

PRACE NAUKOWE

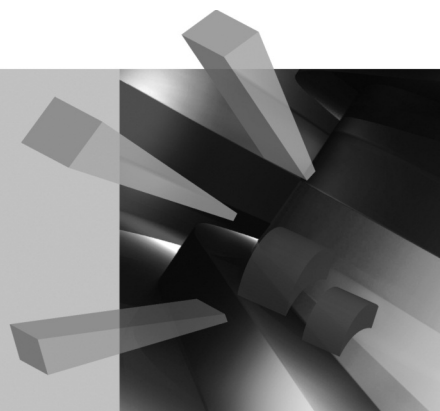
Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

234

Strategie i logistyka w sektorze usług. Logistyka w nietypowych zastosowaniach



Redaktorzy naukowi

Jarosław Witkowski

Anna Baraniecka



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2011

Recenzenci: Danuta Kempny, Tomasz Nowakowski, Maciej Szymczak

Redaktor Wydawnictwa: Barbara Majewska

Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz

Korektor: Justyna Mroczkowska

Łamanie: Comp-rajt

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

www.ibuk.pl,

The Central and Eastern European Online Library www.ceeol.com,

a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon

http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się
na stronie internetowej Wydawnictwa

www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2011

ISSN 1899-3192

ISBN 978-83-7695-232-1

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

Spis treści

Wstęp	9
-------------	---

Część 1. Trendy rozwoju logistyki w nauce i praktyce zarządzania

Anna Baraniecka: Szkolenia i konsulting w zakresie zarządzania łańcuchem dostaw – identyfikacja problemów.....	13
Halina Brdulak: Nowoczesne modele biznesu w logistyce	29
Marek Ciesielski: Logistyka na tle problemów nauk o zarządzaniu	40
Grzegorz Jokiel: Kilka kontrowersji na temat przedmiotu logistyki.....	49
Danuta Kisperska-Moroń: Czynniki ludzki jako element jakości zarządzania logistycznego w firmach usługowych.....	60
Krystyna Kowalska: Efektywność procesów logistycznych w strategii zarządzania przedsiębiorstwem	73
Cezary Mańkowski: Teorie ekonofizyczne w zarządzaniu logistycznym	82
Krzysztof Rutkowski: Wpływ megatrendów na zarządzanie łańcuchem dostaw – przykład Peak Oil	96
Henryk Woźniak: Procesy konwergencji i ich wpływ na zarządzanie łańcuchami dostaw w przemyśle motoryzacyjnym	111

Część 2. Logistyka miejska i regionalna a jakość życia mieszkańców

Jarosław Witkowski: Modelowanie logistyki miejskiej. W poszukiwaniu nadrzędnego celu i kryteriów oceny modelu	125
Maja Kiba-Janiak: Rola interesariuszy w kształtowaniu logistyki miejskiej na rzecz poprawy jakości życia mieszkańców	136
Katarzyna Cheba: Metody wielowymiarowej segmentacji klientów na rynku miejskich usług transportowych.....	147
Tomasz Kołakowski: Wpływ projektów logistyki miejskiej na jakość życia mieszkańców – preferowane kierunki działań na przykładzie wybranych miast	158
Krzysztof Witkowski, Sebastian Saniuk: Logistyka miejska a jakość życia mieszkańców Zielonej Góry – wstęp do badań.....	171
Sebastian Saniuk, Krzysztof Witkowski: Oczekiwania mieszkańców wobec rozwiązań usprawniających system transportu miejskiego	182
Marzena Cichosz, Katarzyna Nowicka: Inwestycja w obiekt logistyczny jako element rewitalizacji i zrównoważonego rozwoju miast na przykładzie Błonia	192

Konrad Karmelita, Agnieszka Tubis: Konkurencyjność przewoźników z grupy PKS w obsłudze regionalnych przewozów pasażerskich	207
Katarzyna Nowicka, Aneta Pluta-Zaremba: Systemy dostaw do wielkich miast a lokalizacja obiektów logistycznych na przykładzie Warszawy i województwa mazowieckiego	217
Agnieszka Tubis: Ocena rentowności usług transportowych świadczonych w ramach regionalnych przewozów pasażerskich (na podstawie badań wybranej trasy przewozowej)	233
Kamil Zieliński: Organizacja i funkcjonowanie systemu komunikacji zbiorowej na przykładzie Wałbrzycha	242

Część 3. Rola logistyki w ochronie zdrowia, wojsku, sporcie i turystyce

Anna Łupicka: Logistyka akcji humanitarnych jako jeden z procesów zarządzania ryzykiem w łańcuchu dostaw.....	257
Justyna Majchrzak-Lepczyk: Zadania logistyki w strategicznym zarządzaniu krwiodawstwem	270
Radosław Milewski: Charakterystyka modeli transportowych w obsłudze logistycznej kontyngentów wojskowych	282
Marek Szajt: Transport w usługach turystycznych w Polsce – stan obecny i perspektywy rozwoju	293
Jacek Szoltysek, Sebastian Twaróg: Przesłanki stosowania logistycznego wsparcia usług medycznych w polskich szpitalach	303
Andrzej Szymonik: Uwarunkowania logistyki imprez masowych	320

