

O TWÓRCZEJ DESTRUKCJI PRZESTRZENI – MARKS I SIECI LOGISTYCZNE.

PIOTR JUSKOWIAK

Abstrakt: Główny cel artykułu stanowi reinterpretacja najistotniejszych przemian sektora logistycznego (nowe formy i funkcje infrastruktury, innowacje w oprogramowaniu i kształtowaniu przestrzeni, specyfika miast logistycznych itp.) z perspektywy krytycznych studiów miejskich. Wykorzystuję do tego inspiracje płynące z Marksowskich koncepcji cyrkulacji kapitału i niszczenia przestrzeni przez czas. W pierwszej części artykułu zwracam uwagę na obecny w myśli Marksa metodologiczny prymat ruchu oraz wyróżnioną rolę transportu w realizacji, ale również zwiększaniu wartości dodatkowej. Tworzę tym samym główne punkty oparcia dla tezy, w której ujmuję logistykę jako logiczną wypadkową przestrzennej dynamiki kapitału i kapitalistycznej logiki akceleracji, analizowanych przez Marksa w drugim tomie *Kapitału* i w *Zarysie krytyki ekonomii politycznej*. Druga część tekstu stanowi rozbudowaną interpretację Marksowskiego pojęcia niszczenia przestrzeni przez czas. Proponując trzy możliwe odczytania tego konceptu (jako kompresję, synchronizację i abstrakcję), wiążę je z typową dla logistyki strategią twórczej destrukcji przestrzeni, która materializuje się na gruncie i za sprawą infrastruktury akceleracji. W trzeciej części omawiam te innowacje sektora, które pozwalają w nim widzieć obszar tendencyjny z punktu widzenia całego kapitalizmu. Podejmuję w tym celu zagadnienie fabrykowania świata (Mezzadra i Neilson 2013a), które umożliwia eksplorowanie nowego porządku geoeconomicznego – z uwzględnieniem zmieniających się postaci władzy infrastruktury i pracowniczej podmiotowości – w terminach globalnej fabryki (Cowen 2014b) i miasta logistycznego.

Słowa kluczowe: logistyka, Marks, infrastruktura akceleracji, cyrkulacja kapitału, niszczenie przestrzeni przez czas, miasto logistyczne.

Wprowadzenie

Logistyka wyrasta dziś na jeden z wiodących sektorów kapitalistycznej gospodarki. Potwierdzają to codzienne przepływy towarów, wielkie inwestycje infrastrukturalne (w porty, lotniska, sieci transkontynentalnego transportu) oraz ilość uwikłanych w ten przemysł operacji kapitału (zwłaszcza w obszarach finansjeryzacji i wywłaszczającej akumulacji; Mezzadra i Neilson 2013b). Zjawiska te nie wyczerpują jednak potencjału i znaczenia globalnego łańcucha dostaw dla całościowo rozumianego kapitalizmu. Biorąc pod uwagę skalę innowacji testowanych w polu logistyki (na gruncie bezpieczeństwa, oprogramowania czy infrastruktury), nie da się ograniczać tego oddziaływania jedynie do pola gospodarki, co zdaniem niektórych autorów (np. Thrifta 2007) każe widzieć w logistyce centralny obszar dzisiejszego świata. Anna Tsing (2009) pisze w tym kontekście o wyłonieniu się nowej postaci kapitalizmu – kapitalizmu łańcucha dostaw – która znacząco przeobraża nie tylko to, jak transferujemy i konsumujemy dobra, ale i to, co zwykliśmy nazywać kondycją ludzką.

Jeśli zgodzić się z takim stanowiskiem, to interesujący nas sektor przenika dziś dogłębnie niemal wszystkie wymiary życia społecznego, objawiając swój transformacyjny impet na płaszczyznach polityki, gospodarki i kultury. Sprzyja temu często kojarzona z logistyką niewidzialność, podskórność związanych z nią praktyk, co stanowi efekt nie tylko niezbywalnego dla kapitału offshoringu (Urry 2013), ale i szczególnej roli infrastruktury, która niepostrzeżenie rozlewając się po całym kapitalistycznym terytorium, pozwala na heterogenizację, przyspieszenie i geograficzne rozproszenie wszystkich elementów globalnego łańcucha dostaw (zob. Martin 2013; Cowen 2014b). Logistyka przyjmuje dzięki temu postać rzeczywistej „niewidzialnej ręki rynku”, doskonale uzupełniając się z karzącą ręką neoliberalnego państwa (Wacquant 2012), i „technologicznej nieświadomości” (Thrift 2004) współczesnych społeczeństw, która daje o sobie znać jedynie w chwilach wstrząsu czy zatrzymania logistycznej maszyny. Sytuacje te stanowią największy koszmar świata logistyki (Cowen 2014b; por. Rossiter 2016), a zarazem stały asumpt do postępującej automatyzacji pracy, wygładzania przestrzeni i podporządkowywania wszystkich ogniw łańcucha dostaw imperatywowi przyspieszonej i bezproblemowej cyrkulacji.

Niewątpliwie tkwi w tym pewien paradoks, skoro najbogatszym człowiekiem świata okrzyknięto niedawno szefa Amazona, Jeffa Bezosa (Treanor 2017), a wśród globalnych korporacji ciężko wskazać na bardziej wpływową niż amerykański gigant Wal-Mart (Fishman 2009). Przykłady te, zamiast przeczyć powyższemu opisowi, świadczą raczej o zróżnicowanym kształcie sektora, który umożliwia spotkanie zwyczajowo oddzielanych „wielkości” i potęgi globalnego kapitalizmu ze znacznie skromniejszymi, czasem wręcz niszowymi praktykami na gruncie sieci wymian i cyrkulacji (Tsing 2009, 150). Podobnie rzecz ma się z innymi utrwalonymi podziałami, które funkcjonują w dominujących ujęciach kapitalizmu (*vide*

rozdzielenia na produkcję i dystrybucję, pracę materialną i niematerialną, infrastrukturę i oprogramowanie). Lekcja, która płynie ze strony logistyki, polega w tym kontekście na zachęce do śledzenia takich nieoczywistych (a często również antagonistycznych) spotkań, wskazywaniu niewidocznych powiązań czy uwypuklaniu protokołów i dyspozytywów rządzących stale przyspieszającym systemem globalnego handlu. Wszystko to z myślą o nowych interpretacjach stale zmieniającego się kapitalizmu.

Prezentowany artykuł stanowi odpowiedź na taką zachętę pisaną z perspektywy krytycznych studiów miejskich. Wpisuje się równocześnie w stosunkowo niedawną próbę reinterpretacji logistyki z punktu widzenia teoretycznych badań nad przestrzenią i urbanizacją. Celowo podkreślam teoretyczny charakter artykułu, nawiązując do apelu Neila Smitha (1989) o powrót do teorii w radykalnej geografii, ale i do coraz powszechniejszej w badaniach społecznych potrzeby wyartykułowania innego niż dominujące (za sprawą teorii zarządzania i klasycznych ujęć ekonomicznych) spojrzenia na sieci logistyczne. Potrzeba ta – nie zawsze w ten sposób określana – przejawia się na gruncie odmiennych stanowisk w ramach krytycznej teorii miejskiej, by wymienić tylko badania infrastruktury (Graham i Marvin 2001; Easterling 2014; Cowen 2014b), studia nad planetarną urbanizacją (Merrifield 2013; Brenner 2014) czy dociekania nad posthumanistyczną ontologią tego, co miejskie (Amin i Thrift 2016). Stanowiska te, z różną intensywnością zainteresowane logistyką, czerpią inspiracje z różnych nurtów teoretycznych, nierzadko wprost powołanych – jak w przypadku koncepcji Latoura (2010) czy DeLandy (2006) – do badań nad rozmaicie rozumianymi sieciami, asamblażami i powiązaniem.

Nie odmawiając zasadności takim wyborom, niniejszy artykuł ma na celu uwypuklenie innej potencjalnie owocnej ścieżki „odzyskiwania” logistyki jako przedmiotu krytycznych studiów miejskich. Wyznaczają ją teksty Karola Marksa, choć równie wiele zawdzięcza ona miejsko-geograficznym aktualizacjom jego dorobku (zob. Lefebvre 1991; 2003 czy Harvey 2006b [1982]; 2015). Choć w przypadku prac niemieckiego myśliciela nie może być jeszcze mowy o analizie w pełni rozwiniętego sektora logistyki (pojęcie to do połowy dwudziestego wieku odnosi się głównie do sztuki wojennej), to proponowane przez niego przełomowa wizja cyrkulacji kapitału i pionierskie spojrzenie na stosunki przestrzenne zapowiadają wiele oryginalnych obserwacji czynionych w następstwie tzw. rewolucji w logistyce¹. W artykule kładę nacisk głównie na zagadnienie niszczenia przestrzeni przez czas, które wespół z dialektycznym rozumieniem kapitału oraz tezą o produkcyjnym charakterze transportu kładzie podwaliny pod proponowane tu myślenie o światotwórczej roli logistyki. Wątki te splatają się

¹ Rewolucja w logistyce to termin określający szereg kluczowych innowacji i przeobrażeń sektora, inaugurowanych w szóstej dekadzie dwudziestego wieku. Jej główne zasługi to wprowadzenie do logistyki myślenia w kategoriach analizy systemów, wykorzystanie nowych technologii transportu (w oparciu o formę kontenera) i komunikacji oraz rozciągnięcie łańcucha dostaw na transnarodową przestrzeń zrywającą z dotychczasowym podziałem na obszary produkcji i dystrybucji (por. Allen 1997; Cowen 2014b, 23–52).

w proponowanym przeze mnie ujęciu „twórczej destrukcji przestrzeni”, które pozwoli wyartykułować marksistowską interpretację infrastruktury logistycznej, jak również powiązać ją z kwestią produkcji podmiotowości. Zabieg ten można odczytywać jako próbę przekierowania stosunkowo abstrakcyjnej dyskusji nad cyrkulacją kapitału u miejskich marksistów w stronę innej, bardziej materialnej i codziennej postaci przepływów.

Taki namysł nad logistyką pozwala w niej dostrzec jeden z tych obszarów, na których najwyraźniej splatają się kluczowe elementy systemu traktowanego przez Marksa jako organiczna całość łącząca momenty produkcji, wymiany, podziału i konsumpcji (Marks 1986, 51–52; por. Harvey 2006b, 41). Daje też szansę na analizę najbardziej aktualnych przeobrażeń kapitalistycznego sposobu produkcji, umożliwiając śledzenie nowego typu historycznej tendencji. Korzystając z Marksowskiego rozumienia tego pojęcia (Marks 1968), mam na uwadze przemożny, lecz zarazem nieliniowy i selektywny wpływ logistyki na inne obszary gospodarki (kojarzony czasem z szerszym procesem „logistyfikacji”; LeCavalier 2016, 6). Co istotne, tendencyjność sieci logistycznych materializuje się dziś wyjątkowo mocno w państwach niezachodnich, co pozwala uwolnić naszą analizę od typowej dla badań nad kapitalizmem groźby zachodocentryzmu (na ten temat zob. Pobłocki 2017). Logistyka potwierdza prawidłowość, zgodnie z którą prawda systemu ujawnia się najpełniej na jego dawnych peryferiach (np. w Chinach, krajach Zatoki Perskiej) traktowanych obecnie jako główne przestrzenie kontroli i koordynacji globalnego łańcucha dostaw (Rossiter 2016, XVI).

Tekst składa się z trzech głównych części. W pierwszej z nich przedstawiam lekturę tych wątków Marksowskiego *oeuvre*, które najmocniej wiążą się z problematyką logistyczną. Zwracam uwagę na metodologiczny prymat ruchu oraz wyróżnioną rolę transportu w realizacji, ale również zwiększaniu wartości dodatkowej. Tworzę w ten sposób główne punkty oparcia dla tezy, w której ujmuję logistykę jako logiczną wypadkową analizowanej przez Marksa przestrzennej dynamiki kapitału i kapitalistycznej logiki akceleracji. Druga część stanowi rozbudowaną interpretację Marksowskiego pojęcia niszczenia przestrzeni przez czas. Zwracając uwagę na trzy możliwe odczytania tego konceptu (jako kompresję, synchronizację i abstrakcję), wiążę je z typową dla logistyki strategią twórczej destrukcji przestrzeni, która materializuje się na gruncie i za sprawą infrastruktury akceleracji. W trzeciej części omawiam te innowacje interesującego mnie sektora, które przyczyniają się do całościowych przeobrażeń kapitalizmu. Podejmuję w tym celu zagadnienie fabrykowania świata, które pozwala na analizę logistyki w terminach globalnej fabryki (Cowen 2014b) i w odniesieniu do nowych subsumowanych pod algorytm trybów podmiotowości. W zakończeniu zrywam z dominującym w pozostałych fragmentach pesymizmem intelektu, skrótowo przedstawiając potencjalne linie ujścia dla ciał tkwiących we władzy infrastruktury akceleracji. Można je odczytywać jako bliski Lebowitzowi (2003) postulat równoważenia krytyki logistycznego kapitału przez ekonomię polityczną wyzyskiwanych w jego ramach podmiotów.

1. Marks i sieci logistyczne – główne punkty zaczepienia

Postulowaną tu miejsko-marksistowską reinterpretację sieci logistycznych rozpoczynam od prowokacyjnej tezy Thomasa Reifera (za: Cowen 2014b, 104), zgodnie z którą pisany współcześnie *Kapitał* nie rozpoczynałby się od analizy towaru, ale od rozważań na temat kontenera. Z uwagi na rozległy impet logistyki bogactwo dzisiejszych społeczeństw przybiera bowiem postać nowego rodzaju zbiorowiska – materializowanego spektakularnie przez gigantyczne kontenerowce. Choć w stanowisku tym jest sporo przesady i niewiele dekonstrukcyjnej przewrotności, podjęcie takiej intuicji umożliwia przemyślenie kluczowych wątków Marksowskiego projektu właśnie przez pryzmat logistyki. Ważniejsze od samej formy agregacji czy ułatwionego przenoszenia towarów kojarzonych z kontenerem będzie to, co za jego sprawą powstaje. Trudno zresztą podejrzewać, by Marks zadowolił się analizą konkretnej rzeczy w oderwaniu od stojących za nią siecią relacji i ruchu. Jak zauważa Deborah Cowen (2014b, 104), „rewolucja w logistyce wprowadza do analizy kapitału i wartości kwestię innego rodzaju przeskalowania. Wyznacza narodziny łańcucha dostaw, czyli zdezagregowanej, rozproszonej, częściowo fikcyjnej sieci logistycznej jako podstawy rywalizacji między korporacjami”. Zrozumienie reguł jej funkcjonowania staje się nieodzowne, jeśli chcemy rozwijać kwestię praw ruchu kapitału.

Na pierwszy rzut oka w tekstach Marksa nie znajdziemy zbyt wielu wskazówek, które pozwalałyby nam uchwycić logikę współczesnego łańcucha dostaw. Próżno też szukać w nich „logistyki” w przyjętym dziś sensie tego słowa. Jest to istotna trudność, minie bowiem około stu lat (od publikacji *Kapitału*), zanim podporządkowana strategii i taktyce praktyka przewidywania, miary i kalkulacji (DeLanda 1991) stanie się kluczowym komponentem kapitalistycznej cyrkulacji. Skąd zatem pomysł, by uznawać autora *Kapitału* za badacza pierwszych form czy zapowiedzi kapitalizmu łańcucha dostaw?²

Przyczyn takiej decyzji jest przynajmniej kilka. Choć żadna z nich nie upoważnia nas do traktowania uwag Marksa jako analizy logistyki *avant la lettre*, to wszystkie pozwalają widzieć w tym właśnie sektorze logiczną wypadkową badanych przez niego przestrzennej dynamiki kapitału i logiki akceleracji. Skupmy się w tym miejscu na dwóch przyczynach, zaczynając od najważniejszej, czyli przyjmowanego przez Marksa rozumienia kapitału. Posiłkować będę się tu przede wszystkim wpływowymi interpretacjami autorstwa brytyjskiego geografa Davida Harveya (2006b; 2015; 2017) i włoskiego filozofa Antonia Negriego (1991), próbując wyczytać z nich zręby „kinetycznej” metodologii Marksa.

² Podkreślmy, że jakkolwiek pomysł traktowania Marksa jako teoretyka logistyki nie należy do rewolucyjnych, to liczba tekstów rozpatrujących sieci logistyczne przez pryzmat jego analiz jest stosunkowo niewielka. Zob. np. Starosta 2010; Neilson 2012; Mezzadra i Neilson 2013a; Cowen 2014b; Dyer-Witthford 2015.

1.1. Ruch jako metoda, kapitał jako ruch

Autor *Kapitału* jako filozof procesu (Harvey 2006b, XV) i wytrawny dialektyk proponuje badanie każdej historycznej formy jako ciągłego ruchu (Marks 1968, 19). Przekłada się to na wykuwane przez niego kategorie, które oddając dynamizm analizowanej rzeczywistości, są zarazem, dzięki antagonistycznej konstytucji, brzemienne w potencjał polityczny. Splot dynamiki i polityczności obecny w takich pojęciach jak praca, cyrkulacja czy kapitał pozwala odeprzeć bezpodstawne zarzuty o statyczny charakter Marksowskich analiz i zobaczyć w owych pojęciach podstawę dla różnych ujęć relacyjnych. Umożliwia też przekierowanie uwagi nauk społecznych – np. post-Lefebvre’owskich studiów miejskich³ – z zastygłych, esencjalistycznie ujmowanych rzeczy w stronę pozbawionych stałości procesów i relacji.

Tekstem, w którym taka wizja objawia się najpełniej, jest *Zarys krytyki ekonomii politycznej*. Często zwraca się uwagę, że wynika to z większego niż w przypadku *Kapitału* wpływu Hegla (Mann i Wainwright 2008; Mann 2008), choć priorytetowe traktowanie przepływów i procesów może być również zasługą Epikura i Lukrecjusza, bohaterów pracy doktorskiej Marksa (Sayre 2008, 905). Chęć uchwycenia całego społeczeństwa w stanie ruchu (Nicolaus 1973, 31) może zatem uchodzić za jeden z pierwotnych celów jego projektu, co znajduje odbicie tak w przyjmowanej w nim procedurze badawczej, jak i w opisie funkcjonowania kapitalistycznego sposobu produkcji. Ruch przyjmowałby tu postać jednego z głównych przedmiotów analizy, ale również epistemologicznego narzędzia, sposobu myślenia, który pośredniczyć miałby w procesie produkcji wiedzy. Co więcej, stanowi on rodzaj pojęciowego parasola, który w planie Marksowskiego *oeuvre* rozpościera się nad innymi „ruchomymi” pojęciami, np. stosunkiem społecznym czy sprzecznością.

Jeśli zgodzić się z Negrim (1991, 41–58), to *Grundrisse* rozwija cztery najważniejsze dla Marksa zasady metodologiczne. Wszystkie są w większej lub mniejszej mierze powiązane z problemem ruchu. I tak, zasada „abstrakcji określonej” byłaby swoistym dla Marksa wprowadzeniem w ruch pojęć produkowanych w oparciu o historyczną rzeczywistość, przechodzeniem od prostej, konkretnej rzeczywistości przez odsłaniającą jej dynamiczność i relacyjność abstrakcję aż po nowe, bardziej złożone spojrzenie na konkret. Metoda tendencji służy z kolei interpretowaniu relacji odsłanianych przez „abstrakcję określoną”, które dokonuje się w terminach „historycznego ruchu określonego przez produkcję i walkę klasową” (48). Trzecia zasada to „prawda w praktyce”, czyli taki moment „w rozwoju kategorii, w którym abstrakcja znajduje punkt focalizacji oraz osiąga pełnię swojej relacji z rzeczywistością historyczną” (49). To tutaj ujawnia się związek abstrakcyjnych konceptów z namacalną aktualnością, wyposażając całe instrumentarium Marksa w performatywny, zmieniający świat

³ Za sprawą słynnego apelu, by zarzucić badania nad miastem jako jednostką administracyjną i zwrócić się w stronę dużo płodniejszego namysłu nad dialektycznie rozumianą miejskością, zob. Lefebvre 2003.

charakter. Wreszcie czwarty element metody to „przemieszczenie” badania lub podmiotu, które polega na syntetycznym domknięciu całej interwencji metodologicznej poprzez uwypuklenie targającego historią antagonizmu, pełne podjęcie problematyki kryzysu oraz analizę przejścia do komunizmu.

Dialektyczna metoda Marksa nie zatrzymuje się zatem na uwypuklaniu skrywanych przez rzeczy stosunków społecznych i dekonstruowaniu indywidualizmu, ale wpisuje to zadanie w program „immanentnej krytyki” (por. Postone 1993) konkretnego materialnego świata, z której wywodzić się muszą wszelkie, tylko pozornie uniwersalne pojęcia. Przekłada się to na dwoiste rozumienie kapitału (Harvey 2015, 71): jako sprzecznej jedności procesu i materialnych form (pieniądza, towaru, kapitału produkcyjnego), pod którymi przejawia się on jako ciągły przepływ w kolejnych fazach cyrkulacji. W taki sposób rozwija to Marks:

Jeżeli zatrzymamy się na szczególnych formach przejawiania się, które pomnażająca się wartość kolejno przybiera w określonych ruchu swego żywota, to dojdziemy do określeń: kapitał to pieniądz, kapitał to towar. W istocie jednak wartość staje się tutaj podmiotem procesu, w którym ona poprzez ustawiczne przemiany to w formę pieniądza, to w formę towaru sama zmienia swą wielkość, oddziela się jako wartość dodatkowa od siebie samej jako od wartości pierwotnej, sama się pomnaża. Albowiem ruch, w którym dołącza ona do siebie wartość dodatkową, jest jej własnym ruchem, jej pomnażanie się jest więc samopomnażaniem się. Wartość otrzymała tajemną własność stwarzania wartości, dlatego że jest wartością. Wydaje na świat żywe potomstwo lub co najmniej składa złote jaja (Marks 1968, 178).

Takie postawienie sprawy pozwala widzieć w kapitale stale ruchliwą wartość (Harvey 2017, 115), rozedrgany byt w stanie ciągłej metamorfozy, z własnej natury dążący do niszczącej kolejne przeszkody ekspansji. Kapitalistycznej cyrkulacji ulec muszą bowiem ostatecznie wszystkie elementy życia społecznego – to niemal alchemiczny tygiel, „do którego wszystko wpada, aby zeń wyjść jako kryształ pieniężny” (Marks 1968, 151). Marks, w oczywisty sposób kpiąc w obydwu miejscach z mitu o samopomnażającej się naturze kapitału, pisze między wierszami o głównym popędzie motywującym kapitalistyczną akumulację – o zasadzie, „żeby z pieniędzy zrobić więcej pieniędzy” (Marks 1968, 179). Podkreśla w ten sposób znaczenie jedyne go stałego momentu w cyrkulacji kapitału, a mianowicie momentu pieniężnego: P–P (Harvey 2017, 117), stanowiącego punkt wyjścia i dojścia procesu pomnażania wartości (Marks 1968, 178). Takie założenie prowadzi Marksa do przekonania o istnieniu organicznej jedności między wytwarzaniem wartości dodatkowej w procesie pracy (wymagającym określonych nakładów kapitału na siłę roboczą i środki produkcji) oraz jej realizacją w ramach operacji rynkowych. Jedność ta ma wybitnie sprzeczny charakter (ze względu na przeciwstawne tendencje po stronie zwiększającej wyzysk produkcji i opartej na wzroście płac konsumpcji;

Harvey 2015, 81), a od neutralizacji tej sprzeczności, w sensie stabilnego przechodzenia pomiędzy tymi etapami, zależy powodzenie całego procesu reprodukcji kapitału. Rolę cyrkulacji możemy tu więc postrzegać w kategoriach niezbędnego warunku kapitalistycznej akumulacji, bez spełnienia którego nie można sobie wyobrazić nie tylko procesu produkcji, ale i istnienia samego kapitału.

Ten ostatni jako wartość w ruchu „[w]ychodzi z cyrkulacji i znowu do niej wchodzi, zachowuje i pomnaża się w niej, wraca z niej powiększony i wciąż od nowa rozpoczyna ten sam ruch okrężny” (Marks 1968, 179). Pozwala to na jeszcze bardziej radykalne stwierdzenie, że właściwym kapitałem (*das Kapital*) jest tylko kapitał w ruchu okrężnym, a jego partykularne formy funkcjonują w tej sytuacji jako jego zaprzeczenie (Manzerolle i Kjosen 2016, 157). Mowa o tym we fragmencie *Zarysu*, w którym Marks (1986, 501) przeciwstawia kapitał cyrkulujący kapitałowi unieruchomionemu, widząc w nich jednak „**formalne określenia tego samego kapitału**”:

Skoro jednak kapitał jako całość cyrkulacji jest kapitałem **cyrkulującym**, przechodzeniem z jednej fazy w drugą, to w każdej fazie jest on zarazem przywiązany do odrębnej postaci w określoności, będącej jego zaprzeczeniem jako podmiotu całego ruchu. Kapitał jest zatem w każdej oddzielnej fazie swoim zaprzeczeniem jako podmiotu różnych przemian. Jest kapitałem niecyrkulującym, **kapitałem trwałym**, a właściwie kapitałem **unieruchomionym**, zakrzepłym w jednej z różnych określoności, w jednej z różnych faz, które powinien przejść. [...] Kapitał, jako podmiot przechodzący wszystkie fazy, jako ruchoma jedność, jako poruszająca się jedność produkcji i cyrkulacji, jest **kapitałem cyrkulującym**. Kapitał związany w każdej z tych faz, występujący w swych **odmianach**, jest kapitałem **unieruchomionym**, kapitałem **zaangażowanym** (Marks 1986, 500).

Co istotne, biorąc pod uwagę czasoprzestrzenne rozejście się produkcji i cyrkulacji (Marks 1986, 501), autor *Grundrisse* może stwierdzić, z jednej strony, że fazy ruchu i bezruchu są względem siebie symultaniczne. Gdy jedna część kapitału zostaje uruchomiona, druga pozostaje beczynna, zatem nigdy nie mamy do czynienia z sytuacją całkowitego unieruchomienia lub pełnego cyrkulowania. Z drugiej strony, mając na uwadze ruch okrężny kapitału, Marks podkreśla **potencjalną** ruchliwość każdej jego postaci: „w którejkolwiek fazie kapitał się znajduje, znajduje się on w niej w stanie **płynnym**, w stadium ruchu, przechodzenia w drugą fazę; w żadnej fazie nie utyka on w martwym punkcie i przez to jego całkowity proces nie zostaje zatrzymany” (Marks 1986, 501). Podkreślmy, że mowa tu o potencjale, w rzeczywistości bowiem każde przejście kapitału do kolejnej fazy jest działaniem skrajnie przygodnym, natrafiającym na liczne wewnętrzne ograniczenia. Jedną z tego rodzaju barier jest sam czas cyrkulacji, a rolą kapitału, który „ma na celu realizację swojego potencjału” (Negri 1991, 115), jest w tym kontekście jego skrajna redukcja. Natrafiamy tu na śledzoną w wielu

miejscach Marksowskiego *oeuvre* kapitalistyczną logikę przyspieszenia, odpowiedzialną za podtrzymanie płynności i ekspansję całego systemu, które umożliwiają innowacje na połączonych polach organizacji pracy, technologii i produkcji przestrzeni. Niżej uwypuklimy, w jaki sposób splot ten przejawia się na gruncie globalnego łańcucha dostaw.

Taki obraz cyrkulacji kapitału pozwala ją ujmować w kategoriach życiodajnej siły, krwiobiegu wyznaczającego rytm i podtrzymującego życie kapitalizmu (por. Marks 1986, 406). Ten bowiem „jest niczym – pisze Harvey (2017, 27) – jeśli nie znajduje się w ruchu”, a każde wstrzymanie cyrkulacji oznacza dla niego ogromne niebezpieczeństwo związane z dewaluacją kapitału czy nawet groźbą ostatecznego upadku. Stąd już bardzo blisko do współczesnych opisów logistyki, które nie stroniąc od podobnego, organistycznego języka, przypisują jej tę samą rolę, co logistyce wojskowej – „witalnego systemu” (Cowen 2014b, 216) odpowiedzialnego za dobrobyt nie tyle określonej dziedziny życia (aprowizacyjnej strony wojska, gospodarki), co „karmionej” przez nią populacji. Język ten odgrywa swoją rolę nie tylko poprzez podkreślanie znaczenia globalnego łańcucha dostaw dla reprodukcji wspierających się na nim społeczeństw, ale także – czemu służą odwołania do systemowej homeostazy oraz samej metafory łańcucha – poprzez zacieranie konfliktów i zakłóceń, tak typowych dla codziennego działania sieci logistycznych (LeCavalier 2016, 33). Ustawianie ich na pierwszym planie analizy to metodologiczny imperatyw Marksa, który pozwala na podkreślenie innej, antagonistycznej (robotniczej) strony kapitalizmu łańcucha dostaw. Warto podkreślić, że utrudnia to również spowicie łańcucha dostaw przez magiczny moment realizacji wartości (por. Birtchnell i Urry 2015), który redukuje doświadczenie kupującego do monadycznego aktu konsumpcji produktu, który został wytworzony w innym miejscu. To niejako druga strona alchemii cyrkulacji, na różne sposoby skrywająca to, co sama nieodłącznie intensyfikuje – dynamikę wyzysku (por. Negri 1991, 105).

1.2. Wartość transportu

Choć ruch związanym z imperatywem cyrkulacji nie zawsze oznacza fizyczne przemieszczenie towarów (*vide* operacje na rynkach finansowych, zakup nieruchomości itp.; Marks 1977, 183–184), Marks przywiązuje ogromną wagę do nowych środków ponadlokalnej komunikacji i materialnej reorganizacji przestrzeni, które tworzą warunki do coraz szybszej zamiany formy towarowej kapitału na formę pieniężną (i odwrotnie). Kwestia ta została opracowana w drugiej księdze *Kapitału*, warto czytać ją jednak wraz z długimi fragmentami *Grundrisse*. W obydwu miejscach mowa o problematyce transportu jako integralnej części procesu produkcyjnego, co daje asumpt do dzisiejszych rozważań nad jego dezagregacją i geograficznym rozproszeniem (zob. np. Cowen 2014b; Cidell 2015). Cyrkulacja nabiera tu w pełni materialnego charakteru, wklajając się w podlegające fizycznym procesom czas i przestrzeń, a rzeczywisty ruch,

traktowany dotąd formalnie, okazuje się zależny od takich kwestii jak jakość infrastruktury, poziom technologii komunikacyjnych czy sposób obchodzenia się z przenoszonymi dobrami (por. Manzerolle i Kjösen 2016, 158).

Transport zajmuje dość osobliwe miejsce w instrumentarium pojęciowym *Kapitału*, zdaje się bowiem przecinać niektóre spośród podziałów wyznaczających rytm Marksowskiej krytyki ekonomii politycznej. Najlepiej widać to na przykładzie relacji transportu z parą praca produkcyjna–praca nieprodukcyjna oraz ze związanym z nią rozróżnieniem na czas produkcji i czas cyrkulacji (Tombazos 2014, 170). Pozornie transport nie wyróżnia się specjalnie na tle koniecznych kosztów cyrkulacji towarów i bliski jest takim procesom jak magazynowanie czy marketing. Choć podobnie jak one nie owocuje żadnymi materialnymi wartościami użytkowymi, jest jednak odpowiedzialny za skrócenie czasu, w którym dochodzi do realizacji tego rodzaju wartości. Wytwarza na tę okoliczność niematerialny efekt użyteczny (powstający też w innych odmianach przemysłu komunikacyjnego – „przekazywaniu wiadomości, listów, telegramów itp.”; Marks 1977, 68), bez którego nie może się obyć produkcja towarowa. Należy zatem stwierdzić, że produktem transportu jest sam ruch rozumiany jako fizyczne przemieszczenie towarów z punktu A do punktu B. Tak też widzi to Marks, nie przewidując jeszcze, że w toku technologicznego rozwoju sektora stworzone zostaną warunki nie tylko do „przedłużania procesu produkcji w **obrębie** procesu cyrkulacji i **dla** procesu cyrkulacji” (Marks 1977, 187), ale i do zatarcia tego rozróżnienia:

Przemysł transportowy sprzedaje właśnie samą translokację. Uzyskany efekt użyteczny jest nierozzerwalnie związany z procesem transportu, tj. z procesem produkcji przemysłu transportowego. Ludzie i towary podróżują wraz ze środkiem transportu, i jego podróż, jego przenoszenie się z miejsca na miejsce stanowi właśnie dokonany przez niego proces produkcji. Efekt użyteczny można konsumować jedynie podczas procesu produkcji: ów efekt nie istnieje jako odmienna od tego procesu rzecz użytkowa, która dopiero po wyprodukowaniu funkcjonuje jako artykuł handlu, cyrkuluje jako towar. Wartość wymienną tego efektu użytecznego, podobnie jak wartość wymienną każdego innego towaru, określa jednak wartość zużytych nań elementów produkcji (siły roboczej i środków produkcji) plus wartość dodatkowa, wytworzona przez pracę dodatkową robotników zatrudnionych w przemyśle transportowym (Marks 1977, 69).

Dostrzegając takie cechy transportu, Marks nie ma wątpliwości, że jest to odrębna gałąź produkcji, która bezpośrednio wytwarza wartość i wartość dodatkową. Potwierdzają to poniższe słowa, z których płynie ważna lekcja dla sektora logistycznego:

Masa produktów nie zmienia się przez ich transport. Również i zmiany naturalnych właściwości produktu, spowodowane ewentualnym transportem, nie są – z pewnymi wyjątkami – jakimś zamierzonym efektem użytecznym, lecz złem koniecznym. Jednakże

wartość użytkowa przedmiotów realizowana jest tylko poprzez ich konsumpcję, konsumpcja zaś może wymagać ich przemieszczenia, a więc dodatkowego procesu produkcji w przemyśle transportowym. Kapitał produkcyjny, ulokowany w tym przemyśle, dodaje więc wartości transportowanym produktom, po części przez przeniesienie wartości ze środków transportu, po części wskutek dołączenia wartości przez pracę zatrudnioną przy transporcie. Dołączanie wartości przez pracę rozszcza się, jak przy wszelkiej produkcji kapitalistycznej, na zwrot płacy roboczej i na wartość dodatkową (Marks 1977, 184).

Zdawać by się mogło, że głównym zadaniem tak przedstawianego przemysłu jest płynne łączenie procesów produkcji i realizacji wartości w ramach procesu dystrybucji oraz, co za tym idzie, utrzymywanie kapitału w stanie nieustannego ruchu. Rozwój środków transportu i komunikacji otwiera jednak przed kapitalizmem wiele dodatkowych możliwości. Dwie najważniejsze to zwiększanie stopy wartości dodatkowej i zysku oraz geograficzne zwiększanie zasięgu kapitalistycznego sposobu produkcji. W pierwszym przypadku kapitał korzysta na stałe dla transportu tendencji do zwiększania szybkości obrotu towarów, co nie tylko zabezpiecza go przed groźbą dewaluacji, ale i przyczynia się do obniżenia kosztów cyrkulacji. „Ponieważ suma i masa wartości dodatkowej wytworzonej w danym czasie jest negatywnie zdeterminowana przez prędkość kapitału, im szybciej się on porusza w sferze cyrkulacji – piszą Manzerolle i Kjosen (2016, 159) – tym większa będzie ilość wytworzonej i zrealizowanej wartości dodatkowej”.

Co ważne, minimalizacja kosztów będzie ostatecznie mniej istotna niż możliwości związane ze zwiększaniem wartości dodatkowej właśnie na etapie materialnej cyrkulacji towarów, z czego świat logistyki zacznie wyciągać pełne konsekwencje w drugiej połowie dwudziestego wieku. W. Bruce Allen (1997) widzi w tym jedno z przełomowych dokonań rewolucji w logistyce, które dogłębnie zmieni sposoby definiowania tego sektora w teorii zarządzania, przekładając się na nadanie mu centralnej pozycji w ramach wewnętrznej polityki firm. Dużą w tym zasługą upowszechnienia się podejścia systemowego, które – przy zachowaniu proporcji i bez takowej inspiracji – wpisuje wewnętrznie heterogeniczną dziedzinę (skupioną obok transportu np. na problemach magazynowania czy przetwarzania zamówień) w Marksowską organiczną jedność kapitalistycznego sposobu produkcji. Częścią praktycznej wiedzy sektora staje się odtąd przekonanie, że logistyka łączy „wszystkie tradycyjne funkcje firmy, by sprostać oczekiwaniom konsumenta”, przecinając oddzielane wcześniej obszary produkcji, marketingu czy zarządzania systemami informacyjnymi (Allen 1997, 110). W latach sześćdziesiątych stawia się też bliskie Marksowi pytanie: gdzie kończy się linia produkcyjna? Liczne odpowiedzi rozciągną ją aż do faktycznego pozyskania towaru przez konsumenta, a przez to przyczynią się do odejścia od dotychczasowego spojrzenia na fizyczną dystrybucję jako postprodukcyjny transport skończonych wytworów (Cowen 2014b, 34–36). Jak podkreśla

Cowen, znosi to sztywne przeciwstawienie produkcji i dystrybucji, stwarzając warunki do budowy **materialnej** fabryki społecznej. Podkreślam tu jej „materialność”, chodzi bowiem o namacalne, choć umiejętnie skrywane dzięki offshoringowi, urzeczywistnienie słynnej tezy operaistów, zgodnie z którą produkcja wartości rozszerza się dziś na całe społeczeństwo, odbierając w tej kwestii prymat fabryce przemysłowej (Tronti 2013). Kapitalizm łańcucha dostaw to jedno z lepszych potwierdzeń tej tezy, nawet jeśli tacy autorzy jak Negri, Lazzarato czy Virno zdają się niewrażliwi na postfordowskie przeobrażenia, jakie dokonują się w jego obszarze⁴.

Tak dochodzimy do drugiej możliwości – stwarzania geograficznych warunków do stałej ekspansji systemu poprzez tworzenie życiodajnej dla kapitału infrastruktury cyrkulacji. Marks omawia ten problem w chętnie czytany przez geografów fragmencie *Zarysu*:

Im bardziej opiera się produkcja na wartości wymiennej, a zatem na wymianie, tym ważniejsze stają się fizyczne warunki wymiany – środki komunikacji i transportu. Kapitał zgodnie ze swą naturą dąży poza wszelkie granice przestrzenne. Stworzenie fizycznych warunków wymiany – środków komunikacji i transportu – staje się zatem koniecznością w całkiem innym wymiarze: niszczenie przestrzeni przez czas. Jeżeli bezpośredni produkt można zbywać na odległych rynkach tylko masowo, w miarę zmniejszania się kosztów transportu, i jeżeli, z drugiej strony, środki komunikacji i transport mogą same stanowić sferę pomnażania wartości, sferę pracy stosowanej przez kapitał; jeżeli istnieją masowe obroty, dzięki czemu uzyskuje się nie tylko zwrot pracy niezbędnej – to wytwarzanie tanich środków transportu i komunikacji staje się warunkiem produkcji opartej na kapitale i *dlatego* kapitał podejmuje to wytwarzanie (Marks 1986, 412).

Jeśli u Marksa w wielu miejscach cyrkulacja rozumiana jest przede wszystkim jako transformacja wartości z jednej postaci do drugiej, tutaj na pierwszy plan wysuwa się jej przestrzenna postać. Niemiecki filozof podkreśla w tym wypadku ekspansywną naturę kapitału, który w samym swoim pojęciu, implikując światowy rynek (Marks 1986, 314), dąży do podporządkowania swoim regułom nie tylko kolejnych dziedzin życia (ekspansja intensywna), ale i całego niekapitalistycznego zewnątrz (ekspansja ekstensywna) (por. Juskowiak 2015). Wielu autorów (Luksemburg 2011; Harvey 2015; 2016a) zwracało uwagę, że tylko w ten sposób kapitalistyczny sposób produkcji może neutralizować i instrumentalizować nawiedzające go cyklicznie kryzysy. Ruch umożliwiany przez transport można tu zatem rozumieć, co pozostaje zgodne z formalną interpretacją cyrkulacji proponowaną przez Negriego, jako warunek reprodukcji samego kapitału, podstawowy sposób przenoszenia go, wraz z wewnętrznymi dlań

⁴ Na brak zainteresowania postoperaistów problematyką logistyki wskazuje Alberto Toscano (2011). Zmienia to w pewnej mierze dopiero krótki fragment z najnowszej książki Hardta i Negriego (2017, 175–178).

sprzecznościami, na wyższe geograficzne skale. Co ważne, tak rozumiana cyrkulacja daje kapitałowi szansę na – jak podkreśla Negri (1991, 105–118) – pełną socjalizację, konstytucję całego społeczeństwa w zgodzie z zasadami ekspansji, zawłaszczenia i homogenizacji. Niżej podkreślał będę właśnie tę organizującą i przestrzeniotwórczą rolę przepływów i ruchu, w pewien sposób odchodząc od tych interpretacji, które w cyrkulującym kapitale chcą widzieć nade wszystko nieokielznany wir (Dyer-Witthford 2015) czy element zdeorganizowanego systemu (Lash i Urry 1987). Bliskie mi stanowisko akcentowałoby raczej, że w neoliberalnym kapitalizmie jest miejsce i na chaos, i na porządek, które mogą być zresztą wzmagane przez te same zjawiska i mechanizmy (w tym konteneryzację; por. Parker 2013). Uwydatniając takie upragnione właściwości przestrzeni logistycznej jak abstrakcyjność, racjonalność czy homogeniczność, będę równocześnie odchodził od dominującego spojrzenia na przestrzenne przepływy i globalne sieci, które odrywa ten problem od zagadnienia materialnej infrastruktury. Pokażę innymi słowy, że zapowiadana przez Marksa logistyka wprawdzie niszczy przestrzeń przez czas, ale robi to w imię zupełnie nowego porządku przestrzennego. Fakt zaangażowania w ten proces kontenerów, transportujących je statków i obsługujących je portów będzie z kolei dowodem na to, że chociaż *Kapitał* nie zaczyna się od analizy najważniejszego w historii kapitalizmu „pudła” (Levinson 2008), to konteneryzacja i stowarzyszone z nią procesy są logicznym zwieńczeniem analizowanych w nim logik przyspieszenia i geograficznej ekspansji. Postrzegana przez ten pryzmat cyrkulacja objawi nam się wreszcie jako istotowo logistyczne przedsięwzięcie (Manzerolle i Kjosen 2016, 159).

2. Niszczenie przestrzeni przez czas, czyli jak twórczo destruować porządek przestrzenny

Problem niszczenia przestrzeni przez czas jest przez Marksa podejmowany wprost wyłącznie w *Zarysie* i jak wiele innych podjętych tylko tam kwestii sprawia swoim interpretatorom niemalże kłopotów. Wszyscy widzą w nim jednak, jak określił to Harvey (2015, 147), „jeden ze świętych Graali przedsięwzięć kapitału”, co zmusza nas do możliwie najdokładniejszej analizy tego ledwie naszkicowanego konceptu. Poniżej zaproponuję trzy przenikające się wzajemnie odczytania, dystansując się mocno od sugestii Geoffa Manna (2008, 923–924), jakoby szczególnie wyczulony na język Marks (co jest oczywiście zgodne z prawdą) używał kategorii niszczenia (*Vernichtung*) jedynie w sensie destrukcji. Tak dosłowne potraktowanie litery tekstu blokuje nas nie tylko przed uchwyceniem jego heglowskiego ducha, a zatem potencjału tkwiącego w takich kategoriach jak „transcendowanie” czy dialektyczne „znoszenie”, ale przede wszystkim pozytywnego momentu produkcji. Moment ten stanie się wyraźny w chwili, gdy zaszczerpiemy na proponowanej kategorii inne wątki przestrzenne, którymi nasycone są najbardziej znaczące teksty Marksa (por. Smith 2010). Ilustrując ową tezę przykładami ze świata

logistyki (zwłaszcza w trzeciej części artykułu), położę zatem akcent na konieczne z punktu widzenia logiki przyspieszenia i ekspansji momenty koncentracji, utrwalenia czy zakotwiczenia kapitału w konkretnej materialnej przestrzeni. Inaczej niż przecierający podobny szlak miejscy marksści (np. Harvey 2015; Smith 1996) zwrócę uwagę na znaczenie infrastruktury akceleracji: specjalne strefy ekonomiczne czy centra dystrybucji, co pozwoli pokazać proces twórczej destrukcji przestrzeni⁵ zarazem na wyższych i niższych skalach geograficznych niż poziom pojedynczego miasta. Zaznaczmy, że brak wyraźnego zainteresowania takimi fenomenami przestrzennymi i uparte tkwienie tych autorów przy badaniach formy miejskiej mogą być interpretowane jako efekt niedostatecznie intensywnego podążania za wskazaniem ze wspomnianego wcześniej apelu Lefebvre'a. Badane w tym świetle przestrzenie logistyczne okazują się bowiem jedną z lepszych materializacji miejskości – fizycznymi sieciami i połączeniami, za sprawą których kojarzone z nią jakości rozlewają się na obszar niemal całej planety.

2.1. Kompresja

Pierwszemu znaczeniu niszczenia przestrzeni przez czas najbliższe jest do wniosków wywiedzionych z Marksowskich analiz transportu. Pojęcie to pojawia się zresztą wyłącznie w towarzystwie tego ostatniego, wskazując na rolę środków komunikacji w pokonywaniu podstawowej granicy dla produktywności pracy, czyli czasu cyrkulacji. Marks nie dostarcza w tych miejscach żadnych opisów domniemanej przestrzennej destrukcji, można więc sądzić, że idzie tu raczej o swoiste neutralizowanie tego, co przestrzenne, poprzez zamienianie go w coraz krótszy czas produkcji, przewozu i konsumpcji dóbr. Sens ten pozwala uchwycić proponowana przez Harveya kategoria kompresji czasoprzestrzennej (2016b, 111 i dalej), zgodnie z którą skutkiem stale zwiększającej się mobilności kapitału jest dziś wrażenie kurczenia i ujednolicenia przestrzeni, jak i schizofreniczne poczucie nigdy niezwalniającego życia. W obydwu przypadkach na plan pierwszy wysuwa się kwestia znoszenia przestrzennych barier i różnic, która jednak wbrew założeniom kapitału każdorazowo rodzi nowe rozbieżności i przestrzenne ograniczenia dla wzrostu. Słowami Marksa:

Podczas więc gdy kapitał, z jednej strony, musi dążyć do obalenia wszystkich lokalnych barier obiegu [...], czyli wymiany, do zdobycia całej kuli ziemskiej, jako swego rynku, dąży on, z drugiej strony, do niszczenia przestrzeni za pomocą czasu, to znaczy do sprowadzenia do minimum czasu, który pochłania przemieszczenie towarów z jednego

⁵ Pisząc o twórczej destrukcji w kontekście prac Marksa i marksistów, mam oczywiście świadomość, że pojęcie to jest przede wszystkim kojarzone z twórczością austriackiego ekonomisty Josepha Schumpetera (1995). To, że w pewnym sensie zaszczebam je na takie teksty jak *Kapitał czy Zarys*, jest jednak uzasadnione przez logikę wywodu Marksa, jak również przez wpływ, jaki wywarł on na autora *Kapitalizmu, socjalizmu, demokracji*.

miejsca na drugie. Im bardziej rozwinięty jest kapitał, im bardziej zatem szeroki rynek, na którym on cyrkuluje [...], tym bardziej dąży on równocześnie do jeszcze większego przestrzennego rozwoju rynku i do jeszcze większego niszczenia przestrzeni za pomocą czasu (Marks 1986, 424–425).

Niszczenie przestrzeni sprowadza się tu zatem do stałej dla kapitału tendencji do przyspieszonego pokonywania „przestrzennego toru jego cyrkulacji” (Marks 1986, 425) z zawsze płonną nadzieją na zbliżanie tego czasu do zera. Płonność polega tu oczywiście na tym, że realizacja tej nadziei równałaby się „ze zniesieniem nieodzowności wymiany i pieniądza oraz opartego na nich podziału pracy” (Marks 1986, 506), a zatem oznaczałaby zanegowanie samego kapitału (por. Manzerolle i Kjøsen 2016, 160). Dochodziłoby wtedy – jak pisze Negri (1991, 113) – do nielogicznego utożsamienia produkcji z cyrkulacją, co stanowi jedną z nieprzekraczalnych **granic** kapitału. Podkreślmy, że tak rozumiana granica [*Grenze*] różni się od ustawicznie napotykanym przez cyrkulację barier [*Schranke*], co czasem rozmywa się w polskim tłumaczeniu *Grundrisse*. Marks (1973, 400)⁶ pokazuje jednak wyraźnie, że niektóre przeszkody tylko **jawia się** jako możliwe do pokonania przez kapitał, stanowiąc wewnętrzne ograniczenia jego własnego rozwoju. Wątek ten intrygująco rozwija Lebowitz (2003), wskazując, że drugą tego rodzaju granicą może być klasa robotnicza, z konieczności włączana w kapitał jako dysponentka siły roboczej. Dodajmy, że opór tak rozumianej podmiotowości może być i często bywa wzmagany dzięki barierom wyrastającym na gruncie kapitalistycznej przestrzeni, także w obszarze infrastruktury akceleracji. Wymownym tego przykładem jest protest pod hasłem Occupy Oakland, który przerodził się 2 listopada 2011 roku w strajk generalny i blokadę lokalnego portu (powtórzoną 12 grudnia). Akcje te przyniosły straty w wysokości co najmniej kilkunastu milionów dolarów (dzienny obrót portu to ok. 8,5 miliona), co było jednym z największych i najbardziej namacalnych sukcesów w ramach antykapitalistycznego ruchu okupacji.

Co ważne, kapitał nie zostaje wobec takiego sprzeciwu bierny, postrzegając wszelkie działania spowalniające produkcję jako groźby długotrwałego czy nawet stałego zahamowania kapitalistycznego ruchu. Przestrzenne niszczenie w przypadku takich kontrataków sprowadza się do stosowania innowacji technologicznych i nowych form organizacji pracy, które przyspieszając proces produkcji, osłabiają równocześnie polityczny potencjał związany z koncentryczną mocą przestrzeni (fabrycznej, portowej, miejskiej). Na uwagę zasługują tu zwłaszcza rozwiązania testowane w świecie logistyki, na czele ze słynną, upowszechnioną przez Toyotę techniką produkcyjną *just-in-time*. Jej sukces nie byłby jednak możliwy bez konteneryzacji (Holmes 2011; Parker 2013), która „radzykalnie zmniejszyła czas potrzebny do

⁶ Z uwagi na to, że w polskim przekładzie interesujący mnie fragment brzmi następująco: „Wszelka granica okazuje się barierą, którą trzeba pokonać” (1986, 314), sięgam tu po tłumaczenie angielskie.

załadunku i rozładunku statków, zredukowała koszty pracy w portach i umożliwiła niesłychane oszczędności wśród wytwórców, którzy mogli ograniczyć swoje zapasy do niezbędnego minimum” (Cowen 2014b, 41). Innowacja ta uderzyła też w związki zawodowe dokerów, a w bardziej ogólnym planie i dłuższej perspektywie umożliwiła przeniesienie większości zakładów produkcyjnych do słabiej uzwiązkowionych i nisko opłacających pracę państw niezachodnich (Urry 2013). Idące za tym zepchnięcie głównych szlaków transportowych na „zapomnianą przestrzeń” oceanów (Sekula i Burch 2011) powoduje wprowadzić istotne spowolnienie na tym odcinku cyrkulacji (dotyczącym 90% towarów), ale ostatecznie zmusza cały system logistyczny do skrajnego przyspieszenia na wszystkich pozostałych (lądowych i powietrznych). Znajduje to swoje odbicie w takich technikach dystrybucji jak dostawy *just-in-time*, jak również w strategiach mających na celu kontrolę wydajności pracowników na różnych etapach dostawy.

Tak rozumiane niszczenie przestrzeni przez czas, jak zauważa Harvey (2016b, 42), opiera się na fundamentalnej asymetrii na gruncie stosunków czasoprzestrzennych. Znaczenie przestrzeni i impuls do jej tworzenia lub reorganizacji okazują się bowiem zrozumiałe jedynie w kontekście imperatywów czasowych – skrócenia społecznie niezbędnego czasu pracy czy społecznie niezbędnego czasu obrotu. Asymetria ta nie odbiera jednak przestrzeni jej określonej, nierzadko fundamentalnej roli w kapitalistycznym sposobie produkcji, co pozwala sądzić, że niszczone są jedynie te porządki przestrzenne, które nie nadają się lub niedostatecznie służą wymogom cyrkulacji kapitału. Ten ostatni byłby w związku z tym zainteresowany przede wszystkim rozkładaniem tego, co geograficznie stałe i zaśnieźdzone (Marks i Engels 1962, 517), udrażnianiem ruchu bez uciekania się jednak do znanej z fantastyki naukowej nadprzestrzeni. Przykładem tego rodzaju niszczenia była oczywiście obserwowana z oddali przez Marksa, a nadzorowana przez barona Haussmanna wielka przebudowa Paryża (1853–1870), którego makadamowe ulice służyć miały przyspieszeniu cyrkulacji przedmiotów i ludzi, ale również oddziałów wojskowych, powietrza czy wreszcie łączącego je kapitału. Można zresztą wykazać, że dziewiętnastowieczny Paryż jako proto-postindustrialna „stolica nowoczesności” (Harvey 2006a) był jednym z pierwszych miast, które podporządkowały swoje funkcjonowanie lokalnemu łańcuchowi dostaw. To, że rozwinięty sektor logistyki jest koniecznością miasta „bez fabryk”, potwierdza się zatem w pewnym stopniu nawet w samym środku rewolucji przemysłowej.

2.2. Synchronizacja

Prowadzi to nas do drugiego odczytania kwestii niszczenia przestrzeni przez czas. Inspirują je Lefebvre, Harvey i Neil Smith, chodzi tu bowiem o nieodłączną dla kapitalistycznej logiki akceleracji, obecną u Marksa jedynie między wierszami, nową koncepcję przestrzenności.

Możemy w niej widzieć warunek możliwości funkcjonowania całego systemu cyrkulacji towarów, nie wyłączając jego dzisiejszych symboli – kontenerowców Maersk czy ciężarówek DHL. Kapitał niszczy w tym kontekście dominującą koncepcję przestrzeni, czyli przestrzeń absolutną, traktowaną w dobie przedkapitalistycznej jako rodzaj niezmiennego tworu, który obramowuje całokształt dziejących się w nim praktyk i zdarzeń. Tak rozumiana przestrzeń to, jak pisze Harvey (2016a, 176), przestrzeń w sensie Kartezjańskim i Newtonowskim – „istniejąca od zawsze, nieruchoma sieć współrzędnych”, bierny pojemnik, który nie poddaje się wpływowi czasu historycznego i ingerencjom człowieka.

Takie ujęcie przekłada się na codzienne stosunki społeczne, zwłaszcza gdy wziąć pod uwagę przedkapitalistyczny spłot porządku symbolicznego i materialnego. Pomocny jest tu zwłaszcza Lefebvre, który mocniej niż Marks i Harvey podkreśla kwestię transcendentnego umocowania takich przestrzennych przeszkód cyrkulacji, widząc w tym dowód na kulturowe zróżnicowanie i kolektywny charakter przedkapitalistycznych geografii. Przestrzeń absolutna jako domena prawa naturalnego, boskiego i monarszego to obszar zdominowany przez rytm czasu cyklicznego, w którym nie jest możliwe swobodne manipulowanie rzeczywistością, nie mówiąc nawet o jej produkowaniu (Lefebvre 1991, 236-240; Wilson 2013).

Marks jako jeden z pierwszych autorów dostrzegł powszechny odwrót od takiej wizji przestrzeni, traktując ją – zresztą wzorem kapitalistów – jako relatywną (względną), nierozzerwalnie związaną z czasem historycznym, a zatem dynamiczną, podatną na zmiany i zawłaszczenia w ramach inwestycji kapitałowych w obszary zabudowane i infrastrukturę. Co istotne, przestrzeń relatywna jest tym wymiarem przestrzeni⁷, który najmocniej wiąże się z kwestią cyrkulacji, przemieszczeń i przyśpieszeń, podporządkowując zastygłą dotąd rzeczywistość dynamice produkcji, a w konsekwencji również prawom ruchu kapitału. Względność przestrzeni wiąże się tu, co więcej, z możliwością neutralizowania jej naturalnych, fizycznych właściwości, co w oczach Marksa stanowiło jedną z największych zasług nowych technologii (na czele z silnikiem parowym), dowodząc przewagi czynnika społecznego nad przyrodniczym, gdy idzie np. o lokalizację produkcji fabrycznej, ale również tak ważną dla dzisiejszej logistyki budowę siatki połączeń między ośrodkami produkcji, handlu i konsumpcji. Przestrzeń relatywna okazuje się zatem podstawowym konceptem pozwalającym myśleć o tworzeniu drugiej, sztucznej natury (Lefebvre 1991, 109–110), znacznie lepiej niż pierwsza poddającej się wymogom szybkości i ekspansji kapitalistycznej cyrkulacji. Należy podkreślić, że i ta możliwość nie zapowiada zjawiska, które pod nazwą końca geografii popularyzowali Virilio czy Baudrillard. To, że miasta mogą istnieć dzisiaj wszędzie – Claire Lyster (2016, 18–27) podaje w tym kontekście przykłady irlandzkiego Knock, marokańskiego Nadoru czy polskiej Łodzi (*sic!*), zwracając uwagę na rolę negującej miejsce logistyki – nie oznacza, że dochodzi tutaj

⁷ Harvey (2016a, 179) pisze jeszcze o trzeciej perspektywie – relacyjnej.

do uniezależnienia od geografii. Sieci logistyczne, choć skutecznie pokonują ograniczenia terytorialne, pozostają fenomenem geograficznym, a zatem zależnym od takich kwestii jak ukształtowanie terenu, dostęp do morza czy zmiany pogodowe. Z pewnością nie upada też za ich sprawą, jak twierdzi Lyster (2016, 27), geograficzna hierarchia, co pokazuje, że w dużej mierze nadbudowują się one na już istniejących strukturach gospodarczych i geopolitycznych. Zamiast o końcu geografii mówić trzeba tu zatem o otwartym w dobie kapitalizmu geograficznym porządku sieciowym, który stara się rozciągać na coraz większe terytoria wraz z zestawem uniwersalnych mechanizmów i dyspozycji, służąc integracji i wygładzeniu niewspółmiernej wcześniej rzeczywistości przestrzennej.

Niszczenie przestrzeni przez czas sprowadza się tu zatem do wpisywania uniwersalnego modelu czasowości w potencjalnie całą przestrzeń, do swoistego synchronizowania różnie zrytmizowanych obszarów, na których mają mieć miejsce podlegające jednakowej mierze kapitalistyczne operacje (Tomba 2013; por. Bednarek 2015). Tym, co sankcjonuje interesujące nas przejście – tak w porządku historycznym, jak i logicznym – jest ciągle proces akumulacji pierwotnej (uogólniany i intensyfikowany jako akumulacja przez wywłaszczenie; Harvey 2016a; por. Juskowiak 2015), który destrukuje przestrzenie przedkapitalistyczne poprzez sam fakt ich odmiennego używania. Zrywając związek tego, co przestrzenne, z tradycją, świętością i cyklicznie rozumianym czasem, odmawiając przestrzeni charakteru „patrymonialnego i kolektywnego dobra”, kapitał może ją traktować jak towar i tor cyrkulacji „podporządkowany formalnościom służącym ochronie własności prywatnej” (Lefebvre 2009, 214). Tom Mels (2014) podkreśla wobec tego wielowymiarową przemoc kapitalistycznej abstrakcji, która dotyka nie tylko natury, ale również sfery wspólnej własności i obyczaju. Niszczenie przestrzeni przez czas jest w tym kontekście równoznaczne z destrukcją kulturowych sedymentacji, które osadzając się we wspólnym, fizycznym świecie, okazują się potężnymi barierami na drodze do kapitalistycznego rozwoju.

2.3. Abstrakcja

Trzecie rozumienie Marksowskiego pojęcia to logiczna wypadkowa dwóch pierwszych ujęć i bezpośrednia zapowiedź właściwości, które zinterpretuję wkrótce w kontekście przestrzeni logistycznych. Jeśli w poprzednich częściach podkreślałem problem dynamizacji myślenia o przestrzeni, jak również kwestię synchronizacji czasowej na gruncie jej różnych kulturowo instancji, tutaj na plan pierwszy wysunąć się musi zagadnienie homogenizacji przestrzeni w znaczeniu podporządkowanej kapitałowi infrastruktury i architektury. Pomocny okazuje się tu ponownie Lefebvre wraz z niedowartościowaną przez innych miejskich marksistów i radykalnych geografów (Wilson 2013) koncepcją przestrzeni abstrakcyjnej. Zdaniem francuskiego filozofa „historia przestrzeni postępuje od natury do abstrakcji” (Lefebvre 1991,

110), co w kontekście jego pracy oznacza stopniowe zastępowanie przestrzeni absolutnej i historycznej taką, która staje się środkiem i facylitatorem produkcji (por. Smith 2010, 117), a przez to warunkiem możliwości stabilnego i ekspansywnego funkcjonowania kapitalizmu. Także i tutaj decydująca okazuje się akumulacja pierwotna, odpowiedzialna nie tylko za produkcję nowych podmiotowości (kapitalisty i robotnika; Read 2003) czy innowacyjnej koncepcji czasu (Tomba 2013), ale również przestrzennej abstrakcji (Mels 2014, 1115) uruchamianej tak w nowoczesnej urbanistyce i architekturze, jak i w przemysłowej organizacji pracy. Przestrzeń abstrakcyjna jako nieodłączne środowisko równie wyabstrahowanej pracy okazuje się „lokalną i źródłem [innych – PJ] abstrakcji” (Lefebvre 1991, 348), immanentną dla całej drugiej (miejskiej) natury groźbą zniszczenia i samozniszczenia, którą Lefebvre kojarzy z dominacją pracy martwej nad pracą żywą (i samym życiem). Stoi za tym wpisana w przestrzenną abstrakcję tendencja do homogenizacji i redukcji, przemożne dążenie do subsumowania każdego fenomenu przestrzennego pod takie zasady jak racjonalność, funkcjonalność, transparencja czy policzalność.

Co istotne, z uwagi na fakt, że w koncepcji tej slychać echa Heideggerowskiej dezaprobaty dla abstrakcyjnej władzy technologii (Wilson 2013, 367), krytyka Lefebvre’a rozciąga się także na takie wehikuly uabstrakcyjnienia jak automatyzacja produkcji czy ogólne przyspieszenie i wykorzenienie nowoczesnego życia. Niedaleko stąd do refutacji logistycznej produkcji przestrzeni, która w świetle powyższych rozważań niszczy podstawowe cechy miejskości⁸ na czele z nieprzewidywalnością i różnicą, stając się częścią takich zjawisk jak przestrzeń przepływów (Castells 2007) czy nie-miejsca (Augé 2010). Przestrzenna abstrakcja przyjmowałaby tu postać homogenicznej, gładkiej przestrzeni, pozbawionej zakrzywień i fałd „logistycznej płaszczyzny” w efekcie uskutecznianej przez kapitał pracy standaryzacji (*vide* ujednoliconą formę kontenera, ponadpaństwowe regulacje prawne) i fizycznej integracji (intermodalizm w znaczeniu dostosowania i połączenia w jedną sieć różnego rodzaju transportu) (Martin 2013). Jednym z liderów takiego podejścia do przestrzeni jest Wal-Mart, znany ze swojego drobiazgowego podejścia do aranżowania i lokowania wszystkich sklepów i centrów dystrybucji. Decyzjami tymi rządzą bezwzględnie zasady miary, przewidywania i kalkulacji. Jak pisze Jesse LeCavalier (2016, 14): „kierownictwo Walmartu dokonuje uabstrakcyjnienia terytorium w taki sam sposób, w jaki kod kreskowy czyni to z handlem. [...] firma postrzega je jako pole danych, na którym »wszystkie te liczby« są monitorowane, śledzone, alokowane i przekierowywane w celu pokrycia całego rynku”. Warto jednak dodać, że wpisana w przestrzeń abstrakcyjną tendencja do homogenizacji natrafia na dwa istotne

⁸ Związek logistyki z tak rozumianą miejskością jest dużo bardziej złożony i nie polega jedynie na negowaniu jej heterogenicznego ducha. Logistyka w tym samym stopniu co miejskość ma moc kondensowania (por. Merrifield 2016): tego, co materialne i niematerialne, kapitału i opornych podmiotowości, szybkości i spowolnienia itd.

ograniczenia. Pierwsze to stała dla kapitału konieczność reinwencji rozwiązań przestrzennych, które z biegiem czasu przestają nadążać za wymogami coraz szybciej cyrkulującego kapitału. Drugie to wpisana w taki rodzaj przestrzeni, choć stale przez nią blokowana, możliwość wyłonienia się przestrzeni różnicowej, Lefebvre'owskiej nadziei na demokratyzację i dezalienację tego, co przestrzenne.

