

Europejskie klastry logistyczne

European logistics clusters

Ewa Dobrzyńska

Katedra Zarządzania Produkcją, Wydział Zarządzania, Politechnika Białostocka,
ul. Tarasiuka 2, 16-001 Kleosin, email: edob@pb.edu.pl

Abstract

Clusters as a form of organization are the subject of extensive research whose results are presented in the rich literature on the subject. A logistics cluster is one of functional forms of clusters. European practice shows the existence of logistics clusters, which are still very common. This article aims to compare the European cluster initiatives and analyze them by identifying the conditions leading to the emergence of a logistics cluster. The conclusions of the analysis are significantly practical and they can be used in the Polish business practice.

Keywords: european logistics cluster, logistics network, conditions for cluster initiatives

Wstęp

Działalność firm i usługodawców logistycznych odbywa się w ramach łańcuchów dostaw, charakteryzujących się, w obecnych warunkach prowadzenia działalności gospodarczej, niezwykle złożonością i stopniem skomplikowania. Poszczególni uczestnicy łańcucha dostaw, niezależnie od poziomu ich niezależności, łączą się często w sposób spontaniczny i niesformalizowany w różne formy organizacyjne, w celu podejmowania wspólnych działań. Ten fenomen organizacyjny nosi nazwę klastra i jest szeroko analizowany w literaturze przedmiotu, w odniesieniu do regionalnych klastrów przemysłowych¹. W ciągu ostatniej dekady powstało wiele

¹ liczne artykuły, jako przykładowe można wymienić: Malmberg A., Soelvell O., Zander I., 2004. *Spatial clustering, local accumulation of knowledge and firm competitiveness*. (w:) J. Cantwell, Edward Elgar (red.). *Globalization and Location of Firms*. Cheltenham, s. 155–67, Elsner W., 2005.

klastrów ukierunkowanych na działalność, w ramach łańcuchów dostaw. Studia literaturowe dowiodły, że fenomen klastrów logistycznych nie znalazł jeszcze głębokiego opracowania, zarówno na poziomie prac o charakterze badawczym, jak i opisowym. Celem autorki jest częściowe wypełnienie tej luki poznawczej poprzez opis funkcjonujących europejskich klastrów logistycznych. Wnioski płynące z analizy inicjatyw europejskich, mają charakter użyteczny i mogą być wykorzystane w polskiej praktyce organizacyjnej.

1. Klasy logistyczne – próba definicji

Pojęcie klastra było używane i definiowane przez wielu autorów, ale za twórcę koncepcji klastra uważany jest Michael Porter, który zauważył, że w świecie globalizacji działalności biznesowej szansę na uzyskanie przewagi konkurencyjnej mają, nie pojedyncze firmy, a ich geograficzne skupiska (grupy). Porter podał również definicję klastra, która jest powszechnie używana. Definicja klastra według Portera: „grono to znajdująca się w geograficznym sąsiedztwie grupa przedsiębiorstw i powiązanych z nimi instytucji zajmujących się określoną dziedziną, połączona podobieństwami i wzajemnie się uzupełniająca²”

Klaster logistyczny może być zdefiniowany jako grupa przedsiębiorstw, zarówno z sektora wytwórczego, jak i usługowego, których pracownicy wykonują funkcje o charakterze logistycznym. Grupa może integrować dostawców, wytwórców, firmy usługowe, zarówno prywatne, jak i publiczne, które są dostawcą usług logistycznych skupionych wokół określonej infrastruktury (np. portów)³.

Należy rozróżnić definicję klastra logistycznego i sieci logistycznej. Sieć logistyczna (logistics network) może być zdefiniowana jako element klastra logistycznego (klaster niższego poziomu), która charakteryzuje się tymczasowością istnienia (funkcjonowania). W ramach ustabilizowanego klastra logistycznego funkcjonuje zazwyczaj kilka sieci logistycznych.

