

Polski biznes i Ukraina

data aktualizacji: 2022.05.19



Aż 97 proc. przewoźników zamierza pomóc Ukrainie w rekonstrukcji kraju po wojnie! Jak może wyglądać odbudowa infrastruktury i gospodarki?

Z badania opinii polskich przedsiębiorców „Biznes a Ukraina”, zleconej przez Krajowy Rejestr Długów wynika, że aż 97 proc. polskich firm transportowych chce uczestniczyć w odbudowie kraju po skończeniu wojny na Ukrainie. Zdaniem ministra infrastruktury Aleksandra Kubrakow, wsparcie w tym zakresie okaże się niezbędne, ponieważ zostało zniszczonych kilkaset mostów, setki budynków publicznych, a także aż 30 tys. km dróg. Jak podała w maju Komisja Europejska, na odbudowę infrastruktury transportowej, krytycznej czy mieszkaniowej nasz wschodni sąsiad będzie potrzebować w granicach 500 – 600 mld dolarów, co jest kwotą nawet 10 razy wyższą niż roczne wydatki publiczne Ukrainy w ciągu ostatnich kilku lat. W jaki sposób będzie przebiegać rekonstrukcja Ukrainy po wojnie? Jak polscy przewoźnicy już teraz pomagają wschodnim sąsiadom i czy będą mieć oni znaczący udział w odbudowie tego kraju po zakończeniu działań wojennych? Komentuje Tomasz Czyż, ekspert technologiczny branży TSL, Grupa Inelo.

Podczas wojny w Ukrainie, branża TSL zaangażowała się w pomoc, udostępniając relokującym się firmom pomieszczenia do kontynuowania biznesu. Organizuje się również w ramach akcji „Przewoźnicy dla Ukrainy” i „Spedytorzy dla Ukrainy”. Ułatwienia w przewozach z pomocą humanitarną wprowadziła również Straż Graniczna – takie odprawy odbywają się szybciej. Liberalnym podejściem wykazała się także Inspekcja Transportu Drogowego, która już w pierwszych godzinach wojny, wydała ukraińskim kierowcom, wracającym do bazy z Litwy, Łotwy czy Estonii, pozwolenia na przejazd przez Polskę, nawet mimo braku-jących dokumentów, żeby nie musieli przekraczać granicy z Białorusią.

- Według niektórych danych, kierowcy z Ukrainy stanowili przed zmianami 75 proc. wszystkich kierowców, pracujących u polskich przewoźników, dlatego było komu pomagać. Już w pierwszych dniach konfliktu przewoźnicy udostępniali busy do ewakuacji rodzin pracowników do Polski – komentuje Tomasz Czyż, ekspert technologiczny branży TSL, Grupa Inelo i dodaje, że branża w dalszym ciągu wykazuje się solidarnością, szczególnie angażując się w transport pomocy humanitarnej: leków, ubrań i żywności.

To szybkie i punktowe działania, które są odpowiedzią na doraźne potrzeby. Czy polski transport

może jednak pomóc Ukrainie w systemowy sposób?

30 tys. km zniszczonych dróg do odbudowy

Pomimo trudnej sytuacji władze Ukrainy już myślą, w jaki sposób odbudowywać swój kraj. Do pracy powołano pięć grup merytorycznych, które opracowują zasady funkcjonowania nowego państwa. Choć rządzący chcą skupić się na digitalizacji gospodarki, w pierwszej kolejności, jak deklaruje prezydent Wołodymyr Zełenski, muszą odbudować infrastrukturę krytyczną i rozbudować miasta. Dotyczy to szczególnie zachodu kraju, do którego przenieśli się ludzie ze zniszczonych, wschodnich rejonów. Pomoc zadeklarowało już polskie KGHM Polska Miedź, które chce wesprzeć Ukrainę w odnowie zdolności produkcyjnych tamtejszego przemysłu m.in. przez dostawy stali. Jak mówi ukraiński minister infrastruktury Aleksander Kubrakow, wsparcie w tym zakresie będzie niezbędne, ponieważ zniszczeniu lub uszkodzeniu uległo kilkaset mostów. Odbudować będzie też trzeba około 30 tys. km dróg, a także setki budynków publicznych (administracja, przedszkola, placówki medyczne). Kubrakow ma nadzieję, że straty da się zniwelować w ciągu dwóch lat. To optymistyczny scenariusz. Dla porównania, pierwsza faza odbudowy samej tylko powojennej Warszawy zajęła siedem lat, a Sarajewa pół dekady.

