

KONKURENCE DOPRAVNÍCH FIREM Z POHLEDU GLOBALIZACE A REGIONALIZACE

Romuald BAUER, Elżbieta MARCISZEWSKA

Katedra dopravy, Vysoká škola obchodní, Warszawa

Současné světové hospodářství charakterizují dva výrazně odlišné procesy: globalizace a regionalizace. První z nich je obvykle zkoumán z pohledu firem (nadmárodních korporací), naproti tomu druhý úzce souvisí s politickými rozhodnutími podniknutými jednotlivými státy a celými regionálními seskupeními. Je třeba zdůraznit, že tato rozhodnutí se týkají také hospodářských subjektů a často tvoří nové právní prostředí firem působících na mezinárodní půdě.

Procesy regionalizace a globalizace zasáhly svým dosahem téměř všechny oblasti života počínaje od kulturních a společenských a na hospodářských otázkách konče.

Oba tyto trendy vzbuzují hodně emocí a diskusí mezi ekonomy, sociology, specialisty mezinárodního řízení a také mezi teoretiky a praktiky ze světa politiky.

Oba mají rovněž své silné přívržence i odpůrce. Stačí jen vzpomenout poslední události v Praze během zasedání Mezinárodního měnového fondu nebo dříve v Seattlu, kde se střetli přívrženci a odpůrci globálního hospodářství.

V literatuře můžeme nalézt vědecké diskuse na téma "zda je globalizace skutečností v řízení podniku, nebo je to koncepce odpovídající spíše pohledu nadnárodních korporací a má být spojena s tímto zvláštním druhem podniku" [1].

V průběhu rozvoje začala globalizace zahrnovat ve stále větší míře celou hospodářskou skutečnost, včetně malých podniků. Všechny subjekty fungující na světovém trhu začínají pociťovat jak její příležitosti tak i ohrožení.

Globalizace jako ekonomický proces postupuje současně na třech stupních: podniků, odvětví a světového hospodářství.

Současně se zaměříme hlavně na dopravní trh a podniky působící v sektoru dopravních služeb.

V sektoru dopravy šlo už v minulosti pozorovat procesy zmezinárodnění činností a zvyšování konkurence na stále vyšší úroveň.

Souvisí to především s mezinárodním propojením na trhu dopravních služeb a telekomunikačních a dopravních tahů, které spojují dopravní uzly v síti mezinárodních, kontinentálních a mezikontinentálních spojení.

Ve světě vystupující procesy liberalizace, deregulace a privatizace způsobily, že v sektoru dopravních služeb pozorujeme vzrůstající konkurenci a stále složitější vnější podmínky pro fungování podniku.

Už v 80-tých letech vlády mnoha států oficiálně rezignovaly z plnění funkce kontroly a přímé regulace na dopravním trhu. Ve skutečnosti tento proces probíhá značně chaoticky a pomalu, kdy celková rezignace z řízení hospodářství je ohromnou obětí, na jakou žádný stát nechce opravdu přistoupit. Projevem takového postupu je např. dofinancování deficitních podniků, nebo také vystupování v roli silného partnera v jednáních s menšími dopravci.

Je možné také pozorovat, že rezignace z regulace sektoru dopravy jednotlivými státy je zastupována regulací mezinárodních regionálních seskupení jako např. EU, NAFFA, ASEAN nebo organizacemi sdružujícími státy a dopravce jako např. IATA, ICAO, IRU.

Jestli je výsledkem globalizace "odstranění státních hranic a internacionalizace výroby", je výsledkem regionalizace budování velkých hospodářských seskupení s mnohem širšími hranicemi a značně složitějšími podmínkami přístupu na trhy těchto hospodářských seskupení, čeho je příkladem proces jednání ve věci přidružení Polska do EU jenom v oblasti dopravy a dopravní politiky.

V tomto místě je třeba asi souhlasit s tvrzením, že v našich očích se uskutečňuje internacionalizace ekonomické moci v zstrašujícím tempu. Centra rozhodování se dnes přenášejí do nadnárodních struktur a jenom podniky, které budou schopny splnit požadavky konce XX. století, mohou najít své místo na dopravním trhu i v budoucnosti.