Rozróżnienie pojęcia klastra logistycznego i sieci logistycznej prowadzi do poziomowego modelu klastra, w którym sieć powoduje zasilanie głównej organizacji

Real-world economics today: the new complexity, co-ordination and Policy. Review of Social Economy LXIII, s. 19–53., czy Orsenigo L., 2006. *Clusters and clustering: stylized facts, issues, and theories.* (w:) P. Braunerhjelm, I M. Feldman (red.). *Clustergenesis: technology-based industrial development.* Oxford University Press, s.195–218.

² Porter M.E., 2001. *Porter o konkurencji.* PWE, Warszawa, s. 248.

³ Elsner W., 2010. *Regional service clusters and networks. Two approaches to empirical identification and development: the case of logistics in the German port city-states Hamburg and Bremen.* *International Review of Applied Economics* 24(1), s. 1–33.

i pełni funkcję operacyjną, natomiast klastry pełnią funkcje o charakterze strategicznym. W ramach klastra mogą występować powiązania, zarówno o charakterze pionowym, jak i poziomym, przy czym powiązania te mają zwykle charakter funkcjonalny.

2. Europejskie inicjatywy klastrów logistycznych – studia przypadków

Przedmiotem zainteresowania autorki były dwa rodzaje inicjatyw klastrowych – europejskie i polskie – ze względu na ich podobieństwo. Inicjatywy klastrowe pojawiają się również w innych częściach świata (szczególnie Stany Zjednoczone, kraje dalekowschodnie i Australia), ale cechuje je regionalna specyfika, zwłaszcza w odniesieniu do rodzajów transportu dominujących w danym regionie geograficznym (np. silna pozycja transportu kolejowego dalekobieżnego w Stanach Zjednoczonych). Dokonano wyboru kilku europejskich klastrów logistycznych, przy czym kryteriami wyboru były:

- operacyjne wdrożenie inicjatywy klastrowej – rozpatrywano tylko te klastry, które prowadziły działalność poprzez dokonywanie rzeczywistych operacji logistycznych, pominięto projekty czy inicjatywy znajdujące się w stadium projektu czy wdrożenia;
- znaczenie klastra – wybrano przypadki, w których działalność logistyczna miała ogólnoeuropejski zasięg ze względu na rozległość operacji;
- wielkość klastra – preferowano klastry, które odgrywały znaczącą rolę w gospodarkach narodowych (ze względu na ich lokalizację geograficzną).

Luksemburski клаster logistyczny (Cluster for Logistics – Luxembourg)

Rozwój logistyki w Luksemburgu został uznany przez rząd (a szczególnie Ministerstwo Gospodarki) za strategiczną kwestię gospodarczą. Logistyka w Luksemburgu ma dwa wymiary:

1. na poziomie operacyjnym, operatorzy logistyczni oferują usługi w zakresie transportu i składowania pomiędzy dostawcami a odbiorcami; jest to ważny wymiar działalności centrów i hubów logistycznych w Luksemburgu;
2. na poziomie strategicznym, priorytetem jest wprowadzenie usług o wysokim poziomie innowacyjności, jak modelowanie (holonic modelling), planowanie hierarchiczne i harmonogramowanie; nacisk kładzie się na kwestie badań i wspieranie rozwoju tych usług.

Wymiar strategiczny jest wspierany poprzez utworzenie organizacji o charakterze klastra. Przesłanką powstania klastra była niepowtarzalna okazja, jaką stwarza mikrokosmos luksemburski do wykorzystania metodyki Think Tank (platformy wymiany doświadczeń) w celu identyfikacji nisz biznesowych w procesie perspektywicznej globalizacji sektora gospodarczego.

Luksemburski klastery logistyczny⁴ powstał w roku 2008 jako inicjatywa siedmiu instytucjonalnych partnerów (Izby Handlowej Wielkiego Księstwa Luksemburg, Luksemburskiej Konfederacji Handlowej, Federacji Biznesu Luksemburga, Morskiego Klastra Luksemburga, Narodowej Agencji Innowacji i Badań, Publicznego Centrum Badań Henri Tudora i Uniwersytetu Luksemburskiego). Głównym celem inicjatywy jest rozszerzenie i intensyfikacja działalności logistycznej w rejonie Luksemburga, nakierowane na kreowanie regionu jako ważnego węzła logistycznego, w skali europejskiej i międzykontynentalnej. Klastery ma charakter otwarty i jest dostępny dla wszelkich organizacji czy osób jako platforma wymiany informacji, czy dobrych praktyk. Klastery nie ogranicza się wyłącznie do operatorów logistycznych, ale również zaprasza ich klientów oraz inne organizacje (np. o charakterze edukacyjnym).

Misją Klastra Logistycznego jest zjednoczenie wszystkich podmiotów (publicznych i prywatnych), w ramach współpracy wokół tematów wspólnego zainteresowania, w celu wzmocnienia przewagi konkurencyjnej w sektorze logistyki w Luksemburgu, w porównaniu do innych centrów logistycznych.

Realizacja misji zostanie osiągnięta poprzez następujące działania:

- tworzenie platformy wymiany informacji w celu wspierania wzajemnego transferu wiedzy między członkami;
- wzmocnienie współpracy i synergii pomiędzy różnymi podmiotami gospodarczymi;
- opracowanie nowych produktów i usług;
- wspieranie badań, rozwoju i innowacji inicjatyw w sektorze logistyki;
- zwiększenie oferty i ułatwienie dostępu do edukacji i szkoleń w dziedzinie logistyki;
- generowanie wniosków dotyczących poprawy przepisów ustawowych, wykonawczych, administracyjnych i ramach infrastruktury w Luksemburgu;
- wsparcie rządu w kreowaniu (pozycjonowaniu) Luksemburga jako centrum logistycznym międzykontynentalnych.

Osiągnięcie celów, aktywizacja działań, komunikacja i wymiana informacji, jest wspomagane poprzez wydzielenie czterech zespołów (grup) roboczych: inno-

⁴ Strona internetowa. Tryb dostępu: <http://www.clusterforlogistics.lu>, oraz strony i dokumenty powiązane, stan z dn. 01.09.2011 r.

wacji, infrastruktury, regulacji i szkoleń. W przyszłości, w ramach potrzeb, możliwe jest powołanie dodatkowych grup roboczych.

Głównymi celami zespołu roboczego ds. szkoleń (i edukacji) są:

- stworzenie mapy aktualnego stanu instytucji szkoleniowych, ze szczególnym uwzględnieniem specyficznych potrzeb przedsiębiorstw sektora logistycznego;
- inicjowanie poprzez klastry i grupę roboczą szkoleń o tematyce logistycznej;
- utworzenie platformy wymiany i współdzielenia informacji o dobrych praktykach w zakresie szkoleń dla firm;
- stworzenie sieci szkoleń logistycznych.

Realizację powyższych celów, grupa robocza zamierza osiągnąć poprzez inicjatywy na poziomie szkół średnich i Uniwersytetu Luksemburskiego, w zakresie utworzenia kursów i szkoleń z zakresu logistyki, szczególnie dla osób już posiadających wykształcenie i pragnących uzupełnić swoją wiedzę (w warunkach kształcenia ciągłego). Grupa robocza zamierza dokonać oceny oferty szkoleniowej, pod kątem ich przydatności praktycznej oraz ustalić standardy jakościowe dla kursów, łącznie z udzielaniem akredytacji Klastra.

Grupa robocza Innowacji i Rozwoju została powołana w celu realizacji następujących celów:

- rozwój portfela wartości dodanej oferowanej przez uczestników inicjatywy, a szczególnie dostawców usług logistycznych;
- zachęcanie do wspólnych projektów i promowanie równoprawnego partnerstwa;
- opracowanie działań uświadamiających istotę i cele klastra;
- promowanie możliwości i usług jego członków.

Grupa podjęła szereg działań, służących realizacji tych celów. Powstały struktury sieciowe umożliwiające dzielenie się pomysłami i doświadczeniem, a także pomagające w poszukiwaniach innowacyjnych rozwiązań. Grupa robocza doprowadziła do rozwoju współpracy pomiędzy uczestnikami, szczególnie w obszarze innowacyjnych projektów. Poprawiono transfer wiedzy pomiędzy uczestnikami. Grupa informuje uczestników o funduszach krajowych i europejskich, wspomagających różne projekty oraz wspomaga uczestników w fazie aplikacyjnej przy tworzeniu wniosków.

Grupa ds. regulacji prawnych działa w bliskiej współpracy z rządem Luksemburga i oraz organizacjami państwowymi i prywatnymi, w celu oceny istniejących ram prawnych oraz analizy potencjalnych ulepszeń w dziedzinie prawodawstwa, aby uczynić z Luksemburga konkurencyjne centrum logistyczne w Europie.

Główne cele działań grupy:

- koordynacja działań ze strony organizacji prywatnych;

- ocena norm prawnych i regulacji Luksemburga według kryterium ich konkurencyjności i atrakcyjności dla działalności logistycznej w porównaniu do innych europejskich centrów logistycznych;
- ocena terminowego wdrażania prawodawstwa europejskiego krajowego.

Grupa propaguje wiedzę o stanie obowiązujących ram prawnych i regulacji wśród uczestników klastra oraz informuje o nowych przepisach czy inicjatywach ustawodawczych. Członkowie grupy podejmują inicjatywy prawne dotyczące legislacji, zarówno na poziomie krajowym, jak i europejskim oraz monitoruje przebieg tych inicjatyw.

Zespół roboczy ds. infrastruktury, zasięgiem swojego działania obejmuje, nie tylko sprawy „tradycyjnej” infrastruktury (drogi, kolej, porty i lotniska), ale również zagadnienia infrastruktury informatycznej.

Głównymi celami zespołu są:

- określenie potrzeb różnych rodzajów transportu i proponowanie rozwiązań w zakresie infrastruktury drogowej, lotniczej, morskiej i rzecznej oraz informatycznej;
- inicjatywy i wnioski w sprawie aktywizacji powiązań pomiędzy różnymi rodzajami transportu (transport kombinowany);
- udział w optymalizacji centrum logistycznego w Bettembourgu.

Zespół ds. infrastruktury dokonał analizy obecnego stanu infrastruktury i zasugerował podjęcie działań naprawczych. Przedstawiono propozycje map drogowych dla działań naprawczych i modernizacyjnych. Zespół zacieśnił kontakty z administracją publiczną w celu intensyfikacji działań.

Struktura klastra została przedstawiona na rysunku 1. Klaster charakteryzuje się dużą różnorodnością uczestników ze względu na prowadzoną przez nich działalność. Specyfiką klastra jest przynależność do niego innych klastrów np. morskiego (Maritime Cluster).



Źródło: Luksemburski Klaster Logistyczny. Witryna internetowa: <http://www.clusterforlogistics.lu>, stan z dn. 01.09.2011 r.

Rys. 1. Struktura Luksemburskiego Klastra Logistycznego

Waloński Klaster Logistyczny (Belgia)

Jako główną przesłankę rozwoju logistyki w Walonii, podkreśla się jej geograficzne położenie. Walonia ma rozbudowaną infrastrukturę transportową, zarówno drogową, jak i kolejową, lotniczą czy wodną śródlądową. Obszar obsługiwany z Walonii za pomocą samochodu dostawczego w czasie 8-godzinnego dnia pracy, obejmuje 60% rynku Europy Zachodniej. Walonia jest położona w centrum „europejskiego banana” – nazwa ta opisuje kształt podstawowego rynku europejskiego o znacznym skupieniu, zarówno rynków konsumenckich, jak i koncentracji przedsiębiorstw o charakterze wytwórczym.. Lokalizacja centrów logistycznych na terenie Walonii sprawia, że są one położone w pobliżu rynków konsumenckich i produkcyjnych. Walonia jest doskonałą platformą dystrybucyjną na zamożne rynki Francji i Niemiec.

