

Jacek Szoltysek¹

Akademia Ekonomiczna w Katowicach

Wybory ontologiczne w logistyce miasta

Celem tego wystąpienia jest towarzysząc mi już od dłuższego czasu zaniepokojenie niejednoznacznością pojęć, leżących u podstaw logistyki miasta. Owa niejednoznaczność nie tylko komplikuje prace prowadzone z praktykami (na przykład z przedstawicielami miast), czy ze studentami, ale też wprowadza wiele zamieszania do rozważań o charakterze teoriiopoznawczym lub porządkującym. Nawet metafizyka logistyki (przyjmując, że takowy istnieje) nie ułatwia zbliżenia stanowisk w kwestiach pojęć podstawowych. Ponadto wysoce niepokoi pojawianie się w Polsce szeregu publikacji z tej dziedziny, realizowanych w sposób naruszający zasadę rzetelności naukowej w zakresie dbałości o ciągłość prowadzonych badań. Stąd pragnę zasygnalizować kilka problemów natury ontologicznej, zachęcając do dyskusji.

Logistyka miasta – nazewnictwo

Przyjęło się już od jakiegoś czasu nazywać *city logistics* logistyką miejską. Ta nazwa została swego czasu skrytykowana przez prof. B. Rzczyńskiego na łamach czasopisma „Logistyka”² w 2002 roku, który sugeruje, że prawidłową nazwą winna być „logistyka w mieście”. Tłumaczenie *city logistics* u wielu autorów sprowadza się do dywagacji, czy *city* oznacza jedynie *miasto*, czy też *centrum miasta*. Idąc dalej tym tropem, przypisuje się obszar stosowania logistyki wyłącznie do miast lub ich centrów. Tymczasem w publikacjach anglojęzycznych coraz powszechniej spotykamy pojęcie *Urban logistics* – zatem logistyka miasta, a nie wyłącznie (lub z dużym naciskiem na)

jego centrum. Dlaczego uważam, że kwestia nazwy jest istotna? Dlatego, że sugeruje ona (bądź opisuje) pośrednio zakres stosowania i przedmiot badania³ tego działu logistyki⁴, niepotrzebnie go ograniczając. Zarówno w przestrzeni życia publicznego, jak i w kontaktach indywidualnych, zbyt często posługujemy się słowami, które raczej budzą skojarzenia, niż wprowadzają w sferę znaczeń. Ten oczywisty deficyt należy w metafizyce logistyki likwidować. Stąd moja propozycja przedyskutowania jednej lub alternatywnych nazw *city logistics*, oddających jej istotę. Ze swojej strony proponuję nazwę *logistyka miasta*.

Logistyka miasta – zakres stosowania

Słowo kreuje rzeczywistość, tożsamość, szczególnie w sytuacji, gdy jest pierwotne (w procesie poznawania) w stosunku do opisywanego zjawiska⁵. Stąd stosowanie przymiotnika „miejska” czy też rzeczownika „miasto” nakłada na badany przez *city logistics* obiekt ograniczenia formalne. Spójrzmy na skutek, jaki „miasto”, będące komponentem nazwy, może wywierać na badany przedmiot⁶. Skoro „logistyka miejska” ma dotyczyć miasta – zatem nie ma zastosowania do takich jednostek osadniczych, które nie spełniają cech miasta – czyli w warunkach Polski nie posiadają praw miejskich (kryterium formalne), ale już w przypadku Kuby tę logistykę mogą zastosować do takich jednostek, które w warunkach polskich nie są zapewne nawet wioskami – gdyż miasto według stan-

