



SovTransavto®

Состояние,
транзитный потенциал, проблемы и перспективы
развития **Системы международных
транспортных коридоров (МТК) России**
на примере доставки и таможенного оформления
международных **экспресс-грузов**



Riga, June 2014



Предпосылки развития современной глобальной экономики

Предпосылки:

- усиление глобальной конкуренции на рынках товаров, капитала и услуг
- развитие международных геоэкономических союзов (EU, NAFTA, BRIC, RCEP, Customs union), международных корпораций
- быстрое проникновение на рынки новых технологий и инноваций
- человеческий капитал и технологии – основные факторы инноваций и экономического роста
- быстрое развитие стран «второго» эшелона и переход развивающихся стран к новым, не сырьевым моделям экономики



Характерные параметры развития транспортно-логистической отрасли

Современная логистика строится **по принципу**:

«Нужный товар – требуемого качества и количества в заданное время и с минимальными затратами».

В условиях рыночной экономики **характерными условиями среды** являются:

- формирование рынка транспортных и логистических услуг;
- усиление конкуренции между предприятиями и различными видами транспорта;
- ужесточение требований потребителей к тарифам и качеству услуг.



Роль транспорта в современной логистике

Транспортировка - важнейший элемент логистики.

20-70% от общих затрат на логистику приходится на транспортировку грузов.

В цене товаров транспортировка занимает различную долю в зависимости от типа и стоимости перевозимого товара:

2-3% для электроники;

5-6% для продуктов питания;

7-12% для машин и оборудования;

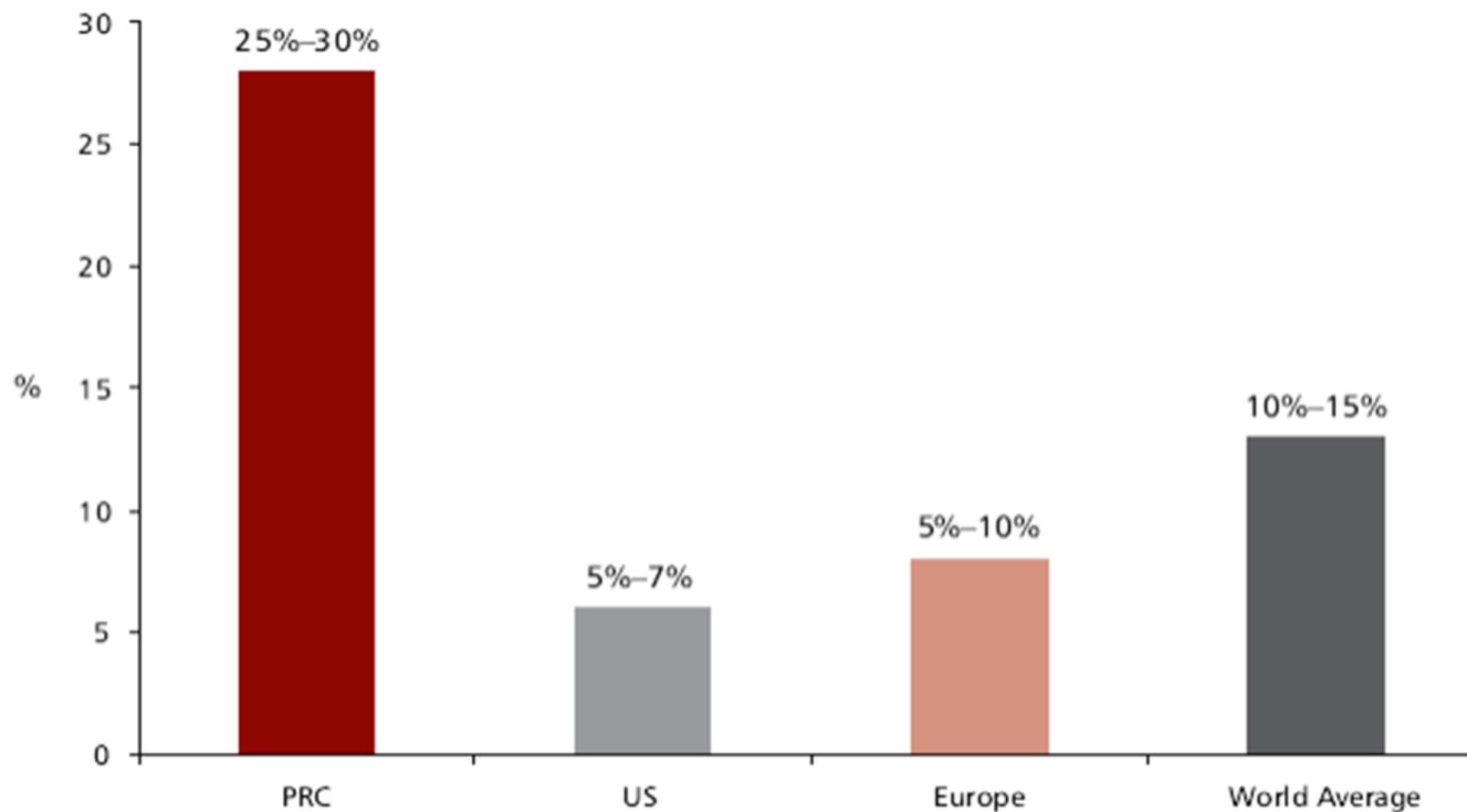
40-60% для сырьевой продукции;

80-85% для минерально-строительных материалов;

Доходит до 300% от стоимости товара в зависимости от отрасли.



Доля затрат на логистику в конечной стоимости продукции в ведущих экономиках





Многокритериальность измерений эффективности в логистике

Критериями эффективности достижения целей реализации логистической функции является реализация **6 основных правил и измерений в логистике:**

- 1. Груз** – нужный товар
- 2. Качество** – необходимое качество
- 3. Количество** – в необходимом количестве
- 4. Время** – должен быть доставлен в необходимое время
- 5. Место** – в нужное место
- 6. Затраты** – с минимальными затратами



Влияние транспортно-логистической отрасли на национальную экономику

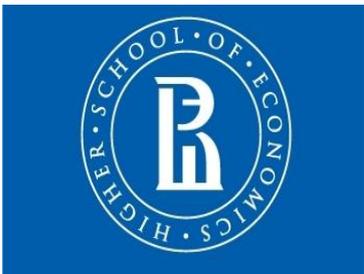
Условия работы логистики страны и транспорта определяются следующими объективными факторами:

- размеры страны и протяженность расстояний;
- климат и рельеф местности;
- принцип и характер размещения путей сообщения;
- портфель перевозимых грузов.

