

Калининград – Клайпеда: конкуренты навек?

Грузовые железнодорожные перевозки из России в Калининград и Клайпеду (Литва) в 1990-е были далеко не последним яблоком раздора между двумя странами. И хотя в годы тучные острота проблемы значительно спала, так как грузов хватало на всех, в последнее время страсти накалились с новой силой.

АНДРЕЙ ГУРЬЕВ

ХОРОШО ЖИЛИ!

В Литве рынок грузовых перевозок складывался в последние годы следующим образом. Чуть более 50% всех грузов перевозилось автомобильным транспортом, 43,5% – железнодорожными и остальное – иными способами. При этом на железной дороге 72% грузов составляли международные перевозки и 28% – местные. В 2001 году по Литовским железным дорогам (ЛГ) было перевезено 29 млн т грузов, а в 2008-м – 55 млн т, то есть достигнут рост почти в 2 раза.

Важно отметить, что в прошлом году направлением на Клайпеду шло 39% всех железнодорожных грузов, на Калининград – 30% и остальное распределялось по иным маршрутам. То есть вряд ли было бы справедливым сказать, что в предшествующие годы калининградское направление находилось у литовцев по сравнению с клайпедским в совершенной немилости и едва пробивалось к жизни.

Более того, что касается только российских грузов, то, по данным ЛГ, динамика их перевозок по территории Литвы была такова. Грузопоток на Клайпеду сначала снижался с 6 млн т в 2000-м до 0,7 млн в 2004 году, а затем к 2008-му подрос, но только до 3,8 млн т. На Калининград же, наоборот, он все время мощно прогрессировал – с 5 млн т в 2000-м до 17,5 млн в 2007 году, хотя и немного упал в 2008-м до 16,5 млн т (см. диаграмму). В итоге в прошлом году российских грузов шло в Калининград в 4,3 раза больше, чем в Клайпеду.

Если же говорить о динамике объемов не только российских грузов, а вообще всех железнодорожных перевозок через белорусско-литовские пограничные переходы, то, по данным Ассоциации стивидор-

ных компаний Литвы, в направлении Калининградской области за 2002–2008 гг. грузопоток вырос с 13 млн до 16,5 млн т, а в направлении Клайпедского порта – с 7,7 млн до 11,5 млн т.

Основные грузы на калининградском направлении, по данным ЛГ, составляли: сырая нефть и нефтепродукты – 57%, уголь и другое твердое топливо – 13%, пищевые продукты – 7%, черные металлы – 6%, удобрения – 5%, древесина – 2% и др. На клайпедском же направлении структура российских грузов была такова: нефтяные – 61%, удобрения – 22%, черные металлы – менее 1% и др.

Сами порты показывали следующую динамику работы. По данным литовской стороны, перевалка в Клайпедке выросла с 17,2 млн т в 2001-м до 29,9 млн в 2008 году. При этом грузооборот контейнеров увеличился с 174 тыс. TEU в 2004 году до 373 тыс. в 2008-м, то есть за четыре благополучных года более чем в 2 раза. По номенклатуре в Клайпедке в последнее время нефть и нефтепродукты составляли чуть больше 30% всего объема, около четверти – удобрения, по 10–12% – «ро-ро» грузы и контейнеры, по 5% – сельскохозяйственные грузы и металлы.

В Калининграде, согласно данным российской стороны, грузопотоки выросли с 5,8 млн т в 2001 году до 15,6 млн в 2007-м, а затем слегка упали до 15,4 млн т в 2008-м. Грузооборот по контейнерам взлетел с 16,2 тыс. TEU в 2000 году до 252,1 тыс. в 2007-м и несколько снизился в 2008-м – до 213,2 тыс. TEU. В Калининграде нефтяные грузы составляли порядка 50%, металлы и уголь – по 10%, удобрения – около 4%.

Отметим, что Клайпеда снижения в 2008 году по сравнению с 2007-м

ни по контейнерам, ни по всем грузам в целом не давала. Но если Калининград прирос за семь богатых лет в 2,7 раза, то Клайпеда – в 1,7 раза. В принципе такие результаты и тенденции настолько всех устраивали, что обе стороны даже напрочь забыли о бурных дебатах начала 2000-х годов насчет проекта «2К» и только успевали обрабатывать грузы.

