

Bernard Rzczyński
Akademia Ekonomiczna w Poznaniu

Logistyka w przestrzeni turystycznej

Turystyka, to ruch, przemieszczanie, poznawanie środowiska i odkrywanie jego piękna materialnego, i duchowego. Turystyka, to konsumpcja przestrzeni kulturowej człowieka. Znaczenie turystyki dla człowieka i jego środowiska przypomniaty światu Narody Zjednoczone, proklamując rok 2002 Międzynarodowym Rokiem Ekoturystyki, a więc takiego uprawiania turystyki, w którym respektowane będą w największym stopniu zachowania zgodne z wymaganiami ochrony środowiska. Turystyka jest jedną z form rekreacji, a jej potrzebę w bilansie życia człowieka zaznaczył już w początkach europejskiej kultury chrześcijańskiej św. Benedykt, założyciel klasztoru Monte Cassino, w 512 r.

Logistyka jest wyzwaniem dla operatywności systemu rekreacji i rozwoju kultury turystycznej. Punktem wyjścia dla scharakteryzowania koncepcji logistyki jest myślenie kategoriami wartości i korzyści. Logistyka w turystyce, oznacza zastosowanie innowacyjnego narzędzia zarządzania infrastrukturą i suprastrukturą turystyki, przynoszącego ewidentne korzyści zarówno w sferze produkcji, jak i w sferze konsumpcji jej usług.

Logistyka kultury turystycznej jest w istocie specyficzną logistyką dystrybucji, ze świadczeniem pracy różnymi systemami infrastruktury kulturowej (intelektualnej, infrastrukturalnej, technologicznej, transportowej itp.). Logistyka dystrybucji zorientowana na usługi, oznacza proces koordynacji wszystkich czynności niematerialnych, które muszą zostać przeprowadzone dla wykonania usług w sposób efektywny pod względem kosztów i zgodny z wymaganiami klienta.

Główny kierunek tych działań obejmuje trzy dziedziny:

- zminimalizowanie czasu oczekiwania, czyli czasu realizacji usługi
- zarządzanie potencjałem usługowym
- dostawę usług, najlepiej poprzez kanał dystrybucyjny.

Turystykę znamionuje immanentna więź z przestrzenią, w dużym zakresie ze środowiskiem naturalnym, a więc jest

to więź ekologiczna, a w kinetycznej percepcji turystyki – więź ekologiczna.

Ekologistyka oznacza ekologizację wszelkich procesów logistycznych w zarządzaniu infrastrukturą i suprastrukturą turystyczną, a więc szczególne postrzeganie i przestrzeganie w nich wymaganych standardów ochrony środowiska i bezpieczeństwa publicznego, przy zachowaniu pożądanych norm jakości i ekonomii.

Powstawanie społeczeństwa wypoczywającego i różne oblicza turystyki

W Polsce obserwuje się kulturowo istotną przemianę aktywności ludności – zwłaszcza jej części w wieku produkcyjnym – od społeczeństwa pracującego, do społeczeństwa wypoczywającego. Nie należy tego rozumieć jedynie w taki sposób, że wiele osób dysponuje coraz większą ilością *wolnego czasu* dlatego, iż udział „czasu zatrudnieniowego” w cyklu życia generalnie maleje. Raczej należy postrzegać w kategoriach coraz większej wartości czasu wolnego, w indywidualnym kształtowaniu bytowania. Czas wolny definiuje się jako czas, który człowiek ma do dyspozycji poza takimi jego koniecznymi czynnościami, jak: praca zawodowa, zaopatrzenie oraz regeneracja sił i powinności fizjologiczne.

Wzrost czasu wolnego rodzi wiele implikacji w zachowaniach produkcyjnych i konsumpcyjnych kultury turystycznej, co odzwierciedla się również na rynku usług turystycznych. Rynek ten kształtowany jest przez eksplorację dóbr natury i stworzoną na ich bazie infrastrukturę turystyczną, bądź przez kreowanie architektury technokulturowych ośrodków turystyki według wyzwań modelu spędzania czasu wolnego. W wolnej gospodarce turystycznej jest on zawsze stymulowany oczekiwaniami i wyborami konsumenta.

