

Nowe wymiary logistyki miasta

Prof.dr hab.inż. Jacek Szołtysek
Kierownik Katedry Logistyki Społecznej

Wymiar

- 1. «wielkość czegoś materialnego, rozpatrywanego ze względu na swoją długość, szerokość i wysokość lub głębokość»
- 2. «znaczenie, zakres lub aspekt czegoś»
- 3. «wielkość czegoś wyznaczonego komuś»

Nowy

- 1. «niedawno zrobiony, nabyty lub właśnie powstały, założony»
- 2. «taki, który zajął miejsce poprzedniego»
- 3. «o ludziach: spotykany po raz pierwszy, dopiero co poznany lub będący od niedawna w jakimś środowisku»
- 4. «od niedawna istniejący, właśnie wynaleziony»
- 5. «następny, dalszy»
- 6. «zwykle o roślinach lub ich częściach: świeżo wyrosły lub świeżo dojrzały»

Logistyka

Przedmiot

Orientacja przepływowa (materialny i informacji)

Istota

K
S
Z
T
A
Ł
T
O
W
A
N
I
E

Osiąganie założonych walorów czasowo – przestrzennych (**dostępność**)

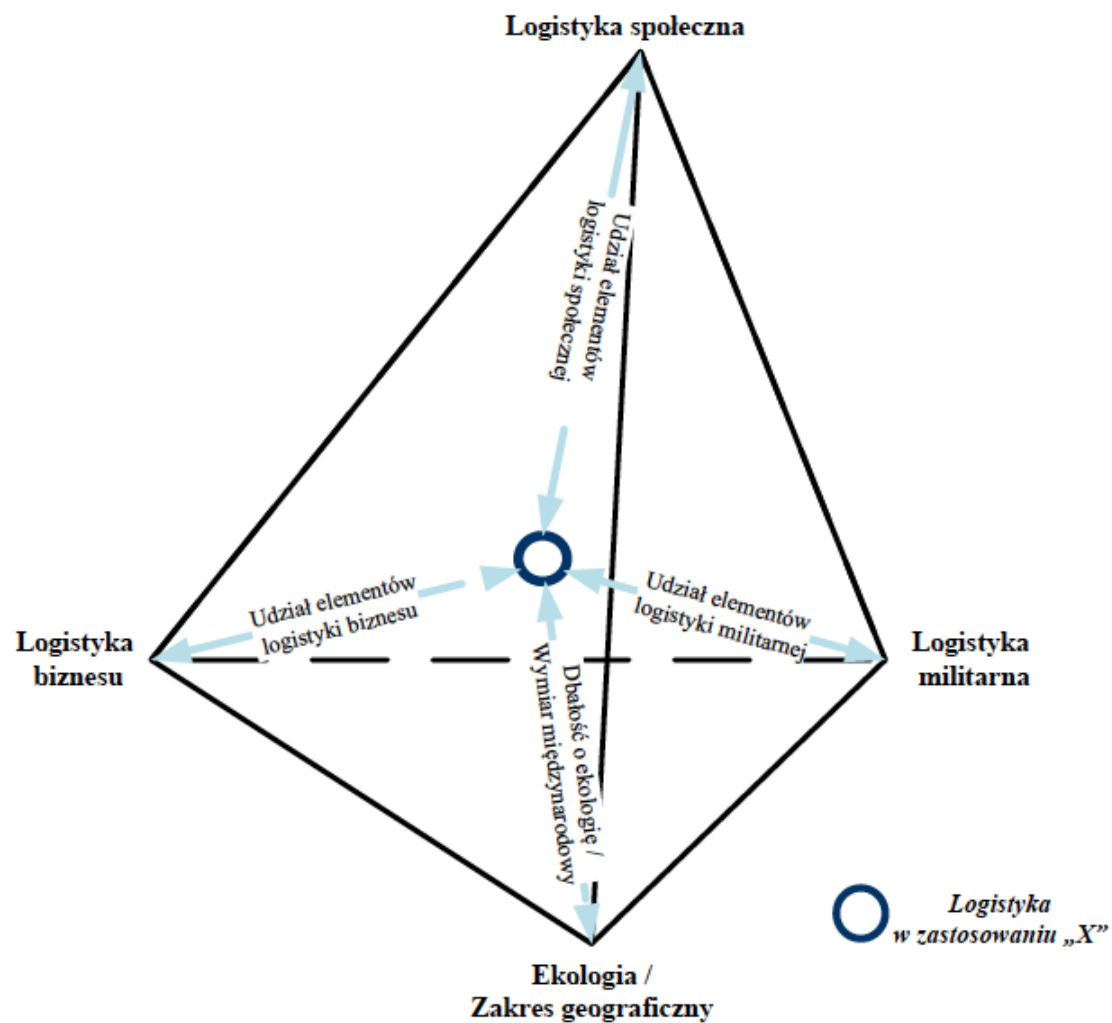
Cel

/Szołtysek, 2015/

LOGISTYKA

„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, 2015/

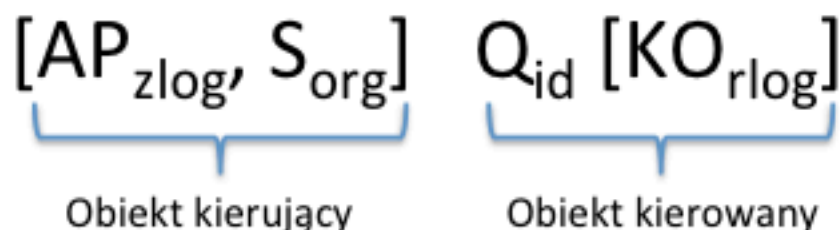


Cechy konstytutywne podstawowych typów logistyki

		<i>Logistyka wojskowa</i>	<i>Logistyka w biznesie</i>	<i>Logistyka społeczna</i>
Cechy konstytutywne (cechy które pozwalają odróżnić desygnaty danej nazwy od innych przedmiotów)	Dominujące przesłanki podejmowania decyzji	Organizacyjna	Ekonomiczna	Humanitarna
	Priorytet działań logistycznych	Bezpieczeństwo	Zysk	Jakość życia

ZARZĄDZANIE LOGISTYCZNE

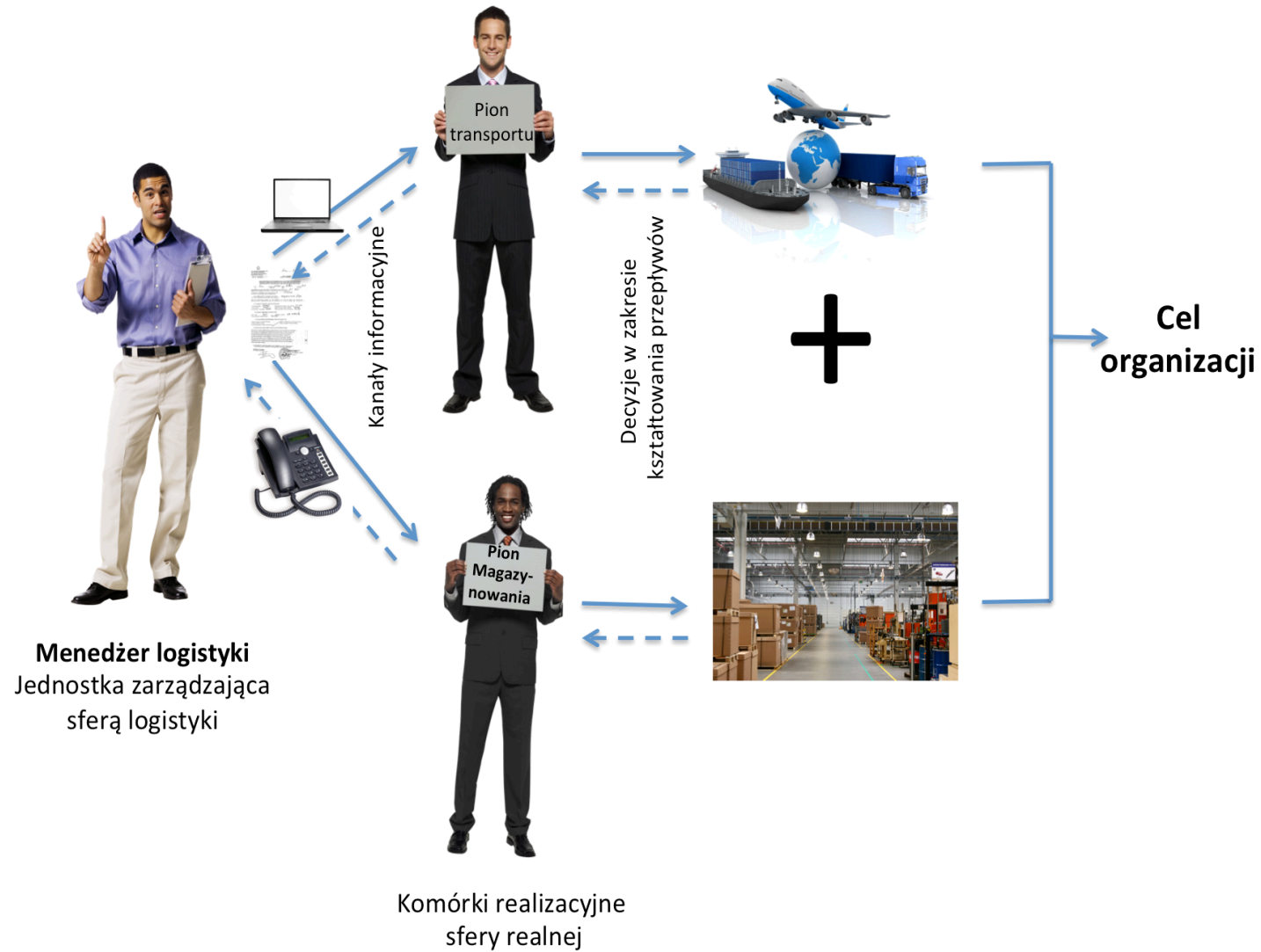
oddziaływanie informacyjno – decyzyjne (Q_{id}) aparatu zarządzającego sferą logistyki (AP_{zlog}), przekazywane kanałami informacyjnymi ukształtowanymi przez stosunki (reguły) organizacyjne (S_{org}) na komórki organizacyjne sfery realnej (stanowiska realizujące procesy i czynności logistyczne) (KO_{rlog}). Oddziaływania te powodują, że realizowane przez te komórki zadania w zakresie kształtowania przepływów materialnych i informacyjnych (Q_{mi}) zmierzają do osiągnięcia celów organizacji (G)



