

**Magdalena Kalisiak-Mędelska**

Uniwersytet Łódzki  
e-mail: m\_medelska@tlen.pl

---

## **NOWOCZESNA GOSPODARKA MIEJSKA A LOGISTYKA**

---

## **CONTEMPORARY URBAN ECONOMY AND LOGISTICS**

---

DOI: 10.15611/pn.2017.490.18

**Streszczenie:** W opracowaniu podjęto teoretyczne rozważania dotyczące wykorzystania logistyki w obszarze gospodarki miejskiej. Coraz częściej wspomaga ona proces optymalizacji przepływów osób i dóbr dokonujących się w obrębie miasta, a także racjonalizacji ich kosztów. Jej rozwiązania powinny być skonstruowane w ramach długofalowej strategii i wdrażane w sposób celowy i przemyślany. Takie podejście przyczyni się do wzrostu jakości życia i funkcjonowania wszystkich użytkowników miasta. Rozważania mają charakter polemiczny i ogólnie nakreślają związek współczesnej gospodarki miejskiej z logistyką. Nie wskazują konkretnych rozwiązań logistycznych. Standaryzacja w tym obszarze jest błędem, który może wręcz generować nowe problemy, a nie niwelować istniejące, powodując tym samym narastanie niezadowolenia mieszkańców. Przyjęte rozwiązania logistyczne powinny bowiem wynikać z uwarunkowań właściwych danej gospodarce miejskiej.

**Słowa kluczowe:** gospodarka miejska, logistyka.

**Summary:** The article relates to theoretical aspects of the use of logistics in urban economy. Logistics supports the process of optimizing the flow of people and goods in city and also rationalizes costs. Its solutions are implemented within a targeted actions strategy aiming at improving the quality of life and functioning of all city users. Considerations are polemical. The article does not specify solutions which are dependent on the conditions of the city and its urban economy. However, they indicate the relationship between contemporary urban economy and logistics.

**Keywords:** urban economy, logistics.

### **1. Wstęp**

Miasta są stałym i nierozłącznym elementem współczesnej cywilizacji. Jako uczestnicy rynku tworzą sieć heterogenicznych powiązań, przestrzeń przepływów posia-

danych, właściwych tylko im zasobów – ludzi, kapitału, informacji, technologii, produktów, surowców. W wyniku licznych zmian ilościowych i jakościowych systemów społeczno-gospodarczych, przechodząc przez kolejne etapy swojego rozwoju, osiągają one coraz wyższe i coraz bardziej złożone jego poziomy. W drodze transformacji, zarówno ich przestrzeni jak i funkcjonowania stają się z jednej strony inteligentnymi strukturami o zwiększającej się sile przyciągania, z drugiej zaś coraz trudniejszymi do zarządzania w obliczu wielu wyzwań natury przestrzennej, społecznej, gospodarczej a także, najbardziej nieprzewidywalnej, gospodarczej.

Miasta od zawsze były magnesem dla ludzi poszukujących pracy i lepszego życia. Zapewniają one bowiem korzystniejsze warunki zaspokojenia wielu potrzeb, w tym tych związanych z pracą, edukacją, opieką zdrowotną, kulturą, wypoczynkiem, bezpieczeństwem. Obecnie ponad 54% ludności świata koncentruje się w miastach. Prognozy zakładają dalszy wzrost liczby ludności na obszarach miejskich. Szacuje się, iż w 2050 r. ma to być już ok. 66%, czyli 2,5 mld więcej [United Nations 2015, s. 1]. Powoduje to, oprócz korzyści, problemy związane z zapewnieniem oczekiwanego poziomu jakości życia mieszkańców w aspekcie przestrzennym, społecznym, gospodarczym, a także środowiskowym. „Miejskie choroby” w postaci emisji zanieczyszczeń, hałasu, zatłoczenia, braku bezpiecznej i przyjaznej przestrzeni, utrudnionego dostępu do publicznych jak i komercyjnych usług wymagają, już nie zwykłego im zapobiegania, a holistycznego podejścia do planowania i zarządzania miastami. Sięgania, niejednokrotnie wręcz kreowania, po rozwiązania pozwalające, raz na przeciwdziałanie niepożądanym zjawiskom, dwa podniesienie efektywności i skuteczności podejmowanych działań na rzecz zrównoważonego rozwoju miast.

Odpowiedzią na wskazane kwestie, w dużej mierze, jest logistyka. Sięganie do doświadczeń zarządzania logistycznego nie jest w kontekście miast *novum* (wykorzystywana jest przede wszystkim w celu optymalizacji systemów transportowych). Nabiera ona jednak coraz większego znaczenia w świetle narastających problemów miast (już nie tylko komunikacyjnych, ale także społecznych) w obszarze szeroko rozumianej gospodarki miejskiej. Zadaniem logistyki jest bowiem podwyższenie jakości życia, funkcjonowania wszystkich odbiorców oferty miasta, poprzez wykorzystanie rozwiązań przyczyniających się do harmonijnego rozwoju, obniżenia kosztów, zwiększenia wydajności i racjonalizacji cen świadczonych usług [Kaźmierski 2007, s. 96].

Rozważania podjęte w artykule mają charakter teoretyczny i polemiczny. Ich celem jest spojrzenie na gospodarkę miejską poprzez pryzmat szeroko rozumianej (wychodzącej poza tradycyjne pojmowanie) logistyki oraz wskazanie tych jej obszarów, które podatne są na zastosowanie rozwiązań logistycznych. Wymaga to odniesienia się przede wszystkim do istoty zarówno gospodarki miejskiej, jak i logistyki. W treści nakreślono w sposób bardzo ogólny znaczenie logistyki – odwołano się głównie do jej definicji wskazujących rolę logistyki w procesach gospodarczych. Uwagę skoncentrowano natomiast na logistyce w wymiarze gospodarki miejskiej. Możliwościach wykorzystania jej doświadczeń i adaptacji przez decydentów w realizowanej polityce miejskiej. Opracowanie nie przynosi odpowiedzi na szereg, pojawiających się pytań

związanych z podjętym tematem. Może jednak stać się ono punktem wyjścia do dalszych pogłębionych badań, a szczególnie dyskusji w zakresie przemian współczesnej gospodarki miejskiej oraz logistyki. Rozwój i wzmocnienie gospodarcze miast stają się bowiem ważną siłą napędową ewolucji logistyki.

## 2. Ogólne pojęcie logistyki

Wyjaśnienie, czym jest logistyka, można zacząć od etymologii samego słowa. Korzeni pojęcia można doszukiwać się w języku greckim, w którym *logistikos*, inaczej sztuka liczenia, kalkulowania, oznaczało człowieka myślącego według reguł logicznych. Bliski znaczeniowo jest również łaciński przymiotnik *logisticus* – rozumiały, racjonalny, zdolny do logicznego myślenia [Dobrzyński 1999]. Logistyka nawiązuje także do wywodzącego się z działalności wojskowej francuskiego słowa *logistique* obrazującego praktyczną sztukę przemieszczania armii, wraz z jej zaopatrzeniem, pracami inżynierskimi oraz sztabowymi. W tym znaczeniu łączy ono w sobie znaczenie strategii i filozofii wojny [Encyclopaedia Britannica 2017].

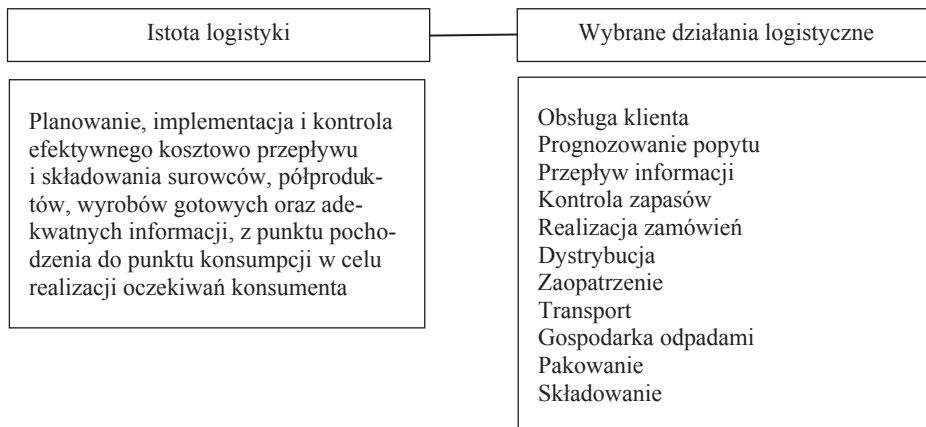
Współcześnie logistyka jest traktowana w znacznie szerszym ujęciu, przez co istnieje wiele definicji różniących się między sobą perspektywą interpretacji. Najczęściej jednak logistyka lokowana jest w nurcie [Michłowicz 2008, s. 454]:

- zintegrowanego systemu przepływu materiałów i sprzężonych z nimi informacji,
- filozofii zarządzania realnymi procesami przepływu dóbr fizycznych i informacji,
- interdyscyplinarnej dziedziny wiedzy technicznej, ekonomicznej i informatycznej.

Najogólniej można ująć ją jako zarządzanie procesami przemieszczania dóbr (szeroko rozumianych) i/lub osób oraz działaniami wspomagającymi te procesy, w obrębie systemów w których zachodzą. Chodzi tutaj o systemy gospodarcze nastawione na osiąganie zysku (przedsiębiorstwa) oraz te, które nie są zorientowane rynkowo, a zaspokajają określone potrzeby ludności w obszarze służby zdrowia, oświaty, kultury, pomocy społecznej, bezpieczeństwa itp. [Abt 2001, s. 21]. Bez względu jednak na rodzaj systemu logistyka ma za zadanie [Skowronek, Sarjusz-Wolski 2003, s. 168]:

- usprawnić zarządzanie procesami przepływu dóbr rzeczowych i w pełni zaspokoić potrzeby uczestników procesów logistycznych,
- podporządkować czynności logistyczne wymogom obsługi odbiorcy (klienta),
- zwiększyć efektywności przepływów.

Należy podkreślić, iż wymienione zadania są względem siebie równoważne i wzajemnie powiązane. Wynika to z faktu silnej orientacji logistyki na przepływy – fizyczne i informacyjne, które w procesie zarządzania są kształtowane w sposób umożliwiający osiągnięcie oczekiwanej dostępności produktów w ramach założonych walorów czasoprzestrzennych. Te walory są natomiast determinowane wymogami (potrzebami) końcowych odbiorców (konsumentów, beneficjentów) [Szołtysek 2012, s. 63]. Inaczej mówiąc, logistyka ma zapewnić czasową, przestrzenną i właściwą pod względem ekonomicznym (w szerszym ujęciu także środowiskowym) dostępność produktów i usług (rys. 1).



**Rys. 1.** Istota logistyki

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Cooper i in.1997, s. 1].

W kontekście rozważań dotyczących gospodarki miejskiej warto przywołać H.-C. Pfohla, który wskazuje na logistykę zorientowaną na usługi. W tym sensie traktowana jest ona jako proces koordynacji wszystkich czynności niematerialnych, które muszą być przeprowadzone dla zapewnienia wykonania usługi w sposób efektywny pod względem kosztów oraz zgodny z oczekiwaniami i wymaganiami klienta. Pfohl podkreśla znaczenie minimalizacji czasu oczekiwania, zarządzania potencjałem usługowym czy też dostawy usług poprzez odpowiednio dobrane kanały dystrybucji [Pfohl 1998, s. 21].

Reasumując, logistyka odzwierciedla realne przepływy dóbr materialnych i połączonych z nimi informacji, w tym także w miastach, które nastawione są (podobnie jak przedsiębiorstwa) na maksymalizację zaspokojenia potrzeb i oczekiwań mieszkańców (klientów) przy minimalnym poziomie ponoszonych kosztów [Grabowski i in. 1998, s. 390]. Funkcjonowanie miast warunkowane jest również przepływem dóbr i osób wraz z informacjami w określonej przestrzeni w i określonym czasie [Abt 2001, s. 27]. Inicjowane procesy logistyczne spinają wszelkie przepływy odbywające się w mieście (przepływ osób, ładunków, dóbr, odpadów, przepływy zewnętrzne itp.) oraz mają optymalizować ich przebieg. Odgrywają one również bardzo ważną rolę w świetle zrównoważonego rozwoju miast.

Transpozycja logistyki w struktury miasta jest jeszcze stosunkowo nowym obszarem badawczym, mimo to staje się istotnym i trwałym elementem gospodarki miejskiej. Najczęściej doświadczenia logistyki wykorzystywane są w odniesieniu do transportu w celu zrównoważenia wszelkich przewozów zachodzących w obrębie miasta, zmniejszenia ich uciążliwości dla mieszkańców jak i środowiska. Ma ona jednak bardziej wszechstronne zastosowanie. W stosunku do podmiotów sektora prywatnego ukierunkowana jest na maksymalne wykorzystanie zasobów w celu

efektywnego zabezpieczenia potrzeb miasta w zakresie usług logistycznych – optymalizacji i zmniejszenia ich kosztów (np. zaopatrzenie sklepów, punktów gastronomicznych, dostawy indywidualne, odbiór odpadów, przewozy chorych). W przypadku sektora publicznego logistyka jest narzędziem poprawy warunków życia w mieście oraz podniesienia jakości i dostępności usług publicznych. W ujęciu miasta jako całości ma ona pomóc w osiągnięciu trwałego, zrównoważonego rozwoju [Yangiang 2014, s. 12].

Pomimo swojego pozytywnego wpływu, zastosowanie rozwiązań z zakresu logistyki spotyka się także z krytyką. Paradoksalnie bowiem niwelując czy łagodząc skutki niewłaściwego zarządzania przepływami zachodzącymi w strukturze miasta, generowane są nowe – gospodarcze, społeczne i środowiskowe – problemy. Wzrost atrakcyjności miasta, komfort życia społeczny i gospodarczy, wysoka jakość świadczonych usług stają się źródłem napływu nowych mieszkańców, tym samym zwiększa się zatłoczenie – zmniejsza się elastyczność i swoboda przemieszczania, zanieczyszczenie środowiska, pojawia się deficyt przestrzeni, wzrastają koszty społeczne.

### 3. Gospodarka miejska a logistyka

Gospodarka miejska może być rozumiana jako całokształt działań zmierzających do zaspokojenia, w sposób bieżący i nieprzerwany, potrzeb mieszkańców w drodze świadczenia usług powszechnie dostępnych, co więcej, właściwych danej społeczności (potrzeby mieszkańców mogą być odmienne w poszczególnych gminach jak i w samej gminie na przestrzeni czasu). Ostatecznie nie zawęża się ona tylko do problematyki świadczenia usług publicznych czy działalności samorządu w granicach uprawnień administracyjnych. Oczywiście jest to najważniejszy element szeroko rozumianej gospodarki miejskiej, a samorząd terytorialny odgrywa tutaj rolę kreatora wszystkich procesów zachodzących w jej ramach. Odwołuje się ona do zadań własnych o charakterze gospodarczym i w szczególności obejmuje [Kulesza 2012, s. 11]:

- ukierunkowanie na zaspokojenie zbiorowych potrzeb ludności w drodze świadczenia usług powszechnie dostępnych (zadania użyteczności publicznej),
- interwencję na lokalnym rynku gospodarczym ze względów społecznych jak i dla ochrony interesów gospodarczych jednostki samorządu terytorialnego (miasta),
- działania na rzecz rozwoju lokalnego.

M. Dylewski podkreśla, iż gospodarka miejska musi być tak zorganizowana, by w pełni zagwarantować realizację wszystkich zadań w zakresie świadczenia usług publicznych, w tym przede wszystkim komunalnych. Chodzi tutaj przede wszystkim o zaspokojenie oczekiwań mieszkańców, które zmierzają w kierunku jak najwyższej jakości dostarczanych usług oraz minimalnego kosztu, który są oni obowiązani ponosić z tytułu korzystania z tych usług [Dylewski 2013, s. 12]. Tym samym na gospodarce miejską należy spojrzeć przez pryzmat zjawisk, procesów oraz zależności finansowych,

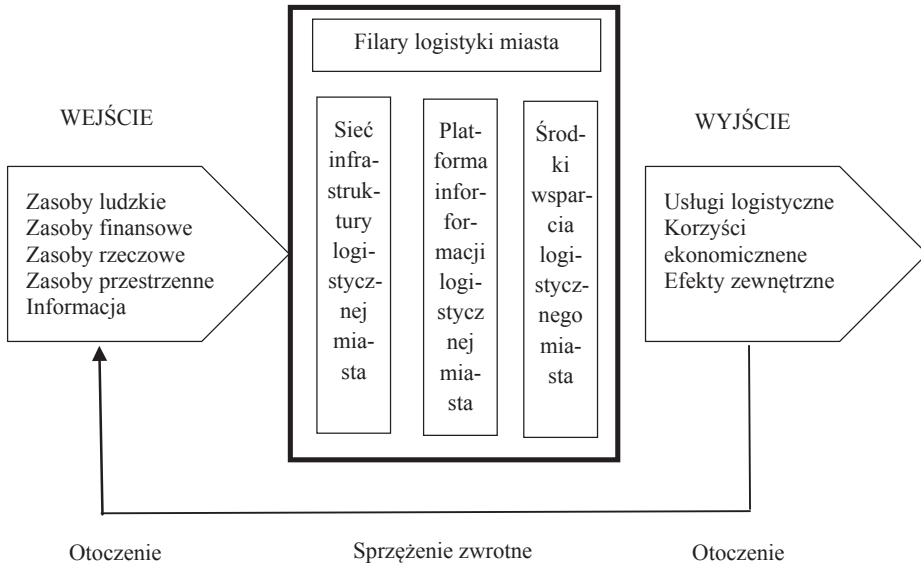
ekonomicznych, społecznych, kulturowych wytwarzanych przez wszystkich interesariuszy funkcjonujących na terytorium danego miasta, jako węzła sieci wymiany towarów, usług oraz przemieszczania się ludzi [Krajowa Izba Gospodarcza b]. Ten sposób myślenia o gospodarce miejskiej wykracza daleko poza granice postrzegania jej jedynie przez pryzmat sprawnego zarządzania. Celem nowoczesnej gospodarki miejskiej jest zintegrowane i racjonalne wykorzystanie różnego rodzaju instrumentów, rozwiązań, metod (np. logistycznych) dla wzrostu zdolności konkurencyjnej danego miasta w stosunku do innych [Krajowa Izba Gospodarcza a]. Stanowi ona ważny wskaźnik rozwoju, co za tym idzie – standardu życia mieszkańców w mieście.

Model zarządzania gospodarką miejską opiera się na w miarę stałych kryteriach – prawnych, organizacyjnych, finansowych, jakościowych, społecznych, według których podejmowane są decyzje co do formy i sposobu wykonywania zadań publicznych. Urzeczywistnianie, tak ważnych z punktu widzenia gospodarki miejskiej, celów wspomagane jest logistycznie poprzez takie kształtowanie przepływów materialnych – o szczególnej roli społecznej, wraz z informacjami, tak by uzyskać ustalone wartości wynikające z potrzeb społeczeństwa i zapewniające jego prawidłowe funkcjonowanie [Kołodziejczyk, Szoltysek 2009, s. 23].

Logistyka nie występuje tu jednak w swojej czystej postaci, czyli procesu zaspokojenia potrzeb konkretnego podmiotu oczekującego zysku. W omawianym kontekście musi brać pod uwagę dobro ostatecznego odbiorcy (w tym wypadku mieszkańca) mające odmienny charakter. Decyzje na gruncie publicznym podejmowane są niejednokrotnie na bazie pozaekonomicznych przesłanek, są społecznie czy wręcz politycznie ukierunkowane. Wynika to z jednej strony ze specyfiki gospodarki miejskiej, która dotyka użyteczności publicznej, z drugiej jednak strony zachowania zarządcze władz lokalnych muszą sprostać zwiększającej się świadomości społecznej oraz wyzwaniom zrównoważonego rozwoju. Konstrukcja procesu logistycznego w odniesieniu do gospodarki miejskiej będzie musiała uwzględniać zatem czynniki społeczne, do których można zaliczyć kulturę, styl życia danej społeczności, klimat polityczny, a także potrzebę dalszego rozwoju jednostki (miasta) identyfikowaną nie tylko po stronie władz, ale również samych mieszkańców.

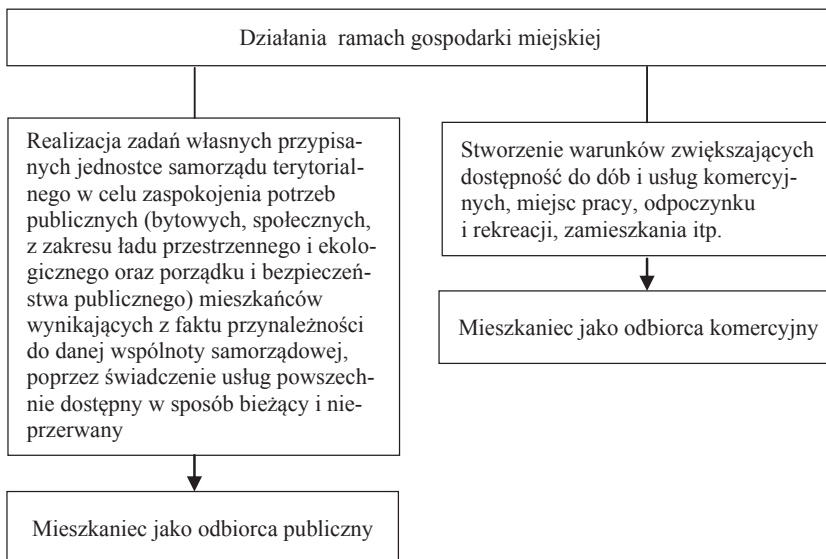
Logistyczne podejście do gospodarki miejskiej przede wszystkim opiera się na potencjale miasta tkwiącego w jego indywidualnych zasobach – ludzkich, finansowych, środowiskowych, przestrzennych, materialnych itp. Odpowiednio wykorzystane generują one właściwe społeczne i ekonomiczne korzyści służące dalszemu rozwojowi miasta (rys. 2).

Przyjmując, że gospodarka miejska jest katalogiem różnorodnych działań zmierzających do wzrostu konkurencyjności danego miasta, na kwestię wykorzystania logistyki należy spojrzeć od strony zarówno charakteru przepływów, jak i odbiorcy końcowego. W tym sensie gospodarka miejska ma nie tylko na celu zabezpieczenie potrzeb publicznych mieszkańców wynikających z faktu zamieszkiwania na danym terenie, choć są one nadrzędne, ale także tych pozapublicznych, w postaci dostępu i możliwości skorzystania z dóbr i usług komercyjnych, poprzez stworzenie odpo-



**Rys. 2.** System logistyczny w mieście

Źródło: [Yangiang 2014, s. 24].



**Rys. 3.** Grupy odbiorców działań gospodarki miejskiej

Źródło: opracowanie własne.

wiednich warunków ich realizacji (np. rozwój infrastruktury drogowej, organizacja przepływów drogowych) (rys. 3). W naturalny sposób obie wspomniane płaszczyzny gospodarki miejskiej nakładają się na siebie. Dobrze obrazuje to infrastruktura techniczna, która jest niezbędna do realizacji zadań przypisanych jednostce samorządu terytorialnego. Jej skala i stan determinują natomiast możliwość i poziom funkcjonowania podmiotów komercyjnych stanowiących o przydatności i atrakcyjności miasta dla mieszkańców (miejsca pracy, zakres i rodzaj usług, asortyment dóbr).

Organizacja i realizacja działań logistycznych zależy od szeregu czynników opisujących złożony system społeczno-ekonomiczny miasta i jego otoczenia. Można ująć je w pięć, umownie nazwanych, grup, których analiza pozwoli na identyfikację problemów i następnie dostosowanie konkretnych rozwiązań logistycznych, odpowiadających określonym warunkom i potrzebom. Właściwe ich rozpoznanie jest nierzadko bardzo trudne, ale nieodzowne. Wpływają one bowiem na wydajność i skuteczność przepływów. Są to następujące grupy (opracowanie na podstawie [Yangiang 2014, s. 12, 13]).

Grupa 1 – dobra konsumpcyjne (rynkі hurtowe, detaliczne, *e-commerce*). Jeden z ważniejszych czynników z punktu widzenia procesów logistycznych. Silnie związane są one z codziennym życiem mieszkańców danego miasta. Przepływy towarowe są niewątpliwie gwarantem jego funkcjonowania, są również generatorem istotnych trudności. Przyczyniają się do powstawania zatorów, wzrostu hałasu i zanieczyszczenia środowiska. Ekspansja usług *e-commerce* kreuje nowe wzorce zachowań konsumenckich – oczekiwanie znacznego skrócenia czasu realizacji zamówienia. Wymusza to rozbudowę sieci logistycznych i magazynowych na obszarach zurbanizowanych, gwarantujących niezakłócony przepływ towarów od pierwszej do ostatniej mili [Kauf 2016, s. 128, 129].

Grupa 2 – infrastruktura. Zaspokaja ona potrzeby produkcyjne i nieprodukcyjne, a także zbiorowe i indywidualne mieszkańców w zakresie pracy i życia w mieście [Ratajczak 1999, s. 11]. Jest ona kluczowa jeśli chodzi o dostępność wewnętrzną i zewnętrzną miasta. Jej niedostatek lub niedorozwój przyczyniają się w istotny sposób do nieefektywności przepływów dóbr i ludzi w obrębie miasta (jak i poza nim), nasilania się kongestii, co za tym negatywnego wpływu na środowisko naturalne (hałas, emisja zanieczyszczeń), zwiększania się liczby wypadków drogowych i kolizji oraz wydłużenia się czasu przejazdów i wzrostu ich kosztów.

Grupa 3 – podmioty gospodarcze. Skupienie znacznej liczby podmiotów gospodarczych (produkcyjnych, handlowych, usługowych) na stosunkowo małej przestrzeni rodzi konkretne problemy związane z zaopatrzeniem. Intensywny rozwój obszarów gospodarczych zwiększa potrzeby w zakresie logistyki zaopatrzenia, co w konsekwencji powoduje wzrost liczby przewozów. Ponadto, wiele miast charakteryzuje się dużym rozproszeniem odbiorców i nadawców ładunków, co powoduje dominację transportu samochodowego. Należy zwrócić także uwagę na wydłużającą się aktywność dobową wielu podmiotów gospodarczych (system pracy 24/7, wydłużone godziny otwarcia np. centrów handlowych), która wraz z nasilaniem się popytu rodzi dodatkowe przepływy towarów w ciągu doby.



Grupa 4 – dobra i usługi publiczne. Grupa ta obejmuje dobra dostarczane przez podmioty sektora publicznego bądź podmioty niepubliczne realizujące zadania właściwe jednostce samorządu terytorialnego (miasta). Chodzi tutaj o dobra i usługi w zakresie chociażby: dostarczania wody, odprowadzania ścieków, gospodarki odpadami, mieszkaniowej, zapewnienia komunikacji miejskiej, oświaty, opieki zdrowotnej, pomocy społecznej, kultury i rekreacji, bezpieczeństwa i porządku publicznego, ładu przestrzennego i ekologicznego.

Grupa 5 – inne. Wyróżnia się tutaj duże imprezy zamknięte jak i plenerowe (imprezy sportowe, wystawy, koncerty, zjazdy, kongresy itp.). Pomimo, iż mają one charakter incydentalny ich oddziaływanie na kształt procesów logistycznych jest bardzo duże, szczególnie w obszarze przepływu osób (dojazd/wyjazd na miejsce odbywania się imprezy) jak i zapewnienia bezpieczeństwa ich uczestnikom.

W tabeli 1 przedstawiono stopień wykorzystania logistyki w poszczególnych grupach.

**Tabela 1.** Zastosowanie logistyki w wyodrębnionych grupach

Grupa	Wykorzystanie logistyki	
	siła	częstotliwość
1 – dobra konsumpcyjne sprzedawcy detaliczni, hurtowi, użytkownicy <i>e-commerce</i>	duża	wysoka
2 – infrastruktura infrastruktura techniczna, społeczna, informatyczna	średnia	średnia
3 – podmioty gospodarcze produkcyjne, usługowe, handlowe	duża	duża
4 – dobra i usługi publiczne gospodarka odpadami, komunikacja miejska	średnia	wysoka
5 – inne wydarzenia sportowe, wystawy, koncerty	mała	niska

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Yangiang 2014, s. 23].

Decyzje logistyczne zależą nie tylko od wymagań sektora produkcji i dystrybucji, zachowań przedsiębiorstw i gospodarstw domowych. W tabeli 1 skoncentrowano się przede wszystkim na twardych czynnikach przepływów materialnych. Jednak nie mniej ważne są także uregulowania prawne, które determinują kształt i przebieg tych przepływów. Można tutaj wskazać klasyczny przykład interakcji zachodzących między logistyką a planowaniem przestrzennym. Układ przestrzenny jest swoistego rodzaju „zapisem genetycznym” miasta, decyzje w tym zakresie również przekładają się będą na rodzaj, natężenie, częstotliwość i kierunki przepływów. Ważne są również decyzje administracyjne określające zasady korzystania z miasta jak np. czas dostaw, miejsca załadunku i rozładunku, ograniczenia – czasowe, trwałe, wjazdu dla pojazdów

o określonej masie, strefowanie miejsc parkingowych, priorytety dla wybranych rodzajów komunikacji, np. miejskiej, rowerowej, aut elektrycznych.

#### 4. Podsumowanie

Gospodarka miejska urzeczywistnia się w danej przestrzeni, jako zbiór elementów mających wpływ na wzrost potencjału społecznego i gospodarczego miasta. Tym samym czyni ona miasta ośrodkami o dużej aktywności społecznej i gospodarczej. Obok korzyści wynikających z bogatej oferty miast w zakresie dóbr i usług o wysokiej jakości, pojawia się szereg negatywnych zjawisk związanych z ich dostarczaniem jak np. emisja zanieczyszczeń w związku z rosnącą liczbą przepływów, kongestia, „kradzież” przestrzeni, niedostosowanie struktury przestrzennej miasta do potrzeb określonych grup jego użytkowników (potrzeby osób starszych). Sięgnięcie do katalogu rozwiązań zarządzania logistycznego w obszarze gospodarki miejskiej wspomaga proces niwelowania wskazanych zakłóceń. Dobrze skonstruowane i wdrożone działania logistyczne sprzyjają bowiem efektywnej i skutecznej realizacji polityki miejskiej oraz ochronie środowiska. Pomagają one także w obniżeniu ponoszonych kosztów i podniesieniu jakości dostarczanych usług.

Logistyka nie oferuje jednak uniwersalnych rozwiązań, jej działania determinowane przez konkretne warunki społeczne, gospodarcze, przestrzenne, polityczne danego miasta. Miasta różnią się bowiem od siebie cechami demograficznymi, ekonomicznymi, społecznymi, kulturowymi, historycznymi. Dlatego też bardzo ważne jest dobre zidentyfikowanie problemów, by właściwie opracować nie pojedyncze działania, ale całą przemyślaną, długofalową strategię logistyczną. Niestety, w wielu przypadkach decyzja o logistycznym podejściu do gospodarki miejskiej wynika ze swoistego rodzaju mody na „optymalizację przepływów w mieście”. Nierzadko powoduje to bezkrytyczne przeniesienie rozwiązań z innych miast, w których się one sprawdziły. Nie zawsze przynosi to oczekiwane efekty, nierzadko wręcz tworzy nowe problemy, powodując tym samym narastanie niezadowolenia mieszkańców.

Logistyka staje się częścią polityki miejskiej, musi być ona jednak spójna z kierunkami jej rozwoju. Niezaprzeczalnie zachodzące zmiany w obszarze gospodarki miejskiej będą wymuszać przeobrażenia logistyki, natomiast jej przeobrażenia będą wpływać na kształt gospodarki miejskiej.

#### Literatura

- Abt S., 2001, *Zarządzanie logistyczne w przedsiębiorstwie*, PWE Warszawa.
- Cooper M.C., Lambert D.M., Pagh J.D., 1997, *Supply chain management. More than a new name for logistics*, The International Journal of Logistics Management, vol. 8, no. 1, s. 1–14.
- Dobrzyński M., 1999, *Logistyka*, Instytut Zarządzania i Marketingu, Białystok.
- Dylewski M., 2013, *Procesy zmian w zarządzaniu gospodarką komunalną w jednostkach samorządu terytorialnego na tle przemian legislacyjnych*, Nauki o Finansach, nr 4, s. 13–16.

- Encyclopaedia Britannica, 2017, *Logistics*, <https://www.britannica.com/topic/logistics-military-#ref511453> (7.07.2017)].
- Grabowski L., Rutkowski I., Wrzosek W., 1998, *Marketing. Punkt zwrotny nowoczesnej firmy*, PWE, Warszawa.
- Kauf S., 2016, *Współczesne wyzwania dla logistyki miasta – kształtowanie nowych struktur przestrzennych w dostawach towarów*, Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej, nr 2, t. 4, s. 128–134.
- Każmierski J., 2007, *Zarządzanie logistyczne w rozwoju miast i regionu – strategiczna rola centrów logistycznych*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 453, s. 95–103.
- Kołodziejczyk P., Szoltysek J., 2009, *Epistemologia logistyki społecznej*, Przegląd Organizacji, nr 4, s. 21–24.
- Krajowa Izba Gospodarcza a, *Gospodarczy rozwój miasta*, Komitet Gospodarki Miejskiej, <http://kgm.kig.pl/index.php/model-gospodarczego-rozwoju-miast/12-gospodarczy-rozwoj-miast> (26.06.2017).
- Krajowa Izba Gospodarcza b, Komitet Gospodarki Miejskiej, <http://www.kgm.kig.pl/index.php/8-komitet/41-definicja-gospodarki-miejskiej> (26.06.2017).
- Kulesza M., 2012, *Gospodarka komunalna – podstawy i mechanizmy prawne*, Samorząd Terytorialny, nr 7-8.
- Michłowicz E., 2008, *Logistyka a teoria systemów*, Automatyka, z. 2.
- Pfohl H.-C., 1998, *Systemy logistyczne*, Biblioteka Logistyka, Poznań.
- Ratajczak M., 1999, *Infrastruktura w gospodarce rynkowej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań.
- Skowronek C., Sarjusz-Wolski Z., 2003, *Logistyka w przedsiębiorstwie*, PWE, Warszawa.
- Szoltysek J., 2012, *Paradygmat logistyki a paradygmat w logistyce*, [w:] Kauf S. (red.), *Logistyka i inne koncepcje zarządzania w naukach ekonomicznych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- United Nations, 2015, *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision*, United Nations, Department of Economic and Social Affairs, New York <https://esa.un.org/unpd/wup/publications/files/wup2014-highlights.pdf>.
- Yangiang M.A., 2014, *City Logistics in China – An Empirical Study from an Emerging Market-Economy Country*, Technische Universität Darmstadt – Germany, Darmstadt.