

C-LIEGE - Clean Last mile transport and logistics management for smart and efficient local Governments in Europe

DELIVERABLE D2.2

Knowledge Sharing Workshop proceedings- SUMMARY (Bulgarian)

Dissemination level: PUBLIC

Workpackage n. 2

Version Final

Date of preparation 30/03/2012

The sole responsibility for the content of this deliverable lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. Neither the EACI nor the European Commission are responsible for any use that may be made of the information contained therein.

Grant Agreement n. IEE/10/154/SI2.589407 – C-LIEGE

Подготовка, цели и хората, които искаме да ни чуят

Вторият пленарен семинар за споделяне на знания и опит се проведе в Брюксел на 1 март 2012.

Мястото на срещата в Брюксел предостави отлична възможност за популяризиране на проекта C-LIEGE сред други европейски партньорски мрежи, които бяха поканени на събитието - в приемственост с първата работна среща, проведена в Барселона (ES), като POLIS, Eurocities, ERTRAC, European Shippers Council, ACEA, EUCARS, EFFA, EEVC, IRU, FedEx и т.н. Поради факта, че тази работна среща се проведе в Брюксел (седалището на повечето от тях), тяхната мобилизация бе много успешна. Съвсем естествено, CYCLELOGISTICS, ECOSTARS, Ил дьо Франс, Амстердам, предишни говорители по проекта C-LIEGE бяха също поканени. Голяма част от тях се присъединиха или изпратиха техен представител от офисите им в Брюксел.

Предварителната картина на настоящите европейски добри практики в градския товарен транспорт, представени на първата работна среща бе интегрирана за създаване на рамка за анализ и в крайна сметка бяха избрани 15-те най-обещаващи добри практики, които бяха обсъдени по време на вторият семинар от европейската група, съставена от различни представители на заинтересованите страни.



Снимка1 - Присъстващите на 2-рия пленарен Семинар за споделяне на знания и опит

Избраните добри европейски практики в градския товарен транспорт

Повече от 100 европейски добри практики в градския товарен транспорт бяха представени, от които, в крайна сметка, бяха избрани 15 по съответните критерии за подбор, които се основаваха на спестяване на енергия, екологични, икономически и социални ползи, ниво на сътрудничество и възможност за обмен на опит и др.

Избраните и анализирани добри европейски практики (силните им и слаби страни) са следните: Night delivery in Barcelona (ES), Distribution by cargo bikes in Donostia (ES), Driver training in Bristol (UK), Delivery and servicing plans in Sutton (UK), Regulation incentives and restrictions in Parma (IT), Access restrictions in Bristol (UK), Incentives and access restrictions in Gothenburg (SE), Use of bus lanes by clean freight vehicle in Norwich (UK), Freight distribution plan in Bologna (IT), Tyne and Wear Freight Partnership in UK, Delivery space booking in Bilbao (ES), Restrictions of UFT routes in Leicester (UK), Environmental zone in Aalborg (DK), Clear zones in UK, Local freight network in Gothenburg (SE).

Кръгла маса за обсъждане със съответната група от заинтересовани страни

Кръглата маса бе съставена от представители на местните администрации (POLIS), професионалните превозвачи на товари (European Express Association) и товародателите (EuroCommerce и Confcommercio International). Асоциациите на европейците също бяха поканени. Целта на тази дискусия, която представлява основната част от събитието, е да се научи повече за позицията и потребностите на групата от заинтересовани страни по отношение на политиките и мерките в ГТТ, потвърждавайки 15-те добри европейски практики и най-накрая избирайки най-добрите 5 от тяхна гледна точка.



Снимка 2 – участниците на кръглата маса

Massimo Marciani (Президент на ФИТ Консултинг ООД), председателстващ семинара се обърна към участниците в дискусиата на кръглата маса като зададе следните четири основни въпроса:

- Въпрос 1: Кои 5 най-обещаващи случая избрахте и защо?
- Въпрос 2: Градската логистика пазар ли е?
- Въпрос 3: Кой регулира този пазар?
- Въпрос 4: Каква е динамиката на процеса?