Первый заместитель генерального директора ОАО «Калининградский морской торговый порт» Владимир Лавренчук поясняет: «13 лет назад мы начали целенаправленно добиваться и в 2001 году смогли добиться у государства протекционистской политики по отношению к Калининградскому порту и конкурентоспособных железнодорожных тарифов. Одновременно мы стремительно развивали инфраструктуру порта, создавая условия для привлечения самых разных грузопотоков и повышая уровень сервиса». Также он сообщает, что в результате всех предпринятых мер удалось не только остановить падение грузооборота порта в 1990-е, но и добиться лучшей среди портов России динамики роста грузооборота в 1999–2004 гг. В частности, были привлечены черные металлы, возобновилась перевалка ферросплавов, выросли объемы по чугуну, удобрениям, зерну, в структуре грузопотоков наметилась тенденция увеличения высокотарифных грузов. Строительство и ввод современных складов-холодильников позволили увеличить объемы перевалки рефрижераторных грузов.

При этом В. Лавренчук утверждает, что менеджмент транспортных предприятий Калининградского узла активно подстраивался под конъюнктуру рынка и оператив-

но реагировал на его требования. «Наверное, мало кто мог предположить в 2000 году, что всего лишь за пять лет грузооборот порта утроится, а контейнерооборот увеличится почти в 10 раз и Калининградский порт по этому показателю оставит позади порты Риги и Таллина», – с некоторой ностальгией констатирует представитель КМТП.

КТО БЫ МОГ ПОДУМАТЬ...

Между тем ближе к концу 2008 года хорошая жизнь калининградского маршрута закончилась. По данным ЛГ, в течение первого полугодия 2009-го общий объем перевезенного груза между Литвой и Калининградской областью составил 5,1 млн т против 9,2 млн в 2008-м, то есть рухнул на 44,5%. При этом экспорт упал на 36%, а импорт в Литву, наоборот, вырос на 68% – с 26 тыс. т до 44 тыс. Однако



Структура

перевозок грузов по направлениям в 2008 г. на Литовских железных дорогах



Источник: Литовские железные дороги

подавляющую массу всех перевозок составлял здесь транзит, который сократился с 8,9 млн т до 5 млн, или на 43,8%. В первом полугодии 2009-го снижение по нефтеналивным грузам по сравнению с прошлым годом достигло почти 33%, по углю и коксу – 57%, черным металлам – порядка 70%.

В то же время перевозка российских грузов через Клайпеду составила в первом полугодии 2009-го 1,6 млн т, в то время как в предыдущем году – 2,2 млн т, то есть падение достигло лишь 24,3%. При этом снижение по нефтеналиву достигло в первом полугодии 2009 года почти 40%, по металлам – 11,5%, а вот по удобрениям произошел, наоборот, рост на 22%. Следует обратить внимание, что главного груза – нефтепродуктов – в Калининград все равно шло в 3,5 раза больше, чем в Клайпеду (2,9 млн и 0,8 млн т).

Сами порты показали в 2009 году следующие результаты. В Калининграде экспорт упал с 6,6 млн т (первое полугодие 2008-го) до 4,4 млн т (первое полугодие 2009-го), то есть на 34%. Контейнеропоток был в тот же период 2008 года 117,2 тыс. TEU, стал в 2009-м – 38,6 тыс., то есть рухнул в 3 раза. Если говорить отдельно про ОАО «Калининградский морской торговый порт», на долю которого приходится около трети всех объемов Калининградского порта и более 70% сухих грузов, то он оказался в особо сложном положении. Грузооборот КМТП за полгода упал с 2,6 млн т до 1,1 млн, то есть на 57%, а экспорт с 2,0 до 0,9 млн т, или на 55%. В мае стивидор вообще грузил лишь 27% от уровня прошлого года, а в августе объемы подросли только до 39%. При этом контейнеры здесь за полугодие «свалились» с 62,7 тыс. до 14,2 тыс. TEU, то есть в 4,5 раза. Количество судозаходов сократилось с 9–15 до четырех в сутки, а иногда и до одного.

Клайпеда, зависящая от российских экспортных грузов в гораздо меньшей степени, чем Калининград, за 7 месяцев 2009-го перевалила 15,4 млн т, что на 15,7% ниже уровня прошлого года. Снизилась нефтяные грузы – на 5,8%, жидкие удобрения – на 31%, металлолом – на 66,8%, ферросплавы – на 56,3%. В то же время выросли сельскохозяйственные продукты – на 35,7%, торф – в 2,6 раза, строительные материалы – на 9,5%. Грузооборот контейнеров упал на 32,5%, соста-

вив 144 тыс. TEU, погрузка единиц «ро-ро» снизилась на 20,6%.

ЗА ОТСУТСТВИЕ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ РИСКОВ!