Współczesny człowiek, to w dużym stopniu *homo oeconomicus*, postrzegają-

cy siebie, swą działalność i więzi z otoczeniem, głównie w kategoriach ekonomicznych. Współczesny człowiek, to w równym stopniu *homo motoricus*, usiłujący podporządkować środowisko swej filozofii zmotoryzowanego bytowania i gospodarowania, w tym również wolnym czasem.

Turystyka ma wiele oblicz. U jednych bywa ona rekreacją, naturalną częścią ich cyklu życiowego, wszakże bardzo zróżnicowaną wymiarem czasu i aktywności, zależnym od wieku, sprawności ruchowej, statusu społecznego, kondycji ekonomicznej, preferencji rodzajowej, środowiska zamieszkania i pracy, dysponowania samochodem, dostępności do obszarów i obiektów turystycznych, oferowanych przez nie wartości rekreacji oraz bez wątpienia – by nie wymieniać wszystkich szczegółowych uwarunkowań – od standardu ekologicznego środowiska bytu.

U innych, rekreacja jest wpisana swoistwie w ich życie profesjonalne, bywa w istocie przedłużeniem czynności zawodowych, realizowanych na kortach tenisowych, mityngach czy w ekskluzywnych klubach, także w służbowych wożach krajowych i zagranicznych.

Kryteria wyborów zachowań turystycznych i ich referencje logistyczne

Uczestnictwo w turystyce wynika z dokonanego wyboru agregatu warunków, umożliwiających jej realizację. Istotnymi kryteriami tego wyboru są (przy preferencji psychokulturowej turystyki nad innym spędzaniem czasu wolnego, np. nad oglądaniem telewizji):

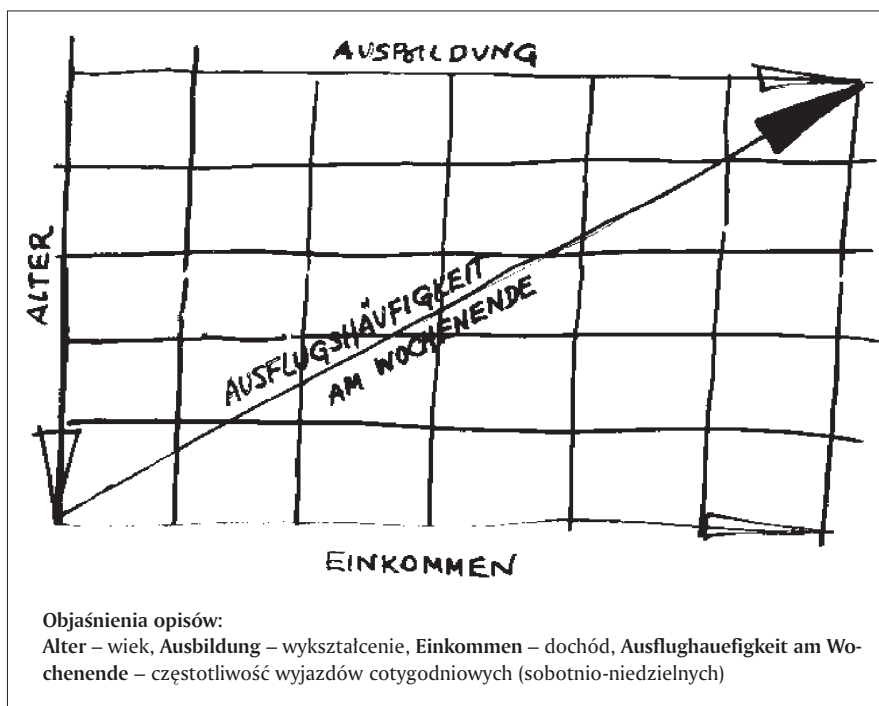
- powód (np. wypoczynek, poratowanie zdrowia, zakupy, pielgrzymka, odwiedziny)
- kondycja fizyczna (wiek, sprawność ruchowa itd.)
- stan socjalny (zamożność, bezrobocie itd.)