Въпрос 1: Кои 5 най-обещаващи случая избрахте и защо?

POLIS: Delivery and Serving Plans (Sutton) (планове за доставка и обслужване), защото е иновативна и може лесно да бъде пренесена към други градове и региони. **Regulation incentives and restrictions (Parma)** (инициативи за регулиране и налагане на ограничения), защото е пълен пакет и показва един добър синтез между град и регион. Това е икономически изгодно решение и засяга пресните хранителни продукти, което го прави доста уникален. **Freight Distribution Plan (Bologna)** (План за разпространение на товари (Болоня), защото тази мярка е първата стъпка, която градовете трябва да предприемат. **Tyne & Wear Freight Partnership (UK)** (партньорство при превоза на **Tyne & Wear**), защото това е добра платформа за обмяна на знания и се ангажират различни

участници. **Night delivery (Barcelona)** (доставка през нощта) (Барселона), тъй като може да се счита като иновативна и успешна инициатива.

European Express Association: Delivery and Servicing Plans (Sutton) е практиката, която спечели най-много одобрението на участниците, тъй като е първата стъпка, която всички местни власти и компаниите трябва да приложат. **Driver training (Bristol)**, тъй като може да помогне за намаляване на изгорелите газове, особено в центъра на града. **Night delivery (Barcelona)**, защото прави градската логистика по-ефективна и би могло да се избегне блокиране на тежки товарни превозни средства в сутрешните задръствания. Големите търговци на дребно вече гарантират предоставянето на охранявана зона, за да се доставят товарите през нощта и това се оказва доста успешно. **Incentives and access restrictions in Gothenburg** са високо оценени, благодарение на диалога с всички заинтересовани страни и баланса между стимулите и ограниченията. **Clear Zone (UK)**, тъй като показва как градската мобилност и логистика в градовете трябва да бъдат обсъдени и съгласувани след оценка на въздействието от всички заинтересовани страни, за да се осигури интегриран подход и да се приеме стратегията.

EuroCommerce: Driver training (Bristol), защото помага за намаляване на консумацията на гориво. **Night delivery (Barcelona)** защото той намалява времето за пътуване и горивото, въпреки че за малкия бизнес може да е по-малко приложим. **Regulation incentives and restrictions (Parma)** защото тя е много ефективна комбинация от фактори и прилага широк подход, за да има високо и устойчиво въздействие за намаляване разхода на гориво и енергия. Всички местни участници са ангажирани. **Local freight network in Gothenburg** поради включването на много участници и обмен на мнения, знания и добри практики. **Distribution by cargo bikes (ES)**, интересно е, но все още няма изгодна алтернатива на автомобилния транспорт (камиони) за доставката „последна миля“.

Confcommercio International: най-успешните мерки са **Night delivery (Barcelona)** макар че малкия и дребен бизнес не може да си го позволи и най-добре пасва на нуждите на големите търговци на дребно, **Regulation incentives and restrictions (Parma)** и **Local freight network (Gothenburg)**, тъй като тези мерки са свидетелство на високо ниво на участие на свързаните с това страни и е ефикасен начин за сътрудничество.

Въпрос 2: Градската логистика пазар ли е? Отговорът е положителен.

Местната администрация трябва да обърне внимание на текущите нужди и ограничения, като се обърне към частния сектор и поиска подкрепата му за постигане на целите. Те могат да помогнат да се обяснят установените нужди и да се предложат иновации. Много решения са лесни за изпълнение и при ниски разходи. За всички мерки, трябва да се вземат предвид кога, при какви ситуации, за кой бизнес и в кои градове могат да бъдат приложени.

Въпрос 3: Кой регулира този пазар? Транспортът на стоки и хора е напълно различен. Защо организациите са заинтересовани повече от транспорта на пътници?

POLIS: Местните власти винаги са се занимавали предимно от превоз на пътници и липсва интерес към товарния транспорт. Но това подлежи на промяна. Местните власти се учат да работят заедно с различни партньори в областта на градската логистика. Разработени са по-стратегически и специфични планове за превоз. Това е основата за бъдещите дейности / решения.

