

Jacek SZOŁTYSEK<sup>1</sup>  
 Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

## Uspołecznienie procesu zarządzania logistycznego miastem

### WSTĘP

W latach 2013–2014 zespół Katedry Logistyki Społecznej Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach przeprowadził pilotażowe badania na grupie losowo dobranych 500 respondentów, dotyczące identyfikacji czynników kształtujących poczucie jakości życia w mieście. Prowadzone na stosunkowo dużą skalę badania stopnia zadowolenia mieszkańców z życia w miastach są bardzo niejednorodne, a zatem i nieporównywalne. Głównym powodem takiej sytuacji jest to, że często badacze dobierają subiektywnie zestawy cech, które ich zdaniem określają poziom życia. Dla logistyków miejskich wiedza na temat sposobu postrzegania miasta i przełożenia tych odczuć na postrzeganą jakość życia ma niebagatelne znaczenie. Pozwala bowiem ona na dostosowanie zakresu wdrażanych projektów do oczekiwań mieszkańców, a tym samym zwiększa szanse na sukces zarówno miasta (instytucjonalnie) jak i poszczególnych grup społecznych czy osób indywidualnych. Dbając o zobiektywizowanie badań nie proponowaliśmy kafeterii czynników, jakie naszym zdaniem mogą kształtować poczucie zadowolenia/niezadowolenia z życia w mieście, lecz poprosiliśmy respondentów o wskazanie pozytywnych i negatywnych cech miasta, które wpływają na ich wycenę jakości życia.

### 1. MIASTO W PRYZMACIE POGLĄDÓW MIESZKAŃCÓW

Na początek – kilka refleksji dotyczących istoty miasta. Istnieje niezliczona ilość definicji miasta, którymi posługują się różni badacze, zazwyczaj w różnych, partykularnych celach. Na potrzeby tych rozważań wskażę na trzy z nich. Pierwsza – autorstwa Pawła Rybickiego, który uważa, że „o odrębności miasta jako zbiorowości społecznej stanowi szereg 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” [5, s. 334]. Druga – Piotra Zaremby, pojmującego miasto i miejskość w sposób utylitarny: „miasto powinno być zbiorem układów miłych dla życia, wygodnych dla pracy, ułatwiających wypoczynek i przyjemnych dla oka”. [12, s. 135] Wreszcie trzecia – wiążąca dwa nurty postrzegania – perspektywę przestrzeni fizycznej i intelektualnej oraz pryzmat ludzi – jednostek i zbiorowisk, wspólnie przeżywającej i tworzącej miejskość i miasto. Owa definicja określa: „miasto jako *wspólną przestrzeń, należącą do społeczności* ją zamieszkującej, *mającej prawo do zagwarantowania jej warunków spełnienia politycznego, społecznego i ekologicznego, zakładając jednocześnie obowiązek solidarności*”.<sup>2</sup> Badaniem objęto mieszkańców miast zakwalifikowanych do ośrodków regionalnych (100–250 tys. mieszkańców)<sup>3</sup>. W tej grupie w Polsce reprezentowanych jest 28 miast. Do badania zaprezentowanego poniżej wylosowano z puli ankiet, reprezentujących mieszkańców tej grupy miast ankiety, spełniające następujące kryteria: współczynnik feminizacji = 107%, 19% osoby w wieku przedprodukcyjnym, 65% w wieku produkcyjnym i 16% w wieku poprodukcyjnym<sup>4</sup>. Te warunki spełniło 137 ankiet.

<sup>1</sup> Prof. dr hab. inż. Jacek Szoltysek - Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Katedra Logistyki Społecznej, e-mail: jacek.szoltysek@ue.katowice.pl  
 Artykuł recenzowany.

<sup>2</sup> Definicja podana przez The European Charter for the Safeguarding of Human Rights in the City adopting the stance of the European Charter of Local Autonomy.

<sup>3</sup> Taką kategorię miast zidentyfikowała Anna Runge [4].

<sup>4</sup> Na podstawie badań przeprowadzonych przez Pawła Krawczyka (por. P. Krawczyk, Badanie procesów demograficznych w miastach członkowskich Związku Miast Polskich, Związek Miast Polskich, System Analiz Samorządowych, Poznań 2008).

