

*Robert Walasek**, *Łukasz Nowakowski***

WPLYW TRANSPORTU DROGOWEGO NA ROZWÓJ KLASTRÓW W ŚWIETLE PROCESÓW GLOBALIZACYJNYCH

WPROWADZENIE

We współczesnym świecie żadna organizacja nie działa w próżni. Dynamiczne zmiany, jakie zachodzą w otoczeniu wpływają na różnorodne procesy związane z funkcjonowaniem przedsiębiorstw¹. Czynnikiem, które mają największy wpływ na konieczność prowadzenia zmian w przedsiębiorstwie jest postępująca w szybkim tempie ogólnoswiatowa globalizacja oraz rozwój technologiczny². Globalizacja jako jedna z wartości epoki postmodernizmu tworzy nowe wyzwania dla zarządzania logistycznego, a w szczególności dla szybko rozwijającej się na międzynarodowym rynku gałęzi TSL.

Dynamiczny rozwój różnych gałęzi transportu powoduje, iż współcześnie dostęp do niego stał się praktycznie nieograniczony. W ostatnich latach obserwujemy duży wzrost liczby nowopowstałych przedsiębiorstw zajmujących się zawodowo transportem, w szczególności transportem drogowym. Europejski rynek transportowy intensywnie ewoluje w kierunku liberalizacji dostępu, ujednoczenia relacji ekonomicznych, finansowych, technicznych i socjalnych, wzrostu interoperacyjności i jednolitych zasad konkurencji wewnątrzgałęziowej oraz międzygałęziowej. Działania te zmierzają przede wszystkim do zwiększania

* Dr, adiunkt, Zakład Logistyki, Wydział Zarządzania, UŁ.

** Mgr, doktorant, Zakład Logistyki, Wydział Zarządzania, UŁ.

¹ B. Gregor, M. Stawiszynski, *Marketingowe aspekty wykorzystania Internetu w przedsiębiorstwie turystycznym*, [w:] A. Tubielewicz (red.), *Electronic Commerce. Teoria i zastosowania*, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2002, s. 59.

² Ph. Kotler, *Kotler o marketingu. Jak kreować i opanować rynki*, Wyd. PSB, Kraków 1999, s. 18.

konkurencyjności wewnątrz systemu transportowego i efektywności transportu³. Pomimo narastającej globalizacji, a co za tym idzie ujednolicania procedur oraz prawa spedycyjnego, większość polskich przedsiębiorstw transportowych ma problemy z wejściem na rynki międzynarodowe. Być może wynika to z tego, iż zdecydowana większość polskich przedsiębiorstw to przedsiębiorstwa małe, operujące z reguły na rynkach lokalnych lub regionalnych. Aby zmienić istniejącą sytuację, przedsiębiorstwa dążą do integracji, dostosowując swoje działania do potrzeb rynkowych tworząc tzw. klastry transportowe. Konsekwencją łączenia się w klastry jest silne wzajemne oddziaływanie przedsiębiorstw w sferze ekonomiczno-rynkowej, prawnej oraz społeczno-kulturowej⁴. W ujęciu logistycznym, oddziaływanie to przejawia się przede wszystkim poprzez zmiany na rynku transportowo-spedycyjnym, pracy, dóbr oraz obowiązujących norm i wartości w społeczeństwie. Siła i intensywność działalności klastra zależy od takich kryteriów jak: pewność lub niepewność otoczenia, jego stabilność lub niestabilność oraz złożoność lub prostota. Zmienność otoczenia wymuszają na przedsiębiorstwach podjęcie działań adaptacyjnych⁵. Jak twierdzi S. Robbins, przedsiębiorstwa muszą być innowacyjne i elastyczne, skłonne do szybkiego reagowania na zmiany⁶.

Jak wskazują międzynarodowe badania, skupiskami działalności gospodarczej, które charakteryzują się wysoką innowacyjnością i konkurencyjnością są właśnie klastry. Występowanie struktur klastrowych wpływa korzystnie nie tylko na rozwój gospodarczy danego regionu, czy też kraju, ale przede wszystkim prowadzi do wzrostu efektywności całej organizacji. Zjednoczenie przedsiębiorców transportu drogowego w klastrze, niewątpliwie przyczynia się do wzmocnienia ich pozycji konkurencyjnej wobec przedsiębiorstw niezrzeszonych, jednocześnie umożliwiając im konkurowanie wewnątrz klastra. Dlatego też przedsiębiorstwa transportowe, które funkcjonują w warunkach ujednoliconego rynku unijnego, muszą poszukiwać takiej formy współpracy, która z jednej strony pozwala konkurować wewnątrz klastra, a z drugiej – korzystać z wymiernych zalet współpracy⁷.

³ B. Liberadzki, L. Mundur, *Zarys polityki transportowej państwa*, [w:] *Nowe wyzwania – nowe rozwiązania*, Materiały konferencyjne Polskiego Kongresu Logistycznego „Logistics 2008”, Biblioteka Logistyka, Poznań 2008, s. 238.

⁴ R. A. Webber, *Zasady zarządzania organizacjami*, PWE, Warszawa 1982, s. 390–394.

