

Польська інфраструктура занадто тісна для українського бізнесу — WNP

Комерційний директор Метінвесту Дмитро Ніколаєнко в інтерв'ю провідному польському бізнес-виданню WNP.PL уперше розповів про особливості експорту продукції через Польщу, а також логістичні можливості й обмеження, з якими стикається Група.



— Яким був Метінвест до війни?

— Метінвест — міжнародна гірничо-металургійна група. Ми маємо виробничі потужності не лише в Україні, а й у Болгарії, Італії, Великій Британії та США. А також володіємо великою мережею продажу й дистрибуції — продаємо продукцію в 95 країнах світу. Поза тим, у Метінвесту 20 офісів у всьому світі, тому наш бізнес, безперечно, має міжнародний вимір.

Війна вплинула на логістику компанії. Усе стало складніше

Металургійна та гірничодобувна промисловість України раніше була орієнтована на експорт. Україна експортувала 80% металопродукції та залізорудної сировини. Усі логістичні шляхи, включно із залізницею та портами, могли з цим впоратися.

Ми експортували продукцію переважно через чорноморські порти, такі як «Південний», що здатен приймати найбільші торгові судна класу «кейпсайз», а також через порти Одеси та Миколаєва. Відправляли вантажі по всьому світу з маріупольських металургійних комбінатів «Азовсталь» та ММК імені Ілліча. Особливої уваги заслуговує морська лінія з Маріуполя до Італії, куди наші товари відвантажувалися на перекатне виробництво. Контейнеровози регулярно доправляли сляби (напівфабрикати металургійного виробництва) в Італію та Велику Британію. Ми також відправляли продукцію з українських прокатних станів на наш завод у Болгарії. Вона транспортувалася Дніпром, а потім Чорним морем до болгарського порту Бургас.

Логістична складова в нас була дуже добре організована, ми надавали клієнтам гарний сервіс з точки зору передбачуваності термінів доставлення. Низку суден ми винаймали за різними формами чартерних контрактів, таких як бербоут (судно без екіпажу) та тайм-чартер (судно, винаймається з екіпажем).

— Як війна змінила засади вашої міжнародної діяльності? Чи здатні нові маршрути через Польщу та Румунію компенсувати втрату морських шляхів?

— Повномасштабна війна прямо вплинула на Групу та її вертикальну інтеграцію (тобто контроль і управління виробництвом, дистрибуцію, продаж та інші процеси в межах однієї компанії — прим. ред.). Ми були змушені зупинити виробництво в Маріуполі, потім втратили операційний контроль над маріупольськими підприємствами.

Через блокаду Чорного та Азовського морів ми почали шукати нові види транспорту для експорту. Якщо говорити про залізорудну продукцію (окатки), то на підконтрольних Україні територіях не вистачало потужностей для її перевантаження. Нашим завданням було знайти альтернативні логістичні маршрути для постачання нашої продукції.

Наразі є два маршрути. Перший — до північних портів Польщі, другий — до південних портів Румунії. Можна також скористатися хорватськими портами, але їхня потужність набагато слабша, ніж у портів в Україні, і всі логістичні питання стають набагато складнішими.

В Україні маємо широку колію, а в Європі — вузьку. Це означає не лише перевантаження, а й зберігання продукції. Ба більше, коли такі вантажі, як окатки або залізорудний концентрат перевантажують трейфери, в продукцію можуть потрапити певні домішки, а очищення — дорогий процес. Через це лише у 2022 році ми втратили понад 19 мільйонів доларів.

Польща не готова до реекспорту великих партій товарів з України

Маршрут через Польщу тягне за собою серйозні логістичні труднощі для нас. Минулої зими складські приміщення в польських портах були заповнені вугіллям, і завантажити нашу продукцію було неможливо.

Є проблеми зі швидкістю руху товарів, що вдвічі менша за ту, до якої ми звикли в Україні. Нам також доводиться стикатися з надто складними митними процедурами, які забирають додатковий час.

Попри це, Метінвест став важливим партнером польських портів і залізниць. Обсяг перевалки продукції через польські залізничні переходи збільшився на 45% проти 2021 року. Завдяки нашій руді польські порти змогли збільшити експорт залізорудної продукції та металу на понад 100% у 2022 році.

Проте Польща могла б отримати 70 мільйонів тонн експорту на рік, які українські порти втратили через війну, тому загальні цифри невтішні. Загальний обсяг експорту через польські порти не збільшився і навіть скоротився на 1% через невідповідність інфраструктури: не вистачає потужностей для оброблення вантажів як на кордоні, так і в портах, а сама інфраструктура розрахована на імпорту, а не на експорт.

— Які проблеми ви маєте з працівниками ваших підприємств?

— 8 тисяч наших співробітників вступили до лав Збройних сил України, і їм доводиться нелегко. Нам вдалося утримати частину персоналу, але ми все ще відчуваємо значний дефіцит кадрів, і це важка ситуація для нас.

Від початку повномасштабної війни Метінвест спрямував на допомогу Україні близько 4 мільярдів гривень. Ми надаємо гуманітарну підтримку нашим збройним силам, зокрема через фінансові пожертви, військове обладнання або фінансування реабілітації поранених. Ми працюємо напряму, а також через нашу гуманітарну ініціативу «Рятуємо життя», що вже допомогла понад пів мільйону постраждалих від війни українців.

— Як змінилися ваші бізнес-плани після вторгнення росії в Україну?

— Наш довгостроковий бізнес-план полягав у виробництві «зеленої» сталі — використовувати поклади магнетитової залізної руди для виробництва окатків, а потім переробляти їх за допомогою процесу DRI (прямого відновлення заліза) й виробляти «зелену» сталь. Ми й досі маємо намір це робити.

Метінвест адаптується до нових реалій і не відмовляється від своїх планів

Ми, як і раніше, плануємо модернізувати металургійне виробництво, щоб зробити його екологічнішим. Після звільнення окупованих територій України ми дослідимо стан маріупольських комбінатів, щоб визначити, якого збитку завдано й що ми можемо там зробити. Потім ми займатимемося модернізацією, щоб запустити там виробництво «зеленої» сталі.

Говорити про короткострокову та середньострокову стратегію розвитку наразі досить складно. Наші заводи в Маріуполі відповідали за понад 60% виробництва сталі в Групі. Зараз ми зосереджені на розбудові активів, які перебувають під нашим контролем. Ми стикаємося з певними проблемами з точки зору логістики та транспортування продукції, а також маємо труднощі з найняттям більшого флоту суден для перевезення залізної руди.

— Який фінансовий стан компанії?

— Ми стикаємося з багатьма викликами. Але маємо можливість підтримувати ту частину нашого бізнесу, що залишилася, включно з європейськими активами, наприклад, прокатним бізнесом.

Ми адаптуємо бізнес до нової реальності, й це відображається на нашій фінансовій звітності. За одну ніч ми втратили джерело сировини, а саме сляби, тому були змушені купувати їх на відкритому ринку, щоб ефективно вести бізнес. Нам вдасться утримувати його на рівні, близькому до повного завантаження. Щодо рулонного прокату, то тут складніша ситуація.

|

[WNP.PL](#)

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