Франции, кредитные трансферты весьма популярны в Голландии и Финляндии и т. д. В среднем по ЕС (на душу населения) в качестве основных платежных средств используются следующие механизмы: а) кредитные платежи, б) дебитные и кредитные карточки (самая большая группа платежей), в) прямые дебитные трансферты и г) платежи, предусматривающие использование чеков (наименее распространенная система).

Такая картина платежей резко контрастирует с США, где применяются в основном только две системы — дебитные/кредитные карточки и чековые книжки. В то время как в Европе среднестатистический житель в год делает менее 150 транзакций, в США эта цифра равна 270.

SEPA — СИСТЕМА ЕДИНООБРАЗНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ

После введения единой валюты в ЕС был создан Европейский платежный совет с целью мониторинга и контроля платежей в зоне евро (система SEPA). С лета 2003 года к ней присоединилась система “Степ-2”, которая охватила кредитные и оптовые платежи. Система SEPA (единые платежи в евро-зоне), как и другие механизмы, выполняла одну главную цель — ускорение интеграции (в том числе финансовой) в общем рынке. В декабре 2005 года с целью упрощения и унификации платежей Комиссия выступила с новыми инициативами по совершенствованию SEPA, которая позволит сэкономить в ЕС примерно 50-100 млрд. евро ежегодно. Недостатки в контроле платежных инструментов и их фрагментарность обходятся ЕС в 2-3% ВВП. После консультаций с промышленниками и ЕЦБ Евросоюз предполагает внедрить SEPA в 2010 году.

Среди других факторов, направленных на совершенствование контроля в сфере финансовой интеграции, можно указать следующие:

- институциональные структуры по типу упоминавшихся СЕП и Евросистемы автоматических платежей, действующих в кредитной сфере;
- технологические нововведения, включая интернет, систему электронных расчетов и платежей, которые придают гибкость и системам надзора;
- механизмы правового регулирования, направленные на гармонизацию существующих средств трансграничных платежей;
- эффективные методы принятия управленческих решений на корпоративном уровне, совместно с едиными стандартами кредитных платежей (последнее особенно важно, так как усилия ЕС по интеграции в этой сфере лишь только начались).

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ СТРУКТУРЫ

Почти во всех странах ЕС главными контрольно-надзорными органами являются национальные центробанки (кроме трех стран — Дании, Мальты и Люксембурга, где имеются многозвенные структуры). Даже несмотря на весьма различную роль, которую центробанки играют в осуществлении финансового контроля, можно смело утверждать, что по крайней мере в половине стран ЕС именно центральные банки выполняют главные финансово-надзорные функции.

При всем спектре различий среди центральных банков стран ЕС, тут наблюдаются и некоторые общие черты: так, по одному финансово-надзорному ведомству имеется в 11 странах; в остальных — от 2 до 6 (во Франции). В некоторых странах такие административные структуры были созданы сравнительно недавно, например, в Великобритании они действуют лишь с 2001 года и специализируются по секторам финансового рынка.

В этой связи необходимо отметить, что национальное “сверхрегулирование” исторически всегда было (и видимо на какое-то время останется) основным камнем преткновения для региональных банков в Европе. Отсутствие адекватного контроля со стороны ЕС также не способствует эффективному финансовому надзору. Достаточно сказать, что даже ЕЦБ непосредственно никак не связан с банковским контролем: это остается презумпцией стран ЕС.

С административной точки зрения надзорные функции сегодня классифицируются по основным секторам финансовых рынков: банковскому, страховому, ценных бумаг. Соответственно и надзор за этими секторами в разных странах осуществляют различные органы и ведомства. Одновременно с надзорными функциями госорганы проводят финансовый анализ, оценки стабильности рынков, публикуют тенденции развития в кризисных ситуациях.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Интенсивные дискуссии в ЕС в последние годы, особенно в 2005-м (первом “полном” году ЕС-25), по перспективам развития региональной экономики и финансов, включая и ревизию злополучной “сервисной директивы”, добавили новые акценты в проблему финансового контроля. Серьезность акций ЕС подтверждают и шаги Еврокомиссии, объявившей о планах создания в Евросоюзе единой зоны платежей и расчетов к 2008 году.

