

## **ПАНЕЛЬНАЯ ДИСКУССИЯ "ПЕРСПЕКТИВЫ ПОВЫШЕНИЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ – КАЛИНИГРАДСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА"**

Лапидус Б.М.: Я хочу сказать вам о том, как мы видим проведение этой конференции.

Во-первых, организация и подготовка этой конференции стала хорошим индикатором деловой активности, связанной с загрузкой транспортной системы Балтийского региона, и, в первую очередь, калининградской транспортной системы - железнодорожный транспорт и морские порты, которые здесь находятся.

Нам не удалось, признаюсь, собрать того количества участников, на которое мы рассчитывали. Мы думали, что количество грузоотправителей, количество экспедиторских компаний могло бы быть существенно больше.

Поэтому мы приняли решение провести эту конференцию, как раз сделав акцент на те резервы и те неиспользованные ресурсы, которые есть для того, чтобы транспортная система Балтийского региона и, в первую очередь, Калининградской области была задействована более оптимально.

И в связи с этим мы эту конференцию проведем в два раунда. Первый, сегодня, мы проводим в нынешнем формате. Затем будет серьезная работа с федеральными органами власти, г-н Квитко уже здесь, в первую очередь с Федеральной службой по тарифам. И после этого мы в Москве еще раз соберем всех заинтересованных людей для того, чтобы уже с учетом принятия новых решений в области тарифной политики обсудить перспективы и возможности развития транспортной системы Балтийского региона и ее загрузки.

Спасибо.

Пожалуйста, Иван Сергеевич.

Беседин И.С.: Спасибо, Борис Моисеевич. Краткую информацию дал старший вице-президент "Российских железных дорог" Лапидус Борис Моисеевич.

Ну, а мы в соответствии с программой международной конференции начинаем работу.

Та пауза, которую мы выдержали, была связана с одним из центральных участников нашей дискуссии Квитко Виктором Владимировичем – руководителем управления регулирования транспорта ФСТ. Вот он здесь, и мы можем начать нашу работу.

Прежде всего, я должен сказать, что по инициативе транспортников Калининградской области и правительства Калининградской области мы проводим сегодняшнюю международную конференцию при поддержке "Российских железных дорог" и при поддержке наших партнеров, заинтересованных в калининградском направлении.

Я не буду повторять сказанное Борисом Моисеевичем о том, что мы рассчитывали на более широкий круг. Но что есть, то есть. Несмотря на очень активную работу "Бизнес Диалога", организаторов сегодняшней конференции. И второй раунд, о котором сказал Борис Моисеевич, мы планируем провести в конце марта в Москве. Мы надеемся, что все заинтересованные участники, включая и федеральные структуры, включая готовящиеся сегодня решения в области тарифов на калининградском направлении, к тому времени будут приняты, и мы сможем уже внимательно рассматривать новую ситуацию, связанную с направлением на Калининград.

А сегодня в рамках двух панельных дискуссий мы рассмотрим проблемы, обозначенные в теме конференции. В сегодняшней конференции принимают

участие 115 человек. Здесь сегодня министр развития инфраструктуры Калининградской области Рольбинов Александр Семенович, он представляет правительство Калининградской области. Принимают участие в дискуссии старший вице-президент ОАО "РЖД" и большая делегация "Российских железных дорог". Принимает участие большая группа наших немецких коллег во главе с г-ном Фрике и г-ном Зиверсом. Г-н Фрике является членом правления Немецких железных дорог, г-н Зиверс – руководителем порта. Не буду называть всех членов немецкой делегации. Принимают участие все транспортники, работающие в Калининградской области, их более 50 представителей различных фирм. Принимают участие московские фирмы, экспедиторские фирмы, грузоотправители из Большой России, как мы называем. И принимают участие таможенные и пограничные органы Калининградской области.

В общем, у нас кворум достаточно представительный, и я надеюсь, что та дискуссия, которая развернется, поможет нам выработать правильные решения, повышающие конкурентоспособность, привлекательность калининградского направления. Нам здесь есть что показать. Перейдем непосредственно к теме дискуссии.

Хочу предоставить приветственное слово министру развития инфраструктуры Калининградской области А.С.Рольбинову.

Рольбинов А.С.: Уважаемые участники конференции, от имени правительства Калининградской области рады приветствовать вас здесь, на калининградской земле.

Калининградская область – небольшой субъект Российской Федерации, уникальный по своему географическому положению. Расстояние от Калининграда до столиц европейских государств – таких, как Варшава, Берлин, Стокгольм, Копенгаген, - составляет от 400 до 70 км. По территории Калининградской области проходит два трансевропейских транспортных коридора – А1 и 9Д. Имеются узкая и широкая железнодорожные колеи. А наличие единственного российского незамерзающего порта на Балтике создает дополнительные условия для развития логистических центров и перевалки грузов.

Во исполнение поручения президента Российской Федерации построен и введен в эксплуатацию многофункциональный автомобильный и железнодорожный грузопассажирский комплекс в г. Балтийске. Созданы высокотехнологичные новые терминалы такие, как "Лукойл", "Содружество Соя" и другие. Проведены работы по модернизации морского канала, что позволило увеличить проходную осадку до 9,4 метра и принимать суда длиной до 205 метров.

В соответствии с федеральной целевой программой развития транспортной системы России Минтрансом проведен конкурс и определена подрядная организация, которая приступила к проектированию глубоководного порта с годовым оборотом более 100 млн тонн грузов. Для обеспечения потребности транспортных компаний и перевалки грузов запланировано строительство железнодорожного обхода г.Калининграда.

Все эти проекты направлены на создание и полномасштабную реализацию транспортного потенциала Калининградской области.

Развитие транспортного комплекса – одно из приоритетных направлений развития. Поэтому большую заботу этому направлению уделяет не только президент, но и правительство РФ.

В заключение хочу сказать, что со стороны правительства Калининградской области мы сделаем все, чтобы участники этого рынка чувствовали себя здесь

комфортно и чтобы работа доставляла не только удовольствие, но и материальное благосостояние.

Поэтому желаю участникам плодотворной работы и взаимовыгодного сотрудничества. Спасибо.

Беседин И.С.: Перейдем к работе по панельной дискуссии "Перспективы повышения привлекательности российской транспортной системы – Калининградского транспортного узла".

Поскольку мне отведена организаторами роль ведущего, я не буду представлять участников этой панельной дискуссии, в программе все их должности обозначены, так что переходим непосредственно к теме.

Я прошу показать слайд. Калининградский транспортный узел – самый западный в Российской Федерации. Я на этом слайде показал его. Здесь не только железная дорога, но главные транспортные направления и морские терминалы и порты Калининградской области. Через Калининградскую область проходят транспортные коридоры – это Рига-Калининград-Гданьск, обеспечивающие грузопотоки в сторону Балтии, Польши, Германии, Финляндии, девятый коридор на Киев, Минск, Вильнюс, Калининград. Близость к европейским странам, наличие незамерзающих морских портов определяют значение Калининградского транспортного узла в целом для Российской Федерации.

Александр Семенович называл цифры о близости к морским портам Западной Европы. Вы видите, что он наиболее приближен ко всем главным транспортным портам Западной Европы.

Такое положение Калининградской области и ее терминалов предопределяет и целый ряд преимуществ, которые должны учитываться при организации грузопотоков по различным направлениям.

Мы имеем очень неплохую развитую инфраструктуру транспортного комплекса. Калининградская дорога сегодня способна перевозить, перерабатывать более 22 млн тонн груза в год. Мы ежегодно прирастали вместе со всем транспортным Калининградской области, начиная с 2001 года, и в прошлом году также добились прироста объема перевозок, он составит практически 20 млн тонн. И вот эта позитивная динамика сохранялась до середины 2008 года. А далее по разным причинам, о которых мы будем говорить, эта динамика пошла, к сожалению, на убыль. Хотя Калининградский транспортный весь узел сегодня имеет хорошее современное оснащение, имеет сегодня возможности, все терминалы и порты - я сегодня уточнял эту цифру – переваливать более 30 млн тонн груза.

Мы, развивая Калининградскую железную дорогу, в прошлом году вложили в ее развитие более 2 млрд рублей. Для нашей небольшой дороги это существенные средства. Сегодня, по сути дела, полностью готов паромный комплекс, весь титул освоен, и он сегодня работает по всем процедурам международных перевозок.

В нашем регионе более 10 портов, перевалочных баз, имеющих прекрасное оснащение. Я знаю, что вчера наши гости, участники конференции побывали на ряде терминалов, на терминале «Содружество Соя». Это и завод по переработке сои, соевых бобов и выпуска продукции, и замечательный терминал, имеющий возможность сегодня работать по целому ряду направлений доставки груза как морским, так и железнодорожным транспортом.

А мы, чтобы подхватить возможные грузопотоки, о которых сказал и Александр Семенович, говоря, что сейчас проектируется глубоководный морской порт мощностью 100 млн тонн по переработке, мы занимаемся активно развитием пограничной станции Чернышевская, которая позволит увеличить

перерабатывающую способность Калининградской дороги с 22 до 30 млн тонн на первом этапе, а вся комплексная программа развития Калининградской дороги подразумевает увеличение ее перерабатывающей способности до 60 млн тонн.

Та динамика, которая складывалась до сегодняшнего дня, вселяла определенный оптимизм. Мы все правильно делаем: мы вкладываем деньги, мы строим терминалы, мы проектируем новые мощности, но концовка 2008 года и начало 2009 года, правда, совпавшие с кризисом, показали, что мы сегодня проигрываем другим направлениям. При хорошей, я еще раз подчеркиваю, технологичной транспортной системе Калининградской области, при хороших возможностях по перевалке груза мы, к сожалению, сегодня в этом году имеем объемы перевалки существенно ниже прошлого года.

На сегодняшний день, за два месяца, объем грузопотока, идущий в направлении Калининградской области, составляет 50% уровня 2008 года. Хотя в целом по сети железных дорог объем погрузки снизился в январе на 33% и на 25% идет сегодня снижение по февралю. А мы идем на уровне существенно ниже, чем идет сегодня сеть.

И на этих причинах мы и должны остановиться. Что же сегодня мешает грузопотоку в нашем направлении? Если проанализировать, как загружены сегодня другие направления Балтийского направления, то мы видим, что одно из серьезных в 2007 году к 2008 году снижений – это калининградское направление. В то время как литовское направление приросло в объемах перевозок. Приросло направление латвийское в объемах перевозок. Эстония тоже. Если посмотреть динамику двух месяцев, как она складывается, то мы видим, что порты в направлении Калининграда – сокращение за два месяца составило почти 60%. Снижение есть и в направлении Литвы, но в направлении Латвии мы проигрываем, хотя снижение идет и в направлении Эстонии.

Анализируя эту ситуацию и анализируя составляющие наших возможностей, все переделы составляющих, и прежде всего тарифов, мы видим, что мы уступаем по этому вопросу в направлениях, которые я обозначил. По целому ряду перевозки грузов в направлении на Клайпеду, по ряду грузов в направлении на Латвию. Естественно, чтобы создать более предпочтительные преимущества, нам надо рассмотреть эту тему внимательно.

Я надеюсь, участники сегодняшней дискуссии, прежде всего занимающиеся вопросами тарифов, ориентируют нас сегодня в подходах, которые мы будем реализовывать в будущем.

Заканчивая свою вступительную часть, я бы хотел сейчас предоставить слово участникам нашего "круглого стола", прежде всего транспортниками Калининградской области, чтобы они показали, насколько сегодня мы готовы, к какому уровню работы, какие условия мы создаем для грузоотправителей на нашем направлении, и далее обозначить, с их точки зрения, наиболее существенные проблемы, которые мы должны обсудить.

Хочу предоставить слово Калиниченко Владимиру Владимировичу, гендиректору ОАО "Калининградский морской торговый порт".

Калиниченко В.В.: Мне, наверное, более правильно говорить только о нашей стивидорной компании, это ОАО "Калининградский морской торговый порт".

Наша стивидорная компания говорила всегда, что мы имеем свои мощности – это 8 млн тонн груза, которые мы могли бы переваливать. Мы никогда не переваливали 8 млн тонн груза, мы переваливали всегда пять. Это связано было, как правило, с сезонностью. Мы всегда зимой работали таким образом, что зимой-летом максимальный перепад был в два раза по объемам, которые мы работали.

