

Akademia Morska w Szczecinie
Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu
Instytut Zarządzania Transportem
Zakład Organizacji i Zarządzania

Projekt badawczy własny
finansowany przez
Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego

BADANIA I MODELOWANIE SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA
PROCESAMI EKSPLOATACYJNYMI I USŁUGOWYMI
W POLSKICH PORTACH MORSKICH O PODSTAWOWYM
ZNACZENIU DLA GOSPODARKI NARODOWEJ

Kierownik projektu
prof. ndzw. dr hab. Czesława Christowa
Szczecin, 29.07.2010 r.

Akademia Morska w Szczecinie
Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu
Instytut Zarządzania Transportem
Zakład Organizacji i Zarządzania

**ALGORYTM BADAŃ
SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA PROCESAMI
EKSPLOATACYJNYMI I USŁUGOWYMI
W POLSKICH PORTACH MORSKICH
O PODSTAWOWYM ZNACZENIU
DLA GOSPODARKI NARODOWEJ**

prof. ndzw. dr hab. Czesława Christowa

Szczecin, 29.07.2010 r.

**GŁÓWNA PRZYCZYNA NISKIEJ EFEKTYWNOŚCI
EKONOMICZNEJ EKSPLOATACJI
INFRASTRUKTURY, SUPRASTRUKTURY
I TERENÓW PORTOWYCH, A TAKŻE NISKIEJ
KONKURENCYJNOŚCI USŁUG PORTOWYCH
ŚWIADCZONYCH W POLSKICH PORTACH
MORSKICH SĄ NIESKUTECZNE SYSTEMY
ZARZĄDZANIA PROCESAMI
EKSPLOATACYJNYMI I USŁUGOWYMI.**

**ZNACZENIE GOSPODARCZE PORTÓW
MORSKICH I ZACHODZĄCYCH W NICH
GŁÓWNYCH PROCESÓW
EKSPLOATACYJNYCH
I USŁUGOWYCH ORAZ BRAK
SYSTEMOWYCH BADAŃ W ZAKRESIE
ZARZĄDZANIA TYMI PROCESAMI,
A TAKŻE POTENCJALNA MOŻLIWOŚĆ
PRAKTYCZNYCH ZASTOSOWAŃ WYNIKÓW
BADAŃ W PEŁNI UZASADNIAJĄ
PODJĘCIE TEMATU.**

**PORTY MORSKIE (W TYM POLSKIE PORTY)
SĄ STRATEGICZNYMI WĘZŁAMI
EUROPEJSKICH SIECI TRANSPORTOWYCH.
TOWARY STANOWIĄCE PRZEDMIOT HANDLU
ZAGRANICZNEGO KRAJÓW UE W 90%
SĄ OBSŁUGIWANE W PORTACH
I TRANSPORTOWANE MORZEM, NATOMIAST
W HANDLU WEWNĘTRZNYM POMIĘDZY
KRAJAMI UE, W OKOŁO 40%.**

**W PORTACH EUROPEJSKICH
PRZEŁADOWYWANYCH JEST OKOŁO
3,5 BILIONA TON TOWARÓW ROCZNIE
ORAZ OBSŁUŻONYCH 350 MILIONÓW
PASAŻERÓW. ŚREDNIO 350 000 OSÓB
PRACUJE W PORTACH I W SFERZE USŁUG
POWIĄZANYCH Z PORTAMI.
RAZEM GENERUJĄ WARTOŚĆ DODANĄ
OKOŁO 20 BILIONÓW EURO.**

PORTY MORSKIE I TRANSPORT WODNY (MORSKI I ŚRÓDLĄDOWY)

**SĄ NAJWAŻNIEJSZYMI ELEMENTAMI
ŁAŃCUCHA LOGISTYCZNEGO W HANDLU
MIĘDZYNARODOWYM.**

**OBSERWOWANY DYNAMICZNY WZROST
WOLUMENU ŚWIATOWEGO HANDLU STANOWI
STABILNĄ PODSTAWĘ ROZWOJU PORTÓW
I TRANSPORTU MORSKIEGO.**