V literatuře nalezneme diskusi a spory na téma spojitosti mezi dvěma procesy vystupujícími ve světě, jakými jsou globalizace a regionalizace. Není třeba zdůrazňovat, že tyto trendy budou mít zásadní význam rovněž pro Polsko a polské podniky. Tyto procesy mají totiž objektivní charakter. Není možno je vybírat nebo zavrňovat.

Mimo těchto dvou procesů probíhajících na světě, máme co do činění s třetím probíhajícím procesem ve státech střední a východní Evropy, jakým je transformace.

Současná existence těchto procesů má daleko jdoucí důsledky, hlavně pro státy, které nemají fungující řídicí aparát, dobré zákony regulující vlastní proces transformace a reform, v rámci kterých jsou uskutečněny. Jestliže procedury a mechanismy tržního hospodářství jsou v průmyslových státech silné a mají dlouhou tradici, jsou tyto procedury ve státech podléhajících transformaci teprve ve vývoji, což velmi komplikuje možnosti užití přínosů procesu globalizace a regionalizace a také předvídání a vyhýbání se ohrožení, které tyto procesy sebou přináší.

Jak píše J. Kleer: "...relace mezi transformací a regionalizací jsou složité a ne plně se sbíhají, hlavně jestliže regionalizace přibírá roli integrace". Zde vznikají různé komplikace. První z nich vychází vlastně z podstaty a cíle regionalizace, které mají ve svých předpokladech mírnit rozdíly a rozpory mezi různými hospodářstvími a současně eliminovat negativní následky spojené s globalizací.

Mírněním rozdílů, vlastně hospodářské zaostalosti v rámci regionální integrace, vzniká mnoho problémů, protože rozpětí v úrovni jednotlivých států vstupujících do regionálních seskupení a již tvořící tyto seskupení je velmi vysoké (např. v Polsku je HDP asi 37 - 39% střední úrovně HDP členů EU).

Za druhé ve státech, ve kterých probíhá proces transformace, máme stále co do činění se dvěma systémy vlastnictví: státní a soukromé a práva trhu fungují pořád v omezené míře, protože podíl státního sektoru je v mnoha sektorech hospodářství stále vysoký, což omezuje funkci mechanismů svobodné konkurence. Jestliže se k tomu přidá ne plně funkční státní a nemoderní aparát vlády, je těžké očekávat, že podniky podléhající současně vlivům transformace, globalizace a regionalizace budou schopny efektivně konkurovat na trhu a využívat přínosy, jaké každý z těchto tří procesů přináší.

Pochybnosti se potvrzují v sektoru dopravních služeb, kde se už výrazně projevily různé rozpory mezi transformací, restrukturalizací dopravních podniků a procesy přidružení do EU a v případě letecké dopravy také globálními rozhodnutími partnerů aliance Qualiflyer a polským členem této aliance PLL LOT a.s.

Současná etapa hospodářské integrace, se často označuje jako "otevřený regionalismus", který má za cíl nejenom prohloubení spolupráce v rámci existujících regionálních seskupení, ale usiluje o rozšíření spolupráce mezi různými integračními seskupeními. Příkladem toho může být probíhající jednání o "otevřené obloze" mezi Evropskou Unií a Spojenými státy. Podepsání této smlouvy jednoznačně otevře novou etapu v procesech globalizace sektoru leteckých služeb a spolupráce dopravců z těchto dvou seskupení v rámci globálních strategických aliancí. Neexistence této smlouvy dnes omezuje možnost globalizování strategie konkurence,

protože jednotliví dopravci z obou kontinentů musí sjednat podmínky aliance nejenom mezi sebou, ale také musí mít souhlas na takovou dohodu ze strany orgánů EU.

Polsko v negociačním postavení s EU vystupuje s požadavkem použití přechodných období souvisejících z postupným použitím zásad liberalizace leteckého trhu, umožňující účinné konkurování národních dopravců s dopravci společenství.

Je třeba zdůraznit, že pokud jde o našeho národního dopravce PLL LOT a.s., jsou taková přechodná období výhodná, protože umožní dokončení restrukturalizace podniku a zlepšení jeho finanční situace, ale pro letiště je už situace horší, protože už dnes by chtěly zvýšit pohyb cizích dopravců, protože jim to dává šanci k rozvoji činnosti a k vyšším příjmům. Lze prozatím hovořit o určitých rozporech zájmů mezi leteckými dopravci a letišti.