Очевидно, что наиболее целеустремленно будет развиваться финансовый над-

зор среди 12 стран еврозоны. И здесь — особенно в банковском секторе — совершенно необходимы разного рода слияния и поглощения, чтобы добиться интеграции рынка и его консолидации. Конечно, не стоит забывать, что как среди стран еврозоны, так и в остальных странах ЕС государственные органы ревниво охраняют свои прерогативы финансового контроля. Можно напомнить недавнюю кризисную ситуацию в финансовом руководстве Италии, вызванную тем, что глава Центробанка страны имеет право блокировать любые банковские слияния. В итальянском финансовом секторе всякие зарубежные “проникновения” тщательно отмечались; это свидетельствует о том, что страна просто не готова к открытию своего финансового рынка для иностранных инвесторов.

Не следует забывать, что изобретение даже самых удачных схем административного контроля не решают проблемы эффективности финансовых рынков: главные решения здесь лежат в плоскости макро- и микроэкономики. Поэтому несовершенство интегрированного финрынка в ЕС как важной части общего рынка вообще является главной заботой создания стабильной экономической структуры Евросоюза. Для двенадцати стран еврозоны это имеет особо важное значение.

В отсутствии адекватных структур финансового надзора, банки самостоятельно пытаются принимать “правильные контрольные решения”. Но тут банки испытывают на себе бремя соблюдения параметров финансовой стабильности своих стран. Трансграничные слияния могут в какой-то мере помочь в консолидации банковского сектора ЕС.

Одним из основных принципов финансового контроля является отсутствие дискриминации среди участников экономической деятельности в доступе к инвестициям и капиталам на основании национальности или страны происхождения. Фискальная гибкость — само по себе явление позитивное: так, страны еврозоны лишились возможности произвольного установления банковских процентных ставок. Финансовая политика ЕС не должна быть строго привязана к локальным проблемам, включая снижение ВВП или проблемы демографии. И в этом плане финансирование государственного дефицита за счет дополнительного налогообложения не должно быть выходом из положения. Однако проблема остается — в системе ЕС еще не выработана система политических санкций за безответственные действия в области финансового надзора и контроля. •

План экспансии на Восток

Балтийские пищевики собираются покорять Россию эксклюзивным товаром

Александр Федотов

Рига — Москва

Для пищевых компаний Литвы, Латвии и Эстонии восточный рынок, в первую очередь российский, всегда был одним из приоритетных. Обстоятельства изменились после вступления стран Балтии в ЕС. С одной стороны, используя экспортные субсидии, появились новые возможности экспорта в третьи страны, а с другой — надо было заново получать российский ветеринарный сертификат. Традиционно популярны у наших восточных соседей рыбные и молочные продукты.



МОСКВА, "ПРОДЭКСПО-2006": Латвийские производители участвуют в выставке во второй раз.

Поэтому на прошедшей в Москве 13-й Международной выставке пищевой промышленности "Продэкспо-2006" свою продукцию демонстрировали в основном рыбники Латвии и Эстонии и молочники Литвы. Выставка традиционно признается в России и странах Восточной Европы самым масштабным международным смотром в сфере продовольствия. Она проводится под патронажем Торгово-промышленной палаты РФ. В экспоцентре на Красной Пресне свою экспозицию разместили 2200 различных фирм из 61 страны. Они группировались как по отдельным отраслям, так и в рамках национальных стендов. Из трех стран Балтии только Эстония не организовала своего национального представительства. Зато стенды Латвии и Литвы пользовались большой популярностью среди посетителей.

Латвийские производители участвуют в выставке "Продэкспо" уже во

второй раз. В этом году свою посильную поддержку участникам выставки оказало Министерство земледелия, оплатив 50% арендной платы латвийского национального стенда, которая составляла 500-600 евро за квадратный метр выставочной площади. В составе латвийской делегации в Москву прилетел и министр земледелия **Мартиньш Розе**. По его словам, интерес наших пищевиков к подобным мероприятиям с каждым годом возрастает. Ведь именно на выставках они находят столь необходимых оптовых покупателей на свою продукцию. К тому же не случайно производители прошли сложную и трудоемкую процедуру получения российского ветеринарного сертификата, дающего право на экспорт в восточном направлении.

