

ALEKSANDRA WAJS  <https://orcid.org/0009-0005-3045-9933>

Uniwersytet Warszawski

Problem głodnego komiwojażera. Mobilność i jedzenie w biegu na przykładzie warszawskich kurierów paczkowych

Wprowadzenie

Problem komiwojażera to zagadnienie optymalizacyjne, w ramach którego rozważa się możliwości znalezienia jak najkrótszej, najefektywniejszej trasy zaczynającej się i kończącej w określonym punkcie i nie wymagającej powracania w raz odwiedzone miejsce (Kęsy, Domański 2002). Po raz pierwszy usłyszałam o tej koncepcji podczas badań¹, w rozmowie z kurierem, który jako podwykonawca dużego koncernu logistycznego zajmował się dostawą paczek. Mężczyzna tłumaczył mi, że choć firmy spedycyjne proponują różne innowacje w pracy kurierów, rzeczywistość rzadko pokrywa się z założeniami, gdyż te nadmiernie ją upraszczają. Schemat przyjęcia paczki i dostarczenia jej w jak najkrótszym czasie do klienta to jedynie baza, na której nadbudowanych jest wiele innych czynności związanych z logistyką w pracy kuriera.

W swoich badaniach chciałam przyjrzeć się żywieniu ludzi pracujących w warunkach dużej mobilności. Grupą docelową były osoby rozwożące przesyłki kurierskie pracujące dla siedmiu największych operatorów pocztowych w Polsce

¹ Badania prowadziłam podczas studiów licencjackich w Instytucie Etnologii i Antropologii Kulturowej Uniwersytetu Warszawskiego w latach 2020–2022 i stanowiły one część laboratorium *Antropologia (nie)równości. Praktyki jedzeniowe w Warszawie* nadzorowanego przez dr Renatę Ewę Hryciuk. Na podstawie badań powstała praca licencjacka *Poproszę śniadanie kuriera: dwa hot dogi i Tigera, czyli jedzenie w biegu na przykładzie warszawskich kurierów*, dostępna w archiwum IEiAK UW.

(UKE 2021). W analizie chciałabym jednak wyjść poza samo zagadnienie optymalizacyjne i odpowiedzieć na pytanie, w jaki sposób tytułowy komiwojazer odczuwa w pracy głód i jakie przyjmuje wobec niego strategie, a także jak strategie te wiążą się ze środowiskiem pracy wynikającym z problemu komiwojazera.

W ostatnich dekadach w naukach społecznych prężnie rozwijały się studia nad mobilnością. W tym nurcie szczególnie ważny pozostaje paradygmat nowych mobilności (Sheller, Urry 2006), w ramach którego postulowano rozpatrywanie mobilności jako uwikłania różnych sposobów ruchu, jego ograniczeń, a także towarzyszących mu zjawisk społecznych. Mobilność „nie jest zasobem, do którego wszyscy mają równy dostęp” (Skeggs 2004: 49), a narzucanie reżimów mobilności ustanawia i podtrzymuje relacje władzy oraz podległości. Kurierzy wybierają swój zawód w poszukiwaniu większej mobilności, ale ta, jak się okazuje, jest *de facto* pełna ograniczeń.

Reżimy mobilności w pracy kuriera uwidaczniają się między innymi w praktykach żywieniowych, czyli społecznych zjawiskach związanych z przygotowaniem i konsumpcją jedzenia (Davey 1993). Obserwowanie tego, co, z kim i w jakich okolicznościach jest spożywane w danej grupie, dostarcza nam wiedzy na temat jej hierarchii społecznych, wartości i tabu (Tierney, Ohnuki-Tierney, 2012). Jak pokazały Anne Allison (1991) i Elizabeth Cullen Dunn (2008), tak niepozorne elementy codzienności, jak zawartość pudełka śniadaniowego czy puszka konserwowa, mogą być nośnikami państwowych ideologii oraz wyobrażeń o dobrym życiu. Praktyki żywieniowe kurierów rozpatrywane w paradygmacie nowych mobilności to źródło wielu informacji o zależnościach między odżywianiem się, władzą oraz reżimami mobilności w pracy. Analiza tego zagadnienia jest o tyle potrzebna, że kurierzy stanowią nieodłączną część współczesnych łańcuchów logistycznych, a jak dotąd pojawiło się niewiele badań poświęconych tej grupie zawodowej.

Poza klasycznymi metodami etnograficznymi takimi jak wywiady i obserwacje korzystałam w swoich badaniach również z netnografii², mobilnej etnografii (Urry 2007) oraz shadowingu (Czarniawska 2007). Po wywiadach podążałam do sklepów i rejonów, o których opowiadali mi rozmówcy, aby skonfrontować ich opowieści z własnymi obserwacjami. Kilkukrotnie miałam okazję prowadzić wywiady w trakcie pracy kurierów – jeździłam z nimi wówczas jako pasażerka, chodziłam za nimi do klientów i obserwowałam organizowanie przestrzeni w aucie. Przebieg badań terenowych wpisuje się również w nurty *anthropology by appointment* (Hannerz 2006) oraz *anthropology at home* (Caputo 2000). Miejsca spotkań i obserwacji terenowych dostosowywałam *ad hoc*; nie miałam jednego, stałego terenu badań. Kwestie poruszane przez rozmówców w wywiadach często brzmiały znajomo – jako studentka w Warszawie mieszałam podobne problemy, a nawet wykorzystywałam identyczne strategie żywienia.

² Intensywnie śledziłam aktywność kurierów na platformie społecznościowej Facebook, gdzie krajobraz badań był bardzo dynamiczny. Internetowe grupy łączyły kurierów, dając im pole do wspólnych dyskusji oraz żartów. Dzięki grupom nawiązywałam też czasem kontakty z potencjalnymi rozmówcami.