**POLSKIE PORTY MORSKIE ODGRYWAJĄ ISTOTNĄ
ROLĘ W WYMIANIE ŁADUNKOWEJ
W REJONIE MORZA BAŁTYCKIEGO.**

**„BEZ PORTÓW MORSKICH
UNIA EUROPEJSKA
NIE LICZYŁABY SIĘ JAKO ŚWIATOWA
POTĘGA EKONOMICZNA.
BEZ PORTÓW NIE ISTNIAŁBY
EUROPEJSKI RYNEK WEWNĘTRZNY” [1]**

[1] „W KIERUNKU PRZYSZŁEJ POLITYKI MORSKIEJ UE:
EUROPEJSKA WIZJA OCEANÓW I MÓRZ”, KOMISJA UNII
EUROPEJSKIEJ, BRUKSELA 2006

**PORTY MORSKIE SĄ POSTRZEGANE
JAKO BIEGUNY WZROSTU GOSPODARCZEGO,
ORGANIZACJE GOSPODARCZE OPARTE
NA WIEDZY ORAZ OBSZARY DZIAŁANIA
MAŁYCH I ŚREDNICH PRZEDSIĘBIORSTW
REALIZUJĄCYCH FUNKCJE PORTOWE,
A PRZEDE WSZYSTKIM JAKO
CENTRA LOGISTYCZNO-DYSTRYBUCYJNE.**

**PORTY MORSKIE WYRÓŻNIAJĄ SIĘ
ROZBUDOWANYMI I ZŁOŻONYMI STRUKTURAMI
TECHNICZNO-ORGANIZACYJNYMI
REALIZUJĄCYMI WAŻNE DLA GOSPODARKI
NARODOWEJ ZADANIA GOSPODARCZE
I SPOŁECZNE.**

**NALEŻY PODKREŚLIĆ FAKT, ŻE
JEDNO MIEJSCE PRACY W PORCIE
GENERUJE ŚREDNIO OKOŁO
9 MIEJSC PRACY POZA GRANICAMI PORTU.**

**PORTY MORSKIE SĄ OBSZAREM
(WODNYM I LĄDOWYM), W KTÓRYM
SKONCENTROWANY JEST KAPITAŁ,
POTENCJAŁ TECHNICZNY (INFRASTRUKTURA
I SUPRASTRUKTURA PORTU), WIEDZA,
INFORMACJA, INNOWACJE, WYKWALIFIKOWANE
KADRY ORAZ PRZEDSIĘBIORSTWA SEKTORA TSL,
ŚWIADCZĄCE KOMPLEKSOWE USŁUGI
WOBEC OSÓB, ŚRODKÓW TRANSPORTU
I ŁADUNKÓW KRAJOWEGO HANDLU
ZAGRANICZNEGO I TRANZYTU.**

DO NAJWAŻNIEJSZYCH USŁUG ŚWIADCZONYCH W PORTACH ZALICZA SIĘ:

- **PRZEŁADUNEK TOWARÓW W OKREŚLONYCH RELACJACH I PRZY ZASTOSOWANIU ODPOWIEDNICH TECHNOLOGII,**
- **SKŁADOWANIE,**
- **MANIPULACJE,**
- **PRZEWOZY WEWNĄTRZPORTOWE,**
- **CZYNNOŚCI RZECZOZNAWCZE I KONTROLNE,**
- **SPEDYCJĘ,**
- **PILOTOWANIE,**
- **HOLOWANIE I CUMOWANIE STATKÓW,**
- **ZAOPATRYWANIE STATKÓW W PALIWO, WODĘ, MATERIAŁY SZTAUERSKIE I ENERGIĘ ELEKTRYCZNA,**
- **REMONTY,**
- **WYNAJEM NABRZEŻY WRAZ Z WYPOSAŻENIEM I USŁUGI LOGISTYCZNO-DYSTRYBUCYJNE.**

DO NAJWAŻNIEJSZYCH CECH PROCESÓW USŁUGOWYCH W PORCIE NALEŻĄ:

- **NIERZECZOWA FORMA EFEKTU USŁUGOWEGO,**
- **JEDNOCZESNOŚĆ PROCESU ŚWIADCZENIA
I KONSUMPCJI USŁUG,**
- **NIERYTMICZNOŚĆ
I NIERÓWNOMIERNOŚĆ,**
- **ZMIENNOŚĆ WARUNKÓW
PRACY,**
- **MIĘDZYKŁADOWOŚĆ,**
- **ZŁOŻONOŚĆ
I WYSOKA KAPITAŁOCHŁONNOŚĆ.**