Как оценивают ситуацию ее участники и что предлагают для улучшения положения? Определенного влияния кризиса, конечно, никто не отрицает. Так, В. Лавренчук признает, что практически весь объем перевалки контейнеров потреблялся местными предприятиями, в частности сборочными производствами, открывавшимися под льготы закона об особой экономической зоне. Их деятельность, как и многих других, переживает спад, и отсюда частично идут отмеченные неприятности. Однако основной причиной снижения грузооборота, по мнению калининградского портовика, является не кризис, поскольку почти все другие порты России показывают в 2009-м рост. «Мы не стали хуже работать, не ухудшили свой сервис, наши тарифы – самые низкие среди портов Балтики. Просто опять началось повторение пройденного, в результате чего наш порт по основным позициям потерял свою привлекательность», – считает В. Лавренчук.

Главное, по его мнению, заключается в тарифной политике Литвы и Белоруссии. «Падение объемов, которое наблюдается у нас в течение последнего года, напрямую связано с перераспределением грузопотоков в Балтийском регионе. Основная причина сложившейся ситуации – несбалансированная политика федерального правительства по отношению к анклаву, но самое главное – это непомерно высокие тарифы железных дорог Литвы и Белоруссии на транзит грузов по территории этих государств на калининградском направлении», – отмечает В. Лавренчук, поясняя, что проводящаяся в России с 2006 года унификация внешних и внутренних железнодорожных тарифов работает против калининградцев, что выражается в ежегодном повышении тарифов в адрес портов на 11–14% при неизменных тарифах на сухопутные переходы. Он также отмечает, что с середины 2008-го транзитные тарифы по Литве и Белоруссии на калининградском направлении выросли на 65%, учитывая изменения курса валют. Если говорить о Республике Беларусь, то, например, перевозка одной тонны чугуна на участке Закопье – Гудогай

«У МЕНЯ К ВАМ БОЛЬШАЯ ПРОСЬБА: НУ ВЕРНИТЕ ЖЕ ВЫ СПЕЦСТАВКУ ПО ЧУГУНУ, КОТОРУЮ ТАК НЕОЖИДАННО ОТМЕНИЛИ», - ОБРАТИЛСЯ ВИКТОР КВИТКО К ЛИТОВСКИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ.

на 1 января 2008-го стоила \$10,2 за тонну, а через год – \$13, то есть выросла на 27,4%. Что же касается перевозок грузов по базовым условиям Тарифной политики СНГ, то их цена в 2009-м увеличилась на 14,4% к прошлому году. «Стоимость же перевозок по Литовским железным дорогам на калининградском направлении в 3 раза превышает стоимость транзита в направлении порта Клайпеда», – констатировал В. Лавренчук, пояснив свой вывод следующим образом. Тариф ЛГ по чугуну составляет на калининградском направлении €9,39 за тонну, а на клайпедском – €5,39, но про-

тяженность первого маршрута по территории Литвы насчитывает 236 км, а второго – 422, то есть если считать на тонно-километры, то соответственно цена вопроса будет €0,012 и €0,039 – разница в 3 раза в пользу Клайпеды.

Другая проблема, по словам В. Лавренчука, – это неравные условия по доставке экспортных грузов в порты России и стран Балтии. Согласно Налоговому кодексу РФ, НДС экспортера возмещается после пересечения таможенной границы. При транзите через порты Прибалтики это происходит в процессе железнодорожной перевоз-



КОМПАНИЯ ТТК



Лицензия №№ 31519, 31520, 31522, 34223, 31521, 37519, 58675

Пакетные предложения –
Формула успеха Вашего бизнеса:

