

Logistyka miejska

potężny sojusznik nie tylko samorządów



Rozmowa z prof. zw. dr hab. inż. Krzysztofem Chwesiukiem z Akademii Morskiej w Szczecinie.

Iwo Nowak: Wraz z szybkim rozwojem logistyki jako takiej, zaczęło się pojawiać coraz częściej pojęcie logistyka miejska...

Prof. Krzysztof Chwesiuk: Logistyka miejska jest pojęciem stosunkowo nowym, mimo iż zajmuje się rozwiązywaniem problemów powstałych równocześnie z początkami osadnictwa. Podstawy teoretyczne wiedzy, jaką jest logistyka miejska, nie są jeszcze dostatecznie rozwinięte i ukształtowane, dlatego nie może ona stanowić odrębnej dyscypliny naukowej. Doczekała się natomiast wielu definicji i pojęć, zbliżających nas do usystematyzowania wiedzy z zakresu logistyki oraz umożliwiających zastosowanie jej do tak wielofunkcyjnej organizacji, jaką jest miasto.

I.N.: Gdzie należałoby upatrywać bezpośrednich źródeł logistyki miejskiej?

Prof. K.Ch.: 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 ważności, 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. Koncepcja logistyki miejskiej wyrasta na gruncie znanych i niewzruszonych zasad logistycznych jak: koordynacji działań, podejścia systemowego, orientacji na przepływy oraz patrzenia przez pryzmat całości. Stanowi więc narzędzie rozwiązywania problemów funkcjonowania obszarów zurbanizowanych, takich jak aglomeracje miejskie. Miasto, jako organizacja o wielu obszarach działalności, dostarcza logistyce miejskiej przedmiotu jej badań w zakresie zaopatrzenia w wodę, gaz, energię elektryczną i energię cieplną, organizacji pasażerskiego transportu miejskiego oraz podmiejskiego i transportu towarowego (dostawczego) z uwzględnieniem procesów magazynowania, problematyki wywozu i utylizacji odpadów komunalnych oraz oczyszczania ścieków, organizacji sieci telekomunikacyjnej, kształtowania powiązań transportowych aglomeracji z systemem logistycznym regionu, kraju czy nawet globalnym.

I.N.: Jak zatem moglibyśmy zdefiniować logistikę miejską?

Prof. K.Ch.: Często przez logistikę miejską rozumie się ogół działań i procesów, służących optymalizacji przepływów dóbr, ludzi, energii i informacji wewnątrz społecznego systemu city. Właściwie można powiedzieć, że logistyka miejska jest koncepcją innowacyjnego zarządzania miastem. W konwencji klasycznej, czyli przemieszczeń w sieci ulicznej, 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. Logistyka miejska dostarcza więc 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.

I.N.: Czy logistyka miejska i city logistics oznaczają dokładnie to samo?

Prof. K.Ch.: Pojęcie city logistics zostało przedstawione na 12 Niemieckim Kongresie Logistycznym w 1995 roku i stworzyło w późniejszych latach podwaliny dla koncepcji logistyki miejskiej. City logistics oznaczało logistikę skierowaną na rozwiązywanie problemu dostaw śródmiejskich. Oba pojęcia logistyki: logistyka miejska i city logistics traktowane bywają nierzadko jako synonimy; czasem w tych samych dokumentach stosowane bywają zamiennie. Trzeba przy tym zaznaczyć, że logistyka miejska (urban logistics), dotyczy całego miasta i jego zurbanizowanego otoczenia, w tym oczywiście jego śródmiejskiego obszaru; city logistics (logistyka miasta), to z kolei działanie na rzecz rozwiązywania problemów wyłącznie śródmiejskich, oczywiście ze świadomością ich więzi i współzależności z otoczeniem. W logistyce miejskiej mamy do czynienia z podstawowymi procesami logistycznymi, a więc z transportem, magazynowaniem oraz problemami konfiguracji sieci logistycznej.

Odnoszą się one do trzech podstawowych strumieni przepływów: materialnych, finansowych oraz informacyjnych. Pomijając strumienie finansowe z uwagi na fakt, iż akurat są mało znaczące w naszych rozważaniach o istocie logistyki miejskiej, skupmy się na przepływach materialnych (towarów i osób) i informacyjnych. Przepływy te nazywamy komunikacją, która - jak wynika z postanowień Karty Ateńskiej - stanowi element warunkujący współdziałanie pozostałych elementów tworzących miasto. Punktem wyjścia dla scharakteryzowania koncepcji logistyki jest myślenie kategoriami wartości i korzyści, a orientacja na klienta, czyli mieszkańca miasta, pasażera komunikacji miejskiej, użytkownika dróg itp., ma istotne znaczenie dla systemów logistycznych miast. Wytworem działalności zarządczej miasta są przede wszystkim usługi świadczone na rzecz jego mieszkańców, w tym usługi komunikacyjno - transportowe. Łatwość dostępu do tych usług, a także jakość działania systemu transportu warunkuje rozwój innych dziedzin społeczno - gospodarczych.