Если говорить о тех изменениях, которые произошли за последние пять лет, то они более чем существенные. У нас построен новый рефрижераторный комплекс, у нас построен мазутный терминал, достаточно серьезный современный, один из наиболее современных на Балтике. У нас построен цементный терминал, которого сегодня практически в портах Прибалтики нет.

То есть если, не изучая этот вопрос, говорить, конечно, 10 млн тонн груза – это минимальные наши возможности. В принципе, 2008 год показывал, что мы достаточно хорошо первую половину года отработали. То, что произошло в конечном итоге дальше, мы все эту историю видим. И падение, которое было в конце года, сегодня усугубляется. И в апреле-мае мы ожидаем полной остановки самой крупной стивидорной компании Калининградской области. Причем на сегодняшний момент каких-то перспектив, если что-то в корне не поменять, мы не видим.

Это связано с рядом причин. В первую очередь это, конечно, общее падение грузопотока. Мы прекрасно все понимаем, что когда было достаточно грузов для российских стивидорных компаний, тогда по остаточному методу всегда было достаточно груза и для нас. Как только стивидорные компании России стали проваливаться и стали перегружать меньше объема (за исключением Новороссийска и Мурманска, практически все меньше сегодня перегружают), то по этому же остаточному принципу грузопоток закончился и у нас.

На сегодняшний момент позиция моей стивидорной компании, которую я представляю, наверное, даже менее драматичная, чем позиции остальных стивидорных компаний Калининградского региона. По моему впечатлению, мы остановимся, наверное, последними. Вы назвали 50 стивидорных компаний. Из них 48 встанут. 49-ми остановимся мы.

Объем, который мы прогнозируем по этому году, 2,5 млн тонн. Но уже сегодня мы видим, что мы в бюджет закладывали 2,5 млн тонн, это четверть от наших возможностей, мы сегодня видим, что и уже на 2,5 млн тонн мы не выходим. Сегодня, дай бог, было бы 2 млн, т.е. 20%.

Если говорить о нас, то основные проблемы, которые сегодня есть, это: а) финансовый кризис, который уменьшил общий грузопоток, и б) это, конечно, недостаточная поддержка, на мой взгляд, которая требуется нам в первую очередь от государства, в первую очередь от "Российских железных дорог". Причем это касается не только тарифов "Российских железных дорог", это касается и работы с партнерами нашими и РЖД, это работа с Литовской железной дорогой, Белорусской железной дорогой. Не секрет, что на сегодняшний момент что касается "Российских железных дорог", они достаточно мягко и гибко свой тариф меняли. Нельзя сказать однозначно, что это очень серьезно повлияло, но сегодня то, что тонно-километр по Литовской железной дороге как стоил в два раза больше в Калининград, чем на Клайпеду, так и стоит, это, конечно, достаточно серьезный факт. И если вчера на него можно было как-то закрывать глаза, сегодня, к сожалению, закрывать глаза нельзя, поскольку мы видим реальный грузопоток.

То, что Белорусские железные дороги подняли тариф с 1 января, причем подняли более чем существенно, по многим основным позициям, которые работали, тариф поднят на 14-15%, причем тариф поднят в долларах, а не в рублях – это тоже тот факт, который сделал тариф заградительным.

На сегодняшний момент без достаточно серьезной, нормальной работы совместной нашей, Калининградской железной дороги и российских органов власти этот вопрос решить нельзя.

В конечном итоге те существенные изменения, которые были сделаны по стивидорным компаниям Калининградской области, которые, наверное, каждый из стивидоров прокомментирует отдельно, наверное, те существенные инвестиционные вещи, которые были сделаны.... Для примера: мы, конечно, меньше потратили на свое развитие, чем Калининградская железная дорога, но 700 млн рублей для нашей стивидорной компании – это инвестиции, которые были потрачены – это достаточно существенно. По прошлом году это было более 20 млн евро. На сегодняшний момент шансов эти инвестиции оработать практически стало намного меньше.

Мне, конечно, очень жалею, что приехало мало грузовладельцев, потому что это тоже достаточно серьезный факт, это тоже показатель того, что они уже не сильно заинтересованы в данном направлении. На самом деле, у нас вопросов много, но я могу вам сказать стопроцентно, что на сегодняшний момент Калининградский порт технологически и во взаимодействии с Калининградской дорогой в состоянии подтвердить те объемы, о которых мы говорим. То есть мы в состоянии по нормальным конкурентоспособным ставкам, на очень хорошей технологии оработать любые грузопотоки. Нам требуется только небольшое движение вперед и небольшая помощь. Спасибо.

Беседин И.С.: Хочу предоставить слово Титову Дмитрию Алексеевичу, исполнительному директору ЗАО "Содружество Соя".

Титов Д.А.: Добрый день. Я думаю, что я не добавлю оптимизма после Владимира Владимировича.

"Содружество Соя" – это сельскохозяйственное предприятие. И когда принималось решение о месте строительства, конечно, логистика была одним из основных факторов, почему мы выбрали Калининград. И если с морской стороны у нас все было спокойно, парк балкеров мировой нас устраивал, и наши объемы вполне вписывались с эти объемы, то, с другой стороны, у нас была уверенность, что "Российские железные дороги" весь наш продукт и перевезут.

Построено предприятие. Наш оборот сейчас производства – это 1 млн тонн сельскохозяйственной продукции, это соевый шрот и соевое масло. Так вот сейчас, получается, тяжелая ситуация в чем? Если к тарифам у нас вопросов нет, потому что у нас выхода нет другого, как возить только железной дорогой. Вопрос встал с вагонами. Ситуация с вагонами тяжелая, потому что инвентарный парк зерновозов начинает переходить в специализированные компании по железной дороге. Если здесь железнодорожников много, я говорю, что для перевозки шрота нужны особые условия, с ними тоже проблема. Арендованный парк, который у нас есть, он недостаточен для перевозки наших объемов продукта. И это все нас приводит к тому, что нужна еще одна инвестиция, достаточно серьезная – это тысячу вагонов зерновозов нам нужно сейчас заказывать, покупать, чтобы обеспечить свой грузооборот. Вот такая проблема у нас. Все остальное вроде решаемо.

Беседин И.С.: Вопросы тарифов на сегодня решены?

Титов Д.А.: Для нас решены.

Беседин И.С.: Уже решения состоялись?

Титов Д.А.: Да. Если мы не выйдем из этой ситуации по перевозкам, у нас рынок Европы открыт, и придется морским путем отправлять это все. Масло

сейчас уже почти полностью идет в Европу, хотя мы, конечно, ориентировались на российский рынок.

Беседин И.С.: Дай бог, чтобы рынки сбыта были и в ту сторону. Но последняя дискуссия, которая у нас была с вашим участием, с участием литовских, белорусских железнодорожников, она показала, что у вас большие проблемы, связанные с задействованием этого направления – через Литву, Белоруссию. И ваша альтернативная возможность транспортировки через порты Ленинградской области побудила литовских и белорусских коллег прийти к решению о применении понижающих коэффициентов на тарифы при перевозке вашей продукции. Они еще не состоялись, но я надеюсь, по крайней мере, информация у нас такая есть, что эти решения будут ими приняты в самое ближайшее время. 9 марта будет проходить совещание, где, возможно, оно и будет принято совместно двумя этими железнодорожными организациями. Дай бог, чтобы оно состоялось.

Титов Д.А.: Подтверждаю яркий пример взаимодействия "Российских железных дорог", которые помогли нам. По моим сведениям, решение уже состоялось.

Беседин И.С.: Хорошо, Дмитрий Алексеевич. Насчет вагонов я тоже прокомментирую, какая ситуация у нас складывается. Но следующее слово я хочу предоставить Кесслеру Юрию Александровичу, главному инженеру ООО "ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть". Думаю, вы были вчера в гостях у них на терминале, видели их возможности.

Кесслер Ю.А.: Вчера все были гостями терминала после "Содружество Соя", прекрасно понимаете, что комплекс отлично выстроен, отлично работает, перевалочные возможности – 6 млн тонн в год. К сожалению, мы их не выполняем. Если привести небольшую динамику, это 5 млн 300 за 2006 год, 4 млн 500 – за 2007 году и за 2008 год – 3 млн 500. Поддержу Владимира Владимировича: это, наверное, тоже будет около 2 млн мы закончим по 2009 году. Нереально почему строить какие-перспективы, вкладывая деньги. Буквально только в 2008 году построили новый резервуар 20-тысячный по новым технологиям, "стакан в стакане", новое производство, а объемов перевалки нет.

Может быть, не столько влияет, спасибо Ивану Сергеевичу, они обеспечивают нас железнодорожным транспортом с небольшими нюансами, но очень много влияют тарифы, которые сегодня при прохождении нефти, если работать с регионами, находящимися в средней полосе России, в Западной Сибири. То есть нефть, нефтепродукты, газовый конденсат возить стало очень сложно. Поэтому поставщики, поскольку мы являемся перевальщиками, стараются не пользоваться или сокращать объемы наших услуг по перевалке. Мы пока сегодня выходим за счет своей нефти, за счет еще сохранившихся объемов. Поэтому нужно кардинально решать на правительственном уровне: будут снижены тарифы, будет какое-то регулирование, будет какая-то гибкая система – мы, наверное, вернемся все на свои объемы. А что такое сегодня 6 млн из 20 переваливаемых по области в год? Очень хорошая цифра. Это рабочие места. Практически 30% Светлогорского городского округа работает на терминале в "ЛУКОЙЛЕ". С сокращением объемов сократим рабочие места. И так нестабильная обстановка на сегодняшний год, и не видно пока сегодня выхода из этой ситуации. Практически у меня все.

Беседин И.С.: В этом году ваш прогноз какой на объем перевалки?

Кеслер Ю.А.: Два максимум. Сегодня мы отработали два месяца в 2009 году, у нас до конца месяца осталось два дня, с этой динамикой, плюс два танкера, один газовый – будет 250 тысяч. Умножаем на 6 месяцев. 2 миллиона максимум. В 2006 году – 5 с лишним миллионов.

Беседин И.С.: Спасибо. Зайцев Александр Алексеевич, генеральный директор ОАО "Портовый элеватор".

Зайцев А.А.: Добрый день, коллеги. Наше предприятие находится на территории морского торгового порта. В принципе, проблемы те же самые, о которых сказал Калининченко В.В.

Предприятие, я считаю, нормально оборудовано, с хорошей технологией. Норма единовременного хранения зерновых грузов – 50-55 тыс. в год. За год мы можем переваливать до 600 тыс. тонн зерновых грузов. За 2008 год перевалено 46 тыс. тонн. В принципе, мощности предприятия используются где-то на 5-10%.

В 2002 году мы переваливали 400 тыс. тонн, это было сделано в легкую. За 4-й квартал было перевалено 220 тыс. тонн. То есть мощности по перевалке, как я говорил, может быть, даже больше 600 тыс. тонн.

Предприятие работает сегодня с деликатными грузами, такими как лен, просо, рапс, пшеницу хороших качественных характеристик и т.д. То есть возможности элеватора хранить разные роды зерновых грузов в количестве 150 тонн силоса у нас есть, и мы полностью готовы к работе.

Но, к сожалению, железнодорожный тариф, который сейчас действует на калининградском направлении, не позволяет нам конкурировать с прибалтийскими портами, мы проигрываем портам Латвии где-то порядка 15 долл. на тонне. Поэтому, конечно, говорить о какой-то конкурентной борьбе невозможно.

Мы сейчас уже урезали свои стивидорные ставки до самого минимального предела. Уже не берем за хранение груза на элеваторе.

Поэтому самые большие пожелания к правительству Российской Федерации, чтобы по Калининграду приняли особое какое-то решение по скидкам железнодорожного тарифа. И основная задача и просьба к Калининградской железной дороге и к РЖД о том, что срочно надо проводить переговоры с Белорусской и Литовской железными дорогами о снижении тарифов на калининградское направление. Или иначе у нас здесь вряд ли что-то получится.

Еще раз повторяю: мы готовы работать, условия есть, клиенты нашей работой довольны, но нужны конкурентные железнодорожные тарифы. Спасибо за внимание.