Zdaniem Tomasza Czyży, eksperta technologicznego branży TSL z Grupy Inelo, transportem materiałów niezbędnych do odbudowy kraju zajmą się przewoźnicy, którzy do tej pory specjalizowali się w przewozach właśnie do Ukrainy.

- To firmy, które mają w tym wieloletnie doświadczenie, a przez wojnę musiały częściowo zmienić kierunki wyjazdów. Warto też pamiętać, że Ukraina została praktycznie pozbawiona możliwości eksportu i importu morskiego, który stanowił ważny element jego gospodarki – mówi Tomasz Czyż, ekspert technologiczny branży TSL, Grupa Inelo i dodaje, że polski transport na Ukrainę poradzi sobie z dostarczaniem materiałów potrzebnych do rekonstrukcji kraju, ponieważ przewidywany profil dostaw pokrywa się z tym sprzed wojny. Wg danych GUS, do tej pory na Ukrainę przewoziliśmy maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz ich części, produkty przemysłu chemicznego, pojazdy, samoloty, statki i inne środki transportu.

- Nawet jeśli trzeba będzie zmienić profil dostaw i skupić się np. na lekach, wymagających odpowiedniej temperatury, nie będzie to szczególne utrudnienie. Pokazuje to dotychczasowa mobilizacja w niesieniu pomocy humanitarnej – komentuje Tomasz Czyż, ekspert technologiczny branży TSL, Grupa Inelo.

Ukraiński eksport w rękach polskich przewoźników

O potrzebie zastąpienia eksportu morskiego świadczą słowa przedstawicieli Komisji Europejskiej, którzy apelują do przewoźników drogowych o transport milionów naczep zboża z Ukrainy na Zachód. To towar kluczowy dla bezpieczeństwa żywnościowego Europy, a jego przewóz do UE pozwala obu stronom na dopięcie transakcji sprzedaży. Oznacza to, że Ukraina może na nim zarobić, a dzięki temu wesprzeć wysiłek wojenny i zainwestować w odbudowę kraju. Na wywóz czeka ponad 25 mln ton kukurydzy i pszenicy, która do tej pory była w 90 proc. transportowana drogą morską.

- Różnice w rozstawie torów kolejowych sprawiają, że jedyną realną możliwością stał się transport drogowy. W praktyce oznacza to, że pomaganie w czasie wojny w Ukrainie sprowadza się nie tylko do przewożenia pomocy humanitarnej do kraju, ale również wywożenia wytwarzanych tam płodów rolnych do kontrahentów w Unii Europejskiej – dodaje Tomasz Czyż.

Polska jako hub, łączący Ukrainę z Unią Europejską

Już w tej chwili Polska stanowi hub, do którego i z którego na Ukrainę trafiają transporty z pomocą humanitarną - i nie tylko. Zdaniem Tomasza Czyża, można się spodziewać, że po wygaszeniu wojny na Ukrainie Polska utrzyma pozycję łącznika Unii Europejskiej ze wschodnim sąsiadem, szczególnie że w związku z zapowiadaniem całkowitym zakończeniem kontaktów handlowych z Rosją i Białorusią, kraj ten zwiększy wymianę z państwami na Zachodzie.

Jak podkreśla Tomasz Czyż, do funkcjonowania przewoźnicy potrzebują, tylko i aż, bezpieczeństwa i infrastruktury transportowej. Z tego powodu o widok ciężarówek o wiele łatwiej na zachodzie kraju.

- W tym rejonie jest po prostu bezpieczniej, ale warto dodać, że jeśli Ukraińcy zapewnią transportom bezpieczeństwo, jesteśmy gotowi jeździć dalej na wschód - podsumowuje Tomasz Czyż.

Fot. Grupa Inelo

Źródło: