

CARGO ON

BY (T)TRANS.EU

SUPPLY CHAINS ALERT

Łańcuchy dostaw w czasie wojny

Ukraina uczy się nowej logistyki

Wrzesień 2022

Ukraina uczy się nowej logistyki

Jeszcze świat na dobre nie otrząsnął się po kolejnych lockdownach związanych z pandemią koronawirusa, a już został dotknięty kolejną plagą egipską, a będąc precyzyjnym - wojenną. Wojna w Ukrainie ponownie uderzyła w osłabione pandemią łańcuchy dostaw. Według analizy Międzynarodowego Funduszu Walutowego skutki rosyjskiej agresji nad Dnieprem odczuwają gospodarki ponad 140 krajów. Najbardziej ucierpią kraje importujące ukraińską żywność i paliwa z terenu Afryki, Bliskiego Wschodu, Azji i Europy. Jak obecnie - po wielu miesiącach od rosyjskiej inwazji - funkcjonują łańcuchy dostaw w Ukrainie? Jako jedni z pierwszych pokusiliśmy się o analizę sytuacji.

Najpierw trochę statystyki, chociaż w obliczu wojny wszystkie dane zebrane po 24 lutego br. mają oczywiście charakter szacunkowy. Eksperti Banku Światowego przewidują, że PKB Ukrainy za 2022 r. spadnie o około 45% (wspomniany MFW szacuje ten spadek nieco ostrożniej, na „tylko” 35%). Drastyczne hamowanie ukraińskiej gospodarki spowodowane jest nagłym przerwaniem łańcuchów logistycznych oraz wstrzymaniem działalności przez 30-50% przedsiębiorstw, czego konsekwencją jest likwidacja około 4,8 mln miejsc pracy. Zdaniem Międzynarodowej Organizacji Pracy, jeśli konflikt okaże się długotrwały - pracę straci w sumie około siedmiu mln osób.

Bomby w Azovstalu

Europa, Chiny, Stany Zjednoczone, ale tak naprawdę wiele państw na wszystkich kontynentach boleśnie odczuwają ograniczenie dostaw z Ukrainy. Przede wszystkim głównych produktów eksportowych, czyli ukraińskiego zboża, oleju słonecznikowego, stali oraz rud żelaza (produkcja tych ostatnich spadła do 25% poziomu sprzed rosyjskiej agresji, co dotknęło przede wszystkim najważniejszych odbiorców - Chiny, ale także Czechy, Polskę, Austrię, Słowację i Niemcy).



Szacujemy, że w maju i czerwcu wydobycie rudy żelaza wynosiło około 3 mln ton, z czego około 2 mln trafiło na eksport. Ukraina wysyłała także za granicę około 80% wyrobów walcowanych, których produkcja spadła obecnie o blisko 60% - tłumaczy Stanislav Zinchenko, prezes firmy konsultingowej GMK Center zajmującej się doradztwem dla przemysłu metalurgicznego.



140

liczba krajów, których gospodarki ucierpią przez toczącą się wojnę



7 mln

osób w konsekwencji wojny straci pracę

Jak tłumaczy dalej Zinchenko, największym ciosem dla przemysłu stalowego było zniszczenie zakładów metalurgicznych Azovstal w Mariupolu, w zajętym przez Rosjan obwodzie donieckim. Dziś Azovstal kojarzy się przede wszystkim jako miejsce dramatycznych walk z agresorem, w którym armia ukraińska dzielnie odpierała rosyjskie ataki, a cywile szukali schronienia w podziemiach kompleksu. - Zakłady w Mariupolu produkowały 40% ukraińskiej stali. Wskutek zbombardowania huty eksport ukraińskiego żeliwa zmniejszył się o 40%, a dostawa dla zagranicznych kontrahentów tzw. kęsów oraz grubej blachy została w ogóle wstrzymana - wylicza Zinchenko.



**Zakłady
w Mariupolu
przed wojną
produkowały**

40%

ukraińskiej stali



800-900

ciężarówek na dobę

Tyle wynosiła średnia przepustowość polskich przejść granicznych w kierunku ukraińskim. Obecnie potrzeby są 4-5 razy większe.