**USŁUGI PORTOWE SĄ REALIZOWANE GŁÓWNIE DZIĘKI
EKSPLOATACJI KAPITAŁOCHŁONNEGO POTENCJAŁU
TECHNICZNEGO SKONCENTROWANEGO
W GRANICACH PORTU.**

**NAJWAŻNIEJSZYM ELEMENTEM
KONKURENCYJNOŚCI PORTU MORSKIEGO
JEST SUMA POTENCJAŁU PRZEŁADUNKOWO-
SKŁADOWEGO ORAZ WACHLARZ USŁUG
OFEROWANYCH PRZEZ PRZEDSIĘBIORSTWA
SEKTORA TSL DOPASOWANYCH
DO POTRZEB KLIENTÓW W ZAKRESIE
OBSŁUGI PASAŻERÓW, TOWARÓW
I ŚRODKÓW TRANSPORTU.**

ZASTOSOWANIE W POLSKICH PORTACH MORSKICH

**MODELU OPTYMALNEGO SYSTEMU ZARZĄDZANIA
PROCESAMI EKSPLOATACYJNYMI I USŁUGOWYMI**

ZWIĘKSZY EKONOMICZNĄ EFEKTYWNOŚĆ

EKSPLOATACJI MAJĄTKU PORTOWEGO ORAZ

KONKURENCYJNOŚĆ USŁUG PORTOWYCH.

PRZYCZYNI SIĘ TAKŻE DO ZWIĘKSZENIA EFEKTU

SYNERGII DZIAŁAŃ PRZEDSIĘBIORSTW SEKTORA

TSL ORAZ WARTOŚCI DODANEJ Z DZIAŁALNOŚCI

USŁUGOWEJ PORTU.

GŁÓWNYM CELEM BADAŃ
JEST OPRACOWANIE MODELU
OPTYMALNEGO SYSTEMU ZARZĄDZANIA
PROCESAMI EKSPLOATACYJNYMI I USŁUGOWYMI
W POLSKICH PORTACH MORSKICH
O PODSTAWOWYM ZNACZENIU DLA GOSPODARKI
NARODOWEJ ZAPEWNIĄCEGO SKUTECZNOŚĆ
I EFEKTYWNOŚĆ ZARZĄDZANIA ORAZ
KONKURENCYJNOŚĆ USŁUG PORTOWYCH.

**BADANIA MAJĄ NA CELU ZDOBYCIE
I PROMOWANIE NOWEJ WIEDZY
O SYSTEMACH ZARZĄDZANIA PROCESAMI
EKSPLOATACYJNYMI I USŁUGOWYMI
REALIZOWANYMI W POLSKICH
PORTACH MORSKICH.**

**PROJEKT ZAKŁADA REALIZACJĘ
CELÓW OGÓLNOPOZNAWCZYCH W DZIEDZINIE
ZARZĄDZANIA PORTAMI,
W SZCZEGÓLNOŚCI PROCESAMI
EKSPLOATACYJNYMI I USŁUGOWYMI
(IDENTYFIKACJA, DEFINIOWANIE,
PORZĄDKOWANIE, OKREŚLANIE
WSPÓLZALEŻNOŚCI, MODELOWANIE) ORAZ
CELÓW PRAKSEOLOGICZNYCH
(PRÓBA TRANSFORMACJI, PRZEMIESZCZENIA
I ADAPTACJI STRUKTUR TEORETYCZNYCH
DO PRAKTYKI POLSKICH PORTÓW MORSKICH).**

**WYNIKI PRZEPROWADZONYCH BADAŃ
POZWOLĄ NA WYBRANIE
NAJLEPSZYCH, SPRAWDZONYCH
W PRAKTYCE ROZWIĄZAŃ
ORAZ NA ICH WYKORZYSTANIE
W PROCESIE TWORZENIA MODELU.**