- wykształcenie (wyższe, podstawowe itd.) – rys. 1
- charakter wykonywanej pracy (intelektualna bądź fizyczna)
- charakter socjodemograficzny (indywidualna, grupowa, w tym rodzinna, szkolna itd.)
- środek realizacji (pieszo, rowerem, pociągiem, samochodem itp.)
- czas trwania (kilka godzin, kilka dni w końcu tygodnia, urlop-wakacje itd.) – rys. 2
- zasięg (w środowisku zamieszkania, większe oddalenie – rys. 3)
- częstotliwość (cyklicznie, np. codziennie, co tydzień lub doraźnie)
- forma (np. wędrowanie, wypoczynek osiadły)
- sposób uprawiania (np. w lesie spacer, zbieranie owoców lasu, biwakowanie)
- trwałość więzi z miejscem (drugi dom, ogródek działkowy, wybrane środowisko/obiekt)
- standard komfortu (namiot, przyczepa kempingowa, dom wypoczynkowy itd.).

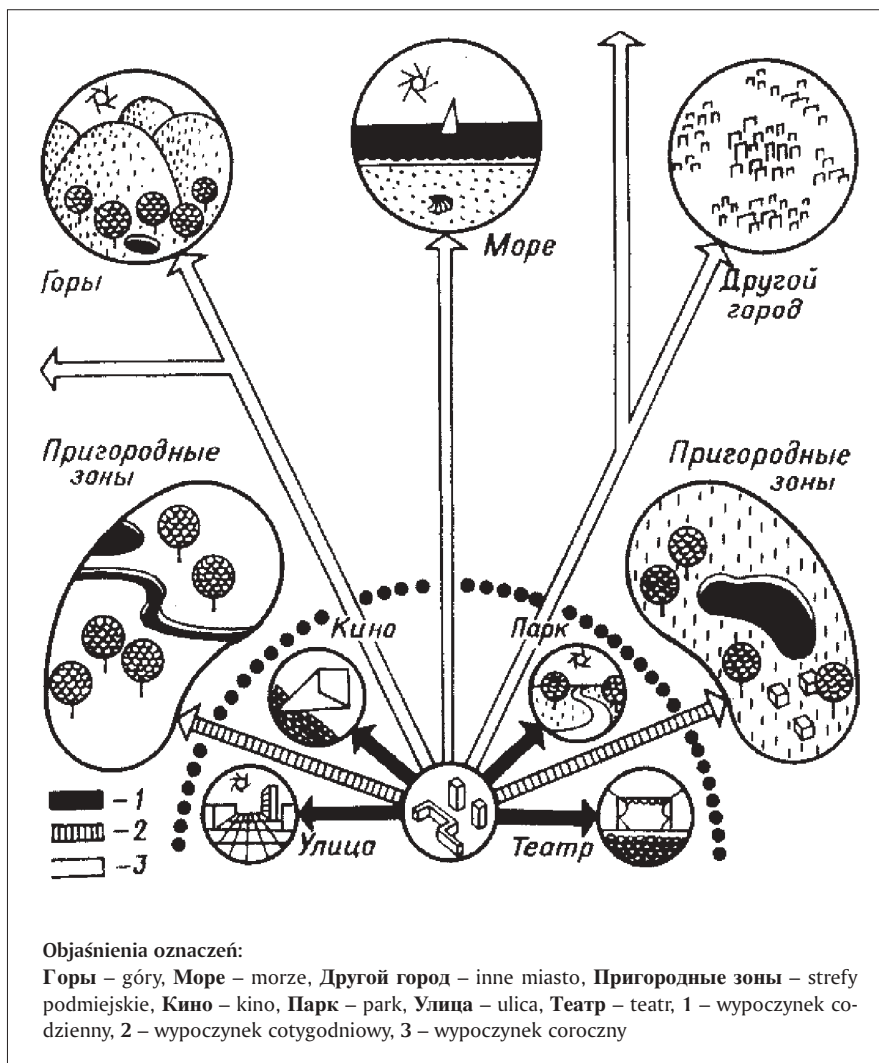
Logistyka dystrybucji transportowej w turystyce cotygodniowej

W czasowo-przestrzennym spektrum łańcuchów logistycznych w turystyce, dwa są zdominowane przez transport, mianowicie łańcuchy przemieszczeń na wypoczynek cotygodniowy i coroczny (wakacyjno-urlopowy). Nie oznacza to pomniejszania roli transportu w konstelacji wypoczynku codziennego, jednak skala nasilenia ruchu jest tu nieproporcjonalna do poprzednich, zwłaszcza w wymiarze ruchu motorowego. Letnia turystyka coroczna ma charakter globalny, jest przedmiotem potencjalnych zamierzeń i realizacji całego społeczeństwa, acz niektóre grupy zawodowe z racji konieczności produkcyjnych (np. rolnicy) nie dysponują w tym okresie czasem wolnym.

