

Kierunek wschodni znów zaczyna być atrakcyjny

Iwo Nowak: *Od czasu pamiętnego embargo rosyjskiego oraz wycofania się wielu polskich przewoźników i producentów z kierunku wschodniego, temat transportu na wschód naszych towarów i realizacji usług przewozowych znikł z medialnej wokandy. Czy rzeczywiście nic się nie dzieje w tym temacie?*

Grzegorz Szenejko: Rzeczywiście, od dłuższego czasu mniej mówi się o tym kierunku w kontekście eksportu i przewozów, a to błąd. Wielu analitykom umknęło, że od początku tego roku Rosja – miesiąc po miesiącu – coraz więcej kupuje w Europie, w tym również w Polsce. Czyli mamy się z czego cieszyć. Tak samo ważna, jak dane GUS, pokazujące wzrosty w wymianie handlowej między Polską a Rosją, jest również realna sytuacja na rynku przewozów, które od dawna są uznawane za barometr zmian w naszych wzajemnych relacjach. Niech wystarczającym potwierdzeniem tej tezy będzie rzeczywisty, utrzymujący się od kilku miesięcy, wzrost cen przewozów do Rosji.

I.N.: *Wszystkim wiadomo, że pewne załamanie wzajemnych relacji gospodarczych miało podłoże polityczne...*

G.S.: Poruszając temat współpracy z Rosją, ale też z Kazachstanem czy Białorusią, zawsze zastanawiam się, jak ominąć aspekty historyczno-polityczne. To prawda, że od momentu nałożonego embargo z powodów ogólnie znanych, eksport na te rynki zmniejszył się gwałtownie. Zniknęły niesławne kolejki pojazdów ciężarowych na przejściach granicznych. Wielu polskich przewoźników wycofało się z przewozów do Rosji czy Kazachstanu z powodu spadku cen, spowodowanego mniejszym popytem na przewozy i wynikającym z ograniczenia eksportu do wspomnianych regionów Europy i Azji. To wszystko jest ze sobą powiązane. Jednak chciałbym teraz krzyknąć do nich: wracajcie!!! Niestety, nie wszystko jest takie proste. Dlaczego? Zastanówmy się, czym różnią się przewozy realizowane na obszarze Unii Europejskiej i terenach Rosji, bądź Kazachstanu. Nie lubię narzekać, lecz Rosja ostatnimi czasy przestała być stabilnym partnerem. Wahania cen, czy gwałtowne spadki wolumenów, mocno dały się przewoźnikom we znaki. Niektórzy wolą stabilną pracę w Europie, od „szarpania się” ze Wschodem. Stawki teoretycznie są lepsze, ale łatwo się „nadsiać” i z powodu drobnostki, na przykład mało istotnych błędów w dokumentach typu pomyłona o 1 kg waga towaru, stać tydzień na granicy. Pozytywnym aspektem jest za to spokojniejsza

Wywiad z Grzegorzem Szenejko, właścicielem firmy spedycyjnej Go Logis z Białej Podlaskiej



praca. Podróż z zachodu Polski do Moskwy i z powrotem to minimum 5 dni. Wprawdzie trochę wolniej, ale spokojniej w porównaniu do przewozów w UE, gdzie każdego dnia coś ładujemy lub coś zdejmujemy.

I.N.: *Są jeszcze inne różnice. Na przykład dopuszczalna waga całego zestawu...*

G.S.: No tak. Waga jest różna. W Polsce cały skład, czyli ciągnik siodłowy z naczepą i towarem standardowo nie może ważyć więcej niż 40 ton, a w Rosji – 38 ton. Przy przewozach na i ze Wschodu jest też zdecydowanie więcej procedur i stopy dokumentów, bo przecież towar opuszcza Unię Europejską. Zatem po załadunku czeka nas wizyta lub kontakt z Urzędem Celnym w celu sporządzenia deklaracji eksportowej. Po drugiej stronie granicy to import. Wprowadzamy przecież towar spoza „Euroazjatyckiej Unii Celnej” (wschodni odpowiednik Unii Europejskiej), a więc nowe procedury, tranzyt nieoclonego towaru do urzędu celnego w miejscu przeznaczenia, odprawa celna importowa w Rosji, a później dostawa do klienta. Wyobraźmy sobie wizytę w Urzędzie Skarbowym, ZUS i u lekarza... to chleb codzienny kierowców ciężarówek jeżdżących w te rejony i proszę mi wierzyć – tam znaczenie powiedzenia „co człowiek to opinia” nabiera nowego wymiaru. Złożoność i wielowarstwowość przepisów daje jednak wiele szans „polubownego” rozwiązywania wielu problemów pojawiających się w trakcie realizacji przewozów. Następną różnicą są dokumenty samego kierowcy i taboru. Często ubezpieczenie AC jest z wyłączeniem regionów wschodnich, za które trzeba dopłacić. Kierowca oczywiście musi posiadać wizę uprawniającą do wjazdu na teren każdego kraju, więc po drodze do Kazachstanu potrzebne są aż trzy: białoruska, rosyjska i docelowa kazachska. Znowu dokumenty, procedury, konsulaty, wnioski, paszporty, wizy...