**EFEKTEM KOŃCOWYM PROJEKTU
BĘDZIE OPRACOWANY MODEL OPTYMALNEGO
SYSTEMU ZARZĄDZANIA PROCESAMI
EKSPLOATACYJNYMI I USŁUGOWYMI
W PORTACH MORSKICH W GDAŃSKU, GDYNI,
SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU
WRAZ OKREŚLONYMI WARUNKAMI
I SKUTKAMI JEGO WDROŻENIA.**

PLANOWANY WYNIK KOŃCOWY
BĘDZIE MIAŁ WPŁYW NA ZWIĘKSZENIE
IŁOŚCI PRZEŁADUNKÓW ORAZ
KONKURENCYJNOŚCI POLSKICH PORTÓW
MORSKICH O PODSTAWOWYM ZNACZENIU
DLA GOSPODARKI NARODOWEJ.
MOŻE STAĆ SIĘ PRAKTYCZNYM
ROZWIĄZANIEM MODELOWYM
DLA POZOSTAŁYCH PORTÓW
I PRYZYSTANI MORSKICH.

**KIERUNEK BADAŃ JEST ZGODNY
Z WYTYCZNYMI UE
ZAWARTYMI W DOKUMENCIE KE
„W KIERUNKU PRZYSZŁEJ POLITYKI
MORSKIEJ UNII: EUROPEJSKA WIZJA
OCEANÓW I MÓRZ” ORAZ ZE STRATEGIĄ
ROZWOJU POLSKIEJ GOSPODARKI
MORSKIEJ DO 2015 R.**

PROJEKT JEST ŚCIŚLE POWIĄZANY Z: (1/2)

- 1. KOMUNIKATEM W SPRAWIE EUROPEJSKIEJ POLITYKI PORTOWEJ, KOM(2007) 616**
- 2. STRATEGIĄ ROZWOJU KRAJU 2007 – 2015,**
- 3. POLITYKĄ MORSKĄ POLSKI W UE,**
- 4. STRATEGIĄ LIZBOŃSKĄ,**
- 5. TEMATYCZNĄ STRATEGIĄ DLA ŚRODOWISKA MORSKIEGO,**
- 6. KRAJOWYM PROGRAMEM RAMOWYM, IX STRATEGICZNY OBSZAR BADAWCZY INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA.**

**W ZAKRES ZAGADNIENÍ TEGO PRIORYTETU WCHODZĄ
ELEMENTY BUDOWY I EKSPLOATACJI ŚRODKÓW
TRANSPORTU MORSKIEGO ZE SZCZEGÓLNYM
WYRÓŻNIENIEM PROBLEMATYKI
NISZ RYNKOWYCH,**

PROJEKT JEST ŚCIŚLE POWIĄZANY Z: (2/2)

7. REGIONALNĄ STRATEGIĄ INNOWACJI,
KTÓREJ ZAPISY MÓWIĄ O KONIECZNOŚCI PODNIESIENIA
INNOWACYJNOŚCI W REGIONIE, SZCZEGÓLNI
POPRAZ WZMOCNIENIE WSPÓŁPRACY
PRZEDSIĘBIORSTW Z JEDNOSTKAMI NAUKOWYMI
REGIONU NAKIEROWANYMI NA ROZWÓJ GOSPODARKI
OPARTEJ NA WIEDZY,
8. KIERUNKAMI ZWIĘKSZENIA INNOWACYJNOŚCI
GOSPODARKI NA LATA 2007 – 2013,
9. STRATEGIĄ ROZWOJU WOJEWÓDZTWA
ZACHODNIOPOMORSKIEGO I POMORSKIEGO,
DLA KTÓRYCH ROZWÓJ PORTÓW MORSKICH
MA PRIORYTETOWE ZNACZENIE,
10. STRATEGIĄ ROZWOJU NAUKI W POLSCE DO 2013 R.
ORAZ PERSPEKTYWICZNĄ PROGNOZĄ DO ROKU 2020.

**WDROŻENIE MODELU OPTYMALNEGO
SYSTEMU ZARZĄDZANIA
PROCESAMI EKSPLOATACYJNYMI
I USŁUGOWYMI PO SPEŁNIENIU OKREŚLONYCH
WARUNKÓW ORGANIZACYJNYCH,
TECHNOLOGICZNYCH, INFORMACYJNYCH,
PRAWNYCH I KADROWYCH PODNIESIE
KONKURENCYJNOŚĆ POLSKICH PORTÓW
MORSKICH ORAZ PRZYNIESIE
KORZYŚCI O ZRÓŻNICOWANYM OBSZARZE
ODDZIAŁYWANIA.**

KORZYŚCI W SKALI KRAJU:

- 1. WPROWADZENIE DO BUDŻETU PAŃSTWA DODATKOWYCH ŚRODKÓW FINANSOWYCH WYNIKAJĄCYCH Z FISKALNYCH ZOBOWIĄZAŃ PRZEDSIĘBIORSTW I PRACOWNIKÓW SEKTORA TSL,**
- 2. WPŁYW NA OCHRONĘ MIEJSC PRACY W PORTACH MORSKICH OGRANICZAJĄC JEDNOCZEŚNIE ZOBOWIĄZANIA BUDŻETOWE WYNIKAJĄCE ZE WSPARCIA DLA OSÓB UBOGICH I BEZROBOTNYCH,**
- 3. SKIEROWANIE ŚRODKÓW FINANSOWYCH NA ROZWÓJ NAUKI,**
- 4. PODNIESIENIE *KNOW HOW* PRACOWNIKÓW MINISTERSTW ZAJMUJĄCYCH SIĘ SEKTOREM GOSPODARKI MORSKIEJ (W TYM PORTAMI), PARLAMENTARZYSTÓW RP ORAZ POLSKICH MENERDŻERÓW SEKTORA TSL W ZAKRESIE UWARUNKOWAŃ PRAWNYCH, ORGANIZACYJNYCH, INWESTYCYJNYCH I KADROWYCH ROZWOJU PORTÓW ORAZ METOD I INSTRUMENTÓW ZDOBYWANIA PRZEWAGI KONKURENCYJNEJ NA RYNKU USŁUG PORTOWYCH.**

KORZYŚCI W SKALI REGIONU ZACHODNIOPOMORSKIEGO I POMORSKIEGO, MIAST PORTOWYCH, PORTÓW I PRZEDSIĘBIORSTW: (1/2)

- 1. ZWIĘKSZENIE INNOWACYJNOŚCI I AKTYWNOŚCI
PRZEDSIĘBIORSTW SEKTORA TSL,**
- 2. ZWIĘKSZENIE WPŁYWU ŚRODKÓW FINANSOWYCH
POCHODZĄCYCH Z LOKALNYCH ZOBOWIĄZAŃ FISKALNYCH
PRZEDSIĘBIORSTW,**
- 3. WPŁYW NA OŻYWIENIE GOSPODARCZE REGIONÓW,**
- 4. ZWIĘKSZENIE EFEKTYWNOŚCI EKSPLOATACJI OBIEKTÓW
I SYSTEMÓW TECHNICZNYCH (TERMINALI KONTENEROWYCH,
BAZ PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWYCH, CENTRÓW
LOGISTYCZNYCH, TERMINALI PROMOWYCH) W PROCESIE
REALIZACJI USŁUG PORTOWYCH,**
- 5. OSZCZĘDNOŚĆ ZUŻYCIA ENERGII PRZEZ PRZEDSIĘBIORSTWA
PORTOWE REALIZACJI USŁUG,**

KORZYŚCI W SKALI REGIONU ZACHODNIOPOMORSKIEGO I POMORSKIEGO, MIAST PORTOWYCH, PORTÓW I PRZEDSIĘBIORSTW: (2/2)

- 6. ZMNIEJSZENIE NEGATYWNEGO ODDZIAŁYWANIA PROCESÓW EKSPLOATACYJNYCH I USŁUGOWYCH NA ŚRODOWISKO NATURALNE W PORTACH MORSKICH,**
- 7. ZWIĘKSZENIE SKUTECZNOŚCI I EFEKTYWNOŚCI DECYZJI W SFERZE EKSPLOATACYJNO-USŁUGOWEJ PORTÓW MORSKICH,**
- 8. STWORZENIE PODSTAWY DO POWSTANIA, ZORGANIZOWANEJ W FORMIE KLASTRA, GRUPY PRZEDSIĘBIORSTW TSL,**
- 9. WNIESIENIE ORYGINALNEGO WKŁADU NAUKOWEGO W DZIEDZINIE ZARZĄDZANIA PROCESAMI,**
- 10. INTEGRACJA PRAKTYKI GOSPODARCZEJ ZE SFERĄ NAUKI ORAZ BUDOWA GOSPODARKI PORTOWEJ OPARTEJ NA WIEDZY.**

ZADANIA BADAWCZE

The background of the slide is a dark blue, semi-transparent image of a port. It shows several large gantry cranes and a large cargo ship docked at a pier. The scene is dimly lit, suggesting an overcast day or dusk.

