

**“ Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΚΑΙ ΟΙ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΠΡΟΣ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ”**

Η εργασία υποβάλλεται για την μερική κάλυψη απαιτήσεων με στόχο την απόκτηση
διπλώματος:

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΑ LOGISTICS

Από

ΤΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΡΑΣΣΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Μ.Π.Λ.00357)

ΤΜΗΜΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ,
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΘΗΝΑ 25/9/2005

Δήλωση

Αυτή η πτυχιακή εργασία είναι πρωτότυπη και εκπονήθηκε αποκλειστικά και μόνο για την απόκτηση του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στα Logistics .

Ευχαριστήρια

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέπον καθηγητή κ. Νικόλαο Μπλεσιο για την καθοδήγηση και την υποστήριξη του για την ορθή περάτωση της παρούσας εργασίας .

Περίληψη

Στο πρώτο μέρος της εργασίας παρουσιάζονται στο κάποια βασικά εισαγωγικά στοιχεία για τις συνδυασμένες μεταφορές στη συνέχεια , στο δεύτερο μέρος , παρουσιάζεται και αναλύεται η πολιτική της Ευρωπαϊκής ένωσης για τις συνδυασμένες μεταφορές .Παρουσιάζονται οδηγίες ,προγράμματα και ενέργειες της Ε.Ε. προς αυτή την κατεύθυνση .Στο τρίτο σκέλος της εργασίας παρουσιάζεται η υπάρχουσα κατάσταση των συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα και τα έργα και οι ενέργειες που έχουν γίνει για την εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή πολιτική .Τέλος εντοπίζουμε τα εμπόδια και τους ανασταλτικούς παράγοντες που υπάρχουν και εξάγονται ορισμένα συμπεράσματα .Στόχος είναι να ερευνήσει την κατάσταση που βρίσκονται οι συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα και να εντοπίσει τις προοπτικές αλλά και τα εμπόδια που υπάρχουν .

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	Σελ. 4
Οργάνωση συνδυασμένων μεταφορών.....	Σελ. 5
Κατηγοριοποίηση συνδυασμένων μεταφορών	Σελ. 5
Πλεονεκτήματα συνδυασμένων μεταφορών	Σελ. 7
Οι σιδηροδρομικές μεταφορές ως τμήμα της αλυσίδας μεταφορών	Σελ. 9
Η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στις συνδυασμένες μεταφορές.....	Σελ. 10
Συνδυασμένες μεταφορές και εφοδιαστική αλυσίδα	Σελ. 12
Ευρωπαϊκή πολιτική για τις συνδυασμένες μεταφορές	Σελ. 15
Στόχοι της πολιτικής της Ε.Ε. για τις μεταφορές	Σελ. 16
Πολιτική της Ε.Ε. για τις οδικές μεταφορές	Σελ. 18
Πολιτική της Ε.Ε. για τις σιδηροδρομικές μεταφορές	Σελ. 19
Πολιτική της Ε.Ε. για τις αεροπορικές μεταφορές	Σελ. 20
Πολιτική της Ε.Ε. για τις Θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές	Σελ. 21
Ενέργειες για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών	Σελ.22
Μεταφορικά μέσα και υποδομές	Σελ. 23
Συνδέσεις και τερματικοί σταθμοί που προσθέτουν αξία.....	Σελ. 24
Ενιαία προτυποποίηση μονάδων φόρτωσης	Σελ. 25
Διαλειτουργίες και διασυνδεδεμένες διαδικασίες	Σελ. 26
Ελεύθερη πρόσβαση στις υποδομές	Σελ. 26
Τιμολογιακή πολιτική για την χρήση των υποδομών και την μεταφορά.....	Σελ. 27
Ανταγωνισμός στις συνδυασμένες μεταφορές	Σελ.27
Εναρμόνιση –συντονισμός ωραρίων	Σελ. 28
Σύγχρονα συστήματα τηλεματικής και διοίκησης	Σελ. 28
Ευθύνη ζημιών στην συνδυασμένη μεταφορά.....	Σελ. 30
Ενέργειες σχετικές με την ερευνά και την ανάπτυξη	Σελ. 30
Benchmarking στις συνδυασμένες μεταφορές	Σελ. 31
Εθνικές στρογγυλές τράπεζες	Σελ. 31
Στατιστικά στοιχεία για την συνδυασμένη μεταφορά φορτίων	Σελ. 32
Η οδηγία 106/92 της Ε.Ε.	Σελ. 33
Κοινοτικό πρόγραμμα PACT	Σελ. 34
Κοινοτικό πρόγραμμα Marco Polo	Σελ. 36
Συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα	Σελ. 39
Το Ελληνικό οδικό Δίκτυο	Σελ. 40
Η υπάρχουσα κατάσταση στις Ελληνικές σιδηροδρομικές μεταφορές...	Σελ. 42
Ενέργειες για την αναβάθμιση και αναδιοργάνωση του δικτύου του ΟΣΕ...	Σελ. 44
Έργα που χρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Συνοχής.....	Σελ. 47
Έργα που χρηματοδοτούνται από την κοινοτική πρωτοβουλία Interreg και τα Π.Ε.Π.....	Σελ. 51
Οι αερομεταφορές στην Ελλάδα	Σελ. 53
Ειδικοί στόχοι για την Βελτίωση των αεροδρομίων	Σελ. 54
Εκσυγχρονισμός της Αεροναυτιλίας με Radar.....	Σελ. 55
Σύνδεση του διεθνούς αεροδρομίου "Ελευθέριος Βενιζέλος" της Αθήνας με το λιμάνι του Πειραιά	Σελ. 55
Σύνδεση του αεροδρομίου με το σιδηροδρομικό δίκτυο.....	Σελ. 56
Οι Θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα	Σελ. 57

Ελληνικά Λιμάνια ,έργα και υποδομές.....	Σελ. 57
Εμπορευματικά Κέντρα	Σελ. 64
Ανασταλτικοί Παράγοντες στην ανάπτυξη των δικτύων συνδυσμένων μεταφορών στην Ελλάδα	Σελ. 69
Συμπεράσματα	Σελ. 73
Βιβλιογραφία	Σελ. 74
Παραρτήματα	Σελ. 77

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Εισαγωγή

Η ανάπτυξη του εμπορίου ,η παγκοσμιοποίηση των αγορών αλλά και η διεύρυνση της ευρωπαϊκής ένωσης προς τις κεντρικές και ανατολικές χώρες και η εμπορική τους συνεργασία/ διασύνδεση με τις χώρες της Μεσόγειου κάνουν ολοένα και πιο σημαντικό το ρόλο που παίζουν η μεταφορές σε αυτό το σύνθετο και συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον . Έτσι ενώ διευρύνονται οι αγορές ,νέες ευκαιρίες αλλά και απειλές εμφανίζονται . Η αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών που συνεπάγεται η κατάσταση αυτή καθώς και η άνιση χρήση των μέσων μεταφοράς (με την οδική μεταφορά να έχει το κύριο λόγο) έχει αρχίσει να αποκαλύπτει αρκετές αδυναμίες στο μεταφορικό σύστημα τόσο από άποψη μεταφορικών υποδομών όσο από οικονομική και κοινωνική άποψη(αύξηση τροχαίων ατυχημάτων ,περισσότεροι ατμοσφαιρικοί ρύποι ,κυκλοφοριακό πρόβλημα σε μέρος των μεγάλων οδικών αξόνων και εντός των μεγάλων πόλεων) .

Αποσκοπώντας λοιπόν στην ευρύτερη κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος μια λύση για την καλύτερη χρήση των μεταφορικών μέσων και την εξισορρόπηση της συμμετοχής τους στη μεταφορική αλυσίδα φαντάζει ως επιτακτική ανάγκη .

Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη η αποδοτική εκμετάλλευση όλων των μεταφορικών υποδομών της ευρωπαϊκής ένωσης καθώς και η προσπάθεια μείωσης του μεριδίου της οδικής μεταφοράς και απορρόφησης του από εναλλακτικά μέσα όπως η θαλάσσια μεταφορά ή η σιδηροδρομική.

Επειδή η συνηθισμένη τακτική που ακολουθείται προσεγγίζοντας τον κάθε τομέα (τρόπο μεταφοράς) ξεχωριστά δεν φαίνεται αρκετή να δώσει ικανοποιητικές λύσεις προωθείται ένα άλλο μοντέλο το οποίο προσεγγίζει το μεταφορικό σύστημα και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει αλλά και τις επιπτώσεις που έχουν ολικά .Έτσι προωθούνται οι συνδυασμένες μεταφορές οι οποίες αποτελούν βασικό αν και σχετικά νέο κομμάτι της πολιτικής τη Ε.Ε. .Οι συνδυασμένες μεταφορές στοχεύουν στην ισορροπημένη και όσο το δυνατόν πιο αποδοτική χρήση της μεταφορικής δυναμικότητας σε όλα τα κομμάτια της : μέσα ,εξοπλισμό ,υποδομή αλλά και τη διαχείριση τους .

Οργάνωση συνδυασμένων μεταφορών

Η αλυσίδα των συνδυασμένων μεταφορών αποτελείται από πέντε βασικούς κρίκους .Στον πρώτο κρίκο έχουμε την μεταφορά από τον πελάτη στον τερματικό σταθμό αυτό το κομμάτι γίνεται συνήθως οδικά ,στην συνέχεια έχουμε την προετοιμασία και την μεταφόρτωση του φορτίου στον τερματικό σταθμό .Το επόμενο κομμάτι είναι είτε η σιδηροδρομική μεταφορά ,είτε η εσωτερική ναυσιπλοΐα ,είτε η θαλάσσια μεταφορά .Στον τερματικό σταθμό αυτών των μέσων το φορτίο μεταφορτώνετε για να μεταφερθεί οδικώς στον τελικό παραλήπτη .

Σχήμα 1.



Κατηγοριοποιήσεις συνδυασμένων μεταφορών

Η ευρωπαϊκή Ένωση έχει χωρίσει τις συνδυασμένες μεταφορές σε τρεις διαφορετικές κατηγορίες ανάλογα με τον τρόπο που μεταφέρεται το φορτίο και τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιούνται .Έτσι έχουμε :

A) Τις Πολυτροπικές μεταφορές (Multimodal transport) στις οποίες για την μεταφορά των εμπορευμάτων μεσολαβούν τουλάχιστον δυο διαφορετικά μεταφορικά μέσα .

B) Τις Διατροπικές μεταφορές (Intermodal transports) στις οποίες η μεταφορά του φορτίου γίνεται σε μια μόνο μεταφορική μονάδα (π.χ. εμπορευματοκιβώτιο) ή όχημα χρησιμοποιώντας διαδοχικά διαφορετικά μέσα μεταφοράς ενώ το πραγματικό φορτίο δεν υπόκειται σε χειρισμό κατά την διάρκεια της μεταφοράς του .

Γ) Τέλος έχουμε τις συνδυασμένες μεταφορές (combined transports) .Συνδυασμένη θεωρείται η διατροπική μεταφορά που όμως το μεγαλύτερο μέρος του ταξιδιού γίνεται είτε σιδηροδρομικώς είτε μέσω θάλασσας / ποταμών και κάθε αρχικό ή τελικό τμήμα της μεταφοράς γίνεται οδικώς .Η βασική επιδίωξη είναι το οδικό κομμάτι να είναι όσο το δυνατόν μικρότερο .

Η βασική ιδέα για το οικονομικό όφελος των συνδυασμένων μεταφορών έγκειται στην ιδέα ότι κάθε ένα από τα μέσα μεταφοράς παρουσιάζει κάποια εγγενή θετικά οικονομικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά και αν μπορούσαμε διαμήκους της μεταφορικής αλυσίδας να χρησιμοποιήσουμε τα κατάλληλα μέσα και να αξιοποιήσουμε αυτά τα στοιχεία τους τότε μπορούμε να πετύχουμε μεγαλύτερη αποδοτικότητα. Ο συνδυασμός αυτός πρέπει να γίνει τόσο σε επίπεδο υποδομής ,εξοπλισμού, λειτουργιών αλλά και μέσα σε ένα κανονιστικό πλαίσιο που πρέπει να αναπτυχθεί .

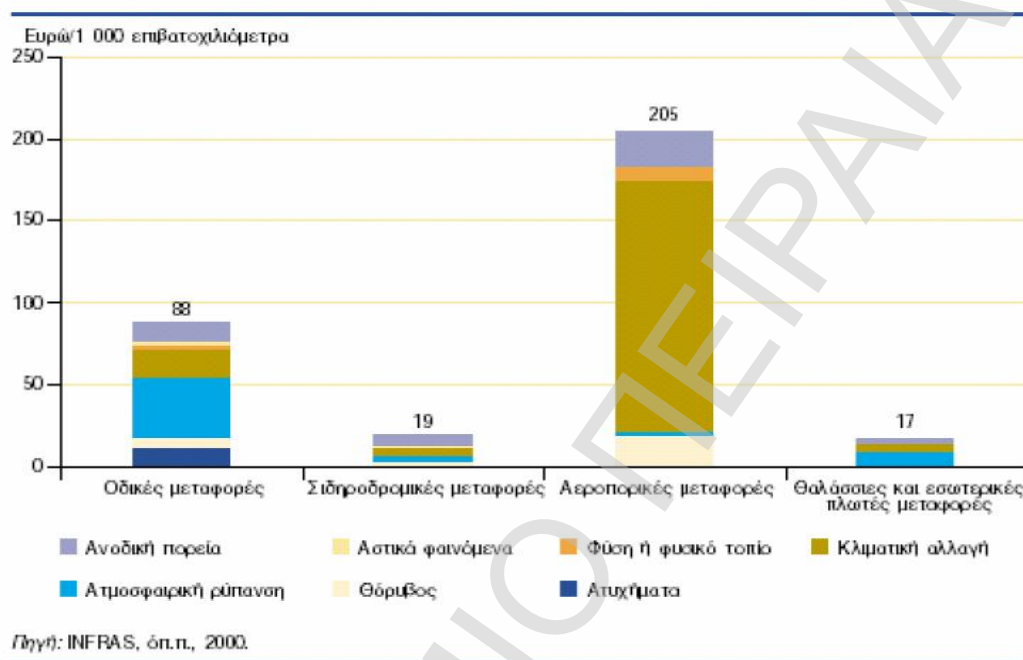
Το πλαίσιο αυτό πρέπει να προωθεί την καλύτερη δυνατή ολοκλήρωση των διαφορετικών μέσων συνδυάζοντας τα χαρακτηριστικά τους αυτά που θα κάνουν την μεταφορά οικονομικά πιο αποδοτική αλλά και να διατηρήσει στα ίδια επίπεδα την εξυπηρέτηση του πελάτη και να ενισχύσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των εμπλεκόμενων στο μεταφορικό τομέα .

Δεν υπάρχει δέσμευση στην χρησιμοποίηση κάποιου συγκεκριμένου μεταφορικού μέσου κατά τις συνδυασμένες μεταφορές ,απλά οι οδικές μεταφορές ,οι θαλάσσιες και σιδηρόδρομος καλούνται να συμβάλουν στην βελτιστοποίηση όλου του δικτύου .Οι εξελίξεις στις νέες τεχνολογίες και στις επικοινωνίες αποτελούν και αυτές σημαντικά πλεονεκτήματα στην βελτίωση των υπάρχουσων μεταφορικών ικανοτήτων και των μεταφερομένων όγκων .

Βέβαια με τον συνδυασμό και τη διασύνδεση των διαφορετικών μεταφορικών μέσων επιτυγχάνεται και η επιμέρους καλύτερη χρήση του σιδηρόδρομου ,της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων οι οποίοι τρόποι από μόνοι τους δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τον πελάτη με παράδοση μέχρι την πόρτα του.

Έτσι καταλαβαίνουμε ότι οι συνδυασμένες μεταφορές λειτουργούν και επικουρικά στους άλλους τρόπους μεταφοράς για την επίτευξη των στόχων τους .

Σχήμα 2: ΜΕΣΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΟ 1995 (ΕΕ-17) ΑΝΑ ΤΡΟΠΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΟΣ ΔΑΠΑΝΗΣ: ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (ΔΕΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΥ ΟΦΕΙΛΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ)



Πλεονεκτήματα συνδυασμένων μεταφορών

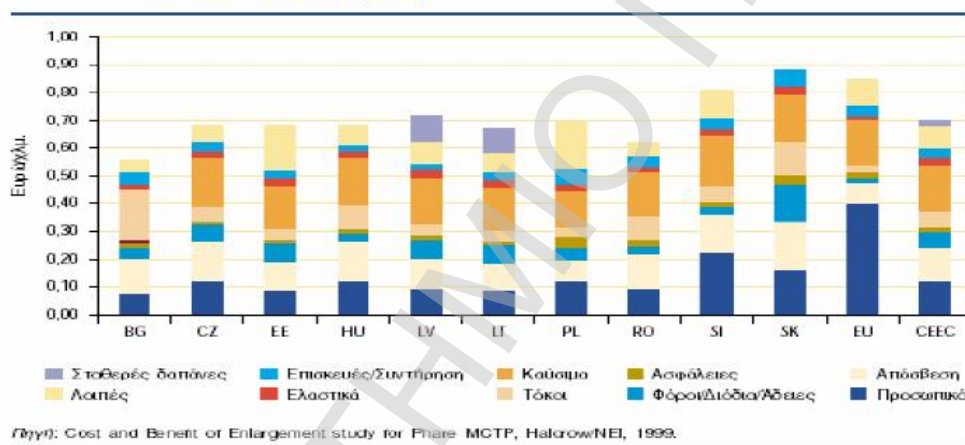
Επειδή όλα τα μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιούνται στις συνδυασμένες μεταφορές δεν έχουν την ίδια χωρητικότητα, όπως προαναφέρθηκε προσπαθούμε να εκμεταλλευτούμε τα πλεονεκτήματα του κάθε μέσου για την μείωση του κόστους έτσι τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν είναι

- Μείωση διαχείρισης του εμπορεύματος και του κόστους φόρτωσης
- Πλήρης μεταφορά
- Λιγότερες φθορές –ζημίες
- Γρήγορος, ασφαλής και αξιόπιστος χρόνος μεταφοράς
- Μεταφορά φιλική προς το περιβάλλον
- Έλεγχος σε όλα τα επίπεδα της μεταφοράς κατά την εισαγωγή και την εξαγωγή.
- Χωρητικότητα ωφέλιμου φορτίου μέχρι 28 τόνους

- Παρόμοιες μεταφορικές μονάδες
- Ανταγωνιστικές τιμές και υπηρεσίες πόρτα-πόρτα για τον πελάτη
- Μείωση χρόνου διαχείρισης του φορτίου .

Με την συνεχιζόμενη αύξηση του όγκου των μεταφερομένων φορτίων είναι σίγουρο ότι το οδικό δίκτυο ,το οποίο αποτελεί μεγαλύτερο τμήμα των μεταφορών δεν θα μπορέσει να ανταποκριθεί επαρκώς και θα υπάρξουν προβλήματα (αύξηση του κόστους ,τροχαία ατυχήματα ,αύξηση της μόλυνσης του περιβάλλοντος ,κυκλοφοριακή συμφόρηση κ.α.) ,οι συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν μια λύση που δείχνει ότι μπορεί να βοηθήσει προς αυτή την κατεύθυνση .

Σχήμα 6: ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΑΧΙΛΙΟΜΕΤΡΟ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (1998)



Οι σιδηροδρομικές μεταφορές ως τμήμα της αλυσίδας των συνδυασμένων μεταφορών .

Όπως προαναφέρθηκε ο σιδηρόδρομος αποτελεί ένα βασικό κομμάτι της αλυσίδας των συνδυασμένων μεταφορών . Εδώ δραστηριοποιούνται αρκετοί διαχειριστές οι οποίοι αγοράζουν ή μισθώνουν από τις σιδηροδρομικές εταιρείες το «προϊόν» τους (βαγόνια ,συρμούς κτ.λ.) και τα μεταπωλούν στους πελάτες τους .Αυτές οι εταιρείες δίνουν την δυνατότητα φόρτωσης και μεταφοράς με διάφορες τεχνικές που έχουν αναπτυχθεί (swap bodies ,trailers ,piggy back ,trailers ,rolling road ,containers) στην αλυσίδα του οδικού -σιδηροδρομικού- οδικού δικτύου μεταφοράς .Με αυτές τις τεχνικές υπάρχει η δυνατότητα να μεταφερθεί είτε η μονάδα μεταφοράς του φορτίου μόνο (swap bodies ,container trailers) είτε ολόκληρο το φορτηγό (rolling

road ,piggy back) . Βέβαια σύμφωνα με μελέτες που έχουν γίνει έχει αποδειχθεί ότι για αποστάσεις μικρότερες των 300 χλμ. το κόστος τα απλής οδικής μεταφοράς ενός εμπορευματοκιβωτίου είναι κατά πολύ χαμηλότερο από αυτό της συνδυασμένης μεταφοράς .Σε αυτή την κατηγορία η τεχνολογικές εξελίξεις και η δημιουργία τρένων μεταφοράς μόνο εμπορευμάτων με μεγάλες ταχύτητες και ταυτόχρονα με μείωση του κόστους αναμένεται να αλλάξει την κατάσταση υπέρ της συνδυασμένης μεταφοράς .Για αποστάσεις τώρα πάνω από 500 χλμ. οι συνδυασμένες μεταφορές μπορούν να ανταγωνιστούν επάξια τις οδικές μεταφορές ,όσο μάλιστα περισσότερο μεγαλώνει η απόσταση που καλύπτεται από σιδηροδρομική μεταφορά τόσο μειώνεται το συνολικό κόστος αφού μειώνεται και το αρχικό και τελικό κομμάτι που αποτελείται από άλλο είδος μεταφοράς που συμβάλει στην αύξηση του κόστους .Ενδεικτικά η κατανομή του κόστους στην αλυσίδα συνδυασμένης μεταφοράς με τη χρήση σιδηρόδρομου έχει ως εξής

Αρχική οδική μεταφορά	μεταφόρτωση	Σιδηροδρομική μεταφορά	μεταφόρτωση	Τελική οδική μεταφορά .
20%	5%	50%	5%	20%

Όπως παρατηρούμε το αρχικό και τελικό κομμάτι μαζί με τις μεταφορτώσεις είναι το 50% του κόστους αυτό μπορεί να μειωθεί με διάφορους τρόπους όπως την μείωση της παραμονής των μονάδων φόρτωσης στον τερματικό σταθμό ,η την ανεύρεση νέων τεχνολογιών φόρτωσης με μεγαλύτερη ταχύτητα και δυναμικότητα καθώς και τις καλύτερες υποδομές των τερματικών σταθμών .

Το άλλο 50% του κόστους είναι το κόστος της σιδηροδρομικής μεταφοράς .Ορισμένες ενέργειες που μπορούν να γίνουν προκειμένου να μειωθεί το κόστος αυτό είναι η εφαρμογή νέων τεχνικών για την αύξηση της ταχύτητας των σιδηρόδρομων ,η αναπροσαρμογή του πλάτους ή του μήκους των συρμών .Επιπλέον να αυξηθεί η κινητήρια δύναμη των συρμών ώστε να μπορούν να μεταφέρουν μεγαλύτερα και βαρύτερα φορτία .Να υπάρξει διαλειτουργικότητα στο Ευρωπαϊκό δίκτυο σιδηρόδρομων (όλες οι γραμμές σε όλες τις χώρες να έχουν το ίδιο πλάτος) .Τέλος η καλύτερη οργάνωση τελωνειακών διατυπώσεων στα σύνορα θα βοηθούσε στην ταχύτερη διεκπεραίωση και παράδοση των φορτίων .

Δεδομένου ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο αλλά και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ελέγχονται στην πλειοψηφία τους από το κράτος το οποίο έχει το ρόλο ιδιοκτήτη και διαχειριστή τις καθιστά λίγο δυσκίνητες και όχι τόσο ανταγωνιστικές .Πάραυτα τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη γίνονται προσπάθειες για το διαχωρισμό της ιδιοκτησίας και της διαχείρισης των σιδηρόδρομων για να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις .

Η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην αλυσίδα των συνδυασμένων μεταφορών .

Το άλλο μεγάλο τμήμα της αλυσίδας των συνδυασμένων μεταφορών είναι οι θαλάσσιες μεταφορές και η εσωτερική ναυσιπλοΐα .Όταν μιλάμε για θαλάσσιες μεταφορές εννοούμε τις μεταφορές σε ανοικτές θάλασσες συνήθως για μεγάλες αποστάσεις ,η εσωτερική ναυσιπλοΐα αντίθετα είναι η μεταφορά εμπορευμάτων διαμέσου εσωτερικών υδάτινων οδών όπως οι ποτάμιες οδοί .

Η εσωτερική ναυσιπλοΐα είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένη στην Ευρώπη στις χώρες που διασχίζει ο Ρήνος και στην κεντρική και ανατολική Ευρώπη μέσω του Δούναβη .Η μεταφορά σε αυτές τις περιπτώσεις συνδυάζεται με την θαλάσσια και την οδική μεταφορά και γίνεται κυρίως με την χρήση εμπορευματοκιβωτίων .Πριν και μετά την μεταφορά με εσωτερική ναυσιπλοΐα γίνεται μεταφόρτωση των φορτίων με το τελικό κομμάτι να είναι σχεδόν πάντα το οδικό .Στην συγκεκριμένη περίπτωση ενώ οι σταθμοί μεταφόρτωσης (λιμάνια) ανήκουν σε κρατικούς οργανισμούς η διαχείριση των φορτίων γίνεται σε αρκετές περιπτώσεις από ιδιωτικές εταιρείες αφού καταβάλουν κάποιο τέλος για την χρήση των εγκαταστάσεων .

Αυτός ο τρόπος μεταφοράς είναι ιδιαίτερα φθηνός αλλά και αργός σε σχέση με την οδική μεταφορά .Τα προσθετά κόστη που παρουσιάζονται εδώ είναι :

- Υψηλότερα κόστη φορτοεκφόρτωσης στα λιμάνια
- Προσθετή μεταφόρτωση στο τερματικό της εσωτερικής ναυσιπλοΐας
- Σχετικά ακριβό τμήμα της τελικής οδικής μεταφοράς
- Υψηλά κόστη διοίκησης της αλυσίδας εξαιτίας της πολυπλοκότητας της

Πάντως αρκετές μελέτες έχουν δείξει ότι για αποστάσεις άνω των 500 χλμ. η θαλάσσια μεταφορά είναι φθηνότερη σε σχέση με την οδική .Αυτά είναι ενδεικτικά τα κόστη που βαρύνουν των κάθε κρίκο της συγκεκριμένης αλυσίδας

Μεταφόρτωση στο λιμάνι	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	Μεταφόρτωση σε χερσαίο τερματικό	Τελική οδική μεταφορά
15%	40%	10%	35%

Το υψηλό κόστος που υπάρχει στο λιμάνι οφείλεται σε διάφορους λόγους όπως είναι τα υψηλά τέλη που υπάρχουν ,η κακή οργάνωση και μη επαρκής πληροφοριακή υποδομή που πολλές φορές “κολλάνε” τα εμπορεύματα στο λιμάνι για ημέρες χωρίς σοβαρό λόγο. Επίσης η διεκπεραίωση των διαδικασιών για να προχωρήσει το εμπόρευμα είναι χρονοβόρος και τέλος η προτεραιότητα που δίνεται σε πλοία ανοικτής θάλασσας σε σχέση με τις φορτηγίδες που εκτελούν δρομολόγια εσωτερικής ναυσιπλοΐας συντελεί και αυτή στην αύξηση του κόστους .

Όσον αφορά το κόστος της μεταφοράς της εσωτερικής ναυσιπλοΐας αυτό μπορεί να μειωθεί με την αύξηση στην χωρητικότητα των φορτηγίδων και την προώθηση τεχνικών στοιβάξεις των εμπορευματοκιβωτίων .

Γενικά πάντως η εσωτερική ναυσιπλοΐα υστερεί αρκετά σε ταχύτητα σε σύγκριση με τις ανταγωνιστικές μεθόδους μεταφοράς .

Σχήμα 3: Σύγκριση χωρητικότητας μέσων μεταφοράς



Συνδυασμένες μεταφορές και Εφοδιαστική αλυσίδα

Οι έντονα ανταγωνιστικές συνθήκες που έχουν επικρατήσει στον χώρο των επιχειρήσεων στην Ευρώπη και η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και του εμπορίου έχουν αλλάξει ριζικά τις απαιτήσεις της βιομηχανικής παραγωγής. Η αγορά και η επεξεργασία των πρώτων υλών γίνεται σε χώρες με πολύ χαμηλό κόστος ενώ μια τελική μεταποίηση και η διάθεση των προϊόντων γίνεται στην ευρωπαϊκή αγορά όπου η αγοραστική δύναμη του καταναλωτή είναι σαφώς μεγαλύτερη. Ο πελάτης και η εξυπηρέτηση του είναι το βασικό σημείο αναφοράς και επειδή η διαφοροποίηση των προϊόντων είναι αρκετά δύσκολη πλέον λόγω της μεγάλης ποικιλίας και προσφοράς από τον ανταγωνισμό, η μόνη διέξοδος για την επιβίωση των επιχειρήσεων είναι η μείωση του κόστους της εφοδιαστικής αλυσίδας. Έχει υπολογιστεί ότι αποτελεί περίπου το 1/3 της τελικής τιμής του προϊόντος, η αποτελεσματική της λοιπόν διαχείριση αποτελεί πρόκληση και κρίσιμο παράγοντα για την ανταγωνιστικότητα της επιχείρησης δεδομένου ότι έχει αυξηθεί και ο αριθμός των εμπλεκόμενων στην αλυσίδα της μεταφοράς και της διανομής. Ως εφοδιαστική αλυσίδα εννοούμε την ροή των προϊόντων από τον τόπο παραγωγής τους, τη μεταφορά τους, την αποθήκευση και την διανομή τους στους τελικούς πελάτες και την αντίστοιχη και αντίστροφη ροή της πληροφορίας που συνοδεύει τις διαδικασίες αυτές. Η διάθεση αυτή πρέπει να γίνεται στο σωστό χρόνο, στο σωστό τόπο και στην σωστή τιμή. Επίσης δεν πρέπει να ξεχνάμε και την αντίστροφη εφοδιαστική αλυσίδα η οποία έχει να κάνει με την συγκέντρωση και την μεταφορά των κατεστραμμένων, ελαττωματικών προϊόντων αλλά και των απορριμμάτων και την αποτελεσματική διαχείρισή τους. Όλες οι παραπάνω διαδικασίες επιβαρύνουν με κόστος την επιχείρηση και οι μεταφορές αποτελούν ένα σημαντικό κομμάτι του κόστους αυτού.

Ως αποτέλεσμα είναι να έχουν δημιουργηθεί αρκετές υπηρεσίες 3rd party logistics που μπορούν και παρέχουν εξειδικευμένες λύσεις πάνω σε θέματα μεταφοράς, αποθήκευσης, διοίκησης αποθεμάτων κ.α. με σκοπό τον καλύτερο έλεγχο και την μείωση του κόστους της εφοδιαστικής αλυσίδας των πελατών τους.

Συγκεκριμένα αρκετοί τερματικοί σταθμοί που λειτουργούν στην Ευρώπη έχουν εξελιχθεί σε κέντρα logistics τα οποία μπορούν και παρέχουν αρκετές εξειδικευμένες υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών στους πελάτες τους.

προκείμενου να βελτιώσουν την αποδοτικότητα της εφοδιαστικής τους αλυσίδας .Ορισμένα από τα πιο διαδεδομένα συστήματα Logistics που χρησιμοποιούνται στις συνδυασμένες μεταφορές είναι :

- Το σύστημα των Shuttle services
- Το σύστημα των Block trains
- Το σύστημα Hub & spoke και Gateway .

Το σύστημα των Shuttle services, είναι ένα τρένο το οποίο αποτελείται από ένα σταθερό αριθμό βαγονιών και εκτελεί συνεχώς δρομολόγια μεταξύ δυο τερματικών σταθμών χωρίς διακλαδώσεις ή να κάνει αλλαγές σε βαγόνια .Είναι από τις οικονομικότερες μορφές σιδηροδρομικής μεταφοράς αλλά για την λειτουργία του προϋποθέτει την ύπαρξη μιας δεδομένης ελάχιστης ποσότητας φορτίου .Αυτό το σύστημα έχει εφαρμοστεί στις συνδυασμένες μεταφορές που πραγματοποιούνται στην Ελβετία (οδικό –σιδηροδρομικό) και έχει ως στόχο την αύξηση του έλεγχου και της αποδοτικότητας των βαγονιών ,επίσης στις χώρες των Άλπεων το 80% των μεταφορών γίνεται με την χρήση τέτοιων τρένων .Το σύστημα αυτό αναπτύσσεται επίσης και στις κάτω χώρες και στη Γερμανία και κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις (π.χ. ύπαρξη ικανοποιητικού φορτίου) πιστεύεται ότι συμβάλει σημαντικά στην αύξηση της αποδοτικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας .

Το σύστημα των Block trains είναι παρόμοιο με αυτό των shuttle trains με την μόνη διάφορα ότι αυτό τοποθετείται εξαρχής σε μια σιδηροτροχιά .Το βασικό πλεονέκτημα είναι ότι τα άδεια βαγόνια μπορούν να αφαιρεθούν και επίσης λόγω ότι η μονή σιδηροτροχιά δεν έχει μεγάλες απαιτήσεις σε χώρο μπορεί να εφαρμοστεί αρκετά εύκολα και σε μικρότερα τερματικά .Πάντως όταν εξασφαλιστεί ένας ικανοποιητικός και τακτικός όγκος φορτίου συνήθως το Block train μετατρέπεται σε shuttle train .Το σύστημα αυτό εφαρμόζεται κυρίως στην Γερμανία και την Γαλλία .

Τέλος τα συστήματα Hub & Spoke και Gateway εφαρμόζονται στα τερματικά ως εξής .Στο δε Hub & Spoke τα τρένα αναχωρούν από μικρά περιφερειακά τερματικά προς ένα μεγάλο κεντρικό τερματικό (Hub) και αφού συγκεντρώνονται εκεί στην συνέχεια διοχετεύονται ανάλογα με τον τελικό προορισμό τους(κατεύθυνση των βαγονιών τους) .Το σύστημα εφαρμόζεται στην Γαλλία και την Γερμανία .

Το Gateway είναι κάτι σχετικό τα shuttle και block trains φτάνουν στο κεντρικό τερματικό και αφού τα ομαδοποιούνται προκύπτουν νέα τρένα που

μεταφέρουν τα φορτία στον προορισμό τους .Το σύστημα αυτό έχει αναπτυχθεί κυρίως στην Ιταλία .

Τα παραπάνω σε συνδυασμό με τις τεχνολογικές εξελίξεις στο χώρο των logistics και των μεταφορών (E.D.I ,GPS ,GSM) έχουν συμβάλει σημαντικά στην αποτελεσματικότερη διαχείριση της πληροφορίας και στην βελτίωση της αλυσίδας των συνδυασμένων μεταφορών .



Ευρωπαϊκή πολιτική για τις συνδυασμένες μεταφορές

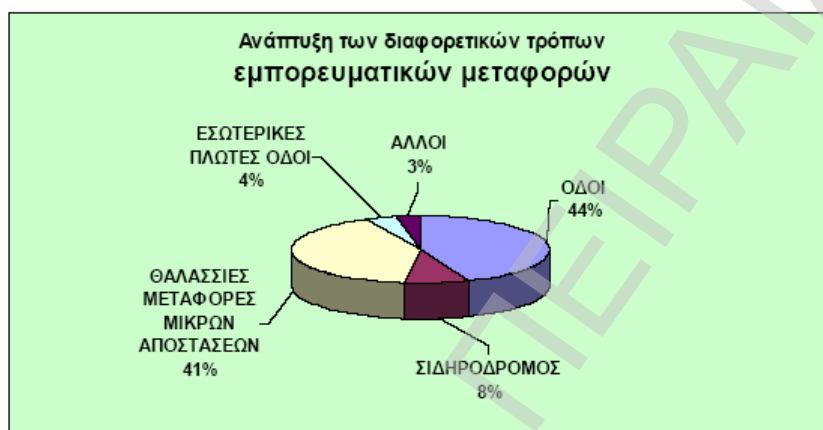
Στα πλαίσια της γενικότερης πολιτικής ανοίγματος των αγορών και των συνόρων αλλά και της ελεύθερης διακίνησης πολιτών και εμπορευμάτων μεταξύ των χωρών της Ε.Ε. καταλαβαίνουμε ότι η πολιτική της Ε.Ε. για τις μεταφορές πρέπει να βοηθήσει και να συντείνει προς αυτή την κατεύθυνση. Έτσι για την απελευθέρωση των μεταφορών έχουν ληφθεί μέτρα τόσο σε κοινωνικό αλλά και σε οικονομικό επίπεδο .αλλά και όσον αφορά την ασφάλεια των δικτύων μεταφοράς .Από αυτή την απελευθέρωση όμως έχουν δημιουργηθεί και αρκετά προβλήματα που μπορούν να συνοψιστούν ως ,η κυκλοφοριακή συμφόρηση ,η αύξηση της ρύπανσης του περιβάλλοντος ,τα τροχαία ατυχήματα ,η αυξημένη κατανάλωση καυσίμων .τα προβλήματα αυτά επιβαρύνουν όλα τα δίκτυα μεταφοράς οδικό ,αεροπορικό σιδηροδρομικό και θαλάσσιο με το οδικό όμως δίκτυο να είναι σαφώς πιο επιβαρημένο .Μελέτες που έγιναν από την έδειξαν ότι αν δεν ληφθούν μέτρα για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων το κόστος τους θα τείνει να γίνει αρκετά μεγάλο ενώ η σύνδεση μεταξύ κεντρικών περιοχών και περιφέρειας θα παραμείνει παραδόξως κακή .

Μέχρι πρόσφατα σχετικά δεν υπήρχε μια κοινή πολιτική της Ε.Ε. πάνω στις μεταφορές και αυτό γιατί τα κράτη μέλη δεν ήθελαν ή δεν μπορούσαν να αποδεχθούν τις οδηγίες για μια κοινή πολιτική .Τελικά πρώτη φορά πείσθηκαν από το Ευρωπαϊκό δικαστήριο για την ανάγκη αυτή το 1985. Με την συνθήκη του Μάαστριχ στην συνέχεια ενισχύθηκε η ιδέα του διευρωπαϊκού δικτύου και αναπτύχθηκε ένα σχέδιο για οικονομικές ενισχύσεις για την βελτίωση των μεταφορικών υποδομών και με την παραίνεση του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου το Δεκέμβριο του 2000 αποφασίστηκε η απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών εμπορευμάτων μέσω σιδηρόδρομου έως το 2008 .

Σημείο αναφοράς επίσης ήταν η δημοσίευση τον Δεκέμβριο του 1992 της πρώτης «λευκής βίβλου» της ευρωπαϊκής επιτροπής με θέμα την μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών που θα βασιζόταν στην αρχή της απελευθέρωσης της αγοράς των μεταφορών .

Το Σεπτέμβριο του 2001 δημοσιεύτηκε η επόμενη «λευκή βίβλος» που είχε ως αντικείμενο την ισόρροπη χρήση των διάφορων μέσων μεταφοράς με ορίζοντα ως το 2010 ,προωθούσε την χρήση του σιδηρόδρομου και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και την ανάπτυξη της διατροπικότητας (intermodality) . Οι επιπτώσεις

όλων των παραπάνω ενεργειών των κρατών μελών είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση της κινητικότητας των προσώπων και εμπορευμάτων , την αύξηση του ανταγωνισμού ,την απελευθέρωση των εναέριων μεταφορών ,και συνεπώς την μείωση των ναύλων και την καλύτερη σύνδεση μεταξύ των κρατών μελών .



Σχήμα 1

¹ στοιχεία από την ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟ "Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με Ορίζοντα το Έτος 2010: η ώρα των επιλογών " (12.9.01)

Στόχοι της πολιτικής της Ε.Ε. για τις μεταφορές .

Βασικοί στόχοι της πολιτικής αυτής είναι η δημιουργία ενός αποδοτικού συστήματος μεταφορών ανάμεσα στα κράτη μέλη που θα λαμβάνει υπόψη του τις προοπτικές για οικονομική ανάπτυξη της κάθε περιοχής αλλά και τις προοπτικές για διεύρυνση της Ε.Ε. Η υλοποίηση των παραπάνω στόχων προϋποθέτει την σχεδίαση μιας κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής για τις μεταφορές που θα είναι ασφαλής ,αποδοτική και ανταγωνιστική και θα σέβεται το κοινό αλλά και το περιβάλλον .Πιο συγκεκριμένα λοιπόν προβλέπεται ότι πρέπει να βελτιωθούν τα έξιεις :

- Η πρόσβαση στην αγορά και την λειτουργία των μεταφορών και ιδίως των σιδηρόδρομων και των λιμένων και να εξαλειφθούν τα εμπόδια σε αυτούς τους τομείς .
- Να συγκροτηθούν ολοκληρωμένα συστήματα μεταφορών για την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων και να προαχθούν οι νέες τεχνολογίες όπως το δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS) .

