



C-LIEGE to europejski projekt badawczy wspierający wspólne działania instytucji publicznych i prywatnych partnerów, które są nakierowane na redukcję zużycia energii i ograniczenie oddziaływań transportu towarowego na środowisko w miastach i regionach naszego kontynentu. W projekt zaangażowało się 11 państw wspólnotowych oraz 17 partnerów ze świata nauki, konsultingu transportowego i europejskiej sieci miast i regionów. O projekcie i jego założeniach rozmawiamy z **dr. Stanisławem Iwanem** z Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Akademii Morskiej w Szczecinie.

- Akademia Morska w Szczecinie jest jednym z 17 partnerów projektu C-LIEGE. Co zdecydowało o zaangażowaniu się Pana i Pańskiego zespołu w prace konsorcjum naukowego powołanego tym projektem?

- Do tego projektu przystąpiliśmy w zasadzie w ostatniej fazie jego przygotowań, to jest w czerwcu 2010 roku. Od partnerów z Niemiec otrzymaliśmy informację o tym, że są poszukiwani chętni do tego przedsięwzięcia. Ponieważ od dłuższego czasu interesuję się zagadnieniami logistyki miejskiej i wykorzystywaniem nowoczesnych rozwiązań w zakresie organizacji przewozów ładunków, w tym telematyką miejską, ponadto mam zespół zajmujący się tymi problemami, więc stwierdziłem, że jest to dla nas świetny projekt. Postanowiliśmy przyłączyć się do realizującej go grupy.

Inicjatorami tego projektu byli Włosi i oni też są jego koordynatorami. Tworzenie konsorcjum wykonującego projekt było wysiłkiem trwającym ponad rok. Projekt oficjalnie rozpoczął się 1 czerwca 2011 r. Wtedy w Rzymie odbyło się pierwsze spotkanie, którego celem było przede wszystkim wzajemne poznanie się jego uczestników.

Zadaniem projektu jest promowanie energooszczędnego transportu ładunków w

obszarach miejskich. Zatem głównym jego założeniem jest opracowanie ramowych zasad rozwoju zintegrowanego planowania i zarządzania energooszczędnym miejskim transportem towarowym (Urban Freight Transport - UFT). Obejmuje to zarządzanie popytem na przewozy, planowanie w oparciu o nowatorski zestaw zintegrowanych rozwiązań, które powstaną w efekcie tego projektu oraz planowanie w oparciu o zorientowane na popyt mierniki „push and pull”, które będą służyły do oceny wdrożenia określonych rozwiązań. Zasadnicza idea projektu sprowadza się do tego, aby zastanowić się jakie dobre praktyki, już funkcjonujące w niektórych miastach europejskich, można zaadoptować do potrzeb innych miast. W przypadku Polski tym miastem jest Szczecin.

- Rozumiem, że sedno tego projektu sprowadza się do logicznego i racjonalnego wykorzystania środków i tras transportowych? Co to oznacza praktycznie i jakie korzyści może przynieść Szczecinowi?

- Logika wykorzystania transportu – to jest istotna kwestia. Jest moim zdaniem kluczowym założeniem, jakie moglibyśmy przyjąć, jeśli chodzi o Szczecin. Jednym z problemów w przypadku przewozu ładunków w obszarach miast jest to, że odbywają się one w sposób nieskoordynowany, są realizowane przez niepowiązane z sobą przedsiębiorstwa. A jedną z kluczowych idei logistyki miejskiej jest integracja przewoźników. Natomiast najwyższym stopniem rozwoju w tym zakresie jest koncepcja miejskich centrów konsolidacyjnych, czyli jednostek logistycznych, których celem jest przyjmowanie od różnych przewoźników dostaw kierowanych do tego samego odbiorcy, konsolidowanie tych dostaw i następnie przewiezienie ich jednym transportem do odbiorcy. W tym kontekście powołam się na przykład Szczecina. Kinga Kijewska, będąca w moim zespole badawczym, przeprowadziła pilotażowe badanie, z którego wynika, że w Szczecinie – pewnie podobnie jak w innych miastach - sytuacja nie jest najlepsza. Trasy czterech głównych firm kurierskich Szczecina pokrywają się aż w 82-procentach. Kinga Kijewska prowadziła obserwacje trzech ulic, czyli objęła badaniem niewielki „wycinek” miasta, ale już tylko na tym przykładzie można było stwierdzić, że średnio dwa razy dziennie dochodziło do spotkania przynajmniej dwóch przedstawicieli różnych firm kurierskich, którzy obsługiwali sąsiadujących ze sobą odbiorców. To istotny problem. Chodzi bowiem o to, by unikać sytuacji, w których wielokrotnie w to samo miejsce jadą dostawcy z pojedynczymi przesyłkami.

