



## Aleksander Pabian

Politechnika Częstochowska  
Wydział Zarządzania  
Instytut Logistyki i Zarządzania Międzynarodowego  
aleksander.pabian@hotmail.com

# NOWE ATRAKCJE TURYSTYCZNE EFEKTEM DZIAŁALNOŚCI ORGANIZACJI ZARZĄDZAJĄCYCH W OBSZARZE EKOLOGISTYKI

**Streszczenie:** Opracowanie posiada charakter interdyscyplinarny, łącząc problematykę logistyki, ekologii i turystyki. Inspiracją do jego powstania były wyniki przeprowadzonego przez autora sondażu, które potwierdziły, że termin „logistyka” często nie jest rozumiany w sposób prawidłowy. Logistyka oznacza zarządzanie procesami przemieszczania przedmiotów oraz osób wraz z towarzyszącymi im przepływami informacyjnymi. Jeden z rodzajów logistyki (wyróżniony na podstawie kierunku zarządzanego przepływu surowców, materiałów, towarów czy ludzi) stanowi ekologistyka. W artykule autor zauważył, że ten specyficzny obszar działalności kierowniczej może prowadzić do powstania nowych atrakcji turystycznych. Zilustrował to na przykładzie brazylijskiego miasta Kurytyba.

**Słowa kluczowe:** atrakcje turystyczne, ekologistyka, zarządzanie, Kurytyba.

**JEL Classification:** D21, C83, O44, L26, Z32.

## Wprowadzenie

W dzisiejszych czasach termin „logistyka” często nie jest rozumiany w sposób prawidłowy. Źródłem takiego wniosku jest badanie przeprowadzone w formie wywiadu osobistego, ukierunkowanego (nieformalnego)<sup>1</sup> z dobranymi lo-

<sup>1</sup> W celu zgromadzenia danych niezbędnych do weryfikacji tezy mówiącej o braku pełnej wiedzy na temat tego, czym we współczesnych czasach jest logistyka, zdecydowano się skorzystać z wywiadu. Polega on na zadaniu respondentom pytania bądź określonej liczby pytań mających prowadzić do rozwiązania problemu badawczego. Proces doboru wywiadu dla celów badawczych rozpoczęto od rozpoznania dostępnych metod oraz ustalenia, które z nich mogą być potencjalnie właściwe dla analizy zadanego problemu. Dalsza część procesu wyboru przyjęła formę

sowo 40 dorosłymi osobami posiadającymi wykształcenie minimum średnie, którzy wyrazili zgodę na wzięcie udziału w rozmowie. Mediana wieku tych osób wyniosła 32 lata, wszystkie one zadeklarowały, że ich miejscem zamieszkania jest obszar powiatu częstochowskiego<sup>2</sup>. Dziewięć osób (22,5%) spośród przedstawicieli grupy objętej badaniem określiło logistykę we właściwych, przyjętych przez większość badaczy i ujętych w literaturze kategoriach. Niejako na przeciwnym końcu skali znalazło się 10 pytanym, cechującym się brakiem rozeznania w kwestii właściwej interpretacji pojęcia „logistyka”, przyznających, że nie potrafią w ogóle jej zdefiniować. Pozostałe jednostki próby udzieliły odpowiedzi niekompletnych lub niejednoznacznie prawidłowych. Należy zwrócić uwagę, że w grupie tej znajdowały się także osoby (właściciel i jednocześnie kierownik firmy przewozowej, student kierunku Logistyka), co do których można snuć przypuszczenia, że ze względu na prowadzoną działalność czy przejawiane zainteresowania nie powinny mieć one problemów z udzieleniem właściwej odpowiedzi.

Istotne spostrzeżenie dotyczy również toku myślowego osób pytanym o to, czym według nich jest logistyka. W dominującej liczebnością grupie, w której nie udzielono prawidłowej odpowiedzi, respondenci zdradzali tendencję polegającą na utożsamianiu logistyki z transportem. Tego typu tok rozumowania nie jest jednak prawidłowy.