Więcej dla wojska

Ale są także optymistyczne wieści z rynku hutniczego. Wspomina o nich Dariusz Kostrzębski, przewodniczący Komitetu Polsko-Ukraińskiej Izby Gospodarczej ds. Transportu, a jednocześnie redaktor naczelny portalu kurier-kolejowy.pl. - Jeszcze w kwietniu br. wznowiły pracę zakłady w Zaporozżu, produkcję żelaza ponownie rozpoczął również ArcelorMittal w Krzywym Rogu. Nadal działają także inne przedsiębiorstwa, które produkują wyroby z żelaza, część na eksport - mówi Kostrzębski.

Nie jest tajemnicą, że ograniczenie eksportu wyrobów metalowych wynika nie tylko z drastycznie zmniejszonych możliwości produkcyjnych, ale także przestawiania się części przemysłu metalurgicznego na dostawy dla wojska. (W 2021 r. kompleks górniczo-hutniczy wyeksportował 64 mln ton wyrobów metalowych o wartości 22 mld dolarów - jaki będzie wynik eksportu w roku wojny, nikt nie jest w stanie powiedzieć, ale szacuje się, że co najwyżej 25-30% ubiegłorocznej wartości).

Mniej zboża i oleju

Wojna w Ukrainie spowodowała również skokowe spadki w produkcji i eksporcie zbóż oraz nasion oleistych - choć nie tak drastyczne, jak w przypadku stali oraz rud żelaza. Zdaniem Mykoły Gorbaczowa, prezesa Ukraińskiego Stowarzyszenia Zbożowego, w obecnym sezonie Ukraina mogła wysłać na eksport 70 mln ton zboża (nie licząc pszenicy), a tymczasem według danych na koniec czerwca br. udało się wyeksportować jedynie 54 mln ton.

Jakie będą plony w tym roku? Według prognoz organizacji rolniczych szacuje się, że w 2022 r. produkcja zbóż i nasion oleistych spadnie do 66 mln ton (30 mln na eksport), a pszenicy 20 mln ton, z czego 10 mln będzie mogło trafić

na zagraniczne rynki (czyli o połowę mniej, niż w ubiegłym sezonie). Ukraina należała do tej pory do największych eksporterów zboża na świecie: do odbiorców w Unii Europejskiej, Afryce Północnej, na Bliskim Wschodzie oraz w krajach azjatyckich docierała głównie pszenica, kukurydza i jęczmień.

Ile faktycznie uda się wyprodukować i wysłać na eksport ukraińskiego zboża i olejów roślinnych (słonecznikowego i rzepakowego) zależy nie tylko od wysiłku plantatorów, skali działań wojennych, ale także możliwości logistycznych ukraińskich łańcuchów dostaw. Dawne łańcuchy zostały bowiem zatrzymane albo mocno osłabione. W przypadku eksportu zboża 90% wolumenu wysyłano dotychczas przez porty czarnomorskie, ale portowe magazyny są przepełnione (mogą pomieścić 5 mln ton), a poza tym - co ważniejsze - możliwości wysyłania stamtąd czegokolwiek są mocno ograniczone.

Wprawdzie dzięki lipcowemu porozumieniu w Stambule, Rosja odblokowała korytarze morskie do portów w Odessie, Czarnomorsku i Piwdenym, ale to ciągle kropla w morzu potrzeb, a poza tym nikt nie traktuje tego rozwiązania perspektywicznie. - Zagrożone są nie tylko porty ukraińskie, ale żegluga w całym regionie. Na Morzu Czarnym dryfują bowiem miny. Podjęte przez Turcję działania mające na celu utworzenie „korytarza żywnościowego” i wznowienie eksportu zbóż drogą morską nie wydają się rozwiązaniem stabilnym - przyznaje Dariusz Kostrzębski.

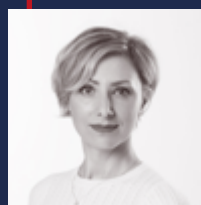
Łańcuchy do wymiany

Ukraina stoi przed wielkim zadaniem przeorientowania swoich łańcuchów dostaw, co już się dzieje, ale to proces, który może potrwać wiele miesięcy, a nawet lat. W dłuższej perspektywie eksperci sugerują na przykład położenie torów o europejskim rozstawie szyn, co pozwoliłoby uniknąć uciążliwej zmiany taboru na granicy, ze względu na wózki o rozstawie 1520 mm będące spuścizną po dawnym Związku Radzieckim.