The map displays the Warsaw area with various districts and landmarks. The Vistula river (Wisła) flows through the center. Major roads are marked with numbers in boxes: E67, E61, S2, and 92. Districts labeled include Lomianki, Marki, Zielonka, Ząbki, Rembertów, Okuniewska, Suchocka, Praga Północ, Praga Południe, Ochota, Włocławski, Ursynów, Raszyn, and Lotnisko Chopina w Warszawie. The legend in the bottom right corner identifies the symbols used for observation points:

- miejsca wywiadów (interview points) - represented by blue diamonds
- miejsca wywiadów połączonych z obserwacją uczestniczącą (interview points connected with participant observation) - represented by purple diamonds
- miejsca obserwacji terenowych (field observation points) - represented by green diamonds

Źródło: Opracowanie własne za pomocą ArcGIS.

⁵ W tym gronie znaleźli się sprzedawca kanapek, kierowca autobusów, konserwator wind, a także kurier dostarczający klientom posiłki z restauracji.

Specyfika branży kurierskiej

W ostatnich latach pojawiło się sporo publikacji poświęconych kurierom, aczkolwiek kategoria kuriera była w nich różnie rozumiana. Dominika Polkowska (2021) i Noel Chung (2024) przybliżają nam realia pracy dostawców jedzenia poruszających się głównie rowerami. Specyfika pracy polskich kurierów w branży usług KEP (kurierskie, ekspresowe, pocztowe, zwane dalej ogólnie kurierskimi) znacząco różni się jednak od tego przykładu. Kurierzy przemieszczają się dużymi samochodami (szczególnie popularnym modelem jest Fiat Ducato) i dostarczają przesyłki o wadze zwykle nieprzekraczającej 30–35 kg. Rytm pracy nie jest regulowany przez systemy informatyczne ekonomii platformowej (Woodcock, Graham 2020: 10), lecz przez sposoby organizacji pracy, czyli reżimy logistyki w magazynie zarządzanym bezpośrednio przez koncern logistyczny. Jazda autem i zależność od firm spedycyjnych sytuują kurierów paczkowych bliżej kierowców ciągników siodłowych, grupy te podlegają jednak zupełnie innym reżimom logistyki – kurierzy paczkowi stale przemieszczają się pieszo lub samochodem i wchodzą w interakcje z przestrzenią miejską, a kierowcy ciągników siodłowych często są unieruchomieni w ograniczonej przestrzeni z dala od centrum miasta (Stanisz 2015).

Polska branża usług kurierskich ma stosunkowo krótką historię. Nie licząc państwowej spółki Poczta Polska SA, podmioty świadczące tego typu usługi miały marginalne znaczenie aż do liberalizacji rynku w latach osiemdziesiątych XX wieku. Usługi kurierskie szybko otwarto na międzynarodową konkurencję i po 2000 roku prawie wszystkie znaczące polskie firmy zostały już przejęte przez przedsiębiorstwa działające globalnie (Gulc 2017). Do największych z nich należą DPD Polska Sp. z o. o., DHL Parcel Polska Sp. z o. o., GLS Poland Sp. z o. o., UPS Polska Sp. z o. o. oraz Federal Express Poland Sp. z o. o. Jedynym dużym polskim podmiotem niebędącym spółką państwową pozostaje InPost Sp. z o. o.

Największe firmy to początek łańcucha logistycznego stanowiącego trzon funkcjonowania branży. Koncerny zarządzają działaniami rynkowymi oraz magazynami będącymi centrum dystrybucji ładunków. W magazynach zatrudniani są przewoźnicy i to oni odpowiadają za rozwój przesyłek, przy czym najczęściej zatrudniają do pomocy inne osoby. Kurier ma więc zwykle niewiele wspólnego z wielką spółką, którą reprezentuje. I choć codzienny schemat jego pracy jest zwykle ten sam, podlega on pewnemu zróżnicowaniu w zależności od firmy kurierskiej i przewoźnika.

Relacje pomiędzy podmiotami w branży transportowej mają dwoisty charakter – z jednej strony są to relacje władzy pomiędzy pracownikiem a pracodawcą, a z drugiej – reżimy logistyki łączące nadawcę z przewoźnikiem i uzależniające działania kurierów od czynności logistycznych takich jak organizacja pracy magazynu czy stała optymalizacja transportu (Stanisz 2015). Charakterystyczne dla branży rozproszenie struktur zarządzania daje pojedynczym kurierom dużą swobodę w organizacji codziennej pracy. Nie licząc pobytu w magazynie (skąd wczesnym rankiem odbierają przesyłki i gdzie na zakończenie dnia pracy porządkują sprawy

związane z księgowością), kurierzy działają bez nadzoru przełożonych i samodzielnie zarządzają wieloma zadaniami związanymi z dostawą, takimi jak planowanie trasy czy kontakt z odbiorcami. Dobre relacje z klientem są niezbędne, aby utrzymać wysoki wskaźnik doręczalności przesyłek, i niejednokrotnie zwracano mi uwagę, że praca kuriera bywa bardziej wymagająca psychicznie niż fizycznie. Kurierzy, choć podlegają reżimom logistyki, wierzą w swobodę, jaką daje im mobilność i brak bezpośredniej obecności przełożonych – zarządzanie w branży odbywa się więc często w sposób ukryty, poprzez rządomyślność (Foucault 2004: 239–264), która wymusza na jednostkach modyfikację ich własnych zachowań.

Należy dodać, że niemały wpływ na pracę w branży wywarła pandemia COVID-19, gdyż pod względem liczby przesyłek wiosną 2020 roku była porównywalna z corocznym okresem szczytowym przed Bożym Narodzeniem. Więcej dostarczonych przesyłek przekładało się jednak na większe zarobki, a dostawy były łatwiejsze, ponieważ z powodu ograniczeń klienci przebywali w domach. Pojawiły się też dostawy bezkontaktowe, możliwość ustalenia sposobu odbioru bezpośrednio z kurierem czy potwierdzenie odbioru za pomocą indywidualnego kodu.

