

Jacek Szoltysek

E-mail: jacek.szoltysek@ue.katowice.pl; nr ORCID: 0000-0003-3266-0241
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Wydział Zarządzania

Rafał Otręba

E-mail: rafal.otreba@ue.katowice.pl; nr ORCID: 0000-0001-9921-1294
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Wydział Zarządzania

Gospodarka współdzielenia w dyskursie logistycznym

Sharing economy in logistics discourse

Artykuł porusza kwestie wpływu gospodarki współdzielenia na rozwój dyskursu logistycznego. Zmiana podejścia ludzi do kwestii posiadania oraz dążenie do przebywania we wspólnotach zrodziło koncepcję współdzielenia. Przedstawione rozwiązania, warunkowane przede wszystkim rozwojem technologicznym współczesnego świata, wymagają redefinicji struktur i procesów logistycznych. Z drugiej strony otwierają także dyskurs logistyczny na nowe wyzwania.

Słowa kluczowe:

gospodarka współdzielenia, logistyka, logistyka społeczna.

The article discusses the impact of the sharing economy on the development of logistic discourse. Changing people's attitude to the issue of ownership and striving to stay in communities gave rise to the concept of sharing. The presented solutions, conditioned primarily by the technological development of the modern world, require a redefinition of logistics structures and processes. On the other hand, they also open a logistics discourse on new challenges.

Key words:

sharing economy, logistics, social logistics.

Działalność ludzka a logistyka w falach rozwojowych — identyfikacja związków

W zamyśle tego artykułu autorzy chcieli wprowadzić Czytelników w problematykę związków modnej współcześnie koncepcji funkcjonowania grupowego, jak również uzyskującego coraz większy zasięg i pojeśli pularność zjawiska, znanego pod nazwą gospodarki współdzielenia (ang. *sharing economy*) oraz wskazać wpływ tego zjawiska na logistykę, jeśli takowy jest. Autorom tego artykułu wydaje się oczywiste, że takie zależności występują, bowiem sama logistyka jest w swojej istocie zarządcza, a zatem uzależniona od sposobu myślenia osób, wdrożonych w procesy podejmowania decyzji, jak również ich wdrażania w życie, oraz od ich motywacji i przekonań. Wprowadzając w istotę tych zależności, trudno uciec od takich stwierdzeń, które dla wielu mogą wydać się banałami. S.T. Bębenek we wstępie do wydanej w 1981 roku książki zatytułowanej „Myślenie o przeszłości” napisał: *Tak się składa, że najwięcej wypowiedzianych banałów gromadzi się wokół zagadnień*

najciekawszych i najtrudniejszych do wyjaśnienia. Jest to naturalne i nieuchronne. (...). Banał nie musi się więc rodzić z miernego gatunku wypowiedzianych myśli. Czasem wystarczy wielka ich ilość i powtarzalność (Bębenek 1981, s. 5). Tak też dzieje się z dyskusjami na temat istoty logistyki. Zaspokajanie potrzeb fizycznych i duchowych ludzi od zarania dziejów odbywało się na drodze uzyskiwania dostępności do tych zasobów oraz miejsc, które były w stanie te potrzeby chociaż w minimalnym stopniu zaspokajać. Niezależnie od tego, czy czyniono to indywidualnie, czy też grupowo. Często też owe potrzeby (indywidualne i grupowe) były powiązane, co istotnie zmieniło determinację w zakresie uzyskiwania dostępności, zazwyczaj ją wzmacniając, gdy potrzeby indywidualne były częścią grupowych oraz gdy motywacja duchowa wzmacniała motywację materialną. Wiemy też, że wraz z rozwojem ludzkości rosły umiejętności ludzi w zakresie adaptacji do otoczenia, przeżycia i rozwoju. Rosła też innowacyjność jako zdolność do tworzenia i wdrażania innowacji, która służyła doskonaleniu/usprawnianiu działań, podejmowanych w pełnym zakresie funkcjonowania, ale również ułatwiała te działania, zmniejszając wy-

datki energii na ich realizację. Te stwierdzenia, czy raczej pewien ciąg myślowy, zdają się tak samo oczywiste jak oczywiste było stwierdzenie Arystotelesa, który jako pierwszy prawdopodobnie sformułował podstawowe zasady społecznego oddziaływania i przekonywania i którego zadziwiła prawdziwość tego stwierdzenia, zaskakującego jednocześnie swą banalnością i płytkością (Aronson 1978, s. 27). Problem, na który chcielibyśmy zwrócić uwagę, polega na tym, że mimo niezwyklego postępu zarówno technicznego, jak i technologicznego, człowiek ciągle dla zaspokojenia swoich potrzeb dąży do osiągnięcia dostępności na zasadach coraz bardziej zmienianych, gdyż zarówno technika, jak i technologia stwarzają coraz to nowsze możliwości.

Wybór narracji historycznej dla zaprezentowania wspomnianego rozwoju ludzkości jest niezwykle trudny, szczególnie z uwagi na konieczność zwięzłości wypowiedzi, stąd interesującym wydaje się przyjęcie perspektywy fal rozwojowych, zaproponowanej przez Alвина Tofflera w 1980 roku (rys. 1).

A. Toffler, opisując rozwój cywilizacji, przyrównuje go do następujących po sobie fal.

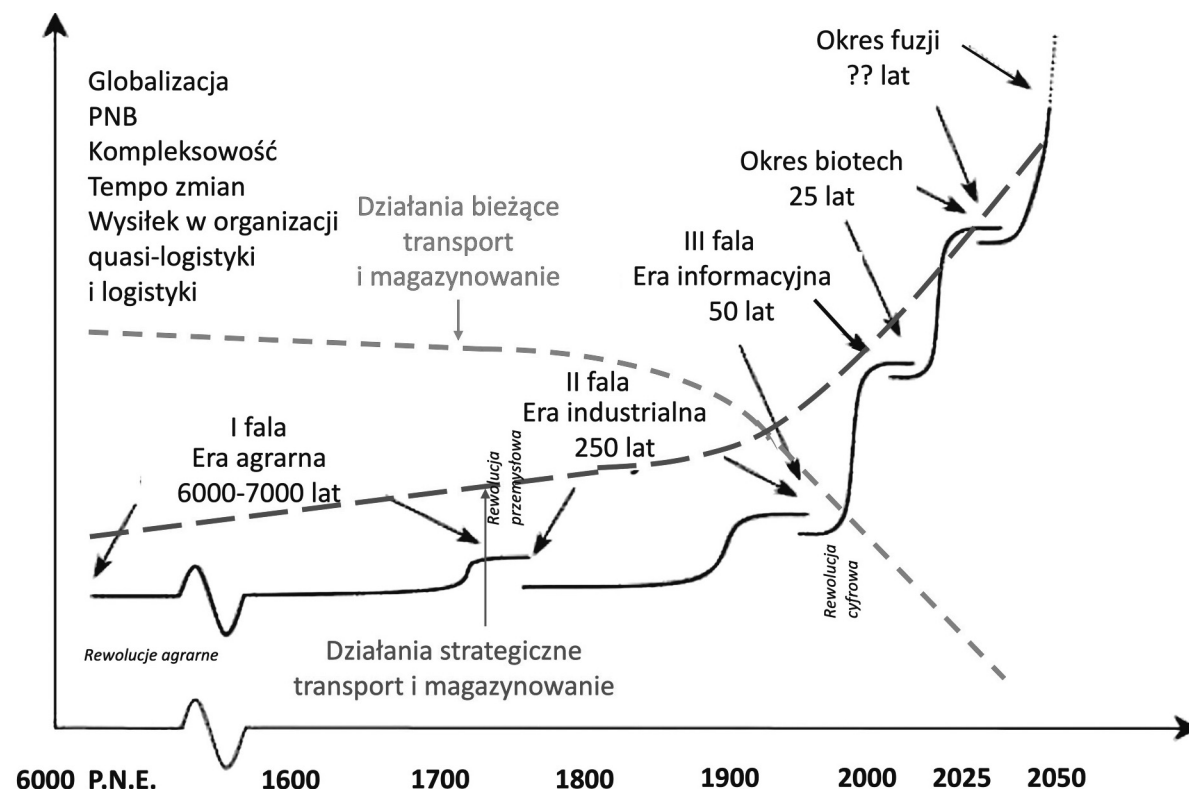
Pierwszej fali przemian, czyli rewolucji agrarnej, potrzeba było tysięcy lat do całkowitego wyczerpania. Druga fala — tworzenie się cywilizacji przemy-

słowej, trwała już tylko trzysta lat (...). Trzecia fala niesie z sobą prawdziwie nowy styl życia, oparty na zróżnicowanych, odnawialnych źródłach energii; na nowych metodach produkcji, przy których większość przemysłowych linii montażowych będzie anachronizmem; na nowym modelu nienuklearnej rodziny. Ten styl życia jest również kształtowany przez nowoczesną instytucję, którą można by nazwać „wioską elektroniczną”, oraz przez radykalnie odmienioną szkołę i nową formę korporacji przyszłości. Wyłaniająca się cywilizacja tworzy nowy kodeks postępowania i przenosi nas daleko poza standaryzację, synchronizację i centralizację; poza koncentrację energii, pieniędzy i władzy (Toffler 1990, s. 44). Nie ulega wątpliwości, że jedna fala zostaje zastąpiona kolejną wskutek dokonujących się (r)ewolucji — najpierw agrarnej, następnie przemysłowej — wreszcie — cyfrowej. Te trzy światy, tak odległe od siebie ideologicznie, do owych (r)ewolucji stopniowo dojrzewały. Ideologia (zwana przez A. Tofflera „super ideologią”) była potrzebna do wyjaśniania rzeczywistości, a także do uzasadniania własnego istnienia.

Kwestie ideologii u tego futurologa odgrywają niezwykle istotną rolę, będąc w pewnym sensie jedną z sił napędowych zmieniających rzeczywistość. Jed-

Rysunek 1

Fale rozwojowe ludzkości a stopień złożoności decyzyjno-realizacyjnych w działaniach operacyjnych (bieżących) i strategicznych związanych z ogólnie rozumianą logistyką



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem rysunku: <https://www.slideshare.net/senkus/w-wiecie-ebiznesu> (dostęp 12.12.2018).

nak do (r)ewolucji doprowadza nie czysta ideologia, ale raczej powstające dzięki wysiłkom intelektualnym ludzi (r)ewolucje naukowe, techniczne, czy po prostu „praktyczne” (jak na przykład standaryzacja miar odległości, czy też czasu¹). Często takimi siłami tworzącymi (r)ewolucję były w przeszłości skutki nieracjonalnej gospodarki, powodujące wyczerpywanie się zasobów, a zatem wywołujące konieczność gwałtownego poszukiwania „wariantów zastępczych” bądź „ratunkowych”². Wśród takich sił wymienia się też „upowszechnienie oświaty, poprawę dróg i transportu” oraz ich zbieg w czasie — to one systemowo dokonały „przerwania tam, które powstrzymywały zmiany” (patrz Toffler 1990, s. 191).

Czy możemy zakładać, że procesy transportowe, magazynowe i inne, składające się na koncepcję logistyki, nie miały znaczenia w przeszłości, na przykład w fazie agrarnej? Zapewne tak zakładać nie możemy, gdyż byłoby to nadmiernie zuchwałe i nieuzasadnione. Powstanie miast, funkcjonowanie rynków wymiany towarów, wreszcie — prowadzenie wojen, to wszystko związane było z alokacją zasobów, podporządkowaną potrzebom chwili (a może też dłuższej perspektywy czasowej?), zainicjowanej pobudkami ideologicznymi uzasadnionymi. Podobnie ma się rzecz z podróżowaniem, czy szerzej — mobilnością. Wraz ze zmianą postrzegania czasu, umiejętnościami jego gromadzenia, wymiany i wykorzystywania (mowa tu o czasie społecznym, nie zaś przyrodniczym) zmianie ulega praktyczna możliwość podróżowania, rosną zasięgi geograficzne, rozwija się czas zegarowy, niezbędny do rozwoju społeczeństw przemysłowych (Urry 2009, s. 153) oraz do funkcjonowania społeczeństwa, szczególnie w warstwach bogatych, bądź później — w obszarze transportu i gospodarowania. Zatem we wszystkich okresach fal rozwojowych mobilność, aczkolwiek w różnych rozmiarach oraz możliwościach jej realizowania, a w ślad za nią, traktowana jako skutek tych wysiłków dostępność, była powszechnym składnikiem procesów społecznych, chociaż realizacyjnie wymagała wielu wysiłków, często ograniczając zasięg zarówno dostępności, jak i mobilności. Wydaje się również, że to dzięki dostępności w dużej mierze możliwy był rozwój zarówno materialny, jak i duchowy. Mobilność, będąca kanwą znacznej części tych rozważań, w powiązaniu z dostępnością, może charakteryzować działalność logistyczną. Logistyka w krajowej literaturze przedmiotu prezentowana jest w niespójny sposób, często nielogiczny, gdyż nieuwzględniający 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). Można podejrzewać, że w okresie I fali zarówno działania bieżące, związane z transportem i fazami statycznymi przepływów (magazynowaniem bądź postojem — noclegiem itp.) przy-

sparzały znacznie poważniejszych problemów, niż to miało w fazie II fali. Nakłady energii na ten wymiar mobilności były zdecydowanie większe, chociaż nie tak wielkie, jak na działania o charakterze strategicznym. Te drugie z czasem stawały się trudniejsze, gdyż umiejętność przewidywania przyszłości z czasem zmniejszała się wskutek nagłych i niespodziewanych zmian w otoczeniu. To, co możemy zaobserwować współcześnie i w perspektywie oceny zdarzeń przeszłych, to prawdopodobnie zmniejszanie się stopnia skomplikowania i nieprzewidywalności w zakresie realizacji mobilności na poziomie operacyjnym, natomiast zdecydowanie rośnie poziom skomplikowania i zarazem istotności planowania strategicznego — nie tylko z powodu szybciej następujących zmian (zdecydowanie przyspieszeniu uległy kolejne fazy rozwojowe, zaprezentowane na rysunku 1 jako potencjalnie następujące po fali III lub jako podfazy fali III). Tak autorzy postrzegają związki między logistyką a wysiłkami ludzi w kolejnych falach rozwojowych.