Все это оказывает влияние **на величину транспортных затрат и издержек на логистику.**

Именно **транспортно-логистическая система страны** – это «кровеносная» артерия, от качества, скорости, безопасности и эффективности работы которой, зависит функционирование страны в целом.

Зависит **размер оборотного капитала**, который необходимо привлекать производителю, для того чтобы обеспечить **бесперебойное производство.**



Объективные особенности текущего состояния российской транспортно-логистической системы

Постсоветское транспортно-логистическое пространство, было ориентировано на задачу обслуживания советской директивной экономики, и не соответствует приоритетам рыночной экономики, интересам бизнеса (покупателей и продавцов логистических услуг) и реалиям современной глобальной экономики.

Поэтому серьезное отставание присутствует во всех областях логистики и **обозначается низким качеством логистического сервиса, не отвечающего мировым стандартам:**

- дефицит квалифицированного персонала в логистике (логистика, IT, медицина, инновационные технологии (энергоэффективность) наиболее перспективные с точки зрения развития в мире и РФ отрасли);
- диспропорции в региональном развитии и социально-экономическом уровне жизни населения в Центральной части и удаленных регионах, формируют диспропорцию в наличии рабочей силы;
- отсутствие единой инновационной и финансово-инвестиционной государственной политики и ориентиров у отечественного бизнеса направленных на развитие логистики;
- недостаточное развитие законодательства и нормативно-правовой базы в отрасли;
- бюрократия, коррупция, сложность документооборота и таможенного оформления (импорта/экспорта);
- низкий уровень развития инфраструктуры транспортного сервиса (включая инфраструктуру – порты, аэродромы, дороги, развязки, терминалы), производственно-технической базы (устаревание и износ транспортных парков, грузоподъемной техники и прочего оборудования, обслуживающих мощностей), информационных систем;
- низкая эффективность участников рынка (как государственных, так и частных предприятий), недостаточная интеграция и информационная взаимосвязь между участниками, неразвитость ассоциаций и негосударственных партнерств в отрасли;
- неразвитые маркетинговые стратегии и коммерческие технологии для развития и бизнес-продвижения транспортного комплекса.



Влияние транспортно-логистической системы на различные сферы социально-экономической жизни

От уровня развития транспортно-логистической системы зависят:

- основное производство: промышленность и сельское хозяйство;
- развитие торговли и обеспечение оптимальных цен на продукцию в различных регионах;
- разработка и развитие месторождений полезных ископаемых;
- развитие ТЭК;
- развитие ВЭД, реализация транзитного потенциала России;
- освоение удаленных регионов, рост степени свободы в путешествиях для граждан и повышение уровня социального комфорта;
- боеспособность армии и обороноспособность страны.



Геополитическая система мировой транспортно-логистической индустрии

Три «Полюса» современного мира:

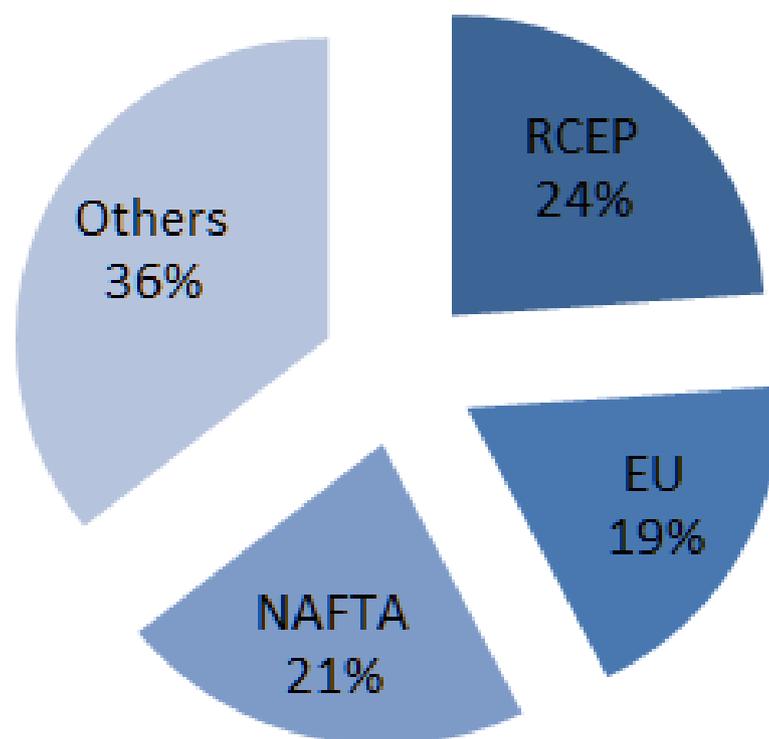
1. Европейский союз
2. Соединенные Штаты Америки
3. Азия (Китай, Япония)

Российская Федерация – 4-ый полюс?



GDP, 2013 (%)

GDP





Основные параметры по странам

Страна	Площадь	Население	Gross Domestic Purchases (GDP) (USD)	Протяженность дорог с асфальтовым покрытием	Протяженность железнодорожных путей
Россия	17 млн. км ²	143 млн. чел.	3 380 трлн. USD 23 549 USD на человека	3,8 млн. км	86 тыс. км путей общего пользования Колея 1520 мм
США	9,5 млн. км ²	320 млн. чел.	16 724 трлн. USD 49 922 USD на человека	6,5 млн. км	226 427 км Колея 1435 мм
Япония	377 944 км ²	127 млн. чел.	4,395 трлн. USD 34 611 USD на человека	1,2 млн. км.	23 506 км Стандартная колея 1067 мм, часть по Синкансэн – линия высокоскоростных жд – 1435 мм
Китай	9,6 млн. км ²	1.35 млрд. чел	7 318 трлн. USD 6 569 USD на человека	4,1 млн. км	Более 100 000 км Колея 1435 мм
Европейский Союз	4,3 млн. км ²	507 млн. чел	16,1 трлн. USD 32 021 USD на человека	5,9 млн. км	229 450 км Колея 1435 мм