ОДНИХ ШПРОТ УЖЕ НЕДОСТАТОЧНО

Однако, как утверждает представитель латвийской делегации, ди-

ректор Совета по маркетингу **Ингуна Гүлбе**, шансы занять свою нишу есть только в сегменте эксклюзивного товара. Это довольно трудно, так как достаточно было пройти по выставке, чтобы убедиться, насколько огромен был выбор предложений. Наши потенциальные возможности слишком малы, чтобы конкурировать объемами и привлекательной ценой. Наиболее предпочтительные позиции традиционно сохраняются в рыбной отрасли. Не случайно из десяти фирм, объединившихся под национальным стендом, шесть составляли рыбники. А основной экспортный товар — это знаменитые рижские шпроты в масле, вкуса которых россияне еще не забыли. Впрочем, переработчики могут предложить и нечто суперэксклюзивное, типа консервированных язычков трески.

Но Латвия может поставлять не только одни рыбные консервы и пресервы. К примеру, как рассказал представитель ООО *Zana Lagzdina maizes fabrika* **Эрикс Лусис**, в ходе предварительных маркетинговых исследований оказалось, что россиянам весьма по вкусу наш ржаной хлеб "Sencu" из муки грубого помола. Тем более что подобной продукции в России выпекается явно недостаточно. Латвийские пекари будут поставлять ржаные караваи в замороженном виде, которые сохраняют свои товарные свойства в течение шести месяцев.

ТРЕБУЕТСЯ ДИСТРИБЬЮТОР

Как правило, напрямую с Латвией владельцам торговых сетей работать невыгодно, слишком маленькие объемы и ассортимент. В более выгодном положении те фирмы, которые уже обзавелись своими представителями в России. Так, ООО *Karavella*, ставшая преемником некогда весьма популярной торговой марки *Kaija*, переняла и своего российского дистрибьютора. А АО *Rigas piena kombinats* несколько лет назад выкупило контрольный пакет акций Демьянского молочного завода, расположенного в Новгородской области. Он стал своего рода перевалочной базой для экспорта рижского

молока, сыра и сливок на рынок восточного соседа.

Но не все участники выставки обладают столь выгодными партнерами. Как замечает исполнительный директор ООО *Velte L* **Валерий Яружный**, за время работы мероприятия с деловыми предложениями к нему обратились торговцы почти от всех российских регионов, за исключением разве что Камчатки и Чукотки. Их заинтересовала продукция предприятия: специи, приправы и соусы, изготовленные по старинным латгальским рецептам. Но торговцам требуется посредник, владеющий перевалочной базой, который и должен составлять портфель заказов для конкретных супермаркетов.

ЧТО ПРЕДЛАГАЛИ СОСЕДИ?

На российском рынке весьма популярны литовские молочные

продукты: сыр, сливочное масло и т. д. Поэтому на литовском национальном стенде господствовали молочники. Посетителям сразу же бросалась в глаза огромная головка сыра — продукция компании *Rokiskio suris*. Ведь именно они первыми среди родственных предприятий отрасли из всех стран-новичков ЕС позаботились об экспортной лицензии ЕС, получив тем самым возможность использовать экспортные субсидии, которые равнялись 750 евро за каждую проданную на территории России тонну сыра. Также искали дополнительных возможностей роста экспорта в восточном направлении и другие молочные гиганты Литвы, к примеру, АО *Pieno zvaigzdes*.

В Москву приехали представители АО *Alita* — производители алкоголя, а также агрофирмы *Krekenava* — крупнейшего мясоперерабатывающего предприятия страны. Всего же на литовском национальном стенде, организованном при поддержке государственного Агентства сельского хозяйства и пищевой промышленности, было представлено 10 фирм.

Эстонцы выглядели гораздо скромнее. Рыбники объединились на одном стенде под эгидой Союза рыбопереработчиков Эстонии. Правда, отдельно от них развернулось АО *Maseko*, предлагающее различные виды рыбных консервов, к примеру, сардины в масле и шпроты. Однако в российской столице более популярны все-таки рижские шпроты.