dardów kubańskich musi posiadać przynajmniej dwie ulice z ponumerowanymi posesjami. Idąc dalej w rozważaniach – gdyby zawęzić *city logistics* do centrum (tak zwanego *city*), wówczas nie mógłbym z przyczyn formalnych stosować jej w miastach nie posiadających oficjalnego centrum (na przykład Tychy na Śląsku do niedawna nie miały centrum). Ponadto, nie każde centrum (formalne czy też nie) ma problemy związane na przykład z wyjątkowo wysokim nagromadzeniem przepływów⁷. Dlaczego nie mogę zastosować zasad logistyki miasta do dużej wsi? Zapewne dlatego, że nie jest miastem – czyli nie ma funkcji kulturotwórczej, a większość jej mieszkańców ma rolnicze źródła utrzymania. Czy należy w ten sposób rozumować? Definicje miasta zazwyczaj eksponują fakt względnie stałej koncentracji ludności na niewielkiej przestrzeni, pozarolniczy charakter działalności i kulturotwórczy wkład ludności. Tymczasem to właśnie przestrzeń obiektywnie powoduje konieczność jej pokonywania (w różnych celach), zatem wymaga organizowania i realizowania działań transportowych, zaś samo przemieszczanie jest powodem wielu kłopotów, zarówno dla organizatorów, przemieszczających się osób czy ładunków, jak i otoczenia. Proponuję spojrzeć na miasto przez pryzmat nieco innej definicji. Miasto rozumiane jako wspólna przestrzeń, należąca do społeczności ją zamieszkującej, uprawnionej do zagwarantowania jej warunków spełnienia politycznego, społecznego i ekologicznego, jednocześnie zakładając obowiązek solidarności jego mieszkańców⁸. Wówczas „mia-

¹ Prof. nadzw. dr hab. inż. Jacek Szoltysek – Katedra Logistyki Ekonomicznej, Akademia Ekonomiczna w Katowicach (przyp. red.).

² Logistyka XXI wieku. *Słowo odrębne z refleksją nad jej przeznaczeniem*, Logistyka nr 3/2002, s.8-11.

³ Nazwa „przedmiot badania” wchodzi w zakres nazwy „przedmiot poznania”, która jest definiowana jako określenie tego, co istnieje poza przedmiotem poznającym, o czym ludzie mogą myśleć i mówić (por. S.Stachak: Wstęp do metodologii nauk ekonomicznych, Książka i Wiedza, Warszawa 1997, s.51).

⁴ Moim zdaniem logistyka miasta stopniowo wyłania się z logistyki jako dziedziny wiedzy, mając swoje odrębne cechy (specyficzne uwarunkowania), wyróżniające ją od typowych zastosowań w biznesie, czy w wojsku.

⁵ To znaczy gdy spotykamy się najpierw ze słowem, a później za jego pomocą poznajemy zjawisko.

⁶ Używam określenia „przedmiot” w znaczeniu, opisanym przez S. Stachaka w cytowanej uprzednio pracy „Wstęp do metodologii...” na stronach 51-56 – jako „przedmiot materialny”, ale również „przedmiot abstrakcyjny albo idealny”.

⁷ Abp. Alfons Nossol zwraca uwagę na to, że po godzinach pracy centrum Opola wymiera – jest to skutkiem usytuowania w nim wyłącznie instytucji bankowych i jego zdaniem istnieje konieczność zachęcenia młodych ludzi do ponownego zasiedlenia centrum (patrz Gazeta Wyborcza Opole z 8 czerwca 2008 – „Abp. Nossol na 10-lecie: za dużo tu banków”).

⁸ The European Charter for the Safeguarding of Human Rights in the City adopting the stance of the European Charter of Local Autonomy: *The city is a collective space which belongs to all those who live in it, who have the right to find there the conditions for their political, social and ecological fulfillment, at the same time assuming duties of solidarity.*

