



## Jacek Szoltysek

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach  
Wydział Zarządzania  
Katedra Logistyki Społecznej  
jacek.szoltysek@ue.katowice.pl

# LOGISTYKA MIASTA WOBEC PODEJŚCIA SIECIOWEGO

**Streszczenie:** Podejście sieciowe zaznacza swoją obecność w nauce w wielu obszarach, wywierając wpływ na formowanie podglądów na wiele kwestii – w tym na postrzeganie miasta. Miasto, obserwowane jako zjawisko społeczne i gospodarcze, usytuowane w fizycznej przestrzeni, w wielu aspektach funkcjonowania wpisuje się w sieciowe postrzeganie świata. Autor poszukuje odpowiedzi na pytanie, jak podejście sieciowe kształtuje logistykę miasta.

**Słowa kluczowe:** logistyka miasta, logistyka społeczna, podejście sieciowe.

## Wprowadzenie

Celem tych rozważań jest odnalezienie odpowiedzi na pytanie o wpływ podejścia sieciowego na postrzeganie współczesnych miast i miejsca logistyki miasta w stwarzaniu warunków dla zwiększania interakcji mieszkańców, a tym samym – zwiększania szans powodzenia we wdrażaniu projektów logistyki miasta. Innymi słowy – celem jest poszukiwanie odpowiedzi na pytanie o to, czy podejście sieciowe jest (bądź czy powinno być) stosowane w logistyce miasta.

## 1. Środowisko sieciowe

Związki sieciowe w szerokim rozumieniu kontekstowym są współcześnie obszarem intensywnej eksploracji teoretycznej i aplikacyjnej. Upatruje się w nich powszechnie wielu zalet, jakie każdy z uczestników sieci uzyskuje dzięki aktywnej w nich partycypacji. W kontekście rynkowym, będącym w polu zainteresowań

nauk o zarządzaniu, mowa tu o uzyskiwaniu trwałej przewagi konkurencyjnej, dającej dzięki partycypacji w sieci przewagę jednostce w ekosystemie, życiu społecznym lub gospodarczym [Czakon, 2012, s. 14]. Zainicjalizowana w 2009 roku dyskusja nad logistyką społeczną<sup>1</sup> w pięcioletnim doświadczeniu, jakie zostało zgromadzone w wyniku prac badawczych i koncepcyjnych, nakazuje spojrzeć na problematykę sieciowości znacznie szerzej, wychodząc poza rozpoznawane intensywnie sieci gospodarcze. Mowa tu w szczególności o sieciach społecznych rozumianych jako zbiorowość jednostek, pomiędzy którymi dochodzi do wymiany na zasadach wspólnie wyznawanych norm i wartości oraz wzajemnego zaufania [Krupski, 2003, s. 344], oraz kapitale społecznym. Ludzie łączą się w grupy w celu realizacji własnych celów, ale przy okazji, w miarę powstawania w małych społecznościach więzów międzyludzkich, pojawia się dodatkowa jakość – kapitał społeczny – który staje się zasobem wszystkich i wszyscy, nawet nowi członkowie grupy, mogą z niego czerpać korzyści [Sierocińska, 2011, s. 71-72].

Rozważania o sieciowości nie są bynajmniej modą ostatnich lat. O wpływie umiejętności budowania relacji sieciowych na rozwój ludzkości napisano już wiele. To w głównej mierze zdolności do tworzenia sieci przypisuje się sukces ludzkości polegający na przetrwaniu gatunku ludzkiego i wyniesieniu człowieka ponad wszelkie stworzenie oraz przekazanie mu (ułamnej) władzy nad otoczeniem. Ta myśl jest wiodącą, konsekwentnie prezentowaną przez Alvina Tofflera w „Trzeciej fali” [Toffler, 1980]. Dostrzega on różne odmiany sieci – od informacyjnych i informatycznych, po infrastrukturalne, społeczne czy gospodarcze, a nawet quasi-religijne. W innej swojej książce, napisanej ponad 40 lat temu – „Szok przyszłości” [Toffler, 1970], Toffler z niezwykłą intuicją w owej sieciowości dostrzega – w połączeniu z aspektem czasu – jednego z architektów naszej przyszłości. Bieg zdarzeń w zupełności potwierdził trafność takich futurystycznych wówczas założeń. W zdolnościach ludzi do budowy najpierw niewielkich sieci, następnie realizowania określonych celów w ramach oddolnych ruchów społecznych upatrujemy współcześnie nie tylko optymalnego budulca dla społeczeństwa uczącego się czy dążącego do zmian, ale też modernizującego demokrację. Z tych ruchów wyrastają współcześnie również ponadnarodowe sieciowe fora (np. klimatyczne), a środowiskiem ich tworzenia jest coraz częściej Internet. W ramach takich form współdziałania następuje również wzrost świadomości grupowej i samoświadomości, poczucia bezpieczeństwa i zmniejszanie bezrad-

<sup>1</sup> Mowa tu o publikacjach inicjujących dyskusję w Polsce: Szoltysek, Kołodziejczyk [2009, s. 21-24] oraz Szoltysek [2010, s. 2-6].

ności. Na powstawanie takich sieci ma wpływ nie tylko otoczenie, ale też osadzenie społeczne i mechanizmy imitacyjne, ujednociające (w określonym stopniu i zakresie) zachowania uczestników sieci. Jeżeli uzna się, że powstawanie takich sieci może być korzystne z punktu widzenia funkcjonowania społeczeństwa (a w istocie – poprawy jakości życia), wówczas, mając na uwadze konieczność wsparcia materialnego i informacyjnego takich grup, można zastosować zasady logistyki społecznej. Jednak inicjatywa i realizacja (samo)organizacji sieci (w głównej mierze w tych rozważaniach – społecznej) wynika często z podświadomego dążenia do wspólnego uzyskania efektów synergii pozwalających na lepsze zaspokojenie własnych potrzeb. Sieciowy sposób funkcjonowania jest możliwy do zrozumienia z zastosowaniem konstruktów sieci – pozwala on na opis zachowań ludzi w ich kontekście społecznym oraz umożliwia uchwycenie relacji ludzkich w sposób dynamiczny.

W aspekcie stosunków międzyludzkich sieciowanie ma charakter niemalże genetyczny. Biolog ewolucyjny Robin Dunbar wykazał, że wielkość grup, w jakich żyją ludzie, nie zmieniła się w procesie ewolucji. Najmniejszą społeczną jednostką organizacyjną stanowi według niego grupa trzech do pięciu osób, po niej jest grupa licząca około piętnastu osób, w której silne więzy łączące jej członków funkcjonują najlepiej. Następna jednostka społeczna liczy około 50 osób, co kiedyś odpowiadało przeciętnemu kręgowi rodzinnemu. Najbardziej skuteczną w osiąganiu zbiorowych celów jest grupa około 150 osób – są w niej osoby o różnych kompetencjach, a jej rozmiar nie jest jeszcze przytłaczający. Wspólnoty tej wielkości funkcjonują bez formalnych hierarchii i reguł, w razie potrzeby każdy członek grupy może się porozumieć z wszystkimi innymi jej członkami. Powyżej tego pułapu liczebności nieformalna wymiana między członkami grupy jest utrudniona i konieczne stają się regulacje wprowadzane przez instancje zewnętrzne [Dunbar, 1998, s. 178-190]. Poziom określający liczbę trwałych więzi, możliwych do utrzymania i pielęgnowania przez osobniki jakiegoś gatunku, jest powszechnie znany jako liczba Dunbara. Badania te są tu przywoływane po to, by pokazać, że gdyby uznać liczbę Dunbara za dostatecznie dobrze uzasadnioną, wówczas zdolność do budowania trwałych więzi społecznych w ramach rozmaitych sieci, uformowana w mózgach ludzi już na etapie plejstocenu i niezmienną do dzisiaj, może być przesłanką do budowania efektywnych społecznie (organizacyjnie) sieci.

W kontekście tych rozważań nie sposób pominąć koncepcji katalońskiego socjologa Manuela Castellsa, obrazującej współczesne przemiany społeczne w perspektywie usieciowienia. Castells na podstawie swoich wieloletnich międzynarodowych badań stworzył trzytomowe dzieło pt.: „Epoka informacji”

(„The Information Age”), którego pierwsza część opisuje społeczeństwo sieci. Koncepcja społeczeństwa sieciowego przyjmuje, że od lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku społeczne i ekonomiczne powiązania świata Zachodu ewoluują w kierunku luźnych, rozległych sieci. Zjawisko to jest konsekwencją rozwoju globalizacji oraz pojawienia się Internetu, który pozwolił na swobodny przepływ informacji i komunikacji na całym świecie. Tym samym zwiększyła się liczba i złożoność interakcji społecznych pomiędzy ludźmi, instytucjami, firmami i państwami. Według Castellsa na społeczny charakter przemian największy wpływ ma rozwój komunikacji i innych interakcji w Internecie. Interaktywne sieci komputerowe rosną wykładniczo, tworząc nowe formy i kanały komunikacji, kształtując nasze życie, będąc jednocześnie przez nie kształtowane [Castells, 2007, s. 20]. Ponadto oba procesy wzajemnie na siebie wpływają w bardzo dynamicznym, niespotykanym dotychczas tempie. Dla Castellsa nie jest to jednak wpływ o charakterze deterministycznym. Technika nie determinuje społeczeństwa – ona je ucieleśnia. Lecz również społeczeństwo nie determinuje technicznych innowacji – ono je używa [Castells, 2007, s. 22]. Sieciowa teoria współczesnego społeczeństwa i współczesnego porządku gospodarczego, politycznego i społecznego wyjaśnia istotę zjawisk i procesów, wyborów oraz zachowań jednostek w organizacjach, istotę organizacji oraz społeczności regionów gospodujących, podejmujących gospodarcze, społeczne i polityczne przedsięwzięcia we współczesnym zglobalizowanym i informatycznie skomunikowanym świecie. Jak pisze Castells, sieci stanowią nową morfologię społeczną naszych społeczeństw, a rozprzestrzenianie się logiki usieciowienia w zasadniczy sposób zmienia funkcjonowanie i wyniki w procesach produkcji, doświadczenia, władzy i kultury [Castells, 2007, s. 467].

Z kolei Darin Barney w książce „Społeczeństwo sieci”<sup>2</sup> podkreśla, że „duch naszych czasów jest duchem sieci (...) podstawowe zasady sieci stały się siłą napędową indywidualnego, społecznego, gospodarczego i politycznego życia, co wyróżnia nasz okres w historii” [Barney, 2008]. Stąd można uznać, że współczesne procesy społeczne, gospodarcze, polityczne są realizowane w środowisku sieciowym. W równiejs mierze dotyczy to kwestii powstawania, rozwoju i funkcjonowania miast w rozmaitych, współcześnie obserwowanych układach. Jak się wydaje, głównie rozwój sieci informacyjnej przyczynia się do rozwoju w opisanych kategoriach. W 1967 roku amerykański socjolog Stanley Milgram, badając

---

<sup>2</sup> Zbieg nazw książek wydanych przez różnych autorów w podobnym czasie wskazuje, że istota rozważań, jaką jest fakt nowego sposobu organizowania się społeczeństw, stawała się w początkach XXI wieku powszechnie podzielana – wokół tej koncepcji, jak się wydaje, współcześnie uzyskano konsensus.