Zaobserwowane prawidłowości stały się podstawą do określenia podstawowego celu artykułu, tzn. wyjaśnienia znaczenia logistyki w zachodzących współcześnie procesach gospodarowania. Dalsza część opracowania poświęcona jest wyjaśnieniu, że specyficznym rodzajem logistyki jest tzw. ekollogistyka. Autor stawia tezę, że ten charakterystyczny obszar działalności kierowniczej prowadzi do powstawania nowych atrakcji turystycznych. Odwiedzanie ich przez turystów można rozpatrywać w kategoriach nowego trendu na rynku turystycznym.

---

metodyczną, tzn. z części wybranych w poprzednim kroku metod utworzono grupę określoną roboczo jako:  $\alpha$  – zbiór solucji szczególnie polecanych przez specjalistów z rozpatrywanej dziedziny oraz uznawanych przezeń za skuteczne z perspektywy możliwości osiągnięcia celów poznawczych. Ponadto, będąc świadomym faktu, że jak podkreślają badacze: metody badań ewoluują, zmieniają się w drodze permanentnego udoskonalenia, z grupy  $\alpha$  zaadaptowano najnowsze metody [szerzej na temat metodologii w: Stańczyk-Hugiet, 2011, s. 17-20].

<sup>2</sup> Warto podkreślić, że prowadzenie badań na ściśle określonym obszarze jest zgodne z obecnymi tendencjami w zakresie prowadzenia badań naukowych. „Ze względu na rosnące znaczenie na arenie światowej jednostek ekonomiczno-przestrzennych, jakimi są regiony, wiele pojęć utożsamianych z przedsiębiorczością i przedsiębiorstwem zaczęto analizować w odniesieniu właśnie do regionów [szerzej: Odzimek, 2013, s. 103].

## 1. Logistyka jako zarządzanie określonym obszarem działalności

Jedyny właściwy punkt wyjścia rozważań służących wyjaśnieniu, czym we współczesnych czasach jest logistyka, stanowi stwierdzenie, że jest to zarządzanie<sup>3</sup>, czyli szersza kategoria działań sprawczych mających na celu doprowadzenie do „wykonania określonych rzeczy, sprawnie i skutecznie, wspólnie z innymi ludźmi i poprzez nich” [Robbins, De Cenzo, 2002, s. 32]. Innymi słowy, każdy, kto zajmuje się w sposób praktyczny logistyką, jest menedżerem, który zarządza. Jednakże nie każdy zarządzający jest logistyką. Logistyka to kierowanie ściśle określonym obszarem działalności: procesami przemieszczania przedmiotów (często także osób) wraz z towarzyszącymi im przepływami informacji, które należy rozpatrywać w kategoriach działań wspomagających przemieszczanie obiektów posiadających postać fizyczną.

