

Ekonomia współdzielenia a logistyka miasta — rozważania o związkach

Sharing economy and urban logistics — on connections

Artykuł porusza kwestie wpływu ekonomii współdzielenia na współczesne miasta. Zmiana podejścia ludzi do kwestii posiadania oraz dążenie do przebywania we wspólnotach zrodziło koncepcję współdzielenia. Dla takich zachowań miasto może być idealnym środowiskiem pod warunkiem zaoferowania odpowiednich warunków.

Słowa kluczowe:

ekonomia współdzielenia, miasto, logistyka miasta, użytkowanie, posiadanie.

The article deals with issues of the influence of the sharing economy on contemporary cities. The change of attitude of people to issues of the possession as well as the aspiration for staying in community contributed to the rise of the concept of sharing. In the case of such behaviours a city can be a perfect environment provided appropriate conditions are offered.

Key words:

sharing economy, city, urban logistics, use, possession.

Człowiek a rzeczy — kilka uwag o sposobie użytkowania i posiadania

Alvin Toffler, amerykański futurolog, zmarły w 2016 roku, autor licznych bestsellerów, które zmieniły sposób myślenia o przyszłości, powszechnie uważany za jednego z najwybitniejszych badaczy przyszłości, stawiał niezwykle celne prognozy. W książce „Szok przyszłości”, napisanej w 1970 roku, część drugą poświęcił „przejściowości”, a w szczególności zamianie „ekonomii trwałości” „ekonomią krótkotrwałości” (Toffler, 1970, s. 78). Wiąże ten proces z przyspieszeniem ogólnego tempa zmian w społeczeństwie oraz z tym, że masowość produkcji powoduje, iż koszt wytworzenia nowego produktu czyni nieopłacalnym jego naprawianie, a wytwarzane produkty mogą być udoskonalane, zaś naprawiane — nie. Dodatkowo, wraz ze zwiększaniem dostępności produktu zarówno w aspekcie jego wieloodmianowości, jak i w zasięgu geograficznym (przestrzennym), skutkiem czego następują szybsze zmiany przyszłych potrzeb obecnych nabywców, rośnie ryzyko wytwarzania długich serii produkcyjnych. *Unikając wiązania sztywnymi formami i funkcjami, tworzymy rzeczy na krótki użytek albo też próbujemy robić takie produkty, które można by było przystosować do zmienionej sytuacji* — pisze Toffler (Toffler, 1970, s. 79). Dalej twierdził on, że społeczności przyszłości tworzyć będą ludzie, których kontakty z rzeczami będą coraz bardziej przelotne. *Przedmioty*

wytworzone przez ludzi — pisał on — wkraczają do świadomości człowieka i ubarwiają ją. Ich liczba — zarówno bezwzględna, jak i mierzona w stosunku do środowiska naturalnego — rośnie z wybuchową siłą (Toffler, 1970, s. 72). *Aby dostosować się do wyrzucanych produktów, rozwijamy mentalność wyrzucania. Mentalność ta z kolei stwarza — między innymi — zestaw wartości całkowicie zmienionych w odniesieniu do posiadania. Ale rozszerzanie się jednorazowości w społeczeństwie powoduje także zmniejszenie trwałości kontaktów ludzi z rzeczami. Zamiast przywiązania przez stosunkowo długi okres do jednego przedmiotu jesteśmy związani przez krótkie okresy z następującymi po sobie przedmiotami, które zajmują miejsce swych poprzedników* (Toffler, 1970, s. 75).

Takie zachowania ludzkie związane są — zdaniem Tofflera — z nietrwałością struktur społecznych, modularyzmem budynków, zmianami w użytkowaniu — przejściu na najem zamiast nabywania na własność, szybko zmieniającą się modą, gdyż jak pisał W. James, *życie oparte na posiadaniu jest mniej swobodne niż życie oparte na działaniu lub po prostu na istnieniu* (Toffler, 1970, s. 90). Ten — może nieco przydługi tekst, wyjęty z rozważań A. Tofflera — nie utracił swojej aktualności po upływie prawie połowy wieku, a ponadto doskonale wprowadza w nurt rozważań, jakie zamierzyłem przeprowadzić w tym artykule. Chodzi mianowicie o to, że współcześnie w coraz większym stopniu sięgamy do potrzebnych nam produktów jedynie po to, by z nich korzystać, nie zaś, by je posiadać na własność. Faktycznie taki trend od