Ale ukraińscy menedżerowie - po pierwszym szoku związanym z rosyjską agresją - zaczęli się powoli przyzwyczajać do pracy w nowych warunkach. - Każdy kryzys przyspiesza procesy optymalizacji biznesu i zwraca uwagę na rozwiązania mało optymalne. Wysilek logistyczny, który teraz podjęliśmy wyprowadzi ukraińską gospodarkę na nowy poziom zarządzania, abyśmy mogli zapewnić gospodarce ciągłość dostaw - przekonuje Ksenia Yudina (Valieva), ekspertka od łańcuchów dostaw, z dużym doświadczeniem w zarządzaniu.

Ten optymizm Yudiny - mimo dramatycznego stanu nadnieprzańskiej gospodarki - znajduje już zresztą konkretne przełożenie w pracy łańcuchów dostaw. Bo chociaż do Ukrainy trafiają ciągle jeszcze potoki ładunków z pomocą humanitarną (żywność, środki czystości, materiały pędne, itp.), coraz więcej jest zapytań o transporty komercyjne.

- Otrzymujemy zapytania zarówno od klientów ukraińskich, jak i z Unii Europejskiej oraz Stanów Zjednoczonych. Ukraiński eksport to głównie zboża, kukurydza i olej.



**Ksenia Yudina
(Valieva)**

VP of Membership
in CSCMP Ukraine

Dekalog ukraińskiego menedżera



Przenoszenie fabryk, poszukiwanie nowych rynków zbytu na surowce, odbudowa zerwanych łańcuchów dostaw oraz rozwiązanie problemu transportu i magazynowania są obecnie głównymi wyzwaniami dla logistyków w Ukrainie. Nikt nie planuje długoterminowo, trzeba brać pod uwagę najbardziej pesymistyczne scenariusze dla łańcuchów dostaw. Tylko wtedy praca menedżera logistyki może się okazać w końcowym efekcie skuteczna.

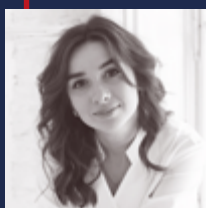
Znaczącą pozycję w transporcie do Ukrainy stanowią z kolei materiały budowlane, ale widzimy także zwiększony ruch produktów szybkozbywalnych, zasilających półki sklepów detalicznych - potwierdza Dariusz Korczyński, dyrektor odpowiedzialny za rozwój rynków wschodnich w ROHLIG SUUS Logistics.

Kolej na kolej

O ożywieniu kanałów dystrybucyjnych do Ukrainy i z powrotem mówi także Wojciech Sikora, członek zarządu spółki transportowo-spedycyjnej Rotis z Jarosławia w województwie podkarpackim. W ostatnich miesiącach firma wyspecjalizowała się wprawdzie w przewożeniu ładunków z pomocą humanitarną (współpracuje głównie z World Central Kitchen), ale coraz częściej zaczyna także realizować przewozy komercyjne do Ukrainy: materiałów budowlanych i wykończeniowych, a także środków produkcji. W drugą stronę - do Polski i dalej na rynki unijne - zajmuje się ekspedycją wyrobów stalowych dla pewnego globalnego koncernu, który posiada w Ukrainie własne zakłady metalurgiczne.

Kijów stracił magazyny

Przed wojną 75% ukraińskiego eksportu obsługiwał transport morski. Blokada morska zmusiła tysiące firm do budowy od podstaw łańcuchów dostaw i szukania nowych rynków. Poważnym wyzwaniem jest także brak magazynów. Na przykład obwód kijowski stracił 21% powierzchni magazynowej, czyli około 400 tys. metrów kwadratowych, głównie z produktami FMCG i farmaceutykami. Część magazynów została przeniesiona na zachodnią Ukrainę, pozostali szukali powierzchni magazynowej w Europie, zwłaszcza na rynku polskim. Z powodu braku magazynów firmy handlowe w Ukrainie częściowo zdecentralizowały dostawy towarów. Teraz starają się współpracować z producentami, którzy dostarczają produkty bezpośrednio do sklepów.



Olha Venzlovskaya

ekspertka od rynków Europy
Płd-Wsch. w CargoON

Ważnym kanałem dystrybucyjnym w kierunku zachodnim stała się - dotychczas nieco zapomniana - Linia Hutnicza Szerokotorowa, która prowadzi z Ukrainy do polskiego Sławkowa.