Summaries

Part 1. Trends in logistics development in science and management practice

Anna Baraniecka: Training and consulting in the field of supply chain management – the identification of problems	28
Halina Brdulak: Modern business models in logistics	39
Marek Ciesielski: Logistics against management science problems	48
Grzegorz Jokieli: Several controversies on subject of logistics matter	59
Danuta Kisperska-Moroń: Human factor as a determinant of logistic management quality in service sector companies	72
Krystyna Kowalska: Effectiveness of logistic processes in the strategy of enterprise management	81
Cezary Mańkowski: Econophysical theories in the logistic management	95

Krzysztof Rutkowski: Influence of megatrends on supply chain management – an example of Peak Oil	110
Henryk Woźniak: Influence of convergence processes on supply chain management in the automotive industry	121

Part 2. Urban and regional logistics and quality of life

Jarosław Witkowski: Modelling city logistics. Searching for overall objective and evaluation criteria of the model	135
Maja Kiba-Janiak: The role of stakeholders in formulating the city logistics for the improvement of citizens' quality of life	146
Katarzyna Cheba: Methods of multidimensional segmentation of customers on the market of urban transport services	157
Tomasz Kołakowski: Impact of city logistics projects on quality of inhabitants life – preferred directions of action on the example of selected cities	170
Krzysztof Witkowski, Sebastian Saniuk: City logistics versus quality of life of the residents of Zielona Góra – introduction to the research ...	181
Sebastian Saniuk, Krzysztof Witkowski: Expectations of residents for solutions to improve urban transport systems	191
Marzenna Cichosz, Katarzyna Nowicka: Investment in logistics property as the element for cities' regeneration and sustainable development on the example of Błonie Town	206
Konrad Karmelita, Agnieszka Tubis: Competitiveness of big hauliers from PKS group in regional passenger transport	216
Katarzyna Nowicka, Aneta Pluta-Zaremba: Delivery systems to great cities and logistics facilities localization on the example of Warsaw and Mazowieckie Voivodeship	232
Agnieszka Tubis: Evaluation of regional passenger transport services (on the basis of a chosen route)	241
Kamil Zieliński: Organization and functioning of public transport system – the example of Wałbrzych	254

Part 3. The role of logistics in health care, military, sports and tourism

Anna Łupicka: Logistics of humanitarian actions as one of the processes of risk management in supply chains	269
Justyna Majchrzak-Lepczyk: Problem of logistics in strategic management of blood donation	281
Radosław Milewski: Characteristics of transport models used in logistics of military contingents	292

Marek Szajt: Transport in tourist services in Poland, current state and development perspectives	302
Jacek Szoltysek, Sebastian Twaróg: Reasons for using logistic support of medical services in Polish hospitals	319
Andrzej Szymonik: Conditioning of mass events logistics	330

Krzysztof Witkowski, Sebastian Saniuk

Uniwersytet Zielonogórski

LOGISTYKA MIEJSKA A JAKOŚĆ ŻYCIA MIESZKAŃCÓW ZIELONEJ GÓRY – WSTĘP DO BADAŃ

Streszczenie: W artykule zaprezentowano problem logistyki miejskiej w odniesieniu do zagadnienia jakości życia mieszkańców. Przedstawiono jej cele i zadania. Podsystem transportu miejskiego odgrywa istotną rolę w systemie logistyki miejskiej. Rozważania oparto na aspekcie zarządzania zasobami infrastruktury, w szczególności infrastruktury transportowej. W artykule zaprezentowano też wyniki badań dotyczących miejskiego systemu transportu. Artykuł jest częścią projektu badawczego pn. „Model referencyjny logistyki miejskiej a jakość życia mieszkańców”, finansowanego ze środków Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w latach 2010-2013.

Słowa kluczowe: logistyka miejska, jakość życia, system logistyczny miasta.

1. Wstęp

Logistyka obejmuje planowanie, koordynację i sterowanie, zarówno w aspekcie czasu, jak i przestrzeni, przebiegiem realnych procesów, w których realizacji organizacja jest uczestnikiem, umożliwiając sprawne i efektywne osiąganie celów organizacji. W szczególności dotyczy to przestrzennego i czasowego rozmieszczenia (gdzie?), stanu (ile i w jakiej konfiguracji?) i przepływu (skąd, dokąd i za pomocą jakich środków przemieszczania?) zasobów będących składowymi tych procesów, a więc ludzi, dóbr materialnych, informacji i środków finansowych¹. Istotą logistyki jest realny przepływ dóbr materialnych i informacji oraz ich intensywność, ciągłość i niezawodność. Logistykę możemy traktować także jako koncepcję zarządzania badającą przepływ dóbr i informacji oraz ich wpływ na efektywność gospodarowania podmiotów gospodarczych, w tym również miast.