Себов Г.Н., директор Калининградского филиала ФГУП "Росморпорт": Уважаемые коллеги, как-то начало не очень оптимистичное. Это все понятно. Если бы эта конференция у нас происходила в 2007 году, все-таки объемы перевалки грузов были достаточно высокие – 15,6 млн тонн по всем терминалам, которые у нас занимают перевалкой грузов. И, в общем-то, тенденции были достаточно хорошие. Я бы не сказал, что на начало 2008 года ситуация не прогнозировалась такая, какая она сложилась сегодня.

Я думаю, что общее такое состояние экономики не только у нас в стране, но и в целом мире, наверное, создает такой не очень хороший фон. Я не призываю, чтобы мы были большими оптимистами, потому что на самом деле есть проблемы. И вы хорошо знаете все, что, обсуждая эти вопросы с нашими партнерами, которые снижают свое производство, потому что все мы зависим от



производства, даже не сколько от вагона, парохода и терминала, все это существует, все это есть, но просто возить нечего. И если в прошлом году мы перегрузили около 260 тыс. теусов контейнеров, это значительная часть. Но практически 95% этих контейнеров – это контейнеры, которые приходили с грузами для использования в Калининградской области и уходили с грузами, произведенными в Калининградской области. И сегодня мы практически чуть ли в 10 раз снизили. Потому что сборочное производство встало и, конечно, резко уменьшился поток контейнеров.

Но кризис кризисом. Он проходит. Я бы хотел обратить внимание на те вопросы, которые нам нужно решить, пока этот кризис идет. И мы выйдем из кризиса и вернемся на исходную точку. Хорошо, если вернемся. Но этот как раз, может быть, то время, которое дает нам возможность поразмыслить, что же делать, что мы еще не доделали и чем мы можем привлечь клиентов и наших уважаемых грузоотправителей в наш порт?

Да, мы знаем, что тарифы – это вечная проблема. Эта проблема уже стоит не один год. Эта проблема с Литвой и Белоруссией стоит уже как минимум лет десять, если не больше, и она не решается. Но это уровень межправительственных отношений, это вопрос дискриминации калининградского направления, по другому это и нельзя назвать. Это озвучил, кстати, и наш губернатор Г.В.Боос на встрече с Белоруссией. Это было озвучено и ранее. Но тем не менее литовское правительство, Литовская железная дорога позволяет себе дискриминировать калининградское направление в отношении перевозки грузов.

Я приведу такой пример. У нас сейчас работает железнодорожная паромная переправа между портом Засниц и Балтийск. Такой же паром работает между портом Засниц и Клайпедой. Так вот, чтобы доставить груз или вагон с грузом из Засница через Клайпеду, скажем, до Москвы или из Засница через Балтийск до Москвы – практически расстояние одно и то же – доставка через Клайпеду обходится процентов на 30 дешевле. Но не потому, что в Балтийске или Заснице выше тарифы или морская перевозка дороже, а потому что по железной дороге перевезти из Клайпеды в Москву и из Балтийска в Москву дешевле.

Поэтому, конечно, сегодня этот паром практически ходит пустой, мы не можем его загрузить. И это будет продолжаться до тех пор, пока эту проблему не решим.

Но из этой ситуации, наверное, тоже есть выход. Если это не решается годами, значит, нам нужно решать по-другому вопрос, чем мы еще другим можем привлечь, если не тарифами. Я уверен, что клиент заплатит нам на те же 2 или 5 долларов дороже, если мы создадим ему другие привлекательные условия. Если его судно, его груз не будут задерживаться, не будут гонять по кругу с одной организации в другую и он будет спокойно чувствовать себя здесь, в Калининграде, конечно, он придет сюда, я больше чем уверен. И, к сожалению, такие проблемы у нас есть.

Второе. Нам нужно развивать те направления, которые бы в меньшей степени зависели от дискриминационных мер Литовской железной дороги. Я имею в виду те терминалы, которые, как я могу привести пример – "Содружество Соя". Как минимум половина транспортной стоимости, транспортной составляющей не зависит от железной дороги – ни российской, ни литовской. Потому что сырье для своего производства они завозят морем из Бразилии, еще из каких-то стран. Более того, железнодорожный паром, который работает между Балтийском и Усть-Лугой, загружается на обратном направлении продукцией "Содружество Соя" и спокойно вывозится, то есть они в меньшей степени зависят. Такие

производства, конечно, выгодно развивать. Почему мы увеличили перевалку контейнеров – только за счет того, что в области развивались эти производства.

Я могу привести еще один пример другого предприятия, которое живое и развивается. Это, скажем, компания "Союз", которая завозит сырье морем и дальше отгружает продукцию: часть – вагонами, часть – машинами, часть – контейнерами. И таким образом снижает влияние железной дороги Литовской, Белорусской на свою оставляющую. Таким же путем идет, кстати, компания "Союз" буквально недавно – в марте мы ожидаем первый пароход с сырьем наливным – реконструировали причал, который мы предоставили им в аренду, и построили небольшой, но очень важный для нас терминал для этой работы.

Еще один пример такой – это компания "Балттехпром", которая строит на берегу канала завод по производству пищевой пластмассы. Сырье будет завозиться морем, здесь перерабатываться, изготавливаться соответствующая тара пластмассовая, и дальше вывозиться в том числе и на Запад. Конечно, это направление очень важно.

Еще одно направление, которое никак мы не решим, и об этом Александр Семенович знает, но я еще раз обращаюсь. У нас есть очень неплохое направление – это перевозка грузов по Калининградскому Вислинскому заливу. Сдерживание решения вопроса по открытию судоходства по заливу тоже нас сдерживает в возможности перевозки грузов водой, морским, заливным путем. Хотя такие грузы есть. Я знаю, что даже компания "Содружество Соя" рассматривала такие возможности перевозки через Польшу готовой продукции и т.д. Конечно, этот вопрос нужно решать. Он даст нам прирост в объемах перевалки груза.

Что касается технических вопросов, здесь давали информацию уже. Я могу подтвердить, что в техническом отношении терминалы Калининградского морского торгового порта развиты не хуже, чем аналогичные терминалы в других портах. И инвестиции, которые мы вкладываем все вместе, в техническое развитие, они значительны. Даже за последнее время – говорил Владимир Владимирович, сколько они инвестировали. Балтийская стивидорная компания в Балтийске приобрела два новых мощных мобильных крана для перегрузки контейнеров и других тяжелых грузов. Один, по моему, грузоподъемностью 104 тонны, может перегружать сразу по несколько контейнеров.

Мы как государственная структура, которая должна развивать государственную инфраструктуру портов, вкладываем достаточно большие средства и в обновление судоходства или судоходной обстановки и т.д. То есть в этом отношении я не думаю, что мы проигрываем значительно другим портам. Поэтому нужно искать другие направления, где нам нужно улучшать свою работу.

Уже навязло на зубах, как говорится, но я бы хотел еще раз затронуть этот вопрос. К сожалению, это зависит не только от государственных структур, которые осуществляют контроль и надзор в пунктах пропуска через государственную границу, но тем не менее, думаю, что если бы на региональном уровне существовало хорошее понимание и взаимопонимание между теми структурами, которые осуществляют государственный контроль в пунктах пропуска, мы бы смогли достичь большего. По крайней мере, тот опыт, который был нами ранее наработан, он, к сожалению, разрушен.

Я говорю о той проблеме, которая возникает в связи с вводом в действие новых терминалов. Для того чтобы ввести в действие новый терминал, скажем, причал, нужно постановление правительства об открытии пункта пропуска через государственную границу. Но все хорошо представляют, что нужно сделать и какие круги надо пройти для того, чтобы это сделать. Ранее у нас было по-другому. Все это делалось в рамках единого пункта пропуска порта Калининград. И здесь

сидят те люди, которые уже намаялись. К счастью, уже решили эти вопросы, но сколько это стоило нервов.

В ближайшее время, в следующем году, через год наверняка будет сдан новый терминал компании "Балттехпром". Вопрос: а будет ли там открыт пункт пропуска или не будет открыт пункт пропуска?

Вот эти вопросы касаются нашей внутренней политики и внутренней работы. В этой связи я бы хотел предложить, чтобы у нас в области был действенный орган. Пусть это будет совместный общественный, под руководством правительства области, который бы объединял те структуры, которые могут принимать решение о развитии порта, могут принимать решение об организации работы портовых терминалов, железной дороги и всех видов транспорта.

Это может быть совет по морской политике, как есть в Санкт-Петербурге, в других городах, еще какие-то другие. Но, к сожалению, сегодня объединяющего такого органа в области нет. Александр Семенович, давайте подумаем, как это сделать, это очень важно. Спасибо.

Беседин И.С.: Спасибо Георгию Николаевичу, он обозначил ряд проблем, касающихся повышения конкурентоспособности за счет наших внутренних резервов, лучшей организации, лучшей работы контрольных органов.

Прежде чем предоставить слово, я бы хотел, чтобы транспортники все высказались. И один из таких активных игроков на калининградском направлении это компания "Рефсервис", ее представляет здесь Богомоллов Олег Анатольевич.

Богомоллов О.А.: Перевозки скоропортящихся грузов по Калининградской дороге занимают порядка 10%. То есть достаточно большая доля. И практически 100% этих перевозок осуществляется в подвижном составе "Рефсервис".

В 2008 году наблюдался рост – порядка 7%, объем перевозок скоропорта составил 200 тыс. тонн. Но уже с осени, с октября так же, как и всех, идет резкое падение. И сейчас у нас по январю-февралю падение составило 50%. Падение идет по всей номенклатуре грузов. В 2009 году мы планируем перевезти с Калининградской дороги порядка 118 тыс. тонн, это на 27% меньше, чем в 2008 году.

Необходимо отметить, что снижение объемов перевозок шло и раньше. Где-то с 2005 года происходит спад основного, профильного груза для Калининграда – свежемороженой рыбы. Так, например, в 2005 году объем перевозок составлял около 1700 вагонов, в 2007 году – уже 800, в 2008 году – 360 вагонов.

Причина основная, почему калининградские компании, судовладельцы направляют суда не в Калининград - это уход их в порт Санкт-Петербург. Это связано как с высокой ценой на услуги непосредственно в Калининградском порту, так и с транзитными территориями железнодорожного транспорта. Плюс увеличение срока доставки примерно на трое суток по сравнению с Санкт-Петербургом. Перевозка осуществляется в основном в Москву, в Европейскую часть России.

Что касается перевозок мяса, тоже в 2003 году был максимальный объем – порядка 4 тыс. вагонов, и он постепенно снижался, в 2008 году составлял всего 440 вагонов. Мясо, как и рыба, с 2006 года переориентировалась в основном на порт Санкт-Петербург.

По таким грузам, как напитки и пиво, объем снизился в два раза. Основная причина – это тот факт, что пиво, произведенное в области, из-за большей

тарифной составляющей, не конкурирует с продукцией, произведенной в регионах Центральной России.

Назову основные причины, из-за которых происходит снижение перевозок скоропорта. Первая – это, конечно, наличие иностранных транзитных железных дорог, на которых транспортная составляющая значительно выше, чем по территории России. Например, по территории Литвы, если удельно смотреть на тонно-километр, ставка примерно в три раза выше, чем по территории России. При этом "Российские железные дороги" наоборот снизили ставки, ввели исключительные тарифы на перевозки скоропортящихся грузов, а Литовская железная дорога наоборот цены увеличила, и получился значительный разрыв. В результате суммарная стоимость перевозки в 1,5-2 раза выше из Калининграда, чем из Санкт-Петербурга.

Второй отрицательный фактор – это увеличение с 2009 года стоимости сопровождения груза военизированной железнодорожной охраной. Стоимость сопровождения одного вагона-термоса до Москвы выросла с 1300 рублей до 7000. На рефрижераторную секцию это получается около 26 тыс., что тоже значительно снизило конкурентоспособность железнодорожного транспорта в пользу автомобильного транспорта.

Необходимо сказать и о ставках на портовые сборы. Из шести наименований сборов Калининского морского рыбного порта и Большого порта Санкт-Петербург по пяти наименованиям ставки в Калининграде намного выше. В результате на калининградском направлении по сравнению с российскими регионами отрицательно сказывается как на перевозках импортных грузов, так и на выпускаемых непосредственно в Калининградской области.

