



Polska Agencja
Inwestycji i Handlu
Grupa PFR

Raport Sektorowy
**Sektor transportu
i logistyki w Rosji**



**SEKTOR TRANSPORTU
I LOGISTYKI W ROSJI**

© PAIH S.A.

Niniejsza publikacja ma charakter informacyjny.
Została opracowana na podstawie informacji uznanych za wiarygodne
i nie stanowi wykładni ani opinii prawnej.

PAIH S.A. nie ponosi odpowiedzialności za sposób wykorzystania
zamieszczonych w niniejszej publikacji informacji oraz za możliwe
konsekwencje jakichkolwiek działań podjętych w oparciu o te informacje.

Wydawca: Polska Agencja Inwestycji i Handlu S.A.

Warszawa, październik 2018 r.

Spis treści

1.	Sektor logistyki i transportu. Rosja. Podstawowe informacje, statystyki, komentarze	5
2.	Podstawowe informacje o sektorze transportowo-logistycznym Federacji Rosyjskiej	8
3.	Wpływ sankcji na rosyjski rynek transportowo-logistyczny .	10
4.	Problemy i wyzwania rosyjskiej branży transportowo-logistycznej	14
5.	Perspektywy i szanse	16
6.	Największe przedsiębiorstwa branży transportowo-logistycznej w Federacji Rosyjskiej.	19



1. Sektor logistyki i transportu. Rosja. Podstawowe informacje, statystyki, komentarze

Transport między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską

Podstawą prawną relacji Polski i Rosji w zakresie transportu drogowego jest „Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o międzynarodowych przewozach drogowych”, która podpisana została w Warszawie dnia 30 sierpnia 1996 r.¹ Ten akt prawny reguluje przede wszystkim działalność polskich przedsiębiorców transportowo-przewozowych w kontekście działalności na terytorium Federacji Rosyjskiej. Przedmiotem uregulowania tej Umowy jest transport pasażerski i towarowy realizowany między Polską a Rosją, transport ten z i do państw trzecich, a także tranzyt przez terytoria Polski i Rosji. Wskazane formy transportu mogą odbywać się na pojazdach, które zarejestrowane są w Polsce oraz w Federacji Rosyjskiej.

Zgodnie z ust. 1 art. 5 tej Umowy, przewozy ładunków między obu państwami lub w tranzycie przez ich terytoria, z wyjątkiem przewozów określonych w artykule 6 tejże Umowy (m.in. eksponatów, urządzeń i materiałów przeznaczonych na targi i wystawy, ciał i prochów osób zmarłych, ładunków wykonywanych pojazdami o nośności do 3,5 ton i masie całkowitej do 6 ton), wykonywane są pojazdami samochodowymi na podstawie zezwoleń wydawanych przez właściwe organy Umawiających się Stron. Na każdy przewóz ładunków wymagane jest oddzielne zezwolenie, które uprawnia do wykonania jednej jazdy tam i z powrotem, o ile nie zostanie to inaczej określone w samym zezwoleniu. Właściwe organy Umawiających się Stron corocznie będą przekazywać sobie wzajemnie uzgodnioną ilość formularzy zezwoleń na przewozy ładunków. Formularze te powinny posiadać pieczęć i podpis właściwego organu wydają-

¹M.P. 2005 nr 61 poz. 806

cego zezwolenia. Właściwe organy Umawiających się Stron wzajemnie uzgadniają tryb wymiany formularzy zezwoleń. Zgodnie z Umową, jeżeli gabaryty lub ciężar pojazdu samochodowego jadącego bez ładunku lub z ładunkiem, a także nacisk na oś przekraczają normy obowiązujące na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony, a także przy przewozach niebezpiecznych ładunków, przewoźnik obowiązany jest posiadać specjalne zezwolenie wydane przez właściwy organ drugiej Umawiającej się Strony. Przewozy wykonywane na podstawie Umowy mogą być wykonywane tylko przez przewoźników, którzy zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem własnego państwa mają prawo do wykonywania przewozów międzynarodowych.

