

Rynki wschodnie – straconą szansą czy nowym wyzwaniem dla polskich firm transportowych i spedycyjnych?

(Biała Podlaska, 14.12.2017) Komentarz Grzegorza Szenejki, właściciela firmy spedycyjnej Go Logis i eksperta ds. wymiany handlowej z krajami WNP, na temat sytuacji na rynkach wschodnich w 2017 roku i prognozach na rok 2018.

Który z rynków wschodnich szczególnie wyróżnił się w 2017 roku? Dobrym przykładem może być Kazachstan, dokąd organizujemy transporty od 2010 roku. W ubiegłych latach zauważyliśmy spadek przewozów na tym kierunku, za to 2017 rok przyniósł wyraźne ożywienie. Od stycznia do października odnotowaliśmy wzrost przewozów o blisko 30 proc., głównie były to zlecenia od producentów z branży rolniczej i przemysłu maszynowego. Zorganizowaliśmy transporty drogowe do Astany, Ałma-Aty, Aktobe, Pawłodaru, Tengizu, Aksaju czy Uralska. Widać, że polskie firmy znowu zaczęły interesować się tym rynkiem. Kazachskiemu biznesowi brakuje linii technologicznych, które muszą kupić od polskich firm i przewieźć do swojego kraju. Otrzymaliśmy bardzo dużo zapytań ofertowych, zwłaszcza z branży chemicznej i górniczej. Na pewno duży wpływ na dalszy rozwój wymiany handlowej będzie miała wystawa Expo 2017 w Astanie, która cieszyła się zainteresowaniem wśród polskich przedsiębiorców. Teraz czekamy na rozpoczęcie realizacji umów, które zostały tam podpisane.

Jak można podsumować 2017 rok w transportach drogowych na Wschód? Rynek transportów drogowych na Wschód ustabilizował się, podaż zrównała się z popytem, a wzrosty przewozów utrzymywały się na w miarę stałym poziomie. W naszym przypadku odnotowaliśmy wzrost na poziomie 35 do 40 proc. Głównie organizowaliśmy transporty drobnicowe i całopojazdowe dla branży chemicznej (w tym materiałów niebezpiecznych ADR), hydraulicznej i rolniczej. Szczególnie duży wzrost zamówień i zapytań ofertowych zaobserwowaliśmy na kierunku ukraińskim, tu wzrost zapotrzebowania na transporty wynikał z ograniczonej liczby zezwoleń. Co ciekawe, zdarzały się też niespodziewane wahnięcia, na przykład w lipcu i sierpniu odnotowaliśmy bardzo duży wzrost transportów do Rosji, a we wrześniu znaczny spadek. Mimo ożywienia w relacjach ze Wschodem, nie zauważyliśmy powrotu przewoźników na ten rynek, z którego wcześniej się wycofali.

Dlaczego polscy przewoźnicy nie chcieli znowu powalczyć o Wschód? Chyba dlatego, że ten rynek wciąż jest dla nas bardzo trudny. Po załamaniu, polskie firmy transportowe zaczęły szukać nowych kierunków, głównie w południowej Europie, Bułgarii czy Turcji. Teraz tam realizują przewozy i już nie chcą rezygnować z nowych kontraktów. Dotyczy to zarówno małych jak i dużych firm. Ci, co zostali, mogli więc podbijać stawki. Poza tym odczuwaliśmy presję silnej konkurencji ze strony białoruskich przewoźników, którzy całkiem nieźle sobie radzą, są od nas tańsi, a przede wszystkim łatwiej im się porozumieć z Rosjanami czy Kazachami. Również na Białorusi powstało wiele małych firm transportowych, które posiadają po kilka mniejszych aut. To zazwyczaj starszy tabor, który nie wjechałby do UE, ale jest akceptowany w Rosji czy Kazachstanie. Zresztą te starsze modele samochodów lepiej sprawdzają się na wschodnich drogach. Białorusini otwierają też firmy w Rosji, gdyż tam jest im łatwiej prowadzić działalność gospodarczą i dostają więcej zezwoleń niż w swoim rodzimym kraju. Dzięki temu

Białoruś, mimo że jest małym krajem, zdobyła już spory udział w rynku. Polskim przewoźnikom brakuje aut, a brak kierowców był dużą barierą w rozwoju przewozów nie tylko w UE.

Co czeka rynek transportów drogowych na Wschód w 2018 roku? W przyszłym roku należy spodziewać się dalszego rozwoju przewozów drogowych i usług z nimi związanych, jak konsolidacja ładunków oraz usługi magazynowania. Potrzebne będą specjalistyczne pojazdy, których brakuje na rynku, na przykład chłodni, brakuje też kierowców. Ceny usług transportowych będą więc rosły, nie tylko na Rosję. Jeśli chodzi o rynki wschodnie to trudno prorokować, bo ten kierunek często zaskakuje. Na pewno możemy spodziewać się dalszego wzrostu przewozów drogowych. Może na to wpłynąć kolejny etap modernizacji linii kolejowej Siedlce – Terespol. Remonty trakcji zazwyczaj wydłużają czasy dostaw. Największy problem mogą mieć firmy transportujące drewno i artykuły spożywcze, czyli towary wrażliwe, z wyznaczonym terminem dostaw, za przekroczenie którego trzeba płacić kary umowne. Dla nich najlepszym rozwiązaniem może okazać się właśnie transport drogowy. A ponieważ przewoźników jest zbyt mało, w tej sytuacji przewiduję wzrost cen na tych trasach. W przyszłym roku być może będziemy musieli się też liczyć ze wzrostem konkurencji ze strony przewoźników litewskich i łotewskich. Z pewnością w 2018 roku Go Logis będzie rozwijać ofertę transportów drogowych na tym kierunku. Już teraz planujemy uruchomienie stałej linii drobnicowej na Wschód, w tym do Rosji, Kazachstanu i na Białoruś.