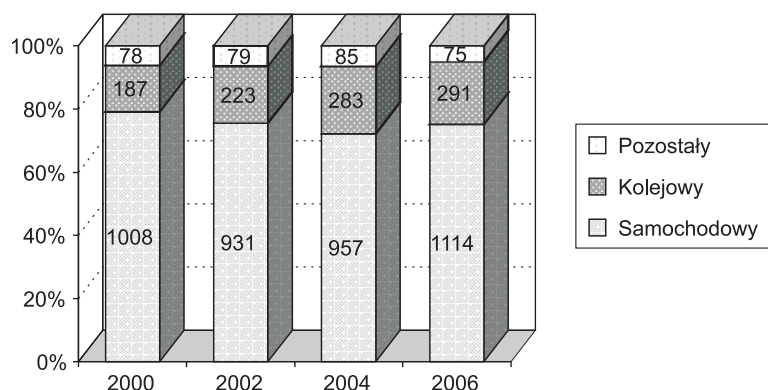
⁵ R. Kapitza, J. F. Hauck, H. Reiser, *An Environment for Decentralized, Adaptive Services: A Blueprint*, material for: 6th International Middleware Conference in Grenoble, France 2005.

⁶ S. P. Robbins, *Zachowania w organizacji*, PWE, Warszawa 1998, s. 28.

⁷ K. Gulda, *Klastry jako szansa dla przedsiębiorczości*, [w:] M. Dzierżanowski, S. Szultka (red.), *Wspieranie rozwoju klastrów w Polsce i za granicą – doświadczenia i wyzwania*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2008, s. 8.

1. ZNACZENIE TRANSPORTU DROGOWEGO W UJĘCIU TERYTORIALNYM

Położenie geograficzne w Europie Środkowej sprawia, że Polska posiada jeden z najważniejszych traktów komunikacyjnych w Europie. Na jej obszarze krzyżują się szlaki tranzytowe wiodące z Europy Zachodniej do Europy Wschodniej i w kierunku Azji Wschodniej oraz szlak z Europy Północnej do obszarów basenu Morza Śródziemnego. Dlatego też transport ma znaczenie strategiczne, ważne nie tylko dla rozwoju państwa, ale przede wszystkim dla obywateli. Rola ta wynika z tego, że transport jest podstawowym czynnikiem zwartości przestrzennej, wpływa aktywizująco na rozwój regionów i obywateli⁸. Podstawową gałęzią transportu lądowego w Polsce jest transport samochodowy, który odgrywa dominującą rolę w przewozie ładunków. W przewozie towarowym jego wzrastający systematycznie, ale konsekwentnie udział sięga dziś około 76% wszystkich przewozów lądowych, co stanowi ok. 12% dochodów budżetu państwa⁹. Według raportu z 2007 r. transportem samochodowym w Polsce w 2006 r. przewieziono ponad 1 114 mln ton ładunku, w stosunku do 366 mln ton przewiezionych innymi środkami transportu (por. wykres 1)¹⁰. Przy-



Wykres 1. Przewozy ładunków według rodzaju transportu w przekroju czasowym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Logistyka w Polsce – Raport 2007*, red. I. Fechner, G. Szyszko, Biblioteka Logistyka, Poznań 2008.

⁸ B. Liberadzki, L. Mundur, *Zarys polityki...*, s. 239.

⁹ J. Piechociński, *Transport drogowy w Polsce*, Materiały Sejmowej Komisji Infrastruktury, Warszawa 2008.

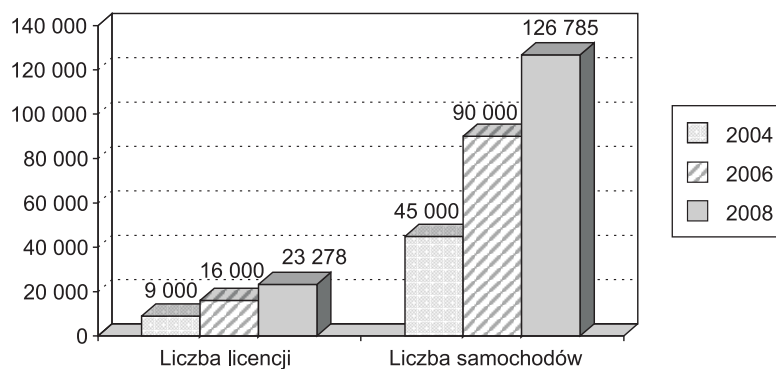
¹⁰ *Logistyka w Polsce – Raport 2007*, red. J. Fechner, G. Szyszko, Biblioteka Logistyka, Poznań 2008, s. 69.

chody z usług transportowych drogą lądową osiągnęły w 2006 r. 28 567,1 mln zł (73,6% ogólnego przychodu ze środków transportu), gdzie w 1995 r. przychód ze środków transportu drogą lądową wynosił zaledwie 6 748,7 mln zł. Prawdopodobnie wynik ten (28 567,1 mln zł) byłby o wiele większy, gdyby w Polsce poziom infrastruktury, w porównaniu z krajami zachodnimi, nie był tak niski. Brak autostrad, dróg przystosowanych do nacisku 115 kN/oś, słabo rozwinięta sieć moteli, hoteli oraz magazynów, jak również brak odpowiedniej polityki regulującej modernizację istniejących dróg to wszystko ogranicza zyskowność całej branży.