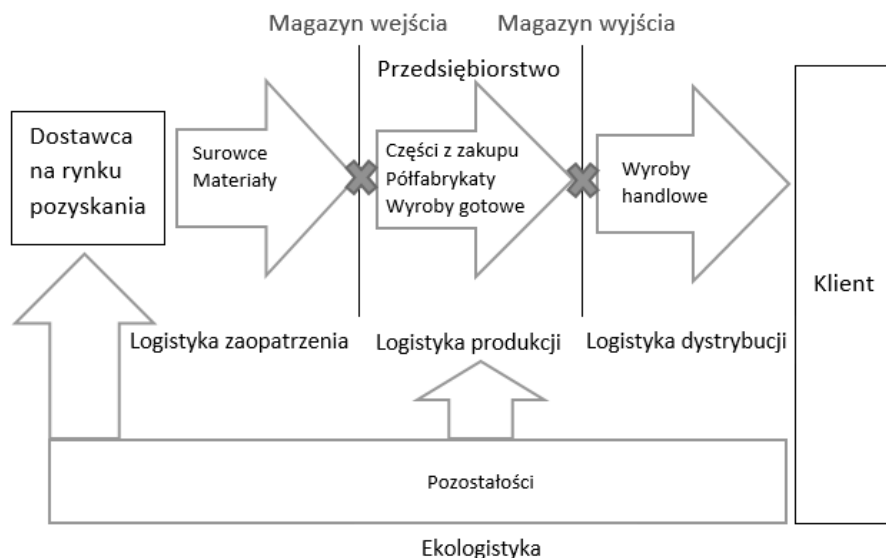
Silnie kojarzony z logistyką transport jest obok gospodarki magazynowej czy obsługi zamówień wyłącznie jedną z tzw. funkcji logistycznych [Kisielnicki, Turyna, 2012, s. 355] umożliwiającą dokonywanie się wspomnianego przepływu np. surowców, materiałów, towarów czy ludzi. Należy wyróżnić nieidentyczne rodzaje tego przepływu, biorąc pod uwagę etap, na jakim się on dokonuje, jak również determinowany nim rodzaj przemieszczanych obiektów (por. rys. 1).

Z rysunku 1 wynika, że przepływy stanowiące przedmiot zainteresowania logistyki mogą mieć tzw. kierunek tradycyjny, tzn. taki, który dokonuje się od źródła w stronę konsumenta ostatecznego. Wśród nich należy wymienić:

- przepływ surowców i materiałów z rynku zaopatrzenia do magazynu wejściowego przedsiębiorstwa,
- przemieszczanie wytwarzanych w obrębie firmie produktów przez kolejne fazy wyznaczające stopień ich obróbki,
- przepływ wyrobów handlowych, które zostały wykonane przez firmę z pozyskanych surowców i materiałów, poprzez różne warianty kanałów dystrybucji.

---

<sup>3</sup> Przyjmuje się, że w praktyce zarządzanie polega na wykonywaniu tzw. funkcji kierowniczych. Ich liczba i zakres były na przestrzeni lat różnie modyfikowane przez badaczy, aczkolwiek można przyjąć, że najważniejszymi z nich są: planowanie, organizowanie, motywowanie i kontrola. Początki rozpatrywania zarządzania w kategoriach funkcji kierowniczych wiąże się z osobą Henriego Fayola, francuskiego praktyka oraz jednego z twórców nowożytnej teorii zarządzania [por. Durlik, 1995, s. 259; Peaucelle, Guthrie, 2016, s. 5-27].



Rys. 1. Rodzaje przepływów zarządzanych przez logistykę

Menedżerowie-logiści stają ponadto przed koniecznością zarządzania przepływem odwrotnym [Wit, 2016, s. 80], a więc takim, który dotyczy wszelkiego rodzaju pozostałości (odpadów, zwrotów, używanych pojemników czy opakowań) powstających w rezultacie konsumpcji wyrobów przez konsumentów ostatecznych. W zależności od sytuacji mają one trafić bądź z powrotem do producenta (np. w ramach gwarancji wszelkiego rodzaju produkty niepełnowartościowe), bądź dzięki procesom *reusingu* i *recyclingu*<sup>4</sup> – z powrotem na rynek zaopatrzenia jako surowce z odzysku.

Dział logistyki zajmujący się przepływem odwrotnym określa się w literaturze jako: logistykę zwrotną (inaczej: logistyka odwrócona, wsteczna czy powtórnego zagospodarowania) albo ekologistykę. Jednocześnie należy podkreślić, że coraz większa liczba badaczy twierdzi, że ekologistyka nie powinna być traktowana synonimicznie względem pozostałych terminów. Uważają oni, że posiada ona szersze znaczenie niż logistyka zwrotna i dotyczy również przepływów o charakterze tradycyjnym. Nie stanowi ona wyłącznie odpowiedzi „na szereg wyzwań oraz problemów w zakresie gospodarki odpadami” [Szydłowski, 2015,

<sup>4</sup> *Reusing* polega na ponownym wykorzystaniu materiałów (np. plastiku) czy produktów. Natomiast celem *recyclingu* jest przetworzenie nieużytecznych produktów w taki sposób, aby odzyskać z nich materiały, które da się wykorzystać do wytworzenia nowych produktów. Stosowanie obu metod przyczynia się do zmniejszenia ilości odpadów oraz ograniczenia eksploatacji złóż surowców naturalnych [szerzej: Morgan, 2009, s. 5; Bergier, 2010, s. 295].

s. 31]. Jej rola jest bardziej doniosła i sprowadza się do podejmowania aktywności o charakterze zarządczym, które mogą się przyczynić do ochrony otoczenia naturalnego nie tylko w trakcie realizacji przepływu odwrotnego, ale także tego o kierunku tradycyjnym. W takim kontekście określa się ją niekiedy jako: „subobszar logistyki zorientowanej na ekologię. (...) Ekologiczna orientacja koncepcji logistyki wymaga uwzględnienia zarówno znaczenia ekologii w logistyce, jak i logistyki w ekologii” [Górniak-Bodziany, Bodziany, 2008, s. 242- 243].

Rozpatrując zagadnienie ekologistyki, Z. Korzeń [2001, s. 55] zwraca uwagę na fakt, że: „aspekty logistyczne związane z przemieszczaniem towarów od producenta wyjściowego do producenta finalnego, a dalej do odbiorców hurtowych bądź detalicznych, muszą uwzględniać konieczność ochrony środowiska naturalnego, odnosząc się do procesów zaopatrzenia, przetwórstwa, produkcji, dystrybucji i serwisu. Dotyczy to także transportu i magazynowania”. Dalej badacz stwierdza, że należy ponadto zwrócić uwagę na problematykę przepływu strumieni odpadów, ich przetwarzania i ponownego wykorzystania. Wypełnienie wyrażonego w takich kategoriach celu wymaga w praktyce, aby menedżerowie zarządzający w obszarze ekologistyki podjęli próbę eliminacji bądź ograniczenia siły emanacji wielu problemów ekologicznych, w tym takich, które towarzyszą przemieszczaniu różnego rodzaju produktów w kierunku tradycyjnym [Korzeń, 2001, s. 56].

Współcześnie występujące problemy dotyczące środowiska naturalnego można pogrupować według określonych grup rodzajowych, co przedstawia tabela 1. Wymieniono w niej jedynie niewielką część spośród problemów, których eliminacja może się przyczynić do polepszenia stanu środowiska naturalnego.

**Tabela 1.** Współczesne problemy ekologii

Kategoria problemów	Przykładowe problemy szczegółowe
1	2
Prawne, formalne i organizacyjne	<ul style="list-style-type: none"> <li>– niemożność klarownego określenia odpowiedzialności za stan środowiska naturalnego,</li> <li>– niewielkie uprawnienia służb ochrony przyrody,</li> <li>– konflikty mające źródło w formach własności terenów zielonych,</li> <li>– brak ścisłego powiązania ochrony przyrody z zagospodarowaniem przestrzennym</li> </ul>
Polityczne	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nieprzestrzeganie międzynarodowych konwencji i porozumień przyrodniczych,</li> <li>– lokalne egoizmy,</li> <li>– słaba pozycja osób odpowiedzialnych za środowisko w obrębie administracji państwowych</li> </ul>
Dotyczące praktyki zarządzania gatunkami	<ul style="list-style-type: none"> <li>– dopuszczenie do zakłócenia równowagi pomiędzy drapieżnikami i ich ofiarami,</li> <li>– kłusownictwo,</li> <li>– brak spójnych programów ochrony gatunków zwierząt i roślin zagrożonych wyginięciem</li> </ul>