Waloński Klaster Logistyczny jest jednym z 11 klastrów działających w prowincji Walonia. Polityka rządu odnosi się do całej grupy klastrów, które zostały objęte jednolitymi procedurami (w tym legislacyjnymi). Pakiet dekretów dotyczących rozwoju klastrów został przyjęty przez parlament 18 stycznia 2007 r. W celu efektywnej realizacji tych postanowień zostały one usankcjonowane przez rząd 16 maja 2007 r. Decyzje wykonawcze zostały opublikowane w monitorze rządowym w dniu 13 czerwca 2007 r. z mocą obowiązywania od 1 lipca 2007 r.⁵

Klaster Transportowo- Logistyczny działa w Walonii od lipca 2004 r. w celu promocji Walonii jako kraju logistycznego (w oryginale: THE land of Logistics). Klaster łączy przedsiębiorstwa z branży TSL (usługodawców, przedsiębiorstwa produkcyjne, edukacyjne i inne) i koordynuje lokalne inicjatywy ukierunkowane na rozwój sektora transportowego i logistycznego na obszarze Walonii. Liczbę partnerów szacuje się na 163, w większości z obszaru Walonii (miasto Liege). Należy odnotować 17 partnerów z Luksemburga. Partnerami są głównie małe przedsiębiorstwa miejscowe z liczbą pracowników nie przekraczającą 500.

Głównym zadaniem każdego klastra jest konfigurowanie sieci powiązań pomiędzy organizacjami biznesowymi. Z tej zasady wynika misja Walońskiego Klastra Logistycznego.

Specyfiką przemysłu wytwórczego jest dominująca integracja pionowa, która wynika z rozproszenia w każdym z sektorów (leśnym, rolniczym, drzewnym). Ta pionowa integracja jest przeszkodą w nawiązywaniu związków o charakterze partnerskim. Ze względu na znaczenie przemysłu drzewnego, działania podejmowane w ramach klastra są nakierowane na zaspokajanie potrzeb tej właśnie branży.

⁵ Strona internetowa. Tryb dostępu: <http://www.clusters.wallonie.be> oraz strony i dokumenty powiązane, stan z dn. 01.09.2011 r.

Identyfikacja sieci powiązań, perspektyw ich rozwoju oraz ocena potrzeb utworzenia grup lub podgrup organizacji, jest podstawową misją klastra.

Osiągnięcie celów jest możliwe poprzez podjęcie działań w dwóch kierunkach zdefiniowanych podczas warsztatów zorganizowanych przez klastr transportowo-logistyczny:

1. działania w ramach lokalnych obszarów – klastr zdefiniował trzy lokalne obszary geograficzne, wokół których skupił swoje działania: obszar prowincji Liege, obszar Luksemburga (wraz z obszarami sąsiednimi - Lorraine we Francji i Saary w Niemczech) oraz obszar Hainaut, w skład którego wchodzi prowincje Namur i Brabant w Belgii oraz francuskie obszary Nord-Pas-de Calais i Ardennes;
2. otwartość na Chiny i kraje Europy Centralnej i Wschodniej – regiony te zostały zidentyfikowane jako perspektywiczne dla rozwoju transportu i logistyki; zwraca się uwagę na konieczność budowania partnerskich relacji z władzami lokalnymi, jak i z lokalnymi przedsiębiorstwami transportowymi i logistycznymi.

W celu budowy partnerskich relacji, klastr podjął dwie misje – jedną w Chinach (w roku 2004 łącznie z belgijską misją gospodarczą) i drugą w Bratysławie (Słowacja).

Estoński Klastr Logistyczny (BNS - Eesti Logistikaklastr)

Projekt Estońskiego Klastra Logistycznego jest inicjatywą Ministerstwa Gospodarki i Komunikacji Estonii, współfinansowaną w 70% przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego. Realizacja projektu jest przewidziana na lata 2010-2012 z przewidywanym przedłużeniem na trzy kolejne lata. Oficjalnym początkiem projektu było podpisanie dokumentu intencyjnego przez 19 organizacji-założycieli (głównie zarządzających infrastrukturą logistyczną – portami morskimi i lotniczymi, szlakami kolejowymi, centrami logistycznymi, jak również przy udziale uniwersytetów i organizacji profesjonalnych)⁶.

W ramach programu przewidziane są następujące grupy zadaniowe:

- wspólna polityka marketingowa, zmierzająca do wzrostu eksportu;
- program rozwoju nowych produktów i usług prowadzący do zwiększenia konkurencyjności uczestników projektu;
- wspólne działania promujące projekt;

⁶ Strona internetowa. Tryb dostępu: <http://www.transit.ee/estonian-logistics-cluster> oraz strony i dokumenty powiązane, stan z dn.01.09.2011 r.

