

Jacek Szołtysek¹
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach



Perspektywy logistyki miasta

Miasto jako pomysł

Celem tego artykułu jest próba odpowiedzi na pytanie o perspektywy logistyki miasta, o to, czy cel tej logistyki, realizowany współcześnie, oraz sposoby jego osiągania, powinny zostać zmienione (lub dostosowane) do warunków, w jakich będą funkcjonowały globalne miasta przyszłości. Trzeba to pytanie powiązać z pytaniem o miejsce miast w przyszłym rozwoju i funkcjonowaniu ludzkości. Oba te problemy mają donośne znaczenie nie tylko dla badaczy, ale dla wszystkich, którzy próbują nakreślić swoje plany na najbliższe dziesięciolecie, decydując o tym, w jaki sposób będą żyli, na jaki poziom jakości życia wyrażą zgodę. Pytanie o perspektywy zawsze związane jest nieuchronnie z pytaniem o przyszłość. Ludzie od zarania dziejów próbowali odgadnąć przyszłość, by nie tylko zaspokajać swoją próżną ciekawość, lecz również by zabezpieczyć się przeciwko ewentualnym niepożądanym sytuacjom. Budowanie scenariuszy na przyszłość, oparte o metody naukowe, nazywane jest prognozowaniem. Prognoza – poza opisem przyszłości, dokonany z określonym prawdopodobieństwem – może pozwolić wyjaśniać, jakie działania dadzą lepsze efekty (w życiu prywatnym, w polityce, prawodawstwie itp.). Takie prognozowanie w odniesieniu do miast pozwala również zastanowić się nad ich przyszłością również w kontekście działań, jakie należy aktywizować już dziś.

Miasta to organizacje społeczne. Czesław S. Bartnik uważa, że: „miasto to przewyższanie odległości między ludźmi, dalekości czasoprzestrzeni, oporu materii, a wreszcie dzikiego i złego losu. Jest to opoka życia, punkt oparcia, punkt stały w powszechnym przemijaniu” [Bartnik 1993: 53]. Natomiast zdaniem Lewisa Mumforda, „miasto jest miejscem maksymalnej koncentracji tego, co stanowi o mocy i kulturze danej społeczności. (...) W nim ludzkie doświadczenia przeobrażone zostają w znaki i symbole, we wzory postępowania i modele ładu” [Mumford 1996: 5–7]. Takie poglądy nie są odosobnione. W moim przekonaniu, miasto to określony stan umysłu, sposób wzrastania, dojrzewania, aktywności zawodowej i pozazawodowej, wreszcie starzenia. To styl życia i pewna filozofia postępowania, to światopogląd kształtowany w kontaktach z innymi ludźmi. Te cechy miasta niewidzialnego, ale obecnego w życiu mieszkańców miast, są równie istotne jak miasto widzialne – materialne, tworzące dla ludzi habitat. Społeczności zajmując określoną przestrzeń biorą ją we władanie, wyposażając ową przestrzeń w niezbędną infrastrukturę, tworząc i kontynuując historię tego miejsca, jego specyfikę kulturową. Zajmując przestrzeń miasta, w istocie nią władając, mieszkańcy dobrowolnie poddają się regułom korzystania z zasobów miasta, oczekując od społeczności prawa do spełnienia zawodowego, społecznego, środowiskowego i politycznego, w zamian oferując poczucie (i obowiązek) solidarności. Owa solidarność

rozumiana jest rozmaicie. Ja jestem zwolennikiem szerokiego jej pojmowania – nie tylko opieki nad słabszymi członkami społeczności, jak to sugeruje Europejska Karta Ochrony Praw Człowieka w Miastach w artykułach IV i V. Szczególnie artykuł V enigmatycznie wskazuje na solidarność jako cechę jednoczącą społeczność lokalną. Solidarność przejawia się w codziennym działaniu – tym zbiorowym i indywidualnym, kiedy celem naszych działań nie jest wąsko pojmowany interes, egoistyczna postawa, lecz dobro wspólne, rozumiane jako drobne ustępstwa na rzecz innych członków społeczności. Miasto jest więc ideą przestrzeni publicznej, w której ludzie się samorządzą – wspólnie decydują o wszystkim, co dotyczy ich wspólnych interesów. Co prawda, współcześnie to poczucie wspólnotowe zanika, a miasto staje się areną opresji masy nad jednostkami, to jednak w dalszym ciągu pozostaje ono miejscem spełniania potrzeb życiowych wciąż rosnącej liczby obywateli.