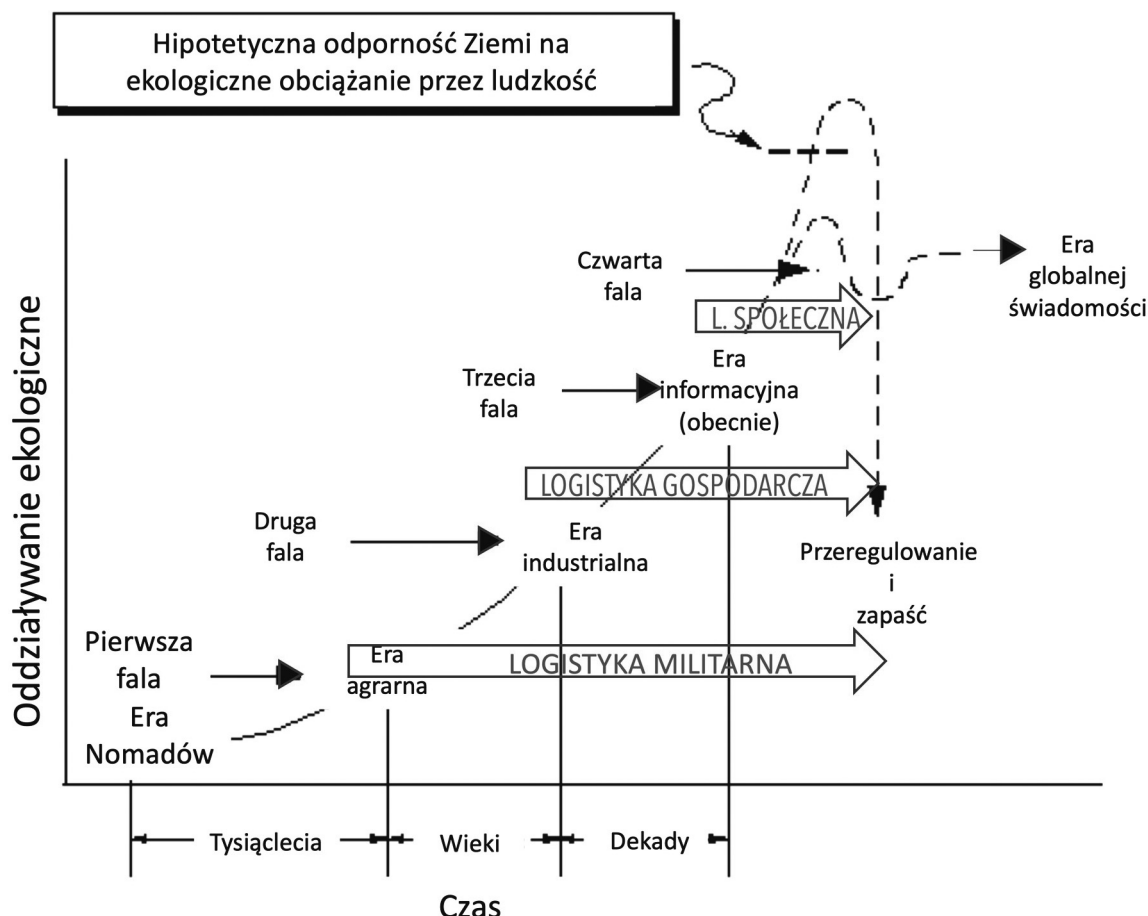
Czy formy i przesłanki działalności ludzkiej zmieniają wymiar logistyki?

Alvin Toffler w swojej książce zauważa, że *trzecia fala niesie bowiem ze sobą rosnące żądania utworzenia zupełnie nowego rodzaju instytucji. I dalej: Korporacji, która będzie odpowiedzialna już nie tylko za dostarczanie zysków lub produkowanie dóbr, ale również za rozwiązywanie niezwykle złożonych problemów ekologicznych, moralnych, politycznych, rasowych, seksualnych i społecznych* (Toffler 2001, s. 507). Zatem zmieniają się formy i przesłanki działalności ludzkiej.

Historia ludzkości to okres zmagania się ludzi z różnymi, zmieniającymi się przeciwnościami, które zazwyczaj [ojawiając się cyklicznie (do momentu ostatecznego rozprawienia się z nimi, bądź nabycia umiejętności skutecznego uodpornienia się na nie), wywoływały reakcje obronne, z czasem zyskujące na skuteczności. Towarzyszące tym zmaganiom działania logistyczne podlegały również doskonaleniu i to z powodu nabywania doświadczenia, jak również rozwoju koncepcji związanych z przejawami działań transportowo-magazynowych w rozmaitych zastosowaniach. Daje się stosunkowo łatwo zauważyć, że rozmaitym działaniom, dążącym do uzyskania dostępności do dóbr lub miejsc, towarzyszyły odmienne motywacje i chęci, często powiązane ze wspomnianymi ideologiami. To, że ideologia nie pozbawia logistyki jej podstawowych cech, nie oznacza, że logistyka jest na ideologie uodporniona (Szołtysek, 2017). Rysunek 2 przedstawia fale rozwojowe ludzkości (trzy znane z koncepcji A. Tofflera i czwartą — będącą propozycją O.W. Markleya) i odpowiadające im logistyki, posiadające wspólne zasady, cel i mechanizmy, różniące się natomiast obszarami stosowania

Rysunek 2

Fale rozwojowe i przyszłość ludzkości w zależności od stopnia oddziaływania na środowisko a wymiary logistyki



Źródło: opracowanie własne na podstawie schematu O.W. Markley'a (Markley 1995).

i sposobami (zakresami i zasadami) ustalania sposobu realizacji dostępności.

Jeżeli zakładać, że logistyka militarna jest najstarszym przejawem logistyki³, to nie ulega wątpliwości, że jej zasadą naczelną było zwiększenie skuteczności prowadzenia działań wojennych. Analiza tekstów źródłowych wskazuje⁴ na co najmniej dwuwymiarowe postrzeganie ludzi w koncepcjach militarnych starożytnych dowódców — jako wojsko (własne i wrogie) i jako ludność cywilną (własną i obcą). Wszystkie grupy traktowane są przedmiotowo i służą realizacji celów militarnych (tu: zdobycie lub obrona terytorium). W decyzjach logistycznych ludzie jako zasób są traktowani na równi z innymi zasobami (broń, żywność). Ta koncepcja nieco humanizuje się, znaczenie zasobów ludzkich we współczesnych doktrynach wojskowych diametralnie zmienia się, nie zmienia się natomiast naczelną zasadą skuteczności. Logistyka militarna, jak należy podejrzewać, będzie istniała do końca cywilizacji ludzkiej.

