

Bernard Rzeczyński

## Logistyka miejska XXI wieku Słowo odrębne z refleksją nad jej przeznaczeniem

Publikacja nawiązuje do artykułu E. Gołembskiej, P. Czajki i D. Tomaszewskiej: „Logistyka miejska XXI wieku”, EuroLogistics 2001, nr 3, s. 65-71, dział: Akademia Logistyki.

**Słowo odrębne oznacza, iż jego autor nie zgadza się z niektórymi, acz istotnymi dla definicji i delimitacji problemu konstatacjami przedmiotowego artykułu, jeśli nawet podparte są one dziełami zagranicznymi.** O logistyce miejskiej prawie w Polsce nie pisze się i dość skromnie dyskutuje, wobec czego rozważany artykuł jest pożądaną inspiracją rozszerzenia zastosowań logistyki do tak wielofunkcyjnej organizacji, jaką jest miasto, zwłaszcza większe czy aglomeracja. Jest także impulsem do sformułowania podstaw filozofii logistyki miejskiej oraz określenia, kto i w jakich konstelacjach profesjonalnych jest kompetentny do kreowania dyrektyw tej logistyki: drogowiec, ekolog, ekonomista, geograf, inżynier komunalny, inżynier transportu, specjalista od zarządzania, urbanista, czy może jeszcze inny fachowiec. Odpowiedzi są jak zwykle, co najmniej dwie:

- (1) żaden z wymienionych w pojedynkę, chociaż najbardziej predestynowany jest urbanista z szerokimi umiejętnościami w pozostałych obszarach, przede wszystkim jako przygotowywany zawodowo architekt kompleksu miasta, umiający korzystać z otoczenia profesjonalistów innych dyscyplin
- (2) nowe czasy stawiają przed cywilizacją miejską nowe zadania i nowe wyzwania, a więc potrzebny i nieodzowny jest logistyk miejski (lub może – przez analogię do zawodu urbanisty z racji kreacji nowych treści urbanistycznych – logista miejski bądź logistyk-urbanista, krócej logurbanista).

**Refleksja nad przeznaczeniem logistyki miejskiej** ma coś z helleńskiego „ananki”, czyli nieuchronności zdarzeń. Tak jak w historii ludzkości zdarzyły się miasta, tak niestety zbyt powoli zaczyna zdarzać się logistyka miejska. I jak w rozwoju miast i wielu innych wytworów cywilizacji technicznej można wy-

różnić kilka ich generacji, tak również w logistyce miejskiej notuje się ich kolejne generacje aplikacyjne. Obecnie można już mówić o próbie wdrażania trzeciej generacji logistyki miejskiej.

Refleksja ta ma przyczynić się również do wyjaśnienia wielu dyskusyjnych stwierdzeń, a także licznych niespójności oraz nieodmówień omawianego artykułu. Ponieważ znalazł się on w dziale „Akademia logistyki”, więc można mniemać o dwóch różnych tego powodach: (1) publikacja przeznaczona jest dla top-profesjonalistów na poziomie akademickiej wiedzy logistycznej i praktyki menedżerskiej, zwłaszcza w logistyce ponadprzesiębiorstwowej czy geologistycznej (2) tytuł działu może też sugerować kolejne etapy nauczania (wtajemniczenia) w logistykę miejską, a więc prezentowanie jej elementarza ze studiami przypadków.

Autorowi jako staremu belfrowi i praktykowi w zarządzaniu miastami wydaje się, że niezależnie do kogo adresowana jest publikacja, winna ona definiować lub przynajmniej objaśniać istotę (treść, zakres stosowania, funkcję, powód analizy itp.) podmiotów i przedmiotów rozważanych zdarzeń. Może to wynikać z inżynierskiej szkoły autora, która wymaga ścisłej precyzji działań, by tworzona konstrukcja nie runęła. I nie jest to nic odkrywczego, bo już w I wieku p. n. e. rzymski architekt Witruwiusz podał trójjedyną formułę architektury (a również publikacja ma swą architekturę):

- „*dispositio*”, tj. techniczne rozwiązanie konstrukcyjne
- „*decor*”, tj. stosowność i estetykę rozwiązania
- „*distributio*”, tj. ekonomiczne zastosowanie środków konstrukcji.

W odniesieniu zaś do podstawowych oczekiwań współczesnej logistyki miejskiej pełne zastosowanie znajduje żądanie (można by rzec o charakterze inżynierii logistycznej ruchu) polskiego humanisty Sierakowskiego z 1812 roku:

*drogi winny być krótkie, wygodne, bezpieczne i piękne.*

Po tym przydługim wstępie refleksyjnym, do kwestii podstawowych.