Respondenci byli poproszeni o wskazanie czterech cech/zjawisk pozytywnych oraz czterech cech negatywnych, charakteryzujących miasto, w którym zamieszkują. W tej części badania chodziło badaczom o określenie zjawisk faktycznie opisujących konkretne miasto, nie zaś wymagowanych charakterystyk miasta istniejącego w wyobraźni. W tabeli 1 zaprezentowane zostały pozytywne cechy, jakie wskazali respondenci.

Tab. 1. Pozytywne cechy opisujące miasto w opinii respondentów [opracowanie własne]

POSTRZEGANE JAKO POZYTYWNE					
CECHY LOGISTYCZNE			CECHY POZALOGISTYCZNE		
Cecha	Konkretyzacja	Częstość wskazań	Cecha	Konkretyzacja	Częstość wskazań
DOSTĘPNOŚĆ	Komunikacja (+ dojazd do pracy, łatwość połączeń do innych miast, bezpłatna dla seniorów)	72	EDUKACJA (usytuowanie w mieście)	Kształcenie (+ uczelnie, prestiżowe uczelnie)	32
	Sklepy całodobowe, bliskość sklepów, centra handlowe)	27		Biblioteki	1
	Edukacja (bliskość szkół)	3	PRYWATNOŚĆ	(+ anonimowość)	12
	Opieki zdrowotnej	17		Rodzina	4
MOBILNOŚĆ	Generalnie	7	BEZPIECZENSTWO	Generalnie	8
	Kontakt z ludźmi (+ dużo ludzi)	10		Spokój w okolicy	2
	Blisko wszędzie	9		Ochrona zdrowia	14
INFRASTRUKTURA TRANSPORTU	Sieć drogowa	12	SZANSE	Apteki	1
	Węzły intermodalne	4		Czystość	2
	Parkingi	4		Hałas (niski poziom)	1
	Chodniki	1	PRACA	Generalnie	83
ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE	Miejsca publiczne	9		Kariera zawodowa + spełnienie	3
	Miejsca kultu	4		Wyższe zarobki	2
	Urzędy	2		REKREACJA I SPORT	Generalnie
	Tereny przemysłowe	4	Trasy rowerowe jako element rekreacji		2
WYGODA W PRZEMIESZCZENIACH	Generalnie	2	KULTURA I ROZRYWKA	Tereny zielone, parki	17
KOMPLEKSOWOŚĆ	W załatwianiu spraw	1		Kluby, siłownie	2
			Generalnie	93	
			Kluby, dyskoteki	2	
			Kina, Teatry	7	
			Restauracje	3	
			SZANSE	Więcej	7

	USŁUGI	możliwości	
		Dużo się dzieje	1
		Bankowość	1
		Inne	3
		Internet	4
	SPOŁECZNOŚĆ	Handlowe	17
		różnorodność	2
	ROZWÓJ	Tolerancja	1
			14
	STYL ŻYCIA	+komfort	11
szybkość		1	

W ankietach respondenci wskazywali również negatywne cechy/zjawiska, jakie w ich opinii charakteryzują miasto. Tabela 2 prezentuje zestawienie cech/zjawisk, wskazanych przez respondentów jako negatywnie charakteryzujące miasto.

**Tab. 2.** Negatywne cechy opisujące miasto w opinii respondentów [opracowanie własne]

POSTRZEGANE JAKO NEGATYWNE					
CECHY LOGISTYCZNE			CECHY POZALOGISTYCZNE		
Cecha	Konkretyzacja	Częstość wskazań	Cecha	Konkretyzacja	Częstość wskazań
DOSTĘPNOŚĆ	Komunikacja - zła	12	STATUS MATERIALNY	Bieda, ubóstwo	3
	Niska Ochrony zdrowia	4		Bezdomność	4
	Zła do centrów handlowych	4			
USŁUGI	Kolejki w sklepach	3	PRYWATNOŚĆ	Brak anonimowości	11
	Kolejki do lekarzy	2		Anonimowość	6
INFRASTRUKTURA TRANSPORTU ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE	Trudność w przechodzeniu przez jezdnię	12	PRACA	Bezrobocie	11
				Zaniedbane kamienice	8
	Miejsca publiczne - brak	3	ŚRODOWISKO	Trasy rowerowe jako element rekreacji – brak, za mało	2
	Gęsta zabudowa	1		Brud (+ odchody zwierząt na chodnikach)	135
MOBILNOŚĆ	Dużo ludzi, przeludnienie	18	BEZPIECZEŃSTWO	Choroby cywilizacyjne	1
	Tłok	16		Hałas	175
	Kongestia	57		Spaliny, smog, zanieczyszczenie	73
INFRASTRUKTURA TRANSPORTU	Remonty	7	KOSZTY ŻYCIA	Niskie	40
	Niski stan dróg	3		Patologie	10
	Parkingi - brak	8		Przestępczość (napady, pobicia, kradzieże)	128
	Brak chodników	1		Wandalizm, chuligaństwo	19
			SPOŁECZNOŚĆ	Wypadki	2
				Wysokie	27
				Zagubienie	1
				Uciążliwość	5

			mieszkańców, sąsiadów	
			Rozwarstwienie społeczne	2
		STYL ŻYCIA	Niski komfort	1
			Pęd, szybkość	4
			Stres	1
			Brak perspektyw	4

Zebrane i posegregowane według rozmaitych kategorii cechy zostały następnie przypisane do kilku kategorii, oraz podzielone na te cechy, u podłoża których leżą procesy lub/i czynności logistyczne (te nazwano cechami logistycznymi), oraz inne, w których brak jest ewidentnych zależności od procesów i/lub czynności logistycznych (nazwane pozalogistycznymi)<sup>5</sup>.

Kilka uwag doprecyzowujących zaprezentowane wyniki. Po pierwsze – w kategorii cech logistycznych wskazane zostały niekiedy trudne do oddzielenia kategorie dostępności i mobilności, a zatem – trudne do sklasyfikowania. Dostępność często jest osiągnięta w wyniku zrealizowania mobilności. W tym przypadku mowa o dostępności w sytuacji niesprecyzowanego obiektu, realizowanej z wykorzystaniem komunikacji (zarówno zbiorowej, jak i indywidualnej). Mowa tu zazwyczaj o dojazdach o charakterze obligatoryjnym, najczęściej realizowanych w połączeniach dom – praca/szkoła/sklepy/ośrodki zdrowia. W tej części respondenci wyceniają (zarówno pozytywnie, jak i negatywnie) możliwości przemieszczeń środkami transportu. W kategorii „mobilność” umieszczone zostały te przypadki, w których piesze przemieszczanie w trakcie realizacji napotyka na okoliczności, które ową mobilność albo ułatwiają, uatrakcyjniają, bądź utrudniają czy uniemożliwiają. Warto zwrócić uwagę na to, że często to samo zjawisko jest przez jednych respondentów opisywane jako pozytywnie wzmocniające opinię o mieście, a przez innych zaś – osłabiające ją. Po drugie – w kategorii cech logistycznych umieszczone zostały (w negatywnym znaczeniu) „usługi”, z uwypukleniem niedogodności powodowanej przez kolejki w oczekiwaniu na dostępność danej usługi. Problem organizacji dostępu do usług poprzez likwidowanie kolejek można rozpatrywać jako problem logistyczny, chociaż nie realizowany na poziomie zarządzania miastem, lecz konkretnym podmiotem. Niemniej jednak sam fakt dokonywania (negatywnej) oceny miasta w pryzmacie kolejek nakazuje zastanowienie się na poziomie zarządczym miasta nad sposobami zmniejszenia dolegliwości tego typu zjawisk.

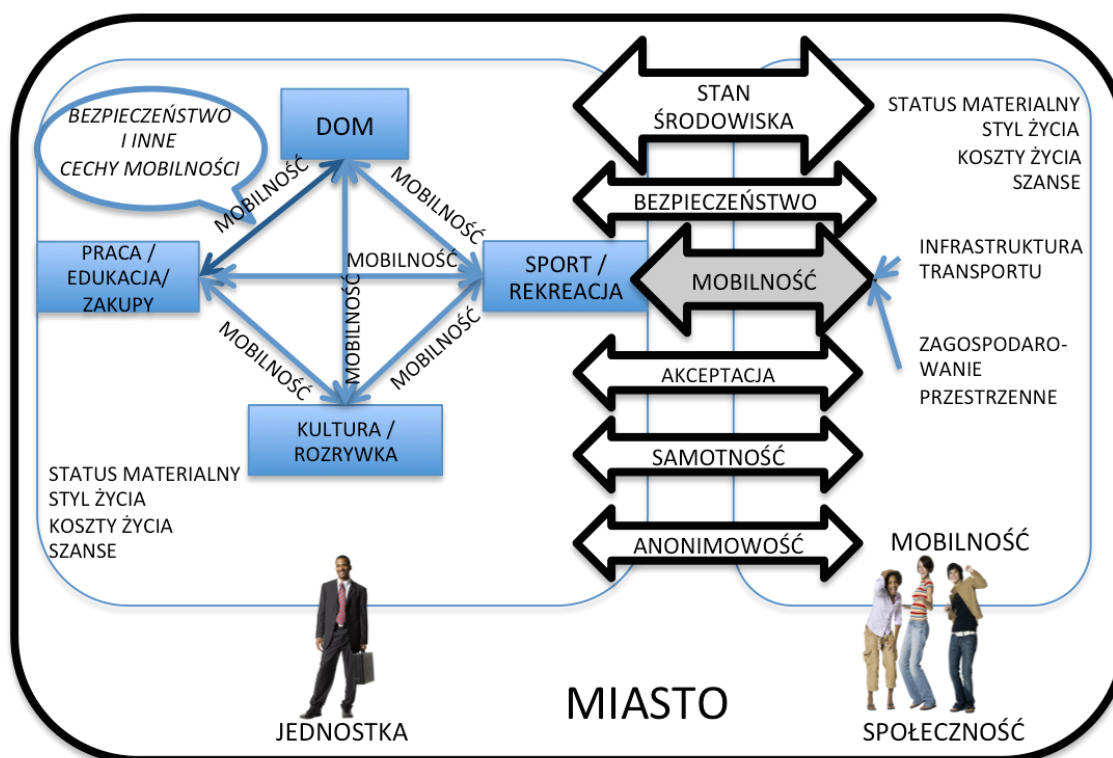
Analiza wstępna wyników badania dokonana jest w oparciu o zidentyfikowane zależności pomiędzy wymienionymi w tabelach 1 i 2 grupami cech/zjawisk (patrz rysunek 1) w kontekście zarządzania logistyką miasta.

## 2. DOSTĘPNOŚĆ JAKO UNIWERSALNA DETERMINANTA DZIAŁAŃ LOGISTYCZNYCH

W 2012 roku opublikowałem na łamach Gospodarki Materialowej i Logistyki artykuł opisujący szeroko dostępność jako uniwersalną determinantę działań logistycznych [6]. W moim przekonaniu to właśnie dostępność jest główną i zarazem uniwersalną determinantą jakichkolwiek działań logistycznych. Stąd również zadania logistyki miasta należy rozumieć i interpretować w tym pryzmacie. Dla czytelności wywodu, oraz w kontrze do wielu innych definicji logistyki miasta (czy też, jak niektórzy autorzy nazywają „miejskiej”), przytaczam moje rozumienie jej istoty: „Logistyka miejska to ogół procesów zarządzania przepływami osób, ładunków i informacji wewnątrz systemu logistycznego miasta, zgodnie z potrzebami i celami rozwojowymi miasta, z poszanowaniem ochrony środowiska naturalnego, uwzględniając, że miasto jest organizacją społeczną, której nadrzędnym celem jest zaspokajanie potrzeb swoich użytkowników” [7, s. 105]. Zaprezentowana definicja nie wskazuje jakie cele i potrzeby rozwojowe miasta powinny być brane pod uwagę. Nie jest to niedostatek definicji, a jej zaleta – każde miasto owe potrzeby i cele definiuje we własnym zakresie,

<sup>5</sup> Chociaż w istocie i w tej drugiej grupie można by doszukiwać się u źródeł ich zaistnienia okoliczności okołologistycznych (związki z przepływami materialnymi i informacyjnymi, celowo kształtowanymi by osiągnąć dostępność na ustalonych warunkach).