- rozwój technik informatycznych;
- działania ukierunkowane na rozwój edukacji logistycznej w celu przygotowania nowych pracowników dla sektora transportu i logistyki.

Idea estońskiego klastra logistycznego jest intensywnie propagowana wśród zagranicznych partnerów handlowych Estonii. Akcja promocyjna jest prowadzona w dwóch państwach azjatyckich: Chinach i Wietnamie, zarówno wśród organów administracji (ministerstw czy izb handlowych), jak i operatorów logistycznych. Podobne działania promocyjne są podejmowane w Rosji (Sankt Petersburg) czy Holandii (Amsterdam i Rotterdam). Działania na rynku europejskim są ukierunkowane na zarządzających portami morskimi.

Klaster Logistyczny Dolnej Austrii (Logistik Cluster Niederösterreich)

Klaster Dolnej Austrii jest platformą wymiany informacji o usługach logistycznych na terenie Dolnej Austrii zmierzającą do zwiększenia konkurencyjności przedsiębiorstw regionu. Członkami klastra jest 87 przedsiębiorstw (głównie sektora MŚP) i 27 instytucji badawczo-rozwojowych. Inicjatorem i zarządzającym klastrem jest Departament Gospodarki Dolnej Austrii (dział transportu ogólnego). W Dolnej Austrii powołano kilka organizacji o strukturze klastra, są one administrowane przez holding ECOPlus. Holdingowi ECOPlus zostały zlecone badania możliwości rozwoju gospodarki opartej na klastrach.

Cechą charakterystyczną klastra jest szeroka kooperacja przedsiębiorstwa z różnych branż – nie jest on ograniczony do usługodawców logistycznych z jednej określonej branży.

Głównym celem klastra jest promocja Dolnej Austrii jako lokalizacji do prowadzenia wszelkiej działalności logistycznej. Dotyczy to nie tylko promocji landu w ramach federacji austriackiej, ale również wzrostu konkurencyjności regionu Dolnej Austrii. Szczególne miejsce w inicjatywach podejmowanych przez klaster zajmuje kwestia jakości szkoleń logistycznych, które przyczyniają się do kształtowania świadomości i pomagają w redukcji kosztów logistycznych.

Głównymi grupami zadaniowymi klastra są:

- kooperacja i innowacje, w tym działalność badawczo-rozwojowa, konsultacje i pomoc w pozyskiwaniu funduszy na działania o charakterze innowacyjnym, działalność stymulująca i pobudzająca rozwój produktu i projekty badawcze, pomoc w kontaktach z instytucjami badawczymi;
- działalność informacyjna poprzez strony internetowe oraz internetowe serwisy informacyjne, prowadzenie baz danych z informacjami kontaktowymi partne-

rów, pomoc partnerom poprzez rekomendacje techniczne i profesjonalne, działania na rzecz budowy kanałów informacyjnych, pomiędzy partnerami a klientami;

- public relation poprzez przygotowanie materiałów prasowych i prezentacji na konferencje, umożliwienie partnerom prezentacji ich przedsiębiorstw i produktów, wspólne inicjatywy w ramach targów krajowych i międzynarodowych;
- promowanie jakości poprzez specjalistyczne spotkania i konferencje oraz inicjowanie i organizowanie szkoleń z zakresu jakości usług logistycznych;
- internacjonalizacja działalności klastra poprzez pomoc partnerom w ich działalności międzynarodowej, pomoc w kontaktach z partnerami zagranicznymi, tworzenie międzynarodowych sieci kooperacji, uczestnictwo w międzynarodowych projektach⁷.