„Syndrom hot doga” – praktyki żywieniowe kurierów

Kurierskie praktyki żywieniowe są bardzo różnorodne i uzależnione od codziennych reżimów mobilności w pracy, a ponadto odzwierciedlają infrastruktury czasoprzestrzenne, w których poruszają się pracownicy (Middha et al. 2021). Jedzenie przestaje być zakotwiczone w konkretnym miejscu i czasie, do pewnego stopnia staje się nawet niezależne od uczucia głodu. Stanowi niewygodną potrzebę, która zaburza rytm pracy i wytrąca z „transu”. Tak opisywał to trzydziestoosmioletni rozmówca, kurier od czterech lat:

Często zdarza nam się dźwigać cięższe przesyłki, ale głównie dużo chodzimy, co się odbija na nogach. Jak jesteś w ciągu, w transie, że się tak wyrażę [śmiech], to faktycznie praca lepiej idzie. Ale jak w ciągu dnia usiądziemy na chwilę, żeby dwadzieścia minut czy pół godziny odpocząć, to nagle się okazuje, że po tej krótkiej przerwie (...) nie chce się nogą ruszyć. (...) Więc to też nie jest dobre, żeby zrobić sobie przerwę, usiąść na chwilę, coś zjeść, dłużej posiedzieć, bo później się nie chce wrócić do pracy.



Rycina 2. „Obiadek kuriera” – dwie kajzerki, dwie butelki soku pomidorowego, butelka wody i gorzka czekolada

Źródło: Zdjęcie otrzymane od rozmówcy.

Większość strategii żywieniowych kurierów charakteryzuje się znaczną redukcją liczby i wielkości posiłków. Z trudem zorganizowana przerwa to za mało czasu na jedzenie i odpoczynek, a spożycie większego dania może skutkować sennością czy złym samopoczuciem. Choć kurierzy często twierdzili, że nie jedzą w pracy zupełnie nic⁶, ważny był dla nich dostęp do używek – kawy (niekiedy również napojów energetyzujących) i papierosów, których nie traktowali jednak jako pełnoprawnego jedzenia. Produkty te mają właściwości zmniejszające uczucie głodu (Jessen et al. 2005) i choć nie można powiedzieć, by kurierzy całkowicie się na niego uodparniali, wykorzystują półśrodki mające go zwalczać.

Jednym ze sposobów zaopatrywania się w żywność jest zabieranie do pracy jedzenia przygotowanego w domu. Pakowanie większego posiłku do pudełka to rzadkość, gdyż na jego konsumpcję kurierzy musieliby poświęcić za dużo czasu, a ponadto nie mają możliwości jego podgrzania. Popularnym i praktycznym rozwiązaniem były kanapki robione przez domowników lub samodzielnie – można po nie sięgnąć w każdej chwili bez robienia bałaganu w aucie, a nawet jeść je w biegu, wchodząc po schodach w bloku.

⁶ Pierwszy „prawdziwy” posiłek spożywali oni dopiero po powrocie do domu – „śniadanie na kolację”, jak ujęła to jedna z osób.

Alternatywą jest kupowanie gotowych produktów w przestrzeni miejskiej. Dla wielu osób to jedyny dostęp do ciepłego posiłku w ciągu dnia. W magazynach od czasu pandemii pojawiają się sprzedawcy firm takich jak Ślimak Catering czy Pan Kanapka⁷. Dla kurierów najważniejsze są właśnie kanapki – inne oferowane produkty, takie jak sałatki, jogurty czy sushi, nie są tak wygodne w konsumpcji. Następną szansą na zakup jedzenia jest wyjazd w teren, gdzie jedną z najszybciej i najłatwiej dostępnych przekąsek są hot dogi. Wielokrotnie mówiono o nich w wywiadach jako o ciepłym i poręcznym „substytucie małego obiadu”, dającym namiastkę większego posiłku. Kupuje się je najczęściej na stacjach benzynowych lub w sieci sklepów spożywczych Żabka Polska Sp. z o.o. Jedzenie na mieście stanowi dla wielu kurierów warty ograniczenia wydatków, dlatego tańsze przekąski są popularniejsze niż droższe obiady – a najlepszy stosunek ilości do ceny oferują właśnie hot dogi. Innym rozwiązaniem są pieczywo czy wyroby cukiernicze z piekarni, wspominano o nich jednak dużo rzadziej niż o hot dogach i kanapkach. Większych sklepów spożywczych i supermarketów zdecydowanie nie brano pod uwagę jako miejsca zakupów z powodu konieczności stania w kolejce do kas.

Dostępność punktów gastronomicznych z daniami obiadowymi zależy od rejonu pracy, ale miejsca te mają dla kurierów jeden poważny mankament – czas oczekiwania na jedzenie. Nawet jeśli niektórym udaje się znaleźć chwilę na posiłek, czasami trudno jest nazwać to „jedzeniem” – kurierzy używali raczej słów takich jak „złapać”, „skubnąć”, „ugryźć”. Korzystanie z restauracji uważa się za luksus, na jaki można sobie pozwolić jedynie w spokojniejsze dni lub w mniejszych rejonach pracy⁸. Trzydziestopięcioletni kurier z siedmioletnim stażem stwierdził: „Jak masz mało pracy, możesz sobie stanąć, iść do parku, zjeść. (...) Ale jak masz dużo pracy, to jesz w międzyczasie. Kęsa, z paczką, kęsa, z paczką [śmiech]”.

Niektórzy kurierzy szukali kompromisu między zjedzeniem większego posiłku a dodatkowym oczekiwaniem. Jedna osoba decydowała się jeść pierogi z Żabki bez podgrzewania. Inni dzwonili z wyprzedzeniem do zaprzyjaźnionych lokali gastronomicznych, aby po przyjeździe na miejsce odebrać gotowy obiad. Najbardziej ceniono dostępność, szybkość konsumpcji oraz lekkość posiłku, ponieważ pozwalają one uzupełnić energię i kontynuować pracę bez większych przeszkód. Kurierzy stosują te kryteria przy dokonywaniu wyborów żywieniowych, starając się dopasować do reżimów mobilności i logistyki w pracy.

Unikanie posiłków powodowało rozdźwięk między żywieniem w dni wolne i robocze. W soboty i niedziele kurierzy wracali do jedzenia śniadania oraz

⁷ W niektórych częściach Warszawy (np. na Służewcu) powierzchnie biurowe znacznie przewyższają liczbę lokali gastronomicznych. Na początku XXI wieku zaczęli się tam pojawiać samodzielni sprzedawcy kanapek i prostych dań obiadowych w pudełkach. Z czasem te niewielkie podmioty rozrosły się do kilkudziesięcio-, a nawet kilkusetosobowych przedsiębiorstw cateringowych z bardzo rozbudowaną ofertą (Anagnostopulu 2021). Praca zdalna wymuszona pandemią COVID-19 sprawiła, że biurowce opustoszały. Aby utrzymać się na rynku, sprzedawcy jedzenia przenieśli się pod budynki administracyjne, szpitale i magazyny firm kurierskich, a ich produkty coraz częściej można też zauważyć na półkach sklepów (Bagiński 2020).