В принципе, вкратце это основные проблемы, которые вызывают снижение объема перевозок скоропорта с Калининградской дороги.

Со своей стороны "Рефсервис" готов, подвижного состава достаточно, мы готовы обеспечить многократный рост объемов перевозок скоропорта из региона. Спасибо.

Беседин И.С.: О том, что в Калининградской области сегодня делается немало для того, чтобы в том числе и наши контрольные органы создали благоприятные условия, это факт. Сегодня идет реорганизация одних структур, ищутся наиболее оптимальные варианты создания благоприятных условий. Я бы хотел, чтобы Амельянович Сергей Алексеевич, первый заместитель начальника Калининградской областной таможни проинформировал участников конференции о той работе, которую таможенные органы делают в Калининградской области.

Амельянович С.А.: В двух словах хотелось бы сказать, что да, как уже здесь отмечалось всеми участниками, наблюдается спад экономический, который так же виден и по результатам, которые отслеживает таможенная служба.

Со своей стороны мы продолжаем ту работу, которая проводилась в 2008 году. В 2008 году проведена реорганизация таможенных органов Калининградской области, оптимизирована их структура. Проводилась работа в направлении ускорения таможенных процедур, их упрощения, внедрения новых перспективных технологий – это электронное декларирование, предварительное информирование, которые позволят нам в перспективе достичь тех результатов, которые интересны и государственным структурам, и бизнесу в плане ускорения оформления товаров и повышения конкурентоспособности, в частности, калининградского бизнеса.

Тот экономический спад, который наблюдается, он отразился и на этих моментах в том числе. Что касается создания пунктов пропуска, открытия пунктов

пропуска и в целом работы в этом направлении, в 2008 году произошли некоторые изменения в нормативно-правовом регулировании этих вопросов. Был издан ряд постановлений правительства, которые определяют как процедуру создания и открытия пунктов пропуска, их функционирования, осуществления деятельности на территории пунктов пропуска различных структур, в том числе коммерческих. Соответственно сейчас проводится работа по реализации этих постановлений. Что-то комментировать в этом смысле мне как представителю Калининградской областной таможни сложно, необходимо эти решения претворять в жизнь.

Также было создано в 2008 году агентство по обустройству государственной границы. В 2009 году Калининградской областной таможней и пограничным управлением Калининградской области была проведена рабочая встреча, представители были в Калининградской области. В ходе этих встреч обсуждались вопросы, связанные с функционированием пунктов пропуска и тем, что предстоит в этом плане решить. Калининградское отделение будет также в ближайшее время создано.

То есть работа проводится многогранная. И в тех объемах, которые в предыдущие годы существовали, от которых в рамках спада экономического экономика сейчас отошла, мы справлялись со своими задачами, и с учетом внедрения перспективных технологий мы справимся не только с возвратом на прежний уровень, но и с увеличением грузооборота, товарооборота и всем, что с этим связано.

Беседин И.С.: Спасибо. Хочу слово Радионову Юрию Александровичу дать, первому заместителю начальника пограничного управления ФСБ России по Калининградской области. Но сначала один вопрос: все постановления, связанные с совершенствованием работы таможенных органов, направлены на более благоприятные условия работы транспортников? Ну, ладно. То, что они имеют вектор совершенствования и упрощения этих процедур, это уже очень хороший вектор действия таможенных органов по совершенствованию своей системы управления здесь, в Калининградской области. Пожалуйста.

Радионов Ю.А.: Добрый день, уважаемые участники конференции. К счастью, мировой кризис ни в коей мере не отразился на работе пограничного управления по Калининградской области. Протяженность границ осталась прежняя, количество сотрудников осталось прежнее, количество пунктов пропуска осталось прежним, а идет тенденция к увеличению этих пунктов пропуска.

Увеличение численного состава контрольно-пропускных пунктов и введение в штат новых пунктов пропуска, таких как Чернышевская и Мамоново-2. На сегодняшний день, как я понял, Иван Сергеевич, уже существует проблема по обустройству пункта пропуска в Железнодорожном.

Все присутствующие здесь прекрасно понимают, что наши сотрудники и в целом пограничное управление являются обеспечивающей составляющей той проблемы, которую на сегодняшний день мы рассматриваем.

Я не буду долго задерживать ваше внимание, скажу только одно, что на сегодня мы располагаем всеми силами и средствами для того, чтобы создать благоприятные условия в пунктах пропуска как для пассажиров, так и грузоперевозчиков.

Что касается выступления Георгия Николаевича, я хочу сказать, что установление и открытие пунктов пропуска – это тяжелая процедура. Сначала устанавливается этот пункт пропуска постановлением правительства, потом с учетом недостатков – доработка, дообустройство. Через определенное время

открывается. На сегодняшний день в Калининградской области при наличии более 20 пунктов пропуска у нас один пункт пропуска обустроен так, как положено, - это 3-й и 4-й бассейн. Установлен и открыт в установленном порядке. Все остальные пункты пропуска – то то недоработано, то это недоработано. Это не наша проблема. И нам бы хотелось, чтобы были созданы и все условия для наших сотрудников, чтобы они могли создать благоприятные условия для грузо- и пассажироперевозчиков.

Беседин И.С.: То, что на самом деле, сегодня контрольные органы настроены на создание благоприятных условий, особенно при существенном падении объема перевозок, а значит, и той работы, которая выполняется ими, это факт, с которым мы как железнодорожники сталкиваемся в своей повседневной работе, это я хочу констатировать.

Важно, чтобы тот вектор работы, которую вы проводите, позволял естественно минимизировать все издержки, связанные с пропуском этого мизерного грузопотока, который идет на нас. А условия - по пропуску у нас каждый груз проходит под таможенным контролем, у нас нет такого груза, который бы был в свободном обращении. И очень важна здесь ваша работа. Мы через вопросы, которые будут из зала, вернемся к ней.

Сейчас я хочу предоставить слово Палику Игорю Антоновичу, начальнику отдела координации, анализа и прогнозирования Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта.

Палик И.А.: Здесь в основном предыдущие выступающие остановились на всех проблемах, которые существуют, я бы сказал, не только в этом субъекте Федерации. Сейчас эти проблемы существуют во всех припортовых городах. И морские порты в основном сейчас теряют грузопоток.

Я хотел бы сейчас остановиться на таком направлении перспективном, это перевозка грузов в контейнерах. У нас в стране, вы знаете, процент контейнеризированных грузов процент очень низкий – порядка 15%, в то время как в остальных развитых странах цифра это доходит до 60%.

И здесь отрадно было слышать, что на берегу Приморской бухты будет создан новый глубоководный порт, который будет в основном перерабатывать контейнерные грузы. Максимальная проектная мощность его будет составлять где-то порядка 6 млн теусов в год. Строительство этого терминала будет осуществляться в три этапа. Первый этап – порядка 15 млн тонн перерабатывать. Осуществляться будет где-то в 2014 году. Полностью проектная мощность будет достигнута в 2019 году. Кроме контейнерных грузов, там также будут перерабатываться накатная? техника, порядка 1 млн тонн.

Я бы здесь провел еще одну параллель с портом "Усть-Луга", который связывает паромная переправа, которая успешно строится в настоящее время, еще не вышла она на то, что хотим мы от нее видеть. И также в Усть-Луге будет строиться контейнерный терминал, хотя там уже началось строительство, но мощность этого контейнерного терминала будет составлять порядка 3 млн теусов. Также будет осуществляться строительство в три этапа. Хочу сказать, что все эти объекты будут строиться на условиях государственно-частного партнерства, в котором объекты транспортной инфраструктуры, которые будут обеспечивать безопасность мореплавания, также обеспечивать работу контрольных органов, - все это будет строиться за счет федеральных средств.

Беседин И.С.: Если можно я чуть-чуть Вас сориентирую вот в какую сторону. Понятно, что на территории России будут строиться и создаваться новые

мощности, терминалы. Но когда мы говорим о Калининградском направлении и видим, что сегодня в направлении Латвии идут мощные грузопотоки, и Калининградское направление сегодня пустует, на что нам надо обратить внимание, в чем преимущественное сегодня положение этих портов, чего мы недорабатываем? У вас же наверняка этот анализ есть.

Палик И.А.: Здесь сложно ориентировать, кому-то что-то рекомендовать. Естественно, большой плюс Калининградской области – географическое положение. На всех проблемах, которые сдерживают конкурентоспособность, остановился Себов Г.Н. Он показал. Основная причина – это железнодорожные тарифы в направлении Калининграда. Это большой минус для повышения конкурентоспособности портов Калининграда. А то, что будет строительство новое, это большой плюс. Кризис, конечно, сейчас есть, но он пройдет. И, естественно, после кризиса опять будет увеличен грузопоток, это факт. Тем более, как я уже сказал, здесь, в Калининграде, в перспективе плановыми мероприятиями предусмотрено строительство.

Беседин И.С.: Поскольку вы как Министерство транспорта являетесь регулирующим органом в части транзитных тарифов, а сегодня транзитные грузопотоки, идущие через территорию России из Казахстана, Средней Азии, должны, естественно, быть сориентированы - это тарифное регулирование – в том числе и на загрузку Калининградского.

Когда мы видим, что казахские грузы, идущие из Казахстана, сориентированы на другие порты в связи неравных тарифных условий, то здесь мы бы просили вас обратить внимание на это регулирование. Чтобы транзитные перевозки через территорию России – по возможности учитывалась их ориентация на калининградское направление.

Палик И.А.: Иван Сергеевич, конечно, мы это учтем, постараемся сделать, что в наших силах. Я понимаю, что ваше направление специфическое. Если вся территория Россия как-то между собой соединена, то вы немножко оторваны, но физически соприкосновения территорий у нас нет. Хорошо, что открылась эта паромная переправа, это большой плюс. На "железке" к вам ехать – нужно две границы пересекать, это минус и для простых жителей, и для работников – участников бизнеса.

Беседин И.С.: Сегодняшняя ситуация, сложившаяся на нашем направлении, и те заградительные тарифы, которые установлены по нашим иностранным государствам, привели к следующему: сегодня у нас простаивают вагоны на "Усть-Лугу". Причем мы не можем сегодня удовлетворить все заявки наших грузоотправителей. Сегодня направление Балтийск-Усть-Луга стало страшно востребованным. И сегодня на Калининградской дороге простаивает 144 вагона. Прибыл паром, мы на него 110 или 106 выгружаем, загружаем, но мы сдерживаем сегодня заявки на паромное направление. И вопрос такой: у нас в перспективе предвидится организация второго, третьего и т.д., усиление этого паромного направления?

Палик И.А.: Мне кажется, чтобы рентабельно и хорошо работала эта паромная переправа Усть-Луга-Балтийск-порт Засниц, естественно, нужно привлечение туда грузопотока не менее 4 млн тонн. Сейчас Росморпорт разрабатывает проект строительства парома, который будет поставлен на эту линию. Здесь варианты рассматриваются. Либо будут закупаться дополнительные

паромы, удовлетворяющие этой линии. Строить обязательно будем, это в планах Росморпорта заложено. Так что дополнительные паромы будут на этой линии стоять.

Беседин И.С.: Вы учтите, что ситуация сегодня принципиально в февралеканваре отличается от ситуации декабря, я прошу это учитывать.

Лapidус Б.М.: Поскольку дискуссия, я хотел бы обратить внимание еще на одну проблему, которая связана с таким, будем говорить, дискриминационным, не в пользу Балтийска перераспределением грузопотоков в третьи и из третьих стран. Это вступление в КОТИФ, которое полностью зависит от Министерства транспорта. И здесь мы, все содружество, просим усилить свои действия по прохождению нормативных документов. Сегодня мы знаем, что Минюст согласовал уже пакет законодательной инициативы по вступлению. Само продвижение уже в Государственной Думе и потом соответствующие процедуры в самом соглашении требуют нескольких месяцев как минимум. Мы готовы подключаться, готовы быть с вами в одной команде. Это очень серьезное ограничение, которое фактически заграждает порт Балтийск от огромных грузопотоков.

Палик И.А.: Борис Моисеевич, правильно вы заметили, я упустил момент насчет КОТИФ. Вступление в КОТИФ даст большую возможность работать нашим паромам именно на Засниц, на зарубежье.

