

Potencjał logistyki w realizacji ambicji miasta

The potential of logistics in city ambitions implementation

Artykuł poświęcono rozważaniom na temat miejsca i znaczenia logistyki we wspieraniu programów/strategii rozwoju miast, dążących do zwiększenia swojej innowacyjności i kreatywności. Na tym tle zidentyfikowano miejsce logistyki miasta w tych procesach.

Słowa kluczowe:

miasto kreatywne, miasto innowacyjne, logistyka, logistyka miasta, logistyka społeczna.

The paper is devoted to considerations on the place and role of logistics in programmes/strategies implementation processes support, while cities are tending to be more innovative and creative. Above this the Author identified the role of city logistics in these processes.

Key words:

creative city, innovative city, logistics, city logistics, social logistics.

Wstęp

Od wielu lat zajmuję się różnymi aspektami funkcjonowania miast, sprowadzając je następnie do roli „zleceniodawcy” dla logistyków miejskich. To poszukiwanie zleceń prawdopodobnie bierze się z tego, że z biegiem czasu miasto jako zjawisko staje się w coraz większym stopniu intrygujące i wymykające spod kurateli jednej czy nawet kilku teorii, oferujących konkretne spojrzenie na konkretne oblicza miasta i miejskości. Zauważając tę prawidłowość, często zastanawiałem się, czy aby na pewno próby zaprzęgnięcia logistyki do rozwiązywania problemów miejskich czy też do wzbogacania lub usprawniania procesu rozwoju nie są czynione na siłę. Szczególnie, gdy mam możliwość dyskusyjnego z socjologami, psychologami, antropologami, architektami i urbanistami zauważam, że oni mają o wiele więcej do zaoferowania współczesnym miastom, chociaż niekiedy borykają się z trudnościami realizacyjnymi, powiązаныmi ze sprawnością przepływów materiałowych.

Z drugiej zaś strony zauważam, że miasta pojmowane są rozmaicie, zaś ogląd badawczy odnosi się albo do miasta jako całości, albo do miasta w powiązaniu z innymi miastami (układy sieciowe, konkurencja, współpraca, koopetycja), albo do miasta w skali mikro (mikrourbanizm — miasto w detalach). Wszystkie te spojrzenia opisują to samo zjawisko, dostrzegając w nim rozmaite ważne problemy, wymagające wyjaśnienia i zrozumienia, by na tej podstawie, próbując uogólniać obserwacje, tworzyć wiedzę przydatną dla funkcjonowania miast, prognozowania kierunków rozwoju poszczególnych zjawisk, które — *suma summarum* — składają się na miasto w jego

pełnym wymiarze. Stąd postanowiłem podzielić się kilkoma refleksjami na temat użyteczności logistyki w tych zakresach, które związane są z miastami i miejskością, jak również na temat potencjału logistyki miasta we wspieraniu miast w realizacji ich ambicji. Zamierzam też wskazać na miejsce logistyki miasta w sumie zastosowań logistyki w obszarze miasta i miejskości.

Miasto i jego ambicje

Każde rozważania o miastach rozpoczynają się zazwyczaj od próby zdefiniowania ich, bądź przywołania jednej z ulubionych przez poszczególnych autorów definicji. Tym razem nie ulegnę pokusie definiowania, lecz jedynie zasugeruję, że na miasto można spojrzeć jako na zjawisko społeczno-przestrzenne, harmonizujące w przestrzeni fizycznej stosunki społeczne. Społeczność obejmuje we władanie przestrzeń, zagospodarowuje ją oraz ustala stosunki między mieszkańcami, by ci mogli realizować swoje dążenia do godnego życia w zgodzie ze środowiskiem naturalnym. Pojęcie godnego życia bywa różne, zazwyczaj obejmuje zarówno warunki fizyczne (sprawność, zdrowie), psychiczne (radzenie sobie z codziennymi trudnościami) i społeczne (pozytywne relacje z ludźmi). Ambicją każdego miasta powinno być stwarzanie warunków do godnego życia swoich mieszkańców. Jest to cel uniwersalny, który powinien być realizowany w mieście każdej wielkości, niezależnie od posiadanych zasobów, na miarę własnych możliwości. To jest też sposób na życie szczęśliwe. Przypisanie ambicji miastu może wydawać się nieco

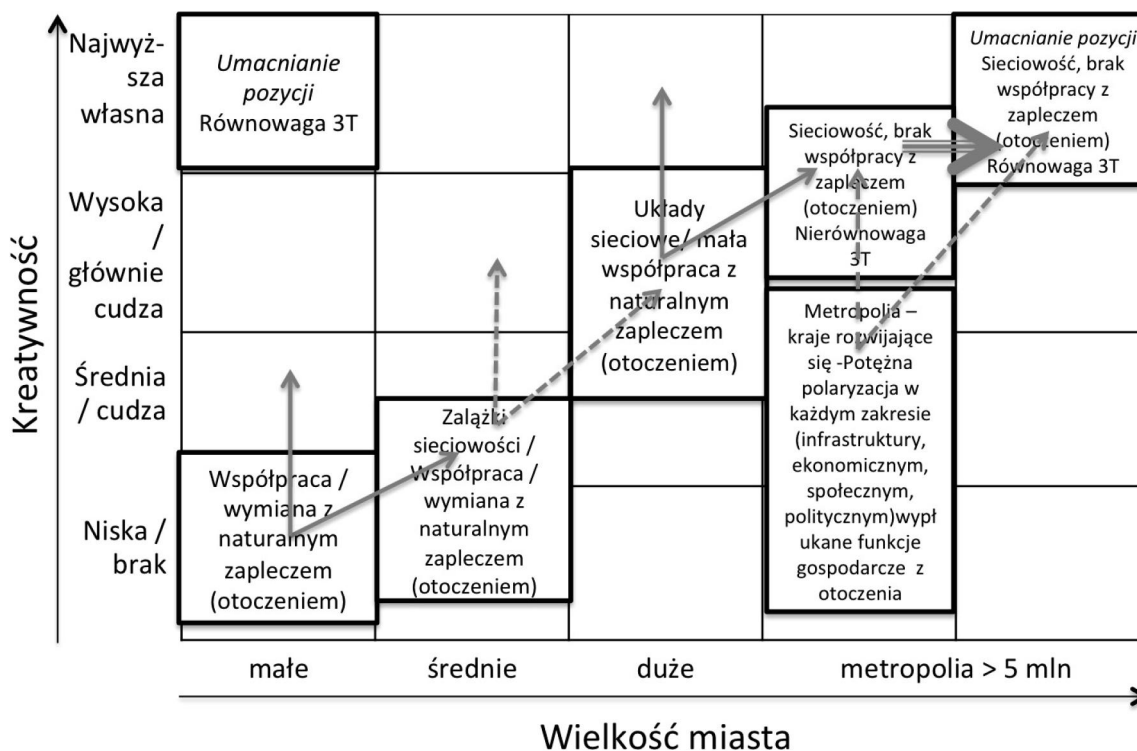
dziwne — zwykle to określenie przypisywane jest działaniom ludzi, postawom i cechom charakteru, polegającym na silnym poczuciu godności, stawianiu sobie trudnych i ambitnych działań i dążeniu do ich realizacji. Takie też cechy powinni mieć mieszkańcy oraz władze miast, uosabiające ambicje mieszkańców. Te dążenia do lepszej przyszłości, nacechowane wyzwaniem i determinacją, powinny stanowić sedno polityki rozwojowej miasta, chcącego odnieść sukces, rozumiany z jednej strony jako zapewnienie mieszkańcom możliwości samorealizacji i wysokiej jakości życia, z drugiej zaś — uzyskiwanie przewagi konkurencyjnej w stosunku do innych miast w zabieganiu o pozyskanie nowych mieszkańców, inwestorów, kapitału intelektualnego i w zapobieganiu, by miasto nie stało się nudne¹.

Drogę do tego celu miasta jednak definiują różnie, często pod wpływem chwilowych braków środków finansowych, mizernych zasobów oraz ideologicznych przekonań grup wpływu. O tym, czy miasto jest w stanie zaoferować takie warunki życia, jakie satysfakcjonują mieszkańców, najczęściej świadczy bilans mieszkańców — dodatni mówi o zwiększaniu się liczby ludności i może być postrzegany jako pozytywna ocena funkcjonowania miasta². Oznacza to, że miasto jest wybierane jako środowisko realizacji swoich dążeń przez ludzi. W 2005 roku T. Friedman twierdził, że świat jest „płaski” (ang. *flat*), mając na myśli to, że globalizacja wyrównała dostęp ludzi do najważniejszych atutów związanych z miejscami. Upadły w XX wieku mury, dzielące państwa o wrogich sobie ustrojach (1989), Internet połączył odległe miejsca (1995), software powszechnie udostępniony wprowadził standardy wymiany informacji (Word, Excel, e-mail, HTML, http, PCP/IP, XML, SOAP), włączenie społeczeństw do współtworzenia i dzielenia się informacją (Wikipedia), outsourcing Y2K, e-commerce (początek lat 2000), offshoring (2001), dążące do doskonałości łańcuchy dostaw (u Friedmana — *Eating sushi in Arkansas*), powodujący „nadmiar dobrych rzeczy”, insourcing, pojawienie się Google, Yahoo, MNS Web Search, wreszcie coś, co nazywa on „steroidami” (cyfrowość, mobilność, personalność i wirtualność) doprowadziły do wyrównania pola gry (Friedman, 2005). Nastąpiła era Globalizacji 3.0.³ Od zarządzania i kontroli przeszliśmy do współpracy i związków sieciowych. W takich warunkach, zdaniem T. Friedmana, innowacje możliwe są bez migracji. Sama innowacyjność i jej znaczenie dla tego autora są poza dyskusją. Takie spłaszczenie świata jednak chyba nie nastąpiło. Nawet współcześnie lepszy dostęp do wymienionych przez T. Friedmana czynników jest w miastach, niż poza nimi. Na przestrzeni lat obserwujemy wzrost poziomu urbanizacji. W 1800 roku w miastach zamieszkiwało 3% ludności, po 100 latach — 14%, w 1950 r. ten poziom wzrósł do 30%, a współcześnie przekroczył 50%. Miasta to miejsca o wysokiej

(a nawet ekstremalnie wysokiej) koncentracji ludności — w tym zakresie owego spłaszczenia w skalo globi nie notujemy.

Gdy spojrzeć na miejsca koncentracji innowacji, zauważymy wyspy innowacji — Tokio, Seul, Nowy Jork i San Francisco. W mniejszym stopniu — Boston, Seattle, Austin, Toronto, Vancouver, Berlin, Paryż, Sztokholm, Helsinki, Osaka, Tajpej, Sydney. A przecież te miasta nie wyczerpują zbioru wszystkich miast — mamy więc do czynienia z nierównościami nawet w tej kategorii obiektów. Podobnie ma się rzecz z nauką. R. Florida w książce pt.: *Who is your city?*, powołując się na pracę M. Batty z 2003 roku oraz L. Zaker i M. Darbi z 2006 r., wskazuje na „rozmięczenie” (lepiej — na miejsce zamieszkania) 1200 najbardziej cytowanych uczonych w świecie. Okazuje się, że wybrali oni jako miejsce swojego życia miasta na wschodnim wybrzeżu USA — Boston, Nowy Jork, Baltimore i Waszyngton, na zachodnim wybrzeżu USA — San Francisco, Los Angeles, Seattle, a także w Europie — Londyn, Amsterdam, Paryż (Florida, 2008, s. 35). Te i inne obserwacje upoważniły Richarda Floridę do wyróżnienia w przestrzeni wyraźnie zarysowanych szczytów innowacji oraz równin. W przestrzeni wyróżnia on cztery grupy przestrzeni innowacji (Florida, 2008, s. 358–359):

1. Stosunkowo nieliczne miejsca powstawania innowacji. Są to najwyższe szczyty, które przyciągają wyjątkowo utalentowanych ludzi z całego świata, generują nową wiedzę i wytwarzają największą część innowacji. Dzięki współczesnym sposobom komunikacji (Internet, szybki transport, telefonia itp.) owe innowacje i wiedza cyrkulują między tymi szczytami.
2. Regiony korzystające z cudzych innowacji i cudzej kreatywności, często importowanych w celu produkcji towarów i świadczenia usług. Są to miejsca wzrostu szczytów. Niektóre z nich (Seul, Dublin i prawdopodobnie Singapur i Tajpej) przekształcają się w miejsca, gdzie wiedza nie tylko jest wykorzystywana, ale również generowana.
3. Trzecia grupa składa się z metropolii krajów rozwijających się, w których koncentracja mieszkańców jest bardzo wysoka, ale aktywność gospodarcza niewystarczająca, by wykarmić taką liczbę ludności. Wiele z tych miast otoczone jest slumsami, które zamieszkują ubodzy mieszkańcy, bądź są miejscem przebywania bezdomnych, sytuacja społeczna i polityczna jest niestabilna, a aktywność ekonomiczna praktycznie nie występuje. Te miejsca coraz bardziej oddalają się od globalnej gospodarki i przeszkadzają cieszyć się z „płaskości” świata, wskazując na to, że świat jest „płaski” jedynie dla mniejszości, której się powiodło (Davis, 2006, s. 152). Tej tematyce w aspekcie stosowania logistyki poświęciłem dwa artykuły w 2007 roku (Szołtysek, 2007, 2007a).



Źródło: opracowanie własne

4. Przestrzenie niezagospodarowane lub wioski (osady typu niemiejskiego), które prawie nie są powiązane z gospodarką światową, gdzie koncentracja ludności jest niewielka, a działalność gospodarcza słabo wyrażona.

Tak zarysowana koncepcja zasiedlenia przestrzeni wskazuje na niezbyt szerokie możliwości wyboru miasta jako miejsca swojego zamieszkania i realizowania swoich dążeń osobistych dla osób o cechach innowatorów. Niezależnie od tego pewne jest, że zawsze biorąc pod uwagę dążenia, możliwości finansowe, uwarunkowania towarzysko-rodzinne oraz własny potencjał intelektualny, ambicje i marzenia, ludzie wybierają te miasta, które spełniają ich wymogi (jeśli nie wszystkie, to przynajmniej te, które ludzie podejmujący decyzje uznają za najistotniejsze dla nich). Richard Florida zauważa, że *miejsce, w którym mieszkamy, staje się coraz bardziej znaczącym dla naszego życia we wszystkich jego aspektach. Dla siebie samych powinniśmy bardziej systematycznie lub przynajmniej inaczej podejść do problemu zależności pomiędzy miejscem i naszą przyszłością ekonomiczną oraz szczęściem osobistym*⁴ (Florida, 2008, s. 11). Jestem przekonany że ten typ rozumowania ma głębokie uzasadnienie. Miasto zatem szukając szans rozwojowych, czy też pomysłu na swoje istnienie, powinno zdefiniować swoje ambicje, najlepiej w sposób odważny i stanowiący wyzwanie dla miasta i jego miesz-

kańców, w zależności od wyceny własnych mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń w konfrontacji z innymi miastami, stanowiącymi jego konkurencję. Od czego zacząć poszukiwanie pomysłów na własny rozwój? Według mnie miasto powinno w znacznie szerszym zakresie, niż to czyni na przykład w Polsce, sięgnąć po opinie mieszkańców, zidentyfikować atrybuty satysfakcji mieszkańców, rozumianej jako specyficzna kombinacja cech jakości życia. Poszukiwanie pomysłu na rozwój to w istocie proponowanie mieszkańcom sposobów/możliwości doskonalenia jakości życia.

We współczesnych miastach mieszkańcy w istocie stanowią zróżnicowaną społeczność⁵, nawet gdy w perspektywie poglądów mogą być grupą wysoce homogeniczną. Różnice klasowe związane są przede wszystkim ze zróżnicowanym wykształceniem i statusem ekonomicznym. Każda klasa⁶ ma swoje indywidualne, układające się często w grupowe potrzeby. Miasto musi te potrzeby zidentyfikować i odnaleźć kompromis, zaspokajający potrzeby klas społecznych w zależności od ważności danej klasy dla koncepcji rozwoju miasta. To mieszkańcy w swojej zbiorowości są dostarczycielem (depozytariuszem) tych informacji, które pozwalają na skonstruowanie modelu jakości życia w mieście, a następnie na zaplanowanie zadań rozwojowych. Tworzenie programów rozwoju miast, oparte na projektach politycznych, nawet jeśli jest adresowane do wielu klas czy grup społecznych,

nie pozyskały w wyborach samorządowych z 2014 roku poparcia — częściowo wskutek zmęczenia społeczeństwa działalnością partii politycznych, a częściowo ze względu na lepiej dostosowane do oczekiwań mieszkańców programy ugrupowań lokalnych. Rysunek 1 to orientacyjna matryca możliwości i kierunków rozwoju miast, nazywanych przeze mnie wektorami ambicji miast.

W zależności od wielkości miasta (liczonej liczbą jego mieszkańców), jego charakterystyki socjologicznej, ekonomicznej, historycznej, urbanistycznej, politycznej czy innej, możemy zakwalifikować swoje miasto do konkretnego modelu związanego z kreatywnością miasta, czy raczej jego kreatywnym potencjałem. Dlaczego kreatywnym? Kreatywność rozpoznawana jest jako stymulator rozwoju społeczno-gospodarczego. Powstała nawet nowa dziedzina wiedzy, zajmująca się naukowym podejściem do problematyki kreatywności⁷. Te miasta, które są kreatywne, zdobywają przewagę konkurencyjną nad innymi miastami. Są one kreatywne, gdyż zdołały przyciągnąć klasę kreatywną. Ludzka kreatywność jest fundamentalnym źródłem wzrostu gospodarczego, a miasta, chcąc stworzyć przewagę konkurencyjną nad innymi, muszą stać się dla ludzi atrakcyjne, aby nie dopuścić do utraty siły kreatywnej, przyciągać ją z zewnątrz i utrzymać. To umiejętności miast kreatywnych. Te miasta muszą przewartościować swoje spojrzenie na źródła bogactwa — muszą zaakceptować, że na zamiast bogactwom naturalnym i pracy fizycznej przechodzi wiedza i kreatywność. Klucz do sukcesu miasta tkwi przy tym nie w obniżaniu kosztów jego funkcjonowania, schlebaniu najliczniejszym mieszkańcom, ale w podnoszeniu jakości: jakości życia mieszkańców i jakości ich kształcenia. Poprzez jakość życia R. Florida rozumie nie tylko środki finansowe i dostęp do usług, sportu i kultury, lecz przede wszystkim możliwość życia w miejscu otwartym, przyjaznym dla wszystkich ludzi, zróżnicowanym, bogatym w atrakcje i pełnym uroku (por. Florida, 2002, 2008). 3T — technologia, talent i tolerancja to zdaniem R. Floridy — kluczowe przesłanki sukcesu kreatywnego miasta. Każdy z tych elementów oddzielnie jest konieczny, by osiągnąć sukces, ale nie jest oddzielnie wystarczający. Tylko realizacja wszystkich tych elementów jest w stanie generować nowatorstwo i stymulować wzrost ekonomiczny (Florida, 2002, s. 267).

Dążenie do tego, by powiązać sukces miasta ze zwiększaniem jego kreatywności, wydaje się zatem realną ścieżką wzrostu dobrobytu mieszkańców oraz szansą rozwojową miast. Dlatego dla każdego typu miasta, wymienionego na rysunku 1, poza ambicją rozwojową = 0 (czyli brakiem programu, koncepcji na przyszłość, brakiem chęci zmian lub akceptacją *status quo*), możliwe są warianty rozwoju, wskazane strzałkami, wyznaczające stany docelowe każdej z polityk rozwojowych. Te stany docelowe mogą być, w ramach możliwości, stanami przejściowymi do roz-

woju dalszych ambicji miast. Większość szans rozwojowych, wskazanych na rysunku 1, związana jest ze zwiększeniem stopnia kreatywności (oryginalnej, bądź odtwórczej, tj. wdrażania pomysłów zaimportowanych z innych ośrodków) miasta.

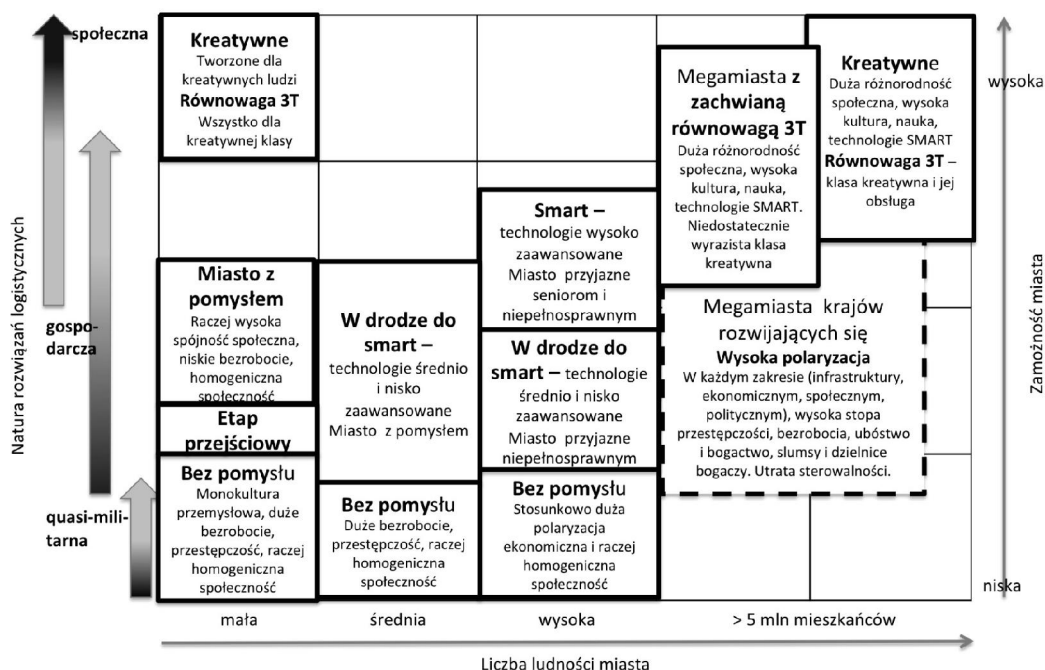
Wsparcie logistyczne a ambicja miasta

Rozważania na temat użyteczności logistyki w tych zakresach, które związane są z miastami i miejskością, jak również na temat potencjału logistyki miasta we wspieraniu miast w realizacji ich ambicji, można toczyć w wielu wymiarach. Najprostszym podejściem byłoby rozważanie jakie problemy w konkretnych miastach można rozwiązywać odwołując się do koncepcji logistyki. Można też odnieść się do koncepcji logistyki miasta, rozumianej jako kreowanie przepływów osób, ładunków i informacji wewnątrz systemu logistycznego miasta, zgodnie z potrzebami i celami rozwojowymi miasta, z poszanowaniem ochrony środowiska naturalnego, uwzględniając, że miasto jest organizacją społeczną, której nadrzędnym celem jest zaspokajanie potrzeb swoich użytkowników (Szołtysek, 2009, s. 58). Gdy jednak spojrzeć przekrojowo na logistykę i kwestie zarządzania logistycznego⁸ (por. Szołtysek, 2015), wydaje się, że warto rozważania sprowadzić do użyteczności trzech typów logistyki — quasi-militarnej, tj. logistyki związanej z zabezpieczeniem porządku w miejscach publicznych, gdy priorytetem jest bezpieczeństwo, a naczelną zasadą — skuteczność, logistyki gospodarczej, gdy priorytetem jest zysk, a naczelnymi zasadami to ekonomiczność i korzystność, oraz logistyki społecznej z priorytetem w postaci jakości życia, zaś naczelnymi zasadami — skutecznością i korzystnością (por. Szołtysek, Twaróg, 2013). Rysunek 2 — miasta i ich ambicje oraz charakter rozwiązań logistycznych — prezentuje generalną zasadę włączania działań logistycznych różnych typów dla urzeczywistniania rozmaitych koncepcji miast.

Generalnie można stwierdzić, że czym prostsze problemy, lokowane w dolnej części hierarchii potrzeb Masłowa, tym bardziej „twarde” odmiany logistyki znajdują swoje zastosowanie. Mówiąc o „twardości” bądź „miękkości” odmian logistyki mam na uwadze proporcje mierzalnych i niemierzalnych przesłanek podejmowania decyzji zarządczych (lub twardych i miękkich czynników kształtujących decyzje zarządcze). Utrzymanie porządku w przestrzeni miasta, wspieranie działań służb mundurowych czy formacji wspierających utrzymanie porządku i zapewnienie pomocy potrzebującym, których życie i zdrowie jest zagrożone, to działania wymagające wsparcia logistycznego, organizowanego na zasadach quasi-militarnych. Działania podmiotów gospodarujących, mające istotny wpływ na sprawność funkcjonowania organizmu miejskiego, wymagają (o

Rysunek 2

Miasta i ich ambicje oraz charakter rozwiązań logistycznych



Źródło: opracowanie własne

ile mamy do czynienia z przepływami materialnymi) stosowania zasad klasycznej logistyki w jej gospodarczym zastosowaniu. Czym większy jest udział czynników o charakterze społecznym, których wdrażanie i podtrzymywanie ich w stanie sprawności jest ważnym elementem funkcjonowania miasta, w tym większym stopniu sięgamy po rozwiązania logistyki społecznej. Warto zauważyć, że ten typ działań zaczyna być wyraźnie istotny w miastach o wyższym

stopniu innowacyjności i kreatywności, zazwyczaj również o wyższym stopniu zamożności. Owa zamożność, nawiasem mówiąc, ułatwia działania logistyki społecznej. W tabeli 1 wymienione zostały przykładowe zastosowania logistyki w trzech wymienionych obszarach.

