

Danuta Krawczyk
Specjalista ds. Spedycji Fiege



Logistyka miejska oczami operatora logistycznego

Logistyka miejska jest pojęciem wia-
złym do jednoznacznego zdefiniowa-
nia. Jedną z definicji określa, że są to
wszystkie działania, które służą optyma-
lizacji przepływu dóbr, ludzi i informacji
wewnątrz społecznego systemu, jakim
jest miasto. Inną definicją wskazuje na
transport towarowy z uwzględnieniem
procesów magazynowania, zaopatrzenia
w wodę, gaz, energię elektryczną i ener-
gię cieplną, organizację sieci telekomu-
nikacyjnej, transport tranzytowy, trans-
port indywidualny, pasażerski miejski
oraz podmiejski, a także wywóz odpadów
i nieczystości, aż po kształtowanie powi-
ązań transportowych aglomeracji z syste-
mem logistycznym regionu, kraju czy na-
wet globalnym.

Logistyka miejska jest też definiowana
jako proces optymalizacji czynności przed-
siębiorstw w zakresie logistyki i transpor-
tu na obszarach miejskich, wspomagany
przez nowoczesne systemy informacyjne,
uwzględniający środowisko transportowe,
bezpieczeństwo i oszczędne zużywanie
energii w ramach gospodarki rynkowej, jak
również kongestię. Może ona obejmować
kooperacyjne systemy transportu towa-
rów, publiczne terminale logistyczne,
kontrolę ładunków, podziemne systemy
transportu (innovacyjne rozwiązanie pro-
blemu przewozu towarów w miastach)
i nowoczesne systemy informacyjne – In-
telligent Transport Systems (ITS).

Zatem, w największym skrócie – logi-
styka miejska obejmuje systemy logistycz-
ne znajdujące się na terenach zurbanizo-
wanych, natomiast zadaniem tego działu
logistyki jest odpowiednia organizacja
działalności wszystkich uczestników ope-
rujących na terenie miasta, tak aby obni-
żyć globalne koszty funkcjonowania oraz
zwiększyć zadowolenie klientów, w któ-
rych roli występują mieszkańcy danych
miast. Ponadto, logistyka miejska warun-
kuje dalsze procesy otwierania się miast
na dyfuzję innowacji czy funkcjonowanie
miast w sieci.

Ważnym zagadnieniem w logistyce
miejskiej staje się dziś transport. Przyjmu-
je się, że na koszt logistyczny składa się
w 75% koszt transportu, stąd szczególną

uwagę skupiono w ostatnich latach wła-
śnie na systemie transportowym w logisty-
ce miejskiej, obejmującym przewóz osób
na terenie aglomeracji, transport zaopa-
trzeniowy oraz wywóz odpadów i nieczy-
stości. Transport w logistyce miejskiej jest
ograniczony do 3 podstawowych gałęzi:
transportu samochodowego (autobusowe-
go, trolejbusowego, indywidualnego),
transportu szynowego (tramwajowego, ko-
lejowego – szybkie koleje miejskie, wyko-
rzystanie kolei do obsługi miasta i metro)
oraz przesyłowego (wodociągi, gazociągi,
linie energetyczne, ciepłone, kanalizacja).

W ostatnich czasach, na wiele proble-
mów w miastach natrafia szczególnie
przewóz towarów. Na przewoźników wy-
wierany jest silny nacisk w celu zwiększe-
nia poziomu usług i zmniejszenia kosz-
tów w ramach systemu dostaw
„just-in-time”. A wraz ze wzrostem lic-
by ludności miast rosną potrzeby prze-
wozowe, co prowadzi do stałego zwięks-
zania się poziomu kongestii. Poważnym
problemem są także skutki wypadków
drogowych z udziałem samochodów
ciężarowych. Logistyka miejska może jed-
nak zwiększyć poziom bezpieczeństwa
przez zmniejszenie liczby operacji prze-
wozowych na obszarach miejskich i
zmniejszenie liczby przejechanych ki-
lometrów. Ponadto nowe technologie
w taborze, na przykład systemy nawiga-
cji, mogą odciążać kierowcę od wielu za-
dań, pozwalając na monitorowanie oraz
bezpieczeństwo przewozu. Dodatko-
wo, zintegrowane technologie elektro-
niczne i telekomunikacyjne mogą rozwią-
zać wiele problemów w transporcie
towarów. Bardzo ważne we wdrażaniu
konceptji logistyki miejskiej staje się też
zarządzanie łańcuchem dostaw do skle-
pów w centrach handlowych. Dlatego
większość działów sprzedaży i zakupów
stara się bardzo ściśle współpracować
z Centrum Dystrybucyjnym.

Olbrzymim wyzwaniem stają się dla lo-
gistyki miejskiej wielkopowierzchniowe
sklepy, które mają ograniczone możliwo-
ści przyjęcia i składowania towaru, i trud-
no im budować stocki oraz planować
swoje przepływy. Sytuację dodatkowo

komplikuje duża ilość promocji, podczas
których przyjmowane i sprzedawane są
duże partie towaru. Dla zminimalizowa-
nia problemów terminowości dostaw
większość sieci handlowych tworzy gra-
fiki dystrybucyjne, pozwalające na usta-
lenie cykliczności i powtarzalności do-
staw. Inną, szeroko stosowaną praktyką
jest przygotowywanie z odpowiednim
wyprzedzeniem forecastów sprzedaży
oraz reglamentowanie dla każdego ze
sklepów (hipermarketów) dostępnego
stocku w Centrum Dystrybucyjnym. Do
równie często stosowanych praktyk, ma-
jących prowadzić do usprawnienia prze-
pływów, należą:

- organizacja pickingów (miejsc zbiórek towaru) w Centrach Dystrybucyjnych zgodnie z mapą sieci handlowych (sklepów)
 - kompletacja przesyłek w mniejszych punktach przeładunkowych, zlokalizowanych bliżej poszczególnych miast i ich centrów, a więc tam, gdzie jest więcej odbiorców
 - oklejanie palet etykietą z kompozycją palety, co usprawnia proces kontroli wartości palety
 - platformy wymiany danych służące do pobierania informacji o danych podstawowych artykułach
 - w przypadku braku komunikacji EDI pomiędzy Centrum Dystrybucyjnym, a sklepem dołączanie do dostawy dysku lub innego nośnika danych celem zacytowania danych o dostawie.
- Aby choć w części osiągnąć równowagę pomiędzy rozbieżnymi nieraz celami grup uczestników logistyki miejskiej, niezbędne są odpowiednie plany, regulacje i programy, które będą włączały:
- zdolności i infrastrukturę, na przykład: transfery ładunków, terminale, itd.
 - nowe szlaki (w tym szczególnie obwodnice) i obiekty
 - regulacje drogowe (trasa, waga, wielkość, opłaty za korzystanie z dróg, itd.)
 - regulacje czasowe (nocne dostawy, itd.)
 - bodźce zniechęcające: mandaty, podatki dla niezrównoważonych operacji logistycznych



Magazyn Fiege w Bremie (fot. Fiege).

- informacje (o bieżącym ruchu ulicznym, pojemność magazynowa/dróg, rezerwy stref przeładunkowych, itd.)
- gospodarkę gruntami:
 - strefy pojedynczego/zróżnicowanego zastosowania
 - wydzielenie miejsca pod parkingi, przechowywania i załadunku
- przepisy budowlane (rozporządzenia i ich egzekwowanie)
- współpraca (między sąsiadującymi miastami i przewoźnikami, dostawy łączone, wspólny marketing, szkolenie kierowców, itd.)
- bonusy/upusty dla zrównoważonych operacji logistycznych

Przykładem miasta, które wprowadziło pilotażowy program towarowy w ramach usprawniania logistyki miejskiej, jest niemiecka Brema. Tam współpraca personelu miejskiego z firmą przewoźną zaowocowała stworzeniem przyjaznego środowisku naturalnemu punktowi przeładunkowemu, graniczącemu z obszarem wykorzystywanym przez pieszych. Czynności wyładownicze przy chodnikach mogły trwać do godziny 11.00. W rezultacie miasto stworzyło specjalne rozwiązania potrzebne tej akcji pilotażowej. Przyjazny środowisku punkt przeładunkowy znajduje się teraz blisko bremeńskiej strefy pieszych. Pozwala to firmom kurierskim, ekspresowym, dostawczym, na

dostęp do miasta w trakcie dnia w celu doręczenia bądź odbioru przesyłek. Jednak dostęp ten jest tylko umożliwiony pojazdom spełniającym normy Euro 5 / EEV. Spełnienie wyśrubowanych standardów dotyczących norm emisji spalin jest warunkiem dostania się do tego punktu. Wywiera to nacisk na przedsiębiorstwa, nakazując im ulepszenie posiadanej flo-



Fragment wnętrza magazynu Fiege w Bremie (fot. Fiege).

ty pojazdów. Czystsze pojazdy stanowią także element przewagi w rywalizacji firm dostawczych. To ma przyspieszyć wymianę floty pojazdów dostawczych, a także zoptymalizować zarządzanie trasami dla usług dostawczych w centrum miasta.

Również firma Fiege zwiększyła powierzchnię swoich 4 magazynów w centrum dystrybucyjnym GVZ w Bremie. Nowoczesne technologie pozwalają na przeładunek 30 t towarów w 8 minut, a zasilanie magazynu zapewnia częściowo

elekrownia wiatrowa. Na powiększenie powierzchni wpływ miała między innymi lokalizacja miasta, które znajduje się kilkadziesiąt kilometrów od portów morskich Bremerhaven i JadeWeserPort. „Mając na uwadze bliskość dużego portu żeglugi morskiej, bremeńskie centrum będzie czerpać bezpośrednie korzyści z rosnących ilości przeładowywanych tam towarów. Dzięki korzystnemu połączeniu z wewnętrzną częścią kraju, Brema może odegrać rolę centrum usługowego dla portu” – powiedział dr Hugo Fiege, prezes zarządu Fiege Stiftung & Co. KG.

Dostarczane do regionalnych magazynów handlu detalicznego towary (pochodzące od różnych producentów) są kompletowane przed dostawą do poszczególnych punktów sprzedaży. Dzięki temu zmniejsza się ruch samochodów ciężarowych, czego efektem jest zmniejszenie emisji CO₂ i zużycia paliwa.

Zaznaczyć jednak należy, iż wdrażanie koncepcji logistyki miejskiej jest zadaniem bardzo trudnym, wymagającym nie tylko ponoszenia znacznych kosztów finansowych ale i także społecznych. Wszystkie podejmowanie działania powinny mieć charakter systemowy i wymagający szerokiej współpracy/kooperacji. Jednakże działania te w dłuższej perspektywie mogą umożliwić pokonanie barier rozwojowych miast i przyczynić się do ich sukcesu społeczno – gospodarczego.