

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Διπλωματική Εργασία με θέμα:
“Εξέταση του ρόλου των Short sea Promotion Centers”



ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ: ΠΗΓΗ-ΣΟΦΙΑ ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ

A.M.: MN/11010

Υπεύθυνος Καθηγητής: Ευστράτιος Παπαδημητρίου

Πειραιάς, 2014

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου». Δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα διπλωματική εργασία δεν έχει υποβληθεί σε άλλο Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα εσωτερικού ή εξωτερικού για τη λήψη μεταπτυχιακού διπλώματος.

Η υπεύθυνη δηλούσα

Πηγή-Σοφία Δημοπούλου

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Παπαδημητρίου Ευστράτιος (Επιβλέπων Καθηγητής)
- Χλωμούδης Κ. Καθηγητής
- Τζαννάτος Ε. Καθηγητής

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.»

ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Για την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Καθηγητή κύριο Ευστράτιο Παπαδημητρίου, αφενός για την επιστημονική του υποστήριξη, καθοδήγηση, εμπιστοσύνη και απεριόριστη βοήθεια που μου παρείχε και αφετέρου για τη γνώση που απέκτησα πάνω στο συγκεκριμένο θέμα. Επίσης, επιθυμώ να εκφράσω θερμές ευχαριστίες και στα άλλα μέρη της Εξεταστικής Τριμελούς Επιτροπής, κύριο και κυρία για τη βοήθεια που προσέφεραν για την επιτυχημένη ολοκλήρωση της προσπάθειάς μου.

Τέλος, χρωστάω ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στην οικογένεια μου για την υπομονή, την αμέριστη κατανόηση, την ηθική και οικονομική υποστήριξη που μου πρόσφεραν όλο αυτό το διάστημα χωρίς τα οποία δεν θα ήταν δυνατή η ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας.

Πειραιάς, 2014

Πηγή-Σοφία Δημοπούλου

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πίνακες.....	7
Λίστα εικόνων	7
Περίληψη	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	10
1.1 Ορισμός Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.....	10
1.2 Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων σε σχέση με τα ανταγωνιστικά μέσα μεταφοράς.....	13
1.3 Δυσκολίες στην ανάπτυξη της Ν.Μ.Α	15
1.4 Η συμβολή των λιμανιών στην εξέλιξη της Ν.Μ.Α.....	16
1.5 Η αναγκαιότητα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων σε οικονομικό επίπεδο.	18
1.6 Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ Ε.Ε	23
2.1 Νομοθετικές δραστηριότητες	23
2.2 Δράσεις τεχνικής φύσεως	29
2.3 Δράσεις οργανωτικής φύσεως-επιχειρησιακές δραστηριότητες	33
2.4 Το πρόγραμμα MARCO POLO.....	38
2.5 Πορίσματα	42
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: PROMOTION CENTERS N.M.A ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	44
3.1 Η εμφάνιση των promotion centers	44
3.2 European Shortsea Network.....	46

3.2.1 Η αποστολή του European Shortsea Network	47
3.3 Ο ρόλος των promotion centers του Ευρωπαϊκού Δικτύου N.M.A.....	48
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ SPC ΤΟΥ	
ΒΕΛΓΙΟΥ ΣΤΗ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ N.M.A.	68
4.1 Η ιστορική εξέλιξη του Κέντρου Προώθησης.....	68
4.2 Οι δραστηριότητες του SPC του Βελγίου.....	70
4.3 Τα φλαμανδικά λιμάνια σύμμαχος του SPC στη προώθηση της N.M.A	72
4.4 Ετήσιες Αναφορές του ESN για το SPC του Βελγίου	82
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	86
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	89
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ.....	90

Πίνακες

Πίνακας 1: Σύγκριση ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς	13
Πίνακας 2: Συνοπτική παρουσίαση των πλεονεκτημάτων-μειονεκτημάτων της N.M.A.....	16
Πίνακας 3: Οι στόχοι του Ευρωπαϊκού Δικτύου γραφείων NMA.....	20
Πίνακας 4: Αριθμός πλοίων NMA ανά τύπο	22
Πίνακας 5: Ενίσχυση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων από την Ε.Ε.....	43
Πίνακας 6: Μερικές χώρες του European Shortsea Network	46