Týká se to nejenom centrálního letiště Warszawa-Okecie, ale a možná především letišť regionálních. Musíme totiž už dnes rozvíjet regionální spojení, protože v situaci, kdy se "polská obloha otevře" a regionální spojení budou v první vlně deregulována, budou polští letečtí dopravci zaujímat konkurenční pozici na polském trhu ve vztahu k našim partnerům.

Vstup našeho dopravce PLL LOT a.s. do aliance Qualiflyer můžeme považovat za prvek budování globální strategie dopravce.

Je třeba zdůraznit, že toto spojení není největší a není složeno z tolika silných partnerů jako aliance Oneworld nebo STAR, které skutečně budují globální síť spojení a globální strategii fungování. Je nutné udělat vše proto, abychom se neomezili do pozice regionálního dopravce, feedera plnicího jenom funkci dovozní - rozvozní pro giganty působící v globálních sítích.

Jinak vypadají možnosti konkurence podniku železniční dopravy a v tom také PKP zároveň v národní soustavě (mezioborová konkurence) jako i evropské.

Jestli se jedná o železnici v ní převažují výrazné tendence do regionalizace. Svědčí o tom proces přizpůsobení se polských drah do norem vypracovaných různými grémii na evropské úrovni a ne světové. To se děje přesto, že železnice disponuje organizacemi světového rozsahu, takovými jako je UIC a OSŽD¹. Sledování podniknutých, přes jednotlivé železniční společnosti, restrukturalizačních změn vede k závěru, že vypracované směry přeměny železnic se setkávají s mnoha problémy v jejich realizaci.

Částečně to vychází z charakteristických vlastností železniční dopravy, které jsou typické malou ochotou ke změnám. Částečně zase z faktu, že mnoho rozhodnutí vzniklých na regionálním stupni, mělo na zřeteli společenské cíle a ne ekonomické. Je jistým paradoxem, že v přeměnách navrhnutými regionálními evropskými vládami se nejvíce angažují železnice států, v kterých probíhá proces transformace.

Lze to vysvětlit dvěma faktory. Z jedné strany to vyplývá z faktu, že v těchto státech fungující podniky se musí přizpůsobit k fungování v podmínkách tržní ekonomiky. Plánováním odpovídajících změn lze poměrně jednoduše přijmout normy a vzorce vypracované grémii, které znají podmínky tržní ekonomiky. Z druhé strany státy, které chtějí vstoupit do EU, trpí komplexem neofity. Ten se někdy projevuje nadměrným nedostatkem kritiky vůči rozhodnutím a řešením, které platí v společenství, do kterého chtějí vstoupit.

To neznamena, že takováto řešení se neseťkávají s obtížemi. Analýzou procesu přeměn železničních podniků ve státech východní a střední Evropy lze jednoduše pozorovat, že politické uspořádání rozhodující o směru a tempu přeměn železničních podniků je velmi různé. Asi v žádném státě vliv odborů fungujících na železnici není tak velký jako v Polsku. Důkazem toho může být proces schválení zákona o restrukturalizaci a privatizaci PKP.

Z jedné strany jsou v zákoně umístěny doporučení EU, které mají za cíl zrušení monopolní pozice na železničním dopravním trhu a z druhé strany byla pod vlivem železničních odborů tato demonopolizace posunuta v čase, protože byly zrušeny koncese na provozování železniční dopravy vydané ministrem E. Morawským. Vydání těchto koncesí bylo velmi dlouhou dobu bojkotováno PKP.

V řešeních zákona o PKP jsou umístěny části, které se liší od doporučení EU z důvodu specifických podmínek transformace v Polsku, ale také části, které odporují doporučením EU.

1 Tyto organizace vznikly už dávno, kdy ještě nebylo možné uvažovat o globalizaci a nestavěly si za cíl doporučovat řešení tohoto typ

Části, které odporují doporučením EU přinutily Sněmovní komisi evropského práva aby projednala přijetí několika změn, které mají za cíl přizpůsobení zákona o PKP zákonům fungujícím v EU. První jednání se konalo 24. srpna, tedy v momentě, kdy zákon o restrukturalizaci a privatizaci PKP ještě nebyl podepsán prezidentem Polské republiky.