w wyniku konsultacji z beneficjentami miasta. Jedyne wytyczne, jakie dla miasta z pozycji logistyki są narzucane – to dwa obowiązki: poszanowanie racji społecznych i postawienie ich na pierwszym planie oraz poszanowanie stanu środowiska naturalnego. Zazwyczaj, w opracowaniach teoretycznych czy dydaktycznych, wskazujemy, że główną barierą rozwojową miast jest wszechobecna kongestia, która uniemożliwia prawidłowy rozwój: jednostki, grup społecznych, całej społeczności miasta, a zatem – i samego miasta w rozumieniu społecznym i materialnym, stąd głównym zadaniem logistyki miasta jest zwalczanie kongestii.



**Rys. 1.** Współzależności zidentyfikowanych pozytywnych i negatywnych cech opisujących miasto w perspektywie logistyki [opracowanie własne]

Już pierwszy rzut oka na rysunek 1 upewnia nas, że charakter współzależności zidentyfikowanych przez respondentów cech/zjawisk waloryzujących w ich odczuciu miasto jest stosunkowo skomplikowany. Po pierwsze zauważamy, że ocena miasta następuje w pryzmacie osobistym (jednostkowym) osadzonym w kontekście społecznym. Jest to zgodne z poglądem, że miasto jest organizacją społeczną i, że jednostka w tym społeczeństwie (w stosunkach międzyludzkich) może oczekiwać respektowania swoich praw oraz jest gotowa świadczyć na rzecz miasta nieodpłatnie usługi na zasadzie solidarności. Wynika to z przytoczonej we wstępie definicji miasta, zaproponowanej przez *The European Charter*.... W życiu jednostki istotnym dla realizacji oczekiwanego statusu materialnego, stylu życia i tworzenia szans rozwojowych jest zapewnienie dostępności do miejsc pracy, nauki, kultury, rozrywki, zakupów itd. Koszty realizacji tych przemieszczeń wpływają na poczucie wygody, komfortu, związane są z kosztami osiągnięcia dostępności i bez wątpienia powiązane są z mobilnością innych członków społeczności. Na warunki realizacji mobilności ma także wpływ infrastruktura transportu i zagospodarowanie przestrzenne (nb. oba te obszary są wzajemnie powiązane). Człowiek w trakcie realizowania swoich codziennych zadań ponosi też inne koszty, które składają się na koszty życia, będące jednym z istotnych składników oceny jakości życia w mieście. W kontaktach człowieka z innymi członkami społeczności tworzone są subiektywne odczucia – akceptacji, bądź jej braku, samotności, anonimowości itd. W tychże kontaktach realizowane jest (poza okolicznościami związanymi z realizowaniem przemieszczeń) bezpieczeństwo osobiste i grupowe. Uświadomienie sobie tych zależności pozwala na wielowątkowe

i wieloaspektowe wyciąganie z przeprowadzonych badań wniosków o charakterze zaleceń dla zarządzających miastami. Analiza zawartości tabel 1 i 2 pozwala na dokonanie kilku istotnych obserwacji. Bez wchodzenia w szczegóły (to może uczynić Czytelnik samodzielnie bez większego wysiłku) można zauważyć, że część cech, uznanych za pozytywnie kształtujące wizerunek miasta, uznanych jest jednocześnie za osłabiające go (np. kwestie dużej liczby ludności – jedni uznają ten fakt za pozytyw – zmniejsza to bowiem poczucie samotności i zwiększa poczucie bezpieczeństwa, innym zaś duża liczba osób przeszkadza – zwiększa kongestię, kolejki po usługi, powoduje tłok w miejscach publicznych i w środkach transportu). Są jednak takie cechy, które w sposób zdecydowany i w istocie jednoznaczny kształtują wizerunek miasta. Pozytywnie oceniana jest dobra dostępność do miejsc istotnych życiowo (dom, praca itd.), możliwość przemieszczania środkami komunikacji, w czym dodatkowo pomaga dobra infrastruktura, dobre rozmieszczenie ważnych części miasta i elementów jego infrastruktury, jak również tworzone przez miasto możliwości interakcji z innymi ludźmi – w szczególności w aspekcie przestrzeni publicznych. Te atuty miasta powinny być wzmocniane w ramach polityki logistyki miasta. Jednocześnie warto spojrzeć na te zadania w pryzmacie cech osłabiających – zastrzeżeń związanych z niekiedy niskim poziomem usług świadczonych przez transport zbiorowy, brakami w dostępności do parkingów, gęstą zabudową, utrudniającą swobodne przemieszczanie, ciągnącymi się remontami, czy trudnościami w pieszym pokonywaniu jezdni (przejścia dla pieszych), czy braki lub zły stan chodników. Te ostatnie są często wymieniane przez osoby starsze. Narzekanie na tłok związane jest z powstającymi w trakcie przemieszczeń pieszych przeszkodami. Uwzględniając cechy wzmocniające i osłabiające należy podejmować decyzje w zakresie poprawy warunków dla realizacji mobilności. I jeszcze jedna istotna uwaga – uwzględniając trend starzenia się społeczności miejskich warto owe wnioski wyciągać również w perspektywie reprezentowanych w badaniach grup seniorów, które to grupy z reguły w badaniach są niedoreprezentowane i cechują się stosunkowo dużą niechęcią do brania udziału w tego typu badaniach.