wielu już lat można zaobserwować w krajach szeroko rozumianej Europy Zachodniej i Ameryki Północnej¹. Prowadzone tu rozważania odnoszą kontekstowo do warunków Polski. Stosunek Polaków do rzeczy i ich posiadania to kwestia wielowymiarowa, uwarunkowana historycznie, prawnie, kulturowo, społecznie (Puchalska, 1999, s. 449–469)². Stosunek do rzeczy to cecha coraz częściej zauważana oraz odróżniająca tzw. młode pokolenie od starszego. Rozmowy prowadzone z młodzieżą zdają się potwierdzać takie spostrzeżenie. Szukając odpowiedzi na pytanie o powody zróżnicowanego podejścia do własności i użytkowania, słyszę zazwyczaj o tym, że jest to skutek doświadczeń, jakie pokolenia rodziców i dziadków relacjonującej młodzieży, związane są z pozbawianiem, a potem próbą odzyskiwania dóbr materialnych. Mając na myśli polskie społeczeństwo, nie należy szczególnie dziwić się, że po latach ustroju socjalistycznego, u początków którego *sens przemian polityczno-ekonomicznych (...) miał polegać między innymi na upowszechnieniu i uspołecznieniu prawa własności, a teza wpisana w mit założycielski PRL zakładała, że obywatele otrzymali prawo do uczestnictwa w zasobach materialnych zarówno na prawach suwerena, jak i konsumenta, a zakres tej aktywności określono kluczowym elementem w procesie rozwoju kraju i jego mieszkańców* (Michnikowska, 2011, s. 30). Faktycznie jedynym właścicielem było Państwo, a niezliczni obywatele pozostający poza systemem sfery budżetowej (rolnicy, rzemieślnicy, przedstawiciele wolnych zawodów) nie mieli pewności zabezpieczenia należącego do nich, skromnego, jak na obecne czasy, majątku. Stąd po 1989 roku, gdy prawo do własności oraz zasada wolności gospodarczej zostały zagwarantowane prawnie (Kaźmierczyk, Michałowska, 2014, s. 187)³, a w 1997 roku zostało potwierdzone w Konstytucji RP (Kaźmierczyk, Michałowska, 2014, s. 187)⁴, znaczenie posiadania na własność nabrało nowego wymiaru. W takim kontekście dążenie do posiadania, a nie użytkowania, w przypadku obywateli Polski (oraz innych krajów Europy Środkowowschodniej) wydaje się być zrozumiałe. Nawet jeżeli uznać przedstawione tu argumenty za przesadzone lub zbyt upraszczające, to można założyć, że w tych faktach tkwią przesłanki znacznie silniejszego przywiązania się osób starszego pokolenia do znaczenia posiadania (własności). Nieco inaczej wyglądają te kwestie w społecznościach Europy Zachodniej — przeważa w nich (jak również u przedstawicieli młodszego pokolenia Europy Środkowowschodniej) przykładanie większej wagi do przymiotu użyteczności, niżli posiadania. Innymi słowy, w tych postawach ziszcza się przepowiednia Alвина Tofflera sprzed 50 lat: *Jeszcze jedno zjawisko drastycznie zmienia charakter związków między człowiekiem a rzeczą. Jest nim rewolucja w zakresie najmu* (Toffler, 1970, s. 85). Obecnie możliwy jest najem praktycznie wszystkiego⁵ — stąd rosnąca lawinowo popularność tego sposobu użytkowa-

nia, dodatkowo wzmocniana większą gotowością Polaków do rezygnowania z posiadania dóbr na własność⁶.

Ekonomia współdzielenia

Na początek istotna uwaga: zaprezentowane w tej części rozważania oparte są w dużej mierze na moich przekonaniach i nie zastępują wykładu akademickiego o ekonomii współdzielenia⁷. W minionych stuleciach większość ludzi żyła w systemie, który można nazwać „ekonomią rzeczy podstawowych”. Sami uprawiali i produkowali wszystko, co tylko mogli, a kupowali, nierzadko w ramach handlu wymiennego, jedynie to, co było im absolutnie niezbędne do życia. Gdy w pierwszej połowie XX wieku popularność zaczął zyskiwać konsumpcjonizm, najbardziej rozwinięte rynki chętnie przyjęły „ekonomię gromadzenia”. Czołowi ekonomiści i politycy opisywali ideę konsumpcjonizmu jako niezwykle istotny czynnik rozwoju gospodarczego, a obywatele zamożniejszych krajów byli zachęceni do swobodnego i częstego wydawania pieniędzy. Ziarno padło na podatny grunt. W Stanach Zjednoczonych wyrażenia takie jak *shop till you drop* („kupuj do upadłego”), *keeping up with the Joneses* („zastaw się, a postaw się”) i *retail therapy* („terapia zakupowa”) weszły do języka codziennego (Havas, Worldwide, 2015). Przejście do użytkowania w miejsce posiadania może być postrzegane jako przejście w kierunku „ekonomii w sam raz”. To cecha charakteryzująca styl konsumpcji ludzi najedzonych, zaspokajających swoje potrzeby jedynie w stopniu ich zadowalającym i nie ponad miarę. Konsekwencją zmian w podejściu do postrzegania własności oraz w sposobie użytkowania jest nieco odmienne od dotychczasowego postrzeganie systemu społeczno-gospodarczego zbudowanego wokół podziału zasobów ludzkich i materialnych. Mam tu na myśli takie zjawiska, jak: wspólna kreacja, produkcja, dystrybucja, handel i konsumpcja (dóbr i usług) przez różnych ludzi, a także nowy typ organizacji. Te aspekty obejmuje ekonomia współdzielenia, mająca swoje odpowiedniki anglojęzyczne w postaci: *sharing economy*, *peer-to-peer economy*, *mesh*, *collaborative economy*, *collaborative consumption*. Nie jest to koncepcja nowa — w 1978 r. M. Felson i J.L. Spaeth opublikowali pracę pt.: *Community Structure and Collaborative Consumption: A routine activity approach* (Felson, Spaeth, 1978, s. 614–624), w której omówili po raz pierwszy zagadnienia z dziedziny współdzielenia swoich dóbr z innymi konsumentami, rozumiejąc pod tym pojęciem działania, w których jedna bądź więcej osób konsumuje dobra lub usługi, angażując się w ten proces wspólnie z innymi osobami⁸. W literaturze przedmiotu chyba najczęściej pojawiają się rozważania określane pojęciem „współkonsumpcja”. W 2010 roku „The Time Magazine” umieścił *collaborative*

consumption na liście dziesięciu najważniejszych idei, które zmieniają świat. Opisywana przez R. Botsman i R. Rogersa jako rewolucja w sposobie konsumowania idea (Botsman, Rogers, 2010) jest rozwiązaniem osadzonym w wyjątkowo sprzyjającym jej rozwojowi kontekście rynkowym. Współkonsumpcja prowadzi do podniesienia poziomu życia ludzi, zaś jej mechanizm jest stosunkowo prosty: strona popytowa rynku podejmuje działania polegające na dzieleniu się, wymianie, wypożyczaniu i innych aktywnościach umożliwiających czerpanie korzyści z użytkowania produktu lub jego udostępniania innym bez konieczności wchodzenia w jego posiadanie lub zbycia. Po stronie podażowej istnieje możliwość oferowania posiadanych przez siebie zasobów użytkownikom zainteresowanym ich użytkowaniem — za wynagrodzeniem lub bezpłatnie. Tym zatem, co wyróżnia współkonsumpcję początku XXI wieku, jest nie tylko jej zakres (przejawiający się coraz szerszym i znacznie wykraczającym poza tradycyjnie obejmowane nią kategorie katalogiem oferowanych dóbr) czy skala (wynikająca z wykorzystania Internetu jako przestrzeni funkcjonowania), ale przede wszystkim łatwość z jaką użytkownik staje się oferentem (Gansky, 2010). Współdzielenie, współużytkowanie przeciwstawia się ekonomii gromadzenia i nadmiernej konsumpcji, z którymi samym konsumentom jest coraz mniej komfortowo. Na jeszcze jedną rzecz należy zwrócić uwagę — są to uwarunkowania i jednocześnie przesłanki zaistnienia ekonomii współdzielenia. Do nich należy zaliczyć *nowe formy komunikacji, a także nieustanny dostęp do Internetu poprzez urządzenia mobilne, jak smartfony, tablety oraz wearable devices, które stały się katalizatorem znacznie przyspieszającym proces powstania nowej ekonomii opartej na współdzieleniu. Bardzo ważnym elementem, który przyczynił się do rozwoju sharing economy, był jej początek — czyli oddolny ruch ludzi, którzy sami chcieli współdzielić z innymi (nawet obcymi) osobami różnego rodzaju dobra* (Zgieb, 2014, s. 194).

Miasto jako poligon dla ekonomii współdzielenia — niektóre uwarunkowania i przesłanki

O mieście można napisać w różnych perspektywach badawczych, zależnych od kontekstu rozważań. Najczęściej w rozważaniach o mieście pojawia się konstatacja, że jest ono formą przestrzennego bytu człowieka. Ponadto zauważa się, że 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). Bez wątplenia miasto w wymia-

rze czasowo-przestrzennym istnieje zarówno w swojej warstwie fizycznej, jak i w wyobrażeniach ludzi. Pisze o tym Italo Calvino w „Niewidzialnych miastach” (Calvino, 2002). Ostatnio coraz bardziej jesteśmy świadomi jeszcze jednego wymiaru miasta — jego rozszerzonej rzeczywistości (Pędziwiatr, 2014, s. 236 i in.)⁹. Człowiek wymaga przestrzeni, w której czułby się (często podświadomie) dobrze, a opanowanie przestrzeni (w kategoriach psychicznych) uławianiane jest współcześnie przez te nowe technologie, które w umiejętnym połączeniu z urządzeniami peryferyjnymi pozwalają na szybsze orientowanie się w przestrzeni oraz pozyskiwanie wiedzy w bardzo szerokim zakresie. Dlatego należy uznać, że współczesne miasto, dążąc do takiego stanu zorganizowania i działania, które odpowiada idei miasta *smart* (Szołtysek, 2015, s. 7–14), stwarza jakościowo nowe środowisko życia człowieka. O miastach napisałem już wiele i za każdym razem zastanawiam się nad tym, co wyeksponować jako ich najistotniejsze cechy opisujące. Inaczej postrzegałem je w „Logistyce miasta” (Szołtysek, 2016), a inaczej w „Miasta dla pieszych. Idea czy rzeczywistość” (Szołtysek, Brdulak, Kauf, 2016).

Na potrzeby tych rozważań chyba podkreśliłbym przede wszystkim społeczny charakter miasta, który poprzez wybory¹⁰ oparte na dobrowolności tworzy człowiekowi środowisko jego życia, wmontowując go w skomplikowany układ socjalny i przestrzenny. Układ przestrzenny, w rozumieniu fizycznego wymiaru miasta, wydaje mi się mniej istotny, szczególnie w kontekście tego, że ewentualne niedostatki świata realnego mogą być rekompensowane w obszarze wirtualnym i poszerzonym. Uzyskujemy zatem dostęp do nowych możliwości poprawy tych aspektów funkcjonowania miasta, o których kiedyś jedynie mogliśmy marzyć, zaś efekty, możliwe do uzyskania współcześnie, kiedyś byłyby niemożliwe do osiągnięcia, lub wymagałyby istotnych nakładów, stawiając pod wątpliwość racjonalność takiej decyzji. Kładąc nacisk na aspekty społeczne istnienia miast trzeba mieć pełną świadomość tego, że tak długo, jak długo człowiek w tym układzie funkcjonuje uzyskując przewagę emocji pozytywnych nad negatywnymi, tak długo będzie on w tym mieście przebywał, a miasto będzie uzyskiwało szanse na rozwój. Ta myśl krąży zatem wokół szeroko rozumianego i niejednorodnie definiowanego zjawiska, jakim jest jakość życia. Miasto jest odwiecznym projektem zmierzającym do szczęścia — to myśl przewodnia jednego z rozdziałów książki zatytułowanej „Miasto szczęśliwe” Charlesa Montgomery’ego (Montgomery, 2015), z którą w pełni się identyfikuję. Tę myśl nieco przeciągnę w kierunku zagrożenia, jakie dla miasta w wielu jego wymiarach (nie tylko rozwojowym) stwarza każda decyzja o opuszczeniu go przez ludzi. Decyzja o opuszczeniu miasta w dużym zakresie polega na umiejętności danej osoby do psychicznego zerwania

więzi, które w tym mieście budowała, mimo że niekiedy te więzi mogą być z powodzeniem podtrzymywane na odległość. Gdy taką decyzję łatwiej podjąć, wówczas impuls ją wywołujący może być znacznie słabszy.

Długi czas sądzono, że takim osłabiaczem jest wzrost mobilności ludzi. Gdy łatwiej przemieszczamy się, szybciej możemy podjąć decyzję o zmianie miejsca zamieszkania. Mobilność związana jest ponadto nie tylko z wymiarem przestrzennym w aspekcie zdolności pokonywania przestrzeni (ruchliwości), ale również z gotowością zmiany formy i zakresu zatrudnienia, jak również zamieszkania w środowisku społecznym czy przyrodniczym znacznie odbiegającym od dotychczasowych warunków¹¹. Często przywoływany w tych rozważaniach A. Toffler zauważa, że *przywiązanie odchodzi od struktur społecznych opartych na miejscu (miasto, stan, kraj, sąsiedztwo) do takich, które same przez się są ruchome, płynne i często z praktycznych względów nie mają własnego miejsca (korporacje, zawód, przyjaźnie itd.)* (Toffler, 1970, s. 121). To prawda, ludzie są coraz mniej sentymentalnie związani z miejscem, a nawet jeśli sentymenty są podstawą wyboru miasta jako miejsca zamieszkania, to ten fakt jest niewystarczająco silnym motywatorem, by mieszkać w miejscu, które nie zapewnia satysfakcji, mierzonej jakością życia jednostki. Są jednak inne czynniki, które mogą cementować związki jednostki z miastem. A. Toffler pisał: *przywiązanie zdaje się być związane z czasem trwania kontaktu. Będąc wyposażeni w uwarunkowany kulturowo zbiór przypuszczeń co do czasu trwania stosunków, nauczyliśmy się angażować emocjonalnie w te, które wydają się „stałe” lub względnie długotrwałe, i możliwie maksymalnie unikać emocji w przypadku kontaktów krótkotrwałych. (...) Tak więc spadek przywiązania do miejsca nie jest rezultatem ruchliwości samej przez się, ale jednego z elementów towarzyszących ruchliwości — krótszego okresu trwania kontaktów z miejscem. (...) Skrócenie kontaktów ludzkich z miejscem dokładnie pokrywa się ze skróceniem kontaktów z rzeczami. W obu przypadkach jednostka musi coraz szybciej nawiązywać i zrywać swoje związki. W obu przypadkach wzrasta stopień przejściowości* (Toffler 1970, s. 121–122).

Dalszą konsekwencją przyjętego przeze mnie oglądu miasta jest tzw. sieciowanie ludzi. Określenie to, nie przez wszystkich dobrze przyjmowane, oznacza tworzenie przez ludzi pewnych związków międzyludzkich, z większym lub mniejszym zaangażowaniem emocjonalnym, służących różnym celom. Dokonują się one w mieście — zarówno w jego przestrzeni fizycznej, jak też wirtualnej. Na przykład kontakty z miejscem (będącym konkretną lokalizacją w mieście) oraz kontakty z ludźmi — to aspekty decydujące o tym, czy osoba w mieście pozostanie, czy też jej więź z miastem ulegnie osłabieniu w takim stopniu, że decyzja o opuszczeniu miasta będzie kwestią chwili, małego namysłu. W tym kontekście mia-

sto stanowi przestrzeń spotkania i jako takie musi być tak kształtowane, aby tworzyło możliwości nawiązywania różnorodnych w formie i treści relacji. Jednak — a tak wynika z obserwacji miejskiej rzeczywistości — *człowiek w mieście staje się coraz bardziej anonimowy, ale również osamotniony. Miasta rozrastają się, tworząc aglomerację, konurbację, przekształcając się w megalopolis. Jakość życia w takiej przestrzeni uzależniona jest m.in. od dobrostanu, jaki tworzą relacje międzyludzkie. Miasto przyjazne to miasto, które zapewnia możliwość budowania takich relacji* (Szołtysek, Brdulak, Kauf, 2016, s. 147). Wspomniana tu kilkukrotnie rozszerzona rzeczywistość oraz sfera wirtualna poszerzają możliwości miasta, w jakimś zakresie zmniejszając tę samotność, którą współcześnie mieszkańcy miast odczuwają jako dolegliwość¹². Przejawem miejskości jest spotkanie. Ono zaczyna, towarzyszy procesowi tworzenia i konstytuuje miejskość. Pisałem obszernie o tym w przywołanej już tu książce pt.: „Miasta dla pieszych. Idea czy rzeczywistość”. Bez spotkań miasto jest możliwe, ale pewnie ułomne (Calvino, 2002, s. 41)¹³. Stroniąc od spotkań, dążymy do nich — taki paradoks objawia się coraz częściej w miastach, szczególnie gdy popatrzymy na seniorów, coraz liczniejszą grupę mieszkańców miast. Grupę, dla której miasto nie poszerza się tak bardzo jak dla młodszych — dla nich przestrzeń wirtualna i poszerzona praktycznie nie istnieje, gdyż dotyka ich wykluczenie cyfrowe. *Jednocześnie życie każdej osoby jest niekończącym się cyklem spotkań — gdy ich zaczyna brakować, następują w ludziach niepokojące zmiany (w charakterze, sposobie postrzegania otoczenia itd.). Spotkanie to również dialog — „dialog jest niemożliwy, jeśli każdy nie wychodzi od swojej tożsamości”* (Papież Franciszek, 2016). *Tożsamość zawiera naszą charakterystykę — osobowość, fizyczność, pamięć. Dyskryminacja przekreśla szanse na dialog* (Szołtysek, Brdulak, Kauf, 2016, s. 147).

Spotkanie to szansa na coś więcej — na dialog. *Gdy spojrzymy na spotkanie jako pewien proces mentalny, to zauważymy zapewne, że zazwyczaj składa się on z kilku etapów (faz). Jeżeli dojdzie do dialogu, to w pierwszym etapie przechodzimy przez proces słuchania, często z przekonaniem, że i tak nic nowego nie usłyszymy* (Szołtysek, Brdulak, Kauf, 2016, s. 69). Gdy jednak usłyszymy, wówczas jesteśmy w stanie stworzyć nową wartość dla każdej ze stron dialogu. Ten dialog młodsze pokolenia prowadzą często w świecie wirtualnym, ale w nim najważniejsze jest uzyskanie wymiernego efektu — może być on w sferze niematerialnej, jak i materialnej. Miasto jest akceleratorem takich sytuacji, a wyposażane w coraz liczniejsze urządzenia i aplikacje, staje się doskonałą platformą spotkań i dialogu. Dlatego uważam, że (niejako ideologicznie) miasto jest doskonałym poligonem dla realizacji idei ekonomii współdzielenia.

Współdzielenie w mieście i logistyka miasta

Zarówno logistyka, jak i logistyka miasta są w krajowej literaturze przedmiotu prezentowane w niespójny sposób, często nielogiczny, gdyż nie uwzględniający paradygmatu logistyki. Dla precyzji wypowiedzi warto zatem przypomnieć, że logistyka to kształtowanie (w drodze zarządzania logistycznego) przepływów materialnych i informacyjnych w celu osiągnięcia dostępności (do dóbr materialnych lub miejsc) na ustalonych zasadach i priorytetach działań (Szołtysek, 2015a, s. 71). Tak rozumiana logistyka ma również zastosowanie w miastach — jej odmiana w takim obszarze nosi nazwę logistyki miasta. Logistyka miasta może być rozumiana jako *ogół procesów kształtowania/kreowania przepływów osób, dóbr materialnych 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* (Szołtysek, 2009, s. 59). Przytoczone definicje wskazują na zakres stosowania logistyki — odnosi się on do istniejących lub projektowanych przyszłych przepływów zarówno osób, jak i ładunków w obszarach miejskich. Istnieje szereg pomysłów racjonalizowania owych przemieszczeń, jak również optymalizowania ich biorąc pod uwagę rozmaite kryteria. O ile racjonalizacja przepływów jest już doskonale opisana, o tyle kwestie przyszłych przepływów pozwalają spojrzeć logistkom na miasto w nieco odmiennie od dotychczas stosowanej perspektywie. Chodzi mianowicie nie tylko o to, jak owe przepływy realizować, lecz również, w oparciu o jaką infrastrukturę, a tę możemy dowolnie (w ramach możliwości i rozsądku) kształtować. I tu otwiera się przed logistyką miasta stosunkowo szeroki wachlarz możliwości. Jaka istnieje zatem zależność (bądź jaki jest dostrzegalny związek) między współdzieleniem a logistyką miasta?

Odpowiedź na to pytanie można rozpocząć od zidentyfikowania obszarów, w których takie współdzielenie jest (lub może być) realizowane. Próba wskazania tych obszarów została zaprezentowana w tabeli 1.

Zawarte w tabeli 1 przykłady działań w obszarze ekonomii współdzielenia zostały przeze mnie dopisane do wydzielonych najistotniejszych obszarów zastosowania współczesnej logistyki miasta. Moim zadaniem nie jest tu opisywanie tego, jak logistyka w tych obszarach funkcjonuje, z jakich narzędzi korzysta i do jakich koncepcji odwołuje się — temu poświęciłem książkę pt.: „Logistyka miasta” (Szołtysek, 2016). W tabeli 1 wskazałem jedynie, jakie mogą być (jaki istnieją obecnie) programy (pomysły, koncepcje) i w jakim zakresie — bezpośrednim, czy pośrednim — mogą wpływać na kształtowanie decyzji za-

ządzających w zakresie zarządzania logistycznego logistyką miasta.

Bez wątplenia przedstawione tu przykłady sprzyjają wyższemu poziomowi zaspokajania potrzeb ludzi — często w obszarze miasta i w związku z funkcjami miasta. To sprzyja wyższej ocenie jakości życia w mieście, może przekładać ocenę tejże jakości na ogólną ocenę miasta. Ponadto usprawniają procesy leżące u podstaw problemów z płynnością przemieszczeń zarówno osób, jak i ładunków w miastach. W pierwszej grupie sprzyjają zwiększeniu wykorzystania zdolności przewozowej pojazdów — szczególnie prywatnych samochodów osobowych. Zmierzają do racjonalizowania mobilności zarówno w aspekcie celowościowym, jak i realizacyjnym. Pośrednio przyczyniają się do zmian zachowań komunikacyjnych, w których upatrują największy potencjał racjonalizujący mobilność. Promują (poprzez umożliwienie skorzystania, jak również tworzenie swoistej mody) proekologiczne i prozdrowotne sposoby przemieszczania się i spędzania czasu w mieście. Znaczna część projektów doprowadza do spotykania się z innymi ludźmi, co w pewnym stopniu spełnia te same funkcje, jakie stawiamy (wciąż w niedostatecznej ilości) funkcjonującym przestrzeniom publicznym. Zwiększanie spójności społecznej ma znaczenie dla każdego miasta nie tylko w aspekcie jego szans rozwojowych, ale też, o czym szeroko dyskutuje się współcześnie, w aspekcie innowacyjności. Nawiasem mówiąc, przedsięwzięcia z zakresu ekonomii współdzielenia również mają duży ładunek innowacyjności i charakteryzują się unikalnymi modelami biznesu.

