

«Експорт української металопродукції Metinvestу до Польщі зріс на 16% у 2023 році, але є труднощі з перевалкою» — Metinvest Polska в інтерв'ю для Puls Biznesu підбили підсумки минулого року

У 2023 році обсяг товарів українського виробника в Польщі зріс на 16%. Збільшенню вантажопотоку сприяє розблокування шляхів, однак вузькими місцями залишається перевалка в портах та перетин кордону.



Керівниця відділу логістики Metinvest Polska Юлія Мезенцева в інтерв'ю провідному польському виданню Puls Biznesu розповіла про те,

- скільки товарів Metinvestу залишається в Польщі, а скільки їде транзитом до інших країн,
- як здійснюється постачання металопродукції Metinvestу на польський ринок останніми роками,
- скільки коштують Metinvestу вузькі місця в польській логістиці.

Попри війну Metinvest, український постачальник сталевих продукції, залізної руди та коксівного вугілля, розширює свою діяльність на польському ринку.

«2023 рік був для нас дещо кращим, ніж попередній. На залізничній мережі Польщі вже не було стільки заторів і черг, що сприяло підвищенню ефективності перевезень. Проти минулого року ми зафіксували зростання тоннажу на 16%. Через польські порти та залізниці ми загалом перевезли 1,9 млн тонн, з яких близько 1,3 млн — металопродукція, 378 тисяч — залізна руда і 237 тисяч — коксівне вугілля», — говорить Юлія Мезенцева, керівниця відділу логістики Metinvest Polska.

З усього обсягу продукції, доставленої з України до Польщі, 939 тисяч тонн експортовано до інших країн через польські порти.

«Вугілля, потрібне для роботи наших металургійних заводів в Україні, також перевантажувалося в польських портах», — зазначає Юлія Мезенцева.

Частину товарів, привезених з України до Польщі, доправляли залізницею або вантажівками до Німеччини, Чехії, Італії, Словаччини та інших країн.

Українці роблять ставку на сталь

Юлія Мезенцева розповідає, що раніше в структурі постачання з України переважала залізна руда, але зараз імпортується переважно металопродукція. За даними Металургійної торгово-промислової палати, Україна є найбільшим постачальником сталі до Польщі серед країн, що не входять до ЄС.

Керівниця відділу логістики Metinvest Polska прогнозує, що у 2024 році Metinvest принаймні збереже, а, можливо, навіть дещо збільшить обсяги постачання певних товарів на польський ринок. Вона припускає, що їхня структура зміниться, особливо зростуть обсяги сталі, що імпортується з України. Місцеві виробники побоюються: якщо попит у Польщі почне зростати, то українська сталь заповнить наш ринок. Пшемислав Штучковський, президент компанії Cognoq, навіть пропонує запровадити ліміти на постачання металопродукції з України до країн ЄС. Ідея полягає в тому, щоб дозволити вільний транзит через Польщу до інших країн, щоб обсяги товарів, які залишаються на польському ринку, не загрожували стабільній роботі польських виробників.

Юлія Мезенцева стримує емоції. «У 2021 році безпосередньо на польський ринок пішло 1,2 мільйона тонн нашої металопродукції, через рік — 0,7 мільйона, а у 2023 році — 0,8 мільйона. Через війну ми маємо обмежені можливості для зростання виробництва та постачання», — зазначає вона.

Затори на кордоні та в портах

Окрім того, вона звертає увагу на проблеми з транспортуванням товарів через польсько-український кордон та перевалкою в портах, які перешкоджають постачанню на наш ринок й транзиту морськими шляхами.

«Польсько-українська угода передбачає, що шість поїздів на день зі сталлю і рудою мають проходити широкою колією на пункті пропуску Медика. Насправді пропускають три-чотири, оскільки польська прикордонна та залізнична адміністрації надають пріоритет іншому транспорту. Тому ми часто змушені довго чекати на кордоні, що збільшує наші витрати. За кожну годину простою нам доводиться сплачувати 1,9 швейцарських франків за комерційний вагон», — зазначає Юлія Мезенцева.

Вона припускає, що однією з причин великих черг на кордоні могли стати нещодавні протести польських перевізників і фермерів.

«Черга з українського боку іноді сягала 70 кілометрів. У випадку з делікатними товарами, які потрібно було швидко доставити до клієнтів, ми іноді вирішували змінити види транспорту й перевантажувати товар з автомобілів на поїзди, щоб не стояти в дуже довгій черзі», — розповідає Юлія Мезенцева.

Вона сподівається, що призупинення протестів сприятиме безперервному перевезенню автомобільним і залізничним транспортом. І підкреслює, що після перетину кордону транспортні перевезення через Польщу здійснюються досить ефективно.

«У 2022 році нам часто доводилося чекати на під'їзних коліях, але зараз компанія РКР PLK значно покращила пропускну здатність шляхів, що ведуть до портів», — говорить Юлія Мезенцева.

В'їзд до терміналів майже безпроблемний, але є труднощі з перевалкою.

«Сипучі вантажі, такі як залізна руда та вугілля, перевантажуються набагато швидше, ніж металопродукція. Перевалка в польських портах проходить учетверо повільніше, ніж на чорноморських терміналах», — відзначає Юлія Мезенцева.

За її словами, однією з причин може бути брак персоналу в терміналах.

Юлія Мезенцева також звертає увагу на те, що польські митні правила не враховують зміни ваги сипучих вантажів під час транзиту. Проте вони можуть виникнути, наприклад, унаслідок погодних умов. Тому працівники компаній, що займаються перевезеннями та перевалкою, змушені витрачати багато часу під час перевірок, пояснюючи, що вугілля або руда можуть важити трохи більше за дощової погоди. Також можуть виникнути так звані природні втрати під час транспортування.

«Залізничні правила допускають певний відсоток псування для різних груп товарів. Натомість митні правила не допускають жодних втрат, що підлягають індивідуальній перевірці службою. Для нас це означає чималі збитки», — підкреслює Юлія Мезенцева.

Група Metinvest зазначає, що зацікавлена в побудові довгострокових бізнес-відносин на польському ринку.

«Ми говоримо про виклики, але водночас готові напрацьовувати рішення разом із польською стороною. Ми хочемо спрощення процедур і транспортування», — додає керівниця відділу логістики Metinvest Polska.