- Stal i towary masowe przewożone są w dużej części koleją, z wykorzystaniem tzw. Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS). Obłożenie szlaku jest ogromne, ale linia - mimo, że przez lata niedoinwestowana - jest przejezdna. To jedna z niewielu linii w Polsce, która ma tzw. rosyjski rozstaw torów. Od granicy do stacji kolejowej w Sławkowie liczy blisko czterysta kilometrów - tłumaczy Wojciech Sikora. Z kolei z Jarosławia - siedziby firmy - do przejścia granicznego w Korczowej jest niewiele ponad 30 kilometrów, więc pan Wojciech może na bieżąco monitorować natężenie ruchu towarowego i czas oczekiwania na odprawę. - Dzięki niedawnemu porozumieniu polskiej i ukraińskiej straży granicznej stworzono dodatkowe 5 pasów dla odpraw ciężarówek. Tym samym całe przejście, czyli 10 pasów zostało zaadaptowane wyłącznie do odpraw towarowych - dodaje.

Choć wobec blokady większości portów czarnomorskich (z trzema wspomnianymi wcześniej wyjątkami) transport drogowy zyskał dodatkowo na znaczeniu, to główny ciężar eksportu z Ukrainy spoczął na kolei. Ale i tutaj nie brakuje problemów. Rosyjska agresja na Ukrainę doprowadziła np. do drastycz-

nego spadku przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku, którego jedna nitka prowadziła przez Ukrainę. Przyczyn jest kilka: ograniczenie ochrony ubezpieczeniowej, ryzyko nagłego wstrzymania dostaw oraz względy etyczne - z racji zaangażowania w to przedsięwzięcie towarzystw kolejowych z Rosji i Białorusi. Jak obliczył Dariusz Kostrzębski z portalu kurier-kolejowy.pl, zamknięcie głównej trasy Nowego Jedwabnego Szlaku może zmniejszyć ruch przez Polskę o 40%.

Koszty, coraz większe koszty

Chcąc nie chcąc Ukraina musi jednak sprawnie budować nowe szlaki dystrybucyjne w kierunku Unii Europejskiej. Tymczasem wąskim gardłem pozostaje przepustowość kolejowych przejść granicznych na granicy zachodniej. Jeszcze w marcu br. wynosiła ona na głównych trasach (do Rumunii, Polski, Węgier i Słowacji) 1800 wagonów na dobę, a obecnie wg szacunków Kolei Ukraińskich zaledwie 248 wagonów na dobę. W praktyce oznacza to dwutygodniowe oczekiwanie na przejazd przez granicę. - Konieczna wydaje się całkowita przebudowa logistyki eksportu - nie ma wątpliwości Kostrzębski. - Teraz Ukrainie pozostały działające porty na Dunaju i kolej. Co można zrobić z takimi danymi bazowymi. A poza tym, czy istnieje szansa na osiągnięcie przynajmniej połowy wielkości eksportu sprzed wojny? - zawiesza pytanie.

Mimo wojennego wstrząsu Ukraina przebudowuje swoje łańcuchy dostaw, a kraje europejskie przygotowują własną infrastrukturę na nowe ścieżki dystrybucyjne.

Pod koniec lipca br. na przejazd oczekiwało ponad 30 tysięcy wagonów, co pokazuje skalę problemu. Ale Stanisław Zinchenko, cytowany już ekspert rynku stalowego z GMK Center, zwraca uwagę na jeszcze na coś innego: rosnące koszty łańcuchów dostaw, bez względu na rodzaj środka transportu. - Wydłużył się czas dostawy produktów i nierzadko ponad trzykrotnie wzrosły koszty logistyki. Przykładowo koleje ukraińskie, czyli Ukrzaliznytsia na końcu czerwca br. podniósł stawki za przewóz towarów o 70% - komentuje.

JAKIE WYZWANIA STÓJĄ PRZED UKRAIŃSKIMI ŁAŃCUCHAMI DOSTAW?

Wg **Dariusza Kostrzębskiego**, przewodniczącego Komitetu Polsko-Ukraińskiej Izby Gospodarczej ds. Transportu, redaktora naczelnego portalu kurier-kolejowy.pl:



1

Rozbudowa infrastruktury kolejowej i terminali przeładunkowych. Koleje Ukraińskie utworzyły w centrali spółki sztab, a także grupy robocze dla każdego przejścia granicznego, które pracują nad zwiększeniem przepustowości linii.

