

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 (Polish)

Dissemination level: PUBLIC

Workpackage n. 2

Version Final

Date of preparation 26/03/2012

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

Tło spotkania, cele, adresaci

Drugie Plenarne Warsztaty Wymiany Wiedzy odbyły się w Brukseli w dniu 1 marca 2012 r.

Brukselskie spotkanie stanowiło doskonałą okazję do popularyzacji projektu C-LIEGE wśród istotnych sieci europejskich, których przedstawiciele uczestniczyli w imprezie będącej kontynuacją pierwszych warsztatów zorganizowanych w Barcelonie (Hiszpania), takich jak [POLIS](#), [Eurocities](#), [ERTRAC](#), [European Shippers Council](#), [ACEA](#), EUCARS, [EFFA](#), [EEVC](#), [IRU](#), [FedEx](#) itp. Ponieważ większość z nich ma swoje centrale w Brukseli, odnotowaliśmy znaczącą frekwencję na spotkaniu. Wśród zaproszonych gości znaleźli się również prelegenci uczestniczący w poprzednich warsztatach, reprezentujący CYCLELOGISTICS, ECOSTARS, Ile-de-France oraz Amsterdam. Zdecydowana większość z nich stawiła się na spotkaniu lub wysłała swojego przedstawiciela urzędującego w Brukseli.

Wstępny, nakreślony podczas pierwszych warsztatów obraz dobrych praktyk aktualnie stosowanych w Europie w zakresie miejskiego transportu towarowego został skonsolidowany w ramach analizy wstępnej. Ostatecznie wybrano 15 „najbardziej obiecujących” dobrych praktyk, które podczas 2-gich Warsztatów przedyskutowano w ramach panelu europejskiego złożonego z przedstawicieli różnych grup interesariuszy.



Fot. 1 – Uczestnicy Drugich Plenarnych Warsztatów Wymiany Wiedzy

Wybrane europejskie dobre praktyki w zakresie miejskiego transportu towarowego

Zidentyfikowano ponad 100 dobrych praktyk stosowanych w UE w obszarze miejskiego transportu towarowego, spośród których 15 zostało ostatecznie wybranych przy zastosowaniu odpowiednio dobranych kryteriów selekcji, uwzględniających takie czynniki jak oszczędność energii, korzyści środowiskowe, ekonomiczne i społeczne, poziom współpracy, ich transferowalność (możliwość przenoszenia na inny grunt) itp.

Wybrane i przeanalizowane (pod kątem mocnych i słabych stron) następujące europejskie dobre praktyki: dostawy nocne w Barcelonie (ES), dystrybucja z wykorzystaniem rowerów towarowych w Donostii (ES), szkolenie kierowców w Bristolu (UK), plany dostaw i serwisowania w Sutton (UK), zachęty i ograniczenia regulacyjne w Parmie (IT), ograniczenie dostępu w Bristolu (UK), system zachęt i ograniczeń dostępu w Göteborgu (SE), wykorzystanie buspasów przez pojazdy czystego transportu towarowego w Norwich (UK), system planowania dystrybucji ładunków w Bolonii (IT), Tyne and Wear Freight Partnership (UK), rezerwacja miejsc wyładunkowych w Bilbao (ES), ograniczenia tras miejskich przewozów towarowych w Leicester (UK), strefa środowiskowa w Aalborgu (DK), czyste strefy w UK, lokalna sieć przewozu towarów w Göteborgu (SE).

Rozmowy przy okrągłym stole z udziałem głównych grup interesariuszy

Przy okrągłym stole zasiedli przedstawiciele władz lokalnych (POLIS), zawodowych przewoźników towarowych (European Express Association) oraz spedytorów (EuroCommerce i Confcommercio International). Zaproszono również europejskie stowarzyszenia reprezentujące mieszkańców. Celem tych dyskusji panelowych, stanowiących zasadniczą część Warsztatów, było zdobycie informacji na temat stanowiska zajmowanego przez grupy interesariuszy oraz określenie potrzeb dotyczących polityki i działań związanych z miejskim transportem towarowym, zatwierdzenie 15 europejskich dobrych praktyk oraz ostateczny wybór najlepszych 5, przy uwzględnieniu różnych punktów widzenia.



