

Praca zbiorowa pod redakcją
Henryka Salmonowicza

**Transport morski w międzynarodowych
procesach logistycznych**

Wydawnictwo Zapol
Szczecin 2012

KOMITET NAUKOWY

Krzysztof Chwesiuk, Elżbieta Gołębska, Andrzej S. Grzelakowski, Marek Grzybowski,
Marek Dylewski, Henryk Salmonowicz (przewodniczący), Janusz Żurek

RECENZENCI

prof. zw. dr hab. Roman Czaplewski
prof. dr hab. Marek Dylewski
prof. zw. dr hab. Janusz Soboń

REDAKTOR NAUKOWY

prof. dr hab. Henryk Salmonowicz

OPRACOWANIE TECHNICZNE

dr Magdalena Sztukiel
mgr Konrad Salmonowicz
Ewa Żukowska

SKŁAD I ŁAMANIE

Marek Szukało, PPH Zapol S.J.

PROJEKT OKŁADKI

Marek Szukało, PPH Zapol S.J.

Transport morski w międzynarodowych procesach logistycznych 2012 © COPYRIGHT BY
Zakład Gospodarki Morskiej i Polityki Transportowej Akademii Morskiej w Szczecinie

ISBN

978-83-7518-418-1

WYDAWNICTWO

PPH ZAPOL Dmochowski, Sobczyk S.J.
al. Piastów 42
71-062 Szczecin

*Teksty napisane przez autorów opublikowane zostały na prawach rękopisu
bez wprowadzania zasadniczych poprawek redakcyjnych i stylistycznych*

Spis treści

Wstęp	7
-----------------	---

Część I • Koncepcje logistyczne w transporcie międzynarodowym

1. ELŻBIETA GOŁEMBSKA – Ważniejsze przesłanki tworzenia koncepcji logistycznych w transporcie międzynarodowym	11
2. CZESŁAWA CHRISTOWA – System zarządzania procesem badań naukowych w zakresie modelowania portowych centrów logistycznych	21
3. MAREK GRZYBOWSKI – Rozwój połączeń intermodalnych z portami regionu Morza Bałtyckiego, Adriatyku i Morza Czarnego. Studia przypadków	35
4. MACIEJ MATCZAK – Logistyczne wyzwania koncepcji zielonych korytarzy transportowych w Europie.	59
5. HENRYK SALMONOWICZ – Zintegrowana logistyka transportu lądowego i logistyka morska jako warunek utworzenia jednolitego obszaru transportu Unii Europejskiej	71
6. IOURI N. SEMENOV – Koncepcja koordynacji zintegrowanych łańcuchów transportowych w przewozach międzynarodowych.	83

Część II • Porty morskie w międzynarodowych procesach logistycznych

1. ANDRZEJ S. GRZELAKOWSKI – Porty morskie w międzynarodowych procesach logistycznych oraz logistycznych łańcuchach i sieciach dostaw	97
2. ANDRZEJ MONTWIŁŁ – Analiza wybranych europejskich centrów logistycznych w kontekście rozwoju funkcji logistyczno-dystrybucyjnej portów morskich.	113
3. JANUSZ DĄBROWSKI, HANNA KLIMEK – Dostępność transportowa a funkcja logistyczna polskich portów morskich	131
4. ERNEST CZERMAŃSKI – Logistyczna koncepcja funkcjonowania suchego portu w Zajączkowie Tczewskim na Pomorzu.	157
5. TOMASZ NOWOSIELSKI – Budowanie konkurencyjności usług logistycznych w obsłudze ładunków konteneryzowanych w portach Gdańska i Gdyni	169
6. HENRYK SALMONOWICZ – Wpływ inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej na logistyczną obsługę portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu.	187
7. MACIEJ CZAPLEWSKI – Zespół portowy Szczecin-Świnoujście jako logistyczny węzeł korytarza Bałtyk-Adriatyk	1972
8. BOGUSZ WIŚNICKI, PIOTR ONYŚKO – Logistyka dostaw przewozów w obsłudze terminalu lng w Świnoujściu.	209
9. KONRAD SALMONOWICZ – Innowacyjność jako podstawa optymalizacji procesów logistycznych w portach morskich	219

Część III • Żegluga morska w międzynarodowych procesach logistycznych

1. DARIUSZ BERNACKI – Żegluga kontenerowa w działalności logistycznej 235
2. ADAM SALOMON – Rola spedytora portowo-morskiego
w transporcie intermodalnym 251
3. MAREK REWIZORSKI – Handel i transport morski na świecie
w latach 2006-2010 – tendencje przemian oraz perspektywy rozwoju 267
4. ADOLF WYSOCKI – Problematyka znoszenia barier i poszukiwania
ułatwień w procesach logistycznych w morsko-lądowym łańcuchu dostaw 291
5. WOJCIECH LEWICKI – Wpływ zastosowania systemów pozycjonowania
na poprawę konkurencyjności transportu morskiego. 299

Część IV • Otoczenie procesów logistycznych w transporcie morskim

1. ANDRZEJ ORYL, MAREK CZERNIS – Reguły rotterdamskie – nowe zasady
przewozu towarów morzem 309
2. PAWEŁ FOEDKE – Transport wodny śródlądowy jako transport
zapleczy portów morsko-rzecznych 323
3. ARKADIUSZ MARCHEWKA – Rozwój powiązań kooperacyjnych
podmiotów gospodarki morskiej na przykładzie Klastra
Morskiego Pomorza Zachodniego 331
4. ARTUR ROMAN POMIANOWSKI – Analiza ruchu pasażerskiego w porcie
Świnoujście na tle portów Gdańsk, Gdynia, Rostock oraz Sassnitz 343
5. MAGDALENA SZTUKIEL – Ocena warunków funkcjonowania
przemysłu stocznioowego w Polsce 353

Wstęp

Zjawiska zachodzące we współczesnej gospodarce światowej, w tym procesy globalizacji, internacjonalizacji i regionalizacji są podstawą wzrostu znaczenia logistyki międzynarodowej. Specyfiką tej logistyki jest planowanie, realizacja i kontrola międzynarodowych przepływów towarów i informacji. W porównaniu z krajowymi procesami logistycznymi zachodzą tu istotne różnice dotyczące podsystemów logistycznych, w tym np.: obsługi zamówień, gospodarki magazynowej, opakowań czy transportu. Problemy te pomaga rozstrzygnąć teoria międzynarodowych koncepcji logistycznych i teorii zarządzania międzynarodowego. Międzynarodowe systemy logistyczne mają charakter bardziej złożony, a otoczenie procesów logistycznych bardzo zróżnicowane. W analizie systemowej kosztów logistyki należy tu uwzględnić nie tylko koszty funkcjonalne (powstające w podsystemach logistycznych), ale także koszty alternatywne, powodowane przez ekonomiczne i polityczne bariery w handlu międzynarodowym. Międzynarodowe systemy logistyczne determinowane są przez ogólne warunki handlu i transportu światowego, ale także warunki specyficzne w poszczególnych ugrupowaniach integracyjnych czy krajach. Do tych pierwszych zaliczyć należy odległości transportu (znacznie dłuższe, obciążone ryzykiem i niepewnością), środki transportu (dominują tu systemy transportu intermodalnego, w powiązaniach międzykontynentalnych większa jest rola środków transportu morskiego, występuje większe zróżnicowanie techniczne środków i struktury kosztów transportu), instytucje (występuje duża dywersyfikacja podmiotów powodująca konieczność sprawnej koordynacji i kontroli działań), dokumenty w handlu i transporcie międzynarodowym (ogromna różnorodność wymagająca standaryzacji i unifikacji), informacje (liczne bariery w ich przepływie, duża rola e-logistyki), warunki prawne (różnorodność przepisów prawnych i uregulowań międzynarodowych), warunki administracyjne (zróżnicowana organizacja oraz sposób przepływu towarów i informacji), warunki techniczne (różnice w polityce inwestycyjnej, parametrach np.: taboru przewozowego czy sieci transportowych), warunki infrastrukturalne (różnorodność polityki transportowej, specyficzna polityka ugrupowań integracyjnych, zróżnicowane możliwości odpraw celnych). W międzynarodowych procesach logistycznych dominują współcześnie koncepcje logistyczne, związane z podmiotowo-przedmiotowym rozpatrywaniem systemów i procesów logistycznych, oparte na działaniach nakierowanych na racjonalne kształtowanie zadanej wielkości oraz koncepcje zorientowane na dynamikę procesów logistycznych i myślenie przekrojowe w zakresie kształtowania zjawisk logistycznych. Zachodzi nieustanny proces poszukiwania nowych koncepcji logistycznych oraz ich konkretyzacji opartych o dobór odpowiadających wymogom procesów międzynarodowych metod, technik i narzędzi logistycznych. Naprzeciw wielu postulatów i rozwiązaniom wychodzi e-logistyka umożliwiająca tworzenie zintegrowanych łańcuchów dostaw. Praktycznym wymiarem nowych trendów w logistyce międzynarodowej jest m.in. zintegrowana logistyka transportu towarowego i logistyka morska, oparte o priorytety najnowszej polityki transportowej Unii Europejskiej,

koncepcja zielonych korytarzy transportowych w Europie, ukierunkowana na zmiany struktury podziału gałęziowego transportu (uwzględniająca zasady zrównoważonego rozwoju systemów transportowych Unii Europejskiej) i nowe koncepcje działalności logistycznej morskich operatorów kontenerowych.

Niniejsza monografia jest kolejnym już dziesiątym zbiorem publikacji naukowych, tym razem pod tytułem „Transport morski w międzynarodowych procesach logistycznych”. Poprzednie monografie to:

- *Nowe uwarunkowania funkcjonowania i rozwoju polskiej żeglugi liniowej i promowej,*
- *Szanse i zagrożenia dla interesów polskich przewoźników liniowych i promowych wynikające z funkcjonowania na wspólnym rynku transportowym Unii Europejskiej,*
- *Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego,*
- *Współczesne rynki frachtowe,*
- *Współczesne przedsiębiorstwa portowe i żeglugowe,*
- *Bałtycki rynek żeglugowy,*
- *Koniunktura w gospodarce światowej a rynki żeglugowe i portowe,*
- *Polska gospodarka morska. Restrukturyzacja. Konkurencyjność. Funkcjonowanie. Rozwój,*
- *Porty i żegluga morska na rynku transportowym Unii Europejskiej.*

Zbiór niniejszy stanowi próbę prezentacji różnych koncepcji, stanowisk i poglądów naukowców i praktyków z kilku ośrodków naukowych Polski, zajmujących się logistyką międzynarodową, w tym logistyką morską. Na całościową strukturę monografii składają się cztery części składowe dotyczące:

- koncepcji logistycznych w transporcie międzynarodowym,
- portów morskich w międzynarodowych procesach logistycznych,
- żeglugi morskiej w międzynarodowych procesach logistycznych,
- otoczenia procesów logistycznych w transporcie morskim.

prof. dr hab. Henryk Salmonowicz
redaktor naukowy monografii

Szczecin, 17 maja 2012

ARKADIUSZ MARCHEWKA

Uniwersytet Szczeciński

Rozwój powiązań kooperacyjnych podmiotów gospodarki morskiej na przykładzie Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego

Streszczenie: Powiązania kooperacyjne w postaci klastrów stanowią w Polsce stosunkowo nowe zjawisko. Ten typ współpracy przedsiębiorstw, uczelni wyższych, samorządu i instytucji otoczenia biznesu dostrzegany jest m.in. w środowisku związanym z gospodarką morską, w szczególności w regionach bezpośrednio graniczących w morzem. Artykuł dotyczy charakterystyki klastra jako powiązania kooperacyjnego podmiotów branży morskiej. W pracy przedstawiona została istota funkcjonowania klastrów oraz geneza, charakterystyka i działalność Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego.

Słowa kluczowe: Klastr Morski Pomorza Zachodniego, klastr, powiązanie kooperacyjne, gospodarka morska.

Wprowadzenie

Postępujące procesy globalizacyjne wymuszają od przedsiębiorstw i regionów ciągłej poprawy konkurencyjności. Wstąpienie do Unii Europejskiej spowodowało znaczącą intensyfikację integracji gospodarczej Polski nie tylko z krajami wspólnoty, ale także z tymi spoza Unii. Dzięki otwartości polskiej gospodarki firmy stają w obliczu silnej presji konkurencyjnej, a samo członkostwo danego kraju w ugrupowaniu integracyjnym nie jest gwarancją pozyskania przewagi konkurencyjnej przez przedsiębiorstwa.

Regiony i przedsiębiorstwa w działaniach zmierzających do wzrostu konkurencyjności wybierają różne metody. Jedną z nich są powiązania kooperacyjne w postaci klastrów, które stanowią przedmiot zainteresowania zarówno nauki, polityki, a przede wszystkim przedsiębiorstw.

Tworzenie oraz działalność klastrów to procesy długotrwałe, stanowiące w wielu krajach, w tym Polsce, stosunkowo nowe zjawisko. Cechy klastrów takie jak: stymulowanie innowacji i konkurencji, wspomaganie rozwoju przedsiębiorczości oraz przyciąganie inwestycji i kapitału sprawiły, że ten typ powiązań kooperacyjnych stał się ważnym narzędziem do realizowania podstawowych założeń europejskiej polityki regionalnej, czego dowodem jest Memorandum

Europejskich Klastrow¹, które prezentuje działania polityczne służące poprawie innowacyjności dzięki klastrom. W dokumencie znalazły się m.in. argumenty przemawiające za promocją inicjatyw klastrowych i istotnością tworzenia warunków sprzyjających ich tworzeniu.

W regionach, o charakterystycznym położeniu geograficznym i potencjale ekonomicznym, tworzą się skupiska podmiotów gospodarczych, których działalność determinowana jest przez ich usytuowanie. Na terenie regionów graniczących bezpośrednio z wodami morskimi, szczególnie rolę w procesach ekonomicznych odgrywa gospodarka morską, a inicjatywy klastrowe nabierają coraz silniejszego znaczenia w jej funkcjonowaniu. Powiązania kooperacyjne o charakterze inicjatyw klastrowych są w ostatnich latach dostrzegane na terenie polskich regionów z dostępem do Morza Bałtyckiego – województwach pomorskim i zachodniopomorskim. Jedną z nich jest inicjatywa regionalnych podmiotów gospodarki morskiej, działających w ramach Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego.

1. Klaster jako forma powiązania kooperacyjnego

Geograficzne, wyspecjalizowane skupiska podmiotów gospodarczych powiązanych ze sobą funkcjonują w gospodarce od wieków. Najstarszy przykład klastra, który został opisany w literaturze, pochodzi z okresu 4000-3500 r. p.n.e., z terenów dzisiejszego południowego Iraku, gdzie znajdowało się skupisko miast sumeryjskich. Na tym obszarze istniały specjalnie wydzielone okręgi dla ściśle określonych rodzajów rzemiosła oraz wyspecjalizowane rynki z określonymi metodami zarządzania produkcją i wymianą dóbr i usług².

Wśród pierwszych twórców idei klasteringu znalazł się neoklasyczny ekonomista Alfred Marshall, który w pracy pt. „*Principles of Economy (1890)*” zwrócił uwagę na koncentrację niektórych przemysłów w określonej lokalizacji. Autor w swojej pracy podjął temat okręgów przemysłowych, przez które rozumiał regionalne skupiska przedsiębiorstw tej samej lub komplementarnej branży, podkreślając, że koncentracja firm prowadzi do wielu korzyści zewnętrznych zarówno dla firm, jak i całego regionu (terytorium)³. Wskazywane przez Marshalla bliskość do dostawców wyspecjalizowanych zasobów i wyspecjalizowanej siły roboczej, pozwalała firmom nabywać je po niższych cenach, co można określić jako pieniężne efekty zewnętrzne⁴.

Powszechnie uznaje się, że pojęcie „klastra” zostało wprowadzone do nauk ekonomicznych przez M.E. Portera, według którego procesy globalizacji sprawiają, że przewagi konkurencyjnej nie osiągają pojedyncze firmy, ale ich skupiska nazywane „clusters”, co w języku angielskim oznacza grona. Porter definiuje grono jako „znajdującą się w geograficznym sąsiedztwie grupę przedsiębiorstw i powiązanych z nimi instytucji zajmujących się określoną dziedziną, połączoną podobieństwami i wzajemnie się uzupełniającą”⁵. Autor definiuje klaster jako „geograficzne

¹ The European Cluster Memorandum, Promoting European Innovation through clusters, An Agenda for Policy Action, The High Level Advisory Group on Clusters, 2008.

² Skawińska E., Zalewski R. I., Klastry biznesowe w rozwoju konkurencyjności i innowacyjności regionów. Świat – Europa – Polska, PWE, Warszawa 2009, s. 19.

³ Mikołajczyk B., Kurczewska A., Fila J., Klastry na świecie. Studia przypadków, Difin, Warszawa 2009, s. 14.

⁴ Gorynia M., Jankowska B., Klastry a międzynarodowa konkurencyjność i internacjonalizacja przedsiębiorstwa, Difin, Warszawa 2008, s. 30-31.

