

BUSINESS & URBAN MOBILITY / PL

Green & Blueberry Logistics — mniejsze pojazdy, większa szansa na lepsze miasta

Karamoko Gaoussou i model miejskiej logistyki dla Grand Paris. Analiza pojazdów elektrycznych, rowerów cargo, mikrohubów i mierzenia efektów dostaw.

TRUTH Magazine Editorial Team | 27.10.2026



Opracowanie redakcyjne na podstawie materiałów firmy, profilu w TRUTH Magazine nr 1/2026 (s. 22–23) oraz wskazanych opracowań. Firma przedstawia STC Enterprises jako partnera reprezentacji strategicznej; jej założyciel jest Ambasadorem Honorowym Stowarzyszenia „Just Do It”, wydawcy TRUTH. Stan informacji: 27 października 2026 r.

Metryka

Marka	Green & Blueberry Logistics
Założyciel i dyrektor	Karamoko Gaoussou
Punkt wyjścia	Paryż i Grand Paris, Francja
Kierunek międzynarodowy	Nowy Jork — rozwój strategiczny
Model floty startowej	Cel: pięć eQuadów; wdrożenie do potwierdzenia
Kierunki usług	MOVE · MANAGE · TRANSFORM
Reprezentacja strategiczna	STC Enterprises
WWW	green-blueberry.eu
Kontakt reprezentacji	support@stc.enterprises
Telefon reprezentacji	+48 71 880 89 79

Miasto budzi się dostawami. Zanim otworzą się kawiarnie, na zaplecza trafiają produkty; zanim klient odbierze zamówienie, przesyłka przechodzi przez magazyn, sortowanie i ostatni odcinek trasy. Ten codzienny ruch jest niezbędny, ale odbywa się w przestrzeni współdzielonej z pieszymi, rowerzystami, transportem publicznym i mieszkańcami. Pytanie o przyszłość logistyki jest więc również pytaniem o to, jak chcemy korzystać z ulic.

Green & Blueberry Logistics, inicjatywa rozwijana przez Karamoko Gaoussou, przedstawia model łączący miejskie dostawy, kompaktowe pojazdy elektryczne i stopniowe budowanie zaplecza operacyjnego. Punktem wyjścia jest Grand Paris. W tym artykule przyglądamy się firmie oraz mechanizmom, dzięki którym odpowiednio dobrany transport może lepiej odpowiadać skali miejskich przesyłek. Perspektywę przedsiębiorstwa zestawiamy z opracowaniami europejskimi i badaniami nad ostatnią milą.

Karamoko Gaoussou: logistyka widziana z perspektywy człowieka

W pierwszym wydaniu TRUTH Magazine, na stronach 22–23, przedstawiliśmy Karamoko Gaoussou jako założyciela Green & Blueberry Logistics oraz Ambasadora Honorowego Stowarzyszenia Centrum Wsparcia „Just Do It”. Jego profil opisuje doświadczenie związane z międzynarodowymi łańcuchami dostaw, w tym z Kühne + Nagel i Iron Mountain. Obecna prezentacja firmy eksponuje ideę łączenia niezawodności usługi z odpowiedzialnością wobec ludzi i otoczenia. [1]

Ta perspektywa ma praktyczne znaczenie. Dostawa nie kończy się na wyznaczeniu najkrótszej trasy. Obejmuje kontakt z odbiorcą, warunki pracy kuriera, bezpieczny postój, sposób przenoszenia ładunku i możliwość rozwiązywania problemu. Dobrze zaprojektowany proces powinien uwzględniać

wszystkie te elementy. W przypadku rozwijającego się przedsięwzięcia ważna jest także kolejność: najpierw sprawdzenie lokalnego zapotrzebowania i możliwości obsługi, następnie rozszerzanie skali.

Ostatnia mila jest problemem organizacji przestrzeni

Ostatnia mila oznacza końcowy odcinek dostawy do odbiorcy. Nie musi mieć długości jednej mili. Jej trudność wynika często z liczby adresów, ograniczonej przestrzeni do zatrzymania i konieczności zsynchronizowania przejazdów z dostępnością klientów. Samochód może pokonać większość trasy sprawnie, a mimo to stracić czas na szukanie postoju, dojście do wejścia lub ponowną wizytę.

