

TRANSPORT SAMOCHODOWY | Przewozy na wschód

# Kolejki na granicy utrudniają, ale nie hamują rozwoju



♦ Rosjanie lubią wskazywać, że na trasie **Lizbona-Władywostok** jest tylko jedna granica – pomiędzy Unią Europejską i Euroazjatycką Unią Gospodarczą

**ROBERT PRZYBYLSKI**

**R**osną przewozy na wschód, choć rynek nadal jest trudny dla polskich firm transportu drogowego.

Rosjanie lubią wskazywać, że na trasie Lizbona-Władywostok jest tylko jedna granica – pomiędzy Unią Europejską i Euroazjatycką Unią Gospodarczą. Kolejki na przejściach granicznych i skomplikowane formalności odstraszały wiele firm od tego rynku.

Mimo trudności, w 2017 roku przewozy zauważalnie wzrosły. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych wydało o 15 proc. więcej karnetów TIR na przejazd do Rosji niż w 2016 roku.

Niegdyś rynek zdominowany był przez polskich przewoźników, ale

administracyjne utrudnienia po stronie rosyjskiej i białoruskiej zniechęciły przedsiębiorców, którzy przenieśli się na inne rynki.

Większość przewozów dwustronnych wykonują firmy rosyjskie i białoruskie. – Mimo wciąż słabnących wskaźników ekonomicznych, Rosja w dalszym ciągu jest ogromnym rynkiem zbytu. To 140 milionów stosunkowo młodych konsumentów, którzy potrzebują towarów z UE. Roczny przyrost liczby transportów AsstrA do Rosji jest imponujący. Osiągnęliśmy 35-procentową dynamikę rok do roku, znacznie powyżej średniej rynkowej – podkreśla country manager AsstrA dla regionu Polski Mariusz Borkowski.

AsstrA-Associated Traffic AG przewozi produkty branży FMCG nieobjęte embargiem importowym.

Największy udział w realizowanych przewozach przypada na bliską Rosję, Białoruś i Ukrainę. Wśród innych krajów WNP najwyżej plasuje się Kazachstan – około 131 tys. ton przewożonych produktów branży FMCG rocznie, a także Mołdawia – blisko 48 tys. ton ładunków. Do Uzbekistanu rocznie AsstrA przewozi średnio 14 tys. ton produktów FMCG, do Turkmenistanu – 13 tys. ton.

## Ceny raczej nie spadną

Wielkość przewozów reguluje kontyngent zezwoleń przewozowych, jakie posiadają przewoźnicy transportujący z Polski do Rosji. W tym roku pula zezwoleń jest większa niż w poprzednim roku, jednak jak zaznacza Borkowski nie oznacza to, że cena za usługi trans-

portowe spadnie. – Na przełomie marca i kwietnia 2017 roku obserwowaliśmy niekontrolowany wzrost cen na usługi transportowe i wahania kursu rubla rosyjskiego. Zaostrzone kontrole rosyjskich służb transportowych przyczyniły się do ogromnych utrudnień w prowadzeniu biznesu – wyjaśnia trade lane manager Polska-Rosja Mikołaj Antonowicz.

Na dodatek niejasność rosyjskich przepisów i traktowanie niektórych przewozów z Polski do Rosji jako transportu z krajów trzecich, ponieważ towar należał do zagranicznej firmy, doprowadziły kilkakrotnie do kryzysu w polsko-rosyjskich stosunkach transportowych. Funkcjonariusze rosyjskich służb kontrolnych dość dowolnie – według polskich przewoźników – interpretowali prawo.



ROBERT PRZYBYLSKI

licencji polskim firmom, podważając zarazem wyrok sądu.

Antonowicz przyznaje, że dodatkowe problemy wynikają także z długiego czasu oczekiwania w urzędach celnych i dużej ilości dokumentów, jaką kierowca jest zobowiązany posiadać i kontrolować. – Brak jakiegokolwiek infrastruktury dla kierowców, komunikacja wyłącznie w języku rosyjskim również nie ułatwiają nam zadania – uważa Antonowicz.

### Rośnie Białoruś

Branżę logistyczną rozbudowuje Białoruś, która próbuje wygrać na wojnach między Polską i Rosją. Gdy oba kraje nie wymieniły się zezwoleniami, właśnie białoruskie firmy przejęły część przewozów. – Podpisane umowy z terminalami przeładunkowymi na granicach polsko-białoruskiej i litewsko-białoruskiej pozwalają nam zachować stabilność i płynność w dostawach bez względu na stosunki polityczne między Polską, a krajami byłego ZSRR – podkreśla Antonowicz.