Patrząc na problem od strony technicznej, czyli wykorzystania pojazdów przyjaznych środowisku, warto przytoczyć ciekawy przykład, jakim jest transport towarowy z wykorzystaniem rowerów. To funkcjonuje w na przykład Kopenhadze. Na ile jest to u nas możliwe ? – to pytanie pozostaje otwarte. Powiem tu o ważnej sprawie. Otóż, w ramach projektu C-LIEGE odbędą się w Szczecinie cztery „okrągłe stoły”. Najbliższy odbędzie się 23 lutego. To właśnie podczas tych spotkań roboczych będziemy się zastanawiać wspólnie jako zespół badawczy wraz z zapraszanymi przedstawicielami środowisk lokalnych (m.in. przedstawicielami władz miasta i podmiotów gospodarczych), nad tym jakie rozwiązania należy wprowadzać w Szczecinie. Najpierw jednak zastanowimy się jakie są wymagania Szczecina wobec tego rodzaju rozwiązań. Będziemy też analizować jakie istnieją

uwarunkowania formalno-prawne wprowadzania nowych rozwiązań.

- Założmy, że w jakimś stopniu przepisy ogólne i prawo lokalne oraz przychylność władz miasta sprzyjają nowatorskim rozwiązaniom w sferze miejskiego transportu towarowego. Jest jednak jeszcze strona mentalna i ekonomiczna firm transportowych. Jak przekonać przewoźników do konsolidacji, której skutkiem może się okazać obniżenie własnych zysków z tytułu mniejszej liczby wykonywanych kursów?

- Odpowiedź na to pytanie jest najtrudniejsza. Ciężko jest jednoznacznie i wprost wskazać na nie odpowiedź. Na pewno wzorem tego, co dzieje się w innych miastach, ten proces nie może się obyć bez pewnych ingerencji prawnych, bez wprowadzania określonych restrykcji w przewozach. Na przykład w wielu miastach stosuje się „strefy zamknięte”. Wprowadzane są też ograniczenia godzinowe w dostawach, na przykład dowożenie towarów do punktów w śródmieściach możliwe jest w określonej porze nocy.

Rozstrzygnięcie sprawy przewoźników jest rzeczywiście poważnym problemem. Jak sprawić, by dostawcy chcieli w tej konsolidacji uczestniczyć? Patrząc z perspektywy maksymalizacji zysku, nie uda się zrobić tego właśnie bez pewnych uregulowań prawnych i zasad jakie musi wprowadzić miasto. Wtedy nie ma już dla przewoźników żadnych odstępstw. Ale mówiąc o zysku, chcę poruszyć inną kwestię. Otóż na zysk patrzymy od strony firmy. Natomiast w analizach kosztów całkowitych pomija się często koszty społeczne, a więc te, które ponoszą mieszkańcy miasta. Zarówno w projekcie C-LIEGE, jak też w późniejszych badaniach, będziemy starali się pokazać, jak ważne są te koszty. To przecież koszty miasta, które są ponoszone na naprawy dróg i infrastruktury drogowej zniszczonej przez ciężkie pojazdy dostawcze. To są też koszty wypadków i koszty usuwania ich skutków. Urastają one często do gigantycznych kwot. Moim zdaniem znacznie przewyższają koszty, jakie mogą ponieść dostawcy korzystający z miejskiego centrum konsolidacyjnego.

AS