Miasto, poza sferą społeczną, posiada swoją bazę materialną. A. Wallis dostrzegając tę zależność definiuje miasto następująco: „Miasto jest systemem złożonym z dwóch organicznie powiązanych, współdziałających na zasadzie sprzężeń zwrotnych, lecz autonomicznych podsystemów – urbanistycznego i społecznego” [Wallis 1967: 138], traktując podsystem urbanistyczny jako elementy materialne stworzone przez człowieka oraz elementy naturalne budujące strukturę przestrzenną miasta. Zatem należy uznać, że przestrzeń geograficzna (fizyczna) zajęta przez ludzi jest fizycznym środowiskiem (w głównej mierze przekształconym przez ludzi), w którym wszystkie procesy związane z tworzeniem miejskości są realizowane. Miasta nie mogą funkcjonować bez ludzi bądź w oderwaniu od nich. Nie mogą być bytem równoległym, powiązany ze społecznością w sposób słaby, nietrwały czy iluzoryczny.

Demograficzne uwarunkowania funkcjonowania miast przyszłości związane są z jednej strony z liczbą ludzi, żyjących na naszej planecie, z drugiej zaś – chęcią tychże ludzi do współdzielenia przestrzeni życia. Z poziomu około 6,9 mld ludzi żyjących współcześnie, w ciągu 40 lat osiągnąć powinniśmy szczyt – 8,1 mld w latach 40. obecnego stulecia, a następnie liczba ludności świata zacznie spadać, by około 2075 roku osiągnąć około 7 mld. Randers przypomina, że obecnie ponad połowa ludzkości żyje w miastach – ta tendencja wybierania miasta jako miejsca samorealizacji prawdopodobnie będzie się nasilała. W miastach, w gospodarstwach domowych notuje się spadek liczby dzieci przypadających na jedną kobietę. Gospodarstwa domowe podejmują decyzję o posiadaniu mniejszej liczby dzieci niż dawniej. Duża część tych gospodarstw decyduje nawet o tym, ile dzieci chce mieć. W okresie ostatnich 40 lat przeciętna liczba dzieci na jedną kobietę spadła na świecie z 4,5 na 2,5, a trend ten zbliży przyszłościowo liczbę dzieci do jednego w połowie wieku. Chęć posiadania przynajmniej jednego wyedukowanego potomka nie pozwoli osiągnąć wskaź-

¹ Prof. dr hab. inż. J. Szołtysek kieruje Katedrą Logistyki Społecznej na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach. Artykuł recenzowany.

nika „0” [Auleytner 2013: 49]. Ten opis sytuacji demograficznej wskazuje na szereg implikacji. To nie tylko kwestie przyszłości miast, które jako organizacje społeczne (o czym była mowa) są uzależnione od tego, czy znajdują się chętni do ich tworzenia. Mam tu na myśli konieczność partycypacji osobowej, by miasto jako idea, ale też przejaw praktycznego działania (a nie istnienia), mogło funkcjonować. To również kwestia struktury mieszkańców, w której znacznie wzrosnie udział seniorów, zaś zmaleje grupa młodzieży. Taki rozkład wiekowy, wiążący się też ze zdolnością do różnych aktywności, może decydować o szansach miast w globalnym współzawodnictwie i we współpracy sieciowej. Bowiern siłą miasta – tym, co powoduje, że jest ono taką wspaniałą maszyną wzrostu – jest jego zróżnicowanie społeczne i ekonomiczne. Warto też pamiętać, że liczba mieszkańców, mimo, że ma wielkie (może wręcz decydujące) znaczenie dla oceny miasta, nie jest warunkiem wystarczającym miejskości. Nawet miliony ludzi skupione na małej przestrzeni wciąż są tłumem, a nie miastem – zauważa K. Nawratek [Nawratek 2008: 55]. To, czego potrzeba, to interakcje między ludźmi, dobrze ułożone procesy komunikacji. Dopiero wtedy tworzy się miejskość – istota miasta.

Miasta i ich potencjał

Dzisiejszy świat to świat miast – słusznie zauważa K. Nawratek. Miasta rosną i wydaje się, że nic nie jest w stanie zatrzymać tego procesu. Jednak oprócz miast, które rosną, jest wiele miast, które się kurczą. Są też miasta, które trwają w zawieszaniu – nie potrafiąc uczynić kroku, by stać się metropoliami i miastami globalnymi, ale mają wystarczająco dużo potencjału, by się nie degradować, nie kurczyć, nie zwijać. Nie tylko te miasta, które karleją, upadają [Nawratek 2008:52]. Miasta rosnąc, stając się coraz ważniejszymi aktorami na scenie światowej ekonomii. Mówi się coraz częściej o projektach „miejskiego obywatelstwa”, co zdaje się wskazywać na wzrastające ambicje polityczne wielkich miast, próbujących zdyskontować swój ekonomiczny sukces oraz ekonomiczno – kulturowe znaczenie. No właśnie – wielkich. Bowiern to tylko wielkie miasta, miasta globalne, rosną i się bogacą. Pozostałe – umierają [Nawratek 2008: 53].

Zdaniem niektórych prognostów, pogłębiona integracja europejska obok zachowania, czy nawet zwiększenia roli Europy w świecie, pozwoli na zachowanie policentrycznego charakteru przestrzeni europejskiej, w której kluczową rolę odgrywają i odgrywać będą miasta średniej wielkości dobrze powiązane sieciami komunikacyjnymi, rozwój miast będzie miał charakter zrównoważony (szczególnie w kontekście energii i odpadów), a mobilność mieszkańców jest wspierana mądrymi (*smart*) rozwiązaniami w zakresie infrastruktury transportowej [Żuber 2013: 69]. Być może będą one swoją moc czerpały ze współdziałania w sieci. Bank Światowy, na podstawie analizy doświadczeń kilkudziesięciu krajów świata, wskazał na systematycznie rosnące i kluczowe znaczenie dużych miast dla rozwoju regionalnego [Bank Światowy 2009, Gill, 2010].

Do grona dużych miast należy zaliczać nie tylko te, których liczba ludności jest imponująca, a przestrzeń stosunkowo duża (o ile istnieją fizyczne możliwości jej powiększenia), ale przede wszystkim te, których znaczenie (mierzone siłą oddziaływania) jest ponadlokalne. Saskia Sassen w 1984 roku w książce „The Global City” posłużyła się terminem „miasto globalne” (*global*

city) dla opisu miast pełniących strategiczną rolę w globalnej gospodarce, w których materializują się procesy globalne [Sassen 2001]. Miasta globalne pełnią strategiczną rolę na globalnej arenie nie tylko jako tradycyjne centra handlu międzynarodowego i bankowości, lecz przede wszystkim jako centra decyzyjne w strukturze światowej gospodarki, centra finansów i usług specjalistycznych, miejsca powstawania innowacji i wreszcie jako rynek wymiany produktów i innowacji. W miastach globalnych lokują swoje zarządy korporacje transnarodowe oraz potężne instytucje finansowe. O globalnym znaczeniu współczesnych miast, zdaniem S. Sassen, decyduje nie tylko bogactwo i władza zlokalizowanych na ich terenie korporacji, lecz także sektor wysoko wyspecjalizowanych usług okołobiznesowych, niezbędnych do obsługi tych korporacji i jego innowacyjność. Dzięki kumulacji firm konsultingowych oraz specjalistów możliwy jest szybki przepływ wiedzy oraz przechwytywanie i wdrażanie nowych rozwiązań. Warunkiem globalności miasta jest zatem zdolność „wytwarzania globalnej kontroli”, a miasta globalne można określić jako centra dowodzenia (*command centers*). Saskia Sassen proponuje, by przy charakterystyce miast globalnych mówić o wytwarzaniu przez nie globalnych funkcji zarządczych (*production of global command functions*). Miasta globalne tworzą światowy łańcuch miejsc strategicznych, czyli centrów władzy gospodarczej. Każde z nich wydaje się relatywnie słabo związane ze swoim regionem geograficznym, natomiast silnie powiązane zależnościami ekonomicznymi i kulturalnymi z ośrodkami odległymi nawet o tysiące kilometrów. S. Sassen mówi obrazowo o powstaniu nowej geografii miejsc centralnych i marginalnych (*a new geography of centrality and marginality*), w której punktami strategicznymi są miasta globalne, a marginalnymi tradycyjne, przemysłowe ośrodki dotknięte kryzysem. Znane z teorii i obserwacji praktyki wypłukiwanie funkcji gospodarczych z otoczenia geograficznego takich miast jest powodem nie tylko ubożenia ludności zamieszkującej otoczenie miasta, lecz również ogromnej polaryzacji ekonomicznej społeczności samych miast. Taki sam podział można zaobserwować także w obrębie samych miast globalnych. Tendencja do koncentracji światowych korporacji w kilku globalnych miastach wynika z nagromadzenia w nich centralnych funkcji, infrastruktury, technologii informacyjnych, instytucji, a także infrastruktury społecznej. Miasta globalne są również soczewką kontaktów międzykulturowych ze względu na imigrację z różnych obszarów świata. Pod względem społecznym są to miejsca niezwykle zróżnicowane i bogate etnicznie. Ich społeczności w dużej mierze tworzą imigranci, którzy stają się związani z miejscem, lecz niekoniecznie zakorzenieni we wspólnocie narodowej tych miast. Z poglądami S. Sassen koresponduje koncepcja miast informacyjnych i przestrzeni przepływów sformułowana przez Manuela Castellsa, który koncentruje swoją uwagę na interakcjach pomiędzy miastami globalnymi w procesie generowania wiedzy i przepływów informacji. Miasta globalne nie mogłyby istnieć jako takie, gdyby nie były elementami międzynarodowej sieci największych miast świata. Zdaniem M. Castellsa, miasto globalne nie może być więc postrzegane jako miejsce lecz jako proces, w którym owe centra świadczenia i konsumpcji nowoczesnych usług oraz ich społeczności są włączone w globalną sieć [Susser 2002: 314–366]. Takie miasta Castells nazywa informacyjnymi (*informational city*), gdyż charakteryzują się dominacją przestrzeni przepływów (*space of flows*). Jest to materialna organizacja

aktywności społecznych, które konstytuują się w przepływach kapitału, informacji, technologii, wyobrażeń czy symboli. Przeszłości przepływów tworzą trzy warstwy. Pierwszą z nich jest infrastruktura technologiczna, która tworzy materialną podstawę dla funkcjonowania współczesnego społeczeństwa sieciowego. Drugą warstwę tworzą centra i węzły przepływów (*modes and hubs*). Węzły przepływów zlokalizowane w konkretnych miastach cechują się odpowiednimi: kulturą, społeczeństwem czy kształtem urbanistycznym. Niektóre z tych miejsc są centrami koordynującymi wymianę w sieci. Z kolei inne pełnią funkcję organizatora otoczenia lokalnego. Centra i węzły sieci mają strukturę hierarchiczną, w której zajmują pozycję zgodnie z ważnością pełnionych funkcji. Ostatnią warstwę stanowią elity menedżerów, specjaliści i profesjonaliści, tworzący „klasę metropolitalną”. Ci ostatni mogą być nazwani klasą kreatywną (*creative class*). Do klasy kreatywnej zalicza się naukowców, inżynierów, poetów, powieściopisarzy, aktorów, architektów, wydawców czy artystów. Przesłanki sukcesu takich miast określił w swoich pracach R. Florida mianem formuły „trzech T”: technologia, talent i tolerancja. Triada tych czynników jest ściśle ze sobą powiązana i wzajemnie się warunkująca. Technologia jest główną siłą rozwoju gospodarczego. Rozwój jest bezpośrednio zależny od kapitału ludzkiego, a miejsca o jego większym potencjale rozwijają się zdecydowanie najprężniej. Trzecim z elementów jest tolerancja, dzięki której miasta generują, mobilizują i przyciągają technologie i talenty [Florida 2002, 2005]. Metropolie o wysokich wskaźnikach tolerancji, talentu oraz technologii przyciągają wysoko wykwalifikowaną kadrę, ludzi ze świata kultury i sztuki oraz inwestorów, stając się dzięki takiemu potencjałowi najlepiej rozwijającymi się miastami. Podsumowując tę część rozważań można wskazać na to, że przyszłość miast i szanse na ich sukces są uzależnione w głównej mierze od warunków społecznych, jakie potencjalnym mieszkańcom stwarzają miasta, zaś owe społeczności powinny charakteryzować się różnorodnością, tolerancją i zdolnością do interakcji. Pozostałe uwarunkowania, o charakterze organizacyjnym czy infrastrukturalnym, stanowią otoczenie bliższe społeczności, są przez nią wymagane jako inicjator decyzji o lokowaniu się w mieście, uwarunkowują funkcjonowanie i są przez tą społeczność rozwijane.