Wreszcie w obszarze zaopatrzenia miast oraz przemieszczeń ładunków, zauważamy szeroki zakres działań włączających mieszkańców do procesów dostaw ładunków, szczególnie w ostatnim ich etapie. To prowadzi do ciekawych rozwiązań problemów określanych mianem „ostatniej mili”. Wspominałem uprzednio, że działalność współdzielenia to pomysły kreowane i wdrażane oddolnie, jak i przejaw inicjatywy ludzi — grupy ludzi — zainteresowanych (często bez kontekstu materialnego) działaniem zmierzającym do realizowania/współtworzenia i współkonsumowania dóbr/usług z pożytkiem dla obu stron — podaży i popytu. Często podaż i popyt są na tyle dynamiczne, że w trakcie świadczenia wzajemnych usług strona podażowa konsumuje to, co strona popytowa, odwzajemniając się, oferuje. Stąd modele biznesu są tu unikatowe i ich wykonycypowanie wymaga zarówno dużej dozy wyobraźni, a czasami również odwagi. Tworzenie atmosfery innowacyjności w mieście takim inicjatywom sprzyja. Miasto innowacyjne to często miasto znajdujące się na drodze do stanu określanego *smart city*. Takie miasto zaś musi umożliwiać łatwy dostęp do Internetu oraz być wyposażone w technologie informacyjne i komunikacyjne, infrastrukturę oraz kapitał kreatywny, które tworzą przestrzeń koncepcyjną *smart city* (Szołtysek, 2015b, s. 14). Zatem miasto mo-

Tabela 1

Współdzielenie w mieście (programy, koncepcje, pomysły) a logistyka miasta

Obszar logistyki miasta	Wpływ na decyzje logistyczne w ramach logistyki miasta	Program/koncepcja/pomysł	Uwagi — przykładowe nazwy serwisów
Przemieszczenia osób/ kształtowanie mobilności	BEZPOŚREDNI	programy współdzielenia miejsc w pojazdach — <i>car pooling</i> ; aplikacje mobilne, dzięki którym każdy może być taksówkarzem w swoim mieście i zarabiać pieniądze; flota samochodów do publicznego użytku — <i>car sharing</i> ; wynajem naszych samochodów pozostawionych na lotnisku, opuszczając miejsce na dłużej; program dzielenia się kosztami taksówki; wypożyczanie rowerów w mieście; serwis ułatwiający znalezienie taniego miejsca parkingowego, udostępnianie własnego miejsca, gdy jest niezajęte, i zarabianie na tym	BlaBlaCar, Car2Go; Zipcar; GoGet, taxi2 Uber, Lyft, flightcar, Venturillo; Next Bike; iParkomat
	POŚREDNI	wynajmowanie samochodów kempingowych; serwis wynajmowania własnego mieszkania innym osobom na krótki czas; serwis udostępniania kanapy we własnym domu podróżującym	Zilok; Airbnb; Couchsurfing
Przemieszczenia ładunków	BEZPOŚREDNI	programy tzw. logistyki społecznej — dostarczanie przesyłek po drodze do domu, dostarczanie towarów ze sklepów internetowych własnymi pojazdami lub przy okazji; portal ekstremalnie szybkich paczek — można zarabiać przewożąc paczki (przesyłki) niejako przy okazji przejazdu na jakiejś trasie	social logistics; JadeZabiore
Kształtowanie przestrzeni miasta/kreowanie spotkań	POŚREDNI	wypożyczanie luksusowych torebek; wymiana zabawek dla dzieci; sieć kawiarni, która w zamian za książki oferuje darmową kawę; serwis, w którym użytkownicy nawzajem opiekują się swoimi zwierzętami, np. podczas urlopu; serwis do wspólnego gotowania potraw; społeczność i platforma internetowa, dzięki której można wynająć szefa kuchni, by przygotował posiłki u nas w domu; forma wypełnienia wolnego czasu przy jednoczesnym rozwijaniu talentów i poszerzaniu wiedzy. Wszystko to dzieje się na zasadzie barterowej — nie płaci się gotówką tylko wymienia umiejętność na umiejętność, a ludzie umawiają się ze sobą na portalach społecznościowych	bag4rent; planetazabawy.pl; green coffee; DogVacay; Cookisto; UlalaChef; SkillTrade
Zwiększające aktywność ludzi		serwis internetowy służący do wymiany dobrami i usługami; platformy crowdsourcingowe, gdzie każdy może przez Internet współfinansować jakiś projekt; tanie pożyczki finansowe polegające na łączeniu ludzi, którzy potrzebują pieniędzy, z tymi, którzy je mają; zamawianie fachowców, gdy potrzebna jest naprawa w domu	wymiennik.org; Kickstarter; Indiegogo; PolakPotrafi; Finansowo.pl; Sir Local

Źródło: opracowanie własne.