W zakresie realizacji postanowień Umowy funkcjonuje i cyklicznie obraduje tzw. Polsko-Rosyjska Komisja Mieszana ds. współpracy w dziedzinie międzynarodowych przewozów drogowych².

Według danych podanych w październiku 2017 r. przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa pana Andrzej Adamczyka, w wyniku negocjacji Polska otrzymała 230 tys. zezwoleń na przewozy drogowe do Federacji Rosyjskiej, w tym 70 tys. najbardziej pożądaných zezwoleń na kraje trzecie³. Dla porównania, w 2009 r. było ich odpowiednio 125 tys., w tym na kraje trzecie 25 tys. Na 2018 r. uzgodniono kontyngent w wysokości 230 tys. zezwoleń dla każdej ze stron, w ramach którego polscy przewoźnicy otrzymają 70 tys. zezwoleń do krajów trzecich (tranzyt), a 160 tys. do Rosji⁴.

² Zob. rodzaje komisji mieszanych w sprawie transportów: <http://www.gitd.gov.pl/wspolpraca-miedzynarodowa/komisje-mieszane>, dostęp: 28.07.2018 r.

³ <http://www.portalspozywczy.pl/technologie/wiadomosci/polska-otrzymala-230-tys-zezwoleń-na-przewozy-do-rosji,150815.html>, dostęp: 27.07.2018 r.

⁴ Ibidem.



2. Podstawowe informacje o sektorze transportowo-logistycznym Federacji Rosyjskiej

Według oficjalnych danych, zaprezentowanych przez Ministerstwo Transportu Federacji Rosyjskiej w 2018 r.⁶, Rosja dysponuje;

- 86 tys. km linii kolejowych powszechnego użytku,
- 1,3 mln km dróg powszechnego użytku,
- 100 tys. km wodnych dróg transportu,
- 297 lotnisk,
- 7,3 tys. km dróg/linii tramwajowych i trolejbusowych,
- 500 km linii metra.

Według międzynarodowego rankingu w zakresie logistyki *Logistics Performance Index. International LPI*, który przygotowany jest przez Bank Światowy, Rosja zajmuje w nim 75 miejsce⁷, choć jeszcze w 2015 r. zajmowała w nim 95 miejsce na 160 państw⁸. Dane te świadczą o znacznym postępie.

Ważną instytucją państwową, właściwą w sprawach transportu, jest Federalna Agencja Drogowa (ros. *Федеральное дорожное агентство* - tzw. *Росавтодор*), która podlega Ministerstwu Transportu Federacji Rosyjskiej (ros. *Министерство транспорта Российской Федерации* - tzw. *Минтранс России*)⁹. W Rosji funkcjonuje również Państwowa Kompania „Rosyj-

⁶ Strona internetowa Ministerstwa Transportu Federacji Rosyjskiej: <https://www.mintrans.ru/activities>, dostęp: 11.07.2018 r.

⁷ Dane i lista państw rankingu: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>, dostęp: 26.07.2018 r.

⁸ <https://moluch.ru/archive/117/28947/>, dostęp: 26.07.2018 r.

⁹ Strona internetowa Ministerstwa Transportu Rosji: <https://www.mintrans.ru/>, dostęp: 26.07.2018 r.

skie Drogi Samochodowe” (ros. *Государственная компания «Российские автомобильные дороги - тзв. Автодор*), która zajmuje się szerokorozumianym zarządzaniem infrastrukturą drogową oraz budową dróg¹⁰.

Podstawą normatywną dla rozwoju transportu w Rosji jest tzw. Strategia Transportu Federacji Rosyjskiej do 2030 r.¹¹. Zawiera ona wytyczne dla innych programów oraz realizowanych metod wsparcia tzw. programów celowych. Dla przykładu: w dniu 20 grudnia 2017 r. Rząd Federacji Rosyjskiej przyjął Postanowienie o przyjęciu państwowego programu Federacji Rosyjskiej pt. „Rozwój systemu transportowego”¹², który obowiązywać będzie w latach 2018-2021.