2

Zdaniem prezesa ukraińskich kolei można to osiągnąć m.in. przez wyposażenie terminali w **mobilne urządzenia przeładunkowe**.

3

Ukraiński rząd w sprawie przepustowości terminali oczekuje **partnerstwa ze strony przedsiębiorców**. To staje się powoli faktem. Przykładowo na budowanym terminalu intermodalnym Mościska 2 położonym w obwodzie lwowskim, handlujące zbożem przedsiębiorstwo UGTC Trade zaczęło montować silosy do przechowywania ziarna. Planowana przepustowość terminala wynosić będzie około 100 tysięcy ton.

4

Brak wagonów z rozstawem osi dla europejskiej szerokości toru 1435 mm. Koleje Ukraińskie rozważały możliwość przerobienia niektórych wagonów, ale technicznie nie zawsze okazuje się to możliwe. Alternatywą wydają się kontenery. O ile jednak wskaźnik konteneryzacji w UE wynosi średnio 40-60%, to w Ukrainie jest na poziomie 3%. Brak taboru kolejowego dodatkowo komplikuje wykorzystanie kontenerów.

DOCK SCHEDULER ON

Większy porządek i przepustowość magazynu oraz lepsze relacje z przewoźnikami

Dock Scheduler to nowoczesny system do zarządzania oknami czasowymi w magazynie

Realne oszczędności bez zwiększania ilości zmian, personelu oraz sprzętu.

Koniec kolejek przed magazynem. Czas oczekiwania na załadunek skraca się nawet o 70%.

Przepustowość magazynu większa o 25%. Praca magazynu zaplanowana równomiernie na dany dzień.

Samodzielna awizacja przewoźników. Redukcja nakładów pracy i minimalizacja ryzyka pomyłek.

ZOBACZ, JAK TO DZIAŁA



Bez długofalowych inwestycji w infrastrukturę logistyczną - i to po obu stronach granicy, bo Polska stała się dla Ukrainy głównym korytarzem transportowym do Unii Europejskiej - sytuacja łańcuchów dostaw pozostanie mówiąc delikatnie, skomplikowana. I nie chodzi o stan dróg, bo zdaniem przewoźników jeżdżących z pomocą humanitarną - jest on nad Dnieprem całkiem niezły, a Rosjanie szczęśliwie nie zbombardowali najważniejszych szlaków drogowych. - Armia rosyjska stara się raz po raz zakłócać transporty, ale wolałbym nie zdradzać szczegółów dotyczących operacji logistycznych - tłumaczy Wojciech Sikora z Rotis.

Magazyny pilnie potrzebne

Niezwykle pożądana wydaje się za to budowa magazynów i hubów przeładunkowych po obu stronach granicy. Głównym ukraińskim hubem stał się w ostatnim czasie Lwów, gdzie dociera najpierw większość transportów z pomocą humanitarną oraz po części - transportów komercyjnych. Dalej w głąb Ukrainy rozwoją je prawie wyłącznie przewoźnicy ukraińscy. Docierają m.in. do Odessy, Kijowa, Dniepropietrowska, a nawet położonego we wschodniej części kraju Charkowa. Lwów i cały obwód - jako w miarę bezpieczny - wykorzystywany jest także przy potokach ładunków w drugą stronę. - Wszystkie magazyny we Lwowie i okolicach są od dawna zajęte, a ceny najmu gwałtownie podskoczyły.

Ale równie pilna wydaje się potrzeba budowy nowoczesnej powierzchni magazynowej po polskiej stronie, szczególnie dla towarów wrażliwych na wilgoć albo wymagających kontrolowanej temperatury. Stal może leżeć pod gołym niebem, ale np. pszenica, kukurydza, olej słonecznikowy czy mięso - już nie. (Mało kto pamięta, że do wybuchu wojny Ukraina była także czołowym producentem mięsa drobiowego, którego głównymi odbiorcami była Arabia Saudyjska i Holandia, ale również Chiny, Słowacja czy Azerbejdżan).

Mowa oczywiście o stawianiu magazynów w Polsce Wschodniej, która do tej pory wydawała się mniej atrakcyjna dla deweloperów oraz firm dystrybucyjnych. Wojna zmieniła jednak wszystko. Obecnie - wobec przeorientowania ukraińskiego eksportu głównie w kie-

Więcej magazynów

”

Polska stała się hubem logistycznym Ukrainy. Potrzeba jednak więcej magazynów na wschodzie Polski, zwłaszcza nowoczesnych obiektów klasy A i magazynów przystosowanych do przechowywania żywności. Gdy wojna się zakończy, zapotrzebowanie na magazyny przy granicy z Ukrainą jeszcze wzrośnie, z uwagi na napływ surowców z Zachodu.