- Να θεσπιστεί αποδοτικό σύστημα τιμολόγησης το οποίο να περιορίζει τα μονοπώλια και να διασφαλίζει τον υγιή ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορικών μέσων αλλά και των κρατών μελών .
- Να αξιοποιηθούν οι κοινωνικές πτυχές της μεταφοράς ,ιδίως σε ότι αφορά τις συνθήκες αλλά και τον χρόνο απασχόλησης .
- Να υπάρχει κοινοτικός μηχανισμός έλεγχου για την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας ,κυρίως σε θέματα ανταγωνισμού και κρατικών ενισχύσεων .
- Να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα και να αναβαθμιστεί η ποιότητα και ασφάλεια των μεταφορών .
- Να ληφθούν υποψιν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών και προσπαθήσουν να ακολουθήσουν τις κατευθύνσεις που χάραξε η συνθήκη του Κιότο .Επίσης να συμβάλει στην μείωση των προβλημάτων που προκαλεί η ηχορύπανση που οφείλεται στα μεταφορικά μέσα (κυρίως στις εναέριες μεταφορές)
- Να προωθηθούν τα δικαιώματα των καταναλωτών και να αναβαθμιστεί η ποιότητα των τοπικών δημόσιων μεταφορών .

Επίσης προβλέπεται να εφαρμοστεί πολιτική που να προωθεί τα παραπάνω και όσον αφορά την συνεργασία για τις μεταφορές εκτός της Ε.Ε. προκείμενου να υπάρξει πλήρης εκμετάλλευση των ευκαιριών που προκύπτουν από το άνοιγμα των συνόρων και των αγορών .

Οι ανωτέρω στόχοι που προτάθηκαν στην λευκή Βίβλο του 2001 αφορούν όλους τους τομείς των μεταφορών και έχουν σαν ορίζοντα εφαρμογής τους το 2010 .



1. Τρένο μεγάλης ταχύτητας/συνδυασμένες μεταφορές Βορρά-Νότου.
2. Τρένο μεγάλης ταχύτητας BEKAL.
3. Τρένο μεγάλης ταχύτητας νότια.
4. Τρένο μεγάλης ταχύτητας ανατολικό.
5. Γραμμή Βελγίου, συμβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές/συνδυασμένες μεταφορές.
6. Τρένο μεγάλης ταχύτητας/συνδυασμένες μεταφορές Γαλλίας-Ιταλίας.
7. Ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι Πατρών/Θεσσαλονίκης και Εγνατίας Οδού.
8. Πολυτροπική σύνδεση Πορτογαλίας-Ισπανίας-Κεντρικής Ευρώπης.
9. Συμβατική σιδηροδρομική γραμμή Cork-Dublin-Belfast-Lame-Stranraer (ολοκληρωθείσα).
10. Αερολιμένας της Malpensa (ολοκληρωθείσα).
11. Σταθερή σιδηροδρομική/οδική σύνδεση Δανίας-Σουηδίας (ολοκληρωθείσα).
12. Σκανδιναβικό τρίγωνο (σιδηροδρομικές/οδικές μεταφορές).
13. Οδική σύνδεση Ιρλανδίας/Ηνωμένου Βασιλείου/Μπενελούξ.
14. Κύρια γραμμή δυτικής ακτής.

(*) Απόφαση 1692/96/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 1346/2001/ΕΚ.

Πολιτική της Ε.Ε. για τις οδικές μεταφορές

Η σημαντική συμμετοχή των οδικών μεταφορών στην μεταφορά τόσο εμπορευμάτων όσο και επιβατών αλλά και ο μεγάλος βαθμός ευθύνης που φέρουν για την εκπομπή ρύπων διοξειδίου του άνθρακα ,το οποίο είναι βλαβερό για τον άνθρωπο και το περιβάλλον , σε συνδυασμό με την ραγδαία αύξηση των αυτοκίνητων στην κοινότητα τις τελευταίες δεκαετίες ,κατέστησε αναγκαία την λήξη μέτρων και την χάραξη μιας πολιτικής που σκοπό έχει την βελτίωση της ποιότητας των οδικών μεταφορών και την αύξηση των ελέγχων και την επιβολή κυρώσεων σε αυτούς που δεν συμμορφώνονται προς αυτή την κατεύθυνση .

Έτσι τα μέτρα που προτάθηκαν προς αυτή την κατεύθυνση είναι :

- Να θεσπιστούν οι 48 ώρες οδήγησης εβδομαδιαίως ως ανώτατο όριο για όλες τις χώρες μέλη ,(με μόνη εξαίρεση τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς).
- Να ισχύει η απαγόρευση κυκλοφορίας των φορτηγών τα σαββατοκύριακα σε όλα τα κράτη μέλη .
- Να υπάρξει ομοιομορφία στην νομοθεσία για τις εθνικές μεταφορές
- Να υπάρξει αύξηση των ελέγχων .
- Να υπάρξει βεβαίωση του οδηγού που θα επιτρέπει στις αρχές να ελέγχουν εάν υπάρχουν παρατυπίες στην κατάσταση απασχόλησης του .
- Να υπάρξει ομοιομορφία στις κυρώσεις και στους όρους ακινητοποίησης του οχήματος
- Με την αύξηση και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας να μειωθούν στο ήμισυ οι θάνατοι από τροχαία έως το 2010 .
- Να υπάρχει εναρμονισμένη φορολόγηση των καυσίμων σε όλες τις χώρες μέλη .
- Και τέλος να ενισχυθεί η επαγγελματική κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών και μεταφορέων .

Όλα τα παραπάνω μέτρα είναι σημαντικά αν λάβουμε υποψιν μας πως έρευνες δείχνουν ότι έως το 2010 οι οδικές μεταφορές στην Ε.Ε. θα αυξηθούν 50 % περίπου .

Η πολιτική για τις σιδηροδρομικές μεταφορές

Η Ευρωπαϊκή επιτροπή έχει προωθήσει μια σειρά από μέτρα για την βελτίωση και την ενίσχυση των σιδηροδρομικών μεταφορών ,δεδομένου ότι το μερίδιο τους έχει μειωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια στην ευρωπαϊκή ένωση και αυτό για πόλους λόγους που έχουν να κάνουν κυρίως έλλειψη διαλειτουργικότητας μεταξύ των διαφορετικών δικτύων των χωρών και την ελλιπή έρευνα για νέες τεχνολογίες που θα μπορούσαν να δώσουν ώθηση σε αυτό τον τομέα . Τα μέτρα που προωθούνται λοιπόν έχουν ως σκοπό να :

- Να δημιουργηθεί ένα ενιαίο και αποτελεσματικό μέσο διοίκησης . Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία σιδηροδρομικής ασφάλειας και διαλειτουργικότητας .
- Να υπάρχει κοινή αντιμετώπιση σε θέματα ασφάλειας και βελτιωθούν και να εκσυγχρονιστούν τα εθνικά συστήματα ασφαλείας .

- Να προωθηθούν οι αρχές της διαλειτουργικότητας μεταξύ των εθνικών δικτύων και να μειωθεί το κόστος στους συρμούς υψηλής ταχύτητας
- Να επιταχυνθεί το άνοιγμα της αγοράς των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών τόσο εθνικά όσο και κοινοτικά έτσι ώστε να μπορέσει να γίνει πιο ανταγωνιστική σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς .
- Να Βελτιωθεί η ποιότητα στις σιδηροδρομικές μεταφορές .
- Να βελτιωθούν οι εκπομπές ρύπων που προκαλούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές και να γίνουν φιλικότερες προς το περιβάλλον .
- Να αναπτυχθεί περαιτέρω η μεταφορά εμπορευμάτων μέσω σιδηρόδρομου και ίσως να υπάρξει στο μέλλον και ξεχωριστό σιδηροδρομικό δίκτυο εμπορευματικών μεταφορών .
- Να Βελτιωθεί η θέση και τα δικαιώματα των επιβατών που μετακινούνται με τον σιδηρόδρομο .

Όλα τα παραπάνω είναι αρκετά σημαντικά αν σκεφτούμε ότι ο σιδηρόδρομος είναι ένα βασικό τμήμα των συνδυασμένων μεταφορών τις οποίες η Ε.Ε. θέλει να προωθήσει .

Η πολιτική της Ε.Ε. για τις Αεροπορικές μεταφορές

Τα μέτρα που έχει λάβει η Ε.Ε. όσο αφορά τις αεροπορικές μεταφορές κινούνται προς την κατεύθυνση δημιουργίας ενός κοινού Ευρωπαϊκού ουρανού .Δεδομένου επίσης ότι οι αερομεταφορές αναμένεται τα επόμενα χρόνια να διπλασιάσουν το μερίδιο που κατέχουν και να φτάσουν περίπου το 8% είναι αναγκαίο να ληφθούν μέτρα για την αποσυμφόρηση του εναέριου χώρου ,την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και την διατήρηση της ασφάλειας σε υψηλά επίπεδα .Τα μέτρα που έχουν επιλέγει είναι :

- Κοινή διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας τόσο της πολιτικής όσο και της στρατιωτικής .
- Ανάπτυξη ρυθμιστικού πλαισίου που να βασίζεται σε κοινούς κανόνες για την χρήση του εναέριου χώρου .
- Συμφωνίες μεταξύ Εταίρων και ενδιαφερόμενων οργανώσεων .
- Συνεργασία με το EURO CONTROL.
- Έλεγχος και επιβολή κυρώσεων για να διασφαλιστεί η εφαρμογή των μέτρων

- Δημιουργία σώματος κοινοτικών Ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας
- Τη χορήγηση χρονοθυρίδων .Η χρονοθυρίδα θα δίνει δικαίωμα για προσγείωση ή απογείωση ενός αεροσκάφους από ένα αερολιμένα σε μια συγκεκριμένη ώρα που παρουσιάζει συμφόρηση ,αυτό το μέτρο αποσκοπεί στην καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας και τον καλύτερο προγραμματισμό αφίξεων αναχωρήσεων σε αεροδρόμια με αυξημένη κίνηση.
- Μέτρα για την ενθάρρυνση της συγκέντρωσης των πτήσεων κατά την διάρκεια της ημέρας ,τέτοια μπορεί να είναι η αναπροσαρμογή των αεροπορικών τελών .
- Μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και των ατόμων από τις επιβλαβείς συνέπειες που μπορούν να έχουν οι αερομεταφορές ,όπως ηχορύπανση ,εκπομπή ατμοσφαιρικών ρύπων .Συγκεκριμένα για την μείωση της εκπομπής αερίων από τα αεροσκάφη τα οποία έχουν επιβλαβείς συνέπειες στο όζον της ατμόσφαιρας ,εξετάζεται η φορολόγηση της κηροζίνης και η επιβολή ίσως Φ.Π.Α. στα αεροπορικά εισιτήρια .
- Για να διατηρηθεί σε υψηλό επίπεδο η ασφάλεια προβλέπεται η δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής αρχής ασφάλειας στην αεροπορία
- Επίσης προωθείται η διατροπικότητα με τις σιδηροδρομικές μεταφορές για την καλύτερη σύνδεση των δυο μέσων και την γρηγορότερη διενέργεια των μεταφορών .
- Τέλος ορίζονται αποζημιώσεις στους επιβάτες για καθυστερήσεις ή ακυρώσεις πτήσεων και ενισχύονται τα δικαιώματά τους .

Τα μέτρα αυτά είναι αρκετά σημαντικά αν αναλογιστούμε τον συνεχώς αυξανόμενο ρόλο που έχουν οι αερομεταφορές ,αλλά και την συμβολή τους στην εκπομπή ρύπων ,έχει υπολογιστεί ότι οι αερομεταφορές ευθύνονται για το 13% περίπου των εκπομπών CO₂ και ότι οι καθυστερήσεις που προκαλούνται στα αεροδρόμια αυξάνουν την υπερκατανάλωση καυσίμων κατά 6% την στιγμή που το ενεργειακό πρόβλημα όλο ένα και μεγαλώνει .

Πολιτική της Ε.Ε. για τις Θαλάσσιες και τις ποτάμιες μεταφορές

Οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν μια σημαντική εναλλακτική και συνάμα ανταγωνιστική λύση σε σχέση με τις χερσαίες μεταφορές .Αν και δεν χρησιμοποιούνται επαρκώς σήμερα η μορφολογία του

εδάφους της Ε.Ε. βοήθα στην προώθηση τους .Είναι αξιόπιστες ,οικονομικές και πολύ λιγότερο ρυπογόνες από τις χερσαίες μεταφορές .

Ο λόγος που δεν χρησιμοποιούνται επαρκώς αυτού του είδους οι μεταφορές είναι γιατί υπάρχουν αρκετά εμπόδια όπως κάποια σημεία συμφόρησης που προκαλούν αδικαιολόγητα μεγάλες καθυστερήσεις στην μεταφορά ,αλλά και εμπόδια που προέρχονται από τις υποδομές ,όπως είναι τα διαφορετικά ύψη των γεφυρών και η έλλειψη εξοπλισμού μεταφόρτωσης στους τερματικούς σταθμούς .

Λαμβάνοντας υποψιν τα παραπάνω στοιχεία η Ε.Ε. προχώρησε λήψη μέτρων που θα βοηθήσουν την ανάπτυξη των υποδομών και θα απλουστεύσουν το ρυθμιστικό πλαίσιο ώστε να αναπτυχθούν οι υδάτινοι οδοί .

Έτσι προτάθηκαν :

- Να υπάρξουν νέοι και πιο σαφείς κανόνες όσον αφορά την πλοήγηση ,συντήρηση και φορτοεκφόρτωση ώστε να αποφεύγεται η γραφειοκρατία και να διεκπεραιώνονται ευκολότερα οι διαδικασίες που χρειάζονται για την μεταφορά .
- Να υπάρξει ένα ενιαίο κέντρο πληροφοριών για όλους τους φορείς της εφοδιαστικής αλυσίδας .
- Να απλουστευτούν οι κανόνες λειτουργίας των λιμανιών .
- Να εντοπιστούν και να εξαιρεθούν τα σημεία συμφορεσης (κυρίως στις ποτάμιες μεταφορές) .
- Να υπάρξει ομογενοποίηση των τεχνικών προδιαγραφών .
- Να εναρμονιστούν τα πιστοποιητικά που απαιτούνται για την πλοήγηση καθώς και να υπάρχουν όροι για τον χρόνο εργασίας των εργαζόμενων .
- Να προωθηθεί η έρευνα για την δημιουργία συστημάτων υποβοήθησης της πλοήγησης .

Ενέργειες της Ε.Ε. για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών .

Στην Προσπάθεια της η Ε.Ε. να εξισορροπήσει την χρήση των διάφορων τρόπων μεταφοράς και να περιορίσει την οδική μεταφορά ,η οποία όπως προαναφέρθηκε υπερτερεί όλων των άλλων με οποίες αρνητικές συνέπειες έχει αυτό , έχει καταρτίσει πολιτική αλλά παράλληλα προωθεί και ενέργειες που ενισχύουν τις συνδυασμένες μεταφορές και κυρίως ένα κομμάτι τους τις διατροπικές (intermodal) μεταφορές .

Οι διατροπικές μεταφορές περιλαμβάνουν την χρήση δυο διαφορετικών μεταφορικών μέσων και αποτελούν ποιοτικό δείκτη για το επίπεδο ολοκλήρωσης της σύνδεσης των δυο μέσων .Στις διατροπικές μεταφορές δεν επιβάλλεται ξεκάθαρα η χρήση ενός συγκεκριμένου μέσου αλλά βελτιώνοντας τις συνδέσεις μεταξύ των διαφορετικών μέσων προωθείται η καλύτερη χρήση των σιδηρόδρομων και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών .

Η ευρωπαϊκή πολιτική κατηγοριοποιεί τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών σε 4 διαφορετικές ομάδες :

1. Να υπάρξουν ολοκληρωμένες υποδομές και μεταφορικά μέσα
2. Να αναπτυχθούν διαλειτουργικές και διασυνδεδεμένες διαδικασίες
3. Να θεσπιστούν κανονισμοί και υπηρεσίες ανεξάρτητες των μέσων
4. Να γίνουν οριζόντιες ενέργειες .

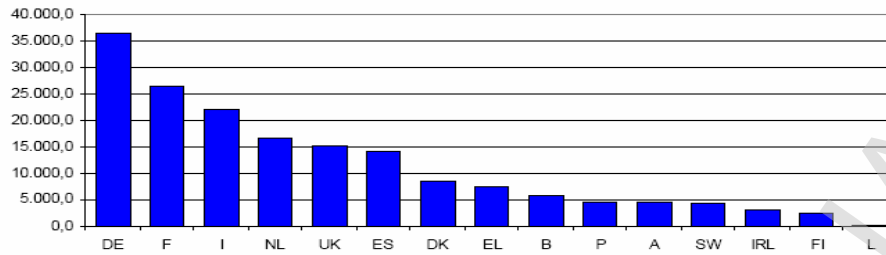
Μεταφορικά μέσα και υποδομές

Η βασική ιδέα είναι ότι οι διαχειριστές και οι σχεδιαστές των μεταφορικών υποδομών των κρατών μελών θα πρέπει να συνεργαστούν περισσότερο με σκοπό την κατασκευή ολοκληρωμένων υποδομών .Πρέπει να λάβουν υποψιν τους πολλές παραμέτρους όπως την μελλοντική ροή των προϊόντων ,τις μελλοντικές απαιτήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας αλλά και τους περιορισμούς που τίθενται από τους φυσικούς πόρους και την ανάγκη για την προστασία του περιβάλλοντος .

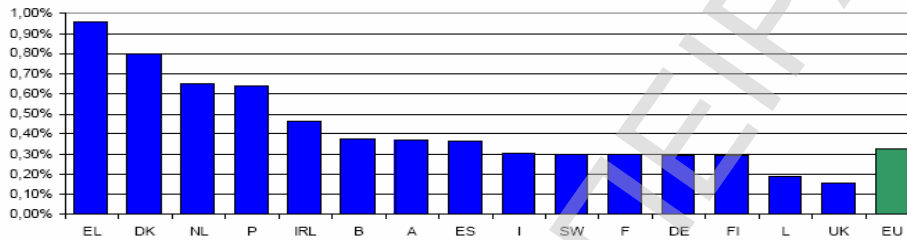
Αν αυτές οι ενέργειες συντονιστούν και γίνουν με σωστή στρατηγική τότε θα μπορέσουμε να μιλάμε για ένα δίκτυο Ευρωπαϊκών συνδυασμένων μεταφορών που θα έχει ευνοϊκές επιπτώσεις σε ολόκληρη την μεταφορική αλυσίδα .

Έτσι προς αυτή την κατεύθυνση έχει προταθεί η επανεξέταση των Διευρωπαϊκών Δικτύων (TENs) .

Αναγνωρίζοντας η ευρωπαϊκή επιτροπή την ανάγκη για ένα κοινό προσανατολισμό και για συνεργασία πάνω στην κατασκευή υποδομών ,έχει ορίσει κάποιες ομάδες εργασίας που αποτελούνται από ειδικούς από διαφορετικές χώρες –μέλη οι οποίες έχουν ως σκοπό να αναπτύξουν ένα γενικότερο πλάνο για την διασύνδεση των δικτύων και την χωροθετηση των τερματικών σταθμών πάνω στο δίκτυο αυτό .Αυτό το πλάνο αναπτύσσεται βάση των Διευρωπαϊκών Δικτύων μεταφοράς (Trans European Networks –TENs) και λαμβάνει επίσης υποψιν του και αποτελέσματα σύγχρονων μελετών που έχουν γίνει πάνω στο θέμα .



Σχήμα 6: Επενδύσεις στο δίκτυο των ΔΕΔ-Μ¹⁷ ανά κράτος την περίοδο 1996-2001 (εκατομμύρια Ευρώ)



Σχήμα 7: Επενδύσεις στο δίκτυο των ΔΕΔ-Μ¹⁸ ανά κράτος την περίοδο 1996-2001 (μέσος όρος επενδύσεων ανά έτος / ΑΕΠ σε %)

¹⁶ Source: 'High speed trains in Europe' UIC- High Speed division, October 2002.

¹⁷ Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών - ΔΕΔ-Μ

¹⁸ ως άνω

Συνδέσεις και τερματικοί σταθμοί που προσθέτουν άξια .

Οι τερματικοί σταθμοί στους οποίους γίνονται οι αλλαγές και οι συνδέσεις των μέσων στις συνδυασμένες μεταφορές πρέπει να αποτελούν κόμβους οι οποίοι να προσθέτουν άξια στην όλη αλυσίδα της μεταφοράς .Οι δραστηριότητες και οι υπηρεσίες που θα αναπτύσσονται σε αυτούς πρέπει να βοηθούν στην γρήγορη και αποτελεσματική εναλλαγή των μέσων ,αυτό θα βοηθήσει τους ίδιους τους τερματικούς σταθμούς αλλά και την περιοχή γύρω από αυτούς να ανθίσουν οικονομικά και θα συγκεντρώσουν επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες logistics αλλά και άλλες υποστηρικτικές υπηρεσίες όπως είναι η χρονομισθωση οχημάτων για μεταφορές ή διάφορων μονάδων φόρτωσης (π.χ. Containers).

Εφόσον αναπτυχθούν και χρησιμοποιούνται στους σταθμούς αυτοματοποιημένα μέσα μεταφόρτωσης και νέες τεχνολογίες πάνω σε αυτό τον τομέα θα μπορέσει να αυξηθεί η ταχύτητα ,να μειωθεί ο χρόνος της μεταφόρτωσης αλλά και της συνολικής μεταφοράς και να μειωθούν τα κόστη τριβής .Επίσης η δυνατότητα εξειδίκευσης κάποιων σταθμών σε συγκεκριμένα είδη φορτίων θα αυξήσει την δυνατότητα συγκέντρωσης μεγάλου όγκου φορτίων κοινού τύπου από περιφερειακά δίκτυα και

διοχέτευσης τους σε μεγαλύτερα κεντρικά. Έτσι οι τερματικοί σταθμοί θα λειτουργούν ως διαδρασεις μεταξύ διαδρόμων υψηλής πυκνότητας και τοπικών ή περιφερειακών δικτύων χαμηλού όγκου.

Προς αυτή την κατεύθυνση η ευρωπαϊκή επιτροπή στηρίζει τεχνοοικονομικές μελέτες που έχουν ως αντικείμενο την εύρεση των ευκαιριών στις υπηρεσίες logistics στους τερματικούς σταθμούς και στους κόμβους με σκοπό να προσθέσει αξία στην αλυσίδα. Οι μελέτες αυτές θα αναδείξουν τις απαιτήσεις που υπάρχουν για την ολοκλήρωση των δικτύων και θα αξιολογήσουν την αποδοτικότητα των σημείων μεταφόρτωσης.

Επίσης θα συγκροτηθούν διακρατικές επιτροπές που θα ελέγχουν και θα προσπαθούν να εξαλείψουν όλα τα σημεία που “κολλάει” η αλυσίδα της συνδυασμένης μεταφοράς (Bottlenecks), τέτοια μπορεί να είναι η διάφορα στις ώρες λειτουργίας από κράτος σε κράτος ή οι πολύπλοκες γραφειοκρατικές διαδικασίες που χρειάζεται να διεκπεραιωθούν για να προχωρήσει ένα φορτίο.

Ενιαία Προτυποποίηση των μονάδων φόρτωσης

Η εναρμόνιση των πρότυπων για διαστάσεις, βάρη και άλλα χαρακτηριστικά των μονάδων μεταφοράς διευκολύνει σε μεγάλο βαθμό την συνδυασμένη μεταφορά. Επίσης νέες λύσεις που μπορεί να προέλθουν από την ερευνά πάνω σε αυτό το θέμα όπως π.χ. μονάδες φόρτωσης για ιδιαίτερα μικρά ή ευαίσθητα φορτία οι οποίες να είναι πολύ εύκολες στο χειρισμό ή ανάπτυξη νέων υπηρεσιών όπως leasing εξοπλισμού συμβάλουν στην μείωση των πάγιων εξόδων των διαχειριστών. Πάντοτε όμως όλες αυτές οι κινήσεις πρέπει να γίνονται λαμβάνοντας υποψίν τις ανάγκες των χρηστών και που προκύπτουν από τις απαιτήσεις της συνδυασμένης μεταφοράς.

Έτσι η Ευρωπαϊκή επιτροπή θα δημιουργήσει ομάδες εργασίας για να μελετήσουν και να αναλύσουν τις ευκαιρίες για εναρμόνιση των πρότυπων μονάδων φόρτωσης μεταξύ των μέσων αλλά και μεταξύ των Ευρωπαϊκών βιομηχανιών λαμβάνοντας όμως πάντοτε υποψίν τους κοινοτικούς κανονισμούς για τις επιτρεπόμενες διαστάσεις των μεταφορικών μέσων και τους περιορισμούς που υπάρχουν στο μεταφερόμενο βάρος, ταχύτητα κ.α. Επίσης σημαντική είναι και η προτυποποίηση των οχημάτων στα σημεία μεταφόρτωσης και διασύνδεσης των μέσων. Ο σκοπός είναι αυτή η εργασία να βοηθήσει στην ανάπτυξη πρακτικών και στρατηγικών προς αυτή την κατεύθυνση που η Ε.Ε. ενισχύει.

Διαλειτουργίες και διασυνδεδεμένες διαδικασίες

Η αγορά της συνδυασμένης μεταφοράς αναμένεται να ανθίσει και να ενταθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών που χρησιμοποιούν ένα μέσο για την μεταφορά των Αγαθών με αυτές που βλέπουν το κάθε μέσο ξεχωριστά και ψάχνουν να βρουν τον ιδανικό τρόπο με τον οποίο μπορούν να τα συνδυάσουν έτσι ώστε να προσφέρουν καλύτερη εξυπηρέτηση στον πελάτη με μικρότερο κόστος .Σε αυτές τις υπηρεσίες οι οποίες θα είναι «Πόρτα –Πόρτα» ,θα προσφέρεται πλήρης έλεγχος και πληροφόρηση κάθε στιγμή .Οι Διαχειριστές που θα μπορούν να προσφέρουν αυτές τις υπηρεσίες θα είναι είτε εταιρεία με ιδιόκτητο στόλο (Carrier type) είτε θα χρησιμοποιεί τα μέσα άλλων εταιρειών και θα διαχειρίζεται έτσι τις πληροφορίες της εφοδιαστικής αλυσίδας ώστε να προσφέρει μια σωστή και ολοκληρωμένη μεταφορά (Freight Forwarder type) .

Σε αυτή την κατεύθυνση η Ε.Ε. θα διενεργήσει έρευνες με σκοπό την συγκέντρωση στοιχείων για τους εμπλεκόμενους στην συνδυασμένη μεταφορά και τα είδη των υπηρεσιών που προσφέρουν .Σκοπός είναι να προσδιοριστεί το μέγεθος της αγοράς αλλά και η ευκαιρίες και οι απειλές που υπάρχουν στην ολοκλήρωση της αλυσίδας και θα αναδείξει τα σημεία τεχνικά ή κανονιστικά που χρειάζεται η επέμβαση της Ε.Ε. και των εμπλεκόμενων ώστε να ξεπεραστούν τα προβλήματα

Ελεύθερη πρόσβαση στις υποδομές

Η ελεύθερη πρόσβαση στις μεταφορικές υποδομές είναι ένα από τα κύρια μελήματα της Ε.Ε. σκοπός είναι να διαχωριστεί ο διαχειριστής από τις λειτουργίες και να επιτρέπεται η χρήση του δικτύου και σε νέους χρηστές .Επίσης προβλέπεται να υπάρχει διαφάνεια στους κανόνες χρήσης αλλά και στις χρεώσεις του δικτύου .

Συγκεκριμένα ένα μεγάλο μέρος αυτού του ζητήματος αποτελεί η απελευθέρωση της αγοράς των σιδηρόδρομων .Η Ευρωπαϊκή επιτροπή έχει προτείνει την δημιουργία διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών διαδρόμων (Tran European Rail Freight Freeways) στα οποία θα υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση από όλους τους διαχειριστές που τηρούν τις προϋποθέσεις και θα εξαλείφονται ορισμένα από τα σημαντικότερα εμπόδια που υπάρχουν σήμερα .Αυτό το πρόγραμμα έχει ήδη αρχίσει να εφαρμόζεται από σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τους μεταφορείς και να αναμένεται να συνεχιστεί και να δώσει μεγάλη ώθηση στην συνδυασμένη μεταφορά .

Τιμολογιακή πολιτική για την χρήση των υποδομών και την μεταφορά

Οι τρόποι που φορολογούνται τα διάφορα μέσα μεταφοράς είναι πολλοί και διαφορετικοί .ποικίλουν ανάλογα με τα εξωτερικά κόστη αλλά και τις υποδομές που χρησιμοποιούνται .Από αυτούς τους τρόπους προκύπτουν κάποια προβλήματα .

Ένα βασικό πρόβλημα είναι ότι οι μεταφορές στις οποίες χρησιμοποιείται μόνο ένα μέσο επιβαρύνονται πολλές φορές υπερβολικά για να καλυφθεί το κόστος χρήσης των υποδομών ή γιατί χρησιμοποιείται λάθος τρόπος στον υπολογισμό των συντελεστών της εισφοράς που πρέπει να καταβάλουν .Αυτό έχει όμως αντίκτυπο και στην συνδυασμένη μεταφορά που χρησιμοποιεί τα επιμέρους μεταφορικά μέσα (και κυρίως το οδικό στην αρχή και στο τέλος της μεταφοράς) για την ολοκλήρωση της .

Επίσης η ύπαρξη διαφορετικών τρόπων τιμολόγησης οι οποίοι έχουν σχεδιαστεί πάνω στην μονοτροπική μεταφορά (μεταφορά που γίνεται από ένα μόνο μέσο) είναι ένα ακόμα πρόβλημα .Αυτό έχει ως αποτέλεσμα όταν συνδυάζονται δυο ή και περισσότερα μεταφορικά μέσα σε μια διαδρομή να προκύπτουν προβλήματα αφού συγκρούονται οι αρχές που ισχύουν στην τιμολόγηση του κάθε τρόπου μεταφοράς .Η δυσκολία ανάπτυξης κοινής τιμολογιακής πολιτικής δυσχεραίνει και την ανάπτυξη της συνδυασμένης μεταφοράς .

Ο στόχος της επιτροπής είναι να αλλάξει την υπάρχουσα πολιτική ώστε να υπάρξει μια κοινή πολιτική για τα διαφορετικά μεταφορικά μέσα ,λαμβάνοντας όμως υποψήν της τις ιδιαιτερότητες του κάθε τρόπου μεταφοράς .Εάν υπάρξει μια ομοιογένεια στην διαμόρφωση των βασικών αρχών της τιμολόγησης θα ενθαρρυνθεί ο συνδυασμός των μέσων στην μεταφορά .

Ο Ανταγωνισμός στις συνδυασμένες μεταφορές

Είναι βασικό η αγορά των μεταφορών να καθορίζεται από τους ίδιους τους διαχειριστές και από τον ανταγωνισμό που αναπτύσσεται μεταξύ τους .Ο παρεμβατισμός της Ε.Ε. πρέπει να υπάρχει για να διαφυλάξει ότι δεν μειονεκτούν αυτοί που επιχειρούν μόνοι τους σε σχέση με αυτούς οι οποίοι απολαμβάνουν της κρατικής βοήθειας .Πρέπει να θεσπιστούν κανονισμοί για τους κανόνες του ανταγωνισμού και να επισείονται υψηλά πρόστιμα στους παραβάτες που θα προσπαθήσουν είτε να καταχραστούν την κυρίαρχη θέση τους για τη δημιουργία μονοπωλιακού καθεστώτος ,είτε θα ασκήσουν επιθετική τιμολόγηση πρόκειται για εργολάβους ή διαχειριστές των υποδομών και των δικτύων που εκμεταλλεύονται την θέση τους .

Ο κανονισμός 1107/70 της Ε.Ε. προβλέπει ενισχύσεις σε ορισμένους τρόπους μεταφοράς .Η επιτροπή προτείνει την τροποποίηση του ώστε να εναρμονιστεί με την ευρωπαϊκή πολιτική για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και να βοηθήσει προς αυτή την κατεύθυνση .Αργότερα προβλέπεται η επέκταση του κανονισμού 1107/70 για την ενίσχυση γενικώς των επίγειων μέσων μεταφοράς .

Επιπλέον σκοπεύει να επανεξεταστεί η όλη πολιτική χρηματοδοτήσεων και ενισχύσεων των διάφορων τρόπων μεταφορών από τα προγράμματα της Ε.Ε. και να ερευνηθεί μήπως κάποια από τις ενισχύσεις που δίνεται σε ένα μέσο διαταράσσει την όλη αλυσίδα της συνδυασμένης μεταφοράς που συμμετέχει το μέσο αυτό .Υπάρχει επίσης η πιθανότητα δημιουργίας νέας οδηγίας που να ενισχύει και να καλύπτει τους άλλους τομείς της μεταφοράς που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό 1107/70.Η επιτροπή παρακολουθεί συνεχώς τις διάφορες συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ των διαχειριστών των δικτύων που μπορούν να οδηγήσουν σε παραμόρφωση και να χειραγωγήσουν την αγορά .Η μεταφορική αγορά πλέον προσεγγίζεται με την άποψη ότι η χρησιμοποίηση ενός μέσου δεν είναι η μόνη λύση και δεν είναι και ένας τομείς που χρήζει ιδιαίτερης βοήθειας .

Εναρμόνιση-Συντονισμός των Ωραρίων

Κάτι που θα διευκόλυne σε μεγάλο βαθμό την διεκπεραίωση των συνδυασμένων μεταφορών είναι ο συντονισμός των ωραρίων τόσο σε διεθνές αλλά όσο και σε τοπικό επίπεδο .Η ευρωπαϊκή επιτροπή προς αυτή την κατεύθυνση και σε συνεργασία με σχετικούς παροχείς υπηρεσιών προάγει την δημιουργία ενός ηλεκτρονικού τόπου όπου θα μπορούν χρηστές και διαχειριστές να επικοινωνούν και να περνούν πληροφορίες αλλά και να συντονίζουν τα ωράρια τους σε μια λογική προώθησης των συνδυασμένων μεταφορών .Η υπηρεσία προβλέπεται να παρέχεται από τρίτους και θα έχει εφαρμογή τόσο στις διακρατικές μεταφορές όσο και στις διαδρομές που παρουσιάζουν μεγάλη πυκνότητα και μεγάλη ταχύτητα κυκλοφορίας ,έτσι να συμβάλουν στην ομαλή λειτουργία όλης της αλυσίδας .

Σύγχρονα συστήματα τηλεματικής και διοίκησης

Η πρόοδος της τεχνολογίας επηρέασε σίγουρα και των τομέα των μεταφορών , Η ανάπτυξη της τηλεματικής που συνδυάζει την πληροφορική και τις τηλεπικοινωνίες έχει αύξηση το επίπεδο εξυπηρέτησης του πελάτη καθώς του δίνει την δυνατότητα για ηλεκτρονική παραγγελία Αγάθων ,για διεκπεραίωση

τιμολογίων ,και διαχείριση των πληρωμών και παράλληλα είναι σύστημα εύκολο και φιλικό προς το χρήστη .Τα συστήματα αυτά μπορούν να παρέχουν επίσης στον πελάτη πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο για την θέση και την κατάσταση των φορτίων τους .

Από την μεριά των διαχειριστών τώρα ,μπορούν να βοηθήσουν στον καλύτερο συντονισμό τους στην αλυσίδα ,καλύτερο προγραμματισμό και τελικά ολοκλήρωση της μεταφορικής αλυσίδας .Τέτοια συστήματα είναι τα EDI ,τα συστήματα ιχνηλάτησης φορτίων (tracking ,tracing) ,τα συστήματα για ανάγνωση του γραμμωτού κώδικα (Barcode) καθώς και η ευρεία διάδοση του διαδικτύου (Internet) και του ηλεκτρονικού εμπορίου μέσω αυτού .

Έχοντας λοιπόν τα παραπάνω ως δεδομένα η επιτροπή δημιούργησε μια ομάδα ειδικών η οποία μελετά την ανάπτυξη μιας κοινής αρχιτεκτονικής για τα πληροφοριακά συστήματα ώστε να λειτουργούν και να δίνουν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο και να ξεπεραστούν οποια εμπόδια υπάρχουν .

Ο απώτερος σκοπός είναι να μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες όπως :

- Ενημέρωση για τερματικούς σταθμούς ,εμπλεκόμενους διαχειριστές ,μέση τιμή μεταφοράς ,μέσο χρόνο μεταφοράς
- Να υπάρχει η δυνατότητα για ηλεκτρονικό booking σε χώρους και υπηρεσίες .
- Να γίνεται ιχνηλατήση των φορτίων .
- Να υπάρχει χώρος για επικοινωνία μεταξύ των διαχειριστών .

Η επιτροπή θα μπορεί να ελέγχει τις πληροφορίες που παρέχονται και καταχωρούνται από ένα νομικό πλαίσιο που προτίθεται να αναπτύξει .

Προς το παρόν όμως το κύριο μέρος των τεχνολογιών αυτών που αναφέρθηκαν χρησιμοποιείται στις μονοτροπικές μεταφορές .Η ευρωπαϊκή επιτροπή σε συνεργασία με τα μέλη που εμπλέκονται σκοπεύει να στηρίξει τη χρήση αυτών των υπηρεσιών και στη συνδυσασμένη μεταφορά και να καθορίσει την δομή των διαδικασιών που χρειάζεται να ακολουθηθούν για τις λειτουργίες της ιχνηλατήσης ,της επικοινωνίας ,και της αναγνώρισης των φορτίων .Η επιτροπή θα εξετάσει την εκμετάλλευση των διευρωπαϊκών δικτύων τηλεπικοινωνιών ώστε να υπάρχει κάποια συγκεκριμένη συχνότητα που θα επικοινωνούν οι εμπλεκόμενοι και κάποια προτυποποιημένα μηνύματα και διαδικασίες για διευκόλυνση τους και επιτάχυνση των διαδικασιών .

Η συμβολή της τεχνολογίας θα έχει να κάνει και με την ηλεκτρονική διακίνηση έγγραφων μέσω των συστημάτων EDI .Ένα βασικό πρόβλημα που αντιμετωπίζετε σε

αυτό τον τομέα είναι η γραφειοκρατία που υπάρχει και τα διαφορετικά έγγραφα που πολλές φορές χρειάζονται οι διαχειριστές διαφορετικών χωρών .Προς επίλυση αυτού του προβλήματος η Ε.Ε. προτίθεται να φέρει σε επαφή τους αντιπρόσωπους από διαφορετικές χώρες και τομείς της αγοράς σε μια προσπάθεια για ηλεκτρονική προτυποποίηση των εγγραφων που απαιτούνται για την διεκπεραίωση μιας συνδυασμένης μεταφοράς .Η προσπάθεια αυτή αναμένεται να επεκταθεί και στα τελωνεία των κρατών μελών για μεγαλύτερη αυτοματοποίηση των κοινοτικών μεταφορών .

Ευθύνη ζημιών στην συνδυασμένη μεταφορά .

Το πλαίσιο που θα καλύπτει τους πελάτες που χρησιμοποιούν συνδυασμένη μεταφορά αποτελεί άλλο ένα σκοτεινό σημείο και αυτό γιατί δεν είναι ξεκάθαρα τα όρια της ευθύνης του διαχειριστή .Θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα πλαίσιο που θα καλύπτει τον πελάτη τόσο κατά την διάρκεια της μεταφοράς όσο και για τις διαδικασίες που προηγούνται ή έπονται αυτής (όπως π.χ η μεταφόρτωση ,η αποθήκευση κ.α.) Η Επιτροπή έχει συγκροτήσει μια ομάδα ειδικών για να καταρτίσουν ένα πλαίσιο ευθύνης σε συνεργασία με τους φορείς της αγοράς που προτρέπονται εθελοντικά να συμμετέχουν και να συνεισφέρουν στην δημιουργία του .Ο ρόλος αυτού το πλαισίου θα είναι περισσότερο ρυθμιστικός και θα φέρει τους διαχειριστές πιο κοντά στις ασφαλιστικές εταιρείες .

Σε δεύτερη φάση αναμένεται να προωθηθεί το πλαίσιο στο Ευρωπαϊκό συμβούλιο και να εξεταστεί περαιτέρω .

Ενέργειες σχετικές με την Έρευνα και την ανάπτυξη

Η επιτροπή στηρίζει την χρήση νέων τεχνολογιών και την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών που βοηθούν στην βελτίωση της παραγωγικότητας μέσω προγραμμάτων που ασχολούνται με την ερευνά και την ανάπτυξη σε στον τομέα των μεταφορών .