Λίστα εικόνων

Εικόνα 1: Η N.M.A σε ολόκληρη την Ευρώπη	12
Εικόνα 2: Η Κίνηση (traffic) της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη	21
Εικόνα 3: Χάρτης των Θαλάσσιων Αρτηριών	27
Εικόνα 4: Promotion centers N.M.A στην Ευρώπη.....	45
Εικόνα 5: Η N.M.A στη Γαλλία	54
Εικόνα 6: Η N.M.A στη Νορβηγία	59
Εικόνα 7: Τα εμπλεκόμενα μέρη ενός SPC	66
Εικόνα 8: Η N.M.A του Βελγίου	70
Εικόνα 9: Το λιμάνι της Αμβέρσας.....	74
Εικόνα 10: Το λιμάνι της Γάνδης	76
Εικόνα 11: Το λιμάνι της Οστάνδης.....	78
Εικόνα 12: Το λιμάνι του Zeebrugge.....	79

Περίληψη

Απώτερος σκοπός της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας είναι να παρουσιάσει και να αναλύσει το ρόλο των Κέντρων Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Μέσω του ορισμού της N.M.A, της σύγκρισης της με τα άλλα ανταγωνιστικά μέσα μεταφοράς, των πλεονεκτημάτων-μειονεκτημάτων που συντελούν στην ανάπτυξη-στασιμότητα αντίστοιχα, τα οικονομικά οφέλη από την εφαρμογή της οδηγούμεστε στο συμπέρασμα ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στην προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Συμβολή αυτής της εργασίας αποτελούν οι δράσεις του προγράμματος προώθησης της E.E (Νομοθετικές-Τεχνικές-Οργανωτικής φύσεως). Οι δράσεις του προγράμματος φαίνεται ότι πραγματοποιούνται τους βασικούς προβληματικούς τομείς που εμφανίζει αυτός ο τρόπος μεταφοράς.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται εκτενής αναφορά στα Κέντρα Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (N.M.A) της Ευρώπης. Με την επισήμανση της εξέλιξης και των δραστηριοτήτων των Shortsea Promotion Centers επιτυγχάνεται η σημασία που έχει η N.M.A στο χώρο της Ευρώπης.

Το Κεφάλαιο 3 ολοκληρώνεται με την αναλυτική παρουσίαση του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και την εξέταση του ρόλου των Κέντρων Προώθησης ορισμένων χωρών του Δικτύου στην προώθηση της N.M.A.

Το κεφάλαιο 4 εστιάζει κυρίως στο κέντρο Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων του Βελγίου. Μέσω των αρμοδιοτήτων του, των φορέων-οργάνων που το συνθέτουν και μέσω στατιστικών στοιχείων και αναφορών του ESN (Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων καταλήγουμε στην τεράστια συμβολή του κέντρου στην αειφόρο ανάπτυξη της N.M.A και του δικτύου.

Η εργασία ολοκληρώνεται με την παρουσίαση των τελικών συμπερασμάτων, που είναι αποτέλεσμα της ανάλυσης όλων των προηγούμενων κεφαλαίων, που η δομή τους σχετίζεται με την ανάλυση της έννοιας της N.M.A και των κέντρων προώθησής της.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί ένα είδος μεταφοράς που εφαρμόζεται με απόλυτη επιτυχία στην Ευρώπη τα τελευταία χρόνια. Τη δεκαετία του 1990 η Ν.Μ.Α ήταν το μοναδικό είδος μεταφοράς που μπορούσε να ανταγωνιστεί το οδικό δίκτυο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό από τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων για εμπορικούς, λειτουργικούς και οικονομικούς σκοπούς.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι δυνατόν να παρέχει αποτελεσματικές μεταφορικές υπηρεσίες χαμηλού συγκριτικά και με λιγότερα εξωτερικά κόστη σε σχέση με τις οδικές μεταφορές οι οποίες θεωρούνται ο κύριος ανταγωνιστής τους.

Τα πλεονεκτήματα της αποτελούν αντικείμενο πολιτικής προώθησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η τελευταία έχει υιοθετήσει πρωτοβουλίες προς αυτή την κατεύθυνση. Προβλήματα που διέπουν την εικόνα την Ν.Μ.Α, σχετίζονται με την οργάνωση της και τη βελτίωση της εικόνας της, η οποία είναι αυτή ενός παραχωρημένου τρόπου μεταφοράς.