¹ S. Krawczyk, *Zarządzanie procesami logistycznymi*, PWE, Warszawa 2001.

Można przyjąć, iż „logistyka miejska skupia się przede wszystkim na planowaniu, koordynowaniu i kontrolowaniu procesów związanych z odbywającym się w obrębie danego miasta lub aglomeracji miejskiej przemieszczaniem osób i dóbr (surowców, półproduktów, towarów, odpadów itp.) oraz informacji z nimi związanymi w sposób optymalizujący koszty, minimalizujący kongestię i podnoszący jakość życia mieszkańców”².

Przedmiotem badań logistyki miejskiej są zagadnienia celowo zorganizowanego i zintegrowanego przepływu materiałów, ludzi i informacji w aglomeracji miejskiej. Problemy te obejmują m.in.: dostępność komunikacyjną miasta, zaopatrzenie obiektów handlowych, zaopatrzenie w wodę i energię, odprowadzanie ścieków, usuwanie i utylizację odpadów, budowę i utrzymanie sieci telekomunikacyjnych oraz dbałość o środowisko naturalne.

Zadaniem logistyki miejskiej jest zapewnienie optymalnych warunków „życia” miasta z uwzględnieniem kosztów, wydajności i usług realizowanych dla zaspokojenia potrzeb podmiotów w nim funkcjonujących. Realizacja funkcji logistyki ma tu na celu podwyższenie jakości życia społeczeństwa aglomeracji i poprawę pracy podmiotów gospodarczych przy jednoczesnej eliminacji zbędnych przewozów, skracaniu czasów przemieszczania, ograniczaniu zapasów, a także obniżaniu cen usług świadczonych dla miasta.

Mimo intensyfikacji badań dotyczących logistyki miejskiej w krajowej i zagranicznej literaturze przedmiotu brakuje kompleksowych opracowań na temat korelacji między sprawnym i efektywnym systemem logistyki miejskiej a poziomem i jakością życia mieszkańców. W szczególności nie uwzględnia się wpływu szybkiej zmiany liczby oraz struktury społecznej mieszkańców, związanej między innymi z migracjami, przyrostem naturalnym, aspektami kulturowymi, bezpieczeństwem społecznym czy sytuacją ekonomiczną³.

Logistyka miejska, oprócz coraz mocniejszych akcentów związanych z jakością życia oraz realizacją coraz większych wymagań mieszkańców (klientów usług), obejmuje coraz więcej elementów związanych z przemieszczaniem, transportowaniem. Dotyczy to już nie tylko transportu towarowego, ale coraz częściej transportu osób. Jest to efekt upowszechniania w społeczeństwie zasad rozwoju zrównoważonego, ale bardziej dostosowania regulacji prawnych do zasad rozwoju zrównoważonego⁴.

² J. Witkowski, M. Kiba-Janiak, *The role of stakeholders in a developing reference model of city logistics versus the quality of citizens' life*, XV Konferencja Logistyki Stosowanej „Total Logistic Management”, Zakopane 2011. Publikacja elektroniczna.

³ M. Kiba-Janiak, *Logistyka miejska w obszarze przemieszczania osób a jakość życia mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego w latach 2007 i 2010*, XIV Konferencja Logistyki Stosowanej „Total Logistic Management”, Zakopane 2010. Publikacja elektroniczna.

⁴ K. Witkowski, *The Innovations For Sustainable Development*, 17th International Scientific Conference CO-MAT-TECH, Trnava-Bratislava 2009.

2. Istota logistyki miejskiej a jakość życia

Na potrzeby tych rozważań przyjmuje się szerokie rozumienie zarządzania. Zarządzanie traktowane jest w tym znaczeniu jako proces oddziaływania organów i administracji samorządu terytorialnego na przedmiot zarządzania w taki sposób, aby jego działanie (zachowanie) zmierzało do osiągnięcia postawionych przed nim celów, czyli było zgodne z celami przyjętymi przez podmiot zarządzania. Obiekt zarządzania może obejmować takie osoby, organizacje oraz rzeczy, które są związane z planowaniem i realizacją zadań publicznych, a które w odróżnieniu od organizacji, niekoniecznie muszą być podległe zarządzającemu. W związku z tym poprzez zarządzanie kształtowane są zachowania osób oraz innych podmiotów gospodarczych, a samo zarządzanie jest przynależne do sfery procesów regulacyjnych⁵. Zarządzanie gospodarką samorządu terytorialnego stanowi umiejętność oddziaływania na przebieg procesów i zjawisk w interesie wspólnoty samorządowej.

Istotną cechą władz samorządowych jest zaspokajanie potrzeb społeczności lokalnej, to samorząd bowiem odpowiada za wszystkie sprawy publiczne dotyczące życia mieszkańców w obrębie jednostki terytorialnej – np. miasta.