Patrycja Rubik

CEO w spółce Wareh.com
zajmującej się wynajmem
magazynów

runku zachodnim - potrzeba ta staje się więcej niż paląca. Tymczasem we wschodniej Polsce dominują głównie niewielkie powierzchnie magazynowe - najczęściej nie przekraczające trzech tysięcy metrów, a brakuje np. dużych magazynów wysokiego składowania. Dziś towary z konieczności przeładowywane są na ciężarówki po polskiej stronie granicy, aby potem trafić do europejskich portów albo na wewnętrzny rynek Unii Europejskiej. - Polska stała się szybko głównym hubem dla łańcuchów dostaw Ukraina - Unia Europejska i z powrotem. Powinniśmy wyciągnąć z tego wnioski. Mamy dobre drogi i niezłą infrastrukturę kolejową - komentuje Sikora.

Polskie porty w łańcuchach

Nowe kanały dystrybucyjne przez Polskę stają się powoli faktem. Przykładowo z portu w Świnoujściu wychodzą transporty z ukraińską rudą żelaza (pierwszy transport odpłynął jeszcze pod koniec maja br. do Algierii), a porty w Świnoujściu i Kołobrzegu wysyłają poza tym w świat transporty naddnieprzańskiej kukurydzy. Jak wynika z publicznych wypowiedzi Krzysztof Urbasia, prezesa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, polskie porty są gotowe na przyjęcie ładunków, które do tej pory ekspediowano drogą lądową. - Sytuacja pokazuje, że porty

SIMPLE TENDERSON

**Jak szybko
zabezpieczyć
capacity
w niepewnych
czasach?**

Szykujesz się do
sezonowego szczytu?

Dotychczasowi partnerzy
podnoszą ceny?

Liczba klientów rośnie, ale
brak przewoźników dodatkowo
utrudnia realizację zamówień?

**Poznaj sposób na
zwiększenie capacity**

**Szybkie przetargi
realizowane wśród
swoich partnerów
lub 32 000 przewoźników
i spedytorów
z sieci Trans.eu**

SPRAWDŹ

CARGO ON

SIMPLE TENDERS

polskie mogą zyskać. Nowe łańcuchy transportowe, nowe zintegrowane łańcuchy logistyczne wytworzą się z całą pewnością. To naturalne zjawisko, bo rynek nie znosi próżni - komentuje prezes Urbaś (cytujemy za portalem cire.pl). Istotną przeszkodą w przyjęciu dużo większej niż dotychczas masy ładunkowej przez polskie porty (dotyczy nie tylko Świnoujścia i Kołobrzegu) są ograniczone możliwości składowania. W portach oraz hubach po polskiej stronie powinny stanąć np. silosy do gromadzenia ukraińskiego zboża. Tymczasem czas nagli.

- W Ukrainie rozpoczynają się zbiory oraz konieczność ich zmagazynowania w przepelnionych do tej pory spichlerzach. Trzeba wysłać 5 milionów ton zboża miesięcznie, podczas gdy możliwości ich przeładunku w polskich portach wynoszą 10 milionów rocznie - mówi Dariusz Kostrzębski, przewodniczący Komitetu Polsko-Ukraińskiej Izby Gospodarczej ds. Transportu. Zatrzymanie kanałów handlowych w wyniku rosyjskiej agresji wymusza na rządach większości państw europejskich szybkie działania zapobiegawcze. I tak, w połowie sierpnia br. hiszpański rząd Pedro Sancheza zapowiedział wysyłanie kolejowych składów towarowych na granicę polsko-ukraińską. Mają przewieźć na początek sześćset ton kukurydzy przez Polskę, Słowację i Rumunię. Jedną z głównych tras wytyczona została przez polskie miasta - Chełm oraz Łódź, a końcową stacją dla ukraińskiej kukurydzy będzie w każdym przypadku kataloński terminal Barcelona Can Tunis. Hiszpańskie Ministerstwo Transportu nazwało nawet nowy sposób dystrybucji kukurydzy „pionierskim połączeniem towarem”.