tempo propagacji informacji, postanowił odnaleźć „odległość”, jaka dzieli od siebie dwoje ludzi w USA. Sformułował wówczas pytanie, ilu przypadkowych ludzi jest niezbędnych do tego, by połączyć dwoje przypadkowo dobranych osób. Z badań wyniknęło, że dla połączenia tych osób niezbędne jest 5,5 osoby. To odkrycie dało początek określeniu fenomenu (problemu) małego świata, później przekształconemu na bardziej kategorię, a przez to medialne, sześć stopni oddalenia (*six degrees of separation*) [Milgram, 1967, s. 60-67]. Dyskusja w tym zakresie może się wydawać na pierwszy rzut oka niepotrzebna, mająca raczej charakter ciekawostki. Wielu naukowców poddało weryfikacji ten fenomen, uzyskując potwierdzenie spostrzeżeń Milgrama [Backstrom, Boldi, Rosa, Ugander, Vigna, 2012]. Są przecież badania, które wykazują, że fenomen małego świata sprawdza się jedynie w grupie osób o wyższym i średnim statusie społecznym, gdy biedni wydają się funkcjonować poza powiązaniem sieciowymi [Kleinfeld, 2002, s. 65]. Prowadzone badania wykazują, że raczej istnieje wiele małych światów (np. naukowców) niż jeden mały świat. Koncepcja małego świata wydaje się być atrakcyjna niezależnie od tego, że odczucia ludzi o „odległości” między dwoma nieznanymi osobami są diametralnie odmienne od tej koncepcji<sup>3</sup>. J. Kleinfeld uważa, że istnieją trzy powody atrakcyjności koncepcji Milgrama: (1) wiara w mały świat daje ludziom poczucie bezpieczeństwa, (2) doświadczenie małego świata wzmacnia wiarę (poczucie, że można kogoś łatwo spotkać, świadczy o przeznaczeniu), (3) ludzie mają małe intuicyjne pojmowanie przypadków, a dziwne przypadki się zdarzają<sup>4</sup> [Kleinfeld, 2002, s. 65]. Niezależnie od tego, jak pojmować w istocie fenomen małego świata, został on wykorzystany do wielu istotnych opracowań – począwszy od modeli rozprzestrzeniania się chorób, po komunikację korporacyjną. Wykazuje on bowiem, że ludzie są węzłami sieci i potrafią (tym lepiej, im bardziej są zamożni, a to w zasadzie idzie w parze z wykształceniem) te związki sieciowe dobrze wykorzystywać.

Gwoli precyzji jeszcze kilka określeń obrazujących poruszane w tym artykule kwestie. Sieć to zbiór aktorów (jednostek indywidualnych bądź zbiorowych) połączonych zbiorem więzi. W badaniach zarządzania strategicznego aktorem jest najczęściej organizacja lub przedsiębiorstwo, ale warto mieć na uwadze, że zainteresowanie tymi sieciami (gospodarczymi) wzięło się z badań

<sup>3</sup> W poszukiwaniu średniej odległości pomiędzy dowolnie określoną parą z 240 milionów użytkowników Microsoft Messengera przebadano 30 miliardów wiadomości zarejestrowanych w logach tego komunikatora w czerwcu 2006 roku. Jako powiązane ze sobą identyfikowano te profile, które choć raz wymieniły jakąś wiadomość. Oszacowana na podstawie tak obszernej bazy danych średnia odległość wyniosła równo 6,6 osoby [Leskovec, Horvitz, 2007].

<sup>4</sup> Przykładowo Stanley Milgram i Ithiel de Sola Pool, który współpracował w MIT z Stanleyem Milgramem nad modelami matematycznymi fenomenu małego świata, zmarli w tym samym roku – 1984.

nad sieciami społecznymi. Zrozumienie tych drugich pozwala na swobodne poruszanie się w obszarze analizowania sieci gospodarczych. Same sieci gospodarcze to wzorzec interakcji tworzonych przez odrębnych i wzajemnie zależnych aktorów, w którym zestrojenie interesów przyjmuje formę instytucjonalną w postaci sformalizowanych aktorów zbiorowych lub nieformalną w postaci sieci *ad hoc* i krzyżuje się z ustalonym porządkiem gospodarczym relacji wymiany [Araujo i in., 1998, za: Czakon, 2012, s. 15]. Sieci gospodarcze i sieci społeczne koncepcyjnie się wzajemnie przenikają, a organizacyjnie – sieci gospodarcze są realizowane w ramach istniejących sieci społecznych. Podobny pogląd reprezentuje J. Stachowicz, który uważa, że w modelu globalnych sieci organizujących globalne przepływy kapitału, wiedzy i wartości wyraźnie wyróżniają się trzy megasieci organizujące współczesne społeczeństwo: (1) sieć wiążąca instytucje, organizacje i jednostki w celu podtrzymania przepływu kapitału, (2) sieć wzajemnych powiązań relacjami kooperacji i relacjami rynkowymi przedsiębiorstw, organizacji gospodarczych oraz instytucji wsparcia procesów gospodarczych, oraz (3) sieć wiążąca instytucje państw, organizacji międzynarodowych, instytucje administracji, samorządnej społeczności itd. (organizacje rządowe, publiczne i polityczne). Wśród tych megasieci wyodrębnia się sieć społeczna jako sieć wiążąca relacjami społecznymi (współpracy i zaufania) określone jednostki (działających i poznających ludzi w wypełnieniu określonych ról organizacyjnych, politycznych, społecznych w organizacjach i instytucjach tworzących sieć) [Stachowicz, 2011, s. 202-204].

Wsparcia dla idei funkcjonowania sieciowego w świecie realnym coraz częściej poszukujemy w środowisku wirtualnym. Oba te środowiska stanowią byty równoległe. Identyfikacja tych bytów umożliwiła zrozumienie filozofii ich funkcjonowania, a w szczególności różnic pomiędzy zasadami realizowanymi w świecie realnym i wirtualnym. Początkowo oba te byty funkcjonowały niezależnie i byt wirtualny był kreowany jako lepsza, idealna wersja bytu realnego bądź też jako jego alternatywa. W obu bytach głównymi kreatorami oraz podmiotami są ludzie, eksponujący w określonym stopniu swoje potrzeby, dążenia, kreujący opinie, nowe mody. Siła bytu wirtualnego polegająca na zdolności do konsolidowania ludzi wokół propagowanych idei pozwoliła osiągać rozmaite cele w świecie realnym [Szoltysek, Twaróg, Wronka, 2013, s. 155 -167].

## 2. Miasta w kontekście sieci

Miasta są fenomenem zarówno w skali badawczej, jak i doświadczeń ludzkich – tych indywidualnych i zbiorowych. Zapewne dlatego tak trudno o konsensus wokół definiowania istoty miasta. Chcąc jednak prowadzić dyskurs zwią-

zany z miastem i jego funkcjonowaniem, należy obrać jakąś perspektywę badawczą. Poruszając się w obszarze logistyki, nietrudno przyjmować wymiar materialno-przestrzenny oraz umiejscawiać zdarzenia wchodzące w obszar zainteresowań logistyków w konkretnych wymiarach czasowych (i finansowych oraz emocjonalnych). W 1967 roku Michel Foucault, francuski filozof, historyk i socjolog, poszukując dominujących w XX wieku trendów rozwojowych zauważył, że „znajdujemy się w momencie, kiedy (...) świat wydaje się nie tyle długą historią rozwijającą się w czasie, co siecią łączącą punkty i przecinającą własne poplątane odnogi” oraz skonkludował: „W każdym razie przekonany jestem, że niepokój naszych czasów znacznie bardziej niż z czasem związany jest zasadniczo z przestrzenią” [Foucault, 2005, s. 119], widząc w problemach przestrzenno-sieciowych środowisko wszystkiego, co będzie w istotny sposób kształtowało współczesne mu społeczeństwa. Zatem nurt pojmowania istoty miasta w kategoriach przestrzennych wpisuje się w szerszy kontekst analizowania rzeczywistości dwudziestowiecznej. Takie przestrzenne zjawiska, jak zagospodarowanie terenu, podział na strefy społeczne, połączenia komunikacyjne i skutki, jakie te stany powodują w sferze społecznej, to często główne nurty urbanistyki, architektury, socjologii czy kulturoznawców, specjalistów transportu lub logistyków. Każdy z wymienionych obszarów spogląda na miasto kompleksowo. Oto kilka przykładów: Urbanistyka jest nauką o takim tworzeniu miast, aby najlepiej spełniały swoje funkcje, w tym estetyczne. W jej ramach są podejmowane studia nad sztuką budowy miast [Malisz, 1982, s. 16]. Do niedawna ograniczała się ona do miasta, obecnie w jej ramach zaczęto interesować się całymi regionami i związkami zachodzącymi między miastami. Obok zagadnień planistycznych coraz częściej urbaniści poświęcają uwagę problemom fizjograficznym, demograficznym, gospodarczym, społecznym czy komunikacyjnym [Gutowski, 2006, s. 20]. „Architektura to nic innego jak równoczesność przestrzeni i zdarzeń, zapis sprzeczności między nieruchomym przedmiotem, mobilnym człowiekiem i zmieniającym się w czasie kontekstem. To gwałtowna, czasem jednocześnie przyjemna, dionizyjska z natury, konfrontacja różnych przestrzeni i różnych typów aktywności” [Rewers, 2005, s. 96]. Logistycy miejscy postrzegają miasto w wymiarze systemowym, wyodrębniając istotne ich zdaniem podsystemy warunkujące sprawne funkcjonowanie miasta. Autor artykułu ma tu na myśli podsystem komunikacji zbiorowej i indywidualnej, transportu i składowania odpadów komunalnych, transportu dóbr materialnych, składowania dóbr materialnych oraz sterowania przepływami dóbr materialnych i ludzi [Szołtysek, 2005, s. 93]. Podobnie przedstawiciele innych wymienionych obszarów zauważają, że dla rozwiązania problemów pojawiających się w mieście trzeba sięgać po rozwiązania interdy-

scyplinarne. I tak we wszystkich współcześnie pojawiających się koncepcjach zaczynamy zauważać specyficzne mieszanie problemów przestrzennych, czasowych i związanych z ludźmi – z ich potrzebami bytowymi, tworzonymi między nimi różnymi relacjami oraz technokratycznymi rozwiązaniami, często narzucanymi ludziom przez wąskie grono decyzyjne.

Wydaje się, że w głównej mierze problemy w miastach powoduje obiektywnie istniejąca, ukształtowana przestrzeń miejska. Przestrzeń miejska, którą człowiek ciągle tworzy, użytkuje, przetwarza i doświadcza, jest odbiciem ludzkiej egzystencji i potrzeb. Powodem przemian poszczególnych obszarów miejskich są różne czynniki. Obszary te stanowią dla mieszkańców lub przybyszy konkretną przestrzeń lokalną mającą dla nich również konkretne znaczenie miejsca życia codziennego, często też miejsca znajdującego odniesienie do wartości symbolicznych. Mieszkańcy każdego miasta preferują wzorce kulturowe, które z jednej strony tkwią korzeniami w lokalnej tradycji określonych grup i kręgów społecznych, z drugiej zaś – niosą przemiany wywołane postępem cywilizacyjnym, modą, naturalnym dążeniem do innowacyjnej zmiany [Bukowska-Floreńska, 2010, s. 9]. W 1993 roku filozof i publicysta społeczny Cz. Bartnik zauważył, że w Polsce często przeciwstawiano przestrzeń czasowi jako stałość niestałości, gdzie przestrzeń miejska miała być raczej symbolem stałości, a czas symbolem niestałości. Ostatecznie często kryje się w tym wiara, że zwycięży przestrzeń, w której nie ma przemijania. Miasto jest również czasem, przy tym czasem niejako „trwałym”, bardziej trwałym. W sumie zatem miasto stanowi swoistą postać czasoprzestrzeni, która podlega bardziej ludzkiej ekonomii czasoprzestrzeni. Tym samym symbol kamienny przechodzi coraz bardziej w symbol czasoprzestrzenny [Bartnik, 1993]. Obserwując miasta postindustrialne, doskonale widać, że skupienie się na przestrzeni i ewentualnie czasie jako ramach perspektywy badawczej oraz głównych uwarunkowaniach podejmowanych w praktyce decyzji zarządczych było nietrafione. „Miasto poprzemysłowe traci lokalny <<silnik>> rozwoju. To oczywiście powoduje olbrzymie zmiany, dezintegrację społeczną i przestrzenną. Nagle pojawiają się olbrzymie fragmenty miast, z którymi nie wiadomo co zrobić. Miasto przemysłowe, ze względu na określony typ produkcji, miało określoną formę. Były potrzebne drogi, kolej, olbrzymie tereny składowe itp. Pojawiły się osiedla robotnicze. Nagle przy upadku miasta przemysłowego powstaje miasto poprzemysłowe, które określa się jako rodzaj miasta w kryzysie. Miasto przestaje być bytem zorientowanym i konstruowanym lokalnie. Nie ma już w zasadzie niczego, co konstytuowałoby to miasto od wewnątrz. Miasto staje się zasobem dla globalnych rynków. Wszystko, co się dzieje, jest zorientowane raczej na zewnątrz, niż do wewnątrz”, twierdzi