Przedsiębiorstwa skupione w klastrze podejmują działania zmierzające do wzmocnienia kompetencji partnerów w obszarze usług i procesów logistycznych. Aby zwiększyć świadomość przedsiębiorstw w zakresie znaczenia i potencjału logistyki, oferowane są wspólne projekty i szkolenia. Klastrer podejmuje działania na rzecz zmniejszenia pustych przebiegów i promocji transportu kombinowanego, co pozwoli znacząco zredukować ruch na drogach Dolnej Austrii i zmniejszyć koszty transportu. Podejmuje się również działania podnoszące efektywność planowania operacji transportowych, przez co podniesie się jakość życia w Dolnej Austrii.

Osiągnięcie celów z zakresu internacjonalizacji operacji jest wspomagane współpracą klastra z EEN (Enterprise Europe Network) oraz przedsiębiorstwami i organizacjami z 40 państw, w tym Rosji i USA).

Inne inicjatywy klastrowe

Proces tworzenia klastrów logistycznych ma charakter dynamiczny, a rzeczywisty stan organizacji klastrowych nie jest częstokroć sformalizowany. Niektóre organizacje mają charakter klastrów, ale nie powstały wyodrębnione struktury (np. o charakterze administracyjnym) legitymizujące ten stan. Można wymienić kilka przykładów takich organizacji, nieraz o znacznym potencjale ekonomicznym czy koncentracji operacji logistycznych:

⁷ FGM AMOR, Case study: Logistic clusters in Austria, raport z projektu WATERMODE – Transnational Network for the Promotion of the Water-Ground Multimodal Transport (SEE AF/A/308/3.3/X), 2011.

- związek sieci logistycznych (Verein Netzwerk Logistik Österreich - Austria) jest organizacją skupiającą ponad 200 przedsiębiorstw i 20 instytucji badawczych; związek określa się jako międzybranżowa platforma współpracy, jednocząca przedsiębiorstwa o profilu produkcyjnym, handlowym, edukacyjnym, badawczym oraz sektora TSL;
- Wolne Hanzeatyczne Miasto Brema (Freie Hansestadt Bremen) i Hamburg (Freie Hansestadt Hamburg) – są przykładami znacznej koncentracji podmiotów prowadzących działalność logistyczną; pomimo znacznej koncentracji usług logistycznych w regionach znanych portów morskich nie powstały struktury sformalizowane⁸;
- klastry o charakterze tymczasowym związane z akcjami pomocy humanitarnej – szczególnym przypadkiem klastrów są struktury o charakterze tymczasowym, powoływane doraźnie w ramach międzynarodowych akcji pomocy humanitarnej; klastry są zarządzane i koordynowane przez organizacje międzynarodowe (ONZ, UNICEF, WFP)⁹; celem działalności klastrów jest dostawa pomocy humanitarnej z krajów rozwiniętych (w tym krajów Unii Europejskiej) do krajów potrzebujących (np. Somalia, Haiti, Sudan, ostatnio Libia); operacje logistyczne klastra różnią się w zależności od skali przedsięwzięcia: od wymiany informacji / koordynacji (takich jak ocena infrastruktury portowej i koordynacji korytarzy dostaw, przewoźników i opłat transportowych, zwyczajów regionalnych, informacji związanych z dostawą sprzętu) do wspólnych działań o charakterze operacyjnym (wspólnych przewozów lotniczych i morskich transportu, lądowego, magazynowania itp.); koordynacja działań odbywa się poprzez wspólne spotkania uczestników klastra.

Podsumowanie

Zaprezentowane funkcjonujące inicjatywy klastrowe charakteryzują się dużą różnorodnością. Możliwa jest ich klasyfikacja według różnych kryteriów. Podział według cyklu życia klastra wykorzystuje różne etapy rozwoju organizacji (embryonalne, wzrostowe, dojrzałe, schyłkowe). Przedstawione europejskie klastry logi-

⁸ Elsner W., 2010. *Regional service clusters and networks. Two approaches to empirical identification and development: the case of logistics in the German port city-states Hamburg and Bremen*, International Review of Applied Economics 24(1), s. 1–33.

