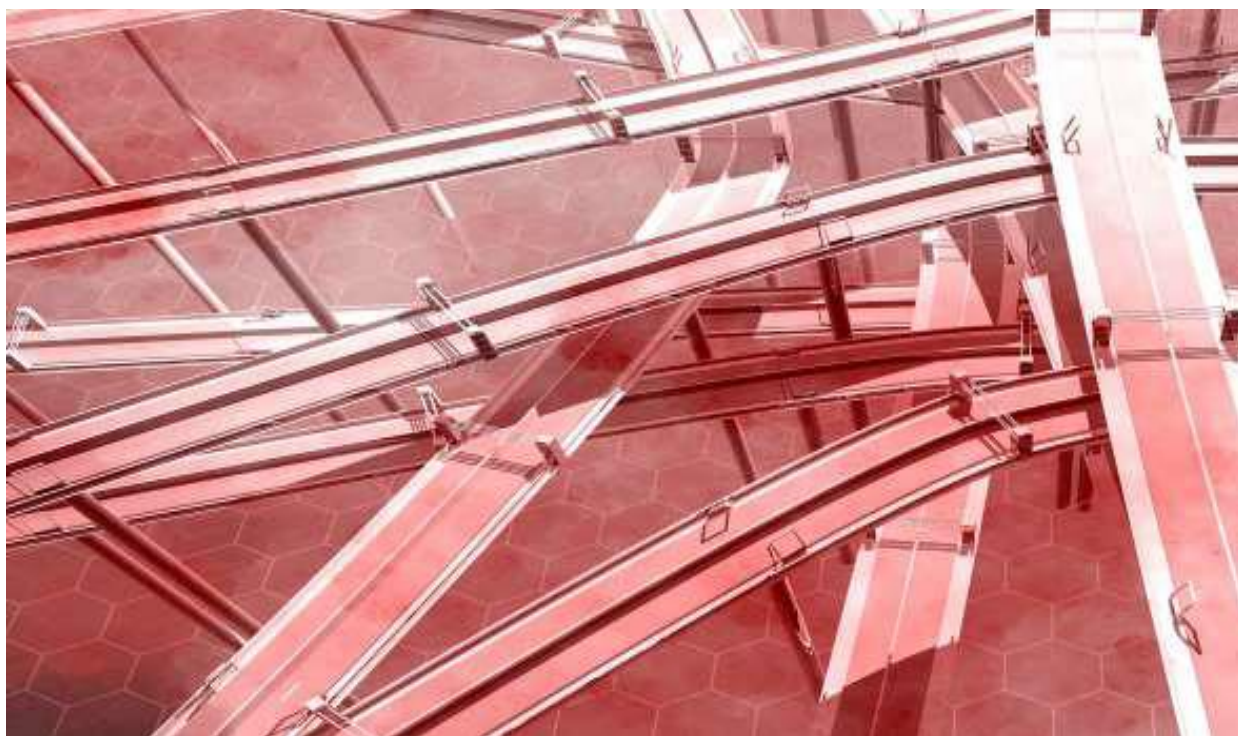


RECREATE

**Stimularea competitivitatii IMM-urilor regionale
ce activeaza in domeniul transporturilor**

PGI05275

Manual de Bune Practici



| Istoricul reviziilor | | | |
|-----------------------------|-------------|--|---|
| Versiune | Data | Modificat de | Comentarii |
| 1.1 | 18/08/2020 | Povilas Bacevičius | Primul draft al Manualului de BP |
| 1.2 | 09/09/2020 | Giuliana Famiglietti-Pipola, Alba Avarello | Feedback CUE |
| 1.3 | 15/09/2020 | Povilas Bacevičius | Feedback LIC |
| 1.4 | 20.11.2020 | Giuliana Famiglietti-Pipola, Alba Avarello | Feedback CUE |
| 1.5 | 03/12/2020 | Povilas Bacevičius | Prima versiune a manualului final de BP |
| 1.6 | 03/02/2021 | Povilas Bacevičius | A doua versiune a manualului final al BP |
| 1.7 | 11/02/2021 | Giuliana Famiglietti-Pipola, Alba Avarello | Feedback CUE |
| 1.8 | 19/02/2021 | Povilas Bacevičius | A treia versiune a manualului final de BP |
| 2.0 | 05/03/2021 | Sarah Barsby, Giuliana Famiglietti-Pipola, Alba Avarello | Versiunea finala |

Cuprins

| | |
|--|-------------------------------------|
| 1. Introducere | 6 |
| 1.1. Proiectul RECREATE | 6 |
| 1.2. Despre acest manual | 6 |
| 1.3. Structura acestui manual..... | 7 |
| 2. Metodologia pentru colectarea de BP | 8 |
| 2.1. Criterii utilizate pentru alegerea bunelor practici | 8 |
| 2.2. Procesul pas cu pas privind modul de selectare a bunelor practici | 8 |
| 2.2.1. Pasul 1: identificarea inițială a bunelor practici..... | 8 |
| 2.2.2. Pasul 2: identificarea obiectivelor orientate spre obiective | 9 |
| 2.2.3. Pasul 3: Identificarea orientată spre transfer de bune practici | 9 |
| 2.3. Validarea bunelor practici într-o evaluare inter pares | 10 |
| 3. Situația actuală a competitivității și inovării în transporturi în regiuni partenere ale proiectului . | 11 |
| 3.1. Sectorul transporturilor din West Midlands (Marea Britanie) | 11 |
| 3.2. Sectorul transporturilor în regiunea Egeea de Sud (Grecia)..... | 12 |
| 3.3. Sectorul transporturilor în Lituania | 12 |
| 3.4. Sectorul transporturilor în regiunea Sud-Vestul Oltenia (România) | 13 |
| 4. Bunele practici ale proiectului RECREATE | 14 |
| 4.1. Appy Parking - un IMM care folosește autoritatea locală ca stand de testare pentru noua sa tehnologie | 14 |
| 4.2. Appy Way și colaborarea sa cu autoritatea locală | 15 |
| 4.3. Appy Park AV - Appy Autonomous Valeting și colaborarea sa cu două autorități locale | 16 |
| 4.4. Hozah - o colaborare cu autoritatea locală | 17 |
| 4.5. Parcul Tehnologic HORIBA MIRA și Institutul Tehnologic MIRA..... | 18 |
| 4.6. Testul vehiculelor electrice rurale din Warwickshire (WREV) | 19 |
| 4.7. Centrul pentru Sisteme Avansate de Propulsie cu emisii scăzute de carbon (C-APLS) | Error! |
| Bookmark not defined. | |
| 4.8. Alianța Aerospațială Midlands | Error! Bookmark not defined. |
| 4.9. Centrul Național de Proiectare în Transporturi (NTDC) | 22 |
| 4.10. Centrul Național pentru Emisii Scăzute de Carbon (NLCC) | 24 |
| 4.11. Alianța Feroviară..... | Error! Bookmark not defined. |
| 4.12. Centrul Tehnologie de Fabricație | 25 |

| | | |
|------|---|-------------------------------------|
| 4.13 | CW Growth Hub..... | 26 |
| 4.14 | Grupul de Producție Warwick | 27 |
| 4.15 | Departamentul pentru Comerț internațional (DIT)..... | 28 |
| 4.16 | Clusterul Internațional pentru Vehicule Autonome Conectate (ICAV) | 29 |
| 4.17 | Programul de Inovare Coventry și Warwickshire | 30 |
| 4.18 | Tarif echivalent rutier | 31 |
| 4.19 | Transport de mărfuri și turistice cu veliere | 32 |
| 4.20 | Transport cu vehicule electrice în orașul vechi istoric al Insulei Rodos | 33 |
| 4.21 | Servicii de mobilitate în Insula Asem..... | 34 |
| 4.22 | Subvenție pentru vehicule electrice și biciclete electrice | 35 |
| 4.23 | CERTH - Sucursala HIT din Rhodos..... | 36 |
| 4.24 | Coinvest pentru transporturi și comunicații..... | 37 |
| 4.25 | Grupul de componente pentru automobile din Marea Baltică (BACC)..... | 38 |
| 4.26 | Implementarea tehnologiilor cu impact ridicat în Baltic Filter Ltd..... | 39 |
| 4.27 | Soluție inovatoare de gestionare a serviciului de partajare auto Car Saharing | 40 |
| 4.28 | Cisterne-semiremorci din oțel DUPLEX pe piața UE..... | 41 |
| 4.29 | Certificarea autobuzelor de clasă A și B fabricate pe baza licenței MAN TGE | 42 |
| 4.30 | Controlul inovator Elinta Motors al motorului asincron în șase faze | 43 |
| 4.31 | Asociația industriilor lituaniene de inginerie (LINPRA) | 44 |
| 4.32 | Asociația lituaniană de export auto (LAuGEA) | 45 |
| 4.33 | RIDER | Error! Bookmark not defined. |
| 4.34 | Vilnius Tech - Facultatea de Inginerie a Transporturilor | 47 |
| 4.35 | PopaBoat | 48 |
| 4.36 | Centrul de inovare a mobilității..... | 50 |
| 4.37 | Caroserie hibridă creată pe baza unui șasiu..... | 51 |
| 4.38 | InTechCentras..... | 52 |
| 4.39 | Sistem INTRASYS de management al transportului | 53 |
| 4.40 | Asociația de Inovare în Transporturi | 54 |
| 4.41 | Trotineta electrică E-TWOW (Două roți electrice de tracțiune)..... | 55 |
| 4.42 | Trenul Hyperion - Tren Electric Bi-system cu Unități Multiple..... | 56 |
| 4.43 | Platformă CD la Facultatea de Mecanică / Campus - Platforma integrată de cercetare și dezvoltare pentru IMM-uri din ingineria transporturilor din Craiova | 57 |
| 4.44 | Tehnologie modernă pentru producția de caroserii auto și alte componente auto..... | 58 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 4.45 | Infrastructură de cercetare în științe aplicate - INCESA | 59 |
| 4.46 | Ro-Boost SMEs - sprijin pentru IMM-uri din regiunea Sud-Vest Oltenia | 60 |
| 4.47 | PROSME - Creșterea competitivității IMM-urilor | 60 |
| 4.48 | Tehnologie verde pentru reducerea poluării în Craiova | 61 |
| 4.49 | 300+ IMM-uri din sectorul transport..... | 62 |
| 5. | Analiza bunelor practici | 64 |
| 6. | Concluzii generale | 70 |
| | Referințe | 71 |
| | Anexe | 72 |
| | Anexa I. Lista lungă de inițiative (exemplu) | 72 |
| | Anexa II. Lista scurtă (exemplu) | 72 |
| | Anexa III. Formularul de Bune Practici Interreg Europe | 72 |

1. Introducere

În prezent, IMM-urile angajează 55% din forța de muncă a UE în transporturi și se estimează ca rolul lor important în lanțul valoric să se extindă. Lanțul valoric rigid al sectorului transporturilor împiedică introducerea inovării de către IMM-uri în vehicule noi și produse legate de transport. IMM-urilor (de obicei furnizorii de nivel 2) le este dificil să interacționeze cu producătorii de vehicule, deoarece au, în general, contracte de furnizare pe termen scurt către companiile de nivel 1, care sunt strâns legate de Producătorii de Echipamente Originale care au producție de volum mare. IMM-urile de nivelul 2 nu au voce sau influență colectivă la nivel european, iar UE nu profită sau nu sprijină în mod direct companiile inovatoare înfloritoare din acest sector.

1.1. Proiectul RECREATE

Proiectul RECREATE va aborda această deficiență a pieței și se va concentra pe oportunitățile pe care noile piețe le oferă IMM-urilor inovatoare și dinamice de transport prin adoptarea schemelor regionale de sprijin. Acesta va îmbunătăți capacitatea și capacitatea IMM-urilor de transport regional de a continua dezvoltarea și creșterea. Aceasta include sprijin pentru: 1. Cercetare și dezvoltare 2. Dezvoltare rapidă și implementare a produselor și serviciilor 3. Acces la scheme de finanțare 4. Oportunități de internaționalizare. Proiectul adoptă o abordare holistică a sprijinului IMM-urilor prin îmbunătățirea tuturor schemelor relevante care ar au potențialul de a crește IMM-urile de transport regionale. Recunoscând importanța și potențialul IMM-urilor de transport în economiile regiunilor implicate, RECREATE va cartografia măsurile de sprijin pentru IMM-uri din transport și va evalua eficacitatea acestora.

1.2. Despre acest manual

Scopul acestui document este de a prezenta bunele practici regionale (BP), care au fost colectate în cadrul proiectului RECREATE. O bună practică în cadrul Manualului Programului Interreg Europe este definită ca:

O inițiativă (de exemplu, *metodologie, proiect, proces, tehnică*) întreprinsă în cadrul uneia dintre prioritățile tematice ale programului (cercetare și dezvoltare; economie cu emisii reduse de carbon; competitivitate IMM; mediu și eficiență a resurselor) care s-a dovedit deja reușită și care are potențialul de a fi transferată către o zonă geografică diferită. Acoperirea geografică depinde de zona în care a fost luată inițiativa, în funcție de aria geografică a proiectului. Buna practică de succes se consideră acolo unde s-au obținut deja rezultate tangibile și măsurabile în atingerea unui obiectiv specific.

Produsele, proiectele, procesele, tehnicile, metodologiile legate de sectorul transporturilor, mobilitatea, logistica, producția aferentă transportului, sunt în mod constant dezvoltate și implementate. Diverse inițiative și tendințe, cum ar fi European Green Deal, European Digital Strategy, Industry 4.0, Logistics 4.0, Mobility as a Service (MaaS) (mobilitatea ca serviciu), mobilitate partajată, livrare pe ultimul kilometru, transport la cerere, combustibili alternativi și altele influențează în mod deosebit modul cum transportul se modifică în timp. Ca urmare, transportul

și domeniile conexe transportului sunt foarte dinamice și flexibile; de aceea, este important să înțelegem bine următoarele elemente:

- cele mai noi inovații realizate în transporturi și sectoare conexe;
- problemele abordate de astfel de inovații / modul în care acestea îmbunătățesc competitivitatea transportului;
- stakeholderii care au legătură cu BP și resursele necesare pentru a crea / a derula BP;
- organizații și instrumente de sprijin, dedicate promovării competitivității și inovării în domeniul transporturilor;
- motivele pentru care BP ar putea fi de interes pentru alte regiuni;
- ce pot învăța alte regiunile partenere de proiect de la BP din alte regiuni.

1.3. Structura acestui manual

Acest manual este structurat în 6 capitole. Cu excepția primului capitol (introdactiv), capitolul 2 prezintă metodologia aplicată pentru identificarea și descrierea BP; în capitolul 3 sunt descrise situația actuală a transporturilor și a sectoarelor conexe, competitivitatea și inovația acestora în regiunile partenere ale proiectului; capitolul 4 prezintă rezultatele colectării de Bune Practici, cu toate informațiile relevante, inclusiv care sunt considerate Buna Practică / de ce au succes și care sunt rezultatele obținute / de ce BP poate fi transferată în alte regiuni; capitolul 5 prezintă analiza bunelor practici colectate; capitolul 6 prezintă concluziile generale.

În plus, manualul este însoțit de anexe dedicate prezentării formularelor care au fost utilizate pentru a analiza și descrie BP colectate.

2. Metodologia pentru colectarea BP

2.1. Criterii utilizate pentru alegerea BP

La alegerea Bunelor Practici, accentul a fost pus pe următoarele criterii de selecție:

- Bunele Practici creează o valoare adăugată reală. Inițiativele urmăresc îmbunătățirea situației în anumite domenii, iar valoarea adăugată poate fi descrisă ca o îmbunătățire realizată în comparație cu *situația existentă*;
- atunci când o Bună Practică este dovedită a avea succes, înseamnă că inițiativa și-a atins obiectivele propuse și are rezultate tangibile și măsurabile;
- Bunele Practici inspiră și învață alte regiuni / țări. Înseamnă că Buna Practică este relativ bine documentată, prezintă impactul său clar, posibilele constrângeri și principalele lecții învățate;
- Bunele Practici pot fi transferate. Transferabilitatea implică „pregătire pentru concept” (adică performanță, potențial) și „pregătire instituțională” (adică motivație, resurse).

2.2. Descrierea procesului pas cu pas privind modul de selectare a BP

Pentru identificarea, validarea și transferul de Bune Practici, a fost utilizat „modelul de pâlnie” introdus în revizia privind Valorificarea Programului Tematic Interreg IVC (2012). Acest model începe cu numărul mare de BP descrise în general. Ulterior, au fost aplicate mai multe iterații bazate pe evaluarea colegială (*peer review*), iar numărul total de Bune Practici a fost redus la un număr mai ușor de gestionat, și în același timp, nivelul de detalii din descrieri a crescut. Acest proces a permis consorțiului de proiect să aplice criteriile de selecție și să reducă volumul de muncă în descrierea practicilor care nu îndeplinesc criteriile solicitate.

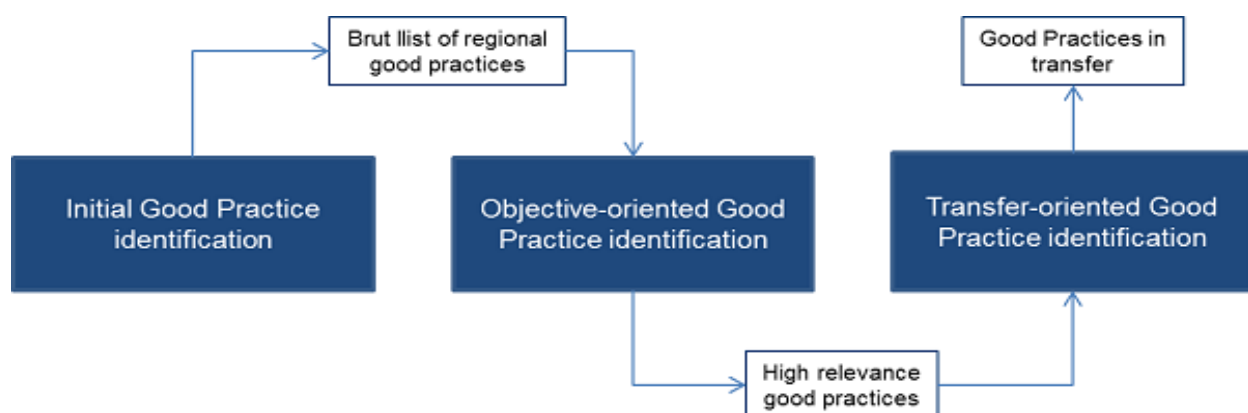


Figura 1. Model de pâlnie (Interreg IVC, 2012)

2.2.1. Pasul 1: identificarea inițială a Bunelor Practici

Intrare: Analiza regională inițială și brainstorming de idei.

Ieșire: Lista inițială de 50 de bune practici descrise într-o singură propoziție.

Scopul evaluării inițiale (*screening*) a fost de a face o activitate de „încălzire” și de a depăși blocajul mental / de creativitate care pot restrânge selecția de Bune Practici potențial interesante. Această activitate a fost realizată de către partenerii de proiect înșșiși, iar scopul a fost de a identifica cât mai multe idei potențiale pentru Bune Practici, evitând în același timp criticile și

diferitele prejudecăți și „blocarea” (ceea ce este considerat valoros într-o țară / regiune, s-ar putea să nu fie de valoare în altă regiune). Metodele utilizate au inclus: a) brainstorming-ul experților-cheie din organizațiile partenere care lucrează direct cu zona problematică și sunt cunoscători în domeniu; b) consultarea cu stakeholderii; c) documentare pe Internet.

Formularul utilizat pentru identificarea inițială a Bunelor Practici pentru a identifica o listă lungă de inițiative este prezentat în Anexa I.

2.2.2. Pasul 2: Identificarea Bunelor Practici orientate spre obiective

Intrare: Lista lungă de idei de Bune Practici de la pasul 1.

Ieșire: Lista scurtă de idei de Bune Practici cu descrieri mai detaliate axate pe obiectiv.

Scopul identificării Bunelor Practici orientate către obiective a fost de a face o listă mai scurtă a BP (75 în total; cel puțin 15 per partener), care ar trebui să corespundă tuturor criteriilor, și care a permis consorțiului să înțeleagă mai bine fiecare Bună Practică din lista scurtă.

Această activitate a fost formulată chiar de partenerii de proiect, iar scopul a fost de a se concentra pe problemă / soluție / valoare pe care fiecare Bună Practică le-ar putea oferi.

Unele dintre metode au cuprins: a) dezbateră cu experți cheie în organizația parteneră care lucrează direct în zona cu probleme sau cunoaște acest domeniu specific; b) consultarea stakeholderilor relevanți; c) consultarea proprietarului de Bună Practică; d) documentare pe Internet.

Formularul utilizat pentru identificarea Bunelor Practici orientate spre Obiectiv pentru a identifica o listă scurtă de inițiative este inclus în Anexa II.

2.2.3. Pasul 3: Identificarea Bunelor Practici orientate spre transfer

Intrare: Lista scurtă de idei de Bune Practici cu descrieri mai detaliate axate pe obiectiv de la pasul 2.

Ieșire:

- Lista de Bune Practici evaluată de colegi (*peer review*)
- Formularele finale completate conform cerințelor formularului Interreg

Scopul identificării unei Bune Practici este dublu:

- Evaluarea colegială (*peer review*) ajută la aplicarea „filtrului de transfer”. Unele dintre practicile identificate sunt de interes și relevanță pentru unul sau mai mulți dintre partenerii de proiect, prin urmare ar putea exista un potențial de transfer;
- Finalizați selecția de Bune Practici completând toate detaliile necesare ale formularului utilizat pentru proiectele Interreg.

Transferabilitatea este abordarea care transferă numai acele politici și stimulente care vor avea o valoare similară (dar nu identică) în circumstanțe diferite. Evaluarea colegială va fi utilă pentru adaptarea la context și pentru a o face relevantă pentru fiecare partener prin:

- obținerea unei idei mai bune despre practica existentă;
- să înțelegem dacă Buna Practică a fost testată într-un alt cadru și transferată cu succes;
- evaluarea dacă Buna Practică este rezultatul unui context instituțional specific, iar elementele sale ar putea fi interpretate și traduse pentru a se potrivi unui alt cadru instituțional;

- să evaluăm dacă Buna Practică este influențată de contextul său geografic și socio-economic;
- să luăm în considerare dacă Buna Practică este influențată de resurse umane și financiare alocate acesteia;
- să luăm în considerare măsura în care Bunele Practici acoperă problemele legate de prioritățile fiecărei regiuni;
- să înțelegem care element structural esențial poate fi / nu poate fi transferat și dacă există vreun echivalent.

Deoarece acest pas se concentrează pe cerința „transferabilității”, este recomandat să efectuăm acest lucru în strânsă cooperare cu alți parteneri de proiect care ar putea fi interesați să transfere aceeași Bună Practică. În această etapă trebuie să fie elaborată o explicație detaliată a motivelor pentru care această practică este potențial interesantă pentru alte regiuni. Acest lucru se poate face, de exemplu, prin informații cu privire la factorii cheie de succes sau factorii care pot împiedica un transfer. De asemenea, pot fi furnizate informații despre transferul/transferurile care au avut loc deja (dacă este posibil, specificați țara, regiunea - NUTS 2 - și organizația la care practica a fost transferată).

Formularul utilizat pentru identificarea Bunelor Practici orientate spre transfer pentru a finaliza selecția BP este prezentat în Anexa III.

2.3. Validarea Bunelor Practici într-o evaluare colegială (*peer review*)

În această etapă, partenerii trebuie să evalueze și să prioritizeze Bunele Practici ale fiecăruia în funcție de interesele regiunii lor. Metodologia concepută pentru a efectua evaluarea se bazează pe 3 criterii principale:

- alinierea la strategia regională a partenerului;
- potențial pentru replicarea în regiunea partenerului;
- impactul estimat în regiunea partenerului.

Partenerii (împreună cu stakeholderii principali) vor trebui să clasifice BP din alte regiuni, utilizând criteriile menționate mai sus. Ca rezultat al evaluării, partenerii vor decide care Bune Practici (din totalul de Bune Practici identificate) vor fi documentate în conformitate cu cerințele formale. Acestea vor fi Bunele Practici care:

- sunt aliniate la cel mai mare număr de strategii regionale;
- au cel mai mare potențial de replicare în cel mai mare număr de regiuni participante;
- au cel mai mare impact potențial în cel mai mare număr de regiuni participante.

3. Situația actuală a competitivității și inovării în transporturi în regiunile partenere ale proiectului

Acest document vizează raportarea experiențelor regionale sub forma BP care sunt dedicate promovării competitivității și inovării IMM-urilor legate de transporturi. Regiunile care participă la acest proiect sunt destul de diferite în ceea ce privește dezvoltarea lor economică și inovativă; cu toate acestea, toate au anumite caracteristici legate de transport, care sunt comune tuturor. Diferitele tendințe globale, inclusiv mobilitatea durabilă, transportul autonom, mobilitatea ca serviciu, Industria 4.0, Logistica 4.0 și altele vor configura transport viitorului în aceste regiuni, și doar IMM-urile care se vor putea adapta la aceste schimbări vor supraviețui într-un mediu competitiv la nivel global. Cu toate acestea, IMM-urile legate de transporturi din aceste regiuni se confruntă în același timp cu unele provocări care trebuie abordate cât mai repede posibil. Deoarece aceste noi tendințe deschid o fereastră de oportunitate, IMM-urile vor fi provocate să vizeze cele mai bune modalități de a profita la maximum de acestea. Drept urmare, cooperarea între mediul de afaceri și domeniul științei, infrastructura și serviciile de cercetare-dezvoltare, serviciile de sprijin financiar, mediul birocratic și cadrul legal vor trebui perfecționate și exploatate cât mai mult posibil.