Zadanie 1

Analiza i usystematyzowanie dorobku naukowego w zakresie teorii eksploatacji, teorii eksploatacji portów morskich, technologii, organizacji i ekonomiki usług portowych, teorii i inżynierii zarządzania, zarządzania procesami eksploatacyjnymi i usługowymi. Ocena stanu wiedzy w zakresie przedmiotu badań

Cel

Celem zadania pierwszego jest zapoznanie się z najnowszą literaturą naukową, publikacjami i projektami na temat teorii eksploatacji, częściowej teorii eksploatacji portów, technologii, organizacji i ekonomiki usług portowych, teorii i inżynierii zarządzania oraz zarządzania procesami eksploatacyjnymi i usługowymi. Na podstawie zebranych informacji dokonana zostanie szczegółowa analiza porównawcza istniejących poglądów prowadząca do aktualizacji wiedzy w badanym obszarze. Przedstawione zostaną definicje pojęć oraz metody i problemy badawcze z dziedziny zarządzania procesami eksploatacyjnymi i usługowymi występujące w polskich portach morskich. Wyniki badań stanowiąc będą teoretyczną podstawę dalszych analiz i rozwiązań modelowych.

Zadanie 2

Identyfikacja i analiza najlepszych praktyk (best practices) w zakresie zarządzania stosowanych w wybranych portach UE przy użyciu metod benchmarkingu

Cel

Celem zadania drugiego jest dokonanie analizy porównawczej i oceny najlepszych praktyk w zakresie zarządzania procesami eksploatacyjnymi i usługowymi w portach UE.

Zadanie 3

Polityka morska i portowa UE. Strategia rozwoju polskich portów morskich. Strategia inwestycyjna na lata 2007 – 2015 realizowana w polskich portach. Mierniki oceny i warunki realizacji inwestycji portowych

Cel

Celem zadania trzeciego jest analiza polityki morskiej i portowej UE oraz strategii inwestycyjnej realizowanej w polskich portach od 2007 r. W wyniku przeprowadzonych badań określone zostaną aktualne mierniki oceny stanu oraz warunki realizacji i monitoringu programów inwestycyjnych do 2015 r. warunkujących przystosowanie portów do zapotrzebowania sektora „Transport, Spedycja, Logistyka” (TSL) na usługi portowe.

Zadanie 4

Analiza procesów eksploatacyjnych i usługowych realizowanych w polskich portach morskich w latach 2005 – 2009. Prognoza przeładunków do 2015 r. Mierniki oceny procesów eksploatacyjnych i usługowych. Determinanty konkurencyjności usług portowych

Cel

Celem zadania czwartego jest dokonanie systemowych badań sfery eksploatacyjnej portów oraz zachodzących w niej procesów użytkowania infrastruktury i suprastruktury portów, ukierunkowanych na kompleksowe świadczenie usług. Dokonana zostanie ocena procesów usługowych w układzie rodzajowym, ilościowym i wartościowym. Analizie zostaną poddane kierunki przepływów ładunków polskiego handlu zagranicznego i tranzytu (Im, Ex, Tranzyt) oraz usługi świadczone wobec pasażerów i środków transportu (stan istniejący, prognoza). W wyniku badań przedstawiona zostanie szczegółowa ocena stanu oraz kierunków doskonalenia procesów eksploatacyjnych. Stworzone zostaną mierniki oceny procesów eksploatacyjnych i usługowych stanowiące podstawę trafnych i skutecznych decyzji regulujących procesy eksploatacyjne i usługowe. Mierniki oceny pozwolą na monitoring i porównanie aktualnych stanów procesów eksploatacyjnych i usługowych ze stanami z poprzednich okresów bądź też ze stanami planowanymi oraz wzorcowymi. Przy zastosowaniu metod i technologii informatycznych możliwe stanie się wytyczenie optymalnych przyszłych stanów systemu eksploatacji portu oraz określenie skali wartości mierników wyznaczających jego równowagę. Ważnym elementem analizy będą procesy przekształceń własnościowych i organizacyjno-prawnych w sferze eksploatacyjnej i usługowej mające na celu przystosowanie portów do struktur funkcjonujących w UE. Ponadto sprecyzowane zostaną determinanty długofalowej konkurencyjności usług portowych w polskich portach morskich.