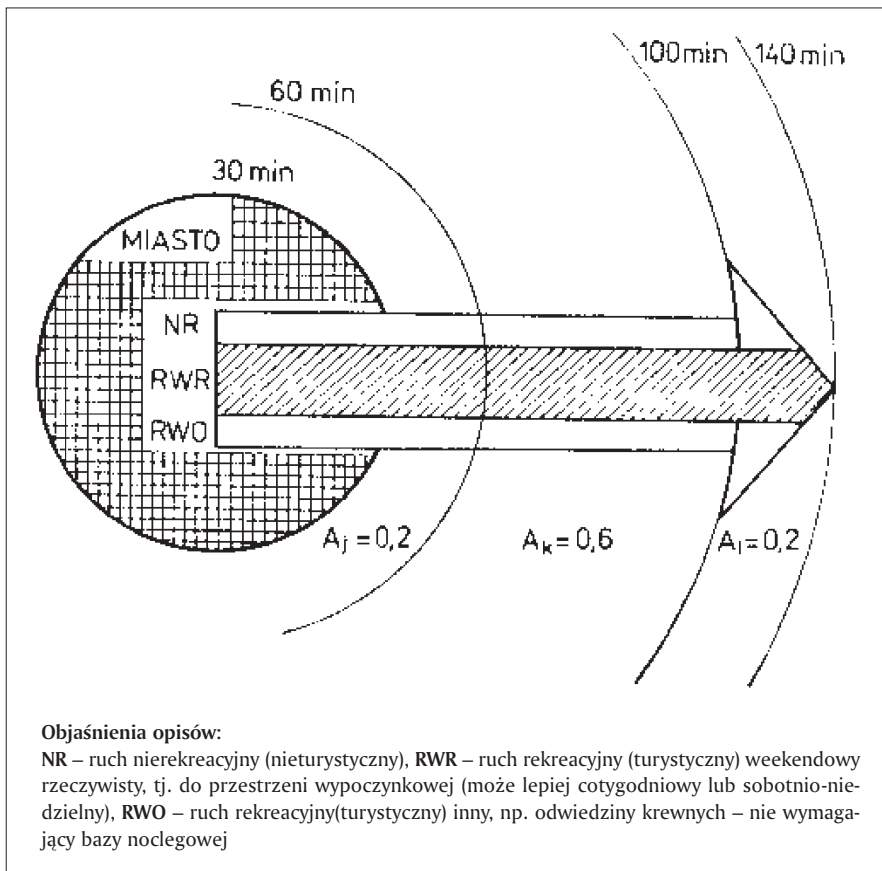
Trudniejszy i częstszy do rozwiązania logistycznego jest problem turystyki cotygodniowej, a dokładniej penetracji przestrzeni rekreacyjnej przez mieszkańców większych miast. W miastach mniejszych, w których obszarach i ich otoczeniu kontakt z naturą jest niemal powszechny, popyt na wypoczynek na większą odległość jest przez to nieznaczny. Potrzebę tę eks-



Rys. 1. Częstotliwość wyjazdów na wypoczynek cotygodniowy w funkcji wieku, wykształcenia i dochodu. Źródło: Opracowanie autora



