

Lucjan Kowalczyk

Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu

PROBLEMY LOGISTYKI W GOSPODARCE LOKALNEJ

1. Wstęp

„Problemy logistyki” rozumiane są jako potrzeby i możliwości stosowania koncepcji logistyki, stanowiącej koncepcję zarządzania przydatną w gospodarce lokalnej, zorientowaną na optymalizację korzyści systemu lokalnego poprzez zapewnienie wyższego poziomu integracji działań wspierających procesy podstawowe tego systemu. Jest to, moim zdaniem, „poważne zagadnienie” jako problem w znaczeniu badawczym i dydaktycznym. Otwarcie na tę koncepcję stanowi systemowe rozumienie gospodarki lokalnej jako „lokalnego systemu społeczno-gospodarczego”¹ obejmującego:

- podsystem celów – wizja, misja, strategia rozwoju lokalnego, cele operacyjne;
- podsystem społeczny – dotyczy społeczności lokalnej z uwzględnieniem struktury kompetencji mieszkańców, mentalności wyznaczanej przez lokalną kulturę, gotowości do działania;
- podsystem struktury podmiotów gospodarujących na danym terenie, z uwzględnieniem struktury własności, wzajemnych powiązań, form współpracy (jednostki gospodarcze, gospodarstwa domowe, instytucje);
- podsystem infrastruktury technicznej i ekologicznej, jak sieć wodno-kanalizacyjna, gazowa, ciepłownicza, elektroenergetyczna, drogowo-transportowa, zasoby mieszkaniowe, sieć urządzeń, wyposażenie i technologia lokalnych procesów ekologicznych;

¹ A. Zalewski w lokalnym systemie społeczno-gospodarczym wyodrębnia podsystemy: społeczny, gospodarczy, zagospodarowania oraz zarządzania. Zob. [12, s. 10].

– podsystem zarządzania – samorząd lokalny – władza lokalna (organ stanowiący i kontrolujący – rada oraz organ wykonawczy).

Wymienione podsystemy wzajemnie na siebie oddziałują, dlatego zmiana w jednym z podsystemów powinna znaleźć odzwierciedlenie w pozostałych. System ten jako całość stanowi system otwarty, prowadzący wymianę energii i informacji z otoczeniem, podlega oddziaływaniu otoczenia, w tym również określonych sił konkurujących o pozycję w dostępie do zasobów jako podstawy uzyskania korzyści systemu lokalnego. Ich wartość zależy od efektu synergii stanowiącej wynik synchronizacji, koordynacji i współdziałania podmiotów gospodarujących na wyodrębnionym obszarze lokalnym (gmina, powiat). Optymalizację korzyści systemu lokalnego zapewnia podsystem zarządzania – samorząd lokalny.

Funkcjonowanie podmiotów układu lokalnego wymaga wielokierunkowych przepływów dóbr materialnych, ludzi, informacji wewnątrz systemu lokalnego, jak również w relacji z otoczeniem. Wsparcie samorządu lokalnego w zakresie zarządzania tymi procesami może zapewnić **koncepcja logistyki, której istota w odniesieniu do gospodarki lokalnej będzie rozumiana jako zarządzanie procesami i potencjałem przepływów w skali jednostki terytorialnej oraz między jej partnerami rynkowymi**². Praktyczna realizacja tej koncepcji wymaga uwzględnienia relacji z podsystemami systemu lokalnego i w konsekwencji może mieć wpływ na optymalizację korzyści w wyodrębnionym obszarze gospodarowania dzięki koordynacji i zapewnieniu wyższego poziomu integracji działań w ramach planowania, sterowania, realizacji i kontroli. Potencjał przepływów w gospodarce lokalnej wyraża możliwości podsystemu infrastruktury technicznej i ekologicznej, która „wypełniona” strumieniami przepływów nadaje podsystemowi charakter dynamiczny. Stąd logistyka w gospodarce lokalnej jest koncepcją zarządzania, której infrastruktura techniczna i ekologiczna jednostki terytorialnej stanowi statyczną podstawę procesów przepływów zasobów.

Ogólną przesłanką stosowania koncepcji logistyki w gospodarce lokalnej jest założenie, że reformy lat dziewięćdziesiątych reaktywujące samorząd terytorialny w Polsce, stanowią otwarcie na proces ciągłych zmian jako odpowiedź na permanentną zmienność otoczenia. Dlatego struktury samorządowe jako składowe sektora publicznego podlegają ogólnym tendencjom reform zorientowanych na wzrost sprawności zarządzania. Łączy się to z odchodzeniem od koncepcji administracyjnego zarządzania w sektorze publicznym z jednoczesnym poszukiwaniem możliwości korzystania ze współczesnego dorobku teorii i praktyki zarządzania sektora rynkowego (oczywiście, z uwzględnieniem specyfiki sektora publicznego, w tym również struktur samorządowych). Wyrazem tej orientacji są proponowane i stosowane w praktyce założenia zarządzania publicznego, nowego zarządzania publicznego (*new public management*), zarządzania przedsiębiorczego, zarządzania menedżerskiego oraz nowoczesnych koncepcji i metod zarządzania, których myślą przewodnią jest

² Istotę rozumienia logistyki zaczerpnięto z: [2, s. 17-24].

orientacja na klienta (marketing, zarządzanie jakością, reengineering, benchmarking, zarządzanie projektami). W tę orientację podejścia do zarządzania w strukturach samorządowych wpisuje się, moim zdaniem, koncepcja logistyki.

Systemowe postrzeganie gospodarki lokalnej oraz ogólne przesłanki stosowania koncepcji logistyki w strukturach samorządowych stanowią przyzwolenie, które wymaga rozszerzenia i potwierdzenia potrzeb i możliwości stosowania tej koncepcji w samorządowym obszarze gospodarowania.