Biorąc pod uwagę tendencje rozwojowe tej gałęzi gospodarki prognozuje się wzrost przewozów ładunków transportem samochodowym na poziomie 2–3% rocznie. Do czynników wpływających na tak dynamiczny rozwój należą przede wszystkim: szybkość przewozu, szczególnie na krótkich i średnich odległościach, łatwość docierania praktycznie w każde miejsce, dyspozycyjność taboru, jak również duża elastyczność w relacjach z klientem. Terminowość i punktualność wykonywania przewozów, jak i wysoka operatywność usługowa polegająca na dostępności dużej liczby taboru o pełnej specjalizacji, to kolejne cechy, dzięki którym transport drogowy jest tak popularną i ekspansywną gałęzią transportu. W sytuacji dużego zróżnicowania gałęzi transportowej oraz rozproszenia terytorialnego magazynów zdawczych, forma integracji wielu różnych przedsiębiorstw w klastry jest jak najbardziej zasadna. Rozbudowane punkty węzłowe składające się z różnych przedsiębiorstw świadczących usługi logistyczne wykonują wiele prac związanych z obsługą przepływu produktów pomiędzy nadawcami i odbiorcami. W przypadku gałęzi transportowej, w klastrach występuje naturalna łatwość pozyskania przez nadawców ładunków odpowiednich przedsiębiorstw (szczególnie w przypadku transportu drogowego), które we właściwy sposób i odpowiednim środkiem transportu przewiozą, jak również połączą i rozłączą strumienie ładunków, zmagazynują oraz przepakują wyroby. Ta naturalna łatwość wynika ze struktury klastra, w której skupienie przedsiębiorstw wielu profesji pozwala w pełni zaspokoić potrzeby i preferencje potencjalnego klienta. Ponadto, wspólna polityka transportowa Unii Europejskiej zakłada równoważenie udziału poszczególnych gałęzi transportu oraz lepszego wykorzystania potencjału przewozowego, co także przyczyni się do tworzenia konkurencyjnych wobec siebie klastrów transportowych. Dodatkowym czynnikiem sprzyjającym integracji terytorialnej jest fakt, iż w najbliższych latach możemy spodziewać się wzrostu udziału transportu samochodowego w transporcie ładunków, w szczególności na długich dystansach, chociażby za sprawą idei reaktywacji transportu drogowego na „jedwabnym szlaku” łączącego Europę i Azję¹¹.

¹¹ K. M a d e j, *Jedwabny szlak – reaktywacja*, Spedycja Transport Logistyka, PPWP, Warszawa 2009, s. 68–69.

Reguły panujące na rynku, ściśle regulowane przez Unię Europejską oraz przez każde z osobna państwo wchodzące w jej skład, powodują nasilenie się konkurencji wewnątrz sektorowej. Rezultatem tego jest szybki wzrost liczby przedsiębiorstw transportowych (por. wykres 2), jak również samej floty samochodów ciężarowych. Jednak do sprawnego realizowania przewozów, a tym samym konkurowania w transporcie drogowym, konieczne jest nie tylko posiadanie odpowiedniego taboru, kierowców czy też spedytorów, ale również całego grona przedsiębiorstw, osób, które pośrednio lub bezpośrednio świadczą dodatkowe usługi, między innymi: dostawców paliw, dostawców części zamiennych, pracowników serwisów naprawczych itd. Grono związanych bezpośrednio i pośrednio z transportem drogowym w Polsce to około 1,5 mln osób, stanowiących duży sektor gospodarczy¹². Zatem, integracja klastrowa przedsiębiorstw niewątpliwie pozwala im silniej oddziaływać na konkurencję poprzez tworzenie odpowiedniej polityki działania wobec potencjalnych i obecnych klientów.



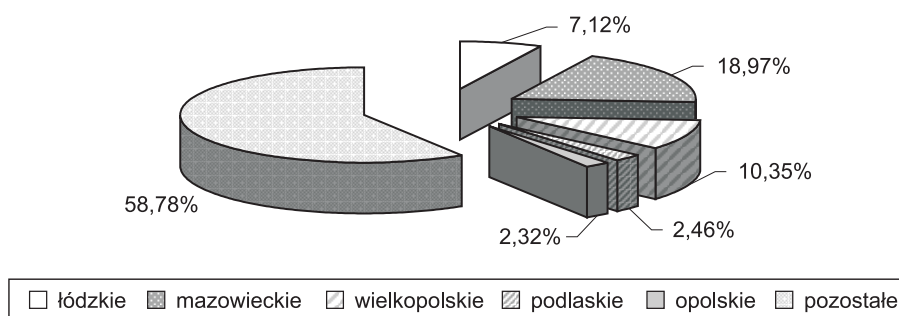
Wykres 2. Porównanie liczby licencji oraz liczby samochodów w latach 2004–2008

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Raport na temat funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego*, BOTM 2010, www.botm.gov.pl

Kolejnym czynnikiem, przemawiającym za tworzeniem klastrów transportowych jest stale rosnąca liczba przedsiębiorstw, a tym samym floty transportu drogowego. W 2004 r. na terenie Polski licencję wspólnotową na przewozy towarów posiadało niecałe 9 tysięcy przedsiębiorstw transportowych, które dysponowały liczbą około 45 tysięcy pojazdów. Natomiast już w 2008 r. liczba przedsiębiorstw operujących w branży transportowej na rynkach międzynarodowych przekroczyła 23 tysiące, a liczba samochodów poziom 126 tysięcy pojazdów. Wynika z tego, iż w ciągu czterech lat, od 2004 do 2008 r., liczba przedsiębiorstw wzrosła ponad dwukrotnie, a liczba pojazdów prawie trzykrotnie.

¹² J. Piechociński, *Transport drogowy...*

Jednak dynamiczny wzrost liczby przedsiębiorstw zajmujących się transportem międzynarodowym w skali całego kraju nie był ściśle skorelowany z rozwojem tej gałęzi w poszczególnych województwach (por. wykres 3). Województwem, w którym rozwój był największy było województwo mazowieckie, z dominującym w nim miastem stołecznym Warszawą. W województwie tym w 2006 r. było zarejestrowanych prawie 19% ogólnej liczby pojazdów ciężarowych przypadających na całą Polskę.



Wykres 3. Liczba samochodów ciężarowych w podziale na wybrane województwa

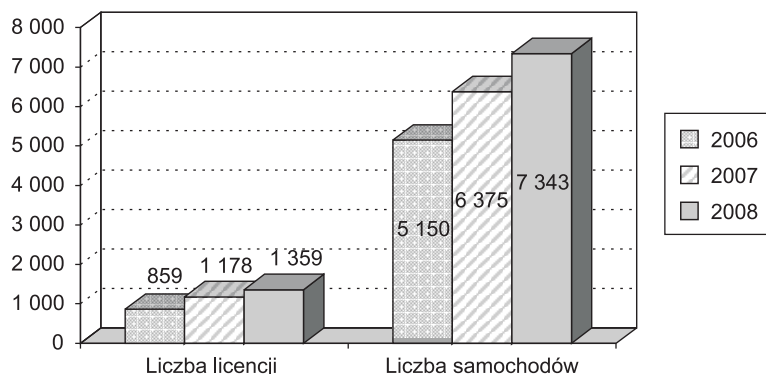
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Transport – wyniki działalności w 2006 r.*, GUS, Warszawa 2007.

W dalszej kolejności znajdują się według liczby zarejestrowanych samochodów ciężarowych, województwo wielkopolskie (ponad 10%) i województwo łódzkie (powyżej 7%). Rozkład zmiennych w badanej próbie nie jest przypadkowy. Prawa ekonomii potwierdzają zależność, iż województwa, które przodują w aktywności gospodarczej muszą posiadać większą liczbę środków transportowych niezbędnych do obsługi ładunków, w stosunku do słabiej rozwijających się województw¹³. Sytuacja taka wysuwa naturalną konieczność podnoszenia poziomu świadczenia usług transportowych w województwach mniej aktywnych gospodarczo. Tym bardziej, iż duże rozproszenie firm transportowych w tych województwach zmniejsza ich konkurencyjność wobec przedsiębiorstw bardziej zorganizowanych z województw przodujących. Zatem integracja klastrowa pozwoliłaby im nie tylko na sprawne i kompleksowe świadczenie wyspecjalizowanych usług logistycznych w swoim województwie, ale dodatkowo podniosłaby poziom rozwoju gospodarczego całego regionu.

Z literatury przedmiotu, jak również z prezentowanych różnego rodzaju danych wynika, iż województwo łódzkie jest jednym z najszybciej rozwijających

¹³ *Logistyka w Polsce...*, s. 58.

się obszarów gospodarczych w Polsce. W ostatnich latach w Łódzkiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej, a także w podstrefach na terenie całego województwa działalność rozpoczęły nowe podmioty gospodarcze, których powstanie zapoczątkowało rozwój przedsiębiorstw z branży TSL (por. wykres 4).



Wykres 4. Liczba licencji i samochodów wykorzystywanych w międzynarodowym towarowym transporcie drogowym w województwie łódzkim w latach 2006–2008

Źródło: Jak do wykresu 2.

W 2006 r. w województwie łódzkim było zarejestrowanych niecałe 900 przedsiębiorstw zajmujących się zawodowo przewozami międzynarodowymi. W roku następnym liczba przewoźników międzynarodowych wzrosła o kolejnych 300, a w 2008 r. wyniosła nieco ponad tysiąc przedsiębiorstw. Jednocześnie liczba zarejestrowanych pojazdów wzrosła w ciągu dwóch lat o ponad dwa tysiące i wyniosła w 2008 r. ponad siedem tysięcy samochodów ciężarowych.

2. ZALEŻNOŚCI PRZYCZYNOWO-SKUTKOWE TWORZENIA KLASTRÓW TRANSPORTOWYCH W POLSCE

Dynamizacja rozwoju branży transportowej powoduje konieczność tworzenia klastrów transportowych. Konieczność ta uwarunkowana jest nie tylko rozwojem branży, ale przede wszystkim potrzebami całej gospodarki w tym wyspecjalizowanych gałęzi czy też regionów. Współczesny rynek usług logistycznych jest podatny na integrację zarówno w wymiarze branżowym, jak i geograficznym¹⁴. Efektem globalizacji rynku usług logistycznych jest redukcja

¹⁴ A. Brzozowska, M. Starostka-Patyk, *Kierunki rozwoju centrów logistycznych w Europie*, [w:] T. Markowski (red.), *Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju*, PAN KPZR, Zeszyt 225, Warszawa 2006, s. 66.

liczby ogniw w łańcuchu logistycznym, a co za tym idzie wzrost znaczenia terminowości dostaw, czyli roli międzynarodowych przewozów transportowych. Z doświadczeń różnych krajów, gdzie zaobserwowano występowanie struktur klastrowych wynika, że samo istnienie klastrów wpływa w sposób stabilizujący na gospodarkę, niwelując różnice w poziomie rozwoju gospodarczego wielu regionów. Z praktyki gospodarczej wynika, iż skoncentrowane grupy przedsiębiorstw są bardziej efektywne od pojedynczych podmiotów gospodarczych, a taką właśnie formę funkcjonowania rynkowego zapewnia klastery. W literaturze przedmiotu funkcjonuje szereg definicji klastra jak również jego klasyfikacji. Do wspólnych cech, integrujących większość definicji należy m.in.: występowanie koncentracji przestrzennej oraz powiązań i interakcyjności, a przede wszystkim konkurencji i kooperacji między przedsiębiorstwami.