Μέσα στην τετραετία 1994-1998 χρηματοδοτήθηκαν από την Ε.Ε. 25 μεγάλα έργα τα οποία είχαν να κάνουν με την αποτελεσματικότητα του μεταφορικού δικτύου ,τα σημεία μεταφόρτωσης και αλλαγής μέσων ,την χρήση της τεχνολογίας και της πληροφορικής πάνω στις μεταφορές .Το 1995 συγκροτήθηκε μια ομάδα δράσης για τις συνδυασμένες μεταφορές με στόχο την συνεχή ερευνά σε θέματα τεχνολογίας και ανάπτυξης .Επίσης στη προσπάθεια ενίσχυσης της συνεργασίας μεταξύ των ερευνητών η επιτροπή έχει προωθήσει την δημιουργία ενός ανοικτού Πανευρωπαϊκού

δικτύου Πανεπιστημίων και ερευνητικών κέντρων που ασχολούνται με την διατροφικότητα τις μεταφορές και το οποίο ονομάζεται INTERACT .Το δίκτυο αυτό θα λειτουργεί ως χώρος ανταλλαγής απόψεων και συζητήσεων και σε συνεργασία με την ομάδα δράσης που υπάρχει θα σχεδιάζουν έργα που έχουν να κάνουν με τις καινοτομίες στις τεχνολογίες στον χώρο των συνδυασμένων μεταφορών .

Benchmarking στις συνδυασμένες μεταφορές

Το Benchmarking είναι η γνωστή τακτική της συγκριτικής προτυποποίηση που χρησιμοποιείτε από πολλές επιχειρήσεις για να μετρήσουν τις επιδόσεις τους σε σχέση με τον κλάδο τους και τους ανταγωνιστές τους .Η μέθοδος αυτή μπορεί να έχει εφαρμογή και στην πολιτική της Ε.Ε. .Πιο συγκεκριμένα η επιτροπή θα αναπτύξει κριτήρια και μεθοδολογίες για την αξιολόγηση και την συγκριτική προτυποποίηση της πολιτικής της για τις μεταφορές .Έτσι σε μακρό-οικονομικό επίπεδο η αξιολόγηση της πολιτικής θα γίνεται βάση των προσδοκιών των πολιτών και τις ανάγκες τους ,τέτοια παραδείγματα είναι ο αντίκτυπος που έχουν οι μεταφορές στην ανάπτυξη της περιφέρειας, στην εργασία ,στην κοινωνική ευημερία και στην ρύπανση του περιβάλλοντος .Σε μικρό- οικονομικό επίπεδο τώρα θα αναπτυχθούν πρότυπα για την ποιοτική επίδοση των τερματικών σταθμών (ήδη έχει ξεκινήσει μια τέτοια προσπάθεια στις σιδηροδρομικές μεταφορές)

Στα πλαίσια αυτά η Ε.Ε. έχει καταλήξει και στην ίδρυση ενός κέντρου για τις συνδυασμένες μεταφορές .Σκοπός της λειτουργίας του θα είναι η παρακολούθηση των τάσεων της προσφοράς και της ζήτησης στις συνδυασμένες μεταφορές ,αλλά και η συλλογή των καλύτερων πρακτικών και των καινοτομικών μεθόδων που εφαρμόζονται και η προώθησή τους .

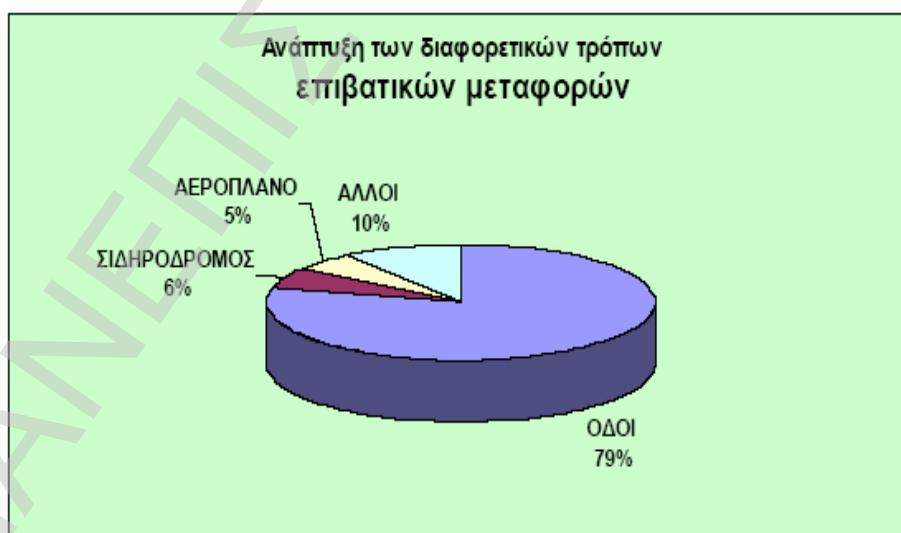
Εθνικές στρογγυλές τράπεζες

Η συνδυασμένη μεταφορά όπως είναι λογικό χρειάζεται την συμμετοχή αρκετών παικτών από την αγορά για την ολοκλήρωση της ,τέτοιοι είναι οι μεταφορείς ,οι πράκτορες ,οι διαχειριστές ,οι ναυτιλιακές εταιρείες κ.α ..Το κακό είναι ότι οι επιμέρους φορείς είναι συνήθως προσκολλημένοι στο αντικείμενο του ο καθένας και αγνοούν ή δεν δίνουν ιδιαίτερη σημασία στην θέση τους στην αλυσίδα της συνδυασμένης μεταφοράς .Η έλλειψη αυτή ενδιαφέροντος δημιουργεί πολλές φορές σημεία στα οποία κολλάει η μεταφορά (bottlenecks) τα οποία μπορούν να εξαλειφθούν με την συνεργασία των εμπλεκόμενων σε τοπικό επίπεδο .Η επιτροπή θα

ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να αναπτύξουν εθνικά και τοπικά συμβούλια των εμπλεκομένων στην αλυσίδα (στρογγυλές τράπεζες) στα οποία θα μπορούν να συζητούν και λύνουν τα προβλήματα που παρουσιάζονται σε τοπικό επίπεδο ,οι περιοχές όπου βρίσκονται τα σημεία μεταφόρτωσης ίσως αποτελούν τους ιδανικούς τόπους για την ανάπτυξη αυτής της δραστηριότητας .

Στατιστικά στοιχεία για την συνδυασμένη μεταφορά των φορτίων

Η συλλογή στατιστικών στοιχείων είναι απαραίτητη για την μέτρηση της αποδοτικότητας της πολιτικής των μεταφορών ,πληροφορίες όπως ο όγκος των μεταφερομένων φορτίων ,ο τύπος ,πληροφορίες για τα δίκτυα μεταφοράς και για την ροή των φορτίων ,για την ποιότητα τους είναι πολύ χρήσιμες για την μέτρηση της αποτελεσματικότητας και την σύγκριση με τον ανταγωνιστή την μονοτροπική μεταφορά .Τα στοιχεία αυτά μπορούν να παρέχονται από τους ίδιους τους διαχειριστές ,αλλά και να γίνονται δειγματοληπτικές έρευνες, ένας ανεξάρτητος ιδιωτικός οργανισμός θα μπορούσε να αναλάβει το έργο αυτό .Επιπλέον με την πρόοδο της τεχνολογίας και τα συστήματα EDI ,GPS κτλ. Διευκολύνεται η συγκέντρωση στοιχείων ακόμα περισσότερο .Η Ευρωπαϊκή επιτροπή εξετάζει πως πρέπει να οργανωθεί το σύστημα συλλογής στατιστικών στοιχείων ώστε να μπορεί στο μέλλον να εκμεταλλευτεί τα δεδομένα και να εξάγει χρήσιμα συμπεράσματα .



Σχήμα 2

Η οδηγία 106/92 της Ε.Ε.

Οι βάσεις για την καθιέρωση κοινών κανόνων μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τις συνδυασμένες μεταφορές καταρτίστηκαν στις 7 Δεκεμβρίου του 1992 με την οδηγία 92/106/ΕΟΚ. Έτσι αφού ορίζονταν οι έννοιες των συνδυασμένων μεταφορών όπως τις προαναφέραμε καθορίζονται και οι υποχρεώσεις των κρατών μελών τις οποίες προβλέπονταν να τις έχουν εφαρμόσει μέσω της νομοθεσίας τους έως την 1/7/1993. Οι κανόνες αυτοί είχαν ως έξι :

- Υποχρεωτική κατάργηση οποιουδήποτε καθεστώτος ποσοστάσεων και αδειών εκ μέρους των κρατών μελών όσον αφορά τις συνδυασμένες μεταφορές .
- Θέσπιση κανόνων εκπόνησης του παρεχόμενου έγγραφου μεταφοράς σε περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς εξ ονόματος τρίτων . Το έγγραφο αυτό υποχρεωτικά πρέπει να αναφέρει τους σιδηροδρομικούς σταθμούς επιβίβασης και αποβίβασης που σχετίζονται με την συγκεκριμένη διαδρομή ,τους ποτάμιους λιμένες επιβίβασης και αποβίβασης του φορτίου που σχετίζονται με την διαδρομή δια της εσωτερική πλωτής οδού ,η αντίστοιχα με τους θαλάσσιους λιμένες επιβίβασης και αποβίβασης .
- Δίνει την δυνατότητα σε κάθε οδικό μεταφορέα με έδρα ένα κράτος μέλος ,εφόσον ανταποκρίνεται στους όρους πρόσβασης στις συγκεκριμένες επαγγελματικές δραστηριότητες να εκτελεί στο πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών τα αρχικά ή τελικά στάδια της οδικής μεταφοράς του ελευθέρως ανεξαρτήτως εάν συνεπάγονται συνοριακή διέλευση .
- Η επιτροπή θα έχει την υποχρέωση ανά διετία να υποβάλει μια έκθεση στο συμβούλιο που θα παρουσιάζει την εξέλιξη στις συνδυασμένες μεταφορές στα πλαίσια των κανόνων αυτών που έχουν θεσπίσει .
- Επίσης προβλέπει να ληφθούν υποχρεωτικά μέτρα από τα κράτη μέλη ώστε οι ισχύοντες ‘ φόροι κυκλοφορίας ‘ για τα οχήματα οδικής μεταφοράς που συμμετέχουν στην αλυσίδα της συνδυασμένης μεταφοράς να μειωθούν ή να επιστρέφονται και θέσπιση κανόνων που να διέπουν τις εν λόγω μειώσεις ή αποζημιώσεις .
- Η φοροαπαλλαγή από οποιαδήποτε υποχρεωτική δασμολογική επιβάρυνση του αρχικού ή του τελικού σταδίου οδικής μεταφοράς που εκτελείται στα πλαίσια της συνδυασμένης μεταφοράς

- Καθιέρωση ειδικών διατάξεων για τις συνδυασμένες μεταφορές βάση των οποίων η επιχείρηση αποστολέας ή παραλήπτης αναλαμβάνει την εκτέλεση του αρχικού /τελικού σταδίου της μεταφοράς .Επίσης κάτω από κάποιες προϋποθέσεις η εταιρεία δύναται να αναλάβει ολόκληρη την μεταφορά .

Κοινοτικό πρόγραμμα PACT (Pilot Action for Combined Transport)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προκείμενου να συμβάλει περισσότερο στην προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών με τον κανονισμό 2196/98 της 1^{ης} Οκτωβρίου του 1998,σχετικά με την χρηματική ενίσχυση και στήριξη των καινοτόμων δράσεων στις συνδυασμένες μεταφορές ,δημιούργησε ένα μηχανισμό χρηματοδοτικών ενισχύσεων το πρόγραμμα PACT .Το πρόγραμμα αυτό ήταν πενταετούς διάρκειας (από 1.1.1997 έως 31.12.2001) και για την περίοδο αυτή ήταν προγραμματισμένα να διατεθούν 53 εκατομμύρια ECU (ή το ισοπόσο της αξίας σε Εύρω) .Οι στόχοι που επιδίωκε το πρόγραμμα ήταν :

- Να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών έναντι των οδικών σε σχέση με τις τιμές και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών .
- Να χρησιμοποιηθεί τεχνολογία αιχμής στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών .
- Να υιοθετηθούν άλλοι τρόποι διακίνησης και μεταφοράς ,εκτός από τις οδικές που να είναι πιο φιλικό προς το περιβάλλον .

Οι δράσεις του προγράμματος πρέπει να είναι συμβατές με την κατεύθυνση που έχει χαραχτεί από την γενικότερη ευρωπαϊκή πολιτική για τις συνδυασμένες μεταφορές και δεν έπρεπε να κατευθύνεται σε άξονες που περιελάμβαναν εξωκοινοτικά τμήματα παρά μόνο κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις και όρους . Επίσης τα έργα που θα επιλέγονταν για να ενισχυθούν πρέπει να χαρακτηρίζονται από καινοτομία και να υποβάλλονται από δυο ή περισσότερα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που να ανήκουν σε δυο τουλάχιστον κράτη μέλη .

Οι δαπάνες που καθορίζονταν από τον κανονισμό του προγράμματος περιελάμβαναν χρηματική ενίσχυση έως ποσοστού 30% του έργου όταν πρόκειται για επιχειρησιακά μέτρα και έως και 50% του συνολικού κόστους του έργου όταν πρόκειται για μελέτες σκοπιμότητας .

Τα κριτήρια για την αξιολόγηση και την τελική ενίσχυση του έργου από το πρόγραμμα ήταν ,οι στόχοι του έργου ,η συμμετοχή του έργου στην ευρωπαϊκή

κοινή πολιτική των μεταφορών (επιπτώσεις στο περιβάλλον και σε άλλα μέσα μεταφοράς) και τα χαρακτηριστικά του έργου όπως η διάρκεια του ,η συνθήκες της αγοράς που απευθύνεται κ.α..

Αφού εγκρινόταν η ενίσχυση τελικά του έργου η Ε.Ε. είχε ορίσει κανονισμούς για την παρακολούθηση της προόδου του έργου και της αξιολόγησης των αποτελεσμάτων του .

Κάποια από τα σημαντικότερα έργα που ολοκληρώθηκαν με το πρόγραμμα PACT είναι

- Η σύνδεση της Σουηδίας με την Ιταλία μέσω της Γερμανίας και της Αυστρίας με μια υπηρεσία που συνδυάζει το σιδηρόδρομο με τις θαλάσσιες μεταφορές .Η υπηρεσία αυτή υπολογίζεται ότι ανακουφίζει το οδικό δίκτυο κατά 500.000 τόνους περίπου ετησίως και βελτιώνει και αρκετά τον χρόνο μεταφοράς (έως 48 ώρες)
- Οι υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ του αεροδρομίου Schiphol στο Άμστερνταμ και του Μιλάνου .Ο συνδυασμός σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών υπολογίζεται ότι ανακούφισε τους δρόμους με φορτίο ίσο με 45 παλέτες αεροπορικού φορτίου εβδομαδιαίως .
- Φορτηγίδες μεταξύ της Λιλης και του Ρότερνταμ ανακουφίζουν από 50 φορτηγά ημερησίως το ήδη φορτωμένο οδικό δίκτυο .
- Μια θαλάσσια υπηρεσία μεταξύ La Rochelle –Χάβρης και Ρότερνταμ , η οποία μέσα σε μια τριετία διοχέτευσε 643.000 τόνους οδικού φορτίου σε θαλάσσιες μεταφορές .
- Με μια σιδηροδρομική θαλάσσια υπηρεσία μεταξύ της Ισπανίας και της Γερμανίας αποφεύγονται ετησίως περίπου 6.500 δρομολόγια φορτηγών σε οδικό δίκτυο .
- Επίσης ενισχύθηκε μια υπηρεσία για την ενημέρωση και την παρακολούθηση των εμπορευματικών μεταφορών μέσω του διαδικτυου ,η οποία έχει την δυνατότητα να μετατρέπει σε ενιαία κοινή γλώσσα τα μηνύματα που συντάσσονται σε διαφορετικές γλώσσες .

Το πρόγραμμα Pact γενικώς προσπάθησε να ενισχύσει και να βελτιώσει την θέση των συνδυασμένων μεταφορών ,αλλά σε πολλές περιπτώσεις παρουσιάζονταν εμπόδια στον εμπορικό και τον λειτουργικό τομέα που εμπόδιζαν όλων των ειδών τις μεταφορές εκτός από τις οδικές ,τα κράτη μέλη δεν είναι σε θέση να δώσουν μια

συνολική και αποδοτική λύση στα προβλήματα που συνεπάγεται η συνεχής αύξηση των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών και γι' αυτό η συνδρομή και η παρέμβαση της Ε.Ε. είναι καθοριστική .

Το κοινοτικό πρόγραμμα MARCO POLO

Το πρόγραμμα που διαδέχτηκε το PACT είναι το πρόγραμμα MARCO POLO .Το πρόγραμμα αυτό αποτελεί κάτι παραπάνω από μια απλή επέκταση του προηγούμενου προγράμματος .Το πρόγραμμα ξεκίνησε με το Marco Polo I το οποίο έχει περίοδο δράσης από το 2003 έως το 2007 και το κονδύλιο που θα διατεθεί φτάνει τα 100 εκατομμύρια Εύρω και ισχύει και για τις 25 χώρες της διευρυμένης Ευρωπαϊκής Ένωσης .Σκοπός του προγράμματος είναι η μετατόπιση της αύξησης των διεθνών μεταφορών από τις οδικές σε εναλλακτικούς τρόπους .Πιο συγκεκριμένα προωθεί την μεταφορά μέρους των οδικών προς τις σιδηροδρομικές ,τις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές αποσκοπώντας στην μείωση της συμφόρησης των οδικών δικτύων και την προστασία του περιβάλλοντος με την χρησιμοποίηση λιγότερο ρυπογόνων μέσων .

Και στο πρόγραμμα αυτό ενισχύονται είτε χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε υποψήφιες προς ένταξη χώρες .Σε αντίθεση όμως με το προηγούμενο πρόγραμμα ,το Marco Polo καθίζει ποσοτικούς και μετρήσιμους στόχους μετατόπισης των τρόπων μεταφοράς .Έτσι στοχεύει στην διατήρηση της εναέριας κυκλοφορίας μέχρι το 2010 ,στα επίπεδα του 1998 με την διοχέτευση της κίνησης σε αλλά μέσα .

Επίσης στοχεύει στην προώθηση της παροχής εμπορικών υπηρεσιών στον χώρο των εμπορευματικών μεταφορών .Δεν ασχολείται με την ερευνά και την ανάπτυξη αλλά ούτε και με την βελτίωση των υποδομών .

Τέλος στοχεύει στην μετατόπιση προς τις θαλάσσιες ,σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές έργου 12 δις τονοχιλιομετρων ετησίως .Οι τρεις μεγάλες πτυχές του προγράμματος είναι :

- Η στήριξη της δημιουργίας νέων μη οδικών εμπορευματικών δρομολογίων που θα είναι βιώσιμα σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα .Αυτό βέβαια ενέχει και κινδύνους γιατί έχει αποδειχθεί ότι οι εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς που αναφέραμε χρειάζονται πληρότητα φορτίου μεταξύ 70% και 90% για να είναι αποδοτικοί .Το κόστος δημιουργίας μιας υπηρεσίας σε αυτή την κατηγορία μπορεί να συγχρηματοδοτηθεί έως ποσοστό 30% .

- Στηρίζει την δημιουργία εναλλακτικών εμπορευματικών δρομολογίων ή διευκολύνσεων στρατηγικού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος .Αυτό αφορά την στήριξη δημιουργίας θαλάσσιων οδών ή διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ποιότητας των οποίων η διαχείριση θα γίνεται μέσω ενιαίου γραφείου .Τα νέα αυτά δρομολόγια αναμένεται να εκμεταλλεύονται τα διευρωπαϊκά δίκτυα και τους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους .Το ποσοστό ενίσχυσης σε αυτή την κατηγορία θα φτάνει το 35% .
- Προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην αγορά των μεταφορών .Οι μεταφορείς πρέπει να σχεδιάζουν τις δραστηριότητες τους σε μια λογική ολοκλήρωσης των διαφορετικών μέσων έτσι ώστε να μπορούν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό που προέρχεται από τις οδικές μεταφορές .Η ενίσχυση σε αυτό τον τομέα φτάνει το 50% .

Όλες η παραπάνω ενέργειες του προγράμματος έχουν σκοπό να δραστηριοποιήσουν τους φορείς των μεταφορών διαφορετικών κρατών μελών προς την κατεύθυνση της χρησιμοποίησης διαφορετικών μέσων και την εξάλειψη των προβλημάτων που εμποδίζουν τη συνδυασμένη μεταφορά .

Στις 15 Ιουλίου του 2004 η Ευρωπαϊκή επιτροπή παρουσίασε την πρόταση COM (2004) 478 για την εισαγωγή ενός νέου και σημαντικά διευρυμένου προγράμματος Marco Polo από το έτος 2007 και μετά .Πρόκειται για το Marco Polo II το οποίο περιλαμβάνει νέες δράσεις για τις Θαλάσσιες οδούς και τα μέτρα αποφυγής της κυκλοφοριακής συμφόρησης .Το πρόγραμμα αυτό έχει συνολικό προϋπολογισμό 740 εκατομμύρια Ευρω και ως ορίζοντα δράσης από το 2007 έως το 2013 .Έχει διευρυνθεί αρκετά ώστε να συμπεριλάβει και τις όμορες χώρες στα σύνορα της Ε.Ε. αφού η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φιλοδοξεί ότι για κάθε ευρώ που επιδοτεί στο Marco Polo θα κερδίζει 6 Ευρω σε περιβαλλοντικά οφέλη .Η τελική μορφή του Marco Polo II θα εξαρτηθεί από την κατάληξη των διαπραγματεύσεων στην Ευρωβουλή και στο συμβούλιο των αρμόδιων υπουργών .Το Marco Polo II θα υποστηρίζει επιχειρησιακές δράσεις στον τομέα παροχής υπηρεσιών για εμπορευματικές μεταφορές ,συνεπώς διαφέρει από τα προγράμματα ερευνάς και εξέλιξης ή το πρόγραμμα των διευρωπαϊκών δικτύων που υπήρχαν μέχρι τώρα . Το πρόγραμμα θα ενισχύει κάθε έργο που ενισχύει την αλλαγή των τρόπων μεταφοράς σε όλες τις κατηγορίες των εμπορευματικών μεταφορών και όχι μόνο στις συνδυασμένες μεταφορές ,ενώ επίσης χρηματοδοτεί και επιχειρησιακές δράσεις στις οποίες εμπλέκονται και τρίτες χώρες

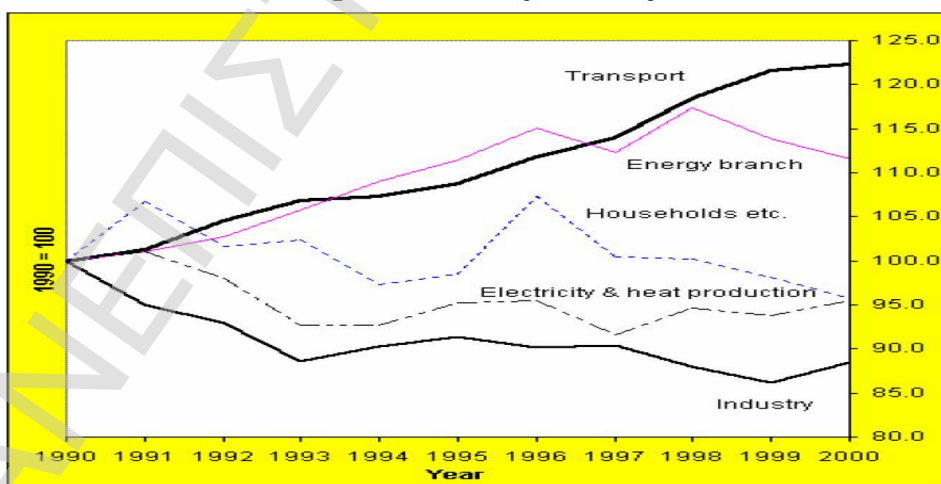
.Δίνεται προτεραιότητα σε διεθνή παρά σε εθνικά έργα .Οι χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής ένωσης μπορούν να συμμετάσχουν στο συγκεκριμένο πρόγραμμα με την προϋπόθεση ότι η κοστολόγηση του έργου θα γίνει από χώρες που έχουν υπογράψει προσύμφωνο συνεργασίας με την Ε.Ε. όπως είναι η Νορβηγία ,η Ισλανδία ,το Λιχτενσταιν ενώ ανάλογες συμφωνίες ετοιμάζονται για την Βουλγαρία και την Ρουμανία .Οι επιδοτούμενες δράσεις χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες .

1. Στις διατροφικές δράσεις .Υποστηρίζει εκκίνηση νέων υπηρεσιών στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών που θα είναι βιώσιμες μακροπρόθεσμα .
2. Καταλυτικές δράσεις .Υποστηρίζει την έναρξη εμπορευματικών υπηρεσιών ή εγκαταστάσεων με στρατηγικό Ευρωπαϊκό ενδιαφέρον .
3. Δράσεις κοινής διδασχής .Προσομοίωση συνεταιριστικών συμπεριφορών στον τομέα των εμπορευματικών Logistics .

Και τα δυο προγράμματα αποτελούν μια πολύ καλή ευκαιρία για επιχειρήσεις που θέλουν να δραστηριοποιηθούν στον συγκεκριμένο χώρο ,να ενταχθούν στις επιδοτούμενες κατηγορίες αυτόνομα ή μέσω του συνεταιρισμού τους με άλλες ομοειδείς εταιρείες άλλων Ευρωπαϊκών χωρών (ή και εκτός Ευρώπης κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις).

ΠΙΝΑΚΑΣ 10 Εκπομπή CO₂ από Φυσικά Καύσιμα
Ανά ενεργειακό τομέα (ΕΕ 15)

**CO₂ Emissions from Fossil Fuels
by Sector (EU 15)**



Συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα

Η Ελλάδα ως κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής ένωσης δεν μπορεί να αποτελεί εξαίρεση και οφείλει να συμμορφωθεί και να συνδράμει στην υλοποίηση της πολιτικής της Ευρωπαϊκής ένωσης για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών .Όμως η Ελλάδα εμφανίζει κάποιες γεωπολιτικές ιδιαιτερότητες που είναι οι έξι :

- Η γεωμορφολογία της χώρας ,η οποία χαρακτηρίζεται από μεγάλο αριθμό κατοικημένων νησιών ,διεσπαρμένα σε όλη την επικράτεια .Έτσι ενώ δίδεται ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη των θαλάσσιων και αεροπορικών συνδέσεων υπάρχει συγκριτικό πλεονέκτημα των οδικών μεταφορών λόγω της δυνατότητας που έχουν για πρόσβαση στα νησιά με οχηματαγωγά πλοία .
- Η μορφολογία του ηπειρωτικού τμήματος της χώρας είναι έντονα ανάγλυφη και σε συνδυασμό με το γενικότερο σχήμα της επιβάλλει την γραμμική ανάπτυξη των χερσαίων μεταφορών έναντι της κομβικής ανάπτυξης .Κύρια χαρακτηριστικά της είναι η παρουσία του κεντρικού ορεινού όγκου που διασχίζει την χώρα από το Βορρά έως το Νότο και που εκτείνεται γενικότερα στα συνοριακά τμήματα του βορειοελλαδικού χώρου καθώς και η συγκριτικά μεγάλη απόσταση στον ίδιο χώρο μεταξύ της δυτικής και της ανατολικής πύλης της χώρας .Αυτά τα δεδομένα έχουν ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη ενός οδικού δικτύου που καλύπτει το κύριο μέρος και ένα σιδηροδρομικό δίκτυο που καλύπτει την κεντρική και ανατολική χώρα μόνο .
- Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας όσον αφορά τον Ευρωπαϊκό χώρο είναι καταληκτική αφού βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα της και η δυνατότητα για διεθνείς διαμεταφορες μεταξύ κρατών μελών είναι περιορισμένη .αντίθετα όμως προσφέρεται για συνδυασμένες μεταφορές (χερσαίες και θαλάσσιες) και ως κόμβος αερομεταφορών .
- Η δημογραφική και οικονομική περιφερειακή σύνθεση της χώρας έχει δυο πτυχές .Από την μια υπάρχει πολλή μεγάλη συγκέντρωση του πληθυσμού στα δυο μεγάλα αστικά κέντρα (και ιδιαίτερα στην Αττική) και από την άλλη υπάρχει μεγάλη ανάπτυξη του τουρισμού στην νησιωτική Ελλάδα .Έτσι στην Αθηνά και στην Θεσσαλονίκη χρειάζεται ένα καλό σύστημα αστικών και προαστιακών μεταφορών ενώ στα νησιά για την ανάπτυξη του τουρισμού χρειάζονται καλές και επαρκείς υποδομές σε αεροδρόμια και λιμάνια .

Έτσι βλέπουμε ότι οι εσωγενείς και οι εξωγενείς περιορισμοί καθώς και οι τάσεις ανάπτυξης που υπάρχουν για των τομέα των ελληνικών μεταφορών καθορίζουν και την προοπτική του .

Το εξωτερικό τώρα περιβάλλον και η τάση που προκαλείται από τη παγκοσμιοποίηση των αγορών και του εμπορίου δημιουργούν ευκαιρίες για το ελληνικό σύστημα μεταφορών και τις ελληνικές επιχειρήσεις .Η μετατόπιση του κέντρου βάρους των μεταφορών προς την ανατολική Ευρώπη μετά την επανένωση της Γερμανίας διευρύνεται ακόμα περισσότερο με την ένταξη στην Ευρωπαϊκή ένωση των νέων κρατών μέλλων .Τα δεδομένα αυτά αναβαθμίζουν τον ρόλο των Βαλκανίων και σε συνδυασμό με την δυναμικότητα και την διαθεσιμότητα των θαλάσσιων μεταφορών προσδίδουν ιδιαίτερο ρόλο στην Ελλάδα .Η Ελλάδα μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο στο διαμετακομιστικό εμπόριο και να ικανοποιήσει τις μεταφορικές ανάγκες που προκύπτουν είτε αυτόνομα είτε με συμπράξεις και συνεργασίες με άλλες βαλκανικές χώρες.

Έτσι οι στόχοι της εθνικής πολιτικής μεταφορών πρέπει να συνοψίζονται στα έξι :

- Μείωση των μειονεκτημάτων που προκύπτουν από την γεωμορφολογία της χώρας .
- Ανάπτυξη και βελτίωση των υπάρχουσων υποδομών .
- Εκσυγχρονισμός του εξοπλισμού και των υποδομών (κυρίως των σιδηροδρομικών)
- Ανάπτυξη μεταφορικών δικτύων που να προσφέρουν ποιότητα ,ταχύτητα ,ασφάλεια με ανταγωνιστικό κόστος και με την μικρότερη δυνατή επιβάρυνση του περιβάλλοντος.
- Ανάδειξη της Ελλάδος σε βαλκανική πύλη στη Μεσόγειο και στην Μέση Ανατολή .

Οι τομείς που πρέπει να βελτιωθούν για να επιτευχθούν οι παραπάνω στόχοι είναι :

- Τα οδικά δίκτυα
- Τα λιμάνια
- Τα αεροδρόμια
- Οι σιδηρόδρομοι .
- Η ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων

Κάθε τομέας θα αναλυθεί στην συνέχεια και θα παρουσιαστούν τα προγράμματα και οι δράσεις που εφαρμόζονται ή είναι προγραμματισμένες προς αυτή την κατεύθυνση .

Το Ελληνικό οδικό Δίκτυο

Το οδικό δίκτυο της Ελλάδος στο μεγαλύτερο μέρος του είναι απαρχαιωμένο ,πάραυτα έχουν γίνει αξιόλογες προσπάθειες τις τελευταίες δεκαετίες για την εκσυγχρονιση του και την ενοποίηση του με τους μεγάλους ευρωπαϊκούς οδικούς άξονες .Πιο συγκεκριμένα τα μεγαλύτερα έργα περιγράφονται παρακάτω .

Η κατασκευή της Ενάντιας οδού .Η Εγνατία οδός πρόκειται για έναν υψηλών προδιαγραφών οδικό άξονα που διασχίζει οριζόντια ολόκληρη την Βόρεια Ελλάδα .Ξεκινά από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και εκτείνεται ανατολικά ,περνάει από όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της βόρειου Ελλάδος (Ηγουμενίτσα ,Ιωάννινα ,Μέτσοβο ,Γρεβενά ,Κοζάνη ,Βέροια ,Θεσσαλονίκη ,Καβάλα ,Ξάνθη ,Κομοτηνή ,Αλεξανδρούπολη) .Έχει συνολικό μήκος 680 χλμ. και διατομή πλάτους 24,5 μ.(στις ορεινές περιοχές 22μ.) και θα αποτελέσει ουσιαστικό μοχλό ανάπτυξης για όλες τις περιοχές που διασχίζει .Η Ενάντια οδός συνδέεται με 5 λιμάνια ,6 αεροδρόμια ,και με 9 κάθετους άξονες που δημιουργούν πρόσβαση προς τις βαλκανικές χώρες ,τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης καθώς και τους Πανευρωπαϊκούς άξονες μεταφορών .Προβλέπεται να είναι ένας κλειστός αυτοκινητόδρομος με δυο κανονικές λωρίδες και μια βοηθητική ανά ρεύμα κυκλοφορίας και με ενδιάμεση διαχωριστική νησίδα . Περιλαμβάνει 196 μεγάλες γέφυρες ,74 μικρές και μεγάλες σήραγγες 50 ανισόπεδους κόμβους και 720 χλμ. βοηθητικές οδούς εξυπηρέτησης .

Το έργο αυτό ανοίγει τεράστιες προοπτικές όχι μόνο για τις περιοχές που διανύει αλλά και για ολόκληρη την νοτιοανατολική Ευρώπη .

- Η Κατασκευή του οδικού άξονα ΠΑΘΕ .Το έργο αυτό εντάσσεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και έχει συνολικό μήκος 730 χλμ. .Προβλέπεται να συνδέει την Πάτρα ,την Αθηνά ,την Θεσσαλονίκη και τα Σύνορα .Ο άξονας διέρχεται από τις μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδος από 9 λιμάνια ,6 αεροδρόμια ,22 βιομηχανικές περιοχές .Με την ολοκλήρωση αυτού του έργου προβλέπεται να υπάρχει ένας υπερσύγχρονος αυτοκινητόδρομος με 2 ή 3 λωρίδες ανά κατεύθυνση , λωρίδα έκτακτης ανάγκης ,με διαχωριστικά στηθαία ,με μεγάλο αριθμό από ανισόπεδους κόμβους σήραγγες και εκτεταμένο παράπλευρο δίκτυο .Το έργο αυτό αναμένεται να παραδίδεται τμηματικά έως το 2008 .

- Η κατασκευή του Δυτικού άξονα Β-Ν .Ο άξονας αυτός προβλέπεται να συνδέει ολόκληρη την δυτική Ελλάδα .Πιο συγκεκριμένα ξεκινάει από την Καλαμάτα και περνάει από τον Πύργο ,την Πάτρα ,το Ρίο ,το Αντίρριο ,την Αμφιλοχία ,την Άρτα ,τα Ιωάννινα και καταλήγει στην Κακαβιά .Πρόκειται για ένα αυτοκινητόδρομο με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και μια έκτακτου ανάγκης με διαχωριστική νησίδα και προβλεπόμενη ταχύτητα τα 120 χλμ. Ήδη ένα μεγάλο έργο πάνω σε αυτό τον άξονα έχει ολοκληρωθεί ,πρόκειται για την ζεύξη του Ρίου με το Αντίρριο με μια υπερσύγχρονη γέφυρα .
- Η υποθαλάσσια σήραγγα Πρέβεζας –Ακτίου .Με το έργο αυτό διασφαλίζεται η ταχύτερη σύνδεση της Αιτωλοακαρνανίας και της Νότιας Ελλάδας με την παραλιακή ζώνη των νομών της Πρέβεζας –Θεσπρωτίας και τον λιμένα της Ηγουμενίτσας .Το έργο αυτό έχει συνολικό μήκος 4.710 μέτρα και χωρίζεται το υποθαλάσσιο –υπόγειο τμήμα που έχει μήκος 1.570 μέτρα ,στις ράμπες εισόδου και εξόδου με μήκος 412 μέτρα και στις επίγειες οδικές προσβάσεις που έχουν μήκος 2.728 μ.

Με τα παραπάνω έργα αναμένεται να βελτιωθεί η ποιότητας του οδικού δικτύου και να δημιουργηθούν συνδέσεις με τα Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφοράς που θα προωθήσουν τις συνδυασμένες μεταφορές στην χώρα μας .

Η υπάρχουσα κατάσταση στις Ελληνικές σιδηροδρομικές μεταφορές

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές παίζουν σημαντικό ρόλο στην αλυσίδα της συνδυασμένης μεταφοράς και αποτελούν σημαντικό τομέα επενδύσεων όσο αναφορά την κάλυψη της μεταφορικής ζήτησης .

Το σιδηροδρομικό δίκτυο που λειτουργεί σήμερα στον ελληνικό χώρο έχει συνολικό μήκος 2.503 χλμ. από τα οποία το 65% περίπου έχει κανονικό πλάτος και το υπόλοιπο 35% είναι μετρικού πλάτους .Η πυκνότητα του υπολογίζεται σε 1,90 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής ανά 100 τετραγωνικά χλμ. ενώ 25,3 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής αναλογούν σε κάθε 100.000 κάτοικους .Τα νούμερα που αναφέρονται στους παραπάνω δείκτες είναι ιδιαίτερα χαμηλά εάν τα συγκρίνουμε με τα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά .Έτσι ο μέσος όρος για τις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε. είναι 6,65 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής ανά 100 τετραγωνικά χλμ. και 42 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής ανά 100.000 κάτοικους .

Η υποδομή τώρα του σιδηροδρομικού δικτύου διαμορφώνεται ως εξής .Υπάρχει ο βασικός άξονας Πειραιάς –Αθηνά –Θεσσαλονίκη –Ειδομένη στον οποίο διακινείται και το κύριο μέρος του μεταφορικού έργου . Η γραμμή Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη –Ορμένιο που διασχίζει τον Βορειοελλαδικό χώρο και συνδέει την Ελλάδα με την Βουλγαρία και την Τουρκία και η γραμμή Πάτρα –Αθηνά όπου συνδέεται η πρωτεύουσα με την πύλη της Ελλάδος προς την δυτική Ευρώπη και την Ιταλία .Με εξαίρεση τις γραμμές της Πελοποννήσου και της Θεσσαλίας το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο αναπτύσσεται κυρίως γραμμικά .

Η γραμμική μορφή του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου στο ηπειρωτικό τμήμα της χώρας οφείλεται κυρίως στην γεωμορφολογία του .Αυτό λειτουργεί και ως εμπόδιο για την περαιτέρω ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών .Σε συνδυασμό με την παροχή υπηρεσιών σχετικά χαμηλού λειτουργικού επιπέδου κάνουν τον σιδηρόδρομο λιγότερο ελκυστικό για επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές .Οι χαμηλές ταχύτητες ,οι μεγάλες κλίσεις και οι οξείες καμπυλότητες από τις χαράξεις που έγιναν στο παρελθόν για να αντιμετωπιστούν τα φυσικά εμπόδια προστίθενται στα αρνητικά του δικτύου .επίσης η κατάσταση επιβαρύνεται ακόμα περισσότερο με την έλλειψη ηλεκτροκίνησης ,τις μόνες γραμμές και την ύπαρξη πολλών ισόπεδων διαβάσεων καθώς και την χρήση παλαιωμένου υλικού και την λειτουργική ανεπάρκεια των σταθμών .

Ένα ακόμα μειονέκτημα του σιδηροδρομικού δικτύου είναι η έλλειψη σύνδεσης με σχεδόν όλους τους εμπορευματικούς λιμένες της χώρας(κυρίως ο άξονας Πειραιά – Αθήνας –Θεσσαλονίκης ο οποίος δεν συνδέεται άμεσα με τα δυο μεγαλύτερα εμπορευματικά λιμάνια της χώρας τον Πειραιά και την Θεσσαλονίκη και το οποίο αποτρέπει κατά το μήκος του άξονα την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών) .Η κατάσταση επιδεινώνεται περισσότερο από την ασυμβατότητα του δικτύου της Πελοποννήσου με το δίκτυο της υπόλοιπης χώρας που εμποδίζει την εφαρμογή των συνδυασμένων μεταφορών .επίσης ο όγκος που διακινείται μέσω σιδηρόδρομου μειώθηκε σημαντικά μετά το 1993 με το κλείσιμο των διαδρόμων προς τις χώρες της πρώην ομοσπονδιακής δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας και με το εμπάργκο της Ελλάδας στα Σκόπια .