Według ekspertów wartość rosyjskiego rynku logistyki wycenia się na blisko 90-100 miliardów dolarów¹³. Największa liczba firm ekspedycyjno-logistycznych posiada swoje siedziby w Moskwie, Sankt Petersburgu, a także w portowych miastach i regionalnych centrach Rosji. Blisko 30% transportowo-logistycznych firm zarejestrowanych jest w Centralnym Federalnym Okręgu (z tego ok 20% w Moskwie, 28% w Priwołožskim Federalnym Okręgu, 18% w Uralskim Federalnym Okręgu i 10% w północno-zachodnim Federalnym Okręgu, w skład którego wchodzi również Petersburg).

¹⁰ <https://www.russianhighways.ru/about/mission/>, dostęp: 26.07.2018 r.

¹¹ <https://www.mintrans.ru/documents/7/9489>, dostęp: 28.07.2018 r.

¹² <https://www.mintrans.ru/documents/1/9138>, dostęp: 11.07.2018 r.

¹³ <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-rossijskogo-rynka-logisticheskikh-operatorov>, dostęp: 28.07.2018 r.



3. Wpływ sankcji na rosyjski rynek transportowo-logistyczny

Według badań i ocen analityków portalu RBK, sankcje wprowadzone przez państwa zachodnie w stosunku do Rosji oraz kontrsankcje wprowadzone przez Rosję wobec tych państw, negatywnie wpłynęły na objętość międzynarodowych przewozów towarowych z Rosji i do Rosji. Sankcje bardzo negatywnie wpłynęły na stan rosyjskich przedsiębiorstw z branży transportowej i logistycznej¹⁴ m.in. z powodu sankcji nastąpiła redukcja zatrudnienia w branży logistycznej.

W 2013 r. Europa dostarczyła do Rosji 26,7 milionów ton produkcji, według danych z 2016 r. poziom ten obniżył się do 14,5 miliona ton. Ukraina w 2013 r. dostarczyła 38,4 miliony ton produkcji, a w 2015 r. było to 21,1 milionów ton produkcji. Przy czym należy zauważyć, że w okresie od 2010 r. do 2015 r. obrót ładunkami Federacji Rosyjskiej zwiększył się o 7,18 %, czyli z 4752 miliardów tonokilometrów do 5093 miliardów tonokilometrów¹⁵.

W pierwszym półroczu 2018 r. obrót towarowy rosyjskich firm lotniczych wyniósł 3,6 miliardów tonokilometrów¹⁶. Z tego przewozy międzynarodowe wyniosły 3,21 miliardów tonokilometrów, w tym między Rosją poza kraje WNP 3,19 miliardów tonokilometrów, a między Rosją i krajami WNP 25,3 milionów tonokilometrów.

¹⁴ Исследование: факторы, тормозящие логистику в 2018 году, <https://rb.ru/opinion/logistika-2018/>, dostęp: 26.07. 2018 r.

¹⁵ <https://cyberleninka.ru/article/n/sostoyanie-i-perspektivy-razvitiya-gruzovyh-zheleznodorozhnyh-perevozok-v-rossiyskoy-federatsii>, dostęp: 27.07. 2018 r.

¹⁶ Dane: <http://infranews.ru/logistika/vozduh/52014-gruzooborot-rossijskix-aviakompanij-za-i-polugodie-2018-g-sostavil-36-mlrd-tkm/>, dostęp: 25.07. 2018 r.

	maj 2018 r. - miliardy tonokilometrów	w % do		styczeń- maj 2018 r. w % do styczeń- maj 2017 r.	porównywalnie		
		maja 2017 r.	kwiet- nia 2018 r		maj 2017 r. w % do		styczeń- maj 2017 r. w % do stycz- nia-maja 2016
					maja 2016	kwiet- nia 2017 r	
Obrót towaru według rodzaju transportu	472,2	103,0	101,8	103,1	109,6	103,6	107,0
W tym: kolejowy	219,0	104,4	101,3	104,7	107,1	102,1	107,5
samocho- dowy	20,3	102,1	104,5	103,0	105,6	105,7	104,1
morski	3,4	72,0	147,3	70,2	137,6	128,2	95,0

