

Sławomir DROŹDZIECKI¹

LOGISTYKA KONURBACJI PORTOWO-MIEJSKICH

STRESZCZENIE

Zarządzanie miastem portowym wymaga specyficznego podejścia logistycznego. Rozwiązaniem tych problemów może być logistyka portowo-miejska. Niestety współcześnie logistyka miejska nie dopracowała się w tym zakresie rozwiązań teoretycznych. Artykuł niniejszy jest próbą stworzenia fundamentalnej podstawy pojęciowej w tym zakresie, określenia charakterystycznych i specyficznych aspektów w zakresie logistyki portowo-miejskiej.

Słowa Kluczowe: logistyka, miasto portowe, konurbacja, zespół portowo-miejski.

WSTĘP

Funkcjonujące w dzisiejszych czasach aglomeracje portowo-miejskie mają najczęściej charakter wielocentrycznych konurbacji. W ich obszarze funkcjonalno-przestrzennym, pomiędzy poszczególnymi centrami gospodarczymi oraz strukturami społecznymi występuje cały szereg wielokierunkowych, wzajemnie sprzężonych zależności. Relacje te z jednej strony wywołują wzajemnie pozytywny wpływ ale występują również negatywne sytuacje odwrotne. Zależności te wpływają na poziom i koszty realizacji podstawowych funkcji społecznych miasta i gospodarczych portu. Relacje te dotyczą także innych biegunów aktywności gospodarczej takich jak centra logistyczne czy przyportowe strefy przemysłowe.

Zadaniem klasycznej logistyki miejskiej jest zarządzanie strukturami i działaniami miasta ukierunkowane na zapewnienie obywatelom i użytkownikom zewnętrznym możliwie najwyższego i optymalnego pod względem kosztowym poziomu użyteczności. Wydaje się, iż specyfika aglomeracji portowo-miejskich wymaga stworzenia odrębnych, szczególnych podstaw teoretycznych w zakresie logistyki takich aglomeracji. Świadczy za tym z jednej strony ogromne wręcz znaczenie gospodarcze takich tworów społeczno gospodarczych. Z drugiej zaś strony specyfika przestrzenna funkcjonalna, a także różnorodność w zakresie struktur zarządczych i własnościowych podmiotów administracji i gospodarki działających w strukturach aglomeracji. Inaczej niż w przypadku klasycznej logistyki

¹ Sławomir DROŹDZIECKI, dr, Akademia Morska w Gdyni.

miejskiej należy również formułować cele logistyki aglomeracji portowo-miejskich. Analiza wskazuje, iż osiągnięcie kompleksowych celów społeczno-gospodarczych, w stosunku do teoretycznej logistyki miejskiej, wymaga nadzwyczajnej aprecjacji celów ekonomicznych. Odmienny jest również zakres dostępnych narzędzi logistycznych oraz metod i warunków ich zastosowania.

SPECYFIKA MIASTA PORTOWEGO

Definiowanie pojęcia „miasta”, a tym bardziej miasta portowego jest kwestią bardzo trudną i złożoną. Wynika to z bardzo wielu powodów. Za najważniejsze uznać należy, iż po pierwsze - wyodrębnić można ogromną ilość przyczyn (często oddziaływających na siebie wzajemnie, przenikających się i zmieniających w czasie) wywołujących powstawanie miast, po drugie występuje właściwie nieograniczona ilość specyficznych uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych w jakich one powstawały, powstają i kształtują się.

Analiza spotykanych najczęściej definicji „miasta” wskazuje, iż różnią się one od siebie wzajemnie. Wyodrębnić w nich można jednak kilka najważniejszych wspólnych aspektów, wśród których należy wymienić np.: historyczne lub geograficzne uwarunkowania funkcjonowania, istnienie odrębnej społeczności miejskiej, koncentrację specyficznych elementów społeczno-ekonomicznych (takich jak struktury przemysłowe czy rozbudowany system edukacyjny), nasycenie elementami tzw. urbanizacji krajobrazu, czy też wreszcie odrębność przestrzenną i administracyjną. Z punktu widzenia ekonomicznego wydaje się być najważniejszym podkreślenie roli charakteru gospodarczego analizowanego obszaru. W ujęciu makroekonomicznym jest on przede wszystkim kształtowany przez miejsce i rolę jakie są przypisane danemu miastu w systemie gospodarki narodowej danego kraju.

W obszarach miejskich głównym nośnikiem wytworzonej wartości dodanej, są przemysł, handel i usługi, natomiast w obszarach wiejskich – produkcja i przetwórstwo rolne. Na tej podstawie, w sposób bezpośredni, można również definiować miasto poprzez źródła zarobkowania jago mieszkańców.

Specyficzne wnioski wyciągnąć można analizując kryteria najczęściej stosowane przy opisywaniu miast (kryteria takie można również zastosować dla odróżnienia struktur miejskich i wiejskich), są nimi kryterium:

- kryterium demograficzne – gęstość zaludnienia, poziom i rodzaj wykształcenia, źródła utrzymania, intensywność zaopatrzenia w usługi o charakterze socjalnym;
- kryterium ekonomiczne – potencjał i charakter gospodarczy obszaru,

stopień kumulacji i charakter potencjału wytwórczego (infrastruktury i suprastruktury), kształt relacji z otoczeniem zewnętrznym – zarówno otaczającym wiejskim jak i innymi miastami czy regionami gospodarczymi;

- kryterium urbanistyczne – układ przestrzenny, koncentracja i charakter zabudowy, nasycenie w obiekty i urządzenia o charakterze technicznym.

Z kompilacji przedstawionych powyżej kwestii wynika, iż sposób definiowania miasta w znacznej mierze zależy od wyboru kryteriów, na podstawie których prowadzona jest analiza.

Analiza procesów powstawania miast wskazuje, iż można wyodrębnić ogólne funkcje, które ukazują przyczyny ich powstawania i rozwoju. Do najczęściej wymienianych należą funkcje:

- militarne – szczególnie w przeszłości miasta pełniły zadania obronne, były placówkami stacjonowania oddziałów wojskowych, itp.;
- polityczne – związane z pełnieniem roli centrum decyzyjnego, administracyjnego;
- handlowe – jako ośrodki kupieckie, miejsca schronienia, składowania towarów, funkcjonowania giełd towarowych, składów celnych;
- komunikacyjno-transportowe – wynikające z roli punktów węzłowych w sieciach komunikacyjnych, bardzo często związane z funkcjami handlowymi;
- przemysłowe – będące następstwem koncentracji zakładów produkcyjnych czy też przedsiębiorstw wydobywczych;
- usługowe – jako obszary koncentracji oferentów usług, np.: turystycznych, bankowych, edukacyjne.

Tym samym funkcje miasta można definiować jako każdą działalność społeczno-gospodarczą, niezależnie od jej specyfiki czy rangi ekonomicznej, społecznej lub przestrzennej. Funkcje te można podzielić na zewnętrzne i wewnętrzne. Taka formuła przyjęta w definiowaniu miasta pozwala uwzględnić fakt, iż działalność ta może być realizowana zarówno na rzecz jego mieszkańców, ale także użytkowników z otoczenia zewnętrznego. Podejście takie uwzględnia również fakt, iż o funkcjach miasta można mówić niezależnie od tego jakie podmioty je realizują, czyli czy będą to organa władzy centralnej czy publicznej, przedsiębiorstwa komercyjne czy też sami mieszkańcy. Wartym jest zauważenia, iż podkreśla się tu społeczny charakter użyteczności miasta. Ideologiczne uzasadnienie dla funkcjonowania miasta sprowadza się do realizacji głównego celu, jakim jest zaspokajania potrzeb jego mieszkańców i użytkowników.