Dominance tendencí na železnici k regionalizaci se vztahuje hlavně k zásadám fungování dopravního trhu a ne k technickým řešením, to platí hlavně ve vztahu k železničním vozidlům, zařízením pro řízení provozu na železnici apod. Tady se železnice setkává s podniky, které lze nazvat podniky technického zázemí, v kterých výrazně dominuje tendence ke globálním řešením. To staví do obtížné situace polské podniky² technického zázemí.

Podobné jevy platí také pro jiné druhy dopravy, mezi jinými pro silniční dopravu. V tomto odvětví dopravy je situace komplikovanější, protože zde nemáme co do činění (alespoň formálně) s jedním dopravním podnikem v celostátním měřítku. Silniční dopravní společnosti se velmi liší a to jak z ohledu na svůj charakter činnosti, ale co nás víc zajímá a je víc důležité, z ohledu na teritoriální místo působení. Vystupují zde různé druhy podniků: od podniků s celkově lokálním charakterem až po podniky podnikající v mezinárodním měřítku.

Podle typu podniku a charakteru jeho podnikání se stavějí různě k tendencím ke globalizaci a regionalizaci. Můžeme ale riskovat tvrzení, že i zde v případě podniků silniční dopravy fungujících v západní, střední a východní Evropě dominují tendence k regionalizaci. Podniky silniční dopravy musí především počítat s evropskou konkurencí regulovanou EU.

Můžeme mít obavy, že před touto konkurencí už nebudou chráněny politikou státu, protože ta není zaměřena na protekcionismus vůči vlastním dopravním podnikům. Výrazně se o tom hovoří: „Předpoklady dopravní politiky státu v letech 2000 – 2015“. Můžeme si tam přečíst (bod 1.3.2.), že „Hospodářské subjekty v Polsku se musí přizpůsobit obtížným podmínkám konkurence na společném trhu, hlavně pomocí zlepšení efektivity, snížením nákladů a používáním aktivních metod získávání zákazníků“.

Bohužel je velmi obtížné vyjmenovat činnosti státu, které by vedly ke snížení dopravních nákladů. Naproti tomu je jednoduché vyjmenovat činnosti státu, které vedly ke zvýšení těchto nákladů. Patří zde především růst fiskálních nákladů, hlavně v silniční dopravě.

Je nutno ale říci, že pod vlivem nátlaku společnosti se stát rozhodl trochu zmírnit daňové zatížení ropy a odvozených produktů, které je velmi vysoké. V prvním momentě přijaté opatření na zrušení cla na tekutá paliva z EU a ne z jiných států (prakticky jde jen o Rusko) znamená, že silnější v tomto rozhodnutí byly politické a nikoli ekonomické cíle.

Na konkurenční situaci v silniční dopravě bude mít vliv stupeň omezení vstupu zahraničních silničních dopravců na polský dopravní trh. Tato záležitost bude rozhodnuta během rozhovorů s EU. Není to jednoduchá záležitost a to ze dvou důvodů: z důvodu konkurence dopravních cílů s jinými cíly polského hospodářství a také z důvodu konkurence cílů v celé dopravě, ba dokonce ve stejném odvětví dopravy.

Příkladem konkurence uvnitř silniční dopravy byla záležitost přístupu na trh ve formě kabotáže, realizované silniční autobusovou dopravou³. Tento problém byl řešen v Komisi pro evropskou integraci. V této záležitosti se projevil dvě výrazně odlišná stanoviska. Reprezentanti zprivatizovaných dopravních podniků (PKS) lobovali za přechodné období, které by jim umožnilo přizpůsobit se podmínkám konkurence s cizími dopravními podniky. Reprezentanti turistických firem vlastníci autobusy měli úplně odlišný názor. Na liberalizaci trhu by mohli jenom získat a ne ztratit. Jestli by měly pravdu podniky PKS, tak i tato záležitost nemusí být tímto způsobem rozhodnuta, protože během rozhovorů o vstupu Polska do EU může Polsko změnit toto rozhodnutí, jestliže rezignací z přechodného období pro PKS získá výhodnější podmínky pro stát v jiném odvětví než je doprava, protože v jednáních o vstupu do EU platí zásada „něco za něco“.

Mimo těchto částečných ústupků jak v železniční tak i v silniční dopravě bude dominovat tendence k regionalizaci, protože takový je výrazný trend dopravní politiky Polska. V dokumentu předloženém Ministerstvem dopravy a mořským hospodářstvím (MtiGM) na kongresu „Transport 2000“ s názvem „Dopravní politika státu

2 Zde máme na mysli polské podniky a ne zahraniční podniky podnikající v Polsku, které jsou formálními nebo neformálními filiálkami světových koncernů.

3 Naše stanovisko jsme představili v expertíze vypracované R. Bauerem pro Úřad evropské integrace nazvané „Přínosy a náklady pro podniky PKS vyplývající z potřeb přizpůsobení se podmínkám EU – doporučení pro jednání v oblasti přístupu na kabotážový trh nepravidelné přepravy osob“ Warszawa 1999

v letech 2000–2015 pro rovnovážný rozvoj“ organizovaným ZG SITK se představují tendence v dopravě a tvrdí se zde, že „Zásady regulace trhu dopravních služeb budou adaptovány podle regulí platných v EU“⁴.

Jak vyplývá z výše uvedených skutečností, velkou roli v tom, jakým směrem se bude vyvíjet doprava, má dopravní politika. Je proto dobré na závěr napsat několik slov o výše uvedeném dokumentu představujícím předpoklady polské dopravní politiky.

Z jedné strany přináší částečnou satisfakci, protože směry působení státu v oblasti dopravy v něm byly pevně stanoveny. V tomto dokumentu je zdůrazněno, že v něm představená dopravní politika zahrnuje aktualizaci, částečnou změnu a rozvinutí zásad představených v dokumentu „*Dopravní politika – program působení ve směru přeměny dopravy v systém, který je přizpůsoben novým podmínkám tržního hospodářství a novým podmínkám hospodářské spolupráce v Evropě*“, přijatým Radou ministrů v roce 1995, a také v „*Plánu rozvoje dopravní infrastruktury v Polsku do roku 2015*“ (vnitřní dokument MTiGM z roku 1998)⁴.

Z druhé strany by některé části tohoto dokumentu měly přimět odborníky k částečné polemice, ale co je důležitější, k doporučení oblastí, v kterých je nutné něco doplnit a změnit⁵

Lektoroval: Prof. Ing. František Kovář, CSc.

Předloženo v květnu 2001

Literatura

- [1] M.K. Nowakowski: Wprowadzenie do zarzadzania miedzynarodowego. Difin Warszawa 1999
- [2] A. Zaorska: Ku globalizacji. Przemiany w korporacjach transportowych i gospodarce swiatowej. Wyd. Naukowe PWN Warszawa 1999.
- [3] 3/ J. Kleer i inni. : Globalizacja gospodarki swiatowej a integracja regionalna. Komitet Prognoz “Polska w XXI wieku” przy Prezydium PAN, Warszawa 1998, s. 10.
- [4] 4/ A. Cynauer: Globalizacja gospodarki swiatowej. Nowe „Zycie Gospodarcze“ nr. 36 z 1998, s.24.
- [5] B. Liberska: Procesy globalizacyjne i regionalizacyjne w gospodarce swiatowej. W pracy J Kleer i inni: Globalizacja.....op. cit. str. 39

Resumé

KONKURENCE DOPRAVNÍCH FIREM Z POHLEDU GLOBALIZACE A REGIONALIZACE

Romuald BAUER, Elzbieta MARCISZEWSKA

Procesy globalizace a regionalizace zasáhly svým dosahem téměř všechny oblasti kulturního, společenského a ekonomického života. Oba tyto trendy mají své silné stoupence a odpůrce.

Globalizace jako ekonomický proces postupuje současně na třech úrovních:

- na úrovni podniků
- na úrovni odvětví
- na úrovni světové ekonomiky.

Tyto trendy budou mít zásadní význam pro Polsko a polské firmy včetně dopravních. Tyto procesy mají objektivní charakter a je třeba hledat cesty jak je využít v prospěch celé společnosti. Relace mezi globalizací a regionalizací jsou o to složitější, že zde vstupuje i proces integrace do EU a transformace ekonomiky a podniků.