Logistyka gospodarcza (zwana tu też „cywilną”, często wymieniana pod nazwą „biznesowej”) pojawiła się w dyskursie naukowym w połowie lat sześćdzie-

siątych XX wieku, mimo że jej metody i narzędzia w znacznym stopniu były znane i wykorzystywane już w starożytności. Niemniej można zauważyć, że ten obszar stosowania ma na celu zapewnienie podmiotom funkcjonowania w najniższych możliwych kosztach całkowitych, jakie są do osiągnięcia przy założonym poziomie obsługi klienta, zatem przy świadomie określonym stopniu zaspokojenia potrzeb rynkowych. Znane w tym obszarze są kompromisy kosztowo-usługowe. Zatem z jednej strony — człowiek w organizacji traktowany jest jako pracownik świadomy, ale mający za zadanie posługiwać się odpowiednio instrumentarium logistyki oraz potrafiący nawiązywać współpracę. Ponadto ważne jest uświadomienie sobie swojej roli w organizacji. Człowiek poza organizacją traktowany jest jako nabywca, którego należy właściwie obsłużyć (logistycznie), ale w przypadku, gdy dany klient nie jest a priori zadowolony z oferowanego poziomu obsługi — wówczas system logistyczny takiego klienta nie obsłuży. Zatem klient jest istotny dla systemu logistycznego w logistyce gospodarczej tylko wtedy, gdy umożliwia podmiotowi gospodarczemu generowanie zysku (z tendencją do jego maksymali-

zowania). Warto zauważyć, że w takiej interpretacji uzasadnienie dla bytu logistyki pojawia się w II fali rozwojowej, chociaż można zauważyć „nieświadome” stosowanie tych zasad również w trakcie I fali.

Logistyka społeczna, która pojawia się w III fali rozwoju, traktuje ludzi w odmienny sposób. Tu wewnątrz systemu mamy do czynienia również z osobami, które posługują się we właściwy⁵ sposób instrumentarium logistyki, znają swoje miejsce w organizacji oraz potrafią nawiązywać współpracę. Ponadto muszą oni cechować się odpowiednim stopniem wrażliwości społecznej (Szołtysek, 2015b), kształtującej w odmienny sposób kompetencje menedżerów logistyki (Szołtysek, 2015c; Szołtysek, 2014). Ludzie na zewnątrz systemu (odbiorcy działań logistycznych) są traktowani z empatią jako osoby, których jakość życia jest dla decydentów bardziej istotna, niż nakłady, jakie są wymagane w trakcie realizacji działania, wspieranego logistycznie. Ta logistyka pojawia się jako odpowiedź na nową filozofię społeczeństwa — teorię zbiorowości i złożoności społecznej (DeLanda, 2006).

Zatem w działalności logistycznej, we wszystkich wymienionych obszarach, ludzie są traktowani w inny sposób, a to jest przesłanką dla odmiennego kształtowania wiązek celów zarządzania logistycznego. Dlatego na zadane pytanie autorzy odpowiadają twierdząco — tak, *formy i przesłanki działalności ludzkiej zmieniają wymiar logistyki*. Jednym z dowodów na wspomnianą zmianę jest także koncepcja gospodarki współdzielenia.

Gospodarka współdzielenia a logistyka

Istotę gospodarki współdzielenia zauważył już Arystoteles, który stwierdził, że: *na ogół, z używania można czerpać więcej pożytku niż z posiadania* (Rudawska 2016, s. 181). Wysiłek i motywacja ludzi, które wiążą się z wykorzystaniem zasobów, mają charakter mniej złożony niż kwestia, w jaki sposób można to dobro zdobyć. Konsumpcja dóbr we współczesnym dyskursie naukowym zostaje dodatkowo wzmocniona o ideę spójności społecznej, której jedną ze zmiennych może być tworzenie nowej jakości poprzez dzielnie się dobrami przez obce sobie osoby. Można zgodzić się z poglądami, że popularność współdzielenia jest pochodną zarówno coraz silniejszego nurtu antykonsumpcyjnego⁶, jak również okoliczności ułatwiających owo współdzielenie, a związanych z szybkim dostępem do informacji o zasobach i potencjale podaży-popytów⁷. Takie okoliczności nie pozostają bez wpływu na kształtowanie się nowych rozwiązań logistycznych, czy też wręcz inicjowanie nowych zastosowań logistyki⁸. Gwoli precyzji warto podkreślić, że atrakcyjność praktyczna gospodarki współdzielenia przewyższa jej aspekty teoretyczne. Początków gospo-

darki współdzielenia należy doszukiwać się w pracy Marcusa Felsona i Joe L. Spaetha pt.: „Community Structure and Collaborative Consumption: A routine activity approach”. Po raz pierwszy zostało użyte wyrażenie „konsumpcja kolaboratywna” (Felson, Spaeth 1978, s. 614–624). Opisane przez autorów zjawisko dotyczyło wspólnego nabywania i dystrybucji produktów, np. wspólnych zakupów czy wyjścia do kina. Tu koncepcja jest stosunkowo jasna i wytłumaczalna w kontekście zachowań społecznych. Z punktu widzenia tworzenia teorii niezbędne jest jednak rozpoczęcie od precyzyjnego zdefiniowania zjawiska. Niestety, literatura naukowa związana z gospodarką współdzielenia nie daje jednoznacznych rozstrzygnięć definicyjnych w tym zakresie, stąd w dyskursie pojawiają się takie określenia, jak *gospodarka współpracy, collaborative consumption, peer to peer, mesh economy, access economy*. Można je potraktować jako synonimy bądź pochodne angielskiego pojęcia *sharing economy*. W tym kontekście wypada wspomnieć, że zdaniem autorów tego artykułu, to pojęcie na język polski powinno być tłumaczone jako „gospodarka współdzielenia”, a nie „ekonomia współdzielenia”.