Беседин И.С.: Это абсолютно ясная для нас всех проблема, которая сдерживает грузопотоки, и она должна как можно быстрее найти свое решение. Я знаю, что идет очень активная работа по присоединению к КОТИФ, надо ее завершить в кратчайшие сроки.

Себов Г.Н.: Хотел бы дополнить по паромам. Насколько нам известно, и это могут подтвердить наши коллеги, что в ближайшее время на эту линию Балтийск-Усть-Луга должен встать еще один паром – либо тот, который к нам ходит, Клайпеда, либо Вильнюс.

Беседин И.С.: Хочу предоставить слово по одной из важнейших тем. Вячеслав Александрович Петренко, руководитель Департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике "Российских железных дорог". А потом Квитко Виктор Владимирович – по теме тарифов на железнодорожные перевозки.

Петренко В.А.: Я постараюсь в своем выступлении вернуться к ретроспективе решения вопроса по тарифам, которые, как Георгий Николаевич отметил, на протяжении более чем десятка лет критически поднимались и на калининградской земле, и на территории наших сопредельных государств – партнеров по железнодорожным перевозкам, потому что это одна из ключевых тем при обеспечении загрузки этого, безусловно, важного для России направления.

Кризисные ситуации, которая произошла в конце прошлого года в мировой финансово-экономической системе, привели к тому, что, если говорить в целом и общем, российская продукция не стала пользоваться тем спросом, которым пользовалась еще в первом полугодии 2008 года на международных рынках. Упали цены. Безусловно, все экспортеры и трейдеры стараются оптимизировать свои транспортные связи и в условиях снижения объемов потребления



высвобождающихся мощностей по другим портам Балтии ищут оптимальные схемы транспортировки, уменьшая сухопутную составляющую в этих доставках, переключая грузы на более ближние порты, если говорить по отношению к самим грузоотправителям. И тем самым направление Калининграда в большей степени страдает, чем другие порты Российской Федерации и наших сопредельных государств. Это первая предпосылка, которая привела к тому, что объемы перевозок с этого направления значительно потеряли против начала прошлого года.

Если говорить о начале прошлого года, вы помните, что мы даже не могли в отдельный период времени, Иван Сергеевич, проехать на Калининград, потому что это направление было перегружено.

Беседин И.С.: Ровно год назад рабочий парк, парк вагонов на Калининградской дороге превышал 5 тыс. вагонов, около 6 тыс. вагонов было в Калининграде. Выстроились в очередь в Белоруссии, в Литве, на Московской дороге. Там разные причины. Но вот прошел год с небольшим. И ведь не просто это финансовый кризис затронул, а мы начали падать со второго полугодия.

Петренко В.А.: Теперь говорим о тех посылках, которые были сделаны в течение продолжительного времени по изменению тарифных условий при перевозках грузов на калининградском и по другим направлениям.

Если вы помните, у нас с участием администрации, с участием портовиков, морской администрации Калининградского порта формировались условия, на основе которых было заключено соглашение 2К. И одним из посылов этого соглашения было выравнивание тарифов при перевозке грузов в направлении Клайпеды и Калининграда.

Мы со своей стороны, поскольку соглашение было подписано и начало реализовываться, эти условия выполняли. И с 2004 года при разном уровне тарифов при перевозке грузов через российские порты и порты сопредельных государств планомерно изменяли тарифные условия при перевозке через российские порты, тем самым обеспечивая выравнивание тарифов, в том числе и по этому направлению.

И мы бы пришли к тому пределу, когда сказали бы сами себе, насколько дальше необходимо производить это выравнивание, учитывая то, что со стороны наших партнеров, а именно Литовская железная дорога, этого выравнивания не происходило, если говорить по направлению перевозок грузов по территории Литвы, Клайпеды и Калининграда. Получилось так, что этот предел, когда мы себе задали бы этот вопрос, совпал именно с началом кризисных явлений. И одно на другое усугубило ту ситуацию, в которой мы сегодня находимся.

Поэтому нужно поднимать те посылы, которые были заложены в соглашении 2К и возвращаться к принципам необходимости выравнивания тарифов каждый по своей территории, говоря о перевозках в этих двух направлениях. Либо пересматривать основы этого соглашения и от него как такового, может быть, отказываться.

Говорить, какими путями идти для того, чтобы обеспечить загрузку калининградского направления, здесь может быть несколько вариантов. Первое – это вернуться к условиям 2001 года, когда был существенный разрыв в тарифах на перевозку в калининградском направлении, и они были более высокими, на клайпедском, но насколько он реализуем в настоящее время, давайте сами себе зададим этот вопрос. Он потребует, во-первых, снижения тарифов значительного по территории России. Естественно, в этой ситуации речь идет не о привлечении новых объемов на калининградском направлении, а переключении существующих.

А переключение влечет за собой потерю доходов "Российских железных дорог" в целом. Я думаю, что с этим подходом федеральные органы, те, кто формирует в том числе баланс доходов и расходов, навряд ли согласятся.

Второе – оставить все, как есть, что тоже было бы не совсем правильно, потому что та ситуация, в которой оказалась область, весь комплекс транспортной области, не позволяет все оставлять на том уровне, который сегодня сложился.

И третье – все-таки искать варианты решения, возвращаясь к основам соглашения 2К для того, чтобы сегодня, в том числе говоря о тарифах по территории сопредельных государств, мы нашли паритетные решения, которые позволили бы и им обеспечить загрузку своих транспортных систем, и нам загрузить калининградское направление.

Я не думаю, что, потеря 1,5 млн в прошлом году принесло большое удовлетворение в объемах по Литовским железным дорогам. Прогнозируется, что в этом году, если исходить из всех цифр, которые сегодня складываются, то 9 млн в целом по году могут быть потери как на одном, так и на другом направлении. А это потери доходов и по Белоруссии, и по Литве. Здесь нужно садиться еще раз за стол переговоров и искать те решения, которые позволили бы нам это направление сделать более конкурентоспособным.

Квитко В.В.: Уважаемые коллеги, я хотел бы вас поблагодарить за возможность участвовать в этой дискуссии, потому что те вопросы, которые здесь обсуждаются, представляют большой интерес для Федеральной службы по тарифам.

Со своей стороны, я думаю, в это тоже видите, мы уделяем достаточно большое внимание проблеме конкурентоспособности транспортной системы Калининградской области, учитывая, что это составная часть транспортной системы Российской Федерации.

Начнем по порядку. В части железнодорожных тарифов. Система тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом построена таким образом, что она обеспечивает, за исключением, пожалуй, только двух номенклатур – зерно и минеральные удобрения – конкурентоспособность с учетом формирования сквозной ставки экспортных грузов, которые переваливаются через Калининградский морской торговый порт. Даже с учетом тех решений, которые были приняты с начала года железнодорожными администрациями Белоруссии и Литвы, эти ставки конкурентоспособны.

Что касается морской части. Как вы знаете, Федеральная служба по тарифам в 2007 году установила новые ставки портовых сборов. Эти сборы были сформированы таким образом, что они обеспечили при расчете сравнительной стоимости судохода конкурентоспособность Калининградского морского торгового порта по сравнению с портом Санкт-Петербург. Вы понимаете, что это совершенно разные порты, и сравнивать их ни по объемам, ни по техническому оснащению, ни по технологическим возможностям нельзя – Калининград намного слабее. Тем не менее, мы пошли на это для того, чтобы обеспечить конкурентоспособность Калининградского порта.

Что касается услуг стивидорных компаний. Мы установили ставки на перевалку основной номенклатуры грузов, которые переваливаются в порту Санкт-Петербург и Калининград, таким образом, что калининградские ставки конкурентоспособнее. При этом вы должны понимать, что доля регулируемых государством услуг в общих расходах грузовладельцев в порту составляет определенную часть этих расходов, но не до конца.

Поэтому учитывая ту информацию, которую изложил О.А.Богомолов, я хотел бы обратиться к уважаемым коллегам из Федеральной антимонопольной

службы, точнее, из его подразделения по Калининграду и Калининградской области, чтобы они рассмотрели, в чем же проблема? Почему при том, что ФСТ установила конкурентоспособные ставки, есть претензии к стивидорам?

Пожалуйста, коллеги, вот такая просьба: разберитесь и нас проинформируйте. Если есть вопросы к нам, мы со своей стороны тоже готовы рассмотреть этот вопрос.

Теперь относительно ситуации существующей. Да, мы понимаем, что, к сожалению, та экономическая ситуация, которая на сегодняшний день сложилась, привела к тому, что упали объемы перевозок, в частности, объемы экспортных перевозок. Будем говорить: плохо сегодня всем.

Тем не менее, если посмотреть объемные показатели, то по сравнению с вашим основным конкурентом, а это порт Клайпеда, объем грузов, которые проследовали через Калининградскую дорогу, в среднем где-то процентов на 30 выше, чем те объемы, которые проследовали на Клайпеду. Это еще раз подчеркивает то, что та тарифная политика, которая сегодня реализуется, обеспечивает вашу конкурентоспособность.

Тем не менее, мы понимаем, что нельзя останавливаться только на тех решениях, которые мы сегодня имеем в части железнодорожных тарифов на перевозки грузов с участием Калининградской железной дороги. Поэтому мы сегодня проводим мониторинг, готовим предложения. В этом нам активно помогает компания "Российские железные дороги". И я хотел бы поблагодарить В.В.Петренко за активную работу, за сотрудничество. Я надеюсь, что в ближайшее время мы сформируем свои предложения и установленным порядком введем их в действие.

Что касается тех вопросов, о которых говорили уважаемые коллеги в части, как бы это помягче выразиться, своеобразной тарифной политики сопредельных железных дорог, это, прежде всего, Литовская железная дорога и Белорусская железная дорога. Я думаю, что введение на проектную мощность паромной переправы Усть-Луга-Балтийск сделает нашу позицию при обсуждении тарифных вопросов в рамках проекта 2К, а это ведется в рамках межправительственной комиссии российско-литовской, в которой я также принимаю участие, более сильной. А с другой стороны, я думаю, что это позволит нашим литовским и белорусским коллегам еще раз вернуться к этому вопросу и, наверное, услышать наши аргументы.

Поэтому, я думаю, что здесь должно быть движение в двух направлениях. Первое – это подготовка нами соответствующих предложений, которые будут способствовать повышению конкурентоспособности Калининградского транспортного узла. Второе – разобраться, что же у нас творится со стивидоркой. Я понимаю, что все должны каким-то образом уживаться, в том числе и стивидорные компании: кризис, извините, господа, делать нечего. И третий вариант – это комплексное решение проблемы с учетом запуска паромной переправы и решение тех больших вопросов, которые мы сегодня имеем по Литве и Белоруссии. Спасибо.

Лapidус Б.М.: Уважаемые коллеги, наверное, вы все говорите абсолютно правильно. Но я просил бы обратить внимание на один тезис, что не только по зерну и по минеральным удобрениям пока есть проблемы, связанные с конкурентоспособностью ставок. Мы их с немецкими коллегами будем обсуждать в рамках совета железнодорожной переправы. Чтобы у нас в решениях, если таковые будут, а они будут, было наше совместное желание продолжить работу по выравниванию или созданию конкурентоспособных ставок. Вы согласны?

Квитко В.В.: Я же об этом ровно и сказал, что мы готовим предложения по повышению конкурентоспособности Калининградского транспортного узла, это и подразумевает продолжение этой работы.

Лapidус Б.М.: Но не только по зерну и минеральным удобрениям.

Квитко В.В.: Дело в чем заключается? Мы выбрали основные номенклатуры экспортных грузов, которые переваливаются через Калининградский порт. И если есть еще какие-то номенклатуры...

Лapidус Б.М.: Там же и импортные грузы есть.

Квитко В.В.: Вы, наверное, знаете о наших решениях по предоставлению исключительных тарифов на перевозку автомобилей, которые производятся в Калининградской области.

Лapidус Б.М.: Опять вы говорите об одном грузе, Виктор Владимирович. Давайте мы по результатам конференции примем решение...