**ИНТЕРНЕТ
+ ТЕЛЕФОНИЯ =
ЭКОНОМИЯ**

www.ttk-nw.ru
Тел.: +7 (812) 457 10 10

г. Санкт-Петербург
Московский пр., д. 107

ТЕХНОЛОГИИ

ТВОРЧЕСТВО

КАЧЕСТВО

ки, а в случае с российскими портами – лишь после отгрузки товара на судно, что в некоторых случаях может произойти через несколько месяцев после отправки его с завода-изготовителя. Кроме того Таможенный кодекс РФ не предусматривает наличие анклавных регионов на таможенной территории России, что усложняет перевозку. В. Лавренчук убежден: «Наступила жесткая необходимость проведения международных переговоров, усовершенствования законодательства, реализации грамотной и взвешенной транспортной политики, которая бы учитывала специфику Калининградской области». В частности, по его мнению, следует продолжить работу по оптимизации железнодорожных тарифов на калининградском направлении, внести изменения в Таможенный кодекс РФ, которые бы учитывали геополитическое положение региона, дать дополнения в Налоговый кодекс, которые позволят возвращать НДС экспортерам после размещения груза в зоне таможенного контроля (СВХ), а также продолжить переговоры с причастными структурами Литвы и Белоруссии в плане установления равных условий для транзита грузов в порты Балтийского моря. Для этого следует учесть особенности территориального расположения региона, а именно в основу расчетов транзитных тарифов положить принцип равенства стоимости тонно-километра. «Только вне зависимости от того, предоставляет кто-то скидки или нет, и при отсутствии геополитических рисков, связанных с изменениями в условиях транзита по территориям сопредельных государств, Калининградский транспортный узел сможет стать одним из главных катализаторов повышения конкурентоспособности региональной экономики», – заявил В. Лавренчук, призвав правительство России «проявить твердость в защите экономических интересов Калининграда».

КТО ПОЙДЕТ ГРУЗИТЬ ЧУГУНИЙ?

Начальник Калининградской железной дороги Иван Беседин свидетельствует: в 2006 году магистраль погрузила 19 млн т, в 2007-м – 19,4 млн, в 2008-м – 18,4 млн т. Что же касается 2009-го, то собственная погрузка за 7 месяцев (1,1 млн т) была снижена к уровню прошлого года на 17,3%, а вот объем

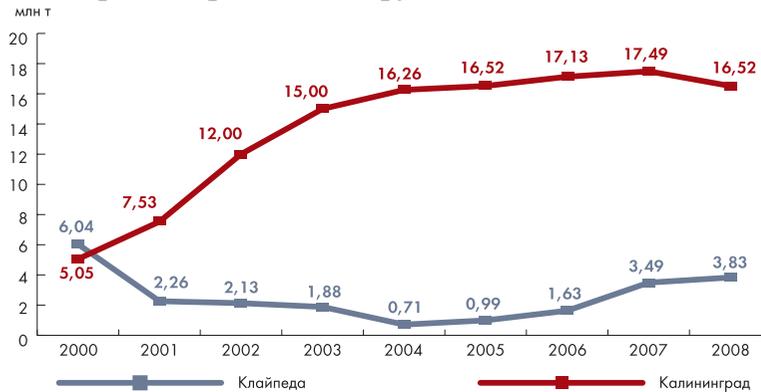
поступления на дорогу экспортных грузов (4,7 млн т) уменьшился более чем на 46%. При этом наибольший спад объема перевозок произошел из-за резкого уменьшения перевозок нефти и нефтепродуктов – на 32%, угля – на 40%, кокса – на 93%, удобрений – на 58%. В то же время предоставление скидок с 1 марта 2009 года на транзит по Белорусской железной дороге (БЧ) грузов компании «Содружество-Соя», а именно шрота – на 20%, жмыхов, глютена, лизина, муки кормовой, масел и др. – на 15%, позволило увеличить объем отправления этого предприятия в среднем на 20 тыс. т в месяц. «Сегодня главным фактором, сдерживающим рост объемов перевозки и переработки грузов в направлении Восток – Запад и обратно является тарифная составляющая. Да, кризис негативно сказался на объемах перевозок. Но падение внешнеторговых грузов в направлении портов Калининградской области было отмечено еще до его начала, и одной из основных причин явилось увеличение тарифов за транзит грузов по Белорусской и Литовским железным дорогам», – считает И. Беседин.

Он также подчеркивает, что там, где удалось летом этого года добиться от ЛГ и БЧ скидок, наметились позитивные тенденции. Например, в июле объем в порты вырос по сравнению с июнем на 13,4%, в том числе по нефтепродуктам – на 10,6%, черным металлам – на 49,2%, коксу – до 11 тыс. т (в июне его не было вовсе). Как глубоко позитивный



Динамика

перевозок российских грузов



Источник: Литовские железные дороги

фактор отмечает И. Беседин достигнутые договоренности с литовцами о предоставлении скидок на перевозку продукции ОАО «Тулачермет», ОАО «Оскольский электрометаллургический комбинат» и «ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат» и недоумевает, почему 35-процентная скидка для чугуна из «Тулачермета», едва введенная с 1 июля, уже с 3 августа была литовской стороной отменена. Ведь и белорусы также уже пошли навстречу, установив с 1 августа по 31 декабря 2009 года ставки на транзит по маршруту Закопытье – Гудогай: по чугуну – \$8,75 за тонну (это минус 33% к прежнему тарифу) и по металлам – до \$9,8 за тонну (минус 44%). «Нам непонятно, почему Литва отменила скидку на чугун, ссылаясь якобы на полученное обращение от грузоотправителей чу-