Związek tak opisywanej przestrzeni z destrukcyjnym impetem czasu nie jest tak oczywisty jak w pozostałych przypadkach. Polega przede wszystkim na zacieraniu, a nawet kompletnej anihilacji przestrzennej wyjątkowości konkretnych miejsc przez kapitalistyczny imperatyw natychmiastowości, realizowany dzięki coraz bardziej błyskawicznym, niekiedy ocierającym się o beczasowość przepływom (Castells 2007, 429 i dalej). Przykład ponad- i pozapaństwowej infrastruktury logistycznej pokazuje, że wolne od tego zagrożenia nie są nawet te przestrzenie, które produkował już podporządkowany abstrakcji kapitał, by wspomnieć tylko o nieadaptujących się do wymogów konteneryzacji portach czy „zabijanych” przez Wal-Mart podmiejskich centrach handlowych (Parlette i Cowen 2011). Taki rozkład jest zresztą jednym z naczelných praw „twórczej destrukcji” neoliberalizmu (por. Harvey 2015; 2016a), który istnieje kosztem instytucji i regulacji, a w naszym ujęciu także form przestrzennych typowych dla wcześniejszych mutacji kapitalizmu (przede wszystkim Keynesowskiej; por. Sassen 2014). Zauważmy, że czas (czy raczej skraca ją logika akceleracji) niszczy tu przede wszystkim to, co umożliwiało funkcjonowanie kapitału w tempie charakterystycznym dla poprzedniego reżimu cyrkulacji. Pozwala to uwypuklić, choć z nieco odmienną niż u Marksa i Harveya stroną, jedną z najważniejszych sprzeczności całego kapitalizmu, za którą ten drugi uważa rozbieżność między tendencją do utrwalania kapitału a jego ruchliwością. Chodzi tu o sprzeczność, która wzmaga się wraz z koniecznym uzależnieniem kapitalistycznego sposobu produkcji od kapitału trwałego (maszyn, fabryk, infrastruktury), z uwagi na którą rozwój kapitalizmu polega na ciągłym negocjowaniu między zachowaniem przeszłych inwestycji w materialną przestrzeń i ich niszczeniem w celu uzyskania świeżej materii pod akumulację (Harvey 2015, 151–163). Harvey łączy zainteresowanie wspomnianym napięciem ze swoją koncepcją przestrzennego utrwalenia (*spatial fix*) (2006b, 415 i dalej), czyli sposobem kapitału na zakotwiczenie w przestrzeni, który obiecuje równocześnie działania naprawcze w obliczu kryzysu nadakumulacji.

Propozycja ta łączy się z trzecim rozumieniem niszczenia przestrzeni przez czas. Każde utrwalenie kapitału okazuje się bowiem z biegiem czasu poważną barierą na drodze do dalszej akumulacji. Wymusza to na nim kolejny ruch tożsamy z destrukcją starej bazy i zakotwiczeniem w innym miejscu. Bliskie Harveyowi przykłady dotyczą zwłaszcza ważkich przesunięć na międzymiejskiej szachownicy, umożliwionych przez deindustrializację, offshoring oraz neoliberalizację państw niezachodnich. Wskazać można tu np. odpływ kapitału z obszaru tzw. rdzawego pasa w USA (i miast takich jak Pittsburgh czy Cleveland) na rzecz Doliny Krzemowej

czy też zasysanie wielkich inwestycji (megawydarzenia, stararchitektura) przez wschodzące metropolie dawnego Drugiego i Trzeciego Świata (np. Sao Paulo, Moskwę, Pekin, Baku czy Astanę). Znacznie mniejszą rolę w tej propozycji odgrywają międzymiejskie sieci, bez których trudno wyobrazić sobie jakiegokolwiek nowe utrwalenia przestrzenne. Także z uwagi na to, że „porzucone” przez kapitał miejsca – np. Ateny czy Detroit – wciąż pozostają „na pasku” łańcucha dostaw, sytuującego się, gdy idzie o wspierającą go infrastrukturę, na styku przeciwstawianej przez Harveya ruchliwości i trwałości. Urzeczywistniają to niezbywalne dla logistycznej koordynacji centra danych, które pomimo swojej fizycznej statyczności są bardzo mobilne na poziomie operacyjnym, gdy idzie o „przyspieszenie i transmisję informacji” (Rossiter 2016, 146).

Brytyjski geograf nie jest też wystarczająco wrażliwy na przesunięcia zachodzące w mniejszej skali, będące wymogiem nie tyle globalnego kryzysu nadakumulacji, co lokalnej groźby dewaluacji w następstwie innowacji technologicznej. Wymowny jest tu przykład Hamburga, który by sprostać wymogom konteneryzacji, musiał niemal dosłownie przesunąć swoją portową infrastrukturę do pobliskiej wioski rybackiej Altenwerder, uwalniając równocześnie centralną dla miasta przestrzeń pod typowo postindustrialne inwestycje (wysokiej jakości mieszkania, spektakularne budynki użyteczności publicznej). Przypadek sąsiadującego z Atenami Pireusu, portu sprywatyzowanego niedawno przez chiński kapitał, pokazuje z kolei, że ucieczka inwestorów nie musi mieć stałego charakteru, a raczej musi wpisywać się w miejscową dialektykę dewaluacji i rewaluacji (przypominając wahadłowy ruch deinvestycji i reinwestycji poprzedzający zdaniem Smitha [1996] proces gentryfikacji).

3. Logistyka tworzy świat

Przypadek sieci transportu jest szczególnie ciekawy, potwierdza bowiem stawianą tu tezę, że niszczenie przestrzeni przez czas jest możliwe tylko przy pomocy tworzonej w tym celu infrastruktury akceleracji. Jeśli w czasach Marksa odpowiadały za to makadamowe ulice i kolej żelazna, dzisiaj podobną rolę pełnią porty kontenerowe (Bonacich i Wilson 2008), centra dystrybucji (Cidell 2011; 2015) czy tzw. zony, czyli pozapaństwowe strefy cyrkulacji (wolnego handlu, przetwórstwa wywozowego itp.) powołane do usprawniania i przyspieszania operacji kapitału (Easterling 2014, 25–69). Tym, co ulega wyraźnej zmianie, jest jednak charakter i ostateczne efekty reorganizującej przestrzeń sieci połączeń. Rozproszona na terenach miejskich, podmiejskich i niemiejskich (Cidell 2011), mediująca między architekturą i oprogramowaniem (LeCavalier 2016) tkanka logistyczna coraz mocniej upodobania się bowiem do oderwanych od swojego otoczenia tuneli i korytarzy, podłączonych globalnie i rozłączonych lokalnie enklaw (Graham i Martin 2001, 357–372) działających tym sprawniej, im mniej jest to głośnie i spektakularne. Potwierdza to zmianę znaczenia pojęcia infrastruktury,

które pojawiło się w dziewiętnastowiecznej Francji jako określenie konstrukcji kolejowych, by z biegiem czasu coraz bardziej „schodzić pod ziemię” i dawać imię różnym typom „technicznych i organizacyjnych sieci” (Gandy 2014, 2). Ważne, by myśleć o niej jako o „technologicznej nieświadomości” (Thrift 2004), koniecznej podwalinie i zestawie dyspozycji dla tego, co widoczne, która wraca do nas z odmętów wyparcia dopiero w chwili wstrzymania cyrkulacji (wody, towarów, elektryczności itd.).

Podczas gdy Gandy łączy tego rodzaju transformację ze strukturyzującym i konsolidującym impetem nowoczesności, mnie interesuje tu mocniej jej dezintegrująco-integracyjna rola w dobie postfordyzmu. Odłączenie logistycznych enklaw jest bowiem pozorne lub ma jedynie powierzchniową naturę, biorąc pod uwagę przemożny wpływ logistyki na całokształt kapitalistycznych społeczeństw. Podkreślić należy skuteczność, z jaką ustanawia ona matrycę dla innych obszarów życia i przestrzeni, nawet gdy na pierwszy rzut oka zdaje się jedynie przyczyniać do wycofania kapitału z danego miejsca na rzecz innej rzeczywistości geograficznej. Takie postawienie sprawy pozwala widzieć w logistyce narzędzie polityczne czy nawet szczególny rodzaj władzy (Neilson 2012), który umożliwia przechodzenie od geopolitycznej kontroli terytoriów do geoekonomicznego rządzenia poprzez rynki (Cowen i Smith 2009), ustanawiając nowe możliwości dla pozbawionego zewnątrz Imperium (Hardt i Negri 2005). To ono bowiem, a nie – jak twierdzi Cowen (2014b, 8) – nowa postać imperializmu, nadbudowuje się na infrastrukturze akceleracji i cyrkulacji, znajdując zakorzenienie w konkretnej, materialnej fabryce społecznej. Inaczej zatem niż w przykładach Harveya mielibyśmy tu do czynienia z cichym zabijaniem przestrzennego przypadku i wyjątkowości, które testując nowe mechanizmy przyspieszenia, standaryzacji i kontroli, wywiera przemożny wpływ na wszystko to, co podskórnice łączy. Z infrastrukturą, która niszcząc przestrzeń, stwarza świat dużo skuteczniej niż powołana do tego architektura.

Przestrzeń logistyczna zyskiwałaby w ten sposób status nowej geograficznej normy, która wbrew pozorom nie ma aż tak wiele wspólnego z enklawami wyjątku (por. Agamben 2008). Nie tylko nie jest bowiem obszarem zupełnie wyłączonym spod prawa (Mezzadra i Neilson 2013a, 235–236) – jej charakter różni się w zależności od typu i usytuowania geograficznego danej infrastruktury logistycznej – ale ma też zupełnie inne konsekwencje, jeśli idzie o problem produkcji podmiotowości. Choć logistyka nie ustaje w staraniach o eliminację oporu żywej pracy i zupełnego wymazania targających całym sektorem sprzeczości, ostatecznie nieodwołalnie je wzmacnia. Tym, co produkują w tym kontekście kontenerowe porty i centra dystrybucji, nie jest nagie życie czy wymarzone przez logistyków „obliczone ja”, ale nowe tryby i figury polityki przestrzennej.

3.1. Fabrykowanie przestrzeni

Zasygnalizowana wyżej rola infrastruktury pozwala nam teraz zebrać i odnieść do logistyki wszystkie przedstawione wcześniej wątki, jednocześnie rozwijając ostatni typowo Marksowski trop, a mianowicie zagadnienie światotwórczej roli kapitału. Kwestia ta rodzi oczywiście sporo kontrowersji, zwłaszcza wśród marksistów nie brakuje autorów odmawiających temu ostatniemu jakiegokolwiek mocy twórczej. Sam fakt pasożytniczego charakteru kapitalizmu nie oznacza jednak, że nie tworzy on oryginalnego porządku geograficznego. Podstawową lekturą jest w tym kontekście pisany przez Marksa wspólnie z Engelsem *Manifest komunistyczny*, w którym udało im się zawrzeć bezprecedensowy opis tego, co nazywamy dziś globalizacją. Badacze urbanizacji zwykli wyciągać z tego tekstu przede wszystkim wnioski o miastotwórczej funkcji kapitalizmu oraz utrwalanej dzięki temu dominacji miasta nad wsią. Główna intuicja zawarta w *Manifestie* ma jednak bardziej doniosły charakter, a polega na dostrzeżeniu koniecznego dla kapitału zjawiska fabrykowania fizycznego krajobrazu na jego „obraz i podobieństwo” (Marks i Engels 1962, 519).

Celowo piszę tu o fabrykowaniu, bowiem twórczo-destrukcyjne zabiegi kapitału nie są tym samym co posiadające teologiczne konotacje kreowanie. Przypominają o tym Sandro Mezzadra i Brett Neilson (2013a, 27–59), pisząc o renesansowym, stopniowo sekularyzowanym pojęciu *fabrica mundi*, które rezonuje z konceptem *homo faber* oraz głównymi założeniami nowoczesnej kartografii. Choć w trakcie szesnastego i siedemnastego stulecia słowo *fabrica* traci swój procesualny charakter, wskazując przede wszystkim na skończony efekt fabrykacji, to jego późniejsze losy splatają się na dobre z kapitalistycznymi formami organizacji pracy i przestrzeni. Jeśli zmianę tę w pierwszej kolejności znamionuje stosunkowo niewinne powiązanie „fabryki” z przedkapitalistycznym warsztatem, to w dobie rewolucji przemysłowej *fabrica mundi* będzie już wypadkową takich obserwowanych przez Marksa procesów jak akumulacja pierwotna, industrializacja czy kojarzone z imperializmem nowoczesne dzielenie świata. Zaznaczmy, że tak rozumiane „fabrykowanie świata” oznacza zawłaszczanie ogromnych połaci niezwiązanej przez wartość prywatną przestrzeni (geograficznych dóbr wspólnych) i dokonuje się przy wybitnym udziale architektury oraz infrastruktury modelowanych na wzór przemysłowej fabryki. Szczytowe osiągnięcie *fabrica mundi* to w tym kontekście miasta przemysłowe, które w samym swoim urbanistycznym kształcie oraz podporządkowaniu przemysłowemu podziałowi pracy, ale i za sprawą dostępnych w nich form reprodukcji siły zaczynają przypominać wielki zakład przemysłowy.

Związek ten był wielokrotnie podkreślany, by przypomnieć tylko o porównaniach miejskiej przestrzeni abstrakcyjnej do fabrycznej racjonalności u Lefebvre’a (1991, 307, 347) czy o inspirowanych pracami Foucaulta i Deleuze’a tekstach dotyczących rozlewania się typowych dla fabryki form modulacji na inne miejskie sfery życia, np. pracę kreatywną. Dla nas istotniejsze od tych analogii będą rzeczywiste procesy rozproszenia przestrzeni fabrycznej,

które stają się dziś udziałem sektora logistycznego. Pozwoli to nam myśleć o przestrzennej fabrykacji już nie w kontekście pojedynczego miasta i konkretnego terytorium, ale miejskości i terytorialności. Rolę tej ostatniej dostrzega w tym kontekście Ned Rossiter (2016, 143), wiążąc ją ze „specyficznymi dla systemów infrastrukturalnych i urządzeń technicznych” praktykami operacyjnymi, które „produkując terytorium jako przestrzenne układy i dynamikę czasową”, wchodzi potencjalnie w konflikt z państwem narodowym jako dotychczasowym wytwórcą i dysponentem tego rodzaju przestrzeni. Miejskość ujmowałbym z kolei w sposób zbliżony do Andy’ego Merrifielda (2016) – jako przeszywającą naszą współczesność płaszczyznę, na której spotkać mogą się wcześniej do siebie niesprowadzalne doświadczenia centrum i peryferii, globalnej Północy i globalnego Południa czy wreszcie przestrzeni zurbanizowanej i niezurbanizowanej. Ona również wydaje się nie do pomyślenia bez infrastrukturalnej sieci, co w pewnej mierze wymyka się propozycji zawartej w *Nowej kwestii miejskiej*, a co jest z kolei silnie podkreślane przez Asha Amina i Nigela Thrifta (2016, 106–107). Miejskość odsłania bowiem drugie rozumienie fabryki, które pobrzmiewa do dzisiaj np. w angielskim *urban fabric*. Stanowi rodzaj niewidzialnej struktury, tkanki, podwaliny immanentnej dla tego wszystkiego, co przejawia się w postaci przestrzeni zurbanizowanej. To właśnie takie rozumienie fabryki świata zbiega się z i czyni zasadną tezę Lefebvre’a o planetarnej urbanizacji (Lefebvre 2003; por. Merrifield 2013; Brenner 2014). Zauważmy, że w obydwu przypadkach mielibyśmy do czynienia z konkretnymi abstrakcjami (określenie Lefebvre’a), które stają się uchwytnie właśnie w relacji z materializującą je infrastrukturą, ale i z twórczo-destrukcyjnymi czynnikami, które rozkładają wcześniejsze porządki przestrzenne – tradycyjne miasto i suwerenne terytorium państwowe. Podobnie rzecz ma się ze zmianą modelu globalnej władzy, a zatem z przechodzeniem od porządku geopolitycznego do geoeconomicznego (Cowen i Smith 2009). Z transformacją, która zdaje się potwierdzać radykalną tezę kolektywu The Invisible Committee (2015, 82–83), zgodnie z którą władza nie spoczywa już w instytucjach, a właśnie w infrastrukturze.