K. Nawratek [Szewrański, 2011, s. 10]. Tu w widoczny sposób praktyka funkcjonowania miast w układach sieciowych jest nie tylko tworzona (często bez powszechnej świadomości owej sieciowości), ale też staje się przesłanką osiągnięcia sukcesu (miasta, oddzielnych organizacji czy poszczególnych jednostek). W takim też aspekcie można rozpatrywać sieciowe wymiary funkcjonowania miasta – uczynił to J.A. Filip w opublikowanych w tym zeszycie naukowym rozważaniach [Filip, 2014]. Jednak miasto, niezależnie od sposobu interpretacji zjawiska miejskości, musi komuś służyć, musi mieć upodmiotowiony cel swojego istnienia. Zapewne cel miasta powinien być określany przez jego właściciela. Ponieważ miasta nie mają jednego, konkretnego właściciela, a część definicji wskazuje na mieszkańców jako właścicieli kolektywnych, poszukujemy zakresu władzy oraz sposobów, w jaki mieszkańcy ową władzę sprawują. David Harvey, profesor antropologii w City University of New York, w 2012 roku napisał: „żądanie prawa do miasta (...) oznacza żądanie pewnego rodzaju władzy nad kształtowaniem procesów urbanizacyjnych, nad sposobami, w jakie nasze miasta są tworzone i przekształcane, i zrobienie tego w fundamentalny i radykalny sposób” [Harvey, 2012, s. 23]. Czy można więc zignorować więź, jaka istnieje między mieszkańcami a miastem? Czy można zamknąć oczy na związki między sukcesem miasta a zbiorowym i indywidualnym sukcesem mieszkańców? Literatura przedmiotu, i ta naukowa, i popularna, zawiera liczne dowody na to, że miasto, które nie zaspokaja potrzeb swoich mieszkańców (nie tworząc przesłanek do realizowania pożądanego poziomu życia w określonym czasie) naraża się na niebezpieczeństwo stopniowego upadku, mierzonego np. liczbą mieszkańców, która w niekorzystnym wariacie się zmniejsza. Zatem kontekst rozważań miejskich musi zostać znacznie poszerzony poza zakres czasoprzestrzenny i powinien silniej, niż to czyniono dotychczas w logistyce, obejmować aspekt społeczny. Dotychczas na potrzeby logistyki miasta rozpatrywano miasto jako pewien obiekt materialny, zajmujący określone miejsce w przestrzeni zajętej przez ludzi, którzy owo miasto wybrali jako środowisko swojego życia. Logistyka miasta okazywała się przydatna w walce z zatłoczeniem komunikacyjnym, będącym pochodną specyficznego, wysoce nieracjonalnego pokonywania przestrzeni przez mieszkańców i innych użytkowników miast. Podejście czasoprzestrzenne do miast wydawało się całkowicie uzasadnione, gdyż to właśnie przestrzeń powoduje obiektywnie problemy z jej pokonywaniem, a od łatwości jej pokonywania w pewnym zakresie zależy jakość życia mieszkańców danego miasta. Jednak praktyka zarządzania oraz rozwój teorii logistyki miasta wskazały na bezpodstawne oczekiwanie na to, że mieszkańcy, kierowani odruchem grupowym, na żądanie „miasta” (w rozumieniu z ośrodkiem decyzyjnym, z któ-

rym mieszkańcy się zazwyczaj nie identyfikują) zrezygnują z własnej wygody na rzecz niewygodnych sposobów podróżowania. W przypadku takich rozwiązań, o których mowa w wielu pracach naukowych, w których wskazuje się na zalety ekonomiczne i społeczne transportu zbiorowego, a ludzi postrzega się przez pryzmat standardowego *homo economicus*, brakuje chęci współdziałania w realizacji proponowanych sposobów przemieszczania. Może zatem należy jeszcze raz przemyśleć sposoby zarządzania miastem, podążając w kierunku uzyskiwania konsensusu wokół propozycji zmian w organizacji przemieszczeń? Wychoząc poza tradycyjną już perspektywę spojrzenia, zgodnie z koncepcją logistyki społecznej, należy na miasto spojrzeć w perspektywie mechanizmów społecznych.

Miasta to bez wątpienia organizacje społeczne. Czesław S. Bartnik uważa, że: „miasto to przewyżczanie odległości między ludźmi, dalekości czasoprzestrzeni, oporu materii, a wreszcie dzikiego i złego losu. Jest to opoka życia, punkt oparcia, punkt stały w powszechnym przemijaniu, wspólna moc przeciw słabościom” [Bartnik, 1993, s. 53]. Miasto jest skokiem jakościowym w aspekcie organizacji, relacji międzyludzkich, miejsca życia, czasu, organicznych więzi społecznych. Jest to przede wszystkim ściślejsza, głębsza i wyżej zorganizowana wspólnota ludzi. Zespolecie jest miarą miasta. Podobnie zdaniem Lewisa Mumforda „miasto jest miejscem maksymalnej koncentracji tego, co stanowi o mocy i kulturze danej społeczności. (...) W nim ludzkie doświadczenia przeobrażone zostają w znaki i symbole, we wzory postępowania i modele ładu” [Mumford, 1996, s. 5-7]. Miasto, jak swego czasu napisał wybitny socjolog miasta Robert Park, „jest najspójniejszą i, ogólnie rzecz biorąc, najbardziej udaną próbą, jaką kiedykolwiek podjął człowiek w przekształcaniu świata, w którym żyje, zgodnie z głosem swojego serca. Jednakże jeżeli miasto jest światem stworzonym przez człowieka, to jest to też świat, w którym jest on odtąd zmuszony żyć. W ten sposób, pośrednio i bez pełnej świadomości istoty swojego zadania, stwarzając miasto, człowiek przekształcił też samego siebie” [Park, 1967, s. 3].

