

*ANETA PLUTA-ZAREMBA**

SPOŁECZNIE I ŚRODOWISKOWO ODPOWIEDZIALNE DZIAŁANIA PRZEDSIĘBIORSTW TSL I KEP W MIEJSKIM TRANSPORCIE TOWARÓW

Transport samochodowy towarów na obszarach zurbanizowanych przyczynia się do zwiększonego ruchu i kongestii transportowej, zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zwiększania poziomu hałasu i wibracji oraz wzrostu odsetka wypadków drogowych, a w efekcie do obniżenia jakości życia mieszkańców. Z tymi wyzwaniami muszą zmierzyć się przedsiębiorstwa z branży TSL i KEP, odpowiedzialne za przepływy ładunków w miastach. Celem artykułu jest analiza działań podejmowanych przez polskich przewoźników z branży TSL i KEP wychodzących naprzeciw społecznym i ekologicznym oczekiwaniom różnych grup interesariuszy w miastach oraz przyczyniających się do zrównoważonego rozwoju obszarów zurbanizowanych. W artykule wykazano także, że prospołeczne i proekologiczne rozwiązania wdrażane przez przewoźników ładunków w miastach mogą wpływać pozytywnie na ograniczanie kosztów przepływów towarowych, zarówno tych bezpośrednio związanych z zarządzaniem operacjami (np. dzięki lepszemu wykorzystaniu ładowności pojazdów czy ograniczaniu liczby przejechanych kilometrów, zmniejszeniu zużycia paliwa), jak i pośrednich, będących efektem upłynnienia ruchu miejskiego.

Słowa kluczowe: CSR, transport towarów, miasto

* Aneta Pluta-Zaremba, dr, Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, e-mail: Aneta.Pluta@sgh.waw.pl.

Wprowadzenie

Przedsiębiorstwa branż TSL (transport, spedycja, logistyka) i KEP (usługi kurierskie, ekspresowe i paczkowe¹) świadome, że ich działalność, zwłaszcza samochodowy transport towarów, przyczynia się do degradacji środowiska naturalnego, podejmują różne prospołeczne i proekologiczne działania. Wśród nich można wyróżnić rozwiązania bezpośrednio związane z organizacją przepływu ładunków, których celem jest zmniejszanie lub zapobieganie powstawaniu negatywnych skutków transportu oraz działania, które w sposób pośredni mają niwelować niekorzystne efekty przemieszczania ładunków dla środowiska (np. sadzenie drzew) lub dla społeczeństwa (np. działania w zakresie filantropii, mecenatu, sponsoringu czy wolontariatu pracowniczego w ramach projektów skierowanych do lokalnych społeczności).

Przedsiębiorstwa TSL i KEP szczególną uwagę powinny zwrócić na dystrybucję w miastach ze względu na wysokie koszty społeczne i środowiskowe, jakie powoduje transport samochodowy ładunków na obszarach silnie zurbanizowanych. Chociaż transport towarów w miastach stanowi między 10% a 20% całkowitego miejskiego ruchu drogowego (przejechanych kilometrów), to szacuje się, że samochody ciężarowe przyczyniają się, w sposób nieproporcjonalnie większy niż samochody osobowe, do zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zwiększania poziomu hałasu i wibracji, wzrostu odsetka wypadków, a w efekcie do obniżenia jakości życia mieszkańców². Ponadto samochody dostawcze konkurują o ograniczone zasoby infrastruktury drogowej liniowej i punktowej z prywatnym i publicznym transportem pasażerskim, przez co powodują wzrost kongestii transportowej, zwłaszcza w godzinach porannego (7.00–9.00) i popołudniowego (16.00–18.00) szczytu komunikacyjnego. Kongestia transportowa nie tylko zmniejsza prędkość poruszania się pojazdów i wydłuża czas transportu, lecz wpływa także na wzrost zużycia paliwa, zwiększony poziom emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz powoduje wzrost liczby wypadków drogowych.

