

Mirosław Skarżyński¹
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa
im. Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego

Jules Dupuit²

Jules DUPUIT

— prekursor logistyki w gospodarce

Za prekursora logistyki w gospodarce uważa się Francuza, Jules'a Dupuit³. Jego osiągnięcia teoretyczne i praktyczne nie ograniczały się tylko do logistyki, ale również obejmowały inżynierię komunikacyjną, hydrologię i ekonomię.

Kariera inżynierska

Jules Dupuit urodził się 18 maja 1804 roku w Fossano we Włoszech. Kiedy miał 10 lat, jego rodzina przeniosła się do Francji. Naukę w szkołach średnich w Wersalu ukończył zdobywając nagrodę z fizyki. W 1824 roku został przyjęty do paryskiej Narodowej Szkoły Dróg i Mostów (ENPC). Po ukończeniu studiów uzyskał dyplom inżyniera i rozpoczął pracę w Departamencie Sarthe, zajmując się problematyką dróg i żeglugi na coraz wyższych stanowiskach. W 1829 roku ożenił się, a w 1836 roku uzyskał stopień inżyniera pierwszej klasy. Prowadził badania i opublikował kilka znaczących teoretycznych i praktycznych prac, dotyczących zużycia oraz utrzymania dróg. Za osiągnięcia zawodowe, stowarzyszenie inżynierów wyróżniło Dupuit'a złotym medalem, a w maju 1843 roku został odznaczony Legią Honorową.

Wylewy Loary w 1844 roku i 1846 roku zwróciły zainteresowanie Dupuita na teoretyczne i praktyczne zagadnienia wezbrań rzek oraz rozwiązania zapobiegające powodziom. W 1850 roku objął stanowisko dyrektora i naczelnego inżyniera wodociągów miejskich oraz nadzorował budowę systemu kanalizacji w Paryżu.

W grudniu 1855 roku Dupuit został Generalnym Inspektorem Korpusu Inżynierów; był także członkiem Naczelnej

Rady Dróg i Mostów. W tym czasie, Dupuit był jednym z najwybitniejszych inżynierów we Francji. Zmarł 5 września 1866 roku w Paryżu⁴.

Dorobek ekonomiczny

Politechnika (ENPC), od jej założenia w 1747 roku, stopniowo kształtowała wśród swoich wykładowców i absolwentów tradycję zainteresowania problematyką ekonomicznej oceny robót publicznych. Jednym z tych absolwentów był Dupuit, który zajął się analizą korzyści społecznych z dóbr objętych produkcją publiczną, jak na przykład woda pitna, drogi, kanały i mosty.

W latach 1844 – 1853 J. Dupuit opublikował serię artykułów na temat pomiaru korzyści społecznych z produkcji dóbr i usług publicznych. W artykułach tych sformułował rozróżnienie między znaczeniem użyteczności całkowitej i użyteczności krańcowej w stosunku do cen popytu. W następnych artykułach przeszedł do rozpatrywania czynników leżących u podstaw cen monopolu. Należał do prekursorów podejścia marginalistycznego, umożliwiającego zastosowanie matematyki w badaniu zjawisk ekonomicznych⁵.

Poglądy na logistykę

Dupuit przedstawił koncepcję logistyki, jako ideę skoordynowanego zarządzania przepływem towarów. Porównywał transport lądowy (drogowy) z transportem wodnym (śródlądowym) dla zidentyfikowania optymalnej trasy przemieszczania towarów z miejsca pochodzenia do punktu przeznaczenia. Analizował także koszty przewozu i ma-

¹ Dr hab. M. Skarżyński jest pracownikiem Instytutu Zarządzania Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego w Kaliszu (przyp. red.).

² Źródło: <http://images.google.pl/imgres?imgurl>

³ E. Golemska (red.), *Kompendium wiedzy o logistyce*, PWN, Warszawa – Poznań 1999, s. 18.

⁴ *Arsène Jules Étienne Dupuit, 1804-66*, <http://cepa.newschool.edu/het/profiles/dupuit.htm>; *Jules Dupuit 1804-1866 Biography*, <http://www.economictheories.org/2008/08/jules-dupuit-1804-1866-biography.html>; *Jules Dupuit's Contribution to Mathematical Economics*, http://economix.u-paris10.fr/pdf/journees/hpe/2006-06-16_Tubaro.pdf; http://en.wikipedia.org/wiki/Jules_Dupuit.

⁵ M. Blaug, *Teoria ekonomii. Ujęcie retrospektywne*, PWN, Warszawa 2000, s. 325-327; W. Stankiewicz, *Historia myśli ekonomicznej*, PWE, Warszawa 2000, s. 255; R. Bartkowiak, *Historia myśli ekonomicznej*, PWE, Warszawa 2008, s. 89-91.

⁶ G. I Zekos, *The Use of Electronic Technology in Maritime Transport: the Economic Necessity and the Legal Framework in European Union Law*, <http://webjcli.ncl.ac.uk/1998/issue3/zekos3.html#fnB0>; *Logistics, Supply Chain & Transport Management Program, The Cambridge International College, Publication on 'Logistics, Supply Chain and Transport Management' by Ronald H Ballou*, <http://www.cambridgecollege.co.uk/coursesattachments/LSCTMMOD1.pdf>.

⁷ R. H. Ballou, *Business Logistics Management*, Prentice Hall Englewood Cliffs, New Jersey 1992, s. 3-4, [w:] E. Golemska, *Logistyka jako zarządzanie łańcuchem dostaw*, AE, Poznań 1994, s. 8; E. Golemska, (red.) *Kompendium...*, s. 18.

⁸ *Logistyka*, <http://www.orlentransport.pl/?page=1120>.

gazynowania towarów w celu dokonania wyboru pomiędzy transportem lądowym i transportem wodnym. Pisał: „Faktem jest, że przewóz drogą jest istotnie szybszy, niezawodniejszy i mniej naraża na utratę lub uszkodzenie ładunku, posiada on przewagę do której kupiec często przywiązuje znaczną wartość. Jakkolwiek, chęć uzyskania oszczędności może nakłonić handlowca do wykorzystania kanału, może on kupić magazyny i powiększyć tabor pływający, żeby mieć wystarczające zapasy towarów w posiadaniu do ochrony siebie przed powolnością i nieregularnością kanału i jeśli w sumie, oszczędność w transporcie da mu przewagę kosztową, podejmie decyzję na korzyść nowej trasy”⁶.

Przyjmuje się umownie (w literaturze można na pewno znaleźć przykłady innych łańcuchów logistycznych tworzonych do XIX wieku) za R. H. Ballou, że Dupuit był prekursorem połączenia ogniw magazynowania i transportu.

Po kilku latach badań usług przewozowych w żegludze śródlądowej doszedł do wniosku, że lokalizacja magazynów przy kanałach pozwoli regulować zdolność przepustową dróg wodnych. Wykorzystał więc konieczność gromadzenia zapasów w portach, w wyniku czego mógł sprawnie połączyć ogniw magazynowania i transportu w jeden łańcuch logistyczny⁷. W 1844 roku wybudowano magazyny, w których gromadzono i przygotowywano płody rolne (później inne towary) do dalszego transportu barkami, co znacznie skróciło czas oczekiwania na dostawy i transportu do portów morskich⁸.

Zasadniczym osiągnięciem J. Dupuita było dokonanie organizacyjnego i technologicznego połączenia ogniw magazynowania i transportu w łańcuch logistyczny. Koordynację operacji ładunkowych i procesów przewozowych podporządkował zmniejszeniu kosztów w celu uzyskania przewagi konkurencyjnej.