Miasto jest formą przestrzennego bytu człowieka. Stanowi ono specyficzny mechanizm uspołeczniania, taki mianowicie, którego tematem, miejscem, punktem odniesienia są przede wszystkim przestrzenie zurbanizowane, ale też to wszystko, co miejsca te w sobie zawierają [Krajewski, 2011, s. 112]. M. Krajewski przez proces uspołeczniania rozumie: po pierwsze – że za jego sprawą jednostki, ale też fauna i flora oraz to, co jest wytworem człowieka, zostają włączone do ludzkich wspólnot. Po drugie – następstwem procesu uspołecznienia jest wyposażenie jednostek w bardzo różne kompetencje umożliwiające adaptację do środowiska stworzonego przez człowieka. Po trzecie – konsekwencją procesu uspołecznienia jest umożliwienie jednostce samodzielnego działania [por. Kra-

jewski, 2011, s. 111-134]. K. Frysztacki nie definiuje miasta, tylko określa sposób jego traktowania, a mianowicie zajmuje się on miastem jako zbiorowością społeczną [Frysztacki, 1976, s. 235-259]. Z tej samej perspektywy badawczej patrzy na miasto Paweł Rybicki, który uzasadnia swoje stanowisko następująco: o odrębności miasta jako zbiorowości społecznej stanowi wiele cech: liczba ludności i jej gęste skupienie, heterogeniczny skład ludności, mnogość uprawianych rodzajów pracy, wielkość warstw społecznych z właściwymi im różnymi sposobami życia, osadzenie i rozmieszczenie w szczególnym układzie społeczno-przestrzennym. Dalszymi cechami są wielość współwystępujących w mieście grup społecznych i złożona sieć powiązań społecznych między jednostkami a grupami [Rybicki, 1972, s. 334].

Warto nie tracić z pola widzenia psychospołecznej atrakcyjności miast. Jednym z takich atrybutów zawsze była wolność. Owa wolność wyboru stylu życia, zawodu, bezpośredniego otoczenia społecznego, także wolność kompozycji własnego czasu, a przynajmniej jego uniezależnienie od okoliczności przyrodniczych, musiały się jawić od samych początków miast jako nader atrakcyjne. Szczególnie w porównaniu z wiejskim uwikłaniem w szereg zależności: od przyrody, dworu, ciężkiej pracy, a także od bezpośredniego otoczenia sąsiedzkiego. Była ona atrakcyjna niezależnie od tego, że miała ukryte w sobie ambiwalencje, „że radosna antycypacja przygody mieszała się z nieznośnym uczuciem zagubienia”, ponadto była ona zarówno wolnością od innych, jak i od siebie, jak zauważa Zygmunt Bauman [Bauman, 1997, s. 146]. Jeśli kontekst społeczny jest tak silnie reprezentowany, to zapewne rola jednostki i grup społecznych w rozwoju i funkcjonowaniu miast powinna być uświadamiana i wykorzystywana w procesach funkcjonowania miasta, szczególnie w kontekście sieciowym.

Zatem zbliżając się do konkluzji tej części rozważań, warto podkreślić, że społeczna składowa definicji miasta powinna być w rozumieniu (w kontekście) logistyki miasta przeważająca nad innymi (szczególnie przestrzennymi i czasowymi) składowymi, tworzącymi nie tylko obraz koncepcyjny miasta, ale też będącymi wytycznymi co do wiązek celów decyzyjnych przy operacjonalizowaniu strategii rozwoju miasta.

### **3. Logistyka miasta**

Niezależnie od pojmowania logistyki miasta trudno nie zauważyć, że jej zadania sprowadzają się do takiego układania w obszarze miasta przepływów rzeczowych, ludzkich i informacyjnych, by zapewnić osiągnięcie dostępności na ustalonych zasadach. Te zasady powinno ustalać każde miasto dla siebie w ra-

mach konsensusu społecznego. Dotychczasowe prace logistyków są związane z wypracowywaniem sposobów łączenia w podróżach miejskich przemieszczeń transportem zbiorowym i indywidualnym, na zasadzie „suwaka mobilnościowego”<sup>5</sup> [Szoltysek, 2011, s. 105]. Tym większy sukces – tak się wydaje logistynom – im większy będzie udział przemieszczeń transportem zbiorowym. Zwiększanie części podróży, przypadającej na transport zbiorowy, zmniejsza zdecydowanie wycenę nowych sposobów podróżowania w wielu jego wymiarach – prestiżu, komfortu, bezpośredniości, czasu czy dostosowania do indywidualnych potrzeb, natomiast poprawa następuje w niewielu obszarach – głównie obniżenia kosztów czy zwiększenia bezpieczeństwa. Bilans korzyści i strat, jaki jest dokonywany przy podejmowaniu decyzji o sposobie podróżowania, jest współcześnie niekorzystny w tym większym stopniu, w im większej mierze włączamy transport zbiorowy do realizacji podróży miejskiej. Wybór sposobu podróżowania korzystnego dla miasta, a mniej korzystnego dla podróżującego stawia każdego użytkownika miasta przed wyborem pomiędzy dobrem własnym a dobrem ogółu. Dobro ogółu to pojęcie na tyle enigmatyczne, że w istocie pojedynczy decydent (ale też często i grupy) nie jest w stanie zauważyć skutków konkretnych zmian w jego zachowaniach komunikacyjnych w miastach, zatem przekonywanie do wyboru mniej wygodnych sposobów przemieszczeń może być nieskuteczne [Szoltysek, 2011, s. 106]. Ten prosty przykład jest doskonałą ilustracją mechanizmów leżących u podstaw podejmowania decyzji o sposobach pokonywania przestrzeni miejskiej. Zmuszenie ludzi do podporządkowania się narzuconym zasadom czy standardom jest w istocie skazane na niepowodzenie. Szczególnie trudno dokonać to w przypadku, gdy użytkownicy mają sami sobie nałożyć ograniczenia w wygodnym sposobie podróżowania. Stąd pomysły sięgania do mechanizmów przekonywania, do sposobów trwałej zmiany nawyków. Zarządzanie takimi zmianami powinno polegać na odwoływaniu się do dobrych doświadczeń jednostek, do kreowania swoistej mody czy mechanizmów współzawodniczenia. Tematyce tej jest poświęcona książka „Kreowanie mobilności mieszkańców miast” [Szoltysek, 2011].