że być środowiskiem sprzyjającym tworzeniu, wdrażaniu i realizowaniu pomysłów powstających w ramach koncepcji ekonomii współdzielenia, a gdy zostaną przez nie spełnione odpowiednie warunki, wówczas może być akceleratorem takich pomysłów. Na koniec tych rozważań formułuję pewną tezę — miasto zwiększa swój potencjał konkurencyjny, gdy tworzy warunki do realizowania pomysłów z obszaru ekonomii współdzielenia.

Zakończenie

Ogólny ogląd ekonomii współdzielenia, nazywanej niekiedy „ekonomią w sam raz”, to konstatacja (być może zbyt uproszczona), że mamy do czynienia z ekonomią i konsumpcją ludzi niewygodzonych. Gdy jesteśmy w stanie tworzyć oferty, gdzie współdzielenie ma wartość najwyższą, bo jest przejawem pewnego manifestowania postaw życiowych, które współcześnie studenci próbowaliby umiejscowić gdzieś powyżej połowy hierarchii potrzeb Masłowa. Oznacza to, że znajdujemy środowisko ludzi do nas

podobnych — o podobnych poglądach, potrzebach i ocenie sposobu i stopnia zaspokojenia tych potrzeb. Zapewne też mamy do czynienia z ludźmi, którzy nie stronią od towarzystwa innych osób, a wręcz przeciwnie — tęsknią do wspólnot. Takie możliwości stwarzają miasta. Do tego zapewne trzeba pokonać pewne obawy, podejrzenia czy strach, nieufność, a tego również możemy uczyć się w miastach — przede wszystkim w przestrzeniach publicznych. Niektórzy specjaliści wskazują na to, że bodźcem do rozwoju idei ekonomii współdzielenia jest niepewność jutra i coraz mniejsze poczucie bezpieczeństwa, jakie współcześnie odczuwamy w pracy — stąd powstanie prekariatu. Gospodarka współdzielenia pozwala nie tyle na zmniejszenie niepewności, ale na większą elastyczność działania z jednej strony, a z drugiej przenosi część ryzyka na wykonawców usług czy produktów. Działania te zatem nie są odpowiedzią na rozczarowanie ludzi, związane z pracą niedającą gwarancji stabilności, lecz naturalnym etapem rozwoju gospodarczego. Dlatego miasta powinny tę okazję wykorzystać tak szybko, jak mogą, gdyż w niej mieści się duży potencjał służący ich rozwojowi.

Przypisy

¹ Powszechny stosunek najmu w kwestiach zamieszkania, pozwalający na dużą elastyczność w podejmowaniu decyzji relokacyjnych, istnienie i akceptowanie tzw. *hot desks* w pracy, polegający na dużej intensywności wykorzystania stanowisk pracy (w szczególności biurowej — wspólne biurka bez zamykanych szuflad, komputery itp.) jest trudne do zrozumienia i wdrożenia w Polsce — moje doświadczenia w tym zakresie wskazują, że pracownicy średniego i starszego pokolenia nie akceptują sytuacji, w której nie mają „własnych” narzędzi pracy, narzędzia służbowe często traktują jak „swoje” i niechętnie zgadzają się na ich współdzielenie.

² Wszelchstronnie te kwestie opisuje B. Puchalska.

³ Została ona dokonana ustawą z dnia 29 grudnia 1989 r. o zmianie Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, która weszła w życie z dniem 31 grudnia 1989 roku. Art. 7 stanowił, że Rzeczpospolita chroni własność (i prawo dziedziczenia) oraz poręcza całkowitą ochronę własności osobistej. Wyrazem norm konstytucyjnych stało się w tym okresie zniesienie zasady jedności własności państwowej stanowiącej odbicie uprzednio panującej ideologii, według której socjalistyczna własność ogólnonarodowa (państwowa) przysługiwała niepodzielnie Państwu.

⁴ Prawo własności w aspekcie uniwersalnym odnajduje swój wyraz w art. 20 Konstytucji, który nadaje własności prywatnej i wolności działalności gospodarczej rangę podstaw społecznej gospodarki rynkowej, na których opiera się ustroj gospodarczy państwa, a art. 21 rozwija jego treść, zaliczając ochronę własności do podstawowych zasad ustrojowych. Tym samym z własności prywatnej ustrojodawca uczynił podstawową formę własności, stanowiącą jeden z trzech filarów społecznej gospodarki rynkowej.

⁵ Mieszkania, mebli (czy innego wyposażenia), urządzeń produkcyjnych itp., ale również towarzystwo celebrytów, żonę czy nawet pielgrzyma.

⁶ Nie tylko w tym aspekcie upodobniamy się do społeczeństw zachodnich.

⁷ Ekonomia współdzielenia oraz jej założenia koncepcyjne są stosunkowo dobrze opisane w literaturze przedmiotu tak krajowej, jak i zagranicznej.

⁸ Współdzielenie w rozumieniu Felsona i Spaetha obejmowało również czynności, takie jak wspólne wyjście do kina, zjedzenie posiłku czy nawet rozmowę telefoniczną.

⁹ Nadać innego wymiaru rzeczywistości pozwalają dwie technologie — *augmented reality* oraz *virtual reality*. Pierwsza z nich „poszerza” rzeczywistość, wzbogacając ją o dodatkowe elementy. Wykorzystuje obraz z kamery, na który nałożona jest generowana w czasie rzeczywistym grafika 3D. Druga z wymienionych technologii przenosi nas do wirtualnego świata, w całości wykreowanego przez komputer. Umożliwiają to specjalne gogle wykorzystywane do zatopienia się w wirtualnej rzeczywistości.