Транспортная инфраструктура

		EU27	USA	Japan	China	Russia
Transport infrastructure						
Road network (paved)	1000 km	5 000	4400	973	3 305	786
Motorway network	1000 km	69,5	94,9	7,8	74,1	29,0
Railway network	1000 km	212,8	204,5	27,8	91,2	86,0
Electrified rail lines	1000 km	112,0	---	15,2	32,7	43,2
Navigable inland waterways	1000 km	40,6	40,7	---	124,2	101,0
Oil Pipelines	1000 km	37,4	283,7	---	78,5	49,0

Показатели автомобилизации страны



	EU27	USA	Japan	China	Russia
--	------	-----	-------	-------	--------

Vehicle stock

Passenger cars stock	million	242,2	230	69,7	49,6	34,6
-----------------------------	---------	-------	-----	------	------	------

Motorization	cars / 1000 persons	483	742	546	37	244
---------------------	---------------------	-----	-----	-----	----	-----

Commercial freight vehicles	million	33,98	10,77	6,14	15,97	5,55
------------------------------------	---------	-------	-------	------	-------	------



Статистика по инцидентам на дорогах

EU27	USA	Japan	China	Russia
Transport safety				

Road fatalities	number	30 268	32 367	4 612	62 387	28 000
	per million inhabitants		104	36	47	197
		60				



Протяженность автомобильных дорог

Позиция	Страна	Длина автодорог (км)
—	Весь мир	68 937 575
1	 США	6 506 204
2	 КНР	4 106 387
3	 Индия	3 320 410
4	 Бразилия	1 751 868
5	 Япония	1 210 251
6	 Канада	1 042 300
7	 Россия	1 000 802
8	 Франция	951 200
9	 Австралия	818 356
10	 Испания	681 298
11	 Германия	644 480
12	 Швеция	572 900
13	 Италия	487 700
14	 Индонезия	437 759
15	 Польша	423 997
16	 Великобритания	394 428



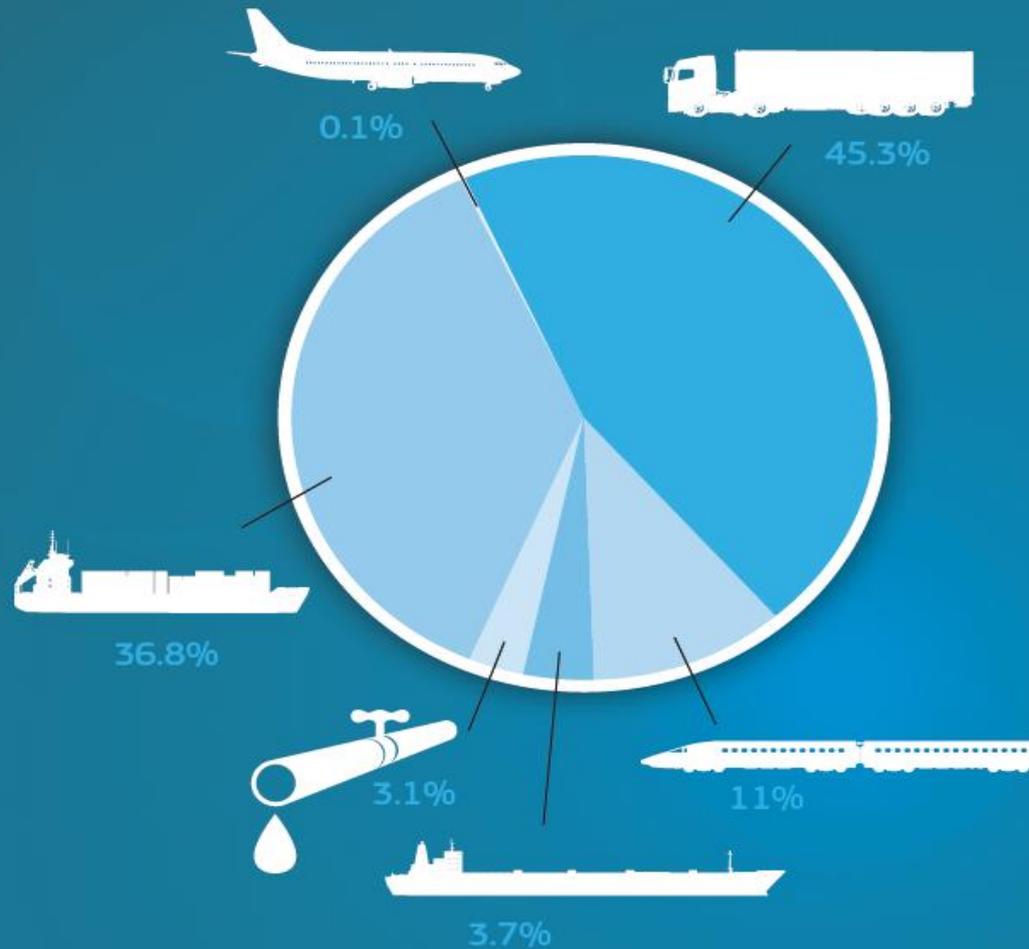
Протяженность и плотность железнодорожных путей

№	Страна	Длина ж/д (км)	Плотность покрытия
	Весь мир	1 134 429	
1	США	226 427	23,79
2	КНР	93 250	9,74
3	Россия	87 157	5,10
4	Индия	63 327	19,26
5	Канада	46 688	4,68
6	Германия	41 896	117,35
7	Австралия	37 855	
8	Аргентина	31 409	
9	Франция	29 213	53,40
10	Бразилия	28 857	
11	Япония	23 506	62,21
12	Польша	22 314	71,36
13	Украина	21 655	35,87
14	ЮАР	20 872	
15	Италия	19 729	65,49
16	Мексика	17 516	8,88
17	Великобритания	16 454	67,21
18	Испания	15 288	30,74
19	Казахстан	13 700	
20	Швеция	11 633	25,85
21	Румыния	10 788	45,42
—	СССР	145 600	
—	Чехословакия	13 141	