Miasta są układami zmiennymi w czasie, niektóre trwają w stagnacji

rozwojowej, niektóre nawet upadają, ale w większości przypadków miasta rozwijają się. Oczywiście rozwój taki odbywa się w różnym tempie. Obserwacja przemian jakie następują w tych strukturach pozwala wyodrębnić fazy rozwojowe takich organizmów, tj. fazę:

- koncentracji – wynikającą z silnego oddziaływania którejs z funkcji;
- aglomeracji – szybkiego rozwoju przestrzennego, często wchłaniania obszarów otaczających, powstają tak aglomeracje: miejskie, miejsko-przemysłowe, miejsko-portowe;
- metropolizacji – rozwoju poprzez zdobywanie dominacji nad obszarami przyległymi;
- megalopolizacji – obecnie faza najwyższa, która w pewnych aspektach przypomina funkcjonowanie struktury miastopństwa.

Na podstawie ogólnych rozważań przyjąć można, iż miasto-portowe to obszar o charakterze miejskim, którego specyfika przestrzenna, społeczna, ekonomiczna, a przede wszystkim funkcjonalna kształtowana jest w głównej mierze przez funkcjonowanie w jego obrębie lub bezpośredniej bliskości portu morskiego. Tym samym funkcja transportowa, a ściślej portowa jest dla miasta dominującą lub ewentualnie jest jedną z wiodących. Jednocześnie charakter relacji występujących pomiędzy portem a miastem może być bardzo różny. Zawsze jednak porty i miasta portowe tworzą, oddziałując na siebie wzajemnie, wspólną płaszczyznę ekonomiczno-społeczną. Funkcjonują one obok siebie, niejako w symbiozie, wzajemnym uzależnieniu.

Obok funkcji gospodarczych porty morskie pełnią również funkcje społeczne. Ze względu na cel rozważań, za najważniejszą z nich uznać należy funkcję miastotwórczą i regionotwórczą. Rozwój portu morskiego, wzrost jego znaczenia zawsze wywierają wpływ na miasto portowe. Każdy port morski jest regionalnym biegunem tworzenia wartości dodanej. W nowoczesnych portach morskich proste usługi przeładunkowe są „tylko” przyczynkiem do oferowania szerokiej palety usług portowych. W taki sposób rodzi się przemysł portowy, wzrasta znaczenie funkcji handlowych, przemysłowych i logistycznych portu, powstają związki kooperacyjne, a wzajemne korzyści gospodarcze stają się akceleratorem podnoszenia efektywności gospodarowania. Co za tym idzie port staje się motorem rozwoju gospodarczego miasta i całego regionu nadmorskiego, będąc jednocześnie pierwotną przyczyną kształtowania, a przede wszystkim powiększania rynku pracy. Relacja ta w naturalny sposób pociąga za sobą koncentrację osadnictwa w mieście i regionie portowym.

Wszelkoność usług jakie świadczone są w nowoczesnych portach morskich, a w szczególności stale rozwijająca się sfera usług okołoportowych i towarzyszących, w tym logistycznych powoduje, iż porty morskie nie pełnią już wyłącznie funkcji transportowych, ale zakres ich działania jest dużo

szerszy. Stąd też porty morskie charakteryzuje się przez ich funkcje:

- transportową – zapewnienie przepływu ładunków;
- komunikacyjną – obsługa transportu pasażerskiego;
- usługową – usługi manipulacyjne, składowe oraz inne towarzyszące;
- logistyczną – obsługa logistyczna ładunków i środków transportowych;
- przemysłową – funkcjonowanie przemysłu przyportowego;
- turystyczną – obsługa turystyki morskiej;
- administracyjną – funkcjonowanie administracji morskiej.

Złożoność relacji jakie mogą występować między portem a miastem portowym, można w prosty sposób zobrazować analizując, które z funkcji miasta i portu należy uznać za wspólne, lub też przenikające się. I tak okazuje się, iż współzależności te występują w zakresie funkcji: transportowych, komunikacyjnych, usługowych, przemysłowych, turystycznych i logistycznych. Czyli praktycznie wszystkie funkcje portu są związane z funkcjami miasta portowego, a jedynie niektóre funkcje miasta nie są związane z funkcjami portu. Świadczy to jednoznacznie, iż nie powinno się mówić odrębnie o porcie i o mieście portowym, konieczne jest traktowanie tych dwóch podsystemów jako całkowicie zależnych od siebie, nie mogących egzystować rozłącznie.

Współczesne miasta portowe są organizmami wielofunkcyjnymi, w odniesieniu do dużych, prężnie działających portów należy określać je jako aglomeracje portowe. Jednocześnie uwarunkowania historyczne, geograficzne, społeczne powodują, iż są one najczęściej ośrodkami wielocentrycznymi. W poszczególnych centrach dominujące są odmienne funkcje, jednak o pozycji gospodarczo-społecznej takiego tworzy decyduje zawsze efektywność realizacji wszystkich funkcji. I tak dzisiejsze miasta-porty morskie najczęściej łączą ze sobą funkcje: społeczne (tzw. funkcje miejskie) oraz funkcje miasta z funkcjami gospodarczo-ekonomicznymi związanymi z działalnością portową, tj. funkcje: transportowe (tranzytowe), przemysłowe, logistyczne. Na podstawie przytoczonych powyżej rozważań należy przyjąć, iż współczesne, duże miasta portowe określać należy jako konurbacje, tzn. ośrodki, aglomeracje wielofunkcyjne i wielocentryczne. Analiza literatury przedmiotu wskazuje, iż konurbacje takie oprócz centrum pełniącego funkcje społeczne, złożone są z ośrodków działalności gospodarczej: portowej, przemysłowej, handlowej, logistycznej... Analizując zakres pojęcia logistyki wydaje się jednak, iż wystarczy określać je jako organizmy miejsko-przemysłowo-logistyczne.

LOGISTYKA MIEJSKA ²

Przedstawiony powyżej charakter i specyfika miast, czy też w większym stopniu aglomeracji miejskich, wskazują przede wszystkim na ogromną koncentrację aktywności społecznej i gospodarczej w ich obszarach. Zagęszczenie ludności (mieszkańców), nasycenie przestrzeni obiektami infrastrukturalnymi, koncentracja działalności administracyjnej i gospodarczej, intensyfikacja procesów handlowych, transportowych realizowanych w obszarach aglomeracji to tylko niektóre aspekty funkcjonowania współczesnych miast. Wszystko to niezależnie od efektów pozytywnych ma również swoje strony ujemne. Procesy koncentracji, które tworzą miasto, w ostatecznym rozrachunku mogą doprowadzić do tego, iż jego struktury zaczynają funkcjonować nieefektywnie. Analizując tą sytuację w kontekście ekonomicznym można by powiedzieć, iż nadmierny, rozwój miasta może doprowadzić do występowania klasycznych, znanych w teorii ekonomii menadżerskiej „kosztów skali”. Z jednej strony obniża się poziom życia w mieście i jego atrakcyjność inwestycyjna, z drugiej zaś strony rosną koszty społeczne i ekonomiczne. Wszystko to wpływa na obniżenie poziomu użyteczności społecznej realizowanej w strukturze miasta.