Typowe dla logistyki twórczo-destrukcyjne fabrykowanie świata jest zatem przeze mnie rozumiane jako wywoływanie przestrzennych skutków zjawiska, o którym Marks (1977, 187) pisał w kategoriach „przedłużania procesu produkcji” w sferze cyrkulacji. Rewolucja w logistyce pozwala traktować je całkiem dosłownie, za co odpowiada nie tylko stały postęp na gruncie środków transportu, ale przede wszystkim nowe podejście do kapitalistycznej organizacji i produkcji przestrzeni. Pomaga to zrozumieć nawet niedoskonała metafora globalnego łańcucha dostaw, która pokazuje, że myśląc o produkcji i dystrybucji towarów, nie wolno nam się ograniczać do dawnej, lokalnej relacji na linii fabryki, magazynu i miejsc zbytu. Konieczne jest tu szersze spojrzenie, które nie tylko uwzględni przecinanie się różnych skal geograficznych w obrębie wszystkich elementów wspomnianego łańcucha oraz ich fizyczne rozproszenie i fragmentaryzację, ale pozwoli też dostrzec wzajemne przenikanie się głównych

składowych organicznej jedności kapitalizmu. Jego efekt to coraz częściej głoszone przekonanie o zatarciu się sztywnej granicy między przestrzeniami produkcji a obszarami dystrybucji (np. Cidell 2015) oraz o ich pokawalkowanej i stale zmieniającej się ontologii, co prowadzi do tezy o powstaniu globalnej fabryki logistycznej, którą forsuje Cowen (2014b).

Jak pisałem wyżej, takie rozumienie logistyki nie byłoby możliwe bez zaadaptowanej w sektorze perspektywy systemowej, jeszcze ważniejsze jest tu jednak proponowane w *Kapitale* ujęcie transportu, które podkreślając jego produkcyjny charakter, pozwala na uwypuklenie drugiej, ciemnej strony metafory łańcucha. Metafora ta zaciera bowiem militarne i imperialne korzenie logistyki (w tym zapowiadający ją handel niewolnikami; zob. Harney i Moten 2013) oraz maskuje problem skrywanego w portach i centrach dystrybucji zintensyfikowanego wyzysku klasy robotniczej. Idąc tym tropem, należy odejść od myślenia o przestrzeniach produkcji jako pojedynczych budynkach fabrycznych i stwierdzić, jak robi to Cowen (2014b, 102–103), że wytwarzanie towarów zachodzi dziś w ramach całej sieci logistycznej. Zjawisko to anonsował swego czasu Castells (2007, 390–396), pisząc o nowej przestrzeni przemysłowej, która w dobie społeczeństwa sieci i ekspansji kapitału na południowej półkuli może rozdzielać poszczególne elementy procesu produkcyjnego i reintegrować je na poziomie połączeń telekomunikacyjnych. Hiszpański socjolog skupiał się jednak na sferze produkcji, zbyt słabo podkreślając kwestię materialnych korytarzy (a zatem globalnych połączeń między przestrzenią przepływów i przestrzenią miejsc; por. Mezzadra i Neilson 2013a, 210), które pozwalają łączyć elementy tworzące finalny produkt. Kwestia ta pozwala zwrócić uwagę na rosnącą rolę transportu, który dosłownie zszywa rozciągane na ogromną transnarodową przestrzeń budynki przemysłowe. To z kolei zwiększa liczbę i doniosłość obowiązków szerzej rozumianej logistyki, która znosząc rozróżnienie między zarządzaniem materiałami w procesie produkcji a ich fizyczną dystrybucją, okazuje się kluczem do sprawnego działania całego systemu cyrkulacji towarów (Cowen 2014b, 104). Wiązą się z tym liczne dodatkowe przedsięwzięcia na czele z tworzeniem skomplikowanych systemów bezpieczeństwa i przewidywania, które mają uchronić najsłabsze ogniwa łańcucha dostaw przed zniechęconą przez logistyków przypadkowością, np. przed strajkiem pracowniczym, zmianami pogodowymi, kradzieżami czy atakami piratów.

Pozwala to podkreślić, że wytyczanie tuneli i korytarzy, którymi cyrkulują z różną prędkością rzeczy i ludzie, nie obywa się nigdy bez rozwiązań siłowych, a nawet bez skrajnej przemocy i wywłaszczeń. Metafory przepływów i gładkiej przestrzeni pozostają na te kwestie stosunkowo niewrażliwe, nie pozwalając również na właściwe zrozumienie takich zagadnień jak różne prędkości, odmienne regulacje prawne czy hierarchie przestrzenne na poszczególnych odcinkach łańcucha dostaw (Mezzadra i Neilson 2013a, 210). Dużo lepiej radzi sobie z tą złożonością pojęcie asamblażu, które w odniesieniu do globalnej fabryki logistycznej umożliwia podkreślenie heterogeniczności jej składowych (ludzie, pojazdy, infrastruktura,

budynki, oprogramowanie itd.), co przy nacisku na nieustanne procesy rozpraszania i ponownego składania (zob. DeLanda 2006) oraz odrzuceniu organistycznego języka konsensu pozwala uchwycić to, co ginie w okach Castellsowskiej sieci – luki, załamania i pęknięcia (por. Anderson i McFarlane 2011). To właśnie umiejętne mapowanie i antycypowanie tych „anomalii” logistycznego rozumu decyduje o skuteczności i ekspansywności kapilarnej władzy łańcucha dostaw.

Jako że ta ostatnia nie ogniskuje się po prostu w państwie czy sektorze prywatnym, fabryczny asamblaż logistyki powstaje w poprzek charakterystycznych dla nich porządków terytorialnych, które przy okazji niszczy lub neutralizuje, odpowiadając na wymogi coraz szybciej cyrkulującego kapitału. Znakomicie współgra w ten sposób z neoliberalizmem, stanowiąc nie tylko kluczowy warunek jego upowszechnienia (jako istotnego remedium na kryzysy lat siedemdziesiątych i potężnej broni w walce z klasą robotniczą), ale i materialną podstawę charakterystycznej dlań, destrukcyjno-twórczej kartografii polityczności (Cowen 2014b, 62). Niszczeniu, o którym mowa, podlegają tu przede wszystkim główne instalacje dwudziestowiecznej geopolityki, za które uznać możemy chociażby sztywne narodowe granice i regulacje prawne, Schmittowskie przeciwstawienie lądu i morza (Neilson i Rossiter 2011, 53) czy zimnowojenny podział na Pierwszy, Drugi i Trzeci Świat. Rzeczywistość neoliberalnej geoekonomii zastępuje je dużo bardziej hybrydalnymi „transnarodowymi sieciami korytarzy i przejść” (Cowen 2014b, 62) lub poza- i ponadpaństwowymi specjalnymi strefami ekonomicznymi, które kompresując, synchronizując i uabstrakcyjniając kolejne polacie przestrzeni, tworzą wzorzec nowego, w założeniu jednolitego porządku globalnego. Potwierdza to epokową zmianę w obszarze polityki infrastruktury, która do niedawna będąc ważnym czynnikiem integracji terytorium narodowego, regionalnego czy miejskiego (Graham i Marvin 2001, 40–136), coraz mocniej przeobraża się w wehikul ich dekonstrukcji, tworząc podstawy dla planetarnego upowszechnienia się miejskości i terytorialności. To właśnie z uwagi na wspomniany przełom Keller Easterling (2014, 11–14) może mówić o nowej infrastrukturze ponadpaństwowych połączeń jako fundamentalnych parametrach globalnego urbanizmu, a w konsekwencji systemie operacyjnym, który zarządzając kapitalistycznymi przestrzeniami całego świata, odpowiada równocześnie za kształtowanie codziennego życia nas wszystkich. Choć w przypadku infrastruktury logistycznej zwykle kładzie się nacisk na wydłużoną drogę pokonywaną przez towary, a zatem na sferę dystrybucji i konsumpcji, mnie interesować będzie tu zwłaszcza sfera regulowania żywej pracy. Druga strona asamblażu globalnej fabryki logistycznej sprowadza się bowiem do kwestii biopolitycznej władzy nad ciałem i podmiotowością pracownika.

3.2. We władzy infrastruktury

Zanim omówię problem fabrykowania robotniczej podmiotowości, musimy zrozumieć fakt, że zarysowana wyżej asamblażowa ontologia charakteryzuje nie tylko całościowo rozumiany sektor logistyki, ale dotyczy niemal każdego jego poziomu, określając na przykład pojedyncze centra dystrybucji (przedłużane przez sieci transportu jako „dystrybuowane miejsca”; Cidell 2015) czy nawet wozy dostawcze (podłączone do systemu dzięki komputerom pokładowym). Świetnie ilustruje to przypadek Wal-Martu, który ze swoim wpływowym podejściem do architektury pozwala zanegować wiele zdroworozsądkowych założeń na temat roli i miejsca budynków w strukturze organizacyjnej firmy. Jak pisze LeCavalier, spotykamy się tu z instrumentalnym podejściem do nieruchomości, które traktowane są zwykle jako rozwiązania tymczasowe, stale zmieniające się elementy łańcucha dostaw czy media służące regulowaniu przepływów rzeczy, a nie ich składowaniu czy przechowywaniu. Tak rozumiane „budynki tracą swój status izolowanych obiektów, stając się przygodnymi obszarami mediacji w ramach złożonych systemów” (LeCavalier 2016, 42). Przypomina to o innym zadaniu sieci logistycznych, w których gestii leży nie tylko przyspieszanie cyrkulacji, ale również koordynacja podlegających jej przepływów w obrębie skomplikowanego łańcucha wytwórców, dostawców i kupujących. Specjaliści od logistyki marzą w związku z tym o stworzeniu „autopoietycznego modelującego procesu, który byłby w stanie zintegrować miliony jednostek oraz miliardy przedmiotów i pragnień w pojedynczy system mobilności, w którym każdy ruch byłby skoordynowany z wszystkimi innymi w czasie rzeczywistym” (Holmes 2011, 7). Odpowiadają za to głównie media logistyczne, w których należy widzieć rodzaj miękkiej infrastruktury (Rossiter 2016, 19) stanowiącej przykład skutecznej władzy kodu i oprogramowania nad podległymi jej ludźmi i rzeczami.

Tego rodzaju technologie (systemy planowania zasobów przedsiębiorstwa [ERP], narzędzia do biometrycznego kontrolowania pracowników czy identyfikacji radiowej [RFID]) są dziś coraz lepiej zintegrowane z infrastrukturą portową czy centrami dystrybucji, umożliwiając zwiększanie wydajności i coraz lepsze koordynowanie pracy na wszystkich etapach łańcucha dostaw. LeCavalier (2016, 64) widzi w tym istotę architektury logistycznej, która od czasu wprowadzenia kodu kreskowego z wolną ciężą w stronę wielobudynkowego systemu zarządzania ruchem pracowników, usieciowionymi zasobami i stale aktualizowanymi danymi. Takie myślenie o architekturze w zasadzie pozbawia ją estetycznej i funkcjonalnej wyjątkowości, zbliżając ją do równie abstrakcyjnej i powtarzalnej materialno-cyfrowej infrastruktury. Nacisk na horyzontalność i otwarty design pozwala traktować je jako połączone systemy ruchu (LeCavalier, 2016, 100) i elementy logistycznej płaszczyzny (Martin 2013), która przestaje wybijać się ponad krajobraz podobnych przestrzeni cyrkulacji. Dotyczy to z pewnością centrów danych Wal-Martu, czyli zakamuflowanych w środowisku fortyfikacji, skazanych na niewidzialność i absorpcję przez sieć (LeCavalier 2016, 92), choć efekt ten jest

coraz bardziej typowy dla innych obiektów logistycznych pokrywających rozrastające się przedmieścia niemal wszystkich większych miast.

Istnienie rozciągniętej fabryki logistycznej nie oznacza oczywiście, że nie mamy do czynienia z miejscami, w których dochodziłoby do jej koncentracji. Najciekawszą ilustracją takiego zjawiska są miasta logistyczne, w których widzieć można stosunkowo nowy przykład ośrodków przemysłowo-usługowych, nieśmiało zapowiadany przez dawne placówki handlowe typu *entrepôts* czy *gateway cities* (Sigler 2013)⁹. Warto podkreślić, że wiele z nich (Shenzhen, Basra, Kalkuta, Dubaj) wylania się wprawdzie na dawnych peryferiach globalnej gospodarki, czemu sprzyjają niższe niż na Zachodzie koszty pracy, dostępność obszarów pod inwestycje czy możliwości finansowe nowych mocarstw gospodarczych (Chiny, ZEA), ale ich miejsce w nowym porządku geoeconomicznym zdecydowanie nie jest poślednie. Wskazuje na to Rossiter (2012), widząc w takich miastach jak Dubaj laboratoria zautomatyzowanej produkcji, które dzięki połączeniu innowacji w dziedzinie oprogramowania i infrastruktury z nowymi technikami nadzorowania i dyscyplinowania pracy stają się ważnymi punktami odniesienia dla wielu, nie tylko logistycznych, aranżacji globalnego świata pracy. Dubaj odgrywa tu zresztą szczególną rolę, gdyż jako matecznik pierwszego miasta logistycznego (tak w sensie chronologii, jak i rozmachu jego przedsięwzięć) ustanawia jeden z podstawowych protokołów produkcji przestrzeni.

W sensie ścisłym mowa tu jedynie o fragmencie arabskiej metropolii, która dzieli się na wspomniane już wcześniej zony (Easterling 2014, 25–69). Kluczowym aspektem każdej z nich jest autarkia prawna dająca możliwość dostosowywania regulacji do przygodnych wymogów danego przemysłu (także turystycznego, artystycznego czy medialnego). W przypadku jednej z nich, założonego w 2007 roku Dubai Logistics City (DLC), pozwala to na dość niekonwencjonalne połączenie miasta inteligentnego (elementy parku naukowego) z typową dla azjatyckich *sweatshops* rzeczywistością skrajnego wycisku. Większość osób zatrudnionych w Dubaju to migranci bez obywatelstwa (ok. 85% pracowników) i podstawowych praw pracowniczych (np. do uzwiązkowienia czy swobodnego poruszania się po innych obszarach miasta), a podejmowane przez nich prace wpisują się w drugą, ciemną stronę typowej dla ZEA miejskiej megalomanii. Easterling (2014, 54) pisze w tym kontekście o niechlubnym modelu 3D (*dirty, dangerous, demeaning* – brudna, niebezpieczna, poniżająca) jako standardowym trybie angażowania siły roboczej w specjalnych strefach ekonomicznych, któremu towarzyszą liczne mechanizmy jej nadzorowania, także poza miejscem pracy. Dubajski sektor logistyczny nie stanowi tu oczywiście wyjątku, ale doskonale ilustruje charakterystyczne dla tego miasta połączenie autorytarnej polityki z neoliberalnym podejściem do handlu (zachęty podatkowe dla inwestorów, brak narzutów kapitałowych itp.) (Cowen 2014b, 174). O tym, że mariaż ten nie

⁹ Pobieźnie traktowaną tu kwestię miasta logistycznego rozwijam w: Juskowiak 2018.

jest aberracją, przekonują jego coraz liczniejsi naśladowcy, także w ośrodkach zachodnich. Mam tu na myśli przede wszystkim popularność rozwiązań zastosowanych w DLC, zwłaszcza w dziedzinie bezpieczeństwa (technologie biometryczne, aparaty nadzoru, dyspozytywy kontrolne dotyczące geografii wejść i korytarzy) (Cowen 2014b, 170–177) i organizacji pracy, w europejskich i amerykańskich portach (np. w Oakland).

