

## WYBRANE DZIAŁANIA FREIGHT QUALITY PARTNERSHIP W SZCZECINIE

*Funkcjonowanie gospodarki miejskiej uzależnione jest od dostępności towarów w obiektach handlowych, np. w centrach handlowych, sklepach spożywczych, wielobranżowych i przemysłowych. We współczesnych miastach można wyodrębnić trzy kluczowe grupy interesariuszy Miejskiego Transportu Towarowego (MTT). Pierwszą grupę, stanowią mieszkańcy, którzy reprezentują określone potrzeby konsumpcyjne w zakresie dóbr (towarów) i usług, ale także reprezentują określony poziom dojrzałości w zakresie akceptacji pryncypiów zrównoważonego rozwoju. Drugą grupę stanowi biznes, który jest rynkową odpowiedzialnością na zgłaszane przez mieszkańców zapotrzebowania poprzez oferowanie określonej podaży dóbr i usług. Wreszcie, trzecią grupę stanowią władze miasta, które realizują określoną strategię, m.in. przez politykę transportową. Jednym ze sposobów zapewnienia konsensusu pomiędzy różnymi grupami interesariuszy o odrębnych potrzebach są partnerstwa na rzecz jakości transportu towarowego (Freight Quality Partnership). Celem artykułu jest przedstawienie doświadczeń praktycznych, wynikających z eksperymentalnego wdrożenia tego typu partnerstwa w Szczecinie oraz wyników analiz, stanowiących podstawę dla implementacji rozwiązań ograniczających negatywne oddziaływanie MTT na środowisko miejskie.*

### WSTĘP

Złożoność miejskiego transportu towarowego wpływa na sprawność funkcjonowania miast, co jest jedną z głównych determinant ich rozwoju. Procesy zaopatrzeniowe realizowane na terenie miasta często zorganizowane są w chaotyczny, nieefektywny sposób. Zaangażowanie różnych podmiotów, reprezentujących zazwyczaj rozbieżne postulaty, w Miejski Transport Towarowy (MTT) prowadzi do konieczności poszukiwania rozwiązań, pozwalających w jak najpełniejszym stopniu zaspokoić różnorodne ich potrzeby przewozowe i oczekiwania z tym związane. Istotne jest, że rozwiązania te mają zwykle charakter przedsięwzięć integrujących różne zadania oraz strony zainteresowane ich realizacją, a także powinny wykazywać komplementarność w stosunku do siebie. Dobre praktyki w zakresie wdrażania rozwiązań miejskiego transportu towarowego pokazują, że działania oparte na kooperacji oraz wzajemnych powiązaniach dają szansę na uzyskanie znacznie lepszych rezultatów, a dodatkowo generują efekt synergii [1].

Miejska dystrybucja towarów organizowana jest najczęściej przez podmioty prywatne (producentów, przewoźników, detalistów, konsumentów końcowych), funkcjonujące w przestrzeni miejskiej, która zarządzana jest przez władzę publiczną. Sektor publiczny odgrywa ważną rolę w planowaniu infrastruktury, inicjowaniu wdrażania nowych rozwiązań, w podejmowaniu działań pozwalających na pozyskanie wiedzy o istniejących i mogących się pojawić problemach dostaw ładunków na terenie miasta [5]. Sposobem na poznanie rozbieżnych oczekiwań interesariuszy a także znalezienie konsensusu pomiędzy nimi są działania podejmowane w ramach partnerstw na rzecz jakości transportu towarowego (ang. Freight Quality Partnership – FQP) [8].

W Szczecinie w ramach działań podjętych w trakcie realizacji projektu C-LIEGE (Clean Last mile transport and logistics management for smart and efficient local Governments in Europe) [10] podjęto próbę utworzenia tego typu platformy wymiany wiedzy oraz wzajemnej współpracy w Szczecinie. W ramach eksperymentu do realizacji przedsięwzięć zaproszeni zostali interesariusze Miejskiego Transportu Towarowego reprezentujący różne ich grupy. W trakcie spotkań roboczych poszukiwano rozwiązań dotyczących alternatywnych sposobów realizacji dostaw, pozwalających na zmniejsze-

nie zużycia paliw ropopochodnych oraz ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeń toksycznych na terenie miasta. Inicjatywa ta była z powodzeniem kontynuowana w ramach kolejnego projektu o akronimie GRASS (GRen And Sustainable freight transport Systems in cities) [4].

Wyniki badań powstałe w ramach realizacji pracy badawczej pt. „Krytyczne czynniki sukcesu funkcjonowania partnerstw na rzecz rozwoju transportu towarowego w Polsce” nr 1/MN/IZT/16 finansowanej z dotacji Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego na finansowanie działalności statutowej.

### 1. ZNACZENIE PARTNERSTW NA RZECZ JAKOŚCI TRANSPORTU TOWAROWEGO

Partnerstwa na rzecz jakości transportu towarowego stanowią rodzaj porozumienia podmiotów publicznych i prywatnych, którego głównym zadaniem jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju transportu towarów w miastach przy zachowaniu oczekiwań różnych grup interesariuszy oraz godzeniu ich z nadrzędnymi celami strategicznymi miasta czy regionu [2, 7]. Partnerstwo zawierane jest pomiędzy branżą transportu towarowego, władzami lokalnymi, lokalnymi przedsiębiorstwami, lokalną społecznością, organizacjami ekologicznymi oraz innymi zainteresowanymi podmiotami. Ich celem jest doprowadzenie do zrozumienia zagadnień i problemów transportu towarowego, promowanie konstruktywnych rozwiązań, które pozwolą pogodzić potrzebę dostępu do towarów i usług z lokalnymi obawami natury społecznej i ekologicznej [6]. Działania realizowane w ramach FQP skoncentrowane są głównie na trzech kluczowych celach:

- analizie funkcjonowania transportu towarowego w miastach członkowskich Partnerstwa w kontekście oddziaływania systemu transportowego na otoczenie miejskie;
- określaniu uwarunkowań dla wdrażania i rozwoju rozwiązań w zakresie energooszczędnego miejskiego transportu towarowego w miastach członkowskich Partnerstwa, przy uwzględnieniu istniejących uwarunkowań prawnych i zróżnicowanych oczekiwań kluczowych interesariuszy;

- wymiany wiedzy i wzajemnej współpracy w ramach Partnerstwa na rzecz jakości transportu towarowego oraz promocji zrównoważonego miejskiego transportu towarowego.

Ważnym obszarem działalności FQP są prace badawcze i analizy w zakresie funkcjonowania miejskiego transportu towarowego, stanowiące podstawę dla realizacji działań wdrożeniowych. W oparciu o wyniki badań dokonywana jest bieżąca diagnoza funkcjonowania systemu transportowego danego miasta oraz identyfikowane są aktualne problemy i potrzeby w zakresie implementacji rozwiązań umożliwiających ich niwelowanie.

## 2. WYBRANE DZIAŁANIA BADAWCZE PODEJMOWANE W RAMACH FUNKCJONOWANIA FQP W SZCZECINIE

W Szczecinie w 2011 roku powołano pierwsze w Polsce Partnerstwo na rzecz jakości transportu towarowego. Kluczowym założeniem tego porozumienia było rozwinięcie współpracy pomiędzy władzami samorządowymi miast wchodzących w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) oraz władzami regionu, a operatorami logistycznymi i przewoźnikami. Podstawą działalności Partnerstwa były cykliczne spotkania, w ramach których dyskutowano nad problemami MTT w Szczecinie i szukano potencjalnych rozwiązań.

Jednym z najważniejszych celów spotkań była identyfikacja i analiza kluczowych problemów w zakresie funkcjonowania miejskiego transportu towarowego. Badania te zostały przeprowadzone w obrębie reprezentantów grup interesariuszy uczestniczących w spotkaniach FQP, jak również wśród dwóch dodatkowych grup – kierowców transportu towarowego oraz mieszkańców, w tym przedstawicieli rad osiedli.

Badania w grupie kierowców przeprowadzono metodą wywiadu standaryzowanego na próbie losowej. Łącznie wzięło w nich udział 295 respondentów. W tabeli 1 przedstawiono wyniki zbiorcze (problemy uszeregowano wg średniej ważonej wskazań).

**Tab. 1** Problem w zakresie realizacji dostaw w ocenie kierowców

Problem w zakresie realizacji dostaw	Ocena (waga)				
	1	2	3	4	5
Słaba dostępność miejsc dla operacji za- i wyładunku oraz dedykowanych miejsc postojowych dla pojazdów dostawczych		2%	4%	5%	89%
Niewystarczająca przestrzeń do parkowania pojazdów dostawczych			4%	11%	85%
Konflikty z innymi użytkownikami dróg			4%	84%	12%
Obecność dużych pojazdów ciężarowych na ulicach	1%	3%	4%	78%	14%
Nieodpowiednie lub niewystarczające regulacje prawne	2%	6%	4%	62%	26%
Zbyt duże natężenie ruchu pojazdów w mieście			36%	54%	10%
Ograniczony dostęp dla pojazdów dostawczych do niektórych stref miejskich	6%	9%	62%	23%	
Zbyt wąskie ulice		78%	19%	3%	

Źródło: opracowanie własne.

Jako najistotniejszy problem związany z realizacją dostaw na terenie Szczecina kierowcy wskazali: słabą dostępność miejsc dla operacji za- i wyładunku, brak dedykowanych miejsc postojowych dla pojazdów dostawczych oraz niewystarczającą przestrzeń do parkowania pojazdów dostawczych. Za istotny problem uznali także

ograniczenia dostępu dla pojazdów dostawczych do niektórych stref miejskich. Jako najmniej istotny aspekt respondenci wskazywali zbyt wąskie ulice, co wynika ze struktury budowy ulic Szczecina.

Podobną metodę badawczą zastosowano w odniesieniu do mieszkańców. W badaniu łącznie wzięło udział 255 osób mieszkających w części Szczecina uwidocznionej na rys. 1.



**Rys. 1** Badany obszar Szczecina

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 2 zestawiono wiek respondentów. Największą ich część stanowili respondenci w wieku 41-50 lat (65 respondentów), 51-60 (56 respondentów) oraz 21-30 (52 respondentów). Respondentów powyżej 60 roku życia reprezentowało 21 osób, natomiast poniżej 20 roku życia 17.

**Tab. 2** Wiek respondentów

Wiek	Liczba przebadanych
20 i mniej	17
21-30	52
31-40	44
41-50	65
51-60	56
Więcej niż 60	21
Razem	255

Źródło: opracowanie własne.

Ankietowanych zapytano przede wszystkim w jakim zakresie odczuwają uciążliwość transportu towarowego w mieście (Tab. 3) oraz jakie główne problemy dostrzegają w odniesieniu do jego funkcjonowania (Tab. 4).

**Tab. 3** Uciążliwość MTT w Szczecinie w ocenie mieszkańców

Wiek	MTT nie jest kłopotliwy	MTT jest trochę kłopotliwy	MTT jest bardzo kłopotliwy
Poniżej 20	5%	84%	11%
21-30	19%	23%	58%
31-40	17%	44%	39%
41-50	12%	26%	62%
51-60	11%	27%	62%
Więcej niż 60	4%	59%	37%

Źródło: opracowanie własne.

Funkcjonowanie transportu towarów w mieście jako bardzo uciążliwe określiło po 62% osób w wieku od 41-50 oraz w wieku od

51-60. Przedstawiciele pozostałych badanych grup w wieku 31-40 (39% badanych) oraz 21-30 (58% badanych) także oceniło realizację dostaw na terenie miasta jako bardzo uciążliwe. Jedyne respondenci w wieku poniżej 20 roku życia wskazali, że MTT jest jedynie trochę kłopotliwy.

**Tab. 4** Problemy w zakresie funkcjonowania MTT w Szczecinie w ocenie mieszkańców

Problem w zakresie funkcjonowania MTT w Szczecinie	Wskazania
Blokowanie wjazdów i przejść	86%
Blokowanie miejsc parkingowych	83%
Ograniczenia w ruchu (kongestia)	78%
Blokowanie pasów ruchu	69%

Źródło: opracowanie własne.

Jak wynika z tabeli 4 jako najbardziej uciążliwe respondenci uznali blokowanie wjazdów i przejść (86%) przez samochody realizujące dostawy oraz blokowanie miejsc parkingowych przez samochody dostawcze (83%). 78% respondentów zwróciło uwagę na ograniczenia w ruchu (kongestia) generowane przez samochody dostawcze, co jest następstwem blokowania pasów ruchów – zwróciło uwagę 69% badanych.

Bardzo istotną część badań stanowiły dyskusje podjęte podczas spotkań roboczych, w których wzięli udział interesariusze reprezentujący zróżnicowane środowiska i kompetencje. Na podstawie analizy pozyskanych opinii zewnętrznych sformułowano następujące kategorie problemów (uszeregowano je wg wskazanego przez interesariuszy poziomu istotności):

- **struktura przewozów osób i ładunków** – duża i wciąż rosnąca liczba samochodów osobowych oznacza utrudnienia dla samochodów dostawczych wynikające chociażby z braku miejsca do rozładunku;
- **ruch tranzytowy w centrum miasta** – badania ankietowe kierowców przeprowadzone w 2010 roku w centrum Szczecina wykazały, że większość pojazdów tylko przejeżdżała przez centrum, a ich celem były destynacje położone poza jego granicami. Duży ruch tranzytowy w centrum Szczecina wynika z braku możliwości wyboru innych dróg (brak tras alternatywnych omijających centrum miasta);
- **odmienne oczekiwania współużytkowników infrastruktury drogowej** – promowanie ruchu rowerowego w mieście utrudnia ruch innych pojazdów, rozbudowa ścieżek rowerowych często odbywa się kosztem dróg samochodowych powodując ich zwężanie i zmniejszając przepustowość;
- **przepisy dotyczące ruchu rowerowego** – według Ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz.U z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późniejszymi zmianami) rower to pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; pojazd o szerokości powyżej 0,9 m przeznaczony do przewozu osób lub ładunków, poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem to wózek rowerowy; z tego powodu wózki rowerowe, do których zaliczane są rowery dostawcze nie mogą poruszać się po ścieżkach rowerowych, co znacznie obniża ich praktyczne zastosowanie;
- **tzw. „wąskie gardła”** – układ i przepustowość ulic w centrum Szczecina utrudnia wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań w zakresie dostaw towarowych;
- **system zarządzania ruchem ITS** – brak odpowiedniego systemu zarządzania ruchem; obecny system skoncentrowany jest jedynie na wybranym zakresie zadań; niezbędny jest system

- wspomagający ruch pojazdów w całym mieście, a nie tylko w podniesieniu do dróg dojazdowych do centrum;
- **brak koordynatora logistyki miejskiej** – brak organu zarządzającego logistyką miejską w Szczecinie, odpowiedzialnego za gromadzenie bieżących danych, godzenie oczekiwań różnych grup interesariuszy oraz inicjowanie działań pozwalających na ograniczanie negatywnego wpływu miejskiego transportu towarowego na środowisko miejskie;
- **niska świadomość mieszkańców** – mieszkańcy dostrzegają problem jakim jest niewystarczająca liczba miejsc dla rozładunku samochodów dostawczych w centrum, lecz nie są gotowi na ustępstwa mogące poprawić obecną sytuację (np. rezygnacja z części miejsc postojowych na rzecz wprowadzenia zatoczek rozładunkowych);
- **brak zachęt ekonomicznych do stosowania dobrych praktyk w zakresie logistyki miejskiej** – wdrażanie niektórych rozwiązań w zakresie przyjaznego środowiska transportu towarowego wiąże się często z wysokimi kosztami, które w całości spoczywają po stronie wprowadzającej je firmy;
- **opłaty za autostrady** – opłaty za autostrady sprawiają, że duża część pojazdów wybiera drogę przez miasto;
- **brak opracowania koncepcji transportu towarowego dla miasta Szczecina**;
- **ograniczenia przestrzenne do budowy strategicznych węzłów logistycznych** – dotyczy to m.in. budowy terminali logistyczno-towarowych oraz centrów dystrybucji towarów w szczególności w centrum miasta;
- **brak działań promujących zrównoważone przewozy towarowe** – brak inicjatyw w zakresie kształcenia świadomości użytkowników MTT w kontekście konieczności wdrażania rozwiązań sprzyjających rozwojowi zrównoważonemu i ograniczaniu negatywnego oddziaływania tego systemu na środowisko, a także postaw sprzyjających wdrażaniu prośrodowiskowych systemów transportowych; odpowiedzialność za tego typu działania spoczywa zarówno na jednostkach edukacyjnych (w szczególności szkołach i uczelniach, ale także np. szkołach nauki jazdy), jak również na jednostkach samorządowych.

## PODSUMOWANIE

Władze lokalne odnoszą się do transportu towarowego jak do prywatnego problemu przewoźników i innych stron zainteresowanych zaopatrzeniem. Nie widzą większej konieczności zaangażowania, pomimo że wiele działań z tego zakresu wymaga decyzji administracyjnych. Zainteresowanie transportem towarowym koncentruje się najczęściej głównie na wprowadzaniu restrykcji, np. poprzez przepisy ograniczające wjazd do określonych stref miejskich, co nie zawsze jest dobrym sposobem ponieważ nie uwzględnia racji wszystkich zainteresowanych. Takie podejście prowadzi do licznych nieporozumień oraz złego nastawienia społeczności do władz. Współcześnie istnieje wiele innych rozwiązań pomagających osiągnąć zrównoważony rozwój MTT, jedyną trudność, jaka stoi przed władzami miast, to pozyskanie odpowiednich informacji [9]. Błędem jest wdrażanie rozwiązań bez wcześniejszej oceny zapotrzebowania określającego sposób rozwiązania zaistniałego problemu [3]. Pomocne w przeciwdziałaniu skutkom złych decyzji jest właściwe planowanie w oparciu o istniejące strategie rozwoju miast.

Szczecin jest przykładem miasta, które od kilku lat angażuje się w działania zmierzające do poprawy funkcjonowania miejskiego transportu towarowego. Dzięki podejmowanym inicjatywom oraz aktywności w ramach partnerstwa na rzecz jakości transportu towarowego udało się wypracować istotne wskazania dla decydentów. Przedstawione wyniki analizy wskazują jak problemy generowane



przez miejski transport towarowy na terenie Szczecina postrzegane są przez różne grupy interesariuszy. W oparciu o przeprowadzoną diagnozę oraz podjęte dyskusje sformułowano kilka kluczowych zaleceń, które powinny stanowić podstawę dla budowania strategii rozwoju zrównoważonego, przyjaznego środowiska miejskiego transportu towarowego w Szczecinie. Inicjatywy te podzielono na dwa zasadnicze obszary:

- wdrażanie wybranych rozwiązań MTT, oparte na adaptacji dobrych praktyk i wykorzystaniu doświadczeń innych miast;
- działania o charakterze organizacyjno-legislacyjnym, stwarzające właściwe środowisko dla wdrażania dobrych praktyk w zakresie zrównoważonego MTT.

Obecnie w ramach dalszej współpracy z interesariuszami miejskiego transportu towarowego w Szczecinie podejmowane są działania mające na celu stopniowe wdrażanie rozwiązań pozwalających na ograniczanie negatywnego wpływu przewozów towarowych na środowisko miejskie. W ramach dalszych prac rozwiązania te zostaną poddane analizie w zakresie ich wpływu na ograniczenie negatywnego oddziaływania systemu transportowego na środowisko.

## BIBLIOGRAFIA

1. A Guide on How to Set up and Run Freight Quality Partnerships, Freight Best Practice [www.freightbestpractice.org.uk](http://www.freightbestpractice.org.uk), dostęp z dnia 14.06.2014 r.
2. Allen J., Browne M., Piotrowska M., Woodburn A. (2010) : Freight Quality Partnerships in the UK – an analysis of their work and achievements. Report produced as part of the Green Logistics Project: Work Module 9 (Urban Freight Transport), University of Westminster.
3. Filippi F., Nuzzolo A., Comi A., Delle Site (2010): Ex-ante assessment of urban freight transport policies, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, Vol. 2 (3), p. 6332–6342.
4. [grassproject.eu](http://grassproject.eu), dostęp z dnia 20.01.2017.
5. Iwan S. (2013) Building a Consensus Between the Needs of Urban Freight Transport Stakeholders, Carpathian Logistics Congress 2013, Kraków.
6. Iwan S. (2013): Wdrażanie dobrych praktyk w obszarze transportu dostawczego w miastach, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin.
7. Iwan S., Łapko A. (2013) Zastosowanie koncepcji partnerstwa publiczno-prywatnego w towarowym transporcie miejskim, Autobusy - Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe 3/2013, Instytut Naukowo-Wydawniczy SPATIUM, Radom 2013.
8. Kijewska K., Iwan S., Kaczmarczyk T. (2012) Freight Quality Partnership jako efektywne narzędzie rozwoju zrównoważonego miejskiego transportu towarowego, *Technika Transportu Szybnego* nr 9/2012, Instytut Naukowo-Wydawniczy „TTS”, Łódź.
9. TIMMSP, Urban transport policy transfer: "bottom-up" and "top-down" perspectives. *Transport Policy* 18/2011, p. 518–521.
10. [www.c-liege.eu](http://www.c-liege.eu), dostęp z dnia 20.01.2017.

### Selected activities of Freight Quality Partnership in Szczecin

*Functioning of urban infrastructure, depending on the availability of goods at retail outlets, such as shopping malls, grocery stores, multi-branch and industrial. Three major groups of Urban Freight Transport have been identified. The first group represents the consumer requirements for goods and services, but also in terms of acceptance of the principles of sustainable development. The second one includes the business entities, which are focused on the response for the city users' needs and expectations. Finally, the third group are city authorities which implement a particular strategy of the city development. One of the ways to reach consensus among different stakeholder groups is the Freight Quality Partnership. The aim of the paper is to introduce the practical experiences resulting from the experimental implementation of this type of partnership in Szczecin and the results of analyses, which are the basis for the implementation of the measures limiting the negative impact of UFT on the urban environment.*

Autor:

dr **Kinga Kijewska** – Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynierjno Ekonomiczny Transportu, Zakład Logistyki