

Polska: strategiczny kraj na handlowym szlaku

Z pięciu, sześciu miast mających ambicje dołączenia do grona najczęściej wybieranych na centra logistyczno-produkcyjno-magazynowe największe szanse ma Bydgoszcz, bo skutecznie buduje wizerunek ośrodka przyjaznego inwestycjom i firmom — twierdzą eksperci konferencji „Emerging Cities”

Trzecią edycję konferencji „Emerging Cities. Nowe centra logistyczno-produkcyjne na mapie Polski” zdominowała dyskusja na temat tego, co powinniśmy zrobić, by Polska wpisała się w projekty nowych szlaków tranzytowych, w tym Nowego Jedwabnego Szlaku. Była też mowa o tym, co muszą zrobić mniejsze ośrodki miejskie, by jako centra logistyczno-produkcyjno-magazynowe skutecznie konkurować o najbardziej prestiżowych klientów.

Ekspert podkreślił, że na pewno nie możemy sobie pozwolić na to, by Polskę ominęły planowane nowe szlaki tranzytowe. Chińczycy są zdeterminowani, by Nowy Jedwabny Szlak ukończyć do 2049 r. Ma on łączyć Azję z Europą i skrócić czas dostaw o połowę.

Na szlaku czy poza nim

Do tej pory region Europy Centralnej i Wschodniej, w którym Polska ma kluczowe położenie, był ważnym elementem Nowego Jedwabnego Szlaku.

— To także państwa naszego regionu oraz Hiszpania i Portugalia z największym optymizmem przyjęły ten projekt, bo upatrują w nim szansę także na własny rozwój. Natomiast np. Niemcy czy Skandynawowie podchodzą do niego z dużą powściągliwością. Jednak ostatnio pojawiła się koncepcja ronda polegająca na tym, że szlak może w ogóle ominąć Polskę — mówił Zbigniew Niesiołowski, wiceprezes Polsko-Chińskiej Rady Biznesu.

Wyjaśnił, że Chińczycy są właścicielami portu w Pireusie. Natomiast na południu Europy budowana jest szybka kolej do Budapesztu, skąd transport towarów będzie miał otwartą drogę do Europy Zachodniej. Ostrzegł również, że Chińczycy stawiają także na rozbudowę transportu północnego przez wody Antarktyki i są gotowi przejmować porty północne.

— To naturalne, że Chińczycy nie uzależnią się od jednego kierunku transportu. Jednak my powinniśmy pokazać, że mamy dobrze przygotowane różne szlaki transportowe — zrealizować plan stworzenia głównego węzła kolejowego do przeladunku i redystrybucji. Oprócz tego należałoby efektywnie modernizować infrastrukturę drogową, kolejową i powietrzną, by pokazać, że jesteśmy gotowi i mamy możliwości. To jedyna strategia, jaką jestem w stanie zarekomendować — mówiła Maria Wasiak, wiceprezydent Bydgoszczy.



Podkreślała, że w planowaniu Nowego Jedwabnego Szlaku powinniśmy być jednym z elementów układu europejskiego i mówić jednym głosem z UE.

Podobnie jak Maria Wasiak, również inni eksperci podkreślali, jak ważny jest zrównoważony rozwój centrów przeladunkowych i dróg dystrybucji towarów — nie tylko rozbudowa autostrad, ale także kanałów powietrznych i kolejowych. Uczestnicy panelu zgodnie stwierdzili, iż powinniśmy też zadbać i odbudować transport rzeczny i wzmocnić morski. Gdańsk ma ogromną szansę stać się morskim portem przeladunkowym numer 1 w tej części Europy. Jednak aby tak się stało, powinniśmy już teraz zacząć modernizować wszelkie drogi przewozowe z i do Gdańska.

Miasto wschodzące

Bydgoszcz ma wielkie ambicje, by skorzystać na rosnącym znaczeniu Gdańska i planach wpisania się Polski w szlaki tranzytowe. Od kilku lat realizuje strategię miejsca przyjaznego przedsiębiorcom, oferując przede wszystkim atrakcyjne tereny inwestycyjne. Dzięki temu na początku 2017 r. Bydgoszcz dysponowała 344 tys. mkw. nowoczesnej powierzchni magazynowej — o ok. 80 proc. więcej niż dwa lata wcześniej.