¹⁷https://telsgroup.pl/media_center/tels_news/3608.html, dostęp: 27.07.2018 r.

wodny wewnętrzny	8,3	102,8	2,9	98,8	105,1	2,7	95,0
lotniczy	0,6	97,0	96,5	98,3	121,7	101,2	122,7
transport rurociągowy	220,6	102,5	99,2	102,2	112,1	102,1	107,2

Źródło: Federalna Służba Statystyki Państwowej (Федеральная служба государственной статистики, <http://www.gks.ru/>)

Objętość podstawowych typów ładunków na transporcie kolejowym w miesiącach styczeń-czerwiec 2018 r.

	Styczeń 2018 r.	Luty 2018 r.	Marzec 2018 r.	Kwiecień 2018 r.	Maj 2018 r.	Czerwiec 2018 r.
Ładunki	103866,8	100121,7	112820,9	109348,9	110734,3	107560,0
ich następujące rodzaje:						
węgiel kamienny	31244,1	29963,7	33738,3	31529,8	31448,0	29694,6
koks	903,4	879,9	960,6	886,0	882,3	894,2
ropa i produkty ropopochodne	20740,9	18806,6	20675,4	19403,6	19255,7	19130,8
ruda żelaza	9207,0	8468,0	9566,0	9710,7	9888,6	10213,8
rudy materiałów kolorowych i surowców	1601,3	1521,4	1633,7	1659,4	1775,0	1755,1
metale czarne	6565,2	6070,9	7115,9	6708,1	6576,6	6497,5
metale (złom)	659,4	797,6	1042,0	1339,6	1502,0	1574,7
nawozy chemiczne i mineralne	5165,3	4799,8	5305,8	4999,9	4995,6	4802,0
materiały budowlane	8754,7	9488,7	10522,2	11278,8	11970,9	11197,3
cement	1198,1	1486,3	1802,7	2154,3	2520,8	2674,8
ładunki leśne	3401,5	3673,7	4280,1	4145,5	4051,1	3913,1
ziarno i produkty zmielone (np. kasza, mąka, otręby itp.)	2358,6	2519,7	2883,4	2867,8	2722,0	2260,3
pasze	72,5	74,8	82,9	81,9	76,8	73,3
ładunki importowane	748,2	788,7	836,4	755,4	851,1	785,4
ryby	32,5	25,8	33,2	17,3	13,9	19,8
inne ładunki	11214,1	10759,4	12342,3	11810,8	12203,9	12073,3

Źródło: Federalna Służba Statystyki Państwowej (Федеральная служба государственной статистики, <http://www.gks.ru/>), dane podane w tys. ton.

Obrót pasażerski w transporcie ogólnego korzystania (włączając w to transport wewnętrzny wodny oraz morski).

	maj 2018 r. mld pasażerów-km	w % do		styczeń - maj 2018 r. w % do stycz- nia - maja 2017 r.	dla porównania	
		maja 2017 r.	kwietnia 2018 r.		maj 2017 r. % do	
					maja 2016 r	kwietnia 2017 r.
Obrót pasażerski środkami ogólnego korzystania ¹⁾ :	42,0	103,9	107,9	106,6	111,9	111,0
W tym: kolejowy	9,7	102,3	109,8	104,2	97,5	114,3
samochodowy (autobusowy)	9,7	98,4	101,8	98,2	99,2	101,7
lotniczy ²⁾	22,5	107,2	109,7	112,1	128,2	114,1
1) Włączając w to wewnętrzny wodny i morski transport. 2) Według danych Rosawiacji.						