European Express Association: Установяването на правила не означава забрана. Експресните операторите се опитват да разработят решения за устойчива градска логистика на товарите. Местните власти твърде често не вземат под внимание или не разбират нуждите на градските услуги за превоз на товари, логистиката и доставката, когато определят своите политики за градския транспорт и мобилност. Операторите на товарния транспорт трябва да бъдат поканени да участват в работни групи, където да обсъждат и дискутират транспорта и мобилността в градските райони. Целта трябва да бъде да ги накарат да участват про-активно и не само да реагират. Трябва да се осъществява добро сътрудничество и непрекъснат диалог между превозвачите.

Въпрос 4: Каква е динамиката на този процес: малък магазин в центъра или извън него, или по-големи молове?

Eurocommerce: И двете. Най-доброто е да се прилагат различни решения към различните места и ситуации. Общото за всички градове и ситуации е партньорство, планиране и мерки. Но на едно по-задълбочено ниво на първо място трябва да ги анализираме. Трябва да имат въздействие върху всички участници.

Confcommercio International: Общата тенденция е, че малките магазинчета са изчезнали от центъра на големия град главно защото са отворили нови големи магазини в покрайнините на големите градове. Днес ние отново оценяваме значението на откриването на магазини в близост до центъра. Големите компании (франчайзъри) откриват малки магазинчета (франчайзополучатели) в центъра на града.

European Express Association: има някои аспекти на разпоредбите, които не могат да се предвидят и това ще наложи допълнителни тежести. Един добър пример за това е зелената градска логистика. Правилото е, че превозните средства, с брутно тегло над 3500 кг изискват професионално свидетелство за управление на моторно превозно средство (категория C). Електрическите микробуси попадат в тази категория. Това задължение поражда проблеми, тъй като има големи трудности при набиране на правоспособни шофьори на микробуси.

Следващи етапи по изпълнение на C-LIEGE проекта

Резултатите, постигнати от изтъкването на добрите практики ще позволи идентифицирането и оценката на насърчителни и ограничителни мерки за товарен транспорт, които се прилагат успешно в европейските градове. Идентифицирането и оценката на тези добри практики, изградени на базата на предишен опит и извлечените поуки, ще послужи за информационна основа за по-нататъшното определяне на подходящ набор от мерки за ефективна и енергоспестяваща организация на товарния транспорт в градските райони.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Дневен ред на втория пленарен семинар за обмяна на знания и опит



**C-LIEGE - Clean Last mile transport and
logistics management for smart and efficient
local Governments in Europe**

Invitation to the 2nd Plenary Knowledge Sharing Workshop

1st March 2012

Venue: West Midlands European Service
22-28 Avenue d'Auderghem, 1040 Brussels

Agenda

9.30: Registration

9.45: Welcome by ERRIN Chair: Françoise Chotard

10.00: Plenary session

Chair: *Françoise Chotard, ERRIN*

- Strategies of the Intelligent Energy Europe Programme – *Olav Luyckx, EACI Project Officer, European Commission*
- C-LIEGE project presentation – *Paola Cossu, C-Liege Project Coordinator, FIT Consulting srl*

10:20: Good practices elicitation in urban freight transport (UFT)

- Good practices and European urban freight (soft) measures state of the art – *Marc Torrentelle, LEITAT*
- UFT Good Practice Database – *Panayota Moraiti, NTUA*

11.15: Coffee break

11.30: Round table and validation of the good practice elicitation

Chair: *Massimo Marciani, President of FIT Consulting srl*

- Administrations: *Gabriela Barrera, POLIS*
- Shippers: *Rosella Marasco, Confcommercio Internazionale; Mohamed Tamsamani, EuroCommerce*
- Freight carriers: *Véronique Corduant, European Express Association (EEA)*
- Residents: *Representative from European Consumers' Organisation (BEUC)¹; representative from European Citizen Action Service (ECAS)²*

13.00: Lunch and networking

14:00: End of the event

¹ Invited

² Invited