¹ Branżę KEP tworzą przewoźnicy ekspresowi, nazywani w języku potocznym firmami kurierskimi. W Polsce stanowią oni grupę ponad 150 przedsiębiorstw (wg danych UKE) zróżnicowanych pod względem wielkości, geograficznego obszaru działania i zakresu oferowanych usług.

² Nawet jeśli ruch ciężarówek stanowi 10% miejskiego transportu, to według szacunków odpowiada za ok. 40% hałasu i zanieczyszczeń emitowanych do środowiska (dwutlenku azotu, cząstek stałych, gazów cieplarnianych). Civitas, *Goods Distribution and City Logistics* (draft), s. 4, www.civitas-initiative.eu (dostęp: 20.06.2012).

Tym samym podnosi społeczne i środowiskowe koszty zaopatrywania miast i interesariuszy w towary. Eskalacja problemów występuje zwłaszcza w dużych miastach³ i metropoliach⁴. Z drugiej strony sklepy, firmy usługowe i przedsiębiorstwa produkcyjne, dzięki szybkim, punktualnym i częstym dostawom niezbędnych do funkcjonowania dóbr, mogą prowadzić swoją działalność przy niższych kosztach zapasów i magazynowania. Występuje tu konkurencyjność celów między przedsiębiorcami (nadawcami i odbiorcami ładunków, przewoźnikami) i mieszkańcami miast⁵ oczekującymi zmniejszenia liczby samochodów ciężarowych i ograniczania negatywnych skutków przemieszczania ładunków. Aczkolwiek obie grupy czerpią korzyści z wyższej dostępności produktów i usług. Dlatego z perspektywy jakości funkcjonowania w mieście istotne jest wprowadzanie rozwiązań w dystrybucji towarów satysfakcjonujących różne grupy interesariuszy.

Celem artykułu jest analiza działań przedsiębiorstw reprezentujących branżę TSL i KEP w Polsce, wychodzących naprzeciw społecznym i ekologicznym interesom różnych grup interesariuszy w miastach oraz przyczyniających się do zrównoważonego rozwoju obszarów zurbanizowanych.

Przesłanki do podejmowania prospołecznych i proekologicznych działań

Rozwój działań zgodnych z koncepcją społecznej odpowiedzialności biznesu (*Corporate Social Responsibility* – CSR) podejmowanych przez firmy TSL i KEP w transporcie towarów w miastach jest uzależniony od szeregu

³ Duże miasto, zgodnie z definicją obszaru metropolitalnego, liczy między 100 a 300 tysięcy mieszkańców, zaś wielkie miasto – powyżej 300 tysięcy. Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, art. 2 pkt. 9, Dz.U. z 2003 r. nr 80, poz. 717.

⁴ W *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030* zostało wyznaczonych 10 ośrodków metropolitalnych w Polsce (metropolii będących jednocześnie wielkimi miastami): Warszawa, Łódź, Kraków, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Szczecin, duopol Bydgoszczy i Torunia, Katowice wraz z Aglomeracją Górnośląską, Lublin. Oprócz wymienionych 10 miast, do miana metropolii pretendują Białystok i Rzeszów (należą do Unii Metropolii Polskich). *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*, http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/Polityka_przestrzenna/KPZK/Aktualnosci/Documents/KPZK2030.pdf (dostęp: 9.03.2013).

⁵ J. Witkowski, *Modelowanie logistyki miejskiej. W poszukiwaniu nadrzędnego celu i kryteriów oceny modelu*, w: *Strategie i logistyka w sektorze usług. Logistyka w nietypowych zastosowaniach*, red. J. Witkowski, A. Baraniecka, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2011, s. 126–127.

czynników zewnętrznych. Formalne czynniki obejmują m.in. unijne przepisy prawne nakładające na państwo polskie i przedsiębiorstwa obowiązek redukcji emisji substancji szkodliwych do środowiska naturalnego⁶ oraz regulacje dla transportu towarowego wprowadzane przez władze miejskie. Nieformalne czynniki związane są z proekologicznymi postawami firm TSL i KEP oraz klientów – nadawców i odbiorców ładunków – korzystających z usług transportowych.