⁵ Porter M.E., Porter o konkurencji, PWE, Warszawa 2001, s. 248.

skupiska wzajemnie powiązanych jednostek gospodarczych, producentów finalnych produktów, wyspecjalizowanych dostawców, jednostek usługowych, firm działających w pokrewnych sektorach i związanych z nimi instytucji w określonych dziedzinach, konkurujących i współpracujących między sobą⁶. W ujęciu Portera za najważniejsze cechy klastra można uznać⁷:

- pokrewieństwo sektorowe, oznaczające podobieństwo technologiczne, wspólność dostawców i klientów, czyli określony zakres działalności;
- związki występujące w łańcuchu wartości – od zapotrzebowania w surowce do łańcuchów dystrybucyjnych i klientów;
- geograficzny zasięg – na ogół bliskie sąsiedztwo regionalne, ale dopuszczana jest przynależność firm z całego kraju, a nawet z zagranicy;
- różnorodność rodzajów działalności i funkcji, które mogą spełniać współpracujące firmy;
- możliwość włączania się jednostek publicznych (np. uniwersytety, placówki B+R);
- dobrowolność związku, brak ścisłych struktur organizacyjnych związanych z klastrem; członkowie grona zachowują niezależność, a powiązania mają charakter nieformalny.

Według raportu przygotowanego pod patronatem Komisji Europejskiej w 2003 roku, klastry można zdefiniować jako grupy niezależnych przedsiębiorstw i powiązanych z nimi instytucji, które⁸:

- zarówno współpracują i konkurują ze sobą;
- są skoncentrowane geograficznie w jednym lub kilku regionach, choć mogą mieć też zasięg globalny;
- specjalizują się w określonej dziedzinie i wykorzystują wspólne technologie i umiejętności;
- są związane z branżami tradycyjnymi lub opartymi o naukę i innowacje;
- są zinstytucjonalizowane (istnieje koordynator klastra) lub niezinstytucjonalizowane.

W literaturze przedmiotu definicja klastra związana jest z jego różnymi wymiarami⁹:

- klastrer jako skoncentrowane regionalnie forma działalności ekonomicznej firm pochodzących z pokrewnych i uzupełniających się sektorów, często związanych z istnieniem jednostek naukowo-badawczych;
- klastrer jako pionowy łańcuch produkcyjny, dotyczący wąsko zdefiniowanych sektorów, w którym firmy odpowiedzialne są za kolejne ogniwa łańcucha;
- klastrer jako całe, zagregowane branże i sektory.

Klastrer definiowany jest również ogólnie jako zespół firm działających w bliskiej odległości¹⁰.

⁶ Ibidem, s. 246.

⁷ Ibidem, s. 259-279, zobacz też Ekspertyza: Efektywny model funkcjonowania klastrów w skali kraju i regionu, na podst. opracowania A. Sosnowskiej i S. Łobejko przy współudziale Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości, Państwowy Instytut Badawczy – Instytut Technologii Eksploatacji, Radom 2007, s. 3.

⁸ Final Report of the Expert Group on Enterprise Clusters and Networks, The European Commission – Enterprise Directorate-General, Brussels 2003, s. 16.

⁹ Jacobs D., De Man A. P., Clusters, Industrial Policy and Firm Strategy: A Menu Approach, [w:] Technology Analysis and Strategic Management, Vol. 8, No. 4, 1996.

¹⁰ Enright M., Regional Clusters and Economic Development: A Research Agenda, [w:] Staber U., Schaefer N., Sharma B., Business Networks: Prospects for Regional Development, Berlin 1996, s. 191.

Wśród podmiotów kreujących klastry i umożliwiających im działania znajdują się: przedsiębiorstwa, rząd, instytucje finansowe, społeczność badawcza (akademicka), instytucje współpracujące¹¹.



Rys. 1. Czynniki tworzące klastry

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sölvell Ö, Lindqvist G., Ketels Ch., The cluster initiative greenbook, September 2003, s. 18.

Podobnie jak gospodarki, przedsiębiorstwa czy produkty, klastry posiadają swoje fazy (cykle) życia, które są zależne od ich stadium rozwoju. Biorąc pod uwagę to kryterium, wyróżnić można cztery fazy życia klastrów¹²:

1. **Embrionalną** – dotyczy oddolnej inicjatywy przedstawicieli biznesu, którą poprzeć powinno posiadanie kapitału ludzkiego o określonych zdolnościach, kompetencjach i doświadczeniu; inicjatywę może wykazać duże przedsiębiorstwo lub kilka małych, a wzajemna współpraca danych podmiotów w sieci horyzontalnych powiązań i udostępnianie ukrytej własnej wiedzy dzięki zaufaniu, jest podstawą do wykreowania określonej przewagi konkurencyjnej wynikającej z przynależności do klastra;
2. **Wzrostu** – w tej fazie dołączają do grona podmioty z otoczenia produkcyjnego i usługowego, handlowego, instytucjonalnego, powstają nowe firmy w reakcji na popyt i następuje tworzenie lokalnej przewagi konkurencyjnej;
3. **Dojrzałości** – to faza, w której liczba klastrów firm na rynku stabilizuje się lub maleje; obserwowane są procesy koncentracji produkcji i kapitału, a długość tej fazy w dużym stopniu zależy od typu sekcji (branży);
4. **Schyłku** – to faza, w którą klastry mogą wejść z powodu luki informacyjnej na temat rynku zbytu lub niedostosowania do zmian (preferencji konsumentów, trendów światowych, technologii itp.), a przyczyną tego stanu tkwi w braku przedsiębiorczości w przyciąganiu nowej wiedzy i umiejętności; regres klastra ma zawsze charakter indywidualny i niekoniecznie oznacza jego całkowite zakończenie działalności.

¹¹ Sölvell Ö, Lindqvist G., Ketels Ch., The cluster initiative greenbook, September 2003, s. 18.

¹² A Practical Guide to Cluster Development. A Report to the Department of Trade and Industry and the English RDAs by Ecotec Research & Consulting, England's Regional Development Agencies, London 2004, s. 11. Zobacz też Skawińska E., Zalewski R. I., op. cit., s. 177.



Rys. 2. Fazy życia klastrów

Źródło: opracowanie własne na podstawie: A Practical Guide to Cluster Development. A Report to the Department of Trade and Industry and the English RDAs by Ecotec Research & Consulting, England's Regional Development Agencies, London 2004, s. 11.

Rozwój, proces powstawania i kształtowania klastrów zależy od kilku zasadniczych czynników. Zalicza się do nich uwarunkowania geograficzne, historyczne, gospodarcze, polityczne. Do części składowych każdego z czynników wchodzi¹³:

- **uwarunkowania geograficzne** – położenie geograficzne, czynniki naturalne (m.in. klimat), dostęp do określonych zasobów naturalnych, dostęp do infrastruktury wodnej (porty morskie i rzeczne), infrastruktura transportowa;
- **uwarunkowania historyczne** – związane z tradycją danej działalności gospodarczej na określonym terenie oraz dostępem do określonych zasobów naturalnych;
- **uwarunkowania gospodarcze** – potencjał rynku zbytu, kształtowanie się popytu, dostępność i poziom ośrodka naukowego, poziom wykształcenia i koszty związane z dostępnymi zasobami ludzkimi, dostęp do specyficznej wiedzy i wyspecjalizowanych umiejętności, stopień rozwoju rynków finansowych, warunki i koszty prowadzenia działalności gospodarczej;
- **uwarunkowania polityczne** – charakter prowadzonej polityki (poziom ulg i preferencje, intensywność promocji regionu i klastra, dostępne aktywa publiczne), poziom prawodawstwa.

5. Istota funkcjonowania klastra morskiego

Klasy morskie tworzą złożony system, skupiający różnorodne podmioty gospodarcze związane z szeroko rozumianą branżą morską. Zasadniczy cel tworzenia powiązań kooperacyjnych tego typu określić można jako stabilizację warunków działalności i rozwój podmiotów gospodarki morskiej. Pojęcie gospodarki morskiej należy traktować jako wszelką działalność gospodarczą związaną bezpośrednio i pośrednio z wykorzystaniem morza i jego zasobów

¹³ Mikołajczyk B., Kurczewska A., Fila J., Klastry na świecie. op. cit., s. 26.

naturalnych. Do elementów polskiej gospodarki morskiej zalicza się: żeglugę morską, przemysł okrętowy, morski przemysł wydobywczy, żeglugę śródlądową, porty i usługi portowe, rybołówstwo morskie, turystykę morską, usługi morskie oraz administrację morską i śródlądową¹⁴. Klaster morski definiuje się jako sieć przedsiębiorstw, instytucji naukowych innowacyjnych, uczelni i placówek szkoleniowych, wspieranych przez samorządy i władze lokalne i państwowe. Powołuje się go w celu uzyskania wartości dodanej przemysłów morskich w wyniku zintegrowanego użycia zasobów ludzkich, materialnych, finansowych oraz technologii i informacji¹⁵. Definicję klastra morskiego można przedstawić również jako sieć przedsiębiorstw, instytucji naukowych, innowacyjnych, uczelnie oraz samorządy terytorialne, administrację lokalną i centralną, które działają wspólnie na rzecz uzyskiwania wartości dodanej przemysłów morskich¹⁶. W skład klastrów morskich wchodzi trzy zasadnicze obszary, które Komisja Europejska określa następująco¹⁷:

1. **Obszar I** – tradycyjne sektory działalności gospodarki morskiej (żegluga morską, przemysł stoczniowy, porty morskie, systemy przybrzeżne, marynarka wojenna, pozostała działalność o charakterze morskim);
2. **Obszar II** – turystyka morska i rekreacja;
3. **Obszar III** – rybołówstwo morskie (w tym przetwórstwo ryb).

Liczne przykłady struktur klastrowych w Europie Zachodniej, USA, Kanadzie, Australii, Nowej Zelandii świadczą o ważnej roli powiązań klastrowych w zwiększaniu konkurencyjności firm w nich uczestniczących. Koncepcja klasteringu sprzyja tworzeniu połączeń kooperacyjnych między firmami, dostawcami surowców, sprzętu, podwykonawcami, klientami oraz usługodawcami. Przy jednoczesnej specjalizacji (np. morskiej) daje gronu przedsiębiorstw możliwość zwiększenia efektywności, wzmocnienia pozycji rynkowej, zwiększenia elastyczności i możliwości reakcji na zapotrzebowanie rynku, a także stwarza nowe możliwości organizacyjne i umożliwia wymianę doświadczeń¹⁸.

6. Klaster Morski Pomorza Zachodniego. Geneza, charakterystyka działalności

Pierwsze plany powołania na Pomorzu Zachodnim klastra związanego z gospodarką morską zostały sformułowane w ramach projektu InMor – „Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu”. Pomimo dużego zainteresowania tematem w środowisku związanym

¹⁴ Salmonowicz H., Polska gospodarka morska, [w:] Salmonowicz H., Polska gospodarka morska. Restrukturyzacja. Konkurencyjność. Funkcjonowanie. Rozwój, Kreos, Szczecin 2010, s. 23-37.

¹⁵ Grzybowski M., Zachodniopomorski klaster portowy – jako organizacja zwiększająca konkurencyjność na bałtyckim rynku transportowym, [w:] K. Chwesiuk (red.), Funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich w świetle zapisów „Zielonej Księgi” polityki morskiej Unii Europejskiej, Kreos, Szczecin 2007, s. 112.

¹⁶ Nowosielski T., Organizacja i funkcjonowanie klastrów portowych, [w:] Misztal K. (red.), Organizacja i funkcjonowanie portów morskich, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010, s. 238.

¹⁷ The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors, Commissioned by the European Commission (DG MARE), November 2008, s. 5-6.

¹⁸ Salmonowicz H., Wpływ struktur klastrowych na funkcjonowanie i rozwój portów morskich rejonu ujścia Odry, [w:] Salmonowicz H. (red.), Porty i żegluga morską na rynku transportowym Unii Europejskiej. Funkcjonowanie. Rozwój. Ekologia, Zapol, Szczecin 2011, s. 159.

z gospodarką morską, inicjatywa klastrowa prowadzona pod patronatem tego projektu nie została sformalizowana¹⁹.