### **3. LOGISTYKA W PRYZMACIE PRZESŁANEK PODEJMOWANIA DECYZJI ZARZĄDCZYCH**

Podjęcie decyzji logistycznych polega na budowaniu pewnych projektów, które można przedstawić w postaci szeregu składników (atrybutów), posiadających określone wielkości je charakteryzujące. Celem tych decyzji jest nowe ukształtowanie przepływu materialnego, by jako rezultat działania systemu w określonym czasie uzyskać dostępność fizyczną produktu materialnego na uzgodnionych (ustalonych) warunkach. Kształtowanie przepływów, jako istota działań logistycznych, polega na podejmowaniu stosownych decyzji, mających zarówno charakter operacyjny, jak i strategiczny. Podjmując decyzje zarządcze decydenci biorą pod uwagę wiele czynników. Motorem napędzającym mechanizm podejmowania decyzji są skutki tychże decyzji, a oceniamy je w odniesieniu do stopnia zaspokojenia naszych potrzeb, wyrażanych często w takich kategoriach, jak: szczęście, dobro, satysfakcja, samorealizacja itp. [8] Podjęcie się realizacji takich zadań, które pozwolą miastom skutecznie konkurować, a mieszkańcom – szczęśliwie w nich żyć, wymaga podjęcia decyzji o sposobie wyboru zadań do realizacji, szczególnie w pryzmacie ekonomiczności wyborów.

Skutki decyzji oceniamy ze względu na różne kryteria i w konsekwencji to one są narzędziami, pozwalającymi charakteryzować cele. Jednocześnie należy pamiętać, że podejmując decyzje decydent ma wiedzę o tych wszystkich okolicznościach sytuacji decyzyjnej, które może (lub powinien) traktować jako ograniczenia (warunki miękkie). One – obok warunków sztywnych – ograniczają zbiór decyzji dopuszczalnych poprzez odwołanie się do oceny i celu podejmującego decyzję.

### **4. USPOŁECZNIONA LOGISTYKA MIASTA**

Zaproponowany w tytule tego artykułu problem związany jest z zarządzaniem logistycznym miastem. Skoro zdefiniowana została logistyka miasta warto powiedzieć, że zarządzanie logistyczne miastem związane jest z wdrażaniem ustalonego programu usprawniania istniejących i projektowania

nowych przemieszczeń osób i ładunków w obszarze miasta. Zatem zarządzanie logistyczne miastem jest istotą samej logistyki miasta. Propozycja, pokazująca w jakich kierunkach i na jakich zasadach można analizować wyniki badania mieszkańców, prowadzi również do konstatacji, że działania w obszarze uznanym za logistyczny mają często bezpośrednie i ściśle powiązanie z obszarami, wskazanymi przez respondentów, a uznanymi za pozalogistyczne. Warto również zwrócić uwagę na to, że w cechach pozytywnych wskazano 147 cech logistycznych i 691 pozalogistycznych. Podobny stosunek odnajdujemy w zakresie cech osłabiających wizerunek – tu znajdujemy 188 cech logistycznych i 367 pozalogistycznych. Gdyby uznać, że około 75% zjawisk i cech, uznanych za pozalogistyczne jest uwarunkowane stworzeniem sprzyjających cech w zakresie dostępności, to 1 cecha logistyczna wzmacnia 3,5 cechy pozalogistyczne, zaś jedna cecha logistyczna osłabiająca wizerunek miasta wpływa na 1,4 cechy pozalogistycznej. Zatem realizowanie zadań logistyki miasta, związanych ze zwiększaniem dostępności, często warunkuje realizowanie innych zadań istotnych społecznie. Istnieje też cała gama zadań, które są niezwykle istotne społecznie, a wymagają zrealizowania dodatkowych zadań o charakterze logistycznym. Stąd niezbędnym jest zastanowienie się, czy i w jakim zakresie można odstąpić od zasad logistyki gospodarczej przy podejmowaniu decyzji zarządczych w ramach zarządzania logistycznego miastem. Wszechobecna w gospodarowaniu zasada ekonomiczności, będąca syntezą pojęć: oszczędność i wydajność, nie od dziś zdaje się nie mieć niekiedy zastosowania w decyzjach miejskich. Prognozowane rezultaty w takich przypadkach są często trudne do zaakceptowania w perspektywie oczekiwanej sprawności, skuteczności, czy w wymiarze moralnym lub emocjonalnym. Stąd, w moim głębokim przekonaniu, należy sięgać do możliwości, jakie stwarza logistyka społeczna. Dla przypomnienia – pierwsze prace w obszarze logistyki społecznej pojawiły się w azjatyckich ośrodkach naukowych. Do przedstawicieli tego nurtu można zaliczyć T. Teuro [10], Liao Wei, He Zhenggang, Zh. Jin [11] czy T. Tanimoto. Stały się także obszarem zainteresowań w Europie [9] oraz w nielicznych opracowaniach uczonych amerykańskich [1]. W Polsce na grunt rozważań naukowych, logistyka społeczna została wprowadzona przez P. Kołodziejczyka i J. Szołtyśka, którzy proponując wyodrębnienie logistyki społecznej umiejscowili ją na równym szczeblu z dotychczasowymi, tradycyjnie już uprawianymi klasycznymi dyscyplinami: logistyką w biznesie i militarną. W ten sposób, niejako automatycznie, zastosowania logistyki społecznej zyskały status nieklasycznych zastosowań. Przyjmując, że logistyka społeczna jest kategorią tego samego szczebla teorii, co typy tradycyjnie wymieniane. P. Kołodziejczyk i J. Szołtysek zdefiniowali ją jako *„kształtowanie przepływów materialnych (oraz towarzyszącej im informacjami) o szczególnej roli społecznej w celu uzyskania określonych walorów czasoprzestrzennych (oraz przymiotów uzupełniających), wynikających z potrzeb społeczeństwa i zapewniających jego prawidłowe funkcjonowanie”*<sup>6</sup>.

Wydzielenie logistyki społecznej ma istotne znaczenie nie tylko z punktu widzenia doboru przesłanek do podejmowania decyzji, lecz również uświadomienia decydującym odmienności celów organizacyjnych, ekonomicznych i społecznych, które, traktowane jako równoważne, czyli w określonym stopniu jednocześnie równolegle realizowane, mają hierarchię celów ustaloną zgodnie z celem funkcjonowania organizacji objętych zainteresowaniem logistyki społecznej. Tymczasem w zarządzaniu logistycznym w obszarze społecznym ten pryzmat celów społecznych i organizacyjnych nad ekonomicznymi jest ustalony na zawsze. Dlatego podejmując szereg decyzji logistycznych w mieście należy rozpatrywać skutki ich wdrożenia nie tylko z punktu widzenia rachunku korzyści i kosztów, lecz również wpływu wdrażanych rozwiązań na poziom życia mieszkańców oraz na realizację celów społecznych.