Ponadto wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań sprzyja nie tylko redukcji kosztów, ale również wzrostowi efektywności w ramach dostarczania produktów i usług.

Gospodarka współdzielenia rozumiana szeroko oznacza *system społeczno-gospodarczy zbudowany wokół podziału zasobów ludzkich, materialnych i intelektualnych, który obejmuje wspólną kreację, produkcję, dystrybucję, handel oraz konsumpcję dóbr i usług przez różnych ludzi, a także organizacje* (thepeoplewhoshare.com). System ten składa się z dziesięciu kluczowych elementów, którymi są⁹: (1) ludzie, (2) produkcja, (3) wartość i system wymiany, (4) dystrybucja, (5) planeta, (6) siła, (7) współdzielone prawo, (8) komunikacja, (9) kultura, (10) przyszłość.

Gospodarka współdzielenia zagościła także w rozważaniach teoretyków z zakresu logistyki. Możemy wyszczególnić co najmniej dwa obszary logistyki, które są obiektem zainteresowań w sferze gospodarki współdzielenia, a mianowicie: transport i magazynowanie. Wcześniej przedstawiana III fala rozwoju logistyki poprzez fakt umiejętności nawiązywania współpracy przez ludzi powoduje, że gospodarka współdzielenia doskonale wpisuje się w ideę logistyki społecznej w swym zakresie ideowym.

Najprościej rzecz ujmując, można zobrazować elementy gospodarki współdzielenia wpływające na kształtowanie procesów transportowych i magazynowych. Najczęściej obserwujemy je w praktycznych zastosowaniach w obszarach miejskich. Zaprezentowane w dalszej części artykułu przykłady obrazują potencjał gospodarki współdzielenia, jak również kierunki wspólnych poszukiwań, by lepiej zaspokajać zmienne chwilowe gusta i potrzeby nabywców, jednocześnie usprawniając funkcjonowanie większych

struktur stanowiących otoczenie bliższe i dalsze. Gospodarka współdzielenia w gałęzi transportowej spełnia swoje zadanie głównie w lokalnym zasięgu, ale można znaleźć także przykłady zasięgu regionalnego. Stworzone serwisy pozwalają na przewożenie przedmiotów przez członków społeczności i zależnie od profilu serwisu pozwalają na prowadzenie działalności zarobkowej lub też nie dopuszczają takiej możliwości (np. Nimber, Roadie, Piggybee, Shipster). Serwisy te posiadają własne społeczności, które dostarczają paczki tam, gdzie trzeba. Nadanie takiej paczki jest także zadaniem członków tych społeczności. Twórcy wspomnianych serwisów zadbali o wiarygodność swoich członków poprzez umieszczanie na nich podstawowych informacji o każdym z nich. Te rozwiązania wiążą się także z działalnością zarobkową i znacznymi oszczędnościami pieniędzy na usługach kurierskich; oprócz tego nawiązują się nowe znajomości. Rozwijają się również takie serwisy, jak Instacart czy deliv, w których członkowie społeczności rozwożą zakupy, oraz nowa usługa Uber Rush, która pozwala na dostarczanie prasy, paczki, listu itd. za pomocą kierowców Uber.

Do nurtu transportowego można zaliczyć również serwis Bla Bla cars, którego idea zawiera się w oferowaniu wspólnych przejazdów na zasadzie zwrotu za paliwo. Utworzenie konta na stronie i podanie podstawowych informacji dotyczących osoby oraz samochodu oznacza jednocześnie dołączenie do społeczności serwisu. Każda osoba może zamieścić swoje ogłoszenie z ofertą przewozu, a system reputacji tworzony przez użytkowników pomaga osobom szukającym transportu podjąć decyzje, z której oferty skorzystać. Drugim przykładem jest aplikacja mobilna wase, która jest pewnym rodzajem nawigacji samochodowej. Wartością całej społeczności ją tworzącej jest fakt, że mapy są przez tę społeczność ulepszone. Serwis umożliwia także sprawdzanie cen benzyny, oznaczanie zagrożeń oraz patroli policyjnych w celu ostrzeżenia innych kierowców korzystających z aplikacji. Serwisy oferujących współdzielenie samochodu działają na bardzo podobnej zasadzie — podstawą jest tu zawsze posiadanie samochodu oraz chęć przynależności do społeczności, którą chce się rozwijać.

Społeczności magazynowania powstały dzięki utworzeniu takich serwisów, jak Makespace, Stashbee czy Sharemystorage. Dzięki nim możliwy staje się wynajem miejsca magazynowania u członka społeczności. To kolejny przykład, który pozwala na oszczędności, tym razem w sferze magazynowania. Z możliwości dzielenia się przestrzenią magazynową profity czerpać mogą przede wszystkim małe sklepy, które chcą mieć skład niedaleko siedziby. Omawiana koncepcja pomaga oszczędzić przestrzeń w sklepie i zająć miejsce u osoby, która ma to miejsce niejako w nadmiarze, a dodatkowo chce je spieniężyć. Twórcy serwisów zadbali o to, aby można było przed podjęciem decyzji o skorzystaniu z usługi sprawdzić osobę oferującą usługę magazynowania i warunki, w jakich towar będzie utrzymywany.