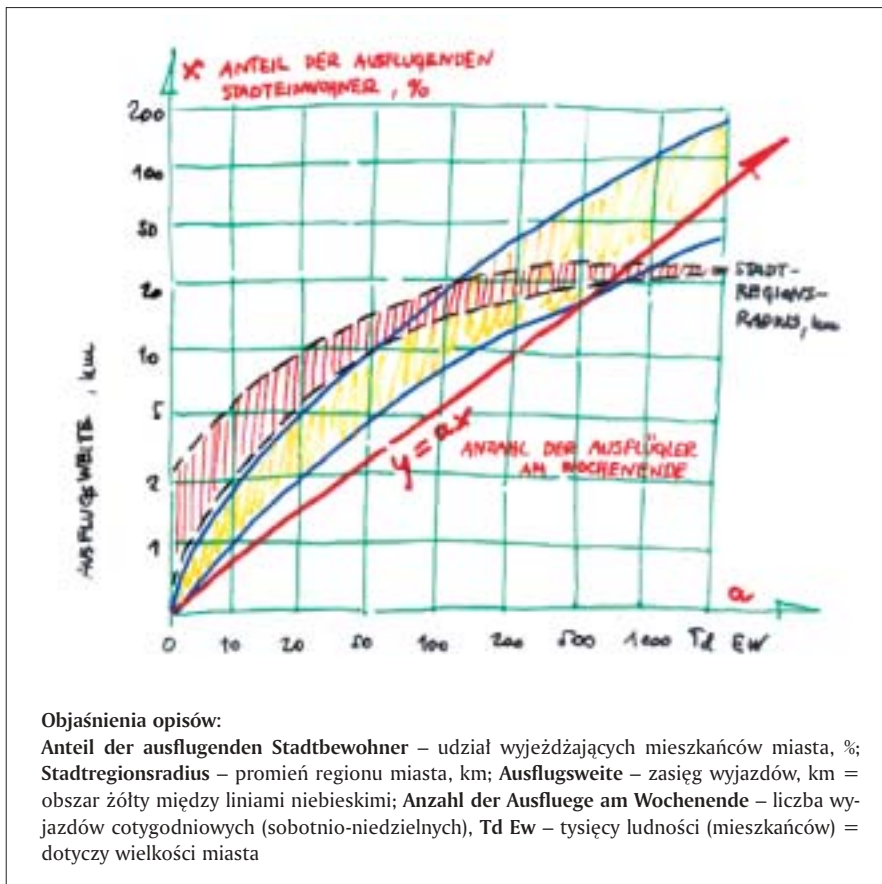
Rys. 2. Wybory przestrzeni rekreacyjnej w zależności od dyspozycji wolnego czasu. Źródło: Stauskas V.P., Gradostroitel'naja organizacija rajonov i centrov otdicha, Stroizdat, Leningrad 1977, s. 29



Objaśnienia opisów:

NR – ruch nierekreacyjny (nieturystyczny), RWR – ruch rekreacyjny (turystyczny) weekendowy rzeczywisty, tj. do przestrzeni wypoczynkowej (może lepiej cotygodniowy lub sobotnio-niedzielnny), RWO – ruch rekreacyjny(turystyczny) inny, np. odwiedziny krewnych – nie wymagający bazy noclegowej

Rys. 3. Rozkład rodzajowy strumieni i zasięg czasowy podróżowania z miasta do stref wypoczynku cotygodniowego. Źródło: Opracowanie autora



Objaśnienia opisów:

Anteil der ausflugenden Stadtbewohner – udział wyjeżdżających mieszkańców miasta, %; Stadtregionsradius – promień regionu miasta, km; Ausflugsweite – zasięg wyjazdów, km = obszar żółty między liniami niebieskimi; Anzahl der Ausflueger am Wochenende – liczba wyjazdów cotygodniowych (sobotnio-niedzielnnych), Td Ew – tysiące ludności (mieszkańców) = dotyczy wielkości miasta

Rys. 4. Wyjazdy na wypoczynek cotygodniowy w funkcji wielkości ludności miasta i regionu miejskiego. Źródło: Opracowanie autora

ponuje wyraźnie ludność miast powyżej 20 tys. ludności, a osobiście ludność aglomeracji powyżej 100 tys. ludności, obcującej głównie z naturą betonową (rys. 4). Jest to ogółem 21,65 mln, czyli 90,78% ludności miejskiej Polski, a 56,60% ludności kraju. Ludzie ci, żyjący w warunkach wysokiej koncentracji terytorialnej, na zaledwie 5,99% powierzchni kraju, są chłonni kontaktu z naturą i ten problem wymaga głębszej analizy.

