NR 453 EKONOMICZNE PROBLEMY USŁUG NR 8 2007

ANNA GRABOWSKA-PIEŚLA
TOMASZ RZEWUSKI

INNOWACYJNA ROLA PORTU JAKO GŁÓWNEGO INTEGRATORA ZACHODNIOPOMORSKIEGO KLASTRA TSL

Opierając się wyłącznie na danych o lokalizacji przedsiębiorstwa nie uzyskujemy odpowiedzi na to, jakie interakcje zachodzą między widoczną aktywnością firm a potencjałem rozwojowym układu przestrzennego. Ponadto, w małym stopniu uwzględnia się szerszy kontekst procesów globalizacji, budowania gospodarki opartej na wiedzy, wzajemnych powiązań aktorów rozwoju gospodarczego, wreszcie walki o przewagę konkurencyjną tak między przedsiębiorstwami, jak i układami przestrzennymi.

Światowa literatura tematu już od lat 90-tych proponuje nowe podejście do problematyki badania przedsiębiorczości w kontekście przestrzennym. Oparte jest ono na teorii klastrów. Tłumaczy nie tylko dynamikę rozwoju poszczególnych firm, ale także trwałość rozwoju całego układu lokalnego. Zgodnie z teorią klastra przestrzenna koncentracja powiązanych kooperacyjnie przedsiębiorstw (z pokrewnych sektorów produkcyjnych) i ich instytucjonalnego otoczenia, prowadzi wprost do szybszego, trwałego wzrostu danego miejsca (regionu, miasta). Dzieje się tak, ponieważ klaster wytwarza własną dynamikę, uwalnia szereg procesów, z których najczęściej wymieniane to:

- przyciąganie dalszych przedsiębiorstw z sektorów pokrewnych oraz firm uzupełniających,
- dynamiczne tworzenie się nowych firm (w tym odłamów przedsiębiorstw) dzięki niższym kosztom wejścia na rynek,
- tworzenie się i wzrastanie wyspecjalizowanej siły roboczej dostępnej dla miejscowych firm,
- ciągłe doskonalenie się firm (proces uczenia się) i specjalizacja - wymuszone zwiększoną konkurencją (wiele zakładów tej samej branży),
- dyfuzja innowacji i wiedzy technicznej dzięki współpracy, bezpośrednim kontaktom,
- firm, wymianie doświadczeń, przepływie pracowników, pomysłów, etc.,
- rosnące powiązania firm z otoczeniem instytucjonalnym (uniwersytetami, szkołami, samorządem).

Procesy te wzajemnie się przenikają i wpływają na zwiększenie dynamiki rozwoju. W rezultacie podnosi się przewaga konkurencyjna danego miejsca w skali krajowej,

a nawet międzynarodowej. Należy zaznaczyć, że klastry odnosić się mogą tak do przemysłów wysokich technologii, jak i do produkcji nisko przetworzonej a także sektora

usług. Powstawanie klastra jest zawsze związane ze swoistym procesem aglomeracji, jednak nie każda aglomeracja posiada klastry. Teoria klastrów jako mechanizmu dynamicznego rozwoju regionalnego, została przebadana i zweryfikowana na przestrzeni ostatnich 10 lat w wielu krajach świata. Podejście to zostało także skutecznie przeniesione na praktykę rozwoju regionalnego. Mimo iż, co należy stanowczo podkreślić, tworzenie się klastrów jest spontanicznym procesem rynkowym, to władze lokalne i regionalne starają się ten proces ułatwić i wspomagać. Wiele samorządów, czy władz regionalnych, jak również organizacji międzynarodowych (OECD, UE) rozpoczęło świadomą, skuteczną politykę identyfikacji klastrów oraz ich wspierania.

Klastry kreują nowy model myślenia o lokalizacji firmy, pozwalający lepiej zrozumieć zjawisko konkurencyjności w jej nowym, bardziej globalnym wydaniu. Są one swoistym kompromisem pomiędzy regionalizacją a globalizacją, konkurowaniem a partnerstwem, doskonale wpisując się w nurt badań nad przedsiębiorstwem kooperatywnym. Wzrost konkurencji zwiększa potrzebę uczenia się i koordynacji działań w zakresie pozyskiwania komplementarnych zasobów.

Klastry mogą być szansą na poprawienie pozycji poszczególnych firm, a także elementem dynamizującym rozwój całego regionu. Aby jednak mogły być postrzegane jako wiarygodny partner, klaster powinien mieć jasną, umocowaną prawnie strukturę organizacyjną i posiadać fachowych, kompetentnych przedstawicieli (zarząd, broker sieciowy). O formie i zasadach współpracy będą jednak decydować jego członkowie.

Szczecin, ze względu na swoje położenie geograficzne – miasto portowe, graniczne, leżące na przecięciu naturalnych szlaków transportowych z zachodu na wschód
i z południa na północ, w sposób naturalny predysponowany jest do wyznaczania kluczowej roli transportu w gospodarce regionalnej. Przemawia to za możliwością wykrystalizowania się na tym obszarze klastra transportowo-spedycyjno-logistycznego (klastra TSL). Klaster zgodnie ze swoją definicją i ideą jest układem gospodarczym, charakteryzującym się stosunkowo otwartą formą, a także niskimi barierami wejścia i wyjścia. Nie oznacza to jednak, że powstanie on samoczynnie (mimo że takie przypadki są powszechne w świecie).

Firmy z sektora TSL w regionie zachodniopomorskim, są to przede wszystkim firmy małe i średnie, i jak wynika z badań przedstawionych w dalszej części pracy dominującą w zarządzaniu tymi firmami filozofią jest filozofia konkurencji a nie kooperacji. Aby wśród istniejących na w danym regionie firm, skupionych wokół jednej branży powstały związki kooperacyjne prowadzące w perspektywie do powstania układu klastrowego, musi zaistnieć gdzieś w przestrzeni ekonomicznej i mentalnej menadżerów podejmujących decyzje ekonomiczne impuls i platforma takiego porozumienia.

W regionie zachodniopomorskim wśród firm transportowo spedycyjnych płaszczyzną takiej konsolidacji może być na przykład Port rozumiany nie jako Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., lecz jako tradycyjna przestrzeń funkcjonowania wielu przedsiębiorstw transportowych i jako symbol siły miasta

Szczecina. Szczególne miejsce portu wynika także z położenia w korytarzu transportowym i ilości generowanych ładunków. Strategia regionu powinna zmierzać w kierunku, który generuje jak największą ilość masy ładunkowej do portu. Port w sposób naturalny łączy i integruje różne gałęzie transportu zarówno w skali międzynarodowej, jak i krajowej oraz regionalnej. W najbliższych latach będą kontynuowane zmiany w strukturze i wielkości obrotów polskich portów morskich, w tym z jednej strony postępujący spadek przeładunków towarów masowych, a z drugiej strony dynamiczny wzrost obrotów kontenerowych i drobnicy[1]. Jeśli port szczeciński ma się stać podstawowym i aktywnym elementem lądowo-morskiego łańcucha logistycznego w pakiecie usług, oprócz przeładunku muszą pojawić się wszystkie pozostałe konkurencyjne obszary działalności.

Grupę Kapitałową Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. tworzy Spółka Akcyjna Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście jako jednostka dominująca oraz jedenaście spółek działających na rzecz obsługi ładunków polskiego handlu zagranicznego i tranzytu w obrocie morskim w portach w Szczecinie i w Świnoujściu, jak również towarowego i pasażerskiego ruchu promowego w Świnoujściu. Dwie spośród nich są spółkami zależnymi, a pozostałe to jednostki stowarzyszone. W 2005 r. struktura podmiotowa Grupy Kapitałowej ZMPSiŚ S.A. pozostawała jeszcze bez zmian, jakkolwiek w 2006 r. ulegnie ograniczeniu z uwagi na wdrożenie przekształceń własnościowych, obejmujących 6 spółek eksploatacyjnych. Podstawowy trzon Grupy stanowią spółki przeładunkowe oraz spółka holownicza - realizujące bezpośrednio podstawowe zadania portów w obszarze eksploatacji. Pozostałe, wspomagające realizację procesu przeładunkowego, to spółki zaplecza technicznego oraz spółka wspierająca realizację przeładunków w okresie spiętrzeń zadań, poprzez organizację rezerwy robotników z lokalnego rynku pracy. Jedna natomiast spółka świadczy usługi w zakresie promocji i reklamy portu; jest ona z kolei założycielem spółki, która prowadzi obsługę pasażerów i ładunków drobnicowych w relacjach promowych.

Jednostka dominująca - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., jest podmiotem zarządzającym portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, którego przedmiot działalności, zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich, obejmuje:

- zarządzanie gruntami i infrastrukturą portów, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portów,
- budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej, pozyskiwanie gruntów na potrzeby rozwoju portów,
- świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej,
- zapewnienie odbioru i unieszkodliwiania odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków.

[1] Szerzej: Infrastruktura – klucz do rozwoju, Strategia Gospodarcza Rządu, Warszawa 2002.

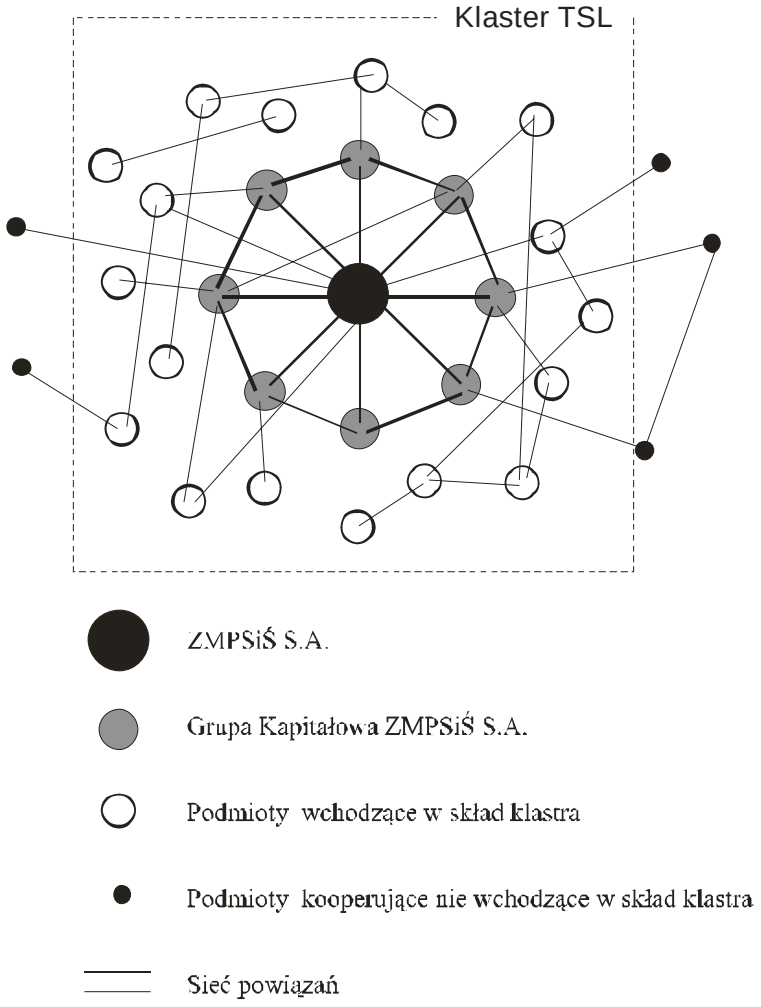
Obok powiązań kapitałowych Zarząd Morskich Portów Szczecin - Świnoujście S.A. rozwija, w ramach Grupy Kapitałowej, równolegle kontakty na płaszczyźnie gospodarczej. Związki gospodarcze wynikają przede wszystkim z relacji, jakie ZMPSiŚ S.A. jako podmiot zarządzający portem (sfera zarządcza) kształtuje względem przedsiębiorstw, świadczących w porcie usługi eksploatacyjne (sfera eksploatacji). Zakres i warunki współpracy gospodarczej określają wieloletnie umowy dzierżawy terenów oraz portowego majątku trwałego. Podstawową grupę dzierżawców majątku ZMPSiS S.A w portach: Szczecin i Świnoujście stanowią spółki eksploatacyjne, powołane w 1991 r. na bazie wydziałów przeładunkowych przedsiębiorstwa państwowego, przy mniejszościowym (pierwotnie 45%) udziale kapitałowym Spółki Akcyjnej Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście. W wyniku późniejszych zmian (1994 r.) nastąpiła koncentracja kapitału rozdrobnionych organizacyjne podmiotów (w grupie spółek operujących w porcie Szczecin nastąpiło ograniczenie ich ilości do 8 podmiotów). Przedmiot działalności spółek eksploatacyjnych zobrazowany został w tab. 1.

Tabela 1
Przedmiot działalności spółek eksploatacyjnych

Lp.	Wyszczególnienie	Rodzaj prowadzonej działalności
1	2	3
I	Spółki eksploatacyjne (mniejszościowy udział ZMPSiŚ SA.)	
1	„Drobnica-Port Szczecin" Sp. z o.o.	usługi przeładunkowe, składowe i manipulacyjne na rzecz drobnicy
2	„Bulk Cargo-Port Szczecin" Sp. z o.o.	usługi przeładunkowe, składowe i manipulacyjne na rzecz towarów masowych i drobnicy
3	„PH Świnoujście" Sp. z o.o.	usługi przeładunkowe, składowe i manipulacyjne na rzecz towarów masowych i drobnicy
4	PUP„Elewator-Ewa" Sp. z o.o.	usługi przeładunkowe, składowe i manipulacyjne na rzecz zbóż i pasz
5	„Zakład Usług Żeglugowych" Sp. z o.o.	usługi na rzecz statków
6	„Infra-Port" Sp. z o.o.	utrzymanie infrastruktury portowej, usługi budowlane, remontowe, transportowe, telekomunikacyjne
7	„PCWM" Sp. z o.o.	remonty urządzeń przeładunkowych, sprzętu zmechanizowanego. Produkcja osprzętu przeładunkowego.
8	"Fast Terminals" Sp. z o.o.	akwizycja ładunków drobnicowych i ich przeładunek z wykorzystaniem operatora portowego
9	"Doker-Port" Sp. z o.o.	organizacja robotników do prac przeładunkowych, głównie w okresie spiętrzeń prac
II	Spółki pozostałe (zależne)	
10	„Polskie Terminale" SA	usługi promocyjno-reklamowe na rzecz portu
11	"Terminal Promowy Świnoujście" Sp. z o.o.	usługi na rzecz promów

Źródło: Sprawozdanie działalności Grupy Kapitałowej ZMPSiŚ S.A. za 2005 r.

Transakcje uregulowane w odrębnych umowach ze spółkami eksploatacyjnymi obejmują dostawę przez ZMPSiŚ S.A. energii elektrycznej, cieplnej, wody i odprowadzanie ścieków, udostępnienie połączeń telefonicznych, odbiór i zagospodarowanie odpadów oraz utrzymanie, eksploatację, nadzór i konserwację urządzeń energetycznych i telefonicznych.



Rysunek 1. Klaster TSL

Źródło: Opracowanie własne.

Powstanie Klastra TSL - z Portem jako naturalnym kluczowym ogniwem, jest podyktowane wzrastającymi wymaganiami co do szybkości, terminowości, niezawodności i kompleksowości usług w tym sektorze. Klaster logistyczny w pakiecie swoich usług oferowanych klientom posiadałby usługi transportowe, składowe, spedycyjne itp. świadczone przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa. Zyski, jakie byłyby w ten sposób generowane przewyższałyby przychody z tradycyjnych funkcji usługowych portu morskiego, czyli głównie z obsługi statków.