Źródło: Federalna Służba Statystyki Państwowej (Федеральная служба государственной статистики, <http://www.gks.ru/>)



4. Problemy i wyzwania rosyjskiej branży transportowo-logistycznej

Do problemów rosyjskiej branży transportowo-logistycznej należą m.in.:

- skupienie się przedsiębiorstw branży transportowo-ekspedycyjnych oraz ich menedżerów na pozyskiwaniu klientów oraz rozwoju sprzedaży usług, a nie na stałym podwyższaniu usług, zwłaszcza w kontekście personelu pracującego w tych przedsiębiorstwach i wykonujących usługi transportu,
- sankcje i napięta sytuacja międzynarodowa sprawiła, że nastąpił spadek w rozwoju ekonomicznym kraju i tym samym nastąpiła konieczność obniżenia marż przez przedsiębiorstwa z branży transportowo-ekspedycyjnych,
- monopol rosyjskich kolei państwowych (ros. РЖД) na przewóz kontenerów, co utrzymuje wysokie taryfy, podobna sytuacja panuje w rosyjskich portach; zaniedbanie infrastruktury kolejowej i portowej, kolejowe terminale kontenerowe znajdują się głównie w moskiewskim oraz sanktpetersburskim węźle kolejowym, w mniejszym stopniu w centrach regionalnych, takich jak Jekaterynburg czy Nowosybirsk,
- modernizacje linii kolejowych, o których często nie informuje się z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym, co powoduje konieczność zmiany na transport drogowy,
- według badań, terminowość w dostawie towarów na terytorium Federacji Rosyjskiej była statystycznie 2,5-3 razy mniejsza niż w krajach EU, a z racji należytej jakości dróg lub w ogóle ich braku, co stanowiło problem z możliwością dostania się i eksploatacji ok. 23 miejsc, w których znajdowały się surowce naturalne¹⁸,

¹⁸<https://creativeconomy.ru/lib/8342>, dostęp: 26.07.2018 r.

- konieczność dostosowania regulacji normatywnych stopnia federalnego i regionalnego do planów unifikacji systemu transportowego Rosji i jego rozwoju,
- przy współpracy z rosyjskimi partnerami należy uważać na współpracę z przedsiębiorstwami, które realizują swoje inwestycje na zajęтым/okupowanym Półwyspie Krymskim., 31 lipca 2018 r. UE nałożyła sankcje dla 6 firm z Rosyjskiej Federacji, które uczestniczyły w budowie tzw. Mostu Krymskiego¹⁹,
- znaczna liczba kolizji w ruchu drogowym, co wynika z faktu, że w Rosji intensywnie rozwija się sektor motoryzacyjny (niedostosowanie tempa rozwoju infrastruktury drogowej w kraju do tempa rozwoju motoryzacji). Liczba własnych samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w Rosji na koniec roku 2000 wynosiła – 130,5 sztuk, w 2005 r. -168,4, w 2010 r.- 228,4 , w 2011r. -242 sztuk. W miesiącach styczeń-lipiec 2018 r. sprzedaż samochodów (osobowych i tych przeznaczonych do transportu lekkiego oraz osobowego) w Rosji wyniosła już 992, 7 tys. sztuk²⁰. W roku 2011 było 200 tys. wypadków, a w roku 2000 było ich około 158 tys. W 2017 r. zarejestrowano natomiast 169 tys. wypadków,
- skomplikowane procedury celne,
- znaczne zróżnicowanie regionalne w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej.

¹⁹<http://www.rostransport.com/news/200257/>, dostęp: 31.07. 2018 r.

²⁰<https://www.kommersant.ru/doc/3706873>, dostęp: 6.08. 2018 r.



5. Perspektywy i szanse

Strategia władz Federacji Rosyjskiej zakłada dążenie do polepszenia i rozwoju połączeń transportowych między Rosją, a państwami Azji Centralnej, a także rozwoju międzynarodowych korytarzy takich jak: Japonia - Korea Południowa - Europa Północna oraz Azja Południowa - Morze Kaspijskie - Wołga - Państwa Bałtyckie. W związku z tym planowane są duże inwestycje w infrastrukturę. Władze Federacji Rosyjskiej zdają sobie sprawę, że od polepszenia i rozwoju usług w sektorze transportowo-logistycznym zależy rozwój rosyjskiej gospodarki.