Η Ν.Μ.Α προκειμένου να ανταποκριθεί στις σύγχρονες μεταφορικές απαιτήσεις πρέπει να ενταχθεί πλήρως στο πολυτροπικό/διατροπικό ενιαίο σύστημα μεταφοράς που προωθείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και στο οποίο η Ν.Μ.Α καλείται να παίξει αποφασιστικό ρόλο.

Σημαντικό όμως μερίδιο ευθύνης στην εύρυθμη λειτουργία της Ν.Μ.Α παίζουν και τα λιμάνια των οποίων η οργάνωση και οι υποδομές δεν είναι πάντα φιλικά προς τη Ν.Μ.Α. Η Ε.Ε, αναγνωρίζοντας αυτό το γεγονός συμπεριλαμβάνει μέτρα λιμενικής πολιτικής στην ευρύτερη προσπάθεια της για την ενίσχυση της Ν.Μ.Α.

Η Ν.Μ.Α παρουσιάζει αρκετά και σοβαρά προβλήματα, όπως έλλειψη κεφαλαίων, γηραιό στόλο, την επαχθή εθνική νομοθεσία όσον αφορά την επάνδρωση των πλοίων, και την έλλειψη φιλικής προς το κλάδο λιμενικής πολιτικής.

Αν και αντιμετωπίζει έντονο ανταγωνισμό, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων μπορεί να παίξει κυρίαρχο ρόλο εάν οι πλοιοκτήτες προσαρμοστούν έγκαιρα στα σύγχρονα μεταφορικά δεδομένα και εκμεταλλευτούν τις δυνατότητες που παρέχονται από τις Κοινοτικές Πολιτικές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

1.1 Ορισμός Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

Ναυτιλία μικρών αποστάσεων, είναι οι θαλάσσιες μεταφορές κατά την εκτέλεση των οποίων τα πλοία δεν διασχίζουν ωκεανούς. Περιλαμβάνει δηλ. την ακτοπλοΐα, τις μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών, τις μεταφορές μεταξύ των Κρατών-Μελών της Ε. Ένωσης καθώς επίσης και τις θαλάσσιες/ποτάμιες μεταφορές από και προς τα ποτάμια λιμάνια της Ευρωπαϊκής ενδοχώρας.

Ένας άλλος ορισμός σύμφωνα με τους **Γουλιέλμο και Σαμπράκο** (2002)¹ παραπέμπει ότι η ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι η μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στη γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης ή μεταξύ Ευρωπαϊκών λιμένων και λιμένων που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, οι οποίες έχουν ακτογραμμή που περιβάλλεται από θάλασσα που συνορεύει με την Ευρώπη.

Από τον τίτλο της και μόνο η ΝΜΑ υποδηλώνει Ναυτιλία της οποίας τα πλοία έχουν να διανύσουν μικρές αποστάσεις, σε αντίθεση με τα πλοία της Ποντοπόρου Ναυτιλίας, τα οποία διασχίζουν και ωκεανούς. Φιλοσοφία της ΝΜΑ είναι το φορτίο να διανύσει τη μικρότερη δυνατή οδική απόσταση, ακόμα και μηδενική, προς όφελος της θαλάσσιας διαδρομής, δηλαδή να κατευθυνθεί στο πλησιέστερο λιμάνι του τόπου εκφορτώσεως².

Οι σύγχρονοι όροι θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων παραπέμπουν σε όρους του παράκτιου εμπορίου, το οποίο περιλαμβάνει την κίνηση των φορτίων και επιβατών, κυρίως δια θαλάσσης. «Θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων» είναι ο Ευρωπαϊκά ανεπτυγμένος όρος, και «θαλάσσιο οδικό δίκτυο» είναι ο αμερικάνικος ανεπτυγμένος όρος, που χρησιμοποιείται σήμερα. Ιστορικά, πολλές αναπτυγμένες αγγλόφωνες χώρες χρησιμοποίησαν το βρετανικό όρο «coasting trade».³

¹ Γουλιέλμος και Σαμπράκος (2002)