Fot. 2 – Uczestnicy dyskusji panelowych przy okrągłym stole

Przewodniczący Warsztatów, Massimo Marciani (Prezes FIT Consulting srl), skierował do panelistów cztery podstawowe pytania:

- P1: Których 5 studiów przypadków uznali Państwo za najbardziej obiecujące i dlaczego?
- P2: Czy logistyka miejska stanowi rynek?
- P3: Kto reguluje ten rynek?
- P4: Jaka jest dynamika tego procesu?

P1: Których 5 studiów przypadków uznali Państwo za najbardziej obiecujące i dlaczego?

POLIS: Plan dostaw i serwisowania (Sutton), ponieważ jest on innowacyjny i dość dobrze nadaje się do przeniesienia na grunt innych miast i regionów. **Regulacje w zakresie zachęt i ograniczeń (Parma)**, ponieważ jest to kompletny pakiet charakteryzujący się zintegrowaniem miasta i regionu. Jest to rozwiązanie rentowne i ukierunkowane na produkty świeże, co nadaje mu pewną unikalność. **Plan dystrybucji ładunków (Bologna)**, ponieważ to działanie stanowi pierwszy krok, który powinny wykonać miasta. **Tyne & Wear Freight Partnership (UK)**, ponieważ jest to efektywna platforma wymiany wiedzy angażująca różnych uczestników. **Nocne dostawy (Barcelona)**, ponieważ można to uznać za innowacyjną i skuteczną inicjatywę.

European Express Association: Plany dostaw i serwisowania w Sutton – najbardziej preferowana dobra praktyka stanowiąca pierwszy krok, który powinny wykonać wszystkie lokalne władze i firmy. **Szkolenie dla kierowców (Bristol)**, ponieważ może to pomóc w poprawieniu ekonomiczności jazdy i ograniczeniu zużycia paliwa, zwłaszcza w centrum miasta. **Nocne dostawy (Barcelona)**, ponieważ usprawniają one logistykę miejską i dzięki nim można uniknąć blokowania dróg przez pojazdy dostawcze w czasie porannego szczytu komunikacyjnego. Więksi detaliści już zapewniają bezpieczne miejsca dostaw w porze nocnej i rozwiązanie to okazuje się skuteczne. **System zachęt i ograniczeń dostępu w Göteborgu (SE)** jest bardzo ceniony z uwagi na prowadzenie dialogu ze wszystkimi zainteresowanymi oraz utrzymanie równowagi pomiędzy zachętami a ograniczeniami. **Czysta Strefa (UK)**, ponieważ inicjatywa ta pokazuje, w jaki sposób powinno się omawiać i uzgadniać kwestie mobilności i logistyki miejskiej po dokonaniu oceny wpływu przez wszystkich istotnych interesariuszy, mając na celu zapewnienie zintegrowanego podejścia i przyjęcia strategii.

EuroCommerce: Szkolenie kierowców (Bristol), ponieważ może to pomóc w obniżeniu zużycia paliwa. **Nocne dostawy (Barcelona)**, ponieważ pozwala to ograniczyć czas przewozu i zaoszczędzić paliwo, choć rozwiązanie to może mieć mniejsze zastosowanie w przypadku małych przedsiębiorstw. **Regulacje w zakresie zachęt i ograniczeń (Parma)**, ponieważ jest to przykład bardzo efektywnego zestawienia czynników i zastosowania szeroko zakrojonego podejścia, mającego na celu osiągnięcie znaczącego i zrównoważonego wpływu na zmniejszenie zużycia paliwa i energii. Zaangażowani zostali wszyscy lokalni uczestnicy. **Lokalna sieć przewozu towarów w Göteborgu**, z uwagi na zaangażowanie różnych stron oraz wymianę poglądów, wiedzy i dobrych praktyk. **Dystrybucja z wykorzystaniem rowerów towarowych w Donostii (ES)**, ponieważ jest to ciekawe rozwiązanie, ale nadal nie ma realnej alternatywy dla transportu drogowego (samochodów dostawczych) w logistyce ostatniego kilometra.

Confcommercio International: Najbardziej skutecznymi działaniami są **dostawy nocne (Barcelona)**, mimo że nie jest to rozwiązanie opłacalne dla małych firm oraz mikroprzedsiębiorstw i jest ono lepiej dopasowane do potrzeb dużych detalistów. **Regulacje w zakresie zachęt i ograniczeń (Parma)**, oraz **lokalna sieć przewozu towarów w Göteborgu**, ponieważ obydwa te działania wiążą się z wysokim stopniem zaangażowania zainteresowanych stron oraz efektywnym sposobem współdziałania.

P2: Czy logistyka miejska stanowi rynek? Odpowiedź brzmi: tak.

Lokalne władze powinny brać pod uwagę bieżące potrzeby i ograniczenia, zwracać się do sektora prywatnego z prośbą o wsparcie i pomoc w osiągnięciu założonych celów. Mogą pomóc w interpretacji zidentyfikowanych potrzeb i podsunąć innowacyjne rozwiązania. Wiele rozwiązań można wprowadzić z łatwością i przy niskich kosztach. W przypadku wszelkich działań należy najpierw rozważyć, kiedy, w jakich sytuacjach, dla jakich przedsiębiorstw i w których miastach można je zastosować.

P3: Kto w takim razie reguluje ten rynek? Transport towarowy i transport pasażerski to dwie zupełnie różne sprawy. Dlaczego władze bardziej interesują się transportem pasażerów?

POLIS: Władze lokalne od zawsze zajmują się transportem osobowym i nie wykazywały zainteresowania przewozami towarowymi, ale sytuacja ta ulega zmianie. Władze uczą się współpracować z różnymi partnerami w zakresie logistyki miejskiej. Obecnie opracowuje się strategiczne i u konkretyzowane plany dotyczące transportu towarowego. Stanowią one podstawę przyszłych działań i rozwiązań.

European Express Association: Regulacja to nie to samo co zakazywanie. Operatorzy European Express Association starają się stosować zrównoważone rozwiązania w zakresie logistyki miejskich przewozów towarowych. Władze lokalne zbyt często nie biorą pod uwagę lub nie rozumieją potrzeb miejskiego transportu towarowego, logistyki i usług dostawczych podczas ustanawiania polityki transportu miejskiego i mobilności w miastach. Operatorzy miejskiego transportu towarowego powinni zostać zaproszeni do udziału w spotkaniach grup roboczych omawiających zagadnienia transportu i mobilności na terenach miejskich. Należałoby umożliwić im aktywne zaangażowanie się w tego typu kwestie, a nie tylko podejście reaktywne. Należałoby wdrożyć skuteczną współpracę oraz ciągły dialog w ramach partnerstwa na rzecz transportu towarowego.

P4: Jaka jest dynamika tego procesu? Małe sklepy w centrum czy duże centra handlowe poza miastem?

Eurocommerce: Oba. Najlepsze jest zastosowanie różnych rozwiązań w różnych lokalizacjach i uwarunkowaniach. To, co sprawdza się w odniesieniu do wszystkich miast i wszystkich sytuacji to partnerstwo, planowanie i podejmowanie działań. Jednakże na głębszym poziomie należy je najpierw przeanalizować. Wszyscy uczestnicy powinni mieć na to wpływ.

Confcommercio International: Na ogół mamy do czynienia z trendem, że małe sklepy znikają z centrów miast, głównie z uwagi na nowe, duże sklepy otwierane na ich obrzeżach. Obecnie ponownie dostrzegamy istotę otwierania sklepów blisko klientów. Duże firmy (franczyzodawcy) otwierają małe sklepy (prowadzone przez franczyzobiorców) w centrach miast.

European Express Association: Istnieją pewne aspekty regulacyjne, których nie da się przewidzieć i które narzucają dalsze ograniczenia. Dobrym tego przykładem jest logistyka zielonego miasta. Obowiązuje tam zasada, że pojazdy o łącznej masie przekraczającej 3500 kg wymagają kierowcy z zawodowym prawem jazdy (kategorii C). Do tej kategorii zalicza się elektryczne pojazdy dostawcze. Ten obowiązek rodzi problemy, ponieważ mamy ogromne trudności z zatrudnianiem kierowców z prawem jazdy na pojazdy ciężarowe, którzy chętni są do prowadzenia furgonetek.

Kolejne kroki w projekcie C-LIEGE

Wyniki osiągnięte dzięki wskazywaniu dobrych praktyk pozwolą na zidentyfikowanie i ocenę działań typu „push” i „pull” w zakresie transportu towarowego, które zostały skutecznie wdrożone w miastach europejskich. Identyfikacja i ocena tych dobrych praktyk w oparciu o poprzednie doświadczenia i wyciągnięte wnioski stanowić będzie bazę informacyjną dla dalszego określania odpowiedniego zestawu działań ukierunkowanych na efektywną i energooszczędną organizację transportu towarowego na terenach miejskich.

ANNEX: 2nd Plenary Knowledge Sharing Workshop Agenda



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 International; Mohamed Temsamani, 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