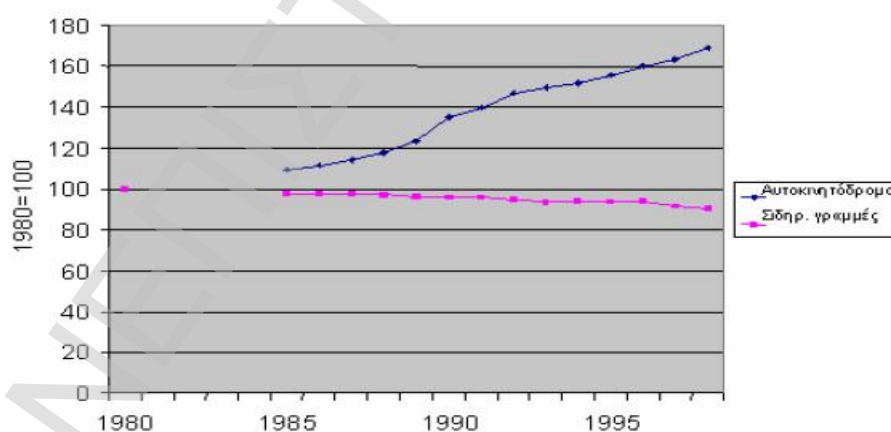
Μια αξιολογη προσπάθεια καταβάλλεται τα τελευταία χρόνια για την αξιοποίηση ευρωπαϊκών προγραμμάτων που προσφέρουν επιδοτήσεις για τον εκσυγχρονισμό τόσο του υλικού του δικτύου όσο και των υποδομών του .Τέτοια προγράμματα είναι το Κ.Π.Σ. ,το πρόγραμμα Interreg ,και Ταμείο Συνοχής της Ε.Ε. Ο εκσυγχρονισμός

του δικτύου και η αντιμετώπιση των προβλημάτων μπορεί να βοηθήσει στην ισόρροπη ανάπτυξη των οδικών και των σιδηροδρομικών μεταφορών και στην καλύτερη εκμετάλλευση του μεταφορικού δικτύου της χώρας .

Επιμέρους δράσεις που θα πρέπει να γίνουν είναι η αύξηση της ταχύτητας στον άξονα Αθηνάς –Θεσσαλονίκης _Ειδομένης .Αυτό έχει μεγάλη σημασία όχι μόνο για τις εθνικές αλλά και για τις ευρωπαϊκές μεταφορές .Εξίσου μεγάλης σπουδαιότητας είναι η επίλυση των προβλημάτων και ο εκσυγχρονισμός της γραμμής Πάτρας – Αθήνας που αποτελεί την σύνδεση του τρίτου μεγαλύτερου αστικού κέντρου της χώρας και πύλη της Δυτικής Ευρώπης με το πρώτο αστικό κέντρο την Αθήνα. Τα σιδηροδρομικά έργα επίσης αναμένεται να παίξουν σημαντικό ρόλο και στην ανάπτυξη των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών μέσω της κατασκευής του εμπορευματικού κέντρου στο Θριασιο πεδίο και της σιδηροδρομικής σύνδεσης του εμπορικού λιμένος του Ν.Ικονίου ,του 6^{ου} προβλήτα του λιμένος της Θεσσαλονίκης και του λιμένος της Αλεξανδρούπολης .Για την αποδοτική αξιοποίηση των προτεινομένων έργων απαιτείται και η τεχνική υποστήριξη από μελέτες οργανωτικής διαχείρισης και η ανάπτυξη πληροφοριακών συστημάτων που θα βοηθήσουν στην καλύτερη εκμετάλλευση των υποδομών και των δικτύων .

ΓΡΑΦΗΜΑ 1: Μήκος των αυτοκινητοδρόμων και των σιδηροδρομικών γραμμών (ΕΕ 15)

Εικόνα 1: Μήκος αυτοκινητοδρόμων και σιδηροδρομικών γραμμών (ΕU 15)



Πηγή: Eurostat, 2001

Ενέργειες για αναδιοργάνωση και αναβάθμιση του Δικτύου του Ο.Σ.Ε.

Για την αναβάθμιση λοιπόν της ποιότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και για την μετατροπή του Ο.Σ.Ε. σε μια βιώσιμη και ανταγωνιστική επιχείρηση έχουν σχεδιαστεί και προωθούνται κάποιες στρατηγικές ανάπτυξης από το ελληνικό δημόσιο με τη αρωγή της Ευρωπαϊκής ένωσης .Έτσι στα πλαίσια του Γ΄ κοινοτικού

πλαίσιου θα διατεθούν πόροι για να χρηματοδοτηθούν ενέργειες που έχουν να κάνουν με :

- Την υλοποίηση εφαρμογών προφορικής και την εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων διοίκησης – διαχείρισης (Management Information Systems)
- Την μεταφορά τεχνογνωσίας ώστε να μπορέσει ο ΟΣΕ να ανταποκριθεί στις προκλήσεις και να γίνει αποτελεσματικός παροχέας σιδηροδρομικών υπηρεσιών εκμεταλλεύομενος τις υποδομές που κατασκευάζονται από την θυγατρική του την ΕΡΓΟΣΕ βάση του ισχύοντος Θεσμικού πλαισίου .
- Την εκπόνηση στρατηγικών μελετών και την υλοποίηση αντιστοιχών δράσεων για την υλοποίηση στρατηγικών κατευθύνσεων του επιχειρηματικού σχεδίου του οργανισμού.
- Τις ενέργειες Marketing και την πληροφόρηση του κοινού για το νέο πρόσωπο του οργανισμού .
- Την συγκρότηση μιας ομάδας για την παρακολούθηση της σωστής υλοποίησης του επιχειρηματικού σχεδίου του οργανισμού .

Έτσι στα πλαίσια αυτά έχουμε:

Γραμμή Τιθορεα –Λιανοκλάδι .Το έργο αυτό περιλαμβάνει την κατασκευή διπλής γραμμής ,μήκους 54 χλμ. στο τμήμα αυτό ,με χάραξη που να επιτρέπει την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων της τάξεως των 200 χλμ. την Ώρα .Επίσης στο Έργο περιλαμβάνεται η κατασκευή δυο σηράγγων μόνης γραμμής στο όρος καλλιδρομο μήκους 9 χλμ. έκαστη και η του κατασκευή σιδηροδρομικού σταθμού του Μόλου .Η εκτέλεση του έργου αυτού άρχισε με το Β΄ κοινοτικό πλαίσιο(τα πρώτα 38 χλμ.)Ενώ η συνέχιση της και η ολοκλήρωση της εντάσσεται στο Γ΄ κοινοτικό πλαίσιο .

Νέα Γραμμή Λειανοκλαδι –Δομοκός .Το έργο αυτό περιλαμβάνει την κατασκευή διπλής γραμμής ,μήκους 57 χλμ. περίπου στο τμήμα Λειανοκλαδιου –Δομοκού με χάραξη που να επιτρέπει την κάλυψη της απόστασης από τους συρμούς σε 30 λεπτά .Η νέα γραμμή διέρχεται από την ευρύτερη περιοχή της υπάρχουσας γραμμής που εξασφαλίζει αντιμετώπισμα γεωλογικά προβλήματα .Το συνολικό μήκος των σηράγγων είναι 4 χλμ. Στο έργο περιλαμβάνονται έργα επιδομής και κατασκευής σιδηροδρομικών σταθμών .Αυτό το έργο έχει ως στόχο την γενικότερη ολοκλήρωση του άξονα Αθηνά –Θεσσαλονίκης και επίσης την βελτίωση της αξιοπιστίας του σιδηρόδρομου όσον αφορά θέματα λειτουργίας ,εξοικονόμησης ενέργειας ,ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος .

Αναβάθμιση των γραμμών για αύξηση των ταχυτήτων .

- **ΣΚΑ- ΟΙΝΟΗ** .Η υπάρχουσα διπλή γραμμή ΣΚΑ –ΑΧΑΡΝΩΝ –ΑΓΙΟΥ ΣΤΕΦΑΝΟΥ- ΟΙΝΟΗ ,αποτελεί τμήμα του άξονα Πειραιά –Αθήνας – Θεσσαλονίκης .Η υφισταμένη χάραξη της γραμμής αυτής δεν επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων μεγαλύτερων των 90 χλμ. .Σε αυτό το τμήμα θα εκτελεστούν έργα βελτίωσης της υποδομής καθώς και έργα για την ασφάλεια της κυκλοφορίας (διαβάσεις ,ανισόπεδοι κόμβοι κ.α.)
- **ΟΙΝΟΗ –ΤΙΘΟΡΕΑ** .Η υφισταμένη γραμμή είναι διπλή και κανονικού εύρους ,έχει μήκος 93 χλμ. και είναι το πρώτο τμήμα του άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης που άρχισε να εκσυγχρονίζεται .Οι εργασίες σε αυτό το τμήμα έχουν ολοκληρωθεί .Πέραν των έργων για την εξασφάλιση της κυκλοφορίας με ταχύτητες της τάξεως των 200 χλμ. Θα γίνουν συμπληρωματικές εργασίες για την παραλλαγή της γραμμής για την βελτίωση της καμπύλης στην περιοχή εκκλησιάκι και ορισμένα έργα για την βελτίωση της ασφάλειας κυκλοφορίας της γραμμής .
- **ΤΙΘΟΡΕΑ –ΔΟΜΟΚΟΣ** .Σε αυτό το τμήμα που καλύπτει 122 χλμ. υπάρχει μονή γραμμή που επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων έως 80 χλμ .την ώρα .Στο τμήμα αυτό αναμένεται να πραγματοποιηθούν έργα για την αναβάθμιση της ταχύτητας και την κατασκευή νέας διπλής γραμμής .
- **ΔΟΜΟΚΟΣ –ΛΑΡΙΣΑ** .Σε αυτό το τμήμα έχει ήδη κατασκευαστεί διπλή γραμμή μήκους 57 χλμ. η οποία χρησιμοποιείται .Αναμένεται να υλοποιηθούν συμπληρωματικά η αναβάθμιση της ασφάλειας της γραμμής και η συμπλήρωση της σηματοδότησης της ώστε να μπορεί να μετατραπεί σε γραμμή ταχείας κυκλοφορίας με ταχύτητες 200χλμ.
- **ΛΑΡΙΣΑ –ΠΛΑΤΥ** .Η γραμμή αυτή είναι διπλή και έχει μήκος 127 χλμ. Στα διάφορα τμήματα της πραγματοποιούνται έργα για την αναβάθμιση της ασφάλειας ,την ολοκλήρωση της σηματοδότησης καθώς και άλλες εργασίες που έχουν να κάνουν με επεκτάσεις και ανακαινίσεις σταθμών .Σκοπός είναι και αυτή η γραμμή να είναι κατάλληλη για την κυκλοφορία των συρμών με πολύ υψηλές ταχύτητες .
- **ΠΛΑΤΥ –ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ** .Το μήκος του τμήματος αυτού είναι 37 χλμ. Εδώ γίνονται εργασίες που έχουν να κάνουν με την αναβάθμιση της γραμμής ,την βελτίωση της ασφάλειας ,την συμπλήρωση της σηματοδότησης και με

την σύνδεση με την ενωτική Ειδομένης και την επιδομή των γραμμών του ηλεκταμαξοστασιου .

Κύριος σκοπός των παραπάνω μέτρων είναι η ολοκλήρωση των μέτρων του Β' κοινοτικού πλαισίου και η αύξηση της αξιοπιστίας του σιδηρόδρομου η βελτίωση της λειτουργίας του και η καλύτερη σύνδεση της περιφέρειας .

Σηματοδότηση και Τηλεδιοίκηση των γραμμών

Ο στόχος της εγκατάστασης συστήματος σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης σε όλο το μήκος των 510 χλμ στην γραμμή Αθήνας –Θεσσαλονίκης είχε τεθεί από την αρχή του εκσυγχρονισμού του έργου .Η τοποθέτηση τέτοιων συστημάτων και εκσυγχρονισμού των ήδη υπάρχοντων έχει ήδη ξεκινήσει .Συγκεκριμένα εγκαθίστανται συστήματα στην :

1. Νέα διπλή γραμμή Τιθορέας –Λειανοκλαδίου
2. Νέα διπλή γραμμή Λειανοκλαδίου –Δομοκού
3. Νέα διπλή γραμμή Ν.Πορων –Λεπτοκαρύας

Επίσης θα ολοκληρωθεί η σηματοδότηση του τμήματος Λάρισας –Πλατεως και θα γίνουν οι αναγκαίες τροποποιήσεις και προσαρμογές στα υπόλοιπα τμήματα του άξονα .

Στα πλαίσια της αναβάθμισης των εγκαταστάσεων και των εξοπλισμών προβλέπεται η μεταφορά του τμήματος μεταλλικών κατασκευών και του νέου αυτοκινηταμαξίου των Αγ. Αναργύρων στο Θριασιο πεδίο . Επίσης προβλέπεται η προμήθεια μηχανημάτων γραμμής (εξοπλισμός επίστρωσης και καταγραφής) .

Έργα αναβάθμισης που χρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο συνοχής .

Οι ειδικοί στόχοι των σιδηροδρομικών έργων που συγχρηματοδοτούνται από το Ταμείο συνοχής και αναμένεται να υλοποιηθούν στην περίοδο 2000-2006 είναι :

- Η ολοκλήρωση της νέας διπλής γραμμής υψηλών ταχυτήτων στο τμήμα ευαγγελισμού -Λεπτοκαρύας του άξονα Αθηνάς –Θεσσαλονίκης που αποτελεί τον κορμό του ελληνικού σιδηρόδρομου .
- Η ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης της σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων Αθηνάς – Θεσσαλονίκης .
- Η κατασκευή εγκαταστάσεων εμπορευματικού κέντρου στο Θριασιο πεδίο και η σύνδεση του με το λιμάνι του Ν. Ικονίου .

- Η ολοκλήρωση της νέας διπλής γραμμής κανονικού εύρους Σκα – Κόρινθος – Πάτρα .
- Η αναβάθμιση του τμήματος Θεσσαλονίκης –Στρυμόνα –Προμαχώνα .

Ας δούμε κάθε έργο ξεχωριστά .

Άξονας Πάτρας –Αθηνάς –Θεσσαλονίκης . Αυτός ο Άξονας περνάει μέσα από τα τρία μεγαλύτερα εμπορικά και αστικά κέντρα της χώρας και ουσιαστικά εκεί διακινείται και αναμένεται να διακινείται και στο μέλλον το μεγαλύτερο μέρος του σιδηροδρομικού έργου και σχεδόν το σύνολο των εισαγωγών και των εξαγωγών που πραγματοποιούνται με σιδηρόδρομο .Προβλέπεται λοιπόν η διαμόρφωση του σε άξονα υψηλής μεταφορικής ικανότητας και επιδόσεων με αναβαθμισμένα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά . Η αναβάθμιση αυτή αναμένεται να συμβάλει στην ανάπτυξη τη περιφέρειας της χώρας και να μειώσει την ανισορροπία που υπάρχει στην κατανομή των μεταφορικών μέσων σε αυτό τον άξονα και να βοηθήσει στην ολοκλήρωση του συστήματος μεταφορών και την εναρμόνιση αυτού του δικτύου με τα αλλά ευρωπαϊκά δίκτυα .

Άξονας Θεσσαλονίκης –Στρυμόνα –Προμαχώνα .

Μετά τις σημαντικές πολιτικές αλλαγές στην Ανατολική Ευρώπη και την αλλαγή του σκηνικού ,ο Άξονας Θεσσαλονίκης –Προμαχώνα (Σόφιας) είναι αναγκαίο να αλλάξει για να ανταποκριθεί στο νέο ρόλο που αναμένεται να διαδραματίσει στις Ευρωπαϊκές μεταφορές .Έτσι πρέπει να μετατραπεί σε μια γραμμή υψηλών ταχυτήτων καθώς αποτελεί την απόληξη του IV Πανευρωπαϊκού άξονα .Οι θετικές επιπτώσεις από την αναβάθμιση αυτή είναι πολλές .Αρχικά έχουμε μια εναλλακτική χερσαία έξοδο προς τις χώρες τη Ευρώπης εκτός από αυτή μέσω της πρώην Γιουγκοσλαβίας .Συνδέεται το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο με τον κλάδο του Βελιγραδίου –Σόφιας –Κων/λης .Το σημαντικότερο όμως είναι ότι αναβαθμίζεται ο ρόλος του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου με τις χώρες κοινών συμφερόντων που αποτελούν παραδοσιακούς χώρους συνεργασίας και είναι η Ρωσία ,η Ρουμανία ,η Ουκρανία και οι λοιπές παρευξυνιες χώρες .

Αναβάθμιση της γραμμής Οινόης –Χαλκίδας .

Σε αυτό το έργο προβλέπεται η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης προκειμένου να αναβαθμιστεί η υφιστάμενη γραμμή και να συμβάλει στην συνολική αναβάθμιση του δικτύου .

Νέα διπλή γραμμή Ευαγγελισμού –Λεπτοκαρύας .

Το συγκεκριμένο τμήμα αποτελείται σήμερα από μονή γραμμή κανονικού μεγέθους και με δυσμενή γεωγραφικά χαρακτηριστικά .Αυτό το γεγονός περιορίζει τις ταχύτητες κίνησης στα 65 έως 95 χλμ. Η προοπτική είναι για την αναβάθμιση του συνολικού άξονα Αθήνας Θεσσαλονίκης με διπλές γραμμές υψηλών ταχυτήτων .Στα προηγούμενα τμήματα του άξονα αυτού ήδη έχουν ολοκληρωθεί έργα με αυτές τις προδιαγραφές ,έτσι είναι επιτακτική ανάγκη να βελτιωθεί και το εν λόγω κομμάτι που αποτελεί σημείο λαιμού στην διαδρομή(τόσο από άποψη χωρητικότητας όσο και από άποψη ταχύτητας) .Υπολογίζεται ότι με την αναβάθμιση του συγκεκριμένου τμήματος του δικτύου θα μειώνεται η συνολική διαδρομή Αθήνα –Θεσσαλονίκη κατά 12 λεπτά .

Ηλεκτροκίνηση στη γραμμή Πειραιάς –Αθήνα –Θεσσαλονίκη .

Σήμερα μόνο το τμήμα Θεσσαλονίκη-Ειδομένη λειτουργεί με ηλεκτροκίνηση ,όλα τα υπόλοιπα τμήματα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου λειτουργεί με ντιζελοκίνητη Έλξη .Έτσι η εφαρμογή ηλεκτροκίνησης στη γραμμή Πειραιά –Ρέντη – Αθήνας (Σκα) –Θεσσαλονίκης θα εκσυγχρονίσει τον άξονα ,θα αυξήσει σημαντικά τις ταχύτητες των συρμών και προβλέπεται ότι θα μειώσει την απόσταση κατά 20 λεπτά. Επιπλέον η ηλεκτροκίνηση κάνει τον σιδηρόδρομο ακόμα πιο ανταγωνιστικό μέσο λόγω ης εξοικονόμησης ενέργειας που επιτυγχάνεται και τον καθιστά και φιλικό στο περιβάλλον αυξάνοντας παράλληλα και την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών του .

Νέα διπλή γραμμή Αθήνας (Σκα) –Ελευσίνας –Κόρινθος –Πάτρας

Ο Άξονας αυτός αποτελείται σήμερα από μονή γραμμή με δυσμενή γεωγραφικά χαρακτηριστικά που καθιστούν μέγιστη ταχύτητα τα 85 χλμ. ως επί το πλείστον η γραμμή είναι στενού μετρικού πλάτους με αποτέλεσμα να μην συνεργάζεται ορθολογικά με τον άξονα Αθήνας –Θεσσαλονίκης .Στο εν λόγω άξονα προβλέπεται η κατασκευή διπλής γραμμής κανονικού εύρους με σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση .Τα αποτελέσματα αυτών των ενεργειών είναι η μείωση της διαδρομής Αθήνας –Κορίνθου κατά 45 λεπτά και η μείωση του χρόνου μετάβασης από την Κόρινθο στη Πάτρα σε 40 λεπτά .Επίσης η κατασκευή γραμμής κανονικού εύρους διασφαλίζει την διαλειτουργικότητα με το υπόλοιπο δίκτυο της Κεντρικής και βόρειας Ελλάδος αλλά και γενικά της υπόλοιπης Ευρώπης και ανοίγει τον δρόμο για την υλοποίηση συνδυασμένων μεταφορών .

Αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης -Στρυμόνα – Προμαχώνα .

Η γραμμή αυτή είναι μόνη και υπάρχουν τμήματα της με δυσμενή τεχνικά χαρακτηριστικά ,επίσης η κίνηση των συρμών γίνεται με ντίζελ .Ως αποτέλεσμα είναι αρκετά περιορισμένη η ταχύτητα κυκλοφορίας .Έτσι προβλέπεται η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης στο σύνολο της γραμμής καθώς και η αναβάθμιση του τμήματος Στρυμόνα –Προμαχώνα .Με την υλοποίηση των παραπάνω αναβαθμίζεται αρκετά η σύνδεση της χώρας μας με τα Βαλκανικά κράτη και την Κεντρική Ευρώπη και παράλληλα εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα με τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά Δίκτυα .

Έργα για την αναβάθμιση των συνδυασμένων μεταφορών .

Ορισμένα από τα βασικά έργα για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών στον ελληνικό χώρο με την συμβολή του σιδηρόδρομου είναι η σύνδεση της σιδηροδρομικής ΠΑΘΕ με τα βασικά λιμάνια της χώρας καθώς και με τα εμπορευματικά κέντρα που αναμένεται να αναπτυχθούν .Το γεγονός αυτό προτρέπει την ανάπτυξη κατά μήκος του άξονα καθώς και στους τερματικούς σταθμούς των συνδυασμένων μεταφορών που θα μπορούσε να αποφέρει σημαντικά οικονομικά και αναπτυξιακά οφέλη .Μια τέτοια περίπτωση είναι το έργο του εμπορευματικού κέντρου στο θριασιο πεδίο και της εμπορευματικής σύνδεσης με το λιμάνι του Πειραιά στο Ν. Ικόνιο

Κατασκευή εγκαταστάσεων Θριασιου πεδίου με σύνδεση στο λιμένα του Ν.Ικονιου .

Σήμερα το σιδηροδρομικό έργο της Αττικής διασπάτε σε 9 διαφορετικούς σταθμούς και αυτό σημαίνει πολλές και συνεχείς μετακινήσεις για την διανομή ,την περισυλλογή των φορταμαξών για ελιγμούς των μηχανών κ.α. .Αυτό εκτός των άλλων έχει οδηγήσει σε μια υποβάθμιση τις περιοχές γύρω από τους σταθμούς αλλά και γενικότερα της Αττικής παράλληλα έχει αρνητικές επιπτώσεις και στην λειτουργία του ΟΣΕ από πολλές πλευρές όπως οργάνωσης και κόστος μεταφορών ,παραγωγικότητα του εξοπλισμού του και της εργασίας αλλά προκαλεί και πρόβλημα στην ανάπτυξη σύγχρονων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το εμπορευματικό και με το επιβατικό μεταφορικό έργο του οργανισμού (π.χ. Δημιουργία σύγχρονων σταθμών στην Αττική) .Επίσης οι εγκαταστάσεις και ο εξοπλισμός των σιδηροδρομικών σταθμών τη Αττική είναι σήμερα ελλιπείς με αποτέλεσμα να παρουσιάζονται σημαντικές καθυστερήσεις στην διεκπεραιώσει των φορταμαξών .

Επίσης υπάρχουν μόνο δυο ανεπαρκώς εξοπλισμένα τερματικά εμπορευματοκιβωτίων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές .Ένα είναι στους Αγ. Ανάργυρους και το άλλο στην Θεσσαλονίκη και αυτό κάνει την συμμετοχή του σιδηρόδρομου πολύ χαμηλή στο πλέον δυναμικό και αναπτυσσόμενο κομμάτι της μεταφοράς σήμερα ,την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων .

Τα σοβαρά αυτά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα έχει οδηγήσει σε μεγάλη πτώση τον όγκο του φορτίου που διακινείται μέσω αυτού .Σαν λύση σε όλα τα παραπάνω εμφανίζεται η κατασκευή ενός εμπορευματικού κέντρου στο Θριασιο πεδίο που να συνδέεται παράλληλα με το λιμάνι του Νέου Ικονίου .Το εμπορευματικό κέντρο αυτό θα περιλαμβάνει τερματικά για εμπορευματοκιβώτια ,τελωνείο ,σταθμό διαλογής ,εμπορικό σταθμό ,αποθήκες εμπορευμάτων .δέσμη γραμμών και ειδικούς χώρους εναπόθεσης επικίνδυνων φορτίων και τέλος γραμμή που θα το συνδέει με το λιμάνι .

Με το έργο αυτό το οποίο έχει αρχίσει να υλοποιείται αναμένεται να επιτευχθεί η συγκέντρωση σε ένα χώρο του σιδηροδρομικού εμπορευματικού μεταφορικού έργου που βρίσκεται σήμερα διάσπαρτο στις διάφορες περιοχές της Αττικής .Επιπλέον σε αυτό το χώρο θα εξασφαλιστεί η χρήση σύγχρονων μέτρων που απαιτούνται για την διεκπεραίωση των φορτίων με αποτέλεσμα την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του σιδηρόδρομου και την δημιουργία ευνοϊκών προϋποθέσεων για την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών .Πιο συγκεκριμένα θα υπάρχει η δυνατότητα προϊόντα που εισάγονται στην χώρα μας κυρίως από τη θάλασσα ,να φτάνουν στον Πειραιά και από εκεί να προωθούνται στο Θριασιο και να διανέμονται σε όλη τη χώρα μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου .Αντίστοιχα προϊόντα που εξάγονται η προωθούνται στα νησιά του Αιγαίου θα μπορούν να συγκεντρώνονται στο Θριασιο και να προωθούνται στο Πειραιά και από εκεί στον προορισμό τους .

Οι εγκαταστάσεις στο Θριασιο πεδίο αναμένεται να χρηματοδοτηθούν από το ελληνικό δημόσιο αλλά προβλέπεται και η ανάπτυξη άλλων δραστηριοτήτων του εμπορευματικού κέντρου με την συμμετοχή και ιδιωτών .

Έργα που χρηματοδοτούνται από την κοινοτική πρωτοβουλία INTERREG και τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (Π.Ε.Π.)

Αναβάθμιση του τμήματος Στρυμόνα –Αλεξανδρούπολης –Ορμένιο .Σήμερα σε αυτό το κομμάτι υπάρχει μόνη γραμμή μήκους 178 χλμ. η οποία διασχίζει από το

Νότο προς τον Βορρά των Νόμο Έβρου παράλληλα με την Ελληνο –τουρκική μεθόριο .Η γραμμή αυτή αποτελεί τμήμα του Διευρωπαϊου διαδρόμου ΙΧ ο οποίος καταλήγει στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης .Η αναβάθμιση του τμήματος αυτού αναμένεται να βοηθήσει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής σε συνδυασμό και με τα έργα που υλοποιούνται για τον εκσυγχρονισμό του λιμένα .Στην μελέτη περιλαμβάνεται επίσης και σύνδεση της γραμμής με το λιμάνι γεγονός που θα βοηθήσει στην ανάπτυξη των μεταφορών και στην διασύνδεση με τις γύρω χώρες καθώς και στην τόνωση της τοπικής οικονομίας .

Σύνδεση του 6^{ου} προβλήτα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με το δίκτυο του ΟΣΕ. Στα πλαίσια της προώθησης των συνδυασμένων μεταφορών εκπονείται μελέτη για την προέκταση της γραμμής του ΟΣΕ και την σύνδεση της με τον 6^ο προβλήτα της Θεσσαλονίκης (αυτό το έργο αναπτύσσεται στη συνέχεια) .

Βελτίωση της γραμμής Ειδομένης –Θεσσαλονίκης .Το έργο αυτό περιλαμβάνει βελτιώσεις στο τμήμα της γραμμής Πολυκάστρου –Ειδομένης σε μήκος 20χλμ. με στόχο την αύξηση της ταχύτητας κυκλοφορίας των συρμών .

Τμήμα Πλατύ –Θεσσαλονίκης .Σε αυτό το τμήμα αναμένεται να γίνουν έργα μικρής έκτασης που έχουν να κάνουν περισσότερο με την ασφάλεια όπως ηλεκτροφωτισμός ,περιφράξεις και κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων .

Γραμμή Αμύνταιο –Κοζάνη .Αφορά κάποια έργα που θα γίνουν με σκοπό την Βελτίωση της ασφάλειας .

Βελτίωση του δικτύου της Πελοποννήσου . Το έργο αυτό αφορά την αναβάθμιση στις γραμμές Πάτρα –Πύργος , Ζευγολατιό –Καλαμάτα ,Ζευγολατιό –Καλονερο καθώς και κάποιες παραλλαγές στις γραμμές Κόρινθος –Μύλοι και την αναβάθμιση του οδοντωτού που συνδέει το Διακοπτό με τα Καλάβρυτα. Στόχος είναι η καλύτερη διασύνδεση και η προσπελασιμότητα της Πελοποννήσου καθώς και η ενίσχυση της απασχόλησης στην περιοχή .

Υπολειπόμενα έργα εκσυγχρονισμού του άξονα Αθήνας –Θεσσαλονίκης κυρίως σε ότι αφορά επεμβάσεις γύρω από τις αστικές περιοχές ,όπως ηλεκτροφωτισμός ,περιφράξεις ,διαβάσεις ,αλλά και παρόμοια έργα για την βελτίωση της ασφάλειας που θα γίνουν στον Άξονα Πειραιάς –Αθήνα –Σκα .

Οι Αερομεταφορές στην Ελλάδα .

Οι αερομεταφορές αποτελούν πολύ σημαντικό παράγοντα στην κοινωνική ,οικονομική ,χωροταξική και πληθυσμιακή εξέλιξη ενός τόπου .Συγκεκριμένα στην Ελλάδα έχουν ιδιαίτερη σημασία για την οικονομία αφού έχει υπολογιστεί ότι περίπου το 75% των τουριστικών μετακινήσεων γίνεται αεροπορικώς .

Το δίκτυο των Ελληνικών Αεροδρομίων περιλαμβάνει 40 αεροδρόμια εκ των οποίων το ένα της Καλύμνου βρίσκεται υπό κατασκευή .Τα 5 μεγαλύτερα που είναι της Αθηνάς ,της Θεσσαλονίκης ,του Ηρακλείου ,της Ρόδου και της Κέρκυρας εξυπηρετούν περίπου το 85% της αεροπορικής κίνησης .Τα υπόλοιπα 35 εξυπηρετούν σχετικά μικρό ποσοστό καθώς και μικρό ποσοστό της έκτακτης κίνησης του εξωτερικού .

Η γεωμορφία της χώρας είναι ιδιαίτερη όπως προαναφέρθηκε ,μεγάλος αριθμός νησιών και συμπαγείς ορεινοί όγκοι στο εσωτερικό , καθιστούν την αεροπλοΐα αναγκαία για την σύνδεση της περιφέρειας με το κέντρο .Επιπλέον λόγω της γεωγραφικής της θέσης η Ελλάδα δεν διαθέτει χερσαία σύνορα με τις χώρες της δυτικής Ευρώπης γεγονός που κάνει τα αεροδρόμια πύλες προς την Ευρώπη .

Όμως παρά τις προσπάθειες της Υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας (Υ.Π.Α.) για την βέλτιστη εκμετάλλευση και εξυπηρέτηση των αεροδρομίων ,αυτή παραμένει ανεπαρκής ως προς την παρούσα και την μελλοντική ζήτηση .Επίσης υπάρχει έλλειψη της εφαρμογής των νέων τεχνολογιών της τηλεματικής και ώστε να αναβαθμίζονται τα συστήματα ασφάλειας και να διαχειρίζονται καλύτερα οι επιχειρησιακές λειτουργίες .

Η προοπτική των αερομεταφορών τόσο στην Ελλάδα όσο και παγκοσμίως είναι πολύ θετική και υπάρχουν μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης .Η επιβατική κίνηση συνεχώς αυξάνεται τα τελευταία έτη καθώς αυξάνεται και ο αριθμός των αεροσκαφών επίσης . Υπολογίζεται ότι έως το 2010 η κίνηση θα έχει σχεδόν διπλασιαστεί και αυτό σημαίνει αύξηση για μεταφορικό έργο και στη χώρα μας .

Για την σωστή όμως και απρόσκοπτη διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου κρίνεται απαραίτητο να υλοποιηθούν μεγάλα έργα υποδομής ,έλεγχου και οργάνωσης αεροδρομίων και του εναέριου χώρου .Επιπλέον λόγω της απελευθέρωσης της αγοράς και της αύξησης του ανταγωνισμού υπάρχει η ανάγκη υψηλό επίπεδο προσφερομένων υπηρεσιών .

Η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός του συστήματος περιλαμβάνει την επένδυση σε κτήρια ,αεροσταθμούς ,διαδρόμους ,τροχιόδρομους δάπεδα στάθμευσης αεροσκαφών κ.α. Τα έργα που προβλέπεται να ενταχθούν στο Γ΄ κοινοτικό πλαίσιο στήριξης είναι .Η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός του αεροδρομίου "Μακεδονία" της Θεσσαλονίκης με σκοπό τον εφοδιασμό της συμπρωτεύουσας με όλα τα εφόδια για την προώθηση της ως βαλκανικό κέντρο και του αεροδρομίου "Ν.Καζαντζακης" του Ηρακλείου με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού και την αύξηση του αριθμού των επιβατών .Τέλος θα προωθηθεί η εφαρμογή της τηλεματικής ως μέτρο για την βελτίωση της ασφάλειας ,καλύτερου έλεγχου ,αύξησης της εξυπηρέτησης και αποτελεσματικότερης διαχείρισης και παρακολούθησης των λειτουργιών του αεροδρομίου .

Ειδικοί στόχοι για την βελτίωση των αεροδρομίων

Οι ειδικοί στόχοι μπορούν να συνοψιστούν ως εξής :

- Να βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών
- Να αυξηθεί η χωρητικότητα των επί μέρους εγκαταστάσεων ώστε να ανταποκρίνονται στην αύξηση της ζήτησης που προβλέπεται να υπάρξει έως το 2010 .
- Ο σεβασμός και η αρμονική συνύπαρξη με το περιβάλλον .
- Η ανάπτυξη του τομέα των αερομεταφορών εμπορευμάτων .

Στα πλαίσια των παραπάνω στόχων έχουν προβλεφθεί οι εξής δράσεις :

Στο αεροδρόμιο "Μακεδονία" της Θεσσαλονίκης προβλέπεται η επέκταση του διαδρόμου 10-28 κατά 1000 μέτρα από τα οποία τα 700 μέτρα θα είναι μέσα στη θάλασσα .Έτσι θα επιτευχθεί τελικό μήκος διαδρόμου στα 3.440 και παράλληλα επέκταση του τροχιόδρομου 10-28 κατά 1000 μέτρα από τα οποία τα 865 μέτρα θα είναι μέσα στη θάλασσα .ώστε το μήκος του να φτάσει τα 3.440 μέτρα .Με αυτά τα μέτρα όχι μόνο θα αυξηθεί η χωρητικότητα του αεροδρομίου αλλά θα μπορεί και να εξυπηρετεί υπερατλαντικές πτήσεις .Αυτά τα έργα σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα αναπτυξιακά έργα που θα πραγματοποιηθούν (νέο δάπεδο ,νέος αεροσταθμος ,βοηθητικές εγκαταστάσεις) θα βοηθήσουν στο να δώσουν τις υποδομές να αναπτυχθεί η Θεσσαλονίκη σε βαλκανικό μητροπολιτικό κέντρο .

Επίσης και στο αεροδρόμιο "Ν. Καζαντζακης"της Κρήτης έχει προβλεφθεί η επέκταση του σταθμού κατά 22.000 τ.μ. γεγονός που αναμένεται να συμβάλει

σημαντικά στην εξυπηρέτηση των επιβατών και στην αύξηση της χωρητικότητας του αεροδρομίου .

Εκσυγχρονισμός της αεροναυτιλίας με RADAR

Ο εκσυγχρονισμός της Ελληνικής αεροπλοΐας προβλέπει και την ανανέωση του εξοπλισμού της .Έτσι έχει προβλεφθεί η προμήθεια τεσσάρων τερματικών Ραντάρ και τριών μακράς εμβέλειας .Το έργο αυτό αναμένεται να αναβαθμίσει τον έλεγχο και την διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας , να βοηθήσει στην καλύτερη διαχείριση των επιχειρησιακών λειτουργιών και να συμβάλει στην ασφαλέστερη ανάπτυξη των αερομεταφορών .Επίσης αναμένεται να υπάρχει μεγαλύτερη οικονομική αποδοτικότητα και αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης γιατί υπολογίζεται πως θα μειωθούν σημαντικά οι καθυστερήσεις αλλά και ο χρόνος αναμονής των αεροσκαφών.

Αναλυτικότερα λοιπόν το έργο αυτό περιλαμβάνει την προμήθεια και εγκατάσταση τεσσάρων τερματικών ραντάρ ,τριών μακράς εμβέλειας και ενός συστήματος αεροναυτικών πληροφοριών .

Τα τερματικά ραντάρ εγκαταστάθηκαν ήδη στους αερολιμένες της Θεσσαλονίκης ,της Κέρκυρας και της Ρόδου .εκκρεμεί η παραλαβή στον αερολιμένα του Ηρακλείου .Εκτός από το κύριο υλικό περιλαμβάνονται ηλεκτρογεννήτριες ,ραδιοζευξεις ,καλύμματα κεραίας ,απόκτηση γης για την εγκατάσταση τους διαμορφώσεις χωρών ,οδούς προσπέλασης ,κτίρια ,συνδέσεις με δίκτυα Δ.Ε.Η. και Ο.Τ.Ε. και περιβαλλοντικές μελέτες .

Η εγκατάσταση των ραντάρ Μακράς εμβέλειας (MSSR) βρίσκετε σε εξέλιξη στους αερολιμένες της Θάσου ,Κάρπαθου, Ρόδου .Τέλος το σύστημα αεροναυτικών πληροφοριών (AIS) εκτός από το κύριο υλικό του απαιτεί και την σύνδεση του μέσω δικτύου Data και μελέτη safety management .

Σύνδεση του διεθνούς αεροδρομίου Έλευθέριος Βενιζέλος ' της Αθηνάς με το λιμάνι του Πειραιά .

Οι διοικήσεις των δυο οργανισμών σχεδιάζουν την σύνδεση των εγκαταστάσεων τους με σκοπό την προώθηση μέρους φορτίων που φτάνουν στο λιμάνι του Πειραιά και μπορούν να μεταφερθούν αεροπορικώς .Η αρχική σκέψη είναι ότι εμπορεύματα που φτάνουν καθυστερημένα στον Πειραιά από την Μέση Ανατολή ,Αφρική και έχουν ως πρώτο σταθμό στην Ευρωπαϊκή Ένωση την Ελλάδα ,θα μπορούσαν να προωθούνται στις χώρες της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης αεροπορικώς .Με αυτό

τον τρόπο θα μπορούσε το αεροδρόμιο να λειτουργήσει πύλη εισόδου για την Μέση Ανατολή και την Αφρική και παράλληλα να προσελκύσει και εμπορεύματα που ίσως σήμερα να εξυπηρετούνται από γειτονικά λιμάνια .

Ήδη έχουν πραγματοποιηθεί κάποιες δόκιμες με περιπτώσεις εμπορευμάτων που φορτώθηκαν από την Τουρκία (Κωνσταντινούπολη) και αφού έφτασαν στο λιμάνι προωθήθηκαν οδικώς στο αεροδρόμιο και από εκεί αεροπορικώς στον προορισμό τους .Τα αποτελέσματα αυτής της συνδυασμένης μεταφοράς ήταν αρκετά ικανοποιητικά από την άποψη χρόνου αλλά και συνεργασίας .

Σκοπός της Διοίκησης του αεροδρομίου είναι να μπορέσει να απορροφήσει το 5% της εμπορευματικής κίνησης που φτάνει στο λιμάνι του Πειραιά .Η πρόταση είναι να δημιουργηθεί ένας συγκεκριμένος χώρος στον σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων στο Ικόνιο όπου θα προωθούνται όλα τα εμπορεύματα που προορίζονται για το αεροδρόμιο .Από εκεί θα προωθούνται οδικώς ως το χώρο διαχείρισης εμπορευμάτων του αεροδρομίου όπου και θα ξεχωρίζονται τα εμπορεύματα που περιέχει το εμπορευματοκιβώτιο και θα μεταφορτώνονται είτε χύμα είτε σε αεροπορικού τύπου εμπορευματοκιβώτιο και θα συνεχίζουν το ταξίδι τους .Στόχος εδώ είναι ο όσο το δυνατόν μικρότερος χρόνος διαχείρισης των εμπορευμάτων και ανασυσκευασίας τους και αυτό μπορεί να εξασφαλιστεί με την κατάλληλη συσκευασία και παλλετοποίηση ώστε να γίνονται όσο το δυνατόν λιγότεροι χειρισμοί και να μειώνονται στο ελάχιστο οι φθορές που προκαλούνται από αυτές .

Και από την μεριά του Ο.Λ.Π. το σχέδιο για την συνεργασία και την προώθηση δικτύου συνδυασμένης μεταφοράς φαίνεται πολλά υποσχόμενο και προσοδοφόρο και έτσι έχει ήδη ανατεθεί μελέτη στο πανεπιστήμιο Πειραιώς .

Σύνδεση του αεροδρομίου με το σιδηροδρομικό δίκτυο .

Συνήθως η σύνδεση του αεροδρομίου με τον σιδηρόδρομο εξυπηρετεί μόνο επιβατικούς σκοπούς .Η ανάπτυξη ενός δικτύου συνδυασμένης μεταφοράς που να συνδέει μια σιδηροδρομική γραμμή με το αεροδρόμιο είναι κάτι καινούργιο σχετικά που δεν έχει αναπτυχθεί ιδιαίτερα .Στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στην Αττική ,υπάρχει η σύνδεση του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» με την γραμμή του προαστιακού σιδηρόδρομου ,ο οποίος προς το παρόν εξυπηρετεί μόνο επιβατικές ανάγκες .Η σκέψη είναι να μελετηθεί η βιωσιμότητα μιας μελλοντικής επένδυσης στην ανάπτυξη παράλληλα μιας εμπορευματικής γραμμής .Δεδομένου ότι ο προαστιακός συνδέεται και με άλλες πόλεις γύρω από την Αθηνά όπως η Κόρινθος

και μελλοντικά η Θήβα και η Χαλκίδα ,φαίνεται μια δελεαστική πρόταση μεταφοράς προϊόντων που χρειάζονται αεροπορική μεταφορά ,φτηνά και γρήγορα στους χώρους εμπορευμάτων του αεροδρομίου .αντίστοιχα θα μπορούσε η ανάπτυξη μιας γρήγορης και αποδοτικής σιδηροδρομικής γραμμής να εξυπηρετεί τις ανάγκες που κάλυπτε μια αεροπορική γραμμή και έτσι τα δυο μέσα να αλληλοσυμπληρώνονται και παράλληλα να μειώνεται η κίνηση σε αεροπορικές χρονοθυρίδες .Οι αλήθεια όμως είναι ότι οι συνθήκες και ο όγκος των φορτίων που διακινούνται αλλά και η κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου ,δεν επιτρέπει άμεσα την εφαρμογή ενός τέτοιου φιλόδοξου σχεδίου συνδυασμένων μεταφορών .Αλλά επιπλέον και το καθεστώς που επικρατεί στα δυο διαφορετικά μέσα (πλήρως απελευθερωμένη αεροπορική αγορά και κρατικά ελεγχόμενοι σιδηρόδρομοι) δεν ενθαρρύνει την συνεργασία αφού οι προτεραιότητες τους τουλάχιστον μέχρι τώρα είναι διαφορετικές .

Οι Θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα .

Όπως αναφέραμε προηγουμένως η γεωγραφική θέση της Ελλάδος στο νοτιανατολικό άκρο της Ευρώπης της δίνει πολλές δυνατότητες για να διαδραματίσει αξιόλογο ρόλο στην αλυσίδα των συνδυασμένων μεταφορών και εξελιχθεί σε σημαντικό κόμβο .Μπορεί να χαρακτηριστεί κάλλιστα ως Θαλάσσια εμπορευματική πύλη της Ν.Α. Ευρώπης .Αυτό της δίνει την πρόσβαση σε μια μεγάλη αγορά με εμπορευματικές ροές τις οποίες η χώρα μας μπορεί να εξυπηρετήσει .Μια αλυσίδα χερσαίας –Θαλάσσιας – χερσαίας μεταφοράς μπορεί να αναπτυχθεί με σημαντικό ενδιάμεσο κόμβο τα Ελληνικά λιμάνια .

Όπως έχουμε προαναφέρει σημαντικότατο ρόλο στην αποτελεσματικότητα μιας αλυσίδας συνδυασμένης μεταφοράς παίζει το σημείο εναλλαγής των μέσων και μεταφόρτωσης και στην προκειμένη περίπτωση μιλάμε για τα λιμάνια .Η οργάνωση σε αυτούς τους τερματικούς σταθμούς όπου πραγματοποιείται η μεταφόρτωση ή η αποθήκευση των εμπορευμάτων είναι κρίσιμος παράγοντες επιτυχίας του δικτύου .

Ελληνικά λιμάνια , έργα και υποδομές .

Το ρόλο αυτό καλούνται να παίξουν τα δυο μεγάλα λιμάνια της χώρας ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη τα οποία διακινούν και τον μεγαλύτερο εμπορευματικό όγκο εισαγωγών και εξαγωγών κυρίως από της χώρας της Ανατολής .

Το γεγονός είναι ότι υπάρχουν αρκετοί παράγοντες που εμποδίζουν τα λιμάνια μας και κυρίως τον Πειραιά να εκμεταλλευτεί πλήρως αυτές τις ευκαιρίες που

παρουσιάζονται. Ένα από τα βασικότερα μειονεκτήματα είναι ότι παρά τις τόσες προσπάθειες και προτάσεις που έχουν γίνει κατά καιρούς ο Πειραιάς δεν έχει συνδεθεί ακόμα εμπορευματικά με τον σιδηρόδρομο. Έτσι μέχρι τώρα έχει μείνει σχετικά αποκομμένος από αυτού του είδους δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών που έχουν αναπτυχθεί και λειτουργούν στην Ευρώπη αλλά και επιπλέον δεν έχει σιδηροδρομική σύνδεση με τα Βαλκάνια και την Ελληνική ενδοχώρα. Αυτό το γεγονός έχει οδηγήσει το λιμάνι στο να αποτελεί ένα σημείο εναπόθεσης εμπορευμάτων στο οποίο τα εμπορεύματα είτε μεταμορφώνονται σε άλλα μικρότερα πλοία και προωθούνται στους τελικούς τους προορισμούς, είτε προωθούνται οδικώς αυξάνοντας έτσι την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την ρύπανση και επιβαρύνοντας την περιοχή του λιμανιού και επιπλέον το οδικό δίκτυο.

Ένα επιπλέον πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είναι οι πολύωρες καθυστερήσεις που υπάρχουν στην εκφόρτωση των πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια. Αυτό οφείλεται στο ότι η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων έχει αυξηθεί ραγδαία τα τελευταία χρόνια και οι υποδομές του λιμανιού δεν είναι κατάλληλες αλλά και επαρκείς για να ανταποκριθούν σε αυτή την ζήτηση. Ως αποτέλεσμα είναι αρκετές ναυτιλιακές εταιρείες να παρακάμπτουν τον Πειραιά και να καταφεύγουν σε γειτονικά λιμάνια (π.χ. Τουρκία, Αίγυπτο, κ.α.) που εξυπηρετούνται γρηγορότερα.

Στην κατεύθυνση της λύσης αυτών των προβλημάτων η διοίκηση του λιμανιού προωθεί την λύση της σύνδεσης του λιμανιού σιδηροδρομικώς με το αεροδρόμιο (όπως αναφέρθηκε αναλυτικότερα προηγουμένως). Για σκοπό αυτό έχουν δρομολογηθεί από την πλευρά του Ο.Λ.Π επενδύσεις για την επέκταση του σταθμού Ε/Κ 'Ελ. Βενιζέλος' στο Ν. Ικόνιο με την κατασκευή νέου προβλήτα Ι (περίοδος 2005-2007) και του ανατολικού τμήματος του προβλήτα ΙΙΙ (2008-2009). Η υποδομή αυτή μαζί και με της βελτίωση της λειτουργικότητας του Σ.ΕΜΠΟ αναμένεται να αυξήσει την συνολική ικανότητα διακίνησης του σταθμού στα 3 εκατομμύρια TEU's. Η χρηματοδότηση των έργων αυτών προβλέπεται να γίνει με ίδια κεφάλαια και τραπεζικό δανεισμό, αλλά εξετάζεται και η δυνατότητα ένταξης των επενδύσεων στο Γ' ΚΠΣ. Επίσης άλλα έργα υποδομής που πραγματοποιούνται προς αυτή την κατεύθυνση είναι:

- Η επέκταση της υποδομής του εμπορικού λιμανιού. Πρόκειται για έργα που αφορούν την διαμόρφωση του χερσαίου χώρου του V προβλήτα στην περιοχή

του Κερατσινίου καθώς και την κτιριακή υποδομή των συνεργείων και των αποθηκών για την βελτίωση της λειτουργικότητας του λιμένα .

- Ολοκλήρωση έργων της περιφερειακής λεωφόρου από τον Αγ. Διονύσιο έως την λεωφόρο Σχιστού για καλύτερη ροή των φορτίων που μετακινούνται οδικώς .
- Αξιοποίηση της ευρύτερης περιοχής της Ηστωνίας Ακτής (πολυώροφες αποθήκες ,Silo ,Δεξαμενές ,περιοχή Καστράκι) .
- Δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς Κεντρικού λυμένος Πειραιώς .
- Αξιοποίηση Θαλάσσιου μετώπου πρώην Λιμενο-Βιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας –Κερατσινίου .
- Βελτίωση και αναβάθμιση του υπάρχοντος μηχανολογικού εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης .
- Διάφορα άλλα έργα μικρότερης κλίμακας που αφορούν την παρέμβαση και την βελτίωση των κτιριακών ,λιμενικών και συγκοινωνιακών έργων και των δικτύων της υποδομής του Ο.Λ.Π.

Επιπλέον την σιδηροδρομική σύνδεση με το δίκτυο της χώρας μέσω της σύνδεσης με το εμπορευματικό κέντρο που θα κατασκευάσει ο ΟΣΕ στην περιοχή του Θριασιου πεδίου .Οι συνδέσεις αυτές εφόσον υλοποιηθούν θα συμβάλουν στην ταχύτερη και αποτελεσματικότερη προώθηση των εμπορευμάτων και στην ανάπτυξη των δικτύων συνδυασμένης μεταφοράς .

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος λιμένας σε εμπορευματική κίνηση και ο σημαντικότερος της Β. Ελλάδος αφού συνιστά την απόληξη των Πανευρωπαϊκών αξόνων IV και X . Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης είναι συνδεδεμένος με το σιδηροδρομικό δίκτυο η σύνδεση του όμως περνάει αναγκαστικά από την πύλη 11 και διασχίζει αστική περιοχή .Το γεγονός αυτό αφενός περιορίζει την ταχύτητα και αφετέρου δημιουργεί προβλήματα στους κάτοικους της περιοχής .Ως λύση σε αυτό το πρόβλημα συζητείται με τον ΟΣΕ η σιδηροδρομική σύνδεση με την περιοχή του Καλοχωριου . Επιπλέον και στα πλαίσια της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών ο ΟΛΘ έχει έρθει σε συμφωνία με την Βουλγαρία ώστε μέχρι το 2011 να υπάρχει σύστημα συμβατότητας των συρμών στην γραμμή αυτή που θα είναι κατά πολύ γρηγορότεροι των σημερινών και θα περιλαμβάνεται και Block train για την μεταφορά προϊόντων χαλυβουργίας .Υπάρχει ήδη γραμμή μεταφοράς βαρέων προϊόντων με την Π.Γ.Δ.Μ. η οποία λειτουργεί ικανοποιητικά και

γίνονται ενέργειες για να επεκταθεί η σύνδεση του λιμανιού με το Βελιγράδι παράλληλα με τον πανευρωπαϊκό άξονα 10 και από εκεί σε ολόκληρη την κεντρική Ευρώπη.

Παράλληλα από άποψη υποδομών ,ο ΟΛΘ προσπαθεί να αναβαθμίσει τον Σ.ΕΜΠΟ του ,ο οποίος έχει σημαντική αύξηση κερδοφορίας τα τελευταία έτη. Πιο συγκεκριμένα έχουν προγραμματιστεί από τον οργανισμό οι εξής επενδύσεις .

- Κατασκευή αποθήκης συσκευασίας – αποσυσκευασίας εμπορευματοκιβωτίων 12.000 τ.μ.
- Επέκταση του τερματικού σταθμού για την διαχείριση των εγχώριων εμπορευματοκιβωτίων που προορίζονται για εξαγωγή .
- Δημιουργία χώρου για την λειτουργία ελεύθερης ζώνης (τύπου II).
- Προμήθεια τριών ηλεκτροκίνητων γερανών ανυψωτικής ικανότητας 20 τόνων στα 32 μέτρα .
- Την ανακατασκευή των σιδηροδρομικών γραμμών στα κρηπιδώματα 21 και 22
- Τη δημιουργία τελωνιακού χώρου εναπόθεσης 19.000 τ.μ.
- Έχει αναπτυχθεί ένα νέο λογισμικό και έχει αναβαθμιστεί την μηχανογράφηση του σταθμού

Ο 6^{ος} προβλήτας του ΟΛΘ που αποτελεί και το βασικό μέρος της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα πρόκειται να επεκταθεί και να αναβαθμιστεί .Ο προϋπολογισμός του έργου αυτού που έχει ήδη εγκριθεί φτάνει τα 25.000.000 Ευρω και αφορά την κατασκευή βασικής αναπτυξιακής υποδομής του λιμένα και είναι έργο μεγάλης σπουδαιότητας για την αντιμετώπιση των εμπορευματικών απαιτήσεων της περιοχής . Επίσης συζητείται η εγκατάσταση εμπορευματικού κέντρου στο χώρο του 6^{ου} προβλήτα και την σύνδεση του με το δίκτυο του ΟΣΕ .

Το λιμάνι της Καβάλας είναι ένα κυρίως επιβατικό λιμάνι. Ο νέος λιμένας "Φίλιππος Β´" που έχει κατασκευαστεί στο δυτικό κρηπίδωμα έχει μήκος 400 μέτρα και έχει την δυνατότητα να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα δυο πλοία μήκους 190 μέτρων και πλοίων τύπου RO-RO .Για το λιμάνι "Φίλιππος Β´" έχουν προγραμματιστεί οι εξής επενδύσεις .

- Επέκταση και κρηπίδωση του υφιστάμενου μόλου και η κατασκευή βόρειων κρηπιδωμάτων έτσι ώστε συνολικά να έχει 1.450 μ. κρηπιδώματος .

- Προμήθεια μηχανολογικού εξοπλισμού (γερανός 60 τόνων στα 28μ. ,περονοφόρο 40 τόνων ,μεταφορικές ταινίες και φορτωτής)

Η συνολική δαπάνη έχει προϋπολογιστεί στα 4.400.000 Ευρω .Η ολοκλήρωση των έργων αυτών στο λιμάνι και ο εκσυγχρονισμός του μηχανολογικού εξοπλισμού σε συνδυασμό με την άμεση γειτνίαση και πρόσβαση στην Εγνατία οδό είναι βασικά πλεονεκτήματα για να λειτουργήσει το λιμάνι ως διαμετακομιστικός κόμβος για την Ευρύτερη περιοχή και τις Βαλκανικές χώρες .

Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης κατέχει μια στρατηγική θέση στην τομή δυο κυρίων Ευρωπαϊκών αξόνων ,οδικών και σιδηροδρομικών .Θεωρούνται μαζί με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης τα δυο σημαντικότερα λιμάνια της Βόρειου Ελλάδος και γι αυτό το λόγο τα έργα ανάπτυξης του εντάχθηκαν στο Γ΄ ΚΠΣ έτσι ώστε να ανταποκριθεί ως κόμβος στην αλυσίδα της συνδυασμένης μεταφοράς .Το λιμάνι έχει πέντε προβλήτες με συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων 1.629 μ. και συνολική έκταση χερσαίου χώρου 73.800 τ.μ. διαθέτει αποθηκευτικούς χώρους καθώς και άρτιο μηχανολογικό εξοπλισμό (γερανούς ,μηχανικές μεθόδους φόρτωση χύδην φορτίων ,υποθαλάσσιο αγωγό και εξέδρα εκφόρτωσης πετρελαιοειδών) και μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία με ωφέλιμο φορτίο έως 2.000 τόνους .

Το λιμάνι του Βόλου έως το 1985 εξυπηρετούσε τις ανάγκες της Ευρώπης για μεταφορά προς την μέση ανατολή μέσω της γραμμής Βόλου –Λαττακία Συρίας .Η γραμμή διεκόπη λόγω της κρίσεως στην μέση ανατολή και από τότε δεν ξαναλειτουργήσε .Σκοπός της διοίκησης είναι η επαναλειτουργία της γραμμής αυτής και η εκμετάλλευση του λιμανιού ως λιμανιού transit για την μεταφορά φορτίων στις Ευρωπαϊκές χώρες ,την Τουρκία και τα κράτη της Μαύρης Θάλασσας .Για την υλοποίηση των στόχων αυτών και την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών η διοίκηση έχει προγραμματίσει τις εξής επενδύσεις .

- Επέκταση της προβλήτας Containers .
- Κατασκευή της γέφυρας του ξηρια για την εκτροπή της κυκλοφορίας των οχημάτων που τώρα διέρχονται από το κέντρο της πόλης προκαλώντας σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα .
- Κατασκευή 4 νέων αποθηκών συνολικής έκτασης 10.000 τ.μ.
- Απόκτηση νέου εξοπλισμού (γερανογέφυρας 40-50 τόνων)

Η υλοποίηση των ανώτερων επενδύσεων και μια ελκυστική τιμολογιακή πολιτική που προτίθεται να εφαρμόσει η διοίκηση του οργανισμού ,πιστεύει να επαναδραστηριοποιήσει το λιμάνι .

Από την άλλη πλευρά της χώρας ,έχουμε τα λιμάνια της Πάτρας , της Κορίνθου και της Ηγουμενίτσας τα οποία έχουν πρωτεύοντα ρόλο στην κίνηση προϊόντων από και προς την Ε.Ε. .Ο διάδρομος της Νοτιοανατολικής Ευρώπης που συνδέει την Αδριατική με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική μεσόγειο (συμπεριλαμβανομένης και της Κύπρου) είναι ένας από τους 4 άξονες που θέλει η Ευρωπαϊκή ένωση βάση της πολιτικής της να συγκεντρώσει την θαλάσσια εμπορευματική κίνηση. Ο άξονας αυτός είναι μέρος των Διευρωπαϊκών δικτύων και η Ευρωπαϊκή ένωση έχει προβλέψει επιδοτήσεις για την χρήση του εναλλακτικά της οδικής μεταφοράς .Η γραμμή Ελλάδας- Ιταλίας έχει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά για να αποτελέσει ένα σημαντικό τμήμα της ευρωπαϊκής μεταφορικής αλυσίδα και πιο συγκεκριμένα με την χρήση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων .Οι συνεχείς κρίσεις που υπήρχαν στην περιοχή της Γιουγκοσλαβίας αλλά και η αστάθεια στην περιοχή των Βαλκανίων έχουν αυξήσει τον αριθμό των φορτίων που μεταφέρονται μέσω του άξονα της Αδριατικής .μεγάλος αριθμός φορτίων μεταφέρονται μέσω αυτής της γραμμής στην δυτική Ευρώπη .Κυρίως τα εμπορεύματα μεταφέρονται με πλοία τύπου Ro-Ro αλλά και με πλοία γενικού φορτίου και πλοία εμπορευματοκιβωτίων .Έχουν γίνει αρκετές επενδύσεις από πλευράς ναυτιλιακών εταιρειών και έτσι την γραμμή δραστηριοποιούνται σύγχρονα ,γρήγορα πλοία που προσφέρουν ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών και ταχύτατος χρόνους μεταφοράς σε σχέση με το παρελθόν .

Κυρίως από το λιμάνι της Πάτρας διακινείται και ο μεγαλύτερος όγκος φορτηγών αυτοκινήτων ή και ασυνόδευτων τρεϊλερς προς την Ιταλία .Τα προβλήματα του λιμένα της Πάτρας εντοπίζονται στην περιορισμένη χωρητικότητα του λιμανιού για να υποδεχθεί και να εξυπηρετήσει αρκετά πλοία μαζί αλλά και στην περιορισμένη χωρητικότητα των χωρών παρκιν και του λιμανιού όπου περιμένουν τα φορτηγά πριν την επιβίβαση τους με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα υπερπλήρωσης και να δυσκολεύεται η κίνηση τους . Η διοίκηση του λιμανιού ήδη κατασκευάζει ένα καινούργιο λιμάνι λίγο μικρότερο από το υφιστάμενο ,με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των υπαρχόντων πλοίων αλλά και την εξυπηρέτηση νέων .Επιπλέον γίνονται Ενέργειες για την αναβάθμιση του εξοπλισμού του και την βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών του .

Το λιμάνι της Κορίνθου έχει και αυτό το μερίδιο του στην εμπορευματική κίνηση Ελλάδας –Ιταλίας .Λόγω ότι βρίσκεται πιο κοντά στην Αθηνά (και συγκεκριμένα στην περιοχή του Ασπρόπυργου που έχουν τις αποθήκες τους οι περισσότερες εταιρείες) προτιμάται από πολλούς μεταφορείς για την μεταφορά ασυνόδευτων τρεϊλερς .Το λιμάνι αυτό αντιμετωπίζει προβλήματα υποδομής και οργάνωσης που δεν επιτρέπουν την διακίνηση επικίνδυνων φορτίων , έτσι αυτά τα φορτία προωθούνται μέσω της Πάτρας .

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας διαθέτει μια ικανοποιητική υποδομή και η σύνδεση του με την Εγνατία οδό του δίνει ένα μεγάλο πλεονέκτημα πρόσβασης στην Βόρειο Ελλάδα και τα Βαλκάνια αλλά λόγω της έλλειψης ύπαρξης αποθηκευτικών χωρών το λιμάνι λειτουργεί κυρίως ως επιβατικό και όχι τόσο ως εμπορευματικό .

Επίσης στην περιοχή του Αστακού στον νόμο Αιτωλοακαρνανίας λειτουργεί δοκιμαστικά ένα νέο διεθνών προδιαγραφών λιμάνι .Το λιμάνι του Αστακού έχει έκταση 400.000 τ.μ. και διαθέτει 4 μόλους και 6 προβλήτες .Το λιμάνι σκοπεύει να συμβάλει στην προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων αφού έχει πρόσβαση από και προς το Ιόνιο πέλαγος και την Αδριατική .Αναμένεται να γίνουν κάποια έργα για την περίφραξη της χερσαίας περιοχής της ελεύθερης ζώνης καθώς και η κατασκευή σταθμού εισόδου και η λοιπή κτιριακή υποδομή (κτίρια τελωνείου ,διοίκησης κ.α.).Επίσης δυο διοικητικά κτίρια για τον σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων (800 τ.μ.) διοικητικό κτήριο για τις εγκαταστάσεις του φορτίου RO- RO .(240 τ.μ.) καθώς και εργαστήρια για τον εξοπλισμό ,συντήρηση και επισκευές (2.200 τ.μ.) .Επίσης στον σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων υποβλέπεται η κατασκευή αποθηκών (έκτασης 5.000 τ.μ),ακόμα προβλέπεται η κατασκευή δυο αποθηκών γενικού φορτίου (25.500 τ.μ.) και ενός υπόστεγου για στέρεα φορτία (7.800 τ.μ.) .

Έτσι βλέπουμε ότι υπάρχουν κάποια ελληνικά λιμάνια που έχουν καταβάλει προσπάθειες για εκμετάλλευση των ευκαιριών που παρουσιάζονται όπως είναι ο Πειραιάς ,η Θεσσαλονίκη και η Πάτρα ,αλλά και άλλα που ακόμα προετοιμάζονται για να για να μπου στο παιχνίδι ' όπως Η Ελευσίνα ,Η Πρέβεζα ,Ο Αστακός ,Η Καλαμάτα κ.α. .

Εμπορευματικά Κέντρα

Τα μεγάλα έργα συγκοινωνιακής υποδομής που έχουν γίνει ή πρόκειται να γίνουν ,πρόκειται να συμβάλουν σημαντικά στην βελτίωση των συνδέσεων των διάφορων περιοχών μεταξύ τους .Στην Ελλάδα όμως είναι πασιφανής η έλλειψη κομβικών υποδομών που να είναι προσανατολισμένοι αποκλειστικά την διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών και να προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες Logistics στους χρηστές τους .Τέτοια είναι τα εμπορευματικά κέντρα .

Ως εμπορευματικό κέντρο ορίζεται ένα οργανικά ολοκληρωμένο σύνολο δομών ,διαρθρωμένων υπηρεσιών και υποδομών διαφορετικών μέσων μεταφοράς που ιδρύεται και λειτουργεί σε περιοχή που επιτρέπονται οι δραστηριότητες συνδυασμένων μεταφορών και υποχρεωτικά περιλαμβάνει ή συνδέεται με σιδηροδρομικό σταθμό λιμάνι ή αεροδρόμιο .

Στην παρούσα φάση η Ελλάδα δεν διαθέτει οργανωμένο δίκτυο εμπορευματικών κέντρων .Κάποιες ζώνες δραστηριοτήτων επιτελούν στοιχειώδεις λειτουργίες logistics ,όπως είναι ορισμένοι τερματικοί σταθμοί σε θαλάσσιους λιμένες (π.χ. το Σ.ΕΜΠΟ του Ικονίου).Αυτές οι εγκαταστάσεις όμως περιορίζονται στην ανάπτυξη και χρήση ορισμένων θεμελιωδών λειτουργιών όπως είναι η φόρτωση /εκφόρτωση ή εναπόθεση φορτίων .Αντίστοιχα ορισμένες άλλες ζώνες συγκεντρώσαν άτυπα άλλου είδους δραστηριότητες σχετικές με τις μεταφορές (π.χ. περιοχή του Ασπρόπυργου) .

Αυτές οι συγκεντρώσεις όμως προέκυψαν χωρίς συντονισμένο σχέδιο χωροθετησης και επίσημη οριοθέτηση και περισσότερο δημιουργήθηκαν από τις πιέσεις της αγοράς .Έτσι αντιλαμβανόμαστε ότι μέχρι προσφάτως ο σχεδιασμός και η υλοποίηση ενός δικτύου εμπορευματικών κέντρων δεν είχε ενταχθεί σε κάποιο ευρύτερο οργανωμένο πλαίσιο .Κάποιες πρωτοβουλίες που υπήρξαν την τελευταία πενταετία για κάποια σχετική δραστηριότητα ,προέρχονταν από ανεξάρτητους φορείς και ήταν μεμονωμένες .

Η πρώτη προσπάθεια έγινε όταν το ευρωπαϊκό ταμείο συνοχής και η Ευρωπαϊκή επιτροπή χρηματοδότησαν την μελέτη χωροθετησης ενός δικτύου εμπορευματικών κέντρων στην Ελλάδα .Στην συνέχεια οι ίδιοι φορείς χρηματοδότησαν την μελέτη βιωσιμότητας ενός εμπορευματικού κέντρου στο Κιλκίς , το οποίο αποτελεί μια από τις υποδεικνυόμενες περιοχές χωροθετησης βάση της προηγούμενης μελέτης .Επίσης έγιναν και μελέτες βιωσιμότητας για τη δημιουργία διεθνούς εμπορευματικού

κέντρου στον Πειραιά ,ενώ ανεξάρτητοι φορείς (Επαγγελματικά Επιμελητήρια ,ΟΤΑ) εκπόνησαν μελέτες βιωσιμότητας εμπορευματικών κέντρων για ορισμένες άλλες περιοχές όπως η Κεντρική Μακεδονία ,η Θεσπρωτία και η Θεσσαλία .

Μετά από αυτά το υπουργείο μεταφορών κατέληξε στο ότι ένα δίκτυο εμπορευματικών κέντρων ,εξορθολογισμένο ως προς τον αριθμό και τις χωροθετήσεις ,θα συμβάλει σημαντικά στην βελτίωση της αποδοτικότητας του ελληνικού συστήματος μεταφορών και ότι ή ένταξη του στο Γ΄ ΚΠΣ είναι απαραίτητη .

Με αυτό το σκεπτικό συντακτικε το νομοσχέδιο για τα εμπορευματικά κέντρα το οποίο επιδοτεί τις εξής δαπάνες για την κατασκευή και οργάνωση του εμπορευματικού κέντρου :

- Δαπάνες για τις ηλεκτρομηχανολογικές και λοιπές εγκαταστάσεις στο μηχανολογικό εξοπλισμό για τις παρεχόμενες υπηρεσίες από την εταιρεία του εμπορευματικού κέντρου .
- Δαπάνες στον εξοπλισμό ηλεκτρονικής διαχείρισης των υποδομών και στις τεχνολογικές υποδομές επικοινωνιών και πληροφορικής .
- Δαπάνες που αφορούν την εκπόνηση μελετών και σχεδίων υποδομών ,συμπεριλαμβανομένων και των απαιτούμενων μελετών που συνοδεύουν την αίτηση για τον καθορισμό του εμπορευματικού κέντρου .
- Δαπάνες για την κατασκευή έργων υποδομής όπως ,οδικών δικτύων ,δικτύων αποχέτευσης ,δικτύων ηλεκτροφωτισμού και επικοινωνιών ,έργων διαμόρφωσης του τοπίου με ριζικές ή ήπιες αλλαγές .
- Δαπάνες για την κατασκευή κτηρίων ή έργων αναβάθμισης ,ανακαίνισης ή βελτίωσης των υφισταμένων κτηρίων εξυπηρέτησης του εμπορευματικού κέντρου .
- Δαπάνες για την κατασκευή συνδεδεμένων κτηρίων και την κατασκευή εγκαταστάσεων καθώς και οργανωτικές δαπάνες και δαπάνες ανακαίνισης εγκαταλελειμμένων κτηρίων .
- Δαπάνες για την κατασκευή εγκαταστάσεων για την συγκέντρωση ,ομαδοποίηση ,οργάνωση και ανασύνθεση φορτίων .
- Δαπάνες που αφορούν την ανάπτυξη ή την σύνδεση με υφιστάμενα ή προγραμματικά δίκτυα συγκοινωνιακής υποδομής διαφορετικών μέσων

μεταφοράς καθώς και τη δημιουργία σταθμού μεταφόρτωσης συνδυασμένων μεταφορών ή και στην σύνδεση με αυτόν .

- Δαπάνες που αφορούν την δημιουργία χώρων διοίκησης και υποστηρικτικών λειτουργιών ,όπως σταθμών εξυπηρέτησης οχημάτων ,χώρων ανάπτυξης συστημάτων τηλεματικής και πληροφορικής ,χώρων εναπόθεσης φορτίων ,χώρων στάθμευσης τελωνείου ,υγειονομικών υπηρεσιών ,ξενοδοχείων και εστιατόριων .
- Δαπάνες που αφορούν την αγορά καινούργιων μεταφορικών μέσων διακίνησης υλικών και προϊόντων εντός του χώρου του εμπορευματικού κέντρου καθώς και την αγορά και εγκατάσταση καινούργιου σύγχρονου εξοπλισμού και στην κατασκευή εγκαταστάσεων για την διακίνηση προϊόντων και υλικών .
- Επίσης δεσμεύονται οι επενδύτες ώστε να μην μπορούν να εκποιήσουν τα στοιχεία της εγκατάστασης και υποδομής του εμπορευματικού κέντρου για τα οποία έχει ληφθεί επιχορήγηση πριν από την πάροδο επτά ετών από την είσπραξη της .

Σκοπός του υπουργείου είναι η ενίσχυση των συνεργασιών τύπου PPPs (Public – Private Partnerships) για την ανάπτυξη και διαχείριση των εμπορευματικών κέντρων. Πιστεύεται ότι αυτό θα οδηγήσει στην ανάπτυξη ενός αριθμού κομβικών υποδομών εμπορευματικών μεταφορών που θα συμβάλουν ουσιαστικά στην άμβλυνση των δυσλειτουργιών του υπάρχοντος ελληνικού συστήματος .Η ανάπτυξη των Ε.Κ. αναμένεται να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης των Logistics και να επιδράσει καταλυτικά στον εκσυγχρονισμό του ελληνικού συστήματος μεταφορών .

Πάντως και η χρηματική αξιολόγηση των εμπορευματικών κέντρων ενθαρρύνει την συμμετοχή ιδιωτών επενδυτών .Ο υπολογισμός του κόστους υλοποίησης , μεταβλητών δαπανών και εσόδων κατέδειξε ότι το κεφαλαίο επένδυσης σε κάθε εμπορευματικό κέντρο παρουσιάζει εσωτερικό συντελεστή αποδοτικότητας της τάξης του 13,7 % στην περίπτωση ιδιωτικής συγχρηματοδότησης κατά 30% περίπου .Η οικονομική αξιολόγηση υπολόγισε την μείωση του κόστους μεταφοράς που αναμένεται να προκύψει και ο εσωτερικός συντελεστής οικονομικής απόδοσης ενός εμπορευματικού κέντρου ανέρχεται σε 24,6 % .

Στην περίπτωση ανάπτυξης ενός δικτύου με τουλάχιστον έξι εμπορευματικά κέντρα ,υπολογίζεται ότι η ενεργειακή οικονομία θα ανέρχεται σε 9.115 εκατ. Δραχμές ανά

έτος κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του δικτύου ενώ αναμένεται θεαματική αύξηση του οφέλους και στην συνέχεια .Κάθε εμπορευματικό κέντρο αναμένεται να δημιουργήσει πάνω από 250 θέσεις εργασίας ενώ οι χρήστες του θα καρπωθούν σημαντικά οικονομικά οφέλη αφού υπολογίζεται ότι η μείωση του λειτουργικού και μεταφορικού κόστους των εταιρειών-χρηστών θα φτάσουν το 9% .

Με την δημιουργία ενός δικτύου εμπορευματικών κέντρων το κράτος επιδιώκει να επιτευχθούν οι εξής γενικοί στόχοι .

- Να αυξηθεί το μερίδιο μεταφορών με μοναδοποιημένα φορτία .
- Να γίνει ανακατανομή των μεριδίων της αγοράς των μεταφορών ανάμεσα στα μεταφορικά μέσα και καλύτερη αξιοποίηση της συνολικής διαθέσιμης χωρητικότητας και των δικτύων .
- Να συμβάλει στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και των μεταφορών που είναι πιο φιλικές προς το περιβάλλον .
- Να συγκεντρώσει τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε συναφή αντικείμενα και να αναπτυχθούν συνεργασίες .
- Να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των μεταφορών .
- Να μειωθεί το κόστος μεταφοράς στην περιοχή επιρροής του κάθε εμπορευματικού κέντρου .
- Να δημιουργηθούν νέες θέσεις απασχόλησης και να καταπολεμηθεί η ανεργία .Υπολογίζεται ότι κάθε κέντρο ανάλογα με το μέγεθος του μπορεί να απασχολήσει 200- 300 άτομα.

Αρχικός στόχος είναι η δημιουργία μεγάλων εμπορευματικών κέντρων σε έξι περιοχές .στην Ηγουμενίτσα ,στην Πάτρα ,στο Κιλκίς ,στην εθνική οδό Βόλου – Λάρισας ,στο Ηράκλειο και στην Αλεξανδρούπολη .Επίσης υπάρχουν και προτάσεις για την δημιουργία εμπορευματικών κέντρων και σε άλλες περιοχές όπως μέσα στο χώρο του 6^{ου} προβλήτα του λιμανιού τη Θεσσαλονίκης .Η επένδυση αυτή αναμένεται να γίνει με την συνεργασία του ΟΛΘ και του ΟΣΕ αλλά και την βοήθεια του Ελληνικού δημόσιου .Μια άλλη πρόταση είναι η δημιουργία κέντρου στην Στυλίδα και πιο συγκεκριμένα στην περιοχή Αυλάκι η οποία βρίσκεται δίπλα από την βιομηχανική περιοχή και έχει έκταση 350 στρέμματα και κτίσματα 10.000 τ.μ που μπορούν με μικρές μετατροπές να χρησιμοποιηθούν άμεσα .Η πρόταση για την τοποθεσία αυτή ενισχύεται και από το γεγονός ότι απέχει μόλις 8 χλμ. από το λιμάνι

της Στυλίδας και επιπλέον υπάρχει δίπλα και σιδηροδρομική γραμμή .Από το λιμάνι της Στυλίδας διακινούνται ετησίως περίπου 600.000 τόνοι εμπορευμάτων και οι υπεύθυνοι είναι αισιόδοξοι ότι με σχετικά μικρές επενδύσεις μπορούν να το μετατρέψουν σε αποδοτικό κόμβο μεταφόρτωσης και συνδυασμού μεταφορικών μέσων .

Υπάρχουν όμως και έργα που έχουν ήδη ξεκινήσει να κατασκευάζονται .Ένα τέτοιο έργο είναι το κέντρο που κατασκευάζεται από την εταιρεία Θριασιο Α.Ε. (η οποία είναι θυγατρική του ΟΣΕ) στο Θριασιο πεδίο .Η συνολική έκταση του χώρου που υλοποιείται το έργο αυτό είναι 2.200 στρέμματα εκ των οποίων τα 1000 στρέμματα θα διατεθούν ως τεχνική βάση του ΟΣΕ η οποία θα μετεγκατασταθεί από την περιοχή της Λεύκας ,600 στρέμματα θα χρησιμοποιηθούν για σιδηροδρομικό κέντρο του ΟΣΕ (χώρος εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων ,σιδηροδρομικές απολήξεις ,διοικητικά κτήρια ,τελωνεία κ.τ.λ.) και 600 στρέμματα για αποθηκευτικούς χώρους και κέντρα διανομής ιδιωτών .Οι αποθηκευτικοί χώροι θα είναι ξηρού και ψυχρού φορτίου ενώ το ύψος αυτών προβλέπεται καθ' υπέρβαση να ξεπερνάει τα 12,5 μ. Η εταιρεία εξετάζει το ενδεχόμενο να εγκαταστήσει γερανογέφυρα φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων και ανυψωτικά μηχανήματα βαρέως τύπου ώστε να μπορεί να νοικιάζει τον εξοπλισμό αυτό στις εταιρείες που θα εγκατασταθούν στο χώρο .

Το κέντρο θα συνδέεται οδικά με την Αττική οδό και την Λεωφόρο NATO ,σιδηροδρομικά θα συνδέεται με το λιμάνι του Ν. Ικονίου για την διακίνηση των εμπορευμάτων από τη θάλασσα ,ενώ θα υπάρχει και σύνδεση με το σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ) όπου από εκεί τα εμπορεύματα θα διοχετεύονται από τα επιμέρους δίκτυα σιδηροδρομικά σε όλη την Ελλάδα .Τέλος μέσω του σταθμού ΣΚΑ έχει προβλεφθεί και η σύνδεση του Ε/Κ με το αεροδρόμιο .Η σύνδεση προβλέπεται να γίνει αρχικά μέσω του προαστιακού με νυχτερινά κυρίως δρομολόγια .

Επίσης υπάρχουν και κάποιες ιδιωτικές πρωτοβουλίες για την σύσταση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων όπως αυτή του εμπορευματικού κέντρου του Προμαχώνα .Η ιδιοκτήτρια εταιρεία τόσο με ιδιωτικές όσο και με δημόσιες επενδύσεις κατάφερε να δημιουργήσει ένα σύγχρονο εμπορευματικό κέντρο σε μια ιδιαίτερα στρατηγική περιοχή .Είναι ένα σημείο κομβικό για το εμπόριο και τις μεταφορές γιατί εκεί συναντώνται η Αλβανία ,η ΠΓΔΜ ,η Βουλγαρία ,η Σερβία ,η Ρουμανία , η Βόρεια Τουρκία και η Ελλάδα .Το κέντρο έχει έκταση 1000 στρεμμάτων και διαθέτει 100.000 τ.μ. στεγασμένους και ελεύθερους αποθηκευτικούς

χώρους .Εντός του οικοπέδου του διέρχεται ο σιδηρόδρομος και επιπλέον υπάρχει απευθείας σύνδεση με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης .Στο εμπορευματικό κέντρο του Προμαχώνα παρέχονται όλες οι υπηρεσίες που πρέπει να προσφέρει ένα τέτοιο κέντρο και επιπλέον λειτουργεί σε 24 βάση. Εντός του κέντρου υπάρχει και ιδιωτικό τελωνείο με απλουστευμένες διαδικασίες εκτελωνισμού για ταχύτερη διεκπεραίωση των φορτίων .

Ανασταλτικοί παράγοντες στην ανάπτυξη δικτύων συνδυασμένων μεταφορών .

Σήμερα ως συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα μπορούν να θεωρηθούν μόνο αυτές που πραγματοποιούνται προς τα νησιά του Αιγαίου και προς την Ιταλία από τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας .Συνδυασμένες μεταφορές με την χρήση σιδηρόδρομου σε ικανοποιητικό επίπεδο δεν υπάρχουν ούτε σε εθνικό ούτε σε υπερεθνικό επίπεδο .Εάν υπολογίσουμε περίπου σε ποσοστό την αντιστοιχία των μεταφορών αυτών στο σύνολο των μεταφορών αντιπροσωπεύει ένα 10 -15% ποσοστό που είναι σχετικά μικρό εάν αναλογιστούμε ότι μεγάλο μέρος της χώρας μας καλύπτεται από θάλασσα .Μια συντονισμένη και συστηματική προσπάθεια για ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών κυρίως με την μεγαλύτερη συμμετοχή του σιδηρόδρομου υπολογίζεται ότι θα μπορούσε να ανεβάσει το ποσοστό στο 20% και να "ανακουφίσει" το ιδιαίτερα επιβαρημένο οδικό δίκτυο .

Ορισμένοι από τους λόγους που εμποδίζουν την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στην χώρα μας είναι το αυξημένο τους κόστος και η έλλειψη διαλειτουργικότητας σε τρία κυρίως επίπεδα .

1. Στην υποδομή και τα μέσα μεταφοράς
2. Στις λειτουργίες και τη χρήση της υποδομής και κυρίως των τερματικών
3. Στις υπηρεσίες οι οποίες είναι βασισμένες στο μέσο και τους κανονισμούς .

Με ιδιαίτερη βαρύτητα στις υποδομές και στους κανονισμούς και το ισχύον καθεστώς μεταφοράς εμπορευμάτων .