Road dominates transport in Europe

Freight transport in %, based on tonne-kilometres





Доли по используемым типам транспорта в США

Mode of intercity freight transport	Percent
Air	0.35%
Truck	28.50%
Railroad	38.21%
Domestic water transportation	13.03%
Coastwise	5.81%
Lakewise	1.14%
Internal	6.05%
Intraport	0.03%
Pipeline	19.92%
Oil and oil products	12.60%
Natural Gas	7.31%

Объем перевозимых грузов по типам транспорта в России



ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

(МИЛЛИОНОВ ТОНН)

Транспорт - всего	8519	
железнодорожный	1421	16,68%
автомобильный	5842	68,57%
трубопроводный	1096	12,87%
морской	18	0,21%
внутренний водный	141	1,66%
воздушный	1,2	0,01%



Понятие международного транспортного коридора

Транспортный коридор –

линейный участок земли, воздушного пространства или водной поверхности, на котором располагаются транспортные линии – автомагистрали, железнодорожные магистрали, морские и речные пути, воздушные пути.

Комитет по транспорту ООН дает следующее определение:

Международный транспортный коридор (МТК) –

часть национальной и международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами и странами, включающая в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления перевозок грузов.



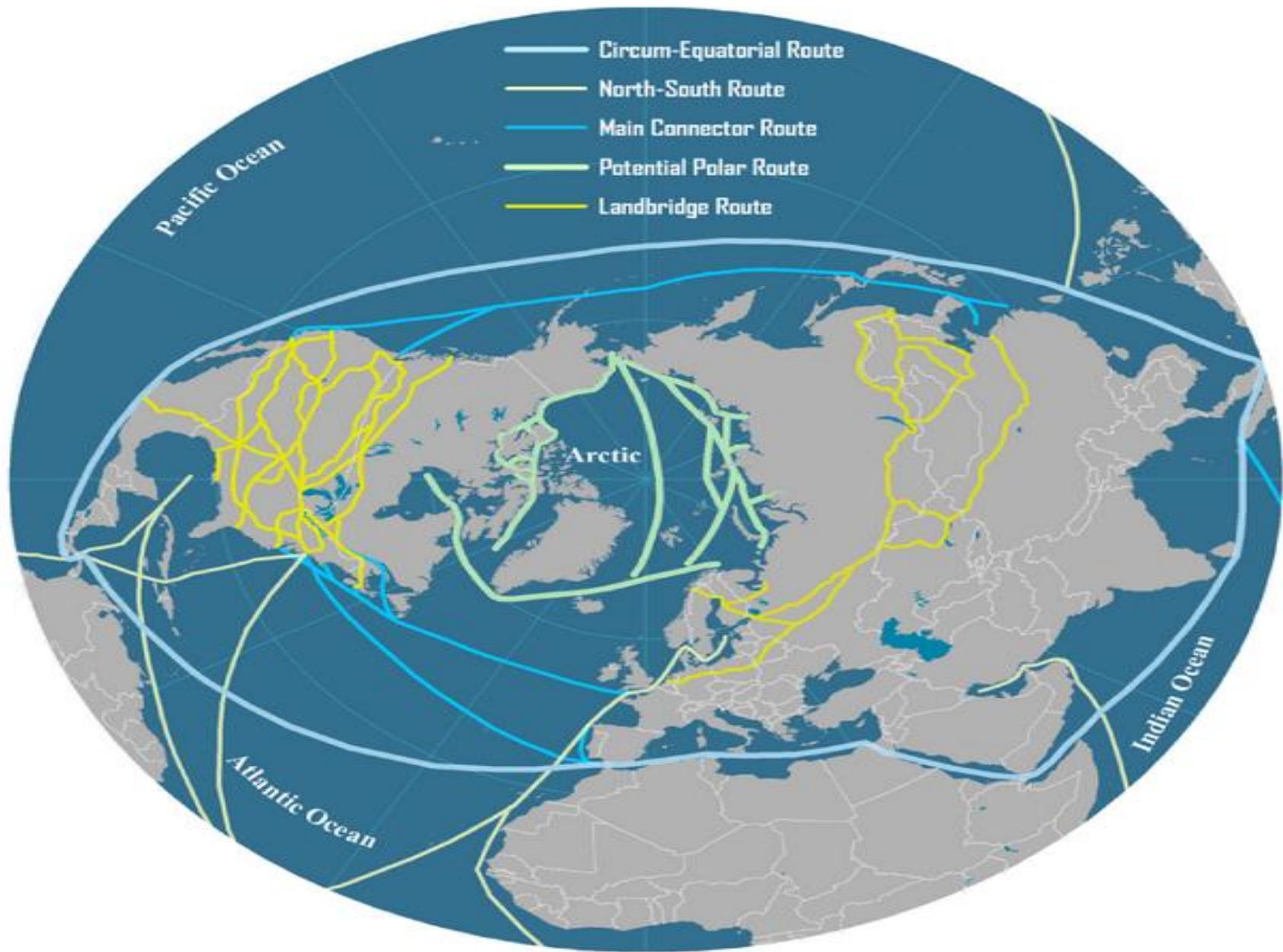
**Современная эффективная формула:
Транспортный коридор = Логистический коридор =
Таможенный коридор = Торговый коридор = Экономический
коридор**

Транспортный коридор = Логистический коридор = Таможенный коридор = Торговый коридор = Экономический коридор

Азиатский Банк Развития дает Экономическим коридорам следующее определение:

1. Четко очерченная географическая область, которая включает транспортные артерии – такие как автодороги, ЖД линии, водные каналы.
2. Основная концепция создания базируется на как минимум двусторонних инициативах и сфокусировано на стратегических центрах, которые располагаются как правило в местах пересечения границ между двумя экономиками.
3. В процессе организации коридора придается особое значение его физическому планированию окружающей территории с помощью развития инфраструктуры и оптимальной максимизации преимуществ.

Экономические коридоры нацелены на привлечение инвестиций и формирование экономической активности в определенном регионе, посредством реализации экономического потенциала на основе обеспечения необходимых параметров низкой стоимости дистрибуции и эффективному использованию земельных ресурсов и путепроводов. Физические связи и логистическая инфраструктура – ключевой элемент достижения этих целей. Физическое взаимодействие между центрами экономического роста осуществимо только с помощью крупных инвестиций в инфраструктуру. Более того, эффективная инфраструктура и cross-border операции между соседними странами оказывают на практике непосредственное влияние на интеграцию экономических коридоров в глобальную экономическую систему. Создание экономических коридоров имеет также основу в качестве мощной политической и законодательной поддержки государства.



ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ РОССИИ



- Запад-Восток
- Север-Юг



Северный морской путь (коридор) — кратчайший морской путь между Европейской частью РФ и Дальним Востоком; законодательством РФ определен как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике.

Проходит по морям Северно-Ледовитого океана и частично Тихого океана, с выходом с территорий Сибири и Дальнего Востока через реки Обь, Лена, Енисей.

Северный морской путь обслуживает порты Арктики и крупных рек Сибири (ввоз топлива, оборудования, продовольствия; вывоз леса, природных ископаемых).

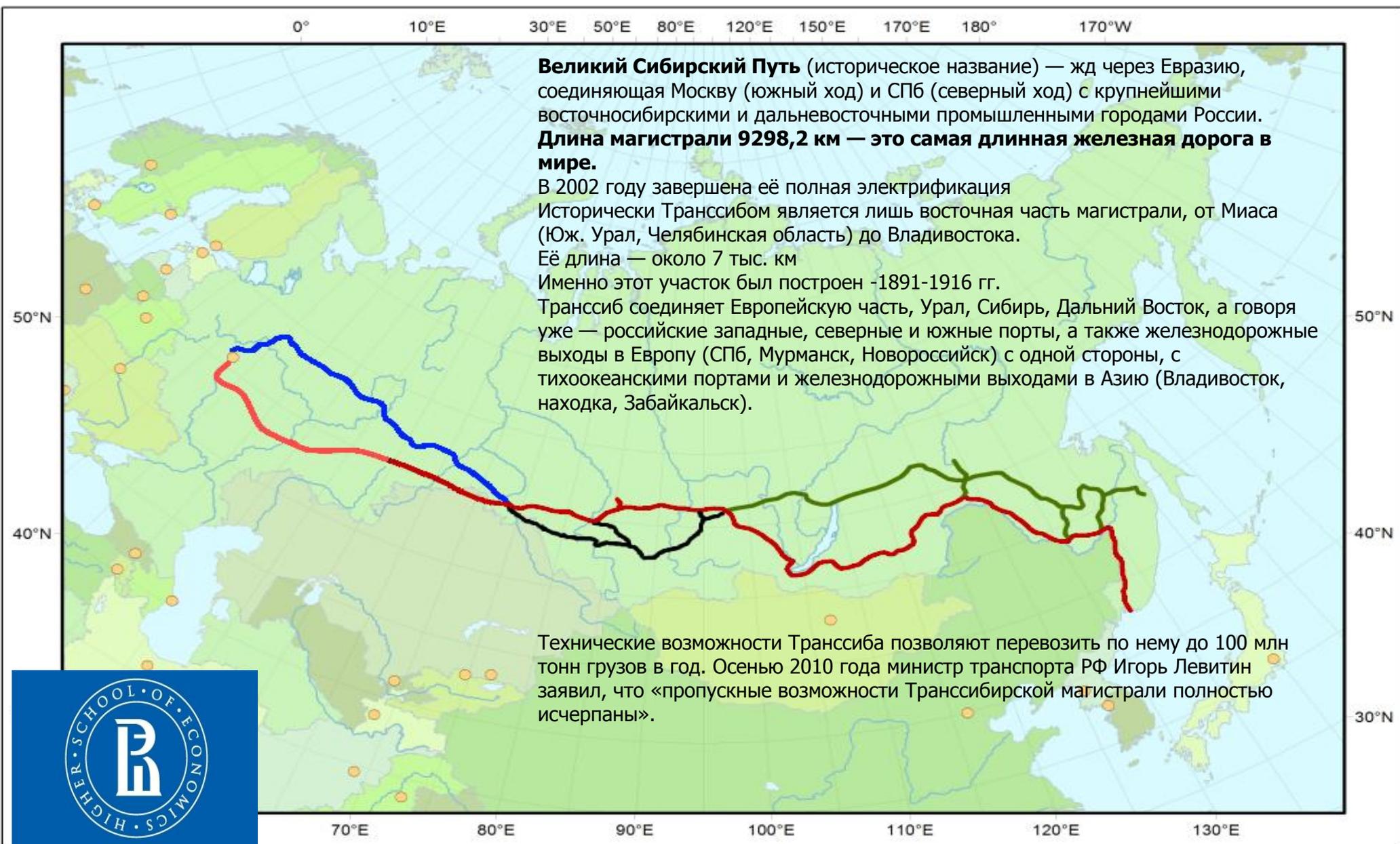
Альтернатива Северному морскому пути — транспортные артерии, проходящие через Суэцкий или Панамские каналы. Расстояние, проходимое судами из порта Мурманск в порт Иокогаму через Суэцкий канал, составляет 12 840 морских миль, то Северным морским путём — только 5770 морских миль.

Организационно Северный морской путь делится на:

Западный сектор Арктики — от Мурманска до Дудинки, обслуживается ледоколами Мурманского морского пароходства.

Восточный сектор Арктики — от Дудинки до Чукотки, обслуживается ледоколами Дальневосточного морского пароходства.

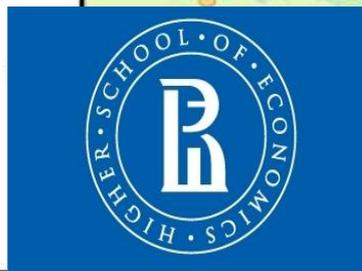




Великий Сибирский Путь (историческое название) — жд через Евразию, соединяющая Москву (южный ход) и СПб (северный ход) с крупнейшими восточносибирскими и дальневосточными промышленными городами России. **Длина магистрали 9298,2 км — это самая длинная железная дорога в мире.**

В 2002 году завершена её полная электрификация
Исторически Транссибом является лишь восточная часть магистрали, от Миаса (Юж. Урал, Челябинская область) до Владивостока.
Её длина — около 7 тыс. км
Именно этот участок был построен -1891-1916 гг.
Транссиб соединяет Европейскую часть, Урал, Сибирь, Дальний Восток, а говоря уже — российские западные, северные и южные порты, а также железнодорожные выходы в Европу (СПб, Мурманск, Новороссийск) с одной стороны, с тихоокеанскими портами и железнодорожными выходами в Азию (Владивосток, Находка, Забайкальск).