/Szołtysek, 2015/

$$\text{Lim } Q_{mi} = G$$

ZARZĄDZANIE LOGISTYCZNE



MIASTO





PRZESTRZEŃ

GRANICZĄCA Z NATURĄ

KULTUROWA

IDEOLOGICZNA

INFORMACYJNA

ARTYSTYCZNA

EMOCJONALNA

WOLNOŚCI

HISTORYCZNA

PRZYRODNICZA

PRAWNA

ARCHITEKTONICZNA

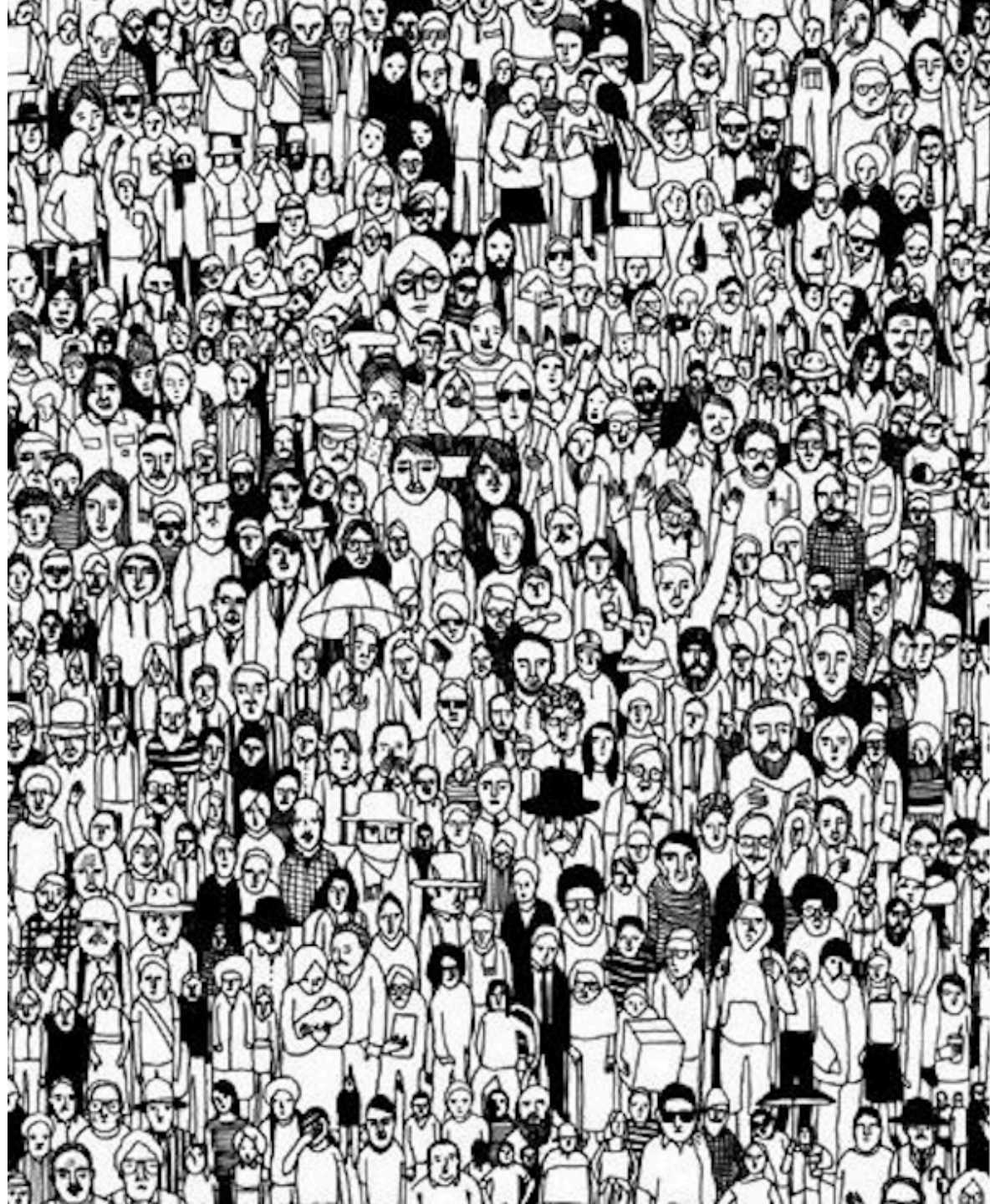
PRYWATNA I PUBLICZNA

INTELEKTUALNA

EKOLOGICZNA



LUDZIE



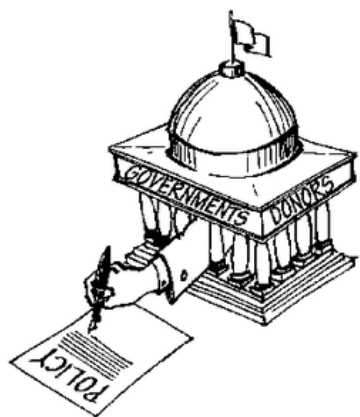
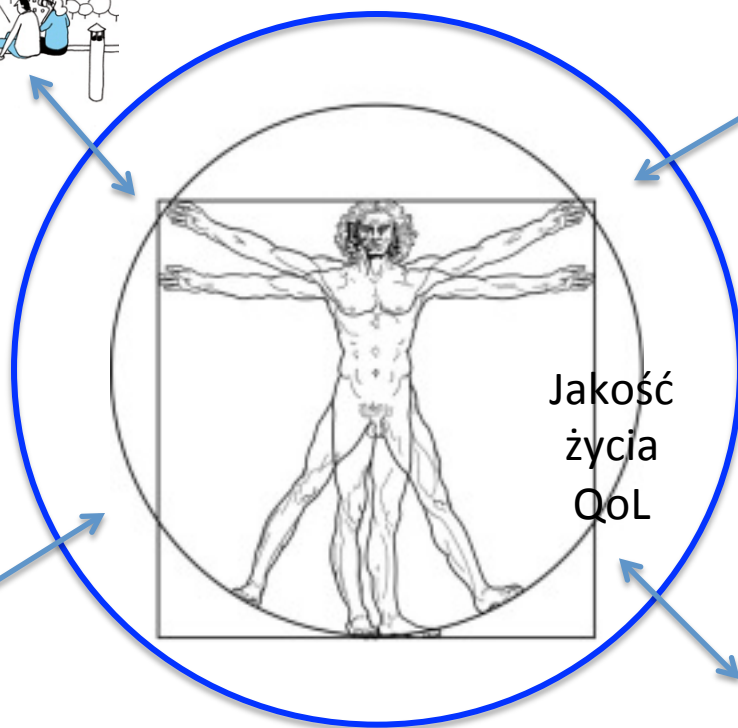
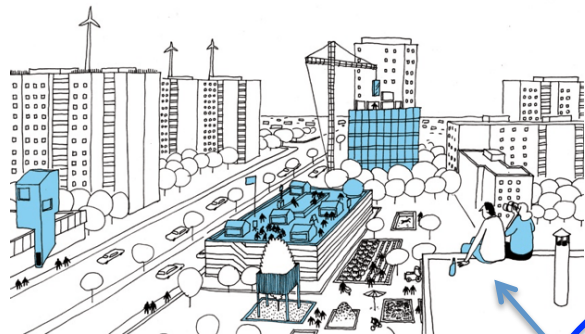
*Miasto to **wspólna przestrzeń**, należąca do społeczności ją zamieszkującej, mającej prawo do zagwarantowania jej warunków spełnienia politycznego, społecznego i ekologicznego, jednocześnie zakładając obowiązek **wzajemnej solidarności**.*

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 w oryginale: *The city is a collective space which belongs to all those who live in it, who have the right to find there the conditions for their political, social and ecological fulfillment, at the same time assuming duties of solidarity.*

„[...] miasto to **idea** pewnej przestrzeni publicznej, w której ludzie żyją razem, rozważają i decydują razem o wszystkim, co dotyczy ich wspólnych interesów”



(P. Manent, *Intelektualna historia liberalizmu*,
tłum. M. Misztalski, Wydawnictwo Arcana, Kraków 1990, s.8)



KONGESTIA

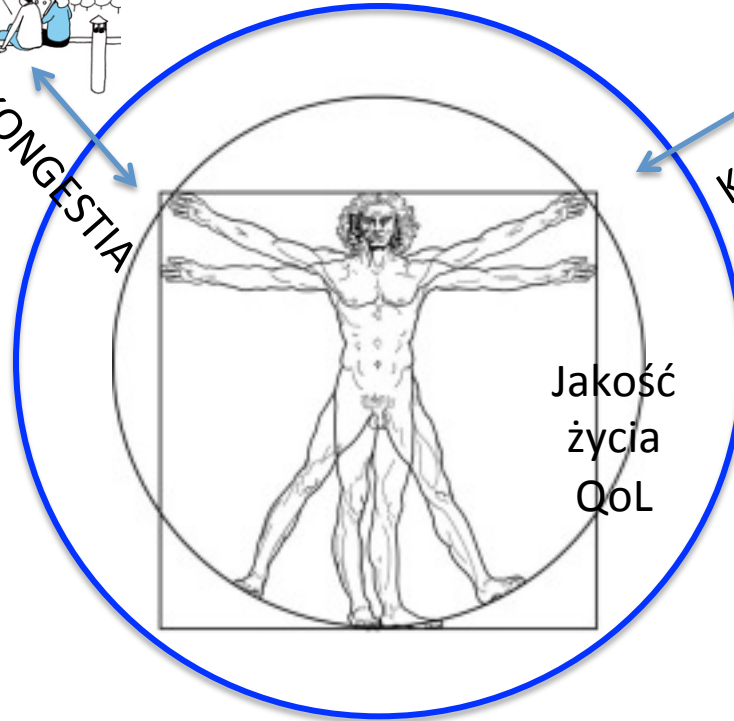


KONGESTIA

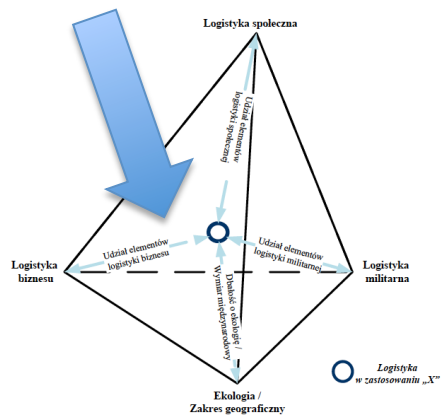


KONGESTIA

KONGESTIA

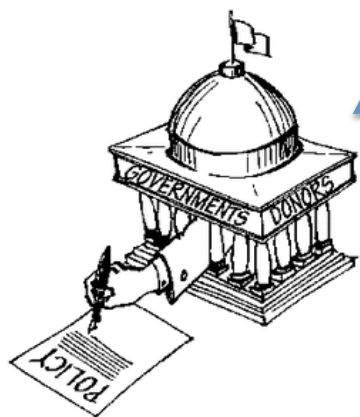
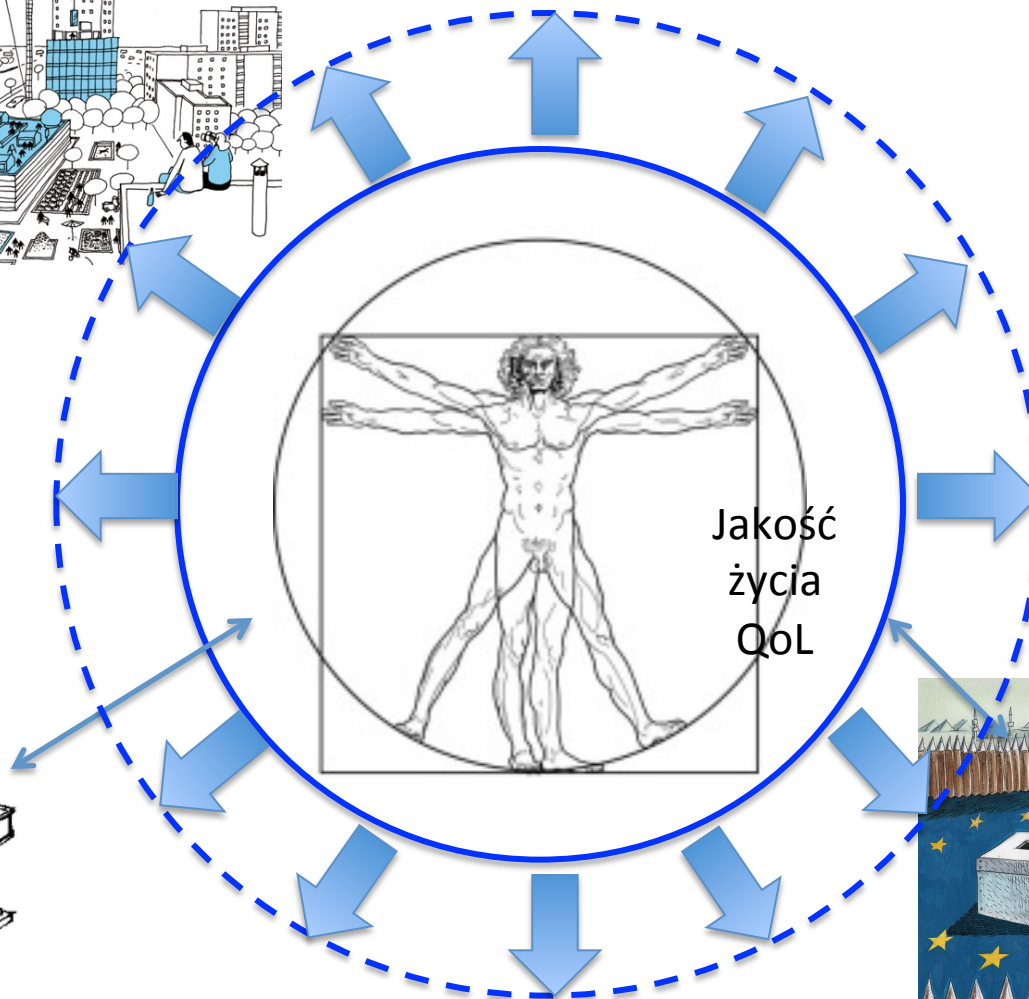
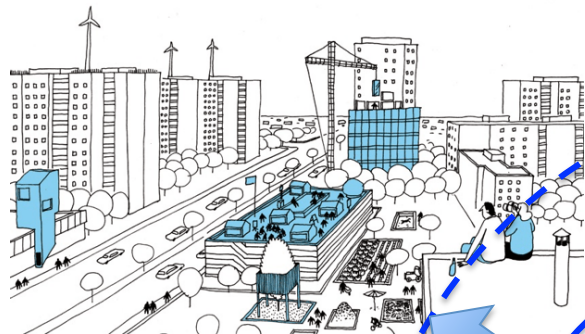