3.1. Sectorul transporturilor din Regiunea West Midlands (Marea Britanie)

Regiunea West Midlands este centrul inovării în domeniul transporturilor din Marea Britanie. Această regiune conduce mișcarea inteligentă, cu emisii reduse de carbon, a persoanelor și a mărfurilor, și conectează comunitățile la noi oportunități. În plus, există o bază puternică de cercetare și o rețea bine dezvoltată de parcuri științifice, centre de inovare și incubatoare asociate, precum și programe de accelerare. Diferite instituții locale sunt implicate activ la nivel regional, național și internațional într-o serie de inițiative legate de inovarea în domeniul transporturilor.

Regiunea este, de asemenea, binecunoscută drept un teritoriu al producătorilor auto de talie mondială, inclusiv Jaguar Land Rover, Aston Martin și JCB, care susțin lanțul de aprovizionare mai larg al firmelor mai mici. În plus, grupurile de IMM-uri și startup-uri sunt extrem de dezvoltate și foarte proactive în dezvoltarea inovării și a noilor tehnologii. Prioritățile de inovare și cercetare-dezvoltare cuprind întregul spectru de activități legate de inovare, de la inovarea mai generalizată a proceselor și îmbunătățirea productivității, până la activități intensive în cercetare-dezvoltare și axate pe tehnologie, și până la generația de companii spin-out. Sectorul de producție avansată se remarcă ca fiind deosebit de important, iar sectoarele automotive, aerospațial și aeronautic sunt evidențiate ca punctele forte și sursele de creștere. Nu în ultimul rând, regiunea are și o conectivitate excelentă, bine deservită de rețelele rutiere și feroviare majore, care vin în sprijinul antreprenorilor din regiune și a competitivității acestora.

Succesul viitor al sectorului transporturilor din West Midlands constă în capacitatea de adaptare la tendințele pe termen lung ale mobilității. Va fi foarte important să se stimuleze inovațiile suplimentare în domenii cheie, precum cercetarea și fabricarea bateriilor, tehnologia 5G și analiza datelor, vehiculele autonome conectate și mobilitatea ca serviciu. IMM-urile din West Midlands vor trebui, de asemenea, să profite de tendințele în creștere ale pieței globale în ceea ce privește vehiculele feroviare foarte ușoare, feroviare digitale, zborurile electrice și autonome.

3.2. Sectorul transporturilor în Regiunea Egeea de Sud (Grecia)

Sectorul transporturilor este vital pentru bunăstarea cetățenilor și pentru dezvoltarea turismului durabil în regiunea de sud a Mării Egee. Cu toate acestea, datorită izolării relative față de continent, a fragmentării geografice și a caracteristicilor speciale ale mediului natural local, cum ar fi poziția geografică, dimensiunea, caracterul insular etc., sistemele de transport locale sunt puternic afectate. Acest lucru are un impact asupra competitivității IMM-urilor.

Serviciile de transport maritim domină sectorul și sunt considerate cruciale pentru dezvoltarea viitoare a regiunii. Există numeroase companii care activează în sectorul maritim, atât pentru transportul de mărfuri, cât și pentru transportul de pasageri. Transportul aerian este, de asemenea, semnificativ pentru regiune, deoarece are un impact semnificativ asupra dezvoltării turismului și exploatării resurselor locale. În timp ce insulele mai mari au dezvoltat suficiente infrastructuri pentru a găzdui serviciile de transport aerian, multe insule mai mici necesită extinderi de aeroporturi pentru a găzdui în continuare companiile aeriene internaționale. Vehiculele private sunt, de asemenea, foarte importante pentru regiune, deoarece reprezintă modul de transport dominant în insule, iar turiștii folosesc în mare parte autobuze, taxiuri și diverse servicii de închiriere.

IMM-urile de transport din regiune se confruntă cu provocări majore, care includ accesul limitat la finanțare, creșterea taxelor, nivel scăzut de colaborare știință-întreprinderi și PPP-uri, lipsa culturii inovării și lipsa fondurilor pentru investiții în cercetare-dezvoltare, costuri ridicate de transport, infrastructuri insuficiente, cadru juridic neatractiv, birocrație etc. Cu toate acestea, există și câteva oportunități pentru IMM-urile din transporturi, cum ar fi tendințele și inițiativele de transport durabil, colaborarea cu centrele și inițiativele locale de cercetare/inovare, participarea la ateliere / conferințe și proiecte finanțate de UE.

3.3. Sectorul transporturilor în Lituania

Transportul este unul dintre cele mai mari sectoare economice din Lituania și reprezintă aproximativ 12% din PIB-ul național. Acest sector este compus în principal din IMM-uri, în timp ce transportul rutier este de departe cel mai mare segment de transport. Poziția geografică a Lituaniei și infrastructura foarte dezvoltată, cu unele proiecte încă în desfășurare, fac din această țară unul dintre cele mai importante coridoare de transport din UE. În plus, Lituania are un sector auto destul de puternic, companiile fiind extrem de integrate în lanțurile valorice internaționale. Nu în ultimul rând, furnizorii de soluții TIC legate de transport și ecosistemul de start-up-uri sunt, de asemenea, foarte dezvoltate.

Tendențele viitoare și evoluțiile majore în ceea ce privește siguranța transportului, preocupările privind mediul, transportul autonom, managementul inteligent al transportului și sistemele de monitorizare, Logistica 4.0, sunt vizibile în Lituania. Deja la nivel național și de întreprindere, există câteva planuri și proiecte care vor răspunde acestor provocări. Guvernul lituanian a elaborat diverse strategii de mobilitate și mediu pentru a reduce blocajele de trafic și poluarea aerului. IMM-urile din transporturi și firmele nou-înființate sunt, de asemenea, conștiente de mediul în schimbare și încearcă să dezvolte produse de nivel mondial. Companiile lituaniene sunt foarte active în domeniul platformelor de partajare a transporturilor, în dezvoltarea soluțiilor de energie alternativă, în special a energiei electrice, a sistemelor de monitorizare și management al transporturilor. În plus, există o rețea foarte dezvoltată de sprijinire a afacerilor (instituții de învățământ, centre și infrastructură de cercetare, clustere, asociații) și structuri de finanțare dezvoltate. Este demn de remarcat faptul că Strategia Lituaniei pentru Specializare Inteligentă include transportul ca una dintre prioritățile naționale.

Cu toate acestea, potențialul de inovare al Lituaniei în sectorul transporturilor nu este exploatat pe deplin. Chiar dacă există o mulțime de organizații științifice și de cercetare, clustere și parcuri tehnologice care operează în inovarea în domeniul transporturilor, cercetătorii nu participă la proiecte internaționale, cheltuielile generale pentru cercetare-dezvoltare sunt foarte reduse, nu există un centru unificat de cercetare în domeniul transportului care să consolideze programe de cercetare pentru întregul sector, cooperarea între afaceri și știință este relativ scăzută. În plus, IMM-urile legate de transporturi în Lituania, de asemenea, nu exploatează pe deplin oportunitățile legate de finanțarea fondurilor structurale ale UE.

3.4. Sectorul transporturilor din Regiunea Sud-Vest Oltenia (România)

IMM-urile din transporturi din regiunea Sud-Vest Oltenia au o pondere importantă din totalul de locuri de muncă, și creează, de asemenea, un număr important de locuri noi de muncă. În plus, IMM-urile din transporturi stimulează, de asemenea, inovarea și diversificarea economică și oferă oportunități de afaceri atractive în regiune. Regiunea este binecunoscută pentru producția puternică și serviciile sale bune în IMM-urile legate de transporturi, împreună cu activitățile relevante de cercetare-dezvoltare. Activități precum clusterizarea, crearea de rețele, integrarea în diverse platforme tehnologice, lanțurile valorice și dezvoltarea economică locală au contribuit la îmbunătățirea situației IMM-urilor din domeniul transporturilor. Cu toate acestea, există loc pentru îmbunătățiri. Regiunea trebuie să se concentreze pe accesul IMM-urilor din transporturi la finanțare prin măsuri precum garanții de împrumut, finanțare din fonduri UE, subvenții pentru start-up-uri, facilitarea finanțării prin crowd-funding, instituții financiare specifice acestui sector. De asemenea, investițiile publice în regiunea SV Oltenia trebuie să fie realizate în infrastructura de transport, precum și investiții în educație și formare, în tehnologie, factori pe care se bazează IMM-urile din transporturi.

În perioada 2011-2018, competitivitatea regiunii Sud-Vest Oltenia s-a îmbunătățit în mod semnificativ, dar încă sunt necesare eforturi suplimentare și investiții de capital pentru dezvoltare. Este demn de menționat faptul că sectorul transporturilor și ingineriei industriale reprezintă unul dintre domeniile de specializare inteligentă din regiune. Începând cu anul 2013, industria auto concentrează unele IMM-uri foarte active în regiune, cea mai mare cifră de afaceri fiind înregistrată de companiile Ford România SA și grupul de companii producătoare de piese și componente auto precum Kirchhoff Automotive Romania SRL, situat în județul Dolj. Industria materialului rulant are o lungă tradiție la nivelul regiunii, fiind unul dintre sectoarele din domeniul ingineriei mecanice și al transporturilor; regiunea are mai multe centre de cercetare, înființate de Universitatea din Craiova: Centrul de Cercetare în Inginerie Aerospațială - CERDIAS, Electrotehnică în Sisteme de Transport și Energie - ELTRES, Inginerie Electrică, Electroenergie și Tehnologii Ecologice - IEEET, Centrul pentru Inovare și Transfer Tehnologic - CITT, Centrul de Cercetare Științifică pentru Sisteme Electromecanice și de Calitate - SEMEQ etc. Câteva exemple de inovații inteligente realizate de IMM-uri, și direcții de specializare în sectorul transporturilor:

- proiectarea și dezvoltarea conceptului de bio-vehicul, bazat pe biocombustibili din resurse regenerabile;
- dezvoltarea de noi generații de vehicule feroviare și tehnologii ecologice, eficiente din punct de vedere energetic.

În ciuda acestui fapt, IMM-urile din regiune încă nu creează inovare, iar transferul de cunoștințe între furnizorii de cercetare-dezvoltare și firmele comerciale este foarte redus. Acest lucru este confirmat și de faptul că regiunea SV Oltenia se află în coada clasamentului „Colaborare și

antreprenoriat” calculat pe baza instrumentului Innovation Scoreboard. Birocrația, infrastructura subdezvoltată și nivelul scăzut de educație antreprenorială reprezintă, de asemenea, obstacole importante pentru IMM-urile de transport, în domeniul creării și implementării noilor tehnologii.

4. Bunele Practici ale proiectului RECREATE

Un total de 49 de BP au fost identificate în cele patru regiuni:

1. 17 BP în regiunea West Midlands (Marea Britanie);
2. 6 BP în regiunea Egeea de Sud (Grecia);
3. 17 BP în Lituania;
4. 9 BP în regiunea Sud-Vest Oltenia (România).

4.1. Appy Parking - un IMM care folosește autoritatea locală ca stand de testare pentru noua sa tehnologie

| Titlu | APPY PARKING - un IMM care folosește autoritatea locală ca stand de testare pentru noua sa tehnologie |
|-----------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | Practica se referă la un IMM inovator din transporturi, care a reușit să-și ducă la bun sfârșit tehnologia printr-o colaborare cu Consiliul Local Coventry (autoritatea locală). Noua tehnologie a fost testată în mediul live, care a fost crucial pentru aplicarea sa, comercializare și dezvoltări viitoare. Sprijinul acordat de Consiliul Local Coventry a accelerat cunoașterea produselor și a adus produsul inovator pe piață mult mai repede decât în situația fără sprijin. Testarea în mediul live a permis, de asemenea, alte aplicații și dezvoltări și a fost construită mai rapid în etapa inițială, permițând creșterea dintr-un punct de vedere inovativ, al proiectării, tehnic, aplicativ și comercial. |
| <i>Obiective</i> | Appy Parking este o aplicație concepută pentru a rezolva frustrarea în găsirea unui loc de parcare liber, arătând șoferilor ce parcare este disponibilă, unde și cu ce cost. Au fost necesari senzorii pentru a fi testați în această aplicație și pentru a testa și tehnologia în ansamblu. |
| <i>Locație</i> | Coventry, regiunea West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | PARCARE APPY |
| <i>Durata</i> | Iunie 2012 - mai 2014 |
| <i>Resurse necesare</i> | Finanțarea a fost asigurată de investitori privați. Aceste fonduri au permis producerea senzorilor. Consiliul Local Coventry a permis utilizarea a 3 dintre parcățile sale pentru a testa tehnologia, oferind un mediu viu și stand de testare pentru a testa tehnologia inovatoare. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Consiliul Local Coventry a câștigat Premiul British Parking Awards 2020 (BPA - British Parking Association) pe 7 martie 2020. Premiul a fost obținut pentru colaborarea dintre IMM-uri și autoritatea locală în dezvoltarea unui sistem digitalizat de reglementare a traficului / sistem de gestionare parcărilor. |

Potențial de transferabilitate

Acest proiect va sprijini parcare digitală la nivelul Marii Britanii, orașele care asigură viitorul pentru mobilitate ca serviciu. De asemenea, această dezvoltare va fi o vitrină către Marea Britanie și piața de export.

Această practică este un exemplu excelent al modului în care gândirea laterală și deschiderea către introducerea de noi tehnologii ar facilita creșterea și progresul inovațiilor auto la nivel local. Este, de asemenea, un exemplu excelent de parteneriat public-privat.

Mai multe informații despre BP

www.appyparking.co.uk

4.2. Appy Way și colaborarea sa cu Autoritatea Locală

Titlu

APPY WAY și colaborarea sa cu Autoritatea Locală

| | |
|-----------------------------|---|
| <i>Scurta descriere</i> | Având în vedere cererile tot mai mari de infrastructură de la transportul la domiciliu și livrarea la domiciliu, în contrast cu reducerea pasajelor pe străzile locale, optimizarea accesului la spațiul trotuarelor reprezintă o oportunitate importantă pentru autorități. Bordura poate fi un catalizator pentru schimbări pozitive, iar Mapper a fost conceput special pentru a eficientiza procesele, a economisi timp și a reduce costurile de gestionare a comenzilor în trafic. Pentru șoferi, înseamnă plăți fără parcare cu un singur clic și o vizibilitate deplină a disponibilității în timp real a spațiului liber. Pentru autorități, aceste date nu au fost sesizate până acum ca o perspectivă reală, ce va duce la îmbunătățirea serviciului de parcare pentru rezidenți, vizitatori și companii. AppyWay avea nevoie de asistență legată de testarea tehnologiei pe borduri reale, precum și de fondurile necesare pentru această fază de dezvoltare. Consiliul Local Coventry a oferit un stand de testare pentru tehnologie, permițând utilizarea bordurilor în centrul orașului. Mai mult, Coventry a colaborat cu alte două autorități locale și a solicitat fonduri prin Innovate UK, pentru a sprijini IMM-urile cu finanțare pentru faza sa de dezvoltare a aplicației. Proiectul a fost aprobat și a oferit sprijinul necesar atât IMM-urilor, cât și autorităților locale pentru lansarea și dezvoltarea acestei tehnologii inovatoare de transport la nivel local. |
| <i>Obiective</i> | APPY WAY rezolvă cele mai presante provocări ale autorităților locale de astăzi prin deblocarea potențialului bordurii. Bordurile prezintă una dintre cheile pentru a aborda problemele urbane ale vieții moderne: aglomerație, mobilitate, poluare, chiar și străzile mari în declin. Prin urmare, Mapper asigură monitorizarea și gestionarea în timp real a bordurilor într-un mediu urban. |
| <i>Locație</i> | Coventry, West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | AppyWay |
| <i>Durata</i> | August 2017 - august 2019 |
| <i>Resurse necesare</i> | Finanțarea pentru această fază de dezvoltare a gestionării laterale AppyWay-bord a fost asigurată de Innovate UK. Proiectul aprobat a primit fonduri în comun pentru 3 autorități locale (Coventry, Milton Keynes și Cambridge). Finanțarea acordată a fost echivalentă cu 48.381 GBP (pentru resurse umane, cheltuieli generale, deplasări și consumabile). |

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Rezultatele obținute</i> | Dezvoltarea platformei de parcare va contribui la reducerea congestiei și a emisiilor și va accelera implementarea autovehiculelor autonome. Acest produs este acum disponibil ca prima aplicație digitală TRO disponibilă pentru utilizare de către toate părțile interesate. Este, de asemenea, utilizat pentru alte dezvoltări, cum ar fi Micro mobilitatea. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Exploatarea AppyWay a permis Consiliului Local Coventry să prezinte proiectul autorităților de parcare din Australia. Mai mult, Coventry City Council a câștigat Premiul British Parking Awards 2020 (BPA - British Parking Association) pe 7 martie 2020 pentru colaborarea strânsă cu AppyWay. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | www.appyway.com |

4.3 Appy Park AV - Appy Autonomous Valeting și colaborarea sa cu două autorități locale

| | |
|-----------------------------|--|
| Titlu | APPY PARK AV - Appy Autonomous Valeting și colaborarea sa cu două autorități locale |
| <i>Scurta descriere</i> | Acesta este un exemplu al modului în care prin buna colaborare dintre AppyWay, Jaguar Land Rover, Coventry City Council și Milton Keynes Council, partenerii si-au concentrat eforturile pentru a promova dezvoltarea și aplicarea unei noi tehnologii în sectorul transporturilor. Un consorțiu de inovatori în domeniul mobilității din sectoarele public și privat a obținut finanțarea de la Innovate UK și a implementat rezultate ale cercetării comerciale pentru a ajuta la realizarea adoptării CAV de nivel 4/5 în orașe. În scopul acestei finanțări specifice, principala problemă ridicată a fost legată de modul în care orașele, zonele urbane, planificatorii de trafic și autostrăzi se asigură că vehiculele CAV goale nu contribuie la trafic și aglomerație. |
| <i>Obiective</i> | Proiectul a urmărit să rezolve problema locului în care CAV 5 va debarca pasagerii, cum vor parca între deplasări pentru a se reîncărca, vor avea acces la depozitarea sau vor fi întreținute și, mai important, va amesteca relația dintre parcare pe stradă și în afara străzii pentru a sprijini mobilitatea ca Operatori de servicii (MaaS). |
| <i>Locație</i> | Coventry, West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | Consiliul Local Coventry |
| <i>Durata</i> | Martie 2019 - ianuarie 2020 |
| <i>Resurse necesare</i> | Autoritatea locală va oferi un stand de testare pentru noile tehnologii, precum și pentru a sprijini oferta pentru finanțarea prin Innovate UK. Finanțarea primită a fost de 9.722,00 GBP (pentru resurse umane, deplasări, consumabile și cheltuieli generale). Innovate UK (principala sursă de finanțare pentru inovare de către guvernul britanic) a oferit finanțare 100% pentru autoritatea locală, iar partenerul IMM-a fost finanțat în mod egal. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Pentru a face Appy AV mai exploatabil și pentru a obține rezultatele scontate, Coventry City Council intenționează să liciteze pentru finanțare suplimentară, pentru a-l îmbunătăți. Acest lucru va duce la o mai bună înțelegere a |

| | |
|---|--|
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | <p>infrastructurii suplimentare sau a modificărilor tehnologiei originale care ar fi necesare pentru dezvoltare pe scară largă.</p> <p>Ca rezultat al colaborării, a fost dezvoltat un model cuprinzător de schimb de date și resurse financiare, asigurând scalarea sistemelor în mai multe locații, viabile din punct de vedere comercial și social.</p> |
| <i>Provocări întâmpinate și sfaturi pentru adoptare</i> | <p>IMM-urile inovatoare au nevoie de colaborări cu organizațiile publice și private pentru a impulsiona dezvoltarea și aplicarea tehnologiilor inovatoare. Deseori consorțiile care implică organizații și instituții cu aceeași idee, cu obiective aliniate, oferă platforma de lansare potrivită pentru exploatarea noilor inovații în sectorul transporturilor.</p> |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | <p>Încercând să înțelegem care ar fi dezvoltarea viitoare a OEM-urilor, pentru a permite modificări ale infrastructurii din Coventry, împreună cu identificarea schimbărilor ce vor fi necesare pentru a facilita acest lucru.</p> <p>De asemenea, percepția și acceptarea oamenilor privind vehiculelor cu pilotare autonomă (la nivelul 5 - vehicule complet autonome - nu a fost încă aprobată de guvern, nici la nivel național, nici la nivel global) vor fi o provocare principală. În prezent, sunt permise doar vehicule de nivelul 4.</p> <p>www.appyway.com</p> |

4.4 Hozah - o colaborare cu autoritatea locală

Titlu

HOZAH - o colaborare cu autoritatea locală

| | |
|-----------------------------|---|
| <i>Scurta descriere</i> | <p>Hozah este un sistem complet automatizat de plată a parcerii auto care conectează cardurile de credit și / sau de debit ale șoferilor la camerele video de recunoaștere a plăcuțelor de înmatriculare și facturează automat șoferului pentru durata șederii. Pentru a atinge obiectivele IMM-urilor, sistemul a trebuit să fie testat într-un mediu viu. Deoarece este un produs de transport inovator, Consiliul Local Coventry a furnizat companiei infrastructura Carpark pentru a implementa echipamentul pentru testare într-un mediu viu.</p> |
| <i>Obiective</i> | <p>Sistemul de parcare complet automatizat Hozah abordează probleme precum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Șoferii preferă să utilizeze carduri de credit și / sau debit în loc de numerar; • Șoferii preferă un sistem complet automatizat, în care nu trebuie să introducă detaliile cardului de fiecare dată când plătesc; • Autoritățile locale preferă să colecteze bani automat, fără a fi nevoie ca supervizorii să verifice dacă șoferul a plătit / nu a plătit pentru parcare; • Colectare de date; • Confort pentru șofer și autoritate locală |
| <i>Locație</i> | Coventry, West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | Hozah |
| <i>Durata</i> | <p>Faza inițială de testare -sa încheiat cu succes în martie 2020. Următoarea fază este acum implementarea completă până în 2021 (Orașul Culturii Coventry). Achizițiile sunt în curs pentru următoarea fază.</p> |

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Resurse necesare</i> | Finanțarea pentru traseul inițial a fost asigurată de investitori privați. Autoritatea locală (Consiliul Local Coventry) a furnizat un stand de testare pentru tehnologie. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Sistemul HOZAH are acum o abordare durabilă a exploataării, deoarece este o autoritate locală care a încercat și a aprobat dezvoltarea. Acest lucru a dus la identificarea deficiențelor în sistem și a evidențiat îmbunătățirile necesare acestei tehnologii. De asemenea, a condus la venituri suplimentare, îmbunătățirea eficienței și mai puține probleme operaționale. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Această practică evidențiază modul în care un IMM inovator de transport poate fi susținut prin implicarea cu stakeholderii și cu persoanele de decizie. În acest caz, munca de colaborare și parteneriat excepțională s-a realizat de către o autoritate locală (Consiliul municipal Coventry - părți interesate) și un IMM (Hozah - 5 angajați), pentru a testa un sistem inovator legat de transport într-un mediu viu. Ca rezultat, IMM-ul a reușit să-și testeze produsul în mediu viu, în timp ce Consiliul Local a redus costurile și a sporit eficiența legată de utilizarea și monitorizarea parcarilor auto. Această practică este transferabilă către alte țări / consilii / regiuni unde este nevoie de o nouă tehnologie care să fie testată într-un mediu viu. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://hozah.com/ |

4.5 Parcul Tehnologic HORIBA MIRA și Institutul Tehnologic MIRA

| Titlu | Parcul Tehnologic HORIBA MIRA și Institutul Tehnologic MIRA |
|-----------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | Horiba Mira este o companie de consultanță în domeniul ingineriei auto care oferă servicii de inginerie de produse, cercetare, testare și certificare pentru sectorul transporturilor. Combinația unică dintre dotările lor avansate de testare, expertiza inginerescă și locația excelentă în inima industriei auto din Marea Britanie, asigură clienților posibilitatea de a-și dezvolta și valida tehnologia sau vehiculul într-un singur loc. |
| <i>Obiective</i> | Organizația își propune să abordeze principalele deficiențe ale pieței din sectorul transporturilor: <ul style="list-style-type: none"> • IMM-urile din domeniul transportului nu dispun de capacități de inovare, prin urmare sunt sprijinite cu facilități avansate de inginerie, testare și validare; • Prin angajamentul cheie cu companiile din Ciclu 1, Horiba Mira își propune să apropie partea de sus și cea de jos a lanțului de aprovizionare; • Colaborările cu instituții cheie și stakeholderi precum Universitatea Coventry își propun să reducă decalajul de competențe - dpdv istoric, o problemă principală în această industrie. |
| <i>Locație</i> | Nuneaton, West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | Horiba Mira |

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Durata</i> | Atelierele de testare Horiba Mira pentru sectorul transporturilor au fost înființate în 1946, iar Institutul Tehnologic Mira a fost înființat în 2018. |
| <i>Resurse necesare</i> | Horiba Mira a realizat o cifră de afaceri de 63 milioane GBP în cursul exercițiului financiar trecut și a atras investiții străine majore în 2015, fiind achiziționată de un grup de investitori japonezi. În prezent, are peste 620 de angajați la nivel mondial. MIRA Technology Institute a avut o finanțare inițială de 9,5 milioane lire sterline. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | De la înființare, a rămas un angajator stabil în regiunea Midlands de mai bine de șapte decenii. Are relații strategice cu 35 de companii de transport, toate situate pe plan local. Horiba Mira are o serie 39 de secții de testare majore, 100 km de teren specializat și o bogată experiență în inginerie, combinată cu o prezență internațională în expansiune. Este, de asemenea, un centru de excelență pentru dezvoltarea specializării în transport, după ce a dezvoltat aferile în sectorul industrial. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Activitatea internațională a Horiba Mira implică acum sucursale în India, Coreea, China și Malaezia. MIRA Technology Park este recunoscut a fi cel mai important cluster european de tehnologie auto, iar formatul său ar putea fi reprodus cu ușurință în alte țări. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://www.horiba-mira.com/ |

