



Autor wskazuje na nowe obszary badań i aplikacji logistyki miasta, związane ze zmieniającym się sposobem funkcjonowania współczesnych ośrodków miejskich oraz zwraca uwagę na wyłaniające się obszary, których wcześniej nie przewidywano, przeprowadzając jednocześnie rozważania na temat ich związków z koncepcją logistyki.

Fot. Autor

EWOLUCJA ZAINTERESOWAŃ LOGISTYKI MIASTA – NOWE KIERUNKI EKSPLORACJI NAUKOWO-BADAWCZEJ

Wprowadzenie

Logistyka miasta jest obszarem logistyki stawiającym sobie za zadanie rozwiązywanie problemów funkcjonowania współczesnych miast, podłożem których są zakłócenia (niesprawności) przepływów materialnych i informacyjnych [patrz 1, 2]. Coraz śmiaalej sięgamy również po dorobek logistyki miasta gdy, przewidując przyszłe sytuacje w mieście, planujemy reorganizację przestrzeni miasta, bądź jej rozwój, jak również zmianę charakteru przestrzeni. Obser-

wowane wkraczanie koncepcji logistyki miasta w obszar ujawnionej niedawno logistyki społecznej [3, 4] pozwala na podejmowanie prób wykorzystywania koncepcji tejże logistyki w nowych – wydawałoby się odległych od logistyki – zastosowaniach społecznych. Z tego też powodu należy uznać, że prognozowane dekadę temu perspektywy logistyki miasta uległy istotnej zmianie. Celem tego artykułu jest wskazanie tych wyłaniających się obszarów, których wcześniej nie przewidywano, oraz przeprowadzenie rozważań na temat ich związków z koncepcją logistyki.

Czynnik społeczny w mieście

W kontekście wspomnianych zmian, na pierwsze miejsce wysuwa się coraz mocniej eksponowana rola stosunków społecznych w miastach.

Miasto możemy uznać za specyficzną kombinację dwóch dynamicznie kształtujących się zasobów: przestrzeni, która jest w sposób intensywny zagospodarowana przez ludzi, tworząc w ten sposób swoisty metahabitat, oraz ludzi – twórców owej przestrzeni, którzy poza ciągłym jej tworzeniem i eksploatacją, coraz bardziej świadomie nią władają. To moje spojrzenie na miasto można uznać za jego definicję na potrzeby tych rozważań. Istotą miasta jest zatem umożliwianie ludziom realizowania swoich dążeń życiowych, a poprzez to – osiągnięcie satysfakcji z życia, którą można w ograniczonym zakresie opisać w postaci konceptu jakości życia. Jakość życia w wielu pracach jest utożsamiana przez mnie wynikowo ze stanem szczęścia. „Szczęście to w gruncie rzeczy suma przyjemności i cierpienia, to najwłaściwszy sposób postępowania w każdej kwestii, zarówno dla rządów, jak i jednostek, ustalić można za pomocą prostego działania matematycznego, tak, aby zmaksymalizować to pierwsze i zminimalizować jednocześnie to drugie” [5, s. 43]. Takie podejście zazwyczaj środowisko logistyków krytykuje, uznając je za „nienaukowe”, bądź wychodzące poza dyscyplinę, w której logistyka jest plasowana. Trudno nie podzielać obaw środowiska w tym zakresie – niekiedy bowiem między „szczęściem” i „jakością życia” intuicyjnie wyczuwamy pewien dystans, a z racji raczej „ściśłego” sposobu traktowania procesów i czynności logistycznych – wszystko, co nie poddaje się pomiarowi nie jest uznawane za przydatne. Stąd moja uwaga o koncepcie jakości życia, który jedynie nieudolnie próbuje zastępować pojęcie szczęścia. Dodatkowo – w kontekście rozważań prowadzonych w tym tekście, wymienione założenie i prowadzone wokół niego dywagacje mają za zadanie jedynie ułatwienie w pewnym stopniu zrozumienia prezentowanych tu poglądów. Myśląc o jakości życia można też tu przywołać poczucie życiowej satysfakcji, rozumianej jako możliwość wielowymiarowego rozwoju i autokreacji człowieka oraz realizacji jego aspiracji i celów życiowych, zgodnie z przyjętymi wartościami i oczekiwaniami, przy uwzględnieniu materialnego aspektu statusu społecznego. Dążenie do osiągnięcia takiego stanu życiowego należy uznać za uzasadnione i realizowane między innymi w miastach, w stosunkach z innymi osobami, oraz – jak pokazują obserwacje głównie psychologów – rzadziej w samotności. Stąd z coraz większą intensywnością obserwujemy dążenia ludzi do nawiązywania kontaktów personalnych z innymi osobami.