O realizacji cotygodniowego wypoczynku poza miastem, zasięgu penetracji turystycznej środowiska i wyborze czasu przemieszczania się, decyduje posiadanie samochodu osobowego (rys. 5). Klimat takiej rekreacji opisał przed 70. laty Światopełk Karpiński w wierszu *Fauna miasta* (fragment):

*Tak w betonowych brzezinach,
w geometrycznych borach,
Wartko nabrzmiewa godzina,
która wystrzeli w motorach.
Staną, w pochód się sprzęgną
i ruszą żelazną ławicą.
Wyrzują się z miasta, wylęgną.
I cisza przejedzie ulicą.
Zajadą na leśną urodę do stad
bawołów i koni,
Na zielną, na drzewną swobodę,
na wonne lenistwo dłoni.
W lasach żelastwa się spiętrzą.
Wśród kwiatów posną maskary
i umajonym wnętrzom na serca
się zmienią zegary.*

Symbioza synergiczna gospodarki turystycznej i logistyki

Gospodarka turystyczna rozważana jest jako zarządzanie procesami rekreacji, realizowanymi w czasie wolnym poza miejscem zamieszkania. Stanowi ona system kulturowo-cywilizacyjny definiowany współzależnie przynajmniej przez:

- zasoby i jakość kultury przyrodniczej i materialnej środowiska
- właściwości środowiska – w tym klimat, topografię, zagospodarowanie przestrzenne, eksploatację, higienę i osiągalność czasowo-przestrzenną
- infrastrukturę rekreacyjną
- infrastrukturę techniczną i społeczną na terenach rekreacji lub w ich są-

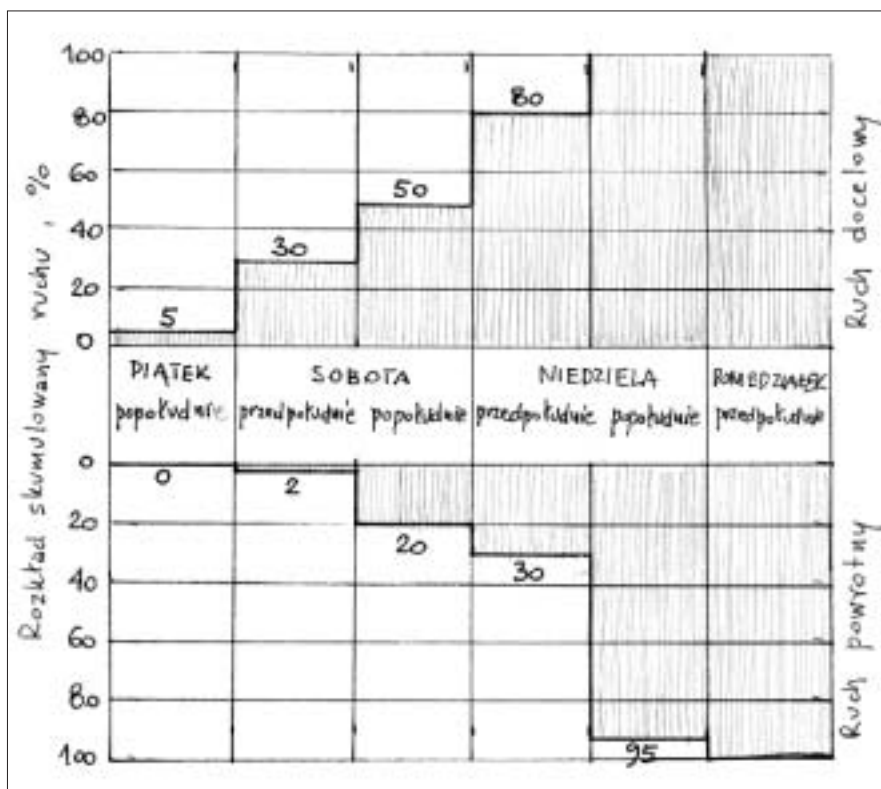
- siedztwie, służących swymi usługami infrastrukturze i organizacji rekreacji
- konsumentów środowiska w kompleksie ich preferencji rekreacyjnych i segmentacji relacyjnej
 - technologię turystyki opartą na dostępności oraz środkach i sposobach świadczenia usług rekreacyjnych
 - ekonomię dystrybucji dochodów gospodarstw domowych
 - prawno-polityczne regulacje i wspieranie rozwoju infrastruktury rekreacyjnej i ekonomizacji konsumpcji rekreacji
 - odrębne interesy fauny i flory w penetrowanym środowisku przyrodniczym oraz osób trzecich w środowisku i otoczeniu infrastruktury rekreacyjnej.