Технические возможности Транссиба позволяют перевозить по нему до 100 млн тонн грузов в год. Осенью 2010 года министр транспорта РФ Игорь Левитин заявил, что «пропускные возможности Транссибирской магистрали полностью исчерпаны».





TENtec

SovTranscavo[®]



Состояние, основная проблематика и перспективы развития транспортно-логистической отрасли и системы транспортных коридоров (ТК) России



Россия, на сегодняшний день, отстает в развитии транспортно-логистической системы, в части формирования и развития качественной, современной и безопасной инфраструктуры:

- отсутствие необходимой степени интеграции МТК и отечественных ТЛК
- неравномерность развития и диспропорция региональных инфраструктуры, системы ТК внутри РФ
- изношенность основных, инфраструктурных и транспортных фондов (более 50% ТС старше 98 г.)
- недостаток современных технологий, в том числе мультимодальных и интермодальных
- преобладание государственного участия, недостаточное участие бизнеса и инвесторов
- недостаточное качество и безопасность логистики

Россия существенно отстает от развитых стран в отношении применения интермодальных и мультимодальных технологий.

Для их развития необходим комплекс мер по взаимодействию различных видов транспорта и созданию современной специализированной инфраструктуры по перетарке/обработке грузов.



Индекс Enable Trade Index (ETI) World Economic Forum доступности страны для международной торговли