Z wywodów artykułu wynika, że dotyka on w istocie miast dużych, a może nawet bardziej aglomeracji czy obszarów zurbanizowanych z wyraźnym znamieniem metropolitalnym. Generalizując problem, obejmuje się nim teoretycznie również miasta, w których tzw. paradygmat internacjonalizacji ma wątpliwy wpływ, z wyjątkiem rzadkich jeszcze lokalizacji obcych organizacji gospodarczych preferujących aglomeracje, czego w przypadku Polski (a można mniemać, że artykuł ma na celu zainteresowanie polskiego czytelnika logistyką na użytek naszych miast) dowodzą wybitnie analizy Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową a w wymiarze regionalnym, przykładowo Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego.

W refleksji autor koncentruje się tylko nad rozdziałem wstępnym „Przesłanki rozwoju logistyki miejskiej”, wyrażając nadto wątpliwości odnośnie do tez dwóch następnych, kompatybilnych rozdziałów: (1) „Zarządzanie logistyczne miastem” opierające się na definicji logistyki miejskiej i miasta sprzecznych z podanymi wcześniej racjami i kryteriami oraz ograniczających funkcje miasta, a zatem i jego logistyki.

(2) „Układ komunikacyjny podstawą logistyki miejskiej”, który (jako infrastruktura techniczna sieci ulic) jest tylko elementem delimitującym poziom dopuszczalnej (w danych warunkach organizacji dyspozycji powierzchni komunikacyjną miasta) gęstości pracy przewozowej, pozwalający unikać zawału ruchowego miasta, co jest znamienne dla logistyki miejskiej pierwszej generacji, podczas gdy na początku XXI wieku wprowadza się na świat już jej trzecią generację telematyczną (w tym e-informacyjną). Oto niektóre braki i niejasności:

- nowy paradygmat internacjonalizacji miast wiąże się rzekomo bezpośrednio z przejściem od ich układów hierarchicznych do sieciowych (jakie są tego reperkusje w funkcjonowaniu

cd. na str. 10

i rozwoju miast, zwłaszcza w kontekście logistyki miejskiej?)

- na czym polega w teorii bazy ekonomicznej miasta i jaki ma wpływ na formułowanie kwestii logistyki miejskiej, np. otwarcie gospodarki miast (co to znaczy, na co otwarcie) oraz europeizacja i globalizacja gospodarki?
- (1) gospodarka światowa wyznacza kierunki rozwoju miast o innej niż dotychczas konfiguracji zmiennych i wpływie tych zmiennych na miasta w sieci (jakie to zmienne, czego dotyczą i jaka to jest konfiguracja?)
- (2) przytoczone według Derycke'a przenikanie granic regionów i państw przez strefy wpływów poszczególnych miast nie jest ewenementem. Bo już od wieków wiadomo, jakie były i są ponadlokalne oddziaływania chociażby Rzymu, Paryża czy Londynu, a w naszej części Europy takie pozostałości austrowęgierskie jak Budapeszt i Wiedeń
- (3) miasta wymagające zarządzania logistycznego (które z katalogu wielkości, owej konfiguracji itd.?) poddawane są z natury rzeczy procesowi internacjonalizacji (na czym to polega?) w kontekście jego cyklu życiowego, obejmującego według przytoczonej teorii serie stadiów/transformacji rozmieszczenia ludności i działalności gospodarczej (interesujące byłoby wyjaśnienie, czy to są jedyne czynniki znaczące w tych stadiach i jak się ma do tego logistyka miejska?)
- (4) kluczowe znaczenie zarówno w procesie internacjonalizacji miast, jak i spełnienia wymogów miast międzynarodowych przypisać należy logistyce miejskiej (w jakim konkretnie sensie i co z tego wynika?)
- (5) miasto definiuje się raz jako obszar integrujący w przestrzeni gospodarczej, w tym ekonomicznej (?) każdą działalność związaną z gospodarowaniem zasobami rzeczowymi i ludzkimi (a wieś nie jest takim obszarem, zapewne ściślej integrującym człowieka z miejscem jego gospodarowania?)
- (6) druga definicja traktuje miasto jako przestrzeń ekonomiczną, społeczną i kulturową (?).

Gdyby poprzestać na urbanistycznych dyrektywach funkcji miasta, to syntetycznie sformułowała je w 1933 roku Karta Ateńska, wypracowana na IV Międzynarodowym Kongresie Architektury Nowoczesnej w Atenach i zredagowana w kilka lat później przez znanego architekta francuskiego le Corbusiera:

*miasto = mieszkanie + praca + wypoczynek + usługi + komunikacja.*

Współzależność tych czynników i poziomy ich jakości funkcjonalnej decydują o image miasta, w tym o jego atrakcyjności marketingowej dla mieszkańców, gospodarki i otoczenia, Współczesna rola sterowania tymi czynnikami zapewnienia miastu warunków co najmniej zrównoważonego rozwoju nakładana jest na logistykę miejską, a jej przydatność dla bytu miasta staje się oczywista, zwłaszcza po takim tragicznym sprawdzianie jej użyteczności jak po zombardowaniu World Trade Center 11 września 2001 roku w ponad Nowym Jorku. Znaczenie i nieodzowność zarządzania logistycznego miastami autor wyłożył krótko w publikacji „Racje i ogólne cele logistyki miejskiej”, Logistyka 1999, nr 4, s. 10-11.

Inicjalnym induktorem logistyki miejskiej była logistyka handlu, a dokładniej logistyka dystrybucji w systemie dostaw towarów do sieci handlu detalicznego w śródmieściach aglomeracji. I dzisiaj ten problem nie stracił na ważkości, chociaż markety handlowe lokalizowane na peryferiach miast z dużą dogodnością komunikacyjną oraz niektóre formy handlu bezpośredniego i zastosowanie mediów zakupu elektronicznego częściowo łagodzą uciążliwość tej śródmiejskiej logistyki dostaw. Problem tkwi jednak nie w jego łagodzeniu lecz w rozwiązywaniu z korzyścią dla triady partnerów: nabywców – handlu detalicznego – miasta, a także dla zachowania (a w niektórych przypadkach przywracania) śródmieściom ich naturalnej funkcji ogniskowania życia miast.

Logistyka miejska jawi się przeto jako antidotum na patologię ruchu w centralnym obszarze miasta (śródmieściu, a zwłaszcza centrum, stanowiącym jądro koncentracji aktywności handlowo-usługowej całego miasta i jego zurbanizowanego otoczenia, jego sektor węzłowy), w szczególności większego, będącego ośrodkiem o nakładających się wielu różnorodnych funkcjach usługowych, gospodarczych, mieszkaniowych i transportowych. Wśród tych ostatnich dochodzi coraz częściej z coraz większym zagrożeniem bezpieczeństwa i ekonomicznej interesów własnych oraz naruszeniem interesów podmiotów obsługi i dewastacją infrastruktury miejskiej do sytuacji konfliktowych, wytwarzających

chaos komunikacyjny.

Stąd też (w przytoczonej wyżej publikacji autora zapisano):

- (1) Logistyka miejska zajmuje się przede wszystkim logicznym porządkowaniem czasowo-przestrzennym przepływu przez śródmieście różnych rodzajowo i natężeniowo strumieni ruchu samochodowego indywidualnego osobowego, dostawczego, wywozowego i nierzadko również tranzytowego oraz środków transportu zbiorowego autobusowego i tramwajowego, w nielicznych przypadkach trolejbusowego, operującego na sieci ulicznej.
- (2) Logistyka miejska dostarcza założeń dla optymalizacji systemu miasta pod kątem planowania, sterowania i nadzorowania wszelkich uwarunkowanych istotnie ruchowo, przebiegających w tym systemie procesów w wymiarze ekonomicznym, ekologicznym, technologicznym i socjalnym (ta definicja odpowiada wynikom dyskusji problemu w Europejskiej Szkole Planowania Miast w 1992 roku i dotyczy całego miasta).

Dla porównania warto przytoczyć definicję „city logistics”, a więc logistyki skierowanej na rozwiązywanie problemu dostaw śródmiejskich (przedstawioną na 12 Niemieckim Kongresie Logistycznym w 1995 roku, 12 Deutscher Logistik-Kongress, Logistik-Loesungen fuer die Praxis, Berichtsband 1998, Band 1, s. 156-170): city logistics wymaga takiego wiązania, kanalizowania i sterowania potokami towarów i usług, nieodzownymi dla zaopatrzenia, oczyszczania i wewnętrznej sprawności funkcjonalnej miasta, aby wywoływało to możliwie mało strat czasu i ograniczało zbędne drogi przewozu zasobów oraz powstawanie wąskich gardeł i zatorów.