Istotą miasta jest umożliwianie ludziom realizacji dążeń życiowych, a przez to – osiągnięcie satysfakcji z życia.

Ludzie wybierając miasto jako miejsce swojego życia, zawierają swoistą umowę „z miastem”.

Spółeczna składowa logistyki miasta

Ludzie wybierając miasto jako miejsce swojego życia zawierają swoistą umowę „z miastem”, rozumianą jako „wspólna przestrzeń należąca do społeczności ją zamieszkującej”¹, w zamian za stosunki solidarnościowe (to obowiązek świadczeń o takim charakterze, realizowanych przez społeczność na rzecz społeczności i tego, co jest każdym wymiarem miasta i miejskości), oczekując gwarancji stworzenia warunków dla spełnienia w tych głównych obszarach, które składają się na szczęście – społecznego (równość, akceptacja, wolność, bezpieczeństwo, dobrobyt itd.), politycznego (prawo do ujawniania i realizowania dążeń związanych z dowolnymi przekonaniami ideologicznymi - w tym religijnymi – o ile nie naruszają one poczucia wolności innych członków społeczności lub nie są prawnie zakazane), a także ekologicznego (prawo do czystego środowiska miasta). Taka umowa, faktycznie zawierana nie w sposób formalny, ale w wymiarze ideologicznym [6], jest zapewne jednym z przejawów wiary w to, że wybór miasta to nie tylko decyzja o tym, gdzie będziemy realizować swoje dążenia życiowe, ale również w to, że jako mieszkańcy – członkowie społeczności miejskiej, mającej niejednorodną (niehomogeniczną) charakterystykę – mamy prawo do miasta [7]. To zjawisko, nasilające się we współczesnych miastach, stanowi nowe i często trudne do zaakceptowania przez władze miast uwarunkowanie funkcjonowania (w tym: zmieniania, modyfikowania) i planowania rozwoju miast. Prawo do miasta, niezależnie od tego, jak je będziemy interpretować, musi być rozumiane jako prawo czynne, a nie bierne i powinno być fundamentem równoważenia różnych interesów, a tym samym równoważenia różnych wymiarów i aspektów miasta, wyrażając współzależność przedmiotową (substancjonalną) i podmiotową (proceduralną). Nie powinno ono być prawem wykluczającym i musi równoważyć aspekt pozytywny – „prawo za” oraz negatywny „prawo przeciw” [8, s. 205-206]. Składową prawa do miasta jest możliwość partycypacyjnego uczestnictwa w kształtowaniu przestrzennej struktury miasta. Stąd rozpoczyna się istotny przekaz dla logistyków miejskich – wsłuchując się w nurt dyskusji należy podejmować próby zrozumienia intencji, jakie dyskutującym przyświecają, by reagując na potencjalne zmiany w strukturze, bądź przeznaczeniu przestrzeni, móc tak ją planować z punktu widzenia przemieszczeń, by zarówno prawo do mobilności, jak i do dostępności każdego człowieka nie było na-

¹ Nawiązuję tu do definicji podanej przez The European Charter for the Safeguarding of Human Rights in the City adopting the stance of the European Charter of Local Autonomy, zgodnie z którą „miasto to wspólna przestrzeń, należąca do społeczności ją zamieszkującej, mającej prawo do zagwarantowania jej warunków spełnienia politycznego, społecznego i ekologicznego, zakładając jednocześnie obowiązek solidarności”.

ruszone. Jeżeli taka możliwość (nie naruszania praw) jest zagrożona – obowiązkiem logistyków jest o tym zagrożeniu powiadamiać uczestników dyskusji. Jeszcze jeden element – mający w dużym stopniu znaczenie społeczne, chociaż równie ważny w wymiarze gospodarczym – to tendencja włączania miast do rozwojowej okrężności, a w zasadzie aktywne poszukiwanie odpowiedzi na pytanie: jak tę okrężność uczynić społecznie korzystną, jak przeciwdziałać zastojowi i uruchamiać „koło rozwoju” [8, s. 211]. Owa okrężność implikuje ruch spiralny, który zawsze prowadzi do nieodwracalnych zmian strukturalnych: korzystnych, gdy ruch jest wznoszący i niekorzystnych, gdy jest odwrotnie. To zjawisko niemożliwe do wyeliminowania, ale poznanie mechanizmów go napędzających pozwala za pośrednictwem oddziaływania na zaangażowanych w nie aktorów odwracać negatywne trendy rozwojowe. Do tego niezbędne są zmiany relacji społecznych i kształtowanie środowiska społecznego. Tak – skrótowo zasygnalizowane zjawiska – stają się społeczną składową współczesnej logistyki miasta.