² Καραμήτσος 2003

³ http://en.wikipedia.org/wiki/Short_sea_shipping

³ http://en.wikipedia.org/wiki/Short_sea_shipping

Μερικά πλοία της ΝΜΑ είναι αρκετά μικρά για να ταξιδέψουν στις εσωτερικές πλωτές οδούς. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων περιλαμβάνουν κινήσεις του υγρού και ξηρού χύδην φορτίου, εμπορευματοκιβωτίων και επιβατών γύρω από την ακτή (ας πούμε από τη Λισαβόνα στο Ρότερνταμ ή από Νέα Ορλεάνη προς Φιλαδέλφεια). Τυπικά μεγέθη των πλοίων κυμαίνονται από 1000dwt (σε τόνους νεκρού βάρους - δηλαδή το ποσό του φορτίου που μεταφέρουν). Τα φορτία των πλοίων περιλαμβάνουν δημητριακά, λιπάσματα, χάλυβα, άνθρακα, αλάτι, πέτρα, θραύσματα και μέταλλα, τα προϊόντα του πετρελαίου (όπως το πετρέλαιο ντίζελ, κηροζίνη, η αεροπορία πνεύμα - όλα χύμα), τα δοχεία και οι επιβάτες.

Γεωγραφικά, η Ναυτιλία μικρών αποστάσεων επεκτείνεται και πέραν των ορίων της Ε. Ένωσης προς τη Μαύρη Θάλασσα, τη Βαλτική και βεβαίως τη Μεσόγειο.

Από πλευράς μεγέθους και χωρητικότητας των πλοίων που εκτελούν ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων, δεν υπάρχει σαφής διαχωριστική γραμμή. Μικρότερα πλοία είναι απολύτως κατάλληλα για υπερωκεάνιους πλόες, ενώ μεγάλα δεξαμενόπλοια, χρησιμοποιούνται συνεχώς σε διαδρομές μικρών αποστάσεων. Αν και ο κάθε τύπος πλοίου εξαρτάται από παραμέτρους όπως το είδος του εμπορεύματος και το μέγεθος της αποστολής, στο σύνολό τους τα πλοία που δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό είναι ⁴:

- Πλοία Υγρών Φορτίων (22%)
- Πλοία Ξηρών Φορτίων (56%)
- Πλοία Μεταφοράς Ε / Κ (13%)
- Πλοία Ro-Ro Φορτίου (8%)

⁴Βαρβατές 2003

Εικόνα 1: Η Ν.Μ.Α σε ολόκληρη την Ευρώπη



Πηγή: http://www.insourceaudit.com/WhitePapers/Short_Sea_Shipping.asp

Από πλευράς παρεχομένων υπηρεσιών, η Ναυτιλία μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει αρκετές διαφορετικές δραστηριότητες και υπηρεσίες. Οι βασικές μορφές των παρεχομένων υπηρεσιών, είναι οι μεταφορές χύδην φορτίων, οι μεταφορές οχημάτων, οι υπηρεσίες μικρών "τροφοδοτικών" πλοίων (FEEDERS) και οι υπηρεσίες τακτικών γραμμών.

Στην Ευρώπη, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι στην πρώτη γραμμή της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αντιπροσωπεύει σήμερα περίπου το 40 % του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών που διακινούνται στην Ευρώπη. Στις ΗΠΑ, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων δεν έχουν ακόμη αξιοποιηθεί στο βαθμό που εμφανίζονται στο χώρο της Ευρώπης.⁵

Κατά την τελευταία δεκαετία ο όρος Short Sea Shipping έχει εξελιχθεί σε μια ευρύτερη έννοια που περιλαμβάνει σημείο σε σημείο η κίνηση του φορτίου στις εσωτερικές πλωτές οδούς καθώς και τις εσωτερικές κινήσεις στα λιμάνια των ωκεανών για τη μεταφόρτωση πάνω από τους ωκεανούς.

Αν και οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν χάσει την αίγλη τους, στο πεδίο των ενδοκοινοτικών εμπορευματικών μεταφορών οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων αποτελούν το μόνο τρόπο μεταφορών με ποσοστά ανταγωνιστικά των αντίστοιχων οδικών. Κατά τη νέα ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών δε, που οριοθετείται με την πρόσφατη σχετική Λευκή Βίβλο, ο συγκεκριμένος τρόπος μεταφορών αναμένεται να διαδραματίσει ένα νέο, αναβαθμισμένο ρόλο.

⁵ http://en.wikipedia.org/wiki/Short_sea_shipping

Είναι αναγκαίο, επομένως, να πραγματοποιηθεί μία προσπάθεια εκσυγχρονισμού και οριοθέτησης του θεσμικού πλαισίου για το εν λόγω υποσύνολο των θαλάσσιων μεταφορών, στην οποία η Ελλάδα θα πρέπει να συμμετέχει ενεργά, ως άμεσα ενδιαφερόμενη.