Logistykę należy postrzegać jako inżyniera rozwoju gospodarki turystycznej. Jest ona w istocie dwuparametryczną logistyką nierozłącznego współdziałania:

- zaopatrzenia przestrzeni kulturowej człowieka w infrastrukturę turystyczną, z nieodzownymi elementami inżynierii ekologicznej, respektująca ekochłonność terenów i obiektów rekreacyjnych w ich funkcji przeznaczenia oraz ich alokację wynikającą z warunków przyrodzonych i akceptowanego ładem przestrzennym zainwestowania technicznego (czyli logistyka podaży określonych jakości dóbr usługowych gospodarki turystycznej) oraz
- konsumpcji usług turystycznych, uwarunkowanych ich dostępnością ekonomiczną, infrastrukturalną i transportową, akceptowalnością ich wartości ekorekreacyjnych fizycznych i emocjonalnych oraz dystrybucją czasowo-przestrzenną, respektującą potrzeby regeneracji konstytucji psychofizycznej człowieka (czyli logistyka realizowalnego popytu na oferowane dobra gospodarki turystycznej).

Efekty logistycznej ingerencji w przestrzeń turystyczną

Ujawnią się one dopiero przy kompletnej harmonizacji odrębnych w naturze, ale nierozłącznych w wypełnianiu misji logistycznej przepływów strumieni ludzi, ładunków, informacji i mediów technicznych, a więc przy ich realizacji:



Rys. 5. Rozkład skumulowany ruchu docelowego i powrotnego w celach rekreacyjnych w końcu tygodnia. Źródło: Opracowanie autora

- we właściwym miejscu i dystrybucji skanalizowanej
 - we właściwym czasie i bez opóźnień
 - we właściwej technologii i z zastosowaniem właściwych środków
 - przy stałym monitorowaniu stopnia niezawodności dystrybucji, popytu i podaży
 - uwzględniających substytucję usług rekreacyjnych, w tym turystycznych oraz ich konkurencyjność (czasową, kosztową, jakościową i ogólnie logistyczną)
 - po kosztach satysfakcjonujących usługodawcę i dystrybutora oraz respektujących ich akceptację przez konsumenta
 - po akceptowalnych kosztach publicznych
 - z zachowaniem bezpieczeństwa publicznego, logistycznego i ekologicznego.
- Przy ocenie stopnia spójności tych czynników w warunkach rodzimej turystyki należy przyjąć pięć jej znamion:
- **skromność oferty infrastrukturalnej.** Deprymująco działa na popyt i rynek tej sfery usług oraz ogranicza jej dostępność i efekty ekonomiczne gospodarki turystycznej (stan sanitarny, rodzaje rekreacji, koszt porównywalny z zagranicą itp.)
 - **wiele obszarów nie wykorzystuje swych atutów naturalnej infrastruktury rekreacji i zasobów materialnego dziedzictwa kulturowego,** ograniczając ich dostępność turystyczną i dochody lokalnych samorządów (przykład chociażby agroturystyki)
 - **niedostateczna kultura czasu wolnego,** którego zagospodarowanie przybiera nieraz niebezpieczne społecznie i ekologicznie formy (pijaństwo, demolowanie lokali po meczach piłkarskich itp.)
 - **turysta nazbyt często nie przestrzega elementarnych wymagań bezpieczeństwa ekologicznego** na drodze i w miejscu rekreacji (brawura motoryzacyjna i następstwa wypadków, rozpalanie ognisk w lesie, kąpiel w miejscach niedozwolonych itp.)
 - **turysta zachowuje się wobec miejsca rekreacji i innych jego konsumentów nazbyt często jak barbarzyńca,** zaniedbując należną pokorę wobec natury i innych turystów (hałas, głośna muzyka mechaniczna, zanieczyszczenia fizjologiczne itp.)