REGIONALNY POTENCJAŁ:

O szansach miast wschodzących rozmawiali (od lewej): Tomasz Mika, ekspert JLL, Radosław Małkiewicz, ekspert PwC, Andrzej Rosiński, prezes Waimea Holding i Edyta Wiwatowska, prezes BARR. Maria Wasiak (zdj. z prawej), wiceprezydent Bydgoszczy, mówiła o tym, że region może skorzystać na nowych szlakach tranzytowych.

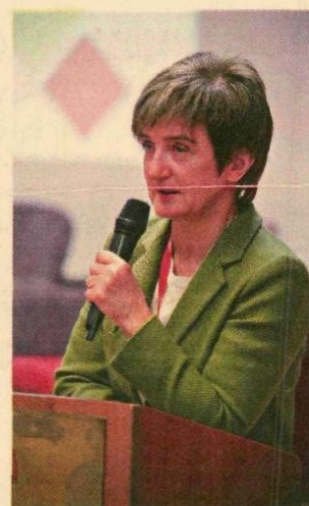
[FOT. WOJCIECH SZABELSKI]

— Znaleźliśmy się na pierwszym miejscu, jeśli chodzi o nowo oddane powierzchnie magazynowe w Polsce w pierwszym kwartale 2017 r. Najwięcej wybudowali dwaj inwestorzy: Waimea Holding i Panattoni Europe. Swoje centra logistyczne wprowadzają do Bydgoszczy marki znane nie tylko w Europie, ale też na całym świecie — podkreśla Edyta Wiwatowska, prezes Bydgoskiej Agencji Rozwoju Regionalnego (BARR).

Jej zdaniem, Bydgoszcz wciąż ma około 150 ha przeznaczonych na inwestycje — z infrastrukturą i dostępem do dróg publicznych, które położone są w granicach miasta.

Prezes BARR przekonywała uczestników konferencji, że przewagą Bydgoszczy jest bardzo zdywersyfikowana struktura gospodarki, a także tradycje przemysłowe. W efekcie ok. 50 proc. pracowników z regionu zatrudniają firmy produkcyjne. Zmieniają one model funkcjonowania. Poszukują nowoczesnych miejsc do produkcji, powierzają w zarządzanie magazynowanie czy transport wyrobów.

— Ponieważ od lat jesteśmy nastawieni na to, by przygotowywać kadry pod potrzeby lokalnej gospodarki, połowa młodzieży u nas uczy się na kierunkach o profilach



technicznych. To ułatwia inwestorom dostęp do wykształconych kadr — zachęcała Edyta Wiwatowska.

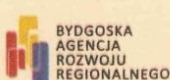
Podkreślała, że położenie regionu pozwala na obsługę całej północnej i centralnej części kraju.

— W trakcie realizacji jest droga S5, która lepiej skomunikuje nas z Gdańskiem, Poznaniem, Wrocławiem i skróci dostęp do największego rynku niemieckiego — mówiła Edyta Wiwatowska.

Przedsiębiorcy, m.in. Andrzej Rosiński, prezes Waimea Holding, czy Tomasz Mika z JLL, zaznaczali, że właśnie ze względu na położenie oraz coraz lepsze sieci połączeń zdecydowali się wybrać Bydgoszcz na inwestycje — i polecają klientom wybór Bydgoszczy. Niewątpliwie, jak podkreślali eksperci podczas konferencji, dzięki wyżej wymienionym czynnikom oraz otwartości miasta na przedsiębiorców Bydgoszcz ma ogromne szanse zostać miastem pierwszego wyboru wśród nowych centrów logistyczno-produkcyjno-magazynowych.

Konferencja odbyła się 7 listopada w Bydgoszczy. Jej organizatorem był „Puls Biznesu”, a partnerami — Miasto Bydgoszcz, Bydgoska Agencja Rozwoju Regionalnego, Waimea Holding i Panattoni Europe. ☺

ORGANIZATORZY



PARTNERZY



WAIMEA HOLDING S.A.