Zadanie 5

Analiza systemów zarządzania procesami eksploatacyjnymi i usługowymi w polskich portach morskich. Kryteria i determinanty optymalizacji decyzji podejmowanych w sferze eksploatacyjno-usługowej portów

Cel

Celem zadania piątego jest identyfikacja, charakterystyka i ocena systemów zarządzania procesami eksploatacyjnymi i usługowymi oraz wyznaczenie kryteriów i warunków optymalizacji decyzji operacyjnych, taktycznych i strategicznych podejmowanych w sferze eksploatacyjno-usługowej portów morskich powiązanej ze sferą administracyjno-zarządczą. Badaniom zostaną poddane problemy zarządzania bezpieczeństwem portów oraz ochroną środowiska naturalnego. Przedmiotem analizy będzie także wykorzystanie portowych kadr zatrudnionych w sferze eksploatacyjno-usługowej portów. Wyniki badań stanowiąc będą podstawę budowy modelu optymalnego systemu zarządzania działalnością eksploatacyjną i usługową w porcie morskim.

Zadanie 6

Model optymalnego systemu zarządzania procesami eksploatacyjnymi i usługowymi w portach morskich. Podsystem informacyjno-decyzyjny. Podsystem eksploatacyjno-usługowy

Cel

Celem zadania szóstego jest stworzenie modelu optymalnego systemu zarządzania procesami eksploatacyjnymi i usługowymi w porcie morskim zapewniającego skuteczność i efektywność tych procesów. W modelu zostanie wyróżniony podsystem informacyjno-decyzyjny i eksploatacyjno-usługowy. Do głównych kryteriów optymalizacji decyzji można zaliczyć minimalny czas i koszty obsługi ładunków, pasażerów i środków transportu, maksymalne dostosowanie potencjału eksploatacyjno-usługowego do rynku usług portowych, wysoką jakość i bezpieczeństwo obsługi oraz maksymalną wartość dodaną w przedsiębiorstwach sektora TSL. W modelu zostaną przedstawione nowe rozwiązania natury organizacyjnej, informacyjnej i prawnej, wpływające na podniesienie sprawności i bezpieczeństwa eksploatacji elementów struktury przestrzennej i technicznej portów oraz zapewniające bezkonfliktowe kojarzenie interesów i integrację przedsiębiorstw sektora TSL. Model w formie algorytmicznej i opisowej zostanie przedstawiony w opracowaniu zwanym.

Zadanie 7

Warunki i efekty wdrożenia modelu optymalnego systemu zarządzania procesami eksploatacyjnymi usługowymi w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

Cel

Celem zadania siódmego jest określenie warunków zewnętrznych (politycznych, ekonomicznych, społecznych, prawnych, rynkowych) i wewnętrznych (przestrzennych, technicznych, technologicznych, organizacyjnych, informacyjnych, kadrowych) wdrożenia i kontroli funkcjonowania opracowanego modelu optymalnego systemu zarządzania procesami eksploatacyjnymi i usługowymi w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Przedstawione zostaną także efekty wdrożenia systemu.

**Akademia Morska w Szczecinie
Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu
Instytut Zarządzania Transportem
Zakład Organizacji i Zarządzania**

**Projekt badawczy własny
finansowany przez
Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego**

**BADANIA I MODELOWANIE SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA
PROCESAMI EKSPLOATACYJNYMI I USŁUGOWYMI
W POLSKICH PORTACH MORSKICH O PODSTAWOWYM
ZNACZENIU DLA GOSPODARKI NARODOWEJ**

**Kierownik projektu
prof. ndzw. dr hab. Czesława Christowa
Szczecin, 29.07.2010 r.**