Квитко В.В.: Прекрасно. Тогда вернемся к документу. Вы знаете, что 13 февраля у нас в Федеральной службе состоялось совещание, в котором принимали участие представители "Российских железных дорог". Это чтобы нам подвести черту и не заниматься полемикой. Я бы хотел вас попросить ускорить работу по предоставлению предложений компании "Российские железные дороги", мы готовы их рассмотреть. Пока, к сожалению, у нас предложений нет.

Петренко В.А.: Предложения мы все в рабочем порядке передаем. Официально в ближайшее время вам направим. Речь идет об отдельной номенклатуре грузов, перевозимых в повагонной отправке, та, которая не переваливается через порты, а идет через паром. Поэтому она, безусловно, для нас очень важна с точки зрения загрузки паромного сообщения и обеспечения в целом конкурентоспособности этого направления в части паромного сообщения. Поэтому мы и по этой номенклатуре грузов, кроме основной и генеральной, скажем так, еще просим тоже посмотреть и подработать.

Лapidус Б.М.: Я бы хотел еще добавить. Но это, Виктор Владимирович, у нас с вами конструктивная работа многолетняя, поэтому тут никаких сомнений нет, что мы решим. Дело в том, что в условиях кризиса и тем более в условиях выхода из кризиса, а я все-таки оптимистично вижу, не просто эмоционально, но и на основе математического анализа, который делаем со своими специалистами, что у нас положительная тенденция с объемом перевозок очень серьезно прослеживается уже в феврале месяце. Мы надеемся, что дно пройдено по объемам перевозок, подчеркиваю. И вот этот выход из кризиса будет требовать достаточно гибких решений. Мы не можем сейчас принять раз решения по тарифам, назвать их конкурентоспособными, потом ждать еще два года, когда что-то мы сможем принять. То есть решения, скорее всего, должны быть ежеквартальными. То есть мониторинг должен быть очень гибким и очень серьезным.

В частности, на "Российских железных дорогах" такой ситуации не было 15 лет, но мы планируем, утверждаем бюджет декадный. Декадный бюджет крупнейшей компании. Почему? Потому что ситуация меняется за 10 дней. И, конечно, нам нужна очень серьезная поддержка. Я убежден, что она будет. 12-го

числа, насколько мы знаем, у вас будут дополнительные рассмотрения этой темы в Федеральной службе. Мы готовы быть вашими помощниками.

Квитко В.В.: Спасибо, Борис Моисеевич. Я думаю, что взаимодействие, которое у нас сегодня существует с компанией "Российские железные дороги", с грузовладельцами Российской Федерации, говорит о том, что наши решения, как правило, своевременны.

Мы готовы рассмотреть ваши предложения по совершенствованию системы тарифов на грузовые перевозки с участием Калининградской железной дороги. Мы их ждем, как я уже сказал.

Кроме того, я думаю, что да, действительно, в условиях кризиса возможно принятие каких-то оперативных решений. Я считаю, нас нельзя упрекнуть в неоперативности с точки зрения рассмотрения вопросов исключительной тарификации. Но я хотел бы подчеркнуть, что данные решения должны быть экономически обоснованными и мы должны понимать экономические последствия принимаемых решений как для компании "Российские железные дороги", так и для пользователей их услуг.

Петренко В.А.: Еще два слова про транзит. Те тенденции, которые складывались у нас при установлении тарифных условий на грузы не только российского происхождения, но и транзитные, они, безусловно, отслеживались в контексте выполнения обязательств в том числе с литовской стороны по соглашению 2К. И когда уже было понятно, что они со своей стороны не видят необходимости в выравнивании тарифов по двум направлениям – Калининград, Клайпеда – мы те преференции, которые у нас были для транзитных грузов по "Российским железным дорогам", это грузы происхождения Казахстан, Узбекистан, республик Средней Азии, по другим направлениям, и преференции, действовавшие у нас на клайпедском направлении, мы их отменили, убрали. Министерство транспорта нам навстречу пошло, и такое решение было принято с этого года – по всем направлениям транзита, что касается портов Балтики, тарифные условия у нас одинаковые.

Зайцев А.А.: Замечание. По зерновым грузам я просил бы Виктора Владимировича очень внимательно посмотреть, потому что мы отслеживаем сейчас прибалтийское направление. На Лиепая зерновые грузы идут из Казахстана, из России немножко рапса. Судовые партии 3-5 тыс. тонн на Норвегию. То есть совершенно нормальный тоннаж, который мы можем работать. Поэтому вопрос тарифа.

Квитко В.В.: Александр Алексеевич, нет, не вопрос тарифа, а вопрос тоннажа, вопрос стоимости услуг в этих портах.

Зайцев А.А.: Не согласен. У нас совершенно нормальные тарифы. Тоннаж 3-5 тыс., а мы можем грузить суда у причала до 12 тыс. тонн.

Квитко В.В.: Дело вот в чем заключается. Я думаю, Вы лучше меня знаете, что порт назначения определяет грузовладелец. Не Федеральная служба по тарифам и не компания "Российские железные дороги". Мы проводим достаточно большую работу по обеспечению конкурентоспособности продукции российского сельского хозяйства, и прежде всего зерна. Вы, наверное, знаете о наших решениях по предоставлению исключительных тарифов на перевозку зерна из Центрального федерального округа, это то, что мы приняли в этом году. Вы

знаете о наших решениях, которые были приняты в предыдущее время, о перевозках зерна из Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

Поэтому я что бы хотел сказать: да, тарифное регулирование это важный аспект. Но направление перевозки грузов определяет грузовладелец.

Со своей стороны мы понимаем, что на сегодняшний день необходимо рассмотреть вопрос о конкурентоспособности перевозок зерна через Калининградский порт, и я об этом сказал.

Зайцев А.А.: Я понимаю. То, что вы сказали из ЦАО установлены тарифы, Калининград туда не попадает, потому что есть расстояние, по которому мы там не проходим. И основные грузопотоки идут дальше немножко. Я не упрекаю Вас, я просто прошу Вас посмотреть. Потому что в Калининграде есть хороший элеватор. Вот сейчас у меня на элеваторе 1,5 тыс. тонн груза, который завезли местные сельхозпроизводители. Элеватор этот – 51% акций государства. И практически все простаивает. А если дальше, то мы не говорим. Если железная дорога пойдет на понижение тарифов по "Российской железной дороге", пусть она потеряет там 10-15 долларов, но стивидоры зарабатывают те же самые, на портовых сборах мы заработаем, экспедиторы заработают и т.д. И в итоге, если смотреть в масштабах государства... То есть железная дорога потеряет 15, которые им должно компенсировать, может быть, государство, но в итоге государство выигрывает 25 минус 15, десять мы заработаем. Вот из этого, наверное, надо исходить.

Квитко В.В.: Спасибо Вам за совет. У меня вопрос: а Вы с Зерновым союзом общались на эту тему, со Злачевским?

Зайцев А.А.: Конечно, со Злачевским общаемся

Квитко В.В.: Я разговаривал с Аркадием Леонидовичем буквально вчера. К сожалению, ваша тематика не прозвучала. Поэтому я еще раз хочу вернуться к тому тезису, который я высказал: направление транспортировки груза через порт определяет грузовладелец. Поэтому я бы вам рекомендовал активно заниматься с грузовладельцами. И если у вас возникнут тарифные вопросы при такой постановке работы с ними, мы готовы их рассмотреть.

Беседин И.С.: Виктор Владимирович, хочу продолжить эту дискуссию и ряд реплик, если позволите, на высказанную Вами информацию. Дайте слайд, где мы по чугуну анализировали ситуацию с тарифами.

Здесь о чем речь идет? Скажем, на Калининград общий тариф составляет 1275 рублей. И вырос в нашу сторону на 40%. Мы практически все черные металлы потеряли, они все ушли в Клайпеду. Если говорить о 2007-2008 гг., рост на Клайпеду составил 8%, или с 3,6 до 3,9. О чем речь идет? Латвия, Литва, так же, как и Белоруссия, может себе позволить в пределах своего государства установить в направлении Калининграда тарифы в три раза выше, чем тарифы внутрилитовские в направлении Клайпеды, и нет проблем. Они – члены ВТО. Они этот принцип по транзиту нарушают. Мы, стремясь в ВТО, выравниваем тарифы и убиваем этот груз. Калининченко работал с ним, сегодня он говорит: я его и не вижу. Он, правда, все ссылается на мировой кризис. Какой кризис? Все поехало в Клайпеду. Мы этой темы не видим.

Я прошу: этот анализ должен обязательно быть. Вы как говорите, мы на 30% больше перевозим, чем в Клайпеду. Вы правы. Мы возили. По последним – мы 19 млн тонн перевезли. А если на Клайпеду российского и транзитного груза,

это было бы 3 млн тонн. Такое соотношение. И мы в 6 раз больше возили в наше направление, потому что действовало до середины года правильное соотношение. Я сказал: мы первый квартал и первое полугодие загрузили наше направление, оно трещало. Что произошло во втором полугодии? А во втором полугодии в направлении Клайпеды тарифы не повысились, в направлении Калининграда они рванули. За счет повышения регулирующим органом тарифов в направлении Калининграда. Они увеличились более чем на 10%. Одновременно выросли тарифы и внутри Литвы на 11,5% в направлении Калининграда. Дальше Белоруссия повысила тарифы. У себя внутри они не повысили. В направлении портов они увеличили тарифы на 14% с этого года. Плюс они, поскольку в долларах, а доллар в 1,5 раза вырос, это значит, на 50% выросли тарифы по Литве. Это 50% и 14% средний тариф – это 65%. Кто сюда поедет?

И если внутри этих стран нет проблем дифференцировать тарифы для внутренних нужд или для собственных, а в направлении, которые конкурируют с их внутренними, устанавливать запретительные тарифы. Вот в чем идет тарифная политика.

А мы когда у себя в России определяем эти направления, мы говорим о чем?

Дайте слайд, где объемы за два месяца. Прошлый год. Благодаря второму полугодию мы грохнулись на 11%. Сейчас мы упали на 60%. Литва выросла в прошлом году на 8,2%. Латвия выросла на 8,2%. Сейчас у Литвы падение меньше, чем у нас. Латвия приросла.

За счет чего? Вы правильно сказали: клиент выбирает сегодня направление. Но клиент выбирает, естественно, экономически выгодное направление. А если мы ему создаем или не создаем условия. Ведь Петренко В.А. сказал – доходы будем терять. Да не надо доходы терять. Вы выровняйте. Сделайте эту разницу. Клиент сам определит, куда ехать. И так это было сделано в 1991 году. Есть же опыт. Есть прецедент, как эта работа делается.

Мы же не можем не реагировать. Вы сказали: 2К, надо договариваться, выравнять. Я участник этих переговоров на протяжении двух лет. Мы предлагали литовским коллегам, у нас с ними уважительные, нормальные отношения, мы слушаем друг друга, мы умеем договариваться о чем-то. Но когда речь идет... Последний разговор с экспертами, которые были у нас, они что сказали: да, мы готовы рассматривать сегодня скидки на те грузы, которые не перерабатывает порт Клайпеды. Давайте посмотрим, что. А о чем речь идет? Черные металлы, нефтегрузы, которые являются главными у нас. Они все сориентированы туда. И они имеют возможность так говорить: да, мы будем дискриминационные тарифы, чтобы создать условия для Клайпеды, устанавливать. И у них нет проблем. А у нас, я не знаю, в чем проблема, аналогичным образом, симметрично сформировать эти тарифные условия по территории России в направлении одного порта и другого, не роняя тарифы. Эти условия надо выравнять. А вот после того, как они будут таким же образом, симметрично выстроены, тогда можно садиться за стол переговоров. А сейчас им это не надо, к ним объем идет. О чем речь идет?

Поэтому у меня просьба. А если вы говорите: нам надо сегодня довести, мы на 30% больше везем, чем везется в Клайпеду, и, мол, надо выровнять. Нам что, до 3 млн надо падать? Это вообще неправильная постановка. 3 млн тонн – это надо все позакрывать тут, в том числе Калининградскую дорогу, сделать ее для перевозки пассажиров и экскурсий.

Я знаю, что и в Литве сегодня больше проблемы, и они потеряли. Они сегодня переживают за то, что нет объема. Но тарифы не снижают.

Я к чему? Что вы как органы государственного регулирования эти вопросы, это же очевидные вещи, на которые надо реагировать. А что касается сложностей, второго, третьего шага – надо размышлять на эту тему. Но по очевидным вещам надо принимать решения.