Jakość
życia
QoL

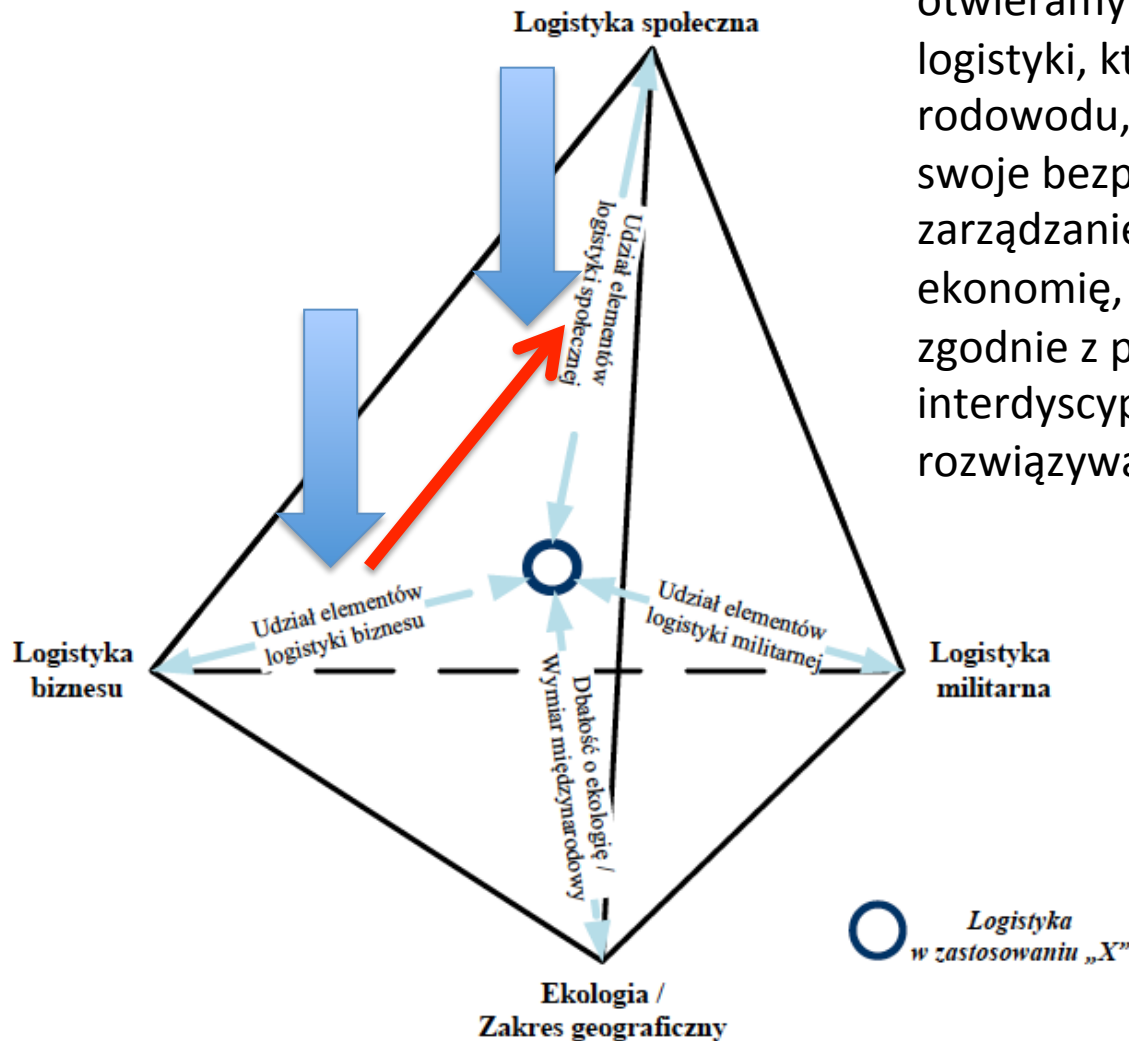


Logistyka miasta to

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 użytkowników
miasta.



Zmieniając instrumentarium logistyki otwieramy nowe obszary stosowania logistyki, która nie rezygnuje ze swojego rodowodu, ale wychodzi znacznie poza swoje bezpieczne dyscypliny – zarządzanie i prakseologia – sięgamy po ekonomię, (psychologię, socjologię itp.) zgodnie z przesłanką interdyscyplinarnego podejścia do rozwiązywania problemów.





INSTYTUCJE

Wymiary kapitału społecznego	I wymiar	II wymiar
Sieci (więzi)	Kontakty z innymi ludźmi	Członkostwo w organizacjach
Zaufanie	Do ludzi	Do instytucji
Społeczeństwo obywatelskie	Postawy (normy)	Zachowania

Źródło: Wędzia-Białowolska D., *Kapitał społeczny w Polsce – propozycja pomiaru i wyniki*, Zeszyty Naukowe Instytutu Statystyki i Demografii SGH, 2010, nr 4.

Wymiary kapitału społecznego	Kapitał społeczny rozumiany jako:	Wymiar międzyludzki	Wymiar instytucjonalny
Sieci (więzi)	Istota społeczeństwa efektywnego rozwojowo	Kontakty społeczne	Zachowania częściowo sformalizowane
Zaufanie		Zaufanie do ludzi	Zaufanie do instytucji publicznych
Partycypacja	Istota społeczeństwa obywatelskiego	Postawy i kompetencje obywatelskie	Partycypacja obywatelska

Źródło: E. Ingolt-Brzęk, *Diagnoza kapitału społecznego*, WSiIZ Working Paper Series, WP 20, Lipiec 2016

Mobilność



*„Aby podróżować, **wystarczy istnieć**. Jadę od dnia do dnia w pociągu mojego ciała lub mojego przeznaczenia, przyglądając się ulicom i placom, gestom i twarzom, zawsze takim samym i zawsze różnym, czyli takim, jak w istocie są pejzaże. Kiedy sobie wyobrażam, widzę. Cóż więcej robię podróżując? Tylko **skrajna słabość wyobraźni** mogłaby usprawiedliwić potrzebę zmiany miejsca po to, **aby odczuwać**”.*

A. Melberg: *Resa och skriva. En guide till den moderna reselitteraturen*, Daidalos, Göteborg 2006.

Istota mobilności



„Moim zdaniem mobilność jako pojęcie **wykracza znacznie poza jej wymiar fizyczny**. Może wydawać się, że psychiczny wymiar nie ma dla miasta większego znaczenia, zatem po co go tu rozpatrywać? To, co rodzi się w psychice, często przetwarzane jest na realne działania. Znaczna część naszych przemieszczeń, w tym również tych o charakterze obligatoryjnym, ma swoje źródło w naszej psychice. Oczywiście kształtujemy tą część mobilności, która przekłada się na faktyczne pokonywanie przestrzeni”.



„Mobilność to moim zdaniem **również stan umysłu**, który w swoim, niekiedy zaskakującym potencjale, jest w stanie spowodować podróże w czasie i przestrzeni, również **do bytów nierealnych**. Mobilność poprzez zmysły pozwala budować nowe **scenerie i scenariusze**, odtwarzać raz zobaczone obrazy”.

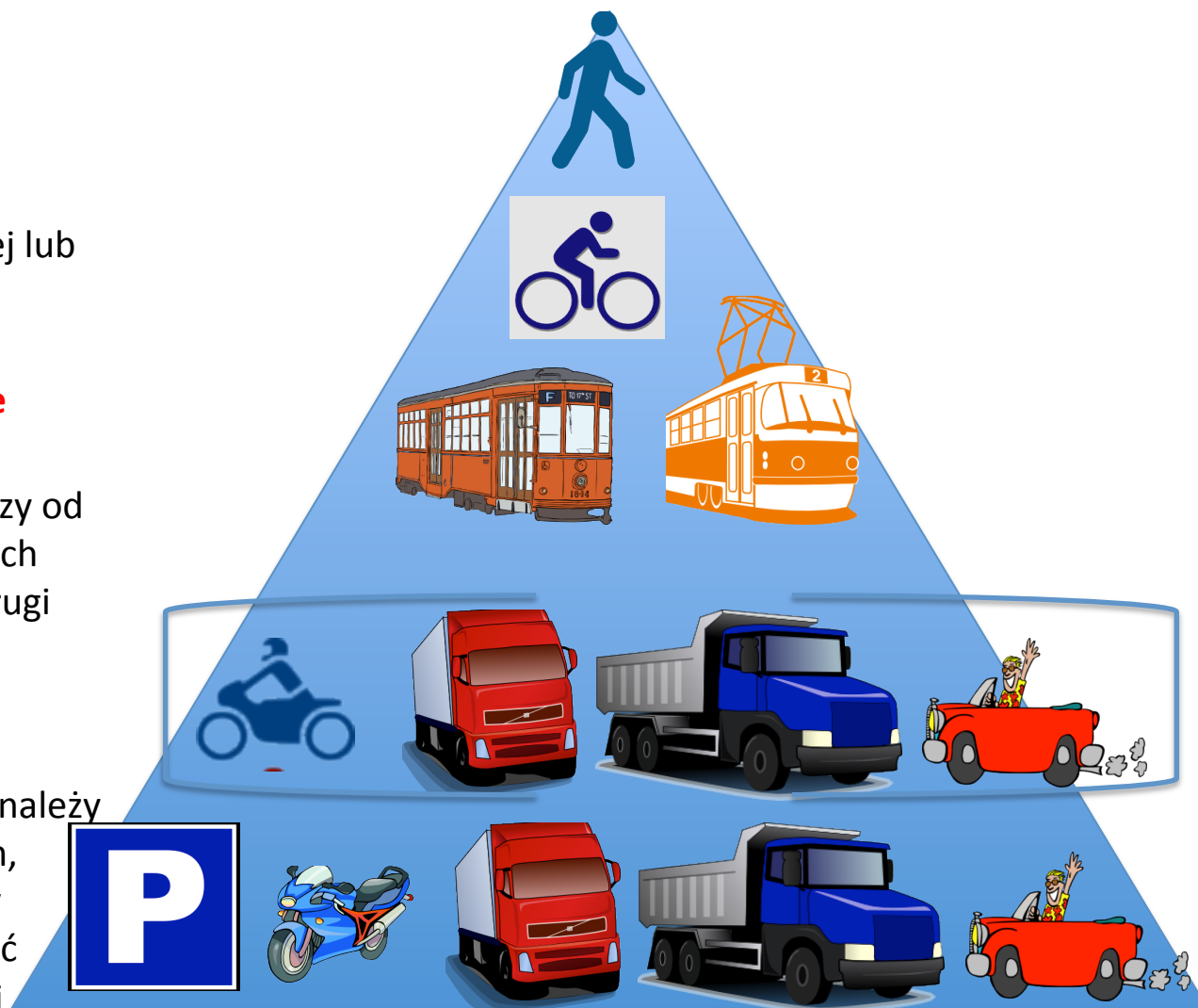
MOBILNOŚĆ

1. Traktuje jako fizyczną zdolność do pokonywania przestrzeni wewnątrz miasta
2. Traktuje jako sumę przemieszczeń realizowanych pojazdami transportowymi
3. Wbudowuje w system wszystkich procesów transportowych realizowanych w mieście
4. Rozwiązuje w związku z występowaniem kongestii transportowej

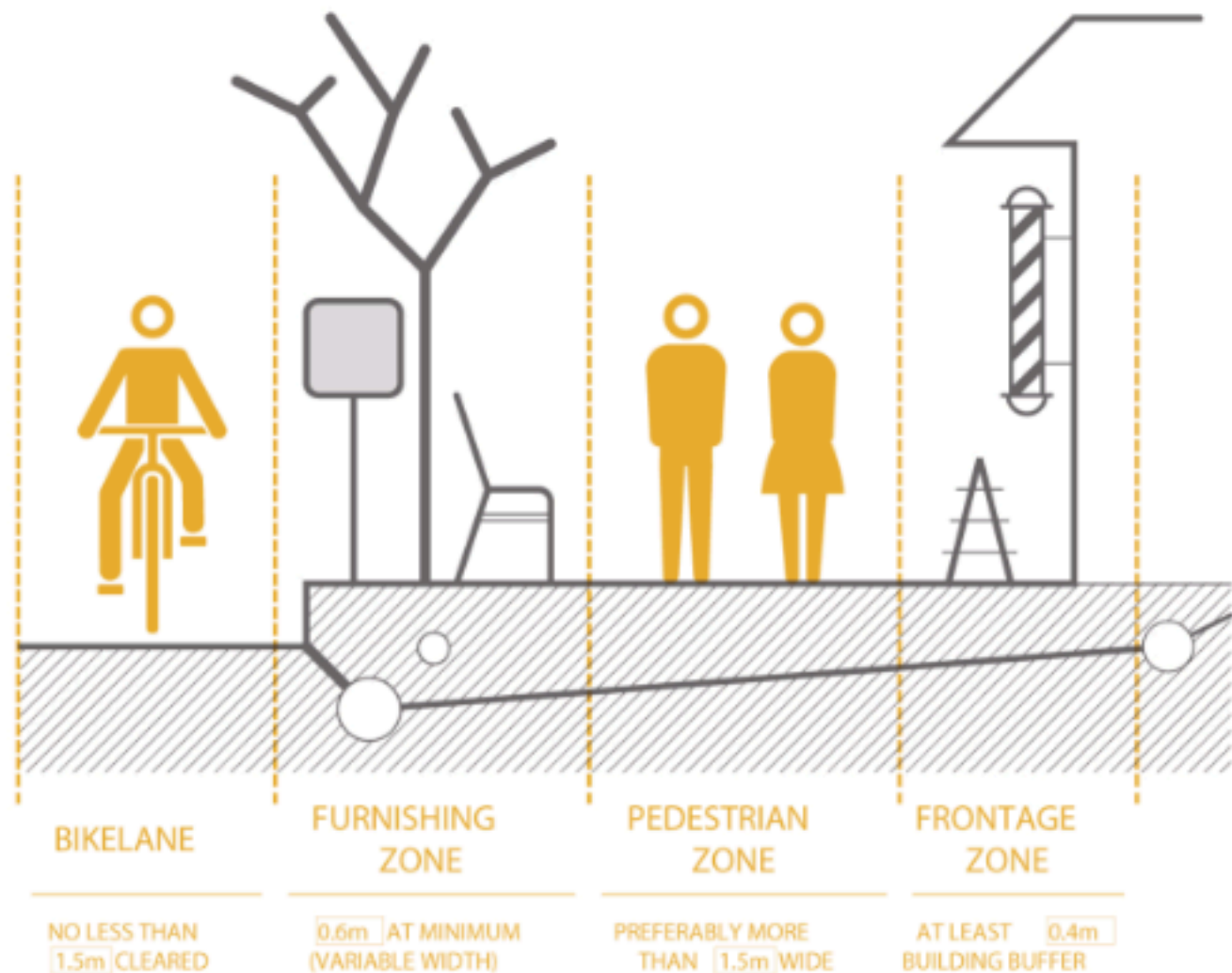
MIASTO

1. **Doskonali swoją infrastrukturę transportu (punktową i liniową)**
2. **Chętniej inwestuje w punkty przesiadkowe czy węzły komunikacyjne, w związki komunikacyjne czy wspólne bilety, popiera systemy podróży intermodalnej z wykorzystaniem transportu indywidualnego**
3. Wyznacza zasady dostępu do infrastruktury transportu różnym kategoriom przewozów
4. **Zwraca większą uwagę na transport zbiorowy** jako podstawowy realizator mobilności

- Pieszy jest ważniejszy od samochodu.
- Rowerzysta jest ważniejszy od samochodu.
- Autobus komunikacji regularnej lub tramwaj jest ważniejszy od samochodu.
- **Wszystkie samochody są sobie równe.**
- Jadący samochód jest ważniejszy od zaparkowanego – pierwszy z nich wykonuje pożyteczną pracę, drugi zaś – nie.
- Ponadto parkowanie nie jest dopuszczalne na chodniku, na podwórku (o ile podwórko nie należy do parkującego) i wszędzie tam, gdzie parkujący pojazd może w jakikolwiek sposób przeszkodzić przemieszczaniu się pojazdów i pieszych, a także funkcjonowaniu transportu publicznego.



V. Vuchic, *Transport v gorodach udobnyh dla zhizni*, Territorija Budusczego, Moskva 2011, s. 12

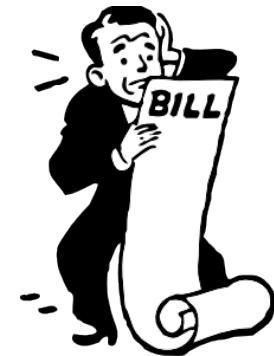
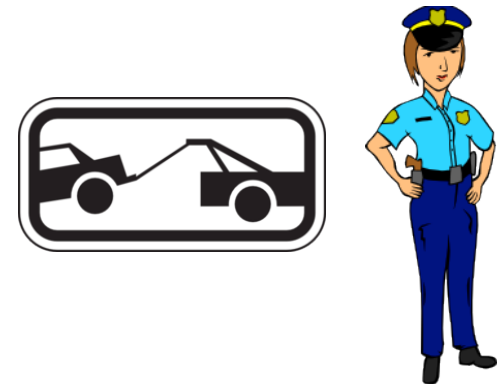


Każdy kawałek przestrzeni miejskiej – ulice, łączniki, trotuary, podwórka – posiadają swojego **właściciela**.

Właścicielem jest albo władza municypalna, albo właściciel nieruchomości, lub właściele mieszkań, zrzeszonych we wspólnocie.

Parkowanie pojazdu bez zgody właściciela jest wykroczeniem. W szczególności na terenie należącym do władz municypalnych parkowanie jest możliwe tylko tam, gdzie zezwalają na to specjalne znaki drogowe i w dodatku według wskazanej taryfy i formy zapłaty.

Parkowanie z nielicznymi wyjątkami jest płatne. Wielkość opłaty rośnie progresywnie wraz ze zbliżaniem się do centrum miasta.



Uwalnianie przestrzeni miejskiej

Publiczna

Prywatna



Przestrzeń miasta
dla wszystkich mieszkańców



Dostępna

Niedostępna

Publiczna

Prywatna

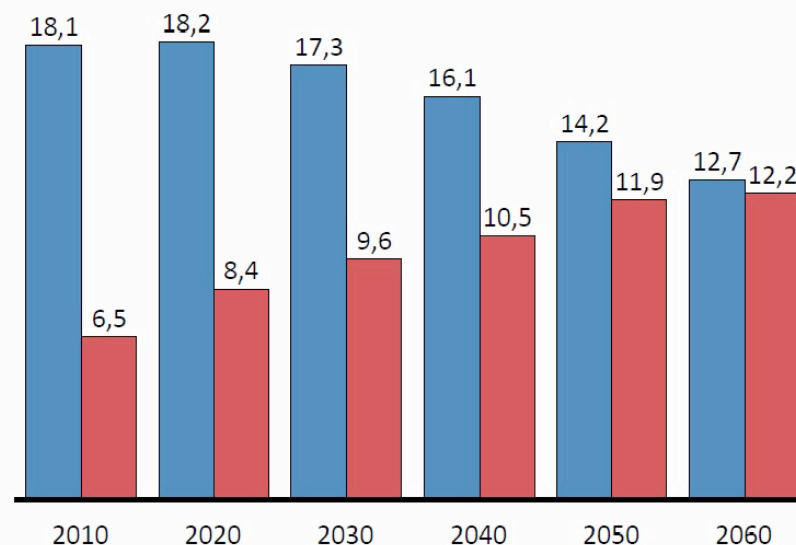
- Przestrzeń publiczna, dostępna dla wszystkich na jednakowych zasadach, ma być szansą na spotkanie innych ludzi i nawiązywanie z nimi kontaktów na zasadzie dobrowolnej i niedyskryminacyjnej. Wykluczenie którejkolwiek z zasad stawia pod znakiem zapytania „publiczność” tej przestrzeni.
- Przestrzeń publiczna poprzez swoje charakterystyki, określające jej potencjał, sprzyja poprawie jakości życia w mieście. Im w tej dziedzinie jest bardziej skuteczna, tym większa jest jej użyteczność dla miasta i jego użytkowników.



■ Liczba osób aktywnych zawodowo
■ Liczba emerytów

Prognozowana liczba osób aktywnych zawodowo i liczba emerytów* (mln)

Prognoza bez podniesienia wieku emerytalnego



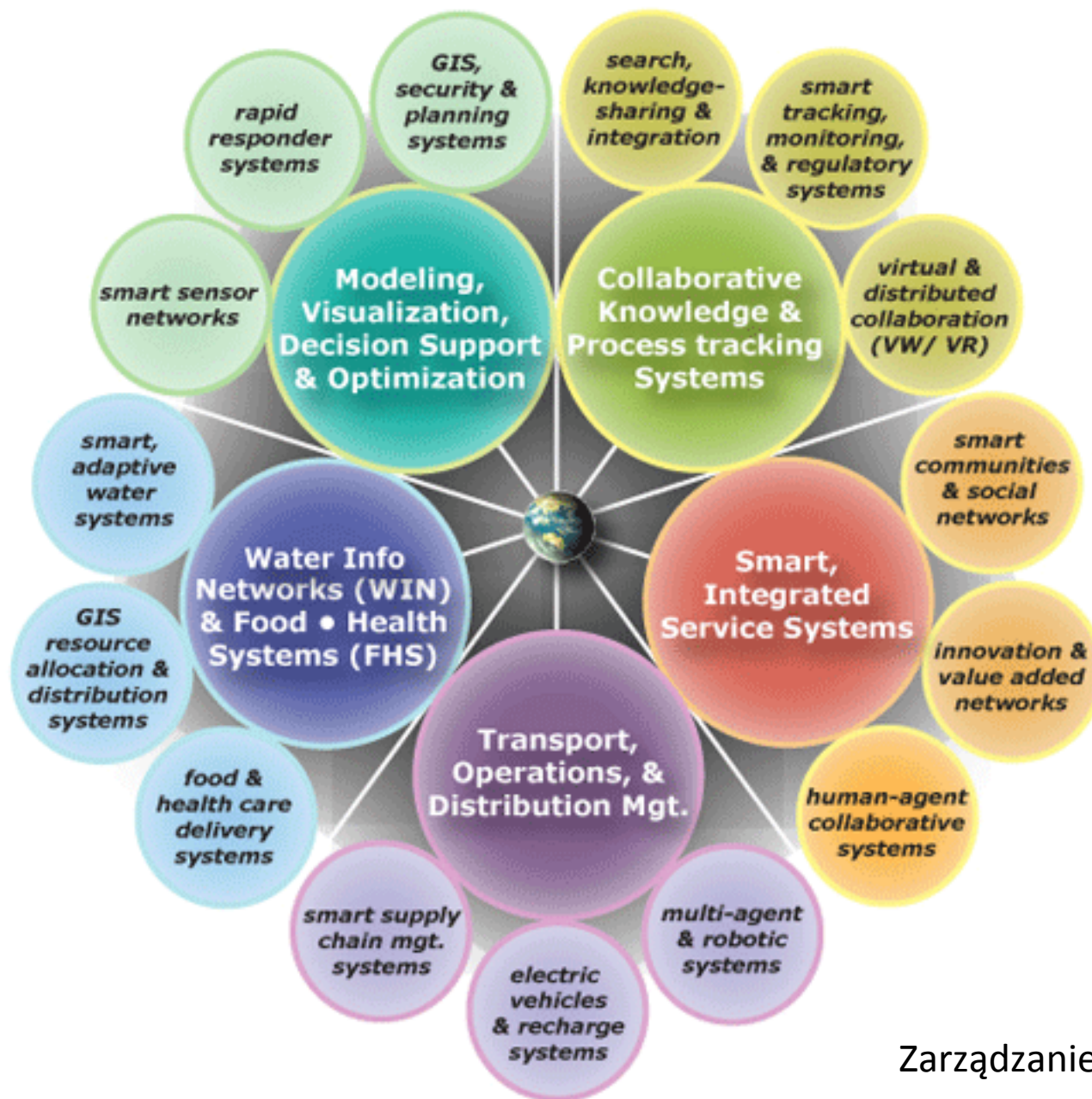
- Mniejsza liczba osób w wieku produkcyjnym spowoduje zmniejszenie liczby osób aktywnych zawodowo o 2 mln już do 2040 r. i o kolejne 3,4 mln do 2060 r.
- W latach 2010-2040 liczba osób w wieku emerytalnym wzrośnie o 4 mln.

Zródło: *Global Age-friendly Cities: A Guide*, WHO, 2007, s.9



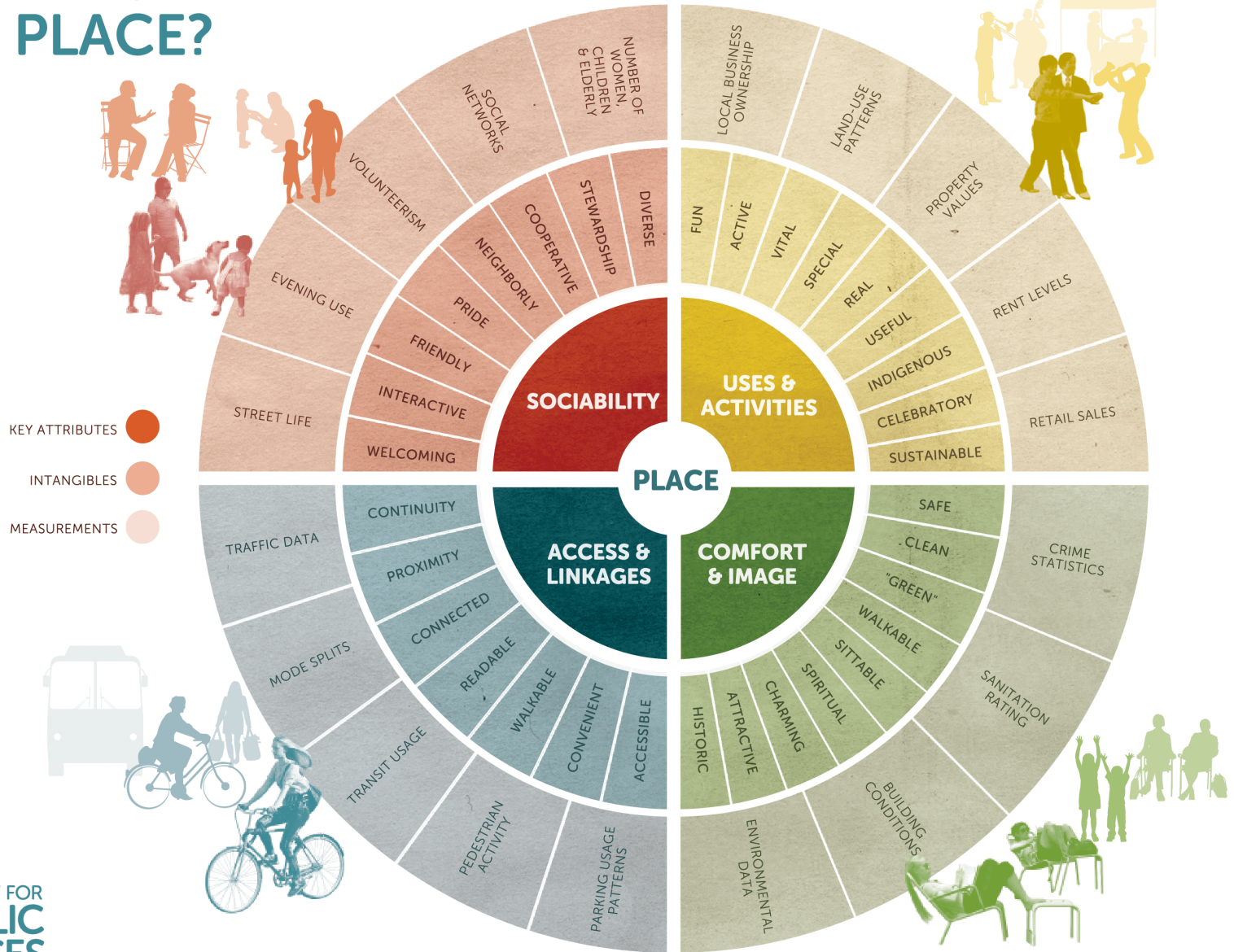


smart infrastructure **eco-cities**
saving energy, reducing cost & urban carbon footprints



Zarządzanie miastami inteligentnymi

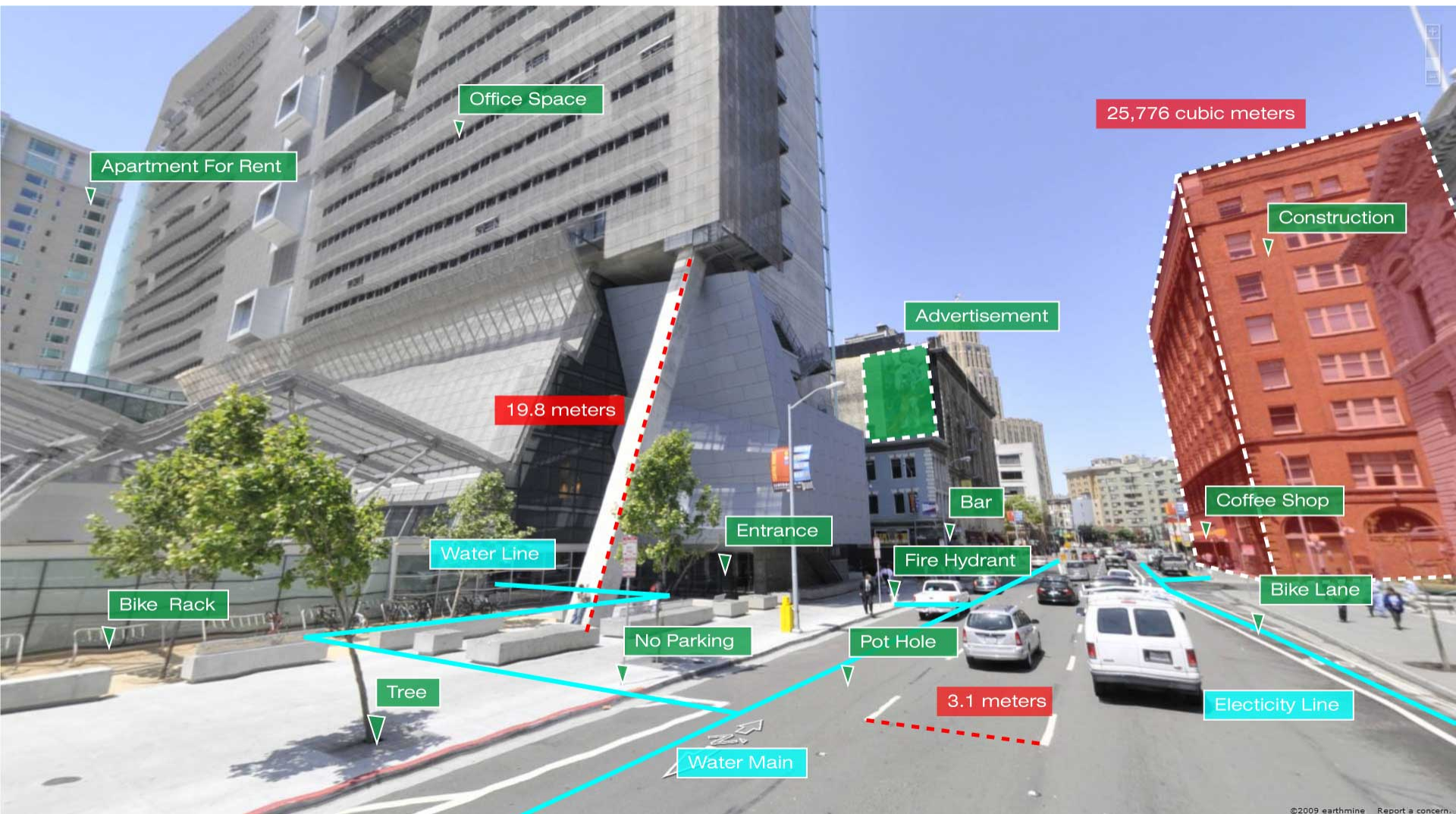
WHAT MAKES A GREAT PLACE?





Rozszerzona rzeczywistość





Apartment For Rent

Office Space

25,776 cubic meters

Construction

Advertisement

19.8 meters

Bar

Coffee Shop

Water Line

Entrance

Fire Hydrant

Bike Lane

Bike Rack

Tree

No Parking

Pot Hole

3.1 meters

Electricity Line

Water Main

Ekonomia współdzielenia

Community Structure and Collaborative Consumption

A Routine Activity Approach

MARCUS FELSON
JOE L. SPAETH
University of Illinois at Urbana-Champaign

More than a quarter of a century has passed since Hawley (1950) first presented his human ecological theory of community structure, a theory emphasizing the structure of sustenance activities. Yet we know of no effort to apply that theory to consumption even though it is clearly a human sustenance activity. We believe that Hawley's framework offers much more than an opportunity to translate old theories into new terms, since it also provides a means of thinking about consumer activities as they related to one another and to other activities in social life.

This paper is concerned specifically with *acts of collaborative consumption*, namely, those events in which one or more persons consume economic goods or services in the process of engaging in joint activities with one or more others.¹ For example, drinking beer with friends, eating meals with relatives, driving to visit someone or using a washing machine for family laundry are acts of collaborative consumption. Thus our present concern goes beyond the discrete preferences and resources of individual consumers. Rather, we take these considerations as given and proceed to examine how the structure of daily activities creates the circumstances in which collaborative consumption occurs, hence al-

Authors' Note: The authors acknowledge the students in the Practicum in Survey Research of the Department of Sociology, University of Illinois at Urbana-Campaign and the Survey Research Laboratory of the University of Illinois, for carrying out the 1974 study reported here. We thank Robert Bibb, Ken Garverick, Marc Goldstein, Brenda Root, Edoardo Velez, and the SRL staff for technical assistance. This paper was written while Marcus Felson was supported under National Science Foundation Grant SOC-75-09096.

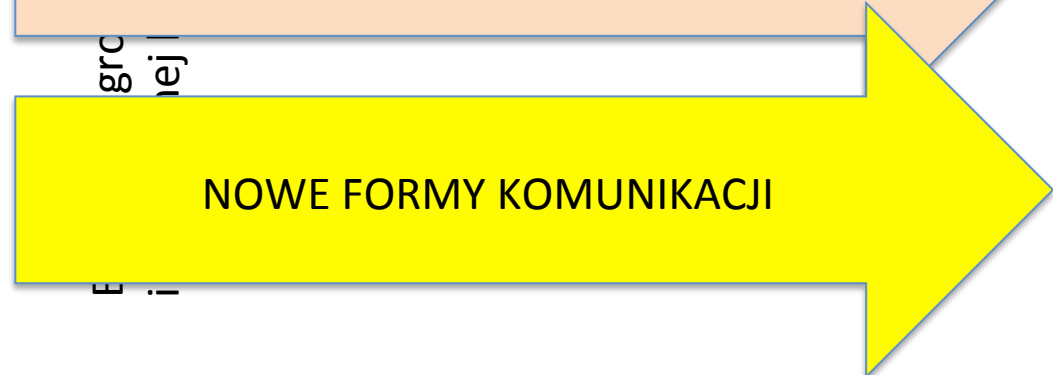
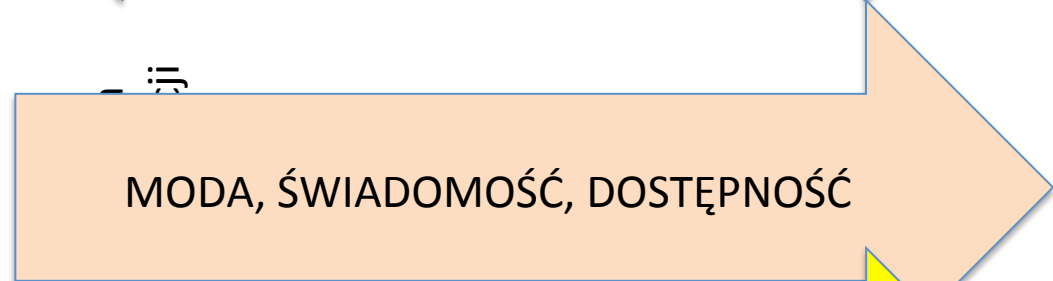
AMERICAN BEHAVIORAL SCIENTIST, Vol. 21 No. 4, March/April
© 1978 Sage Publications, Inc

[614]

1978 rok

(Współkonsumpcja
Współwytwarzanie)

W 2010 roku The Time Magazine umieścił *collaborative consumption* na liście dziesięciu najważniejszych idei, które zmieniają świat.