Kierunki eksploracji naukowo-badawczej logistyki miasta

Realizując cel tego artykułu powinienem odpowiedzieć na to pytanie w określony sposób – bardziej lub mniej szczegółowo (detalicznie). Odpowiedź szczegółowa sprawiałaby wrażenie zakończonego (w mniejszym, lub większym stopniu) wykazu działań, jakie uznają za perspektywiczne w obszarze eksploracji – prawdopodobnie ograniczając inwencję poszukiwawczą. Stąd raczej zaprezentuję te siły sprawcze, które mogą wywołać innowacyjne poszukiwania rozwiązań. Swoją narrację zacznę od stwierdzenia, jakie zawarłem w książce „Miasta dla pieszych. Idea czy rzeczywistość”: spotkanie ludzi, niekoniecznie by z nimi wchodzić w interakcję, jest jednym z wymiarów miejskości. By jednak ów wymiar miał szersze znaczenie, musimy dla tych spotkań, którym towarzyszyć może (a raczej powinna) interakcja, w wymiarze ubogacającym (w każdym możliwym znaczeniu), potrzebujemy takiego miejsca w przestrzeni, które stwarza dogodne warunki dla spotkań. Od zarania dziejów takie warunki stwarza przestrzeń publiczna, stosunkowo dobrze zdefiniowana w perspektywie funkcji, jakie jej nadajemy. Ta przestrzeń to „obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokajania potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych, ze względu na swoje położenie i cechy” [9]. Tak rozumiana przestrzeń w aspekcie publicznym stanowi „powstający w wyniku spotykania się ludzi obszar wspólnych praw, konstytucji”, czyli jest sferą „wspólności związanych z realizowaniem pewnych zbiorowych celów” – powiada H. Arendt [10, s. 136]. „W dyskusjach o przestrzeni publicznej – pisze K. Nawrotek – na pierwszy plan wysuwa się dyskurs dyskryminacyjny. Przede wszystkim mówi się o tym, kto i na jakich warunkach ma

do przestrzeni publicznej dostęp. Bardzo ważną jest więc perspektywa analizująca przestrzeń publiczną z punktu widzenia różnych płci jej użytkowników, jak również ich orientacji seksualnej. Co ciekawe, w tym oglądzie miesza się fizyczną przestrzeń publiczną z symboliczną sferą publiczną – podkreślając na przykład dominację określonej ikonografii, zawłaszczanie przestrzeni przez konkretny „metkującą” ją swoimi reklamami, a także regulacje, które utrudniają określonym grupom dostęp do konkretnego miejsca. W końcu ważnym elementem tej debaty jest jej ogólny klimat kulturowy. Czy trzymając się za ręce osoby tej samej płci będą mogły swobodnie przejść przez plac? Czy będą mogły się tam pocałować? Wracamy więc do tych aspektów przestrzeni, które choć nie są fizyczne wpływają na jej cielesne użytkowanie. Patrząc z tej perspektywy, można na chwilę zapomnieć, że również to, co jest w przestrzeni fizyczne, może mieć wpływ na sposób jej użytkowania” [11, s. 76], [12, s. 65]. Idąc tym tropem możemy powiedzieć, że sposób użytkowania przestrzeni, dostęp do niej oraz jej dostępność, to cechy, których ukonstytuowanie jest bezpośrednio wspomagane przez działania o charakterze logistycznym [13]. Gwoli ścisłości wyводу należy wskazać, że pod pojęciem dostępności rozumiem tu możliwość dotarcia do tej przestrzeni (kwestie powiązane z mobilnością), zaś dostęp to prawo zajęcia tej przestrzeni przez daną osobę. Duża dostępność nie oznacza zatem automatycznie szerokiego dostępu.

Jednocześnie możemy zastanawiać się, skąd taką przestrzeń brać, skoro jej wymiar fizyczny w mieście jest ograniczony i w zasadzie – nie powiększający się (z wyjątkiem sytuacji powiększania przestrzeni miasta, ale ta następuje zazwyczaj poprzez wchłanianie już zagospodarowanych terenów, bądź poprzez przyłączanie terenów z konkretnymi planami zagospodarowania przestrzennego), a obserwowane w miastach tendencje polegają zazwyczaj na prywatyzowaniu istniejącej przestrzeni. Jednym z kierunków „odzyskiwania” przestrzeni na potrzeby publiczne jest uwalnianie traktów komunikacyjnych od przewozów samochodowych. Najczęściej jest to tworzenie pieszych stref w mieście – w takim przypadku rola logistyki miasta jest istotna. Można więc zasugerować aktorom miejskim rozwiązania, które dążą do wykluczenia pojazdów silnikowych z określonej części miasta, by poradzić się logistyków miejskich, a ci – by sporządzili plany nowych połączeń (nowe więźby ruchu) w taki sposób, by szeroko rozumiana dostępność (do produktów, usług czy miejsc) nie uległa pogorszeniu dla wszystkich grup społecznych. Można też przy pomocy logistyków wyznaczyć etapowość zmian i ustalić zasady oceny skutków takich zmian więźby ruchu [14].