Można powiedzieć że port może stać się liderem, który skupi wokół siebie działalność przedsiębiorstw związanych z rynkiem TSL. Wśród kontrahentów Zarządu Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. jest ok. 200 przedsiębiorstw, wśród których znajdują się np. inne porty, uczelnie, przedsiębiorstwa przeładunkowe, spedycyjne, agencyjne, kontroli. Współpraca obejmuje także porozumienia ze stowarzyszeniami, urzędami, izbami gospodarczymi.

Jednak należy pamiętać, że podmioty współpracujące z portem nie zawsze są zlokalizowane na terenie portu. W przypadku klastra TSL odległości te będą zbliżone do granic administracyjnych województwa.

Wyrazem funkcjonowaniu klastra logistycznego powiązanego integralnie z portem będzie świadczenie usług o nowym charakterze jakościowym. Klaster nie stawia przed portem zupełnie nowych zadań, umożliwia jedynie wyższy stopień wewnętrznej i zewnętrznej integracji całego łańcucha transportowego. Działania te mają poprawić szybkość, terminowość i niezawodność dostaw, a także kompleksowość usług. Pojawią się logistyczne pakiety usług stanowiące kombinację usług cząstkowych świadczonych przez podmioty transportowe, składowe, spedycyjne i pozostałe.

Proponowane utworzenie struktury klastra przez firmy działające w sektorze transportowo-spedycyjno-logistycznym przyniosłoby wiele korzyści związanych z przepływem informacji i wymianą technologiczną. Przyspieszyłoby to tempo dyfuzji innowacji i podniosło poziom działalności w regionie zachodniopomorskim. Klaster zlokalizowany

w tym obszarze może stać się bardzo silnym bodźcem to tworzenia przewagi konkurencyjnej, co zaowocuje uzyskaniem wysokiej pozycji klastra w kraju, a w dalszej perspektywie zmusi podmioty do szukania rynków międzynarodowych. Dzięki kooperacja w danej branży przedsiębiorcy mogą uniknąć dublowania swoich wysiłków zarówno w szeroko pojętej walce rynkowej, jak też w innych dziedzinach życia gospodarczego. Istnienie klastra w tym sektorze i tym samym powstanie sieci powiązań między podmiotami, doprowadzi do uporządkowania transportu w regionie, powstania nowych miejsc pracy, podniesienia jakości usług i włączenia regionu szczecińskiego w sieć powiązań logistycznych Polski i Unii Europejskiej.

CONCLUSION

Increased competitiveness in all industrial sectors sharpened by globalization and fall of global supply is forcing companies towards optimization of their business processes and new ways of mergers or partnerships with direct results in decreased business costs. With these strategic alliances new management strategies are formed like Clusters. The networks inherent in these clusters are integral for knowledge generation and diffusion, for technology transfer, for sharing risk and costs, for allowing firms to access new markets and opportunities and, finally, for building comparative advantage in the global market.

Translated by Anna Grabowska-Pieśla, Tomasz Rzewuski

LITERATURA

1. Blakely E.J., Bradshaw T.: Planning local development. Theory and practice, Sage Publications Inc., California 2002;
2. Brdulak H., Gołębiowski T. (red.): Wspólna Europa. Innowacyjność w działalności przedsiębiorstw, Diffin, Warszawa 2003;
3. Brodzicki T., Szultka S., Tamowicz P.: Polityka wspierania klastrów, Niebieskie Księgi 2004/ rekomendacje nr 11, IBnGR, Gdańsk 2004;
4. Infrastruktura – klucz do rozwoju, Strategia Gospodarcza Rządu, Warszawa 2002,
5. Sprawozdanie działalności Grupy Kapitałowej ZMPSiŚ S.A. za 2005 r.