Władze miast mogą stosować system oparty na restrykcjach, ograniczeniach w dostępie do infrastruktury drogowej⁷ i opłatach dla przedsiębiorstw, aby ograniczać ruch towarowy, albo na udogodnieniach dla przewoźników z postawami proekologicznymi. Restrykcje i ograniczenia mogą obejmować:

- zakazy wjazdu do określonych części miast, głównie ulic i centrów historycznych, w celu ograniczania zanieczyszczeń i wibracji oraz tworzenia przyjaznej przestrzeni dla mieszkańców i turystów,
- ograniczenia tonażowe i czasowe dla ruchu samochodów ciężarowych w wyznaczonych strefach miast przez całą dobę lub w określonych porach dnia (najczęściej w czasie szczytów komunikacyjnych czy w godzinach nocnych), wprowadzone w życie w kilku polskich miastach – w Warszawie, Wrocławiu, Poznaniu, Katowicach, Toruniu, Gorzowie Wielkopolskim, Gliwicach, Łomży i Ełku (planowane w Opolu, Płocku i Gdańsku),
- zakazy wjazdu do określonych części miast pojazdów dostawczych na paliwa ropopochodne z emisją spalin i innych zanieczyszczeń przekraczającą wyznaczone normy (do tej pory nie zostały wprowadzone takie regulacje w polskich miastach).

Głównym celem tych ograniczeń jest zmniejszanie ruchu samochodów ciężarowych w miastach, zwłaszcza dużych pojazdów. Niestety brak komplekso-

⁶ Obecnie obowiązujący cel w Unii Europejskiej to redukcja emisji CO₂ do 2020 roku o 20% w porównaniu do roku 1990.

⁷ W przeciętnym mieście około 20% powierzchni miasta jest dedykowane infrastrukturze transportowej, której dominującą część stanowi infrastruktura drogowa. *Keeping Europe's cities on the move*, European Commission, Brussels 2010, s. 11. Jednocześnie warto podkreślić, że miasto może mieć ograniczone możliwości jej rozbudowy ze względu na strukturę przestrzenno-funkcjonalną, w tym istniejącą zabudowę, jej zwartość, układ przestrzenny w historycznych centrach oraz koszty gruntów, w tym koszty alternatywne ich wykorzystania. Poza tym władze miast nie dążą za wszelką cenę do zwiększania jej przepustowości. Coraz częściej regulują dostęp do infrastruktury drogowej, aby ograniczać ruch samochodów osobowych i dostawczych na rzecz zbiorowej komunikacji osób czy zwiększając efektywność jej wykorzystania dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii w zarządzaniu ruchem miejskim.

wego podejścia władz samorządowych do usprawniania transportu towarowego w miastach⁸ przyczynia się do zwiększonego ruchu pojazdów dostawczych i eskalacji kongestii transportowej. Na przykład brak infrastruktury wyładunkowo-załadunkowej na ulicach handlowych, przy biurkach i sklepach zmusza firmy doręczające ładunki do jeżdżenia w poszukiwaniu miejsca do parkowania lub do zatrzymywania się na zakazach, chodnikach i ulicach, co utrudnia lub blokuje ruch innych użytkowników dróg. Z kolei w wypadku całkowitych zakazów wjazdu do wyznaczonych stref lub dostępu do nich we wczesnych godzinach porannych lub nocnych, problemy z parkowaniem i zatłoczeniem ulic przenoszą się na obszary wokół tych stref. Pojazdy zatrzymują się, często nielegalnie, aby dostarczyć towar do klientów poza godzinami uprawniającymi do wjazdu. Czasami takie zachowanie podyktowane jest specyfiką funkcjonowania przedsiębiorstw, np. firmy kurierskie przesyłki do klientów instytucjonalnych z reguły doręczają między 8.00 a 17.00, czyli w godzinach zakazu wjazdu. Ponadto warto podkreślić, że regulacje i ograniczenia w dostępie do infrastruktury transportowej liniowej i punktowej są wprowadzane najczęściej bez współpracy i konsultacji władz miast z organizacjami zrzeszającymi przedsiębiorstwa transportowe i kurierskie⁹. W przyszłości skala wyzwań w zaopatrywaniu placówek handlowych i gastronomicznych będzie rosła, gdyż coraz więcej metropolii, zgodnie z planami zapisanymi w dokumentach strategicznych (strategiach rozwoju miasta czy strategii/polityce rozwoju systemu transportowego), będzie wprowadzać w dzielnicach centralnych strefy ruchu spokojnego z ograniczeniem prędkości do 30 km/h i deptaki pieszo-rowerowe. Celem tych rozwiązań jest aktywizowanie życia społecznego w centrach miast, co z kolei ma sprzyjać rozwojowi handlu i usług gastronomicznych na tych obszarach. Tej ekspansji z kolei będzie towarzyszyć wzrost zapotrzebowania na dostawy towarów i problemy z wjazdem do tych stref.

⁸ Badania poświęcone innowacjom w zarządzaniu transportem w miastach, przeprowadzone w latach 2012–2013 przez zespół badawczy pracowników Katedry Logistyki Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie pokazały, że władze polskich miast zarządzaniu transportem towarów poświęcają ułamek uwagi skierowanej do transportu pasażerskiego. Władze samorządowe koncentrują się przede wszystkim na usprawnianiu ruchu poprzez nadawanie priorytetu zbiorowej komunikacji pasażerskiej, uważając jednocześnie, że usprawnianiem dystrybucji towarów powinny zajmować się przede wszystkim podmioty gospodarcze.

⁹ Na podstawie rozmowy z przedstawicielami Forum Przewoźników Ekspresowych przeprowadzonej w maju 2012 roku.

Drugie podejście związane jest z systemem udogodnień i zachęt do proekologicznych i prospołecznych postaw firm zajmujących się miejskim transportem ładunków. Badania przeprowadzone w polskich metropoliach pokazały, że władze niektórych miast widzą potrzebę i możliwości powiązania dostępu do infrastruktury z promowaniem ekologicznych form transportu ładunków w najbliższych latach. Zgodę na jazdę po buspasach dla pojazdów z ekologicznym napędem czy dostęp do obszarów objętych zakazem wjazdu lub zwolnienia z opłat za parkowanie rozważają władze samorządowe Warszawy, Krakowa, Wrocławia, Gdańska, Katowic i Poznania, a w przyszłości być może Rzeszowa. Równie istotne jest wspieranie rozwoju nowoczesnej infrastruktury, m.in. budowy sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Wśród polskich miast przoduje Wrocław, który współfinansował budowę 10 stacji do ładowania samochodów elektrycznych należących do Wrocławskiego Systemu Ładowania Pojazdów Elektrycznych i planuje budowę pięciu kolejnych w ciągu najbliższych pięciu lat¹⁰.

Najważniejsza jednak wydaje się być postawa przedsiębiorstw TSL i KEP wobec prowadzenia społecznie odpowiedzialnego biznesu, gdyż w wielu przypadkach wiąże się to z ponoszeniem dodatkowych nakładów finansowych i wzrostem kosztów świadczenia usług transportowych. Dlatego również istotny jest poziom świadomości ekologicznej i społecznej nadawców i odbiorców ładunków oraz ich gotowość do zapłaty wyższej ceny za usługi o obniżonej emisji hałasu i szkodliwych substancji.

Działania firm TSL i KEP w miejskim transporcie ładunków

Szczególną uwagę, ze względu na przyczynianie się do poprawy jakości życia w miastach, warto poświęcić działaniom przedsiębiorstw TSL i KEP bezpośrednio związanym z organizacją przepływu ładunków na obszarach zurbanizowanych, których celem jest ograniczanie powstawania negatywnych skutków transportu. Tym bardziej, że w najbliższych latach zapotrzebowanie na miejski transport towarów będzie rosło, pomimo że według prognoz GUS po-

¹⁰ Do tej pory w całej Polsce wybudowanych zostało: 12 stacji RWE w Warszawie, 4 terminale e+ z 12 stanowiskami w czterech lokalizacjach w Warszawie, 14 terminali Galactico (1 w Krakowie, 2 w Warszawie, 1 w Zielonej Górze i 10 we Wrocławiu), 3 stacje w Katowicach.

pułacja w większości polskich miast będzie systematycznie spadać¹¹. Na wzrost popytu wpłynie szereg czynników, wśród których najważniejsze znaczenie mają: rosnąca liczba sklepów detalicznych i punktów usługowych, zwiększanie częstotliwości dostaw mniejszych partii towarów na skutek zmiany potrzeb klientów oraz rosnący popyt na obsługę „ostatniej mili” w handlu internetowym. Rodzi to potrzebę realizacji częstszych kursów niejednokrotnie przy niższym współczynniku wypełnienia samochodów ciężarowych, co prowadzi do wydłużenia ich tras do rozproszonej sieci klientów oraz wzrostu liczby pojazdów dostarczających ładunki do centrów handlowych, obszarów z licznymi punktami gastronomicznymi i dzielnic biurowych czy do indywidualnych klientów na osiedlach mieszkaniowych.

Wśród działań przedsiębiorstw TSL i KEP, zgodnych ze społeczną odpowiedzialnością biznesu na terenie polskich miast, można wyróżnić:

- budowę efektywnego systemu dystrybucji do miast (określenie lokalizacji magazynów i centrów cross-dockowych względem klientów w miastach, aby zwiększać efektywność transportu i ograniczyć ruch dużych samochodów ciężarowych),
- organizację systemu przepływu ładunków w miastach (sposób dostarczania i odbierania przesyłek, zarządzanie trasami i ich optymalizację, zarządzanie ruchem i harmonogramami dostaw oraz zwiększenie współczynnika wypełnienia pojazdów dzięki konsolidowaniu dostaw przez operatorów logistycznych) wspieraną często przez systemy informatyczne, uwzględniające informacje o korkach i bieżących utrudnieniach na drogach, i nowoczesne technologie komunikacyjne,
- wprowadzanie nowych rozwiązań w obsłudze segmentu *Business-to-Consumer* (B2C) w handlu internetowym, aby zmniejszyć liczbę pokonywanych kilometrów, ograniczyć ponowne wizyty kuriera w sytuacji nieobecności klienta podczas pierwszej próby doręczenia przesył-

¹¹ Obecnie, według danych GUS-u, w Polsce około 60% ludności mieszka w miastach. W ostatnich latach wyhamowany został proces urbanizacji demograficznej i wiele miast osiągnęło już apogeum rozwoju. W najbliższych latach (do 2035 roku) prognozowany jest systematyczny spadek populacji miejskiej, prowadzący do wyludniania się także dużych miast i metropolii. Rozwijać się będą nieliczne metropolie (głównie Warszawa i Kraków) i miasta położone wokół nich. Wynika to nie tylko ze zmniejszania się populacji Polski i z emigracji, lecz również z obserwowanego od kilku lat przemieszczenia się ludności z miast na obszary podmiejskie. *Prognoza ludności na lata 2008–2035*, Departament Badań Demograficznych, GUS, Warszawa 2009, s. 174–175.

- ki czy wyeliminować konieczność dostawy pod drzwi klienta (odbiór w punktach współpracujących z firmami kurierskimi, np. Parcel Shops wprowadzone przez GLS Poland, DHL Service Point – DHL Express, saloniki prasowe Kolportera K-EX, czy w oddziałach firm kurierskich – np. X-Store firmy X-Press Couriers – lub w urządzeniach do odbioru przesyłek, np. paczkomatach InPost-u),
- lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej drogowej przez 24 godziny na dobę (nocne lub poranne dostawy),
 - ekologiczną jazdę i szkolenia kierowców w celu zmniejszania zużycia paliwa i liczby wypadków drogowych,
 - utrzymywanie pojazdów w należytym stanie technicznym, aby ograniczać emisję szkodliwych substancji oraz wypadki drogowe,
 - wykorzystanie samochodów dostawczych z ekologicznym napędem (napędzanych gazem ziemnym o obniżonej emisji CO₂ i spalin lub z napędem elektrycznym) czy samochodów o opływowych kształtach zmniejszających zużycie paliwa lub innych ekologicznych środków transportu (np. rowerów, rowerów elektrycznych i motorowerów).

Warto bliżej przyjrzeć się działaniom firm z branży KEP, które odpowiadają za *gros* ruchu towarowego w miastach i związane z nim problemy. Przyczynił się do tego, obserwowany od 2010 roku, intensywny rozwój usług KEP dla klientów indywidualnych głównie w handlu internetowym, ale także rosnące zapotrzebowanie firm z różnych branż na dostawy małych przesyłki usług „szytych na miarę” potrzeb klientów instytucjonalnych. Analiza systemów dystrybucji przesyłek operatorów ekspresowych (dużych i średnich graczy działających na rynku krajowym i międzynarodowym) oraz kurierów miejskich (obsługujących jeden lub kilka rynków lokalnych) pokazuje, że podejmują oni przede wszystkim wysiłki na rzecz optymalizacji przepływów ładunków poprzez wybór odpowiedniego modelu działania i budowę efektywnego systemu operacyjnego.

Wyróżnia się dwa główne modele realizacji zleceń klientów w zależności od sposobu organizacji przepływu przesyłek i zasięgu geograficznego: *hub & spoke* i model bezpośredni. Celem w obu systemach jest optymalizacja tras przejazdu oraz zmniejszenie liczby kursów i przejechanych kilometrów. W modelu *hub & spoke*, stosowanym głównie w systemach o zasięgu krajowym i międzynarodowym, przesyłki zbierane przez kurierów od różnych klientów na terenie miast są konsolidowane w wyznaczonych terminalach i sortowniach, z których następnie przewożone są do oddziałów w innych miastach położonych najbliżej miejsca

doręczenia. Na terenie miast operatorzy ekspresowi, np. DHL Express, wprowadzają z reguły rejonizację pracy kurierów¹². Podział na odpowiedniej wielkości strefy decyduje o efektywności systemu doręczania przesyłek, zwłaszcza w dużych miastach i metropoliach oraz zmniejsza ruch samochodów dostawczych. Równie ważne jest doświadczenie kuriera i doskonała znajomość topografii miasta, dzięki czemu może on omijać drogi o największym natężeniu ruchu. Model *hub & spoke* w innowacyjny sposób zastosowała firma X-Press Couriers świadcząca usługi serwisu miejskiego w kilku dużych miastach¹³. Przesyłki zbierane od klientów przez kurierów rowerowych i pieszych (ekologiczne środki transportu) są konsolidowane w punktach X-Store i następnie zbiorczo przesyłane samochodami do placówek zlokalizowanych najbliżej odbiorców w innych częściach miasta. Taka organizacja przepływów obniża znacząco liczbę kursów w porównaniu z systemem dostaw bezpośrednich między punktem nadania i odbioru na terenie miasta oraz redukuje koszty obsługi przesyłek.

W modelu przesyłek bezpośrednich, dominującym w serwisie miejskim, ze względu na krótki czas realizacji zlecenia i bezpośredni transport między punktami nadania i odbioru przesyłki, kluczowe znaczenie ma efektywna organizacja pracy kurierów i dobór środków transportu. W metropoliach największą elastyczność, ze względu na kongestie transportowe, zapewniają kurierzy rowerowi i motorowerowi. Bardzo istotnym elementem wspierającym wydajność operacyjną są systemy informatyczne, zwłaszcza te zaawansowane, wykorzystujące algorytmy matematyczne, aktywnie podpowiadające dyspozytorowi wybór kuriera znajdującego się najbliżej punktu odbioru, trasę przejazdu z uwzględnieniem aktualnego natężenia ruchu, a nawet przekazywanie zlecenia między kurierami w celu optymalizacji ich pracy i czasu dostawy. Rider Express, po wdrożeniu systemu informatycznego oferującego takie funkcje, osiągnął wzrost wydajności operacyjnej (m.in. możliwość realizacji o 50% więcej przesyłek ekspresowych przy tych samych zasobach, lepsze zarządzanie pracą kurierów rowerowych oraz zmniejszenie przejechanych kilometrów przez kurierów samochodowych średnio o 20% dziennie)¹⁴.