Przeźren publiczna ma sprzyjać spotkaniom. Do spotkania dochodzi w określonym czasie i w przestrzeni, nawet gdy prowadzimy rozważania o spotkaniach wirtualnych. Nas jednak szczególnie interesuje przestrzeń publiczna, będąca obiektywną

zewnątrzną przestrzenią, mającą – w moim zamyśle – sprzyjać budowaniu wspólnot. Warunkiem tworzenia wspólnot również jest jedność miejsca i czasu w tym kontekście, w którym prowadzony jest tu dyskurs [13, s. 74]. Owa jedność miejsca i czasu to dostępność – uniwersalny cel działań logistycznych. Skuteczność funkcjonowania takiej przestrzeni w kontekście spotkań ma też swoje uwarunkowania w istniejącym kapitale społecznym. Na podstawie szeregu obserwacji (kształtowania jakości życia w sferze warunków zdrowotnych, dostosowania miast do potrzeb różnych grup demograficznych, dyskusji z mieszkańcami miast, prowadzonymi przy okazji różnych spotkań środowiskowych itp.) można sformułować przypuszczenie, że czym wyższy poziom kapitału społecznego, tym większa zdolność do tworzenia dostępnych przestrzeni publicznych [15].

Myślenie o mieście w kategorii miasta dla pieszych to wybór strategiczny. Do grupy takich wyborów należy również pomysł miasta inteligentnego (*smart city*). Mój pogląd na istotę miasta „smart” jest nieco inny: mianem „smart” określa się „miasto, gdzie technologie są wzajemnie powiązane i rozwijane. Miejsce, które udostępnia zoperacjonalizowane doświadczenie życiowe, przynosi je na zupełnie nowy poziom. To również miasto, którego zarządzający posiadli umiejętność optymalizowania wzrostu, doskonalenia budżetu oraz proaktywnego planowania” [16, s. 6]. Miasto adaptujące się, proaktywne i zwinne, wykorzystujące szanse, odkodowujące dane, analizujące je oraz wykorzystujące to, co gromadzi się współcześnie w ramach *big data*. Zazwyczaj takie miasta są stosunkowo intensywnie zaopatrzone w „inteligentne przedmioty, mogące odczuwać, reagować na środowisko oraz przetwarzać i pamiętać informacje cyfrowe, a także przesyłać te informacje do innych przedmiotów (i tym samym do ich użytkowników) za pośrednictwem protokołów internetowych” [17, s. 28], czyli Internetu Rzeczy.

W tradycyjnych obszarach miasta inteligentnego (mobilność, tworzenie przestrzeni publicznych, energia, budynki, woda, wytwarzanie miejskie, rolnictwo miejskie) logistyka musi odnaleźć swoje miejsce, przy czym – tu należy to podkreślić – logistyka miasta w zdecydowanie dominujących zastosowaniach logistyki społecznej [18].

Wymienione obszary zmian, jakie dokonują się we współczesnych miastach, wywoływane w dużym stopniu przez jakościowo ewoluujące mechanizmy społeczne w powiązaniu z rosnącymi tendencjami w kierunku zwiększania udziału społeczności miejskiej w procesach współzarządzania miastami, wytyczają nowe obszary badawcze i aplikacyjne dla logistyki miasta.

Zakończenie

Sięganie po coraz szerszy wachlarz zagadnień, które z pozoru są dalekie od tradycyjnie rozwiązywanych (rozpatrywanych) przez logistyków, wymaga nie tylko odwagi badawczej, ale również zaakceptowania tego, że wiele zjawisk ma wiele odcieni znaczeniowych, przejawia się w wielu odstonach i – by móc kompetentnie rozpoznać je, należy sięgać do aparatu pojęciowego i metod badawczych, charakterystycznych dla innych dziedzin czy dyscyplin naukowych. Na tym polega interdyscyplinarność we współczesnych badaniach. By jednak nie popełnić błędu, trzeba mieć na uwadze to, że w innych dyscyplinach możemy mieć do czynienia z odmiennymi oglądami, paradygmatami, metodami badawczymi, językiem i sposobem tworzenia i gromadzenia wiedzy – wnioskowanie dotyczące badanego obiektu czy zjawiska może uzupełnić wiedzę, pozyskaną i zgromadzoną w naszej rodzimej dyscyplinie.