Dbalność o zrównoważony rozwój związany jest coraz częściej z dostępem do zieleni miejskiej. Ciekawym zjawiskiem jest na przykład Garden sharing, który oznacza dzielenie się z sąsiadami trawnikami bądź pasami zieleni. To przykład współdzielenia przestrzeni dla tych osób, które nie mają czasu na jej pielęgnację oraz tych, którzy chcieliby posiadać własny ogród. W ten sposób tworzy się sytuację, w której ogrodnik zyskuje przestrzeń do relaksu, a właściciel trawnika w zamian dostaje dobra płynące z uprawy roli — korzyści zyskują więc obie strony. Wspomniana idea także bliska jest rozważaniom na temat III fali logistyki społecznej. Spójrzmy też na inne rozwiązania, które w zamyśle autorów artykułu, poszerzają dyskurs logistyczny o nowe wątki.

Istotnym wyłaniającym się elementem o mocnym wydźwięku społecznym współdzielenia jest gospodarka współ-jedzenia. Idea gospodarki współdzielenia w tym zakresie doskonale wpisuje się w realizację Zrównoważonych Celów Rozwoju do roku 2030 przyjętych przez Rezolucję Zgromadzenia Ogólnego ONZ z 25 września 2015 r. w zakresie zwalczania problemu głodu. Szerokie możliwości zastosowania w branży gastronomicznej wiążą się z pojawieniem współdzielonego cateringu, gotowania czy możliwości dzielenia się obiadem. Jednym z rozwiązań jest korporacja Uber, która tworząc spółkę Uber Eats, zadbała o to, by kierowcy Ubera dostarczali konsumentom jedzenie, ale dodatkowo klient ma możliwość wyboru dostawcy. Interesującym zjawiskiem jest także foodsharing. Serwisy, które zajmują się foodsharingiem, (np. eatwith, feastly, mealsharing), umożliwiają rezerwację stolika i zjedzenie posiłku w gronie osób należących do danej społeczności, a czasami umożliwiają nawet konsumpcję w specjalnie zaprojektowanej przez członków społeczności sali. Inne rozwiązanie przynosi aplikacja mobilna Leftover swap, w której społeczność zaznacza, że ma do oddania resztki posiłku i wskazuje miejsca, gdzie je można znaleźć. To doskonały przykład zwalczania marnotrawstwa jedzenia, pomocy osobom potrzebującym oraz poznania i otwarcia się na ludzi¹⁰.

Na rynku hotelarskim istotnymi graczami są serwisy Couchsurfing oraz AirBnB. Funkcjonalność pierwszego serwisu dotyczy tego, że zarejestrowani użytkownicy mogą skorzystać z pomocy społeczności serwisu w znalezieniu nieodpłatnie dachu nad głową. Użytkownik udostępnia wolne łóżko czy kanapę dla osoby, która szuka noclegu w danym miejscu i w zamian może liczyć na pomoc 400 tysięcy innych osób na całym świecie¹¹. Takie rozwiązanie pozwala znacznie zmniejszyć koszty podróży, poznać ludzi oraz zmniejsza dystans międzykulturowy.

Istota serwisu AirBnB sprowadza się do oferowania usług hotelarskich przez osoby prywatne. Rejestrowanie się w serwisie wiąże się z faktem, że zostaje się gospodarzem i można dzięki temu zaoferować pokój, mieszkanie lub nawet dom za opłatą. Cenę ustala go-

spodarcz, który opłaca abonament w serwisie. Ten użytkownik zachęca innych do skorzystania z jego oferty, w czym pomocne jest narzędzie wbudowane w stronę, która umożliwia sprawdzenie wolnych terminów, zasad, mapy dojazdu oraz opinii o noclegu. Za pośrednictwem serwisu możliwy jest także zakup wycieczki lub innych atrakcji, które mogą zachęcić do skorzystania z jego usług. Główną zaletą prezentowanych rozwiązań jest możliwość dostosowania miejsca do własnego gustu oraz preferencji klienta.

Zakończenie

Przedstawione w artykule rozwiązania z zakresu gospodarki współdzielenia powodują postawienie

pytania o ich znaczenie dla logistyki. Można zaryzykować stwierdzenie, że dają one początek zmianom utrwalonych struktur i procesów logistycznych. Należy jednak pamiętać o tym, że zmienną wyjściową będzie zawsze stanowiła użyteczność danego rozwiązania dla danego klienta. To wymaganie z kolei będzie implikowało nowe modele gospodarowania dobrami. Przy szybkich zmianach technologicznych, a także postępującej technologizacji życia istotną wartością pozostaje nadal zaufanie jako jedna z przesłanek myślenia w kategoriach logistyki. Mając na myśli możliwości gospodarki współdzielenia dla rozwoju logistyki, nie można także pominąć takich istotnych kwestii, jak transparentność oraz ponoszenie ryzyka, które stają się ważnymi wyzwaniami współczesnej logistyki.

Przypisy

¹ Weber, Foucault i Mumford twierdzą, że źródła (internalizacji i konstytuowania ludzi jako podmiotów temporalnych przy pomocy czasu) tkwią w systemach czasu stosowanych w klasztorach benedyktyńskich, rozrzuconych po całej Europie, których w pewnym momencie było 40 tysięcy. W klasztorach tych system odmierzenia czasu synchronizował społeczne czynności, zorganizowane w rutynowe porządki: roczne, tygodniowe, dzienne. W VI wieku, gdy go wprowadzono, był to system rewolucyjny (Urry 2009, w. 154).

² Stąd prawdziwość powiedzenia „potrzeba matką wynalazków”.