## WNIOSKI

Prawidłowe funkcjonowanie miasta wymaga sprawnego zarządzania wszystkimi procesami, składającymi się na osiągnięcie przez miasto sukcesu. W tym pryzmacie niebagatelną rolę odgrywa zarządzanie logistyczne miastem, będące istotą logistyki miasta. Każda podejmowana w tym obszarze

<sup>6</sup> Pierwotna wersja definicji była zaprezentowana w: P. Kołodziejczyk, J. Szołtysek, [2, s. 22]. Podana w niniejszym artykule definicja jest modyfikacją pierwotnej.

decyzja musi być rozeznana z punktu widzenia jej skutków dla życia społecznego i gospodarczego miasta. Doskonalenie przepływów materialnych i informacyjnych bez wątplenia przyczynia się do zwiększania szans na sukces dla miasta, a dla jego mieszkańców powinno oznaczać poprawę jakości życia w określonych jej wymiarach. Dotychczas podejmowane decyzje były analizowane w perspektywie logistyki biznesu. Jednak dobre rozpoznanie czynników waloryzujących wartość miasta dla jego mieszkańców może sugerować konieczność odstąpienia od jednostronnej analizy kosztowo-usługowej na rzecz analizy korzyści społecznych, charakteryzującej istotę logistyki społecznej. W takim sensie autor rozumie uspołecznianie logistyki miasta.

### **Streszczenie**

*Doskonalenie przepływów materialnych i informacyjnych w obrębie miasta bez wątplenia przyczynia się do zwiększania szans na jego sukces, a dla jego mieszkańców oznacza poprawę jakości życia w określonych jej wymiarach. Każda podejmowana w tym obszarze decyzja powinna być rozeznana z punktu widzenia jej skutków dla życia społecznego i gospodarczego miasta.*

*W artykule przedstawiono wyniki przeprowadzonych na przełomie 2013-2014 roku badań dotyczących identyfikacji czynników kształtujących poczucie jakości życia w mieście. Wiedza na ten temat pozwala na dostosowanie wdrażanych projektów do oczekiwań mieszkańców.*

## Perception of the city as a condition of socialization of city logistics in logistics management process. Preliminary report

### **Abstract**

*Perfection of material and information flows in the city undoubtedly contributes to some increase in chances for a success. For citizens this means improvement in the quality of their lives in its particular domains. Each decision made in this context should be analysed from the perspective of its results for social and economic life of the city.*

*The article presents results of the research conducted at the turn of 2013 and 2014. The research objective was to define determinants that shaped quality of life in the city. Such knowledge allows for adjusting projects implemented to inhabitants' expectations.*

### **BIBLIOGRAFIA**

1. Deragon J., Social Logistisc and Productivity, Conversational Currency, The New Paradigm, 2010.
2. Kołodziejczyk P., Szołtysek J., Epistemologia logistyki społecznej, „Przegląd organizacji”, Nr 4/2009.
3. Krawczyk P., Badanie procesów demograficznych w miastach członkowskich Związku Miast Polskich, Związek Miast Polskich, System Analiz Samorządowych, Poznań 2008.
4. Runge A., Metodologiczne problemy badania miast średnich w Polsce, Prace Geograficzne, Zeszyt 129, Instytut Geografii i Gospodarki przestrzennej UJ, Kraków 2012.
5. Rybicki P., Społeczeństwo miejskie, PWN, Warszawa 1972.
6. Szołtysek J., Dostępność jako uniwersalna determinanta działań logistycznych w sieciach, Gospodarka Materiałowa i Logistyka nr 2/2012.
7. Szołtysek J., Logistyczne aspekty zarządzania przepływami osób i ładunków w miastach, Wydanie II, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2009.
8. Szołtysek J., Przesłanki i założenia koncepcji logistyki społecznej, Gospodarka Materiałowa i Logistka nr 3/2014.
9. Tenhunen S., Mobile Technology in Village: ICTs, Culture, and Social Logistics in India, Journal of the Royal Anthropological Institut 2008.
10. Teuro T., Planning of Social Logistics, Bulletin of the System Science Institute, Waseda University, 1988.



11. Wei L., Zhenggang H., Jin Z., Correlation Analysis of Social Logistics Demand and Economic Activities, International Conference of Transportation Engineering 2009, Tom II, ASCE, USA 2009.
12. Zaremba P., Urbanizacja Polski i środowisko człowieka, Książka i Wiedza, Warszawa 1974.