Przekonywanie ludzi do określonych racji czy tworzenie mody jest szczególnie efektywne w środowisku sieciowym. Przekonywanie w sieciach wydaje się być prostsze i bardziej efektywne – w szczególności w sieciach społecznych. Umożliwianie kontaktów międzyludzkich, czyli w istocie – tworzenia sieci, może być również zadaniem logistyki miasta, współdzielonym z logistyką społeczną. Temu zadaniu służy między innymi wydzielenie przestrzeni publicznej w miastach.

---

<sup>5</sup> Opisanego szerzej w: Szoltysek [2011].

O unikalności miasta prawdopodobnie od zawsze decyduje liczba ludności i gęstość interakcji. Te czynniki są powiązane z przestrzenią, zarówno fizyczną, jak i duchową. Może się wydawać, że przestrzeń miasta to w głównej mierze przestrzeń publiczna, należąca zarazem do wszystkich, jak i do nikogo. Przestrzeń publiczna to obszar nieefektywnego nadzoru i „ziemia niczyja” [Drozdowski i in., 2007, s. 20]. Jakkolwiek posiada zarządców, to są oni zwykle nieskuteczni i dlatego też częściej myślimy o przestrzeni publicznej w kategoriach „ziemi niczyjej” niż w kategoriach dobra wspólnego – za dużo zagrożeń to dobro niesie [Drozdowski i in., 2007, s. 20]. To przestrzeń publiczna jest w potocznym rozumieniu tym obszarem, do którego wkraczając, należy się mieć na baczności.

Ponadto w mieście mamy do czynienia również z przestrzenią prywatną – dla przeciwwagi – zazwyczaj bezpieczną (ochranianą). O charakterze przestrzeni decyduje sposób wykonywania prawa własności. Zatem przestrzeń prywatna jest poza zasięgiem oddziaływania logistyków dążących do uwalniania przestrzeni na potrzeby sieciowania stosunków międzyludzkich. Przestrzeń publiczna w miastach nie do końca spełnia wymogi swobodnego dostępu każdego użytkownika w dowolnym czasie. Przykładowo przestrzeń zajęta pod potrzeby transportu – drogi, urządzenia komunikacyjne na nich posadowione. O tą przestrzeń konkurują zwolennicy i przeciwnicy transportu w miastach. O uwolnienie tej przestrzeni mogą walczyć zwolennicy zwiększania przestrzeni publicznej w miastach pod warunkiem dobrej współpracy z logistykami miejskimi, którzy poprzez alternatywne zorganizowanie przepływów transportowych mogą doprowadzić do tego, że zwolnione z potrzeb transportowych drogi zostaną przekształcone w deptaki. Sposób zorganizowania przestrzeni ma ogromny wpływ na kreowanie kontaktów między osobami w niej przebywającymi. Tworzenie więzi i relacji międzyludzkich to właściwie kluczowe zadanie dobrze zorganizowanych miejsc użyteczności publicznej. Takie miejsca, które pozytywnie wpływają na kontakty międzyludzkie, to tzw. przestrzeń społeczna. Stwarza ona wrażenie bezpieczeństwa i sprawia, że ludzie chętnie w niej przebywają, a to z kolei pozwala na nawiązywanie nowych, pozytywnych relacji. Obiekt spełnia więc swoje zadanie [Honkisz, 2013].

## Podsumowanie

Miasta w swojej filozofii istnienia mają wiele wspólnego – wspólne są cechy, miejski styl życia, oczekiwania w zakresie pożądanego poziomu życia, wreszcie – podobne są sposoby zawłaszczania przestrzeni. „(...) nieznane miasto możemy zrozumieć, ponieważ jest metaforą innego, całkowicie odmiennego miasta, a to miasto jest także metaforą pierwszego. Metafora taka zmusza nas,

aby odszukać podobieństwo, a zatem znaleźć nowy język” [Ajwaz, 2006, s. 31]. Można zatem założyć, że dążenia do uwalniania przestrzeni publicznej będą cechą charakterystyczną współczesnych miast. Jest to początek dla tworzenia warunków sieciowania mieszkańców. Jakie korzyści da sieciowanie? Zdaniem autora niniejszego artykułu jest to warunek *sine qua non* tworzenia spójności społecznej miast. Tą spójność *Nowa Karta Ateńska 2003. Wizja miast XXI wieku* konstruuje jako: (1) równowagę społeczną, (2) zaangażowanie społeczne, (3) wielokulturowe bogactwo, (4) związki międzypokoleniowe, (5) tożsamość społeczną, (6) ruchliwość i środki transportu oraz (7) usługi. W wielu wymienionych obszarach logistyka może oferować wsparcie – warunkiem jest jednak uzyskanie kompromisu społecznego wokół wdrażanych projektów. Budowanie konsensusu wymaga tworzenia sieci społecznych w miastach. Inicjowanie i tworzenie warunków dla integracji społecznej może być wspierane działaniami logistyki miasta pod warunkiem uznania tych zadań za ważne ze społecznego punktu widzenia. Uzyskanie poparcia społecznego jest przesłanką sukcesu we wdrażanych projektach logistyki miasta.