Logistyka miasta współczesnych miast

Znana od ponad dziesięciu lat logistyka miasta, jako koncepcja logistyki w zarządzaniu przepływami osób i ładunków w miastach, tworzy kolejne oferty dla użytkowników miast, związane z usprawnianiem przepływów ładunków i zwiększaniem mobilności ludzi w taki sposób, by kwestie przemieszczeń nie stanowiły codziennej udręki dla tych, którzy chcą, bądź muszą pokonywać przestrzeń miasta. Wówczas zostają osiągnięte cele związane ze zmniejszaniem kongestii transportowej, cele towarzyszące i współzależne, poprawia się standard życia, poczucie zadowolenia mieszkańców, a to się przekłada na nowe szanse rozwojowe miasta. Dyskusja o logistyce miasta w ujęciu przestrzeni pokazuje ponadto, że koncepcja tej logistyki podlega (i będzie nadal podlegała) ewolucji, zataczając coraz szersze kręgi w aspekcie jej użyteczności. Początkowo logistycy miejscy starali się uporać z problemem dostaw towarów do odbiorców ulokowanych w ciasnych centrach miast.

Niesprawne zaopatrzenie odbiorców powodowało straty dla ich działalności gospodarczej i powodowało niezadowolenie konsumentów. Źródłem niesprawności był wysoki poziom kongestii transportowej oraz dyskusja o prawie pierwszeństwa do zajęcia pasa ruchu drogowego. Następnie logistycy miejscy sięgnęli po narzędzia usprawniające przemieszczanie osób. Podjęto próby racjonalizowania dostępu do przestrzeni miasta dla różnych grup użytkowników, promując przemieszczenia środkami transportu publicznego, piesze i rowerowe, a następnie próbowano dokonać integracji przemieszczeń osób i ładunków. Przewozy ładunków organizowano w sposób dostosowujący je do (domyślnie ważniejszych) przewozów osób. Prawo do przestrzeni i dążenie do uwalniania przestrzeni spowodowało, że w części miast, niejako wbrew rozsądkowi transportowemu (o ile taki rodzaj rozsądku istnieje), zdecydowano się na wyłączenie części miast z użytku pojazdów. Zamknięte trakty komunikacyjne przeznaczano na strefy do użytku wyłącznie pieszych i rowerzystów. Uwolniona przestrzeń, zajęta przez ludzi, staje się zazwyczaj miejscem intensyfikowania interakcji osobowych, a to z kolei ma być zaczątkiem tworzenia innowacyjności – szansy miasta na skuteczne konkurowanie.

Postulowane kierunki działań logistyki miejskich

Zmiana obrazu komunikacyjnego miasta powoduje nie tylko przeorganizowanie potoków osób i ładunków, lecz również konieczność odnajdywania nowych rozwiązań ułatwiających dostęp do mobilności. Gama takich rozwiązań jest wyjątkowo szeroka i włącza w siebie zarówno rozwiązania techniczne (na przykład przeniesienie przemieszczeń poza poziom jezdni), technologiczne (na przykład wyższy stopień integracji różnych sposobów przemieszczeń w ramach koncepcji podróży multimodalnej w mieście), behawioralne (na przykład kształtowanie zachowań komunikacyjnych). Logistyka miasta we wszystkich tych obszarach może mieć swoje zastosowanie – w jednych bezpośrednie, w innych pośrednie, będące bodźcem do zmian, bądź umożliwiających zmiany. Poznanie koncepcji logistyki miasta nie jest sprawą trudną – wystarczy zapoznać się z dobrymi praktykami miast, czy też z pracami logistyków. Ważniejsze dla decydentów i dla logistyków miejskich jest zrozumienie istoty zjawisk, leżących u podstaw tychże zmian. Takie działania, jak dotychczas prowadzone pod szyldem logistyki miasta, powinny być kontynuowane. Jednak spoglądając na perspektywę rozwoju miast, szczególnie tych dużych, należy zadać sobie pytanie, co powinno być celem działań logistyki miasta? Czy wyłącznie minimalizowanie kongestii, a poprzez to – poprawa jakości życia mieszkańców i cały obszar korzyści ciągnionych, czy też należy spojrzeć na funkcjonowanie miast w nieco szerszym horyzoncie. Nawiązując do triady R. Floridy (technologia, talent, tolerancja) można założyć, że wypełnienie tych postulatów ma nieco luźny związek z logistyką. Faktycznie klasa kreatywna nie powieli zachowań większości mieszkańców miast. Jej przedstawiciele opuszczają tradycyjne wspólnoty korporacyjne oraz centra zamieszkałe przez pozostałych pracowników i osiedlają się w miejscach nazwanych przez Floridę centrami kreatywności. Magnesem decydującym o wyborze miejsca zamieszkania dla ludzi kreatywnych nie są tradycyjne udogodnienia (obiekty rekreacyjne, systemy autostrad, hipermarkety, obiekty rozrywkowe), lecz specyficz-