Posiadana przez Rosję infrastruktura transportowa opiera się w dużej mierze na technologiach wywodzących się jeszcze z czasów Związku Radzieckiego, stąd też istnieje kompleksowa potrzeba jej modernizacji. Jeśli chodzi np. o transport kolejowy, park wagonów kolejowych (towarowych), w blisko 60% wymaga on kompleksowego remontu lub wymiany na nowe wagony. Z powodu złej jakości infrastruktury handel między Europą a Azją Południowo-Wschodnią z wykorzystaniem Kolei Transsyberyjskiej wynosi ok. 1% z ogólnej wartości handlowej pomiędzy tymi obszarami. Ogólnie resurs parku lokomotyw towarowych i pasażerskich Rosyjskich Kolei Państwowych (blisko 20 tys.) w blisko 70% jest wyeksploatowany i wymaga kompleksowych modernizacji, a resurs mostów kolejowych w ok. 65%.²¹ Zgodnie z Rozporządzeniem Rządu Federacji Rosyjskiej z dnia 17 czerwca 2008 r. „O strategii rozwoju transportu kolejowego w Federacji Rosyjskiej do 2030 r.”, do 2030 r. wybudować planuje się w wariantcie minimalnym 16 tys. km. linii kolejowych, a w wariantcie maksymalnym 20 730 km nowych linii kolejowych²². Dla zobrazowania skali planów należy zauważyć, że od momentu powołania Otwartej Spółki Akcyjnej „Rosyjskie Linie Kolejowe” w 2003 r., w okresie 2003-2009 r. oddano do użytku 950 km nowych linii kolejowych.

²¹ Wszelkie dane w niniejszym akapicie zebrana na podstawie: <https://creativeconomy.ru/lib/8342>, dostęp: 29.07.2018 r.

²² «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»: <https://regnum.ru/news/2326944.html>, dostęp: 29.07.2018 r.

Kompleksowych remontów wymagają również samochody transportowe w związku z czym jest to szansa dla zagranicznych dostawców i producentów części do nich.

Bardzo ważne znaczenie ma budowa i rozwój dróg znaczenia federalnego. Według badań z 2014 r. tylko 38% z nich odpowiadały nowym warunkom normatywnym stawianym przez władze centralne²³. W 2017 r. zbudowano i odremontowano 230,7 kilometrów dróg samochodowych znaczenia federalnego, które znajdowały się w kompetencji Federalnej Agencji Drogowej. Charakterystyczne jest to, że prace te wykonane zostały głównie w moskiewskim oraz sankt-petersburskim węźle drogowym, okręgu dalekowschodnim oraz okręgu północno-kaukaskim. Natomiast Państwowa Kompania „Rosyjskie Drogi Samochodowe” oddała do użytku 116,7 kilometrów dróg.

Władze Federacji Rosyjskiej, w tym również ze szczebla lokalnego, zdają sobie sprawę z konieczności modernizacji sektora transportowo-logistycznego przy zachowaniu w miarę neutralnego wpływu na środowisko naturalne. W tym zakresie władze Federacji Rosyjskiej oraz prywatny biznes poszukują partnerów, dostawców oraz konkretnych producentów danych rozwiązań prośrodowiskowych np. osłony dźwiękoszczelne (ekrany akustyczne), urządzenia i technologie redukujące emisje itp. Szczególnie zainteresowane we współpracy z rosyjskimi partnerami mogą być przedsiębiorstwa specjalizujące się w produktach i usługach z branży ochrony środowiska w drogownictwie.

W rosyjskim biznesie powstaje duże zainteresowanie dla metody *Fourth Party Logistics* (4PL), lecz tak naprawdę dopiero rozwija się i kształtuje się metoda *Third Party Logistics* (tzw. logistyka firm trzecich, 3PL). *Third Party Logistics*- metoda działania, w której jedną lub kilka funkcji logistycznych zleca się firmie zewnętrznej. Typowe funkcje, które mogą zostać przekazane, to transport, konsolidacja celna i ładunkowa, magazynowanie, magazynowanie kontraktowe, wypełnianie zamówień, dystrybucja i zarządzanie transportem. Zamiennie używa się określenia LSP (*Logistics Service Provider*), czyli operator logistyczny. *Fourth Party Logistics* (4L)- integrator, który łączy zasoby, możliwości i technologię własne z innych organizacji w celu zaprojektowania, zbudowania i realizacji