Ήδη σήμερα οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (N.M.A.) είναι ένας πολύ επιτυχημένος κλάδος και είναι ένας από τους μοναδικούς τρόπους μεταφοράς, ο οποίος έχει αποδείξει ότι μπορεί να διατηρηθεί παρά την αύξηση των οδικών μεταφορών.

1.2 Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων σε σχέση με τα ανταγωνιστικά μέσα μεταφοράς

Η σύγκριση των διαφόρων μέσων μεταφοράς γίνεται με βάση διαφόρους παράγοντες όπως είναι το κόστος της μεταφοράς, ο βαθμός κάλυψης της αγοράς, το μέσο μήκος απόστασης, η ταχύτητα, η διαθεσιμότητα, η συνέπεια, η ευκαμψία, η ασφάλεια του φορτίου. Στον πίνακα 1 γίνεται σύγκριση των ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς.

Πίνακας 1: Σύγκριση ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς

	Οδικές	Σιδηροδρομικές	Θαλάσσιες
Κόστος	Μέτριο	Χαμηλό	Χαμηλό
Κάλυψη Αγοράς	Από σημείο σε σημείο	Από τερματικό σε τερματικό	Από τερματικό σε τερματικό
Ταχύτητα	Μέτρια	Αργή	Αργή
Διαθεσιμότητα	Υψηλή	Μέτρια	Χαμηλή
Συνέπεια	Υψηλή	Μέτρια	Χαμηλή-μέτρια
Ευελιξία	Υψηλή	Μέτρια	Χαμηλή

Πηγή: Αλ. Γουλιέλμος, Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (1999)

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων υπερτερεί-ξεχωρίζει σε αρκετούς τομείς έναντι των ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων εξαιτίας των παρακάτω χαρακτηριστικών της ⁶:

- Στα λιμάνια δημιουργούνται υποδομές που έχουν την δυνατότητα να ικανοποιήσουν τον πελάτη τόσο στο τομέα της ασφάλειας, της συλλογής φορτίου, αλλά και των αποθηκευτικών εγκαταστάσεων.
- Φθηνότερος τρόπος μεταφοράς σε σχέση με την εξολοκλήρου οδική μεταφορά, την σιδηροδρομική αλλά και την εναέρια.
- Οι ποσότητες φορτίων που μεταφέρονται είναι πολύ μεγαλύτερες σε σχέση με τα ανταγωνιστικά είδη μεταφορών καθώς οι κοίτες των πλοίων έχουν χωρητικότητα που μπορεί να καλύψει τη ζήτηση που απαιτείται.
- Μεγάλη χωρητικότητα με ελαστικότητα ζήτησης και προσφοράς.
- Αξιοπιστία κατά τη διάρκεια της μεταφορικής διαδικασίας.
- Είναι η πλέον φιλική προς το περιβάλλον μορφή μεταφοράς.
- Είναι η πλέον οικονομική στη κατανάλωση καυσίμων.
- Είναι συμβατή με το συγκοινωνιακό σύστημα της Ε.Ε και τα διευρωπαϊκά δίκτυα.
- Στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων παρατηρείται αυξημένη δυνατότητα για ρύθμιση των δρομολογίων μεταφοράς.
- Είναι η πλέον αποτελεσματική από πλευράς επενδύσεων, σε σχέση με τη μεταφορική ικανότητα.
- Είναι η πλέον κατάλληλη για την εξυπηρέτηση των περιφερειών της Ευρώπης αλλά και της Μαύρης Θάλασσας και της Βαλτικής.
- Δεν έχει αρνητικά αποτελέσματα, ενώ συμβάλλει αποφασιστικά στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των ιδιαίτερα βεβαρημένων οδικών αρτηριών και στην αποφυγή του θορύβου.
- Στοιχίζει λιγότερες ανθρώπινες ζωές από πλευράς ατυχημάτων, σε σχέση με τις οδικές και τις άλλες μορφές μεταφοράς.

⁶ <http://www.shortsea.gr/pleonektimata.php>

1.3 Δυσκολίες στην ανάπτυξη της Ν.Μ.Α

Παρά τη πληθώρα των πλεονεκτημάτων της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων σε σχέση με άλλα μέσα μεταφοράς φαίνεται πώς υπάρχουν δυσκολίες και εμπόδια στην συνεχόμενη ανάπτυξή της. Τα κυριότερα συγκεντρώνονται ως εξής ⁽⁷⁾:

- ✓ Απουσία αξιόπιστων στατιστικών. Η έλλειψη τους φέρνει σε δύσκολη θέση τους πλοιοκτήτες να βρουν τις εν δυνάμει αγορές όπου θα μπορούσαν να προσφέρουν υπηρεσίες Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.
- ✓ Αδυναμία της Ν.Μ.Α στην παροχή υπηρεσιών μορφής door-to-door.
- ✓ Αναποτελεσματική συνεργασία με τα άλλα μέσα μεταφοράς, με αποτέλεσμα την ανάγκη εξασφάλισης υψηλού βαθμού συνεργασίας μεταξύ των φορέων που εμπλέκονται στις θαλάσσιες μεταφορές.
- ✓ Η ανεπάρκεια υποδομών σε πλήθος λιμανιών και η έλλειψη κατάλληλων συνδέσεων των λιμανιών με τις υποδομές των επίγειων μεταφορών δημιουργούν μεγάλες καθυστερήσεις στα λιμάνια.
- ✓ Η Ν.Μ.Α δυσκολεύεται να ανταπεξέλθει στη μεταφορική νοοτροπία 'just in time'. Αυτή η μεταφορική αντίληψη, που κυριαρχεί στα σύγχρονα logistics, σημαίνει ουσιαστικά λιγότερα και μικρότερα αποθέματα και άρα μικρότερες και συχνότερες αποστολές.
- ✓ Φτωχή Εικόνα: Οργανωτικά προβλήματα, πολύ γραφειοκρατία, αργή, τα πλοία που χρησιμοποιεί είναι κατά κύριο λόγο παλιά για τις ανάγκες της, υψηλό κόστος λιμενικών υπηρεσιών, τεράστιος ανταγωνισμός συνθέτουν μια σειρά προβλημάτων στη ανάπτυξη της Ν.Μ.Α.

⁷ <http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/pubpdf/01ShortSea.pdf>

Πίνακας 2: Συνοπτική παρουσίαση των πλεονεκτημάτων-μειονεκτημάτων της Ν.Μ.Α

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ
Φιλική προς το περιβάλλον μορφή μεταφοράς	Απαρχαιωμένη Βιομηχανία
Οικονομική στη κατανάλωση καυσίμων	Σύνθετες διοικητικές και γραφειοκρατικές διαδικασίες
Οικονομική στα έξοδα μεταφοράς και συμβάλλει στη τελική χαμηλή τιμή των μεταφερόμενων αγαθών	Η εφαρμογή των κανόνων και διαδικασιών διαφέρει από χώρα σε χώρα
Συμβατή με το συγκοινωνιακό σύστημα της Ε.Ε και τα διευρωπαϊκά δίκτυα	Ανάγκη βελτίωση της αποδοτικότητας των λιμένων
Αποτελεσματική από πλευράς επενδύσεων, σε σχέση με τη μεταφορική ικανότητα	Ανάγκη νέων προηγμένων τεχνολογικά λύσεων για τα σκάφη, τους λιμένες, τα μοναδοποιημένα φορτία και τα δίκτυα τηλεματικής

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων-δεδομένων από την συγγραφέα

1.4 Η συμβολή των λιμανιών στην εξέλιξη της Ν.Μ.Α

Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες στην ανάπτυξη και στην εξέλιξη του ναυτιλιακού κλάδου είναι τα λιμάνια. Έχουν διατυπωθεί πολλοί ορισμοί που προσδιορίζουν την έννοια του λιμανιού. Ένας ορισμός μας παραπέμπει ότι το λιμάνι αποτελεί έναν χώρο σε μια παράκτια θαλάσσια περιοχή (ή παραλίμνια περιοχή ή σε εσωτερικές πλωτές ποταμιών) με χερσαία ζώνη, όπου χιλιάδες εμπορεύματα φορτοεκφορτώνονται και χιλιάδες άνθρωποι επιβιβάζονται και αποβιβάζονται. ⁽⁸⁾

