

Chińczycy nie będą wiecznie czekali

Transport Możemy przespać szansę na uczestnictwo w jednym z największych na świecie projektów transportowych — ostrzegają logistycy

Z Chin do Polski

Przewóz kontenera 20' DV (10 t, 30 m sześć.) z Szanghaju do Gądek koło Poznania (wartości uśrednione na podstawie ofert operatorów logistycznych)

	Transport morski	Transport lotniczy i morski	Transport lotniczy	Transport kolejowy
Koszt	1500-1600 USD	15 800 USD	25 000 USD	5100 USD
Czas	40-45 dni	20-21 dni	3-7 dni	14-21 dni
Uwagi	Wliczone opłaty dodatkowe i koszt obsługi	Przeladunek w Dubaju	Brak hubu lotniczego cargo w Polsce	Przez Małaszewicze

Źródło: Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu



Marcin Boltryk

m.boltryk@pb.pl ☎ 22-333-99-20

Projekt Nowego Jedwabnego Szlaku (NJS) rewolucjonizuje światowy rynek usług logistycznych. A Polska dzięki dogodnemu położeniu geograficznemu jest jednym z najważniejszych pretendentów do pozycji głównego dystrybutora towarów z Dalekiego Wschodu. Rośnie zainteresowanie NJS innych państw, potrzebne są więc spójne działania i szybkie decyzje, by wykorzystać szansę stworzenia w naszym kraju europejskiej końcówki szlaku.

– Powstanie centralnego hubu przeladunkowego poza Polską pozbawiłoby nasze firmy możliwości świadczenia usług dla klientów europejskich w ramach NJS, ograniczając ich działalność

głównie do rynku krajowego i stawiając w roli petenta hubów zagranicznych – uważa Tomasz Sączek, właściciel firmy Teslog.

Dodaje, że logistycy powinni wspierać wszelkie działania związane z Nowym Jedwabnym Szlakiem. Inaczej skończy się to niekorzystnymi dla Polski decyzjami dotyczącymi europejskich korytarzy transportowych.

– Wspólne działania z inicjatorami NJS mają głęboki sens. Chińscy inwestorzy zrobią wiele, żeby polepszyć dostęp do tamtejszych produktów niższej i wysokiej jakości, poprawiając w tym celu infrastrukturę logistyczną. Polska powinna jednak wykazać inicjatywę, bo pieniądze i inwestorzy nie przychodzą tam, gdzie się ich nie prosi – podkreśla Tomasz Sączek.

Co trzeba zrobić? Przede wszystkim przedstawić Chińczykom listę projektów infrastrukturalnych, którymi Polska może być zainteresowana, i za-

palić zielone światło dla rozmów. Już w czerwcu 2015 r. China Development Bank informował, że zamierza zainwestować 890 mld dolarów w niemal 900 projektów w 60 krajach w ramach OBOR (One Belt, One Road). Dobrze byłoby, gdyby wśród tych państw znalazła się także Polska.

Oczywiście poza ogromnymi szansami jest też ryzyko. Konieczność jego oceny i odpowiedzialnego działania spoczywa także na firmach, które mogłyby uczestniczyć w inwestycjach na Nowym Jedwabnym Szlaku. Ale większą aktywnością powinny się wykazać również polskie władze. Chińczycy oczekują poważnego i partnerskiego podejścia do współpracy.

Grupa projektowa

– Pod auspicjami Polskiego Stowarzyszenia Managerów Logistyki i Zakupów (PSML) powołujemy grupę projektową. Będziemy mobilizowali

środowisko i we współpracy z instytucjami, firmami i administracją publiczną opracujemy rekomendacje dotyczące uruchomienia centralnego hubu przeladunkowego w Polsce. Grupa złożona z interesariuszy z różnych sektorów i ekspertów z dziedziny logistyki ma przede wszystkim wspierać polski rząd, by doprowadzić do realizacji hubu w naszym kraju – informuje Mariusz Gerałowski, prezes PSML.

Jest o co walczyć. „Końcówka” NJS w Polsce to ogromna szansa dla operatorów logistycznych i pokrewnych sektorów. Wystarczy sobie wyobrazić masę kontenerów, którą po całej Europie mogłyby rozwzić polskie firmy przewozowe.

– Powinniśmy wreszcie wykorzystać nasze położenie geograficzne i zamiast tylko opowiadać, że jesteśmy krajem tranzytowym, pokazać, że tak jest rzeczywiście – mówi Juliusz Skurewicz z Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

Dodaje, że Chińczycy od kilku lat są nadzwyczaj aktywni na tym polu i mają pieniądze, które są gotowi zainwestować w Polsce. Trzeba to wykorzystać.

– Brałem udział w ostatnich latach w rozmaitych konferencjach, otwarciach, spotkaniach, przyjazdach pierwszego pociągu. Zawsze z udziałem przedstawicieli Chin, ale niewiele później z tego wynikało. Nie czekajmy, bo Chińczykom przestanie się chcieć u nas inwestować – ostrzega Juliusz Skurewicz.

Wskazuje, że można wykorzystać kolejową linię szerokotorową z dużym terminalem w Sławkowie.

– Taki hub w Polsce dałby impuls do dalszego rozwoju przewoźnikom i spedytorom drogowym i kolejowym, transportowi intermodalnemu, firmom handlowym. Nie przejmujemy się zbyt tym, że dla Chin to przedsięwzięcie polityczne. Dzisiaj nie da się oddzielić gospodarki od polityki – przekonuje Juliusz Skurewicz.

Teraz albo nigdy

Chińczycy na pewno dokończą to, co zaczęli, i ich NJS będzie miał hub w Europie. W którym kraju?

– Zagrożeniem dla polskiej lokalizacji może być Finlandia [też ma szeroki tor i bez problemu może wysłać kontenery przez Bałtyk lub drogami – red.]. A od południa port w greckim Pireusie. Chińczycy już się tam rozsiedli i bardzo zwiększyli liczbę ładunków kierowanych na Balkany, ale też na Węgry, do Czech i na Słowację. Już cierpi na tym gdański DCT i nasi przewoźnicy – wskazuje dr Hubert Igliński z Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu.

Poza tym, gdyby Rosja i Ukraina zakończyły wojnę, to szybko mogłyby zacząć wysłać kontenery przez Słowację aż pod granicę z Austrią, gdzie kończy się szeroki tor. I to bez potrzeby przeladowywania – jak u nas w Małaszewiczach.

Czas ucieka. [FOT. FOTOLIA] ©

