

POMOC PAŃSTWA

Przed USA
bardzo trudna
droga

Henry Paulson, amerykański sekretarz skarbu podczas kryzysu finansowego 2008 r., ostrzega, że mimo wartego 2 bln USD pakietu pomocy przed USA jest bardzo trudny czas.

— Jedną z lekcji z 2008 r. jest to, że bardzo trudno szybko przekazać pieniądze tam, gdzie są najbardziej potrzebne. Inną lekcją jest to, że kiedy jest tak duże wyzwanie, nigdy

nie ma perfekcyjnego rozwiązania. Departament Skarbu musi być zwinny i elastyczny. Jeśli nawet taki będzie, niemożliwe jest użycie nowego prawa w sposób, który wobec wszystkich będzie uczciwy i dostatecznie szybki (...) Mnuchin, Powell i ich koledzy potrzebują naszego wsparcia i zrozumienia, kiedy będą walczyć o zminimalizowanie szkód Amerykanów — powiedział Henry Paulson. [MD, DI]

PulsDnia

Przedsiębiorcy szykują
pomocową bazookę

Polskie firmy chcą pokazać, że w czasie pandemii rywalizacja biznesowa schodzi na drugi plan — trzeba działać razem. Wszystkie ręce na pokład.

Koronawirus to przebiegły wróg. Niewidoczny gołym okiem sieje zamęt i spustoszenie. Pokazał nam, jak kruchy jest człowiek i pieczołowicie tkany przez niego system, który chwyci się w posiadach po zaledwie kilku tygodniach ataku. Politycy przygotowują pakiety ratunkowe dla gospodarki, a firmy nie tylko walczą o przetrwanie, ale wyciągają również przeciwko wirusowi najsilniejszą broń — solidarność.

Akcja „Jesteśmy razem. Pomagamy”, którą „Puls Biznesu” objął patronatem, zaczęła się od pomysłu Leszka Gierszewskiego, prezesa spółki Drutex, jednego z największych producentów okien w Europie.

— Leszek zadzwonił do mnie wczesnym rankiem. Stwierdził, że trzeba coś zrobić, bo dzieją się rzeczy straszne i świat chwyci się w posiadach, a ludzie przeżywają czas wielkiej próby. Rząd prowadzi swoje działania, spółki skarbu państwa robią swoje, różne firmy starają się pomagać, gdzie tylko mogą. Pomyśleliśmy, że możemy pomagać w kojarzeniu potrzebujących z darczyńcami, prywatnymi przedsiębiorcami — mówi dr Radosław L. Kwaśnicki, koordynator akcji, a zawodowo partner zarządzający w kancelarii RKKW Kwaśnicki, Wróbel & Partnerzy.

Akcję poparły znane nazwiska polskiego biznesu, najwięksi przemysłowcy, nierzadko ludzie z czołówek najbogatszych Polaków, m.in. Henryk Orfinger, współtwórca i prezes producenta kosmetyków Dr Irena Eris, Marek Piechocki, prezes odzieżowego koncernu LPP, który jest właścicielem marki Reserved, Dariusz Blocher, prezes budowlanej spółki Budimex, Igor Klaja, prezes producenta odzieży sportowej 4F, Grzegorz Putka, właściciel jednej z największych sieci piekarni Putka, Adam Krzanowski, który stoi na czele meblowego potentata Nowy Styl, Mariusz Książek, twórca notowanego na giełdzie dewelopera Marvipol, poza tym Zygmunta Dyks z Eko-Coloru, Janusz Ciepliński z Mago, Tomasz Malicki z Protektora, Bartosz Józefiak z zarządu Benefit Systems i wielu innych.

Patronem została również Krajowa Izba Gospodarcza.

Lawina pomocy

Pierwszy milion wyłożył Leszek Gierszewski. Połowa tej kwoty pomoże dostosować trzy kondygnacje Pomorskiego Centrum Chorób Zakaźnych i Gruźlicy w Gdańsku do potrzeb chorych na koronawirusa. Reszta pozwoli zakupić specjalistyczne łóżka szpitalne i kardiomonitoring. Firma pomaga też sfinansować zakup maseczek dla szpitali. Akcja szybko zaczęła zyskiwać na popularności, bo okazało się, że choć wśród prywatnych przedsiębiorców jest chęć pomocy, to nie było dotychczas nikogo, kto wzięby na siebie rolę koordynatora. Koordynowane przez rząd spółki skarbu państwa pomagają we własnym zakresie.

Po kilku dniach do inicjatywy przystąpiły kolejne podmioty, w tym Tubądzin, Mago, Eko-Color, Diverse, GetReponse, Graal, Protektor, Citronex, Grupa Nivette, British Automotive Holding, Synektik i Benefit Systems. Poparcie wyrazili również celebryci i sportowcy, jak Artur Partyka, Kuba Błaszczykowski, Joanna Jabłczyńska i Renata Gabryjelska, a nawet były premier i ekonomista Jan Krzysztof Bielecki. Każdy pomaga, jak może. Jeden dostarcza mydło, drugi zamówi maseczki, wyprodukuje kołdry, zakupi respiratory, dołoży się do hurtowego zakupu odzieży ochronnej albo po prostu prześle pieniądze na rzecz szpitala.

— Jak to działa? Podam przykład. Jeden przedsiębiorca ma szwalnię gotową szyć maseczki lub zakład mogący produkować inny niezbędny sprzęt, a drugi ma pieniądze, które chce mądrze przekazać. Dziś najistotniejszy jest towar, którego brak. Jesteśmy w stanie kojarzyć ze sobą przedsiębiorców w taki sposób, żeby cały proces był szybki i efektywny. Naszym atutem jest koordynowanie możliwości i potrzeb, łączenie różnych przedsiębiorców i ludzi dobrej woli. To synergia biznesowa wykorzystywana do realizacji wspólnego celu. Nie zajmujemy się wspieraniem finansowym siebie nawzajem, lecz pomagamy w walce o zdrowie Polaków. Większość firm wykonuje produkty bez marży, często do tego dokładając — tłumaczy Radosław L. Kwaśnicki.

Wszystkie ręce na pokład

Nie dzieje się to ot tak sobie — automatycznie. Inicjatorzy powołali sztab ponad 30 osób,

które od przeszło tygodnia pracują na zasadach wolontariatu. Bezpłatną obsługę prawną zapewnia kancelaria RKKW — Kwaśnicki Wróbel i Partnerzy, podatkową — kancelaria Ożóg Tomczykowski, a zarządzający nimi Krzysztof Wróbel i Paweł Tomczykowski weszli do rady akcji. Szpitale zgłaszają zapotrzebowanie, grupa koordynacyjna przygotowuje pomoc i wyszukuje firmy, które zadeklarowały wsparcie. Logo przedstawiające zsyte ze sobą dwie litery „M” i „Y” na tle Polski zaprojektował za darmo znany malarz Wojciech Brewka. Twórcy akcji nie stronią od marketingu, ale rozgłos jest środkiem, nie celem.

— Mamy poczucie, że nie czas na przesadną powściągliwość. Zamiast pomagać zakulisowo, trzeba dawać świadectwo i przykład innym. Pozytywny przekaz wzmacnia działanie — zachęca do pomagania, inspiruje, by mimo zamknięcia w domu wyjść do ludzi z sercem. Używamy wszelkich naszych kontaktów, żeby pomagać. Wszystkie ręce na pokład — mówi Radosław L. Kwaśnicki.

Podobnego zdania jest Leszek Gierszewski, który uważa, że nieoczekiwanie przyszło nam zmierzyć się z problemem, z jakim współczesne pokolenie i system gospodarczy jeszcze nie miały do czynienia. Biznes powinien czuć odpowiedzialność nie tylko za swoich pracowników, ale też lokalną społeczność.

— Tak naprawdę nie wiemy, z czym mamy do czynienia — i to napawa największymi obawami. Obecna sytuacja do wojny, z tą różnicą, że przeciwnik jest niewidzialny, więc trudno z nim walczyć — mówi Leszek Gierszewski.

Fundacją w wirusa

Kilka dni temu pisaliśmy, że Amerykanie odpalają gospodarczą bazookę — chcą uderzyć w koronawirusa bezprecedensowym pakietem działań, które mają ratować firmy i miejsca pracy. Polscy przedsiębiorcy też zaczęli szykować broń. Jeśli tak dalej pójdzie, również będą mieć swoją bazookę — oczywiście przy zachowaniu proporcji. Planują założyć fundację z szeroką radą i komitetem decyzyjnym, żeby zapewnić transparentność systemu pomocy. Przyjmują zamówienia ze szpitali i zachęcają kolejne firmy do zaangażowania. Będą regularnie relacjonować sytuację na froncie. © P

Łukasz Ostruszka

l.ostruszka@pb.pl ☎ 22-333-99-99

Drożeje transport
Jedwabnym Szlakiem

Brak kontenerów winduje ceny dostaw do Chin. Ucierpieć mogą polskie mleczarnie.

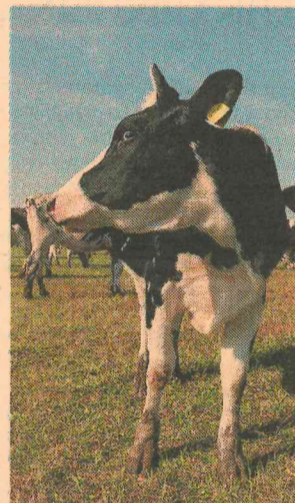
Chiny wznowiają produkcję i dostawy do Europy. Czesław Warszewicz, prezes PKP Cargo, informował niedawno, że w terminalu w Małaszewiczach niemal wróciły do poziomu sprzed wybuchu epidemii w Państwie Środka. Trudne i kosztowne jest natomiast realizowanie dostaw z Europy do Chin po Jedwabnym Szlaku.

Grzegorz Witkowski, wiceminister gospodarki morskiej, poinformował „PB”, że do resortu wpłynęło pismo od jednej z polskich grup mleczarskich z prośbą o wsparcie w pozyskaniu kontenerów specjalistycznych, którymi można transportować żywność do Chin. Brakuje ich bowiem na rynku. Resort zapewnił, że stara się rozwiązać problem.

Import tańszy, eksport droższy

Spedytorzy podkreślają, że zawirowania handlowe i problemy z dostępem do kontenerów przyczyniają się do ostrych wahań cenowych. Przemysław Komar, dyrektor frachtu morskiego regionu Europy Środkowo-Wschodniej w Rohlig Suus Logistics, informuje, że z powodu Chińskiego Nowego Roku oraz epidemii koronawirusa wiele statków w lutym nie wypłynęło z chińskich portów, co skutkuje niedoborem pustych kontenerów w Europie.

— W ostatnim czasie obserwujemy we frachcie morskim w Europie malejący popyt na towary z Chin, co wpły-



► MLEKO I JOGURT NA JEDWABNYM SZLAKU:

Skutki droższego eksportu towarów do Chin mogą odczuć polscy rolnicy. Jeśli przestanie być opłacalny, zakłady wstrzymają zakup mleka. [FOT. BLOOMBERG]

wa na spadek cen w imporcie z tego kierunku — dodaje Przemysław Komar.

Niedobór kontenerów w Europie podnosi natomiast ceny transportu drogą morską z Europy do Państwa Środka. To właśnie wzrost stawek frachtowych najmocniej doskwiera polskim eksporterom, np. w branży mleczarskiej. Nie tylko w przewozach do Chin.

— Z powodu kryzysu wywołanego pandemią koronawirusa w lutym nie zmagamy się z narastającymi problemami dotyczącymi eksportu drogą morską z portów polskich, głównie z Gdyni i Gdańska. Od początku lutego obserwujemy natomiast gwałtowny wzrost stawek frachtu morskiego na

przewóz produktów mleczarskich do niemal wszystkich portów docelowych na świecie — twierdzi Adrianna Sapińska, rzeczniczka prasowa Spółdzielni Mleczarskiej Mlekovita.

Podwyżka o 150 proc.

Dodaje, że eksporterzy rozumieją, że w wyniku zatrzymania rozładunków w portach chińskich linie przewozowe mają problemy logistyczne. Klienci mocno odczuwają jednak przerzucanie na nich wyższych kosztów wynikających z zawirowań logistycznych.

— Obecny wzrost cen transportu morskiego ma charakter wręcz spekulacyjny. Tak dużych wzrostów nie tłumaczy żadne okoliczności związane ze światową pandemią — twierdzi Adrianna Sapińska.

Informuje, że jeszcze w styczniu linie oceaniczne wyceniały fracht kontenera 40-stopowego na trasie Gdynia — Xingang w Chinach na 400 USD, a w marcu za obsługę tej samej trasy żądają już 1000 USD.

— Oznacza to wzrost stawek o 150 proc. Kontrakty eksportowe zawierane są z dużym wyprzedzeniem, więc eksporter nie ma możliwości uwzględnienia takiego wzrostu cen w swoich kosztach. Finalnie taka sytuacja może doprowadzić nie tylko do strat finansowych, ale nawet do zatrzymania odbioru mleka od polskich rolników — twierdzi Adrianna Sapińska.

O tej sprawie grupa poinformowała zarówno ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, jak i ministra rolnictwa, ale problem dotychczas nie został rozwiązany. [KAP] © P

Kadry

Marynarze wracają do domu

Marynarze pracujący na masowcach Polskiej Żeglugi Morskiej (PŻM), którym kończyły się kontrakty, z powodu zamkniętych granic mają problem z powrotem do kraju. Armator zaczyna jednak sobie z tym radzić. Na jednym statku udało się już dokonać podmiany załogi, a wkrótce planowana jest na kolejnych. „W ostatni weekend PŻM udało się dokonać podmiany na statku m/s Kaszuby, cumującym w Rotterdamie. Objęła ona aż 17 osób” — napisała PŻM w komunikacie. Na początku kwietnia podmiana załogi będzie realizowana także na statkach Tczew w Rotterdamie oraz Kociewie w Rostocku. Niewykluczone jest również zmiana załogi na jednostce Legiony Polskie, która także ma odbyć się w Rotterdamie. Bez przeszkód realizowana jest podmiana na promach w polskich portach. [KAP, FOT. PŻM] © P



17

► Tyle osób udało się podmienić na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej.