SUGAR НОВИНИ

Устойчиви логистики на градски товари чрез регионални и местни политики

Въведение

Проектът SUGAR стартира

Андреа Арцели, Регион Емилия Ромагна

В Европа се засилва вниманието към Градската логистика с признанието на професионалистите за нейното влияние върху цялстното управление на мобилността в града. Усещайки важността на Градската логистика Региона Емилия Ромагна и Фондацията Институт за транспортна логистика започнаха още през 2007 г разработването на проекта SUGAR. Миналата година SUGAR беше представен и одобрен от Програма INTERREG 4C

Основната концепция в проекта SUGAR е да анализира причините за неефективност и неефективно управление, които все още влияят на разпределението на градския транспорт в повечето Европейски градове. Проектът SUGAR ще насърчава обмяната на опит, дискусии и трансфер на интелигентни политики, практики и технически решения. Следователно, в SUGAR определянето на добрите практики играе ключова роля в правенето на подкрепяща политика. Обмяната на познание за добри практики служи като средство за стимулиране развитието на местни планове за действие. Една от основните цели на SUGAR е до инициира и улесни разработването на тези планове за действие. Това прави разработващите политики първи бенефициенти и целева група на проекта SUGAR

Проектът SUGAR стартира официално през ноември 2008 г.и ще продължи до края на февруари 2012. Проектът стартира с успешна начална среща, проведена в Болоня на 5 и 6 март 2009 г. В момента тече в пълна сила работата по дейности предвидени в трите компонента на проекта.

От март 2009 значителен напредък има по компонента за Комуникация и разпространение на информация. Тази част от проекта е посветена на разпространяване на новини за дейностите по SUGAR както на европейско така и на местно ниво. Дейностите по комуникация са решаващи за осъществяване на връзка с ключовите акционери и активното им включване в предоставяне на сътрудничество и подкрепа.

Работата по определяне и трансфер на добри практики показва първите си резултати. Срещата по проекта в Атина, проведена на 9 и 10 юни 2009, предложи възможност за апочване на работа по обмяна на познания и на определяне на добри практики и концептуални модели за градска логистика. Повече за срещата в Атина може да намерите в този бюлетин.

Следващия семестър ще бъде предизвикателство, тъй като първоначалния преглед и анализ на добри практики ще бъде завършен и ще стане достъпен за обществеността. Следователно, ще бъдат определени основните области за възможен трансфер и ще бъдат разработени средства за обучение. Поддържайте връзка с нас чрез излизащия два пъти годишно бюлетин, срещите и интернет страницата на проекта.



Партньорите по проект SUGAR на Първата среща в Атина, юни 2009.

Кратки новини

Интернет страницата на SUGAR ще бъде достъпна от юни 2009 г. Посетете ни на адрес www.sugarlogistics.eu за повече информация за проекта и за сваляне на файлове.

Описанието на добрите практики на градска логистика от регион Емилия Ромагна, Лондон, Париж и Барселона ще бъде достъпен на интернет страницата от октомври 2009 г.

Изборът на 5 места за Разширена трансферна програма ще се направи през октомври-ноември 2009 и Наградата на SUGAR ще бъде представена през декември 2009 в рамките на Годишната конференция ПОЛИС. Разширената трансферна програма на SUGAR кани европейските градове и региони да се включат активно в кръглите маси, планирането и провеждането на обучителни сесии. Заинтересованите институции могат да се свържат с нас на адрес gbarrera@polis-online.org

CO-FINANCED BY EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND
RegioneEmilia-Romagna
INTERREG IVC
Made possible by the INTERREG IVC programme

Среща по проекта в Атина

ITS и управление на уличните доставки

Франческа Наппи, НЕТ Инженеринг

Първата кръгла маса по добри практики се състоя по време на срещата в Атина на 9 юни 2009 г. Три експерта представиха своята работа и виждания за приложението на ИКТ в градската логистика, подчертавайки важността на публично-частното партньорство и включването на борсови акционери.

Г-н **Маурицио Кампанай**, експерт в ИКТ приложения за траспорт и логистика, представи преглед в европейски контекст на граадската логистика и някои успешни ИКТ приложения и организационни модели прилагани за градска логистика в Италия.