ne wyznaczniki kultury i cechy społeczności, jak otwartość na różnicowanie i tolerancja dla odmienności. Tych przy pomocy działań logistycznych nie jesteśmy w stanie wykreować w dużych miastach. Podejmując próbę zbudowania geografii miejsc kreatywnych R. Florida dążył do określenia potencjału twórczego danych miast. W tym celu wyznaczał stopień koncentracji talentów czyli odsetek populacji z wykształceniem na poziomie co najmniej licencjatu oraz odsetek profesjonalistów i pracowników technicznych w ogóle siły roboczej. Procent klasy twórczej w ogólnej sile roboczej w tych miejscach powinien być przekraczać 35%. Liczebnie ta klasa (według szacunków R. Floridy) stanowi w warunkach USA około 30% pracujących. Zatem pozostałych 65 – 70% mieszkańców to ludzie niezbędni do tworzenia warunków dla rozwoju miast i dla funkcjonowania owej elity intelektualnej. O unikalności miasta prawdopodobnie od zawsze decyduje liczba ludności i gęstość interakcji. W tej perspektywie spojrzenie na miasto zmienia optykę postrzegania wartości. Miasto, jako specyficzna forma dzieła sztuki, jest przestrzenią komunikacji o charakterze indywidualnym i społecznym. Komunikacja, która leży u podstaw więzi społecznych, pośrednio wpływa na moralny wymiar działań mieszkańców miast. Miasto zaś jest jednocześnie przestrzenią kształtowania wartości [Gutowski 2006: 220]. Ów komunikacyjny wymiar przestrzeni miasta, jako jego cecha konstytutywna, może być źródłem przyszłego budowania ontologii miasta. Przestrzeń rozumiana niejako dualnie (fizyczna i mentalna) jest polem kształtowania wartości: artystycznych, estetycznych, społecznych, osobistych itd. Mogą być one realizowane dzięki zachodzącym w mieście aktom komunikacyjnym. W mieście mamy do czynienia zarówno z przestrzenią kształtowaną tak, by była ukierunkowana na dialog, na indywidualny charakter spotkania, oraz z przestrzenią komunikacji społecznej mającą charakter otwarty. Te czynniki powiązane są z przestrzenią zarówno fizyczną jak i duchową. Odczytanie najważniejszych wartości współczesnego miasta, takich jak: oryginalność, historyczność, kompozycja, technika, prostota, funkcjonalizm (opierający się na zasadzie użyteczności), zgodność (formy i konstrukcji), harmonia, piękno, tolerancja, szczęście, równość, indywidualizm, indywidualność, wielokulturowość, relatywizm, wolność, neutralność, ekologizm, lokalność, neotradycjonalizm, stało się możliwe dzięki odwołaniu do ingardenowskiej koncepcji wartości [Gutowski 2006: 263]. Te wartości konstytuują globalne miasto przyszłości.