Postrzegane w ten sposób DLC wraz z innymi specjalistycznymi zonami czyni z Dubaju nowy typ miasta przemysłowo-usługowego (w odróżnieniu od postindustrialnych miast globalnych, np. Nowego Jorku, Tokio i Londynu; por. Sassen 1991) i stale rosnącą potęgę gospodarczą, stanowiąc kolejny dowód na przesunięcie centrów współczesnej władzy w stronę metropolii. Potwierdza również tezę o głębokim przekształceniu kapitalizmu, które dokonuje się za sprawą infrastruktury logistycznej. Na uwagę zasługują zwłaszcza te szersze transformacje, pozwalają bowiem uwypuklić ostatnie kluczowe znaczenie „fabrykacji”, wiążąc ze sobą problem rozproszenia fabryki z kwestią produkcji nowego typu fabrycznej podmiotowości. Chodzi tu o uznanie, z jednej strony, kluczowej roli systemów logistycznych w rozciąganiu neoliberalnej kontroli nad gwałtownie industrializowanymi, najbiedniejszymi regionami świata, a w konsekwencji w rozmywaniu „zachodnich” murów fabryki. Z drugiej strony, o zrozumienie, że tak ustanowione „niezbadane tło dla kapitalistycznych sposobów bycia i wiedzy” (Neilson 2012, 322) wraca dziś do postindustrialnego centrum na zasadzie Foucaultowskiego efektu zwrotnego, upowszechniając modele pracy rodem z peryferyjnego kapitalizmu. Można dzięki temu stwierdzić, że logistyka nie jest już sektorem służebnym względem produkcji, ale jako forma wiedzy i środowisko innowacji wywiera nieustanną presję na rytm pracy i tryby wydajności na gruncie organicznej jedności systemu. To tutaj objawiałby się jeden z jej podstawowych efektów użytecznych i tendencyjny impet, który zapowiada szerszą transformację kapitalizmu.

Władza infrastruktury logistycznej, którą Marks kojarzyłby przede wszystkim z podtrzymywaniem, usprawnianiem i przyspieszaniem ruchu kapitału, sprowadza się dziś w związku z powyższym, jak zauważa Jasper Bernes (2013, 181), do stopniowego przenoszenia akcentu ze sposobu produkcji na sposób cyrkulacji, a zatem do przejścia zapowiadanego w pewien sposób przez Deleuze’a i Guattariego w terminach hydraulicznych właściwości kapitalizmu. Zauważmy, że wiąże się ona nie tylko z generatywnym charakterem przepływów i upłynniającą mocą cyrkulacji, ale również z nową dynamiką wyzysku, który przebiega tym sprawniej, im bardziej rozproszona i niewidoczna pozostaje globalna fabryka logistyki. Logistyczny kapitał sięga przy tym po obydwa opisywane przez Marksa sposoby generowania nadwyżki, z jednej strony stale szukając możliwości intensyfikacji pracy i obniżenia jej kosztów (wartość dodatkowa bezwzględna), z drugiej strony skracając społecznie niezbędny czas pracy dzięki inwestycjom w nowe technologie i oprogramowanie (wartość dodatkowa względna). Sukces logistyki, obserwowany zarówno w azjatyckich miastach logistycznych, jak

i w europejskich portach i centrach dystrybucji, polega na ich skutecznym rozmyciu, uzyskiwanym dzięki uruchomieniu zaawansowanego oprogramowania na rzecz maksymalnie wydajnej i redukującej ryzyko błędu pracy dokerów, magazynierów czy kierowców wozów dostawczych. Podkreśliśmy, że tym, co powstaje w tym kontekście, jest model pracy instrumentalizowany i/lub w pełni przejmowany przez największe światowe korporacje na czele z Wal-Martem, Amazonem, IKEAą czy Tesco.

Wartym uwagi przykładem są tu standardowe platformy wykorzystywane przez firmy logistyczne, czyli systemy planowania zasobów przedsiębiorstwa (ERP) oraz wbudowane w nie narzędzia kontroli zwane „kluczowymi wskaźnikami efektywności” (KPI), które pozwalają kierownictwu danego przedsiębiorstwa równocześnie „mierzyć wydajność pracownika i organizacji, osiągać docelowe kwoty, [nadzorować] wydajność finansową, status globalnych łańcuchów dostaw w czasie rzeczywistym oraz zdolność adaptacyjną firmy w zmieniających się okolicznościach” (Neilson i Rossiter 2011, 54). Oprogramowanie to staje się nieodzownym komponentem pracy każdego zatrudnionego, zmuszając go do ścisłego kontrolowania akuracji i odpowiedniej prędkości jego własnych działań w obliczu ciągłego strumienia informacji płynących zwrotnie do systemu. Mamy tu zatem do czynienia z ciekawym przypadkiem automatyzacji pracy, która wciąż nie może zrezygnować w pełni z fizycznego wysiłku ludzkich ciał, dąży do możliwie dalekiej integracji tego, co żywe z algorytmem. Ważny jest tu zwłaszcza aspekt samoregulacji i internalizacji dyktowanych przez *software* wytycznych, które pozwalają traktować pracownika sektora na wzór samodyscyplinującego się ja, o którym pisał Foucault. Tak odnosi się do tego problemu Magda, pracownica podpoznańskiego centrum dystrybucji:

Praca w Amazonie to codzienne doświadczenie bardzo daleko posuniętej kontroli; kiedy dłużej niż 3 minuty nie wykonujesz pracy widocznej dla systemu informatycznego, np. zaciął ci się dispenser do taśmy, jest to odnotowywane i sumowane. Każdy taki przestój może być uznany za dodatkową przerwę i złamanie regulaminu pracy. To ogromna presja, bo przecież nawet najlepiej zmotywowany pracownik jest dalej człowiekiem, a nie robotem (Iwański 2017).

Produkcja podmiotowości nie przebiega tu już zatem zgodnie z neoliberalnym zapotrzebowaniem na przedsiębiorców samych siebie (Foucault 2012, 231), ale z myślą o skrojonym na potrzeby logistyki „obliczonym ja”, które jest docelowym efektem upragnionej przez kapitał likwidacji przepaści między pracą żywą i pracą martwą. W szczególnych przypadkach (*vide* Amazon Mechanical Turk) ta pierwsza traktowana jest jako konieczny suplement tej drugiej, „wypełniając luki przeznaczone dla procesów, które nie zostały jeszcze zautomatyzowane przez maszynę” (Rossiter 2016, 148). Wyraźna asymetria między władzą miękkiej infrastruktury algorytmu a podporządkowaną jej pracą przekłada się na coraz mniejsze

rozumienie dla całokształtu procesu produkcji wśród jego głównych aktorów, co tacy teoretycy jak Bernard Stiegler i komentujący go Bernes (2013, 15) wiążą z procesem „kognitywnej i afektywnej proletaryzacji”, blokującym możliwość jakiegokolwiek przechwycenia niezrozumiałych dla robotników środków produkcji. Indywidualizujące techniki mierzenia wydajności w czasie rzeczywistym nie prowadzą w związku z powyższym do większej samowiedzy pracownika, traktującego siebie jako refleksyjną część szerszego systemu, a raczej do charakterystycznej dla pracy tłumnej (*crowdsourcing*) alienacji, która wynika z wielopoziomowej dezintegracji w obrębie kolektywnego, ale rozproszonego w ramach fabrycznych asamblaży, pracowniczego ciała. Wrażenie to wzmacnia dodatkowo słaby poziom kooperacji w wielu przestrzeniach tranzytu, co można traktować jako rezultat świadomego działania prewencyjnego wbudowanego we fragmentaryzujący doświadczenie pracownicze system ERP, nie wspominając już o kontrolująco-dzielącej aranżacji przestrzeni logistycznej czy o praktykowanym np. w Dubaju zakazie strajków i organizacji związkowej.

Powyższe rozważania składają się na dość dystopijny obraz, który świetnie podsumowuje prowokacyjny tytuł tekstu Briana Holmesa (2011) – „Czy kontenery śnią o elektronicznych ludziach?”. Obraz ten dopełnia inspirowane pismami Marksa myślenie o fabrykowaniu świata, które zdaje się potwierdzać skuteczność logistyki w modelowaniu naszej aktualności na kształt i podobieństwo ruchliwego kapitału. Niszczenie przestrzeni przez czas nabierałoby tutaj najbardziej brutalnej wymowy, pokazując, że tym, co poddaje się destrukcji za sprawą twardej i miękkiej infrastruktury logistycznej, jest przede wszystkim przestrzeń antykapitalistycznego oporu, skutecznie niwelowana przez prędkość i multiskalarność operacji kapitału. Czy krytyczna analiza logistyki i jej wpływu na kondycję ludzką (por. Tsing 2009) daje nadzieję na inne myślenie o podmiotowości? Czy żywa praca potrafi wyrwać się z łańcuchowych zależności kapitału? Jak twórczo niszczyć infrastrukturę, aby przekraczać ograniczenia obliczonego ja i „geografii kalkulacji” (Thrift 2004)?

Zakończenie – odporne podmioty i twórcza destrukcja logistyki

Pesymizm powyższego fragmentu dość dobrze oddaje nastroje panujące na gruncie krytycznej teorii logistyki, która w podobny do Marksa sposób zatrzymuje się często w punkcie analizy funkcjonowania logistycznego kapitału, marginalizując równie istotny problem ekonomii politycznej klasy robotniczej (por. Lebowitz 2003). Tym bardziej warto zwrócić uwagę na te głosy, które sięgają w swoich politycznie usposobionych propozycjach po dwojaki rozumienie biopolityki. Podążając tą drogą, spróbujemy na koniec zastanowić się, jak mogłaby wyglądać produkcja autonomicznej podmiotowości w oparciu o twórczą destrukcję logistyki. Jeżeli produkcja logistycznych podmiotów może być ujmowana w terminach Foucaultowskiej biowładzy, a zatem dominacji cyrkulującego kapitału nad ciałem i duszą uwikłanych w system

robotników, to te same elementy posłużyć mogą jako wewnętrzne przeszkody dla cyrkulującego kapitału stawiane w globalnej fabryce przez biopolityczny opór robotniczego ciała. Ta nieusuwalna przez logistykę podatność na zakłócenia okazuje się tym wyraźniejsza, im większe wysiłki inwestuje się w równoczesne przyspieszenie pracy w sektorze i ograniczanie mobilności jego pracowników. Paradoks ten potęguje podstawową sprzeczność globalnej fabryki, która tworzy jednolity porządek geoeconomiczny, równocześnie znosząc bariery dla handlu i mnożąc granice dla niepożądanych form ruchu (Neilson i Rossiter 2011, 53; por. Mezzadra i Neilson 2013a). Kolektywne ciało robotnika przedstawia się wobec tego jako ostatnia ostoja przygodności, niebezpieczna materializacja spowolnień, jak i kluczowa granica dla kapitalistycznego ruchu.

Co ważne, tego rodzaju myślenie pojawia się w ostatnich latach wśród samych pracowników sektora, którym udało się wielokrotnie wstrzymać logistyczną maszynę w miejscach tak różnych jak Panama, Pireus, Busan, Oakland czy Shenzhen (Cowen 2014a). Wzmaga to oczywiście czujność w obrębie samego sektora, a budowana na tę okoliczność architektura bezpieczeństwa jest, jak pisze Cowen, najlepszym dowodem na wrażliwość całego łańcucha dostaw¹⁰. Chociaż rozmaite formy pracowniczego sabotażu wyposażają system w dodatkową porcję danych, na których podstawie można prognozować margines błędu czy możliwe do szybkiego ominięcia przeszkody, nawet jednodniowe zatrzymanie infrastruktury akceleracji (z naciskiem na kontenerowe porty) może przynosić ogromne szkody dla znacznych obszarów kapitalistycznej cyrkulacji. Świadomość tego faktu wśród pracowników sektora okazuje się paradoksalnym efektem ubocznym rewolucji w logistyce, która na wiele sposobów osłabiając rozproszonych lokalnie i globalnie pracowników, ostatecznie ich wzmacnia (por. Silver 2009, 138–145), podnosząc wagę najprostszyc form oporu w obliczu imperatywów współczesnego kapitalizmu przepływów (produkcje i dostawy na czas, generowanie nadwyżki poprzez skracanie czasu obrotu kapitału itd.) i zwracając uwagę na kruchość podtrzymujących go korytarzy. Wiedza na temat cyrkulacji, choć podatna na procesy komplikacji i kognitywnej proletaryzacji, okazuje się zatem obosieczną bronią kapitalizmu łańcucha dostaw. Umiejętnie wykorzystywana przez pracowników może prowadzić do niszczenia cyrkulującego kapitału poprzez swoistą transformację nie-miejsc logistyki w wyspy konfliktowej organizacji (Cuppini, Frapporti i Pirone 2015, 132).

Rola tak rozumianego wstrząsu nie może być oczywiście przeceniana. Przestrzega nas przed tym, z jednej strony, wciąż niewzruszona potęga omawianego sektora, umiejętnie radzącego sobie z czasową niewydolnością pojedynczych węzłów w sieci, a z drugiej strony, coraz skuteczniej wdrażane przez logistyczne korporacje świadome momenty spowolnienia i przyhamowania cyrkulujących towarów (np. z uwagi na rosnące koszty paliwa). Sam bezruch

¹⁰ Cowen (2014a), cytując raport firmy Panalpina z 2013 roku, podkreśla, że tylko w latach 2009–2011 straty poniesione przez sektor logistyki powodowane przez takie zakłócenia wyniosły 350 miliardów dolarów.

nie jest bowiem, jak przypominają Neilson i Rossiter (2011, 52), tożsamy ze zdolnością do walki, zwłaszcza biorąc pod uwagę istotowy związek żywej pracy z energią i poruszeniem. Świadomość tego faktu kazałaby się nam zastanowić nad możliwością bardziej pozytywnego oporu, który mógłby się sprowadzać do twórczej destrukcji infrastruktury logistycznej. Dyskusja nad tego rodzaju przedsięwzięciem, choć określanym w innych kategoriach, toczy się już od pewnego czasu, a jej bieguny wyznaczają postulat refunkcjonalizacji przestrzeni logistycznych zgłaszany przez Toscano (2011) i krytykujący go głos Bernesa (2013), który mówi o konieczności całkowitego porzucenia antyrobotniczej maszyny cyrkulacji. Obydwie interwencje dotyczą, co jasne, horyzontu dość trudno uchwytniej przyszłości, stoi za nimi jednak nie do końca wypowiedziane pragnienie alternatywnej, komunistycznej polityki połączeń i ruchu. Nad tym, czy da się ją budować na zgliszczach kapitalistycznej infrastruktury akceleracji i cyrkulacji, można oczywiście dyskutować, nie ulega jednak wątpliwości, że nowa polityka ruchu (por. Nail 2015) oparta na uspołecznionej produkcji będzie potrzebowała jakiegoś rodzaju przestrzennych utrwaleń dla udroźniania planetarnej komunikacji i cyrkulacji tego, co wspólne. Dosłowna destrukcja tego rodzaju sieciowego zaplecza byłaby równoznaczna z likwidacją tego wszystkiego, co kojarzymy dziś z działalnością urbanizacji. Warto zatem już teraz myśleć nad możliwością jego przeprogramowania i defabrykacji, jak również nad projektowaniem innej logistyki, która wbrew własnym korzeniom wymykałaby się logice utowarowienia, miary i kalkulacji.

Podziękowania: Chciałbym podziękować za wartościowe uwagi do tekstu Krystianowi Szadkowskiemu, Tomaszowi Płomińskiemu i Mikołajowi Ratajczakowi, jak również anonimowym recenzentom, którzy podjęli się jego życzliwej lektury.

Wykaz literatury

- Agamben, Giorgio. 2008. *Homo sacer: Suwerenna władza i nagie życie*. Tłum. Mateusz Salwa. Warszawa: Prószyński i s-ka.
- Allen, A. Bruce. 1997. „The Logistics Revolution and Transportation”. *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 553: 106–116.
- Amin, Ash i Nigel Thrift. 2016. *Seeing Like A City*. Cambridge–Malden, MA: Polity Press.
- Anderson, Ben i Colin McFarlane. 2011. „Assamblage and Geography”. *Area* 43.2: 124–127.
- Augé Marc. 2010. *Nie-miejsca: Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*. Tłum. Roman Chymkowski. Warszawa: PWN.
- Bednarek, Joanna. 2015. „Akumulacja pierwotna i czasowości kapitalizmu”. *Praktyka Teoretyczna* 16: 56–77.
- Bernes, Jasper. 2013. „Logistics, Counterlogistics and the Communist Prospect”. *Endnotes* 3: 172–201.
- Birtchnell, Thomas i John Urry. 2015. „The Mobilities and Post-Mobilities of Cargo”. *Consumption Markets and Culture* 18.1: 25–38.
- Bonacich, Edna i Jake B. Wilson. 2008. *Getting the Goods: Ports, Labor and the Logistics Revolution*. New York: Cornell University Press.
- Brenner, Neil (red.). 2014. *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Berlin: Jovis Verlag GmbH.
- Castells, Manuel. 2007. *Spółeczeństwo sieci*. Tłum. Mirosława Marody i in. Warszawa: PWN.
- Cidell, Julie. 2011. „Distribution Centers among the Rooftops: The Global Logistics Network Meets the Suburban Spatial Imaginary”. *International Journal of Urban and Regional Research* 35.4: 832–851.
- Cidell, Julie. 2015. „Distribution Centers as Distributed Places: Mobility, Infrastructure and Truck Traffic”. W Thomas Birtchnell, Satya Savitzky i John Urry (red.). *Cargomobilities: Moving Materials in a Global Age*. London–New York: Routledge: 17–34.
- Cowen, Deborah. 2014a. „Disrupting Distribution: Subversion, The Social Factory, and the »State« of Supply Chain”. *Viewpoint Magazine* 4.
- Cowen, Deborah. 2014b. *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis–London: University of Minnesota Press.
- Cowen, Deborah i Neil Smith. 2009. „After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics”. *Antipode* 41.1: 22–48.
- Cuppini, Niccolo, Mattia Frapporti i Maurilio Pirone. 2015. „Logistics Struggle in the Po Valley Region: Territorial Transformations and Processes of Antagonistic Subjectivities”. *The South Atlantic Quarterly* 114.1: 119–134.
- DeLanda, Manuel. 1991. *War in the Age of Intelligent Machines*. New York: Zone.
- DeLanda, Manuel. 2006. *A New Philosophy of Society: Assemblage Theory and Social Complexity*. London–New York: Continuum.

- Deleuze, Gilles i Felix Guattari. 2017. *Anty-Edyp: Kapitalizm i schizofrenia, t. 1*. Tłum. Tomasz Kaszubski. Warszawa: Wydawnictwo Krytyki Politycznej.
- Dyer-Witheford, Nick. 2015. *Cyber-Proletariat: Global Labour in the Digital Vortex*. London: Pluto Press.
- Easterling, Keller. 2014. *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space*. London–New York: Verso.
- Fishman, Charles. 2009. *Efekt Wal-Martu: Jaka jest prawda o najpotężniejszej firmie na świecie i jaki ma ona wpływ na światową gospodarkę*. Tłum. Aldona i Witold Matuszyński. Warszawa: Wydawnictwo Studio Emka.
- Foucault, Michel. 2012. *Narodziny biopolityki. Wykłady z Collège de France 1978/1979*. Tłum. Michał Herer. Warszawa: PWN.
- Gandy, Matthew. 2014. *The Fabric of Space: Water, Modernity and the Urban Imagination*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- Graham, Stephen i Simon Marvin. 2001. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London–New York: Routledge.
- Hardt, Michael i Antonio Negri. 2005. *Imperium*. Tłum. Adam Kolbaniuk i Sergiusz Ślusarski. Warszawa: Wydawnictwo W.A.B.
- Hardt, Michael i Antonio Negri. 2017. *Assembly*. Oxford: Oxford University Press.
- Harney, Stefano i Fred Moten. 2013. *The Undercommons: Fugitive Planning & Black Study*. Wivenhoe–New York–Port Watson: Minor Compositions.
- Harvey, David. 2006a. *Paris, Capital of Modernity*. London–New York: Routledge.
- Harvey, David. 2006b. *The Limits to Capital*. London–New York: Verso.
- Harvey, David. 2015. *Seventeen Contradictions and the End of Capitalism*. London: Profile Books.
- Harvey, David. 2016a. *Przestrzenie globalnego kapitalizmu: W stronę teorii rozwoju nierównego geograficznego*. Tłum. Jerzy Paweł Listwan. Warszawa: KiP.
- Harvey, David. 2016b. *The Ways of the World*. London: Profile Books.
- Harvey, David. 2017. *Przewodnik po Kapitale Karola Marksa*. Tłum. Krystian Szadkowski. Poznań: Wydawnictwo Ekonomiczne „Heterodox”.
- Holmes, Brian. 2011. „Do Containers Dream of Electric People? The Social Form of Just-in-Time Production”. *Open 21*: 1–14 (paginacja według maszynopisu).
- Iwański, Mikołaj. 2017. „Amazon: Nikt nie chce być trybem w maszynie” (wywiad z działaczkami Inicjatywy Pracowniczej). <http://krytykapolityczna.pl/kraj/amazon-nikt-nie-chce-byc-trybem-w-maszynie/>.
- Juskowiak, Piotr. 2015. „Wywłaszczająca urbanizacja: Miejski marksizm wobec problemu akumulacji pierwotnej”. *Praktyka Teoretyczna 2*.
- Juskowiak, Piotr. 2018. „Podskórna rewolucja: Trzy tezy o miastotwórczym potencjale logistyki” (w przygotowaniu).
- Lash, Scott i John Urry. 1987. *The End of Organised Capitalism*. Cambridge, UK – Malden, MA: Blackwell Publishers.

- Latour, Bruno. 2010. *Splatając na nowo to, co społeczne: Wprowadzenie do teorii aktora-sieci*. Tłum. Krzysztof Abriszewski i Aleksandra Derra. Kraków: Universitas.
- LeCavalier, Jesse. 2016. *The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment*. Minneapolis–London: University of Minnesota Press.
- Lebowitz, Michael A. 2003. *Beyond Capital: Marx's Political Economy of Working Class*. Houndmills–New York: Palgrave Macmillan.
- Lefebvre, Henri. 1991. *The Production of Space*. Tłum. Donald Nicholson-Smith. Oxford–Cambridge MA: Wiley-Blackwell.
- Lefebvre, Henri. 2003. *The Urban Revolution*. Tłum. Robert Bonnono. Minneapolis–London: University of Minnesota Press.
- Lefebvre, Henri. 2009. *State, Space, World: Selected Essays*. Tłum. Gerald Moore, Neil Brenner i Stuart Elden. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Levinson, Marc. 2008. *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton: Princeton University Press.
- Luksemburg, Róża. 2011. *Akumulacja kapitału: Przyczynęk do ekonomicznego wyjaśnienia imperializmu*. Tłum. Julian Maliniak i in. Warszawa: KiP.
- Lyster, Claire. 2016. *Learning from Logistics: How Network Change Our Cities*. Basel: Birkhauser Verlag GmbH.
- Mann, Geoff. 2008. „A Negative Geography of Necessity”. *Antipode* 40.5: 921–934.
- Mann, Geoff i Joel Wainwright. 2008. „Marx Without Guardrails: Geographies of the *Grundrisse*”. *Antipode* 40.5: 848–856.
- Manzerolle, Vincent i Atle Mikkola Kjösen. 2016. „Digital Media and Capital's Logic of Acceleration”. W Christian Fuchs and Vincent Mosco (red.). *Marx in the Age of Digital Capitalism*. Leiden–Boston: Brill: 151–179.
- Marks, Karol. 1968. *Kapitał: Krytyka ekonomii politycznej. Tom 1. Proces wytwarzania kapitału*. Tłum. Paweł Hoffman, Bronisław Minc i Edward Lipiński. Warszawa: KiW.
- Marks, Karol. 1973. *Grundrisse: Introduction to the Critique of Political Economy*. Tłum. Martin Nicolaus. New York–Toronto: Vintage Books.
- Marks, Karol. 1977. *Kapitał: Krytyka ekonomii politycznej. Tom 2. Proces cyrkulacji kapitału*. Tłum. Edward Lipiński i Julian Maliniak. Warszawa: KiW.
- Marks, Karol. 1986. *Zarys krytyki ekonomii politycznej*. Tłum. Zygmunt Jan Wyrozembski. Warszawa: KiW.
- Marks, Karol i Fryderyk Engels. 1962. *Manifest komunistyczny*. W Karol Marks i Fryderyk Engels. *Dziela*, t. 4. Warszawa: KiW.
- Martin, Craig. 2013. „Shipping Containers Mobilities, Seamless Compatibility, and the Global Surface of Logistical Integration”. *Environment and Planning A* 45: 1021–1036.
- Mels, Tom. 2014. „Primitive Accumulation and the Production of Abstract Space: Nineteenth-century Mire Reclamation on Gotland”. *Antipode* 46.4: 1113–1133.
- Merrifield, Andy. 2013. *The Politics of the Encounter: Urban Theory and Protest Under Planetary Urbanization*. Athens–London: The University of Georgia Press.

- Merrifield, Andy. 2016. *Nowa kwestia miejska*. Tłum. Piotr Juskowiak. Warszawa: PWN.
- Mezzadra, Sandro i Brett Neilson. 2013a. *Border as Method, or the Multiplication of Labor*. Durham–London: Duke University Press.
- Mezzadra, Sandro i Brett Neilson. 2013b. „Extractions, Logistics, Finance: Global Crisis and the Politics of Operations”. *Radical Philosophy* 178: 8–18.
- Nail, Thomas. 2015. *The Figure of the Migrant*. Stanford, CA: Stanford University Press.
- Neilson, Brett. 2012. „Five Theses on Understanding Logistics as Power”. *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory* 13.3: 322–339.
- Neilson, Brett i Ned Rossiter. „Still Waiting, Still Moving: On Labour, Logistics and Maritime Industries”. W David Bissell i Gillian Fuller (red.). *Stillness in a Mobile World*. London–New York: Routledge: 51–68.
- Nicolaus, Martin. 1973. „Foreword”. W Karl Marx. *Grundrisse: Introduction to the Critique of Political Economy*. Tłum. Martin Nicolaus. New York–Toronto: Vintage Books: 7–63.
- Parker, Martin. 2013. „Containerisation: Moving Things and Boxing Ideas”. *Mobilities* 8.3: 368–387.
- Parlette, Vanessa i Deborah Cowen. 2011. „Dead Malls: Suburban Activism, Local Spaces, Global Logistics”. *International Journal of Urban and Regional Research* 35.4: 794–811.
- Pobłocki, Kacper. 2017. *Kapitalizm: Historia krótkiego trwania*. Warszawa: Bęc Zmiana.
- Postone, Moishe. 1993. *Time, Labor, and Social Domination: A Reinterpretation of Marx's Critical Theory*. Cambridge–New York: Cambridge University Press.
- Read, Jason. 2003. *The Micro-Politics of Capital: Marx and the Prehistory of the Present*. New York: State University of New York Press.
- Rossiter, Ned. 2012. *The Logistical City: Software, Infrastructure, Labor*. <http://nedrossiter.org/?p=324>.
- Rossiter, Ned. 2016. *Software, Infrastructure, Labor: A Media Theory of Logistical Nightmares*. London–New York: Routledge.
- Sassen, Saskia. 1991. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton–Oxford: Princeton University Press.
- Sassen, Saskia. 2014. *Expulsions: Brutality and Complexity in the Global Economy*. Cambridge, MA–Oxford: The Belknap Press of Harvard University Press.
- Sayre, Nathan F. 2008. „Assessing the Effects of the *Grundrisse* in Anglophone Geography and Anthropology”. *Antipode* 40.5: 898–920.
- Schumpeter, Joseph. 1995. *Kapitalizm, socjalizm, demokracja*. Tłum. Michał Rusiński. Warszawa: PWN.
- Sekula, Allan i Noel Burch. 2011. „The Forgotten Space: Notes for a Film”. *New Left Review* 69.
- Sigler, Thomas J. 2013. „Relational Cities: Doha, Panama City, and Dubai as 21st Century Entrepôts”. *Urban Geography* 34.5: 612–633.
- Silver, Beverly J. 2009. *Globalny proletariat: Ruchy pracownicze i globalizacja po 1870 r.* Tłum. Marcin Starnawski. Warszawa: Książka i Prasa.

- Smith, Neil. 1989. „Uneven development and location theory”. W Richard Peet i Nigel Thrift (red.). *New Models in Geography, Volume 1: The Political-Economy Perspective*. London: Unwin Hyman: 142–163.
- Smith, Neil. 1996. *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*. London–New York: Routledge.
- Smith, Neil. 2010. *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space*. London–New York: Verso.
- Starosta, Guido. 2010. „Global Commodity Chains and the Marxian Law of Value”. *Antipode* 42.2: 433–465.
- The Invisible Committee. 2015. *To Our Friends*. Tłum. Robert Hurley. Los Angeles: Semiotext(e).
- Thrift, Nigel. 2004. „Remembering the Technological Unconscious by Foregrounding Knowledges of Position”. *Environment and Planning D* 22: 175–190.
- Thrift, Nigel. 2007. *Non-representational Theory: Space, Politics, Affect*. London–New York: Routledge.
- Tomba, Massimiliano. 2013. *Marx's Temporalities*. Tłum. Peter D. Thomas i Sara R. Farris. Leiden–Boston: Brill.
- Tombazos, Stavros. 2014. *Time in Marx: The Categories of Time in Marx's Capital*. Leiden–Boston: Brill.
- Toscano, Alberto. 2011. „Logistics and Opposition”. *Mute* 3.2: 1–10.
- Tsing Anna. 2009. „Supply Chains and the Human Condition”. *Rethinking Marxism: A Journal of Economics, Culture & Society* 21.2: 148–176.
- Treanor, Jill. 2017. „Amazon founder Jeff Bezos – briefly – becomes world's richest man”. *Guardian* 27 lipca.
- Tronti, Mario. 2013. „Fabryka i społeczeństwo”. Tłum. Sławomir Królak. <http://www.praktykateoretyczna.pl/mario-tronti-fabryka-i-spoleczenstwo/>.
- Urry, John. 2013. *Offshoring*. Tłum. Paweł Tomanek. Warszawa: PWN.
- Wacquant, Loïc. 2012. „Trzy kroki w stronę historycznej antropologii faktycznie istniejącego neoliberalizmu”. Tłum. Agnieszka Kowalczyk i Krystian Szadkowski. *Praktyka Teoretyczna* 5: 129–151.
- Wilson, Japhy. 2013. „»The Devastating Conquest of the Lived by the Conceived«: The Concept of Abstract Space in the Work of Henri Lefebvre”. *Space and Culture* 16.3: 364–380.

Piotr Juskowiak - ur. 1984, adiunkt w Zakładzie Kulturowych Studiów Miejskich w Instytucie Kulturoznawstwa UAM w Poznaniu, redaktor czasopisma naukowego *Praktyka Teoretyczna* (kierujący działem nauki o kulturze), tłumacz. Jego zainteresowania badawcze obejmują: krytyczne studia miejskie (na czele z miejskim marksizmem), filozofię polityki, miejską ekonomię kultury, społeczno-polityczne aspekty sztuki współczesnej, procesy ekonomicznej restrukturyzacji miast postsocjalistycznych. Autor książki *Przestrzenie wspólnoty: Filozofia wspólnotowości w perspektywie badań nad miastem postindustrialnym* (2015) i współredaktor antologii *Ekologie* (2014; z Aleksandrą Jach i Agnieszką Kowalczyk).

DANE ADRESOWE:

Instytut Kulturoznawstwa UAM
Zakład Kulturowych Studiów Miejskich
ul. Szamarzewskiego 89A
60-568 Poznań

EMAIL: pjusko@amu.edu.pl

CYTOWANIE: Juskowiak, Piotr. 2017. „O twórczej destrukcji przestrzeni – Marks i sieci logistyczne.” *Praktyka Teoretyczna* 4 (26): 250–289

DOI: 10.14746/prt.2017.4.10

AUTHOR: Piotr Juskowiak

TITLE: On the Creative Destruction of Space – Marx and Logistical Networks

ABSTRACT: The primary goal of this article is to reinterpret the most essential recent transformations of the logistics sector (e.g. new forms and functions of infrastructure, innovations in the field of software and space production, specificity of logistical cities) from the perspective of critical urban studies. To do so, I draw inspiration from Marx’s conceptions of the circulation of capital and the annihilation of space by time. The first part of the article pays particular attention to two intertwined threads of late Marxian thought: the methodological primacy of movement, and the distinct role of transport in realizing and increasing surplus value. Both of these latter make it possible to see logistics as the logical result of the spatial dynamics of capital and the capitalist logic of acceleration analyzed by Marx in the second volume of *Capital* and *Grundrisse*. The article’s second part is an extensive interpretation of Marx’s concept of annihilation of space by time. Proposing three possible readings of this concept (compression, synchronization, and abstraction), I attempt to relate them to the logistic strategy of the creative destruction of space being undertaken thanks to the infrastructure of acceleration. In the third part of the article, I discuss these innovations of

the logistics sector as a general tendency of contemporary capitalist development. For this purpose, I take up the notion of fabricating a world (Mezzadra and Neilson 2013a) as something that enables the exploration of the new geo-economic order as a result of changing forms of infrastructure power and of subjectivity production enacted through global factories (Cowen 2014b) and logistical cities.

KEYWORDS: logistics, Marx, infrastructure of acceleration, circulation of capital, annihilation of space by time, logistical city.