



# Wracamy na Jedwabny Szlak

27 września br. z Pekinu do Brukseli wyruszył konwój pojazdów ciężarowych. Każda z pięciu ciężarówek z kontenerami reprezentuje inny kraj, jedna z nich – Polskę i ZMPD.

Start konwoju pod hasłem „Od Pekinu do Brukseli; transport drogowy motorem rozwoju” był puentą III Konferencji Euro-Azjatyckiej IRU, która odbyła się w Pekinie w dniach 26-27 września br. Organizowana co 2 lata konferencja ma doprowadzić do

odbudowania drogowego pomostu między Europą i Azją. Ma udowodnić decydom, że transport drogowy może być rentowną i efektywną czasowo alternatywą dla transportu dóbr produkowanych w Chinach na rynki w Europie, WNP, Środkowo-Wschodniej Azji i Stanów Zjednoczonych. Stanowi praktyczną

odbudowania drogowego pomostu między Europą i Azją.

Konwój jest demonstracją możliwości transportu drogowego ze Wschodu na Zachód. Dowodem, że jest to bardzo dobry sposób na wymianę towarów między

*Zdjęcie po lewej: Michał Luberański, dyrektor sprzedaży i marketingu samochodów użytkowych DCAP*

*Zdjęcie po prawej: Symboliczne sadzenie drzewka przed PKiN w Warszawie*





Janusz Serwiński i Marek Forszewski, kierownicy firmy Direx, odebrali dyplomy uznania z rąk Jana Buczka, sekretarza generalnego ZMPD

odpowieź na oczekiwania firm produkcyjnych w Chinach, które pragną znaleźć alternatywę dla transportu morskiego ze względu na gwałtownie rosnące porty w Chinach oraz na dramatyczny wzrost taryf w tej branży.

Uczestnikami konwoju są – wybrani przez narodowe stowarzyszenia – przewoźnicy z Chin, Kazachstanu, Rosji, Litwy, Łotwy i Polski. Na 12 000-kilometrowej trasie przejazdu zaplanowano przystanki w stolicach kilku państw, w sześciu z nich: Astana, Moskwa, Ryga, Wilno, Warszawa (14 października) i Bruksela (17 października) – przeprowadzone zostały konferencje prasowe.

Konwój jest efektem współpracy wielu stowarzyszeń członkowskich IRU. Został zorganizowany z inicjatywy kazachskiego stowarzyszenia przewoźników KazATO, przy poparciu i udziale członków IRU z Chin (CRTA), Łotwy (Latvijas Auto), Litwy (LINA), Polski (Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce) i Rosji (ASMAP). Inicjatywa spotkała się z bardzo pozytywnym przyjęciem EKG ONZ, UNESCAP i Amerykańskiej Izby Handlowej. W przesłaniu do jej uczestników prezydent IRU, Paul Laeremans, powiedział: „Celem tego konwoju jest wykazanie, że towary mogą być efektywnie przewożone drogą lądową z Chin do krajów WNP i UE w czasie trzykrotnie krótszym niż drogą morską. Ponadto stanowi on dowód na to, że w coraz bardziej konkurencyjnej gospodarce światowej transport drogowy nie jest już tylko jednym ze środków transportu, lecz także niezastąpionym instrumentem produkcji dla przedsiębiorstw i gospodarki”.

Podczas ceremonii towarzyszącej startowi konwoju, prezes chińskiego stowarzyszenia przewoźników, Yao Mindge, stwierdził: „Wymiana handlowa między Chinami i ich partnerami z krajów Eurazji stale się rozwija. Musimy korzystać ze wszystkich środków transportu, w tym z usług szybkich przewoźników drogowych. Jesteśmy pewni, że przewozy komercyjne drogą lądową stanowią realne rozwiązanie znajdujące się w zasięgu ręki”.