Właściciel specjalizującej się w obsłudze rynków wschodnich firmy spedycyjnej Go Logis Grzegorz Szenejko wskazuje, że na Białorusi już działa 48 centrów logistycznych, które według ekspertów z Międzynarodowego Uniwersytetu MITSO w Mińsku oferują 812 tys. mkw. powierzchni magazynowej klasy A. Ci sami eksperci twierdzą, że do końca roku ta liczba wzrośnie do 900 tys. mkw. – Jednak, mimo tego że centra na Białorusi są i miejsce w nich też jest, niewielu przedsiębiorców chce z nich korzystać – zauważa Szenejko. Powodem jest skomplikowane prawo i procedury oraz nacisk na kompleksową usługę, czyli składowanie i odprawę celną. – Ten drugi powód komplikuje sprawy o tyle, że utrudnia tranzyt w głąb Euro-

Grupa polskich przedsiębiorców zaskarżyła kilka kar nałożonych przez rosyjską inspekcję drogową na firmy i wygrała w rosyjskim sądzie. Tamtejsze Ministerstwo Transportu domagało się od polskiego odpowiednika odebrania

Liczba zezwoleń rosyjskich dla polskich przewoźników, w tys.



Źródło: ZMPD

” Mimo słabnących wskaźników ekonomicznych, Rosja to ogromny rynek zbytu – 140 milionów konsumentów, którzy potrzebują towarów z UE

azjatyckiej Unii Gospodarczej, do której też należą Rosja i Kazachstan. Biznes wschodni chce korzystać z białoruskich centrów tylko do przeładunku i otwarcia procedury VTT (Vnutrenny tamozhenny transport, odpowiednik unijnego T1) głównie dlatego, że w Rosji i Kazachstanie są bardziej przyjazne procedury celne. Bardzo trudne warunki prowadzenia biznesu oraz wysokie cło spowodowały, że wiele białoruskich firm transportowych przeniosło się do Rosji, tam otworzyło swoje firmy i zarejestrowało tabor – tłumaczy Szenejko.

Dodaje, że sytuację ma zmienić wydane przez rząd białoruski 28 grudnia 2017 roku Postanowienie nr 1024, które zakłada wzrost efektywności logistyki do minimum 50. miejsca w światowym rankingu sprawności logistycznej Logistics Index. W 2016 roku we wspomnianym rankingu na 160 ocenianych krajów Białoruś zajęła 120 miejsce, a Polska była 33.

### Najnowsze ograniczenia

Antonowicz zwraca uwagę, że ogromnym utrudnieniem jest również słaba jakość lokalnego paliwa i brak serwisów zlokalizowanych poza miastami aglomeracjami.

Problemem dla niektórych przewoźników może być projektowana przez MF ustawa, zmieniająca ustawę Prawo celne oraz ustawę o podatku akcyzowym, ograniczająca od 1 czerwca bezcłowy wwóz paliwa do 200 litrów na samochód.

Dyrektor generalny Ogólnopol-

skiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Bogdanowicz przypomina, że OZPTD domagał się od dawna tego ruchu. – Ograniczenie wwozu paliwa do 200 litrów zza wschodniej granicy będzie miało wpływ na zrównoważenie rynku zarówno w układzie przewoźników krajowych realizujących przewozy w UE, jak i naszej konkurencji ze wschodu – uważa Bogdanowicz.

Prezes organizacji pracodawców Transport Logistyka Polska Maciej Wroński również jest zdania, że to krok w dobrym kierunku. – Wymaga on jednak dodatkowego działania – wprowadzenia obowiązku wjazdu dla rosyjskich i białoruskich ciężarówek jedynie przez wyznaczone kontrolowane przejścia graniczne. To wyeliminowałoby tzw. szlak litewski. A przykład dała nam tu sama Rosja, wprowadzając podobne ograniczenia wjazdu na jej terytorium – odpowiada prezes TLP.

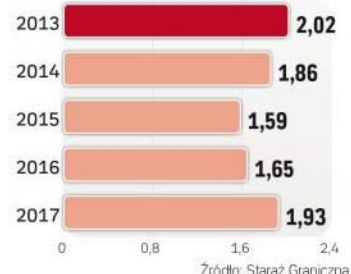
Mimo większego dystansu, przewoźnik jadący przez Litwę z bakiem jest kilkaset euro do przodu. – Jednak najważniejszym elementem układanki jest rosnąca cena diesla w Rosji, która powoduje, że tankowania coraz częściej odbywają się w Polsce – zauważa Borkowski.

ZMPD twierdzi, że nowa regulacja uderzy w polskie podmioty, nie zmieniając sytuacji firm ze wschodu. Polsko-rosyjska umowa zezwala Rosjanom na wjazd z 600 litrami.

Prezes ZMPD Jan Buczek twierdzi, że pozostali przewoźnicy nadłożą drogi i wjadą do UE przez granicę białorusko-litewską lub ukraińsko-słowacką, gdzie nie ma limitów. – Rząd powinien walczyć z patologiami, ale nie kosztem uczciwych przewoźników – podkreśla Buczek.

ZMPD dziwi się także wycieniom MF, które mówią o dodatkowych 220 mln zł wpływów do budżetu już w tym roku. Nikt nie liczy strat przewoźników, którzy utkną w dłuższych korkach na granicy, jakich spodziewa się ZMPD po nowelizacji ustawy. ZMPD szacuje, że każdego roku przewoźnicy tracą 120 mln zł stojąc w kolejkach na granicy. ☹

Liczba ciężarówek przejeżdżających granicę z Białorusią, Rosją i Ukrainą, w mln



Źródło: Staraż Graniczna