¹⁰ W zakresie miejsca, czasu, osób towarzyszących decydentowi, potencjału osobistego i społecznego oraz innych okoliczności, które bierze się pod uwagę wybierając konkretne miejsce do życia.

¹¹ Występujące obecnie zagrożenia, jak również utrwalane w niektórych społecznościach negatywne poglądy na temat zagrożeń pochodzących od osób z innych krajów, wyznawców innych religii itp., formułowane w kontekście zagrożeń terrorystycznych, zmniejszają tak postrzeganą mobilność. Jest to w kontekście badań nad współczesnością zjawiskiem nasilającym się w kilku ostatnich latach.

¹¹ Owa samotność często też jest wyborem (bardziej lub mniej świadomym) wynikającym z zamieniania kontaktów w świecie realnym kontaktami w świecie wirtualnym.

¹² Italo Calvino w relacji Marco Polo tak opisuje pewne miasto: „W wielkim mieście Chloe przechodnie na ulicach nie znajdują się. Patrząc na siebie, wyobrażają sobie tysiące spraw, spotkania, jakie mogłyby się między nimi zdarzyć, rozmowy, niespodzianki, pieszczoty, ugryzienia. Ale nikt nikomu się nie kłania, spojrzania krzyżują się na sekundę i zaraz przed sobą uciekają, szukają innych spojrzeń, nie zatrzymują się”.

Bibliografia

- Botsman, R., Rogers, R. (2010). Współkonsumpcja: Zipcar był tylko początkiem. *Harvard Business Review Polska*, (93).
- Calvino, I. (2002). *Niewidzialne miasta*. Warszawa: WAB.
- Gansky, L. (2010). *The Mesh. Why the Future of Business is Sharing*. London: Portfolio/Penguin.
- Felson, M., Spaeth, J. (1978). Community Structure and Collaborative Consumption: A routine activity approach. *American Behavioral Scientist*, 21 (March–April).
- Havas Worldwide — Report Prosumer (2015). *Nowy typ konsumentów i gospodarka oparta na współdzieleniu* (www.prosumer-report.com).
- Kaźmierczyk, A., Michałowska, K. (2014). *Ewolucja prawa własności w okresie transformacji gospodarczych przełomu XX i XXI wieku*. Wrocław: Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu Nr 362, red. nauk. T. Kocowski, K. Marak.
- Krajewski, M. (2011). Miasto. Na tropach tego, co niewidzialne. *Przegląd Socjologiczny*, LX (2–3), 112.
- Michnikowska, A., (2011). Obywatel jako posiadacz. *Tygodnik Powszechny*, (24).
- Montgomery, Ch. (2015). *Miasto szczęśliwe. Jak zmieniać nasze życie, zmieniając nasze miasta*. Kraków: Wysoki Zamek.
- Papież Franciszek, Przemówienie podczas spotkania z Władzami RP na Wawelu 27.07.2016.
- Pędziwiatr, J. (2014). Rozszerzona i wirtualna rzeczywistość oraz inne nowości dla skutecznego marketingu eventowego. W: A. Grzegorzczak, J. Majewski, S. Wróblewski (red.), *Innowacje w przemyśle spotkań*. Warszawa: Wyższa Szkoła Promocji.
- Puchalska, B. (1999). Structuring of Identities in Relation to Material Possessions in Poland of the 1990s: Issues of Policy, Culture, and Individual Life-Worlds. *Journal of Law and Society*, 26(4), December.
- Szołtysek, J. (2009). *Podstawy logistyki miejskiej* (wyd. II). Katowice: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach.
- Szołtysek, J. (2015). Uwarunkowania pomysłu „smart city”. *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, (7).
- Szołtysek, J. (2015a). Prynypium logistyki. *Logistyka*, (1).
- Szołtysek, J. (2015b). Uwarunkowania pomysłu smart city, *Gospodarka Materialowa i Logistyka* (2).
- Szołtysek, J. (2016). *Logistyka miasta*. Warszawa: PWE.
- Szołtysek, J., Brdulak, H., Kauf, S. (2016). *Miasta dla pieszych. Idea czy rzeczywistość*. Warszawa: Texter.
- Toffler, A. (1970). *Szok przyszłości*. Warszawa: PIW.
- Zgieb, Ł. (2014). Sharing Economy jako ekonomia przyszłości. *Mysł Ekonomiczna i Polityczna*, 47(4).

PWE poleca



W książce zostały przedstawione metody analizy strategicznej – najbardziej znane i najczęściej stosowane w praktyce zarządzania przedsiębiorstwami. Wykorzystanie tych metod pozwala ocenić rynkowe szanse przedsiębiorstwa oraz uniknąć często popełnianych błędów. Dzięki temu można zarówno ograniczyć ryzyko nietrafionych decyzji, jak i odnieść sukces na coraz silniej konkurencyjnych rynkach. Omówione metody służą do analizy makrootoczenia, otoczenia konkurencyjnego, a także sytuacji wewnętrznej przedsiębiorstwa. Autorki szczegółowo przedstawiły analizę SWOT, umożliwiającą zbadanie wnętrza przedsiębiorstwa i jego otoczenia konkurencyjnego.

Książkę wzbogacają liczne przykłady zastosowania prezentowanych metod w praktyce oraz zestawy ćwiczeń uczące samodzielnego ich stosowania.

Książka jest przeznaczona dla studentów kierunków ekonomicznych w wyższych uczelniach różnych typów, uczestników kursów i szkoleń doskonalących umiejętności menedżerskie, a także obecnych i przyszłych menedżerów.

www.pwe.com.pl