По време на своето представяне г-н Кампанай подчерта, че за да се постигне икономическа приложимост технологията трябва да бъде на ниска цена да е подходяща за размера и типа на операционния модел. Включването и одобрението на борсовите акционери е съдбоносно за успеха на всеки проект на базата на ИКТ (субсидиите не осигуряват дългосрочна стабилност). През последното десетилетие са направени повече от сто пилотни приложения в Европа и в света в областта на градското разпространение на стоки. Над 90% от тях не бяха напълно завършени въпреки успешните резултати от пилотните действия. Примера на Сиена показва, че въпреки че нищо специално не се е променило в нуждите от транспорт от логистична гледна точка, иновацията въведена в организационния модел направи инициативата напълно устойчива и сега тя работи без публично финансиране. Следователно, липсата на адекватен бизнес модел може да бъде важна причина за евентуален провал на приложението.

Дискусията направена от партньорите по SUGAR подчерта въпроси като нуждата за хоризонтално и вертикално интеграция на политиките и действащите лица, и важността на включването на крайните потребители като целева група, не само на операторите, но и на собствениците на магазини като и на търговците когато се планират и прилагат мерките. Един ключов елемент на успеха и обръщане на подхода, първо се започва с промяна на операционния и бизнес модел, не да се определи ИКТ приложението и след това да се търси как то да се приложи във вашата бизнес ситуация. В зависимост от нивото на сложност, положението с местните действащи лица, промените в мястото и размера на града, или раздробеността на пазара, трябва да се адаптира организационния модел, подходящ за прилагане на ИКТ.

Г-н **Аркангело Мерела**, президент на Infomobility spa от Парма представи съществуващата инициатива прилагана в Парма от 2005 г, известна като Екологистика. Тази инициатива се основава на публично-частно партньорство и цели преминаване от подход на „широко разпространена логистика" към подход на „цялостна логистика". Тя се фокусира главно на доставчиците до последната миля в центъра на града, като се използва новата логистика за платформа за всички стоки, разпространяване в центъра на града. Много специфична характеристика на тази инициатива и че всички действащи лица (включително собствените доставки в малките фирми) бяха включени, давайки им възможност или да направят своите камиони съвместими с определени изисквания, или да използват услуга за логистични доставки. Проекта интегрира въвеждане на информация и възможност за проследяване със специално ИТ приложение. Мониторинга за сега се прави чрез вземане на проби в точките на влизане в града, и има добри резултати в измерването на товари и изисквания към превозните средства.

SUGAR партньорите дискутираха за пилотния опит на база на измерване теглото на товара с използване на специални устройства, контрола на фактора на натоварване на превозните средства, влизащи в центъра на града (т.е. Гьотенбург) и идентификация на превозните средства базиране на GPS. GPS е в някои случай определено като неадекватно решение, в смисъл на цена и надеждност на физическите бариери (сенки на сгради, които често прекъсват сигнала и не позволяват последователен контрол) и пазарни ограничения. Разпознаване на номера с CCTV и други технологии на базата на образи са по-практични решения. Освен това образите са достъпна технология, докато GPS има много по-висока цена и зависи от услугите на трета страна.

Г-н **Панос Папапдакос**, екс президент на Гръцки институт за транспортни инженери, представи настоящата ситуация в Атина във връзка с градския транспорт като цяло и товарния транспорт в частност. Последвалата дискусия се концентрира главно на поставянето на институционални въпроси свързани с проектирането на политика на градска логистика и прилагането им. Повечето европейски власти за градски транспорт са фокусирани изключително върху пътническия транспорт, водещ до некоординирани и неефективни логистични системи. Когато властите на метрополитена имат компетентност по товарния транспорт (т.е. Лондон и Париж), трудностите за разработване и прилагане на ефективни политики нормално идват от неефективната координация с предградията и ниското ниво на приоритет в дневния ред на местната власт. Изглежда градовете много обичат да експериментират с пилотни действия, но стабилни регулаторни мерки рядко се изготвят и прилагат.



М. Кампанай и П. Пападокус (ляво), А. Мерелла (дясно)

European Union
European Regional Development Fund
RegioneEmilia-Romagna
INTERREG IVC
Made possible by the INTERREG IVC programme

Положение на SUGAR терените

Терени с Добри практики

Регион Емилия Романя, Италия
Областта на Емилия Romagna (RER) е въвлечена в полето на действие в градската логистика от 2002, и чрез проекти от EU Interreg и посветени регионални политики. Специално, районът започна текущо разискване и разви модели на градска логистика чрез EU Clity Ports и Merope, проекти и постави регионален закон, финансиращ намеси в градската логистика, които включиха всички основни регионални градове. Проблемът, споделящ работата на RER по градска логистика, е развит чрез инструментите на европейския съюз и регионално ниво, и ще го направи ценен принос към проекта.

Лондон, Обединено кралство
Транспорт за Лондон (ТзЛ) има отговорността за транспортни услуги и инвестиции за мобилност на хора и стоки в Лондон. Той поддържа повече от 40 товарни служби в няколко организации. Във връзка с осигуряване на устойчивост на развитие на града, ТзЛ Товарен Екип представи Товарен план на гр. Лондон. Основният проект на този план, Схема за внимание към товарния транспорт бе разработен през 2008 г. Ключови дейности на ТзЛ във връзка с товарния транспорт са: разработване на детайлна концепция за товарния транспорт и неговата регулаторна рамка, индустриални стандарти, добри практики, чисти и екологични технологии, партньорства, обучителни програми.

Париж, Франция
Град Париж постави пред себе си няколко програми за товарен транспорт, като в същото време инициира демонстрационни дейности и експерименти. Главните дейности по отношение на товарният транспорт съдържат: локализиране на логистични центрове в рамките на града, използвайки „чисти" превозни средства и разработване на нови логистични услуги базирани на жп и воден транспорт.

Барселона, Испания
Барселона е позната като европейски лидер в поредица логистични инициативи, включително и мултипрофилни ленти, тихи нощни доставки. Градът беше един от трите пробни терена по проект FIDEUS, където нови ниско емисионни камиони бяха тествани в дневни и нощни сценарии. Той също така е и първият европейски град, който въведе микроплатформи с електрически фургони и мотоциклети за реализирането на "last-mile" доставки. Неговата стратегия за управление на паркирането получи през 2006 г. наградата OSMOTE за иновационната си стратегия създадена за подобряването на индикаторите на циркулацията на трафика и разрешеното паркиране на превозни средства за доставки.

Трансферни терени

Палма де Майорка – Испания
С изключение на системата за събиране на отпадъци, градът няма все още изпълнени ясни политики отнасящи се към управлението на товарният транспорт, особено когато става на въпрос за неговото контролиране и осигуряване на подходящи за целта политики. Градската логистика има нужда да бъде ре-организирана, във връзка с управлението на замърсяването в следствие на трафика.

о. Крит, Гърция
Една от основните главни цели на месните власти е да развият обществени политики за подобряване на градският транспорт. Крит изпълни проект за пешеходна зона в Стария град, съвместно с контрол на градския трафик и контрол на товаро-разтоварните дейности на търговски превозни средства.

Атина, Гърция
Със стартирането на Олимпийските игри през 2004 г., Община Атина динамично се занимава с управлението на товарният транспорт в града. Няколко мерки, касаещи градската логистика бяха изпълнени, в това число паркинг контрол в центъра, товаро-разтоварни практики, контрол на достъпа до историческият център и нощни доставки

Познан – Полша
Познан е първият полски град, който изпълнява интегрирана система за контрол на трафика от 1994 г. и отделна система за градски автобуси и доставка на стоки. (KWSSR). Общината също така има широка област забранена за превозни средства по-тежки от 16 тона, а сега планира да въведе система свободна от камиони в центъра на града.

Враца - България
Община Враца до сега работи основно в сферата на общественият транспорт и проект SUGAR ще бъде първият системен подход в сферата на градската логистика и доставката на стоки. Общината ще представи на проекта актуалното състояние на градският транспорт, фокусирайки се върху проблемите свързани с отношението му към товарния транспорт.

Целе – Словения
Община Целе е участвала в изпълнението на INTERREG III и в поредица от европейски програми. По отношение на околна среда и транспорт, общината е била партньор в проектите IMONDE и SUGRE.

Усти над Лабем – Република Чехия
Град Усти над Лабем все още няма комплексни политики насочени към градският товарен транспорт. Града в момента разработва нов градски план. Продуктите на проект SUGAR и неговите дейности ще предоставят основа за този градски план, а също така и интегрирани транспортни политики фокусирани върху градската логистика.

European Union
European Regional Development Fund
RegioneEmilia-Romagna
INTERREG IVC
Made possible by the INTERREG IVC programme

Предстоящи събития

SUGAR събития за следващите месеци

- Представяне на наградата SUGAR чрез POLIS Годишна конференция през Декември 2009.

- Среща на Консорциум 2 от 23 до 26 Ноември 2009, Париж [Франция]: Кръгла маса за Добри практики с участието на външни експерти и Сесия за обучение на обучаващите.

Мнение на експерти в областта на градската логистика

Интервю с Маурицио Кампанаи,

Президент на AXMediaTech

От Карли Пети, Cinesi Transport Consultancy



- Във Вашата презентация Вие казвате, че повечето пилотни проекти касаещи градската логистика нямат продължение след тяхното изпълнение. Как смятате, дали SUGAR би спомогнал за установяването на дълготрайни мерки?

Слабата точка на инициативите за товарната логистика е главно свързана с работата на модела. Също така често ПЧП (публично-частното партньорство) не е явно ориентирано към издържливостта на инициативата и първоначалният ентусиазъм пада надолу след няколко месеца, след като общественото финансиране е приключило.

SUGAR трябва да вземе в предвид тази устойчивост на качеството като един от основните елементи за успешен проект. Обществените администрации смятат твърде често, че частните компании имат лесни задачи ва проектите за товарния транспорт без да сметнат, че косвените разходи са свързани с натрупване. SUGAR може да оцени, кои са ключовите черти в инициативите за такива на устойчивост.

- Кои са основните бариери пред проект "taxi merci" стартирал в Сиена и откъде идват тези бариери?

Бариерите бяха главно свързани с развитието на потенциалния пазар, комуникацията на услугите, и качеството на услугата. Основната причина за успеха е в последователността в политиката, която беше при опростяване процеса, при ръководене на входната контрола в градската област.

- Във връзка с вашият опит, коя политика (стимули, наказания и глоби, нови наредби) насочени към товарният транспорт и операторите в него се доказаха като най-добри резултати?

Няма никакъв специфичен по-добър подход. Всеки град има неговите собствени контрол и възможности. По-лесно е малко градче да дефинира подход и добри стимули и наказания. Единственият положителен подход е основан на достигане на споразумение с местни асоциации и национални и многонационални транспортни оператори. В допълнение, самоиздържливостта в инициативата е правилния отговор. Стимулите трябва да бъдат подсилени от институционална комуникация.

- Какви действия могат да бъдат разгърнати, за да подобрят прозрачността и/или съдействието между операторите?

Съдействието зависи от модела товарен транспорт, който ще бъде изпълнен. Това ще влияе на много детайли от качеството на услугата, до наблюдаването и доставката на сертифицирането. Прозрачността на цените и регулацията на „last mile" е основния ограничител, който позволява на компания да оцени работата. Защо да се избегне услуга, която е удобна от икономическа и организационна гледна точка? Трябва да се докаже независимостта на услугата.

- Какви пътища за координиране на магазинери (или клиенти в товарния транспорт) са били установени? Вие можете ли да споменете кой да е определен случай на неговия успех?

Координацията на магазинерите е критичен проблем. Търговските палати и местните асоциации обикновено се провалят в съчетаването на изискванията за услугите за логистика. Кризата показа трудностите при създаване на обща нужда в градче или в район на голям град. В много случаи, голямото мнозинство магазинери не приема времето за разпространение - периода и други ограничения. Има нужда от дефиниране на механизъм на способни за отговаряне специфични нужди без да се засегнат за напред основните правила. Гъвкавост на услугите е отговора.

- *Може ле да ни дадете основно описание на опит, който подобрява градската логистика, без това да доведе до повишаване цената на продукта?*

Много е трудно да се дискутират цените на логистиката: броят изпълнители, който е включен крият обикновено веригата на стойност във веригата за разпространение. Както и да е, възможно е да се каже, че в много от инициативите за логистика за италианските градове (Padova, Parma, Siena, Genova, и т.н) крайната цена за финалния потребител не беше увеличена. За веригата в логистиката, не е същото. Нов модел предизвиква нови актьори и това означава нов модел за приход. Логистичната инициатива се нуждае от опростяване и голямо усилие в две посоки: икономическа устойчивост и устойчивост в околната среда.

SUGAR

Регионални и местни политики за устойчиви добри логистични градски практики

Посетете ни на: www.sugarlogistics.eu

European Union
European Regional Development Fund
RegioneEmilia-Romagna
INTERREG IVC
Made possible by the INTERREG IVC programme

Специфичен случай за държавата

Представяне на региона като потенциален мултимодален логистичен център

От Теодора Иванова, Община Враца

Товарните превози се увеличават. Заедно с тях расте и необходимостта от мултимодални центрове за претоварване с висока производителност.
Все по-жизнена става необходимостта да се изградят допълнителни логистични центрове с голям капацитет на стратегически места с добра транспортна обезпеченост. Сегментът на логистиката не се развива сам за себе си – почти половината от услугите са свързани с транспорта.

Географски, Враца има прекрасната възможност за развитието на мултимодален център, само , на 110 км от столицата София и на 80 км от ферибот на Дунав при Оряхово и на 83 км от речното пристанище Лом.
През територията на общината преминават важни железопътни и шосейни коридори с национално и международно значение. Град Враца е пресечна точка на два от най-големите европейски транспортни коридора – коридор 4 и коридор 7. Географското й положение ще придобие още по-голямо значение с изграждането на Дунав мост 2 при Видин.

- Коридор № 4 – Дрезден/Нюрнберг – Прага – Виена/Братислава – Будапеща - Крайова/ Констанца – Видин – Враца – София – Солун /Пловдив – Истанбул.
- Коридор № 7 – Рейн – Майн – Дунав (Дунавският воден път). През Враца минава път II-15 до Оряхово, който е гръбнак на пътната инфраструктура във Врачанска област, град разположен на р. Дунав, където се намира най-натоварения в момента наш ферибот и осъществява връзка с коридор 7.

Международни пътища

- Е 79 - Гърция – Западна Европа; София – Враца – Видин – Крайова,
- II – 15 Враца – ферибот Оряхово – Бекет.



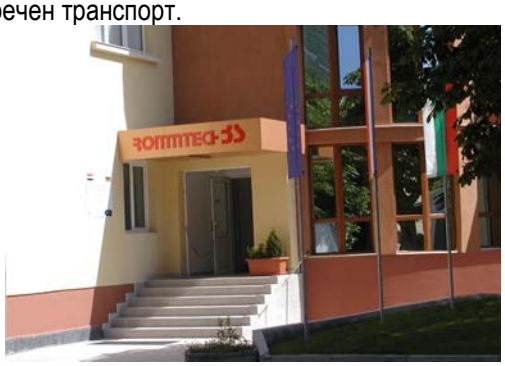


Враца е бивш индустриален град. Отнесено към инфраструктурата тук се намират 3 големи индустриални зони и товарна жп гара. В момента там се помещават много частни фирми в сферата на логистиката и транспорта, добивната и преработваща промишленост, складове и фабрики.

Карго трафикът през и във града е натоварен. През 2007 г. ние построихме обходен път около Враца, който свързва международен път Е79 с II – 15 Враца – ферибот Оряхово – Бекет. Пътят е построен с цел да се избегне натовареният градски трафик, задръстванията и замърсяванията. Но все още има голям обем от товарни превозни средства влизащи в града за различни дейности.

Потенциално, Враца има необходимата основна инфраструктура за развитието на мултимодален логистичен център. Обаче нямаме специфични политики, касаещи организацията на товарния транспорт. Все още не разполагаме с необходимото ноу-хау. По тази причина проект SUGAR ще създаде обективна възможност за обмен на добри практики в сферата на приключили вече подобни проекти и изработването на регионални политики за устойчиво развитие на градската логистика.

Създавайки мултимодален логистичен център, Враца ще изпълни Европейската директива за екологичен транспорт, чрез пренасочването на товарния транспорт от пътя към жп и речен транспорт.



The Managing Authority of the programme is not liable for any use of the information contained in this publication.

European Union
European Regional Development Fund
RegioneEmilia-Romagna
INTERREG IVC
Made possible by the INTERREG IVC programme