⁸ Niektórzy rozmówcy wspominali też, że znają kurierów, którzy na obiad jeżdżą do domu. Są to przeważnie osoby bliższe emeryturze i z mniejszymi rejonami pracy.

zasiadania do stołu z rodziną. Był to też czas na gotowanie, którego brakowało w tygodniu. Młodszy mężczyźni wykorzystywali weekend, by pójść do restauracji ze znajomymi. Codzienny sposób żywienia osób mieszkających z rodziną był najczęściej w pewnym stopniu skoordynowany z domownikami. Gdy kurier nie miał czasu, inni robili potrzebne zakupy i bardziej angażowali się w codzienne gotowanie (najczęściej była to kobieta – żona, partnerka lub matka). Większość moich rozmówców zajmowała się jednak przygotowaniem żywności także w tygodniu i otrzymywała jedynie sporadyczne wsparcie od partnerów, mierzyła się więc pod tym względem z podwójnym zakresem obowiązków (Hochschild 1989). Samotnie mieszkający mężczyźni dostrzegali problemy związane z zaopatrywaniem w jedzenie jednoosobowego gospodarstwa domowego – robienie zakupów czy gotowanie na zapas stawało się kłopotliwe, gdyż brakowało na to czasu i sił. W efekcie marnowano pieniądze oraz produkty spożywcze, a po nieskutecznych próbach pogodzenia pracy z gotowaniem w domu bardzo często decydowano się kupować gotowe posiłki poza domem.

Wbrew moim oczekiwaniom pandemia koronawirusa nie wywarła znacznego wpływu na praktyki żywieniowe kurierów. Większość rozmówców nie przestrzegała nakazu noszenia maseczki, co tłumaczyli dużą niewygodą przy pracy fizycznej. Restrykcje przeciwpandemiczne nałożone na lokale gastronomiczne też ich nie dotknęły, gdyż i tak do nich nie uczęszczali. Jedynie wzrost liczby przesyłek związany z internetową aktywnością konsumentów sprawił, że na posiłki mieli mniej czasu niż zwykle. Niechętnie też jedli w miejscach publicznych – kwestionowali zasadność i higieniczność jedzenia na klatkach schodowych, w autach czy restauracjach o wątpliwych standardach sanitarnych.

Jednym z najważniejszych czynników kształtujących możliwości kurierów w zakresie żywienia jest szeroko pojęte środowisko pracy, do którego głównych elementów można zaliczyć samochód, magazyn oraz przestrzeń miejską⁹. Reżimy logistyki, które wymuszają na kurierach opisywane strategie żywienia, są narzucane przez pracodawców, a odpowiedzialność za zapewnienie sobie zbilansowanych posiłków niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania spoczywa na pracownikach (Nyberg et al. 2010). Zdarzały się osoby, które kupowały lodówki turystyczne do samochodów, była to jednak ich własna inwestycja, a nie wyposażenie zapewniane przez pracodawców. Pojedynczy kurierzy wykorzystywali nawiązane w rejonie przyjacielskie relacje, uzyskując dostęp do pracowniczych kuchni i mikrofalek u zaprzyjaźnionych klientów.

Innym istotnym brakiem w infrastrukturze miejsca pracy są toalety. W wywiadach zwracano mi uwagę na ich bardzo ograniczoną dostępność w przestrzeni publicznej – doraźną pomoc stanowiły w tym przypadku nieliczne toalety publiczne bądź znajomości z klientami. Jedna osoba przyznała się do prób oddawania moczu

⁹ Także pogoda wpływa pośrednio na praktyki żywieniowe. Opady atmosferyczne i uciążliwe upały spowalniają tempo pracy, co przekłada się na większą presję czasu, a tym samym na mniejszą liczbę czy wielkość posiłków.

do butelki¹⁰, lecz odkąd zdarzyło jej się pobrudzić część paczek, nie korzystała z tej metody. Spożywanie większej ilości jedzenia i napojów w trakcie pracy przekłada się na konieczność częstszego korzystania z łazienki, co stanowiło kolejny powód redukcji spożywanych posiłków.

Tym, co ma minimalnie odpowiadać na potrzeby kurierów, są pokoje socjalne zapewniane przez pracodawców w magazynach, gdzie mogą się znajdować stoliki, mikrofalówka czy automaty z ciepłymi napojami. Miejsca te mają jednak znikomą przydatność, ponieważ czas spędzony w magazynie stanowi niewielką część kurierskiego dnia pracy – i zwykle przypada na okres, gdy chcą oni szybko zakończyć sprawy organizacyjne i rozpocząć dostawy albo wrócić do domu.

Dyskursy zdrowia i właściwego odżywiania

Dyskursy eksperckie na temat zdrowia oraz przekonania o zdrowotności niektórych produktów mają dla kurierów istotne znaczenie podczas dokonywania wyborów żywieniowych. Moi rozmówcy starali się korygować swoje zachowania tak, aby mieć poczucie, że działają zgodnie ze swoimi przekonaniami oraz tym, co społecznie czy naukowo słuszne. Użyteczne dla zrozumienia takich postaw są pojęcia biopolityki oraz rządomyślności wprowadzone przez Michela Foucaulta (2004: 239–264). Biopolitykę należy rozumieć jako szereg zabiegów umożliwiających kontrolę populacji (Kelly 2010). Z kolei zjawisko rządomyślności, mogące być jednym ze środków biopolityki, pozwala wykorzystać władzę w taki sposób, że jednostki przyjmują narzucane im normy jako własne wartości. Dzięki temu poczucie kontroli i wolności u pojedynczych osób pozostaje nienaruszone, a sposoby oddziaływania władzy – ukryte (Dunn 2008). Przyjmowanie wzorców zdrowego odżywiania jest dla kurierów korzystne w ich własnych oczach, ale służy też interesowi państwa, które przenosi odpowiedzialność za zdrowie populacji na obywateli.