cd. tabeli 1

1	2
Związane z praktyką zarządzania obszarami chronionymi	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zbyt duża ingerencja w ekosystemy parków narodowych i rezerwatów,</li> <li>– brak wystarczającej ochrony enklaw przyrodniczych,</li> <li>– brak postępów w obejmowaniu ochroną elementów przyrody nieożywionej</li> </ul>
Dotyczące planowania ochrony	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nieprzestrzeganie bądź brak planów mających na celu zachowanie stanu środowiska naturalnego</li> </ul>
Związane z edukacją i świadomością społeczną	<ul style="list-style-type: none"> <li>– przestarzałe sposoby uczenia zasad ochrony otoczenia naturalnego,</li> <li>– rezerwa względem nowych form i środków ochrony przyrody, przejawiana przez zwykłych obywateli, a niekiedy także reprezentantów organów ochrony przyrody lub nawet praktyków ochrony przyrody</li> </ul>
Dotyczące problemów z finansowaniem	<ul style="list-style-type: none"> <li>– niewystarczające finansowanie ochrony środowiska zarówno ze środków krajowych, jak i pozyskanych z zagranicy,</li> <li>– błędna alokacja środków</li> </ul>
Wynikające z braku wiedzy na temat walorów przyrodniczych	<ul style="list-style-type: none"> <li>– podejmowanie spontanicznych, nieprzemyślanych działań i inicjatyw naprawczych, które w rzeczywistości nie przynoszą zamierzonych efektów,</li> <li>– brak lub niska jakość opracowań na temat stanu środowiska naturalnego,</li> <li>– niewłaściwy poziom monitoringu przyrodniczego</li> </ul>

Źródło: Na podstawie Uchwały Państwowej Rady Ochrony Środowiska... [2007].

Problemy o podłożu ekologicznym, które trapią współczesne społeczności, są zbyt zróżnicowane, złożone i skomplikowane, aby odpowiedzią na nie mogła stać się wyłącznie aktywność przedsiębiorstw komercyjnych podejmujących inicjatywy z zakresu ekologii. Konieczne jest zaangażowanie organów administracji centralnej, samorządowej, społecznych aktywistów oraz zwykłych obywateli. Jednocześnie trzeba podkreślić, że rozwiązania będące konsekwencją teorii i praktyki zarządzania w obszarze ekologii są źródłem wymiernych korzyści dla środowiska naturalnego. B. Rzczyński [2011], podkreślając rolę ekologii, twierdzi, że jest to reifikacja paradygmatu zrównoważonego rozwoju środowiska człowieka. „Oznacza ona takie postępowanie (indywidualne, społeczne, gospodarcze itd.), które w wymiarze logistycznym przyczynia się realnie do osiągnięcia bezpieczeństwa ekologicznego (ludzkiego, infrastrukturalnego, operacyjnego itd.)” [Rzczyński, 2011, s. 1256].

## 2. Ekologia w aspekcie powstawania atrakcji turystycznych

Praktyka pokazuje, że dodatkowym, niejako pobocznym, efektem działań z zakresu ekologii może być powstanie obiektów, które należy określić w kategoriach walorów turystycznych, rozumianych jako: „specyficzne cechy i elementy środowiska naturalnego oraz przejawy działalności człowieka, które są przedmiotem zainteresowania turystów” [Panasiuk, 2006, s. 111]. Takie rozumienie walorów turystycznych może się wydawać tożsame z pojęciem atrakcji turystycznych. M. Zdon-Korzeniowska [2009] tłumaczy, że walor jako coś, co

przyciąga turystów w dane miejsce, rzeczywiście stanowi atrakcję turystyczną. Jednocześnie jednak atrakcja jest „sformułowaniem znacznie bardziej podkreślającym wagę (znaczenie) oraz „siłę przyciągania” elementu produktu turystycznego” [Zdon-Korzeniowska, 2009, s. 31]. Abstrahując jednak od kwestii semantycznych, warto powołać się na przykład Kurytyby (rys. 2) jako systemu miejskiego, gdzie aktywność z zakresu ekologii, podejmowana przez różnego rodzaju organizacje, nie tylko przyczynia się do zachowania właściwego stanu środowiska naturalnego, ale prowadzi również do powstania obiektów, które mogą zaciekać turystów.

Miasto Kurytyba usytuowane jest w południowej Brazylii, w stanie Parana. Liczba ludności tego ośrodka wynosi 1,8 mln, co przekłada się na siódmą lokatę wśród największych skupisk ludności w Brazylii [www 1]. Nazywana zieloną stolicą kraju – stanowi ona jeden z bardziej znaczących na skalę światową przykładów wprowadzania rozwiązań z zakresu ekologii. „Jest to miasto stanowiące dobry przykład projektowania «zgodnie z naturą», które zainicjował w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku burmistrz Jamie Larmier, a kontynuowali jego następcy, i które w 1996 r. zostało uznane przez przewodniczącego Światowego Forum Habitat II za najbardziej innowacyjne miasto na świecie z doskonale rozwiązanymi problemami transportowymi, ekologicznymi i społecznymi” [Kijowska, 2010, s. 172].



**Rys. 2.** Umiejscowienie miasta Kurytyba na tle państwa i kontynentu

Źródło: Na podstawie: [www 2].

W Kurytybie wprowadzono m.in. program odkupu odpadów, który zakłada formę niewielkiej gratyfikacji finansowej dla ludności w zamian za dostarczenie śmieci z terenów, do których nie docierają miejskie służby oczyszczania miasta. Prowadzona w szkołach dobra praktyka wymiany odpadków na zeszyty szkolne pozwala z kolei na wyposażenie uczniów z ubogich środowisk w materiały potrzebne do kontynuacji nauki. Organizacja miejskiego systemu transportowego bardzo silnie faworyzuje wykorzystanie środków transportu publicznego względem użytkowania samochodów prywatnych (m.in. w drodze oferowania relatywnie tanich biletów na przejazdy, utrzymywania punktualności rozkładów jazdy oraz dobrego stanu taboru i infrastruktury służącej obsłudze podróży). Przyjęty i wprowadzany od dłuższego czasu w życie plan rozwoju przestrzennego miasta zakłada ponadto budowę przebiegających przez całe miasto szlaków komunikacyjnych przyjmujących formę liniowych osi z pasami szybkiej komunikacji autobusowej. Taki układ skutkuje relatywnie łatwym dostępem komunikacyjnym do obszarów tradycyjnie uważanych za nieatrakcyjne pod względem inwestycyjnym. Jak pokazuje praktyka, argument dostępności komunikacyjnej zachęca przedstawicieli sfery biznesu do lokowania siedzib swoich przedsiębiorstw w innych miejscach niż w obrębie tradycyjnego centrum miasta [Rabinovitch, 1995, s. 17]. Prowadzi to do redukcji koncentracji zatrudnienia w obrębie centrum przy zachowaniu jego dziedzictwa kulturowego oraz wymaganego poziomu czystości otoczenia.

Głównym inicjatorem wprowadzania wymienionych oraz im podobnych rozwiązań jest specjalnie powołany w tym celu Institute for Research and Urban Planning of Curitiba (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC). Ta założona w 1965 roku organizacja zatrudnia ponad 200 osób, wśród których znajdują się architekci, inżynierowie, logistycy czy architekci krajobrazu [www 3]. Zespół ten odpowiada za ewaluacje proekologicznych pomysłów, a w dalszej kolejności, wraz z personelem administracyjnym – za wprowadzenie ich do praktyki funkcjonowania w obrębie miasta. Należy podkreślić, że niektóre z powstałych w obrębie tej jednostki pomysłów skutkują powstaniem obiektów i wyznaczaniem obszarów, które z powodzeniem mogą być rozpatrywane w kategoriach atrakcji turystycznej. Dla przykładu dzięki inicjatywie IPPUC stare wieże transformatorowe nie zostały wyburzone, ale znalazły zastosowanie w konstrukcjach budowli parkowych i budynków publicznych, tworząc unikalne i warte odwiedzenia przykłady architektonicznej rewitalizacji starego, industrialnego budownictwa.



Innym przykładem jest silnie przejawiana w Kurytybie tendencja polegająca na tworzeniu rozległych obszarów tzw. terenów środowiskotwórczych. Ich rola sprowadza się do wzbogacania otoczenia w niezbędne dla życia ludzkiego, a zazwyczaj deficytowe na terenach zurbanizowanych składniki, jakimi są tlen i wilgoć. Źródłami tych składników są przede wszystkim wody powierzchniowe (różnego rodzaju cieki wodne, stawy czy jeziora) oraz tereny pokryte roślinnością. W rozpatrywanym mieście tworzą one rozległe obszary zieleni miejskiej: parki, zieleńce, ogrody oraz obszary pokryte roślinnością przy obiektach użyteczności publicznej. „Tereny te oprócz roli środowiskotwórczej stanowią w środowisku zurbanizowanym obszary atrakcyjne krajobrazowo. Większość z nich jest predysponowana do pełnienia różnorodnych, ważnych funkcji społecznych, do których należy turystyka i rekreacja” [Kijowska, 2010, s. 171].

## **Podsumowanie**

Reasumując niniejsze rozważania, należy stwierdzić, że brazylijski ośrodek miejski stanowi ważny na skalę światową przykład praktycznego wprowadzania w życie zasad leżących u podstaw koncepcji ekologii. Warto zatem, aby również polskie organizacje, zarówno sektora publicznego, jak i prywatnego, rozważyły możliwość implementacji niektórych dobrych praktyk stosowanych na terenie Kurytyby. Okazuje się, że idee, takie jak planowanie przestrzenne w zgodzie z naturą, a nie przeciw niej (w tym m.in. tworzenie czy też rozbudowa obszarów zielonych), może nie tylko przyczynić się do poprawy komfortu życia ludności w granicach obszarów zurbanizowanych, ale również przełożyć się na rozszerzenie zbioru obecnych tam miejsc atrakcyjnych z punktu widzenia turystów. Należy przy tym podkreślić, że pojęcie atrakcji turystycznych jest do pewnego stopnia subiektywne [Kruczek, 2011, s. 15]. Dlatego, aby nowo powstałe walory mogły zaistnieć na rynku oraz w świadomości potencjalnych turystów, konieczne jest przedsięwzięcie odpowiednich zabiegów, np. o charakterze organizacyjnym i promocyjnym. Ze względu na obszerność wyводу tematykę tę autor postanowił rozwinąć w osobnej pracy. Jednocześnie zdaje sobie sprawę z faktu, że podjęte w artykule rozważania nie wyczerpują w pełni tematyki związanej z zarządzaniem w obszarze ekologii jako źródła powstawania nowych atrakcji turystycznych. Z powodzeniem jednak opracowanie to może stanowić punkt wyjścia do dalszych, pogłębionych studiów i badań, w tym również o charakterze pierwotnym.

## Literatura

- Bergier T. (2010), *Gospodarka komunalna* [w:] J. Kronenberg, T. Bergier (red.), *Wyzwania zrównoważonego rozwoju w Polsce*, Wydawnictwo Fundacji Sendzimira, Kraków, s. 294-316.
- Durlik I. (1995), *Inżynieria zarządzania. Strategia i projektowanie systemów produkcyjnych*, Wydawnictwo Placet, Warszawa.
- Górnjak-Bodziany A., Bodziany M. (2008), *Ekologistyka – wyzwanie czy warunek konieczny funkcjonowania SZRP*, „Zeszyty Naukowe WSOWL”, nr 1(147), s. 242-253.
- Kijowska J. (2010), *Krajobrazy rekreacyjne miasta na przykładzie Kurytyby*, „Problemy Ekologii Krajobrazu”, t. XXVII, s. 171-178.
- Kisielnicki J., Turyna J. (2012), *Decyzyjne systemy zarządzania*, Difin, Warszawa.
- Korzeń Z. (2001), *Ekologistyka*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań.
- Kruczek Z. (2011), *Atrakcje turystyczne. Fenomen, typologia, metody badań*, Wydawnictwo Proksenia, Kraków.
- Morgan S. (2009), *Waste, Recycling and Reuse*, Evans Brothers, London.
- Odzimek T. (2013), *Zarządzanie obszarem badawczo-rozwojowym regionu atrybutem jego poziomu przedsiębiorczości* [w:] H. Kościelniak (red.), *Przedsiębiorczość. Szanse i wyzwania*, Sekcja Wydawnictw Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa, s. 102-110.
- Panasiuk A. (2006), *Ekonomika turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Peaucelle J.L., Guthrie C. (2016), *Henri Fayol. The Manager*, Routledge, New York.
- Rabinovitch J. (1995), *A Sustainable Urban Transportation System*, “Energy for Sustainable Development”, Vol. 2, Iss. 2, s. 11-18.
- Robbins S.P., De Cenzo D.A. (2002), *Podstawy zarządzania*, PWE, Warszawa.
- Rzeczyński B. (2011), *Ekologistyka systemie bezpieczeństwa komunikacyjnego państwa*, „Logistyka”, nr 5, s. 1255-1262.
- Stańczyk-Hugiet E. (2011), *Metodyka przygotowania pracy doktorskiej – wybrane zagadnienia* [w:] K. Perechuda (red.), *Zasady przygotowania pracy badawczej przez doktorantów*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Wrocław, s. 17-20.
- Szydłowski C. (2015), *Rola ekologistyki w zarządzaniu odpadami w mieście*, „Acta Scientifica Academiae Ostroviensis. Nauki Humanistyczne, Społeczne i Techniczne”, nr 6, s. 29-45.
- Uchwała Państwowej Rady Ochrony Środowiska z 9 marca 2007: „Stanowisko w sprawie kryzysu ochrony przyrody w Polsce”.
- Wit B. (2016), *Ekologistyka w systemie zarządzania odpadami niebezpiecznymi*, Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa, Stowarzyszenie Wyższej Użyteczności „Dom Organizatora”, Toruń.

Zdon-Korzeniowska M. (2009), *Jak kształtować regionalne produkty turystyczne? Teoria i praktyka*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.

[www 1] <http://www.curitiba.pr.gov.br/idioma/ingles/> (data dostępu: 21.09.2018).

[www 2] <https://encyklopedia.interia.pl/geografia-nauki-pokrewne/panstwa/news-brazylia,nId,2010302> (data dostępu: 15.09.2018).

[www 3] <http://www.ippuc.org.br/> (data dostępu: 27.09.2018).

### **NEW TOURIST ATTRACTIONS AS AN EFFECT OF THE ACTIVITY OF ORGANIZATIONS MANAGING IN THE SPHERE OF ECOLOGISTICS**

**Summary:** The study has an interdisciplinary character, combining the issues of logistics, ecology, and tourism. The inspiration for its creation were the results of a survey conducted by the author, which confirmed that the term logistics is not often understood properly. Correctly speaking logistics is about management of processes of moving objects and people together with the accompanying information flows. One of the types of logistics (distinguished on the basis of the direction of managed flow of raw materials, materials, goods or people) is ecologistics. In the article, the author verifies thesis that this specific area of managerial activity leads to the creation of new tourist attractions. Fact that they become visited by representatives of the traveling population should be considered in terms of a new trend on modern tourism market.

**Keywords:** touristic attractions, ecologistics, management.