¹² Szerzej w: M. Cichosz, A. Pluta-Zaremba, *Modele działania operatorów ekspresowych w metropoliach w obliczu kongestii i ograniczeń ruchu*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka” 2012, nr 11, s. 18–19.

¹³ Szerzej w: M. Cichosz, A. Pluta-Zaremba, *Systemy operacyjne kurierów miejskich wobec wyzwań ruchu wielkomiejskiego*, „Logistyka” 2013, nr 1, s. 32–33.

¹⁴ Tamże, s. 32.

Wciąż nieliczne firmy KEP rozważają wykorzystanie samochodów z ekologicznym napędem do przewozów w miastach. Jedną z nich jest X-Press Couriers, który na razie testuje smarty o napędzie elektrycznym¹⁵. Niewątpliwie brakuje zachęt ze strony władz miejskich w postaci np. zwalniania z opłat lub szerszego dostępu do stref z ograniczonym ruchem czy buspasów. Przyczyny takiego podejścia leżą również w modelu funkcjonowania firm TSL i KEP na polskim rynku, polegającym na zlecaniu usług przewozowych zewnętrznym podwykonawcom – kierowcom samochodów ciężarowych i kurierom. Bardzo często są to małe jednoosobowe firmy, które trudno jest przekonać czy nakłonić do ponoszenia takich nakładów finansowych.

Efekty wdrażania rozwiązań usprawniających transport towarów w miastach

Analiza działań przedsiębiorstw TSL i KEP w miejskim transporcie towarów prowadzi do wniosków, że przewoźnicy wprowadzają przede wszystkim te rozwiązania, które – oprócz korzyści społecznych i ekologicznych – przynoszą wymierne efekty ekonomiczne w postaci niższych kosztów operacyjnych i wyższego poziomu obsługi klientów. Można wręcz pokusić się o stwierdzenie, że potencjalne korzyści w sferze ekonomicznej stanowią główną przesłankę optymalizacji przepływu ładunków w miastach. Tym bardziej, że wpływ światowego kryzysu gospodarczego na branżę TSL i KEP skłonił przedsiębiorstwa do intensyfikacji wysiłków na rzecz zmniejszania kosztów funkcjonowania, aby móc zaoferować klientom wysokiej jakości usługi w niższych cenach.

Znacznie rzadziej przewoźnicy podejmują działania wiążące się z koniecznością ponoszenia dużych nakładów finansowych (np. na zakup dużo droższych samochodów dostawczych z napędem elektrycznym). W związku z tym władze metropolii powinny zastanowić się nad sposobami zachęcania firm transportujących ładunki w miastach do inwestowania nie tylko w systemy zarządzania przepływami ładunków, lecz także w proekologiczne pojazdy. Tym bardziej, że firmy TSL i KEP o międzynarodowym zasięgu inwestują w ekologiczne gałęzie i środki transportu w tych miastach Europy Zachodniej czy w Stanach Zjednoczonych, które wdrożyły odpowiednie przepisy chroniące środowisko naturalne i historyczne dzielnice.

¹⁵ *Ekoflota X-PressCouriers*, <http://www.x-press.com.pl/o-x-press-couriers/projekty-spolki> (dostęp: 20.05.2013).

Wprowadzane przez przedsiębiorstwa TSL i KEP rozwiązania są próbą pogodzenia potrzeb różnych grup interesariuszy, nie tylko oczekiwań klientów korzystających z usług transportowych, lecz także inwestorów, mieszkańców czy władz miast. Usprawnianie przepływów i zwiększanie wydajności systemu transportowego przyczynia się do zmniejszenia ruchu miejskiego, a tym samym do obniżenia kongestii, poziomu emisji szkodliwych substancji do atmosfery, hałasu i wibracji oraz liczby wypadków spowodowanych przez pojazdy dostawcze. Te korzyści mają zarówno wymiar ekologiczny, jak i społeczny ze względu na zmniejszanie negatywnych skutków transportu, co prowadzi do podnoszenia jakości życia mieszkańców. W ten sposób firmy TSL i KEP wspomagają także władze samorządowe w działaniach na rzecz zrównoważonego rozwoju miast¹⁶.

Wnioski

Od momentu powstania koncepcji społecznej odpowiedzialności biznesu toczy się dyskusja, zarówno w sferach naukowych, jak i w kręgach biznesowych, w jaki sposób pogodzić korzyści wizerunkowe i marketingowe z ekonomicznymi. Rozwiązania wdrażane przez przewoźników ładunków w miastach pokazują, że prospołeczne i proekologiczne działania mogą także wpływać pozytywnie na ograniczanie kosztów przepływów towarowych zarówno tych bezpośrednio związanych z zarządzaniem operacjami (np. dzięki lepszemu wykorzystaniu ładowności pojazdów, ograniczaniu liczby przejechanych kilometrów, zmniejszeniu zużycia paliwa), jak i pośrednich, będących efektem zwiększania mobilności w ruchu miejskim. Działania przedsiębiorstw TSL i KEP mogą spełniać niejednokrotnie odmienne oczekiwania różnych interesariuszy oraz przyczyniać się do podnoszenia jakości życia mieszkańców i zrównoważonego rozwoju miast.

¹⁶ Do głównych kryteriów, według M. Albertiego, stanowiących podstawę oceny stopnia zrównoważonego rozwoju miasta należą: jakość środowiska miejskiego, przepływy zachodzące na terenie miasta i struktura funkcjonalno-przestrzenna (model miasta). M. Alberti, *Measuring Urban Sustainability*, „Environment Impact Assessment Review” 1996, no. 16, s. 381–424.

Bibliografia

- Alberti M., *Measuring Urban Sustainability*, „Environment Impact Assessment Review” 1996, no. 16.
- Cichosz M., Pluta-Zaremba A., *Modele działania operatorów ekspresowych w metropoliach w obliczu kongestii i ograniczeń ruchu*, „Gospodarka Materialowa & Logistyka” 2012, nr 11.
- Cichosz M., Pluta-Zaremba A., *Systemy operacyjne kurierów miejskich wobec wyzwań ruchu wielkomiejskiego*, „Logistyka” 2013, nr 1.
- Civitas, *Goods Distribution and City Logistics* (draft), www.civitas-initiative.eu.
- Ekoflota X-Press Couriers*, <http://www.x-press.com.pl/o-x-press-couriers/projekty-spolki>.
- Keeping Europe's Cities on the Move*, European Commission, Brussels 2010.
- Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*, http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/Polityka_przestrzenna/KPZK/Aktualnosci/Documents/KPZK2030.pdf.
- Prognoza ludności na lata 2008–2035*, Departament Badań Demograficznych, GUS, Warszawa 2009.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, art. 2 pkt. 9, Dz.U. z 2003 r. nr 80, poz. 717.
- Witkowski J., *Modelowanie logistyki miejskiej. W poszukiwaniu nadrzędnego celu i kryteriów oceny modelu*, w: *Strategie i logistyka w sektorze usług. Logistyka w nietypowych zastosowaniach*, red. J. Witkowski, A. Baraniecka, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2011.

SOCIALLY AND ENVIRONMENTALLY RESPONSIBLE ACTIVITIES IN URBAN GOODS TRANSPORT

Summary

Road-based freight transport in urban areas causes environmental problem such as: urban traffic and congestion, local air pollution, traffic noise and vibration and accidents caused by trucks. These challenges particularly affect activities of TSL and CEP companies in urban goods transport reducing their effectiveness as well as lowering inhabitants' life quality. The paper presents socially and environmentally responsible solutions implemented by TSL and CEP companies in urban transport to reduce or prevent the negative effects of parcels carriage and to achieve economic goals. These activities lead to satisfying different expectations and opposing interests of stakeholders comprising transport companies' customers, inhabitants and local authorities. An efficient urban transport complying with corporate social responsibility principles is key to improve citizens' life quality and attain sustainable development of urban areas.

Keywords: CSR, urban goods transport, city