Przytoczenie obu definicji (wybranych spośród wielu) jest wskazane o tyle, że w teorii i praktyce logistyki stosowanej na użytek urbanistyczny, oba pojęcia logistyki (tj. „logistyka miejska” i „city logistics”) traktowane bywają nierzadko jako synonimy, czasem zaś w tych samych dokumentach stosowane bywają zamiennie. Powtórzyć zatem trzeba, iż:

- (1) **Logistyka miejska** dotyczy całego miasta i jego zurbanizowanego otoczenia, w tym oczywiście jego śródmiejskiego obszaru.
- (2) **City logistics**, to działanie na rzecz rozwiązywania problemów wyłącznie śródmiejskich, oczywiście ze świadomością

mością ich więzi i współzależności z otoczeniem.

Każda z tych logistyki we właściwym zakresie jest odbiciem innowacyjnego podejścia do inżynierii ruchu miejskiego, które autor określa jako „inżynierię logistyczną ruchu miejskiego”. Stanowi ona w istocie zespół współzależnych i zharmonizowanych działań infrastrukturalnych i organizacyjnych w zarządzaniu przepływem strumieni ludzi, ładunków i informacji:

- we właściwym miejscu i dystrybucji skanalizowanej
- we właściwym czasie i bez opóźnień
- we właściwej technologii i z zastosowaniem właściwych środków oraz uwzględnieniem ich kompatybilności
- przy stałym monitorowaniu stopnia niezawodności dystrybucji, popytu i podaży (w aspekcie ilościowym, jakościowym, dostępności czasowej i przestrzennej) oraz oczekiwań klienta także, np. w postaci indywidualnych zamówień dostaw
- uwzględniających substytucję usług w sferze inżynierii logistycznej ruchu
- postrzegających konkurencyjność (czasową, jakościową, kosztową itd.) alternatywnych infrastruktur i organizacji strumieni
- po kosztach satysfakcjonujących wy-

twórcę i dystrybutora oraz respektujących ich akceptację przez konsumenta (klienta)

- po akceptowalnych kosztach publicznych (globalnych, społecznych)
- z zachowaniem bezpieczeństwa ekologicznego (w tym oczywiście ludzkiego), materialnego i informacyjnego.

Analiza zadań niemieckiego projektu city logistics ISOLDE, wspomnianego również w omawianym artykule (Innerstaedischer Service mit optimierten logistischen Dienstleistungen fuer den Einzelhandel = Śródmiejski serwis ze zoptimalizowanymi usługami dla handlu detalicznego) wskazuje, że większość tych wymagań jest w nim zawarta. Akronim ISOLDE jest naciągnięciem nazewnictwa, bowiem „Service” i „Dienstleistungen” oznaczają w istocie to samo, to jest usługi. Można to zrozumieć tylko jako chęć znalezienia jakiejś symbolicznej nazwy dla owego projektu i stąd zapożyczenie z wagnerowskiego Tristana i Izoldy. Skoro tak, to można również te same zachowania projektotwórcze nazwać przez analogię drugim imieniem i przyjąć, że TRISTAN oznacza Technologię regulacji iniekcji sklepów towarami agregowanej natężeniowo.

I w końcu refleksja semantyczna. Każda nowa działalność i powstająca o niej

wiedza podlegają licznym próbom trafnego ich opisu terminologicznego. Logistykę stosowaną na użytek innowacyjnego zarządzania miastem zaczęto nazywać „logistyką miejską”, choć w przeważającej liczbie przypadków odniesienia logistyki do różnych dziedzin gospodarczych uzupełnia się ją dopełniaczem, np. „logistyka produkcji”, „logistyka utylizacji” itd. Obszar jej funkcjonowania określany bywa rzadko przymiotnikowo, np. „logistyka ekologiczna”. Gdyby posłużyć się obszerniejszym doświadczeniem badawczym, literaturowym i praktycznym u niemieckiego sąsiada, to tam stosuje się określenie Stadtlogistik lub Staedte-logistik” czyli „logistyka miasta” lub „logistyka miast” nie zaś staedtische Logistik, czyli „logistyka miejska”. Różnica jest mniej więcej taka, jak zakres normy ISO 14000 „System zarządzania środowiskowego” i „system zarządzania środowiskiem” (np. w specjalności akademickiej). Ta dywagacja nie oznacza kwestionowania poprawności nazewnictwa wprowadzanego w języku polskim, wskazuje tylko, iż przy formułowaniu nowych terminów należy bardzo wnikliwie wczytywać się w ich odpowiedniki obce, a nazewnictwo próbować systematyzować, np. według czynności, obszarów stosowania czy zasad postępowania.