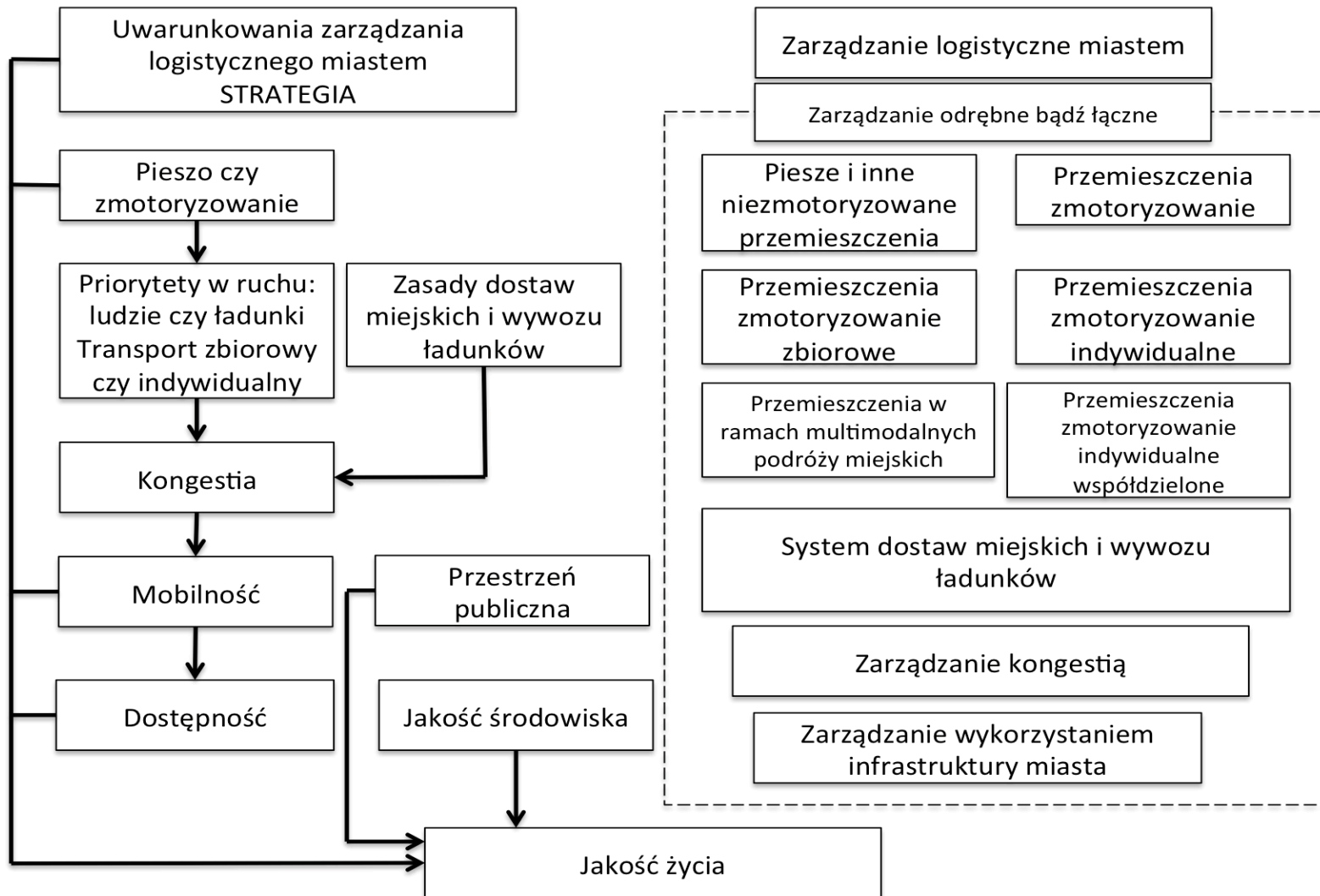


Obszar logistyki miasta	Wpływ na decyzje logistyczne w ramach logistyki miasta	Program / koncepcja/ pomysł	Uwagi – przykładowe nazwy serwisów
Przemieszczenia osób / kształtowanie mobilności	BEZPOŚREDNI	programy współdzielenia miejsc w pojazdach - <i>car pooling</i>; aplikacje mobilne dzięki którym każdy 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;	<u>BlaBlaCar</u>; <u>Car2Go</u>; <u>Zipcar</u>; <u>GoGet</u> taxi2 <u>Uber</u>; <u>Lyft</u>, <u>flightcar</u>, <u>Venturillo</u>; <u>Next Bike</u>; <u>iParkomat</u>
	POŚREDNI	wynajmowanie samochodów kampingowych; serwis wynajmowania własnego mieszkania innym osobom na krótki czas; serwis udostępniania kanapy we własnym domu podróżującym	<u>Zilok</u>; <u>Airbnb</u>; <u>Couchsurfing</u>;

Obszar logistyki miasta	Wpływ na decyzje logistyczne w ramach logistyki	Program / koncepcja/ pomysł	Uwagi – przykładowe nazwy serwisów
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;	<u>social logistics;</u> <u>ladeZabiore</u>

Obszar logistyki miasta	Wpływ na decyzje logistyczne w ramach logistyki miasta	Program / koncepcja/ pomysł	Uwagi – przykładowe nazwy serwisów
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 <u>społecznościowych</u>	bag4rent; planetazabawy.pl; <u>green coffee</u>; <u>DogVacay</u>; <u>Cookisto</u>; <u>UlalaChef</u>; <u>SkillTrade</u>

Obszar logistyki miasta	Wpływ na decyzje logistyczne w ramach logistyki miasta	Program / koncepcja/ pomysł	Uwagi – przykładowe nazwy serwisów
Zwiększające aktywność ludzi		serwis internetowy służący do wymiany dobrami i	wymiennik.org;
		usługami; platformy <u>crowdsourcingowe</u> , 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;	<u>Kickstarter</u> ; <u>Indiegogo</u> ; <u>PolakPotrafi</u> ; Finansowo.pl; Sir <u>Local</u>



[Szołtysek 2016]

Jakie zatem nowe wymiary miałem na myśli? M.in.:

- Aktywne kreowanie przestrzeni – przestrzeń publiczna- miejsce spotkań
- Uspołecznienie logistyki miasta – trend rosnący – człowiek w centrum uwagi
- Psychologia, socjologia, urbanistyka, architektura jako obszary coraz mniej peryferyjnie stykające się z logistyką miasta
- Smart city jako obszar aktywności logistyków miejskich
- Proaktywność w miejsce reaktywności jako impuls do działania logistyków miejskich



Prof. dr hab. inż. Jacek Szoftysek – profesor zwyczajny, kierownik Katedry Logistyki Społecznej na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach. Zainteresowania naukowe od ponad 15 lat skupia na potencjale logistyki w zarządzaniu miastem, w służbie adwokata, aplikacjach humanitarnych i innych zastosowaniach logistyki społecznej. Zapoczątkował nowe kierunki badań w obszarze logistyki miasta, zainicjował i przeprowadził nowe obszary zastosowania logistyki, tj. logistykę społeczną. Autor 6 podręczników akademickich, 3 monografi naukowych, 50 rozdziałów w monografiach naukowych, a także 120 artykułów naukowych, publikowanych w kraju i za granicą. Redaktor naukowy 15 prac naukowych. Prowadził wykłady z logistyki miasta na studiach licencjackich, magisterskich i doktorskich, w Polsce, Rosji, na Ukrainie i w Kazachstanie. Otrzymał nagrody Rektora Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej. Za podręcznik Redakcyjny logistyki miejskiej [wyd. 8 rozszerzonej] w 2008 r. otrzymał Nagrodę Specjalną Dobrej Karty za najlepszy podręcznik akademicki.

Książka obejmuje wiedzę z zakresu logistyki miasta, która nabiera coraz większego znaczenia w związku z rosnącym znaczeniem miast i intensyfikacją procesów urbanizacji. Autor przedstawia: prochy tworzenia się miast i ich rozwój; historię, cele i zadania logistyki miasta, problematykę kształtowania przepływu osób w miastach, poruszających się i pieszo, i różnymi środkami transportu; logistykę przepływu dóbr materialnych w miastach i jej wpływ na obsługę transportową dostawców i odbiorców tych dóbr; logistykę kształtowania przestrzeni miast (w tym warunki decydujące o jakości życia w mieście i dostosowania miasta do potrzeb różnych grup ludzi, np. seniorów, niepełnosprawnych); całościową koncepcję zarządzania logistycznym miastem.

Książka jest przeznaczona dla studentów zarządzania, logistyki, administracji, słuchaczy studiów podyplomowych z wymienionych dziedzin, a także pracowników administracji samorządowej oraz osób profesjonalnie zajmujących się procesami logistycznymi.



Księgarnia Internetowa PWE
www.pwe.com.pl



Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne

Jacek Szoftysek

Logistyka miasta

Jacek Szoftysek

Logistyka miasta



monografia

Jacek Szoftysek
Halina Brdulak
Sabina Kauf

MIASTA DLA PIESZYCH

IDEA CZY RZECZYWISTOŚĆ

texter

Dziękuję za uwagę
E-mail: szoltysek@uekat.pl