³ Zdaniem J. Szoltyśki logistyka w zastosowaniach cywilnych (nie militarnych) istnieje co najmniej od czasu kiedy ludzie posiadli umiejętności wznoszenia miasta, budowy piramid czy konstruowania wymyślnych budowli. Zastosowania militarne — ze względu na odmienne od cywilnych cele — zostały wyodrębnione ze względu na sporą użyteczność wiedzy logistycznej w tym zakresie i powtarzalność oraz powszechność działań wojennych.

⁴ Patrz J. Szoltysek, *Logistyka społeczna. Jak postrzeganie roli człowieka zmieniło decyzje logistyczne* (oddany do druku).

⁵ Użyte w tym akapicie określenia „odpowiedni” czy „właściwy” należy traktować jako odniesienie do wymaganego przez organizację poziomu, który zgodnie z wymaganiami kadry zarządzającej stwarza przesłanki do realizacji celów organizacji na ustalonym poziomie.

⁶ Autorzy książki pt.: „What’s Mine is Yours: The Rise of Collaborative Consumption” — R. Botsman i R. Rogers w 2010 roku napisali, iż dzielenie się to przyszłość naszego świata, w którym mocno przesadziliśmy z konsumpcją. Gospodarka współdzielona korzysta z waluty innej niż pieniądź: z zaufania (Botsman, Rogers, 2010, s. 16 za: Rudawska 2016, s. 181). Warto nadmienić, że w 2011 roku gospodarce współdzielenia nadano miano „jednej z dziesięciu idei, które zmieniają świat” (Walsh, 2011, s. 8; Rudawska 2016, s. 181).

⁷ Powstawanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych przyczynia się do zmian ekonomicznych i społecznych na rynku, a co za tym idzie do zmian zachowań konsumentów (Jonek-Kowalska, 2010, s. 107).

⁸ Tej tematyce poświęcony został artykuł (Szoltysek, 2016, s. 2–9).

⁹ <http://www.thepeoplewhoshare.com/blog/what-is-the-sharing-economy/> (dostęp z dnia 20.12.2018 r.).

¹⁰ <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.greasedwatermelon.leftoverswap> (dostęp 20.12.2018).

¹¹ <https://www.couchsurfing.com/> (dostęp: 20.12.2018).

Bibliografia

- Aronson, E. (1978). *Człowiek — istota społeczna*. Warszawa: PWN.
- Bębenek, S. T. (1981). *Myślenie o przyszłości*. Warszawa: PIW.
- Toffler, A. (1990). *Trzecia fala*. Warszawa: PIW.
- Botsman, R., Rogers, R. (2010). *What's Mine is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York: HarperCollins Publishers.
- DeLanda, M. (2008). *A new philosophy of society: assemblage theory and social complexity*. London and New York: Bloomsbury Publishing Plc.
- Felson, M., Spaeth, J. L. (1978). Community Structure and Collaborative Consumption: A routine activity approach. *American Behavioral Scientist*, (21).
- Jaros, B. (2016). *Bariery i pozytywne tendencje w rozwoju zrównoważonej konsumpcji w Polsce*. Białystok: Ekonomia i Środowisko, (57).
- Jonek-Kowalska, I. (2016). *Implementacja koncepcji społecznej odpowiedzialności w organizacjach i gospodarce*. Zabrze: Śląskie Centrum Etyki Biznesu i Zrównoważonego Rozwoju.
- Markley, O. W. (1995). *A Normative Forecast for the Future of „SpaceShip Earth”*. The Fourth Wave.
- Rudawska, I. (2016). *Ekonomia dzielenia się, czyli konsumpcja współdzielona i inne formy alternatywnego dostępu do dóbr*. Katowice: *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, (254).
- Szoltysek, J. (2016). *Ekonomia współdzielenia a logistyka miasta — rozważania o związkach*. *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, (11).
- Szoltysek, J. (2017). *Ideologia w logistyce*. *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, (8).
- Szoltysek, J. (2015a). *Pryncypium logistyki*. *Logistyka*, (1).
- Szoltysek, J., Jeż, R., Twaróg, S. (2015c). *Kompetencje społeczne w okresie kształcenia zawodowego na potrzeby logistyki społecznej*. Katowice: *Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, (249).
- Szoltysek, J., Twaróg, S., Placzek, E., Majewska, J. (2015b). *Wrażliwość społeczna jako kompetencja przyszłych menedżerów logistyki — rozpoznanie wstępne. Modelowanie procesów i systemów logistycznych (Część XIV)*. Gdańsk: *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego*, (56).
- Szoltysek, J., Twaróg, S., Placzek, E. (2014). *Kompetencje menedżerów firm świadczących profesjonalne usługi logistyczne w obszarze logistyki społecznej*. W: J. Matysiewicz (red.), *Usługi profesjonalne w globalnej gospodarce*. Warszawa: Placet.
- Toffler, A. (1990). *Trzecia fala*. Warszawa: PIW.
- Urry, J. (2009). *Socjologia mobilności*. Warszawa: PWN.
- Walsh, B. (2011). *Today's Smart Choice: Don't Own. Share*. *Time*, 3 (17), 8–10.

Źródła internetowe:

<https://www.couchsurfing.com/> (dostęp: 20.12.2018).

<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.greasedwatermelon.leftoverswap> (dostęp 20.12.2018).

<http://www.thepeoplewhoshare.com/blog/what-is-the-sharing-economy/> (dostęp z dnia 20.12.2018).