Kierowca potrzebny od zaraz

Warto na koniec zaznaczyć, że chociaż główny punkt ciężkości dla łańcuchów dostaw Ukraina - Unia Europejska postawiony został na transport kolejowy, języczkiem u wagi pozostają przewozy drogowe. I nie chodzi tylko o transport na etapie tzw. ostatniej mili (z magazynu do klienta), ale o obsługę kanałów logistycznych na różnych etapach. Nierzadko przecież trzeba dowieźć produkty czy surowce do stacji przeładunkowych, a dystrybucja wewnątrz Ukrainy odbywa się w lwiej części siłami lokalnych przewoźników.

Wąskim gardłem pozostaje także dostępność ukraińskich kierowców na trasach międzynarodowych. Rząd ukraiński ze zrozumiałych względów sprzeciwia się ich wyjazdom za granicę (z wyjątkiem przejazdów obsługujących transporty humanitarne). Coraz płynniej obsługiwane są za to potoki ciężarówek do Ukrainy: przewoźnicy rejestrują się na parkingach buforowych w Korczowej, Medyce i Hrebennem. Jeszcze pod koniec lipca br. musiały czekać na odprawę nawet 4-6 dni, dzisiaj najwyżej dobę. Ale - jak zaznaczają przewoźnicy - sytuacja jest dynamiczna, a przepustowość granic ograniczona. Największe przejścia mogą obsłużyć 800-900 ciężarówek na dobę.



Hub odbudowy Ukrainy

W ostatnim czasie rośnie na przejściach granicznych ruch drogowy związany z wymianą gospodarczą. To efekt między innymi lepszej dostępności paliwa w Ukrainie, zniesienia przez Komisję Europejską pozwoleń dla ukraińskich przewoźników, ale też rosnącej skali eksportu produkcji rolnej. Z jednej strony to oczywiście olbrzymie wyzwanie dla łańcuchów dostaw, z drugiej - optymistyczny sygnał odradzania się aktywności gospodarczej w Ukrainie. Polska w naturalny sposób będzie stawać się logistycznym hubem odbudowy Ukrainy.

Dariusz Korczyński

Eastern Markets Business
Development Director
ROHLIG SUUS Logistics



Wygląda na to, że mimo dramatycznych okoliczności Ukraina powoli przyzwyczaja się do nowej trudnej, rzeczywistości. Choć część firm wstrzymała lub ograniczyła produkcję, na terenie nieobjętym bezpośrednio teatrem działań wojennych łańcuchy dostaw zostają powoli odbudowywane. A najlepszym podsumowaniem niech będą słowa cytowanej już Ksenii Yudiny, ekspertki od łańcuchów dostaw z Kijowa. - Tylko jeden dzień na raz - tej zasady nauczył mnie mąż, gdy zobaczył olbrzymią pracę, którą obciążeni są teraz logistycy. Rób tylko to, co możesz dzisiaj, jutro wstanie nowy dzień i pojawią się nowe wyzwania. I dasz sobie z nimi radę.

Autor tekstu:



Marek Szymański

Dziennikarz i Content Manager w Trans.eu.

Od lat związany z branżą transportowo-logistyczną. W latach 2000-2007 pełnił funkcję redaktora naczelnego magazynu Eurologistics. Pisał o rynku TSL m.in. do Pulsu Biznesu, Parkietu oraz Transport Managera. Z zainteresowaniem przygląda się nieustannym przeobrażeniom łańcuchów dostaw, jako jeden z pierwszych w Polsce przewidział rozwój technologii RFID w logistyce. Prowadził liczne konferencje dotyczące rynku transportowo-logistycznego, przygotowywał z zespołem Galę Logistyki.

CARGO ON
BY (T) TRANS.EU

CargoON to zautomatyzowany i elastyczny system do zarządzania transportem drogowym.

Twórcą marki jest Trans.eu Group S.A. - dostawca innowacyjnych rozwiązań dla branży transportowo-logistycznej, który od 2004 roku z powodzeniem rozwija jedną z najważniejszych Platform logistycznych w całej Europie.

Autor tekstu:

Marek Szymański

Projekt graficzny:

Anna Sikora

Wsparcie projektowe:

Natalia Noczeń

Wsparcie merytoryczne:

Olha Venzlovska



BY (T)TRANS.EU

Masz pytania?

Zapraszamy do kontaktu:

info.pl@cargoon.eu

tel. 71 734 17 00



www.cargoon.eu