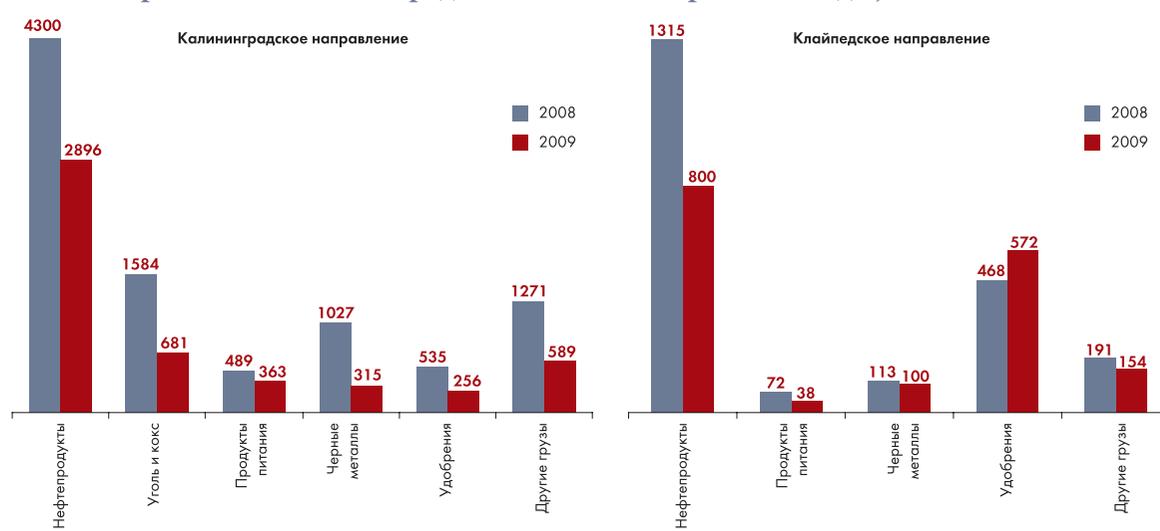
гуна, что предоставление индивидуальных преференций нарушает принципы равной конкуренции. Мы полагаем, что следовало бы ввести эту скидку для всех производителей чугуна и вопрос был бы исчерпан», – сообщил И. Беседин и резюмировал: – Тенденцию роста объемов перевозок можно усилить, если тарифная политика сопредельных железных дорог будет сбалансированной, справедливой и соотноситься с правилами ВТО».

С начальником Калининградской дороги полностью согласен генеральный директор ООО «Карго Сервис» Сергей Заворотынский, который сообщил, что его компания инициировала ряд рабочих встреч всех причастных железнодорожников, в результате чего и были приняты решения по скидкам со стороны ЛГ и БЧ, причем



Изменения объемов перевозок российских грузов

в направлении Калининградской области и порта Клайпеды, тыс. тонн



Источник: Литовские железные дороги

договорились продолжать впоследствии переговоры и по другим грузам. «Но как гром среди ясного неба отменили скидку на чугун! Ведь до сих пор не получено никаких официальных разъяснений. И чего они добились? Груз ушел с литовской дороги вообще, только и всего! – возмущается С. Заворотынский и продолжает: – В процессе переговоров мы всегда видели и чувствовали невероятное лоббирование интересов Клайпедского порта. При этом ЛГ перевезли в 2008 году порядка 53 млн т грузов, из которых 18–19 млн – это грузы на калининградском направлении. Но по выручке они дали литовцам 45%. Казалось бы, расстояние меньше и стоимость должна быть меньше. Но на деле выходит, что литовские железнодорожники за счет калининградского направления дотируют клайпедское. Понятно, что каждое государство защищает интересы собственного транспортного комплекса, однако от выставления взаимных препятствий, будь то заградительные или дискриминационные тарифы, никто не выиграет. Наоборот, мы можем потерять и то, что имеем».

В целом россияне, похоже, в своих оценках единогласны, в том числе и представители властных структур. Руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Давыденко убежден, что Литва как раз и торпедировала некогда популярный проект «2К», «заперев своими тарифами грузопоток на Калининград».