Článek se zabývá procesem globalizace a regionalizace na úrovni dopravních firem a na úrovni odvětví dopravy v konkurenčním prostředí. Při posuzování obou procesů v podmínkách Polska je věnována pozornost firmám letecké, železniční a silniční dopravy.

4 Dopravní politika států v letech 2000 – 2015 pro rovnovážný rozvoj. Sešity vědecko-technického oddělení spolku dopravních inženýrů a techniků v Krakově. Série Monografie č. 8 (sešit 82). Kraków 2000 s. 19

5 Aby výše uvedený požadavek provedení změn nezůstal bez argumentů, i když to nemá podstatný význam pro ocenění celého zmiňovaného dokumentu, je možné zmínit první větu prvního odstavce (z výše uvedeného dokumentu s. 7). Zní takto: „Doprava je služba přemístění zboží a lidí v souladu se zásadami rovnovážného rozvoje státu“. Ekonomové by slovo použité v této větě „zboží“ zaměnili na „nákladů“, protože ne všechny věci přemísťované dopravou jsou zbožím.

Zusammenfassung

DIE KONKURRENZ DER VERKEHRSFIRMEN AUS DER ANSICHT DER GLOBALIZATION UND REGIONALIZATION

Romuald BAUER, Elzbieta MARCISZEWSKA

Die Prozesse der Globalization und der Regionalization beeinflussen fast alle Bereiche des Kultur-, Gesellschafts- und Wirtschaftslebens. Beide diese Trends haben starke Anhänger und Gerner. Die Globalization wie ein ökonomischer Prozess verfährt gleichzeitig auf drei Ebenen:

- auf der Unternehmensebene
- auf der Brancheebene
- auf der Ebene der Weltwirtschaft.

Diese Trends werden eine grundsätzliche für Polen und polnische Firmen einschließlich der Verkehrsfirmen haben. Diese Prozesse haben die objektiv Besonderheit und man muss die Formen für die Ausnutzung in der ganzen Gesellschaft suchen. Die Beziehungen zwischen Globalization und Regionalization sind sehr kompliziert, weil es hier auch ein Prozess der Integration in die EU und der Wirtschaftstransformation und Unternehmenstransformation ist.

Dieser Artikel bearbeitet den Globalizations- und Regionalizationsprozess auf der Ebene der Verkehrsfirmen und auf der Ebene der Verkehrsbranche. In den polnischen Bedingungen widmen wir die Aufmerksamkeit den Luftverkehrs-, Eisenbahnverkehrs- und Strassenverkehrsfirmen.

RESUME

THE TRANSPORT FIRM COMPETITION WITH THE VIEW OF THE GLOBALISATION AND REGIONALISATION

Romuald BAUER, Elzbieta MARCISZEWSKA

The globalisation and regionalisation processes involve almost all the cultural, social and economic sphere of life. They have owned promoters and adversaries both of these trends.

The globalisation as an economic process come through three levels:

- the firm level,
- the branch level,
- the world economics level.

The presented trends will have the basic sense for the Poland and Poland's firms including the transport firms.

Process has an objective character and there is the way to find their utilisation for the benefit of all society.

The EU integration, the economics transformation and the transformation of the firms complicate species interaction between the globalisation and regionalisation.

The article deals with the globalisation and regionalisation process on the level of transport firm and transport branch level.

At judge of mentioned process in the Poland's conditions, there is pay attention to the air, road and railway firms.

Authors of the article started from the official document "The Purpose of the Poland State Policy of Transportation in the 2000-2015 Period" partly.

In the air transport is the globalisation enterprise admittance of PLL LOT, a.s. to the Qualifyer alliance.

It is possible rate as a building element of the carrier global strategy.

Together with it is needed to build up the net of regional airports too.

Concerning the railway transport (PKP), there obtained the regionalisation tendency.

This is the outcome of the railway attribute and the process of transformation.

On the other site the European integration process in the railway area must take into account the globalisation requirements.

In the road transport there is the problem of the large number of the carriers with the mentioned view.

There enacted the differentiation of the interests among the firms on the regional and European transport market.

Will dominate the tendency to the regionalisation in the road transport too.