4.6 Testul vehiculelor electrice rurale din Warwickshire (WREV)

| Titlu | Testul vehiculelor electrice rurale din Warwickshire (WREV) |
|-----------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | Testul WREV a fost conceput pentru a încuraja IMM-urile să evalueze posibilitatea de a trece la vehiculele electrice. Pentru fiecare afacere participantă, studiul a inclus un studiu de fezabilitate pentru a evalua caracterul practic și viabilitatea de a avea EV în afacere; 2.000 de lire sterline sub formă de finanțare pentru închirierea unui vehicul electric pentru o perioadă de până la doi ani; instalarea stației de încărcare; rapoarte lunare; sesiuni de conducere ecologică EV; suport tehnic și de management al proiectelor. |
| <i>Obiective</i> | Scopul procesului WREV a fost de a încuraja IMM-urile din mediul rural Warwickshire să evalueze posibilitatea de a trece la vehiculele electrice. Prin trecerea la tehnologia EV, s-a sperat că aceste companii vor fi capabile să contracareze costurile crescânde ale combustibililor fosili, să-și reducă amprenta de carbon și să stimuleze dezvoltarea afacerii. |
| <i>Locație</i> | Warwick, West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | Consiliul Județean Warwickshire |
| <i>Durata</i> | Toamna 2013 - Vara 2016 |

| | |
|---|--|
| <i>Resurse necesare</i> | <p>Proiectul a fost finanțat de Departamentul pentru Mediu în Alimentație și Afaceri Rurale (DEFRA) prin intermediul Rețelei de Creștere Rurală (RGN), pe care Consiliul Județean Warwickshire a condus-o pentru programul Local Enterprise Partnership. Inițiativa RGN a făcut parte dintr-un pachet de măsuri anunțate în Revista Guvernului pentru creșterea economiei rurale. RGN-urile sunt concepute pentru a sprijini creșterea economică în zonele rurale. Bugetul total pentru WREV a fost de 152.000 de lire sterline.</p> |
| <i>Rezultatele obținute</i> | <p>Un număr total de 17 IMM-uri din zona rurală Warwickshire din diferite sectoare industriale au adoptat tehnologia EV ca parte a testului. Deși a existat preocupare în ceea ce privește gama, companiile din WREV au folosit pe scară largă vehiculele lor. Pentru întreaga flotă de vehicule WREV, au fost parcurse 211.934 mile. Prin calcularea utilizării vehiculelor, s-a estimat că flota a economisit suma de 21.828 GBP pentru cheltuielile de combustibil. În plus, participanții au înregistrat și emisii reduse. Flota a economisit aproximativ 41.994.051 g / milă de CO2 prin trecerea la tehnologia EV. Pe lângă economiile financiare și reducerea emisiilor, companiile au declarat că există avantaje suplimentare prin adoptarea tehnologiei EV. De exemplu, organizațiile din sectoarele evenimentelor și tehnologiilor regenerabile au descoperit că utilizarea unui vehicul electric a fost benefică în promovarea afacerii lor.</p> |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | <p>Beneficiile sunt în principal economii la costul de combustibil și emisiile de CO2. Practica ar putea fi transferată cu ușurință în alte sectoare și regiuni și ar beneficia de beneficii similare sprijinind IMM-urile care doresc să încerce tehnologia EV și să evalueze dacă este convenabilă și adecvată pentru afacerea lor.</p> <p>În februarie 2020, echipa de cercetare de la CBiS și facilitatorul proiectului de la Greenwatt, au găzduit un seminar cu reprezentanți ai consilierilor politici superiori din Carolina de Nord, Wisconsin, Minnesota și Montana, care sunt interesați să înființeze studii similare în SUA. Aceștia intenționează să folosească experiențele WREV pentru a-și forma propriile proiecte în viitor. Deci, în pofida diferențelor geografice, experiențele WREV, cum ar fi ziua de conducere rurală pentru participanți, instalarea punctelor de încărcare și studiul inițial de fezabilitate înainte ca un IMM să se alăture procesului, sunt aplicabile în toate contextele și reprezintă beneficiile cheie ale procesului.</p> |
| <i>Provocări întâmpinate și sfaturi pentru adoptare</i> | <p>Chiar dacă distanțele de conducere au fost în general scurte, existau încă obiecțiuni legate de autonomie exprimate de mai mulți utilizatori. Acest lucru a fost cauzat de doi factori de principiu: lipsa de încredere în vehicul pentru a furniza gama necesară și lipsa infrastructurii de încărcare publică în zonele rurale. În plus, se părea că stațiile de încărcare din zonele urbane nu erau întreținute sau utilizate corect. Acest lucru a oferit un factor de descurajare pentru utilizatorii care doresc să se deplaseze pe distanțe mai mari, deoarece nu au încredere că infrastructura de încărcare va fi disponibilă atunci când este necesar.</p> |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | <p>http://www.greenwatt.co.uk/warwickshire-rural-electric-vehicle-project-wrev/</p> |

4.7 Centrul pentru Sisteme avansate de propulsie cu emisii reduse de carbon (C-APLS)

| Titlu | Centrul pentru Sisteme avansate de propulsie cu emisii reduse de carbon (C-APLS) |
|---------------------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | C-ALPS lucrează în sectoarele auto, aerospațial, maritim și feroviar pentru a crea o mobilitate mai curată și pentru a dezvolta lanțul de aprovizionare, astfel încât să poată furniza tehnologii de „dezvoltare” rapide. Centrul se concentrează pe patru domenii principale de cercetare: stocarea energiei electrochimice; pilele de combustibil cu hidrogen; electronica de putere; mașini electrice. De asemenea, are avantajul ca aparține de Institutul Universității Coventry pentru Viitorul în Transporturi și Orașe, fiind explorate oportunități interesante în cercetarea comună în domeniile producției și materialelor avansate, securității cibernetice, vehiculelor conectate și autonome și proiectării vehiculelor. C-ALPS oferă partenerilor industriali o serie de servicii pentru a se potrivi nevoilor specifice ale afacerii: cercetare colaborativă; parteneriat de transfer de cunoștințe; supravegherea unei industrii axate pe proiectul lucrare de doctorat; proiecte finanțate de Innovate UK, EPSRC și APC; contracte comerciale. |
| <i>Obiective</i> | C-ALPS s-a născut dintr-o colaborare între Universitatea Coventry și firma de consultanță Global Engineering FEV, alăturându-se expertizei academice și comerciale pentru a sprijini dezvoltarea următoarei generații de motoare electrice, hibride și cu combustie și pentru a accelera evoluția către transportul zero carbon. |
| <i>Locație</i> | Coventry, West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | Center for Advanced Low Carbon Propulsion Systems (C-ALPS) |
| <i>Durata</i> | 21 martie 2019 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | Firma de consultanță globală de inginerie FEV este partener fondator, împreună cu Universitatea Coventry. Peste 50 de milioane de lire sterline au fost investite în centru. Inițial au fost create peste 40 de noi locuri de muncă. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Au fost create inițial peste 40 de noi locuri de muncă, cu un număr de ucenici și absolvenți de la Universitatea Coventry deja angajați. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Buna practică este potențial interesantă pentru alte regiuni sau sectoare, deoarece încurajează colaborări între diferite tipuri de parteneri și oferă servicii pe care adesea companiile, în special IMM-urile, nu și le-ar putea permite. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | www.coventry.ac.uk/c-alps |

4.8 Alianta Aerospațiala Midlands

| Titlu | Alianta Aerospațiala Midlands (MAA) |
|--------------|--|
|--------------|--|

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Scurta descriere</i> | <p>Midlands Aerospace Alliance oferă aderare ca membri către toate companiile și organizațiile de orice dimensiune care fac parte din industria aerospațială sau doresc să devină parte a industriei. Avantajele aderării la alianța sunt următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promovarea capacităților companiei; • Informații despre noi oportunități și evenimente; • Întâlniri regulate ale membrilor și networking; • Expertiză și consiliere cu privire la probleme specifice și asistență în dezvoltarea oportunităților pieței aerospațiale, identificarea partenerilor de dezvoltare tehnologică și îmbunătățirea performanței operaționale; • Lobby privind politicile și finanțarea; • Sprijin pentru finanțare prin relațiile asociației cu organismele de sprijin, inclusiv consiliere și asistență pentru cererile de finanțare. |
| <i>Obiective</i> | MAA susține și reprezintă industria aerospațială din regiunea Midlands. Funcționează îndeaproape cu celelalte alianțe aeronautice regionale din Regatul Unit și cu organismul național ADS, precum și cu alte clustere aerospațiale europene și mondiale. |
| <i>Locație</i> | Coventry, West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | Midlands Aerospace Alliance |
| <i>Durata</i> | 2003 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | MAA este o companie non-profit, limitată de garanție, guvernată de propriul consiliu de administrație deservit de peste 50 de persoane din industria aerospațială Midlands din 2004, rețeaua contribuind cu 1.000 de ore-persoană de expertiză în industrie în fiecare an . |
| <i>Rezultatele obținute</i> | În prezent, există mai mult de 300 de companii care au calitatea de membru MAA, ceea ce face ca aceasta să fie cea mai mare organizație regională aerospațială din lume, după Aerospace Valley (Toulouse - Bordeaux în Franța). Veniturile din afaceri obținute de Clusterul Aerospațial Midlands cresc de două ori mai mult decât rata de creștere a industriei aerospațiale mondiale. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Comunicarea de la egal la egal este adesea o luptă pentru IMM-uri și se pare că vocea lor nu este auzită. Acest tip de alianță este un exemplu al modului de a depăși astfel de probleme. Există, de asemenea, și alte alianțe aerospațiale regionale în lume |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://www.midlandsaerospace.org.uk/ |

4.9 Centrul Național de Proiectare în Transporturi (NTDC)

Titlu

Centrul Național de Proiectare în Transporturile (NTDC)

| | |
|---|---|
| <i>Scurta descriere</i> | Centrul National de Proiectare in Transporturi (NTDC este o unitate de ultimă generație, care funcționează în cadrul Centrului pentru Orașe și Transporturi ale Viitorului al Universității Coventry. Funcționează într-un mod interdisciplinar, reunind proiectanți, tehnologi, experți în coduri, artiști, producători de jocuri, specialiști în domeniul materialelor și experți în modă. Organizația este, de asemenea, dotată cu facilități și echipamente avansate. NTDC lucrează cu întreprinderi (aeronautică, auto, marină, feroviară) într-o varietate de moduri, inclusiv detașări, stagii, proiecte studențești, stagii de 3-6 luni, program finanțat pentru transfer de cunoștințe, cercetare colaborativă finanțată și consultanță directă. |
| <i>Obiective</i> | NTDC este conceput pentru a explora noi domenii de cercetare în proiectarea transporturilor și pentru a găsi noi modalități de utilizare a echipamentelor existente, precum și pentru crearea de noi tehnologii. De asemenea, Centrul susține și cultivă generațiile viitoare de proiectanți în transporturi prin interacțiunea regulată a Universității Coventry cu rețeaua școlilor și prin relația lor cu Muzeul Transporturilor din Coventry. |
| <i>Locație</i> | Coventry, West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | Centrul Național de Proiectare în Transporturi (NTDC) |
| <i>Durata</i> | Mai 2017 - în desfășurare |
| <i>Resurse necesare</i> | Finanțarea provine de la Innovate UK, Horizon 2020, Consiliul Britanic al Cercetării, precum și prin finanțare directă de la IMM-uri și companii mai mari. NTDC reunește specialiști cu diferite arii de expertiză, de la universitari la cercetători, până la proiectanți. Resursele umane necesare pentru un studiu autonom sunt un cercetător, un asistent de cercetare, un expert în modelare digitală. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Proiectul AMEY: scopul a fost de a se evalua impactul indicatoarelor rutiere desfășurate în mod automat asupra comportamentului la volan. Proiectul WiCET: Proiect de 3,2 milioane lire sterline finanțat de Innovate UK, care implică o serie de IMM-uri și companii mari pentru a furniza o încărcare wireless în cadrul testului demonstrativ Electric Taxi în orasul Nottingham. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Fiecare proiect are propriile provocări personalizate, iar scopul este de a se transfera cunoștințe către companii din cadrul cercetării aplicate. |
| <i>Provocări întâmpinate și sfaturi pentru adoptare</i> | Expertiza în programare pentru a dezvolta un mediu de simulare dinamic și realist este uneori necesară pentru studii personalizate, și nu este ușor de găsit. De asemenea, IMM-urile se luptă adesea cu accesul la echipamente și facilități pentru un birou de proiectare, deoarece acestea necesită costuri de capital ridicate pentru instalare și funcționare. În cadrul NTDC aceste firme au astfel de facilități, cum ar fi capacitățile de modelare fizică și digitală, imprimarea 3D și vizualizarea proiectului. Prin urmare, o astfel de structură ar putea ajuta IMM-urile să aibă acces la expertiza și facilitățile adecvate nevoilor lor. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://www.coventry.ac.uk/research/areas-of-research/institute-for-future-transport-and-cities/our-facilities/national-transport-design-centre/ |

4.10 Centrul național cu emisii scăzute de carbon (NLCC)

| Titlu | Centrul național pentru emisii reduse de carbon (NLCC) |
|---------------------------------------|---|
| <i>Scurta descriere</i> | NLCC oferă locul ideal din Midlands pentru creșterea economică în ceea ce privește noile afaceri și locuri de muncă, pentru dezvoltarea și implementarea tehnologiilor emergente cu emisii reduse de carbon și pentru furnizarea de demonstrații de specialitate și activitate de transfer de cunoștințe. Cu propria sa infrastructura de cercetare și dezvoltare, oferă incubare de afaceri, un laborator “viu” și prezintă cele mai noi tehnologii durabile și cu emisii reduse de carbon. În urma discuțiilor cu partenerii NLCC și stakeholderii cheie, au fost selectate mai multe domenii de activitate, iar unele proiecte sunt în curs de implementare: infrastructura resurselor de reziliență; Transport off-road cu emisii reduse; Ferma ca centrală electrică; Incubator de afaceri cu emisii reduse de carbon. |
| <i>Obiective</i> | NLCC este un centru de excelență pentru tehnologiile cu emisii reduse de carbon. Programul NLCC se concentrează pe proiectarea și livrarea de proiecte cu emisii reduse de carbon care să răspundă nevoilor cheie economice, de mediu și de resurse ale sectoarelor public, privat și pentru comunitate. |
| <i>Locație</i> | Stoneleigh, West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | Centrul național pentru emisii reduse de carbon (NLCC) |
| <i>Durata</i> | 2005 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | Printre parteneri se numără LaSalle Investment Management (manageri de teren), Coventry, Aston, Universitățile Warwick și Birmingham City, Greenwatt Technology și un număr tot mai mare de parteneri corporativi și IMM-uri. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | NLCC este o construcție exemplară care demonstrează tehnologii durabile, un centru comercial care generează venituri și se autosusține și un catalizator pentru continuarea creșterii. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Buna practică poate fi potențial interesantă pentru regiunile care doresc să dezvolte tehnologii cu emisii reduse de carbon. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | http://www.greenwatt.co.uk/gw-case-study/national-low-carbon-centre-nlcc-stoneleigh-warwickshire/ |

4.11 Alianța Feroviară

| Titlu | Alianța Feroviară |
|-------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | Alianța Feroviară este cea mai mare organizație dedicată rețelei de afaceri în sectorul feroviar din Marea Britanie, care reunește clienți și furnizori. Organizația oferă calitatea de membru care acoperă toate aspectele lanțului de aprovizionare feroviar și nu există bariere la aderare. Alianța Feroviară sprijină companiile mari și mici, iar accentul este pus pe colaborare, mai degrabă decât pe concurență, prin urmare acestea păstrează relații strategice cu camerele de comerț britanice, UKRRIN, European Rail Clusters Initiative și mai recent cu |

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Obiective</i> | Lloyds Banking Group. Ca autoritate în provocările cu care se confruntă lanțul de aprovizionare feroviar din Marea Britanie și provocările cu care se confruntă IMM-urile furnizoare în sectorul feroviar, tot mai multe companii folosesc Alianța Feroviară ca instrument strategic pentru îmbunătățirea eficienței afacerii și a avantajului competitiv. |
| <i>Locație</i> | Este un organism care ofera calitate de membru și folosește puterea rețelelor pentru a ajuta baza de aprovizionare să înțeleagă și să acceseze oportunitățile potențiale din industria feroviară britanică. |
| <i>Instituția implicată</i> | Stratford on Avon, Warwickshire, Marea Britanie |
| <i>Durata</i> | Alianța Feroviară |
| <i>Resurse necesare</i> | Ianuarie 2008 - în curs |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Există trei tipuri de membri la costuri diferite (aur 450 GBP; argint 200 GBP; bronz gratuit) și beneficii. Șapte persoane lucrează pentru Alianța Feroviară: director general, director de operațiuni, director comercial, director adjunct, manager de marketing creativ, responsabil de comunicare și coordonator de evenimente. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | În ultimii 10 ani Alianța Feroviară a crescut de la stadiul unei ramuri din servicii de consultanță în producție din West Midlands până la nivelul de prima organizație de tip B2B în rețele din sectorul feroviar, cu membri din toată țara și din lume. În acest moment, Alianța Feroviară are 762 de membri, iar rețeaua sa poate ajunge la peste 50.000 de companii doar în Marea Britanie. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | Alianța Feroviară oferă oportunități de rețea B2B și îi ajută pe membrii săi să îmbunătățească vizibilitatea afacerii lor, prin urmare facilitează conexiunea dintre clienți și furnizori. Aceasta este o remarcabilă posibilitate de creștere oferită membrilor și dezvoltă această practică interesantă în orice sector, în special în acele sectoare în care este mai dificil să se relateze direct cu clienții. |
| | https://www.railalliance.co.uk |

4.12 Centrul de tehnologie de fabricație

| | |
|-------------------------|--|
| Titlu | Centrul Tehnologic de Fabricație (MTC) |
| <i>Scurta descriere</i> | MTC are o viziune clară de a inspira marea producție britanică pe scena globală. Organizația dezvoltă și furnizează procese și tehnologii inovatoare de fabricație personalizate într-un mediu agil, cu risc scăzut, în parteneriat cu industrie, mediul academic și alte instituții. Membrii MTC includ companii mondiale de producție din mai multe sectoare. Partenerii de cercetare includ Universitatea din Birmingham, Universitatea din Nottingham, Universitatea Loughborough și TWI Ltd. MTC face parte, de asemenea, din Manufacturing Catapult de înaltă valoare, susținută de Innovate UK. Organizația are, de asemenea, un Incubator de Fabricație de Produse înființat pentru a sprijini companiile și a aduce idei pe |

| | |
|---------------------------------------|--|
| | <p>piață și servicii de asistență pentru producție pentru a ajuta companiile să adopte cele mai noi tehnologii.</p> |
| <i>Obiective</i> | <p>O organizație independentă de cercetare și tehnologie (RTO) cu obiectivul de a acoperi decalajul dintre mediul academic și industrie și de a inspira inovarea, conectivitate și creștere.</p> |
| <i>Locație</i> | <p>Coventry, West Midlands, Marea Britanie</p> |
| <i>Instituția implicată</i> | <p>Centrul Tehnologic de Fabricație</p> |
| <i>Durata</i> | <p>Decembrie 2010 - în curs</p> |
| <i>Resurse necesare</i> | <p>În decembrie 2011, existau 16 membri industriali și 44 de angajați. În următorii șapte ani, creșterea rapidă a MTC a cunoscut extinderea campusului prin construirea a încă trei secții și a început să acopere nu numai cercetarea și dezvoltarea, ci și instruirea, managementul avansat al producției și proiectarea fabricilor.</p> |
| <i>Rezultatele obținute</i> | <p>MTC are acum peste 700 de angajați talentați. În acest timp, au ajutat sute de companii dintr-o gamă largă de industrii și peste 100 dintre ele au devenit membri ai MTC.</p> |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | <p>MTC reprezintă un exemplu uimitor al modului în care creșterea poate fi amplificată rapid prin inovare. Interesul susținut al partenerilor internaționali evidențiază necesitatea instituțiilor similare peste hotare și potențialul său de transferabilitate.</p> |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | <p>http://www.the-mtc.org/</p> |

4.13 CW Hub de Creștere

| <i>Titlu</i> | CW Hub de Creștere |
|-------------------------|---|
| <i>Scurta descriere</i> | <p>Indiferent dacă este un start-up care are nevoie de o strategie de creștere, o companie consacrată care dorește să crească profitabilitatea sau undeva la mijloc, Growth Hub poate evalua nevoile afacerii printr-o evaluare de diagnostic și poate asocia compania cu un consilier de afaceri care are experiența comercială și se leagă de creșterea rapidă a afacerilor. Punctul forte al Growth Hub constă în combinarea experienței de afaceri din lumea reală cu o perspectivă și influență din sectorul public. Aceștia susțin companiile care se implică în oportunități majore - cum ar fi legăturile cu companiile feroviare HS2 și Tier 1, precum Jaguar Land Rover - și își folosesc cunoștințele pentru a ajuta IMM-urile să intre în lanțul de aprovizionare și să facă lobby pentru o oportunitate echitabilă de licitație. Fie că are nevoie de asistență pentru a strânge capital, pentru a crește forța de muncă, pentru a crește producția sau pentru a identifica oportunitățile de export sau de lanț de aprovizionare, Centrul de creștere oferă soluții adaptate,</p> |
| <i>Obiective</i> | <p>Organizația folosește evaluarea la 360 de grade a afacerii cu scopul de a crea o analiză a nevoilor lor. Acestea vor fi apoi completate de consiliere de specialitate</p> |

| | |
|---------------------------------------|---|
| | și contacte cu organizații cheie. Deși Growth Hub nu oferă personal niciun program de asistență, scopul său este de a indica toate rețelele complexe de asistență pentru IMM-uri, oferind un ghiseu unic pentru toate nevoile afacerilor în creștere din regiune. |
| <i>Locație</i> | Coventry, West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | CW Growth Hub |
| <i>Durata</i> | 2014 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | În prezent, echipa numără 6 consilieri și mentori specialiști, care se ocupă de o diviziune geografică în subzone ale regiunii. Costurile ar trebui să fie în medie de 300.000 GBP, care includ echipa de asistență pe an. CW Growth Hub este parțial finanțat prin FEDR de Coventry și Warwickshire Local Enterprise Partnership. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Din 2014, Growth Hub a ajutat peste 3.000 de întreprinderi, a creat 2400 de noi locuri de muncă în regiunea Coventry și Warwickshire și a contribuit la obținerea eficienței, la mutarea în incinte mai mari sau la creșterea competitivității. De asemenea, a adăugat 89.000 de lire sterline în valoare brută și a asigurat peste 65 milioane de lire sterline în investiții din sectorul privat pentru companiile pe care le-au sprijinit. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Această inițiativă face din procesul de accesare a asistenței pentru companii un „ghiseu unic”. Anterior, întreprinderile trebuiau să viziteze numeroase agenții pentru a primi asistență de specialitate, dar acum este găzduită sub un singur acoperiș, ceea ce face companiile mai susceptibile de a accesa asistență și sfaturi de specialitate. Modelul CW Growth Hub este acum aplicat altor subregiuni din regiunea West Midlands (toate pregătite în prezent de echipa CW). |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://www.cwgrowthhub.co.uk/ |

4.14 Warwick Manufacturing Group

| | |
|-------------------------|---|
| Titlu | Warwick Manufacturing Group (WVG) |
| <i>Scurta descriere</i> | WVG este un departament academic la Universitatea din Warwick și este modelul internațional de lider pentru o colaborare de succes între mediul academic și sectoarele public și privat, determinând inovarea în știință, tehnologie și inginerie. WVG are expertiza pentru a evalua ideile, facilitățile pentru a dezvolta împreună noi tehnologii pentru a transforma oportunitățile în realitate comercială și resursele pentru a crea programe de educație care să ajute angajații să rămână la un nivel înalt de cunoștințe. Companii, precum Jaguar Land Rover, Network Rail și Dyson, și-au adus contribuția la proiectarea programelor. |
| <i>Obiective</i> | WVG este răspunsul la unele dintre principalele provocări din sectorul transporturilor, cum ar fi îmbunătățirea capacității de inovare în IMM-urile de transport, îmbunătățirea legăturilor cu universitățile și îmbunătățirea accesului pe piață și a productivității. |

| | |
|---------------------------------------|--|
| <i>Locație</i> | Coventry, West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | Warwick Manufacturing Group |
| <i>Durata</i> | 1 octombrie 1980 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | WMG face parte din universitatea Warwick. Are o cifră de afaceri anuală de peste 510 milioane de lire sterline și 37% dintre universitari și 31% dintre studenți sunt din străinătate. Peste 14.700 de studenți, 8.900 postuniversitari și 6.000 de angajați beneficiază de studierea și lucrul într-un mediu inovator, bogat în cercetare. WMG lucrează, de asemenea, în colaborare cu High Value Manufacturing Catapult și a obținut o finanțare suplimentară de 100 milioane GBP pentru următorii cinci ani. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Realizările WMG includ: <ul style="list-style-type: none"> • 1980: WMG a început să lucreze cu sectorul auto • 1997: Parteneriatul începe cu BAE Systems în cadrul programului Procurement Developing You (900 de participanți din peste 35 de companii) • 2003: A început să lucreze cu sectorul feroviar și a lansat programul personalizat Stepping Stones • 2007: Peste 400 de companii au asistat; 183 de produse sau procese noi dezvoltate; peste 4.000 de locuri de muncă menținute și peste 2.000 de oportunități de învățare |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Colaborările dintre universități și sectorul privat, evidențiate în exemple precum WMG, sunt esențiale pentru creșterea rapidă în sectorul transporturilor, pentru a menține / dezvolta o dezvoltare inovatoare a produselor / serviciilor sale și a dezvolta abilități avansate în oamenii săi. WMG a ajuns la companii globale, mai departe decât cele cu sediul la nivel local. Acest lucru subliniază necesitatea instituțiilor precum MMG la nivel internațional și potențialul transferabilității aceluiași model în alte țări. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://warwick.ac.uk/fac/sci/wmg/ |

4.15 Departamentul pentru Comerț Internațional (DIT)

| | |
|-------------------------|---|
| Titlu | Departamentul pentru Comerț Internațional (DIT) |
| <i>Scurta descriere</i> | DIT este un departament guvernamental, care oferă o gamă largă de servicii: strategie și planificare a exportului, vânzări și marketing, misiuni comerciale și expoziții comerciale, export electronic și vânzări digitale, dezvoltare de produse și servicii, consultări juridice și tehnice. DIT are o rețea globală de peste 100 de birouri (situate în ambasadele și consulatele britanice din străinătate), cu o înțelegere a sectorului transporturilor și sprijinul oferit de guvernul britanic. |
| <i>Obiective</i> | Prin intermediul consilierilor lor în comerț internațional, IMM-urile primesc asistență la export adaptată, care este dedicată atât companiilor care nu au exportat până acum, și exportatorilor experimentați care ar dori să își consolideze poziția internațională. DIT ajută companiile să își sporească |

| | |
|---------------------------------------|--|
| | prezența pe piețele externe, și să depășească dificultățile de a intra pe piețe noi, dezvoltă oportunități în lanțul de aprovizionare. |
| <i>Locație</i> | Coventry, West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | Departamentul pentru Comerț Internațional |
| <i>Durata</i> | 2016 - în desfășurare |
| <i>Resurse necesare</i> | DIT este un departament guvernamental, finanțat de guvernul britanic. La nivel regional, operează prin numirea a 9 parteneri de livrare locali diferiți. În West Midlands, partenerii de livrare pentru DIT sunt cele 6 camere de comerț. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | De la crearea sa, 130 000 de întreprinderi au fost sprijinite și 51 000 de noi locuri de muncă au fost create. Exporturile în cele 12 luni până în aprilie 2019 au crescut cu 4,0% până la un nivel record de 645,8 miliarde de lire sterline. Exemple de impact ale DIT în sectorul transporturilor sunt reprezentate de nivelurile exporturilor pe sectoare cheie: sectorul auto exportă acum peste 100 miliarde GBP, sectorul feroviar 800 milioane GBP și aerospațial 335 miliarde GBP. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | DIT reprezintă un exemplu optim al modului în care exportatorii pot fi instruiți să intre la export pentru prima dată și, în același timp, a modului în care exportatorii mai experimentați pot fi instruiți să intre pe noi piețe. Într-o economie globală, fără bariere, exportul este cheia succesului întreprinderilor și al guvernelor. Cele mai de succes țări exportatoare au strategii specifice de sprijinire a IMM-urilor pentru a le ajuta să facă acest lucru. Barierele de acces la export nu sunt adesea legate de finanțare, ci de probleme precum încrederea, adaptabilitatea produsului / serviciului, barierele lingvistice / culturale etc. Exportul duce la o creștere rapidă și face companiile mai rezistente în medii ostile. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | www.great.gov.uk |

4.16 Clusterul internațional pentru vehicule autonome conectate (ICAV)

| | |
|-------------------------|---|
| Titlu | Clusterul internațional pentru vehicule autonome conectate (ICAV) |
| <i>Scurta descriere</i> | Clusterul ICAV a fost înființat inițial în West Midlands, centrul industriei CAV din Marea Britanie, pentru a aduce împreună jucători importanți din sector. Conduc de Conigital Ltd, clusterul stimulează progresul în inovare în domeniul transporturilor, găsind noi oportunități, finanțare și dezvoltare economică. ICAV este o organizație de membri, prin urmare, oferă oportunități de rețea cu colegii din sector, prezentări de afaceri, oportunități de a posta anunțuri pentru locuri de muncă, oportunități de publicitate și o varietate de evenimente locale, naționale și internaționale. |
| <i>Obiective</i> | ICAV a fost creat pentru a stabili și conecta parteneri de cluster CAV la nivel local, național și internațional pentru a încuraja oportunități de afaceri pentru toți |

| | |
|---------------------------------------|--|
| | membrii implicați și pentru a accelera creșterea industriei de transport fără șoferi care se schimbă rapid. |
| <i>Locație</i> | Coventry, West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | Conigital Limited |
| <i>Durata</i> | Iunie 2018 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | Organizația este finanțată privat. Conigital estimează resursele necesare ca aproximativ 80.000 de lire sterline în costuri plus timp semnificativ evaluat la 150.000 de lire sterline. Clusterul se autofinanțează din venituri din membri și evenimente. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Succesul acestui cluster este evident în creșterea numărului de membri și a faptului că acum se auto-susține. Huburi suplimentare cu cel din Midlands sunt înființate și în Manchester și Londra. O dovadă suplimentară a necesității și valorii practicii este interesul internațional care a adus la rebranding-ul MCAV original (bazat pe Midlands) în ICAV (axat pe plan internațional) și clusterelor conectate fiind inițiate în Portugalia, Franța și România. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Clusterelor sunt un fenomen remarcat al afacerilor de succes într-o zonă. Avantajele clusterelor în ceea ce privește productivitatea, viteza inovării și noile afaceri sunt bine cunoscute. De când au fost identificate pentru prima dată, s-au făcut multe eforturi pentru a crea noi clusterelor pentru a sprijini industriile în creștere sau strategice din regiuni. Consiliul Local a ajutat în acest proces. Ca multe clusterelor, nu este limitat de granițele regionale. În această nouă lume digitală, limitele sunt mai puțin importante, deoarece activitatea poate avea loc în orice parte a Europei și, într-adevăr, rezultatele acestei lucrări vor trebui standardizate în întreaga lume. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://www.icavcluster.com/ |

4.17 Programul de Inovare Coventry și Warwickshire

| <i>Titlu</i> | Programul de Inovare Coventry și Warwickshire |
|-------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | Programul de inovare Coventry & Warwickshire este livrat de Consiliul Local Coventry, Consiliul Județean Warwickshire și Coventry University Enterprises Ltd și oferă o gamă de asistență IMM-urilor pentru a dezvolta produse inovatoare și noi pentru piață, produse, servicii sau tehnologii. Programul sprijină întreprinderile dintr-o serie de sectoare. Programul oferă sprijin pentru dezvoltarea și testarea de noi produse, achiziționarea și protejarea proprietății intelectuale, rețele, accesul la finanțare, trimerile către alte programe de sprijin pentru inovare. |
| <i>Obiective</i> | Subvențiile sunt specifice IMM-urilor din Coventry și Warwickshire, care nu au primit deja finanțare prin actualul program de inovare și au o idee pentru un produs, dar au nevoie de ajutor pentru a-l dezvolta sau doresc să afle ce cred clienții potențiali despre un produs sau doresc asistență de la un expert. |

| | |
|---|---|
| <i>Locație</i> | Coventry, West Midlands, Marea Britanie |
| <i>Instituția implicată</i> | Consiliul Local Coventry |
| <i>Durata</i> | Ianuarie 2019 - iunie 2023 |
| <i>Resurse necesare</i> | Programul de inovare Coventry și Warwickshire este parțial finanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională. Întregul program implică 7,5 milioane de lire sterline, inclusiv perioada de prelungire. Un număr total de opt persoane cu normă întreagă și o persoană cu jumătate de normă lucrează la program. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | IMM-urile sprijinite până acum sunt în total 50. De asemenea, au fost create noi locuri de muncă. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Un program similar pentru susținerea și promovarea inovării pentru IMM-uri prin activități Proof of Concept pentru produse sau procese noi acoperă Coventry și Warwickshire. Acest program a fost extins la Greater Birmingham & Solihull pentru a include o zonă care nu a avut acest tip de sprijin pentru IMM-uri. |
| <i>Provocări întâmpinate și sfaturi pentru adoptare</i> | Inițial, accentul a fost pus în principal pe sectorul sănătății, apoi s-a luat decizia de a analiza toate sectoarele prioritare LEP (inginerie, servicii profesionale etc.), deoarece era nevoie de sprijin și în alte sectoare. De asemenea, inițial, subvenția a fost împărțită ca 50% pentru subvenția pentru venituri (legate de formare, expertiză externă etc.) și 50% pentru subvenția de capital (legată de mașini, echipamente etc.). Acest lucru a fost modificat cu 80% pentru subvenția pentru venituri și 20% pentru subvenția de capital, deoarece IMM-urile erau mai interesate de primul tip de sprijin. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | www.coventry.gov.uk/info/13/invest_in_coventry/2867/coventry_and_warwickshire_innovation_programme |

4.18 Tarif echivalent rutier

| Titlu | Tarif echivalent rutier |
|-------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | Tariful echivalent rutier include rezidenții și întreprinderile cu sediul în toate insulele Greciei. În special, beneficiarii sunt: 1) gospodăriile ai căror membri sunt cetățeni greci sau străini, care au un permis de ședere valabil în oricare dintre insulele incluse în măsură; 2) personalul serviciilor de îngrijire a sănătății și profesorii școlari care servesc temporar pe aceste insule; 3) IMM-urile implicate în sectoarele comerțului, procesării produselor și cazării turistice, stabilite pe acele insule și înregistrate în camera de comerț locală relevantă. Companiile aeriene sunt, de asemenea, incluse în măsură. Beneficiarii primesc un „număr unic de cetățean” care certifică eligibilitatea pentru subvenție. Fiecare tip de beneficiar are dreptul la un număr maxim dat de bilete. De exemplu, un cetățean din Rhodos are dreptul la 16 bilete pe an. Cu toate acestea, orice bilete suplimentare sunt, de asemenea, înregistrate pe numele său și pot fi rambursate în cazul în care sunt disponibile alte fonduri. |

| | |
|---|--|
| <i>Obiective</i> | Tariful echivalent rutier este măsura care urmărește să egalizeze costul transportului public din Grecia continentală către o insulă sau de la insulă la insulă la costul care s-ar aplica Greciei continentale pentru aceeași distanță. |
| <i>Locație</i> | Grecia, regiunea Egeea de Nord, Lesbos |
| <i>Instituția implicată</i> | Secretariatul General al Politicii Insulei Egee |
| <i>Durata</i> | Ianuarie 2019 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | Măsura este finanțată de Ministerul Grec al Transporturilor și Politicii Insulare utilizând fonduri naționale din Programul de investiții publice. Au fost alocate 60 de milioane euro pentru implementarea pilot a măsurii în 2018 și 156 de milioane euro în 2019. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Aceasta este considerată una dintre cele mai reușite subvenții de transport. Până în prezent, peste 5.500 de IMM-uri s-au alăturat măsurii „Tarif echivalent rutier”, inclusiv 3.600 în aplicația pilot și 1.800 în prima lună de implementare universală. Mai exact, în regiunea Egeea de Sud, locuitorii a 48 de insule și 2050 de companii mici și mijlocii din sectorul transporturilor și logisticii s-au bucurat de beneficiile măsurii. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | În timpul verii 2018, măsura a fost inițial aplicată în 49 de insule, subvenționând 61.500 de locuitori insulari pentru a efectua mai mult de 60.000 de călătorii cu feribotul (caz pilot). Apoi, din ianuarie 2019, toate insulele, cu excepția Creta, Evoia și Lefkada, au fost incluse în măsură. Creta a fost, de asemenea, inclusă în măsură în septembrie 2020. Este o măsură deja utilizată de alte țări europene (de exemplu în insula Arran din Scoția) și adaptată de guvernul elen pentru a armoniza costul ridicat al transportului de mărfuri și pentru a transfera oameni către și din numeroasele insule grecești. Acesta a vizat creșterea competitivității IMM-urilor locale și asistența financiară către comunitatea locală. |
| <i>Provocări întâmpinate și sfaturi pentru adoptare</i> | O provocare întâmpinată a fost definirea criteriilor de acces la măsură pentru diferitele companii. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://metaforikoisodynamo.gr/ |

4.19 Transport velier cu produse și turiști

| Titlu | Transport velier cu produse și turiști |
|-------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | Aegean Cargo Sailing oferă suport pentru marketing, comercial și distribuție IMM-urilor dintr-o varietate de companii care doresc să își distribuie produsele (în Grecia și la nivel internațional); acționează ca o companie de transport VERZ logistică. Aegean Cargo Sailing valorifică vântul pentru a conecta insulele cu navele cu vele (pânze) și pentru a transporta produse locale în Marea Egee și în Marea Mediterană. Realizând acest lucru, ei reînvie o rețea tradițională de rute comerciale vechi de milenii, folosită pentru prima dată de fenicieni, minoici, |

| | |
|---|---|
| | greci antici și mai recent de către proprietarii de nave comerciale „karavokiride” care făceau legătura între Marea Mediterană. Aceștia asigură în echipajul lor funcții de experiență de navigație turistică plătite pentru cei care doresc să călătorească cu navele cu vele prin istorie și să trăiască tradițiile maritime grecești. |
| <i>Obiective</i> | Impactul transportului asupra mediului include poluarea aerului, poluarea apei, poluarea acustică și poluare cu petrol. Aegean Cargo Sailing promovează transportul ecologic al produselor cu navele cu pânze combinat cu eco-turismul în Marea Egee și în Marea Mediterană. Misiunea acestei inițiative este de a conștientiza importanța protejării mediului marin și de a promova comerțul echitabil și ecologic. |
| <i>Locație</i> | Grecia, Regiunea Attica, Lavrion |
| <i>Instituția implicată</i> | Istia Aigaiou |
| <i>Durata</i> | 2017 - în desfășurare |
| <i>Resurse necesare</i> | Inițiativa este finanțată din fonduri private (adică resurse proprii ale companiei, donații, sponsorizări) cu potențialul de a fi eligibilă pentru o cerere viitoare de propuneri finanțate prin Programul Operațional Regional din Marea Egee |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Aegean Cargo Sailing a fost primit cu entuziasm atât de producătorii locali (rețea de producători agroalimentari, magazine de vânzare și restaurante), cât și de instituțiile / organizațiile (Ministerul Greciei Turismului, Ministerul Greciei Mediului și Energiei, Camera Cicladelor, Paisprezece Municipality Egee, Slow Food). Promovarea produselor insulare locale pe piețele ecologice europene are loc printre 20 de insule din Marea Egee și alte destinații mediteraneene. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Multă vreme, navele cu vele au fost cel mai bun și mai rapid mod de a transporta mărfuri și persoane. Poate părea ceva bizar și vechi, dar există tehnologie pentru a naviga cu nave cu pânze în ocean cu multiple beneficii pentru mediu. Începând cu ianuarie 2020, Organizația Maritimă Internațională a stabilit o limită de 0,50% m/m pentru sulful din păcura utilizată la bordul navelor (masă cu masă), făcând navele cu pânze o alternativă bună. De exemplu, producătorul francez de automobile „Renault” apelează la navigația tradițională pentru a reduce emisiile din transportul transatlantic al mașinilor sale. Sailmed navighează deja în alte Mări (Vermont, Maine), oferind un bun exemplu că navele cu pânze pot funcționa bine în diverse condiții, în afară de Marea Egee, cu peisajul mai multor insule. |
| <i>Provocări întâmpinate și sfaturi pentru adoptare</i> | O provocare întâmpinată a fost definirea criteriilor de acces la măsură pentru diferitele companii. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://www.sailmed.org/ |

4.20 Transport cu vehicule electrice în orașul vechi istoric al insulei Rodos

Titlu

Transport cu vehicule electrice în orașul vechi istoric al insulei Rodos

| | |
|---|--|
| <i>Scurta descriere</i> | Proiectul a fost implementat cu scopul de a încuraja utilizarea vehiculelor electrice în orașul medieval Rodos. Vehiculele electrice de tip golf urmează 5 rute prestabilite în interiorul orașului, în care nu pot rula alte mijloace de transport, de la 9 dimineața până la miezul nopții. Serviciul de transport este gratuit. |
| <i>Obiective</i> | Obiectivele acestui proiect au fost: 1) protejarea monumentelor de mișcarea tuturor tipurilor de vehicule; 2) deservirea rezidenților, activiștilor, vizitatorilor, persoanelor cu dizabilități și grupurilor vulnerabile în urma interzicerii universale a vehiculelor care intră în orașul medieval, cu excepția acestor rezidenți permanenți; 3) cea mai completă promovare internațională și mondială în Rhodos, prin derularea unui proiect de transport cu vehicule electrice. |
| <i>Locație</i> | Grecia, regiunea Egeea de Sud, Rodos |
| <i>Instituția implicată</i> | Municipiul Rodos |
| <i>Durata</i> | Iulie 2020 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | Costul măsurii a fost de 195.000 € plus taxe și a fost acoperit din resurse proprii ale municipalității Rhodos. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Această măsură recent aplicată în orașul istoric Rodos a fost atât de bine primită încât Municipalitatea Rhodos planifică acum extinderea măsurii (furnizarea de vehicule electrice / dezvoltarea transportului public gratuit) pentru toată lumea din zidurile vechiului oraș. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Insulele care doresc să fie transformate în insule inteligente, la fel ca Rhodos, ar trebui să ia în considerare transformarea modurilor lor de transport urban, cel puțin în interiorul centrelor istorice. Vehiculele electrice publice mici pot oferi o soluție bună, deoarece transportă în mod eficient localnici și turiști cu zero emisii și zero zgomot, în timp ce se bucură confortabil de peisajul din centrul istoric al orașului. |
| <i>Provocări întâmpinate și sfaturi pentru adoptare</i> | Câteva reclamații primite cu privire la estetica vehiculelor, adică prea moderne pentru a se potrivi bine cu caracterul medieval al orașului. |

4.21 Servicii de mobilitate în Insula Asem

| Titlu | Servicii de Mobilitate în Insula Asem |
|-------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | Asem Island Mobility Services este o entitate comercială privată care a fost parțial finanțată de Programul Operațional Regional pentru dezvoltarea și sprijinirea serviciilor sale. Acestea includ: închirierea de mașini electrice specifice și scutere electrice pentru uz profesional; sisteme de taxare publice, de acasă și de afaceri; servicii de car-sharing. |
| <i>Obiective</i> | Acesta își propune să instruiască insularii în tranziția de la mașină, așa cum o știm astăzi, la vehiculul electric de mâine. Pe lângă caracterul său educațional, ASEM menține și un profil social / de mediu, deoarece serviciile și produsele pe care le oferă sunt exclusiv electrice. Oferă zero emisii, zero zgomot, niveluri ridicate de siguranță și confort. |

| | |
|---|--|
| <i>Locație</i> | Grecia, Regiunea Attica, Atena |
| <i>Instituția implicată</i> | Mașini de închiriat Xenakis |
| <i>Durata</i> | 2018 - în desfășurare |
| <i>Resurse necesare</i> | Sprejini financiar a fost oferit prin programe operaționale regionale pentru IMM-uri. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Extinderea diferitelor servicii în domeniul transportului ecologic în câțiva ani. Inițiativa a câștigat premiul de argint la categoria «Inovație» a Tourism Awards 2019, deoarece aparține celor care „decolează” turismul cu acțiunea lor inovatoare. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Insula Rodos dorește să devină o insulă inteligentă, iar serviciile ASEM sunt un sprijin cheie pentru atingerea acestui obiectiv. ASEM intenționează, de asemenea, să-și reproducă serviciile în mai multe insule din Marea Egee, pe măsură ce electrificarea devine mai populară. |
| <i>Provocări întâmpinate și sfaturi pentru adoptare</i> | Schimbarea comportamentală a cetățenilor și a afacerilor este o mare provocare cu care trebuie să ne confruntăm atunci când trecem de la mașinile convenționale cu combustibil la cele electrice. |
| <i>Mai multe informații despre GP</i> | https://asem-mobility.gr/ |

4.22 Subvenție pentru vehicule electrice și biciclete electrice

| Titlu | Programul „Move Electric” |
|-----------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | Pentru a convinge șoferii greci să achiziționeze un vehicul electric se derulează programul de subvenții de stat „Move Electric”. Beneficiarii practicii sunt persoane fizice, persoane juridice și profesioniști. Subvențiile pentru achiziționarea unui vehicul electric prin inițiativă sunt: 1) Mașini: până la 6.000 de euro 15% -20% pentru prețul de vânzare cu amănuntul. Retragerea opțională a unui vehicul vechi 1.000 de euro. Achiziție opțională de încărcător de casă „inteligent” 500 euro, 2) Bicicletă electrică, tricicletă: până la 800 euro, 20% -40% pe valoarea vehiculului; Retragere opțională a unui vehicul vechi 400 euro; 3) Taxiuri: până la 8.000 de euro, 25% pentru prețul de vânzare cu amănuntul înainte de impozite de până la 50.000 de euro, retragerea obligatorie a unui vehicul vechi 2.500 de euro. |
| <i>Obiective</i> | Obiectivul național stabilit de guvernul grec este ca până în 2030, 1 din 3 vehicule în funcțiune să fie vehicule electrice. |
| <i>Locație</i> | Grecia, Regiunea Attica, Atena |
| <i>Instituția implicată</i> | Ministerul Mediului și Energiei |
| <i>Durata</i> | August 2020 - decembrie 2021 |
| <i>Resurse necesare</i> | 100 de milioane euro de la Ministerul Mediului și Energiei. |

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Rezultatele obținute</i> | Într-o lună de funcționare, au fost aplicate 5.000 de cereri și au fost absorbite 10% din resursele disponibile (4,5 milioane euro). Cu alte cuvinte, în medie au fost depuse 400 de cereri pe zi. 77% din aplicații sunt pentru biciclete electrice, ceea ce reprezintă, de asemenea, o schimbare culturală a călătoriilor. Numărul de mașini electrice înregistrate în două săptămâni a fost de 67% din mașinile electrice vândute în ultimii 4 ani. În cele din urmă, prin această acțiune, 625 de vehicule vechi poluante au fost retrase. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Aproximativ 15.000 de mașini și 12.500 vehicule cu două roți (e-trotinete și biciclete) vor fi subvenționate în cadrul acestui program, totuși acesta va fi doar începutul. Programul va fi consolidat cu resurse suplimentare din Fondul de recuperare. De asemenea, se remarcă faptul că participarea totală a insulelor atinge 20% din vehiculele subvenționate prin program, ceea ce justifică alegerea de a acorda un accent special promovării e-mobilității în toate insulele Greciei. Programul de subvenționare „Move Electric” este primul care ajută la adoptarea vehiculelor electrice la nivel național și, după finalizarea acestuia, vor fi disponibile concluzii utile pentru a planifica și desfășura următoarele programe motivaționale spre electrificare, având în vedere datele noi care vor apărea până atunci. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://kinoumeilektrika.gov.gr/ |

4.23 Sucursala CERTH - HIT din Rhodos

Titlu Sucursala CERTH - HIT din Rhodos

| | |
|-------------------------|---|
| <i>Scurta descriere</i> | Institutul Elen de Transporturi (HIT) face parte din Centrul pentru Cercetare și Tehnologie Hellas (CERTH), care este o organizație non-profit care raportează direct la Secretariatul General pentru Cercetare și Tehnologie (GSRT), al Ministerului Greciei pentru Dezvoltare și Investiții. Filiala din Rodos este orientată spre transport și turism și are ca scop promovarea soluțiilor inovatoare în întreaga regiune a Mării Egee și oferă sprijin pentru provocările care pot apărea, în special în timpul sezonului turistic estival de vârf. Institutul de cercetare cooperează cu administrația RSA și cu stakeholderii locali și poate oferi soluții sub formă de acțiuni și măsuri pe întreg teritoriul insulelor. |
| <i>Obiective</i> | Obiectivul principal al HIT este desfășurarea și susținerea activităților de cercetare aplicată în domeniul transporturilor în Grecia, mai precis cu privire la aspectele legate de organizarea, funcționarea, planificarea și dezvoltarea infrastructurii, standardizarea, analiza economică, managementul, tehnologia vehiculelor și impactul evaluarea serviciilor de transport terestru, maritim, aerian și multimodal. Serviciile HIT includ, de asemenea, furnizarea de activități de instruire și educație în domenii conexe, diseminarea activităților de cercetare și reprezentarea Greciei în cercetarea transporturilor și a altor foruri științifice relevante din străinătate. |
| <i>Locație</i> | Grecia, Regiunea Macedoniei Centrale, Salonic |

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Instituția implicată</i> | Centrul de Cercetare și Tehnologie - Institutul Elen pentru Transporturi |
| <i>Durata</i> | 2018 - în desfășurare |
| <i>Resurse necesare</i> | Activitatea Institutului este finanțată din fonduri europene, naționale și regionale prin participarea la proiecte de cercetare. Resursele pot varia în funcție de numărul de personal și de proiectele disponibile. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Prezența HIT în Rhodos, cu know-how-ul său în cercetarea combinată în transporturi și turism, creează piloni de dezvoltare în sudul Mării Egee, făcând din regiune o avangardă pentru acțiunile corespunzătoare din întreaga Europă. În cei câțiva ani de activitate, sucursala HIT din Rhodos a participat deja la trei proiecte europene de cercetare, cum ar fi SAFEMODE, care prezintă un interes major pentru întreaga regiune. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Prezența CERTH-HIT în regiunea Egeea de Sud va crea un dipol de dezvoltare în zonă, punând această regiune în fruntea acțiunilor paneuropene similare. Mai mult, cercetarea concentrată pe subiecte și probleme relevante care au un rol decisiv în viața economică și socială a insulelor Greciei, poate oferi soluții și îmbunătăți economiile locale. Scopul nu este doar să fie un birou local, ci să devină primul Institut de Cercetare în Turism din Europa în capitala turismului grecesc și una dintre cele mai mari destinații turistice, capitala cercetării turistice europene. Mai mult, acțiunile și colaborările cu alte institute de cercetare și universități și atractivitatea îmbunătățită a regiunii în materie de transport și turism pot fi transferate în întreaga țară și în regiuni similare din Europa. |
| <i>Mai multe informații despre GP</i> | https://www.imet.gr/index.php/en/institute-en-2/infrastructure-en |

4.24 Coinvest pentru Transporturi și Comunicații

| Titlu | Coinvest pentru Transporturi și Comunicații |
|-------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | Coinvest for Transport & Communications a fost inițiat de Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor. În cadrul acestui fond, investițiile se fac numai într-o microîntreprindere și în întreprinderi mici, indiferent de vârsta lor. Mărimea investiției poate fi de până la 800 mii de euro, iar în cazul în care compania este inovatoare, investițiile pot ajunge până la 1,6 milioane euro. Partea fondului în investiție poate fi de până la 80%. Inițiatorii de investiții trebuie să fie investitori privați, care sunt aprobați de Coinvest Capital. În același timp, subfondul acționează doar ca un investitor discret. Se așteaptă ca cel puțin 4 investiții în total să fie efectuate folosind acest fond. Principalul teritoriu de investiții este Lituania. |
| <i>Obiective</i> | Coinvest for Transport & Communication este un fond de capital de risc, dedicat promovării mobilității durabile și a transportului ecologic. Beneficiile acestui fond nu se limitează la companiile private (start-up-uri) din sectorul transporturilor, care primesc resurse financiare pentru a-și dezvolta produsele și a-și dezvolta afacerea. Investitorii privați beneficiază, de asemenea, de acest |

| | |
|---------------------------------------|--|
| | fond, deoarece permite împărțirea riscului de investiții, creează circuitul și vizibilitatea investițiilor în rândul altor investitori și întreprinderi noi. |
| <i>Locație</i> | Vilnius, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | Coinvest Capital |
| <i>Durata</i> | 2019 - în desfășurare |
| <i>Resurse necesare</i> | Valoarea proiectului este de 273.470 EUR, din care 201.340,50 sunt finanțate cu ajutorul fondurilor structurale ale UE. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Coinvest Capital a reușit deja să investească într-o companie Inbalance Grid folosind fondul pentru Transporturi și Comunicații. Investitorii în această companie au inclus Coinvest Fund, Contrarian Ventures și 2 Business Angels. Investiția totală a fost de 950 mii de euro, din care 600 de euro provin din fondul Transport și comunicații. Ca urmare, Inbalance Grid și-a început activitățile în 2019 și funcționează pe software și hardware pentru decizii de încărcare lentă pentru vehicule electrice. Datorită unei injecții financiare, compania a reușit să construiască stații de lucru lângă una din clădirile de birouri din Vilnius și se așteaptă să crească și mai mult în viitor. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Acesta este un bun exemplu al modului în care un fond de capital de risc poate fi direcționat către un anumit sector și pentru dezvoltarea acestuia. Sprijinul financiar sub formă de subvenții este utilizat în cea mai mare parte în țările europene și este clar necesară schimbarea acestei situații prin introducerea diferitelor instrumente de sprijin. Implementarea acestui tip de finanțare este nu doar pentru a încuraja dezvoltarea sectoarelor de transport și a întreprinderilor sale noi, ci și pentru a promova investiții mai mari din fonduri private de capital de risc și business angels. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://www.koinvest.lt/en/subfunds/koinvest-for-transport-communications |

4.25 Grupul de Componente pentru Industria Automotivă din Marea Baltică (BACC)

| | |
|-------------------------|---|
| Titlu | 4.25 Grupul de Componente pentru Industria Automotivă din Marea Baltică (BACC) |
| <i>Scurta descriere</i> | În Lituania, o mare atenție este acordată dezvoltării clusterelor. Se creează un mediu prietenos cu grupurile, se dezvoltă relații internaționale și este încurajat să se alăture grupurilor internaționale. Rețelele de inovare pentru IMM-uri creează un mediu favorabil inovării. Drept urmare, s-a înființat Baltic Automotive Components Cluster (BACC). BACC leagă companii lituaniene, germane și suedeze cu competențe diferite, de la prelucrarea și forjarea metalelor, turnarea prin injecție a plasticului, proiectarea și producerea sculelor, cablajul, electronica, până la dezvoltarea și fabricarea sistemelor de acționare și stații de încărcare pentru e-mobilitate. |
| <i>Obiective</i> | BACC prezintă aceste avantaje și beneficii pentru clienții lor: o vastă experiență de lucru cu companiile din automotive și inginerie din vestul, nordul și estul Europei; experiență internațională participând la expoziții internaționale, misiuni de afaceri și conferințe; proiecte comune cu scopul de a reduce |

| | |
|---------------------------------------|--|
| | <p>producția și costurile generale; cooperare internă între membrii BACC - consolidarea relațiilor, dezvoltarea lanțului valoric al serviciului / produsului; parteneriat cu școli profesionale și universități pentru a ajuta industria să pregătească profesioniști vizați; producția de piese și componente auto de dimensiuni mici și mijlocii; rapoarte actualizate la timp.</p> |
| <i>Locație</i> | Kaunas, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | BACC |
| <i>Durata</i> | 2013 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | Clusterul a reușit să utilizeze sprijinul financiar de stat sub prioritatea tematică nr. 3 „Promovarea competitivității IMM-urilor”. Instrumentul financiar utilizat a fost „Verslo klasteris LT”, în timp ce finanțarea furnizată a fost de 319 868,57 EUR sub formă de subvenții nerambursabile. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | În prezent, clusterul este format din 20 de producători de piese auto și componente, furnizori de servicii și instituții de cercetare. Membrii acestui cluster au aproximativ 3100 de angajați, în timp ce cifra de afaceri anuală este de aproximativ 260 de milioane euro. În plus, membrii exportă, de asemenea, aproximativ 90% din producția lor, în special în Suedia, Germania și Rusia. Cu ajutorul clusterului, membrii își furnizează producția producătorilor OEM și TIER1 de clasă mondială, precum Volvo, Daimler, BMW, VW, Audi, Scania, John Deere. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Această bună practică ar putea fi interesantă pentru alte regiuni datorită faptului că grupurile de afaceri pot fi sprijinite prin intermediul schemelor de finanțare de stat. Activitățile finanțate în cadrul măsurii utilizate „Verslo klasteris LT” se bazează pe sinergia clusterelor și sunt dedicate găsirii de noi piețe (servicii de consultanță, inclusiv servicii de experți, apartenență la rețele internaționale (platforme), dezvoltare de instrumente de marketing pentru aderarea la rețele internaționale, etc.). |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | www.bacc.lt |

4.26 Implementarea tehnologiilor cu impact ridicat în Baltic Filter Ltd

| Titlu | Implementarea tehnologiilor cu impact ridicat în Baltic Filter Ltd |
|-------------------------|---|
| <i>Scurta descriere</i> | Baltic Filter JSC este cel mai mare producător de filtre auto din regiune, în creștere și extindere de la an la an din 1992. Sunt proprietarii mărcii comerciale MFilter, un brand recunoscut și acceptat în peste 65 de țări din întreaga lume. Odată cu introducerea produselor ecologice în industria auto globală, a fost nevoie de mai multe filtre ecologice. Pe măsură ce compania a reușit să-și dezvolte și să breveteze filtrul ecologic, de-a lungul timpului observă că există o cerere mai mare pentru produsul lor. |
| <i>Obiective</i> | Compania nu avea resurse financiare pentru a începe producția în serie, așa că s-a luat decizia de a investi în tehnologii cu impact ridicat, care să permită producția în masă a filtrelor ecologice. Pentru a face acest lucru, compania a |

| | |
|---------------------------------------|--|
| | utilizat sprijinul financiar de stat prin măsura financiară „DPT pramonei LT” în cadrul programului operațional lituanian. Conform acestui instrument, activitățile finanțate includ: costurile de achiziție sau leasing financiar al HIT, direct legate de activitățile proiectului și salariile angajaților care vor lucra cu HIT-urile instalate. Pentru a primi finanțarea, proiectele sunt selectate folosind metoda concurenței, în timp ce forma de finanțare este o subvenție nerambursabilă. |
| <i>Locație</i> | Alekniškis, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | Baltic Filter Ltd. |
| <i>Durata</i> | Iunie 2017 - iulie 2019 |
| <i>Resurse necesare</i> | Valoarea totală a acestui proiect a fost de 2 173 300 EUR, din care 760 655 EUR au fost finanțate de FEDR. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Compania a reușit să achiziționeze echipamentul, care îi permite să automatizeze producția și să înceapă să producă noi filtre organice. Drept urmare, noi materii prime sunt utilizate pentru producerea de filtre ecologice, care sunt mai puțin dăunătoare pentru mediu și adecvate pentru reciclare. De asemenea, multe substanțe chimice vor fi abandonate în timpul procesului de fabricație și va crește eficiența filtrării cu până la 10%. Nu în ultimul rând, aplicarea tehnologiilor cu impact ridicat a permis extinderea cooperării cu partenerii de afaceri și creșterea competitivității companiei. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Deoarece întreprinderile au de obicei nevoie de sprijin pentru a dobândi noi tehnologii, stimulentele financiare de stat pot favoriza acest proces. Instrumentul financiar folosit „DPT pramonei LT” servește ca un exemplu excelent în modul în care statul poate ajuta întreprinderile private să își extindă operațiunile de afaceri. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | http://mfilter.lt/ |

4.27 Soluție inovatoare de gestionare a serviciului de partajare auto

| | |
|-------------------------|--|
| Titlu | Soluție inovatoare de gestionare a serviciului de partajare auto |
| <i>Scurta descriere</i> | <p>CityBee este unul dintre cei mai mari furnizori de servicii de mobilitate din CEE. În prezent, compania are peste 1300 de mașini, 150 de microbuze, 300 de biciclete și 2000 de scutere electrice. Folosind aplicația mobilă a companiei, clienții pot comanda și utiliza mijloacele de transport dorite.</p> <p>Pentru a-și implementa proiectul, compania a folosit sprijinul financiar de stat „Intelektas. Bendri mokslo-verslo projektai” în cadrul programului operațional lituanian. Întrucât acest instrument financiar susține cooperarea științifică și de afaceri, CityBee a cooperat împreună cu Universitatea Tehnică Vilnius Gediminas, care a ajutat la analiza datelor istorice privind mașinile urbane, fluxurile de transport public și călătoriile utilizatorilor CityBee. Compania însăși nu avea cunoștințele necesare pentru a analiza aceste date, iar universitatea le-a ajutat cu experiența și cunoștințele necesare.</p> |

| | |
|---------------------------------------|--|
| <i>Obiective</i> | Cu scopul de a oferi noi servicii, compania a implementat proiectul de cercetare-dezvoltare. În cadrul proiectului, s-au dezvoltat algoritmi pentru predicția vârfurilor de transport, previziunea fluxului vehiculelor închiriate, selectarea automată a acțiunilor de gestionare a fluxului, precum și modele dinamice de stabilire a prețurilor (segmentarea clientului efectuată) în conformitate cu obiceiurile de conducere ale clientului. |
| <i>Locație</i> | Vilnius, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | CityBee |
| <i>Durata</i> | Martie 2017 - martie 2019 |
| <i>Resurse necesare</i> | Valoarea totală a proiectului a fost de 828 605,59 EUR, din care 462 262,65 EUR a fost finanțată din FEDR. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Activitățile de cercetare-dezvoltare și rezultatele obținute au permis companiei să își îmbunătățească serviciile. Pe baza modelelor de predicție și prognoză, compania și-a ajustat rețeaua de stații de depozitare a vehiculelor. Modelele dezvoltate ca urmare a proiectului, prin integrarea funcțiilor dinamice de stabilire a prețurilor și de transport, ajută la o utilizare mai eficientă a parcului auto existent, beneficiind astfel consumatorii, orașul și compania însăși. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Această bună practică are potențialul de a fi interesantă pentru alte regiuni din mai multe motive. În primul rând, această BP este un exemplu de MaaS, care devine o tendință mondială. Dându-ne seama că numărul persoanelor care călătoresc cu propriile vehicule personale este în creștere, blocajele de trafic, poluarea aerului, accidentele de circulație, lipsa locurilor de parcare și alte probleme devin tot mai importante. CityBee și activitățile lor, inclusiv acest proiect, sunt dedicate furnizării de servicii de partajare a vehiculelor care răspund acestor provocări. În al doilea rând, acesta este un exemplu de cooperare știință-întreprindere și poate beneficia în continuare de dezvoltarea afacerii. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://www.citybee.lt/naujienos/uab-citybee-solutions-igyvendina-dalinai-europos-sajungos-lesomis-finansuojama-projekta |

4.28 Cisterne-semiremorci din oțel DUPLEX pe piața UE

| | |
|-------------------------|--|
| Titlu | Cisterne-semiremorci din oțel DUPLEX pe piața UE |
| <i>Scurta descriere</i> | Astra Plc este una dintre cele mai vechi și mai mari companii de prelucrare a metalelor din Lituania. Compania dezvoltă și produce rezervoare, containere, recipiente sub presiune și alte produse din oțel inoxidabil pentru industria alimentară, chimică, medicală, auto și alte industrii. Pentru a crea un nou produs inovator, care să fie mai competitiv pe piețele internaționale și care să permită creșterea cifrei de afaceri a companiei, compania a utilizat suportul financiar „Intelektas. Bendri mokslo-verslo projektai” în cadrul programului operațional lituanian. În cadrul acestui instrument financiar, sunt promovate activitățile de cercetare-dezvoltare și |

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Obiective</i> | cooperarea în afaceri cu organizațiile științifice, prin urmare acest proiect este implementat împreună cu Institutul Lituanian al Energiei. |
| <i>Locație</i> | Alytus, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | Astra Plc |
| <i>Durata</i> | Septembrie 2018 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | Valoarea totală a acestui proiect este de 1 040 963,20 EUR, din care 338 948,20 EUR a fost finanțată de FEDR |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Se așteaptă ca piața globală a semiremorcilor-cisternă să asiste la o rată de creștere constantă în spatele industriei logistice în creștere. În plus, datorită unor motive, inclusiv siguranța și fiabilitatea, semiremorcile devin, de asemenea, mai populare decât remorcile complete, prin urmare, conduc și la utilizarea tot mai mare a acestora. Compania vede acest mare potențial pe piața cisterne-semiremorci și crede că un nou produs le va permite să intre în ea. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Această bună practică poate fi interesantă pentru alte regiuni, deoarece este un caz de cooperare între afaceri și centrul de competențe. Unul dintre partenerii acestui proiect este Institutul Lituanian al Energiei (LEI), care este un centru de competență recunoscut la nivel internațional în domeniul cercetării, dezvoltării și inovării (CDI). LEI are nu doar infrastructura necesară pentru implementarea activităților proiectului, ci și resurse umane, adică oamenii de știință, care au experiență și know-how-ul necesar pentru a crea produsul. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://www.astra.lt/naujienos/autocisternos-puspriekabes-is-nauju-duplex-plienu-sukurimas-ir-pateikimas-es-rinkai/ |

4.29 Certificarea autobuzelor de clasă A și B fabricate pe baza MAN TGE

| | |
|-------------------------|--|
| Titlu | Certificarea autobuzelor de clasă A și B fabricate pe baza MAN TGE |
| <i>Scurta descriere</i> | „Altas komercinis transportas” este o companie lituaniană de automobile bine-cunoscută și foarte apreciată care produce mini- și midi- autobuze din 2002. Compania a implementat un proiect cu scopul de a certifica producția de Microbuze clasa M3 modificate (a modificat principalele caracteristici tehnice ale MB Sprinter). Pentru a face acest lucru, compania a folosit instrumentul financiar „Expo Sertifitas LT” în cadrul programului operațional lituanian. Instrumentul de politică este dedicat încurajării internaționalizării întreprinderilor, oferind sprijin pentru certificarea produselor. În cadrul acestui instrument financiar, activitățile legate de certificarea produselor care urmează să fie exportate pot fi finanțate, inclusiv testele și încercările necesare. |
| <i>Obiective</i> | Compania a estimat că pierde aproximativ 20% din potențialii clienți care ar dori să cumpere produsul, dar nu au fost mulțumiți de caracteristicile standard |

| | |
|---------------------------------------|--|
| | propuse la microbuzul de bază. Oferindu-le un nou produs certificat, compania se așteaptă să își mărească veniturile din exporturi cu 17%. |
| <i>Locație</i> | Vilnius, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | Altas komercinis transportas |
| <i>Durata</i> | Aprilie 2015 - iunie 2016 |
| <i>Resurse necesare</i> | Valoarea proiectului a fost de 24 750 EUR, din care 12 375 EUR au fost finanțate de FEDR. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Produsul nou oferit are caracteristici tehnice îmbunătățite care satisfac nevoile specifice ale clienților, cum ar fi cuplarea mai profundă a portbagajului și remorcii. Drept urmare, compania a reușit să crească numărul de angajați, precum și cifra de afaceri. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Competitivitatea întreprinderilor legate de transporturi pe piețele internaționale și dezvoltarea exporturilor sunt foarte importante. În acest caz, proiectul a fost finanțat de instrumentul financiar dedicat susținerii certificării produselor destinate exportului, prin urmare servește ca exemplu al modului în care statul poate sprijini dezvoltarea afacerii. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://www.esinvesticijos.lt/lt/naujienos/lietuviai-patobulino-ir-sertifikavo-mercedes-benz-sprinter |

4.30 Controlul moltorului electric asincron inovator în 6 faze Elinta Motors

| | |
|-----------------------------|---|
| Titlu | 4.30 Controlul moltorului electric asincron inovator în 6 faze Elinta Motors |
| <i>Scurta descriere</i> | În 2014, Elinta Motors a început să-și dezvolte propriile produse pentru e-mobilitate comercială. Elinta Motors este angajată în proiectarea, dezvoltarea și producția de produse pentru sisteme de acționare și baterie. Pentru a implementa noul proiect, compania a solicitat instrumentul financiar sub prima prioritate a programului operațional lituanian „Intelektas. Bendri mokslo-verslo” projektai, care este dedicat promovării activităților de cercetare-dezvoltare și cooperării între afaceri și științe. |
| <i>Obiective</i> | Motoarele asincrone trifazate sunt utilizate pe scară largă în industrie. Cu toate acestea, aplicarea acestor dispozitive în vehiculele comerciale este limitată datorită complexității controlului lor. Odată cu introducerea unei acțiuni în șase faze, s-ar putea dezvolta un motor mult mai eficient, care ar putea fi montat ulterior pe mașinile mai mari, în special pe cele electrice. Prin urmare, compania a implementat proiectul pentru a crea o metodă inovatoare de control al motorului asincron cu șase faze. |
| <i>Locație</i> | Kaunas, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | Elinta Motors |
| <i>Durata</i> | Martie 2016 - aprilie 2019 |
| <i>Resurse necesare</i> | Valoarea proiectului a fost de 422 977,48 EUR, din care 235 754,51 EUR au fost finanțate de FEDR |

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Rezultatele obținute</i> | În primul rând, a fost dezvoltată o metodologie pentru un motor asincron cu 6 faze, iar în timpul fazei de dezvoltare a tehnologiei a fost creat un prototip al unei acționări electrice cu 6 faze. Prototipul creat a fost ulterior instalat pe Mazda RX-8 pentru testări suplimentare în condiții de viață reală. În Europa, există doar câteva companii care dezvoltă acționări electrice pentru transportul comercial, așa că Elinta Motors completează acest deficit de piață și ar putea deveni unul dintre liderii în acest domeniu în ceea ce privește prețul, calitatea și fiabilitatea. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Proiectul este deosebit de important deoarece răspunde la problema cooperării știință-afaceri. Analiza potențialului de inovare în regiunile proiectului a indicat că cooperarea știință-întreprinderi în unele regiuni este destul de redusă și este nevoie să încurajăm acest element. În acest caz, prin utilizarea instrumentului financiar „Intelektas. Bendri mokslo-verslo projektai”, Elinta Motors a reușit să stabilească legături de cooperare cu instituțiile științifice și de cercetare lituaniene pentru a efectua cercetări comune ale motoarelor și controlerelor în 6 faze. În plus, proiectul este extrem de relevant datorită faptului că răspunde provocărilor legate de vehiculele electrice și mobilitatea durabilă, deoarece va permite dezvoltarea în continuare a transportului comercial condus de electricitate. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://esinvesticijos.lt/lt//finansavimas/paraiskos_ir_projektai/inovatyvaus-naujo-gaminio-kurimas |

4.31 Asociația Lituaniană a Industriilor de Inginerie (LINPRA)

| | |
|-----------------------------|---|
| Titlu | Asociația Lituaniană a Industriilor de Inginerie (LINPRA) |
| <i>Scurta descriere</i> | Asociația Lituaniană a Industriilor de Inginerie (LINPRA) este o organizație independentă de afaceri care reprezintă produsele metalice, mașinile și echipamentele, electromecanica și interesele companiilor din industria electronică, a materialelor plastice și a cauciucului la nivel internațional și național. De asemenea, asociația încurajează companiile să profite de noua revoluție industrială „Industria 4.0” și asigură utilizarea cea mai eficientă a noilor tehnologii, luând în considerare oportunitățile oferite de digitalizare și de alte state membre UE. În prezent, asociația are 111 companii care activează în 14 sectoare diferite, inclusiv „Fabricarea vehiculelor, remorcilor, semiremorcilor” și altele legate de lanțurile valorice auto. |
| <i>Obiective</i> | Obiectivul LINPRA este creșterea competitivității și internaționalizării afacerilor, îmbunătățirea exportului de produse și servicii, creșterea sinergiilor între activitățile oamenilor de știință și ingineri. LINPRA participă, de asemenea, la îmbunătățirea calității educației și formării profesionale în Lituania. |
| <i>Locație</i> | Vilnius, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | Asociația industriilor lituaniene de inginerie |

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Durata</i> | 1993 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | Asociația are 9 angajați. Organizația își finanțează propriile activități prin încasarea cotizației membrilor și participarea la diverse proiecte naționale și internaționale. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Asociația include 6 companii, care operează în sectorul „Fabricarea vehiculelor, remorcilor, semiremorcilor” și, de asemenea, o serie de companii care activează în cadrul altor activități economice, dar sunt, de asemenea, implicate în lanțurile valorice legate de transporturi și mobilitate. De asemenea, LINPRA a reușit să implementeze cu succes proiectul legat de inovare, cu scopul de a spori competențele forței de muncă, grupării și internaționalizării. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Organizațiile de promovare a afacerilor vizate au un impact mare asupra dezvoltării companiilor vizate. Diverse activități de lobby și reprezentare de afaceri în diferite formate sunt importante pentru dezvoltarea afacerii de succes. LINPRA își reprezintă membrii nu doar la nivel național, ci și la nivel internațional. Organizația își propune să-și facă membrii recunoscuți în lume ca un partener modern și de încredere. Pentru a face acest lucru, pe termen scurt, informațiile și asistența LINPRA sunt oferite membrilor săi cu privire la promovarea exporturilor, dezvoltarea competențelor, productivitatea și întrebările privind progresul. Pe termen lung, LINPRA, în numele tuturor membrilor, depune eforturi pentru un mediu de afaceri mai bun, un sistem educațional mai favorabil, promovează dezvoltarea exporturilor, sinergii între instituțiile de cercetare și dezvoltare și întreprinderile de afaceri etc. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | www.linpra.lt |

4.32 Asociația Lituaniană de Export Auto (LAUGEA)

| | |
|-------------------------|--|
| <i>Titlu</i> | 4.32 Asociația Lituaniană de Export Auto (LAUGEA) |
| <i>Scurta descriere</i> | În Lituania, o mare atenție este acordată dezvoltării clusterelor. Se creează un mediu prietenos cu grupurile, se dezvoltă relații internaționale și este încurajat să se alătore grupurilor internaționale. Rețelele de inovare pentru IMM-uri creează un mediu favorabil inovării. Drept urmare, Asociația Lituaniană de Export Auto (LAUGEA) a fost înființată în 2014. LAUGEA este un cluster de afaceri intersectorial, care reunește companii lituaniene din industria auto, precum și reprezentanți ai științei. Clusterul numără în prezent 21 de membri, incluzând companii lider din sectorul auto lituanian, instituții științifice și de cercetare. |
| <i>Obiective</i> | Cooperarea membrilor LAUGEA, prin potențialul său științific, asigură oportunități mai mari pentru dezvoltarea, testarea și comercializarea produselor pe piețele locale și externe, precum și o gestionare mai eficientă a costurilor corporative. Membrii LAUGEA sunt, de asemenea, implicați activ în proiecte internaționale prin programe de cercetare și inovare, expoziții internaționale și misiuni de |

| | |
|---------------------------------------|--|
| | afaceri, precum și colaborare cu diverse companii, agenții guvernamentale, organizații neguvernamentale, parteneri de cercetare-dezvoltare a produselor și alte instituții cu activitate similară. Activitățile de cercetare, dezvoltare și inovare (CDI) se desfășoară profitând de laboratoarele deținute de membri și partenerii clusterului. Permite membrilor să își mărească competitivitatea internațională prin eficientizarea lanțului valoric, direcționarea activităților către dezvoltarea de produse comune, creșterea exporturilor |
| <i>Locație</i> | Šiauliai, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | Asociația Lituaniană pentru Exportul Auto (LAUGEA) |
| <i>Durata</i> | 2014 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | Clusterul are 4 angajați. De asemenea, clusterul a implementat proiecte naționale și internaționale, care oferă o parte din finanțarea organizației. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | În prezent, clusterul este format din 21 de membri, inclusiv 19 companii de automobile și 2 instituții științifice și de cercetare. Administrarea clusterului: <ul style="list-style-type: none"> • implementarea a 6 proiecte naționale finanțate din fondurile structurale ale UE; • participa la 14 conferințe, expoziții și misiuni de afaceri; • participă la 5 întâlniri cu parteneri internaționali; • participă la Asociația Clustere Lituaniene și la grupurile de lucru ale Ministerului Economiei și Inovării. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | LAUGEA este un caz de cluster de afaceri intersectorial, întrucât leagă întreprinderile care operează în industria auto cu instituțiile științifice și de cercetare. Acesta arată modul în care clusterelor intersectoriale își pot spori competitivitatea și dezvoltarea în continuare a membrilor. Organizațiile participă activ nu numai la activități tradiționale de tip cluster, cum ar fi misiuni de afaceri, expoziții internaționale, reprezentarea membrilor în diverse formate, dar promovează în mod activ activități de dezvoltare și implementare a inovației. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | www.automotive-export.lt |

4.33 RIDER

| <i>Titlu</i> | RIDER |
|-------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | RIDER Mobility este un start-up care construiește o platformă urbană de partajare a plimbărilor. RIDER își propune să angajeze cetățenii să împărtășească plimbări pentru diferite scenarii de mobilitate de zi cu zi, reducând congestia urbană și poluarea aerului din orașele mici și metropole. Pentru a dezvolta afacerea, compania a folosit instrumentul financiar „Inostartas” în cadrul programului operațional lituanian. Acest instrument este dedicat promovării creării și dezvoltării de noi entități inovatoare pentru IMM-uri, asigurând dezvoltarea de idei, produse și servicii inovatoare, pentru a |

| | |
|---------------------------------------|--|
| <i>Obiective</i> | <p>promova independența companiilor în desfășurarea activității de cercetare-dezvoltare în cadrul companiei. Activitățile finanțate în cadrul acestei măsuri sunt: activități de cercetare-dezvoltare desfășurate de IMM-uri inovatoare; recrutarea de cercetători și oameni de știință; dezvoltarea întreprinderii prin cercetare-dezvoltare.</p> <p>Start-up-ul a căutat să creeze un model de afaceri inovator, un concept inovator și un ecosistem cuprinzător de mobilitate orientat spre viitor. Folosind instrumentul financiar, start-up-ul a implementat activități de cercetare-dezvoltare pentru a crea un prototip al unei părți importante a ecosistemului - piața transportului de pasageri - care include cercetarea unor modele conceptuale inovatoare, testarea în condiții de piață simulate și crearea unui sistem de lucru prototip.</p> |
| <i>Locație</i> | Vilnius, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | Rider Mobility Ltd. |
| <i>Durata</i> | Februarie 2019 - octombrie 2019 |
| <i>Resurse necesare</i> | Valoarea totală a proiectului a fost de 32 666,32 EUR, din care 22 866,42 EUR au fost finanțate din FEDR. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Prototipul dezvoltat a fost utilizat pentru dezvoltarea și comercializarea produselor. Acest proiect a fost vital pentru succesul în continuare al acestui start-up în scopul extinderii și dezvoltării serviciilor lor. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | <p>Această bună practică este un caz de mobilitate ca serviciu (MaaS). Start-up-ul creează un produs care răspunde puternic tendințelor globale care urmăresc reducerea blocajelor de trafic și a poluării aerului.</p> <p>De asemenea, acesta este un bun exemplu al modului în care sprijinul financiar de stat poate promova dezvoltarea întreprinderilor noi legate de transporturi și poate reduce mîncuraja ecosistemul acestora.</p> |
| <i>Mai multe informații despre GP</i> | https://rider.tech/ |

4.34 Vilnius Tech Facultatea de Inginerie a Transporturilor

| <i>Titlu</i> | Vilnius Tech Facultatea de Inginerie a Transporturilor |
|-------------------------|---|
| <i>Scurta descriere</i> | Întrucât transporturile și logistica reprezintă aproximativ 13% din PIB-ul lituanian, munca științifică și implementarea programelor de studii legate de transport sunt vitale. Având în vedere acest lucru, Vilnius Tech Facultatea de Inginerie a Transporturilor este specializată în acest domeniu. Facultatea are cinci departamente principale: Departamentul de inginerie auto; Departamentul de echipamente mobile și transport feroviar; Laboratorul de Inginerie și Logistică a Transporturilor; Departamentul Logistică și Managementul Transporturilor; Centrul de Competență în Transporturi și Logistică. |
| <i>Obiective</i> | Specialiștii în transporturi înalt calificați și practic calificați, care asigură funcționarea eficientă a tuturor sistemelor de transporturi, reprezintă o |

| | |
|---------------------------------------|--|
| | <p>necesitate. Prin urmare, Facultatea oferă programe de studiu în domeniile siguranței transporturilor, economiei, logisticii, transportului auto, ingineriei, mașinilor mobile, transportului feroviar.</p> <p>Facultatea este, de asemenea, foarte implicată în cercetare, inovare și activități practice. Domeniile de cercetare includ vehicule terestre autonome, transport ecologic, siguranță în trafic, mobilitate urbană, logistică ecologică, transport și rețele. Personalul academic participă nu doar la proiecte de cercetare locale sau internaționale, dar implementează și unele activități de cooperare știință-întreprinderi pentru a ajuta întreprinderile private să crească. Facultatea oferă diverse servicii pentru companii, inclusiv cercetare, testare, diagnosticare, proiectare, folosind propriul lor know-how și infrastructură.</p> |
| <i>Locație</i> | Vilnius, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | Vilnius Tech |
| <i>Durata</i> | 1994 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | Facultatea are în jur de 80 de angajați, inclusiv administrație, lectori, oameni de știință și cercetători. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Facultatea este foarte implicată în cooperarea știință-afaceri. De asemenea, cooperează cu organizații publice legate de transport. Drept urmare, au implementat aproximativ 30 de proiecte diferite legate de transporturi. Domeniile vizate includ domenii legate de transporturi, cum ar fi combustibilii alternativi (un studiu de fezabilitate privind utilizarea combustibililor alternativi pentru motoarele de material rulant), căile ferate (crearea de măsuri pentru creșterea siguranței feroviare și a gestionării riscurilor), coridoarele de transport ecologice (dezvoltarea coridoarelor de transport ecologice), introducerea tehnologiilor și proceselor inovatoare în coridoare), sectorul auto (cercetare, proiectare și expertiză și diagnosticarea proceselor dinamice ale mașinilor de transport și echipamentelor tehnologice, sistemelor hidraulice, pneumatice, mecanice) și așa mai departe. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Cercetarea științifică și dezvoltarea inovării la nivel universitar sunt foarte importante în contextul de stat sau regional. Universitatea nu doar asigură talente legate de transport pentru economie, dar este, de asemenea, foarte implicată în cercetarea fundamentală și aplicată, cooperarea științifică și de afaceri și formarea politicii de transport. Implicarea activă a facultății în promovarea dezvoltării sectorului transporturilor și în cooperarea cu afacerile sunt cruciale, mai ales atunci când crearea și comercializarea cunoștințelor sunt importante pentru a promova competitivitatea. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://www.vgtu.lt/transport-engineering/6597?lang=2 |

4.35 PopaBoat

| | |
|--------------|-----------------|
| Titlu | PopaBoat |
|--------------|-----------------|

Scurta descriere

Popa LT este un start-up care oferă servicii de închiriere de catamarane electronice. Pentru a-și dezvolta afacerea, compania a implementat un proiect pentru crearea unui prototip de vehicul pe căi navigabile interioare cu caracteristici inteligente pentru gestionarea, monitorizarea și organizarea transportului pe apă.

În acest scop, compania a utilizat un sprijin financiar „Inostartas” în cadrul programului operațional lituanian. Acest instrument este dedicat promovării creării și dezvoltării de noi entități inovatoare pentru IMM-uri, asigurând dezvoltarea de idei, produse și servicii inovatoare, pentru a promova independența companiilor în desfășurarea activității de cercetare și dezvoltare în cadrul companiei. Activitățile finanțate în cadrul acestei măsuri sunt: activități de cercetare-dezvoltare desfășurate de IMM-uri inovatoare; recrutarea de cercetători și oameni de știință; dezvoltarea întreprinderii prin cercetare-dezvoltare.

Obiective

Nautica ecologică exclusiv electrică necesită greutate optimizată, viteză și rezistență la apă optimizate, centru de greutate stabilizat, pescaj și propulsie electrică pentru a o proteja împotriva superficialității. De asemenea, necesită utilizarea încărcării cu energie solară și încărcarea de 220V de la rețeaua standard, precum și control inteligent IoT pe un telefon mobil, care este adaptat pentru simpla utilizare a acestuia. Ca rezultat, pentru a crea un prototip inovator, s-au folosit metode moderne de modelare digitală, producție și cercetare experimentală.

Locație

Klaipėda, Lituania

Instituția implicată

Popa LT Ltd.

Durata

Octombrie 2018 - februarie 2020

Resurse necesare

Valoarea totală a acestui proiect a fost de 15 843,76 EUR, din care 11 090,63 EUR a fost finanțată din FEDR.

Rezultatele obținute

Pe baza prototipului creat, compania are acum un vehicul electric cu apă capabil să transporte până la 4 persoane sau încărcături de până la 500 kg, folosind doar energie solară. Prin urmare, prototipul creat a permis companiei să producă o versiune finală a catamaranului inteligent și electric, care a fost vitală pentru accelerarea acestui start-up. Compania oferă diverse servicii legate de acest mijloc de transport, inclusiv diverse excursii pe apă și traversări unice în contextul Lituaniei. În general, acest nou produs a permis companiei să își înceapă operațiunile.

Potențial de transferabilitate

Noile startup-uri se confruntă cu unele provocări în obținerea de finanțare pentru dezvoltarea afacerilor lor. Din acest motiv, în Lituania există un instrument financiar „Inostartas” dedicat finanțării dezvoltării de noi afaceri. Este important de menționat că forma de finanțare este subvenția nerambursabilă: firma nu trebuie să ramburseze fondurile primite. Ca rezultat, ar putea fi interesant pentru alte regiuni, care încearcă să extindă ecosistemul existent de susținere a întreprinderilor, care acum constă în principal din fonduri de capital de risc, acceleratoare, incubatoare, sprijin ușor.

Mai multe informații despre BP

https://esinvesticijos.lt/lt//finansavimas/paraikos_ir_projektai/ismanios-vandens-transporto-priemones-sukurimo-tyrimas

4.36 Centrul de Inovare a Mobilității

| Titlu | Centrul de Inovare a Mobilității |
|---------------------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor, împreună cu companiile din aria sa de conducere (întreprinderi de stat), inclusiv Căile Ferate Lituaniene, Poșta Lituaniană și Întreținerea Drumurilor, au inițiat înființarea unei agenții externe denumită Centrul de Inovare a Mobilității. Principalele competențe ale Centrului sunt rezolvarea problemelor, transferul de inovații, sandbox, promovarea sectorului, propuneri de investiții. |
| <i>Obiective</i> | Centrul caută să inițieze parteneriate public-private, se concentrează pe tehnologii înalte și acționează ca o punte de legătură între companiile din sectorul public și întreprinderile nou-înființate, IMM-urile, mediul academic, precum și factorii de decizie politică. Obiectivul principal al Centrului este de a căuta provocări și de a găsi soluții, de a asigura comunicarea și transferul de tehnologie fără probleme, oferind suport din prima etapă până la testarea și implementarea tehnologiei. În etapele ulterioare, consiliază și îndrumă companiile să se extindă. Din acest motiv, Centrul are o platformă sandbox care este o inițiativă de infrastructură deschisă care oferă acces gratuit la infrastructură și date, și care permite testarea soluțiilor tehnologice noi în condiții reale. |
| <i>Locație</i> | Vilnius, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | Centrul de inovare a mobilității |
| <i>Durata</i> | Februarie 2019 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | Organizația are doi angajați, iar majoritatea finanțării sale provin de la părțile interesate. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Centrul de Inovare a Mobilității a lansat cu succes mediul de inovare în domeniul transportului (sandbox). Start-up-urile și alte companii legate de transport pot accesa și utiliza deja infrastructura de întreținere a drumurilor, căile ferate lituaniene și poșta lituaniană, date și sfaturi ale experților. De asemenea, Centrul a organizat câteva hackathoni de succes pentru a găsi soluții la diferite probleme legate de sectorul transporturilor. Nu în ultimul rând, organizația a reușit să semneze un acord de cooperare cu Centrul pentru Științe Fizice și Tehnologie (FTMC), cu scopul de a ajuta companiile tinere și inovatoare să crească în continuare. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Centrul este un bun exemplu de instituție guvernamentală (Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor) care reunește organizații din diferite domenii pentru a încuraja dezvoltarea și implementarea noilor tehnologii și inovare, prin folosind instrumentele și metodele potrivite (hackathons; serie de provocări, sandbox). În plus, Centrul acționează în cea mai mare parte din partea cererii, care devine și mai populară în aceste zile. Majoritatea măsurilor de sprijinire a inovării sunt dezvoltate din perspectiva ofertei, cu toate acestea, instituții precum Comisia Europeană sau OCDE promovează în mare măsură măsurile politice din partea cererii. Centrul acționează constant din partea cererii, deoarece identifică |

Mai multe informații
despre BP

provocările din sectorul public și apoi invită sectorul privat (start-up-uri, IMM-uri) să le rezolve. În acest fel, facilitează comunicarea între aceste două părți diferite și le conectează împreună.

www.mobilitytech.lt

4.37 Caroserie hibridă creată pe baza unui șasiu

Titlu

Caroserie hibridă creată pe baza unui șasiu

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Scurta descriere</i> | „Altas komercinis transportas” este o companie lituaniană de automobile bine-cunoscută și foarte apreciată care produce mini- și midi- autobuze din 2002. Compania a implementat un proiect cu scopul de a crea și oferi pe piață sisteme tehnologice flexibile pentru dezvoltarea produselor. Pentru a face acest lucru, compania a folosit instrumentul financiar „Intelektas. Bendri mokslo-verslo projektai” în cadrul programului operațional lituanian. Instrumentul de politică este dedicat încurajării activităților de cercetare-dezvoltare a întreprinderilor și cooperării știință-întreprinderi. |
| <i>Obiective</i> | Compania a reușit să producă o caroserie hibridă ușoară de nouă generație și a dezvoltat o tehnologie inovatoare de armare a cadrelor de elemente externe folosind materiale cu densitate redusă și potențialul de cercetare-dezvoltare deja disponibil. În timpul proiectului, au fost studiate proprietăți excepționale precum rezistența la influențe externe, rezistență ridicată, deformabilitate ridicată, compozite ușoare și materiale de construcție pentru a crea prototipuri de construcție echilibrate, a căror rezistență la influențe externe, durabilitate și fiabilitate au fost testate în mediul natural. |
| <i>Locație</i> | Vilnius, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | Altas komercinis transportas |
| <i>Timescale</i> | Martie 2016 - Mai 2019 |
| <i>Resurse necesare</i> | Valoarea totală a acestui proiect a fost de 711 621,28 EUR, din care 433 782,27 EUR au fost finanțate din FEDR. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Proiectul a contribuit la extinderea infrastructurii de cercetare-dezvoltare și inovare a companiei existente și a contribuit la punerea în aplicare a obiectivelor Programului lituanian de dezvoltare a inovării pentru 2014-2020. De asemenea, a contribuit la politica de inovare (Strategia UE pentru regiunea Mării Baltice), deoarece a avut ca rezultat dezvoltarea de produse inovatoare care vor îmbunătăți situația de pe piață și vor crește competitivitatea. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Această bună practică este un exemplu al modului în care schemele financiare de sprijin de stat pot ajuta întreprinderile private să își pună în aplicare proiectele. Deoarece activitățile de cercetare-dezvoltare sunt riscante, sprijinul statului poate reduce incertitudinea legată de aceasta. Forma de finanțare în cadrul acestei măsuri este o subvenție nerambursabilă, astfel încât întreprinderile nu trebuie să ramburseze sprijinul primit. |

Mai multe informații
despre BP

https://esinvesticijos.lt/lt//finansavimas/paraiskos_ir_projektai/vaziuokles-bazeje-gaminamo-autobuso-hibridinio-kebulu-kurimas

4.38 InTechCentras

Titlu

InTechCentras

| | |
|-----------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | <p>Unitatea publică „InTechCentras” este un centru de competență SMART Manufacturing. Diferite companii producătoare, inclusiv cele care operează în industria auto, sunt clienții acestei organizații. „InTechCentras” implementează următoarele activități:</p> <ul style="list-style-type: none">- instruire tehnologică-ingineresti și pregătirea și gestionarea proiectelor sale;- furnizare de consultări de inginerie și management;- rețea de finanțare a proiectelor UE;- soluții pentru eficiența producției și creșterea productivității aplicației;- organizarea de activități legate de a 4-a Revoluție Industrială „Industria 4.0”. <p>„InTechCentras” este, de asemenea, un coordonator al Advanced Manufacturing Digital Hubs Hub.</p> |
| <i>Obiective</i> | <p>„InTechCentras” are misiunea de a produce și furniza servicii care ar spori valoarea adăugată și eficiența muncii de către companiile din industria de inginerie.</p> <p>„InTechCentras” este un coordonator al Advanced Manufacturing Digital Hubs Hub (DIH). DIH-urile sunt ghișee unice care permit întreprinderilor să obțină informații actualizate, asistență pentru experți și acces la tehnologii pentru testarea și pilotarea inovațiilor digitale cu produsele, procesele sau modelele de afaceri ale companiei. Mai mult, DIH-urile acționează ca intermediari pentru relațiile cu investitorii, facilitează accesul la finanțare pentru schimbarea digitală și reunesc utilizatorii de inovație digitală și furnizorii împreună în lanțul valoric, ajută companiile să evalueze nevoile de competențe digitale și aplicarea acestora. De asemenea, DIH-urile contribuie la coordonarea digitalizării industriale.</p> |
| <i>Locație</i> | Vilnius, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | InTechCentras |
| <i>Durata</i> | 2007 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | Organizația are patru angajați. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | „InTechCentras”, în calitate de coordonator al Advanced Manufacturing DIH, a fost implicat în dezvoltarea și integrarea unui sistem automatizat de urmărire a performanței echipamentelor, care permite integrarea echipamentelor existente cu cele recent achiziționate. Cu ajutorul DIH, au existat două companii capabile să creeze acest dispozitiv și să îl conecteze la orice unitate de producție. Ca urmare, companiile lituaniene folosesc deja acest dispozitiv, |

| | |
|---|--|
| <p><i>Potențial de transferabilitate</i></p> <p><i>Mai multe informații despre BP</i></p> | <p>inclusiv „LESTA” legat de transport (producători de lichide de răcire, produse de curățat geamuri, produse cosmetice auto și alte lichide pentru vehicule). Deoarece InTechCentras este reprezentantul oficial al Centrului German de Inovare Industria 4.0 din Lituania, acesta oferă cursuri de formare pe trei niveluri. În timpul cursurilor, care sunt oferite sub formă de ateliere, participanții sunt instruiți în procesele de digitalizare, se familiarizează cu accesele specifice pentru afacerile lor, află despre proiectele implementate din industria 4.0. Participanții la acest program sunt companii legate de sectorul transporturilor („Altas komercinis Autotransportas”, „Vakarų laivų gamykla”, „SKF”).</p> <p>Transformarea digitală este un proces larg răspândit și inevitabil, indiferent de locație sau sectorul economic. Ca rezultat, pentru a rămâne competitive la nivel internațional, companiile care își desfășoară activitatea în toate sectoarele economice trebuie să poată profita de beneficiile acestui proces. Prin urmare, inițiativa DIH este deosebit de importantă, deoarece este concepută pentru a ajuta companiile să își îmbunătățească procesele, produsele și serviciile prin utilizarea tehnologiilor digitale. Această inițiativă poate fi extrem de utilă pentru companii, care operează direct în sectorul transporturilor, deoarece le poate ajuta să își digitalizeze activitățile, dar și pentru companiile producătoare, ale căror produse sunt utilizate și adaptabile la acest sector.</p> <p>www.intechcentras.lt</p> |
|---|--|

4.39 Sistem de management al transportului INTRASYS

| <i>Titlu</i> | Sistem de management al transportului INTRASYS |
|-------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | Ruptela Ltd a fost fondată în 2007 cu viziunea de a crește și de a excela în domeniul telematicii de transport, oferind soluții de gestionare a transportului. Acum compania are birouri în 5 țări diferite și face afaceri în 116 țări. Ruptela creează și oferă soluții complete de înaltă calitate pentru gestionarea flotei, bazate pe urmărire, monitorizare și control GPS. Pentru a implementa un proiect de cercetare-dezvoltare pe scară largă, cu scopul de a crea o nouă platformă de urmărire și gestionare a flotei, compania avea nevoie de resurse din exterior. Drept urmare, a solicitat fondurile HORIZON 2020. |
| <i>Obiective</i> | Majoritatea sistemelor de management al transportului (TMS) nu oferă o soluție integrată pentru a răspunde nevoilor IMM-urilor legate de afaceri. Ca urmare, compania a dezvoltat o nouă platformă integrată care oferă toate informațiile necesare pentru transportul IMM-urilor. INTRANSYS folosește platforma de urmărire și gestionare a flotei TrustTrack ca bază pentru a integra date de trafic actualizate continuu, servicii de urmărire, comunicare bogată cu șoferul și instrumente de conducere ecologică într-o singură aplicație bazată pe cloud. Această platformă permite companiilor de transport să optimizeze funcționarea în deplasare 24/7. |
| <i>Locație</i> | Vilnius, Lituania |

| | |
|---------------------------------------|--|
| <i>Instituția implicată</i> | Ruptela |
| <i>Durata</i> | Aprilie 2016 - aprilie 2018 |
| <i>Resurse necesare</i> | Bugetul total alocat acestui proiect a fost de 1 706 605 EUR, din care 1 194 623,50 EUR au fost contribuții ale UE (Orizont 2020, instrumentul IMM faza 2). |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Prin proiect, compania a reușit să dezvolte produse hardware și software necesare dezvoltării platformei. De asemenea, a reușit să deruleze un pilot de produs și activități demo în condiții reale. Produsul nou a influențat direct comportamentul șoferului și reduce consumul de combustibil contribuind astfel la obiectivul CE de a reduce impactul transportului asupra climei și mediului. În al doilea rând, algoritmul pentru optimizarea în timp real a rutelor permite șoferilor să aleagă cea mai bună modalitate de a ajunge la destinație pe baza datelor precum accidentele, starea traficului și tahograful. Permite o mobilitate îmbunătățită și o fluiditate sporită a vehiculelor pe șosele. În general, pe termen lung va economisi până la 19% din costuri pentru IMM-urile europene de transport. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Proiectul a fost finanțat prin instrumentul financiar HORIZON 2020. Pentru perioada 2014-2020, acesta a fost cel mai mare program de cercetare-inovare din UE, cu aproape 80 de miliarde euro de finanțare disponibilă. În viitorul CFM, programul HORIZON Europe va rămâne principala inițiativă de finanțare a inovării și, ca rezultat, companiile legate de transporturi vor avea ocazia să îl folosească și să creeze noi produse pentru a deveni mai competitive. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | http://intransys.eu/project-info/project-objectives/ |

4.40 Asociația Inovării Transporturilor

| | |
|-------------------------|---|
| Titlu | Asociația Inovării Transporturilor (TIA) |
| <i>Scurta descriere</i> | Transporturile și logistica reprezintă aproximativ 13% din PIB în Lituania, totuși este, de asemenea, unul dintre cele mai birocratice și mai puțin digitalizate sectoare. De asemenea, digitalizarea are loc într-un mod fragmentat, în cadrul companiilor individuale. Există o lipsă de legături de transmisie cu autoritățile vamale și alte autorități. Nu există sisteme comune cu țările vecine care să asigure o deplasare lină și eficientă a mărfurilor. Nu în ultimul rând, există noi reglementări viitoare la nivelul UE în domeniul digitalizării. Asociația reunește instituții publice lituaniene, ONG-uri, instituții ale UE, parteneri internaționali, companii lituaniene de transport și logistică, organizații de sprijin pentru inovare, start-up-uri. |
| <i>Obiective</i> | Asociația are o viziune de a oferi un leadership în domeniul transporturilor și logisticii prin creșterea gradului de conștientizare și înțelegere a digitalizării. Ca urmare, are misiunea de a crea un mediu prietenos pentru afaceri prin digitalizare și inovație. Instituția are aceste obiective: crearea unei comunități de inovatori în domeniul transporturilor și logisticii, care să genereze, să descopere, să testeze și să implementeze idei noi către digitalizare și eficacitate; elaborarea unei strategii naționale de digitalizare a transporturilor |

| | |
|---------------------------------------|--|
| | și logisticii; extinde cooperarea cu instituțiile UE; să creeze soluții pentru procedurile logistice și vamale și să permită tuturor membrilor asociației să le folosească; creșterea competitivității IMM-urilor și a sectorului lituanian de transport și logistică. |
| <i>Locație</i> | Vilnius, Lituania |
| <i>Instituția implicată</i> | Asociația inovațiilor în domeniul transporturilor |
| <i>Durata</i> | Iunie 2020 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | TIA are o taxă de intrare și o taxă anuală de membru. În prezent, Asociația are doi angajați și are și propriul său consiliu. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | TIA a inițiat cu succes „Think tank” de transport digital. Această instituție, datorită conducerii TIA, reunește în prezent diferite asociații legate de transporturi, instituții științifice și autorități publice. Think tank inițiază în prezent 8 proiecte diferite, dintre care unele au fost prezentate reprezentanților guvernului și vor fi finanțate din Fondul de Redresare al UE. De asemenea, TIA împreună cu partenerii săi au reușit să organizeze unul dintre cele mai mari evenimente internaționale din regiune „Forumul inovării transporturilor”. Evenimentul a atras aproape 1000 de participanți din peste 15 țări partenere din Europa și Estul partener. În cadrul evenimentului, s-au diseminat informații despre direcțiile și prioritățile politicilor UE, au fost discutate tendințele și știrile despre inovația în transportul aerian, pe apă, feroviar și rutier. Nu în ultimul rând, au fost discutate posibilitățile de dezvoltare a coridoarelor de transport internațional și a fost semnată o declarație de cooperare în acest domeniu între reprezentanții guvernelor din Lituania, Polonia, Estonia, Letonia, Ucraina, Georgia, Armenia și Azerbaidjan. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Această bună practică este deosebit de importantă în contextul digitalizării și al eficienței afacerii. Viitorul economiei noastre este digital și este important să ne asigurăm că companiile sunt lideri în acest context. Pentru a face acest lucru, este important să aveți un facilitator în ecosistemul de inovare, care să fie dedicat promovării acestor procese. TIA cu toate competențele și expertiza sa, sprijinul comunitar și politic implementează această funcție și este un exemplu excelent care ar putea fi repetat în alte regiuni. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://www.tiasoc.eu/en/ |

4.41 Trotineta E-TWOW (Două Roți Electrice Motoare)

| | |
|-------------------------|---|
| Titlu | Trotineta E-TWOW (Două Roți Electrice Motoare) |
| <i>Scurta descriere</i> | Trotineta E-TWOW (Două Roți Electrice) este un vehicul electric ușor inovator, produs de Nextrom Industries SRL. E-TWOW a fost primul scooter care a integrat un sistem de recuperare a energiei cinetice, folosit doar la mașinile de curse în acel moment. Este ușor, iar sistemul de pliere în 3 puncte l-a făcut unul dintre cele mai convenabile vehicule de transport personal, deoarece putea fi transportat și depozitat cu ușurință. |

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Obiective</i> | Compania a înțeles provocările transportului urban și nevoile clienților. Prin urmare, obiectivul a fost dezvoltarea unei soluții de transport durabile pentru mobilitatea urbană. |
| <i>Locație</i> | România, Sud-Vest Oltenia, Craiova |
| <i>Instituția implicată</i> | NEXTROM INDUSTRIES SRL |
| <i>Durata</i> | Aprilie 2012 - aprilie 2014 |
| <i>Resurse necesare</i> | Proiectul a fost finanțat prin POS CCE 2007-13, cofinanțat de FEDR. Investiția totală a fost de 5 milioane euro, din care 3,5 milioane euro a fost subvenția pentru investiția pe care compania a primit-o. Resursele umane care lucrau la aceasta erau 70 de persoane. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Reprezentanții companiei susțin că au atins vârful preferințelor utilizatorilor de scootere electrice datorită greutateii reduse și manevrabilității excelente. Cifra de afaceri a crescut de la 805.000 Euro în 2014 la 1.150.000 Euro în anii 2015-2018; numărul angajaților a crescut de la 9 persoane în 2014 la 70 de persoane în 2018. Capacitatea de producție a fabricii și standardul tehnologic s-au îmbunătățit substanțial. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Aceasta este o soluție inovatoare la provocările legate de mobilitate și poluare care aduce electro mobilitatea în zonele urbane. Prin urmare, acesta poate fi transferat potențial către alte regiuni care se confruntă cu provocări similare și interesate de reducerea emisiilor de GES. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://e-twow.ro/produs/trotineta-electrica-gt-2020/?gclid=EAlalQobChMI0b61oqu27AIVgvuyCh3xSAwqEAAAYASAAEgJxI_D_BwE |

4.42 Hyperion Train – Trenul Electric Bi-system Multiplu

| | |
|-----------------------------|---|
| Titlu | Hyperion Train - Trenul Electric Bi-system Multiplu |
| <i>Scurta descriere</i> | Compania SOFTRONIC SRL din Craiova a lansat trenul denumit „Hyperion Bi-system Electric Multiple Unit”. Hyperion este un tren electric ultramodern, monocorp (aerodinamic precum trenurile de metrou) fabricat la uzina din Craiova și poate atinge o viteză de 160 de kilometri pe oră. Operează călătoriile regulate pe două rute din România: Craiova-București-Constanța și Craiova-București-Brașov. |
| <i>Obiective</i> | Compania a îmbunătățit mobilitatea și noile tehnologii în transportul feroviar prin producerea și livrarea trenurilor Hyperion (și a locomotivelor LEMA) pe piețele interne și de export. Furnizarea de trenuri și locomotive moderne ca soluție inovatoare la mobilitate și schimbări de poluare contribuie la reducerea emisiilor de GES. |
| <i>Locație</i> | România, Sud-Vest Oltenia, Craiova |
| <i>Instituția implicată</i> | SOFTRONIC SRL |
| <i>Durata</i> | Aprilie 2012 - aprilie 2016 |

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Resurse necesare</i> | Proiectul a fost finanțat de POS CCE 2007-13, cofinanțat de FEDR. Investiția totală a fost de 6 milioane EUR, din care suma de 4 milioane EUR reprezintă subvenția pentru investiția pe care a primit-o compania. Resursele umane care lucrau la aceasta erau 180 de persoane. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | După ce a fost construit primul tren, Softronic a dezvoltat al doilea tren în 2015, apoi a construit alte 2 trenuri, realizând 4 trenuri în total. Cifra de afaceri a crescut de la 13.005.000 € în 2015 la 21.000.000 € în anii 2018-2019. Numărul de angajați a crescut de la 175 de persoane în 2015 la peste 200 de persoane în 2019, ceea ce ar putea evidenția succesul). Capacitatea de producție a uzinei și standardul tehnologic s-au îmbunătățit substanțial. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Aceasta este o soluție inovatoare la provocările legate de mobilitate și poluare care aduce electro mobilitatea în zonele urbane. Prin urmare, acesta poate fi transferat potențial către alte regiuni care se confruntă cu provocări similare și interesate de reducerea emisiilor de GES. |
| <i>Mai multe informații despre GP</i> | https://www.softronic.ro/engb-locomotive-hyperion.html |

4.43 Platformă de cercetare și dezvoltare mecanică / Campus - Platforma integrată de cercetare și dezvoltare pentru IMM-uri din ingineria transporturilor din Craiova

| | |
|-----------------------------|---|
| Titlu | Platformă/Campus de cercetare-dezvoltare în mecanică - Platforma integrată de cercetare-dezvoltare pentru IMM-uri din ingineria transporturilor din Craiova |
| <i>Scurta descriere</i> | Regiunea Sud-Vest Oltenia avea nevoie serios de o platformă/centru de cercetare-dezvoltare pentru a sprijini dezvoltarea de produse noi și inovatoare în sectoarele legate de transporturi, pentru a sprijini IMM-urile. Drept urmare, în 2016 campusul Facultății de Mecanică a fost modernizat, prin actualizarea infrastructurii existente, laboratoare, spații pentru cursuri academice, echipamente. Astfel, campusul include acum laboratoare de ultimă generație, materiale, echipe de cadre industriale și academice care lucrează la dezvoltarea tehnologiilor inovatoare de fabricație pentru mijloacele de transport cu impact direct asupra IMM-urilor. |
| <i>Obiective</i> | Platformă/Campus de cercetare-dezvoltare în mecanică este o platformă tehnologică CD construită pentru a răspunde provocării de a stăpâni ingineria mecanică și cercetarea-dezvoltarea în domeniul transporturilor și sectoarele conexe. Platformele Campusului Mecanică răspund provocărilor competitivității industriale, cercetării tehnologice în producția avansată. |
| <i>Locație</i> | România, Sud-Vest Oltenia, Craiova |
| <i>Instituția implicată</i> | Universitatea din Craiova, Facultatea de Mecanică și Ingineria Transporturilor |
| <i>Durata</i> | Aprilie 2016 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | A fost finanțat prin POR 2007-2013, cofinanțat de FEDR. Suma de 10 milioane EUR este subvenția pentru investiția pe care a primit-o Universitatea (Facultatea de Mecanică). Au fost implicați peste 1.000 de studenți și 180 de cadre didactice universitare. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Facultatea de mecanică are peste 1.000 de studenți pe parcursul unui an universitar. Dintre acestea, peste 500 ocupă locuri de muncă în fiecare an în regiunea Sud-Vest |

Potențial de transferabilitate

Oltenia, majoritatea către IMM-uri cu operațiuni de afaceri în sectoarele legate de transporturi. Din 2016, când a fost deschis Campusul/Platforma Mecanică, în perioada 2017-2019, peste 600 de ingineri și cercetători absolvenți au beneficiat de pregătirea și etapele practice ale infrastructurii de cercetare-dezvoltare, ocupând apoi locuri de muncă în IMM-urile legate de transporturi în regiunea Sud-Vest Oltenia, oferind astfel sprijin IMM-urilor, în ceea ce privește capacitatea de producție și, de asemenea, standardul tehnologic îmbunătățit substanțial în IMM-urile legate de transport.

Mai multe informații despre BP

Acesta este un exemplu important de bune practici al regiunii Sud-Vest Oltenia în ceea ce privește personalul tehnic (ingineri și cercetători) cu pregătire înaltă pentru a sprijini și a ocupa locuri de muncă în IMM-uri, și antreprenori inovatori și dinamici pentru a dezvolta idei de afaceri inovatoare pentru a atrage investiții pentru a sprijini creșterea companiilor lor.

<http://mecanica.ucv.ro/BazaMateriala/Extindere/Facultatea%20de%20Mecanica.pdf>

4.44 Tehnologie modernă pentru producția de caroserii auto și alte componente auto

| Titlu | Tehnologie modernă pentru producția de caroserii auto și alte componente auto |
|-----------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | ERESTE STAR C.M. SRL produce caroserii auto folosind tehnici de ultimă generație și inovatoare. Compania investește permanent în modernizarea proceselor tehnologice, a condițiilor de lucru, a echipamentelor de eficiență energetică. Pentru a-și îmbunătăți competitivitatea și a crește în continuare, Compania a decis să utilizeze sprijin financiar pentru a-și îmbunătăți capacitățile de producție. |
| <i>Obiective</i> | ERESTE STAR C.M. SRL își propune să își consolideze, să crească și să își dezvolte în mod durabil capacitatea de producție, făcând investiții în utilaje și echipamente menite să aducă calitate și valoare suplimentară produselor lor. |
| <i>Locație</i> | Romania, Sud-Vest Oltenia, Ramnicu-Valcea |
| <i>Instituția implicată</i> | ERESTE STAR C.M. SRL |
| <i>Durata</i> | 2017 - 2020 |
| <i>Resurse necesare</i> | Acest proiect este finanțat de Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 2 - Îmbunătățirea competitivității întreprinderilor mici și mijlocii, Prioritatea investițională 2.2 - Sprijinirea creării și extinderii capabilităților avansate de producție și dezvoltare a serviciilor. Investiția totală a fost de 424.000 EUR. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Compania și-a îmbunătățit tehnologiile existente. Ca urmare, au redus impactul asupra mediului, au crescut volumele de producție și eficiența în timp. Odată cu achiziționarea de echipamente moderne, firma și-a îmbunătățit producția de caroserii pentru autovehicule, fabricarea de remorci și semiremorci, containere destinate a fi utilizate pentru unul sau mai multe moduri de transport. În general, firma a reușit să își mărească cifra de afaceri și cota de piață. |

Potențial de transferabilitate

Această bună practică servește ca un exemplu al modului în care sprijinul financiar de stat poate ajuta întreprinderile să își extindă în continuare operațiunile și să creeze noi locuri de muncă. În plus, prin crearea de noi locuri de muncă și prin achiziționarea de echipamente performante, firma a reușit să își mărească productivitatea, ceea ce duce și la creșterea competitivității.

Mai multe informații despre BP

<https://ereste-star.ro/>

4.45 Infrastructură de cercetare în științe aplicate - INCESA

Titlu

Infrastructură de cercetare în științe aplicate - INCESA

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Scurta descriere</i> | INCESA este un centru de transfer tehnologic inaugurat în Craiova, cu laboratoare de cercetare în domeniile ingineriei mecanice, ingineriei electrice, biotehnologiei și bioingineriei, și informaticii. INCESA include 4 centre de cercetare, cu 12 laboratoare de tehnologie inovatoare și procese pentru IMM-uri. |
| <i>Obiective</i> | Organizația operează în domeniile tehnologiilor avansate; energiile regenerabile și tehnologiile inovatoare; produse în transporturi și producția de automobile pentru IMM-uri. Oferă servicii IMM-urilor care au nevoie de inovare în procesul de producție sau în activitatea de furnizare a serviciilor în sectorul transporturilor. |
| <i>Locație</i> | România, Sud-Vest Oltenia, Craiova |
| <i>Instituția implicată</i> | INCESA |
| <i>Durata</i> | 2012 - octombrie 2016 |
| <i>Resurse necesare</i> | Acest proiect este finanțat prin Programul Operațional Sectorial „Creșterea competitivității economice” (POS CCE) - cofinanțat de Fondul european de dezvoltare regională - Axa prioritară 1 - „Cercetare, dezvoltare tehnologică și inovare (CDI) în sprijinul competitivității dezvoltării economice și IMM-urilor investiții totale sunt de 12,8 milioane EUR. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Pentru a inova și a răspunde cerințelor dezvoltării IMM-urilor, hub-ul INCESA a realizat mai multe proiecte: 7 proiecte CDI cu fonduri internaționale și UE; 10 proiecte naționale de CDI; 25 de contracte CDI cu terți; 4 proiecte de transfer tehnologic - pentru a oferi sprijin IMM-urilor de transport. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Infrastructura existentă de cercetare-dezvoltare a fost dezvoltată și au fost create noi infrastructuri de acest fel, materializate în laboratoare sau într-un centru de cercetare. IMM-urile l-au folosit pentru a dezvolta procesul de producție sau activitatea de furnizare a serviciilor în transport. Crearea unei infrastructuri moderne de cercetare, pentru a oferi cercetătorilor laboratoare de ultimă generație și metode de ultimă generație sunt elemente care vor coagula masa critică de resurse, făcând posibilă dezvoltarea și afirmarea cercetării în spațiul competitiv european. . |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | http://www.incesa.ro/#/ |

4.46 Ro-Boost SMEs - sprijin pentru IMM-uri din regiunea Oltenia de Sud-Vest

| Titlu | Ro-Boost SMEs - sprijin pentru IMM-uri din regiunea Sud-Vest Oltenia |
|---------------------------------------|---|
| <i>Scurta descriere</i> | Având în vedere economia globală complexă, progresele tehnologice rapide și contextul de afaceri în continuă schimbare, capacitatea de a înțelege cererea piețelor și de a construi parteneriate strategice sunt elemente esențiale pentru dezvoltarea afacerii. Mai mult, în contextul economic central și estic european de creștere și descoperire antreprenorială, accesul IMM-urilor la surse de informații și sprijin de încredere sunt decisive. Drept urmare, Proiectul Ro-Boost SMEs - „Sporirea creșterii inteligente și orientate spre inovație pentru IMM-urile din România” a fost implementat de consorțiul a două agenții de dezvoltare regională (Sud-Vest Oltenia și Vest), Camera de Comerț Arad, Asociația Tehimpuls și Universitatea din Craiova. |
| <i>Obiective</i> | Obiectivul general al „Ro-Boost SMEs” a fost acela de a dezvolta o structură de sprijin pentru IMM-uri prin care urmărea să furnizeze un set integrat de servicii de informare, sprijin și consiliere pentru a ajuta IMM-urile să exploateze oportunitățile europene de dezvoltare a afacerilor. În cadrul acestui proiect, a fost oferit sprijin în domeniile legislației și politicilor din UE, programe de finanțare, transfer de tehnologie, acces la noi piețe, IP, eficiență energetică și a resurselor, management. |
| <i>Locație</i> | România, Sud-Vest Oltenia, Craiova |
| <i>Instituția implicată</i> | Agenția de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia |
| <i>Durata</i> | Ianuarie 2019 - decembrie 2019 |
| <i>Resurse necesare</i> | Bugetul total a fost de 549,273 EUR, din care contribuția UE a fost de 329,561 EUR. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | În cursul anului 2019, Consorțiul a promovat proiectul în cel puțin 10 evenimente (evenimente de brokeraj, misiunea companiilor, evenimente locale, ateliere). |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Acesta este un exemplu relevant de bune practici în ceea ce privește sprijinul inovator pentru IMM-uri. Consorțiul „Ro-Boost SMEs” sprijină IMM-urile și antreprenorii din domeniul transporturilor pentru a dezvolta idei inovatoare pentru a atrage investiții și a sprijini creșterea afacerilor lor. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://www.eenroboost.ro/en/acasa/ |

4.47 PROSME - Creșterea competitivității IMM-urilor

Titlu PROSME - Creșterea competitivității IMM-urilor

| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>Scurta descriere</i> | Proiectul „PROSME - Promovarea IMM-urilor din România prin rețeaua Enterprise Europe” a fost finanțat în cadrul Programului pentru competitivitatea întreprinderilor și IMM-urilor (COSME). Consorțiul a fost format din 11 parteneri diferiți reprezentând organizații publice, agenții de dezvoltare regională, organizații științifice și de afaceri. Grupul țintă al proiectului a fost IMM-urile orientate spre creștere și care sunt conectate la piețele europene și internaționale. |
| <i>Obiective</i> | PROSME promovează competitivitatea IMM-urilor din România și sprijină eforturile acestora de a accesa piețele interne și internaționale; sprijină IMM-urile europene și întreprinderile din țările terțe accesul la oportunitățile de parteneriat oferite de IMM-urile RO; promovează dezvoltarea IMM-urilor competitive la nivel internațional în Regiunea Vest, realizându-și potențialul de inovare și sporind capacitățile lor de inovare. |
| <i>Locație</i> | Romania, Sud-Est, Calarasi |
| <i>Instituția implicată</i> | Agenția de Dezvoltare Regională Sud Muntenia |
| <i>Durata</i> | Ianuarie 2019 - decembrie 2019 |
| <i>Resurse necesare</i> | Bugetul total a fost de 512.285 EUR, din care contribuția UE a fost de 307.371 EUR. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | În cadrul proiectului PROSME, s-au organizat întâlniri de afaceri în direct și online și târguri comerciale pentru companii industriale, inclusiv afaceri legate de transporturi. În cadrul acestui proiect, finanțarea pentru companiile legate de transporturi a fost asigurată și în domeniul roboticii și al economiei circulare. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Această bună practică are potențialul de a fi interesantă pentru alte regiuni, deoarece arată cum provocările IMM-urilor, inclusiv investițiile și fondurile, timpul, resursele umane și creativitatea ar putea fi îmbunătățite pentru a crea sau a menține competitivitatea în lanțurile valorice. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://adrmuntenia.ro/proiectul-prosme/static/911 |

4.48 Tehnologie verde pentru reducerea poluării în Craiova

| Titlu | Tehnologie verde pentru reducerea poluării în Craiova |
|-------------------------|--|
| <i>Scurta descriere</i> | Orașul Craiova din România a înlocuit vechile autobuze diesel cu 16 autobuze electrice de 18 metri lungime. Autobuzele electrice articulate și-au început serviciul în Craiova în ianuarie 2021. Autoritățile orașului au optat pentru autobuze electrice pentru prima dată în istoria urbei, iar furnizorul de autobuze va livra stații de încărcare pentru a deservi autobuzele, atât pentru încărcarea peste noapte, cât și pentru cea rapidă a pantografului. De asemenea, vehiculele vor fi livrate împreună cu 20 de unități de încărcare. |
| <i>Obiective</i> | Autobuzele vor fi utilizate pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră din regiune și pentru a stimula dezvoltarea vehiculelor electrice. |
| <i>Locație</i> | România, Sud-Vest Oltenia, Craiova |

| | |
|---------------------------------------|--|
| <i>Instituția implicată</i> | Consiliul Local Craiova |
| <i>Durata</i> | Decembrie 2019 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | Achiziționarea autobuzelor electrice se bazează pe un proiect finanțat prin Programul Operațional Regional 2014-2020 care a implementat măsurile SUMP pentru transportul public în Craiova. Suma totală de finanțare este de 12.000.000 EUR pentru 16 autobuze electrice, inclusiv infrastructura a 20 de stații de încărcare pentru autobuze. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | Această practică este considerată bună deoarece a eliminat poluarea (zgomotul și CO2) cauzată de vechile autobuze diesel care au fost înlocuite cu o nouă flotă de autobuze moderne echipate, care sunt, de asemenea, ecologice, atractive și încurajează mai mulți cetățeni să aleagă acest tip de transport între altele disponibile. De asemenea, această practică a făcut din Craiova primul oraș din regiunea Sud-Vest Oltenia din România, cu o flotă substanțială de autobuze electrice fără emisii în transportul public. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Buna practică răspunde la cel puțin două aspecte importante ale vieții urbane de zi cu zi: servește drept soluție pentru reducerea poluării aerului prin eliminarea autobuzelor diesel vechi și înlocuirea acestora cu autobuze electrice noi fără emisii; crește calitatea serviciului de transport public oferind autobuze nou echipate și moderne, care sunt, de asemenea, ecologice. De asemenea, arată modul în care POR și SUMP regionale pot fi utilizate pentru a promova transportul cu emisii reduse de carbon. GP poate fi transferat în alte regiuni care se confruntă cu provocări similare și sunt interesate de reducerea emisiilor de GES. |
| <i>Mai multe informații despre BP</i> | https://www.primariacraiova.ro/ro/proiecte-in-curs-de-implementare/proiect-integrat-de-modernizare-a-sistemului-de-transport-public-cu-autobuzul-in-municipiul-craiova-motric-a.html |

4.49 300+ IMM-uri de transport

| Titlu | 300+ IMM-uri de transport |
|-------------------------|---|
| <i>Scurta descriere</i> | 300+ IMM-uri de transport este o inițiativă pusă în aplicare de Agenția de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia pentru a aduce toate informațiile relevante cu privire la sectorul IMM-urilor legate de transporturi. Acesta este un instrument care poate crește, de asemenea, vizibilitatea IMM-urilor legate de transporturi în regiunea Sud-Vest Oltenia, generând astfel beneficii și stimulând activitățile părților interesate relevante. |
| <i>Obiective</i> | Antreprenoriatul este predispus la eșec atunci când se realizează în mod izolat. 300+ IMM-uri de transport sunt implementate de Agenția de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia pentru a permite IMM-urilor relevante legate de transport din regiune să devină parte a unui ecosistem regional legat de sectorul transporturilor. În prima fază, sunt implementate sesiuni de feedback pentru a facilita crearea de echipe interdisciplinare. Sunt apoi admise IMM-urile selectate, urmate de un ciclu de mentorat și coaching de 3 luni, în cadrul |

| | |
|---------------------------------------|--|
| | căruia echipele lucrează la model propus de afaceri, se prezintă obiectivele pe termen lung vs pe termen scurt, ghidate de antreprenori experimentați. |
| <i>Locație</i> | România, Sud-Vest Oltenia, Craiova |
| <i>Instituția implicată</i> | Agenția de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia |
| <i>Durata</i> | Iulie 2018 - în curs |
| <i>Resurse necesare</i> | Inițiativa ADR SVO este menită să fie dezvoltată prin colaborarea IMM-urilor și investitorilor locali. Resursele umane sunt 6 membri ai personalului Agenției pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia și alți 5 membri ai IMM-urilor din domeniul transporturilor. Autoritățile locale oferă sprijin nemonetar. |
| <i>Rezultatele obținute</i> | În 2018, au fost selectate peste 300 de IMM-uri din sectoarele legate de transporturi. În 2019, 5 echipe au început colaborarea pentru a-și pregăti munca viitoare pe piețele internaționale. În 2020, au fost dezvoltate echipe de IMM-uri mai specifice, astfel încât să poată crește în mod constant și să contribuie la dezvoltarea regională. |
| <i>Potențial de transferabilitate</i> | Inițiativa este o bună practică de parteneriat la nivel local, care permite creșterea gradului de conștientizare și susținerea dezvoltării ecosistemului antreprenorial în sectoarele legate de transport, cu accent pe tehnologiile digitale. În plus, această bună practică subliniază importanța experților în dezvoltarea afacerilor, deoarece aceștia sunt vitali pentru dezvoltarea cu succes a afacerilor. Practica ar putea fi duplicată în regiunile partenere și adaptată cu ușurință la ecosistemul lor antreprenorial pentru a încuraja dezvoltarea de noi soluții digitale adaptate nevoilor regionale. |

5. Analiza bunelor practici

Bunele Practici care au fost descrise în capitolul anterior pot fi clasificate folosind diverse criterii legate de sectorul transporturilor. Procedând astfel, vom putea analiza BP colectate de noi și vom oferi câteva informații și concluzii cu privire la ce tip de inovații sunt create în cea mai mare parte, care sunt principalele scheme și organizații de sprijin și ce fel de proiecte și activități sunt implementate pentru a sprijini dezvoltarea competitivității transporturilor.

În primul rând, sectorul transporturilor și activitățile conexe pot fi împărțite în patru grupe majore, care se bazează pe tipul de mod de transport vizat. Acestea includ transportul aerian, rutier, feroviar și maritim, deoarece acestea sunt principalele moduri de transport al mărfurilor și/sau al pasagerilor. În plus, pe măsură ce modurile de transport se dezvoltă rapid, transportul intermodal - care implică mai multe moduri de transport - devine tot mai important. Cu toate acestea, nu îl includem pe acesta din urmă ca al cincilea tip de transport în scopul acestei analize.

O altă modalitate de a distinge Bunele Practici este utilizarea principalelor obiective ale politicii de transport stabilite la nivel european. Aceste obiective politice sunt reflectate în Cartea Albă a Transporturilor din 2011, Comunicări: „Europa în mișcare. O agendă pentru o tranziție socială corectă către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți”(2017); „Împreună spre o mobilitate urbană competitivă și eficientă din punct de vedere al resurselor” (2013); „Accelerating Clean Energy Innovation” (2016); „Strategia europeană a sistemelor de transport inteligent cooperativ, o etapă importantă către mobilitatea cooperativă, conectată și automată” (2016), Directiva „Cu privire la evaluarea și gestionarea zgomotului din mediu” (2002) și Regulamentul „Cu privire la etichetarea pneurilor cu respect la eficiența consumului de combustibil și la alți parametri esențiali”(2009) etc.¹ Aceste documente și legislație la nivel european disting cinci domenii prioritare, care sunt prioritare în contextul transporturilor.

În primul rând, una dintre principalele ambiții ale UE este realizarea unui obiectiv politic „Transport curat”. Acest obiectiv politic include activități și proiecte legate de transport al căror obiectiv principal este de a dezvolta, testa și implementa soluții inovatoare care protejează durabilitatea mediului:

- schimbări climatice și atenuare sau adaptare;
- reducerea emisiilor poluante, a zgomotului și a tulburărilor vizuale;
- îmbunătățirea eficienței energetice și promovarea combustibililor alternativi;
- dezvoltarea echilibrată a infrastructurii și serviciilor de transport în raport cu utilizarea terenului;
- promovarea soluțiilor ecologice pentru mobilitatea urbană.

Al doilea obiectiv ambițios se referă la „Transport competitiv”. Acest obiectiv politic acoperă activitățile legate de transport, al căror obiectiv principal este de a spori capacitatea sectorului transporturilor de a concura corect și cu succes pe piețele internaționale, ridicând în același timp nivelul de trai. Prin urmare, activitățile sunt dedicate următoarelor obiective:

- reducerea costurilor procedurilor industriale, de piață și operaționale;
- contribuția la ocuparea forței de muncă și îmbunătățirea competențelor;

¹Comisia Europeană, „Raport privind realizările cercetării și inovării în domeniul transporturilor 2017”. Oficiul de publicații al Uniunii Europene, Luxemburg, 2018.

- consolidarea competitivității internaționale.

În al treilea rând, UE aspiră, de asemenea, să atingă obiectivul politic „Transportul conectat”. Aceasta acoperă activitățile dedicate:

- îmbunătățirea conectivității și a schimbului de informații cu privire la sferile legate de transport;
- încurajarea utilizării TIC pentru a îmbunătăți automatizarea vehiculelor și a operațiunilor.

Al patrulea obiectiv se referă la „Transport responsabil”. În cadrul acestei priorități, se pune accent pe dezvoltarea și implementarea produselor, proceselor, proiectelor, măsurilor de sprijin care ar viza:

- siguranța persoanelor și a mărfurilor;
- confort și calitate pentru utilizator;
- includerea și accesibilitatea pentru toți utilizatorii sistemului de transport.

Nu în ultimul rând, obiectivele „transversale” pot fi considerate, de asemenea, a fi un al 5-lea grup separat. Activitățile ar putea avea un caracter transversal și ar putea aborda întregul spectru al dezvoltării durabile a transportului, deoarece pot contribui în mod egal la toate obiectivele politicii UE pentru un transport curat, competitiv, conectat și responsabil.

Tabel 1. Analiza bunelor practici.

| Număr de BP | Regiune | Țintă | | | | | Scopul politicii | | | | |
|-------------|---------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| | | Rutier | Aerian | Maritim | Feroviar | Nu este specificat | Transport curat | Transport competitiv | Transport conectat | Transport responsabil | Teme transversale |
| Nr. 1 | West Midlands | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 2 | West Midlands | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 3 | West Midlands | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 4 | West Midlands | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 5 | West Midlands | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 6 | West Midlands | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 7 | West Midlands | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

| | | | | | | | | | | | |
|---------------|---------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Nr. 8 | West Midlands | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 9 | West Midlands | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 10 | West Midlands | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 11 | West Midlands | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 12 | West Midlands | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 13 | West Midlands | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 14 | West Midlands | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 15 | West Midlands | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 16 | West Midlands | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 17 | West Midlands | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 18 | Egeea de Sud | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 19 | Egeea de Sud | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 20 | Egeea de Sud | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 21 | Egeea de Sud | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 22 | Egeea de Sud | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 23 | Egeea de Sud | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 24 | Lituania | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 25 | Lituania | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 26 | Lituania | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 27 | Lituania | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 28 | Lituania | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 29 | Lituania | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | | | | | | | | | | |
|------------------|------------------|-------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Nr. 30 | Lituania | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 31 | Lituania | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 32 | Lituania | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 33 | Lituania | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 34 | Lituania | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 35 | Lituania | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 36 | Lituania | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 37 | Lituania | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 38 | Lituania | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 39 | Lituania | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 40 | Lituania | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 41 | Sud-Vest Oltenia | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 42 | Sud-Vest Oltenia | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 43 | Sud-Vest Oltenia | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 44 | Sud-Vest Oltenia | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 45 | Sud-Vest Oltenia | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Nr. 46 | Sud-Vest Oltenia | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 47 | Sud-Vest Oltenia | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 48 | Sud-Vest Oltenia | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nr. 49 | Sud-Vest Oltenia | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Per total | | 28 | 1 | 4 | 3 | 15 | 18 | 33 | 11 | 13 | 20 |

Au fost identificate un total de 49 de bune practici din 4 regiuni diferite. În ceea ce privește modul de transport pe care îl abordează cele mai bune practici, transportul rutier este de departe cel mai popular subsector cu 28 de Bune Practici. Pe de altă parte, bunele practici în ceea ce privește subsectorul transportului aerian, maritim și feroviar nu sunt atât de frecvente în regiunile partenere ale proiectului. Cu toate acestea, au existat multe bune practici în toate regiunile partenere, în care nu a fost identificat un tip specific de mod de transport, ceea ce înseamnă că aceste BP s-au adresat întregului spectru de subsectoare de transport.

Analizând obiectivele politice la care răspund aceste bune practici, „Transportul competitiv” este cel mai popular subiect (33), ceea ce înseamnă că majoritatea întreprinderilor și organizațiilor sau inovațiile și proiectele implementate prioritizează competitivitatea afacerilor prin consolidarea prezenței lor pe piețele internaționale, ajutând companiile în activitățile lor de cercetare-dezvoltare, contribuind la angajarea și consolidarea capitalului uman. Cu toate acestea, bunele practici care răspund la obiectivele politice transversale au fost, de asemenea, foarte populare (20). Înseamnă că aproape jumătate din bunele practici răspund mai multor obiective de politică. Al treilea cel mai abordat subiect a fost „Transportul curat” (18). Pe măsură ce schimbările climatice, eficiența energetică și economia circulară au devenit o prioritate absolută în UE, ne așteptăm ca numărul de BP care răspund la acest obiectiv de politică să crească în viitor. Nu în ultimul rând, BP care răspundeau la obiectivele „Transport conectat” și „Transport responsabil” au fost abordate cel mai puțin în practicile selectate, respectiv de 11 și 13 ori. Cu toate acestea, digitalizarea devine din ce în ce mai importantă pentru toate activitățile economice, iar sectorul transporturilor nu face excepție. Prin urmare, este de așteptat, de asemenea, ca tot mai multe bune practici în viitor să fie legate de acest fenomen global al digitalizării.

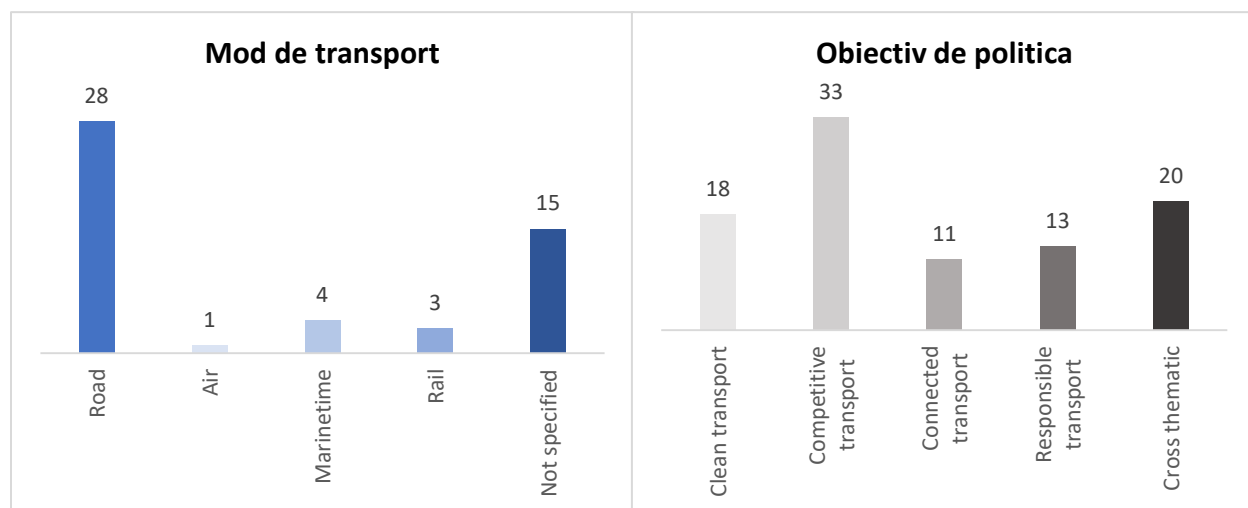


Figura 2 Regruparea Bunelor Practici pe baza modurilor de transport și a obiectivelor de politică

Deoarece majoritatea BP au fost analizate în West Midlands și Lituania, merită, de asemenea, să analizăm modul în care sunt distribuite între regiuni separate. În cazul West Midlands, majoritatea BP au fost dedicate sectorului transporturilor sau nu au fost specificate. Pe de altă parte, transportul aerian și rutier a fost abordat în mod specific într-un singură BP pentru fiecare, în timp ce nu a existat nici o BP care să se adreseze în mod special transportului maritim. În ceea ce privește obiectivele politice, „Transportul competitiv” a fost cel mai frecvent subiect, în timp ce bunele practici transversale tematice au fost, de asemenea, populare. În ceea ce privește Lituania

și Sud-Vest Oltenia, transportul rutier și „Transportul competitiv” au fost principalele obiective pentru transport și pentru politici. Cu toate acestea, niciuna dintre BP din Lituania nu a fost dedicată în mod special transportului aerian, în timp ce în Sud-Vest Oltenia nu s-au regăsit transportul aerian și maritim. În timp ce toate obiectivele politice sunt abordate de BP lituaniene, „Transportul conectat” și „Transportul responsabil” nu au fost reflectate în BP din Sud-Vest Oltenia. Nu în ultimul rând, toate BP din regiunea Egeea de Sud au fost dedicate transportului rutier și maritim datorită fragmentării sale geografice și a caracteristicilor geografice speciale ale mediului natural local. De asemenea, merită menționat faptul că majoritatea BP din această regiune au fost dedicate sprijinirii „Transportului curat” și „Transportului responsabil”.

Având în vedere toate bunele practici selectate, acestea sunt punctele cheie și observațiile privind modul în care sectorul transporturilor este încurajat în regiunile partenere ale proiectului, iar principalele elemente ale acestuia sunt următoarele:

- Sprijinul financiar este un element crucial pentru dezvoltarea afacerilor din transporturi. Implementarea inovațiilor și activităților de cercetare-dezvoltare poate fi costisitoare și riscantă, astfel încât este dificil de implementat pentru unele întreprinderi. Prin urmare, pentru a atenua povara asupra afacerilor, statul poate folosi instrumentele sale financiare ca subvenții sau vouchere. De asemenea, IMM-urile trebuie să caute oportunități și programe oferite de Uniunea Europeană, de ex. viitorul program Orizont Europa.
- Sprijinul financiar de la stat este, de asemenea, important pentru start-up-urile legate de transporturi sau pentru firmele noi, care se angajează să se extindă și să crească în continuare. Deoarece noilor companii le este dificil să obțină finanțare și alte resurse, sprijinul în diferite etape de creștere pentru aceste firme este foarte relevant.
- Sprijinul public este important nu doar sub formă de finanțare sau sprijin nemonetar, ci și sub formă de cooperare (parteneriat public-privat). Bunele practici din West Midlands arată că, atunci când companiile au nevoie de sprijin pentru dezvoltarea produselor lor, autoritățile publice pot să ofere un mediu de testare live și infrastructura aferentă. În acest fel, atât dezvoltatorul produsului, cât și autoritatea publică beneficiază, respectiv, prin testarea produselor în condiții reale, și prin îmbunătățirea calității serviciilor publice.
- Parteneriatul dintre diferite organizații publice implicate în sectorul transporturilor poate stimula, de asemenea, noi proiecte și inovații în sectorul transporturilor. Instituțiile publice care lucrează împreună își pot aduce resursele și expertiza și pot acționa din partea cererii. Identificându-și nevoile sau problemele din sectorul transporturilor, aceste pot utiliza diverse instrumente, cum ar fi hackathonii sau sandbox-uri, pentru a încuraja sectorul privat să creeze noi soluții.
- Soluțiile digitale legate de transport, cum ar fi sistemele de management al traficului, sistemele de parcare, sistemele inteligente pentru optimizarea serviciilor în sectorul transporturilor sunt inovațiile de top dezvoltate în regiunile partenere ale proiectului. Din această cauză, sprijinul pentru companii trebuie să fie dedicat creării și implementării acestor noi soluții digitale, deoarece acestea permit companiilor să devină mai competitive, mai eficiente, mai favorabile climatului și mai responsabile.
- În plus, reducerea impactului sectorului transporturilor asupra schimbărilor climatice este, de asemenea, un element important promovat în toate regiunile. Bunele practici legate de mijloacele de transport ecologice, cum ar fi vehiculele electrice, trenurile, scuterele, precum și dezvoltarea infrastructurii care permit aceste moduri de transport (stații de încărcare) sunt extrem de relevante pentru regiunile partenere ale proiectului. Prin urmare,

va fi necesar sprijinul pentru proiecte similare și inovare, întrucât politica ecologică este acum unul dintre obiectivele cheie nu numai în Europa, ci și la nivel global.

- Cooperarea de succes între afaceri și știință apropie întreprinderile și cercetarea științifică și astfel ajută la utilizarea resurselor disponibile mai eficient, iar cunoștințele sunt adaptate mai rapid pentru dezvoltarea și introducerea de noi produse și servicii pe piață. Știința și cooperarea în afaceri se reflectă, de asemenea, printre bunele practici selectate, care reprezintă modul în care instituțiile de învățământ superior lucrează împreună cu firmele private (proiecte comune, dezvoltarea capitalului uman, utilizarea infrastructurii) și modul în care sprijinul financiar de stat poate încuraja acest proces.
- Clusterelor și asociațiilor de afaceri sunt, de asemenea, un element important pentru dezvoltarea cu succes a companiilor legate de transport. Deoarece unele întreprinderi consideră că este dificil să obțină informații sau să participe la proiectele de inovare existente sau la schemele de finanțare existente, să exporte sau să se integreze în lanțurile valorice internaționale, aceste organizații pot acționa ca un mediator și acoperi lacunele existente. De asemenea, aceste organizații pot reuni actorii principali ai ecosistemelor de transport pentru a le încuraja cooperarea și utilizarea eficientă a resurselor. Nu în ultimul rând, aceste organizații sunt, de asemenea, importante, deoarece reprezintă interese comerciale legate de transporturi în diferite dezbateri politice.
- Organizațiile de cercetare și infrastructura de cercetare reprezintă, de asemenea, componentele cheie pentru dezvoltarea afacerii de succes. Nu numai că acele organizații se concentrează pe activitățile de cercetare legate de sectorul transporturilor, dar ele oferă și expertiza, cunoștințele și infrastructura pentru a rezolva nevoile afacerii.

6. Concluzii generale

Manualul de Bune Practici oferă informații detaliate despre modul în care transportul și sectoarele conexe sunt promovate în regiunile partenere ale proiectului. Din bunele practici colectate, se poate observa că sectorul transporturilor este multidimensional, variind de la întreprinderi care lucrează direct în sectorul transporturilor, furnizori de soluții TIC, care ajută întreprinderile private sau soluționează probleme publice, până la întreprinderi producătoare de automobile, clusterelor și asociații, organizații de cercetare-dezvoltare și universități. Din acest motiv, bunele practici colectate reflectă acest fenomen.

Sectorul transporturilor și dezvoltarea acestuia sunt extrem de relevante pentru toate regiunile partenere ale proiectului RECREATE. Chiar dacă aceste regiuni au niveluri diferite de dezvoltare economică, sectoare și priorități diferite de transport, poziție geografică și relief distincte, toate încearcă să facă sectorul transporturilor cât mai competitiv, curat, conectat și incluziv. Ca rezultat, au fost identificate 49 de Bune Practici diferite, ceea ce indică cât de important este sectorul transporturilor și dezvoltarea acestuia. Prin utilizarea clasificării modurilor de transport și a obiectivelor politicii de transport, bunele practici selectate au fost clasificate pentru a înțelege și a vedea care sunt tendințele principale și tendințele comune între diferite regiuni. Pe baza acestor informații, au fost prezentate principalele concluzii.

Schimbul de experiențe și bune practici este unul dintre principiile cheie în cadrul cărora funcționează programul Interreg Europe. Analizând ceea ce posedă și fac alte regiuni pentru a încuraja dezvoltarea sectoarelor de transporturi, partenerii de proiect vor putea folosi aceste exemple ca inspirație pentru a înțelege cum ar putea fi rezolvate problemele lor locale și lacunele din ecosistemul de transport.

Referințe

- Comisia Europeană, „Raport privind realizările cercetării și inovării în domeniul transporturilor 2017”. Oficiul de publicații al Uniunii Europene, Luxemburg, 2018.
- Interreg Europe, „Cum se prezintă bunele practici explicate”. <https://www.interregeurope.eu/news-and-events/news/2494/how-to-submit-good-practices-explained/>
- Interreg Europe, „Consolidarea competitivității IMM-urilor de transport regionale”. <https://www.interregeurope.eu/recreate/>
- RECREATE, „Ghid de bune practici”. 2018. https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_154_3423405.pdf
- RECREATE, „Raportul privind competitivitatea IMM-urilor din transporturi”. 2020. https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_158_0384340.pdf

Anexe

Anexa I. Lista lungă de inițiative (exemplu)

| Număr | Denumirea Bunei Practici | Țara / regiunea din care provin bunele practici | Țară / Regiune a cărei analiză regională inițială regională arată nevoia de bune practici similare | Scurta descriere (maxim XXX caractere) |
|-------|--------------------------|---|--|--|
| 1 | ... | ... | ... | ... |

Anexa II. Lista scurtă (exemplu)

| Nu | Denumirea Bunei Practici | website-ul | scurta descriere | Tipul de asistență primit | Dovezi ale succesului | Note |
|----|--------------------------|------------|------------------|---------------------------|-----------------------|------|
| 1 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |

Anexa III. Formularul de Bune Practici Interreg Europe

| 1. Informații de contact ale autorului | |
|--|--|
| <i>[Tehnic: informațiile de contact provin din profilul comunității tale. Îl poți edita vizitând tabloul de bord al utilizatorului] Proprietarul bunei practici ar trebui să completeze formularul. Dacă trimiteți o bună practică, profilul dvs. personal și organizațional din comunitatea Interreg Europe va fi legat de aceasta.</i> | |
| Nume: | |
| E-mail: | |
| Telefon: | |
| Organizația dvs. | |
| Țară: | |
| Regiune: | |
| Oraș: | |
| Denumire organizație: | |

| 1. Organizația responsabilă de buna practică |
|---|
| <i>[Dacă organizația dvs. nu este cea care se ocupă de buna practică, puteți indica organizația relevantă în această secțiune a formularului. Dar datele dvs. de contact vor fi în continuare legate de bunele practici trimise.]</i> |

| | |
|---|------------------|
| Este organizația dvs. principala instituție responsabilă de această bună practică ?: | <i>da sau nu</i> |
|---|------------------|

În cazul în care este selectat „da”, apar următoarele secțiuni:

| | | |
|--|---|------------------------|
| Locația organizației responsabile: | <i>Țară</i> | <i>Lista verticală</i> |
| | <i>Regiune</i> | <i>Lista verticală</i> |
| | <i>Oraș</i> | <i>Lista verticală</i> |
| Instituția principală responsabilă: | <i>Lista derulantă a organizațiilor [Tehnic: este posibil să selectați „alte” pentru a adăuga una nouă]</i> | |

| 1. Informații generale despre bune practici | |
|---|--|
| Imagine practică: | <i>Încărcați-vă propriile (în conformitate cu regulile privind drepturile de autor) sau selectați una din grupul de imagini predefinite. Dimensiuni recomandate: 440 x 450 pixeli, 1 MB</i> |
| Titlul practicii: | <i>[100 de caractere]</i> |
| A fost identificată această bună practică în cadrul unui proiect Interreg Europe ca parte a procesului de învățare? (adică să fie raportat la indicatorul „numărul de bune practici identificate” în raportul de progres): | <i>da sau nu</i> <i>[Tehnic: Bune practici provenind din afara proiectelor Interreg Europe, relevante pentru subiecte și validate de experții platformelor de învățare a politicilor, vor fi, de asemenea, incluse în baza de date]</i> |

În cazul în care este selectat „da”, apar următoarele secțiuni:

| | | |
|---|--|------------------------|
| Vă rugăm să selectați acronimul proiectului: | <i>Lista derulantă a proiectelor aprobate de Interreg Europe</i> | |
| Obiectivul tematic al practicii: | <i>Lista derulantă a celor 6 obiective specifice</i> | |
| Domeniul geografic al practicii: | <i>Selectați Național / Regional / Local</i> | |
| Locația practicii | <i>Țară</i> | <i>Lista verticală</i> |
| | <i>Regiune</i> | <i>Lista verticală</i> |
| | <i>Oraș</i> | <i>Lista verticală</i> |

| 2. Descriere detaliată | |
|------------------------------------|--|
| Scurt rezumat al practicii: | <i>[160 de caractere] Acest text funcționează ca o previzualizare a bunei practici și va apărea la nivelul cărții.</i> |

| | |
|--|---|
| Informații detaliate despre practică: | <p>[1500 de caractere] Vă rugăm să furnizați informații despre practica în sine. În special:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Care este problema abordată și contextul care a declanșat introducerea practicii? - Cum își atinge practica obiectivele și cum este implementată? - Cine sunt principalii actori și beneficiari ai practicii? |
| Resurse necesare: | [300 de caractere] Vă rugăm să specificați suma de finanțare / resursele financiare utilizate și / sau resursele umane necesare pentru înființarea și desfășurarea practicii. |
| Timescale (data de începere / sfârșit): | ex. iunie 2012 - mai 2014 / în curs |
| Dovezi ale succesului (rezultatele obținute): | [500 de caractere] De ce această practică este considerată bună? Vă rugăm să furnizați dovezi de fapt care să demonstreze succesul sau eșecul acestuia (de exemplu, rezultate / rezultate măsurabile). |
| Provocări întâmpinate (opțional): | [300 de caractere] Vă rugăm să specificați orice provocări întâmpinate / lecțiile învățate în timpul implementării practicii. |
| Potențial de învățare sau transfer: | <p>[1000 de caractere] Vă rugăm să explicați de ce considerați această practică (sau unele aspecte ale acestei practici) ca fiind potențial interesantă de învățat din alte regiuni. Acest lucru se poate face, de exemplu, prin informații despre factorii cheie de succes pentru un transfer sau despre, factori care pot împiedica un transfer. De asemenea, pot fi furnizate informații despre transferurile care au avut loc deja (dacă este posibil, specificați țara, regiunea - NUTS 2 - și organizația către care a fost transferată practica)</p> <p>[Tehnic: O bună practică va fi editată pe tot parcursul duratei de viață a proiectului (de exemplu, pentru a adăuga informații despre transferurile care au avut loc)]</p> |
| Informații suplimentare: | Link către locul în care pot fi găsite informații suplimentare despre bunele practici |
| Cuvinte cheie legate de practica dvs. | Selectați dintre cuvintele cheie existente |
| Opinia expertului | [1500 de caractere][completat de experții platformelor de învățare a politicilor în cazul în care bunele practici sunt publicate în baza de date a bunelor practici] |

Parteneri

Partener leader:

Coventry University Enterprises Ltd.



Parteneri de proiect:

Centrul lituanian de inovare



Agenția de Dezvoltare din Regiunea Egeei de Sud



Agenția de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia

