

Польская инфраструктура слишком тесная для украинского бизнеса — WNP

Коммерческий директор Метинвеста Дмитрий Николаенко в интервью ведущему польскому бизнес-изданию WNP.PL впервые рассказал об особенностях экспорта продукции через Польшу, а также логистических возможностях и ограничениях, с которыми сталкивается Группа.



— Каким был Метинвест до войны?

— Метинвест — международная горно-металлургическая группа. У нас есть производственные мощности не только в Украине, но и в Болгарии, Италии, Великобритании и США. А также мы располагаем обширной сетью продаж и дистрибуции — продаем продукцию в 95 странах мира. Кроме того, у Метинвеста 20 офисов по всему миру, поэтому наш бизнес, безусловно, имеет международное измерение.

Война повлияла на логистику компании. Все стало сложнее

Металлургическая и горнодобывающая промышленность Украины раньше была ориентирована на экспорт. Украина экспортировала 80% металлопродукции и железорудного сырья. Все логистические пути, включая железную дорогу и порты, могли с этим справиться.

Мы экспортировали продукцию в основном через черноморские порты, такие как «Южный», который способен принимать самые большие торговые суда класса «кейпсайз», а также через порты Одессы и Николаева. Отправляли грузы по всему миру с мариупольских металлургических комбинатов «Азовсталь» и ММК имени Ильича. Особого внимания заслуживает морская линия из Мариуполя в Италию, куда наши товары отгружались на перекатное производство. Контейнеровозы регулярно перевозили слябы (полуфабрикаты металлургического производства) в Италию и Великобританию. Мы также отправляли продукцию с украинских прокатных станков на наш завод в Болгарии. Она транспортировалась по Днепру, а затем по Черному морю в болгарский порт Бургас.

Логистическая составляющая у нас была очень хорошо организована, мы предоставляли клиентам хороший сервис с точки зрения предсказуемости сроков доставки. Ряд судов мы нанимали по различным формам чартерных контрактов, таких как бербоут (судно без экипажа) и тайм-чартер (судно, нанятое с экипажем).

— Как война изменила условия вашей международной деятельности? Способны ли новые маршруты через Польшу и Румынию компенсировать потерю морского сообщения?

— Полномасштабная война прямо повлияла на Группу и ее вертикальную интеграцию (то есть контроль и управление производством, дистрибуцию, продажи и другие процессы в рамках одной компании — прим. ред.) Мы были вынуждены остановить производство в Мариуполе, затем потеряли операционный

контроль над мариупольскими предприятиями.

Из-за блокады Черного и Азовского морей мы начали искать новые виды транспорта для экспорта. Если говорить о железорудной продукции (окатыши), то на подконтрольных Украине территориях не хватало мощностей для ее перегрузки. Нашей задачей было найти альтернативные логистические маршруты для поставки нашей продукции.

Сейчас есть два маршрута. Первый — к северным портам Польши, второй — к южным портам Румынии. Можно также воспользоваться хорватскими портами, но их мощность намного слабее, чем у портов в Украине, и все логистические вопросы становятся намного сложнее.

В Украине у нас есть широкая колея, а в Европе — узкая. Это означает не только перегрузку, но и хранение продукции. Более того, когда такие грузы, как окатыши или железорудный концентрат перегружают трейлеры, в продукцию могут попасть некоторые примеси, а очистка — дорогостоящий процесс. Из-за этого только в 2022 году мы потеряли более 19 миллионов долларов.

Польша не готова к реэкспорту крупных партий товаров из Украины

Маршрут через Польшу влечет за собой серьезные логистические трудности для нас. Прошлой зимой складские помещения в польских портах были заполнены углем, и загрузить нашу продукцию было невозможно.

Есть проблемы со скоростью движения товаров, которая вдвое меньше той, к которой мы привыкли в Украине. Нам также приходится сталкиваться со слишком сложными таможенными процедурами, которые отнимают дополнительное время.

Несмотря на это, Метинвест стал важным партнером польских портов и железных дорог. Объем перевалки продукции через польские железнодорожные переходы вырос на 45% по сравнению с 2021 годом. Благодаря нашей руде польские порты смогли увеличить экспорт железорудной продукции и металла более чем на 100% в 2022 году.

Однако Польша могла бы получить 70 миллионов тонн экспорта в год, которые украинские порты потеряли из-за войны, поэтому общие цифры неутешительны. Общий объем экспорта через польские порты не увеличился и даже сократился на 1% из-за неподготовленности инфраструктуры: не хватает мощностей для обработки грузов как на границе, так и в портах, а сама инфраструктура рассчитана на импорт, а не на экспорт.

— Какие проблемы вы испытываете с работниками ваших предприятий?

— 8 тысяч наших сотрудников вступили в ряды Вооруженных сил Украины, и им приходится нелегко. Нам удалось удержать часть персонала, но мы все еще испытываем значительный дефицит кадров, и это тяжелая ситуация для нас.

С начала полномасштабной войны Метинвест направил на помощь Украине около 4 миллиардов гривен. Мы оказываем гуманитарную поддержку нашим вооруженным силам, в том числе через финансовые пожертвования, военное оборудование или финансирование реабилитации раненых. Мы работаем напрямую, а также через нашу гуманитарную инициативу «Спасаем жизни», которая уже помогла более полумиллиону пострадавших от войны украинцев.

— Как изменились ваши бизнес-планы после вторжения России в Украину?

— Наш долгосрочный бизнес-план заключался в производстве «зеленой» стали — использовать залежи магнетитовой железной руды для производства окатышей, а затем перерабатывать их с помощью процесса DRI (прямого восстановления железа) и производить «зеленую» сталь. Мы до сих пор намерены это делать.

Метинвест адаптируется к новым реалиям и не отказывается от своих планов

Мы по-прежнему планируем модернизировать наше металлургическое производство так, чтобы сделать его более экологичным. После освобождения оккупированных территорий Украины мы исследуем состояние мариупольских комбинатов, чтобы определить, какой ущерб нанесен и что мы можем там сделать. Затем мы сосредоточимся на модернизации, чтобы запустить там производство «зеленой» стали.

Говорить о краткосрочной и среднесрочной стратегии развития сейчас достаточно сложно. Наши заводы в Мариуполе отвечали за более 60% производства стали в Группе. Сейчас мы сосредоточены на развитии активов, которые находятся под нашим контролем. Мы сталкиваемся с определенными проблемами с точки зрения логистики и транспортировки продукции, а также испытываем трудности с наймом большего флота судов для перевозки железной руды.

— Каково финансовое состояние компании?

— Мы сталкиваемся со многими вызовами. Но у нас есть возможность поддерживать оставшуюся часть бизнеса, включая европейские активы, например, прокатный бизнес.

Мы адаптируем бизнес к новой реальности, и это отражается на нашей финансовой отчетности. За одну ночь мы потеряли источник сырья, а именно слябы, поэтому были вынуждены покупать их на открытом рынке, чтобы эффективно вести бизнес. Нам удастся удерживать его на уровне, близком к полной загрузке. Что касается рулонного проката, то здесь более сложная ситуация.

|

[WNP.PL](#)

<https://metinvestholding.com/ru/media/news/poljsjka-nfrastruktura-zanadto-tsna-dlya-ukranskogo-bznesu-wnp>