## Literatura

- Ajwaz M. (2006), *Padesát pět mest. Katalog sídel, o kterých vyprávěl Marco Polo Kublaj chanovi, sepsaný k počtě Italu Calvinovi*, Červený Kostelec.
- Araujo L., Brito C. (1998), *Agency and constitutional ordering in networks*, “International Studies of Management & Organizations”, Vol. 27.
- Backstorn L., Boldi P., Rosa M., Ugander J., Vigna S. (2012), *Four degrees of separation*, WebSci, June 22-24, Evaston, Illinois.
- Barney D. (2008), *Spoleczeństwo sieci*, Wydawnictwo Sic!, Warszawa.
- Bartnik C.S. (1993), *Polska teologia miasta* [w:] H. Imbs (red.), *Miasto i kultura polska doby przemysłowej*, t. 3: *Wartości*, Zakład Narodowy Ossolińskich, Wrocław.
- Bauman Z. (1997), *Wśród nas – czyli o obcych w (po)nowoczesnym mieście* [w:] *Pisanie miasta. Czytanie miasta*, red. A. Zeidler-Janiszewska, „Studia Kulturoznawcze”, t. 9, Poznań.
- Bukowska-Floreńska I. (2010), *Wstęp. Problemy społeczne i kulturowe współczesnego miasta*, „Studia Etnologiczne i Antropologiczne”, t. 10, Uniwersytet Śląski w Katowicach.
- Castells M. (2007), *Spoleczeństwo sieci*, PWN, Warszawa.
- Czakon W. (2012), *Sieci w zarządzaniu strategicznym*, Wolters Kluwer Business, Warszawa.
- Drozdowski R. i in. (2007), *Prywatnie o publicznym/publicznie o prywatnym*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.

- Dubnar R. (1998), *The social brain hypothesis*, "Evolutionary Anthropology", No 6.
- Filip J.A. (2015), *Miasto jako struktura sieci współzależnych* [w:] J. Szołtysek (red.), *Logistyka w strukturach sieciowych*, „Studia Ekonomiczne”, nr 1.
- Foucault M. (2005), *Inne przestrzenie*, przeł. A. Rejniak-Majewska, „Teksty Drugie”, nr 6(96).
- Frysztacki K. (1976), *O niektórych aspektach kształtowania się kierunków badawczych socjologii miasta w Polsce*, „Studia Socjologiczne”, nr 1.
- Gutowski B. (2006), *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny*, Warszawa.
- Harvey D. (2012), *Bunt miast. Prawo do miasta i miejska rewolucja*, Bęc Zmiana, Warszawa.
- Honkisz M., *Przestrzeń miasta – jak wpływa na człowieka?* Figeneration.pl/przestrzenmiasta-jak-wplywa-na-czlowieka (dostęp: 20.04.2013).
- Kleinfeld J. (2002), *The small world problem*, "Society", January/February.
- Krajewski M. (2011), *Miasto. Na tropach tego, co niewidzialne*, „Przegląd Socjologiczny”, LX/2-3.
- Krupski R. (2003), *Zarządzanie strategiczne. Koncepcje – metody*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław.
- Leskovec J., Horvitz E. (2007), *Worldwide buzz: planetary-scale views on an instant-messaging network*, Microsoft Research Technical Report MSR-TR-2006-186, Microsoft Research, June.
- Malisz B. (1982), *Miasto jako przedmiot badań urbanistyki. Urbanistyka jako nauka o kształtowaniu układów osadniczych*, „Górnośląskie Studia Socjologiczne”, t. 15, red. B. Jałowicki, Śląski Instytut Naukowy, Katowice.
- Milgram S. (1967), *The small world problem*, Psychology Today.
- Mumford L. (1996), *Miasto*, „Polis”, nr 6.
- Park R. (1967), *On social control and collective behavior*, Chicago.
- Rewers E. (2005), *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Kraków.
- Rybicki P. (1972), *Spółczesność miejska*, PWN, Warszawa.
- Sierocińska K. (2011), *Kapitał społeczny. Definiowanie, pomiar, typy*, „Studia Ekonomiczne” nr 1, red. T. Kaźmierczak, M. Rymsza, Wydawnictwo Instytutu Spraw Społecznych, Warszawa.
- Stachowicz J. (2011), *Globalne sieci przepływu kapitału, wiedzy oraz wartości jako kluczowe wyzwanie w zarządzaniu przedsiębiorstwami*, Zeszyty Naukowe nr 9, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Kraków.
- Szołtysek J. (2005), *Logistyczne aspekty zarządzania przepływami osób i ładunków w miastach*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice.
- Szołtysek J., Kołodziejczyk P. (2009), *Epistemologia logistyki społecznej*, „Przegląd Organizacji”, nr 4.

Szoltysek J. (2010), *Typologia obszarów stosowania logistyki – propozycja rozwiązania*, „Gospodarka Materialowa i Logistyka”, nr 8, s. 2-6.

Szoltysek J. (2011), *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*, Wolters Kluwer, Warszawa.

Szoltysek J., Twaróg S., Wronka M. (2013), *Social networks and the situation of blood donation in Poland: a logistics perspective*, “Management”, No 1, Vol. 17, University of Zielona Góra.

Szewrański S. (2010), *Miasto postindustrialne. Problemy społeczne, perspektywy rozwoju. Zapis konferencji z dnia 14 marca 2011 r.*, Ośrodek Myśli Społecznej im. Ferdynanda Lassalle’a, Wrocław.

Toffler A. (1970), *Szok przyszłości*, PIW, Warszawa.

Toffler A. (1980), *Trzecia fala*, PIW, Warszawa.

### URBAN LOGISTICS AND A NETWORK APPROACH

**Summary:** Network approach shows its presence in science in many areas, thus influencing ideas of development in many questions including city preservation. City perceived as a social and economic phenomenon, placed in a physical space, in many aspects fits the network perspective of the World observation. The Author seeks to answer the following question: How does the network approach influence urban logistics?

**Keywords:** city logistics, social logistics, network approach.