Wymienione w tabeli 1 zadania wymagające wsparcia logistycznego dla zwiększenia skuteczności tychże działań nie wyczerpują wszystkich możliwych

Tabela 1

Przykładowe zastosowania logistyki w miastach o różnym natężeniu innowacyjności i kreatywności

Logistyka quasi-militarna	Logistyka gospodarcza	Logistyka społeczna
Utrzymanie porządku i bezpieczeństwa w miejscach publicznych. Utrzymanie porządku i zapewnienie bezpieczeństwa w pozostałych częściach miasta. Logistyka służb p/pożarowych. Logistyka działań kryzysowych.	Logistyka podmiotów gospodarujących. Usuwanie śniegu i oczyszczanie miasta. <i>Logistyka zagospodarowania odpadów.</i> <i>Logistyka zaopatrywania miasta.</i> Logistyka obsługi ochrony zdrowia. Logistyka wsparcia procesów sportu i rekreacji o charakterze płatnym (niepublicznym) Logistyka instytucji kultury (o charakterze niepublicznym). <i>Logistyka funkcjonowania systemu transportowego.</i>	Logistyka procesów demokratycznych (np. wybory, referenda, kontrola procesów zarządczych). Logistyka instytucji kultury. Logistyka ochrony zdrowia. Logistyka wsparcia procesów edukacji. Logistyka wsparcia ogólnodostępnych procesów rekreacji i sportu. <i>Uwalnianie przestrzeni publicznej.</i> <i>Kreowanie mobilności mieszkańców</i> Dostosowanie miasta do potrzeb seniorów i osób niepełnosprawnych. Wsparcie logistyczne działań w zakresie ochrony środowiska naturalnego.

Źródło: opracowanie własne

sytuacji. Kursywą w tabeli zaznaczone zostały te obszary, które wchodzą w skład koncepcji logistyki miasta. Jak wynika nawet z pobieżnego spojrzenia na tabelę 1, logistyka miasta w swojej ofercie zaspokaja jedynie niewielką część potrzeb miasta w zakresie wsparcia logistycznego, mimo że od ponad 15 lat jest wysuwana jako reprezentant logistyki do rozwiązywania problemów miast, oferując im systemowe podejście do problemów, jakie powodują niedostatecznie zorganizowane przemieszczenia osób i ładunków w miastach. Wniosek, jaki wstępnie można wysunąć, sprowadza się do postulatów budowania strategii logistycznej miasta nie utożsamiając tejże logistyki wyłącznie z logistyką miejską (ang. *city logistics, urban logistics*). Drugi wniosek, jaki się nasuwa, to uznanie, że logistyka miasta, nie zaspokaja w swojej ofercie wszystkich problemów logistycznych miasta, zaś zasięg tychże problemów jest na tyle szeroki, że obejmuje wszystkie typy logistyki, więc nie ma większego sensu poszukiwanie sposobów sztucznego wzbogacania treści logistyki miasta i należy koncepcyjnie tę logistykę zamknąć.

Przypisy

¹ R. Florida w „Who is your city?” po raz kolejny w swojej twórczości wskazuje na to, że miasto, oferujące dobre warunki życia dla osób przez nie pożądanym, będzie tak długo miejscem ich zamieszkania, jak długo nie pojawi się inna, konkurencyjna oferta, pochodząca z innego miasta. Wtedy ci ludzie, wraz z ich zasobami (również finansowymi), po prostu opuszczą miasto. Zrobią to tym łatwiej, im miasto będzie nudniejsze i przeniosą się tam, gdzie miasto będzie ciekawsze. Oznacza to, że miasto powinno dbać, by nie być nudne (szerzej: Florida, 2008, s. 140).

² Nie jest to jedyny wyznacznik sukcesu miasta

³ T. Friedman tak wyjaśnia globalizację: Globalizacja 1.0 — agent biletowy sprzedaje bilet, Globalizacja 2.0 — agenta zastępuje e-bilet, Globalizacja 3.0 — sami zaczynamy być agentami na własne potrzeby, płacąc przewoźnikowi za to, że wykonujemy za niego pracę na jego rzecz (Friedman, 2008, s. 201).

⁴ Tę myśl należy rozpatrywać w kontekście poglądu R. Floridy na istotę mobilności — uważa on bowiem, że poglądy na mobilność, wyrażane przez socjologów nie wykluczają, a wręcz stawiają w ścisłym związku z mobilnością geograficzną (Florida, 2008, s. 83). W moim przekonaniu mobilność należy traktować znacznie szerzej (por. Szoltysek, 2011).

⁵ R. Florida uważa (na podstawie obserwacji miast amerykańskich), że w miastach występują cztery klasy — klasa kreatywna (30%), superkreatywne jądro (12%), tradycyjna klasa pracująca (25%) oraz klasa obsługująca (świadcząca usługi — 43%; Florida, 2002, s. 90–92).