Figure 1: The Enabling Trade Index Framework

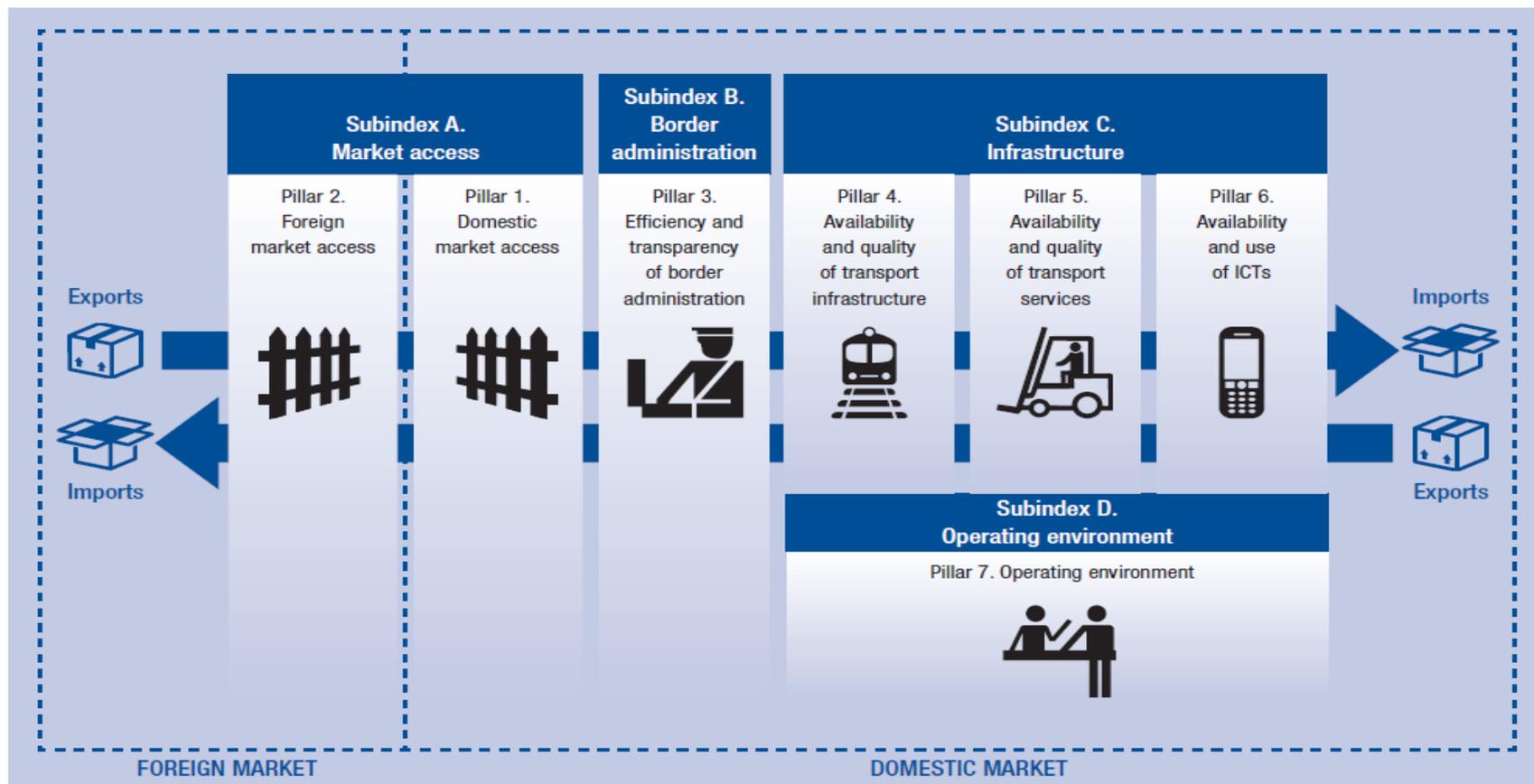


Table 1: The Enabling Trade Index 2014 rankings

Country / Economy	Rank	Score (1–7)	Region*	Income†
Singapore	1	5.9	ADV	HIC
Hong Kong SAR	2	5.5	ADV	HIC
Netherlands	3	5.3	ADV	HIC-OECD
New Zealand	4	5.2	ADV	HIC-OECD
Finland	5	5.2	ADV	HIC-OECD
United Kingdom	6	5.2	ADV	HIC-OECD
Switzerland	7	5.2	ADV	HIC-OECD
Chile	8	5.1	SA	HIC-OECD
Sweden	9	5.1	ADV	HIC-OECD
Germany	10	5.1	ADV	HIC-OECD
Luxembourg	11	5.1	ADV	HIC-OECD
Norway	12	5.1	ADV	HIC-OECD
Japan	13	5.1	ADV	HIC-OECD
Canada	14	5.0	ADV	HIC-OECD
United States	15	5.0	ADV	HIC-OECD
United Arab Emirates	16	5.0	MENAP	HIC
Denmark	17	5.0	ADV	HIC-OECD
Austria	18	5.0	ADV	HIC-OECD
Qatar	19	4.9	MENAP	HIC
Belgium	20	4.9	ADV	HIC-OECD
France	21	4.9	ADV	HIC-OECD
Iceland	22	4.9	ADV	HIC-OECD
Australia	23	4.9	ADV	HIC-OECD
Taiwan, China	24	4.9	ADV	HIC
Malaysia	25	4.8	DA	UMC
Ireland	26	4.8	ADV	HIC-OECD
Spain	27	4.8	ADV	HIC-OECD
Estonia	28	4.8	ADV	HIC-OECD
Mauritius	29	4.7	SSA	UMC
Korea, Rep.	30	4.7	ADV	HIC-OECD
Oman	31	4.7	MENAP	HIC
Israel	32	4.7	ADV	HIC-OECD
Bahrain	33	4.6	MENAP	HIC
Malta	34	4.6	ADV	HIC
Portugal	35	4.5	ADV	HIC-OECD
Georgia	36	4.5	CIS	LMC
Cyprus	37	4.4	ADV	HIC
Slovenia	38	4.4	ADV	HIC-OECD
Czech Republic	39	4.4	ADV	HIC-OECD
Jordan	40	4.4	MENAP	UMC
Latvia	41	4.4	CEE	HIC

ETI индекс в 2014 году по странам

Ghana	102	3.6	SSA	LMC
Madagascar	103	3.6	SSA	LIC
Guyana	104	3.6	SA	LMC
Russian Federation	105	3.5	CIS	HIC
Libya	106	3.5	MENAP	UMC
Bhutan	107	3.5	DA	LMC
Lesotho	108	3.5	SSA	LMC

* Region (adapted from IMF classification): ADV = Advanced economies; CAC = Central America and the Caribbean; CEE = Central and Eastern Europe; CIS = Commonwealth of Independent States; DA = Developing Asia; MENAP = Middle East, North Africa, and Pakistan; SA = South America; and SSA = Sub-Saharan Africa.

† Income group (World Bank classification): HIC-OECD = High income OECD; HIC = Other high income; UMC = Upper-middle income; LMC = Lower-middle income; and LIC = Low income.





Выводы по применению современных перспективных транспортно-логистических и таможенных технологий в РФ

Глобальная экономика движется по пути упрощения и гармонизации международного законодательства, общепринятых правил торговли и логистики.

На сегодняшний день существует «пропасть» и множество пробелов в теории и практике логистики в РФ в области таможенного законодательства. В соответствии с индексом WEF ETI Россия, продолжает оставаться одной из самых «закрытых» развивающихся стран для иностранных инвестиций в около-таможенную и транспортно-логистическую сферы.

Ярким примером является сектор доставки в РФ коммерческих «почтовых» отправок, сборных LTL-грузов – подпадающих под категорию «экспресс-грузов». «Экспресс-груз» в РФ не имеет четких стандартов, его признаки в ТК РФ определены «это груз который должен быть доставлен as soon as possible».

Протокол от 16.04.2010 "О внесении изменений и дополнений в Договор о Таможенном кодексе таможенного союза от 27 ноября 2009 года

41) экспресс-груз - товар, перевозимый в рамках скоростной перевозки любыми видами транспорта с использованием электронной информационной системы организации и отслеживания перевозок в целях доставки данного товара до получателя в соответствии с индивидуальной накладной в течение минимально возможного и (или) фиксированного промежутка времени, за исключением товара, пересылаемого в международных почтовых отправлениях.



Комплексная Система Доставки международных сборных грузов (CGS - Comprehensive Groupage Service)

«Совтрансавто» информирует своих партнеров о начале регулярных перевозок сборных грузов из Европы в РФ через консолидационный терминал в Москве (Бутово) в рамках **Комплексной Системы Доставки (CGS)**.

Система, разработанная специалистами СОВТРАНСАВТО и российской таможни, тщательно тестировалась в течение нескольких месяцев на бесперебойность и качество услуги.

Для запуска проекта использована вся необходимая транспортная и складская инфраструктура компании и получены все требуемые согласования, разрешения и лицензии.

Таким образом, «Совтрансавто» возобновило на новом уровне свой собственный широко известный многолетний проект **по консолидации, оформлению, обработке и доставке международных сборных грузов**.

Проект «Совтрансавто» ставит цель восстановить надежную и удобную **классическую систему международной доставки сборных грузов, чрезвычайно востребованную, но по различным причинам приостановленную в последние годы**.



CGS – комплексный сервис между ЕС и ТС в соответствии с международными стандартами для экспресс-грузов

Комплекс услуг «Совтрансавто» позволяет клиентам и партнерам, оперирующим мелкопартионными грузопотоками (LTL), использовать **механизм консолидации-дистрибуции в международном транзитном сообщении без ограничений по количеству отправок в одном автотранспортном средстве.**

Для LTL перевозок между ЕС и ТС (разные таможенные пространства) этот механизм означает полноценную логистическую оптимизацию при использовании автомобильного транспорта, как это происходит при внутри-европейских или внутри-российских LTL перевозках.

Грузовладельцам система СОВТРАНСАВТО дает гарантию полного исполнения обязательств по срокам доставки, местам таможенного оформления и доставки их груза.



CGS – комплексный сервис между ЕС и ТС в соответствии с международными стандартами для экспресс-грузов

Универсальность, гибкость и высокое качество услуг системе CGS обеспечивает комплекс партнерских соглашений, которые «Совтрансавто» заключает с ведущими Европейскими логистическими операторами.

Заложенные в них **принципы партнерства**, проверенные долгими годами сотрудничества, предоставляют самые широкие возможности по продвижению и расширению деловой активности в РФ для всех производителей и потребителей услуг, использующих систему CGS.