Konferencja prasowa „Ponownie na Jedwabnym Szlaku” – organizowana przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce – odbyła się 14 października 2005 r. w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie. ■

**Jedwabny Szlak** to dawna droga handlowa łącząca Chiny z Europą i Bliskim Wschodem. Liczyła ok. 12 tys. km i była wykorzystywana od II wieku p.n.e. do VIII wieku n.e., kiedy to szlak utracił znaczenie ze względu na napływ ludów tureckich do Azji Środkowej. Szlak prowadził z Xian, dawnej stolicy Chin, przez dolinę rzeki Tarym, wzdłuż północnego skraju pustyni Takla Makan, Samarkandę, Bucharę i Taszkient do Morza Kaspijskiego, następnie przez Turcję do Morza Czarnego. Istniała też tzw. droga południowa – przez południowy skraj pustyni Takla Makan, Pamir, Baktrię, Indie i Syrię. Towary przewożone wówczas ze Wschodu to głównie jedwab, żelazo, papier, natomiast na Wschód transportowano złoto, perfumy, wyroby jubilerskie, winogrona i rośliny uprawne. Jednym z pierwszych przedstawicieli Zachodu, którzy przemierzył legendarny szlak był **Marco Polo** – wenecki kupiec i podróżnik, który wraz z ojcem i stryjem, zamożnymi kupcami handlującymi ze Wschodem, dotarł do Państwa Środka.







Dorota i Ireneusz Prudzyńscy – właściciele firmy Direx Sp. z o.o.

## Śladami Marco Polo

Rozmowa z Dorotą i Ireneuszem Prudzyńskimi – właścicielami firmy Direx.

**Reprezentowali Państwo Polskę w konwoju pojazdów ciężarowych na trasie Pekin – Bruksela. Celem podróży była praktyczna demonstracja możliwości transportu drogowego w przewozie towarów między Europą i Azją. Jak sprawdził się w tej dalekiej i trudnej podróży Actros?**

Od początku zdawaliśmy sobie sprawę, że trasa blisko 13 tys. km (w obie strony), przebiegająca przez kilka stref czasowych i klimatycznych, wiodąca przez góry Uralu, stepy Azji aż do Chin będzie bardzo wymagająca. Dlatego do tej trasy wyznaczyliśmy dwuletniego Mercedesa Actrosa 1844 o dotychczasowym przebiegu ok. 300 tysięcy kilometrów, z czego większą część przebył on na drogach łączących Europę z Kazachstanem – jak widać jest to auto, które „przywykło” do dalekich tras. I naprawdę zasługuje na słowa pochwały

– zarówno od nas jako właścicieli firmy Direx, jak i od dwóch naszych kierowców, którzy przemierzali nim tę trasę przez blisko 6 tygodni. Na szczególną uwagę zasługuje bezawaryjność i ekonomiczność pojazdu oraz wygoda i komfort jazdy kierowców, co podnosi poziom bezpieczeństwa zarówno ludzi, jak i powierzonego nam towaru. Kierowcy ze szczerym uznaniem odnosili się do ergonomii kabiny i jej wyposażenia, w szczególności do panelu kierowniczego i fotela kierowcy. **Trasa konwoju nie dość, że jest jedną z najdłuższych międzynarodowych dróg handlowych, to należy także do bardzo trudnych. Z jakimi problemami musiała zmierzyć się polska ekipa?**

Wspominaliśmy już o ogromnych różnicach warunków pogodowych i klimatycznych, ale warto przy tym podkreślić, że mówimy

o sytuacji, w której zimowe burany i stepowe zawieje powodują powstawanie zasp na wysokość szczyt ciężarówki! Aby uzyskać pełny obraz tego, z czym się spotykamy na co dzień w naszych trasach do Kazachstanu, trzeba do tego dodać ogromne dobowe różnice temperatur, odstające daleko od standardów tras europejskich nawierzchnie dróg, niemalże brak sieci serwisowych oraz mocno wątpliwą jakość paliw i olejów. Ponadto, na przejściach granicznych zdarzały się problemy z odprawami dokumentów, a także nie udało się nieraz uniknąć awarii w pozostałych ciężarówkach konwoju, co powodowało przestoje całej karawany.

**Co udowodniło ponowne przemierzenie historycznego Jedwabnego Szlaku?**

Uważamy, że przejazd konwoju z Azji do Europy pozwoli pokazać przedsiębiorcom, międzynarodowym organizacjom i klientom coś, co dla naszej firmy stanowi ważny element strategii biznesowej już od wielu lat. Tych pięć ciężarówek, dziewięciu kierowców i kilka tygodni udowodniło, że interkontynentalny transport towarów między Europą i Azją może odbywać się już teraz w obie strony i – co najważniejsze – stanowi optimum czasu i kosztów. Producenci i nabywcy nie muszą już wybierać między krótkim czasem dostawy przy ogromnych kosztach transportu lotniczego, a niskimi kosztami za wielotygodniowe







oczekiwanie na dostawę drogą morską. Obecnie, dzięki transportowi drogowemu, przy wielokrotnie niższych kosztach możemy skrócić czas dostawy towarów z sześciu do zaledwie dwóch tygodni. To optimum kosztów i czasu niesie ze sobą ogromne możliwości rozwoju nie tylko dla producentów, eksporterów i importerów w całej Eurazji, ale także dla nas – transportowców. I jesteśmy dumni, że to właśnie ciągnik z naszej floty i dwóch profesjonalistów z firmy Direx – Marek Forszewski i Janusz Serwiński – dokonali tego wyczynu w imieniu całej polskiej społeczności międzynarodowego transportu drogowego.

**W jakich okolicznościach i kiedy zrodziła się idea konwoju?**

Spiritus movens projektu karawany z Pekinu do Brukseli 2005 był niewątpliwie sekretarz generalny IRU, Martin Marmy i Stowarzyszenie Przewoźników Kazachstanu KazATO. To właśnie ich starania, by ponownie przeźrzeć Jedwabny Szlak oraz wysiłki kilku innych krajowych stowarzyszeń i przedsiębiorstw, w tym firmy Direx i DaimlerChrysler, pozwoliły na powrót do realnego wykorzystania idei sprzed 400 lat.

**W jaki sposób zainteresowali się Państwo tym przedsięwzięciem i co Was skłoniło do uczestniczenia w nim?**

Od początku wykazywaliśmy duże zainteresowanie tym projektem. Nasze wieloletnie doświadczenie w realizacji transportów na dalekich trasach do Azji, nowoczesny i stale odnawiany tabor sprzętu oraz nasi fachowcy

– wspaniali i doświadczeni ludzie oddani swojej pracy – z pewnością wpłynęły na fakt, że to właśnie Actros ze stajni firmy Direx ruszył w tę transkontynentalną trasę. Nie bez znaczenia był także ogromny optymizm i zapał do współdziałania dyrektora Michała Luberadzkiego, którego zachęta i pomoc w przygotowaniach do projektu okazały się nieocenione.

**Jakie przewozicie towary? W czym się specjalizujecie?**

Mimo że jesteśmy jeszcze nastolatkami – Direx istnieje od 1989 – możemy pochwalić się nie tylko ambitnymi planami rozwoju w przyszłości, strategią ekonomicznego i technologicznego wzrostu w teraźniejszości, ale także przeszłością świadczącą o biznesowym sukcesie naszego przedsiębiorstwa. Niemalże od początku istnienia firmy Direx jej punktem ciężkości był transport towarów w kontrolowanej temperaturze między krajami Europy Zachodniej a Rosją i Kazachstanem. Obrany przez nas profil działalności niejako „wymusił” pewne rozwiązania organizacyjne i techniczne, które świadczą o naszym sukcesie i silnej pozycji na rynku. Wieloletnie

doświadczenie, nowoczesna flota i rozwiązania techniczne zapewniające maksimum bezpieczeństwa przy zachowaniu optimum kosztów, dwuosobowe obsady naszych sprawdzonych kierowców oraz fachowe zaplecze techniczne i systemowe sprawiają, że powierzane nam towary (wymagające szczególnej dbałości) – artykuły spożywcze świeże i mrożone, FMCG, słodycze, leki – są dostarczane szybko, bezpiecznie i punktualnie do naszych klientów. Wierzymy, że właśnie te trzy czynniki wyznaczają wspólny kierunek rozwoju dla naszej firmy i naszych klientów. To nasz właściwy kierunek. ■

[www.direx.pl](http://www.direx.pl)  
[www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl)