Πιο συγκεκριμένα ,σε έναν από τους άξονες που αναπτύσσεται η συνδυασμένη μεταφορά στην Ελλάδα ,η γραμμή Ελλάδας – Ιταλίας – Δ. Ευρώπης μέσω του λιμανιού της Πάτρας δεν χρησιμοποιείται καθόλου ο σιδηρόδρομος .Έτσι ενώ τα φορτία διασχίζουν μεγάλο μέρος της διαδρομής τους από την Ευρώπη σιδηροδρομικώς μόλις φτάνουν στην Ελλάδα η μόνη επιλογή τους είναι το οδικό δίκτυο .Επιπλέον στην συγκεκριμένη γραμμή υπάρχει και πρόβλημα με το θεσμικό

πλαίσιο της Ε.Ε. για τις συνδυασμένες μεταφορές το οποίο θέτει ως ανώτατο όριο πριν και μετά οδικής μεταφοράς τα 150 χλμ. έτσι οι μεταφορές που γίνονται με σιδηρόδρομο(έως Ιταλία) – πλοίο(Ιταλία –Πάτρα) – οδική (Πάτρα –Αθηνά) ,δεν μπορούν να χαρακτηριστούν νομικά ως συνδυασμένες λόγω της απόστασης Πάτρας –Αθήνας η οποία είναι 225 χλμ.

Όσο αφορά τώρα την κατάσταση στο σιδηρόδρομο γενικώς εδώ έχουμε κάποιους εξωτερικούς παράγοντες που επηρέασαν αρνητικά την ανάπτυξη των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών .Έτσι από την μια είναι οι πολιτικές εξελίξεις στα Βαλκάνια που απέκοψαν την επικοινωνία με τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Ευρώπης αφού η πρόσβαση του ελληνικού δικτύου στα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά γίνεται κυρίως μέσω της πρώην Γιουγκοσλαβίας και από την άλλη πλευρά υπάρχει ο αυξημένος ανταγωνισμός από τις οδικές μεταφορές που αναπτύχθηκαν κυρίως λόγω των επενδύσεων που έγιναν σε οδικά έργα και του χαμηλότερου κόστους μεταφοράς που μπορούν να προσφέρουν .Αυτό το εξωτερικό περιβάλλον σε συνδυασμό με την ανεπάρκεια των σιδηροδρομικών υποδομών στην Ελλάδα να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της σύγχρονης μεταφοράς έχουν παραγκωνίσει τον σιδηρόδρομο και έχουν μειώσει δραστικά τα μερίδια του στην μεταφορά εμπορευμάτων σε σχέση με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα .Επιπλέον οι διάφορες στο μετρικό πλάτος μεταξύ των δικτύων της Πελοποννήσου και της υπόλοιπης Ελλάδας καθώς και τα ενδογενή προβλήματα του Ελληνικού σιδηρόδρομου (χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών σε τερματικούς σταθμούς ,έλλειψη σύνδεσης με λιμάνια και κομβικούς σταθμούς ,χαμηλές ταχύτητες ,έλλειψη επαρκούς σύγχρονου τροχαίου υλικού) σε συνδυασμό με την μέχρι τώρα έλλειψη της συντονισμένης πολιτικής για την προσέλκυση έργου και την έλλειψη παροχής ανταγωνιστικών κινήτρων υποβαθμίζουν ακόμα περισσότερο το ρόλο του .Οι ενέργειες που αναφέρθηκαν σε προηγούμενο κεφαλαίο και τα έργα που πραγματοποιούνται στο δίκτυο του ΟΣΕ ,όταν ολοκληρωθούν , αναμένεται να βελτιώσουν την υπάρχουσα κατάσταση και να καταστήσουν το σιδηροδρομικό δίκτυο πιο ανταγωνιστικό .

Στον τομέα των αερομεταφορών αν εξαιρέσουμε το ΔΑΑ "Ελευθέριος Βενιζέλος" τα υπόλοιπα ελληνικά αεροδρόμια έχουν στην πλειοψηφία τους ξεπεράσει την δυναμικότητα τους από άποψη υποδομών και χώρων .Αυτό το γεγονός σε συνδυασμό με την έλλειψη διασύνδεσης τους με σιδηροδρομικό δίκτυο και με άλλα κομβικά σημεία (π.χ. Λιμάνια) δημιουργούν κενά και προβλήματα στον συνδυασμό των μέσων για την ολοκλήρωση του μεταφορικού έργου .Τα έργα που αναφέρθηκαν

προηγουμένως για αυτό τον τομέα αναμένεται να βελτιώσουν την κατάσταση αλλά δεν θα λύσουν οριστικά και άμεσα τα προβλήματα .

Ένα άλλο μεγάλο θέμα που αποτελεί τροχοπέδη είναι ότι ενώ στις μεταφορικές υποδομές έχουν προγραμματιστεί αλλά και έχουν πραγματοποιηθεί αρκετά έργα δεν έχει προχωρήσει ακόμα ικανοποιητικά η ανάπτυξη ενός δικτύου εμπορευματικών κέντρων που θα μπορούν να παρέχουν τις κατάλληλες υποδομές για την διασύνδεση μεταφορικών δικτύων μεταξύ τους αλλά και τις υπηρεσίες logistics που απαιτούνται .Το νομοσχέδιο που έχει κατατεθεί δεν έχει τεθεί ακόμα σε εφαρμογή ενώ κάποιες μεμονωμένες ιδιωτικές πρωτοβουλίες με την συμμετοχή του δημόσιου (π.χ. Θριασιο ,Προμαχώνας) δεν είναι ικανές για να καλύψουν τις ανάγκες και να ενθαρρύνουν την χρήση των συνδυασμένων μεταφορών .Για την ανάπτυξη ενός δικτύου εμπορευματικών κέντρων πρέπει να δοθεί ακόμα προτεραιότητα :

- Στην ανάπτυξη και χωροθετηση των κέντρων βάση των αναπτυξιακών σεναρίων για την παραγωγή των προϊόντων .
- Βάση της δυνατότητας σύνδεσης τους με λιμάνια αεροδρόμια και σιδηροδρομικά δίκτυα για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών .
- Να υπάρξει συνεργασία με όλους τους συναρμόδιους φορείς για την ανάπτυξη σύγχρονων δομών οργάνωσης του τομέα και προώθηση της χρήσης των τεχνολογιών της πληροφορίας στις εμπορευματικές μεταφορές .
- Την παροχή υψηλής ποιότητας μεταφορικών υπηρεσιών για την ικανοποίηση των αναγκών των χρηστών .

Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με την απλοποίηση του νομοθετικού και τελωνειακού καθεστώτος για τις μεταφορές σε αυτούς τους χώρους θα μπορούσαν να συμβάλουν προς την κατεύθυνση αυτή .

Επιπλέον προβλήματα εντοπίζονται στα εξής :

- Μειωμένη χρήση των νέων τεχνολογιών και της τηλεματικής .Συστήματα τηλεματικής θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στα μεγάλα λιμάνια της χώρας ώστε να υπάρχει καλύτερη πληροφόρηση και σε πραγματικό χρόνο για αφίξεις /αναχωρήσεις πλοίων ,καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας ,και καλύτερη διαχείριση των φορτηγών και των εμπορευματοκιβωτίων .
- Ελλιπής κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στα λιμάνια των Πατρών ,της Ηγουμενίτσας και του Ηρακλείου , με αποτελεσμένα να δημιουργείται κυκλοφοριακή συμφόρηση και καθυστερήσεις .

- Δεν υπάρχει εναρμόνιση των συστημάτων που χρησιμοποιούν οι ελληνικοί λιμένες με τα αντίστοιχα που χρησιμοποιούν τα λιμάνια της Αδριατικής ώστε να είναι συμβατά και να μπορούν να ανταλλάζουν πληροφορίες εύκολα και γρήγορα .
- Η ελληνική νομοθεσία πρέπει να εκσυγχρονιστεί και να καταργηθεί η διαφοροποίηση που υπάρχει ανάμεσα σε εθνικούς και διεθνείς μεταφορείς αφού μετά την άρση του cabotage ξένοι διεθνείς μεταφορείς θα μπορούν να εκτελούν ελληνικές εθνικές μεταφορές ενώ οι έλληνες διεθνείς μεταφορείς δεν θα μπορούν να το κάνουν
- Η ελληνική νομοθεσία επίσης δεν προβλέπει θέματα που έχουν να κάνουν με την ευθύνη στην συνδυασμένη μεταφορά .Πρέπει σταδιακά να προσαρμοστεί και να εναρμονιστεί με την πολιτική και την νομοθεσία της Ε.Ε. πάνω σε αυτό το θέμα .

Συμπεράσματα

Όπως συμπεραίνουμε από τα παραπάνω ενώ η Ευρωπαϊκή πολιτική δίνει σαφείς κατευθύνσεις για την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς, όπως οι συνδυασμένες στην χώρα μας πάσχουμε από υποδομές αλλά και από ορθολογικό σχεδιασμό και προγραμματισμό των εσωτερικών μεταφορικών δικτύων .Τα έργα και οι ενέργειες που έχουν γίνει ή έχουν προγραμματιστεί να γίνουν για την βελτίωση της κατάστασης είναι σημαντικά αλλά δεν είναι αρκετά . Πρέπει να συνοδευτούν από την αλλαγή της νοοτροπίας στο θέμα της μεταφοράς και να πειστούν και οι ελληνικές εταιρείες να χρησιμοποιήσουν τον συνδυασμό μεταφορικών μέσων για τις μεταφορές τους ,αλλά και αντίστοιχα και οι παροχείς αυτών των υπηρεσιών να πεισθούν να επενδύσουν και να προσφέρουν υπηρεσίες υψηλής αξιοπιστίας και ποιότητας ώστε να γίνουν ανταγωνιστικοί .Ευκαιρίες που παρουσιάζονται για ενισχύσεις και χρηματοδοτήσεις σχεδίων προς αυτή την κατεύθυνση βοηθούν ακόμα περισσότερο και δεν πρέπει να μείνουν ανεκμετάλλευτες .Οι διορατικοί επιχειρηματίες αλλά και επενδυτές μπορούν να διακρίνουν ότι η απάντηση στο συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον της αγοράς που χαρακτηρίζεται από την παγκοσμιοποίηση ,το ενεργειακό πρόβλημα και τον αυξημένο ανταγωνισμό είναι η μείωση του κόστους και η συνδυασμένη μεταφορά μπορεί να αποδώσει σε αυτό τον τομέα .Επιπλέον είναι επιτακτική η ευαισθητοποίηση όλων μας πάνω στο σοβαρό πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανση που οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην εκπομπή ρύπων από τα μεταφορικά μέσα .Ήδη η Ε.Ε. όπως προαναφέραμε έχει επιβάλει μια αυστηρή πολιτική με κυρώσεις στους παραβάτες (Η αρχή του «ο ρυπαίνω πληρώνει») με σκοπό να περιορίσει όσο είναι δυνατόν την χρήση των πιο ρυπογόνων μέσων .Η χρήση του σιδηρόδρομου και των θαλάσσιων μεταφορών που χρησιμοποιούνται στο κύριο μέρος της συνδυασμένης μεταφοράς συναινούν προς αυτή την κατεύθυνση .Η Ελλάδα τέλος κατέχει μια στρατηγική γεωγραφική θέση που την καθιστά κομβικό σημείο για το διαμετακομιστικό εμπόριο (κυρίως από της χώρες της Ανατολής) και πρέπει να δημιουργήσει τις κατάλληλες υποδομές και υπηρεσίες που θα τις επιτρέψουν την διεκπεραίωση συνδυασμένων μεταφορών μέσω των διευρωπαϊκών δικτύων. Ολιγωρία και μη συμμόρφωση με την πολιτική και της οδηγίες της Ε.Ε. σημαίνει χαμένες ευκαιρίες αλλά και την επιβολή προστίμων αφού η Ευρωπαϊκή νομοθεσία ισχύει για όλα τα κράτη μέλη .

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γενική γραμματεία υπουργείου μεταφορών και επικοινωνιών ,Κοινοτικό πλαίσιο στήριξης 2000-2006 ,Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Σιδηρόδρομοι ,Αεροδρόμια ,Αστικές συγκοινωνίες» ,1^η τροποποίηση ,Αθήνα ,Δεκέμβριος 2001 .
- Ε.Σαμπράκος «Ο τομέας των μεταφορών & οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές»
- Λευκή Βίβλος της Ε.Ε : Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με Ορίζοντα Το Έτος 2010, Λουξεμβούργο, Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2002
- European Commission, Directorate General For Energy and Transport, Consultation Paper, Intermodal Loading Units, Harmonization and Standardization Initiative, Brussels 17 April 2002
- Commission of the European Communities, Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on Intermodal Loading Units, Brussels 7 April 2003
- Transport and Telecommunication, Working Paper of Transport and Telecommunication Institute. Riga, Latvia, 2001 Vol.2.No1
- DIRECTORATE GENERAL XVI, Thematic study of transport. Country Report: Greece, 5 February 2000
- «Οι απαιτήσεις των σιδηροδρομικών υποδομών του αύριο» ,Κων/νος Γιαννακος ,2^ο συνέδριο μεταφορών της Vossloh S.A. ,Βερολίνο 20/9/2004
- Logistics & Management, No 36, Ιούνιος 2005, σελ 44 «Δεν αρκεί ο νόμος για τα εμπορευματικά» Πάνος Παπαδάκος.
- Logistics & Management, No 34, Απρίλιος 2005, σελ.42-43 «Ο κύβος ερρίφθη για τα εμπορευματικά» Χ.Κ Λαζαρόπουλος
- Logistics & Management, No 24, Νοέμβριος – Δεκέμβριος 2003, σελ.22-23 «Προμαχών ΑΕ Πύλη logistics και εμπορίου προς τα Βαλκάνια» Αστέριος Βολωνάκης , σελ.32 «Μεγάλες επενδύσεις» Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης.

- Logistics & Management, No 29, Ιούλιος – Αύγουστος 2005, σελ.116-118 «Ενδιαφέρον στη Στυλίδα για Εμπορευματικό Κέντρο»
- Logistics & Management, No 27, Μάρτιος – Απρίλιος 2005, σελ.42-47 «Εμπορευματικό Κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο, Όντως κάτι κινείται;»,σελ.74-75 «Εμπορευματικό Κέντρο στο λιμάνι : προωθείται η ίδρυσή του» Γιώργος Γιαννόπουλος, Σελ.76-79 «Το όραμα δεν έχει χαθεί» Γιάννης Τσάρας
- Logistics & Management, No 31, Ιανουάριος 2005, σελ.42-45 «Νέο νομοσχέδιο για τα εμπορευματικά»Χ.Κ Λαζαρόπουλος, σελ.54-55 «Πλάνο ανάπτυξης για το Βορρά»L.M
- Logistics & Management, No 25, Νοέμβριος – Δεκέμβριος 2004, σελ.90-92 «Marco Pollo II»Σπύρος Κωστόπουλος
- Logistics & Management, No 9, Ιανουάριος – Φεβρουάριος 2002, σελ.20-52 «Αφιέρωμα : Θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές»L.M
- Logistics & Management, No 32, Φεβρουάριος 2005, σελ.56-58 «Οι δρόμοι της θάλασσας είναι ανταγωνιστικοί» Μαρία Μαρκοπούλου
- Logistics & Management, No 5, Μάρτιος – Απρίλιος 2004, σελ.70 «Η Ελλάδα διεθνές κέντρο εμπορίου»L.M
- Logistics & Management, No 37, Ιούλιος – Αύγουστος 2005, σελ.40-41 « Το παρόν και το αύριο για τις διαμεταφορές»Χ.ΚΛαζαρόπουλος, σελ.60-61 «Συντονισμένες δράσεις για το σιδηρόδρομο»Δέσποινα Πολίτου
- Logistics & Management, No 10, Μάρτιος – Απρίλιος 2002, σελ.100-102 «Πανευρωπαϊκός άξονας Χ»L.M
- Logistics & Management, No 33, Μάρτιος 2005, σελ.50-51 «Η διοίκηση άλλαξε, το πρόβλημα μένει»L.M , ΣΕΛ.58-59 «Νέα δίκτυα στη Μέση Ανατολή»L.M, σελ.60-61 «Τα μεγάλα οράματα της ΕΡΓΟΣΕ»Βασίλης Νικολετόπουλος
- Logistics & Management, No 21, Μάρτιος – Απρίλιος 2004, σελ.90-94 «Υπάρχουν προοπτικές στη χώρα μας;»Γ.Α.Γιαννόπουλος
- Ισοτιμία, Σάββατο 10- Κυριακή 11 2005,σελ.11/55 «Ξεκινούν Μετρό, υποθαλάσσια, επέκταση αεροδρομίου»
- Ναυλαγορά, αρ.φύλλου 113,Σάββατο 13 Νοεμβρίου 2004,σελ.5 «Θαλάσσιοι δρόμοι στην Ευρώπη»Α.Καλκαβούρα

Διαδουκτιακοι τόποι

- www.europa.eu.com
- www.yen.gr
- www.olp.gr
- www.logistics-management.gr
- www.statistics.gr
- www.hit.gr
- www.ypan.gr
- www.in.gr
- www.yme.gov.gr
- www.olth.gr
- www.aia.gr

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ




1. Χάρτης Ευρωπαϊκού δικτύου υψηλών ταχυτήτων 2002
2. Χάρτης Ευρωπαϊκού δικτύου υψηλών ταχυτήτων 2010
3. Χάρτης Ευρωπαϊκού δικτύου υψηλών ταχυτήτων 2020
4. Χάρτης Ενάντιας Οδού
5. Χάρτης ΠΑΘΕ
6. Στατιστικά μεταφορών στην Ελλάδα
7. Πίνακας Σύγκρισης Ε.Ε. και του υπόλοιπου κόσμου σε υποδομές και οχήματα
8. Πίνακας Σύγκρισης Ε.Ε. και του υπόλοιπου κόσμου σε φορτία και επιβάτες
9. Πίνακας σύγκρισης υποδομών στις Ευρωπαϊκές χώρες
10. Πίνακας σύγκρισης Επιβατοχιλιομετρων και Τονοχιλιομετρων σε σχέση με το ΑΕΠ της Ε.Ε.
11. Πίνακας κόστους φορτηγού αυτοκίνητου σε περιορισμένη κίνηση
12. Μέσο εξωτερικό κόστος ανά τρόπο μεταφοράς
13. Πίνακας σύγκρισης τρόπων μεταφοράς
14. Κανονισμός Ε.Κ. 1382/2003 (Marco Polo)
15. Νομοσχέδιο για την ίδρυση εμπορευματικών κέντρων

2002

European High-Speed Network

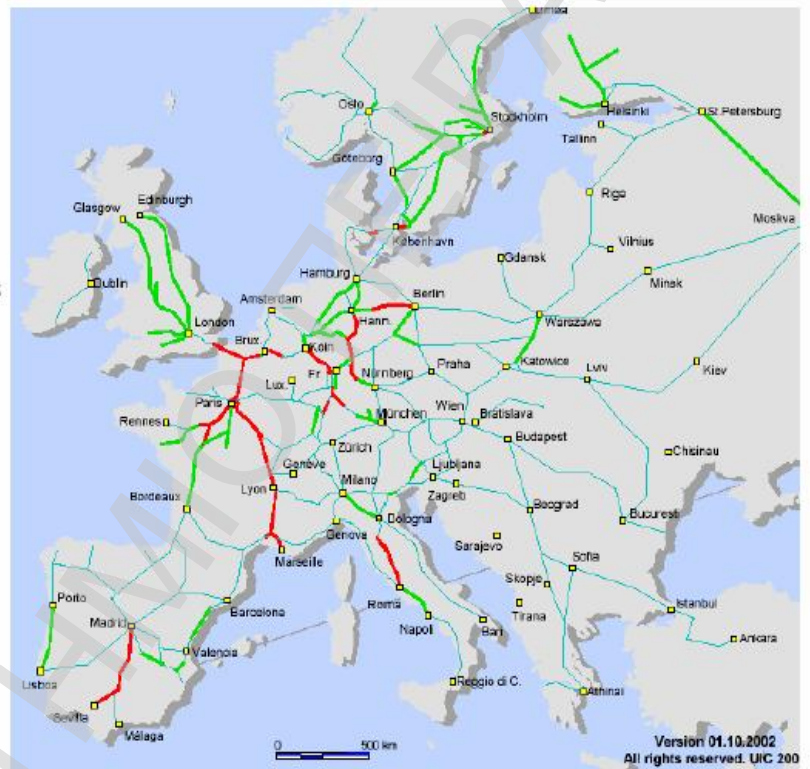
Réseau Européen à Grande Vitesse

Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz

- | | |
|--|------------------|
|  | new lines |
| | lignes nouvelles |
| | Neubaustrecken |
|  | upgraded lines |
| | lignes aménagées |
| | Ausbaustrrecken |
|  | HS Network 2020 |
| | Réseau GV 2020 |
| | HG-Netz 2020 |



High-Speed Division



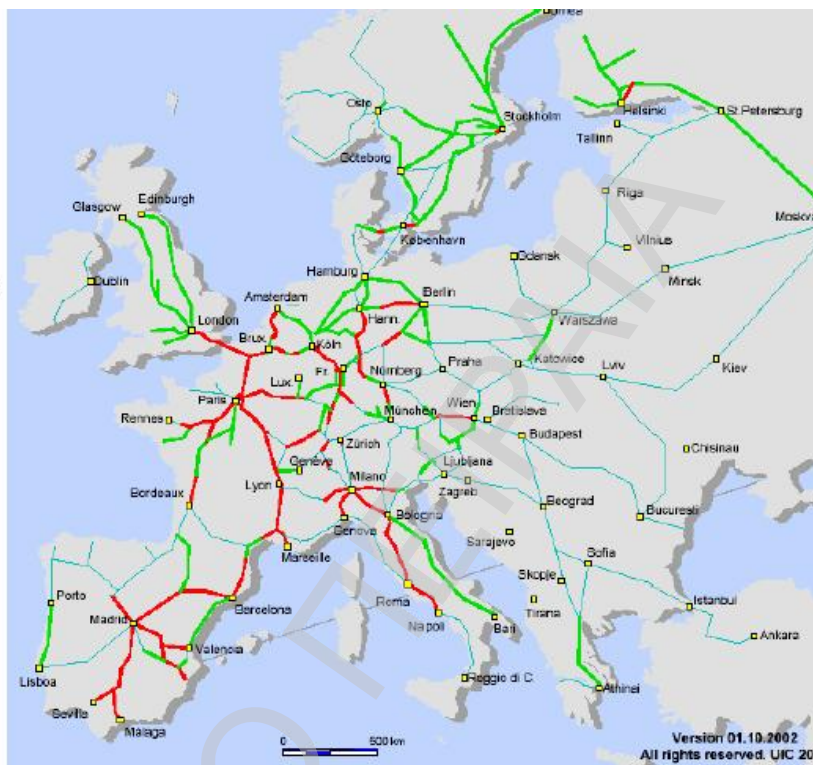
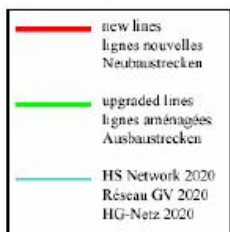
Σχήμα 9: Ευρωπαϊκό Δίκτυο Υψηλών Ταχυτήτων - 2002

2010

European High-Speed Network

Réseau Européen à Grande Vitesse

Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz



Σχήμα 10: Ευρωπαϊκό Δίκτυο Υψηλών Ταχυτήτων - 2010

2020

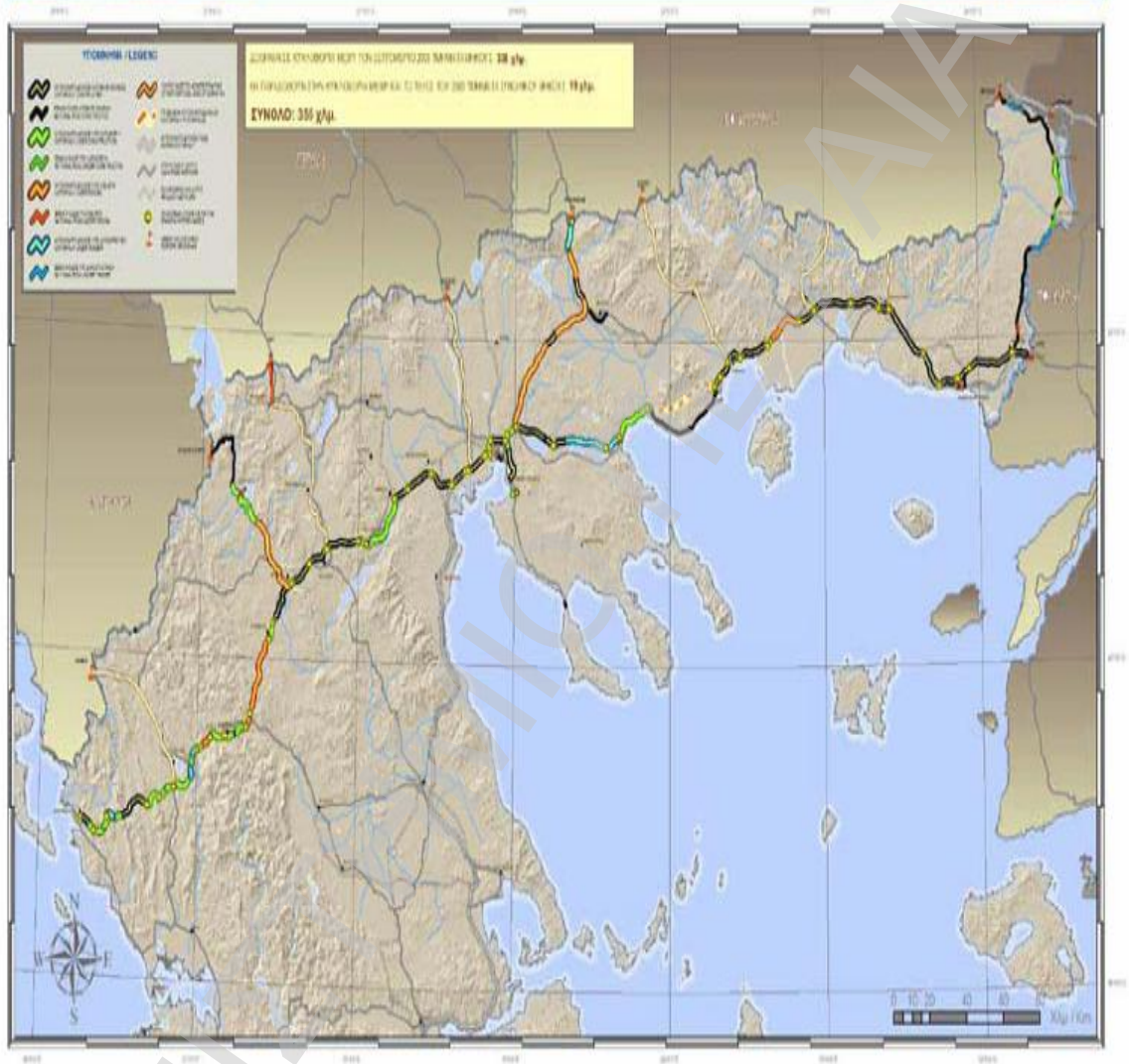
European High-Speed Network

Réseau Européen à Grande Vitesse

Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz



Σχήμα 11: Ευρωπαϊκό Δίκτυο Υψηλών Ταχυτήτων - 2020



ΚΩΔΙΚΟΣ: 1:1500 000
ΠΡΟΟΔΟΣ ΕΡΓΟΥ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2003
PROJECT STATUS, SEPTEMBER 2003



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΝ

Χα. Χερσαίες μεταφορές

	1971	1981	1991	1999	2000	2001*
Επιβάτες (χιλιάδες):						
Σιδηροδρόμων	13.256	10.388	12.253	11.177	12.477	13.935
Λεωφορείων	1.221.419	1.020.325	902.978	880.317	885.005	927.354
Αστικών γραμμών . .	1.061.830	846.252	755.533	743.579	753.685	795.601
Υπεραστικών »	159.589	174.073	147.445	136.738	131.320	131.753
Εμπορεύματα σιδηροδρόμων (χιλ. τόνοι)	3.358	2.995	3.542	2.443	3.192	2.784
Κυκλοφορούντα οχήματα	414.046	1.477.214	2.888.009	4.690.412	5.060.885	5.389.966
Επιβατηγά	226.893	912.385	1.777.484	2.928.881	3.195.065	3.423.704
Λεωφορεία	10.546	17.367	22.080	26.769	27.037	27.115
Φορτηγά	107.361	441.081	792.770	1.023.987	1.057.422	1.085.811
Μοτοσυκλέτες	69.246	106.381	295.675	710.775	781.361	853.366
Οδικά τροχία ατυχήματα	17.950	19.841	20.764	24.231	23.127*	19.710
Παθόντα πρόσωπα	25.801	29.061	30.739	34.822	32.891	27.776
Από αυτά, νεκροί . .	943	1.354	1.790	2.118	2.088	1.895

* Προσωρινά στοιχεία.

Χβ. Θαλάσσιες μεταφορές

	1971	1981	1991	1999	2000	2001
Δύναμη ελληνικού εμπορικού στόλου:						
Πλοία	2.543	3.896	2.062	1.889	1.946	2.052
Χωρητικότητα (χιλ. ΚΟΧ)	15.441	42.488	24.090	26.281	26.588	30.623
Επιβάτες (χιλιάδες) . .	16.252	24.931	32.146	51.099	53.698*	57.655*
Εσωτερικού	15.712	23.779	30.230	48.396	50.816*	54.646*
Εξωτερικού	540	1.152	1.916	2.703	2.882	3.009
Εμπορεύματα (χιλ. τόνοι)	27.663	68.528	75.981	86.102	83.706*	94.935*
Εσωτερικού	9.078	16.970	19.184	24.546	24.047*	25.985*
Εξωτερικού	18.585	51.558	56.797	61.556	59.659*	68.950*

* Προσωρινά στοιχεία.



ΠΑΘΕ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Σύγκριση ΕΕ 15 και Υπόλοιπου Κόσμου:
Υποδομές και Οχήματα

**Comparison EU 15 - World :
Infrastructure and Vehicles**

	EU 15	USA	Japan	China	Russia
Transport infrastructure (1999)					
Road network					
1000 km	3 953	6 370	1 160	1 210	952
Motorway network					(3)
1000 km	50.7	74.0	6.6	24.5	3.3
Railway network					
1000 km	156.5	310.0	20.2	67.4	86.0
Electrified railway lines					
1000 km	78.2	n.a.	12.1	14.0	40.3
Nav. inland waterways					
1000 km	29.5	41.8	1.8	110.0	89.1
Oil Pipelines					
1000 km	21.6	287.5	0.4	9.6	63.0
Vehicle stock and production (1998)					
Passenger cars stock		(1)			
million	169.2	131.8	51.2	4.2	19.7
Motorization					
cars / 1000 persons	450	488	406	3	135
Commercial vehicles		(1)			
million	22.5	79.0	20.1	6.3	4.4
Car production					(2)
million	15.1	5.9	8.5	0.5	1.0
Comm. vehicles prod.					(2)
million	2.2	6.2	2.5	0.9	0.2
Bicycle production					
million	11.6	2.5	5.7	23.1	n.a.

Sources : Eurostat, International Road Federation, Union Internationale des Chemins de Fer, Central Intelligence Agency, US Bureau of Transportation Statistics, Interbike, Japan International Transport Institute

Note : (1): In the USA many private vehicles (pick-ups, vans are classified as commercial vehicles)

(2): 1997

(3):1996

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Σύγκριση ΕΕ 15 και Υπόλοιπου Κόσμου:
Μεταφορά Επιβατών και Φορτίων

Comparison EU 15 - World : Passenger and Freight Transport

	EU 15	USA	Japan	China	Russia
Passenger transport 1999 (billion pkm)					
Passenger car (1)	3 788	6 245	645	n.a.	n.a.
Bus / coach	406	258	89	615	200
Railway	295	22	385	413	141
Tram + metro	51	24	31	5	73
Waterborne	24.4*	1*	4	12	1
Air (domestic / intra-EU)	260	796	79	86	53
Freight transport 1999 (billion tkm)					
Road	1 322	1 600	305	579	22
Rail	236	2 098	23	1 284	1 205
Inland navigation	121	536	-	n.a.	61
Oil pipeline	85	904	-	58	709
Sea (domestic/intra-EU)	1 197	429	229	n.a.	121
Transport impact					
Road fatalities					
1000	1999	41.7	41.6	10.4	94
Transport CO₂ emiss.					
million tonnes	1998	872	1771	278	219

Source: Eurostat, Energy and Transport DG, Japanese Ministry of Transport, US Bureau of Transportation Statistics, Goskom STAT (Russia), China statistics, Organisation for Economic Co-operation and Development, International Road Traffic and Accident Database

Notes :

Transport CO₂ emissions do not include marine bunkers (=410 m t)

(1): Incl. light trucks / vans in the USA and light vehicles (149 bio pkm) in Japan

*: 1998 data

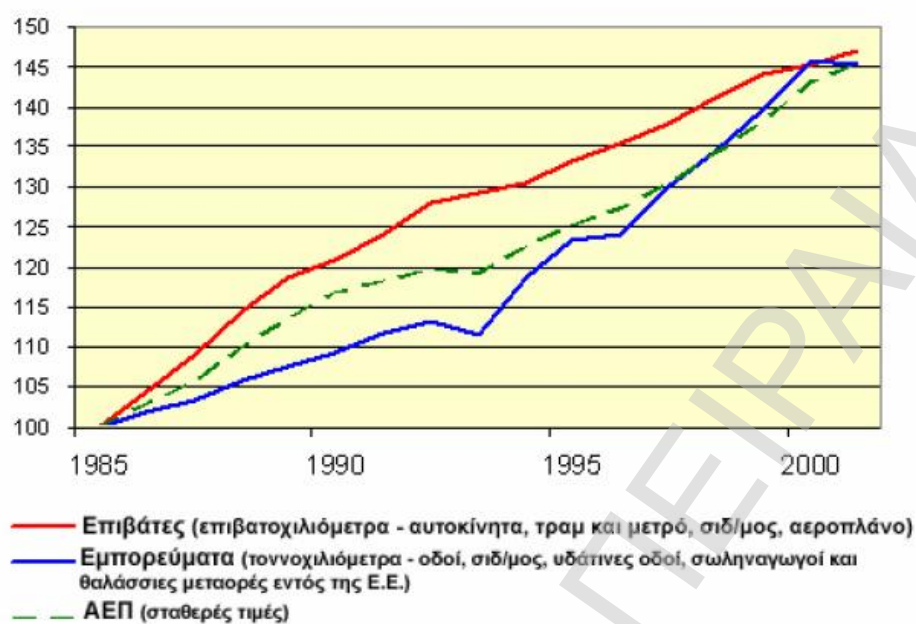
**ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Υποδομές Μεταφορών
στις Υπόλοιπες Ευρωπαϊκές Χώρες**

Other European Countries : Transport Infrastructure

1999	IS	N	CH	BG	CY	CZ	EE	HU	LV	LT	MT	PL	RO	SK	SI	TR
Roads (1000 km)	209	90.7	69.5	37.0	10.8	127.2	50.3	211.0	73.2	73.2	2.3	380.8	198.5	42.4	19.7	384.2
of which: motorways (km)	-	144	1642	324	216	499	87	438	-	417	-	268	114	295	399	1749
Railway lines (km)	-	4021	3155	4290	-	9430	966	7989	2413	1998	-	23210	11364	3687	1201	8607
of which: electrified (km)	-	2456	3147	2708	-	2984	132	2504	271	122	-	11814	3929	1535	499	1706
Inland waterways (km)	-	-	745	470	-	664	520	1373	106	369	-	3812	1779	172	-	-
Pipelines (km)	-	5747	108	578	-	736	-	7642	437	399	-	2278	4629	-	-	2112
Area (1000 km²)	103.0	324.2	41.3	110.9	9.3	78.9	45.2	93.0	64.6	65.2	0.3	312.7	237.5	48.8	20.3	780.6
Railway lines density (length of lines/area) m/km²	-	12	76	39	-	120	21	86	37	31	-	74	48	75	59	11

Source: Union Internationale des Chemins de Fer, Eurostat, International Road Federation, national sources

Note: The railways of Estonia, Latvia and Lithuania are broad gauge (1524 mm). The other railways are standard gauge.



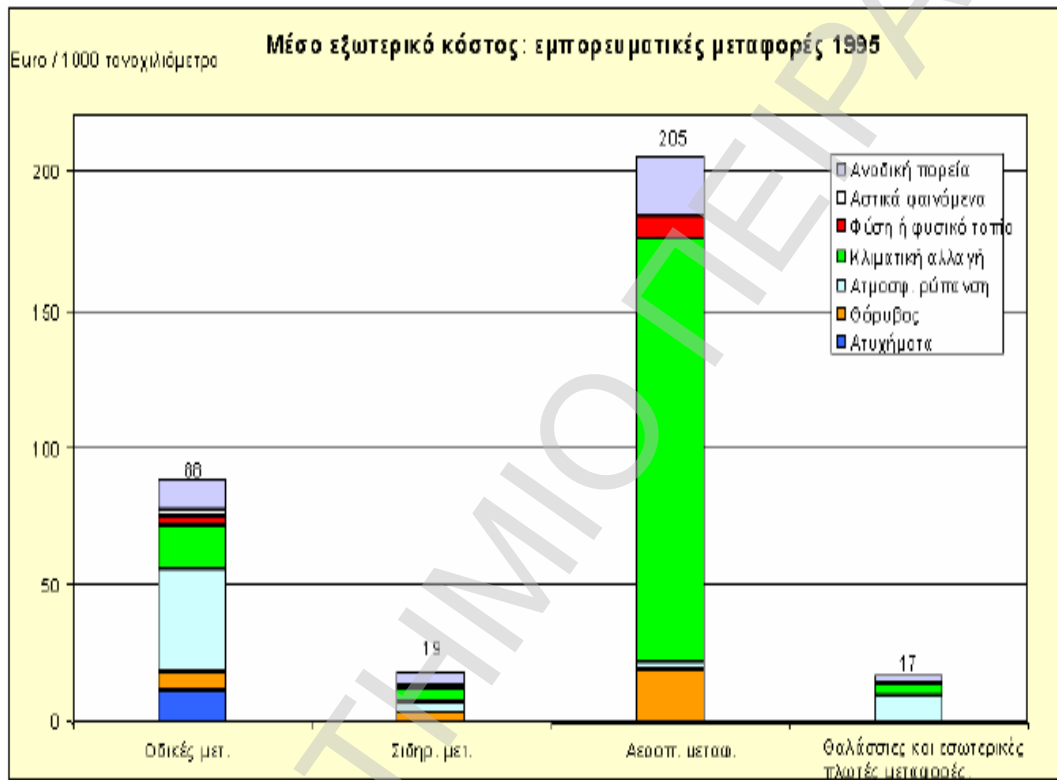
Σχήμα 3: Εξέλιξη των μεταφορών 1985-2010 (1985=100²)

Πίνακας 2: Κόστος εξωτερικό και υποδομής (σε ευρώ) μιας διαδρομής 10 χιλιομέτρων για ένα βαρύ φορτηγό όχημα σε αυτοκινητόδρομο με περιορισμένη κίνηση

Εξωτερικό κόστος και κόστος υποδομών	Μέση εκτίμηση
Ατμοσφαιρική ρύπανση	2,3 – 15
Αλλαγή του κλίματος	0,2 – 1,54
Υποδομή	2,1 – 3,3
Θόρυβος	0,7 – 4
Ατυχήματα	0,2 – 2,6
Κυκλοφοριακή συμφόρηση	2,7 – 9,3
Σύνολο	8 – 36

Πηγή: Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών

Γράφημα 3: Μέσο εξωτερικό κόστος 1995 (EUR 17) ανά τρόπο μεταφορών και είδος της δαπάνης: Μεταφορές εμπορευμάτων (δεν περιλαμβάνεται το κόστος που οφείλεται στην κυκλοφοριακή συμφόρηση)



Πηγή: INFRAS, οπ.π. 2000

Σημείο	2010 Προβλεπόμενη σύνθεση για την κλιμακούμενη τάση									2010 Σημείο Β			2010 Σημείο Γ			
	Δια- κρίσιμη Ποσότητα	Δια- κρίσιμη Ποσότητα	Εκπο- νήσεις CO ₂	Ποσο- στόχο CO ₂	Δια- κρίσιμη Ποσότητα	Εκπο- νήσεις CO ₂	Ποσο- στόχο CO ₂	Δια- κρίσιμη Ποσότητα	Εκπο- νήσεις CO ₂	Δια- κρίσιμη Ποσότητα	Δια- κρίσιμη Ποσότητα	Εκπο- νήσεις CO ₂	Ποσο- στόχο CO ₂	Δια- κρίσιμη Ποσότητα	Εκπο- νήσεις CO ₂	Ποσο- στόχο CO ₂
Διακριτική ποσότητα	121	0,3	3,5	13%	0,4	4,1	13%	0,4	4,1	13%	0,4	3,8	16%	0,4	4,0	16%
Ολικός μετασχηματισμός	67		1,0	100%		1,0	100%		1,0	100%		1,0	100%		1,0	100%
Εκπονήσεις μετασχηματισμού (αυτομάτως)	1166	0,3	25,5	157%	0,4	31,6	157%	0,4	31,6	157%	0,4	26,7	163%	0,4	26,7	163%
Σύνολο μετασχηματισμού	287	315,7%	300,9	387%	472,8	445,4	387%	430	438,5	387%	429,8	405,1	387%	391,8	378,0	378,0
ΑΠΣ (από το 1998)				38%	50%	45%	38%	38%	38%	38%	38%	38%	38%	38%	38%	38%
Τάση		3565,2	819,5		3238,9	1038,5		2943,4	960,8		2943,5	944,2		2667,1	901,4	
ΑΠΣ (από 1998-2010)				20%	27%		20%	17%	17%		15%	15%		12%	16%	
ΑΠΣ (από ΑΔ ρεΠ 1998-2010)					47%		47%		42%		43%	42%		43%	43%	

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 22ας Ιουλίου 2003**

για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών («πρόγραμμα Marco Polo»)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1 και το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽³⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽⁴⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο που συνήλθε στο Γκέτεμποργκ στις 15 και 16 Ιουνίου 2001 δήλωσε ότι η μεταβολή του ισοζυγίου μεταξύ τρόπων μεταφοράς είναι στο επίκεντρο της στρατηγικής βιώσιμης ανάπτυξης.
- (2) Εάν δεν αναληφθεί αποφασιστική δράση, το σύνολο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη προβλέπεται ότι θα αυξηθεί περίπου 50 % μέχρι το 2010. Αποτέλεσμα αυτού θα είναι ότι οι διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές θα αυξάνονται κατά δώδεκα περίπου δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα ανά έτος.
- (3) Στη Λευκή Βίβλο της, — «Μια ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010 — η ώρα των επιλογών», η Επιτροπή πρότεινε να ληφθούν μέτρα με τα οποία τα μερίδια στην αγορά των τρόπων μεταφοράς να επιστρέψουν έως το 2010 στα επίπεδα που είχαν το 1998. Έτσι, θα προετοιμαστεί το έδαφος για τη μεταβολή του ισοζυγίου από το 2010 και μετά.

⁽¹⁾ ΕΕ C 126 Ε της 28.5.2002, σ. 354.

⁽²⁾ ΕΕ C 241 της 7.10.2002, σ. 37.

⁽³⁾ ΕΕ C 278 της 14.11.2002, σ. 15.

⁽⁴⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 25ης Σεπτεμβρίου 2002 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου, της 25ης Απριλίου 2003 (ΕΕ C 153 Ε της 1.7.2003, σ. 252) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Ιουλίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

(4) Είναι αναγκαίο να θεσπιστεί ένα πρόγραμμα, ονομαζόμενο στο εξής «πρόγραμμα Marco Polo» ή «πρόγραμμα», για να μειωθεί η συμφόρηση του συστήματος οδικών μεταφορών, να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του συστήματος μεταφορών εμπορευμάτων μέσα στην Κοινότητα και να ενισχυθεί η διατροπικότητα, ώστε με τον τρόπο αυτό να υπάρξει μια συμβολή σε ένα σύστημα μεταφορών αποτελεσματικό και βιώσιμο. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, το πρόγραμμα θα πρέπει να στηρίξει δράσεις στους τομείς των μεταφορών εμπορευμάτων, της διαχειριστικής υποστήριξης και άλλων αγορών που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Οι δράσεις αυτές θα πρέπει να συμβάλουν στο να διατηρηθεί η κατανομή των μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς στα επίπεδα του 1998, συντελώντας στη στροφή της αναμενόμενης συνολικής αύξησης των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή προς ένα συνδυασμό των τρόπων μεταφοράς στο πλαίσιο του οποίου οι οδικές διαδρομές θα είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες.

(5) Το πρόγραμμα Marco Polo θα προβλέπει τρεις τύπους δράσης: πρώτον, τις δράσεις αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, οι οποίες θα πρέπει να επικεντρωθούν στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη μετατόπιση μεταφοράς των εμπορευμάτων υπό τις σημερινές συνθήκες της αγοράς από τις οδικές μεταφορές στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές· δεύτερον, τις καταλυτικές δράσεις, οι οποίες θα αλλάξουν τον τρόπο με τον οποίο εκτελούνται στην Κοινότητα οι μη οδικές εμπορευματικές μεταφορές και, τρίτον, τις δράσεις κοινής εκμάθησης, οι οποίες θα βελτιώσουν τις γνώσεις στον τομέα της διαχειριστικής υποστήριξης των εμπορευματικών μεταφορών και θα προωθήσουν προηγμένες μεθόδους και διαδικασίες συνεργασίας στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών.

(6) Οι δράσεις πρέπει να διεξάγονται στο έδαφος τουλάχιστον δύο χωρών. Εάν αυτές οι δύο χώρες είναι κράτη μέλη ή άλλες χώρες που μετέχουν στο πρόγραμμα Marco Polo σύμφωνα με τους όρους του παρόντος κανονισμού, τα έξοδα που θα προκύψουν για τις μετέχουσες επιχειρήσεις θα επιστραφούν από το πρόγραμμα εντός των ορίων που καθορίζει ο κανονισμός.

(7) Προκαμένου να αντικατοπτρίζεται η ευρωπαϊκή διάσταση των δράσεων, θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε διαφορετικές χώρες με τη μορφή κοινοπραξίας που υποβάλλει δράση.

- (8) Οι υποψήφιοι θα πρέπει να είναι σε θέση να υποβάλλουν προτάσεις σχεδίων δράσεων, νέων ή, ενδεχομένως, ήδη υφιστάμενων, τα οποία να ανταποκρίνονται κατά τον καλύτερο τρόπο στις σημερινές ανάγκες της αγοράς. Πρόσφορα σχέδια δεν θα πρέπει να αποθαρρυνθούν από έναν υπερβολικά άκαμπτο ορισμό των επιτρεπόμενων δράσεων. Ειδικότερα, η ευελιξία που παραχωρείται στην Επιτροπή, που θα επικουρείται από την επιτροπή η οποία συνιστάται με το άρθρο 12 παράγραφος 1, για την επιλογή των σχεδίων, θα πρέπει να επιτρέπει τη δυνατότητα να είναι επιλέξιμα για κοινοτική χρηματοδοτική ενίσχυση σχέδια αποτελεσματικά αλλά των οποίων το ύψος είναι κατώτερο των ενδεικτικών ελαχίστων κατώτατων ορίων επιχορήγησης.
- (9) Ενδέχεται να υπάρξουν περιπτώσεις στις οποίες η ανάπτυξη ήδη υφιστάμενων υπηρεσιών μπορεί να αποφέρει ίσα ή μεγαλύτερα οφέλη, από την άποιμη επιπρόσθετης αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, ποιότητας, περιβαλλοντικών πλεονεκτημάτων και πλεονεκτημάτων βιωσιμότητας, από ότι η έναρξη παροχής μιας νέας υπηρεσίας που θα επρόκειτο να συνεπάγεται σημαντικές δαπάνες.
- (10) Προκειμένου να διασφαλίζεται η διαφάνεια, η αντικαμινκότητα και η σαφής της οροδότηση, η ενίσχυση στην έναρξη των δράσεων αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών θα πρέπει να βασίζεται σε μειώσεις κόστους για την κοινωνία που θα επιτυγχάνονται με την προσφυγή στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, στις σιδηροδρομικές μεταφορές και στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή σε ένα συνδυασμό τρόπων μεταφοράς, αντί των οδικών μεταφορών και μόνο. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή όρισε ενδεικτικό ποσό χρηματοδοτικής συνδρομής ύψους ενός ευρώ για κάθε αλλαγή τρόπου μεταφορών 500 τονοχλιομέτρων οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων.
- (11) Εκτιμώντας, αφενός, τη σημασία της εσωτερικοποίησης του εξωτερικού κόστους, κυρίως δε του περιβαλλοντικού, που έχει αναγνωρισθεί τόσο με τη Δευκή Βίβλο που φέρει τον τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» όσο και με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Γκέτεμποργκ και, αφετέρου, την ταχύτητα με την οποία μεταβάλλεται η αγορά των μεταφορών, θα πρέπει να είναι δυνατό να ληφθούν υπόψη οι μελλοντικές εργασίες που θα έχουν σχέση με τη μεθοδολογία η οποία θα πρέπει να αναπτυχθεί για την εσωτερικοποίηση του εξωτερικού κόστους, να εξετάζεται τακτικά η εξέλιξη των διαφορών του εξωτερικού κόστους και να προταθεί οποιαδήποτε αναγκαία τροποποίηση του ενδεικτικού ποσού της χρηματοδοτικής συνδρομής.
- (12) Τα αποτελέσματα των καταλυτικών δράσεων και των δράσεων κοινής εκμάθησης του προγράμματος θα πρέπει να διαδοθούν με ορθό τρόπο, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί αναπαγωγή, δημοσιότητα και διαφάνεια.
- (13) Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επιλογής και καθ' όλη τη διάρκεια του σχεδίου, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί ότι το επιλεγέν σχέδιο συμβάλλει πραγματικά στην κοινή πολιτική μεταφορών και δεν προκαλεί ανεπιτήρητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί, συνεπώς, την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, θα πρέπει να υποβάλει έκθεση αξιολόγησης των αποτελεσμάτων του προγράμματος Marco Polo, συνοδευόμενη, εφόσον χρειαστεί, από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.
- (14) Δεδομένου ότι ο στόχος του προγράμματος Marco Polo δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται, συνεπώς, λόγω του πεδίου εφαρμογής του προγράμματος, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (15) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (1).
- (16) Ένα ποσό δημοσιονομικής αναφοράς κατά την έννοια του σημείου 33 της διοργανικής συμφωνίας της 6ης Μαΐου 1999 μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής για τη δημοσιονομική παθαρχία και τη βελτίωση της διαδικασίας του προϋπολογισμού, εγγράφεται στον παρόντα κανονισμό για όλη τη διάρκεια του προγράμματος, χωρίς να θίγονται οι εξουσίες της αρχής που είναι αρμόδια για τον προϋπολογισμό, όπως ορίζονται στη συνθήκη.
- (17) Για να χορηγηθεί χρηματοδότηση βάσει του παρόντος κανονισμού κατά τον πλέον πρόσφορο και γρήγορο τρόπο, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει το συντομότερο δυνατόν μετά την έκδοσή του.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΣΤΟΧΟΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 1

Στόχος

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει ένα χρηματοδοτικό μέσο, αποκαλούμενο στο εξής «πρόγραμμα Marco Polo» ή «πρόγραμμα», με σκοπό να μειωθεί η οδική συμφόρηση, να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του συστήματος μεταφορών και να ενισχυθούν οι διατροπικές μεταφορές, συμβάλλοντας έτσι σε ένα σύστημα μεταφορών αποτελεσματικό και βιώσιμο, για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2010, προκειμένου, έως τη λήξη του προγράμματος, να έχει επιτευχθεί στροφή του μεριδίου των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων το οποίο αντιστοιχεί στην αναμενόμενη ετήσια συνολική αύξηση αυτών των μεταφορών, μετρούμενη σε τονοχλιομέτρα, προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ή προς ένα συνδυασμό τρόπων μεταφορών όπου οι οδικές διαδρομές θα είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες.

(1) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

- α) «δράση», οποιοδήποτε σχέδιο σχετιζόμενο με την αγορά της διαχειριστικής υποστήριξης και εκτελούμενο από επιχειρήσεις το οποίο συμβάλλει στη μείωση της συμφόρησης στο σύστημα οδικών μεταφορών εμπορευμάτων ή/και σε καλύτερες περιβαλλοντικές επιδόσεις του συστήματος μεταφορών με τη βελτιστοποίηση των μεταφορών προς και από διατροπικές αλυσίδες, στο έδαφος των κρατών μελών·
- β) «δράση αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών», κάθε δράση που στρέφει άμεσα και πάραυτα τις μεταφορές εμπορευμάτων από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή προς ένα συνδυασμό των τρόπων μεταφοράς στον οποίο οι οδικές διαδρομές θα είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες, χωρίς να αποτελεί καταλυτική δράση·
- γ) «καταλυτική δράση», κάθε καινοτόμος δράση που αποσκοπεί στο να υπερνικήσει, στην αγορά μεταφορών εμπορευμάτων, τα διαρθρωτικά εμπόδια κοινωπικής σημασίας, τα οποία παρακωλύουν την αποτελεσματική λειτουργία των αγορών, την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, των σιδηροδρομικών μεταφορών ή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, ή/και την αποτελεσματικότητα των αλυσίδων μεταφορών όπου χρησιμοποιούνται αυτοί οι τρόποι μεταφοράς· για το σκοπό του παρόντος ορισμού, ως «διαρθρωτικό εμπόδιο στην αγορά», νοείται οποιοδήποτε μη ρυθμιστικό, πραγματολογικό και μη προσωρινό εμπόδιο στην ορθή λειτουργία της αλυσίδας μεταφορών εμπορευμάτων·
- δ) «δράση κοινής εκμάθησης», κάθε δράση που αποσκοπεί στη βελτίωση της συνεργασίας για τη διαρθρωτική βελτιστοποίηση των μεθόδων και διαδικασιών εργασίας που χρησιμοποιούνται στην αλυσίδα των εμπορευματικών μεταφορών, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων της διαχειριστικής υποστήριξης·
- ε) «συνοδευτικό μέτρο», κάθε μέτρο με το οποίο επιζητείται η προετοιμασία ή η υποστήριξη εν εξελίξει ή μελλοντικών δράσεων, μεταξύ των οποίων είναι και οι δραστηριότητες διάδοσης, παρακολούθησης και αξιολόγησης σχεδίων δράσεων, καθώς και η συλλογή και ανάλυση στατιστικών δεδομένων. Τα μέτρα που χρησιμοποιούνται για την εμπορία προϊόντων, παραγωγικών διαδικασιών ή υπηρεσιών, για δραστηριότητες μελέτης αγοράς και για προώθηση πωλήσεων δεν αποτελούν συνοδευτικά μέτρα·
- στ) «προπαρασκευαστικό μέτρο», κάθε μέτρο που προετοιμάζει καταλυτική δράση, όπως μελέτες τεχνικής επιχειρησιακής ή οικονομικής σκοπιμότητας και δοκιμές εξοπλισμού·
- ζ) «κοινοπραξία», οποιαδήποτε συμφωνία με την οποία δύο ή περισσότερες επιχειρήσεις εκτελούν από κοινού μια δράση και μοιράζονται τους σχετικούς κινδύνους·
- η) «επιχείρηση», οποιαδήποτε οντότητα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς της και τον τρόπο με τον οποίο χρηματοδοτείται·

θ) «επικουρική», αναγκαία για να επιτευχθούν οι στόχοι των «δράσεων αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών» και των «καταλυτικών δράσεων», η οποία, όμως, εξαρτάται από αυτές·

ι) «τονοχιλιόμετρο», η μεταφορά ενός τόνου εμπορευμάτων, ή του ογκομετρικού ισοδυνάμου του, σε απόσταση ενός χιλιόμετρου·

ια) «εγγύς τρίτη χώρα», κάθε κράτος μη μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή υποψήφια χώρα για προσχώρηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση που έχει κοινά σύνορα με την Ευρωπαϊκή Ένωση ή έχει ακτογραμμή σε κλειστή ή ημικλειστή θάλασσα η οποία συνορεύει με την Ευρωπαϊκή Ένωση·

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Το πρόγραμμα Marco Polo καλύπτει τις δράσεις αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, τις καταλυτικές δράσεις και τις δράσεις κοινής εκμάθησης οι οποίες:
 - α) διεξάγονται στο έδαφος τουλάχιστον δύο κρατών μελών, ή
 - β) διεξάγονται στο έδαφος τουλάχιστον ενός κράτους μέλους και το έδαφος εγγύς τρίτης χώρας.
2. Όταν μια δράση διεξάγεται στο έδαφος τρίτης χώρας, το κόστος που προκύπτει στο έδαφος της εν λόγω χώρας δεν καλύπτεται από το πρόγραμμα, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4.
3. Το πρόγραμμα είναι ανοικτό στη συμμετοχή των υποψήφιων για προσχώρηση χωρών. Η συμμετοχή τους θα διέπεται από τους όρους των συμφωνιών σύνδεσης που έχουν συναφθεί με τις χώρες αυτές και θα βασίζεται στους κανόνες που προβλέπονται από την απόφαση του συμβουλίου σύνδεσης για κάθε χώρα.
4. Το πρόγραμμα είναι επίσης ανοικτό στη συμμετοχή των χωρών της ΕΖΕΣ και του ΕΟΧ, βάσει συμπληρωματικών πιστώσεων και σύμφωνα με τις διαδικασίες που θα συμφωνηθούν με τις εν λόγω χώρες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΙ ΥΠΟΨΗΦΙΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΛΕΞΙΜΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ

Άρθρο 4

Επιλέξιμοι υποψήφιοι

1. Κατά γενικό κανόνα, τα σχέδια υποβάλλονται από κοινοπραξία αποτελούμενη από δύο ή περισσότερες επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε τουλάχιστον δύο διαφορετικά κράτη μέλη ή σε ένα κράτος μέλος και σε εγγύς τρίτη χώρα.
2. Οι επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και εκτός χώρας που συμμετέχει σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 3 και 4 και οι οποίες, ενδεχομένως, έχουν μια σύνδεση με το σχέδιο, δεν μπορούν, σε καμία περίπτωση, να είναι αποδέκτες κοινοτικής χρηματοδότησης με βάση το πρόγραμμα.

Άρθρο 5

Δράσεις αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών

1. Οι δράσεις αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, στις οποίες, ενδεχομένως, συμπεριλαμβάνεται η πρόσθετη αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών που προκύπτει από την ανάπτυξη υφιστάμενης υπηρεσίας, είναι επιλέξιμες για χρηματοδότηση βάσει του προγράμματος υπό τους ακόλουθους όρους:

α) η δράση αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών προβλέπεται να οδηγήσει σε πραγματική, σημαντική, μετρήσιμη και βιώσιμη αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών εμπορευμάτων από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή προς ένα συνδυασμό τρόπων μεταφοράς στον οποίο οι οδικές διαδρομές θα είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες·

β) με βάση ένα ρεαλιστικό επιχειρηματικό σχέδιο, η δράση αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών είναι αυτόνομα βιώσιμη ύστερα από, κατ' ανώτατο όριο, 36 μήνες κοινοτικής χρηματοδότησης·

γ) η δράση αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών δεν επιφέρει στρέβλωση του ανταγωνισμού στις οικείες αγορές, ιδίως μεταξύ των εναλλακτικών, ως προς τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές, τρόπων μεταφοράς ή στο εσωτερικό του καθενός από αυτούς τους τρόπους μεταφοράς, σε βαθμό που να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον·

δ) όταν η δράση απαιτεί προσφυγή σε υπηρεσίες παρεχόμενες από τρίτα μέρη που δεν μετέχουν στην κοινοπραξία, ο υποψήφιος υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία διαφανούς, αντικειμενικής και αμερόληπτης διαδικασίας επιλογής των εν λόγω υπηρεσιών.

2. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών περιορίζεται στο 30 % κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για να επιτευχθούν οι στόχοι μιας δράσης και προκύπτουν από αυτή. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο μέτρο που έχουν άμεση σχέση με την εκτέλεση της δράσης. Οι δαπάνες για επικουρική υποδομή είναι επίσης επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, υπό την προϋπόθεση ότι παραμένουν οριακές και έως το 30 %, κατ' ανώτατο όριο. Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής υποψηφιότητας στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον δοθεί η τελική έγκριση για κοινοτική χρηματοδότηση. Η συμμετοχή στη χρηματοδότηση του κόστους των κινητών στοιχείων του ενεργητικού προϋποθέτει να χρησιμοποιηθεί αυτό το ενεργητικό κατά τη διάρκεια της χρηματοδοτικής συνδρομής, και κυρίως προς όφελος της δράσης, όπως ορίζεται από τη σύμβαση επιχορήγησης.

3. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, δυνάμει της παραγράφου 2, η οποία προσδιορίζεται από την Επιτροπή με βάση τα τονοχιλιόμετρα που θα στραφούν από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ή προς ένα συνδυασμό τρόπων μεταφοράς στον οποίο οι οδικές διαδρομές θα είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες, ορίζεται αρχικά σε ποσό ενός ευρώ για κάθε 500 τονοχιλιόμετρα οδικών μεταφορών εμπορευμάτων που αλλάζουν τρόπο μεταφοράς. Το ενδεικτικό αυτό ποσό μπορεί να προσαρμόζεται ιδίως συναρτήσει της ποιότητας του σχεδίου δράσης ή των πραγματικά επιτυγχανομένων ωφελημάτων για το περιβάλλον.

Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, η Επιτροπή μπορεί να επανεξετάσει, σύμφωνα με την περιοδικότητα που κρίνεται αναγκαία, τις εξελίξεις των στοιχείων στα οποία βασίζεται ο υπολογισμός αυτός και να προσαρμόζει αναλόγως, εάν χρειάζεται, το ποσό της κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής.

4. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών χορηγείται με βάση συμβάσεις επιχορήγησης. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των συμβάσεων αυτών είναι 38 μήνες.

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν είναι δυνατόν να αναλωθεί πέρα από τη μέγιστη προβλεπόμενη περίοδο των 38 μηνών.

5. Το ενδεικτικό ελάχιστο κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά δράση αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών είναι 250 εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα επιτελούμενης αλλαγής τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών ή, συναρτήσει του ενδεικτικού ύψους ανά ευρώ επιχορήγησης, 500 000 ευρώ.

Άρθρο 6

Καταλυτικές δράσεις

1. Οι καταλυτικές δράσεις είναι επιλέξιμες για χρηματοδότηση βάσει του προγράμματος υπό τους ακόλουθους όρους:

α) η καταλυτική δράση επιτυγχάνει τους στόχους της εντός περιόδου 48 μηνών κατ' ανώτατο όριο και παραμένει βιώσιμη μετά την περίοδο αυτή, σύμφωνα με τις προβλέψεις ενός ρεαλιστικού επιχειρηματικού σχεδίου·

β) η καταλυτική δράση είναι καινοτόμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο από άποψη είτε διαχειριστικής υποστήριξης, τεχνολογίας, μεθόδων, εξοπλισμού, προϊόντων είτε παρεχόμενων υπηρεσιών·

γ) η καταλυτική δράση προβλέπεται να οδηγήσει σε πραγματική, μετρήσιμη και βιώσιμη στροφή από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ή προς ένα συνδυασμό τρόπων μεταφοράς στον οποίο οι οδικές διαδρομές θα είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες. Η καταλυτική δράση προβλέπεται να οδηγήσει σε μείωση της συμφόρησης στις οδικές μεταφορές και όχι σε αλλαγή μεταξύ των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, των σιδηροδρομικών μεταφορών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών·

δ) η καταλυτική δράση προτάει ένα ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένα στάδια για την επίτευξη των στόχων της και προσδιορίζει τις ανάγκες όσον αφορά τον καθοδηγητικό ρόλο που θα ασκεί η Επιτροπή·

ε) η καταλυτική δράση δεν επιφέρει στρέβλωση του ανταγωνισμού στις αντίστοιχες αγορές, ιδίως μεταξύ των εναλλακτικών, ως προς τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές, τρόπων μεταφοράς ή στο εσωτερικό του καθενός από αυτούς τους τρόπους μεταφοράς, σε βαθμό που να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον·

στ) όταν η δράση απαιτεί προσφυγή σε υπηρεσίες παρεχόμενες από τρίτα μέρη που δεν μετέχουν στην κοινοπραξία, ο υποψήφιος υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία διαφανούς, αντικειμενικής και αμερόληπτης διαδικασίας επιλογής των εν λόγω υπηρεσιών.

2. Στα πλαίσια των στόχων που ορίζονται από τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών ενόψει του 2010: η ώρα των επιλογών», αξίζει να αποδοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις καταλυτικές δράσεις που θέτουν σε εφαρμογή νέες έννοιες όπως η έννοια των «θαλασσιών αρτηριών».

Οι καταλυτικές δράσεις στις αγορές μεταφορών θα πρέπει να χρησιμοποιούν κατά προτίμηση τα διευρωπαϊκά δίκτυα, κατά την έννοια της απόφασης αριθ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾, ή τους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους και ζώνες μεταφορών.

3. Τα αποτελέσματα και οι μέθοδοι των καταλυτικών δράσεων διαδίδονται προκαίμενοι να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.

4. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για καταλυτικές δράσεις περιορίζεται κατ' ανώτατο όριο στο 35 % του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για να επιτευχθούν οι στόχοι μιας δράσης και προκύπτουν από αυτή, συμπεριλαμβανομένων των προπαρασκευαστικών μέτρων. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο μέτρο που έχουν άμεση σχέση με την εκτέλεση της δράσης. Οι δαπάνες για επικουρικά μέτρα συνδεδεμένα με έργα υποδομής, που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων της δράσης, είναι επίσης επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, υπό την προϋπόθεση ότι παραμένουν οριακές και έως το 35 %, κατ' ανώτατο όριο. Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής υποψηφιότητας στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον δοθεί η τελική έγκριση για κοινοτική χρηματοδότηση. Η συμμετοχή στη χρηματοδότηση του κόστους των κινητών στοιχείων του ενεργητικού προϋποθέτει να χρησιμοποιηθεί αυτό το ενεργητικό, κατά τη διάρκεια της χρηματοδοτικής συνδρομής και κυρίως προς όφελος της δράσης, όπως ορίζεται από τη σύμβαση επιχορήγησης.

5. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για καταλυτικές δράσεις χορηγείται με βάση συμβάσεις επιχορήγησης που περιέχουν κατάλληλες διατάξεις για την καθοδήγηση και την παρακολούθηση. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των συμβάσεων αυτών είναι 50 μήνες.

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν είναι δυνατόν να ανανεωθεί πέρα από την προβλεπόμενη μέγιστη περίοδο των 50 μηνών.

6. Οι πολιτικοί στόχοι προτεραιότητας που θα λαμβάνονται υπόψη στη διαδικασία επιλογής των δράσεων αυτών καθορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή, επικουρούμενη από την συνιστώμενη δύναμη του άρθρου 12 παράγραφος 1 επιτροπή, μπορεί να επανεξετάζει περιοδικά τους πολιτικούς στόχους προτεραιότητας.

7. Το ενδεικτικό ελάχιστο κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά καταλυτική δράση είναι 1,5 εκατομμύριο ευρώ.

Άρθρο 7

Δράσεις κοινής εκμίσθησης

1. Οι δράσεις κοινής εκμίσθησης είναι επιλέξιμες προς χρηματοδότηση βάσει του προγράμματος υπό τους ακόλουθους όρους:

α) η δράση οδηγεί σε βελτίωση των εμπορικών υπηρεσιών που προσφέρονται στην αγορά και έχει ανώτατη διάρκεια 24 μηνών·

⁽¹⁾ ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1· απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση αριθ. 1346/2001/EK (ΕΕ L 185 της 6.7.2001, σ. 1).

β) η δράση είναι καινοτόμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο·

γ) η δράση δεν επιφέρει στρέβλωση του ανταγωνισμού στις αντίστοιχες αγορές, ιδίως μεταξύ εναλλακτικών, ως προς τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές, τρόπων μεταφοράς ή στο εσωτερικό του καθενός από αυτούς τους τρόπους μεταφοράς, σε βαθμό που να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον·

δ) η δράση κοινής εκμίσθησης προτάγει ένα ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένα στάδια για την επίτευξη των στόχων της και εντοπίζει τις ανάγκες όσον αφορά τον καθοδηγητικό ρόλο που θα ασκεί η Επιτροπή.

2. Τα αποτελέσματα και οι μέθοδοι των δράσεων κοινής εκμίσθησης διαδίδονται προκειμένου να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.

3. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις κοινής εκμίσθησης περιορίζεται στο 50 % κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για να επιτευχθούν οι στόχοι μιας δράσης και προκύπτουν από αυτήν. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο μέτρο που έχουν άμεση σχέση με την εκτέλεση της δράσης. Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής υποψηφιότητας στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον δοθεί η τελική έγκριση για κοινοτική χρηματοδότηση. Η συμμετοχή στη χρηματοδότηση του κόστους των κινητών στοιχείων του ενεργητικού υπόκειται στην υποχρέωση να χρησιμοποιηθεί αυτό το ενεργητικό κατά τη διάρκεια της χρηματοδοτικής συνδρομής και κυρίως προς όφελος της δράσης, όπως ορίζεται από τη σύμβαση επιχορήγησης.

4. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις κοινής εκμίσθησης χορηγείται με βάση συμβάσεις επιχορήγησης που περιέχουν κατάλληλες διατάξεις για την καθοδήγηση και την παρακολούθηση. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των συμβάσεων είναι 26 μήνες.

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν είναι δυνατόν να ανανεωθεί πέρα από την προβλεπόμενη μέγιστη περίοδο των 26 μηνών.

5. Οι πολιτικοί στόχοι προτεραιότητας που θα λαμβάνονται υπόψη στη διαδικασία επιλογής των δράσεων αυτών καθορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τη συνιστώμενη δύναμη του άρθρου 12 παράγραφος 1 επιτροπή, μπορεί να επανεξετάζει περιοδικά τους πολιτικούς στόχους προτεραιότητας.

6. Το ενδεικτικό ελάχιστο κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά δράση κοινής εκμίσθησης είναι 250 000 ευρώ.

Άρθρο 8

Αναλυτικοί κανόνες

Η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων, την επιλογή, την εκτέλεση, τη διάδοση και τις ιδιαίτερες απαιτήσεις για την κατάρτιση των εκθέσεων και τον έλεγχο των δράσεων που θα αναληφθούν βάσει του προγράμματος.

Άρθρο 9

Κρατικές ενισχύσεις

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή στις δράσεις που καθορίζονται από το πρόγραμμα δεν αποκλείει τη χορήγηση στις ίδιες αυτές δράσεις κρατικών ενισχύσεων σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο, εφόσον οι ενισχύσεις αυτές είναι συμβατές με το καθεστώς κρατικών ενισχύσεων που προβλέπει η συνθήκη και εντός των ορίων που καθορίζονται για κάθε τύπο δράσης, στο άρθρο 5 παράγραφος 2, στο άρθρο 6 παράγραφος 4 και στο άρθρο 7 παράγραφος 3, αντίστοιχα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΥΠΟΒΟΛΗ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ

Άρθρο 10

Υποβολή δράσεων

Οι δράσεις υποβάλλονται στην Επιτροπή σύμφωνα με τους αναλυτικούς κανόνες που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 8. Κατά την υποβολή τους, περιέχουν όλα τα στοιχεία που είναι αναγκαία για να είναι σε θέση η Επιτροπή να πραγματοποιήσει την επιλογή σύμφωνα με το άρθρο 11.

Άρθρο 11

Επιλογή των δράσεων — Χορήγηση χρηματοδοτικής συνδρομής

Οι υποβαλλόμενες δράσεις αξιολογούνται από την Επιτροπή. Η Επιτροπή αποφασίζει τη χορήγηση χρηματοδοτικής συνδρομής βάσει του παρόντος κανονισμού λαμβάνοντας υπόψη της, για την επιλογή της δράσης, τον στόχο που αναφέρεται στο άρθρο 1, καθώς και τους όρους που αναφέρονται στα άρθρα 5, 6 ή 7 κατά περίπτωση. Κατά την επιλογή λαμβάνονται υπόψη τα σχετικά περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα των προτεινομένων δράσεων και η συμβολή τους στην αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου. Η εν λόγω απόφαση λαμβάνεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή ενημερώνει τους δικαιούχους και τα κράτη μέλη σχετικά με την απόφασή της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 12

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μια επιτροπή.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 22 Ιουλίου 2003.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
P. COX

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
G. ALEMANN

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 4 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται σε τρεις μήνες.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

Άρθρο 13

Προϋπολογισμός

Το χρηματοδοτικό πλαίσιο για την εκτέλεση του προγράμματος Marco Polo, για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, είναι 75 εκατομμύρια ευρώ.

Η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή εγκρίνει τις ετήσιες πιστώσεις εντός των ορίων των δημοσιονομικών προοπτικών.

Άρθρο 14

Αποθεματικό για τα συνοδευτικά μέτρα και την αξιολόγηση του προγράμματος

Ποσοστό κατ' ανώτατο όριο 5 % του προϋπολογισμού ο οποίος προβλέπεται από τον παρόντα κανονισμό προορίζεται αποκλειστικά για συνοδευτικά μέτρα και την ανεξάρτητη αξιολόγηση της εφαρμογής των άρθρων 5, 6 και 7.

Άρθρο 15

Αξιολόγηση

1. Η Επιτροπή ενημερώνει την επιτροπή τουλάχιστον μία φορά κατ' έτος σχετικά με την εκτέλεση του προϋπολογισμού του προγράμματος και παρέχει ενημερωμένα στοιχεία για την πρόοδο όλων των δράσεων που χρηματοδοτούνται βάσει του προγράμματος.
2. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006 το αργότερο, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών έκθεση αξιολόγησης των αποτελεσμάτων του προγράμματος Marco Polo, εν σχέση προς το στόχο του προγράμματος, συνοδευόμενη, εφόσον χρειάζεται, από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 16

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Το νομοσχέδιο για τα εμπορευματικά κέντρα

Το ποσό των 70 εκατ. ευρώ, προερχόμενα από πιστώσεις του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή από άλλες πηγές του Δημοσίου, θα διαθέσει το υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών για την ίδρυση, εγκατάσταση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων.

Σύμφωνα με έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, η ιδιωτική συμμετοχή δεν μπορεί να είναι κατώτερη του 25% του επενδυτικού σχεδίου.

Το σχετικό νομοσχέδιο διαχωρίζει το νέο θεσμό των Εμπορευματικών Κέντρων (ΕΚ) από τις ΒΕΠΕ, δίνοντας τη δυνατότητα ίδρυσης ΕΚ σε οποιαδήποτε περιοχή της χώρας. Διαχωρίζει επίσης τα ΕΚ των οποίων η ίδρυση επιτυγχάνεται μέσα από κρατικές επιχορηγήσεις (ελάχιστη απαιτούμενη έκταση 500 στρέμματα).

Τέλος, το σχέδιο νόμου περιέχει ρύθμιση για την εκπόνηση και εφαρμογή πολεοδομικής μελέτης με όρους δόμησης 0,6 χώροι υποδομών και πρασίνου 40% της έκτασης.

Παράλληλα, προβλέπεται η επιβολή κυρώσεων στην εταιρεία ΕΚ ή στις εγκατεστημένες σ' αυτό επιχειρήσεις σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του νόμου που φτάνουν έως και 1,5 εκατ. ευρώ.

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

«Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις»

Κεφάλαιο Α

Εννοια Εμπορευματικού Κέντρου - Απαιτούμενη έκταση

Άρθρο 1

Ορισμοί

1. «Εμπορευματικό Κέντρο» είναι ένα οργανικά ολοκληρωμένο σύνολο δομών, διαρθρωμένων υπηρεσιών και υποδομών διαφορετικών μέσων μεταφοράς, που ιδρύεται και λειτουργεί σε περιοχή που επιτρέπονται δραστηριότητες για εξυπηρέτηση συνδυασμένων μεταφορών και υποχρεωτικά περιλαμβάνει ή συνδέεται με σιδηροδρομικό σταθμό ή λιμάνι ή αεροδρόμιο.
2. «Μοναδοποιημένο φορτίο» είναι είτε το κλειστό κιβώτιο (ενδεικτικά εμπορευματοκιβώτιο, κινητό αμάξωμα) είτε το κλειστό επικαθήμενο ή ρυμουλκούμενο όχημα με το οποίο μεταφέρονται εμπορεύματα.
3. «Συνδυασμένη (διατροπική) μεταφορά» είναι η μεταφορά μοναδοποιημένων φορτίων με χρήση δύο ή περισσότερων μέσων μεταφοράς σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορικής αλυσίδας από αποστολέα σε παραλήπτη («πόρτα πόρτα»).
4. «Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου» είναι το νομικό πρόσωπο που έχει τη μορφή ανώνυμης εταιρείας, η οποία αναλαμβάνει τη μελέτη, τη χρηματοδότηση, την ίδρυση, την κατασκευή και τη λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου.

Άρθρο 2

Έκταση, μεταφορικές υποδομές και αρχές χωροθέτησης Εμπορευματικών Κέντρων

1. Τα Εμπορευματικά Κέντρα καταλαμβάνουν έκταση τουλάχιστον 100 στρεμμάτων, εκτός από αυτά που χωροθετούνται σε νησιά, πλην της Κρήτης, για τα οποία η ελάχιστη έκταση ορίζεται σε 50 στρέμματα.

2. Το Εμπορευματικό Κέντρο ανάλογα με την έκταση που καταλαμβάνει απαιτείται να διαθέτει τις παρακάτω μεταφορικές υποδομές ή να εξασφαλίζει πρόσβαση στο μεταφορικό δίκτυο της χώρας ως εξής:

α) Εμπορευματικό Κέντρο που ιδρύεται σε έκταση μεγαλύτερη των 500 στρεμμάτων, υποχρεωτικά διαθέτει σε έκταση επί πλέον των 500 στρεμμάτων σιδηροδρομικό σταθμό με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών ή λιμενικές εγκαταστάσεις με δυνατότητα εξυπηρέτησης οχηματαγωγών πλοίων, καθώς και πλοίων μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων ή αεροπορικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση αεροσκαφών μεταφοράς φορτίων.

β) Εμπορευματικό Κέντρο που ιδρύεται σε έκταση μεταξύ 250 και 500 στρεμμάτων, υποχρεωτικά εξασφαλίζει πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά είτε σε σιδηροδρομικό σταθμό με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών είτε σε λιμενικές εγκαταστάσεις με δυνατότητα εξυπηρέτησης οχηματαγωγών πλοίων, καθώς και πλοίων μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων, είτε σε αεροπορικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση αεροσκαφών μεταφοράς φορτίων. Η πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά μπορεί να γίνεται και με οδική σύνδεση όταν η απόσταση προς τους παραπάνω συγκοινωνιακούς κόμβους για συνδυασμένη μεταφορά είναι μέχρι 50 χιλιόμετρα.

γ) Εμπορευματικό Κέντρο που ιδρύεται σε έκταση μεταξύ 100 και 250 στρεμμάτων, υποχρεωτικά εξασφαλίζει πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά είτε σε σιδηροδρομικό σταθμό με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών είτε σε λιμενικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση οχηματαγωγών πλοίων, είτε σε αεροπορικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση αεροσκαφών μεταφοράς φορτίων. Η πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά μπορεί να γίνεται και με οδική σύνδεση όταν η απόσταση προς τους παραπάνω συγκοινωνιακούς κόμβους για συνδυασμένη μεταφορά είναι μέχρι 100 χιλιόμετρα.

3. Τα Εμπορευματικά Κέντρα ιδρύονται και εγκαθίστανται σε εκτάσεις που προσδιορίζονται, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις εγκεκριμένων Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης ή Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2742/1999 (ΦΕΚ 207 Α) ή ρυθμιστικών σχεδίων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 του ν. 2508/1997 (ΦΕΚ 124 Α).

4. Τα Εμπορευματικά Κέντρα χωροθετούνται εκτός ζώνης προστασίας αρχαιολογικών χώρων, ιστορικών τόπων, τόπων ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, παραδοσιακών οικισμών, λατομείων και λατομικών περιοχών και τηρούμενης πάντοτε της νομοθεσίας για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιά και του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

Κεφάλαιο Β

Προϋποθέσεις και διαδικασία ίδρυσης και λειτουργίας

Άρθρο 3

Προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου

1. Η Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου ιδρύεται και λειτουργεί με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας κατά τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920 (ΦΕΚ 37 Α΄) όπως ισχύει. Στο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου μπορούν να συμμετέχουν φυσικά και νομικά πρόσωπα ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου, καθώς και νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός έχει οριοθετηθεί στην παρ.1 του άρθρου 14 του ν. 2190/94 (ΦΕΚ 28 Α΄), καθώς και Σύνδεσμοι και Επιχειρήσεις των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού.
2. Το ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου, διαφοροποιείται ανάλογα με την έκταση του Εμπορευματικού Κέντρου. Ειδικότερα:
 - α. Για Εμπορευματικό Κέντρο έκτασης μεγαλύτερης των 500 στρεμμάτων ανέρχεται σε 2.500.000 ευρώ.
 - β. Για Εμπορευματικό Κέντρο έκτασης μεγαλύτερης των 250 στρεμμάτων μέχρι και 500 στρέμματα ανέρχεται σε 1.000.000 Ευρώ.
 - γ. Για Εμπορευματικό Κέντρο έκτασης από 100 έως 250 στρεμμάτων ανέρχεται σε 500.000 ευρώ, εκτός αν αυτό βρίσκεται σε νησί, πλην της Κρήτης, οπότε το ελάχιστον μετοχικό κεφάλαιο ανέρχεται σε 250.000 ευρώ.Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου καταβάλλεται τουλάχιστον κατά το ήμισυ σε μετρητά.
3. Η εδαφική έκταση μπορεί να αποτελέσει τμήμα του μετοχικού κεφαλαίου με την προϋπόθεση ότι η αξία της γης που θα αποτελέσει τμήμα του μετοχικού κεφαλαίου δεν υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό της αξίας του συνόλου των παγίων στοιχείων του ενεργητικού, της γης συμπεριλαμβανομένης.
4. Η Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου έχει σκοπό στο καταστατικό της, την ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικού Κέντρου και την ανάπτυξη συναφών δραστηριοτήτων, όπως περιγράφονται στο νόμο αυτό.

