



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.

- Logistyka miejska to stosunkowo nowe pojęcie. Co się pod nim kryje?

- Odpowiedź na to pytanie jest trochę kłopotliwa. Otóż logistyka miejska w naszej krajowej literaturze jest często utożsamiana z logistycznym zarządzaniem miastem, czyli od procesów dostawy wody po przewozy osób. Obejmuje wiele aspektów funkcjonowania miejskiego organizmu. Natomiast podejście światowe do tego pojęcia jest zwykle odmienne. Zostałem wykształcony właśnie na naszym rozumieniu logistyki miejskiej. I z takim przeświadczeniem pojechałem 2009 roku do Meksyku na konferencję „City logistic”, organizowaną przez autorytet w tej dziedzinie - prof. Eiichi Taniguchi'ego. Słuchając kolejnych referatów zacząłem się zastanawiać czym właściwie jest logistyka miejska. Bowiem wszystkie prezentowane tam referaty dotyczyły jednego: przewozu ładunków przez obszar miasta, realizacji dostaw w obszarze miasta. Kilku osobom uczestniczącym w konferencji (co ważne - uznanym światowym autorytetom w tej dziedzinie) zadałem zatem jedno pytanie: czym dla nich jest logistyka miejska? Ich odpowiedzi były jednoznaczne: logistyka miejska to jest miejski transport towarowy. W projekcie C-LIEGE też tak to pojecie rozumiemy.

- Jakie miasta Europy są wzorcowymi, jeśli chodzi o logistykę miejską?

- Takich miast jest całkiem sporo. Na pewno jednym z ciekawszych jest włoska Parma. Ona jest też jednym z uczestników projektu C-LIEGE. W ogóle w projekcie uczestniczą dwie grupy miast, to jest te, które stanowią wzorzec dobrych praktyk: Newcastle, Leicester (Wielka Brytania), Parma (Włochy), Stuttgart (Niemcy) oraz te, które będą adaptować rozwiązania wzorcowe: Szczecin (Polska), Montana (Bułgaria), Birżebbuġa oraz Hal Luqa (Malta). W ramach projektu będziemy więc poznawać rozwiązania miast wzorcowych.

Wracając do Parmy – tam m.in. stosowane są przyjazne dla środowiska, lekkie pojazdy dostawcze. Miasto posiada własne regulacje prawne służące racjonalizacji przewozów i redukcji zanieczyszczeń, ma też miejskie centrum dystrybucyjne.

W ramach C-LIEGE podczas warsztatów, które odbyły się w Barcelonie m.in. prezentowane było ciekawe rozwiązanie oparte na wykorzystaniu do realizacji dostaw wspomnianych wcześniej rowerów, jako środków transportu przyjaznych środowisku. Oczywiście w tym przypadku nie mówimy o dostawach ciężkich, przemysłowych. Są to dostawy realizowane na zamówienia osób prywatnych, czyli zakupy. Tu przecież też kryje się poważny problem, bo z zakupami wiąże się przewóz towarów wykonywany indywidualnie, prywatnymi samochodami. Zamówienia realizowane rowerami ze skrzynią ładunkową eliminują z ruchu te pojazdy osobowe. W Polsce trudno takie rozwiązanie wprowadzić od zaraz, ponieważ brakuje nam odpowiedniej infrastruktury rowerowej, a też sama „kultura rowerowa” nie jest u nas dostatecznie ukształtowana.

Warto też w tym miejscu wspomnieć o rozwiązaniu polegającym na wykorzystaniu do przewozu ładunków transportu wodnego. Oczywiście to rozwiązanie jest dla miast, które mają rzeki lub kanały.

W przypadku Polski warto natomiast wspomnieć o ciekawej inicjatywie wpisującej się w zagadnienia logistyki miejskiej, tj. o paczkomatach. Już się pojawiły w naszym kraju. Paczkomaty są rozwiązaniem wpisującym się w obszar określany jako „rozwiązania ostatniego kilometra” lub „rozwiązania ostatniej mili” (ang. „last mile solutions”). Naszą ambicją jest sprawdzenie jak to rozwiązanie funkcjonuje u nas, jakie jest na nie zapotrzebowanie i jak organizacyjnie sprawdza się od strony użytkowników, czyli na ile paczkomaty są wygodne dla odbiorców.

- Czy miasta, które wdrożyły rozwiązania logistyki miejskiej dysponują już danymi dowodzącymi na przykład uzyskania efektów w obniżeniu emisji dwutlenku węgla czy w spadku liczby zdarzeń drogowych?

- W niektórych przypadkach tak. W pewnych opracowaniach można już doszukiwać się wskaźników i danych liczbowych. Część była publikowana w artykułach oraz prezentowana na wspomnianej konferencji prof. Taniguchi’ego. Na przykład miejskie centra konsolidacyjne są wprowadzane już od dawna (idea ta sięga lat 70. XX w.) i można już wykazać pewne efekty i korzyści dla miasta, ale również wskazać niedogodności oraz trudności.

Jednak wiele rozwiązań jest dopiero na etapie wdrażania, inne są jeszcze w fazie planowania. Brakuje również odpowiedniej metodologii, która umożliwiłaby pozyskiwanie niezbędnych danych. W większości miast jedną z istotniejszych trudności jest brak danych na temat wielkości dostaw i tras przewozu ładunków w miastach. Wydaje mi się jednak, że szczegółowsze i miarodajne wyniki analiz i badań, umożliwiające ocenienie skuteczności wdrożeń logistyki miejskiej, pojawią się w najbliższych latach. Temu właśnie między innymi mają służyć takie projekty jak C-LIEGE.

- Dziękuję za rozmowę.

[C-LIEGE \(PDF\)](#)

Agnieszka Serbeńska