В общем, просьба какая? Эти предложения, о которых мы говорим. А речь идет о каких грузах? Металлы, нефть, удобрения, кокс, который уведен сегодня. То Калининченко работал с коксом, один был из главных грузов, сегодня он ничего не имеет. Сегодня Клайпеда с коксом работает. Об этом речь идет. По этим грузам надо выстроить нормальные отношения. Поэтому у меня просьба эти моменты надо вам как органу госрегулирования иметь в виду и принимать правильные решения.

А что касается того, что и стивидоры должны поджаться, я видел ставки сегодняшние, которые принимают в порту. Они сегодня ниже, чем во всех этих прибалтийских портах.

Богомолов О.А.: Спасибо, Иван Сергеевич, что Вы дополнили, потому что мне после Виктора Владимировича, если честно, хотелось развернуться и уйти. Просто ввали. Причем внаглую ввала Белорусская железная дорога. Не дадут соврать мои коллеги, которые были, когда начали комментировать: "мы не поднимали тарифов в сторону Калининграда, мы наоборот их опустили". Причем это вице-премьер сидит Белоруссии. Алексей Семенович, находится здесь. Просто наглая ложь. И в той ситуации, я, конечно, ее понимал, что люди перед своим вице-премьером не хотят позориться.

А то, что комментируете Вы на сегодняшний момент, мне кажется, что Вам очень некомпетентно подготовили ту информацию, которую Вам дали. Потому что то, что мы потеряли сегодня, то что тариф у нас сегодня общий стал хуже Эстонии и Латвии однозначно, это любые скажут. То, что на сегодняшний момент стивидорная ставка наша, здесь сидит несколько грузовладельцев, она ниже как минимум на 30%, чем та же стивидорная ставка в том же Санкт-Петербурге. А если мы вчера обсуждали Новороссийск, то в 2 раза ниже, чем в Новороссийске. И при этом мы что, черные? Или что, по-вашему? И то, что на сегодняшний момент наши ставки конкурентоспособны, причем не только стивидорные ставки, а ставки морской составляющей, это я вам гарантирую. Это даже не я гарантирую, это есть грузовладельцы.

То, что на сегодняшний момент ситуация связана... Вы совершенно правы: выбирает грузовладелец. Но выбирает он направление по одному: только по экономике. И если бы в данной ситуации хоть как-то зависело... Если даже я сниму ставку, у меня условно средняя ставка 4,5 доллара, и если по основному направлению я сделаю ее минус 4,5 доллара, то, что мы обсуждали по Белоруссии, в частности, ко мне все равно груз не придет, потому что по железной дороге разница 10-11 долларов. Вот конкретно груз по Белоруссии при одинаковом тарифе. Одинаковый тариф с "Белкалия"? Даже если я сделаю не ноль, а минус 4, все равно ко мне груз не приходит.

Мне кажется, Вам не совсем объективную информацию приготовили.

Квитко В.В.: Если та информация, которую сейчас озвучил представитель "Рефсервиса", каким-то образом не соответствует действительности, у меня к вам просьба - дайте мне, пожалуйста, справочку, которая бы содержала следующую информацию: суммарные расходы грузовладельца по той номенклатуре грузов, которую вы переваливаете, по вашему порту. Суммарные. С учетом установленной ставки на перевалку ФСТ и все остальное. Если можно, до конца дня.



Беседин И.С.: Нет такой проблемы, эти ставки будут предоставлены. Мы просто заинтересованы в том, чтобы Вы владели объективной информацией.

Лapidус Б.М.: Иван Сергеевич, я в данном случае как нейтральный арбитр. Я думаю, что очень полезная дискуссия. И та тональность, которая с обеих сторон окрашенная в заинтересованности, говорит о том, что пути не только нужно искать, но их и можно найти. Они сейчас, в принципе, обсуждаются. Я думаю, коллеги, Виктор Владимирович работает в условиях своих правил работы своего ведомства. Ведомство работает по предложениям, по заявкам и т.д. Нам нужно этот путь двигать с двух сторон. С одной стороны, анализ статистических отчетных данных. А с другой стороны, нам нужно четко формализовать документом – по результатам ли сегодняшней конференции либо мы просто профессионально этот документ сделаем от своей компании. Но четко по всем ставкам с анализом альтернатив и с предложениями, в каком направлении их решать. ФСТ рассмотрит, я думаю, на это не понадобится очень много времени.

Беседин И.С.: Сейчас мы перейдем к вопросам из зала. Я только одно хочу сказать: я сам работаю в том числе с ФСТ, работает ОАО "РЖД", и там идет сегодня процесс выработки этих решений. Я думаю, что решения по тарифам будут приняты в середине марта. Я так думаю, потому что там идет активная работа. Виктор Владимирович не все говорит, потому что все в рабочей стадии. Но то, что будут приниматься решения, реагирующие на сегодняшнюю ситуацию, это произойдет, это будет именно так. Потому что сегодня идет работа в этом направлении.

Пожалуйста, вопросы из зала.

Попов А.: Я тот самый грузовладелец из Клайпеды. Наша компания занимается логистикой. 4 млн тонн – это грузы наших клиентов, тяготеющие к Южной Балтике. Совсем недавно у Владимира Владимировича была возможность перерабатывать эти 4 млн тонн. Теперь я, поскольку в гостях, хотел бы поблагодарить, Владимир Владимирович, хотел бы поблагодарить Вас в первую очередь: вы назвали последний срок – май месяц, когда я должен уйти от Вас со своей последней тонной.

Иван Сергеевич, я никогда не видел, когда железнодорожники и стивидоры говорят "вместо? груза". То, что вы говорили, это должен был бы говорить я, но мы в гостях.

Георгий Николаевич, спасибо, ибо названа была болезнь. Вы назвали ее очень грубо – дискриминация. Но, правда, не вы. Это губернатор области поставил этот диагноз недели две назад, и он широко обсуждается в нашей литовской прессе. Я не уверен, если бы не была болезнь названа губернатором, а диагноз абсолютно точен, чтобы дискуссия имела вот такой разговор.

Иван Сергеевич, конкретные цифры ваших потерь их третьих стран. Вы ничуть не упомянули ни Украину, ни белорусский грузы, это ведь приличные грузопотоки. Казахстан. Вы только что потеряли 400 тыс. тонн ферросплавов в пользу Латвии, которые были до этого в Литве.

Калиниченко В.В.: Сразу дополню: поскольку наша ставка порта ниже, чем в Литве.

Попов А.: Владимир Владимирович, я не владею вашими ставками. Георгий Николаевич, у вас нет никакого шанса привлечь клиентов за счет лучшего сервиса. Его не надо. Калиниченко справляется со своей работой блестяще.

Никто из вас не упомянул людей. Сейчас докер в Калининградском морском торговом порту по перевалке самых тонких видов металла на порядок выше, чем докер в Клайпеде. Чего не было пять лет назад. То есть здесь полная удовлетворенность груза.

Поскольку я не могу решать ваши проблемы, я с севера, у меня единственное предложение. Дискуссия интересная, а потом окажется: отвечать некому. В пределах Калининградской области возьмите государственного человека, ведь впервые я слышу: вас кто-то дискриминирует, а вы так вот. Наверное, единственная отрасль, где спокойно переносит государство эти вещи. Назовите человека, мы все будем ждать, кто у нас отвечает за дискриминацию. И вариантов два: или через полгода ему прикрутят орден, и мы все будем просить об этом, или его уволят. То есть должен быть тот, кто несет чемодан. В противном случае разговоры, как всегда, уйдут в песок.

Батов С.Х., гендиректор Балтийской стивидорной компании: У меня вопрос к ФСТ. За последние два года калининградские стивидоры не поднимали ставки. При том, что объявленная государственная инфляция в прошлом году составила 13%, в этом году 14%. Рост топлива только за прошлый год составил 47%. На электроэнергию в прошлом году и в этом подняли тарифы, на газ подняли, а тарифы стивидоров, которые составляют в общем объеме грузопотока 4-6%, остались такими же. И вы оставили их в этом году без изменения, даже инфляционно не подняли. Поэтому давайте проверяйте.

Недавно прошедший случай с нашими портами. Мы подняли ставку швартового сбора с 0,5 до 1. ФСТ нас всех отдало в суд по заявке иностранной компании. Вместе с тем, что ставка швартового сбора в ?? Петербурга?, от 1,5 до 2,5 рубля, в портах Прибалтики – от 15 до 25 рублей. Я никак не могу понять действия ФСТ в данном случае, на сегодняшнем совещании: за кого и в пользу кого оно работает?

Квитко В.В.: Отвечу. Есть в Российской Федерации такое понятие, как закон. Так вот Федеральная служба по тарифам работает в рамках действующего законодательства, а работает оно на правительство Российской Федерации в интересах жителей Российской Федерации.

Беседин И.С.: Прошу, пожалуйста, будьте корректны. Потому что Виктор Владимирович назвал свое видение, свои цифры.

Лapidус Б.М.: Коллеги, я извиняюсь, еще один аспект. Виктора Владимировича сюда никто палкой не гнал: он сам сел в самолет и прилетел для того, чтобы с нами вести диалог.

Беседин И.С.: И я ему благодарен за то, что он приехал, что называется, в эту гущу событий, в этот клубок проблем. Он мог мне ответить: у меня сейчас дел вот так, мы сейчас тут регулируем. И это хорошо, что он нас слышит. И он говорит ясно: так, как он это представляет. И наша задача, для чего мы все собрались. Сейчас Виктор Владимирович ту информацию, которую мы ему даем, переосмыслит, увидит ее. И мы будем понимать, как представляется эта проблема в глазах Федеральной службы по тарифам. И здесь не надо болезненно реагировать: я сейчас уйди, чего вы, красна девица что ли?

Реплика: Извините, никаких претензий нет к Виктору Владимировичу, мы очень рады, что он приехал, услышал вас.

Беседин И.С.: Говорите языком предложений, аргументируйте их. Не надо пикировку устраивать, она бесплодна. Краткий анализ и предложение. Тогда мы сможем из этой дискуссии максимум пользы извлечь.

Еще вопросы.

Гриднев С.А., первый заместитель, Транспортно-экспедиторская компания "Евротранс": Обеспечиваем сюда в интересах нефтяников доставку нефтегрузов, в том числе и в Калининградский порт, и на "ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть". Что хочу сказать. Да, кризис. Мы все скатились. Тема нашей дискуссии – взаимодействие, а все уперлось в тариф. Тариф, и все только об этом. И уповаем только на то, что давайте обратимся в правительство, пусть они нам там где-то поправят тарифы.

А нефтяники давно обратились. Тариф состоит в том числе и из вагонной составляющей. Нефтяники обратились к нам, ко всем собственникам вагонов, цистерн, в частности: ребята, пожалуйста, ужмитесь, грубо говоря, и вагонную составляющую свою поправьте. Это уже говорили: это надо сделать всем. Тут и про портовые сборы говорили.

Я хоту камень бросить в огород РЖД. Наша компания – один из активных пользователей услуг РЖД. Есть так называемые услуги, которые не определяются ФСТ, а договорные. Та самая подсобная деятельность, которая в рамках договора. Я сейчас номер приказа не помню, Галина Сергеевна меня, может, поправит. Приказ – перечень услуг, которые РЖД может оказывать, и там написано: рентабельность закладывать до 35%. Здесь много руководителей серьезного ранга. У кого какая рентабельность в компании? Я думаю, что Чубайс с Грефом бы плакали, если бы видели это.

Я любую калькуляцию беру по услугам, которые предоставляет железная дорога – везде рентабельность забита 35%. Хотя написано до 35. Везде – по максимуму.

Прошу хотя бы данный период это пересмотреть и некий циркуляр дать, чтобы на дорогах не занимались вот этими...

А то, что касается привлечения в российские порты, Калининградской области и в целом в российские порты, понятно, что надо стимулировать, стимулировать на правительственном уровне. Неглупые люди у нас правительстве работают, наверное, знают.

Мы вчера в кулуарах обсуждали. Дилетантский подход – может быть, просто облегчить возврат экспортного НДС, когда едешь через российский порт, и усложнить его через сухопутные погранпереходы. Я думаю, что через 6 месяцев все экспортеры будут в российских портах. Это практически с минимальными затратами со стороны государства.