Według Małgorzaty Jacyno (2007) w kulturze indywidualizmu zanika granica między jednostką a autorytetami kształtującymi jej opinie. Z jednej strony ludzie starają się słuchać ekspertów i podejmować decyzje w oparciu o ich słowa, a z drugiej sami nabywają kompetencje autodiagnostyczne, co pozwala im nawiązywać dyskusje z ekspertami. Wśród kurierów również można to zaobserwować. Rozmówcy często znali podstawowe zasady zdrowego odżywiania, a kilka osób miało wiedzę specjalistyczną pochodzącą z zainteresowania sportem i kulturystyką. Odnosili się do tych ram, nawet jeżeli nie zawsze postępowali w sposób, który uważali za właściwy. Niemal wszyscy podkreślali, że są świadomi tego, jak powinny jeść. Okazywali pogardę wobec jedzenia typu fast food czy przetworzonych produktów z Żabki sprzedawanych po wygórowanych cenach. Spożywanie takiego jedzenia lub wieczorne podjadanie po pracy wywoływało u nich wyrzuty sumienia i złe samopoczucie. Niemal zawsze brali na siebie winę za łamanie zasad

¹⁰ Warto dodać, że postąpiła tak za radą znajomych z branży, które także radziły sobie w ten sposób.

zdrowego odżywiania – uważali, że wystarczy chcieć i włożyć trochę wysiłku, aby pokonać swoje niedoskonałości, co wskazuje na silną internalizację ideałów rządomyślności.

Przeciwwagę dla dyskursów eksperckich stanowi odczytywanie sygnałów dawanych przez organizm oraz przyzwyczajanie go do realiów pracy. Praca kuriera wymaga od niego dostosowania swojego ciała do specyficznego rytmu pracy i wymuszonych praktyk żywieniowych. Obserwacja organizmu pozwalała usprawiedliwić ewentualne niestosowanie się do zaleceń eksperckich: „Na razie staram się śniadań nie jadać, po prostu spalać to, co mam. (...) Wiem, że to niezdrowe – śniadanie to podstawa, nie? Ale organizm się przyzwyczaił, daje radę” (mężczyzna, 25 lat, kurier od dwóch lat).

Szczupłość i sprawność fizyczna należały do aspiracji moich rozmówców – większość z nich wyrażała chęć schudnięcia o kilka kilogramów. Niektórzy wierzyli, że dojdzie do tego samoistnie, gdy unormują swoje kurierskie praktyki jedzeniowe, inni stosowali się do diet opracowanych przez specjalistów. Niektórzy sugerowali nawet, że praca kuriera, fizyczna i sprzyjająca rzadszym, mniejszym posiłkom, może stanowić antidotum na otyłość i pozwolić na osiągnięcie wymarzonej wagi. Oddzielną kwestią było planowanie dni bez posiłków. Osoby religijne stosowały dość rygorystyczny post w piątki (a niektóre również w środy), co potęgowało trudności związane z uczuciem głodu. Post z innych powodów, zwany głodówką, stanowił odpoczynek po ciężkostrawnych posiłkach poprzedniego dnia, miał działać oczyszczająco na organizm, usprawniać myślenie i umożliwiać samodzielną regulację procesów fizjologicznych.

Zdrowie dodatkowo zyskiwało na znaczeniu wśród starszych osób, które dostrzegały u siebie spadek kondycji fizycznej. Zauważały one, że te same dania czy produkty zaczęły działać na nie inaczej, i w tym kontekście podkreślały wagę zdrowej diety oraz konieczność dostosowania jej do swojego wieku. Obserwowanie reakcji swojego organizmu na żywność pozwalało im wypracować najzdrowszy ich zdaniem sposób odżywiania.

Na praktyki żywieniowe kurierów mają również wpływ doświadczenia z przeszłości oraz kapitał społeczny. Niektórzy pracowali wcześniej w branży transportowej i wskazywali na ciągłość nawyków jedzeniowych – zdarzały im się już długie przerwy między posiłkami czy trudności ze znalezieniem miejsca na obiad¹¹. Osoby, które trafiły do branży kurierskiej z zupełnie innymi doświadczeniami, często nie były przyzwyczajone do nieregularnego sposobu odżywiania, więc podejmowały intensywniejsze wysiłki, by utrzymać systematyczność posiłków i zapewnić sobie przynajmniej substytut obiadu.

Kurierzy różnie rozumieją pojęcie „prawdziwego obiadu”. Dla wielu osób był to tradycyjny, domowy obiad składający się z zupy i drugiego dania, niekiedy pod postacią kotleta, ziemniaków i surówki. Jest to wyobrażenie ukształtowane w okresie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, kiedy na stołach Polaków częściej

¹¹ Rekordzista wśród moich rozmówców pewnego razu w okresie świątecznym nie jadł nic przez trzy dni. Twierdził, że przetrwał to dzięki „sile woli” oraz „ukształtowaniu” przez wcześniejszą pracę w branży transportowej.

zaczął gościć taki zestaw (Straczuk 2016). Kurierzy, nawet jeżeli urodzili się po 1989 roku, naznaczeni są polskim kontekstem kulturowo-historycznym sprzed transformacji ustrojowej. Mary Douglas (2007) słusznie postuluje więc rozpatrywanie wzorców jedzenia w kontekście szerszych systemów społecznych oraz skojarzeń z jedzeniem, ponieważ pozwalają one dostrzec granice kategorii właściwego posiłku w danej grupie. W istocie, mówiąc o „prawdziwym” posiłku, kurierzy często posługiwali się kryteriami dotyczącymi na przykład czasu jego spożycia czy towarzystwa. Czterdziestoletni rozmówca, kurier od sześciu lat, tak mówił o tym, jak powinno wyglądać „konkretne” śniadanie:

Na mieście nie zjem przecież konkretnego śniadania. Tylko sobie tak mydlę oczy, że (...) niby mamy gdzieś tam (...) sklepik, to sobie tam kupię dwie większe kanapki, coś do picia... Tam w środku są warzywka, to w sumie można to uznać za jakieś tam śniadanie. Ale co dla mnie znaczy słowo „śniadanie”? Dla mnie śniadanie to (...) herbata, kanapki na przykład, dodatkowo biały serek, dżemik, pomidorek, ogórek. Nie spieszysz się. Jesz na spokojnie. To jest dla mnie prawdziwe śniadanie. To celebrowanie tego śniadania.

Osoby mieszkające z rodziną znacznie częściej podkreślały specyfikę domowych, obfitych i urozmaiconych posiłków, którymi można się delectować z bliskimi. Jedzenie poza domem w dzień wolny było dla nich czymś nienaturalnym, na przykład wiążącym się ze świętowaniem. Młodsze osoby częściej wybierały się w weekend do restauracji ze znajomymi. Decyzje te wynikały z indywidualnych preferencji smakowych oraz doświadczeń z przeszłości. Większość osób przestała jadać śniadania już w czasie edukacji szkolnej. Wtedy też formował się ich stosunek do kanapek i przekąsek ze sklepiu.

Rejon – krajobrazy jedzeniowe

Organizacja pracy w znacznym stopniu zależy od przydzielonego kurierowi rejonu. Nawet doświadczony pracownik będzie miał trudności, dopóki nie zapozna się ze specyfiką terenu oraz jego mieszkańców¹². Rejon pracy to również krajobrazy jedzeniowe (*foodscapes*), po których poruszają się kurierzy. Krajobrazy jedzeniowe należy tu rozumieć jako całokształt cen i dostępności różnego rodzaju żywności na danym obszarze (Cummins, Macintyre 2002). Obszary o historii robotniczo-przemysłowej, takie jak położona na prawym brzegu Wisły dzielnica Praga, obfitują w rozmaite lokale gastronomiczne. Zachowały się tu bary mleczne i inne tańsze miejsca, które odpowiadają możliwościom finansowym mieszkańców. Kurierzy z obszarów typowo mieszkalnych, takich jak leżące na północy Białoleka czy Żoliborz, raczej nie narzekali na problemy z wyborem

¹² Rozmówca kończący zwykle pracę około godz. 14:00 wspominał, że w czasie urlopu zastępował go inny kurier, który, choć miał duże doświadczenie, był niezaznajomiony z rejonem, w związku z czym pracę na tym samym obszarze kończył o godz. 19:00–20:00.

punktów gastronomicznych, piekarni czy sklepów spożywczych. Na dynamikę krajobrazów jedzeniowych wpływają procesy gentryfikacyjne – w dzielnicach robotniczych i mieszkaniowych stopniowo pojawiają się droższe restauracje z zagraniczną kuchnią, a rodzinne bistra są wypychane z rynku. Na Służewcu i w innych zagłębiach korporacyjnych na południu miasta trudniej zakupić coś do jedzenia. Wprawdzie łatwiej można tam spotkać sprzedawców kanapek, ale lokale usługowe nie są w stanie sprostać potrzebom pracujących tam osób. W godzinach obiadowych restauracje wypełniają pracownicy lokalnych biurów. Większość punktów gastronomicznych jest ponadto zamykana około godz. 16:00–17:00, wraz z zakończeniem korporacyjnego dnia pracy. W efekcie kurierom do celów żywieniowych pozostają tam głównie Żabki.

Pojęcie krajobrazów jedzeniowych można, zgodnie z propozycją Torbjörn Bildtgård (2009), poszerzyć o współdzielone wyobrażenia na temat konkretnych miejsc. Dobry przykład stanowi tu osiedle Powiśle, zlokalizowana nad Wisłą część dzielnicy Śródmieście. Jak twierdzi Marta Derek (2012), Powiśle przeszło gentryfikację już w okresie międzywojennym i od tego czasu charakter dzielnicy odzwierciedla wysoki kapitał społeczny i ekonomiczny mieszkańców. Dziś w krajobrazie jedzeniowym przeważają tam Żabki i drogie restauracje. Postrzeganie Powiśla przez kurierów potrafi się jednak diametralnie różnić w zależności od ich wcześniejszych doświadczeń w innych rejonach pracy. Rozmówczyni, która zamieniła rejon pracy z praskiego Grochowa na Powiśle, żaliła się na brak tanich barów mlecznych, a inny kurier, poruszający się dawniej po gęsto zabudowanym i pełnym kamienic Muranowie, chwalił Powiśle za różnorodność lokali gastronomicznych.

Nieodłącznym elementem warszawskich krajobrazów jedzeniowych oraz kurierskiej codzienności są sklepy sieci Żabka. Sukces Żabki wśród kurierów opiera się na kilku czynnikach. Pierwszym jest ich powszechna, czasami wręcz absurdalna dostępność¹³. Obecnie szacuje się, że ponad 25% Polaków dzieli od najbliższej Żabki – jednej z prawie 12 tysięcy – mniej niż 300 metrów (Bolanowski 2018)¹⁴. Ponadto atrakcyjne ceny i długi czas otwarcia pozwalają zjeść tam szybki i względnie tani posiłek niezależnie od pory dnia pracy. Zieloną sieć na tle konkurencji wyróżnia w szczególności stale rozbudowywana oferta ciepłych dań. Hot dog nie stanowi ciężkostrawnego, obfitego posiłku, a przy tym jest tańszy niż pełny obiad w restauracji. Co więcej, zarząd spółki jako jeden z pierwszych uczynił swoje sklepy placówkami pocztowymi, skutecznie omijając ograniczenia niedzielnego handlu. Kurierzy niemal codziennie przywożą tam paczki, nic więc dziwnego, że wielu z nich stołuje się właśnie w Żabce.

¹³ Nie jest rzadkością, że w bliskiej odległości znajduje się kilka Żabek.

¹⁴ Żabka chętnie chwali się tymi liczbami na swojej stronie. Czynione są też wyraźne starania, aby zbudować w świadomości konsumentów obraz odpowiedzialnego społecznie biznesu (Bednarek 2020; Kowanda 2019). W ostatnich latach podawano jednak w wątpliwość etyczne działania firmy, wskazując na brak poszanowania praw pracowniczych oraz plagiatowanie pomysłów z konkursów studenckich, a nawet twórczości własnych pracowników (Dąbrowska-Cydzik 2021; 2022).

Podsumowanie

Polska branża kurierska naznaczona jest systemem relacji władzy oraz reżimami logistyki i mobilności, które wymuszają na pracownikach stałą optymalizację działań. Organizacja pracy w ramach łańcuchów logistycznych w branży transportowej, przydzielone rejony pracy w mieście oraz czasowa dostępność klientów ograniczają mobilność kurierów, a ich praktyki żywieniowe kształtowane są w warunkach nierówności w dostępie do punktów gastronomicznych oraz do infrastruktury umożliwiającej przygotowanie posiłku.

Kurierzy przyjmują różne strategie wobec konieczności zaspokojenia głodu. Dokonują wyborów w oparciu nie tylko o dostępność posiłków w ramach lokalnego krajobrazu jedzeniowego, ale również o czynniki takie jak dyskursy zdrowia, wyobrażenia właściwego posiłku, doświadczenia z poprzednich miejsc pracy, status społeczny, a także indywidualne preferencje i przyzwyczajenia. Jedni próbują zachować namiastkę domowych praktyk żywieniowych poprzez zabieranie własnego jedzenia do pracy lub poszukują jej w punktach gastronomicznych w mieście, inni wolą stłumić głód, poświęcając się intensywnej pracy i korzystając z używek wspomagających taki tryb funkcjonowania (kawa, papierosy).

W pracy kuriera jedzenie to niewygodna konieczność. Wyrwane z właściwych sobie kontekstów miejsca i czasu posiłki stają się zależne od infrastruktury czasoprzestrzennych kształtowanych przez rytm oraz rejon pracy. Mogłoby się wydawać, że taki posiłek zostanie odarty z estetyki i wartości odżywczej, zredukowany do wymiaru funkcjonalnego. Tak się jednak nie dzieje – nawet gdy na pierwszym miejscu stoją wygoda konsumpcji i dostępność posiłku, jedzenie pozostaje obiektem aspiracji oraz wyobrażeń kurierów, nośnikiem znaczeń i skojarzeń wynikających zarówno z indywidualnych doświadczeń, jak i historycznych systemów społecznych. Każda niezdolność do sprostania wyobrażeniom o zdrowym odżywianiu jest postrzegana jako efekt własnej słabości, braku dyscypliny i samozaparcia – niezwykle istotnych dla neoliberalnej rządomyślności, która nakazuje jednostce kontrolować swoje zachowania.

W niniejszym tekście chciałam przedstawić punkt widzenia kurierów – osób, które stanowią nieodzowny element globalnych łańcuchów logistycznych, a którym wciąż poświęca się mało uwagi. Przedstawili mi oni ramy codzienności, w której funkcjonują, oraz czynniki, które ją kształtują, a także zapewnili bogaty materiał etnograficzny do analizy – materiał, który w świetle zmieniających się rynków pracy, rozrastających się miast oraz trwających procesów globalizacyjnych niesie szczególnie ważną wiedzę na temat praktyk żywieniowych i pracy mobilnej, stwarzając pole do dalszych dyskusji w nurcie antropologii pracy, jedzenia czy nierówności w mieście.

Literatura

- Allison, A. (1991). Japanese mothers and obentōs: The lunch box as ideological state apparatus. *Anthropological Quarterly*, 64(4), 195–208.
- Anagnostopulu, A. (2021). Pani Kanapka straciła pracę, a owocowe czwartki trafiły do szpitali. Jak radzą sobie firmy cateringowe obsługujące biurowce?. *Business Insider Polska*. businessinsider.com.pl/biznesvscovid/catering-biurowy-jak-pani-kanapka-radzi-sobie-w-pandemii/0yvn716 [dostęp: 26.06.2022].
- Bagiński, K. (2020). Popularny Ślimak zatrudnił 200 osób, została połowa, klientów nie ma w ogóle. Nikt nie martwi się dziś „panem kanapką”. *Money.pl*. money.pl/gospodarka/popularny-slimak-zatrudnił-200-osob-została-polowa-klientow-nie-ma-w-ogole-nikt-nie-martwi-sie-dzis-panem-kanapka-6494875048007809a.html [dostęp: 26.06.2022].
- Bednarek, A. (2020). Żabka otwiera sklep naszpikowany gadżetami. Jest w 100 proc. ekologiczny. *Gadżetomania*. gadzetomania.pl/zabka-otwiera-sklep-naszpikowany-gadzetami-jest-w-100-proc-ekologiczny,6704747178653825a [dostęp: 15.02.2024].
- Bielenin-Lenczowska, K. (2011). Gdzie jest mój teren i kim w nim jestem? Kilka pytań w związku z terenem, wiedzą i etyką antropologa. W: T. Buliński, M. Kairski (red.), *Teren w antropologii. Praktyka badawcza we współczesnej antropologii kulturowej* (s. 151–168). Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM.
- Bildtgård, T. (2009). Mental foodscapes: Where Swedes would go to eat well (and places they would avoid). *Food, Culture and Society: An International Journal of Multidisciplinary Research*, 12, 497–523.
- Bolanowski, J. (2018). Sztuczna inteligencja w Żabce sprawdzi, co kupujesz!. *Fakt*. fakt.pl/pieniadze/sztuczna-inteligencja-w-zabce-sprawdzi-co-kupujesz/7nbmge8 [dostęp: 22.09.2024].
- Bourdieu, P. (1986). The forms of capital. W: J.G. Richardson (red.), *Handbook of theory and research for sociology of education* (s. 241–258). New York – Westport: Greenwood Press.
- Caputo, V. (2000). At “home” and “away”: Reconfiguring the field for the late twentieth-century anthropology. W: V. Amit (red.), *Constructing the field: Ethnographic fieldwork in the contemporary world* (s. 19–31). London – New York: Routledge.
- Chung, N. (2024). Connected, programmed, and immobilised: A mobile ethnography of platform-mediated food delivery in Seoul. *Mobilities*, 19(4), 573–592.
- Cummins, S., Macintyre, S. (2002). A systematic study of an urban foodscape: The price and availability of food in Greater Glasgow. *Urban Studies*, 39(11) 2115–2130.
- Czarniawska, B. (2007). *Shadowing: And other techniques for doing fieldwork in modern societies*. Malmö: Copenhagen Business School Press.
- Davey, G.B. (1993). Foodways. W: G.B. Davey, G. Seal (red.), *The Oxford companion to Australian folklore* (s. 182). Melbourne: Oxford University Press.
- Dąbrowska-Cydzik, J. (2021). Żabka kontra „frogshoposting”. Marka przeprosza, ale fani stoją po stronie influencerki. Eksperci: jak można było nie dostrzec takiego potencjału pracownika. *Wirtualne Media*. wirtualnemedi.pl/arttykul/zabka-viola-frogshoposting-afra-mem-instagram-przeprosiny [dostęp: 10.02.2024].
- Dąbrowska-Cydzik, J. (2022). Studenci kontra Żabka. Spór o zielonego hot doga. *Wirtualne Media*. wirtualnemedi.pl/arttykul/studenci-zabka-pozew-zapnapka-zielony-hot-dog [dostęp: 15.02.2024].
- Derek, M. (2012). Przemiany przestrzenno-funkcjonalne na warszawskim Powiślu w kontekście koncepcji gentryfikacji. W: J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz (red.), *Procesy gentryfikacji w mieście* (cz. 1, s. 97–108). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.

- Douglas, M. (2007). Odszyfrowanie posiłku. W: M. Douglas, *Ukryte znaczenia. Wybrane szkice antropologiczne*, tłum. E. Klekot (s. 333–361). Wydawnictwo Marek Derewiecki.
- Dunn, E.C. (2008). Postsocialist spores: Disease, bodies, and the state in the Republic of Georgia. *American Ethnologist*, 35(2), 243–258.
- Foucault, M. (2004). *Society must be defended: Lectures at the Collège de France, 1975–76*. London: Penguin.
- Gulc, A. (2017). Charakterystyka usług kurierskich w Polsce. *Humanities and Social Sciences*, 24(1), 61–75.
- Hannerz, U. (2006). Studying down, up, sideways, through, backwards, forwards, away and at home: reflections on the field worries of an expansive discipline. W: S. Coleman, P. Collins (red.), *Locating the field: Space, place and context in anthropology* (s. 23–42). London: Bloomsbury Academic.
- Hochschild, A.R. (1989). *The second shift*. New York: Avon Books.
- Hryciuk, R.E. (2008). Od córki do profesjonalistki. Obserwacja uczestnicząca w antropologii – dylematy, ograniczenia i zaskoczenia na przykładzie badań terenowych w mieście Meksyk. W: B. Jakubowska, T. Wiślicz (red.), *Obserwacja uczestnicząca w badaniach historycznych* (s. 55–78). Zabrze: Infortedititions.
- Jacyno, M. (2007). *Kultura indywidualizmu*. Warszawa: PWN.
- Jessen, A., Buemann, B., Toubro, S., Skovgaard, I.M., Astrup, A. (2005). The appetite-suppressant effect of nicotine is enhanced by caffeine. *Diabetes, Obesity and Metabolism*, 7(4), 327–333.
- Kelly, M.G.E. (2010). International biopolitics: Foucault, globalisation and imperialism. *Theoria: A Journal of Social and Political Theory*, 57(123), 1–26.
- Kęsy, J., Domański, Z. (2002). Problem komiwojażera w zmieniającym się środowisku komunikacyjnym. *Prace Naukowe Instytutu Matematyki i Informatyki Politechniki Częstochowskiej*, 1(1), 63–67.
- Kowanda, C. (2019). Cwana Żabka. *Polityka*. polityka.pl/tygodnikpolityka/rynek/1932200,1,cwana-zabka.read [dostęp: 20.06.2022].
- Middha, B., Strengers, Y., Lewis, T., Horne, R. (2021). Spatio-temporalities of convenience eating for sustainability outcomes at an inner-urban university. *Geographical Research*, 59, 407–423.
- Nyberg, M., Sjöberg, K., Svederberg, E. (2010). Bus drivers' and assistant nurses' conceptualizations of food and meals during working hours. *Forum: Qualitative Social Research*, 11(2).
- Polkowska, D. (2021). Platform work during the COVID-19 pandemic: A case study of Glovo couriers in Poland. W: *European Societies*, 23(1), 321–331.
- Sheller, M., Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38, 207–226.
- Skeggs, B. (2004). *Class, self, culture*. London: Routledge.
- Stanisz, A. (2015). Regimes of logistics, pauses in the flow, stillness in (near) industrial non-places and mobility infrastructure. *Studia Humanistyczne AGH*, 14(4), 73–86.
- Stracuk, J. (2016). Smaki trwania, smaki zmiany. Preferencje i praktyki jedzeniowe Polaków w kontekście zmiany społecznej. *Studia Socjologiczne*, 222(3), 31–50.
- Tierney, R.K., Ohnuki-Tierney, E. (2012). Anthropology of food. W: J.M. Pilcher (red.), *The Oxford Handbook of Food History* (s. 117–134). New York: Oxford University Press.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity.
- UKE. (2022). *Raport o stanie rynku pocztowego w 2021 roku*. Urząd Komunikacji Elektronicznej. bip.uke.gov.pl/download/gfx/bip/pl/defaultaktualnosci/23/63/2/raport_o_stanie_rynku_pocztowego_w_2021_roku_online.pdf [dostęp: 26.06.2022].
- Woodcock, J., Graham, M. (2020). *The gig economy: A critical introduction*. Cambridge: Polity.

SUMMARY

The problem of the hungry travelling salesman:

Mobility and eating on the go – a case study of Warsaw parcel couriers

Globalisation processes have made mobility a founding stone for many markets. One of those markets are the courier services, which have gained importance with the boom in e-commerce. In the article I present an analysis of materials gathered during my 2020–2022 research on the foodways of Warsaw parcel couriers from the perspective of anthropology of food, mobility and work. I include the context of this peculiar labour market, factors influencing individual eating behaviours, as well as an overview of different eating strategies.

Keywords: courier drivers, Warsaw, foodways, work, mobility