Удобство и качество обслуживания гарантирует индивидуальный подход:

- с каждым клиентом работает **персональный менеджер** «Совтрансавто»
- контроль за каждым заказом клиент может лично осуществлять через **информационный портал** www.sta-express.ru
- технология линейных перевозок позволяет предложить каждому клиенту **оптимальный метод тарификации**, при котором оплачивается фактический вес груза



CGS – комплексный сервис между ЕС и ТС в соответствии с международными стандартами для экспресс-грузов

Доставка груза door-to-door CGS осуществляется в 2 этапа.

Этап 1.

Доставка уполномоченным экспедитором груза до консолидационного склада «Совтрансавто».

Исполнитель («Совтрансавто» и/или Уполномоченный экспедитор) осуществляет:

- забор груза у отправителя и доставка на консолидационный склад в Европе
- упаковка, маркировка, паллетирование и т.п. (опции)
- экспортное оформление (EX1, CMR)
- on-line регистрация отправки на информационном портале www.sta-express.ru
- международная линейная доставка (в составе регулярного сборного рейса) на консолидационный склад/СВХ «Совтрансавто» в Москве (Бутово)



CGS – комплексный сервис между ЕС и ТС в соответствии с международными стандартами для экспресс-грузов

Этап 2. Доставка груза получателю.

Исполнитель («Совтрансавто») осуществляет:

1. По грузам с условиями поставки DAT- СВХ СОВТРАНСАВТО (Бутово)

- складская обработка и хранение
- таможенное оформление – выпуск в свободное обращение (ГТД)
- доставка по адресу получателя или самовывоз (опции)

2. По грузам с условиями поставки DAP – поименованный СВХ (СВХ получателя)

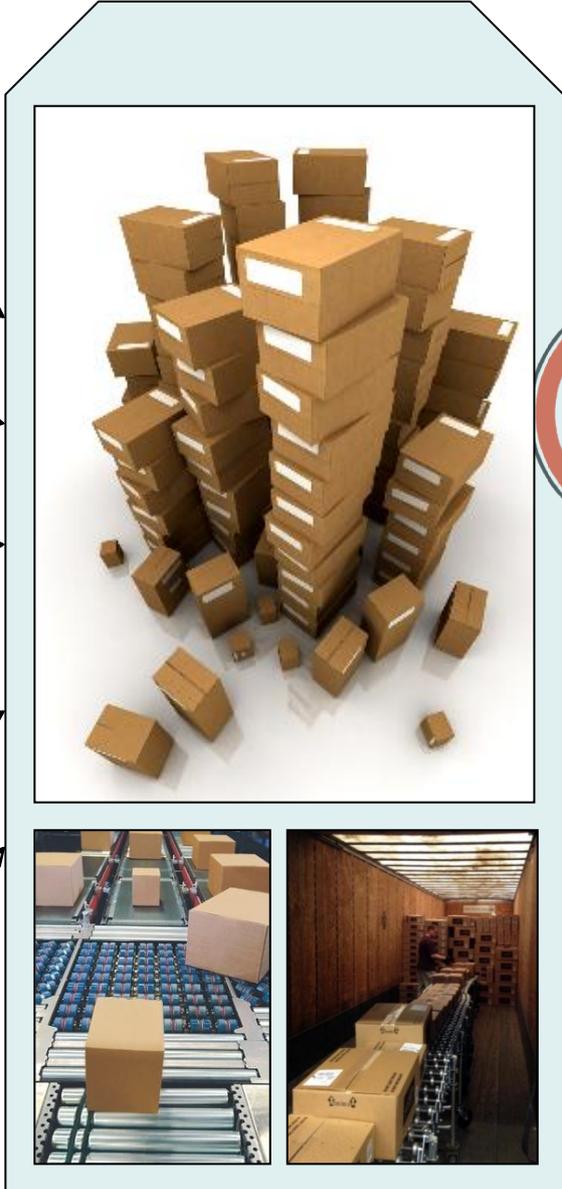
- консолидирование (без дополнительной оплаты)
- таможенное оформление – оформление внутреннего транзита (ТД)
- доставка на СВХ получателя в месте назначения

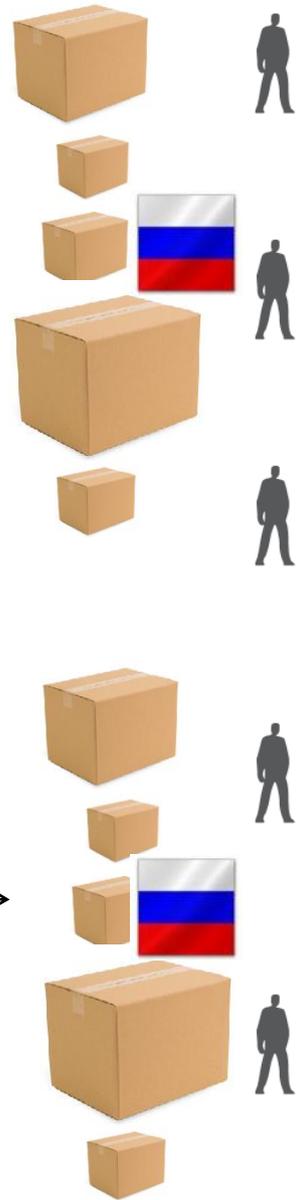


CGS – комплексный сервис между ЕС и ТС в соответствии с международными стандартами для экспресс-грузов

«Совтрансавто» для функционирования системы CGS использует собственные корпоративные ресурсы:

- 1. Сеть дочерних и аффилированных компаний в Европе**
- 2. Собственный парк автомобилей для международных перевозок - более 800 автопоездов**
- 3. Собственный терминал в Москве:**
 - более 30.000 м² класса А и В+
 - склад временного хранения (СВХ)
 - отдел Московской таможни
- 4. Собственный парк автомобилей различной грузоподъемности для локальной и региональной дистрибуции**
- 5. Пакет действующих Свидетельств о включении в Реестры:**
 - владельцев СВХ
 - таможенных представителей (брокеров)





Спасибо за внимание!

Holding «Sovtransavto»

Tel.: **+7 495 720 16 72**

+7 495 933 08 70

E-mail: **info@sovtransavto.ru**

Web: **www.sovtransavto.ru**
www.sovtransavto.eu



Sovtransavto[®]