Analiza opracowań naukowych wskazuje, iż pierwotną przyczyną występowania w obszarach aglomeracji miejskich tych niekorzystnych zjawisk jest nadmierna koncentracja i natężenie aktywności społecznej i gospodarczej. Rozwijające się w sposób niepohamowany i samorzutny miasta stają się stopniowo nieprzyjemne zarówno dla mieszkańców, jak i przedsiębiorców oraz użytkowników zewnętrznych. W ujęciu teoretycznym wolumen potrzeb zgłaszanych przez użytkowników jest zbyt wysoki w stosunku do tego co może zaoferować miasto. Z drugiej strony właściwie każda aktywność podejmowana w mieście wywołuje proces, w wyniku którego jedni użytkownicy miasta wpływają na obniżenie użyteczności innych użytkowników.

W klasycznym ujęciu ekonomicznym zjawisko takie określane jest jako generowanie kosztów zewnętrznych.

Efektom tego miasta, które powinny funkcjonować po to aby podnosić poziom użyteczności ich mieszkańców i użytkowników przestają być efektywne, nie mogą wypełniać skutecznie swego powołania. Tym samym miasta stają się często „betonową dżunglą”, nieprzyjemną zarówno dla ludzi jak i podmiotów gospodarczych.

² opracowanie na podstawie:

1) Szymczak M.; *Logistyka miejska*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2008.

2) Szołtysek J., *Podstawy logistyki miejskiej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2007.

Za najważniejsze problemy w funkcjonowaniu i rozwoju miast uznaje się dzisiaj występowanie:

- niedoboru lub też istnienie nieodpowiedniej jakościowo substancji mieszkaniowej (wysokie koszty zakupu nowych mieszkań, dzielnice nędzy, wydłużenie czasu i drogi dojazdów);
- niedostatecznej ilości miejsc pracy, w tym również kwestie możliwości zmiany kwalifikacji zawodowych, adekwatności do potrzeb oferowanego profilu kształcenia zawodowego, ograniczenie mobilności pracowników;
- konfliktów społeczne potęgujące się w miastach;
- zanieczyszczenia środowiska naturalnego;
- kongestii transportowych – komunikacyjnej, zaopatrzeniowej i tranzytowej;
- niemożności zaspokojenia rosnących potrzeb społecznych mieszkańców i użytkowników miasta.

Kluczem do zrozumienia tych zjawisk jest identyfikacja tak zwanych barier funkcjonowania i rozwoju miast. Wśród barier tych wyróżnia się bariery przestrzenne, infrastrukturalne, gospodarcze, społeczne oraz ekologiczne. Problem ten jawi się jako bardzo poważny ponieważ specyfika tych barier obejmuje różne dziedziny, zarówno ekologii, życia społecznego i kulturalnego jak i mikro- i makroekonomii. Jest to kwestia szczególnie istotna ponieważ pokonywanie takich barier odbywa się zasadniczo poprzez ciągle kształtowanie struktur miejskich, w tym również poprzez ich rozwijanie. Czyli dochodzi do pozornie sprzecznej sytuacji, w której likwidacja barier wynikających z koncentracji (nasylenia systemu) prowadzona jest poprzez jego dalsze rozbudowywanie i nasylenie. Kwestie te komplikuje ponadto charakterystyczne występowanie klasycznego zjawiska „coś za coś”, określane w ekonomii jako relacja *trade off*. Oznacza to, iż najczęściej likwidacja jednych niedoskonałości w funkcjonowaniu miasta wywoływać będzie inne. Problem tkwi więc w tym, iż planowanie i kształtowanie struktur miejskich i procesów w nich przebiegających musi odbywać się w sposób kompleksowy. Tak aby wybierać rozwiązania całościowo najbardziej korzystne.

Próby rozwiązania tego typu problemów egzystencjalnych występujących w miastach podejmowane były już od początku lat 90. XX wieku. Działania te oparte były na założeniu, iż antidotum może stać się podejście proponowane przez teorię logistyki – jako teoretycznej dziedziny wiedzy. Logistyka jako nauka, której podstawowym założeniem jest podejmowanie działań prowadzących do maksymalizacji efektów funkcjonowania systemu gospodarczego, miała dać podstawy teoretyczne dla podnoszenia efektywności funkcjonowania organizmów miejskich. U źródeł

koncepcji logistycznych leży założenie, iż podnoszenie efektywności funkcjonowania systemów powinno odbywać się poprzez zarządzanie tzw. strumieniami przepływów. Tak więc uogólniając, w ujęciu metod działania, można powiedzieć, iż logistyka miejska to zarządzanie strumieniami przepływów realizowanych w obszarach miejskich. Wyodrębnić wśród nich należy chociażby transport, zaopatrzenie, czy też utylizację ale również świadczenie usług publicznych oraz realizację czynności, procedur administracyjnych. Pamiętać również należy, iż strumienie te są związane zarówno z życiem mieszkańców jak i pozostałych użytkowników miasta, w tym również funkcjonowaniem przedsiębiorstw i przedsiębiorców oraz tzw. użytkowników zewnętrznych, którymi mogą być na przykład turyści czy przedsiębiorcy.

Wśród procesów pozwalających na realizację takich przepływów, podobnie jak w klasycznej logistyce podmiotów gospodarczych można wyróżnić: transport, przesył, składowanie, i zaopatrzenie, a także procesy informatyczne.

Zaznaczenia w tym miejscu wymaga jednak kilka podstawowych kwestii. Teoria logistyki oparta jest bezwzględnie na założeniu całościowego (holistycznego) podejścia do procesów zarządzania, narzucając tym samym konieczność koordynacji oraz zarządzania strategicznego, zintegrowanego. U podstaw logistyki jako narzędzia ekonomicznego leży proste założenie, iż maksymalny efekt, rozumiany jako nadwyżka korzyści nad kosztami można osiągać na dwa sposoby, które mogą być wykorzystywane również równolegle. Po pierwsze - poprzez ograniczanie kosztów, bądź racjonalizację w zakresie ich ponoszenia. Po drugie - poprzez maksymalizację sumarycznych korzyści generowanych przez cały system.

W odniesieniu do takiego ujęcia kwestii kosztów w logistyce należy pamiętać, iż kluczem do sukcesu jest dążność do ograniczania ogólnej sumy kosztów. Dlatego też podstawą jest zastosowanie pełnej analizy kosztów, a także analizy współzależności kosztowych. Tak aby optymalna była suma kosztów ponoszonych w całym systemie, niezależnie od poziomu kosztów w poszczególnych jego ogniwach. Podobnie w odniesieniu do korzyści jakie generuje system, tylko podejście kompleksowe, pozwala na maksymalizowanie korzyści całkowitych. Ponadto jedynie takie podejście warunkuje osiągnięcie tak bardzo oczekiwanych efektów synergicznych.

Tym samym logistykę miast portowych należy pojmować jako specyficzną gałąź logistyki miejskiej. Jej charakter definiowany jest przede wszystkim poprzez funkcje jakie pełnią tego typu ośrodki gospodarczo-społeczne, jak również wynikające z tego ukształtowanie przestrzenne, uzbrojenie infrastrukturalne, zakres i charakter produkcji przemysłowej, natężenie ruchu transportowego i wiele innych specyficznych czynników.

LOGISTYKA AGLOMERACJI (KONURBACJI) PORTOWO-MIEJSKICH

W celu pełniejszego zdefiniowania pojęcia logistyki portowo-miejskiej należy przede wszystkim uwzględnić specyfikę portów morskich jako bardzo silnie oddziaływających, rozległych przestrzennie struktur gospodarczych. Struktury te charakteryzują specyficzne relacje gospodarcze i społeczne, zarówno wewnętrzne jak i z otoczeniem zewnętrznym wpływające na kształt logistyki portowo-miejskiej. Jej odmienność można ukazać poprzez pryzmat relacji portu morskiego z jego otoczeniem. Otoczenie systemowe portu można przedstawić jako układ trójstopniowy:

- otoczenie mikro – kształtowane przez kluczowe elementy charakteryzujące i warunkujące funkcjonowanie portu: specyfika przestrzenna, struktura własnościowa, potencjał infrastrukturalny i techniczny, standing finansowy, potencjał kadrowy;
- otoczenie makro – przedsiębiorstwa portowe, użytkownicy portu, konsumenci usług portowych, organy administracji państwowej, relacje z jednostkami lokalnych władz publicznych;
- otoczenie mezo – charakteryzowane głównie poprzez środowisko społeczno – polityczne. Głównym elementem tej sfery jest wyznaczony przez władze publiczne miejsce jakie ma pełnić dany port w ramach gospodarki narodowej, będące pochodną fundamentalnych założeń polityki makroekonomicznej państwa.

W wąskim ujęciu za port morski można uznać układ przestrzenno-infrastrukturalny, najczęściej podmiotem władającym i zarządzającym taką strukturą jest przedsiębiorstwo „zarząd portu”. Podstawą funkcjonalną takiego przedsiębiorstwa są grunty i infrastruktura portowa, w niektórych rozwiązaniach również akwatorium portowe, będące we władaniu i pod zarządem portu. W ujęciu szerokim port morski definiować należy jako trójelementową strukturę, w skład której wchodzi zarząd portu, przedsiębiorstwa eksploatacyjne oraz użytkownicy portu i usługobiorcy portu. Wewnątrz tej struktury występują różnorakie, wielokierunkowe powiązania funkcjonalno-gospodarcze. W bezpośredniej bliskości funkcjonalnej takiego układu działają przedsiębiorstwa, świadczące tzw. usługi okołoportowe oraz podmioty funkcjonujące w obrębie stref przemysłowych, handlowych i centrów logistycznych.

Specyfika funkcjonowania i rozwoju aglomeracji portowo-miejskich powoduje, iż ich rozwój warunkowany jest poprzez sukces gospodarczy portu oraz pośrednio szeroko pojmowanej sfery usług okołoportowych i logistycznych. Sukces taki może być oczywiście definiowany w ramach ekonomiczno-finansowych. W długim okresie skuteczność funkcjonowania gospodarczego portu jak również całej aglomeracji portowo-miejskiej należy

jednak definiować w kategoriach ich długofalowego rozwoju. W rozumieniu takim wzrost gospodarczy jest podstawą rozwoju społecznego aglomeracji. W ujęciu ekonomicznym rozwój jest natomiast determinowany głównie poprzez wzrost popytu zgłaszanego przez zewnętrznych użytkowników konurbacji portowo-miejskiej, na usługi świadczone przez port, sferę usług portowych czy też logistyki. Idąc dalej, zapotrzebowanie na usługi portowe, jak również logistyczne oferowane w danym zespole portowo-logistyczno-miejskim jest pochodną ich jakości i ceny, zadowolenia klientów. W dalszej kolejności, w logiczny sposób wykazać można, iż zadowolenie użytkowników tych usług zależy w sposób bezpośredni od jakości i skuteczności realizacji założeń polityki logistycznej miasta.

Cechą charakterystyczną konurbacji portowo-miejskich jest występowanie pozornych wewnętrznych sprzeczności systemowych. Często mogą one być oceniane wręcz jako konflikty interesów występujące pomiędzy poszczególnymi ośrodkami życia społecznego (city, dzielnice mieszkaniowe) oraz gospodarczego. Analizując przebieg procesów rozwojowych takich organizmów w wielu przypadkach można zaobserwować, iż rozwój portu morskiego, strefy przemysłowej czy też centrum logistycznego powoduje negatywne efekty w zakresie realizacji funkcji społecznych miasta. Dzielnice mieszkaniowe nie mogą się rozwijać (są jakby spychane na peryferia), lokalny transport pasażerski koliduje z tranzytem ładunków, mieszkańcy dzielnic przyportowych odczuwają negatywne efekty takiej lokalizacji ich nieruchomości. Patrząc z drugiej strony zagospodarowanie przestrzenne miasta bardzo często stanowi blokadę rozwojową dla portu, porty są często „otoczone” przez dzielnice mieszkaniowe, ładunki tranzytowe i te transportowane pomiędzy centrami gospodarczymi aglomeracji grzęzną w zatłoczonych dzielnicach miejskich.

Wynika z tego jednoznacznie, iż aglomeracje portowo-miejskie są bardzo złożonymi i specyficznymi w sferze funkcjonalnej i przestrzennej organizmami społeczno-gospodarczymi. Ich odmienność może być definiowana przez szereg przyczyn i cech. Charakterystycznym czynnikiem jest bardzo intensywna koncentracja potencjału społeczno-gospodarczego. Ogniska takiej koncentracji określać można jako centra: osadnicze, transportowe, logistyczne, przemysłowe. Specyficzna ranga funkcji transportowych wewnątrz takiej aglomeracji i tranzytowych wskazuje na znaczenie logistycznych procesów transportowych. Wydaje się, iż patrząc przez pryzmat logistycznego zarządzania operacyjnego za jeden z najważniejszych aspektów logistyki portowo-miejskiej należy pojmować, charakterystyczną dla zespołów portowo-miejskich dążność do usprawniania przepływu potoków transportowych (głównie tranzytowych). Przepływy takie mogą być realizowane w trzech relacjach: przepływy port-aglomeracja; port-zaplecze portowe (tranzyt); aglomeracja-zaplecze portowe. Powinno być to uznane za kolejny dowód na to, iż logistyki portowo-miejskiej nie można rozpatrywać wyłącznie w mikroskali, w wąskim ujęciu miasta portowego czy

też dualnie - struktury miasto-port. Sprawna realizacja przepływów zabezpiecza z jednej strony sprawną realizację funkcji samej aglomeracji, z drugiej zaś gwarantuje wysoką jakość obsługi realizowanej przez system transportowy kraju, a przez to zadowolenie dysponentów ładunków i przewoźników krajowych i zagranicznych. Współdziałanie poszczególnych centrów konurbacji, które warunkuje funkcjonowanie i rozwój gospodarczy całej aglomeracji nie może obyć się bez sprawnego transportu. Jednocześnie właściwie działający transport, w tym zabezpieczający szybki, bezkolizyjny tranzyt powinien przeciwdziałać możliwym negatywnym efektom związanym z kongestią, degradacją środowiska naturalnego, obniżaniem wartości nieruchomości i ogólnie pojmowanym obniżeniem standardu życia. Złożoność problemu polega jednak na tym, iż o ile teoria logistyki miejskiej może pomóc rozwikłać problemy transportu i tranzytu towarów i ładunków w obszarze miasta. O tyle odniesieniu do kwestii zapewnienia sprawnego transportu z/na zaplecze portowe nie wystarczy szukać rozwiązań w kategoriach klasycznej logistyki miejskiej. W tym ujęciu logistyka portowo-miejska musi oddziaływać zarówno w otoczeniu mikro jak i współistnieć w otoczeniu makroekonomicznym, musi jakby wychodzić poza obszar miasta. Złożoność sytuacji gmatwa jeszcze bardziej fakt, iż zależności własnościowe, finansowe, odmienność celów, różnorodność systemów zarządzania powoduje, iż władze lokalne mogą realizować swą politykę logistyczną w odniesieniu do struktur miejskich, jednak nie mają takich możliwości w zakresie pozostałych sub-centrów konurbacji (które co prawda leżą w obszarze miasta ale nie są jego własnością), jak również obszarów i infrastruktury poza granicami administracyjnymi miasta.

Wynika z tego, iż ze względu na specyficzną odmienność konurbacji portowo-miejskich, realizowane w nich zarządzanie musi w teorii logistyki miejskiej być traktowane wyjątkowo. Przemawia za tym chociażby odmienność celów zarządzania logistycznego realizowanego w tego typu aglomeracjach. Za najważniejszą różnicę w porównaniu z logistyką miejską, nastawioną głównie na osiąganie celów społecznych, należy uznać konieczność zdecydowanej aprecjacji celów ekonomicznych. Rozwój gospodarczy choć wywołuje negatywne efekty społeczne jest jednocześnie warunkiem sukcesu takiej aglomeracji. Nadzwyczajnej troski i zrozumienia wymaga fakt, iż z natury rzeczy realizacja celów ekonomicznych będzie musiała się kojarzyć z poświęceniem w zakresie celów społecznych. Zależności to oddziałują na siebie również w przeciwnym kierunku.

Odmienności charakterystyczne dla logistyki portowo-miejskiej, należy zauważać nie tylko w zakresie celów czy też sfery oddziaływania logistyki portowo-miejskiej ale również w odniesieniu do narzędzi logistycznego zarządzania miastem, jakimi mogą w zakresie swoich uprawnień posługiwać się decydenci odpowiedzialni za politykę funkcjonowania i rozwoju aglomeracji.

Na tej podstawie należy przyjąć, iż w zakresie logistyki konurbacji

portowo-miejskich szczególnej, nadzwyczajnej rangi nabierają aspekty koordynacji, planowania przestrzennego oraz doboru źródeł i zasad finansowania rozwoju infrastruktury, w tym głównie infrastruktury transportu. Wydaje się, iż to właśnie specyfika tych trzech elementów stanowi o odmienności logistyki aglomeracji portowej od klasycznej logistyki miejskiej.

Przedstawione powyżej rozważania wskazują, iż zarządzanie logistyczne w obszarze aglomeracji portowo-miejskich jest działaniem z jednej strony bardzo ważnym i pożądanym, z drugiej zaś strony niezwykle trudnym. Powyżej przedstawiono cechy charakterystyczne aglomeracji portowo-miejskich, a także specyfikę zależności występujących pomiędzy ich centrami funkcjonalnymi i relacji z otoczeniem. Wszystko to wskazuje, iż zarządzanie logistyczne takimi organizmami wymaga również bardzo specyficznego podejścia. Wydaje się, iż współcześnie teoria klasycznej logistyki miejskiej nie daje w tym zakresie wystarczających narzędzi. Faktem jest, iż nie tylko nie istnieje w tym zakresie naukowy dorobek teoretyczny ale, co znamienne, w teorii logistyki miejskiej nie wspomina się nawet o specyfice logistyki portowo-miejskiej. Wszystko to wskazuje, iż konieczne jest podjęcie próby stworzenia teoretycznych, naukowych podstaw dla potrzeb zarządzania logistycznego aglomeracjami portowo-miejskimi. Z całą pewnością fundamentem dla rozwinięcia takiej wiedzy musi być, klasyczna logistyka miejska. Wydaje się jednak, iż nie wystarczy proste rozwinięcie teorii logistyki miejskiej uwzględniające jedynie pewien, „dodatkowy” aspekt, jakim jest funkcjonowanie portu w bezpośrednim związku z miastem portowym. Przeczyłoby to bowiem holistycznemu podejściu stanowiącemu bezwzględną podstawę teorii logistycznych. Logistyka aglomeracji portowych nie może być również traktowana jako suma logistyki miejskiej i centrów gospodarczych funkcjonujących w obszarze konurbacji. Niemożliwe byłoby bowiem pogodzenie dążenia do osiągania autonomicznie, wielopodmiotowo formułowanych celów gospodarczych i celów społecznych formułowanych przez miasto. Logistyka aglomeracji portowej musi być tworzona i realizowana na zasadach konsensusu i kompromisu społeczno-ekonomicznego.

Za element kluczowy i specyficzny uznać należy odmiennność celów logistyki portowo-miejskiej, które w sposób szczególny podkreślają rangę portu i przyportowych stref logistycznych i przemysłowych. Wynika to z jednej bezpośredniej przyczyny, sukces społeczny miasta i aglomeracji jest uwarunkowany przez sukces portu. Specyfika wszystkich innych cech logistyki aglomeracji portowej jest wypadkową charakterystycznego formułowania jej celów nadrzędnych. Tym samym logistykę aglomeracji portowej bezwzględnie należy tłumaczyć jako symbiotyczną logistykę miasta-portu i stref gospodarki przyportowej.

Idąc dalej w rozważaniach wydaje się, iż specyfika logistyki konurbacji porto-miejskich, wymaga nadania jej odpowiedniej rangi. Przytoczone

powyżej raczej wskazują, iż logistyki tej nie można uznać za zmodyfikowaną odmianę logistyki miejskiej, uznającej jedynie „przy okazji”, specyficzny charakter układu miasto-port. Ranga, złożoność i odmiennosc problemów praktycznych i teoretycznych nakazuje uznać logistykę konurbacji portowo-miejskich jako odrębną dziedzinę logistyki miejskiej. Szczegółowo specyfikę logistykę aglomeracji portowej można definiować również poprzez określenie jej paradygmatów takich jak podmiot logistyki, przedmiot i zakres oddziaływania, a także narzędzi jakimi może ona się posługiwać dla osiągnięcia celów polityki społeczno-gospodarczej konurbacji.

SPECYFIKA LOGISTYKI PORTOWO-MIEJSKIEJ

Złożoność problematyki logistyki portowo-miejskiej uwidacznia się przy próbie analizy kwestii instytucjonalnej odpowiedzialności za prowadzenie takiej logistyki. Czyli definiowaniu zakresu pojęciowego określanego jako podmiot logistyki portowo-miejskiej. W teorii logistyki gospodarczej podmiotem logistyki może być właściciel przedsiębiorstwa, jego władze lub powołane przez nie struktury zarządcze niższego szczebla. W klasycznym ujęciu za podmiot logistyki miejskiej uznaje się władze miasta, które w zależności od zasad działania systemu administracyjno-prawnego mogą funkcjonować w różnych strukturach, o różnych kształtach. Często za podmiot logistyki miejskiej uznaje się również publiczne przedsiębiorstwa lub prywatno-publiczne spółki realizujące usługi o charakterze publicznym. Relacje występujące pomiędzy portami morskimi a miastami portowymi nie mają jednak wyłącznie charakteru funkcjonalnego. Wspomnieć należy tutaj chociażby o relacjach przestrzennych, własnościowych, społecznych, kapitałowych czy też przenikaniu się struktur zarządczych. Ponadto skomplikowanie i wielokierunkowość tych relacji wskazują, iż mimo nadrzędnej roli i umocowania legislacyjnego władz miasta w systemie nie można tworzyć i implementować logistyki portowo-miejskiej wyłącznie poprzez system nakazowy nie uwzględniający racji, pozycji i znaczenia sfer gospodarczych, a w szczególności portu. Kształt relacji funkcjonalnych występujących w portach morskich wskazuje, iż port morski z jednej strony działa pod bardzo silnym wpływem logistyki miejskiej, z drugiej zaś strony jest jednym z najważniejszych jej podsystemów i powinien na nią oddziaływać. Dlatego też za podmiot logistyki portowo-miejskiej uznać należy złożoną strukturę, dla której podstawowym priorytetem powinna być wewnętrzna koordynacja. Elementami tworzącymi ją oprócz władzy miejskiej muszą być podmioty zarządzające portem morskim oraz ewentualnie centrum logistycznym, zarządy specjalnych stref ekonomicznych, zrzeszenia przedsiębiorstw ze sfery TSL, czy też duży przewoźnicy morscy i lądowi działający głównie w charakterze doradczym.

W działalności sfery eksploatacyjnej w portach morskich dominują

zasady i cele typowej logistyki przedsiębiorstw, w której dominuje podejście mikroekonomiczne. Dlatego też wydaje się, iż w zakresie tworzenia zasad i prowadzenia logistyki aglomeracji portowo-miejskich do współpracy z organami miasta w naturalny sposób predysponowane są przede wszystkim zarządy portów. Choć należy również stwierdzić, iż często spotyka się sytuacje, w których szczególnie duże, stabilne, świadomie inwestujące przedsiębiorstwa portowe, czy przewoźnicy morscy chcą i uczestniczą w procesach tworzenia i implementacji rozwiązań logistycznych w układach porto-miejskich. Najczęściej są to działania o charakterze doradczym czy też koordynacyjnym, choć spotyka się również przykłady współuczestnictwa w realizacji inwestycji infrastrukturalnych.

Stwierdzić należy, iż podstawowym założeniem skutecznych działań logistycznych w obszarze aglomeracji portowo-miejskich jest koordynacja działań w zakresie realizacji funkcji miejskich (społecznych), portowych, jak również logistycznych. Tym samym fundamentalnym zadaniem gwarantującym, w ogóle, możliwość kształtowania i realizacji polityki logistycznej w organizmach portowo-miejskich jest stworzenie struktur warunkujących taką współpracę. Dlatego też modelowym rozwiązaniem w tej sytuacji powinno być funkcjonowanie w logistycznych strukturach miejskich stałych przedstawicielstw struktur gospodarczych mających nie tylko głos doradczy, ale i decyzyjny. W zakresie logistyki portowo-miejskiej skomplikowana jest również kwestia definiowania przedmiotu logistyki. Dzieje się tak ponieważ struktury władz miejskich powoływane są przez jego obywateli. Tym samym przynajmniej z założenia powinny realizować priorytety zgłaszane przez mieszkańców miasta. Dochodzi jednak do pewnej sprzeczności: obywatele tworzą władzę miasta, która realizując działania logistyki miejskiej powinna dążyć do zaspokajania potrzeb mieszkańców czyli obywateli. Ponadto w zakresie celów pojawiają się również postulaty dbałości o użyteczność przedsiębiorców i użytkowników zewnętrznych. Złożoność relacji społecznych, politycznych i gospodarczych prowadzi do sytuacji, w której trudno jest definiować precyzyjnie gdzie leży linia podziału pomiędzy podmiotami i przedmiotami logistyki. Tym samym odnosząc się do teorii logistyki miejskiej dochodzi do sytuacji, w której w zakresie logistyki portowo-miejskiej następuje utożsamienie podmiotu i przedmiotu logistyki.

Niezależnie od powyższych trudności można jednak pokusić się o sformułowanie ogólnej definicji przedmiotu logistyki portowo-miejskiej. I tak, przedmiotem logistyki będzie sfera działań logistycznych, narzędzia osiągnięcia zamierzonych celów, ale przede wszystkim adresaci podejmowanych działań: mieszkańcy miasta i przedsiębiorstwa gospodarujące na terenie aglomeracji oraz jego zewnętrzni użytkownicy osoby oraz przedsiębiorstwa.

Dla bardziej przejrzystego zobrazowania złożoności celów logistyki portowo-miejskiej można przedstawić je wprowadzając podział uwzględniający grupy beneficjentów takich działań. I tak cele szczegółowe logistyki portowo-

miejskiej można przedstawić następująco, w odniesieniu do:

- 1) Mieszkańców – zgodnie z ogólnym ujęciem logistyki miejskiej za podstawowy jej cel należy uznać cel społeczny. Można go w sposób ogólny definiować jako dążność do zaspokojenia potrzeb mieszkańców w zakresie:
 - dostępności i obsługi w sferze potrzeb transportowych związanych z życiem codziennym, pracą, nauką, rekreacją;
 - zaopatrzenia w podstawowe media: wodę, ciepło, energię elektryczną, ale również usługi społeczne o charakterze socjalno-bytowym;
 - gospodarki odpadami i nieczystościami;oraz cele szczegółowe związane z funkcjonowaniem samego portu, do których zaliczyć należy:
 - zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego;
 - podnoszenie jakości komunikacji i transportu miejskiego;
 - przyjazne dla mieszkańców kształtowanie struktur przestrzennych;
- 2) Portu morskiego – zarządu portu. Relacje logistyczne występujące między miastem a portem są niezwykle skomplikowane, dlatego też bardzo trudno jest dokładne sprecyzowanie wszystkich celów logistyki portowo-miejskiej, których osiągnięcie przynosić będzie korzyści dla portu. Za najważniejsze uznać należy te działania, które realizowane są na rzecz podniesienia ekonomicznej efektywności jego funkcjonowania:
 - zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości usług transportowych, szczególnie w zakresie transportu tranzytowego realizowanego przez obszary aglomeracji do i z portu. Działania takie wyrażone powinny być przede wszystkim poprzez korzystne dla portu kształtowanie infrastruktury transportowej, zarządzanie organizacją przemyszczeń, kształtowanie zachowań użytkowników. Ostatecznym efektem takich działań powinno być zwiększenie przepustowości miejskiej infrastruktury transportowej, na rzecz przewoźników towarowych i pasażerskich podążających do i z portu;
 - zapewnienie zaopatrzenia portu w media niezbędne dla jego funkcjonowania;
 - podnoszenie sprawności i funkcjonalności systemu transportu osobowego, zarówno pasażerskiego jak i indywidualnego, celem zapewnienia podróżnym sprawnej komunikacji między portem a centrum miasta oraz dzielnicami mieszkalnymi;
 - odbiór nieczystości – w tym nieczystości eksploatacyjnych i bytowych ze statków i samego portu, przemysłowych powstających w czasie czynności przeładunkowych, powstających w trakcie rozlewów, pylenia ładunków, uszkodzeń opakowań, często mających

charakter niebezpieczny, palny, toksyczny;

- 3) Przedsiębiorstw portowej sfery eksploatacji oraz działalności okołoportowej. Przedsiębiorstwa te prowadzą własną logistykę gospodarczą. Ich pozycję w systemie logistyki portowo-miejskiej należy pojmować raczej poprzez pryzmat relacji z logistyką portu morskiego, polityką realizowaną przez zarząd portu. Relacje tych przedsiębiorstw z logistyką portowo-miejską są tożsame z tymi jakie są charakterystyczne dla innych podmiotów komercyjnych funkcjonujących w obszarze aglomeracji;
- 4) Użytkowników portu, w tym przede wszystkim przewoźników morskich i lądowych oraz pasażerów statków i marynarzy.

Wymienione powyżej cele logistyczne ujmują kwestię w skali mikro (lokalnej). Zagadnienie to jest jednak dużo szersze. Pamiętać należy, iż porty morskie mają ogromne znaczenie nie tylko dla środowiska lokalnego. Ich oddziaływanie społeczno-gospodarcze sięga najczęściej na obszar całego kraju. W związku z tym należałoby również mówić o celach makroekonomicznych, rozpatrywanych w skali ogólnokrajowej. Tak więc definiując logistykę aglomeracji porto-miejskich nie można mówić wyłącznie o celach czy oddziaływaniu lokalnym należy również rozpatrywać jej znaczenie i funkcjonowanie w relacjach ogólnogospodarczych i społecznych.

Na podstawie tych rozważań można wnioskować, iż gradacja ekonomicznych celów logistycznych konurbacji portowo-miejskiej powinna być przedstawiona w sposób następujący. Jako cel nadrzędny przyjąć należy dążenie do długofalowego wzrostu poziomu zadowolenia społecznego, jako wzrostu sumarycznej użyteczności osiąganego przez wszystkich mieszkańców i użytkowników żyjących i funkcjonujących na jej obszarze. Celem niższego rzędu będzie zadowolenie użytkowników usług szeroko pojmowanej sfery porto-logistycznej. Zaliczyć do nich należy między innymi przewoźników morskich i lądowych, handlowców, dysponentów ładunków, spedytatorów, a także biura turystyczne, turystów i pasażerów indywidualnych. Narzędziem osiągnięcia ich satysfakcji, a jednocześnie celem logistycznym w kolejnym rzędzie będzie sprawność funkcjonowania systemu logistyczno-transportowego aglomeracji. Wyrażona ona będzie przez jakość, cenę i sprawność realizacji wszelkiego rodzaju usług portowych i tych związanych bezpośrednio lub pośrednio z działalnością portu. Natomiast pierwotnym narzędziem osiągnięcia definiowanych powyżej celów logistycznych będzie zapewnienie optymalnej sprawności w zakresie procesów i przepływów strumieni logistycznych. W miejscu tym należy zwrócić uwagę, iż w ujęciu definicyjnym cele niższego rzędu są jednocześnie narzędziami osiągnięcia celów wyższego rzędu.

Poziom skomplikowania tych zagadnień, wyrażony jest przede wszystkim przez trudność w realizacji celów pośrednich oraz niejednoznaczność w zakresie relacji między zastosowaniem konkretnych narzędzi logistycznych a osiąganymi efektami. Sytuację gmatwa jeszcze dodatkowy aspekt. Jednoznaczny nacisk na osiągnięcie celów ekonomiczno-gospodarczych systemu logistycznego konurbacji portowej wywołuje negatywne reperkusje w obszarze celów społecznych i ekologicznych. Co przez teorię ekonomii opisywane jest jako wspomniane już niekorzystne efekty zewnętrzne.

Cele logistyki portowo-miejskiej realizowane są poprzez stosowanie odpowiednich działań z zakresu zarządzania logistycznego, mających docelowo prowadzić do osiągnięcia założonych efektów. Zakres działań jakie mogą być podejmowane przez podmioty logistyki portowo-miejskiej jest jednym z jej wyróżników i atrybutów. Działania takie określane są jako narzędzia osiągania celów logistycznych. W przypadku konurbacji portowo-miejskich za działania takie uznać należy:

- 1) Rozwiązania legislacyjne – z punktu widzenia prawa administracyjnego władze miejskie są lokalnymi organami władzy publicznej. Stosowanie działań legislacyjnych dla realizacji celów logistycznych wynika w sposób bezpośredni z nadrzędnej roli władz publicznych, jako podmiotu sterującego, kreowaniem i realizacją logistycznej wizji miasta. Tym samym tworzenie i implementacja rozwiązań legislacyjnych jest wyrazem realizowanej przez miasto szeroko rozumianej polityki miejskiej;
- 2) Działania organizacyjne – zasadniczo są to wszystkie skoordynowane działania, które są podejmowane przez podmioty logistyczne działające w przestrzeni logistyki portowo-miejskiej. Jednak w odniesieniu do zintegrowanej logistyki portowo-miejskiej będą to przede wszystkim działania prowadzące do tworzenia i funkcjonowania nadrzędnych struktur logistycznych: tworzenie struktur koordynujących, powoływanie przedsiębiorstw publicznych i prywatno-publicznych. Działania takie mogą mieć bardzo różnorodny charakter, w ich zakresie leżeć będą zarówno te ze sfery działań koncepcyjnych jak i realizacyjnych, jak i kontrolnych;
- 3) Koordynację – w wielocentrycznym i wielofunkcyjnym układzie jakim jest miasto portowe najważniejszym założeniem skutecznej realizacji logistyki jest koordynacja. Koordynacja taka może odbywać się w wielu płaszczyznach i w zakresie praktycznie nieograniczonej liczby podmiotów i sfer działania. Koordynację należy rozpatrywać w dwóch różnych aspektach. O koordynacji mówić należy zarówno w odniesieniu do współpracy między podmiotami systemu logistycznego (koordynacja dobrowolna), jak i koordynacji w zakresie realizacji procesów logistycznych realizowanych przez różne podmioty (koordynacja narzucona). Nadrzędną rolę w tym zakresie

odgrywać będzie w sposób oczywisty władza miejska. Działania takie mogą mieć zarówno charakter działań organizacyjnych jak i realizacyjnych. Wśród działań takich można dla przykładu wymienić: powoływanie wielopodmiotowych struktur doradczych, prowadzenie konsultacji społecznych, prowadzenie wspólnie z podmiotami gospodarczymi prac badawczo-rozwojowych, tworzenie struktur informatycznej wymiany danych, współfinansowanie realizacji procesów inwestycyjnych;

- 4) Działania inwestycyjne – realizacja procesów inwestycyjnych, w głównej mierze obejmujących tworzenie i modernizację infrastruktury miejskiej, pozyskiwanie terenów rozwojowych dla potrzeb miasta i podmiotów gospodarczych, powoływanie przedsiębiorstw komunalnych. Z punktu widzenia logistycznego kierowania rozwojem miasta są to działania najbardziej pożądane i efektywne. Jednocześnie ze względu na istniejące powszechnie ograniczenia finansowe oraz skalę wydatków związanych z prowadzeniem tego typu projektów najtrudniejsze w realizacji. Podnoszenie efektywności użytkowania infrastruktury logistycznej, poziomu koordynacji funkcjonalnej wewnątrz systemu logistycznego czy też skuteczności funkcjonowania poszczególnych podmiotów publicznych jest zawsze zbiorem działań których efektywność jest ściśle ograniczona. Tymczasem inwestycje bezwzględnie warunkują rozwój długofalowy. Polityka inwestycyjna podmiotów logistycznych jest najbardziej wyrazistym przejawem ich strategii rozwojowych.
- 5) Politykę przestrzenną – struktury miejskie oraz gospodarcze, niezależnie od pełnionej funkcji zawsze muszą być związane z konkretną lokalizacją przestrzenną. Przestrzeń jest fundamentem dla struktur osadniczych, zakładów przemysłowych, tworzenia infrastruktury logistycznej, czy też portowej miasta. Działania z zakresu sterowania zagospodarowaniem przestrzeni miejskiej można podzielić na dwie grupy. Po pierwsze będą to działania prowadzące do optymalizacji w zakresie wykorzystania przestrzeni miejskiej będącej w dyspozycji poszczególnych podsystemów infrastrukturalnych, struktur społecznych i podmiotów gospodarczych w mieście (rozwój intensywny). Po drugie będzie to aktywność w zakresie kształtowania kierunków rozwoju przestrzennego miasta i przedsiębiorstw (rozwój ekspansywny). Rozwój przestrzenny jest w specyficie funkcjonowania takich struktur jak osiedla mieszkaniowe, porty morskie, centra logistyczne czy wreszcie ogólnie pojmowana infrastruktura logistyczna jedną z podstaw długofalowego rozwoju. Polityka gospodarowania przestrzennego miasta portowego musi więc prowadzić do optymalnego z punktu widzenia społecznego, urbanistycznego, gospodarczego pozyskiwania, kształtowania i wykorzystywania przestrzeni aglomeracji.

Podkreślenia wymaga fakt, iż stosowanie opisanych powyżej narzędzi osiągnięcia celów logistycznych aglomeracji porto-miejskich może odbywać się w bardzo różnych strukturach i być realizowane przez różne podmioty systemu logistycznego. Ich wykorzystaniem zawsze powinna kierować zasada zrównoważonego traktowania celów ekonomicznych, ekologicznych i społecznych. Ponadto żadne z tych narzędzi nie może być pojmowane w sposób odrębny. Osiąganie zamierzonych efektów (celów logistycznych) realizowane może być wyłącznie poprzez zastosowanie kompilacji różnego rodzaju narzędzi. W dalszej kolejności zauważyć należy jednoznaczne prawidłowości występujące w zakresie stosowania tych narzędzi. I tak:

- 1) Oddziaływanie danego narzędzia na system musi być bardzo dobrze rozpoznane już przed jego użyciem. Zastosowanie każdego z nich jest kosztowne, a osiągnięte efekty nie zawsze są jednoznaczne. Osiągane efekty najczęściej nie będą jednoznacznie pozytywnie oceniane przez wszystkich uczestników systemu logistycznego;
- 2) Oczekiwanym efektem pozytywnym stosowania konkretnych narzędzi Orawie zawsze będzie towarzyszyć występowanie efektów negatywnych. Związane jest to z występowaniem zjawisk typu „trade off”. Naturalnym więc następstwem będą tendencje lobbistyczne i korupcyjne w odniesieniu do zasad i rodzajów stosowanych narzędzi; osiągnięcie zamierzonych celów będzie zawsze wiązało się z koniecznością używania kompilacji poszczególnych narzędzi.

Wymienione tu prawidłowości w zakresie stosowania narzędzi logistycznych wskazują na istnienie wielu problemów jakie muszą być rozwiązane teoretycznie i praktycznie przed podjęciem określonych działań logistycznych. Wydaje się, że nadrzędnym wnioskiem z powyższych rozważań powinno być stwierdzenie, iż warunkiem sukcesu logistycznego jest kompleksowe podejście do zagadnień funkcjonowania systemu miejsko-portowego i pełna koordynacja w zakresie: definiowania celów, współpracy i wykorzystania narzędzi polityki logistycznej oraz wzajemnego ponoszenia kosztów prowadzenia polityki logistycznej.

WNIOSKI

Nowoczesne duże aglomeracje portowo-miejskie rozwijają się do formy konurbacji. Ich cechą charakterystyczną jest narastanie negatywnych efektów społeczno-gospodarczych, wynikających z pozornej konkurencji między celami społecznymi a ekonomicznymi. Priorytetem dla struktur miejskich są cele społeczne, struktury gospodarcze dążą zaś do realizacji celów ekonomicznych. W ekstremalnych sytuacjach dochodzi do ograniczenia możliwości skutecznej realizacji zarówno celów społecznych jak

i gospodarczych aglomeracji. Formułowanie i osiągnięcie społeczno-gospodarczych celów konurbacji portowo-miejskiej musi być pojmowane przez pryzmat współlistnienia i współzależności. Jest to warunek bezwzględny długofalowego rozwoju całego układu i osiągnięcia wewnętrznych efektów synergicznych.

Skuteczność takiego działania warunkuje zespolenie polityk logistycznych miasta i poszczególnych struktur gospodarczych. Zasady prowadzenia takiej spójnej logistyki, muszą być wygenerowane przez teorię logistyki. Wyłania się tu więc konieczność powołania do życia nowej dziedziny teoretycznej logistyki – logistyki konurbacji portowo-miejskich, będącej gałęzią logistyki miejskiej.

Charakterystyczne dla logistyki portowo-miejskiej są przede wszystkim różnice w odniesieniu do celów, jednakże również specyficzne są narzędzia logistycznego zarządzania aglomeracją. W zakresie logistyki konurbacji portowo-miejskich szczególnej, nadzwyczajnej rangi nabierają aspekty koordynacji, planowania przestrzennego oraz doboru źródeł i zasad finansowania rozwoju infrastruktury, w tym głównie infrastruktury transportu.

Współcześnie klasyczna logistyka miejska nie proponuje w tym zakresie wystarczająco mocnej i skutecznej teorii. Wszystko to wskazuje, iż konieczne jest podjęcie próby stworzenia teoretycznych, naukowych podstaw dla potrzeb zarządzania logistycznego aglomeracjami portowo-miejskimi. Z całą pewnością fundamentem dla rozwinięcia takiej wiedzy musi stać się klasyczna logistyka miejska.

LITERATURA

1. Szoltysek J., *Podstawy logistyki miejskiej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach; 2007 Katowice.
2. Szymczak M., *Logistyka miejska*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2008.