Άρθρο 4

Δραστηριότητες Εμπορευματικού Κέντρου

1. Στην προσδιορισμένη έκταση του Εμπορευματικού Κέντρου επιτρέπεται να εγκαθίστανται επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη μεταφορά, αποθήκευση, διαχείριση, διανομή αγαθών και παρέχουν υπηρεσίες ιδίως στη διασύνδεση και αλλαγή μέσων μεταφοράς, οργάνωση και συγκρότηση φορτίων, διανομή και ομαδοποίηση φορτίων, συμβατική και εξειδικευμένη αποθήκευση, οργάνωση τελικής διανομής, συσκευασία και αποσυσκευασία προϊόντων και μεταφόρτωση αυτών, καθώς και υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας διευκόλυνσης ροής φορτίων, όπως υπηρεσίες ανάπτυξης συστημάτων πληροφορικής και τηλεματικής.
2. Στο Εμπορευματικό Κέντρο επιτρέπεται να εγκαθίστανται και επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες υποστηρικτικές και υποβοηθητικές της λειτουργίας του, όπως: ταχυδρομεία, ξενοδοχεία, τράπεζες, εστιατόρια, τηλεπικοινωνίες, ασφάλειες, εμπορικές δραστηριότητες εξυπηρέτησης πελατών, στάθμευσης, συντήρησης μεταφορικών μέσων, υπηρεσιακές μονάδες δημοσίων υπηρεσιών.

Άρθρο 5

Όροι και προϋποθέσεις ίδρυσης

1. Για την ίδρυση Εμπορευματικού Κέντρου υποβάλλεται αίτηση στο υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών από την Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου. Η Εταιρεία μπορεί να υποβάλει την αίτηση κι όταν βρίσκεται στο στάδιο της συστάσεως (υπό σύσταση εταιρεία). Για την υποβολή της αίτησης απαιτείται να πληρούνται οι παρακάτω προϋποθέσεις:

α) Μετοχικό κεφάλαιο ολοσχερώς καταβεβλημένο, τουλάχιστον ίσο του δέκα τοις εκατό της προϋπολογιζόμενης επένδυσης, όπως αποτιμάται στο επενδυτικό σχέδιο, που συνοδεύει την αίτηση.

β) Εξασφάλιση της χρήσης του συνόλου της απαιτούμενης εδαφικής έκτασης. Η εδαφική έκταση πρέπει να είναι σαφώς προσδιορισμένη και να ανήκει στο σύνολο ή τμήμα της κατά πλήρη κυριότητα ή επικαρπία στην Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου ή να της έχει παραχωρηθεί η χρήση της με παραχώρηση ή μίσθωση διάρκειας τουλάχιστον είκοσι πέντε (25) ετών. Για τις δύο τελευταίες περιπτώσεις απαιτείται έγγραφο βεβαίως χρονολογίας.

2. Η αίτηση για την ίδρυση και εγκατάσταση του Εμπορευματικού Κέντρου συνοδεύεται από τα εξής στοιχεία:

α) Νομιμοποιητικά έγγραφα της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου, του μετοχικού κεφαλαίου και της εκπροσώπησης αυτής.

β) έγγραφα από τα οποία προκύπτει κυριότητα ή παραχώρηση ή επικαρπία ή μίσθωση της προτεινόμενης έκτασης, καθώς και οι υφιστάμενες χρήσεις γης.

γ) γενικό σχέδιο διάταξης των εγκαταστάσεων και υποδομών του Εμπορευματικού Κέντρου, καθώς και περιγραφή των δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν σε αυτό.

δ) Συγκοινωνιακή μελέτη σε επίπεδο προμελέτης η οποία περιλαμβάνει:

αα) τρόπους προσπέλασης του Εμπορευματικού Κέντρου από τα υφιστάμενα δίκτυα μεταφορών

ββ) πιστοποίηση ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που τίθενται στην παράγραφο 2 του άρθρου 2 αναφορικά με την έκταση, τις μεταφορικές εγκαταστάσεις και την πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά.

γγ) ανάλυση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων στα υφιστάμενα μεταφορικά δίκτυα από τη λειτουργία Εμπορευματικού Κέντρου.

ε) Αποδεικτικά έγγραφα της οικονομικής δυνατότητας και τεχνογνωσίας της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου, καθώς και έγγραφα από τα οποία προκύπτει η διαθεσιμότητα των κεφαλαίων που θα επενδυθούν.

στ) επενδυτικό σχέδιο για την ίδρυση του Εμπορευματικού Κέντρου και τη θέση του σε λειτουργία (τμηματική ή συνολική), οι πηγές χρηματοδότησης και χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης των απαιτούμενων έργων.

ζ) μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων ΜΠΕ και όρων προστασίας του περιβάλλοντος, που εκπονείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

η) πολεοδομική μελέτη, που εκπονείται σύμφωνα με το άρθρο 7 του νόμου αυτού,

θ) τοπογραφικά διαγράμματα και εκθέσεις στα οποία περιλαμβάνονται κατ' ελάχιστο: αα) Τοπογραφικό διάγραμμα της ευρύτερης περιοχής (απόσπασμα χάρτου Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού (Γ.Υ.Σ.) ή του Εθνικού Κτηματολογίου κλίμακας από 1:50.000 έως 1:5.000 με ιδιαίτερη επισήμανση της θέσης της εδαφικής έκτασης του Εμπορευματικού Κέντρου, συνοδευόμενο από πρόσφατη αεροφωτογραφία της Γ.Υ.Σ. ή του Οργανισμού Κτηματολογίου και Χαρτογραφίσεων Ελλάδας,

ββ) Υψομετρικά τοπογραφικά διαγράμματα με ιδιαίτερη επισήμανση της εδαφικής έκτασης του Εμπορευματικού Κέντρου κλίμακας 1:1.000,

γγ) Περιγραφή της προτεινόμενης έκτασης και της περιοχής σε ακτίνα ενός χιλιομέτρου από τα όρια του Εμπορευματικού Κέντρου με τοπογραφικό διάγραμμα

κλίμακας 1:1.000,

ι) Σειρά φωτογραφιών με ιδιαίτερη επισήμανση της εδαφικής έκτασης του Εμπορευματικού Κέντρου.

3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού, επιτρέπεται να καθορίζονται επιπλέον κριτήρια σχετικά με την ίδρυση Εμπορευματικού Κέντρου, επιπλέον στοιχεία συνοδευτικά της αίτησης, οι οικονομικές προϋποθέσεις και τεχνογνωσία που πρέπει να πληροί η Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου, το περιεχόμενο των μελετών, διαγραμμάτων και σχεδίων που υποβάλλονται, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 6

Ίδρυση Εμπορευματικού Κέντρου

1. Το Εμπορευματικό Κέντρο ιδρύεται με απόφαση των υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών καθώς και Εμπορικής Ναυτιλίας, εφόσον αυτό βρίσκεται σε περιοχή αρμοδιότητάς του, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του οικείου Νομαρχιακού Συμβουλίου και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Προκειμένου για τις περιοχές των ρυθμιστικών σχεδίων Αθήνας και Θεσσαλονίκης και για όσες άλλες περιοχές διέπονται από αντίστοιχο σχέδιο απαιτείται επιπλέον η γνώμη της Εκτελεστικής Επιτροπής του αντίστοιχου Οργανισμού. Η γνώμη του Νομαρχιακού Συμβουλίου ή της Εκτελεστικής Επιτροπής δίδεται μέσα σε αποκλειστική προθεσμία 30 ημερών από την υποβολή του αιτήματος γνωμοδότησης. Εάν οι ανωτέρω φορείς δεν απαντήσουν εντός της προθεσμίας αυτής η απόφαση μπορεί να εκδοθεί και χωρίς τη γνώμη τους.

2. Η απόφαση ίδρυσης συνοδεύεται από τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:1.000 και διάγραμμα κάλυψης, τα οποία δημοσιεύονται σε σμίκρυνση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Με την απόφαση αυτή:

- α) καθορίζεται η θέση, η έκταση και τα όρια του Εμπορευματικού Κέντρου,
- β) εγκρίνεται η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΜΠΕ) και οι περιβαλλοντικοί όροι, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι και τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος,
- γ) καθορίζονται ειδικά οι χρήσεις γης για την έκταση στην οποία οριοθετείται το Εμπορευματικό Κέντρο και οι κατηγορίες επιχειρήσεων που επιτρέπεται να εγκατασταθούν σε αυτό.
- δ) εγκρίνεται η πολεοδομική μελέτη που εκπονείται σύμφωνα με το άρθρο 7
- ε) καθορίζονται τα έργα υποδομής και οι λοιπές εγκαταστάσεις που πρέπει να κατασκευασθούν
- ζ) καθορίζονται οι προϋποθέσεις έναρξης της λειτουργίας του Εμπορευματικού Κέντρου, τμηματικά ή συνολικά, με βάση το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης των σχετικών έργων,
- η) επιβάλλονται περιορισμοί και όροι στη λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου,
- θ) τάσσεται προθεσμία για την υποβολή σχεδίου κανονισμού λειτουργίας,
- ι) ρυθμίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Η απόφαση ίδρυσης του Εμπορευματικού Κέντρου επέχει θέση άδειας ίδρυσης, σκοπιμότητας ή εγκατάστασης των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτό σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην περίπτωση γ) της προηγούμενης παραγράφου.

4. Η απόφαση της παραγράφου 1 δεν απαλλάσσει την Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου από την υποχρέωση έκδοσης οικοδομικών και άλλων αδειών για ανέγερση κτισμάτων και εγκαταστάσεων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

5. Σε κάθε περίπτωση μεταβολής δραστηριότητας της παρ. 1 του άρθρου 4 για την οποία χορηγήθηκε η άδεια ίδρυσης, καθώς και των όρων και προϋποθέσεων των άρθρων 5 και 6, ύστερα από αίτηση της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου συνοδευόμενη από τα απαραίτητα για τη μεταβολή δικαιολογητικά και στοιχεία εκδίδεται τροποποιητική απόφαση των υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και Εμπορικής Ναυτιλίας, εφόσον αυτό βρίσκεται σε περιοχή αρμοδιότητάς του, με την επιφύλαξη τήρησης της διαδικασίας δημοσιοποίησης των περιβαλλοντικών μελετών.

Άρθρο 7

Εκπόνηση και Εφαρμογή Πολεοδομικής Μελέτης

1. Οι χερσαίες εκτάσεις που χαρακτηρίζονται ως Εμπορευματικά Κέντρα πολεοδομούνται με την έκδοση της απόφασης ίδρυσης.
2. Η πολεοδομική μελέτη που συνοδεύει την αίτηση του άρθρου 5 εκπονείται με πρωτοβουλία της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου και αποτελείται από α) πολεοδομικό σχέδιο που συντάσσεται με βάση οριζοντιογραφικό και υψομετρικό τοπογραφικό διάγραμμα β) πολεοδομικό κανονισμό και γ) έκθεση που περιγράφει και αιτιολογεί τις προτεινόμενες από τη μελέτη ρυθμίσεις.
3. Με απόφαση των υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι ειδικές προδιαγραφές εκπόνησης πολεοδομικής μελέτης Εμπορευματικού Κέντρου και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Η πολεοδομική μελέτη περιέχει ιδίως τις χρήσεις γης και τις τυχόν πρόσθετες απαγορεύσεις ή υποχρεώσεις, τα διαγράμματα των δικτύων υποδομής και τους ειδικούς και γενικούς όρους δόμησης.
4. Οι χώροι των υποδομών του Εμπορευματικού Κέντρου συμπεριλαμβανομένων και των χώρων πρασίνου που προορίζονται για κοινή χρήση πρέπει να καλύπτουν ποσοστό τουλάχιστον 40% της συνολικής έκτασης του Εμπορευματικού Κέντρου.
5. Ο συντελεστής δόμησης δεν μπορεί να υπερβαίνει το 0,6.
6. Διατάξεις που προβλέπουν την υποχρέωση εισφοράς σε γη και χρήμα δεν έχουν εφαρμογή στις περιπτώσεις πολεοδόμησης με βάση το παρόν άρθρο.
7. Η εφαρμογή της πολεοδομικής μελέτης γίνεται με πρωτοβουλία και ευθύνη της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου και ελέγχεται από την αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία κατά τις κείμενες διατάξεις.
8. Η εκτέλεση και συντήρηση των βασικών έργων κοινωνικής και τεχνικής υποδομής μέσα στις περιοχές αυτές γίνεται από την Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου.
9. Οι μελέτες για την έκδοση των αναγκαίων αδειών εκπονούνται από την Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου μέσα στις προθεσμίες που προβλέπονται στην απόφαση ίδρυσης.
10. Η εκτέλεση των έργων που απαιτούνται για την έναρξη της λειτουργίας του Εμπορευματικού Κέντρου γίνεται μέσα σε προθεσμία που προβλέπεται στην απόφαση ίδρυσης. Με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η προθεσμία αυτή μπορεί να παρατείνεται μέχρι το ήμισυ της αρχικής, αν συντρέξουν εξαιρετικοί λόγοι και υποβληθεί σχετική αίτηση της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου πριν τη λήξη της αρχικής προθεσμίας. Σε περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας αυτής, ή κατά περίπτωση, της παρατάσεως της, η απόφαση ίδρυσης παύει αυτοδικαίως να ισχύει.

Άρθρο 8

Κανονισμός λειτουργίας

1. Η διοίκηση, η διαχείριση και λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου ρυθμίζεται από Κανονισμό Λειτουργίας που καταρτίζεται από την Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου και υποβάλλεται για έγκριση στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών μέσα στην προθεσμία που τίθεται στην απόφαση ίδρυσης.
2. Η Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου λειτουργεί και διαχειρίζεται το εμπορευματικό κέντρο σύμφωνα με τους κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού. Αποφεύγει οποιαδήποτε διάκριση, επιτρέπει την πρόσβαση σε όλους κατόπιν οικονομικής συμφωνίας.
3. Με τον Κανονισμό Λειτουργίας ρυθμίζονται τα εξής:
 - α) Οι όροι και οι προϋποθέσεις εγκατάστασης και λειτουργίας των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτό,
 - β) Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των εγκατεστημένων επιχειρήσεων,
 - γ) Τα ζητήματα που αφορούν στη διοίκηση και διαχείριση του Εμπορευματικού Κέντρου, οι δαπάνες και ο τρόπος κατανομής τους στις εγκατεστημένες επιχειρήσεις, ο τρόπος και το είδος εκμετάλλευσης των κοινόχρηστων χώρων, έργων και υπηρεσιών, οι υποχρεώσεις για τη συντήρηση και ανάπτυξη των έργων υποδομής, και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
 - δ) Οι όροι και οι περιορισμοί που αποσκοπούν στην προστασία του περιβάλλοντος σύμφωνα με την εγκεκριμένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), τη δημόσια υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων.
4. Ο κανονισμός λειτουργίας εγκρίνεται με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που δημοσιεύεται στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 9

Άδεια Λειτουργίας

1. Κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των έργων, οι αρμόδιες υπηρεσίες ελέγχουν την τήρηση των όρων της απόφασης ίδρυσης, του χρονοδιαγράμματος εκτέλεσης των έργων, των εγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων, και την ύπαρξη των απαιτούμενων αδειών προκειμένου να επιτραπεί η συνολική ή τμηματική έναρξη της λειτουργίας του Εμπορευματικού Κέντρου.
2. Η άδεια λειτουργίας χορηγείται με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που εκδίδεται μετά από αίτηση της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου, αφού διαπιστωθεί ότι έχουν τηρηθεί οι προϋποθέσεις της παραγράφου 1 και ότι έχει δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ο κανονισμός λειτουργίας.
3. Κάθε επιχείρηση που εγκαθίσταται σε Εμπορευματικό Κέντρο υποχρεούται να ζητήσει και να λάβει την κατά νόμο προβλεπόμενη άδεια λειτουργίας, την οποία κοινοποιεί στο υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και στην Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου. Για την έκδοση της άδειας λειτουργίας δύναται να χρησιμοποιήσει και τις εγκεκριμένες μελέτες της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου, αν απαιτούνται.
4. Σε περίπτωση διακίνησης και αποθήκευσης εμπορευμάτων που υπάγονται σε τελωνειακή επιτήρηση η Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου απαιτείται να εφοδιάζεται και με τις άδειες και εγκρίσεις που προβλέπονται από τις κοινοτικές και εθνικές τελωνειακές διατάξεις.

Άρθρο 10

Εγκατάσταση επιχειρήσεων στα Εμπορευματικά Κέντρα

1. Η εγκατάσταση ή μετεγκατάσταση επιχειρήσεων σε Εμπορευματικά Κέντρα γίνεται με σύμβαση που συνάπτεται με έγγραφο βεβαίας χρονολογίας.
2. Η σύμβαση περιέχει τους όρους συνεργασίας που συμφωνούνται μεταξύ της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου και της εγκαθιστάμενης επιχείρησης. Στην ίδια σύμβαση, οι εγκαθιστάμενες επιχειρήσεις δηλώνουν ρητά και ανεπιφύλακτα ότι έλαβαν γνώση και αποδέχονται τον Κανονισμό Λειτουργίας.

Άρθρο 11

Κυρώσεις

1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του νόμου αυτού, των όρων της απόφασης ίδρυσης ή του Κανονισμού Λειτουργίας, με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών επιβάλλονται στην Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου ή τις εγκατεστημένες σε αυτό επιχειρήσεις κυρώσεις, οι οποίες συνίστανται σε χρηματικό πρόστιμό ή διοικητική κύρωση ανάλογα με την αιτία, τη φύση και την έκταση της παραβίασεως και την τυχόν υποτροπή. Οι κυρώσεις αυτές μπορεί να επιβάλλονται και σωρευτικά. Το ύψος του χρηματικού προστίμου δεν επιτρέπεται να υπερβεί το ποσό του ενός εκατομμυρίου πεντακοσίων χιλιάδων ευρώ, το οποίο επιτρέπεται να αναπροσαρμόζεται με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών σε ποσοστό που δεν ξεπερνά ετησίως το δέκα τοις εκατό του υφιστάμενου.
2. Με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται η διαδικασία και τα όργανα ελέγχου της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου και των εγκατεστημένων σε αυτό επιχειρήσεων.
3. Η Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου και οι εγκατεστημένες σε αυτό επιχειρήσεις είναι υποχρεωμένες να παρέχουν στα αρμόδια όργανα κάθε πληροφορία και οποιοδήποτε στοιχείο ζητηθεί για τη διευκόλυνση του παραπάνω ελέγχου. Σε περίπτωση παράβασης αυτής της υποχρέωσης επιβάλλονται τα πρόστιμα της παραγράφου 1.
4. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται το ύψος της αμοιβής των οργάνων ελέγχου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297Α) και οι σχετικές δαπάνες βαρύνουν τον τακτικό προϋπολογισμό του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 12

Απαλλοτριώσεις

1. Η ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικού Κέντρου θεωρείται πάντοτε ότι γίνεται για λόγους δημόσιας ωφέλειας. Για την επέκταση και τη λειτουργία Εμπορευματικού Κέντρου επιτρέπεται υπέρ και με δαπάνες της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου η αναγκαστική απαλλοτρίωση ή η σύσταση δουλείας ή άλλων εμπράγματων δικαιωμάτων επί των ακινήτων που περιλαμβάνονται σε αυτό καθώς και άλλων ακινήτων που κρίνονται αναγκαία για την οργάνωση και την επέκταση του

Εμπορευματικού Κέντρου, την εκτέλεση έργων υποδομής και κάθε άλλου απαραίτητου έργου για την εγκατάσταση και λειτουργία των επιχειρήσεων.

2. Η αναγκαστική απαλλοτριώση ακινήτων κηρύσσεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2882/2001 (ΦΕΚ 17 Α) όπως ισχύουν, και η σχετική απόφαση εκδίδεται μετά την έκδοση της άδειας ίδρυσης και ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου. Είναι επίσης δυνατή η κήρυξη επειγουσών απαλλοτριώσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2882/2001, όπως ισχύουν.

Άρθρο 13

Παραχώρηση Χρήσης Αιγιαλού και Παραλίας

1. Για την πραγμάτωση των σκοπών των Εμπορευματικών Κέντρων επιτρέπεται η παραχώρηση σε Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου της χρήσης αιγιαλού και παραλίας σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2971/2001 (ΦΕΚ 285 Α') καθώς και του δικαιώματος εκτέλεσης, χρήσης και εκμετάλλευσης λιμενικών έργων ή επέκτασης ήδη νομίμως υφιστάμενων στην περιοχή λιμενικών εγκαταστάσεων. Η παραχώρηση γίνεται με καταβολή ανταλλάγματος και για χρονικό διάστημα μέχρι είκοσι πέντε έτη με απόφαση των υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας. Η απόφαση με την οποία καθορίζονται και οι όροι της παραχώρησης, εκδίδεται μετά από αίτηση της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου και σύμφωνη γνώμη του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού. Για την εκτέλεση έργων στον αιγιαλό ή στην παραλία έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 12 του α.ν. 2344/1940 (ΦΕΚ 154 Α).

2. Η Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου έχει το δικαίωμα της με αντάλλαγμα χρήσης της ζώνης αιγιαλού - παραλίας για την κατασκευή λιμενικών έργων, που εκτελεί ύστερα από άδεια των αρμόδιων αρχών για λόγους ασφαλείας του κοινού. Αν τα λιμενικά έργα εμπεριέχουν πρόσχωση θαλάσσιου χώρου, μετά την ολοκλήρωσή τους κινείται η διαδικασία επαναχωροθέτησης των οριογραμμών αιγιαλού-παραλίας και το γήπεδο που δημιουργείται καταγράφεται ως δημόσιο κτήμα. Το εν λόγω δημόσιο κτήμα, εφόσον η Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου το επιθυμεί, μπορεί να εκμισθώνεται ή να παραχωρείται η χρήση του απευθείας σε αυτήν με απόφαση του οικείου Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας. Το αντάλλαγμα χρήσης και το μίσθωμα καθορίζονται από την αρμόδια Κτηματική Υπηρεσία και ανταποκρίνονται στις πραγματικές αξίες της περιοχής.

3. Η χρήση από τρίτους της παραχωρούμενης προς την Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου έκτασης αιγιαλού, παραλίας και λιμενικών έργων απαγορεύεται, εφόσον η χρήση αυτή παρεμποδίζει την εκπλήρωση του σκοπού για τον οποίο έγινε η παραχώρηση ή προκαλεί ζημιές ή θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του κοινού. Η χρήση των λιμενικών έργων από τρίτους γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6. του άρθρου 14 του ν. 2971/2001 όπως ισχύουν.

Άρθρο 14

Ελεύθερες Ζώνες

Στα Εμπορευματικά Κέντρα ή σε τμήματα αυτών μπορεί να συνιστώνται με απόφαση του υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών, μετά από αίτηση της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου και της εγκατεστημένης σε αυτό ενδιαφερόμενης

επιχείρησης Ελεύθερες Ζώνες ή να αναγνωρίζονται Ελεύθερες Αποθήκες ή Τελωνειακές Αποθήκες ή Χώροι Προσωρινής Αποθήκευσης, η ίδρυση και λειτουργία των οποίων διέπεται από τις διατάξεις του ν. 2960/01 (ΦΕΚ 265 Α) για τον Εθνικό Τελωνειακό Κώδικα.

Κεφάλαιο Γ

Επιχορήγηση - Εμπορευματικό Κέντρο Θριάσιου Πεδίου

Άρθρο 15

Επιχορήγηση

1. Επιτρέπεται η επιχορήγηση για την ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικού Κέντρου που συνίσταται στη δωρεάν παροχή από το Δημόσιο χρηματικού ποσού για την κάλυψη τμήματος της ενισχυόμενης δαπάνης του επενδυτικού σχεδίου. Η υπαγωγή της επένδυσης για επιχορήγηση σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού αποκλείει οποιαδήποτε άλλη δημόσια χρηματοδότηση. Η επιχορήγηση προέρχεται από πιστώσεις του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή από άλλες πηγές του Δημοσίου.

2. Εάν η πηγή επιχορήγησης Εμπορευματικών Κέντρων προέρχεται από Κοινοτικούς πόρους, ως τελικός δικαιούχος ορίζεται το υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Για τις περιπτώσεις αυτές επιχορηγούνται Εμπορευματικά Κέντρα που διαθέτουν σιδηροδρομικό σταθμό με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών ή λιμενικές εγκαταστάσεις με δυνατότητα εξυπηρέτησης οχηματαγωγών πλοίων καθώς και πλοίων μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων ή αεροπορικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση αεροσκαφών μεταφοράς φορτίων.

3. Η επιχορήγηση υπολογίζεται επί του εγκεκριμένου προϋπολογισμού του επενδυτικού σχεδίου και μπορεί να καλύψει ποσοστό μέχρι το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο που προβλέπεται από το χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων ο οποίος εγκρίνεται για την Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η ίδια συμμετοχή της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου δεν μπορεί να είναι κατώτερη από το 25% του επενδυτικού σχεδίου.

Άρθρο 16

Διαδικασία επιλογής

1. Με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών εκδίδεται πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την επιλογή επενδυτικού σχεδίου ίδρυσης και λειτουργίας Εμπορευματικού Κέντρου που θα λάβει επιχορήγηση ως εξής:

α) Εκδίδεται πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την επιλογή επενδυτικού σχεδίου ίδρυσης και λειτουργίας εμπορευματικού κέντρου που θα λάβει επιχορήγηση. Η πρόσκληση δημοσιεύεται τουλάχιστον 100 ημέρες πριν από την ημερομηνία κατάθεσης των αιτήσεων συμμετοχής σε δύο ημερήσιες εφημερίδες των Αθηνών για όλη την επικράτεια και σε μια τοπική εφημερίδα της περιοχής που αφορά η πρόσκληση.

β) Στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος αναφέρονται:

αα) η ευρύτερη περιοχή για την οποία μπορούν να υποβληθούν προτάσεις από τους ενδιαφερόμενους

ββ) η ελάχιστη έκταση του Εμπορευματικού Κέντρου

- γγ) το ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο των εταιρειών που επιτρέπεται να θέσουν υποψηφιότητα
- δδ) το ύψος της επιχορήγησης και το ποσοστό της επένδυσης που προτίθεται να καλύψει το Δημόσιο
- εε) όλα τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την αξιολόγηση της αίτησης προκειμένου να επιλεγεί για επιχορήγηση και τα επί πλέον απαιτούμενα δικαιολογητικά για την έκδοση άδειας ίδρυσης Εμπορευματικού Κέντρου, καθώς και λειτουργίας του,
- στστ) τα κριτήρια συγκριτικής αξιολόγησης των αιτήσεων και η βαρύτητα καθενός από αυτά,
- ζζ) η προθεσμία υποβολής των αιτήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος,
- ηη) τα όργανα που είναι αρμόδια για την παραλαβή και την αξιολόγηση των αιτήσεων,
- θθ) η διαδικασία υποβολής και αξιολόγησης των αιτήσεων,
- ιι) οι ελάχιστοι όροι της σύμβασης που θα συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της επιχορηγούμενης Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου, η διαδικασία σύναψης και οι εγγυήσεις της τήρησης των υποχρεώσεων της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου από τη σύμβαση,
- κκ) η εγγύηση συμμετοχής, το ύψος της, η μορφή και ο τύπος της, καθώς και οι περιπτώσεις κατάπτωσης και επιστροφής της.,
- λλ) η διάρκεια ισχύος των αιτήσεων,
- μμ) κάθε άλλο σχετικό θέμα.
- ε) Στην ταχθείσα από την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος προθεσμία, κάθε ενδιαφερόμενη Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου υποβάλλει αίτηση συμμετοχής, η οποία συνοδεύεται από τα ακόλουθα στοιχεία και δικαιολογητικά.
- αα) Τα υπ αριθμ. (α)-(στ) και (θ)-(ι) δικαιολογητικά της παρ. 2 του άρθρου 5,
- ββ) Προκαταρκτική Εκτίμησης και Αξιολόγηση επιπτώσεων στο περιβάλλον (ΠΠΕΑ) και έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων ΕΠΟ , σύμφωνα με τη διαδικασία της ΚΥΑ αριθμ.ΗΠ11014/703/Φ104/14-3-2003 (ΦΕΚ Β 332/20.3.2003) για Κατηγορία 2,
- γγ) Μελέτη σκοπιμότητας και οικονομικής βιωσιμότητας του προτεινόμενου Εμπορευματικού Κέντρου.
2. Με απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα κριτήρια, οι συντελεστές βαρύτητάς τους και ο τρόπος αξιολόγησης των αιτήσεων. Τα κριτήρια αξιολόγησης συνδέονται ιδίως με:
- α) την καταλληλότητα της θέσης του Εμπορευματικού Κέντρου σε σχέση με σημεία συγκέντρωσης εμπορευματικών μεταφορών και κέντρα εστίασης προσφοράς και ζήτησης εμπορευματικών μεταφορών,
- β) την καταλληλότητα της προτεινόμενης θέσης από άποψη χωροταξική, κυκλοφοριακή και περιβαλλοντική και τη δυνατότητα διασύνδεσης της με το μεταφορικό δίκτυο της χώρας και ιδιαίτερα με δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών (σιδηροδρομικούς σταθμούς, λιμενικές εγκαταστάσεις, αεροπορικές εγκαταστάσεις),
- γ) την απόσταση από το πλησιέστερο εμπορευματικό κέντρο που λειτουργεί, ανάλογα με τη δυναμικότητά του και την έκτασή του,
- δ) τους όρους και τις προϋποθέσεις για την παραχώρηση της χρήσης του Εμπορευματικού Κέντρου ώστε να διασφαλίζεται η μέγιστη δυνατή συγκέντρωση χρηστών,
- ε) τα κατάλληλα φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά των διαθέσιμων οικοπέδων και των γειτονικών περιοχών (για τη δυνατότητα επέκτασης),
- στ) την τεχνική καταλληλότητα του εμπορευματικού κέντρου,

- ζ) την τεχνική και οικονομική δυνατότητα του ενδιαφερόμενου για την πραγματοποίηση του επενδυτικού σχεδίου που προτείνει,
- η) την ταχεία εκτέλεση των προτεινόμενων έργων, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα,
- θ) την ποιότητα της μελέτης σκοπιμότητας και οικονομικής βιωσιμότητας, καθώς και τα αναμενόμενα εν γένει οφέλη από τη λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου.
3. Η Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου που θα λάβει την επιχορήγηση επιλέγεται με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ύστερα από συγκριτική αξιολόγηση των αιτήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Η συγκριτική αξιολόγηση διενεργείται από πενταμελή Επιτροπή Αξιολόγησης, που συγκροτείται με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.
- Η Επιτροπή αξιολογεί τις υποβληθείσες αιτήσεις, τις κατατάσσει σε φθίνουσα σειρά βαθμολογίας και εισηγείται για την επιλογή στον υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με απόφαση των υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η αποζημίωση των μελών της Επιτροπής Αξιολόγησης και οι σχετικές δαπάνες βαρύνουν τον τακτικό προϋπολογισμό του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.
4. Προκειμένου να εκταμιευθεί η επιχορήγηση, απαιτείται η έκδοση απόφασης ίδρυσης της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου που έχει επιλεγεί. Για το σκοπό αυτό, η επιλεγείσα Εταιρεία υποβάλλει συμπληρωματικά τις υπό στοιχεία (ζ) και (η) της παρ. 2 του άρθρου 5 μελέτες.
5. Αν δεν μπορεί να εκδοθεί η απόφαση ίδρυσης, η διαδικασία της προηγούμενης παραγράφου επαναλαμβάνεται για τις επόμενες στη σειρά κατάταξης υποψήφιες Εταιρείες Εμπορευματικών Κέντρων.
6. Ύστερα από την έκδοση της άδειας ίδρυσης συνάπτεται σύμβαση χρηματοδότησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18.

Άρθρο 17

Επιλέξιμες δαπάνες

1. Επιλέξιμες δαπάνες για την επιχορήγηση είναι οι προϋπολογιζόμενες για την ίδρυση, την κατασκευή και την οργάνωση του Εμπορευματικού Κέντρου που αφορούν:
- α) στις ηλεκτρομηχανολογικές και λοιπές εγκαταστάσεις και στο μηχανολογικό εξοπλισμό για τις παρεχόμενες από την Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου υπηρεσίες,
- β) στον εξοπλισμό ηλεκτρονικής διαχείρισης των υποδομών και στις τεχνολογικές υποδομές επικοινωνιών και πληροφορικής,
- γ) στην εκπόνηση μελετών και σχεδίων υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των απαιτούμενων μελετών που συνοδεύουν την αίτηση για τον καθορισμό του Εμπορευματικού Κέντρου,
- δ) στην κατασκευή έργων υποδομής, όπως οδικών δικτύων, δικτύων αποχέτευσης, όμβριων και ακαθάρτων δικτύων ηλεκτροφωτισμού και επικοινωνιών, έργων διαμόρφωσης τοπίου με ριζικές ή ήπιες αλλαγές,
- ε) στην κατασκευή κτηρίων ή στην εκτέλεση έργων αναβάθμισης, ανακαίνισης, βελτίωσης και επέκτασης υφιστάμενων κτηρίων εξυπηρέτησης Εμπορευματικού Κέντρου,
- στ) στην κατασκευή συνδεδεμένων κτηρίων και κατασκευή εγκαταστάσεων από την Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου, καθώς και στις οργανωτικές δαπάνες και στις δαπάνες ανακαίνισης εγκαταλελειμμένων κτηρίων,
- ζ) στην κατασκευή εγκαταστάσεων για τη συγκέντρωση, ομαδοποίηση οργάνωση και

ανασύνθεση φορτίων,

η) στην ανάπτυξη ή στη σύνδεση με υφιστάμενα ή προγραμματικά δίκτυα συγκοινωνιακής υποδομής διαφορετικών μέσων μεταφοράς, καθώς και στη δημιουργία σταθμού μεταμόρφωσης συνδυασμένων μεταφορών ή στη σύνδεση με αυτόν,

θ) στη δημιουργία χώρων διοίκησης και υποστηρικτικών λειτουργιών, όπως σταθμών εξυπηρέτησης οχημάτων, χώρων ανάπτυξης συστημάτων τηλεματικής και πληροφορικής, χώρων εναπόθεσης φορτίων, χώρων στάθμευσης τελωνείου, υγειονομικών υπηρεσιών, ξενοδοχείων και εστιατορίων,

ι) στην αγορά καινούριων μεταφορικών μέσων διακίνησης υλικών και προϊόντων εντός του χώρου του Εμπορευματικού Κέντρου, καθώς και στην αγορά και εγκατάσταση καινούριου σύγχρονου εξοπλισμού και στην κατασκευή εγκαταστάσεων για τη διακίνηση υλικών και προϊόντων.

2. Δαπάνες επενδυτικών έργων που πραγματοποιήθηκαν πριν από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης επιχορήγησης δεν αναγνωρίζονται ως επιλέξιμες δαπάνες, ανεξάρτητα αν έχουν εξοφληθεί ή όχι κατά την ημερομηνία αυτή. Εξαιρούνται οι δαπάνες που αφορούν στα στοιχεία της περίπτωσης γ) της προηγούμενης παραγράφου.

3. Δεν επιτρέπεται η εκποίηση στοιχείων εγκατάστασης και υποδομής του Εμπορευματικού Κέντρου για τα οποία έχει ληφθεί επιχορήγηση σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, πριν από την πάροδο επτά ετών από την είσπραξή της.

Άρθρο 18

Σύμβαση επιχορήγησης

1. Υστερα από τη δημοσίευση της απόφασης ίδρυσης του Εμπορευματικού Κέντρου για το οποίο έχει αποφασιστεί η επιχορήγηση ο υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών καλεί την επιλεγείσα Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου για τη σύναψη σύμβασης με το Ελληνικό Δημόσιο. Στη Σύμβαση αναφέρονται τουλάχιστον:

α) το χρηματοδοτικό σχήμα με ακριβή πρόβλεψη του ποσοστού συμμετοχής του Ελληνικού Δημοσίου και του ανωτάτου ορίου αυτού,

β) οι προϋποθέσεις σταδιακής εκταμίευσης των ποσών που προέρχονται από το Ελληνικό Δημόσιο,

γ) οι ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές των έργων που πρόκειται να κατασκευασθούν,

δ) οι εγγυήσεις για την τήρηση των όρων της σύμβασης,

ε) οι όροι και οι προϋποθέσεις για την παραχώρηση χρήσης του Εμπορευματικού Κέντρου στους χρήστες

στ) το Γενικό σχέδιο διάταξης των εγκαταστάσεων και υποδομών του Εμπορευματικού Κέντρου καθώς και περιγραφή των δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν σε αυτό,

ζ) το επενδυτικό σχέδιο για την ίδρυση του Εμπορευματικού Κέντρου και τη θέση του σε λειτουργία στο οποίο αναφέρονται και οι πηγές χρηματοδότησης,

η) η αναλυτική περιγραφή και χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης των κάθε είδους έργων που απαιτούνται για τη λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου.

2. Με την πρόσκληση της παραγράφου 1 τάσσεται στον επιλεγέντα εύλογη προθεσμία για την υπογραφή της σύμβασης που σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να είναι μικρότερη των δεκαπέντε ημερών. Αν ο επιλεγείς δεν προσέλθει μέσα στην προθεσμία που έχει ταχθεί για την υπογραφή της σύμβασης ή δεν προσκομίσει έγκαιρα την απαιτούμενη εγγύηση καλής εκτέλεσης αυτής εκτός της καταπτώσεως της εγγυητικής επιστολής συμμετοχής, είναι δυνατός, ο αποκλεισμός του από

μελλοντικές διαδικασίες επιλογής για επιχορήγηση με βάση το νόμο αυτό για χρονικό διάστημα μέχρι πέντε έτη, με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Αν δεν καταστεί δυνατή η σύναψη σύμβασης επιχορήγησης με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να εφαρμοστεί αναλόγως η διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 5 του άρθρου 16.

Άρθρο 19

Εργα βελτίωσης και επέκτασης Εμπορευματικών Κέντρων

1. Η πραγματοποίηση έργων βελτίωσης και επέκτασης Εμπορευματικών Κέντρων με αντίστοιχη αύξηση του επενδυτικού σχεδίου μπορεί να τύχει επιχορήγησης συμπληρωματικά από το υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ύστερα από πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος κατ' ανάλογη εφαρμογή των άρθρων 15 έως και 18.
2. Αν η αίτηση γίνει δεκτή εκδίδεται απόφαση συμπληρωματικής επιχορήγησης από το υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και καταρτίζεται σχετική σύμβαση.

Άρθρο 20

Εποπτεία υλοποίησης επενδυτικού - Κυρώσεις για παράβαση όρων

1. Αρμόδια όργανα για την εποπτεία της υλοποίησης του επενδυτικού σχεδίου που υποβάλλει η Εταιρεία του Εμπορευματικού Κέντρου για να λάβει επιχορήγηση είναι τα όργανα που προβλέπονται στο άρθρο 11.
2. Αν παραβιασθούν οι όροι της σύμβασης επιχορήγησης επιβάλλεται ως πρόσθετη κύρωση στην Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου πέραν των προβλεπόμενων στο άρθρο 11 κυρώσεων, η επιστροφή με πράξη καταλογισμού της επιχορήγησης που έχει εισπραχθεί.

Άρθρο 21

Εμπορευματικό Κέντρο Θριάσιου Πεδίου

1. Η επέκταση ιδιοκτησίας Ομίλου Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος που περιγράφεται στο από Νοέμβριο 2004 τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:2.000 του Πολιτικού - Τοπογράφου Μηχανικού Κωνσταντίνου Ξενιού και προσαρτάται σε σμίκρυνση ως παράρτημα με στοιχείο Α στο νόμο αυτό, ήδη απαλλοτριωθείσα για λόγους δημόσιας ωφέλειας χαρακτηρίζεται ως Εμπορευματικό Κέντρο.
2. Στην επέκταση αυτή ιδρύεται και λειτουργεί Εμπορευματικό Κέντρο από Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου στην οποία μπορεί να συμμετέχει εταιρεία του ομίλου ΟΣΕ που ιδρύθηκε για το σκοπό αυτό.
3. Στην πραγματοποίηση της ίδρυσης και λειτουργίας του Εμπορευματικού Κέντρου στη θέση της παραγράφου 1 τηρείται η διαδικασία των άρθρων του νόμου αυτ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