Заместитель руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир Чепец также убежден, что для усиления конкурентоспособности Калининградского порта необходимо пересмотреть железнодорожные тарифы. В частности, он заявил: «От Москвы до Новороссийска – 1500 км, до Калининграда – тоже. Почему российская компания, работающая на территории анклава, или российский завод, который везет туда груз, должен платить больше, чем до Новороссийска? Необходимо сделать общую ставку согласно тарифному стоянию, а для урегулирования отношений с Литвой и Белоруссией у нас есть Совет железнодорожного транспорта стран – участниц СНГ, которому необходимо разобраться, почему Литва при одном и том же тарифном расстоянии делает ставку до Калинин-

града в 1,5 раза больше, чем до своей Клайпеды».

По мнению В. Чепца, Литовским железным дорогам следовало бы выравнивать ставки, для чего снизить их на калининградском направлении до 65% или повысить на клайпедском до 85%. Также он предлагает на перевозки отдельной номенклатуры грузов в порты Калининградской области установить тарифы на уровне, обеспечивающем выравнивание условий на всем маршруте следования (с участием Белорусской и Литовских железных дорог) по отношению к другим направлениям. Помимо уже включенных в такую схему черных металлов предлагается установить аналогичные условия на перевозки нефтепродуктов, угля, кокса, удобрений, лесных грузов, зерна. Согласен В. Чепец и с тем, что необходимо внести изменения в Таможенный кодекс.

ЛИТВА – МАЛЕНЬКАЯ, РОССИЯ – БОЛЬШАЯ, БЕЛОРУССИЯ – ПРАВИЛЬНАЯ

Как смотрит на дело литовская и белорусская стороны? Заместитель генерального директора – директор дирекции грузовых перевозок АО «Литовские железные дороги» Стасис Гудвалис (кстати, окончивший в свое время ЛИИЖТ) выкладывает перед любым интересующимся кучу диаграмм, графиков и таблиц. Вот как, согласно им, складывалась ситуация. В первом полугодии 2008 года шло медленное падение грузопотока ЛГ на калининградском направлении с 1,71 млн т в январе до 1,35 млн в июне. С 1 июля РЖД повысило ставки на 10%, а в ответ ЛГ с 1 августа – на 9–11,5%. Грузопоток в результате снизился с 1,39 млн т в июле до 1,28 млн в декабре. С 1 января 2009 года РЖД увеличило ставки на транзит на 8,8%, импорт-экспорт – на 5%. Также и БЧ проиндексировала тарифы на 8–10%. Грузопотоки сократились с 1,28 млн т в декабре 2008 года до 0,85 млн в январе 2009-го и затем к концу полугодия еще до 0,77 млн т. После чего РЖД еще увеличило ставки с 1 июля сего года на 5,7%.

Между тем С. Гудвалис обращает внимание, что в 2009 году Литва не поднимала свои железнодорожные тарифы, в то время как все ее соседи увеличили: Белоруссия – на 12%, Латвия – на 10%, Эстония – на 15%, Россия – на 12,7%, Украина – на 12% и Польша – на 17%. А литовцы,

наоборот, дали скидки: с 1 апреля на щебень – на 30%, с 8 июня на газовый конденсат – на 15%, фанеру – на 20%, каменный уголь и кокс – на 10%, автомобили – на 25%, с 1 июля на чугун из ОАО «Тулачермет» – на 35%, металлы из Новолипеца – на 35%, металлы со станции Котел – на 25%. Правда, скидка на чугун действительно была с начала августа отменена, так как вызвала большие возмущения со стороны других грузовладельцев.

Литовская сторона приводит сравнение тарифов РЖД в Клайпеду и ЛГ в Калининград, и картина получается такова. Экспортная ставка РЖД в Клайпеду и транзитная ЛГ в Калининград соответственно составляют: бензин – €17,05 за тонну и 10,84, ферросплавы – €8,86 и 7,59, черные металлы – €8,98 и 7,05, уголь – €4,58 и 4,89, удобрения – €4,02 и 8,48, зерно – €3,96 и 9,43. То есть соотношение разное, то в пользу одной дороги, то другой – как и положено быть рыночным ставкам.

При этом сравнение транзитных тарифов РЖД в Клайпеду и Калининград показывает практически по всей номенклатуре превышение стоимости клайпедского направления над калининградским, причем бензина – на 40%, скоропорта – на 20%, ферросплавов – на 20% и т. д. Аналогичную тенденцию дает и сравнение экспортных тарифов РЖД в Клайпеду и Калининград (см. диаграмму).

Наряду с этим С. Гудвалис сказал нам буквально следующее: «Знаете, я вообще считаю, что скидки на столь коротком участке, какой приходится на территорию Литвы, как-то радикально регулировать грузопотоки, идущие из России в Калининград и Клайпеду, не представляется возможным. Все дело в загрузке более восточных российских портов – Санкт-Петербург, Усть-Луга и др. Все грузоотправители хотят при перевозках сократить сухопутное плечо за счет увеличения морского, и когда эти порты были полностью загружены, отправителю ничего не оставалось, как ехать в Калининград и Клайпеду. А лишь стоило образоваться свободным мощностям на востоке – грузопотоки сразу переориентировались туда. Это совершенно очевидно. Начнет расти производство – и грузы снова вернуться в менее удобные для грузовладельцев порты». При этом С. Гудвалис задал риторический вопрос: «Почему бы российской стороне, так же как и литовской, не установить на отечественные порты, включая Калининград, такой тариф, какой она считает конкурентоспособным, и направлять грузопотоки тем самым в любом удобном для нее направлении?».

Кроме того, С. Гудвалис с сожалением констатировал, что общий объем грузовых перевозок в 2009-м на ЛГ предположительно снизится по сравнению с предыдущим годом более чем на 27% и составит



Источник: Литовские железные дороги

40 млн т, а следовательно, нужно продолжать консультации для привлечения грузов и искать взаимовыгодные решения.

С такой постановкой вопроса согласен и президент Ассоциации стивидорных компаний Литвы, председатель правления Морской грузовой компании «Бега» Алоизас Кузмарскис. «Нужно быть реалистами и видеть истинные причины любого явления. Когда говорят о выравнивании тарифных условий, то следует иметь в виду всю логистическую цепь, а не только ее литовское звено. Поэтому нужно всем вместе встречаться и выработать согласованные решения. Иного пути просто нет», – сообщил А. Кузмарскис. При этом он добавил, что литовские портовики и сами далеко не во всем довольны той ситуацией, которая сложилась в тарифной политике железнодорожников.

В целом же А. Кузмарскис выступает за общее усиление транспортного коридора в направлении портов Клайпеда и Калининград, отмечая: «Технический потенциал всего коридора ограничивается предельными возможностями отдельных элементов. Порты Клайпеда и Калининград лежат на едином транспортном векторе. Эволюция развития литовской секции отражает стремление к увеличению потенциалов транспортного маршрута в целом. В результате за последние годы значительно увеличилась пропускная способность как в направлении Клайпеды, так и Калининграда, создавая возможность перевозки грузов тяжеловесными составами, увеличивая скорость движения».

Что же касается белорусов, то первый заместитель министра транспорта Николай Верховец не согласился с тем, что его страна проводит некую дискриминационную тарифную политику, а, напротив, назвал ее достаточно прагматичной и гибкой, основывающейся на международных документах и конъюнктуре транспортного рынка. «Мы открыты для диалога и стараемся оперативно откликаться на предложения наших коллег, о чем свидетельствуют, например, недавние решения о транзитных тарифах по БЧ на перевозку металлургической продукции на уровне действующих в России, исходя из равной стоимости одного тонно-километра», – резюмировал Н. Верховец.

ВРЕМЯ ДЛЯ НЕПРОТОРЕННЫХ ПУТЕЙ?

Какова же позиция по поводу состояния дел на рассматриваемом направлении Федеральной службы по тарифам России? Начальник управления регулирования транспорта Виктор Квитко имел возможность официально озвучить ее на прошедшем недавно в Калининграде Балтийском транспортном форуме, однако как-то обострять или углублять дискуссию по тарифным вопросам явно не стал. Наоборот, он поблагодарил литовских коллег, которые, по его словам, в результате очень непростой совместной работы все-таки приняли ряд серьезных решений, позволивших продвинуться вперед. «В то же время, – обратился к ним В. Квитко, – у меня большая просьба: ну верните же вы спецставку по чугуну, которую так неожиданно отменили». Также поблагодарил он и белорусов за конструктивные решения по чугуну и металлам, выразив надежду, что это движение будет продолжаться и дальше при формировании Тарифной политики на 2010 год. Выразил Виктор Квитко глубокую признательность и лично Ивану Беседину, назвав его «двигателем прогресса в части совершенствования тарифной политики в регионе». В целом же В. Квитко отметил, что перед ФСТ стоит задача обеспечения конкурентоспособности российской промышленности и продвижения ее товаров на внешнем рынке, а также выполнения финансового плана ОАО «РЖД». В этих условиях формированию тарифов на калининградском направлении будет уделяться большое внимание, что, например, и проявится на ближайшей межправительственной встрече в Вильнюсе. Относительно Калининградского порта усилия ФСТ будут направлены на то, чтобы не увеличивать тарифную нагрузку на заходящих сюда судовладельцев, опять же, в рамках повышения конкурентоспособности порта.

Надо сказать, что на данном форуме вскользь затрагивался и иной аспект тарифного регулирования, но уже не государственного, а рыночного характера. В частности, представителями бизнеса было высказано мнение, что неплохо было бы возобновить грузопотоки на Калининград и Клайпеду не только через Белоруссию, но и через Латвию. Возможно, усиление конкуренции маршрутов и внесло бы свой положительный вклад в вопрос

о справедливости тех или иных тарифных ставок.

Кроме того, целый ряд выступавших отметили и достаточно быстро растущую популярность паромной переправы Усть-Луга – Балтийск тоже как альтернативного маршрута. Услуги переправы оказались в сегодняшних условиях весьма востребованными, и на данный момент спрос уже превышает предложение, вызывая необходимость запуска второго судна. Если в 2008 году было произведено 65 судозаходов

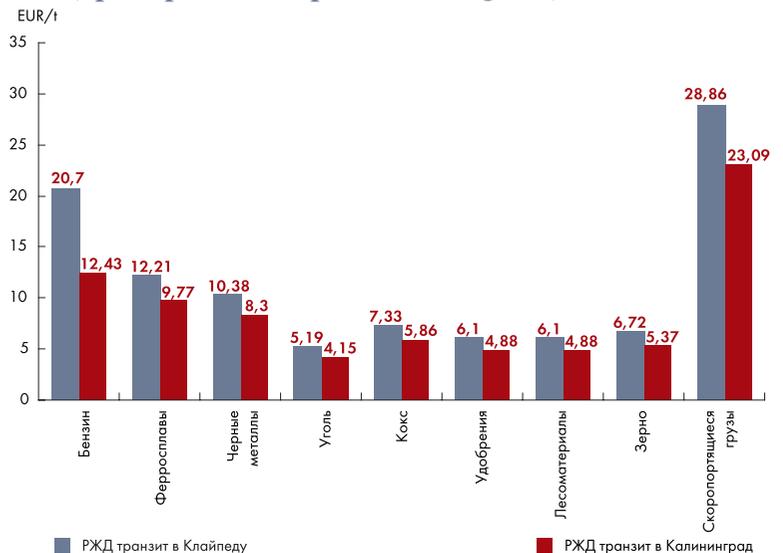
парома «Балтийск», то за первое полугодие 2009-го – 39. Общее количество перевезенных вагонов в 2008-м было 5832, в 2009-м – уже 5841. При этом вагоны идут груженными не только на Запад, но и на Восток. Ожидается, что после присоединения России в 2009 году к международной системе КОТИФ активизируется работа переправы и на участке Балтийск – Засниц.

Что ж, больше маршрутов – хороших и разных, конкурирующих и сотрудничающих! 🚢



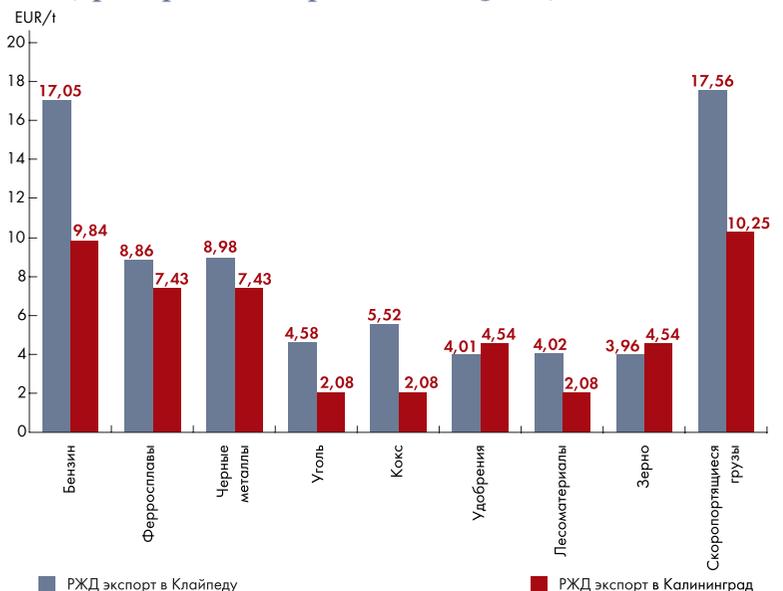
Сравнение транзитных тарифов

РЖД в Клайпеду и в Калининград (при перевозке на расстояние 236 км)



Сравнение экспортных тарифов

РЖД в Клайпеду и в Калининград (при перевозке на расстояние 236 км)



Источник: Литовские железные дороги