I.N.: *W różnych wypowiedziach dotyczących logistyki miejskiej pojawia się magiczne słowo „telematyka”...*

Prof. K.Ch.: Jest to jedno z podstawowych i najbardziej efektywnych narzędzi logistyki miejskiej, które stymuluje zrównoważony rozwój miast. Telematyka jest w Polsce terminem stosunkowo nowym, a samo pojęcie zostało wprowadzone przez International Consultative Committee on Telephony and Telegraphykomitet doradczy i konsultacyjny International Telecommunication Union, agendy ONZ. Jest to połączenie słów TELEkomunikacja i inforMATYKA, które wskazuje na jednoczesne stosowanie technologii informatycznych i telekomunikacyjnych w określonych dziedzinach życia gospodarczego. Telematyka transportu oznacza zatem wykorzystywanie technologii teleinformatycznych w zarządzaniu systemami transportowymi. Zastosowanie to obejmuje korzystanie z urządzeń, sprzętu komputerowego i telekomunikacyjnego (hardware) oraz korzystanie z oprogramowania (software). Celem stosowania telematyki w logistyce miejskiej jest optymalizacja dostępu do węzłów logistycznych, infrastruktury liniowej i jednocześnie reduk-

cja niekorzystnego wpływu działalności człowieka na środowisko przyrodnicze. Systemy telematyki mają możliwość wsparcia wszystkich dziedzin transportu, pojazdów, infrastruktury, organizacji i zarządzania transportem oraz dziedzin pośredniczących pomiędzy wcześniej wymienionymi. Chociaż narzędzia telematyki transportu same w sobie wykazują efektywność, ich integracja bardzo często wywołuje zjawisko synergii, czyli powiększenia efektywności poprzez podział informacji i infrastruktury. Podstawowym zadaniem technologii teleinformatycznych, jako narzędzi umożliwiających efektywne zarządzanie systemem logistycznym miasta, jest zarządzanie informacją. Efektami sprawnego zarządzania przepływami informacji jest podniesienie jakości funkcjonowania systemu logistycznego miasta poprzez zwiększanie możliwości kontroli i wpływu na przepływy w całym systemie. Na przykładzie aglomeracji szczecińskiej mogę powiedzieć, iż podstawowe technologie teleinformatyczne, wykorzystywane tam do tworzenia systemu teleinformatycznego dla systemu logistyki

miejskiej: technologie teleinformatyczne, zbieranie danych, archiwizacja danych, przetwarzanie danych, udostępnianie danych, efektywne zarządzanie systemem transportowym miasta, dają korzyści dla miejskiego systemu logistycznego, dostęp do punktów węzłowych sieci, dostęp do infrastruktury liniowej, redukcję negatywnych skutków mobilności (wypadków drogowych, zanieczyszczenia środowiska, hałasu, zjawiska kongestii i jej skutków).

I.N.: *Czyli, podsumowując najkrócej naszą rozmowę...*

Prof. K.Ch.: ...z jednej strony sprawne zarządzanie miastem dzisiaj jest warunkiem włączenia go jako ogniwa w systemy logistyczne regionu, kraju czy kontynentu. Z drugiej - miasta, które nie nadążają za nowoczesnymi systemami zarządzania, nie są innowacyjne, bezpieczne oraz proekologiczne, zostają na uboczu. W myśl zasady: kto nie idzie do przodu - cofa się.

I.N.: *Bardzo dziękuję za rozmowę.*

Związek transportu z funkcjonowaniem miast jest oczywisty i nierozrwalny. Transport jest siłą miastotwórczą, a rozwój miast generuje coraz większe zapotrzebowanie na transport. Jednak, gdy niekontrolowany rozwój obu tych czynników zaczyna być uciążliwym dla mieszkańców, pora przeanalizować metody zarządzania ruchem miejskim i wyznaczyć nowy kierunek zrównoważonego rozwoju. Współcześnie problematyka funkcjonowania miast związana jest z zastosowaniem narzędzi i metod dziedziny nauki i praktyki gospodarczej, jaką jest logistyka miejska. Pojęcie to w ogóle jest pojęciem nowym, stąd łatwo przewidzieć, że nie ma ono jeszcze zbyt szerokiego zastosowania w polskich miastach. Podczas, gdy w krajach Europy Zachodniej tworzy się już trzecią generację logistyki społeczeństwa informacyjnego (e-społeczeństwa), w Polsce praktyczne zastosowania logistyki miejskiej wciąż są rzadkością.

Fot. 2x Andrzej Ratkiewicz