sto” staje się słowem uniwersalnym (słowem-symbolem), mającym znacznie szersze znaczenie, niżby to wynikało z przyjętych dogmatycznie definicji miasta. Stąd możliwość stosowania zasad logistyki miasta zarówno do centrów miast, miast, jak i innych jednostek osadniczych przypominających swoją strukturą (na przykład gęstością i charakterem zabudowy) miasta. Te rozważania nie zamykają jednak zakresu – musimy również odpowiedzieć na pytanie o to, czym logistyka miasta zajmuje się. Czy są to wyłącznie przepływy osób, ładunków i informacji (czyli codzienne działania), czy też obejmuje swoim zakresem również zaopatrzenie w media (woda, gaz, prąd, łączność). Czy zajmujemy się przepływami wewnątrz systemu miasta, czy też na zewnątrz? Istniejące w tym zakresie poglądy są wyjątkowo niespójne.

Logistyka miasta – dbałość o ciągłość badań naukowych

Logistyka miejska staje się w coraz większym stopniu dyscypliną empiryczną, która – sięgając do (lub raczej mieszcząc się w ramach) ekonomii ustala związki między parametrami aktywności ekonomicznej miasta, a różnego rodzaju zjawiskami społecznymi. Istnieje coraz większe zapotrzebowanie na wykorzystywanie w logistyce miejskiej nowych metod badań empirycznych, jak na przykład eksperymenty psychologiczne, *data mining*, symulacje komputerowe, reprezentatywne badanie opinii, analizy przypadków i inne⁹. Zatem sądzę, że nie możemy obejść się bez wsparcia pozornie odległych dyscyplin czy dziedzin. Nakłada to na osoby zajmujące logistyką (ale nie tylko) obowiązek zapoznawania się z aktualnym dorobkiem w tym obszarze innych autorów. Pisząc o ciągłości badań mam na myśli uwzględnianie we własnych badaniach i publikacjach (a przynajmniej znajomości) co najmniej dorobku autorów krajowych – publikacji ukazujących się w wiodących wydawnictwach tematycznie związanych z treścią rozważań. Mam tu na myśli przykładowo w dziedzinie logistyki: „Logistykę”, „Gospodarkę Materiałową i Logistykę” czy „Eurologistykę”, w dziedzinie transportu: „Transport

Miejski i Regionalny”, „Transport i Komunikację” itp. Mogą to być również wydawnictwa internetowe – na przykład LogForum. Wreszcie wydawnictwa uczelniane (na przykład prace naukowe, monografie czy podręczniki) – zdaję sobie sprawę z niekiedy żenująco niskiego poziomu promocji swoich produktów tychże instytucji, nie mniej jednak odrobina wysiłku pozwala na odnalezienie wszelkich nowości wydawniczych. Taką listę referencyjną można sporządzić w dowolny sposób – każdy poważny badacz ma własną na swój użytek. Obowiązkiem (a nie prawem) uczonego jest znajomość dorobku innych przedstawicieli swojej dziedziny i dziedzin pokrewnych. Nie można bowiem skutecznie rozwijać teorii ignorując dorobek innych badaczy. Niedawno została opublikowana praca B. Rzeczyńskiego pt.: „*Logistyka miejska. Propedeutyka. Pierwszy polski wykład*” (Wydawca: Politechnika Poznańska, Poznań 2007). Wydanie takiego podręcznika należy witać z uznaniem – jest to okoliczność ułatwiająca propagowanie treści nowych zastosowań logistyki oraz zapoznanie się z poglądami, często niezwykle oryginalnymi i inspirującymi. Tytuł książki, a w zasadzie jego część („pierwszy polski wykład”) sprowokował mnie do zwrócenia uwagi na kilka faktów. Pierwszą krajową publikacją zwartą na temat logistyki miasta była opublikowana w roku 2005 monografia mojego autorstwa pt.: „*Logistyczne aspekty zarządzania przepływami osób i ładunków w miastach*”¹⁰ (Wydawnictwo AE w Katowicach – na przeglądarce google daje 6 wskazań¹¹, prezentowana w pismach branżowych transportowych); następnie pierwszym polskim podręcznikiem logistyki miasta była książka mojego autorstwa pt.: „*Podstawy logistyki miejskiej*” (Wydawnictwo AE w Katowicach 2007 – na google 8 wskazań, prezentowana w kilku pismach branżowych logistycznych i transportowych). Prawdopodobnie trzecią publikacją zwartą (tu można się sprzeczać, gdyż książka ta pojawiła się w krótko przed lub w tym samym czasie ze wspomnianą pozycją B. Rzeczyńskiego) była książka Blanki Tundys pt.: „*Logistyka miejska. Koncepcje, systemy, rozwiązania*” (wydana przez Wydawnictwo Difin, Warszawa 2008 – 26 wskazań na google) i wreszcie