Klaster Morski Pomorza Zachodniego oficjalnie zainaugurował swoją działalność 21 kwietnia 2011 r. Umowę o ustanowieniu konsorcjum „Klaster Morski Pomorza Zachodniego” podpisało dziewięć podmiotów (Partnerów) oraz pięć firm wspierających ideę Klastra²⁰.

Wizja Klastra zawiera się w następującym stwierdzeniu: „Klaster Morski Pomorza Zachodniego jest szeroko znany ze względu na swój dynamizm i siłę; tworzą go – we współpracy z sektorem naukowo badawczym oraz organami władzy i administracji – prężne, nowoczesne firmy mówiące na forach zewnętrznych jednym głosem, dysponujące wciąż rosnącym potencjałem gospodarczym oraz wysoko wykwalifikowanymi kadrami. Klaster stanowi bazę ekspercką oraz liczącego się partnera dla decydentów wszystkich szczebli w kwestiach dotyczących gospodarki morskiej, wpływając w ten sposób na kreowanie morskiej polityki regionu, państwa i wspólnoty europejskiej²¹”. Misją klastra jest zbudowanie trwałych więzi i wypromowanie nowego wizerunku zintegrowanego i innowacyjnego środowiska interesów morskich poprzez harmonizację działań na rzecz wzmocnienia międzynarodowej pozycji konkurencyjnej regionalnych podmiotów branży morskiej²².

W skład konsorcjum Klaster Morski Pomorza Zachodniego wchodzi zarówno przedsiębiorstwa, uczelnie wyższe oraz instytucje otoczenia biznesu. Członkami Klastra są następujące podmioty²³:

Uczelnie wyższe:

1. Akademia Morska w Szczecinie,
2. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny,

Przedsiębiorstwa:

1. Biuro Projektów BIMOR Sp. z o.o.,
2. Finomar Sp. z o.o.,
3. Polskie Terminale S.A.,
4. Remech Grupa Remontowo – Inwestycyjna Sp. z o.o.,
5. Terminal Promowy Świnoujście Sp. z o.o.,
6. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
7. Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.

Instytucje otoczenia biznesu:

1. Fundacja Gdyńska Inicjatywa Akademicka,
2. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.

¹⁹ Wosińska-Aksiuszyc A, Baron A., Klaster: 2+2>4. Przyczynek do budowy strategii zachodniopomorskiego klastra gospodarki morskiej, Opracowanie przygotowane na zlecenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. na potrzeby projektu InMor – „Innowacyjność i Współpraca Siłą Gospodarki Morskiej Regionu”, Szczecin 2008, s. 4.

²⁰ Informacje za: http://www.port.szczecin.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=512:klaster-morski-pomorza-zachodniego-&catid=1:aktualnosc&Itemid=1099 z dnia 13 lutego 2012 r.

²¹ Umowa o ustanowienie konsorcjum „Klaster Morski Pomorza Zachodniego” z dnia 21 kwietnia 2011 r., s. 5, materiał ze zbiorów Sekretariatu technicznego klastra Morskiego Pomorza Zachodniego.

²² Ibidem.

²³ Informacje Sekretariatu Technicznego Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego z dnia 13 lutego 2012 r. (Przedsiębiorstwa Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. i Remech Grupa Remontowo-Inwestycyjna Sp. z o.o. dołączyły do klastra w grudniu 2011 r.)

Ponadto ideę Klastra wspierają przedsiębiorstwa: DB Port Szczecin, MAGEMAR Polska, Port Rybacki Gryf, Port Handlowy Świnoujście, Elewator EWA, Muzeum Narodowe w Szczecinie. Patronat honorowy na Klastrem objął Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego, reprezentujący samorząd regionalny.

W celu identyfikacji podmiotów skupionych w ramach Klastra, opracowany został znak graficzny (logo) Klastra. Swoim wyglądem bezpośrednio nawiązuje do kwestii związanych z morzem. Kolor niebieski dotyczy tematyki morskiej, natomiast fala kojarząca się z morzem, składa się z kilku części nawiązujących do powiązań kooperacyjnych podmiotów działających w ramach Klastra.



Rys. 3. Znak graficzny Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego

Źródło: materiał ze zbiorów Sekretariatu Technicznego Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego.

Klaster Morski Pomorza Zachodniego posiada cztery następujące cele strategiczne²⁴:

1. Budowa prężnego ośrodka gospodarki morskiej, będącego jednocześnie zaawansowanym technologicznie węzłem logistycznym dla południowego regionu Bałtyku;
2. Połączenie w sposób zrównoważony funkcji turystyczno-rekreacyjnych regionu z rozwojem przemysłów morskich i transportu;
3. Wypromowanie regionu jako uznanej bazy szkoleniowo-naukowej oraz badawczo-rozwojowej dla potrzeb międzynarodowej gospodarki morskiej;
4. Ustanowienie forum ekspertów gospodarki morskiej, mającego wpływ na tworzenie i weryfikację ustawodawstwa i planów rozwojowych regionu, kraju i Europy.

Powyższe cele strategiczne są realizowane poprzez²⁵:

1. Osiągnięcie masy krytycznej w celu uzyskania i utrzymania dostrzegalności Klastra i jego udziałowców;
2. Stworzenie więzi partnerskich pomiędzy udziałowcami Klastra, budowanie kultury współpracy i eliminację barier komunikacyjnych, stymulowanie współpracy przedsiębiorców i instytucji w regionie;
3. Stworzenie bazy danych i forum wymiany informacji pomiędzy podmiotami Klastra,
4. Tworzenie zbiorów „najlepszych praktyk”, benchmarking, wprowadzanie rozwiązań innowacyjnych i nowych technologii;
5. Przygotowanie i prowadzenie wspólnych projektów badawczo-rozwojowych,
6. Komerccjalizacje osiągnięć naukowych;
7. Efektywne kształcenie kadr operacyjnych i zarządzających w odpowiedzi na potrzeby zgłaszane na forum Klastra;

²⁴ Ibidem.

²⁵ Ibidem, s. 5-6.