2. Potrzeby stosowania koncepcji logistyki w gospodarce lokalnej

Rozwinięcie potrzeb stosowania koncepcji logistyki w gospodarce lokalnej wynika ze znaczenia i nasilania przepływów (w rozumieniu liczby strumieni i ich intensywności) ludzi, dóbr, odpadów, energii i informacji w tym obszarze gospodarowania, oraz skutków nasilania i zagrożeń ciągłości procesów przepływów. Ogólne odniesienie dotyczące przepływów w gospodarce lokalnej stanowi całokształt relacji jednostki terytorialnej z jej klientami i partnerami. Złożoność tych relacji wynika z systemowego i otwartego charakteru gospodarki lokalnej, czyli relacje występują wewnątrz jednostki terytorialnej oraz z podmiotami otoczenia o zasięgu ponadlokalnym – regionalnym, krajowym, europejskim, a także globalnym³. Wśród ogólnych relacji można wyróżnić te, które decydują o funkcjonowaniu i rozwoju jednostki terytorialnej. Należą do nich niewątpliwie relacje, których podstawę stanowią infrastruktury techniczna i ekologiczna jako podsystemy lokalnego systemu społeczno-gospodarczego.

Podsystemy infrastruktury technicznej i ekologicznej obejmują urządzenia techniczne użytku publicznego, wykonane przez ludzi, zorganizowane w systemy sieciowe o istotnym znaczeniu dla funkcjonowania i rozwoju gospodarki lokalnej oraz mobilne (ruchome) urządzenia warsztatowe, pomiarowe i monitoringu, wykrywające zagrożenia i awarie, a także usuwające ich skutki, urządzenia transportowe uzupełniające (również zastępujące) systemy sieciowe w sytuacjach szczególnych (w tym również w sytuacjach kryzysowych). Są to urządzenia sieciowe: elektroenergetyczne, gazownicze, ciepłownicze, wodociągowe, kanalizacyjne, unieszkodliwiania i zagospodarowania odpadów poużytkowych, transportowe, informatyczne (w tym łączności), oraz odpowiednie do roli i specyfiki urządzeń sieciowych urządzenia mobilne (ruchome)⁴. Wymienione urządzenia, na użytek tej wypowiedzi, będą rozumiane jako „infrastruktura logistyczna gospodarki lokalnej”, stanowiąca podstawę stosowania koncepcji logistyki, według której zarządzanie procesami i potencjałem przepływów wpłynie na jakość tego rodzaju usług

³ Ogólny obraz relacji jednostki terytorialnej z podmiotami rynkowymi na użytek marketingu terytorialnego przedstawia A. Szromnik zob. [14].

⁴ Inspiracją powyższego ujęcia stanowiła pozycja [16, s. 216-223]. W pozycji tej uwzględniano tylko systemy sieciowe.

publicznych, przede wszystkim na pewno procesów przepływów. Ma to istotne znaczenie w przebiegu procesów gospodarczych i jakości życia mieszkańców jednostki terytorialnej: **logistyka jako koncepcja zarządzania w gospodarce lokalnej wzmocni rolę infrastruktury technicznej i ekologicznej w tworzeniu warunków aktywności gospodarczej, atrakcyjności inwestycyjnej i osadniczej** – infrastruktura to potencjał, logistyka natomiast zapewnia wysoką jakość i wyzwala potencjał przepływów zgodnie z potrzebami podmiotów aktualnie gospodarujących, a także wyznacza perspektywę rozwoju jednostki terytorialnej.

Do czynników wpływających na nasilenie przepływów i jego skutków oraz zagrożeń ciągłości procesów przepływów, moim zdaniem, można zaliczyć:

- wzrost znaczenia marketingowej orientacji jednostek terytorialnych i wynikająca stąd potrzeba integracji logistyki i marketingu w tych obszarach gospodarowania;

- procesy urbanizacji i ich skutki;
- procesy globalizacji i ich skutki w skali lokalnej;
- wymagania ekologii i integracja z Unią Europejską;
- zagrożenia procesów funkcjonowania i rozwoju jednostek terytorialnych wynikające z katastrof, sytuacji kryzysowych, klęsk żywiołowych i wzrost znaczenia systemów ratownictwa terytorialnego.

Marketingowa orientacja jednostek terytorialnych, występująca najczęściej pod nazwą marketingu komunalnego, regionalnego, terytorialnego, jako koncepcja zarządzania realizuje cele związane z dostarczaniem satysfakcji klientom władzy samorządowej w związku z zaspokajaniem potrzeb i pragnień klientów. Na podkreślenie zasługuje wynik rynkowej ewolucji w tym obszarze gospodarowania wyrażonej w zakresie działania marketingu terytorialnego, którego faza współczesna „orientuje” władze samorządowe na długofalowe kształtowanie warunków życia ludności i rozwoju biznesu⁵.

Zakres funkcjonalny marketingu terytorialnego obejmuje m.in. 1) działania zorientowane na zewnątrz jednostki terytorialnej w celu pozyskania potencjalnych inwestorów, a także innych usługobiorców i użytkowników jej zasobów (jako składowa marketingu zewnętrznego); 2) działania zorientowane na mieszkańców stałych i czasowo przebywających, obejmujące badania ich potrzeb i pragnień (jako składowa marketingu wewnętrznego). Oba obszary działań marketingowych (wymienione w dużym uproszczeniu) są zorientowane na uzyskanie przewagi konkurencyjnej jednostki terytorialnej, a zmienność oczekiwań osób i podmiotów tam gospodarujących wymaga sprawnych procesów i odpowiedniego rozwoju potencjałów przepływów, czyli działań logistycznych dotyczących wszystkich składowych podsystemu infrastruktury technicznej i ekologicznej, w rezultacie służącego realizacji celów lokalnego systemu społeczno-gospodarczego, którym również są podporządkowane działania marketingowe. Dlatego marketingowa orientacja „wywołuje” potrzebę

⁵ Szeroka prezentacja tego problemu znajduje się, m.in. w: [9; 13].

rozwoju logistyki w gospodarce lokalnej oraz wskazuje na potrzebę integracji działań marketingowo-logistycznych w strukturach samorządowych⁶.

Potrzeba integracji logistyki i marketingu w jednostkach terytorialnych wynika głównie z ustawowych zadań, które mają do spełnienia władze samorządowe. Istotą tych zadań jest zaspokajanie zbiorowych potrzeb mieszkańców, osób i organizacji obecnych na danym terenie, rozumianych jako klientów. Zmienność potrzeb i oczekiwań tych klientów oraz ograniczone środki finansowe inspirowały władze samorządowe do poszukiwania działań optymalizujących. Możliwości takie, moim zdaniem, tworzy współdziałanie i integracja różnych obszarów działalności w jednostce terytorialnej. W odniesieniu do logistyki usług infrastrukturalnych i marketingu terytorialnego za podstawową przesłankę integracji należy uznać wysoki stopień zgodności zakresów ich przedmiotu działalności [6]. Pewnym potwierdzeniem zgodności tych zakresów niech będzie oczekiwany wynik realizacji zadań logistyki miejskiej. Zakres działania logistyki w gospodarce lokalnej w swej istocie nie odbiega od zakresu logistyki jednostki terytorialnej, którą jest miasto (z uwzględnieniem kompetencji szczebla samorządu), a rezultat tych działań ma „(...) podwyższyć jakość życia społeczeństwa aglomeracji i poprawić warunki funkcjonowania podmiotów gospodarczych na terenie aglomeracji...”⁷

Logistyka jako koncepcja zarządzania w integracji z orientacją marketingową jednostek terytorialnych, moim zdaniem, może być użyteczna jako instrument rozwiązywania problemów dotyczących lokalnej polityki infrastrukturalnej w zakresie „względnych i bezwzględnych nadwyżek i równowagi infrastrukturalnej” [15].

Procesy urbanizacji z punktu widzenia problemów logistyki dotyczą⁸:

- 1) zanikania wyraźnych granic między obszarami miejskimi i wiejskimi;
- 2) skracania dystansu między miastem a wsią w rozumieniu skali zjawisk o znaczeniu społecznym.

Zanikanie wyraźnych granic między obszarami miejskimi i wiejskimi dotyczy również braku ostrej granicy w nasileniu procesów i potencjałów przepływów. W uproszczeniu można mówić o wzajemnym przenikaniu się obszarów miejskich i wiejskich, a nasilenie procesów przepływowych nie zawsze musi występować w centrum miasta. Stąd zarządzanie procesami i potencjałem przepływów (co jest istotą logistyki) nie ogranicza się tylko do centrum miasta, z czym w zasadzie łączy się rozwój logistyki miejskiej (*city logistics*), dotyczy również aglomeracji miejskich i stanowi narzędzie rozwiązywania problemów funkcjonowania wysoce zur-

⁶ W odniesieniu do przedsiębiorstwa P. Blaik, uzasadniając integrację marketingu i logistyki, stwierdza m. in. „Dopiero konsekwentna orientacja na przepływy stwarza niezbędne przesłanki do skutecznego działania na zmieniających się rynkach”. Zob. [2, s. 216-230].

⁷ Problemy logistyki miejskiej w syntetycznym ujęciu zawiera praca [4, s. 293-312]. Do dorobku logistyki miejskiej i jego przydatności w logistyce gospodarki lokalnej wróć w dalszej części wypowiedzi.

⁸ Procesy urbanizacji rozumiem jako „(...) procesy <jakościowych> przekształceń sieci osadniczej, wyrażające się zmianą warunków i sposobu życia, a także intensyfikacją związków funkcjonalnych pomiędzy poszczególnymi jednostkami osadniczymi i regionalnymi”. Powyższe określenie zaczerpnięto z pracy [3, s. 14]. Tam też są zawarte elementy podstaw wiedzy dotyczącej procesów urbanizacji (s. 9-14).

banizowanych obszarów. Stopień złożoności i nasilenia przepływów w centrum miasta zależy od zarządzania (planowania, organizowania, realizacji, kontroli) procesami przepływów infrastrukturalnych w przestrzeni terytorialnej odległej od centrum. Łączy się z przestrzenną koncentracją ludności i rozrostem miast prowadzącym do powstawania zespołów osadniczych i aglomeracji miejskich z określonymi skutkami nasilenia procesów i potencjałów przepływów.

Występujące dość powszechnie znane zjawisko skracania dystansu między miastem a wsią powoduje, że „(...) dychotomiczny podział na miasto i wieś traci rację bytu” [3, s. 13]. Nie oznacza to jednak braku różnic w poziomie zurbanizowania miasta i wsi oraz wynikającego stąd zróżnicowania problemów logistycznych. Oznacza natomiast wzrost skali społecznej wyrażającej się nasileniem wzajemnych relacji międzyludzkich i między organizacjami w strukturach lokalnych oraz ponadlokalnych, a także wzrostem oczekiwań (potrzeb i pragnień) dotyczących jakości usług infrastrukturalnych podwyższających jakość życia społeczeństwa obszarów wiejskich i warunków funkcjonowania podmiotów tam gospodarujących. Wieś jako wyodrębniona jednostka osadnicza przestaje być samowystarczalna, jej funkcjonowanie jest możliwe w powiązaniu z innymi jednostkami, w tym również ze strukturami miejskimi.

Procesom urbanizacji stanowiącej cechę współczesnej cywilizacji nieodłącznie towarzyszy nasilenie procesów i potencjałów przepływów infrastrukturalnych i naturalne staje się zarządzanie tymi procesami w strukturach terytorialnych wykraczających poza miasto i aglomerację miejską.

Globalizacja stanowi wyzwanie i związane z tym szanse i zagrożenia dla gospodarki Polski i gospodarek lokalnych/regionalnych. Logistyka w odniesieniu do gospodarki lokalnej może być czynnikiem wzrostu szans podmiotów gospodarujących na danym terytorium w konkurencji światowej, a także szansą dla tego terytorium na pozyskanie inwestorów globalnych. Jest to spojrzenie optymistyczne na skutki globalizacji z pełną świadomością, że szanse te mogą dotyczyć pewnych obszarów kraju. Z istoty globalizacji wynika, że mamy do czynienia z procesem „(...) wzrastających, niesymetrycznych zależności i powiązań gospodarek państwowych, powodującym nasilenie wolnego przepływu towarów, usług, kapitału, ludzi, idei przez granice państwowe i ponad nimi (...)”⁹. Z takiego rozumienia globalizacji wynika wzrost znaczenia zarządzania procesami i potencjałem przepływów, zwłaszcza przepływów, których podstawę stanowi infrastruktura wysokiej jakości – zapewniająca szybkość i pewność funkcjonowania podmiotów gospodarujących.

Globalizacja w pozytywnym jej rozumieniu jest postrzegana jako czynnik wpływający na wzrost znaczenia terytorium – skali lokalnej/regionalnej. Istotę tego poglądu wyraża termin globalizacja, oznaczający „(...) postępujący – wraz z globalizacją – wzrost znaczenia terytorium i skali regionalnej (lokalnej)”¹⁰ jako źródła zwiększenia przewagi konkurencyjnej zlokalizowanych tam przedsiębiorstw.

⁹ Podano za: [8, s. 88].

¹⁰ Syntezę poglądów na ten temat zob. [11].

Z punktu widzenia problemów logistyki w warunkach globalizacji istotne jest wyróżnienie dwóch głównych kategorii korzyści, których źródłem jest terytorium. Są to korzyści aglomeracji – dużych metropolii, oraz korzyści tzw. terytorialnych (lokalnych/regionalnych) systemów produkcyjnych.

W pierwszym przypadku, oprócz wysokiego poziomu logistyki miejskiej opartej na najwyższej jakości infrastruktury technicznej, o atrakcyjności aglomeracji w warunkach globalizacji decydują możliwości szybkich kontaktów ze światem, dostępność i bliskość ośrodków biznesowych, decyzyjnych, dydaktyczno-naukowych, kulturalnych.

Terytoria, określane jako terytorialne systemy produkcyjne, stanowią geograficznie skoncentrowane strefy przemysłowe, są znane jako dystrykty przemysłowe, środowiska innowacyjne, clustersy, lokalne systemy produkcyjne. Stają się źródłem przewagi konkurencyjnej dla skupionych tam średnich i małych przedsiębiorstw (rodzinnych, rzemieślniczych) zorientowanych na produkcję i usługi wyrastające z tradycji, należące w zasadzie do jednej branży, korzystające z lokalnych zasobów, kooperujące i elastycznie reagujące na potrzeby rynków międzynarodowych. Są też miejscem nasilenia procesów i rozwoju potencjału przepływów.

Terytorium samoistnie nie staje się źródłem przewagi konkurencyjnej – konieczne jest tworzenie środowiska gospodarczego zapewniającego spójność lokalną i dostępność w skali międzynarodowej. Spójności lokalnej niewątpliwie będzie sprzyjać infrastruktura techniczna i związana z nią logistyka, umownie nazwana „logistyką lokalną”. Z kolei dostępność międzynarodową może zapewnić środowisko, określone przez O. Torresa, jako „środowisko umiędzynarodawiające”, w którym (oprócz wielu innych czynników) rolę odgrywa infrastruktura „szybkiej komunikacji”, jak lotniska, autostrady, szybka sieć internetowa [17]. Podstawowe znaczenie przy tworzeniu tego środowiska mają władze terytorialne. Konieczne jest, jak to określa O. Torres, „iście menedżerskie podejście do zarządzania terytorium”, z którym łączą się takie terminy, „jak strategia terytorialna, marketing terytorialny ...” [17, s. 32-33]. W ciągu tych terminów umieszczam logistykę, określając ją umownie mianem „logistyki terytorialnej”, która w integracji z marketingiem terytorialnym może tworzyć „logistyczno-marketingową koncepcję zarządzania w jednostce terytorialnej” (zob. [6]).

Wymagania ekologii i integracja z Unią Europejską mieszczą się w zakresie problemów logistyki określanej jako makrologistyka. Jest to koncepcja wyrastająca na gruncie ekologii i ponad przedsiębiorstwami: „Odpowiedzialność za budowę systemów w skali makro spoczywa już nie na przedsiębiorstwach, lecz na tych, którzy dbają o rozwój całego państwa, a więc rządów poszczególnych państw”¹¹. Obejmuje procesy i potencjał przepływów uwzględniające ochronę środowiska oraz oszczędność surowców i energii. Dotyczy gospodarek aglomeracji miejskich i pozamiejskich włączonych w struktury krajowe, jak również Unii Europejskiej.

¹¹ Zagadnieniom makrologistyki został poświęcony cały rozdział w pracy: [1, s. 267-338].

Wymagania ekologii stanowią integralną część logistyki jako nauki systemowej, a integracja z Unią Europejską zwiększa odpowiedzialność władz państwowych i samorządowych za ten obszar gospodarowania. Oznacza to również wzrost znaczenia logistyki w gospodarce lokalnej ze względu na preferowaną w zakresie ochrony środowiska decentralizację, która powinna zapewnić skuteczne działania podejmowane na szczeblu lokalnym, czyli najbliżej źródeł zanieczyszczeń. Wyróżają to unijne regulacje prawne poprzez odpowiednie dyrektywy, stanowiące podstawę standardów adresowanych do poszczególnych rodzajów infrastruktury technicznej i z nią związanych przepływów¹².

Sieć wodno-kanalizacyjna w świetle unijnych przepisów powinna zapewnić standardy określone na podstawie „Zintegrowanego zarządzania jakością wody”, konkretyzowane w dyrektywach dotyczących jakości zasobów wodnych, oczyszczania ścieków i ochrony środowiska wodnego.

W gospodarce odpadami oraz utrzymaniu porządku i czystości eksponuje się problemy nie tylko dotyczące składowania odpadów – jest to ostateczność. Przede wszystkim zasadnicze znaczenie przypisuje się działaniom zapobiegającym powstawaniu odpadów oraz odzyskowi i ich wtórnemu wykorzystaniu. Przepisy Unii Europejskiej zawierają zasady polityki unijnej w gospodarowaniu odpadami, a odpowiednie dyrektywy określają wymagania techniczne dotyczące składowania, możliwości mieszania, lokalizacji i zamykania składowisk, wymagania dla spalarni odpadów, transportu oraz monitorowania całego procesu przepływu tworzącego łańcuch logistyczny łączący miejsca powstawania odpadów z miejscami ich utylizacji. Jest to ten zakres logistyki w gospodarce lokalnej, który w makrologistyce został wyodrębniony jako logistyka użytkowa [1] „wzmocniona” wymaganiami standardów Unii Europejskiej obowiązującymi w strukturach terytorialnych (lokalnych/regionalnych).

Transport i infrastruktura transportowa istotnie wpływają na zacieśnienie związków między państwami Unii Europejskiej. Są też składnikiem przewagi lokalizacyjnej jako oferty dla inwestorów. Stanowią warunek otwartości i zdolności do osiągnięcia korzyści z integracji (niezależnie od wpływu na jakość życia mieszkańców i sprawność funkcjonowania podmiotów gospodarczych jednostki terytorialnej). Integracja z Unią Europejską tworzy szanse wsparcia rozbudowy i modernizacji sieci transportowej, jednocześnie określając wymagania wynikające ze wspólnej polityki transportowej zorientowanej na zwiększenie dostępności komunikacyjnej danego terytorium przy zapewnieniu minimalizacji zanieczyszczeń środowiska i zwiększeniu bezpieczeństwa na drogach. Łączy się to z ujednoliceniem zasad ruchu drogowego i standardów technicznych dotyczących dróg i środków transportu. Zwiększa to odpowiedzialność zarządców dróg w zakresie planowania,

¹² Powyższe problemy stanowiły treść mojego referatu wygłoszonego na konferencji nt.: „Gospodarka lokalna w teorii i praktyce”, który ukazuje się w *Pracach Naukowych AE we Wrocławiu*, zob. [6].

budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg oraz informacji drogowej zarówno na szczeblu krajowym, jak i jednostek terytorialnych¹³.

Sieci elektroenergetyczne, gazownicze, ciepłownicze w procesie integracji z Unią Europejską mieszczą się w zakresie unijnej polityki energetycznej zorientowanej na minimalizację zużycia energii oraz ochronę środowiska w procesie wytwarzania energii i jej użytkowania. W dyrektywach z tego zakresu, oprócz wymagań ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami powstającymi przy wytwarzaniu i użytkowaniu energii oraz standardów technicznych dotyczących energetyki cieplnej, są eksponowane programy promujące nowe i odnawialne źródła energii, a także efektywność energetyczną urządzeń. Są to problemy krajowe, ale także terytorialne. Z punktu widzenia logistyki realizacja polityki energetycznej Unii Europejskiej w ramach gospodarki lokalnej dotyczy zapewnienia standardów z tego zakresu oraz uwzględnienia jej założeń w zagospodarowaniu przestrzennym poprzez dobór preferowanych źródeł energii, ich przestrzenne rozmieszczenie, optymalizację przebiegu sieci energetycznych, zapewnienie gotowości i ciągłości zasileń podmiotów gospodarujących.

Nie bez znaczenia dla nasilenia procesów i potencjałów przepływów w gospodarce lokalnej pozostają takie składowe makrologistyki, jak rozwój agrobiznesu i powstawanie centrów dystrybucji o różnym zasięgu – międzynarodowym, regionalnym i lokalnym, które stają się podmiotami struktur terytorialnych z określonymi skutkami dotyczącymi wzrostu znaczenia logistyki¹⁴.

Logistyka w gospodarce lokalnej „wpisuje” się w zakres makrologistyki.

Systemy ratownictwa terytorialnego – regionalnego/lokalnego jako odpowiedź na zagrożenia procesów funkcjonowania i rozwoju jednostek terytorialnych wynikające z katastrof, sytuacji kryzysowych, klęsk żywiołowych itp. stanowią czynnik o specyficznym znaczeniu, powodujący wzrost nasilenia procesów przepływu ludzi, środków technicznych, informacji. Cechą wyróżniającą działania ratownicze jest czas jako kryterium decydujące o skutkach zdarzeń powodujących zagrożenia. Stąd szczególne znaczenie przypisuje się zarządzaniu logistycznemu w ratownictwie¹⁵.

Działalność służb ratowniczych dotyczy gaszenia pożarów, ratownictwa medycznego, elektrycznego, chemicznego, ekologicznego, a także ratownictwa w czasie klęsk żywiołowych i innych zdarzeń wymagających ratowania życia ludzkiego i mienia materialnego oraz przywracania normalnego stanu funkcjonowania określonego obszaru rzeczywistości. Stan działalności służb ratowniczych w Polsce budzi poważne zastrzeżenia, dlatego wskazuje się na konieczność integracji działań dotyczących procesów przepływu zasobów ludzkich, rzeczowych i informacyjnych w sytuacjach zagrożeń i zdarzeń zagrażających życiu, mieniu, środowi-

¹³ Elementy dotyczące tego problemu m.in.: [6].

¹⁴ Zob. pozycje literatury.

¹⁵ Zob. praca doktorska: [5].

sku, w celu poprawy jakości ratownictwa. Odpowiedzialność w tym zakresie dotyczy władz lokalnych i regionalnych.

3. Możliwości stosowania koncepcji logistyki w gospodarce lokalnej

Mysłą przewodnią określenia możliwości (rozumianych jako: szanse, perspektywy) stosowania koncepcji logistyki w gospodarce lokalnej jest orientacja na optymalizację korzyści systemu lokalnego. Ogólne „otwarcie” na te możliwości wynika z systemowego ujęcia gospodarki lokalnej jako lokalny system społeczno-gospodarczy należący do sektora publicznego, współcześnie podlegającego koniecznym reformom (nie tylko w Polsce); koncepcja ta wpisuje się w proces tych reform. Rozwinięcie możliwości stosowania koncepcji logistyki w gospodarce lokalnej, moim zdaniem, określają:

- 1) nowoczesne rozumienie logistyki jako nowej generacji gospodarowania;
- 2) oferta ogólnego dorobku logistyki przydatnego w gospodarce lokalnej;
- 3) dorobek makrologistyki – szczególnie logistyki miejskiej;
- 4) system zintegrowanego zarządzania logistycznego w gospodarce lokalnej jako urzeczywistnienie nowoczesnego rozumienia logistyki oraz jej dorobku.

Ad 1. Możliwości wynikające z nowoczesnego rozumienia logistyki jako nowej generacji gospodarowania (również jako wynik ewolucji poglądów) wyrażają określenia dotyczące istoty, zasad, założeń i współzależności między terminami: logistyka – zarządzanie logistyczne – systemy logistyczne¹⁶.

W kontekście rozległej literatury logistykę rozumiem jako koncepcję zarządzania procesami i potencjałem przepływów wszelkich zasobów (ludzkich, rzeczowych, energetycznych, informacyjnych) od miejsca ich pochodzenia do miejsca zaspokojenia potrzeby. Koncepcja ta poprzez koordynację i wyższy poziom integracji działań związanych z udostępnianiem zasobów w odpowiednim miejscu i czasie jest źródłem synergii, a w rezultacie również efektu ekonomicznego. W tym rozumieniu logistyka postrzegana jest jako czynnik wzrostu ogólnej efektywności gospodarowania. Zarządzanie logistyczne zaś zorientowane jest na optymalizację przepływu dóbr poprzez formułowanie strategii, planowanie, sterowanie i kontrolę, i obejmuje takie obszary, jak: optymalizacja fizycznego przepływu dóbr rzeczowych, usprawnienie procesów informacyjno-decyzyjnych, utrzymanie optymalnych zapasów, synchronizacja infrastruktury procesów logistycznych, analiza kosztów procesów logistycznych. Systemy logistyczne dotyczą wyodrębnionych układów gospodarczych i stanowią celowo zorganizowane i zintegrowane przepływy dóbr oraz odpowiadających im informacji umożliwiających optymalizację poprzez wykorzystanie dostępnych metod, technik i współczesnych technologii z uwzględnieniem wymagań ekologii.

¹⁶ Zob. m.in. [1].

Współzależność między terminami logistyka – zarządzanie logistyczne – systemy logistyczne oznacza, że logistyka jako nauka i dziedzina badawcza (jej przedmiotem badań są systemy logistyczne oraz metody badawcze – zaczerpnięte m.in. z organizacji i zarządzania, analizy systemowej, badań operacyjnych, modelowania i symulacji komputerowej) stanowi zasady umożliwiające wdrażanie elementów zarządzania logistycznego i tworzenie systemów logistycznych w wyodrębnionych układach gospodarowania, jak przedsiębiorstwa oraz wyodrębnione terytoria – lokalne, regionalne, krajowe, europejskie, zapewniające najwyższy stopień koordynacji i integracji działań dotyczących procesów i potencjałów przepływów wszelkich zasobów.

Myślą przewodnią podstawowych zasad nowoczesnej koncepcji logistyki jest zapewnienie integracji pionowej (obejmującej decyzje operacyjne i normatywno-strategiczne) i poziomej (obejmującej różne funkcje) w sferze logistyki (dotyczącej procesów i potencjałów przepływów) w ramach wyodrębnionych układów gospodarowania oraz pomiędzy nimi, opartej na relacjach partnerskich, zorientowanej rynkowo, wykorzystującej miary efektywności w systemie logistyki¹⁷.

Ad 2. Praktyczne znaczenie ogólnego dorobku logistyki w zastosowaniu do gospodarki lokalnej ma logistyczna zasada „myślenia o całości”¹⁸ odniesiona do procesów i potencjałów przepływu w wyodrębnionych terytorialnych układach gospodarowania, której podstawę teoretyczną stanowi teoria systemów. Zręby tej zasady wynikają z wojskowego rodowodu logistyki i dotyczą dużej skali działań złożonych, dynamicznych i współzależnych czasowo-przestrzennie. Współcześnie logistyka wojskowa obejmuje problemy teoretyczne i praktyczne zorientowane na wsparcie i utrzymanie gotowości do działania sił zbrojnych, z wykorzystaniem stacjonarnej infrastruktury logistycznej wzmacnianej potencjałem mobilnym (na okres „W”- działań wojennych i zagrożenia wojennego)¹⁹. W strukturach gospodarczych logistyka zorientowana jest na efekt ekonomiczny działań.

W gospodarce lokalnej koncepcja logistyki stanowi instrument wspierający lokalny system społeczno-gospodarczy w optymalizacji korzyści lokalnych. Wymaga to integracji działań dotyczących procesów i potencjału przepływów (stacjonarnego i mobilnego) i jego gotowości do zaspokajania bieżących oczekiwań gospodarki lokalnej w tym zakresie oraz w warunkach kryzysowych i z uwzględnieniem rozwoju lokalnego. Wskazuje to na warunki o znacznej skali, złożoności, dynamice i współzależności czasowo-przestrzennej i stąd wynikającą użyteczność dorobku logistyki z zakresu systemów zintegrowanego zarządzania logistycznego w wyodrębnionych układach gospodarowania.

Ad 3. Makrologistyka została wyodrębniona według kryterium instytucjonalnego, rozpatrywanego w skali ogólnogospodarczej, dotyczy integracji procesów logistycznych w skali całej gospodarki. Stanowi obszar teorii i praktyki logistyki,

¹⁷ Inspirację sformułowania myśli przewodniej podstawowych zasad nowoczesnej koncepcji logistyki stanowiła analiza syntetycznego ich ujęcia przez P. Bleikę, zob.: [2, s. 65].

¹⁸ Jest to określenie użyte w pracy: [1, s. 17].

¹⁹ Zob. m.in.: [10].

który jest postrzegany jako czynnik wzrostu jej znaczenia w gospodarce lokalnej, ale jest to też obszar o liczącym się dorobku użytecznym w logistyce gospodarki lokalnej. Dotyczy to zwłaszcza problematyki ekologicznej (mającej nadrzędne znaczenie w logistyce gospodarki lokalnej), integracji europejskiej, gospodarki przestrzennej, transportowo-komunikacyjnej, centrów logistycznych różnej skali. Jest to problematyka bardzo selektywnie postrzegana w strukturach gospodarki lokalnej. Łączy się to z koniecznością identyfikacji najlepszych praktycznych rozwiązań (najlepszych praktyk), najczęściej weryfikowanych w aglomeracjach miejskich, i stosowania metody benchmarkingu.

Ad 4. Praktyczne urzeczywistnienie możliwości stosowania koncepcji logistyki w gospodarce może zapewnić system zintegrowanego zarządzania logistycznego w gospodarce lokalnej (ZZLwGL) obejmujący: cele, zasady, założenia koncepcji, strukturę oraz koncepcje i metody wdrażania założeń logistyki, a także monitoringu stanu i zagrożeń procesów przepływu.

Celem Systemu ZZLwGL jest integracja strategii rozwoju lokalnego i procesów jej realizacji z podsystemami logistycznymi infrastruktury technicznej układu lokalnego.

Zasady ZZLwGL uwzględniają:

- integrację działań strategiczno-normatywnych i operacyjnych w sferze logistyki oraz w całym systemie zarządzania na poziomie lokalnym we wzajemnej relacji pionowej i poziomej układów terytorialnych;
- współzależność procesów logistycznych z innymi sferami funkcjonalnymi władzy lokalnej, głównie z marketingiem terytorialnym, planowaniem przestrzennym, kadrami, budżetem;
- lokalizację funkcji i czynności logistycznych w strukturze organizacyjnej władzy lokalnej na możliwie wysokim lub najwyższym szczeblu;
- logistykę jako podstawowe kryterium zintegrowanego zarządzania na poziomie lokalnym;
- orientację rynkową i zdolność elastycznego dostosowywania się podsystemów logistycznych do zmian (oczekiwań, wymagań) otoczenia;
- kompleksowy i przejrzysty zestaw mierników i standardów jako podstawy decyzji i miary efektywności systemu logistycznego.

Założenia koncepcji ZZLwGL uwzględniają:

- analizę strategii rozwoju lokalnego w aspekcie potrzeb logistyki oraz zapewnienia harmonizacji i standardów Unii Europejskiej;
- analizę i diagnozę stanu logistyki w układzie lokalnym;
- opracowanie strategicznego planu rozwoju logistyki w układzie lokalnym (plan prognostyczny), zorientowanego na zapewnienie wymagań strategii rozwoju lokalnego (cele strategiczne logistyki, mierniki, standardy, źródła pozyskania środków, orientacja na wykonawców);

- opracowanie planów operacyjnych obejmujących cele, programy, projekty, preliminarze finansowe;
- organizację zamierzeń wykonawczych, opracowanie harmonogramów realizacyjnych obejmujących składniki struktury układu lokalnego;
- organizację działań zapewniających ciągłość procesów przepływów poprzez eliminację zagrożeń i ich skutków (uprzedzanie zagrożeń i ratownictwo);
- organizację kontroli procesów przepływów i ich efektów.

Strukturę Systemu ZZLwGL tworzą:

- 1) władza lokalna jako ogniwo sterujące poprzez działania planistyczno-normatywne, organizacyjne, informacyjno-decyzyjne i kontrolne;
- 2) infrastrukturalne podsystemy logistyczne;
- 3) podmioty gospodarujące z uwzględnieniem jednostek gospodarczych, instytucji, gospodarstw domowych oraz relacji wewnątrz jednostki terytorialnej oraz relacji z jej otoczeniem.

Koncepcje i metody wdrażania założeń logistyki oraz monitoringu stanu i zagrożeń procesów przepływu jako składnik systemu mają charakter otwarty i rozwojowy, przy nadrzędnym znaczeniu benchmarkingu, zarządzania jakością, technologii informacyjnych (e-logistyki), integracji marketingu i logistyki, standaryzacji, pomiaru efektów i pomiaru sygnałów o zagrożeniach procesów przepływów opartych na infrastrukturze technicznej wyodrębnionego układu lokalnego.

4. Orientacja badawcza i dydaktyczna logistyki w gospodarce lokalnej – zamiast zakończenia

Przedstawione w zarysie problemy logistyki w gospodarce lokalnej mają charakter otwarty tak pod względem zarówno badawczym, jak i dydaktycznym.

W orientacji badawczej inspirujący charakter mają, moim zdaniem, problemy wynikające z przedstawionych wyżej potrzeb i możliwości stosowania koncepcji logistyki w gospodarce lokalnej, przy nadrzędnym znaczeniu badań nad **Systemem Zintegrowanego Zarządzania Logistycznego w Gospodarce Lokalnej**. W rozwinięciu natomiast (jednak bez określenia rangi) uznaję za stosowne wyodrębnienie problematyki badawczej dotyczącej, m.in.:

- 1) integracji marketingu i logistyki w układach lokalnych/regionalnych (w relacjach strategicznych i operacyjnych, poziomych i pionowych) i z uwzględnieniem zagospodarowania przestrzennego, zrównoważonego rozwoju oraz kształtowania infrastrukturalnego potencjału przepływu (nadwyżki/równowagi infrastrukturalnej);

- 2) stanu i perspektyw stosowania koncepcji logistyki w układach lokalnych z wyodrębnieniem:

- średnich i małych miast (rozszerzenie oferty logistyki miejskiej),

– obszarów wiejskich z nasileniem rozwoju agrobiznesu, turystyki, lokalnych systemów produkcyjnych, a także o preferencjach tworzenia centrów logistycznych i występowania innych źródeł zwiększających nasilenie procesów i potencjału przepływów,

– obszarów o zwiększonym nasileniu zagrożeń i stąd wynikającej potrzebie monitoringu, pomiaru sygnałów o zagrożeniach oraz organizowania lokalnego/regionalnego ratownictwa;

3) mierników i standardów logistyki w gospodarce lokalnej w integracji z Unią Europejską;

4) koncepcji, metod, technik wspierających wdrażanie systemu zintegrowanego zarządzania logistycznego w gospodarce lokalnej;

5) perspektyw stosowania koncepcji logistyki w usługach publiczno-administracyjnych, bezpieczeństwa, społecznych.

Są to sugestie dotyczące problematyki badawczej zorientowanej na potrzeby i możliwości stosowania koncepcji logistyki w gospodarce lokalnej – jest to propozycja o charakterze otwartym.

Orientację dydaktyczną w praktyce wyznacza przedmiot nauczania **logistyka w gospodarce lokalnej** na specjalności Gospodarka i administracja publiczna. Stanowi on integrację treści z zakresu infrastruktury technicznej i elementów logistyki użytecznych w gospodarce lokalnej. Podstawę tej integracji stanowi **System Zintegrowanego Zarządzania Logistycznego w Gospodarce Lokalnej**. Przedmiot jest realizowany w formie wykładu wprowadzającego i ćwiczeń przy uwzględnieniu spojrzenia na logistykę z pozycji ogniwa sterującego – władzy samorządu lokalnego oraz z pozycji podmiotów gospodarujących w układzie lokalnym. Łączy się to z wykonaniem przez studentów dwóch prac: indywidualnej (z pozycji wybranego podmiotu gospodarującego) i zespołowej (z pozycji ogniwa sterującego).

Logistyka w gospodarce lokalnej rozszerza zakres zastosowań tej koncepcji i nadaje charakter dynamiczny infrastrukturze technicznej w układzie lokalnym. Wpisuje się w proces poprawy sprawności zarządzania w strukturach samorządowych. Rozszerza również ofertę badawczą, a w procesie dydaktycznym nadaje wysoką rangę kontaktom z praktyką oraz pomiarom i ocenie stanu funkcjonowania wybranych obszarów gospodarki lokalnej w oparciu o wskaźniki (standardy) wypracowane w ramach Programu Rozwoju Instytucjonalnego.

Literatura

- [1] Abt S., *Logistyka w teorii i praktyce*, AE, Poznań 2001.
- [2] Blaik P., *Logistyka*, PWE, Warszawa 2001.
- [3] *Ekonomika i zarządzanie miastem*, red. R. Brol, AE, Wrocław 2004.
- [4] *Kompendium wiedzy o logistyce*, red. E. Golebska, PWN, Warszawa-Poznań 1999.

- [5] Kiba M., *Zarządzanie logistyczne w sektorze usług ratowniczych*, Wydział Gospodarki Regionalnej i Turystyki Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Jelenia Góra 2005.
- [6] Kowalczyk L., *Logistyczno-marketingowa koncepcja zarządzania w jednostkach terytorialnych (w warunkach reformy administracyjnej w Polsce)*, [w:] *Logistyka przedsiębiorstw w warunkach przemian*, red. J. Witkowski, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej nr 944, AE, Wrocław 2002.
- [7] Kowalczyk L., *Zarządzanie drogami publicznymi a wymagania transportowo-logistyczne*, [w:] *Transport w logistyce. Łańcuch logistyczny*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2003.
- [8] Marczevska-Rytko M., *Procesy globalizacji a demokracja bezpośrednia*, [w:] *Oblicza procesów globalizacji*, red. M. Pietras, Wydawnictwo UMCS, Lublin 2002.
- [9] *Marketing w rozwoju regionu (wybrane zagadnienia)*, red. J. Karwowski, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2002.
- [10] Pajewski K., *Kierunki rozwoju logistyki Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, [w:] *Wyjść naprzeciw logistycznym wyzwaniom XXI wieku*, Polski Kongres Logistyczny, Materiały Kongresowe, Poznań 2000.
- [11] Pietrzyk I., *Globalizacja, integracja europejska a rozwój regionalny*, [w:] *Wiedza, innowacyjność, przedsiębiorczość a rozwój regionów*, red. A. Jewtuchowicz, Wydawnictwo UŁ, Łódź 2004.
- [12] *Samorząd terytorialny a rozwój lokalny*, red. M. Majchrzak, A. Zalewski, SGH, Warszawa 2000.
- [13] Szromnik A., *Marketing komunalny. Rynkowa koncepcja zarządzania gminą*, „Samorząd Terytorialny” 1966 nr 3.
- [14] Szromnik A., *Partnerstwo podmiotów rynku miast i regionów – koncepcja marketingowa*, „Samorząd Terytorialny” 2004 nr 12.
- [15] Sztando A., *Progospodarcza polityka infrastrukturalna*, [w:] *Gospodarka lokalna i regionalna w teorii i praktyce*, red. R. Brol, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej nr 1023, AE, Wrocław 2004.
- [16] *Taksonomia struktur w badaniach regionalnych*, red. D. Strahl, AE, Wrocław 1998.
- [17] Torres O., *Lokalna globalizacja czy globalna lokalizacja. Rozważania na temat lokalizacji*, [w:] *Wiedza, innowacyjność, przedsiębiorczość a rozwój regionów*, red. A. Jewtuchowicz, Wydawnictwo UŁ, Łódź 2004.

LOGISTIC PROBLEMS IN LOCAL ECONOMY

Summary

A comprehensive approach to local economy involves opening the doors to the possible applications of logistics concepts oriented towards optimising the advantages of a local system. The paper presents the scope of logistics relevant to local economies and discusses the factors that 1) enhance the input-output processes within the technical infrastructure, 2) indicate the possibilities (opportunities and perspectives) of applying logistics concepts in local economies, and also suggests the research and teaching subjects that could make the basis for practical orientation of logistics in local economies.