Miasto stanowi obiekt zainteresowania licznych dyscyplin nauki. Dla urbanistów i specjalistów od planowania przestrzennego przedmiotem badań jest intensywnie zagospodarowana – ale według określonego ładu – przestrzeń miejska. Socjologów interesuje zróżnicowana społeczność, charakteryzująca się tzw. miejskim stylem życia. Dla prawników miasto jest przede wszystkim gminą, tj. upodmiotowioną wspólnotą samorządową. Geografowie traktują miasto jako formę osadniczą, określaną jako ośrodek centralny, tj. jako lokalną, subregionalną lub regionalną stolicę, której „siła grawitacji” wyznacza strefę ciężenia do miasta, sytuując je w hierarchicznej strukturze sieci osadniczej. Z kolei ekonomiści postrzegają miasto – ze względu na skumulowaną różnorodność zasobów i rynków – przede wszystkim jako ofertę lokalizacji działalności gospodarczej; z tego punktu widzenia można mówić o swoistym rynku ofert lokalizacyjnych, na którym miasta konkurują między sobą pod względem skali, struktury i jakości takiej oferty.

Miasto to „duży, gęsto zabudowany teren z odrębną administracją, będący skupiskiem ludzi o zawodach nierolniczych”⁶. Według S. Krawczyka „miasto jest zbiorowością mieszkańców, podmiotów prowadzących działalność gospodarczą oraz jednostek administracyjnych, społecznych i kulturalnych, mających własne cele, współistniejących obok siebie, korzystających z własnej oraz ze wspólnej, ogólnodostępnej infrastruktury, uczestniczących w grupowych i zbiorowych przedsięwzięciach i akceptujących regulacje prawne zarządzania miastem”⁷. Najstarsza i

⁵ E. Wojciechowski, *Zarządzanie w samorządzie terytorialnym*, Difin, Warszawa 2003, s. 11.

⁶ *Nowy słownik języka polskiego PWN*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.

⁷ S. Krawczyk, *Logistyka w zarządzaniu miastem*, Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław.

zarazem najbardziej powszechna definicja miasta oparta jest na arbitralnej decyzji władzy: miastem jest miejscowość, której nadano odpowiednie prawa⁸.

Istotne znaczenie w systemie miasta ma podsystem logistyczny, rozpatrywany odrębnie przez wielu autorów jako system logistyczny miasta.

System logistyczny miasta to zorganizowany i skoordynowany w ramach danej aglomeracji miejskiej przepływ dóbr materialnych, mediów, zasobów ludzkich i informacji z nimi związanych w sposób optymalizujący koszty, tak aby zaspokoić potrzeby mieszkańców w zakresie jakości życia i gospodarowania zasobami materialnymi.

System logistyczny miasta należy rozumieć w sensie miejskiego wyposażenia infrastrukturalnego, które niezbędne jest do funkcjonowania łańcuchów i sieci dostaw na terenie miasta oraz stwarzania warunków do efektywnego zarządzania nimi, a także takiego, które niezbędne jest do obsługi potoków osobowych na terenie miasta i zarządzania nimi⁹.

Jeden z najważniejszych celów stanowi konsolidacja strumieni transportowych, połączenie w jedną, sterowalną całość podmiotów gospodarczych i instytucji mających aspekt ruchowy i działających na terenie miasta, jak również zarządzanie tą siecią zdarzeń w sposób zapewniający pożądany poziom jakości życia i gospodarowania w mieście przy minimalnym poziomie kosztów, z uwzględnieniem wymogów ekologii¹⁰. Koordynacja obejmuje także odpowiednią organizację usług komunalnych świadczonych na rzecz podmiotów gospodarczych i ludności. Innym ważnym celem jest reorganizacja stosunków wewnątrzmijskich w taki sposób, aby osiągnąć stabilną równowagę pomiędzy przestrzenią i działającym na jej terenie transportem. Można to osiągnąć poprzez odpowiednie planowanie, organizowanie i zarządzanie¹¹.

Ważnym obszarem logistyki miejskiej są czynności gromadzenia, wywozu, składowania czy dystrybucji odpadów komunalnych i przemysłowych. Procesy związane z gospodarką odpadami trwale wpisały się w zakres logistyki miejskiej wraz ze wzrastającą wciąż ilością odpadów, produktów ubocznych i nieprzydatnych już artykułów konsumpcyjnych po okresie ich użytkowania generowanych przez aglomeracje miejskie¹².

Jak wynika z powyższych rozważań, jednym z głównych celów logistyki miejskiej jest zaspokojenie potrzeb mieszkańców w zakresie jakości życia. Z drugiej strony wzrost jakości życia przyczynia się między innymi do rozwoju transportu

⁸ R. Brol, *Ekonomika i zarządzanie miastem*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 2004.

⁹ M. Szymczak, *Logistyka miejska*, Wydawnictwo UE w Poznaniu, Poznań 2008.

¹⁰ M. Szymczak, *O istocie i funkcjach logistyki miejskiej*, [w:] E. Golemska (red.), *Współczesne kierunki rozwoju logistyki*, PWE, Warszawa 2006.

¹¹ B. Tundys, *Logistyka miejska*, Difin, Warszawa 2008.

¹² E. Dźbik (red.), *Gospodarka miejska*, Warszawa 1995.

indywidualnego, a co za tym idzie – wzrostu kongestii w transporcie samochodowym w miastach, która z kolei wpływa na obniżenie jakości życia. Zatem można wysunąć stwierdzenie, iż występuje związek korelacji między logistyką miejską a jakością życia¹³.

Jakość życia według R. Kolmana to: „stopień zaspokojenia potrzeb duchowych i materialnych człowieka, stopień zaspokojenia wymagań określający poziom materialnego i duchowego bytu jednostek i całego społeczeństwa, stopień spełnienia oczekiwań umownej normalności w działaniach i sytuacji codziennego życia jednostek i społeczeństwa”¹⁴. Inni autorzy jakość życia definiują w sposób następujący:

- P. de Hardwood: „Jakość życia to odczucie dobrobytu przez jednostkę, jej zadowolenie bądź niezadowolenie”¹⁵.
- R. Gillingham i W.S. Reece: „Jakość życia to poziom satysfakcji uzyskiwanej przez jednostkę w wyniku spożywania dóbr i usług, spędzania wolnego czasu i korzystania z pozostałych materialnych i społecznych warunków środowiska, w których jednostka ta się znajduje”¹⁶.
- J. Wiench: „Jakość życia to relacja między odczuwanymi przez jednostkę i grupy społeczne potrzebami i wartościami a możliwościami w dziedzinie ich zaspokajania i realizacji”¹⁷.
- B.C. Liu: „Jakość życia oznacza zbiór potrzeb, których zaspokojenie czyni ludzi szczęśliwymi”¹⁸.

Jakość życia jest kategorią bardzo złożoną o trudnym do określenia zakresie przedmiotowym oraz interdyscyplinarnym charakterze. Kategorię tę tworzą wspólnie następujące elementy¹⁹:

- bogactwo rozumiane jako dobra materialne znajdujące się w posiadaniu ludzi,
- zdrowie i samopoczucie,
- bezpieczeństwo, zarówno w wymiarze zdrowotnym, jak i w aspekcie utraty mienia (przestępczość, klęski żywiołowe) oraz w sensie ekonomicznym (niezbędnych do życia środków finansowych),
- stan środowiska przyrodniczego,

¹³ M. Kiba-Janiak, wyd. cyt.

¹⁴ R. Kolman, *Zespoły badawcze jakości życia*, „Problemy Jakości” 2000, nr 2, s. 2.

¹⁵ Z. Pisz (red.), *Zadania społeczne*, Wrocław 2002, s. 50.

¹⁶ Tamże.

¹⁷ Tamże.

¹⁸ T. Dmoch, J. Rutkowski, *Badanie poziomu i jakości życia*, „Wiadomości Statystyczne” 1985, nr 10, s. 27.

¹⁹ J. Kusterka, *Jakość życia w aspekcie wybranych wskaźników ekorozwoju*, [w:] J. Tomczyk-Tolkacz (red.), *Jakość życia w perspektywie nauk humanistycznych, ekonomicznych i ekologii*, Jelenia Góra 2009, s. 190.

- bogactwo duchowe związane z dostępem do edukacji i szeroko rozumianej kultury,
- poczucie przynależności do lokalnej społeczności, stosunki międzyludzkie i wpływ na decyzje dotyczące życia indywidualnego i zbiorowego.

Według T. Borysa i P. Rogali jakość życia może być postrzegana w sposób obiektywny i subiektywny. Obiektywna jakość życia określa warunki życia na podstawie wskaźników, takich jak: miesięczny dochód, powierzchnia mieszkania. Natomiast subiektywna jakość życia to ocena stopnia zaspokojenia potrzeb, np. satysfakcja z osiągniętych dochodów, zadowolenie z posiadanego mieszkania itp.²⁰ Najczęściej subiektywnej oceny jakości życia dokonuje się na podstawie badań ankietowych, wywiadów itp.

Obiektywna jakość życia jest zbliżona (ale nie tożsama) znaczeniowo do pojęcia „warunki życia” lub „poziom życia”, które oznaczają: „[...] całokształt obiektywnych warunków o charakterze infrastrukturalnym, w jakich żyje społeczeństwo. Wiązą się one głównie z kondycją materialną, zabezpieczeniem egzystencjonalnym i zabezpieczeniem środowiskowym życia jednostki”²¹. Pomiar tej jakości dokonywany jest przez wskaźniki obiektywne, które występują najczęściej w formie naturalnych miar natężenia (ilościowych lub wartościowych). Podejście obiektywne umożliwia ocenę jakości życia właśnie w oparciu o wartości tych wskaźników. Obiektywna ocena jakości życia polega zatem na: statystycznym pomiarze wartości cech (np. dochodu, wykształcenia, liczby dzieci itp.) lub budowanych na ich podstawie wskaźników opisujących jakość życia; identyfikacji indywidualnych funkcji preferencji oraz ich syntetyzacji globalnej (miary syntetyczne) lub w podzbiorach (miary subsyntetyczne). W ten sposób określamy obiektywny poziom jakości życia²².

Subiektywna jakość życia to ocena stopnia zaspokojenia potrzeb. W literaturze możemy spotkać wiele definicji tej kategorii, w których istnieje bezsporna zgodność co do tego, że jest ona związana z subiektywnym postrzeganiem własnego życia w ramach określonego systemu wartości. Postrzeganie to ma miejsce w określonych warunkach społecznych, gospodarczych czy też politycznych. Definiowanie subiektywnego poziomu jakości życia to domena przedstawicieli nauk socjologicznych i psychologicznych, posługujących się do określenia istoty tego pojęcia takimi terminami, jak poziom zadowolenia, satysfakcja czy optymizm, w celu przybliżenia trudnomyślanej kategorii poziomu szczęścia²³. Przykładem takiej definicji jest określenie subiektywnej jakości życia jako stopnia satysfakcji

²⁰ T. Borys, P. Rogala, *Jakość życia na poziomie lokalnym – ujęcie wskaźnikowe*, Wydawnictwo UNDP, Warszawa 2008.

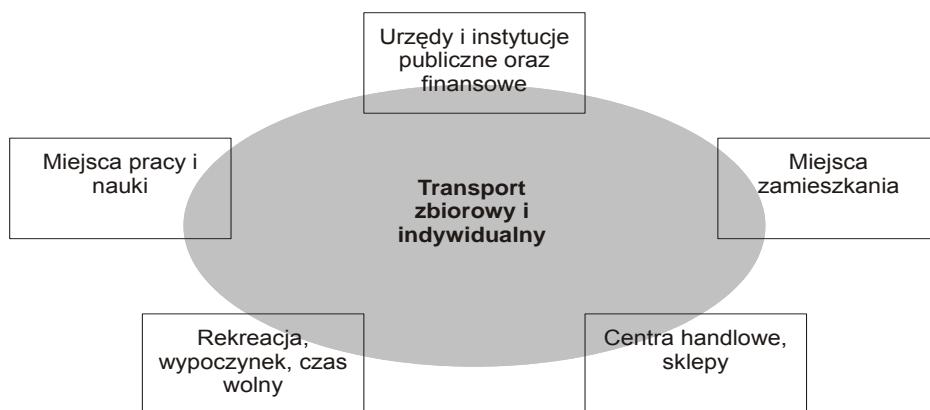
²¹ T. Panek, A. Szulc (red.), *Statystyka społeczna*, SGH, Warszawa 2007.

²² T. Borys, *Jakość życia jako integralny rodzaj jakości*, [w:] J. Tomczyk-Tolkacz (red.), *Jakość życia w perspektywie nauk humanistycznych, ekonomicznych i ekonomii*, Jelenia Góra 2003, s. 13.

²³ F. Piontek (red.), *Ekonomia a rozwój zrównoważony. Teoria i kształcenie*, t. I, Białystok 2001, s. 85.

(zadowolenia) człowieka z całej swojej egzystencji²⁴. Często też stwierdza się, że jakość życia związana jest z poszukiwaniem dobrego, godnego życia, w którym w takim samym w stopniu jak potrzeby konsumpcyjne byłyby zaspokajane potrzeby psychospołeczne. W świetle tych określeń nasuwa się pytanie: czy subiektywną jakością jest samo szczęście, czy satysfakcja, czy też czynniki, które wywołują te stany, czy też jedno i drugie²⁵.

Jakość życia obejmuje wiele obszarów związanych z codziennym funkcjonowaniem człowieka, np.: własną sytuacją życiową, miejscem zamieszkania, infrastrukturą, przestrzenią, poczuciem bezpieczeństwa, czasem wolnym, stanem i zasobami środowiska, pracą i dochodami, edukacją i instytucjami edukacyjnymi itp. Wśród dziedzin wpływających na jakość życia jest także aspekt związany z przemieszczaniem się po mieście. Potrzeby przemieszczania osób w mieście wynikają z wielu wyżej wymienionych przesłanek związanych z jakością życia. Te wszystkie czynniki, determinujące jakość życia, wpływają na organizację przemieszczania osób w mieście, w tym także na liczbę połączeń komunikacyjnych. Rysunek 1 przedstawia powiązania pomiędzy transportem drogowym osób a dziedzinami wpływającymi na jakość życia.



Rys. 1. Powiązania pomiędzy transportem drogowym osób a dziedzinami wpływającymi na jakość życia

Źródło: opracowanie własne.

Sprawny system transportu zbiorowego i indywidualnego w mieście powinien być dostosowany do charakteru, zróżnicowania i rozmiaru potrzeb transportowych w danym mieście²⁶. Dlatego też zadaniem logistyki miejskiej w obszarze transportu

²⁴ T. Borys, wyd. cyt., s. 15.

²⁵ F. Piontek (red.), wyd. cyt., s. 85.

²⁶ M. Szymczak, *Logistyka miejska...*

drogowego osób powinno być sprawne planowanie, kontrolowanie i koordynowanie procesów odbywających się w obrębie danego miasta, związanych z przemieszczaniem osób przy wykorzystaniu transportu indywidualnego lub/i zbiorowego, uwzględniającego zróżnicowane potrzeby transportowe w celu optymalizacji kosztów, minimalizacji kongestii oraz podniesienia jakości życia²⁷.

3. Wyniki badań

Analiza wyników dotyczących sposobów przemieszczania się w obrębie miasta pozwala na podział respondentów na dwie podstawowe kategorie mieszkańców: pasażerów miejskiej komunikacji zbiorowej oraz kierowców samochodów (największy udział). W niewielkim stopniu mieszkańcy Zielonej Góry przemieszczają się rowerami i skuterami (zob. tab. 1).

Tabela 1. Korzystanie ze środków komunikacji zbiorowej i indywidualnej (w %)

Środek transportu (z którego mieszkaniec korzysta codziennie)	Liczba respondentów	Udział procentowy	Środek transportu (z którego mieszkaniec korzysta codziennie)	Liczba respondentów	Udział procentowy
Transport publiczny	135	22,6	Motocykl, skuter	6	1,4
Samochód	305	51,7	Rower	8	1,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Badania przeprowadzono na początku roku 2011 w trzech miastach: Gorzowie Wlkp., Jeleniej Górze i Zielonej Górze. W niniejszym opracowaniu zostaną przedstawione wyniki dla Zielonej Góry, i to tylko w zakresie przewozów transportowych. Wśród czynników wpływających na jakość życia jeden czynnik dotyczył transportu – istotnego obszaru logistyki: przemieszczanie się po mieście. Znalazł się on na odległym, dziewiątym miejscu. Obrazuje to tab. 2.

Respondenci zostali poproszeni o określenie swoich preferencji oraz ocen transportu zbiorowego w Zielonej Górze. Zgodnie z przewidywaniami bardzo wysokie były oczekiwania, a oceny znacznie niższe. Dokładne wyniki podano w tab. 3. Tabela przedstawia odpowiedzi respondentów z Zielonej Góry, ale bardzo podobne wskazania odnotowano w pozostałych dwóch miastach.

Z tabeli 3 wynika, że względnie wysoko oceniono „punktualność kursowania pojazdów” (3,73%) oraz „kulturę kierujących”. Najsłabsze wyniki zanotowano dla kryterium: „możliwość wypowiedzania się o komunikacji miejskiej” oraz „częstotliwość kontroli biletowej”, co można odczytywać jako zbyt częste kontrole biletowe.

²⁷ M. Kiba-Janiak, wyd. cyt.

Tabela 2. Ranking czynników wpływających na jakość życia

Czynnik wpływający na jakość życia	Średnia
1. Znalezienie dobrej pracy	3,64
2. Możliwość zarabiania pieniędzy	4,27
3. Warunki mieszkaniowe	4,28
4. Bezpieczne otoczenie	4,93
5. Kształcenie siebie i dzieci	5,12
6. Korzystanie z usług służby zdrowia	5,29
7. Czyste środowisko	5,57
8. Spędzanie wolnego czasu	6,50
9. Przemieszczanie się po mieście	6,97
10. Wygodne robienie zakupów	8,08

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Tabela 3. Zestawienie średnich wyników w zakresie preferencji i ocen dla poszczególnych cech jakościowych transportu publicznego przy zastosowaniu 5-stopniowej skali ocen

Lp.	Cecha jakości	Preferencje maksymalne	Preferencje podrożnych	Oceny podrożnych
1	Punktualność kursowania pojazdów	5	4,51	3,73
2	Częstotliwość kursowania pojazdów	5	4,29	3,42
3	Bezpieczeństwo podróży	5	4,33	3,49
4	Warunki podróżowania w pojazdach	5	4,00	3,20
5	Warunki oczekiwania na przystankach	5	3,88	3,17
6	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5	4,04	3,45
7	Cena biletu	5	4,02	3,24
8	Bezpośredniość połączeń	5	4,14	3,24
9	Kultura kierujących	5	3,92	3,51
10	Informacja (na przystankach, w pojazdach i na pojazdach)	5	4,01	3,6
11	Czytelność i łatwość zapamiętywania rozkładów jazdy	5	3,75	3,47
12	Możliwość wypowiedzania się o komunikacji miejskiej	5	3,15	3,03
13	Częstotliwość kontroli biletowej	5	2,91	3,09

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

4. Podsumowanie

Co prawda z badań wynika, że kryterium „przemieszczanie się po mieście” nie jest czynnikiem istotnie wpływającym na jakość życia, jednak nie należy tego aspektu bagatelizować, ponieważ badania ankietowe, a także dane statystyczne wskazują na stały wzrost wskaźnika motoryzacji, który w istotny sposób wpływa na poziom

kongestii. Mimo że kongestia najczęściej występuje w dużych miastach, ale za kilka, kilkanaście lat miasta średniej wielkości także mogą zostać dotknięte tym zjawiskiem, co w znacznym stopniu może obniżyć jakość życia. Aby temu przeciwdziałać, należy już teraz podejmować wszelkie działania prewencyjne.