²³ <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-i-perspektivy-razvitiya-transportnoy-sistemy-v-rossii>, dostęp: 29.07. 2018 r.

kompleksowych rozwiązań dla całego łańcucha dostaw. 4PL koordynuje zatem realizację procesów logistycznych występujących wzdłuż całego łańcucha dostaw swojego klienta, począwszy od dostawców surowców aż do ostatecznych nabywców, a nie tylko na określonym jego odcinku, jak ma to miejsce w przypadku 3PL. Zadaniem 4PL jest odpowiedni dobór i integracja zasobów, technologii, doświadczenia i wiedzy, własnych i innych organizacji, by na bazie synergicznych efektów takiego układu kształtować wartość dla klienta. Wobec powyższego rozwiązania oferowane przez 4PL stanowią kombinację możliwości opierających się na czterech kluczowych komponentach: architektura i integracja, sterowanie, informacja i komunikacja, udostępnianie zasobów.

Rosyjskie przedsiębiorstwa dopiero zaczynają powierzać w większym stopniu obsługę logistyczną firmom zewnętrznym/zagranicznym (np. firma Schenker).

Rosyjskim rynkiem logistycznym mogą być zainteresowani dostawcy systemów informatycznych. Bez zastosowania systemów informatycznych nie jest możliwe bezpieczne i skuteczne zarządzanie łańcuchami dostaw.

Rynek rosyjski posiada duży potencjał dla rozwoju transportu drobnicowego.

Zauważalny jest rozwój transportu multimodalnego np. w branży przewozów produktów przemysłu leśnego.

Chcąc modernizować sektor usług transportowo-logistycznych, wskazane jest, aby rosyjska branża rozpoczęła kooperację w tym zakresie z partnerami biznesowymi z państw UE.

Od roku 2017 następuje stały i dynamiczny rozwój moskiewskiego i sankt-petersburskiego centrum logistycznego. Oprócz tego, przystępuje się do realizacji inwestycji w innych regionach. Np. w 2016 r. rozpoczęto realizować program rozwoju „Murmańskiego Węzła Transportowego”.

Władze Federacji Rosyjskiej jak i władze regionalne coraz intensywniej przystępują do modernizacji infrastruktury portowo-przeładunkowej, zwłaszcza w regionie basen morza Bałtyckiego oraz Czarnego.



6. Największe przedsiębiorstwa branży transportowo-logistycznej w Federacji Rosyjskiej

Spółka Akcyjna „RT- Logistyka” (ros. АО «РТ-Логистика»)- <http://rtlog.ru/> - główna siedziba w Moskwie.

Spółka z o.o.o. Itella - Fesco (ros. ООО «Ителла» - ГК Fesco)- <http://www.itella.ru/> - przedsiębiorstwo z kapitałem fińskim, sześć filii na terenie Rosji, zatrudnia blisko 4 000 pracowników.

Holding „Linie Biznesowe” (ros. Группа компаний «Деловые линии»)- <https://www.dellin.ru/>, kapitał cypryjski, blisko 40 000 pracowników w Rosji.

Rosyjskie Linie Kolejowe „Logistyka” (ros. ОАО «РЖД Логистика»)- <http://www.rzdlog.ru/>

Pierwsza Kampania Ładunkowa (ros. Первая грузовая компания) <http://pgkweb.ru/>

Spółka „Sowfracht” (holding składający się z wielu spółek oraz oddziałów) (ros. ПАО «Совфрахт»)- <http://www.sovfracht.ru/> z główną siedzibą w Moskwie.

Noworosyjski Port Handlowy (ros. «Новороссийский морской торговый порт»)- <http://www.nmtp.info/>

Spółka „Ropa Trans Serwis” (ros. Нефтетранссервис)- <http://www.ntstrans.ru/ru/>



I Forum Wsparcia
Polskiego Biznesu za Granicą

www.paih.gov.pl