Badanie Maxwella Schradera i współautorów z 2024 r. zwraca uwagę na znaczenie czasu obsługi dostawy, obejmującego m.in. poszukiwanie miejsca i dojście do celu. Autorzy podkreślają również niedostatek porównywalnych danych o pracy rowerów cargo i samochodów w tych samych warunkach miejskich. To argument za mierzeniem całego procesu, zamiast oceniania wydajności wyłącznie na podstawie prędkości pojazdu. [5]

Dla lokalnego sklepu ważne jest, czy towar dotrze przed otwarciem. Dla mieszkańca — czy rozładunek nie zablokuje przejścia. Dla operatora — czy jeden rejon można obsłużyć bez niepotrzebnych powrotów. Te cele warto projektować razem, ponieważ poprawa jednego fragmentu procesu może stracić znaczenie, jeżeli problem zostanie tylko przesunięty do kolejnego miejsca.

Co zmienia napęd elektryczny

Europejska Agencja Środowiska wskazuje, że typowy samochód elektryczny w Europie powoduje w całym cyklu życia mniej emisji gazów cieplarnianych niż porównywalny pojazd spalinowy. Nie emituje spalin podczas jazdy, ale produkcja baterii, energia elektryczna oraz zużycie opon i nawierzchni pozostają częścią bilansu. Wielkość korzyści zależy od pojazdu, użytkowania i miksu energetycznego. [2]

W miejskich dostawach oznacza to możliwość ograniczenia lokalnych spalin bez utożsamiania elektryfikacji z zerowym wpływem na środowisko. EEA zaznacza także, że sam napęd nie rozwiązuje problemu korków i zapotrzebowania na przestrzeń drogową. [2]

Mniejszy pojazd może lepiej pasować do zadania

Jeżeli kilka niewielkich paczek podróżuje dużym, słabo wypełnionym autem, część przestrzeni ulicznej służy przewożeniu niewykorzystanej pojemności. Kompaktowy pojazd dobrany do ładunku może zajmować mniej miejsca podczas przejazdu i postoju. Przy wielu blisko położonych adresach liczy się również możliwość sprawnego zatrzymania w dozwolonym miejscu i krótkiego przeniesienia przesyłki.

Korzyści trzeba jednak oceniać dla całej trasy. Jeżeli mniejszy pojazd wymusi wielokrotne kursy po ten sam ładunek, przewaga może się zmniejszyć. Dlatego odpowiedź zależy od masy i objętości

przesyłek, odległości, pogody, infrastruktury i czasu obsługi. Z punktu widzenia redakcyjnej analizy właściwym celem jest ograniczenie niepotrzebnej pracy transportowej przy zachowaniu wymaganej jakości dostawy.

Warto odróżniać rowery cargo, lekkie pojazdy dostawcze i samochody. Nie są jedną kategorią techniczną. Dopuszczalny sposób poruszania się, wymagania wobec kierowcy i możliwości postoju zależą od konkretnego pojazdu oraz lokalnych przepisów. Trasa zaprojektowana dla roweru nie powinna być automatycznie traktowana jako dostępna dla elektrycznego czterokołowca.

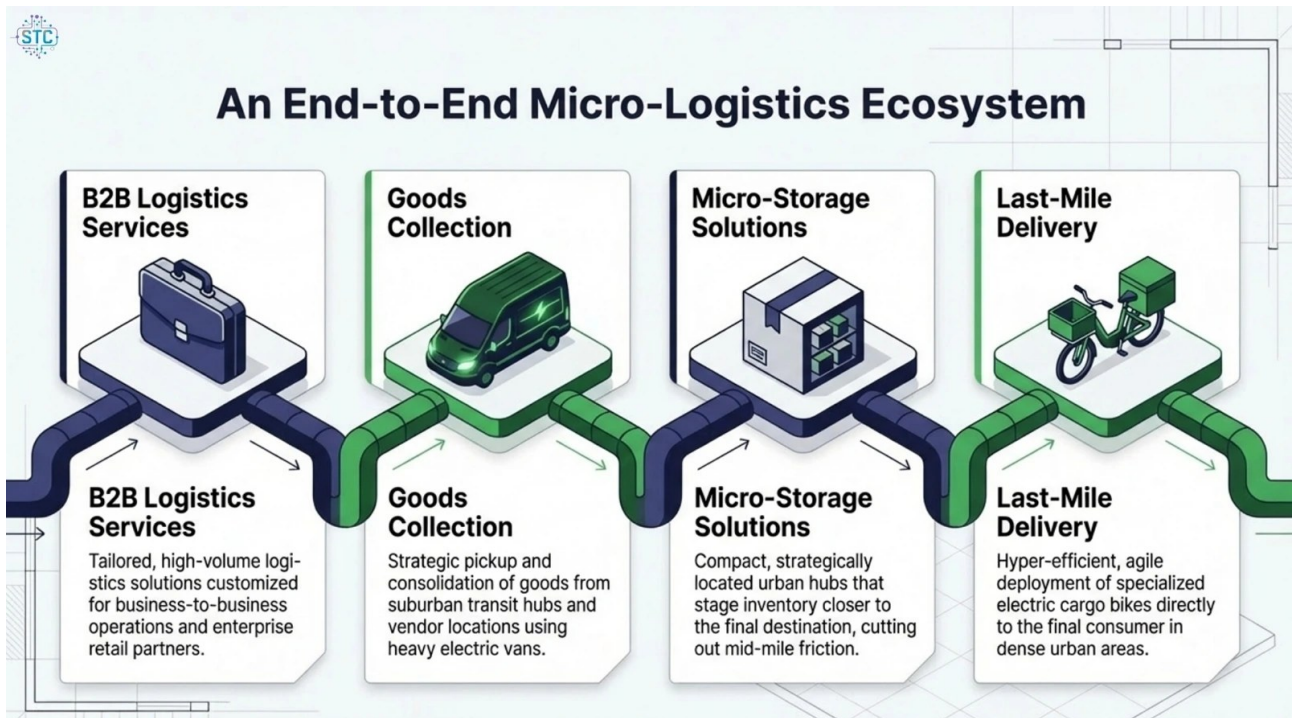


Koncepcja floty i oznakowania marki. Materiał firmy przedstawia kierunek rozwoju, a nie potwierdzenie liczby pojazdów w eksploatacji.

Mikrohub: punkt, który skraca końcowy odcinek

Mikrohub jest niewielkim węzłem przeładunkowym blisko obszaru doręczeń. Towar może trafić do niego większym pojazdem, a następnie zostać rozdzielony na krótsze trasy obsługiwane lżejszym transportem. EU Urban Mobility Observatory opisuje takie rozwiązania jako sposób łączenia konsolidacji przesyłek z rowerami cargo i innymi niskoemisyjnymi środkami dostaw. [3]

O powodzeniu decyduje lokalizacja i sposób działania: miejsce musi odpowiadać rzeczywistym przepływom, umożliwiać bezpieczne przeładowanie i nie tworzyć nowego konfliktu z otoczeniem. W modelu Green & Blueberry miejska przestrzeń składowania i przygotowania towaru należy do rozwijanych możliwości. Dostarczony schemat pokazuje powiązanie odbioru, mikromagazynowania i końcowej dystrybucji; przedstawia koncepcję procesu. [1][3]



Schemat koncepcyjny procesu mikrologistyki: odbiór, konsolidacja, zaplecze miejskie i końcowe doręczenie. Materiał przekazany redakcji.

Oferta firmy: MOVE, MANAGE, TRANSFORM

Green & Blueberry porządkuje swoją prezentację wokół trzech kierunków. MOVE dotyczy odbioru i dostaw, w tym końcowego doręczenia, zleceń ekspresowych, dystrybucji B2B i uzupełniania zapasów. Początkowym obszarem jest Paryż i pobliskie terytoria Grand Paris. Zakres trasy, dostępność i wymagania obsługi mają być uzgadniane indywidualnie. [1]

MANAGE obejmuje rozwijane podejście do organizowania przepływu: składowania, przygotowania zamówień, obsługi zwrotów i widoczności operacyjnej. TRANSFORM opisuje kierunek stopniowej zmiany modelu logistycznego, dopasowania środków transportu i testowania rozwiązań. Takie uporządkowanie pomaga rozmawiać oddzielnie o bieżącej potrzebie klienta, zapleczu procesu i dalszym rozwoju. [1]

Dla małej firmy punktem startowym może być jeden regularny odbiór. Dla sieci punktów usługowych — zaplanowana trasa zaopatrzeniowa. Dla organizacji społecznej — cykliczne przewozy określonego rodzaju ładunku. Przy każdym zastosowaniu potrzebne są konkretne parametry: adresy, godziny, gabaryty, częstotliwość i osoba odpowiedzialna za odbiór. To one pozwalają ocenić, czy propozycja ma sens operacyjny.

Flota jako narzędzie, a nie cel sam w sobie

Na stronie firmy model startowy Growth zakłada pięć eQuadów. Jest to cel planowanego uruchomienia; dobór pojazdów, konfiguracja i wdrożenie pozostają do potwierdzenia. Rowery cargo, elektryczne auta dostawcze, huby oraz narzędzia cyfrowe są elementami szerszej mapy rozwoju. Nowy Jork przedstawiono jako perspektywę strategiczną. [1]

Z biznesowego punktu widzenia rozsądna decyzja o pojeździe zaczyna się od danych o zleceniach. Warto znać typowy ciężar paczki, największy gabaryt, liczbę przystanków, przerwy na obsługę i możliwość ładowania. Do tego dochodzą serwis, dostępność części, zabezpieczenie towaru oraz warunki pracy. Zakup powinien odpowiadać na rozpoznaną potrzebę, a kolejne etapy pozwalać korygować wcześniejsze założenia.

Jak wyglądałaby dobrze zaprojektowana trasa

Wyobraźmy sobie przykładowy, hipotetyczny rejon z piekarnią, księgarnią i kilkoma małymi sklepami. Zamiast niezależnie organizować każde przekazanie towaru, można sprawdzić możliwość połączenia wybranych zleceń w jeden harmonogram. Kurier otrzymuje przygotowany ładunek, uporządkowany według kolejności przystanków, a odbiorcy znają uzgodnione okna czasowe.

Nie każdy ładunek da się połączyć. Żywność może mieć inne wymagania niż książki, a pilne zlecenie inne godziny niż regularne zaopatrzenie. Plan powinien uwzględniać bezpieczne mocowanie, wymagane warunki przewozu i możliwość odebrania zwrotów. Ten przykład pokazuje sposób myślenia o organizacji pracy; nie opisuje zrealizowanej trasy Green & Blueberry ani potwierdzonej oszczędności.

W takim pilotażu warto najpierw zmierzyć punkt wyjścia, następnie porównać warianty o podobnych wymaganiach. Należy wliczyć dojazd do hubu, przeładunek i powroty. Dopiero pełny obraz pozwala stwierdzić, czy mniejszy pojazd rzeczywiście ograniczył kilometry lub czas zajmowania miejsc dostawczych.

Czego uczą europejskie doświadczenia

Opisany przez unijne obserwatorium pilotaż w Logroño połączył mikrohub z elektrycznymi rowerami cargo. Projekt uruchomiono w czerwcu 2025 r.; infrastruktura umożliwiała przekazywanie towaru z samochodów do lżejszego transportu. To przykład przetestowanej organizacji dostaw, odrębny od działalności Green & Blueberry. [4]

Z kolei opracowanie dotyczące ULaaDS w Bremie i Mechelen pokazuje znaczenie współpracy samorządów, operatorów i lokalnych przedsiębiorców. Wyniki zależały m.in. od lokalizacji oraz zaangażowania interesariuszy. Wniosek dla rozwijanej firmy jest praktyczny: warto najpierw poznać konkretną dzielnicę i jej uczestników, zamiast przenosić gotowy schemat bez sprawdzenia warunków. [6]

Kurier i odbiorca w centrum jakości

Odpowiedzialny model logistyczny powinien uwzględniać czas potrzebny na bezpieczny rozładunek, przerwy i kontakt z klientem. Plan, który działa jedynie przy stałym pośpiechu lub niedozwolonym postoju, przenosi koszt na pracowników i otoczenie. Dlatego przy projektowaniu zleceń warto określać realne okna dostawy, zasady reagowania na opóźnienia i granice dopuszczalnego obciążenia.

Równie istotna jest komunikacja z odbiorcą. Informacja o wejściu, możliwości rozładunku lub zmianie godziny może oszczędzić dodatkowej wizyty. Narzędzia cyfrowe mogą wspierać ten kontakt, ale wymagają jasnego podziału odpowiedzialności i adekwatnej ochrony danych. Firma przedstawia planowanie tras, potwierdzanie dostaw i dostęp klienta jako kierunki rozwoju; ich dostępność należy uzgadniać dla konkretnej usługi. [1]

Metryki, które warto mierzyć

Pierwszą grupą wskaźników są kilometry na skutecznie obsłużoną dostawę, udział przejazdów bez ładunku i wykorzystanie pojemności. Drugą — terminowość, liczba ponownych prób i czas postoju. Trzecią — zużycie energii, koszt całego procesu oraz warunki pracy. Pojedyncza liczba może wyglądać korzystnie, podczas gdy pozostałe ujawniają przeniesiony problem. Jest to proponowany przez redakcję zestaw do oceny pilotażu, a nie opublikowane wyniki firmy.

Porównania powinny obejmować podobny rodzaj usługi i jednakowe granice pomiaru. Jeżeli analizujemy emisję, trzeba wyjaśnić, czy chodzi o spaliny na ulicy, energię zużytą podczas pracy, czy szerszy cykl życia. Jeżeli analizujemy koszt, należy wliczyć czas ludzi, zaplecze i serwis. Dzięki temu partnerzy mogą ocenić, gdzie model działa najlepiej i co wymaga zmiany.

Miejska logistyka zaczyna się od właściwej skali

Najciekawszym elementem propozycji Green & Blueberry jest próba połączenia transportu z lokalnym kontekstem. Firma wskazuje Grand Paris jako miejsce stopniowego rozwijania modelu, a współpracę z partnerami jako sposób jego weryfikacji. W przedstawionej strategii mały początek ma umożliwiać uczenie się przed rozszerzeniem działalności. [1]

Dla miasta wartością może być sprawnie dostarczony towar przy mniejszym obciążeniu ulic. Dla przedsiębiorcy — przewidywalna obsługa dopasowana do potrzeb. Dla kuriera — proces zaplanowany z szacunkiem dla jego pracy. Elektryfikacja, właściwy rozmiar pojazdu i konsolidacja są narzędziami służącymi tym celom. Ich rzeczywista wartość ujawnia się na konkretnej trasie, przy konkretnym ładunku i w wynikach, które da się uczciwie zmierzyć.

Źródła i dalsze informacje

1. [1] Green & Blueberry — company profile and planned fleet
<https://green-blueberry.eu/about-us/>
2. [2] European Environment Agency — Electric vehicles
<https://www.eea.europa.eu/en/topics/in-depth/electric-vehicles>
3. [3] EU Urban Mobility Observatory — Microhubs (14 April 2025)
https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/microhubs-future-last-mile-logistics-2025-04-14_en
4. [4] EU Urban Mobility Observatory — DECARBOMILE, Logroño (7 August 2025)
https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/decarbomile-project-pilots-micro-hub-and-cargo-bike-scheme-cut-delivery-emissions-2025-08-07_en
5. [5] Schrader et al. — Urban context and delivery performance (2024)
<https://arxiv.org/abs/2409.06730>
6. [6] EU Urban Mobility Observatory — ULaaDS case study (19 December 2025)
https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/integration-sumps-and-sulps-co-creation-methodology-zero-emission-last-mile-delivery_en
7. Company — MOVE / Grand Paris
<https://green-blueberry.eu/move-grand-paris/>
8. Company — fleet and technology roadmap
<https://green-blueberry.eu/fleet-technology/>
9. Company — strategic representation and contact
<https://green-blueberry.eu/contact/>
10. TRUTH Magazine — Karamoko Gaoussou profile
<https://truthmagazine.eu/articles/karamoko-gaoussou/zero-emission-logistics/>
11. TRUTH Magazine No. 1/2026 — pp. 22–23
<https://truthmagazine.eu/issues/truth-magazine-no-1-2026.pdf#page=22>

Kontakt

<https://green-blueberry.eu/> | support@stc.enterprises | +48 71 880 89 79

Wersja online: <https://truthmagazine.eu/publikacje/green-blueberry-urban-logistics/?lang=pl>