И, возвращаясь к теме нашей конференции, взаимодействия моряков и железнодорожников. Вчера были на Сое, это все стивидоры, все перевальщики. Вот танкер, судно – это святая корова, все знают, что такое дембридж? и т.д. А вагон стоит – до этого никому дела нет. Это идет анахронизм парка РЖД, когда привыкли, что вагон стоит – и пусть стоит. Сегодня судно стоит, дембридж платят. Причал занимает. Я так полагаю, что для вас это бесплатно, он никому не мешает. А на железной дороге вагоны стоят в ожидании выгрузки, во-первых, вагон не работает, во-вторых, мы платим за использование инфраструктуры РЖД,

и плюс он мешает проходу других вагонов под выгрузку. Поэтому прошу, чтобы это взаимодействие было потеснее.

Петренко В.А.: Можно мне ответить? Что касается директивы на этот год, она уже была дана в конце прошлого года. В частности, о неиндексации договорных тарифов, которые устанавливаются централизованно и распространяются на все дороги. Второе – 28 позиций были вообще отменены. И третье – те тарифы, которые устанавливаются на железнодорожном уровне, было предписание калькуляцию делать по уровню фактической рентабельности грузовых перевозок в целом. Она сегодня, поверьте, нулевая, никаких там 35% нет.

Лapidус Б.М.: Вопрос принимается как постановочный. Я в дополнение к тому, что сказал Вячеслав Александрович, скажу только, что оценивать рентабельность по одной операции невозможно компании. Поэтому-то нам правительство и разрешило (это только с разрешения Федеральной антимонопольной службы делается) иметь договорные тарифы, на которых чуть-чуть та дискриминация ценовая, которую компания испытывает за счет государственного регулирования, а это слово "дискриминация" нормально для регулирования, то за счет этого в свое время была предоставлена возможность немного хотя бы зарабатывать. То, что в условиях кризиса это требует особого подхода, абсолютно согласны, и если потребуются дополнительные шаги, будем смотреть на это.

Симанженков Константин Владимирович, замгендиректора "Технотранс": Наша компания ориентирована на зерновые грузы. Мы не понаслышке знаем проблемы Калининградского узла в этом направлении. По поводу тарифов. При мониторинге тарифной политике СНГ нами была выявлена такая ситуация, что по Белоруссии предоставляется 50-процентная скидка при перевозке казахского зерна в направлении Калининграда. Мы с г-ном Злачевским организовали программу и пробили российское зерно на Калининград, по Белоруссии 50% скидка есть. Но, к сожалению, Литовские дороги убивают все сразу. Потому что сейчас проходной тариф порядка 10 евро, при сегодняшнем курсе это 15 долларов, то есть даже та скидка, которая дается по Белоруссии, не дает ничего.

Может быть, какая-то работа с Литовскими дорогами могла бы помочь калининградским коллегам, потому что хотелось бы загрузить и объемы г-на Зайцева, и "Содружество Соя", использовать их объемы очень серьезные. Вот такое предложение. Может быть, с литовцами как-то переговорить?

Беседин И.С.: Скажу, что я лично говорил с Алаптинским, он является регулятором по Белоруссии, чтобы эту ставку они установили – 50%. А разговоры с литовскими коллегами сегодня ведутся на те грузы, которые, как они говорят, не конкуренты Клайпеды, мы готовы рассматривать их. И мы будем с ними встречаться. Очередная встреча будет 9 марта в Белоруссии между литовскими и белорусскими железнодорожниками, они такой формат предложили, где будут нарабатываться решения. У нас в Калининграде мы встречались на уровне экспертов, мы внесли свои предложения по целой гамме грузов, на которые, мы считаем, надо предусмотреть снижение тарифов. Теперь надо этим двум государствам посмотреть, на что они могут совместно пойти. После 9 марта мы будем вас информировать о тех решениях, которые, возможно, состоятся в Белоруссии.

Симанженков К.В.: Просто на сегодняшний момент, работая с грузоотправителями непосредственно, отправки с Юго-Восточной дороги, с Северо-Кавказской дороги – все едут на Лиепая. Мы хотели бы работать с Калининградом, у нас дружественные, хорошие отношения, но, к сожалению.

Беседин И.С.: Мы эту работу с литовцами и белорусами будем проводить и дальше.

Дровняшин А., Союз промышленников и предпринимателей: Сегодня очень важные моменты затронуты – железная дорога и грузы. Мне бы хотелось сегодня подчеркнуть о так называемых "социальных" грузах, которые идут внутрь Калининградской области. Это уголь и мазут, которые сегодня идут на отопление городов и поселков. И тот тариф, который сегодня на самом деле дискриминационный, он напрямую ложится и на то население, которое должно на себе выносить этот тариф в это самое трудное время.

Поэтому хотелось, чтобы ФСТ и железная дорога те тарифы, которые связаны с перевозкой угля для населения, отопления, мазута, пересмотрели бы в сторону уменьшения, поэтому что это сказывается на социальном состоянии наших жителей.

Беседин И.С.: Я думаю, что и эти вопросы мы должны в своих предложениях отразить.

Петренко В.А.: У нас в прејскуранте есть понижающие коэффициенты при перевозке грузов назначением в Калининградскую область. Они дифференцированы в зависимости от дальности расстояний. Эти понижающие коэффициенты были установлены не просто так, как уровень понижения, а они обеспечивали компенсацию расходов, которые приходились на транзитные территории, когда их устанавливали. И вот те темпы повышения тарифов по Белоруссии и по Литве привели сегодня к тому, что если рассматривать в виде коэффициентов понижения тарифов, действующих по "Российским железным дорогам" для того, чтобы компенсировать конкретную территорию, то мы как российские дороги должны доплачивать отправителю, чтобы он имел возможность перевезти на область. Вот до того перекоп произошел.

Беседин И.С.: Да, это так, что по российской территории тарифы "Российских железных дорог" таковы, о которых сказал Вячеслав Александрович. И по Белоруссии, я это должен подчеркнуть, в направлении Калининградской области, то есть те грузы, которые погашаются в Калининградской области, они не повышались, они сегодня равны тарифам по территории "Российских железных дорог". Но когда Владимир Владимирович говорил, что в Белоруссии давали эту информацию, очевидно, они имели в виду это, когда говорили о направлении Калининграда. Но речь шла, очевидно, о грузах, которые погашаются в Калининградской области, то есть для нужд Калининградской области. А грузы, идущие на экспорт, там вот то, чему мы посвятили сегодняшнюю дискуссию.

Это надо иметь в виду, что одна проблема – это территория Литвы в части проблемы Калининградской области. И с ними мы тоже будем встречаться, договариваться.

Тюрмин С., замдиректора компании "ТрансБалтСервис": Мы занимаемся перевалкой уникального груза под названием вакуумный газойль в Калининградском торговом порту. Виктор Владимирович, я видел, вы записывали

в блокнотике. Запишите, пожалуйста, конкретную разницу в тарифе между маршрутом Зелецино-Калининград сортировочный и Зелецино-Посень, это переход на Латвию. 18 долларов. Не в нашу пользу. Далее у Латвии действует сквозной тариф – 9 долларов, перевалка плюс транзит. Мы работаем за те же деньги. Но ни один грузовладелец, ни один нефтеперерабатывающий завод в нашу сторону не глядит. Просто запишите, пожалуйста, в своем блокноте, Вам легко это проверить. Спасибо.

Никитин А., начальник отдела логистики компании "Промышленный металлургический холдинг": В наш холдинг входит ряд предприятий, в том числе комбинат "Тулачермет". Уже достаточно длительный период времени Калининградский порт является для нас стратегически важным направлением отгрузки.

Но в последнее время экономика отправок в адрес этого направления оставляет желать лучшего, к сожалению. И вопрос здесь не в стоимости перевалки в порту, эта стоимость нас устраивает. Более того, порт уже несколько лет не повышает для нас этот тариф. Вопрос – в стоимости транзита. И основным решением этого вопроса мы видим взаимодействие с белорусскими и литовскими коллегами в отношении снижения стоимости транзита. Только тогда груз вернется, в частности, чугун "Тулачермет", о котором я сейчас говорю. Спасибо.

Беседин И.С.: Раз нет вопросов, будем заканчивать. Позвольте я подведу тот итог, который можно сделать в результате дискуссии. Конечно, повышение или снижение объемов перевозок в направлении Калининградской области – здесь ряд факторов, которые усугубили эту ситуацию. Это и финансовый кризис, который привел к общему снижению объемов производства на территории России, снижение платежеспособного спроса в связи с этим кризисом. Но даже в этих условиях на калининградское направление снижение объема произошло существенно выше, чем снижение объемов перевозок по другим железным дорогам. За два месяца это снижение составило 49%.

Значит, здесь действуют и другие факторы, о которых мы говорили. А это факторы просто существенного роста железнодорожных тарифов на территории Литвы и Белоруссии. И разговаривая с литовским коллегой о том, что они не повышали с 1 января тарифы в нашу сторону, но они уже на 1 января были в три раза выше, чем тарифы внутри Литвы в направлении порта Клайпеды. А если иметь в виду, что падение курса рубля относительно евро на 30% привело соответственно и в рублевом эквиваленте тарифов в направлении в нашу сторону.

По Белоруссии произошло увеличение тарифов на 14% в среднем, в долларовом эквиваленте это надо добавить еще 50%. Это рост тарифов на 65%. В то время как ОАО "РЖД" проиндексировало тарифы в размере 5% с 1 января.

Поэтому задача заключается в том, чтобы эти факторы выровнять. И первое – это во взаимоотношениях с нашими партнерами в Литве и Белоруссии. Нам надо принимать адекватные решения или решения, адекватные принятым в этих странах, в отношении транзита через эти страны в Калининград. И я прошу, чтобы мы эти адекватные решения готовя, их приняли. Это один из существенных факторов.

Следующее – это те ставки, сборы и тарифы, которые не устанавливают сами транспортные предприятия. Здесь тоже большая область деятельности. Та информация, которая была "Рефсервисом" представлена, это информация реальная. И на нее надо нам тоже реагировать.

То, что сегодня говорил "Евротранс" о наших договорных услугах и тарифах, я имею в виду железных дорогах, мы на них отреагировали и продолжаем реагировать. Скажем, мы установили на УЗП рентабельность совсем небольшую, покрывающую затраты и имеющую какой-то смысл. И все остальные договорные тарифы Калининградская дорога пересматривает как в русле принятых централизованно решений, о чем было сказано, так и самостоятельно – там, где это компетенция дорога, мы принимаем щадящие решения и мы их будем принимать.

Естественно, в этом взаимодействии есть и перевозчики, собственники подвижного состава, и реагирование с их стороны на вагонную составляющую происходило и происходит, в том числе по парку, которым располагают сегодня дочерние компании. Эти ставки сегодня существенно снижены на пользование вагонами той же "Первой грузовой компании" и другими компаниями. Но на Калининградской области почти 80% всего парка – это вагоны собственные. И от того, какая вагонная составляющая, мы тоже ощущаем на конкурентоспособности нашего направления.

Мы, калининградские железнодорожники, намерены провести ряд встреч с собственниками, чтобы и здесь обсудить эти проблемы. Одна из них – это будет "ТрансБалтСервис", с которым мы будем встречаться и эти проблемы обсуждать.

И это все те условия, которые формируют местные контролирующие органы на территории Калининградской области. Я думаю, что, Александр Семенович, нам надо подумать, на предложение Георгия Николаевича отреагировать, чтобы был некий координационный орган, который бы объединял в себе всех участников транспортного процесса, и мы могли бы на регулярной основе рассматривать проблемы, которые возникают на стыке разных видов транспорта и в связи с особенностью нашего региона.

И последнее, на что хотелось бы обратить внимание, - наши регулирующие органы должны обладать правдивой, достоверной информацией, которую мы им сообщаем и даем. И я очень надеюсь, что участники нашего "круглого стола", раз произошел запрос нашего регулирующего органа, такую информацию предоставим. И та информация, которая была, мы должны правильно ориентировать.

Большое всем спасибо за участие в первой части работы. Сейчас перерыв до 12:10. Через 25 минут мы снова встретимся здесь.