

Europejskie rozwiązania w obszarze logistyki miasta jako przykład dla polskich miast

Sprawne zarządzanie przepływami strumieni logistycznych, ma znaczący wpływ na rozwój, funkcjonowanie i efektywność ekonomiczną współczesnych miast. Zainteresowanie problemami miast stanowi podstawę do coraz szerszego zastosowania zasad City Logistik.

Rozwój miast jest procesem ciągłym a sterowanie procesami zachodzącymi na ich obszarach polega na ciągłym zaspokajaniu zmieniających się potrzeb nabywców i producentów (mieszkańców, organizacji gospodarczych, instytucji) i ciągłym usprawnianiu systemu przez wprowadzanie udoskonaleń i nowych rozwiązań technologicznych i organizacyjnych¹. Możliwość zastosowania rozwiązań logistycznych wspomaga funkcjonowanie wielofunkcyjnej organizacji, jaką jest miasto. Miasto powinno spełniać swe funkcje, a mianowicie²: mieszkania, pracy, wypoczynku, usług komunalnych, komunikacji, które w znaczący sposób decydują o jego atrakcyjności, nowoczesności oraz sprawności.

Działalność ludzi w coraz większym stopniu jest uzależniona od istniejących warunków zewnętrznych, środowiska społecznego, gospodarczego i przyrodniczego³. Planowanie, koncentracja i rozwój miasta ma na celu optymalizację wszystkich funkcji, w szczególności biorąc pod uwagę ograniczoność terytorialną miast. Zastosowanie rozwiązań ekonomicznych, a w szczególności logistyki miasta pozwoli na efektywność i sprawność funkcjonowania miasta, oraz dynamikę jego rozwoju.

Zadaniem logistyki miasta jest kooperacja pomiędzy podmiotami gospodarczymi w celu sprawnego sterowania i gospodarowania nimi, jak również takiej koordynacji działań, która pozwoli na poprawę jakości życia ludności obszarów zurbanizowanych. Logistyka miasta przyczynia się do osiągnięcia celów ekonomicznych, ekologicznych i społecznych⁴. Koordynacja wszystkich bądź wybranych działań ma na celu podwyższyć jakość życia społeczeństwa, poprawić warunki funkcjonowania podmiotów gospodarczych, przy jednoczesnej eliminacji błędów w sterowaniu przepływami, eliminacji pustych, zbędnych

¹ J. Reguński, *Ekonomika miasta*, PWE, Warszawa 1982, s. 226.

² B. Rzeczyński, *Technologia i logistyka transportu a dynamika przestrzeni ekonomicznej miasta*, *Logistyka* nr 2/2004, s. 13.

³ Reguński J. *Ekonomika miasta*, PWE, Warszawa 1982, s. 9.

⁴ I. Dembińska – Cyran, *Logistyka miasta*, *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, nr 11/2001, s. 18.

przebiegów, skracaniu czasu przemieszczania, ograniczaniu zapasów, dostosowywaniu się do coraz większych wymagań stawianych przez klientów.

Zastosowanie zasad logistyki miasta pozwala na taką współpracę pomiędzy przewoźnikami, spedytorami i innymi podmiotami gospodarczymi, która w sposób skoordynowany pozwoli na zaopatrywanie miasta, przy zachowaniu wymogów ekologii, minimalizacji operacji oraz ruchu na terenie miasta. Poniższe przykłady pokazują, w jaki sposób, wybrane elementy usprawniły funkcjonalność wybranych miast europejskich.

BAZYLEA⁵:

W 1994 roku szwajcarska Bazylea rozpoczęła wdrażanie projektu pilotażowego o nazwie: „Basel City Logistik” („City – Logistik – Elektrofahrzeug”). W trakcie realizacji projektu przedstawiono koncepcję poprawy zaopatrzenia określonych obszarów centrum miasta. Projekt został zbudowany we współpracy ze wszystkimi większymi firmami spedycyjnymi i transportowymi, pocztą oraz ministerstwem energii. W projekcie założono obniżenie poziomu hałasu, emisji zanieczyszczeń, zbędnych przebiegów, oszczędności miejsc przeładunku, a towary zostają przewożone do ściśle określonego miejsca składowania (przeładunku), dzięki czemu następują oszczędności i eliminacja zbędnych ogniw łańcucha logistycznego. W efekcie pilotażowy projekt został zakończony w 1996 roku sukcesem i pełną akceptacją ze strony uczestników. Efekty to redukcja zanieczyszczeń i wzrost atrakcyjności miasta. Zastosowanie ekologicznych technologii, stało się obok gotowości przedsiębiorstw warunkiem sukcesu. Sukces ekonomiczny może przynieść jednak zaangażowanie w projekt większej liczby jednostek gospodarczych.

KASSEL⁶:

Presja konkurencji ze strony producentów, rozwijający się transport, próba obniżania kosztów działalności oraz coraz większa świadomość ekologiczna zainspirowały przedsiębiorstwa spedycyjne do zainteresowania zasadami logistyki miasta. Stworzenie platformy wspólnych interesów zostało zainicjowane przez 10 firm spedycyjnych, które za najważniejsze cele i obszary zainteresowań postawiły: czas dostawy, rodzaj i ilość (ciężar) towarów, możliwości dostawy o określonych porach. Przesyłki dostarczane są do centrum w godzinach rannych przez spedytorów, a natomiast sortowanie, załadunek odbywają się w kilku miejscach

⁵ opracowano na podstawie: *City Logistik – Ein Ausweg aus der Wiener Verkehrsmisere Kurzbericht*, KA Wien 2000, <http://www.aramis-research.ch> [25.03.2004], <http://www.werkstadt-basel.ch> [10.02.2004], oraz <http://www.sp-bs.ch> [15.02.2004]

⁶ opracowano na podstawie: *City Logistik – Ein Ausweg aus der Wiener Verkehrsmisere Kurzbericht*, KA Wien 2000, s.11, oraz <http://www.frankfurt-main.ihk.de> [25.03.2004], <http://vwisb7.vkw.tu-dresden.de> [25.03.2004].

przeładunku w godzinach południowych i popołudniowych. Ograniczono czasu dostaw (rano), oraz ruch pojazdów w centrum (strefy tylko dla ruchu pieszych).

Najważniejszym efektem była redukcja użycia samochodów dostawczych w centrum o 80%, a oszczędność kilometrów przebywanych przez samochody dostawcze wzrosła o 60%, zmniejszyła się roczna liczba kilometrów od miejsca załadunku od centrum o 40%, o 60% spadła liczba kilometrów przebywanych przez samochody dostawcze w centrum, zwiększył się o 15% ciężar ładunków a wykorzystanie ładowności wzrosło o 100%. Efekty projektu pozytywnie wpłynęły na funkcjonowanie i rozwój miasta, redukcję zanieczyszczeń oraz lepsze wykorzystanie transportu a sam projekt uznano za sukces. Kooperacja pomiędzy spedytorami pokazała, iż działanie na zasadach partnerstwa i współpracy przynosi pozytywne efekty dla wszystkich stron. W zamiarze jest rozszerzenie koncepcji między innymi o wyznaczenie pasa ruchu dla określonych samochodów dostawczych, objęcie programem logistyki zagospodarowania odpadów.

BREMA⁷:

W 1994 roku rozpoczęto budowę Centrum Dystrybucyjnego (Güterverteilzentrum). Uczestnictwo podjęło dziewięć firm spedycyjnych i logistycznych. Odbiorcy dostaw i poddostawcy to główny rynek i miejsce składowania w porcie Bremen. Obejmuje również wybrane obszary centrum miasta. Racjonalizacji rozdziału towarów służy Centrum Dystrybucyjne. Pojazdy dostawcze napędzane są w większej części olejem rzepakowym. Przeładunki zwiększyły się przeciętnie z 1500 do 1800 ton miesięcznie. Dziennie dzięki wykorzystaniu logistyki miasta następuje lepsza dyspozycja pojazdami towarowymi, oszczędność około jednej czwartej pojedynczych przejazdów, a puste przebiegi zostały zmniejszone o 70%.

KOLONIA⁸:

Projekt City Logistik rozpoczęty w 1994 roku obejmował powiązanie transportu drobnicy do centrów handlowych w południowej części Kolonii. W programie uczestniczyły cztery duże firmy spedycyjne, a osiągnięte efekty to: zmniejszenie z 80 do 25 liczby pustych przebiegów dziennie, prowadzenie kooperacyjnego transportu, zmniejszenie liczby pokonywanych kilometrów z 4000 do 1250.

Innym rozwiązaniem, które w bardzo przejrzysty sposób ukazuje procesy wdrażanie zasad logistyki miasta, a zarazem koordynacji pomiędzy sprawnym funkcjonowaniem miast

⁷ opracowano na podstawie: *City Logistik – Ein Ausweg aus der Wiener Verkehrsmisere Kurzbericht*, KA Wien 2000, s.13.

⁸ ibidem, s. 13.

i transportem towarów jest, lokalizowanie centrów logistycznych na obszarze kilku ośrodków miejskich⁹. Przykładem jest niemieckie Centrum Logistyczne DUNI, powstałe w 1995 roku, obejmujące swoją działalnością miasta: Aachen, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Gütersloh, oraz Münster. Jest to centrum intermodalne, obsługiwane przez 3 gałęzie transportu, posiadające połączenia z infrastrukturą drogową, siecią dróg kolejowych, oraz zespołem portów śródlądowych.

Wdrażanie projektów związanych z logistyką miasta przynosi wymierne korzyści ekonomiczne zarówno dla podmiotów funkcjonujących na jego terenach jak i dla mieszkańców. Coraz większe natężenie ruchu w miastach, występowanie kongestii, wąskich gardeł, dynamicznie zwiększająca się liczba pojazdów, rozdrobnienie przedsiębiorstw, coraz ostrzejsze wymogi dotyczące ekologii (redukcja zanieczyszczeń), oraz zwiększające się zapotrzebowanie na wysoką jakość usług sprawiają, iż racjonalizacja przepływów o obrębie centrów miast staje się wymogiem i koniecznością. Korzystanie z zasad logistyki miasta, a także z europejskich rozwiązań pozwoli na wdrażanie projektów City Logistik w miastach polskich. Problemy są zbieżne z problemami występującymi w miastach niemieckich czy szwajcarskich, dlatego też zwrócenie uwagi na ekologię, liczbę kilometrów przebywanych przez samochody dostawcze, liczbę samochodów obsługujących centra miast, wykorzystanie ładowności pojazdów, odległość punktów załadunku, koordynacja bądź budowanie centrów dystrybucyjnych może stać się pomocne w osiągnięciu przewagi konkurencyjnej nad innymi miastami, zwiększenie atrakcyjności wobec inwestorów, mieszkańców, organizacji gospodarczych. Najważniejsze korzyści, jakie mogą uzyskać miasta polskie to przede wszystkim tworzenie centrów dystrybucyjnych dzięki możliwości finansowania inwestycji na zasadach partnerstwa publiczno – prywatnego, a także zwrócenie szczególnej uwagi na ochronę środowiska naturalnego.

mgr Blanka Tundys

Katedra Logistyki

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług

Uniwersytet Szczeciński

⁹ Opracowano na podstawie: <http://www.netzwerk-stadtlogistik.de> [25.03.2004]