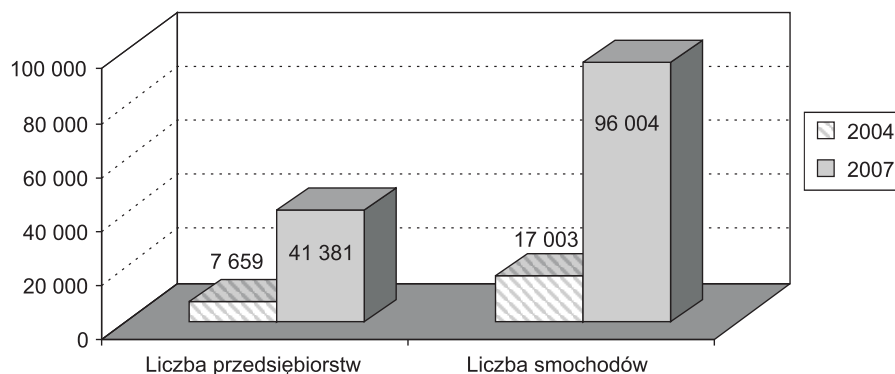
To właśnie integracja, łączenie się oraz kooperacja przedsiębiorstw transportowych sprzyja rozwojowi zarówno rynków krajowych, jak i międzynarodowych. Dążenie przedsiębiorstw transportowych (szczególnie transportu drogowego) we współczesnym świecie do prowadzenia działalności w formie klastrowej, to niewątpliwie szansa do ustabilizowania, jak i umacniania ich pozycji na rynku unijnym. Kluczowe znaczenie dla ich funkcjonowania ma innowacyjność, która determinuje tworzenie współczesnej wiedzy oraz *know-how*. Jednak coś, co wydaje się być rzeczą oczywistą, w Polsce staje się trudne do zrealizowania. Szereg barier i ograniczeń występujących na polskim rynku usług transportu drogowego utrudnia wzajemną współpracę przedsiębiorstw oraz przyczynia się do hamowania ekspansji tej gałęzi na rynki światowe.

Jednym z głównych czynników, które ograniczają współpracę między polskimi firmami transportowymi jest występowanie dużego zróżnicowania na rynku przewoźników. Polski rynek towarowy transportu drogowego opiera się na działalności przedsiębiorstw małych, często rodzinnych, posiadających niewielką flotę samochodową. Około 90% z nich to przedsiębiorstwa posiadające poniżej 10 pojazdów, a tylko około 3% podmiotów gospodarczych, zajmujących się zawodowo przewozami, posiada ponad 50 samochodów transportowych. Tak duża dysproporcja w liczbie posiadanych samochodów stanowi znaczące utrudnienie, skutecznie ograniczając współpracę przedsiębiorstw przewozowych w Polsce. Niewątpliwie sytuacji nie poprawia brak wiodącej organizacji zrzeszającej wszystkie przedsiębiorstwa transportowe razem, która oprócz integracji, nadawałaby odpowiedni kierunek i tempo rozwoju tej gałęzi gospodarki.

W Polsce istnieje ok. 27 różnych zrzeszeń, związków i stowarzyszeń skupiających przedsiębiorstwa transportowe. Z reguły są to instytucje funkcjonujące na terenie danego województwa, regionu czy też specjalnie wydzielonego obszaru. Jedną z prężniejszych form funkcjonującą na terenie Polski jest Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych z siedzibą w Warszawie.

Zrzeszenie to skupia około 4 tys. zarejestrowanych przedsiębiorstw zajmujących się międzynarodowym transportem drogowym z 23 tysięcy zarejestrowanych w 2008 r. Brak obowiązku przynależenia do ZMPD powoduje, iż przedsiębiorstwa skupione w innych zrzeszeniach bądź też funkcjonujące samodzielnie konkurują ze sobą, tym samym ograniczając zakres wzajemnej współpracy. W tej sytuacji właściwą formą funkcjonowania przedsiębiorstw byłoby skupienie ich w jednej strukturze, a mianowicie w formie klastra transportowego. Klaster, w przeciwieństwie do zrzeszenia, obejmuje różne instytucje, stowarzyszenia i organizacje wzajemnie się uzupełniające, powiązane ze sobą zarówno biznesowo, jak i naukowo, których celem jest wzmocnienie danej gałęzi i osiągnięcie wymiernych efektów rynkowych. Struktura klasterowa dąży do stworzenia innowacyjnej sieci współpracy w regionie celem zapewnienia wzrostu poziomu innowacyjności i konkurencyjności przedsiębiorstw. Ponadto, funkcjonowanie przedsiębiorstw w tej strukturze wzmacnia powiązania między lokalnymi firmami i otoczeniem instytucjonalnym oraz reprezentuje ich interesy biznesowe wobec organów państwowych, samorządowych czy innych organizacji krajowych i zagranicznych.

Kolejną barierą ograniczającą wzajemną współpracą oraz kooperowanie przedsiębiorstw transportu drogowego (innych gałęzi również) na rynku polskim jest występowanie tzw. nadpodaży usług transportowych. Wraz z przystąpieniem w 2004 r. Polski do Unii Europejskiej nastąpiło otwarcie międzynarodowego rynku transportowego. W związku z tym, w Polsce nastąpił boom na tworzenie nowych przedsiębiorstw transportowych, co spowodowało gwałtowny wzrost liczby samochodów przeznaczonych do przewozu ładunków (por. wykres 5). Sytuacja ta doprowadziła do takiego rozwoju transportu drogowego, że przedsiębiorstwa na nowy samochód ciężarowy czy też ciągnik siodłowy wraz z naczepą musiały oczekiwać nawet do 1,5 roku. Ten dynamiczny rozwój był jednym z czynników, które spowodowały jeszcze większy rozłam w branży przewozowej. Przedsiębiorstwa transportowe, będąc na fali nieograniczonego popytu na swoje usługi, unikały współpracy pomiędzy sobą celem osiągnięcia większych zysków. Jednak taka sytuacja nie trwała długo. Kryzys gospodarczy ostatnich lat spowodował znaczne spowolnienie i ograniczenie popytu na usługi transportowe, co w konsekwencji doprowadziło do załamania się gałęzi transportowej. Tendencja wzrostowa liczby przewoźników i floty samochodowej oraz spowolnienie gospodarcze doprowadziły do nadpodaży usług przewozowych. Owa nadpodaż uwidoczniła się już jesienią 2007 r. Przedsiębiorstwa posiadające znacznie rozbudowaną flotę transportową nie znajdowały pokrycia na swoje usługi, co często kończyło się upadkiem lub częściową likwidacją zakładu. Skutki owego kryzysu najbardziej dotknęły branże: motoryzacyjną, przemysł chemiczny, metalową oraz elektroniczną.



Wykres 5. Liczba przedsiębiorstw oraz samochodów w międzynarodowym przewozie rzeczy w latach 2004 i 2007

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Informacja na temat barier rozwoju sektora transportu drogowego*, Ministerstwo Transportu, Departament Dróg i Transportu Drogowego, Warszawa 2007.

Brak zleceń oraz nadwyżka podaży usług transportu drogowego, doprowadziły do samobójczej dla niektórych przedsiębiorstw konkurencji cenowej. Występowanie silnej konkurencji w branży przewozowej stanowi kolejną barierę w tworzeniu struktur kooperacyjnych (klastrowych) w transporcie. Silna konkurencja to efekt obecności na rynku usług transportowych bardzo dużej nadpodaży tychże usług. Walka cenowa o klienta doprowadziła do drastycznego obniżenia stawek przewozowych na rynku. Przedsiębiorstwa chcąc utrzymać klienta oferowały często stawki na granicy progu rentowności, a i czasami poniżej jego wartości. Konsekwencją takiego działania w dłuższym okresie był spadek rentowności przedsiębiorstw, co doprowadziło wiele z nich do upadku. Część przedsiębiorstw, ratując się przed bankructwem, zredukowało liczbę floty samochodowej sprzedając lub też oddając samochody do firm leasingowych. Jednak mimo tych zmian w dalszym ciągu na rynku występuje nierównowaga pomiędzy podażą zgłaszaną przez przedsiębiorstwa transportowe a popytem wyrażonym w ładunkach rzeczy do przewozu. Taka sytuacja doprowadza do tego, iż na rynku przewozów drogowych w Polsce dominuje nurt konkurencyjności nad kooperacją. Objawia się to tym, że przedsiębiorstwa bardzo rzadko współpracują ze sobą przede wszystkim w zakresie wymiany informacji dotyczącej wolnego ładunku do przewozu. W większości przypadków przedsiębiorstwa transportowe mają podpisane umowy z grupą klientów na obsługę transportową. Małe lub średnie przedsiębiorstwa transportowe świadczą swoje usługi z reguły dla jednej lub dwóch, a w wyjątkowych przypadkach dla trzech (zależy od wielkości i liczby ładunków transportowanych w skali roku) firm klienckich, od których otrzymują stałe zlecenia transportowe. Zazwyczaj

przedsiębiorstwa transportowe wybierają do obsługi firmy produkcyjne czy handlowe, które znajdują się w ich sąsiedztwie. Taki wybór jest korzystny i dla przewoźnika, i dla zleceniodawcy, ponieważ klienci otrzymują do dyspozycji samochód transportowy niemal w każdym momencie, a przewoźnik nie musi ponosić dodatkowych kosztów związanych z dojazdem po załadunek. Takie ładunki nazywane są ładunkami wyjazdowymi. W większości przypadków frach za ładunek wyjazdowy jest płacony za kilometr ładowany, czyli od miejsca załadunku do miejsca rozładunku. Po rozładunku przewoźnik szuka ładunku powrotnego, ponieważ najmniej ekonomiczne są tzw. „puste przeloty”. Właśnie w tej sytuacji można najbardziej zaobserwować brak kooperacyjności pomiędzy przewoźnikami. Często przewoźnicy, dysponując informacją na temat wolnych ładunków, nie przekazują jej innym przewoźnikom, a jeżeli już to sprzedają je za wyższe stawki przewozowe. Przedsiębiorstwa przewozowe zatem nie tylko nie współpracują ze sobą w celu dostarczenia odpowiedniej wartości klientowi (zleceniodawcy), ale na dodatek zaostrzają konkurencję pomiędzy sobą tworząc wewnętrzny handel ładunkami. Niewątpliwie zjednoczenie przedsiębiorstw transportowych w klastrze przyczyniłoby się do nawiązania wzajemnej współpracy, jak również ograniczyłoby ostrą walkę konkurencyjną pomiędzy nimi. W społeczności klastrowej liczyłaby się innowacyjność i kooperacja wszystkich po to, aby wspólnie realizować cele gospodarcze.

3. E-GIEŁDY TRANSPORTOWE JAKO CZYNNIK KSZTAŁTUJĄCY WSPÓŁCZESNE FORMY FUNKCJONOWANIA PRZEDSIĘBIORSTW Z BRANŻY TSL

Obecnie, korzystając z dobrodziejstwa Internetu oraz globalnej sieci WWW, przedsiębiorstwa transportowe, w szczególności transportu drogowego, poszukują ładunków do przewozu nie tylko w sposób konwencjonalny, ale również korzystają z tzw. elektronicznych giełd transportowych. Do takich giełd funkcjonujących na rynku polskim możemy zaliczyć: Logintrans czy Timo-Com. Oferentami na giełdach są podmioty gospodarcze chcące przetransportować jakiś ładunek lub inne przedsiębiorstwa transportowe czy spedycyjne, które dysponują w danym czasie wolnym ładunkiem do zagospodarowania. Odbywa się to z reguły na zasadzie wolnego handlu. Przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjne po zagospodarowaniu swojej floty pojazdów, a posiadające nadwyżkę ładunków do przewozu szukają wolnych pojazdów wśród innych przedsiębiorstw przewozowych. Jednak nie robią tego bezinteresownie. Tak jak już wcześniej zostało wspomniane, przedsiębiorstwo przyjmujące zlecenie transportowe od innego przedsiębiorstwa w większości przypadków uzyskuje mniejszy frach za daną usługę niż wartość zlecenia uzyskana bezpośrednio od

klienta. Różnica stanowi zysk dla przedsiębiorstwa zgłaszającego ładunek do przewozu. Czy takie działania można nazwać współpracą?

Jednak zastosowanie elektronicznych giełd transportowych działających w obrębie danego klastra transportowego mogłoby się przyczynić do stworzenia skutecznych form kooperacji między przedsiębiorstwami transportowymi. Dzięki koncentracji informacji, jak również sprawnej komunikacji pomiędzy przedsiębiorstwami działającymi w strukturze klastrowej, można by było upowszechnić i ujednoczyć procedury wykonywania przewozów poprzez zastosowanie tych samych rozwiązań technicznych. Sytuacja taka byłaby o tyle korzystna, że gwarantowałaby klientowi bez względu na przewoźnika te same procedury i zastosowania przy transporcie tych samych ładunków. Istotnym aspektem przemawiającym za integracją podmiotów funkcjonujących w gałęzi transportu drogowego byłoby zwiększenie siły negocjacyjnej przewoźników wobec innych podmiotów oferujących substytuty dla tej branży. Niewątpliwie silna pozycja negocjacyjna w szczególności w zakresie: zakupu paliw, nabycia części zamiennych, zakupu środków transportu, warunków leasingu, kredytu czy polis ubezpieczeniowych skutecznie wpływałaby na dynamizację rozwoju tejże branży. Dla przykładu: według ZMPD udział paliwa w ogólnych kosztach transportu waha się pomiędzy 40% a 50%. Klastr transportowy, mając silną pozycję rynkową w procesie negocjacji zakupu paliwa dla wszystkich swoich członków zdecydowanie uzyskałby lepsze warunki finansowe niż pojedyncze przedsiębiorstwo (ze względu choćby na ilość kupowanego paliwa). Podobne tendencje występują nie tylko w stosunku do innych substytutów, np.: części eksploatacyjnych, zamiennych czy też ubezpieczeń, ale przede wszystkim do podstawowych produktów stanowiących trzon branży transportu drogowego – samochodów transportowych i ich obsługi serwisowej. Kolejnym aspektem przemawiającym za integracją i kooperacją jest oferowanie usług transportowych dużym koncernom przemysłowym, gdzie wymagana jest gwarantowana liczba samochodów przeznaczonych do ich obsługi. Działania takie niewątpliwie prowadziłyby do zwiększania udziału w rynku, a co za tym idzie do zwiększenia zyskowności nie tylko całego klastra, ale przede wszystkim jego członków, czyli pojedynczego przedsiębiorstwa transportowego – a przecież o to chodzi w globalnym biznesie.

ZAKOŃCZENIE

Efektywność organizacji transportu drogowego determinuje sieć dróg, a także ich jakość. Do 2006 r. w Polsce było 381 tys. km dróg, w tym do stycznia 2007 r. oddano do użytku 756 km autostrad w Polsce¹⁵. Eksperti zgodnie

¹⁵ Dane uzyskane z: *Transport drogowy*, Teleroute a Wolters Kluwer Business 2010, <http://www.teleroute.pl/pl/pl/Header+Pages/Mapa-witryny/transport-drogowy/page.aspx/3726>

podkreślają, że brak sieci dróg o właściwym standardzie stanowi w Polsce poważną barierę rozwojową, hamującą możliwości wykorzystania takich atutów polskiej gospodarki, jak położenie geograficzne czy potencjał rynku. Katastrofalny stan dróg oraz brak u większości z nich odpowiedniej normy naciskowej 115 kN/oś, ogranicza wymianę międzynarodową z państwami unijnymi, co powoduje zmniejszanie liczby polskich przewoźników, a tym samym obniża konkurencyjność tej branży. Sytuacja ta prowadzi do tego, iż w warunkach globalizacji i widocznej likwidacji barier, np.: granic celnych wewnątrz Unii Europejskiej, podział rynku transportowego należy w coraz większym stopniu już nie do przewoźników, ale do międzynarodowych firm logistycznych. Polscy – głównie drobni – przewoźnicy wykonują w znacznej części przewozy na rzecz tych firm, jako podwykonawcy¹⁶. Dlatego też niezwykle istotną kwestią jest wzajemna współpraca i kooperacja przedsiębiorstw transportowych w celu zwiększenia udziału w międzynarodowym rynku, co często prowadzi do podnoszenia zyskowności całej branży. Takie świadome działania doprowadzające do powstania warunków ścisłej współpracy wewnątrz danej grupy mają miejsce w społeczności klastrowej. To w klastrze następuje integracja produktowa, która ma na celu działania w imieniu własnym i na rzecz osób trzecich, co w konsekwencji prowadzi do ujednoczenia norm i warunków technicznych dystrybucji wyrobów i świadczenia usług. Według zwolenników struktur klastrowych, to właśnie w klastrach podmioty rynku – dostawcy, usługodawcy, firmy pokrewnych sektorów oraz instytucje naukowe czy stowarzyszenia branżowe – budują geograficznie skupisko wzajemnych powiązań, dzięki czemu nie tylko motywują się wzajemnie do ciągłego rozwoju i kreatywnych działań, ale i współpracują, poprawiając regionalną efektywność gospodarki¹⁷. Dlatego stworzenie klastra transportowego skupiającego w swoich strukturach przedsiębiorstwa branży TSL powinno stanowić priorytet na najbliższe lata. Przedsiębiorstwa powinny obalić ekonomiczny zabobon, który głosi, że przedsiębiorca działa jedynie w imieniu własnym i wyłącznie na własne ryzyko, bo w klastrze proces tworzenia umów i porozumień jest okazją, aby każde przedsiębiorstwo mogło konkurować ze sobą w warunkach przejrzystości i społecznego nadzoru działań gospodarczych. Dzięki takiemu działaniu stanie się możliwa nie tylko poprawa sytuacji polskich przewoźników na arenie międzynarodowej, ale również możliwa stanie się poprawa infrastruktury drogowej całego kraju. Bo grupa przedsiębiorstw zawsze ma większą siłę oddziaływania na innych, niż pojedyncze przedsiębiorstwo.

¹⁶ Informacje na podstawie opracowania: Instytutu Transportu Samochodowego pt. *Monitoring kosztów przedsiębiorstw samochodowego transportu rzeczy w Polsce*, Warszawa 2005.

¹⁷ M. Skwerek, R. Szymański, *Tworzenie klastra w sektorze transportu jako potencjał innowacyjny regionu na przykładzie Polski*, Uniwersytet Szczeciński 2006 [za:] T. Brodzicki, S. Szulka, *Koncepcja klastrów a konkurencyjność przedsiębiorstw*, „Organizacja i Kierowanie” 2002, nr 4.

LITERATURA

- Brzozowska A., Starostka-Patyk M., *Kierunki rozwoju centrów logistycznych w Europie*, [w:] T. Markowski (red.), *Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju*, PAN KPZR, Zeszyt 225, Warszawa 2006.
- Gregor B., Stawiszyński M., *Marketingowe aspekty wykorzystania Internetu w przedsiębiorstwie turystycznym*, [w:] *Electronic Commerce. Teoria i zastosowania*, pod red. A. Tubielewicz, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2002.
- Gulda K., *Klasy jako szansa dla przedsiębiorczości*, [w:] M. Dzierżanowski, S. Szultka (red.), *Wspieranie rozwoju klastrów w Polsce i za granicą – doświadczenia i wyzwania*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2008.
- Kapitza R., Hauck F. J., Reiser H., *An Environment for Decentralized, Adaptive Services: A Blueprint*, material for: 6th International Middleware Conference in Grenoble, France 2005.
- Kotler Ph., *Kotler o marketingu. Jak kreować i opanować rynki*, Wyd. PSB, Kraków 1999.
- Liberadzki B., Mundur L., *Zarys polityki transportowej państwa*, [w:] *Nowe wyzwania – nowe rozwiązania*, Materiały konferencyjne Polskiego Kongresu Logistycznego „Logistics 2008”, Biblioteka Logistyka, Poznań 2008.
- Madej K., *Jedwabny szlak – reaktywacja*, Spedycja Transport Logistyka, PPWP, Warszawa 2009.
- Monitoring kosztów przedsiębiorstw samochodowego transportu rzeczy w Polsce*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2005.
- Piechociński J., *Transport drogowy w Polsce*, Materiały Sejmowe Komisji Infrastruktury, Warszawa 2008.
- Raport na temat funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego*, BOTM 2010, wer. el.: www.botm.gov.pl
- Robbins P. S., *Zachowania w organizacji*, PWE, Warszawa 1998.
- Skweres M., Szymański R., *Tworzenie klastra w sektorze transportu jako potencjał innowacyjny regionu na przykładzie Polski*, Uniwersytet Szczeciński 2006, [w:] T. Brodzicki, S. Szultka, *Koncepcja klastrów a konkurencyjność przedsiębiorstw*, „Organizacja i Kierowanie” 2002, nr 4.
- Transport drogowy*, Teleroute a Wolters Kluwer Business 2010, www.teleroute.pl
- Webber A. R., *Zasady zarządzania organizacjami*, PWE, Warszawa 1982.

Robert Walasek, Łukasz Nowakowski

Effects of road transport on the development of clusters in the light of globalization processes

Permanent changes around us, resulting from globalization processes, are conducive to rapid development of various branches of economy including the branch of transportation. This development demands creating new principles of competitiveness from enterprises and what is more requires contemporary rules of performing on the market. The new dimension of competitiveness means the competitiveness based on a cooperation which functions on the market as a cluster. Cluster structures profitably influence economy development of the whole region or even of the country but those structures also lead to the increase of effectiveness of the whole organization. Therefore, contemporary transportation enterprises which functions under the consolidated EU market conditions must seek for such a form of cooperation which allows to compete inside the cluster, and also make a use of its rational advantages. This cooperation mainly is conducive to an increase of competitiveness inside the transportation system and its effectiveness as well.