omawiana książka B. Rzeczyńskiego (6 wskazań na google). Nie wdając się w dalsze spory, czyj wykład może nosić miano pierwszego (opublikowanego), zastanawia mnie fakt, że mimo takiego spektrum publikacji zwartych prof. B. Rzeczyński nie zauważa w swojej książce ich istnienia. Mało tego, nie zauważa żadnej z moich publikacji (a opublikowałem ich w sumie 33 w okresie od 2004 roku – 25 w języku polskim, 4 w j. rosyjskim i 4 w j. angielskim). Zatem albo moje publikacje są nie warte, albo o ich istnieniu B. Rzeczyński nie ma pojęcia. W pierwszym przypadku warto byłoby podjąć merytoryczną dyskusję, która piszącemu te słowa mogłaby pomóc w odnalezieniu być może nowych pól badawczych, albo – w drugim przypadku – świadczy o niedostatecznym przepływie informacji. Dlatego proponuję, by logistycy – dotychczas zwarte i stosunkowo nieliczne środowisko, zechcieli przyjąć takie honorowe zobowiązanie, że o swoich publikacjach i przemysłeniach będą informować obowiązkowo któryś z liczących się ośrodków naukowych – na przykład Instytut Logistyki i Magazynowania, który na siebie następnie weźmie obowiązek upowszechniania zdobytych informacji. Mamy bowiem szanse dynamicznego rozwoju koncepcji logistyki miasta jedynie w ścisłej współpracy, w twórczym podejściu do przemysłów innych fachowców.

Zamiast podsumowania

Logistyka miasta to obszar nie tylko moich zainteresowań. Miasto jako byt złożony i niejednorodny jest fenomenem badanym przez przedstawicieli wielu dziedzin wiedzy. W tych badaniach od niedawna mają swój udział również logistycy. Chcemy wnieść wiele w zakresie zwalczania negatywnych (bo utrudniających rozwój miasta) skutków narastającej kongestii. Chcemy, by z naszą pomocą użytkownikom miast funkcjonowało się lepiej – by odczuwany poziom życia był coraz wyższy. Musimy zatem mówić jednym (meta) językiem, używać określeń doprecyzowanych, współdzielicieli wiedzę i wyciągać z indywidualnego wysiłku wspólne efekty. By te życzenia się spełniły, musimy wspólnie wziąć się do dzieła.

⁹ Pisze o tym również A.K. Koźmiński: *Ekonomia a inne nauki społeczne*, Master of Business Administration, Nr 1/2008, s.74. Wątpliwości co do efektów stosowania takich badań w ekonomii jest też wiele – W. Morawski na łamach tego samego periodyku zastanawia się, czy takie instrumentarium pozwala jednak tworzyć teorie naukowe czy mechanizmy (por. W. Morawski: *Czy „rynek jest dla demokracji tym, czym ziarenko piasku dla ukształtowania się perły ostrygi”?*, Master of Business Administration, Nr 1/2008).

¹⁰ W tej pracy powołuję się na 5 artykułów autorstwa B. Rzeczyńskiego, którego niektóre przemyslenia wysoce cenię i daję temu wyraz w mojej monografii.

¹¹ Wskazania na dzień 18 czerwca 2008 r.