8. Przyciąganie interesujących firm i młodych talentów do regionu;
9. Wykreowanie marki Klastra, budowanie marki regionu;
10. Promocję firm działających w obrębie Klastra oraz wspólnych przedsięwzięć;
11. Lobbing, współtworzenie polityki morskiej państwa i jej uregulowań prawnych;
12. Realizowanie wspólnych celów Partnerów Klastra.

Klaster Morski Pomorza Zachodniego posiada określoną strukturę organizacyjną. Organami Klastra są: Zgromadzenie Partnerów i Rada Klastra. Organy funkcjonują na rzecz Klastra jako platformy współpracy Partnerów Klastra, usprawniając działanie i komunikowanie się podmiotów zgromadzanych w strukturach powiązania kooperacyjnego i reprezentują interesy Klastra wobec osób trzecich.

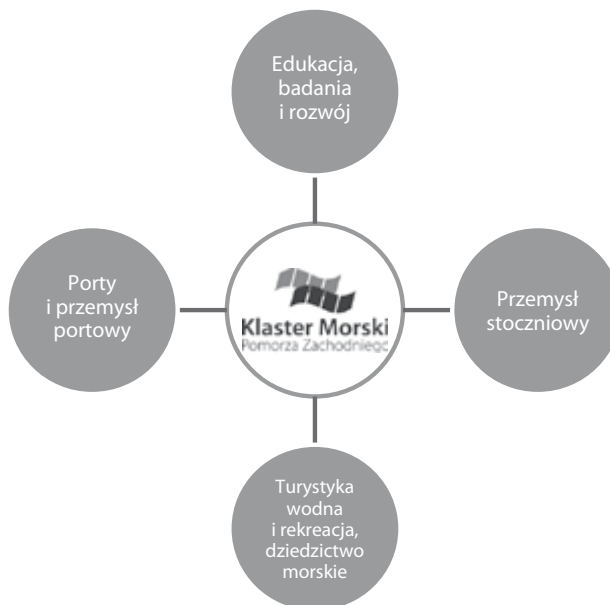
Klaster realizuje swoje działania poprzez następujące organy²⁶:

1. **Sekretariat Techniczny Klastra** – m.in. prowadzi obsługę organizacyjną i administracyjną Klastra, odpowiada za organizację realizacji bieżących zadań, inicjuje działania w celu wymiany informacji, prowadzi współpracę klastra z krajowymi i międzynarodowymi instytucjami związanymi z gospodarką morską, realizuje zadania i czynności określone przez Radę Klastra lub Zgromadzenie Partnerów;
2. **Grupy tematyczne** – Partnerzy Klastra są pogrupowani w grupy dotyczące: transportu, spedycji, logistyki; portów i przemysłu okołoportowego; sektora stoczniowego; rybołówstwa i przetwórstwa, turystyki wodnej, sportu i rekreacji, morskiego dziedzictwa kulturowego; ochrony środowiska, zasobów morskich i przybrzeżnych, pogłębiania i utrzymania dróg wodnych; edukacji, badań i rozwoju.
3. **Zespoły projektowe** – powoływane na czas pracy nad zadaniem projektowym;
4. **Spotkania ad hoc** – dotyczą bieżących spraw niewymagających formy uchwał bądź decyzji Zgromadzenia Partnerów lub Rady Klastra.

Funkcjonowanie Klastra skupione jest wokół czterech podstawowych dziedzin związanych z gospodarką morską, stanowiących umownie filary jego działalności. Zalicza się do nich: edukację, badania i rozwój; porty i przemysł portowy, przemysł stoczniowy; turystyka wodna i rekreacja, dziedzictwo morskie. Przyjęte zostało, że wśród Partnerów Klastra znajdują się podmioty reprezentujące wybrane filary działalności²⁷.

²⁶ Ibidem, s. 7-13, zobacz też Protokół Zgromadzenia Partnerów konsorcjum „Klaster Morski Pomorza Zachodniego” z dnia 16 listopada 2011 r. Materiał ze zbiorów Sekretariatu Technicznego Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego.

²⁷ Informacja ze zbiorów Sekretariatu Technicznego Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego z dnia 17 lutego 2012 r.



Rys. 4. Podstawowe dziedziny działalności Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Sekretariatu Technicznego Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego.

Klaster, poprzez swoje organy, podejmuje szereg różnego typu działań zmierzających do osiągnięcia celów strategicznych, przedstawionych w Umowie o ustanowieniu konsorcjum „Klaster Morski Pomorza Zachodniego”. Wśród nich znajdują się: wymiana doświadczeń z innymi klastrami działającymi na terenie województwa zachodniopomorskiego, podjęcie współpracy z jednostkami wspierającymi rozwój innowacyjności i transferu technologii, współpraca z zagranicznymi organizacjami skupiającymi klastry morskie, ustanowienie Klastra jako organizacji wspierającej interesy branży morskiej w regionie, udział w konferencjach naukowych²⁸.

Podsumowanie

W dobie postępujących procesów globalizacyjnych, wymuszających od przedsiębiorstw i regionów ciągłej poprawy konkurencyjności, powiązania kooperacyjne w postaci inicjatyw klastrów stanowią coraz częstsze zjawisko. Klastry morskie tworzą złożony system, skupiający różnorodne podmioty gospodarcze funkcjonujące w gospodarce morskiej. Zasadniczy cel tworzenia powiązań kooperacyjnych tego typu dotyczy stabilizacji warunków działalności i rozwój podmiotów branży morskiej.

Klaster Morski Pomorza Zachodniego jest jedną z pierwszych tego typu inicjatyw na terenie Polski, dotyczących szeroko rozumianej branży morskiej. Jego działalność opiera się na czterech

²⁸ Sprawozdanie z działalności Sekretariatu Technicznego Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego za okres 16.11.2011-9.02.2012 r. z dnia 9 lutego 2012 r.

głównych filarach dotyczących edukacji, badań i rozwoju, portów i przemysłu portowego, przemysłu stoczniowego, turystyki wodnej, rekreacji i dziedzictwa morskiego. Cele strategiczne powiązania kooperacyjnego zostały szczegółowo określone przez jego Partnerów i są realizowane według założeń przedstawionych w umowie o ustanowieniu konsorcjum „Klaster Morski Pomorza Zachodniego”. Należą do nich: budowa prężnego ośrodka gospodarki morskiej, będącego jednocześnie zaawansowanym technologicznie węzłem logistycznym dla południowego regionu Bałtyku; połączenie w sposób zrównoważony funkcji turystyczno-rekreacyjnych regionu z rozwojem przemysłów morskich i transportu; wypromowanie regionu jako uznanej bazy szkoleniowo-naukowej oraz badawczo-rozwojowej dla potrzeb międzynarodowej gospodarki morskiej; ustanowienie forum ekspertów gospodarki morskiej, mającego wpływ na tworzenie i weryfikację ustawodawstwa i planów rozwojowych regionu, Polski i Europy.

Bibliografia

1. Ekspertyza: Efektywny model funkcjonowania klastrów w skali kraju i regionu, na podst. opracowania Sosnowskiej A., Łobejko S., przy współudziale Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości, Państwowy Instytut Badawczy – Instytut Technologii Eksploatacji, Radom 2007.
2. Enright M., Regional Clusters and Economic Development: A Research Agenda, [w:] Staber U., Schaefer N., Sharma B., Business Networks: Prospects for Regional Development, Berlin 1996.
3. The European Cluster Memorandum, Promoting European Innovation through clusters, An Agenda for Policy Action, The High Level Advisory Group on Clusters, 2008.
4. Final Report of the Expert Group on Enterprise Clusters and Networks, The European Commission – Enterprise Directorate-General, Brussels 2003.
5. Gorynia M., Jankowska B., Klastry a międzynarodowa konkurencyjność i internacjonalizacja przedsiębiorstwa, Difin, Warszawa 2008.
6. Grzybowski M., Zachodniopomorski klaster portowy – jako organizacja zwiększająca konkurencyjność na bałtyckim rynku transportowym, [w:] K. Chwesiuk (red.), Funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich w świetle zapisów „Zielonej Księgi” polityki morskiej Unii Europejskiej, Kreos, Szczecin 2007.
7. Jacobs D., De Man A. P., Clusters, Industrial Policy and Firm Strategy: A Menu Approach, [w:] Technology Analysis and strategic Management, Vol. 8, No. 4, 1996.
8. Materiały własne Sekretariatu Technicznego Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego.
9. Mikołajczyk B., Kurczewska A., Fila J., Klastry na świecie. Studia przypadków, Difin, Warszawa 2009.
10. Nowosielski T., Organizacja i funkcjonowanie klastrów portowych, [w:] K. Misztal (red.), Organizacja i funkcjonowanie portów morskich, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010.
11. Porter M.E., Porter o konkurencji, PWE, Warszawa 2001.
12. A Practical Guide to Cluster Development. A Report to the Department of Trade and Industry and the English RDAs by Ecotec Research & Consulting, England's Regional Development Agencies, London 2004.
13. Protokoły Zgromadzenia Partnerów i Rady Klastra konsorcjum „Klaster Morski Pomorza Zachodniego” z dnia 16 listopada 2011 r. i 9 lutego 2012 r.

14. The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors, Commissioned by the European Commission (DG MARE), November 2008.
15. Salmonowicz H., Polska gospodarka morską, [w:] Salmonowicz H, Polska gospodarka morską. Restrukturyzacja. Konkurencyjność. Funkcjonowanie. Rozwój, Zapol, Szczecin 2010.
16. Salmonowicz H., Wpływ struktur klastrowych na funkcjonowanie i rozwój portów morskich rejonu ujścia Odry, [w:] Salmonowicz H. (red.), Porty i żegluga morską na rynku transportowym Unii Europejskiej. Funkcjonowanie. Rozwój. Ekologia, Zapol, Szczecin 2011.
17. Protokół Zgromadzenia Partnerów konsorcjum „Klaster Morski Pomorza Zachodniego” z dnia 16 listopada 2011 r. Materiał ze zbiorów Sekretariatu Technicznego Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego.
18. Skawińska E., Zalewski R. I., Klastry biznesowe w rozwoju konkurencyjności i innowacyjności regionów. Świat – Europa – Polska, PWE, Warszawa 2009, s. 19.
19. Sprawozdanie z działalności Sekretariatu Technicznego Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego za okres 16.11.2011-9.02.2012 r. z dnia 9 lutego 2012 r.
20. Umowa o ustanowienie konsorcjum „Klaster Morski Pomorza Zachodniego” z dnia 21 kwietnia 2011 r.
21. Sprawozdanie z działalności Sekretariatu Technicznego Klastra Morskiego Pomorza Zachodniego za okres 16.11.2011-9.02.2012 r. z dnia 9 lutego 2012 r.
22. Wosińska-Aksiuszyc A., Baron A., Klaster: 2+2>4. Przyczynek do budowy strategii zachodniopomorskiego klastra gospodarki morskiej, Opracowanie przygotowane na zlecenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. na potrzeby projektu InMor – „Innowacyjność i Współpraca Siłą Gospodarki Morskiej Regionu”, Szczecin 2008.
23. Strona internetowa: <http://www.port.szczecin.pl> z dnia 13 lutego 2012 r.

Development of the cooperative relations on the example of Maritime Cluster of Western Pomerania

Abstract: Cooperative relations in the form of cluster are in Poland a relatively new phenomenon. This form of cooperation between enterprises, universities, government and business institutions is observable in the area related to the maritime sector, particularly in the regions bordering the sea. The article concerns the characteristics of cluster as a form of cooperation between maritime sector entities. This paper presents the essence of the functioning, genesis and activities of the Maritime Cluster of Western Pomerania.

Keywords: Maritime Cluster of Western Pomerania, cluster, cooperative relations, maritime economy.