Streszczenie

Celem artykułu jest wskazanie na nowe obszary badań i aplikacji logistyki miasta, związane ze zmieniającym się sposobem funkcjonowania współczesnych miast, jak również wskazanie tych wyłaniających się obszarów, których wcześniej nie przewidywano oraz przeprowadzenie rozważań na temat ich związków z koncepcją logistyki.

Słowa kluczowe: logistyka miasta, przestrzeń publiczna, czynniki społeczne, kierunki badań

Evolution of the interests of city logistics - new directions of scientific research

Summary

The aim of this article is to point to new areas of research and application of city logistics related to the changing way of functioning of modern cities, as well as to indicate those emerging areas that were not previously foreseen and to reflect on their relationship with the concept of logistics.

Keywords: city logistics, public space, social factors, research directions.

LITERATURA/BIBLIOGRAPHY

- [1] J. Szotłysek *Logistyka miasta – geneza, istota, perspektywy*, „Logistyka”, nr 5/2010, s. 7-12.
- [2] J. Szotłysek *Logistyka miasta*, PWE Warszawa 2016, s. 250.

Jednym z kierunków „odzyskiwania” przestrzeni na potrzeby publiczne jest uwalnianie traktów komunikacyjnych od przewozów samochodowych.

Myślenie w kategorii miasta dla pieszych to wybór strategiczny, w tym np. pomysł miasta inteligentnego.

- [3] J. Szoltysek, S. Twaróg, *Koncepcja logistyki społecznej na tle paradygmatu logistyki, w: Demograficzne uwarunkowania logistyki społecznej*, „Studia Ekonomiczne”, nr 15/2013, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Katowice 2013, s. 13-31.
- [4] J. Szoltysek, *Przełamanie i założenia koncepcji logistyki społecznej*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 2/2014, s. 2-7.
- [5] Ch. Montgomery, *Miasto szczęśliwe*, Wysoki Zamek, Kraków 2015.
- [6] J. Szoltysek, *Ideologia w logistyce*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 8/2017, s. 2-6.
- [7] H. Izdebski, *Prawo do miasta*, [w:] B. Biga, H. Izdebski i in., Open Eyes Book 2, Fundacja Gospodarki i Administracji Publicznej, Kraków 2017, s. 163-194.
- [8] J. Hausner, M. Kudłacz, *Miasto – Idea – jak zapewnić rozwojową okръżność*, [w:] B. Biga, H. Izdebski i in., Open Eyes Book 2, Fundacja Gospodarki i Administracji Publicznej, Kraków 2017.
- [9] Ustawa z dnia 23 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, Dz.U. Nr 80, poz. 717, z późn. zmianami, 2015.
- [10] H. Arendt, *Polityka jako obietnica*, Prószyński i S-ka, Warszawa 2005.
- [11] K. Nawratek, *Dziury w całym. Wstęp do miejskich rewolucji*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa 2012.
- [12] J. Szoltysek, H. Brdulak, S. Kauf, *Miasta dla pieszych. Idea czy rzeczywistość*, Texter Warszawa 2016.
- [13] J. Szoltysek, *Przestrzenny kontekst miasta jako społeczne wyzwanie dla logistyków* w: Zarządzenie Nr 24, Tom 1, Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa 2016, s. 119-127.
- [14] J. Szoltysek, *Fair access to city space – establishing principles*, w: *Happy City – How to Plan and Create the Best Livable Area for the People*, ed. A. Brdulak, H. Brdulak, Springer 2017, pp.19-34.
- [15] J. Szoltysek, A. Zwierzchowska, *Czy miasta „smart” są wystarczająco inteligentne w kontaktach z osobami z niepełnosprawnościami? Rozważania koncepcyjne*, (artykuł w procesie wydawniczym), Łódź 2017.
- [16] *Export opportunities, Smart Cities, regions & Communities*, Vol.1, Summer 2016, Department of Commerce, United States of America.
- [17] R. Czajkowski, W. Nowakowski, *IoT jako naturalna ewolucja Internetu*, „Elektronika: konstrukcje, technologie, zastosowania”, nr 4/2016.
- [18] J. Szoltysek, S. Twaróg, *Establishing of an objectives bundle of modern supply chain management: conditions for social logistics establishment*, „Polish Journal of Management Studies”, No 4, 2011.