⁹ Strona internetowa. Tryb dostępu: <http://www.logcluster.org/> oraz strony i dokumenty powiązane, stan z dn. 01.09.2011 r.

styczne znajdują się na początkowych etapach cyklu życia, charakteryzujących się początkiem współpracy pomiędzy firmami, rozwojem tych powiązań (klastry estoński, Dolnej Austrii, luksemburski). Można ocenić, że formę dojrzałą (stabilną) osiągnął klastry waloński. Odrębnym przypadkiem są nieformalne klastry powiązane z portami w Bremie i Hamburgu, które pomimo zaawansowanych i dojrzałych relacji pomiędzy uczestnikami, nie są traktowane jako klastry, gdyż nie funkcjonują jako organizacje formalne. Niektóre z klastrów logistycznych związanych z dystrybucją pomocy humanitarnej, należy uznać za schyłkowe (osiągnęły swój potencjał rozwojowy i obecnie podlegają redukcji – np. klastry logistyczny Haiti).

Przyjmując za kryterium najważniejsze osie rozwojowe, klastry dzieli się na dwie zasadnicze grupy: klastry technologiczne (tworzące łańcuch wartości dodanej, silnie powiązane z ośrodkami badawczymi) oraz klastry tradycyjne (korzystające z ugruntowanej wiedzy z ograniczonymi kontaktami z ośrodkami badawczymi). Prezentowane klastry logistyczne należy zakwalifikować do klastrów technologicznych, z wyjątkiem klastrów logistycznych „humanitarnych”, które mają cechy klastrów tradycyjnych.

Klastry logistyczne mają charakter sieciowy (używając podziału zaproponowanego przez Markusena¹⁰). Klastry sieciowe charakteryzuje sieć małych firm o podobnym profilu lub branży działalności gospodarczej, wokół których istnieje sieć dostawców i odbiorców. Klastry sieciowe charakteryzują się dużymi możliwościami adaptacyjnymi, zarówno w odniesieniu do warunków rynkowych, jak i używania nowych technologii. Wszystkie z omówionych klastrów mają cechy klastrów sieciowych.

Klastry (w tym logistyczne) należy traktować jako źródło przewagi konkurencyjnej regionu. Gospodarcza konkurencyjność regionu jest wypadkową działań podmiotów regionu, w tym również władz regionu. Większość opisanych inicjatyw klastrów powstała przy silnym poparciu (lub została zainicjowana w sposób bezpośredni) przez władze regionu (np. parlament i rząd Walonii czy rząd Dolnej Austrii). Podobne zjawisko odnotowuje się w przypadku polskich inicjatyw klastrów logistycznych (Łódź, Gliwice). Sprawne (i innowacyjne) władze terytorialne odgrywają istotną rolę w organizowaniu konkurencyjnego otoczenia biznesowego i przestrzennego. Z doświadczeń krajów europejskich wynika, że inicjowanie i rozwój klastrów (w tym logistycznych) jest procesem powolnym, ale gwarantującym realne efekty.

¹⁰ Markusen A., 1996. *Sticky places in slippery space: A typology of industrial districts*. *Economic Geography* 72(3), s. 293-313.

Piśmiennictwo

1. Elsner W., 2005. *Real-world economics today: the new complexity, co-ordination and Policy*. Review of Social Economy LXIII.
2. Elsner W., 2010. *Regional service clusters and networks. Two approaches to empirical identification and development: the case of logistics in the German port city-states Hamburg and Bremen*. International Review of Applied Economics 24(1).
3. FGM AMOR, *Case study: Logistic clusters in Austria*, raport z projektu WATER-MODE – Transnational Network for the Promotion of the Water-Ground Multimodal Transport (SEE AF/A/308/3.3/X), 2011.
4. Malmberg A., Soelvell O., Zander I., 2004. *Spatial clustering, local accumulation of knowledge and firm competitiveness*. (w:) J. Cantwell, Edward Elgar (red.). Globalization and Location of Firms. Cheltenham.
5. Markusen A., 1996. *Sticky places in slippery space: A typology of industrial districts*. Economic Geography 72(3).
6. Orsenigo L., 2006. *Clusters and clustering: stylized facts, issues, and theories*. (w:) P. Braunerhjelm, M. Feldman (red.). Clustergenesis: technology-based industrial development. Oxford University Press, 2006.
7. Porter M.E., 2001. *Porter o konkurencji*. PWE, Warszawa.