⁶ Dyskusja na temat istoty i interpretacji klas może nawiązywać do prac Karola Marksa, czy Maxa Webera. U podłoża prezentowanego podziału leżą prace Petera Druckera i Fritza Machlupa (Drucker, 1995; Machlup, 1962), wskazujące, że we współczesnych społeczeństwach wyłoniła się klasa „pracowników pracy intelektualnej”.

⁷ Została ona zdefiniowana na bazie informacji zaczerpniętych z badań naukowych nad kreatywnością i innowacyjnością na wszystkich jej polach i w różnych aspektach (Goldstan, 2009, s. 1).

⁸ Według mnie logistyka to kształtowanie (w drodze zarządzania logistycznego) przepływów materialnych i informacyjnych w celu osiągnięcia dostępności (do dóbr materialnych lub miejsc) na ustalonych zasadach i priorytetach działań, zaś przez zarządzanie logistyczne rozumiemy oddziaływania informacyjno-decyzyjne (Q_{ij}) aparatu zarządzającego sferą logistyki, przekazywane kanałami informacyjnymi ukształtowanymi przez stosunki (reguły) organizacyjne na komórki organizacyjne sfery realnej (stanowiska realizujące procesy i czynności logistyczne). Oddziaływania te powodują, że realizowane przez te komórki zadania w zakresie kształtowania przepływów materialnych i informacyjnych zmierzają do osiągnięcia celów organizacji. Zarządzanie logistyką polega na kształtowaniu aparatu zarządzającego sferą logistyki w organizacji (Szoltysek, 2015).

Literatura

Davis, M. (2006). *Planet of Slums*. London, New York: Verso.

Drucker, P. (1995). *Post-Capitalist society*. New York: Harper Business.

Florida, R. (2002). *The rise of the creative class, and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. Basic Books.

Florida, R. (2008). *Who is your City? How the creative economy is making where to live the most important decision of your life*. Random House.

Friedman, T. (2005, 2007). *The World is flat. A brief history of the twenty-first century*. New York: Picador/Farrar, Straus and Giroux.

Machlup, F. (1962). *The Production and Distribution of Knowledge in the United States*, Princeton: Princeton University Press.

Sayed Mahadi Goldstan Hashemi. (2009). *Triz and new sciences of inventology and creatology*. International Center for Science of Creatology.

Szoltysek, J. (2007). Dylematy stosowania logistyki w największych metropoliach świata (cz. 1). *Czasopismo Logistyka*, (2).

Szoltysek, J. (2007a). Dylematy stosowania logistyki w największych metropoliach świata (cz. 2). *Czasopismo Logistyka*, (2).

Szoltysek, J. (2009). *Podstawy logistyki miejskiej*. Wydanie drugie uzupełnione. Katowice: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach.

Szoltysek, J. (2011). *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*. Warszawa: ABC Wolters Kluwer.

Szoltysek, J., Twaróg, S. (2013). Koncepcja logistyki społecznej na tle paradygmatu logistyki W: J. Szoltysek (red.), S. Twaróg. (2013). Demograficzne uwarunkowania logistyki społecznej. Katowice: Studia Ekonomiczne Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, (15).

Szoltysek, J. (2015). Pryncypium logistyki. *Czasopismo Logistyka*, (1).

Zakończenie

Zaprezentowany zakres potencjału logistyki we wspieraniu funkcjonowania miast, jak również w dążeniu do ułatwienia realizacji ambicji miast, wydaje się uzasadniać pretendowanie logistyki do roli istotnego instrumentu rozwojowego współczesnych miast. Różnorodność typów logistyki i ich użyteczności, w szczególności w zakresie zastosowań logistyki społecznej, implikuje szereg wniosków dla miast oraz dla logistyków. Dla tych pierwszych — konieczność włączenia logistyki i logistyków do prac nad strategiami rozwojowymi oraz do bieżącej pracy zapewniającej sprawne funkcjonowanie miast. Różnorodność obszarowa stosowania logistyki powinna podpowiedzieć miastom, że przy jej dużym rozproszeniu powołanie jednostki logistycznej i włączenie jej do struktury organizacyjnej wymaga głębokiego namysłu. Dla tych drugich, czyli logistyków — bądź przyszłych logistyków — konieczność uzupełnienia wiedzy logistycznej o obszar logistyki społecznej oraz kształtowania kompetencji logistyków społecznych.