Reasumując, można stwierdzić, że logistyka miejska ma do spełnienia wiele użytecznych zadań, niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania i rozwoju miasta, również w zakresie poprawy jakości życia mieszkańców. Sprawne planowanie i organizowanie transportu zbiorowego i indywidualnego w mieście powinno uwzględniać zróżnicowane potrzeby mieszkańców danego miasta. Dostosowując system logistyki miejskiej do potrzeb mieszkańców, można przyczynić się do podniesienia jakości życia w danym mieście.

Literatura

- Borys T., *Jakość życia jako integralny rodzaj jakości*, [w:] J. Tomczyk-Tołkacz (red.), *Jakość życia w perspektywie nauk humanistycznych, ekonomicznych i ekonomii*, Jelenia Góra 2003.
- Borys T., Rogala P., *Jakość życia na poziomie lokalnym – ujęcie wskaźnikowe*, Wydawnictwo UNDP, Warszawa 2008.
- Brol R., *Ekonomika i zarządzanie miastem*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 2004.
- Dmoch T., Rutkowski J., *Badanie poziomu i jakości życia*, „Wiadomości Statystyczne” 1985, nr 10.
- Dzbiak E. (red.), *Gospodarka miejska*, Warszawa 1995.
- Kiba-Janiak M., *Logistyka miejska w obszarze przemieszczania osób a jakość życia mieszkańców Górzowa Wielkopolskiego w latach 2007 i 2010*, XIV Konferencja Logistyki Stosowanej „Total Logistic Management”, Zakopane 2010. Publikacja elektroniczna.
- Kolman R., *Zespoły badawcze jakości życia*, „Problemy Jakości” 2000, nr 2.
- Krawczyk S., *Logistyka w zarządzaniu miastem*, Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław.
- Krawczyk S., *Zarządzanie procesami logistycznymi*, PWE, Warszawa 2001.
- Kusterka J., *Jakość życia w aspekcie wybranych wskaźników ekorozwoju*, [w:] *Jakość życia w perspektywie nauk humanistycznych, ekonomicznych i ekologii*, red. J. Tomczyk-Tołkacz, Jelenia Góra 2009.
- Nowy słownik języka polskiego PWN*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.
- Panek T., Szulc A. (red.), *Statystyka społeczna*, SGH, Warszawa 2007.
- Piontek F. (red.), *Ekonomia a rozwój zrównoważony. Teoria i kształcenie*, t. I, Białystok 2001.
- Pisz Z. (red.), *Zadania społeczne*, Wrocław 2002.
- Szymczak M., *Logistyka miejska*, Wydawnictwo UE w Poznaniu, Poznań 2008.
- Szymczak M., *O istocie i funkcjach logistyki miejskiej*, [w:] E. Gołemska (red.), *Współczesne kierunki rozwoju logistyki*, PWE, Warszawa 2006.
- Tundys B., *Logistyka miejska*, Difin, Warszawa 2008.
- Witkowski J., Kiba-Janiak M., *The role of stakeholders in a developing reference model of city logistics versus the quality of citizens' life*, XV Konferencja Logistyki Stosowanej “Total Logistic Management”, Zakopane 2011. Publikacja elektroniczna.
- Witkowski K., *The Innovations For Sustainable Development*, 17th International Scientific Conference CO-MAT-TECH, Trnava-Bratislava 2009.
- Wojciechowski E., *Zarządzanie w samorządzie terytorialnym*, Difin, Warszawa 2003.

Źródło internetowe

<http://www.citylogistics.org/>.

**CITY LOGISTICS VERSUS QUALITY OF LIFE
OF THE RESIDENTS OF ZIELONA GÓRA
– INTRODUCTION TO THE RESEARCH**

Summary: In the paper the problem of city logistics in reference to the question of quality of life is presented. The aims and tasks of city logistics are considered. The subsystem of city transport plays an important role in the system of city logistics. The deliberations are focused on the aspect of infrastructure management, particularly transport infrastructure. Some research results how to improve the city transport system are presented. This article is part of a research project: “Referential model of city logistics versus quality of life of citizens” funded by means of Ministry of Science and Higher Education in the years 2010-2013 as a research project.

Keywords: city logistics, quality of life, logistics system of a city.