I.N.: *A kiedy jest czas na transport jako taki?*

G.S.: Po uporaniu się z formalnościami i stosem dokumentów, można przejść do meritum, czyli samego przewozu. Pamiętajmy, że Rosja nie kończy się na Moskwie. Za stolicą Rosji jest jeszcze kilka tysięcy kilometrów. Tobolsk, do którego nasza firma dostarcza farby produkowane w Polsce, znajduje się ponad 3700 km od Warszawy, to dalej niż do Lizbony! Ma to swoje plusy. Jest wprawdzie znacznie więcej pracy przy samym planowaniu transportu, ale później, jeśli nie wydarzy się nic niespodziewanego, mamy spokój, bo przewóz do Tobolska trwa 1,5 tygodnia i jeszcze trzeba wrócić. Inny przykład: wyjazd do Ałmaty w Kazachstanie to już 5200 km. I to latem. Zimą jest jeszcze dalej, bo niektóre drogi są nieprzejezdne. I tu pojawia się następny, ważny temat: drogi. Nie ma się co wstydić naszej E30 w porównaniu do tego, co może spotkać kierowców na przykład w drodze do Wołgogradu. Na tamtejsze drogi najbardziej odpowiednim zawieszeniem jest klasyczny resor. I nie ma zmiłuj. Różnica jest też taka, że w przewozach do Rosji liczą się dni, natomiast w Europie godziny. Chyba jednak można żyć trochę spokojniej wysyłając auto na 2 tygodniowy kurs do Tobolska, niż na

12 godzinny do Berlina. Oczywiście zakładając, że nie dopadną nas inne problemy.

I.N.: *Nie mniej jednak to musi być opłacalne, skoro takie przewozy mają miejsce?*

G.S.: Są opłacalne. Klientom również się opłaca. Mimo, że trasy są bardzo długie, to dostawa transportem drogowym jest cenowo porównywalna do kolejowego, a szybsza o jedną trzecią. To dużo, biorąc pod uwagę, że ta jedna trzecia może stanowić dodatkowy tydzień, a warunkiem płatności lub odblokowania środków wypłacanych za pomocą akredytyw bankowych jest dostawa do klienta. Może ująć to w taki sposób: transporty w dalekie zakątki Rosji lub Kazachstanu są trochę jak wędrówki kowbojów. Amerykanie mieli swój Dzikie Zachód, my mamy nasz własny Dzikie Wschód. Złoto dla zuchwałych... bo takim trochę trzeba być, żeby sobie tu radzić. Zuchwałych u nas na szczęście nie brakuje. Czas pracy kierowców niewiele odbiega od zasad panujących w Europie. Regulują je przepisy konwencji AETR (europejska umowa regulująca czas pracy kierowców w międzynarodowym transporcie drogowym). Moglibyśmy wprawdzie zacząć rozwodzić się na temat drobnych różnic w formie odbioru odpoczynku czy odpoczynku po tygodniu pracy. Ale to są raczej tylko kosmetyczne różnice. Następną sprawą są limity przyznawane przewoźnikom. Działa to oczywiście w obie strony. My udzielamy zezwolenia na X wjazdów rosyjskich ciężarówek na teren Polski, a Rosjanie udzielają Y zezwoleń na wjazd na swój teren. W tym samym trybie Rosja ustala wzajemne kwoty przewozów z każdym państwem. Niby sprawiedliwie, ale wciąż nie wiadomo, dlaczego na koniec roku tylko polskim przewoźnikom zezwoleń brakuje... Jak to się dzieje nikt nie wie, ale oczywiście ciężar problemu biorą na siebie przedsiębiorcy.

I.N.: *Na Dzikim Zachodzie nie było bezpiecznie. Czy na – jak Pan to ujął – Dzikim Wschodzie też jest podobnie?*

G.S.: Bezpieczeństwo? Z tym bywa różnie, ale bądźmy szczerzy: to powszechny problem, nie tylko na Wschodzie. Moim zdaniem, nie ma co demonizować. Podobnie z łapówkami. Nie taki diabeł straszny, jak go malują. Kiedyś na jakiejś konferencji byłem świadkiem pewnej prelekcji, w której pracownik firmy wykonującej przewozy do Rosji, w samych czarnych barwach opowiedział o tychże przewozach, że problemów bez liku, a dróg to nie ma i łapówki wszędzie tylko biorą. Tak naprawdę, różnica jest jedna – podstawowa. To inny kraj, inna kultura, i nie każdy potrafi się w niej odnaleźć. Nie ma co narzekać i oczerniać Rosjan. Jedni lubią francuską swobodę, inni włoskie podejście do pracy, jeszcze inni idealny niemiecki porządek. Tak samo jest z Rosją: część ludzi nigdy jej nie polubi, a część stwierdzi, że to normalny kraj. A że trochę nieporządku... Przecież nie można mieć wszystkiego. Trzeba się lepiej poznać i trochę dostosować.

I.N.: *Dziękuję za rozmowę.*