Przestrzeń fizyczna, szczególnie ta o charakterze publicznym, musi być osiągalna. Warunkiem osiągalności jest jej istnienie. Zatem określając jej przymioty, logistyka miasta może współprzyczyniać się do kreowania przestrzeni publicznej w miastach. Kształtowanie przestrzeni miejskiej, które umożliwia powstawanie relacji społecznych, uwarunkowanych wartościami artystycznymi, etycznymi, społecznymi i moralnymi, kieruje ku strukturalom miasta przyszłości. Jednym z postulatów staje się kreowanie przestrzeni komunikacji społecznej przez budowanie miejskich struktur o charakterze interaktywnym. Już teraz powstają parki i muzea, w których mieszkańcy przestają być jedynie biernymi odbiorcami, lecz mniej bądź bardziej świadomie włączają się w grę nowoczesnego miasta [Gutowski 2006: 265]. Miasto, którego struktura będzie miała charakter interaktywny, na podobieństwo sieci komputerowej, będzie mieć za cel zanik bariery między twórcą a odbiorcą. Zatem po wyznaczeniu lokalizacji przestrzeni (wyborze jednej z alterna-

tywnych lokalizacji) logistyka powinna umożliwić osiągnięcie tej przestrzeni (dostęp do niej) na możliwie najlepszych zasadach. Użyteczność logistyki miasta w takim przypadku będzie określana stopniem łatwości w dotarciu do przestrzeni publicznej w celu umożliwienia realizacji dobrowolnie podejmowanych przez mieszkańców interakcji – wymiany poglądów. Owo osiągnięcie przestrzeni musi być integralną częścią projektu kreowania przestrzeni publicznej w miastach. Zadania logistyki miasta przyszłości należy poszerzyć o kompleks działań związany z wyznaczaniem lokalizacji przestrzeni publicznych i kolejnym redefiniowaniem zasad pokonywania przestrzeni miasta w celu udostępniania przestrzeni dla intensyfikowania i tworzenia wartości miasta, by na drodze komunikacji międzyludzkiej budować podstawy konkurencyjnego miasta globalnego.

Streszczenie

Celem artykułu jest próba odpowiedzi na pytanie o perspektywy logistyki miasta, osadzone w koncepcji miasta globalnego. Miasto, które buduje swoją przewagę konkurencyjną poprzez celowe wzmocnienie funkcji komunikacyjnych przestrzeni miasta, celem zwiększania liczby interakcji międzyludzkich, ma szansę stać się miastem globalnym. Logistyka w tym zakresie powinna wspierać działania miasta.

Perspectives of city logistics

Abstract

The aim of this paper is to answer the question about the prospects of the city logistics, embedded in the concept of global city. The city, which builds its competitive advantage by deliberately strengthening the communication functions of the cities space, in order to increase the number of interpersonal interaction, has the potential to become a global city. Logistics in this area should support the city.

LITERATURA / BIBLIOGRAPHY

- [1] Auleytner J., (2013), Jorgen Randers, Rok 2052. *Globalna prognoza rozwoju świata*, w: Biuletyn PTE nr 2(61) kwiecień 2013.
- [2] Bank Światowy (2009), (The) World Bank (2009) *World development report 2009. Reshaping Economic Geography*, Washington DC.
- [3] Bartnik C.S. (1993), *Polska teologia miasta*, w: Imbs H. (red), *Miasto i kultura polska doby przemysłowej*, t. 3 Wartości, Zakład Narodowy Ossolińskich, Wrocław 1993.
- [4] Florida R. (2002), *The Rise of the Creative Class: and how it transforming work, leisure, community and everyday life's*, Basic Book, New York.
- [5] Florida R. (2005), *Cities and the Creative Class*, Routledge, New York.
- [6] Gill J. (2010), *Regional development policies: place-based or people-centred*, The World Bank, Washington D. C., October 2010.
- [7] Gutowski B. (2006), *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny*, Warszawa.
- [8] Mumford L. (1996), *Miasto*, Polis nr 6.
- [9] Nawratek K., (2008), *Miasto jako idea polityczna*, Korporacja ha!art, Kraków.
- [10] Sassen S, (2001) *The global citi: New York, London, Tokio, wyd.II*, Princeton University Press, New Jersey.
- [11] Susser I. (2002), *The Castells Reader on Cities and Social Theory*, Blackwell Publishers, Massachusetts – Oxford.
- [12] Wallis A. (1967), *Socjologia wielkiego miasta*, PWN Warszawa.
- [13] Żuber P, (2013), *Czy Unia Europejska potrafi prognozować? Globalna Europa 2050*, [w:] Biuletyn PTE nr 2(61) kwiecień 2013.