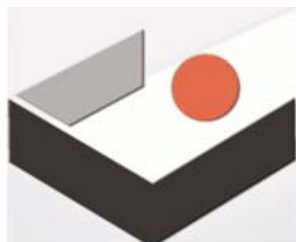
ДОЖДЬ ЗОЛОТЫХ МЕДАЛЕЙ

В рамках выставки прошли традиционные дегустационные конкурсы по группам товаров. Они прово-



дятся уже 13-й раз, и сейчас за медали боролись 1200 предприятий из 60 стран, представившие около 2 тыс. наименований продуктов. На этом фоне латвийские пищевики выглядели достойно. Пять производителей *Kolumbija Ltd*, *Randa*, *Rigas piena kombinats*, *Ventspils zivju konservu kombinats* и *Baltas naktis* завоевали в общей сложности восемь золотых медалей. Станут ли они зримым свидетельством покупательского спроса — будет видно в самое ближайшее время.

Тем более что экспортные планы у латвийских пищевиков поистине наполеоновские. Есть все основания считать, что после окончательного подведения итогов за 2005 год экспорт продовольственных товаров как в западном, так и в восточном направлении должен превысить 300 млн. латов. •

Свободная
экономическая
зона
"ВИТЕБСК"

Приглашаем заинтересованных
инвесторов к сотрудничеству
в условиях государственных
гарантий и льгот

Администрация СЭЗ «Витебск»
Республика Беларусь, г. Витебск, ул. П.Бровки 50
Тел.: +375/212/23-09-04, Факс: 26-08-02;
Отдел инвестиций и внешнеэкономических связей
Тел./факс: +375 /212/ 21-09-27
E-mail: fez@vitebsk.by
Интернет: www.fez-vitebsk.com



Условия
успеха

КОЛИЧЕСТВО ГРУЗОВЫХ АВТОМАШИН НА РЫНКЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК

	2004 г.	2005 г.	Изменения, +/-		Euro 1, 2, 3, 4, %
			а/м	%	
Польша	41119	64747	+23628	+57,0	64,0
Россия	19953	19970	+17	+0,1	85,7
Украина	16936	18081	+1145	+6,0	71,2
Литва	12500	13000	+500	+4,0	80,1
Беларусь	8376	9485	-1109	-11,4	28,0
Латвия	6352	7996	+1644	+26,0	86,8
Эстония	5438	6130	+692	+11,0	н. д.
Казахстан	2009	2233	+224	+11,0	60,0

Источник: АСМАП.

АВИАПЕРЕВОЗКИ В СТРАНАХ БАЛТИИ

	Пассажиропоток, млн. чел.		Грузооборот, тыс. т	
	2005 г.	% к 2004 г.	2005 г.	% к 2004 г.
Рига	1,9	+77,1	15,9	+81,6
Вильнюс	1,3	+28,9	5,3	+1,9
Таллинн	1,4	+40,5	9,9	+89,7

Источник: LETA.

ПРИРОСТ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В НЕКОТОРЫХ СТРАНАХ ЕС, %

Страна	декабрь 2005 г. к декабрю 2004 г.
Люксембург	+17,5
Эстония	+14,3
Польша	+14,0
Венгрия	+12,9
Словения	+10,6
Латвия	+9,0
Финляндия	-1,5
Великобритания	-1,5
Бельгия	-0,9

Источник: Eurostat.

ПРИРОСТ ОБОРОТА РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ В НЕКОТОРЫХ СТРАНАХ ЕС, %

Страна	декабрь 2005 г. к декабрю 2004 г.
Латвия	+23,9
Литва	+16,1
Словения	+12,4
Швеция	+10,8
Дания	+5,9
Германия	-1,8
В среднем ЕС-25	+2,3
В среднем в 12 странах еврозоны	+0,8

Источник: Eurostat.

ЦЕНЫ НА БЕНЗИН-95 В НЕКОТОРЫХ СТРАНАХ ЕС НА 20.02.06

Страна	Цена 1 тыс. л, EUR
Самый дорогой бензин	
Голландия	1374,00
Великобритания	1308,36
Германия	1250,00
Самый дешевый бензин	
Литва	874,89
Эстония	839,42
Латвия	837,56
В среднем по ЕС-25	1201,56

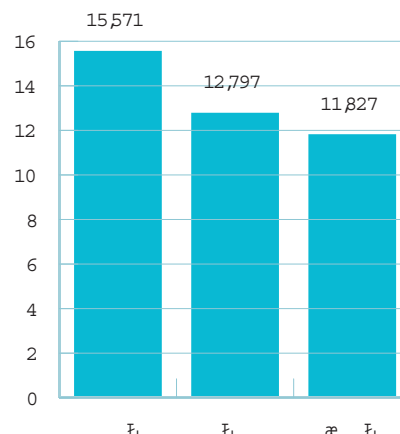
Источник: Европейская комиссия.

СРЕДНЕГОДОВЫЕ СТАВКИ НА ВКЛАДЫ В НАЦВАЛЮТЕ В КОМ. БАНКАХ

	Латвия	Литва	Эстония
Декабрь 2005 г.			
Краткосрочные	4,1	4,0	3,0
Долгосрочные	3,1	2,4	2,3
Декабрь 2004 г.			
Краткосрочные	5,3	3,2	2,1
Долгосрочные	3,6	1,5	2,3

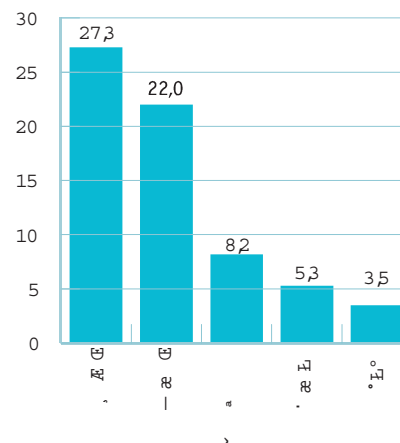
Источник: ЦСУ Латвии.

АКТИВЫ КОММЕРЧЕСКИХ БАНКОВ БАЛТИИ НА 31.12.05, МЛРД. EUR



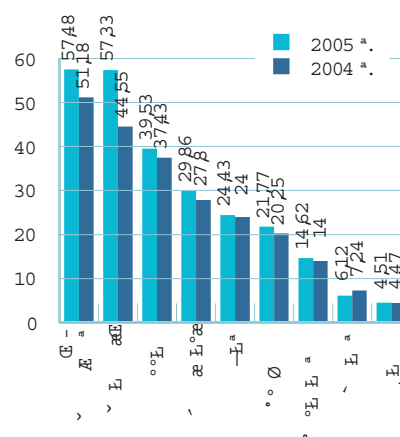
Источник: SEB Latvijas Unibanka.

ГРУЗОБОРОТ БАЛТИЙСКИХ ПОРТОВ ГЕРМАНИИ, 2005 Г., МЛН. Т



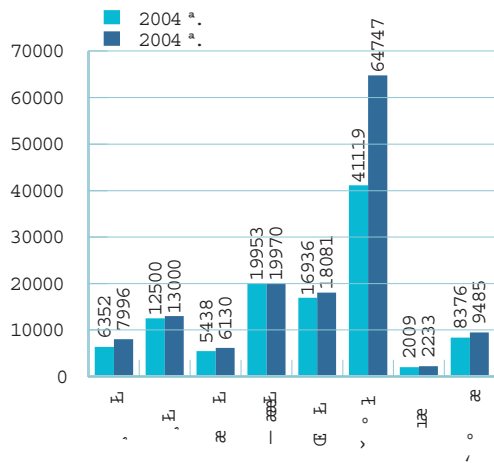
Источник: SeaNews.

ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ ВОСТОЧНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ, МЛН. Т



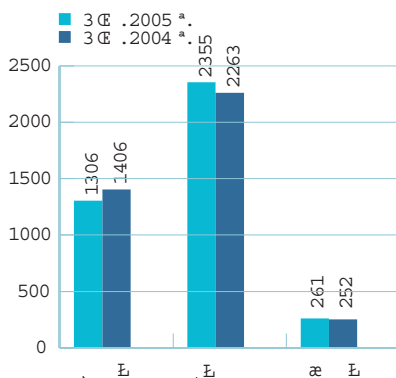
Источник: SeaNews, LETA.

КОЛИЧЕСТВО АВТОМАШИН НА РЫНКЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК



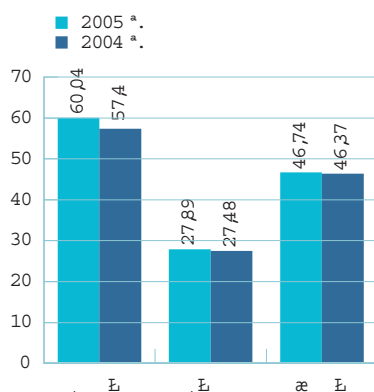
Источник: АСМАП.

ОБЩИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ДОЛГ, МЛН. EUR, НА КОНЕЦ КВАРТАЛА



Источник: ЦСУ Латвии.

ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ БАЛТИИ, МЛН. Т



Источник: LETA.

ВАЛОВОЙ ВНУТРЕННИЙ ПРОДУКТ

	Латвия	Литва	Эстония
ВВП в фактических ценах, млн. EUR			
3 кв. 2005 г.	3312	5523	2761
3 кв. 2004 г.	2802	4825	2306
ВВП в сравнимых ценах, %			
к 3 кв. 2005 г.	111.4	107.6	110.6
к 3 кв. 2004 г.	109.1	105.6	108.3
ВВП на одного жителя, EUR			
2004 г.	4777	5264	6702
2003 г.	4262	4760	6012

Источник: ЦСУ Латвии.

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА, EUR

	Латвия	Литва	Эстония
В среднем за месяц, 3 кв. 2005 г.			
брутто	353.0	399.0	498.0
% к 3 кв. 2004 г.	117.4	109.4	110.9
Мин. зарплата, январь, 2006 г.	128.0	159.0	192.0
% к январю 2005 г.	112.5	110.0	111.5
Пенсия по старости, в ср. за мес., 4 кв. 2005	123.0	129.0	175.0
% к 4 кв. 2004 г.	111.9	110.9	118.9

Источник: ЦСУ Латвии.

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ, 2005 Г., МЛН. EUR

	Латвия	Литва	Эстония
Экспорт (FOB)			
всего	4086	9502	6213
в страны ЕС-25	3114	6215	4831
% от общего объема	76	65	78
Импорт (CIF)			
всего	6879	12446	8192
из стран ЕС-25	5160	7359	6229
% от общего объема	75	59	76
Баланс внешней торговли	-2794	-2945	-1978

Источник: ЦСУ Латвии.

ПРЯМЫЕ ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ

	Латвия	Литва	Эстония
На конец квартала			
Накопленные ПИИ, всего, млн. EUR			
3 кв. 2005 г.	3884	5278	10415
3 кв. 2004 г.	3135	4450	6580
На одного жителя, EUR			
3 кв. 2005 г.	1690	1548	7729
3 кв. 2004 г.	1357	1297	4870
Полученные за опред. период, млн. EUR			
3 кв. 2005 г.	178	177	236
3 кв. 2004 г.	119	90	132
% к ВВП			
3 кв. 2005 г.	5.3	3.2	8.5
3 кв. 2004 г.	4.3	1.9	5.1

Источник: ЦСУ Латвии.

НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ В СТРАНАХ БАЛТИИ

	Латвия	Литва	Эстония
2005 г.	69704	140606	60629
2004 г.	57464	134551	47552

Источник: LETA.

International exhibitions and conferences in 2006 in which BC is planning to participate

Name		Place	Date
TRANSRUSSIA 2006	E, C	Moscow, Russia	20.03 — 23.03
PORT INDUSTRY 2006	E	Moscow, Russia	21.03 — 24.03
MITT 2006 — The 13th Moscow International Exhibition "Travel & Tourism"	E	Moscow, Russia	22.03 — 25.03
KAZAUTODOR 2006 — Kazakhstan International Specialized Exhibition	E	Astana, Kazakhstan	28.03 — 30.03
UITT 2006 — 12th International "Ukraine — Travel & Tourism" Exhibition	E	Kiev, Ukraine	29.03 — 01.04
AMI MIT AMITEC — Auto Mobil International + Trade Fair for Vehicle Components, Workshop and Service Equipment	E	Leipzig, Germany	01.04 — 09.04
INTERTRAFFIC 2006	E	Amsterdam, Netherlands	04.04 — 07.04
TRANSBALTICA 2006	E, C	Vilnius, Lithuania	05.04 — 07.04
BALTIC IT&T 2006 FORUM: eBALTICS	F	Riga, Latvia	05.04 — 07.04
BALTIC IT&T 2006	E	Riga, Latvia	05.04 — 08.04
AUTOWORLD 2006	E	St. Petersburg, Russia	05.04 — 09.04
RIGA AGRO 2006	E	Riga, Latvia	06.04 — 09.04
HOTEL BUSINESS IN UKRAINE. INVESTMENTS. CONSTRUCTION. MANAGEMENT	C	Kiev, Ukraine	07.04
RAILTRANEX 2006	E	Moscow, Russia	11.04 — 14.04
TRANSPORT FORUM AT SOKOLNIKI	F	Moscow, Russia	11.04 — 14.04
ODESSA BOT-SHOW 2006	E	Odessa, Ukraine	13.04 — 16.04
SOUTHERN PALMIRA 2006 — International Motor Show	F	Odessa, Ukraine	13.04 — 16.04
CREATIONS AND INNOVATIONS 2006	E	Kiev, Ukraine	17.04 — 20.04
AITF 2006 — Azerbaijan International Travel And Tourism Fair	E	Baku, Azerbaijan	20.04 — 22.04
REALTEX. INVESTING. BUILDING. REAL ESTATE 2006	E	Moscow, Russia	24.04 — 27.04
ENGVA — Annual Meeting of the Members and European NGV Conference & Table-Top Exhibit	E, C	Brussels, Belgium	24.04 — 27.04
HANNOVER MESSE 2006	E	Hanover, Germany	24.04 — 28.04
3RD TRANS ASIA 2006	E, C	Shangri-La Hotel Dalian, China	25.04 — 26.04
OCEAN 2006	E	Moscow, Russia	25.04 — 28.04
AUTO WORLD — ASTANA 2006	E	Astana, Kazakhstan	26.04 — 28.04
ENERGETICS 2006	E	Riga, Latvia	26.04 — 29.04
AQUATERM 2006	E	Riga, Latvia	26.04 — 29.04
CASPIAN & BLACK SEA TRANSPORT 2006	E, C	Istanbul, Turkey	27.04 — 29.04
TRANSPORT AND LOGISTICS 2006	E, C	Riga, Latvia	27.04 — 29.04
TRANSPO-LOGITEC 2006	E	Milan, Italy	27.04 — 30.04
TRANSPORT — LOGISTICS	E	Helsinki, Finland	01.05 — 31.05
CASH AND TREASURY MANAGEMENT IN THE NORDIC AND BALTIC REGION	C	Copenhagen, Demark	09.05 — 10.05
CUSTOMS XXI, TRANSPORT CORRIDORS	F	St. Petersburg, Russia	10.05 — 12.05
SVIAZ/EXPO COMM MOSCOW 2006 — Telecommunications, Information Technology And Wireless/Broadband Technology.	E, C	Moscow, Russia	10.05 — 13.05
CEPIF — 3rd Annual the Central Europe Property & Investment Fair	E	Warsaw, Poland	11.05 — 12.05
TRANSCASPIAN — International Transport and Logistics Exhibition	E	Baku, Azerbaijan	17.05 — 19.05
TRANSPORT — LOGISTICS	E	Helsinki, Finland	17.05 — 20.05
ADVERTISING AND INFORMATION 2006	E	St. Petersburg, Russia	24.05 — 27.05
BALTIC FORUM CONFERENCE 2006 — Europe in the Mirror of Globalization: Problems, Challenges and Perspectives	F, C	Riga, Latvia	26.05 — 27.05

E — exhibition, C — conference, F — forum