Ένας χώρος, ο οποίος πρέπει να είναι σε θέση να προσφέρει τη δυνατότητα εύκολης και γρήγορης δυνατότητας ελλιμενισμού και προσόρμισης στο πλοίο. Ένας άλλος πιο σύγχρονος ορισμός, μας παραπέμπει ότι το λιμάνι αποτελεί το ενδιάμεσο σημείο

⁸ Χλωμούδης, 2011

ανάμεσα στις θαλάσσιες και στις χερσαίες μεταφορές. ⁽⁹⁾ Αποτελεί δηλαδή το λιμάνι έναν σπουδαίο συνδετικό κρίκο στο τομέα της μεταφορικής αλυσίδας, καθώς τα προϊόντα και οι άνθρωποι μεταφέρονται από το ένα μέσο μεταφοράς στο άλλο.

Πέρα από ένα χώρο διακίνησης και μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων, τα λιμάνια συμβάλλουν στην ενίσχυση και στην ανάπτυξη της τοπικής και εθνικής οικονομίας, προσφέροντας θέσεις εργασίας και βελτίωση της ποιότητας ζωής. Οι χιλιάδες εισαγωγές και εξαγωγές αγαθών σε ένα λιμάνι ικανοποιούν σε μεγάλο βαθμό ένα μεγάλο μέρος των παραγωγών και των καταναλωτών.

Στην σημερινή εποχή, κάθε λιμάνι πρέπει να είναι σε θέση να πληροί κάποια κριτήρια-προδιαγραφές για να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις ναυτιλιακής οικονομίας. Ο ανταγωνισμός των λιμανιών ολοένα και αυξάνεται, κυρίως μεταξύ λιμανιών που είναι σε κοντινή απόσταση και δραστηριοποιούνται σε κοινή αγορά με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα τα λιμάνια που ασχολούνται με την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. ⁽¹⁰⁾

Η ύπαρξη ανταγωνιστικών τάσεων μεταξύ γειτονικών λιμένων οδηγεί στην επίτευξη αποδοτικότητας και κερδοφορίας αλλά και στην ανάγκη συνεχούς αναζήτησης υψηλότερου επιπέδου υπηρεσιών της Ν.Μ.Α..

Για τους παραπάνω όμως στόχους απαιτούνται αλλαγές στις βασικές λειτουργίες ενός λιμανιού ⁽¹¹⁾:

- **Δυνατότητα ταχύτερης μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών.** Η λειτουργία αυτή αναφέρεται στην γρηγορότερη φορτοεκφόρτωση και μεταφορά των εμπορευμάτων και των ανθρώπων αντίστοιχα μέσα στο λιμάνι.
- **Παροχή βοηθητικών υπηρεσιών.** Το λιμάνι πρέπει να διαθέτει επαρκείς αποθηκευτικούς σταθμούς, εύκολη χερσαία πρόσβαση στο λιμάνι.

⁹ Χλωμούδης, 2011

¹⁰ <http://www.hrma.gr/article.asp?view=489&ref=478>

¹¹ Παρδάλη, 1997

1.5 Η αναγκαιότητα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων σε οικονομικό επίπεδο

Είναι γνωστό ότι το περισσότερο από το 90% του εξωτερικού εμπορίου και το 41% του εσωτερικού της Ευρωπαϊκής Ένωσης μεταφέρονται μέσω της θάλασσας. Με αυτό τον τρόπο η ναυτιλία αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα αειφόρου οικονομικής ανάπτυξης, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των χωρών.

Η ναυτιλία συντέλεσε στη μεγάλη δημιουργία εμπορικών συναλλαγών μεταξύ απομακρυσμένων υπερπόντιων περιοχών με αποτέλεσμα την ανάπτυξη σύγχρονων παγκόσμιων αγορών της οικονομίας των συναλλαγών.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων μπορεί να συμβάλλει στον περιορισμό της συνεχόμενης αύξησης των οδικών μεταφορών, στην ανακατανομή του ειδικού βάρους των επιμέρους τρόπων μεταφοράς, στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και στην υποβοήθηση της αειφόρου ανάπτυξης της οικονομίας και της ασφάλειας.

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων δημιουργούν-παράγουν έργα για τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Το 1995, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επισήμανε ότι το 50 τοις εκατό των πλοίων που κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Οι Θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι μια σημαντική πηγή απασχόλησης. Ένας άλλος παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι η συνεισφορά της στον κύκλο εργασιών της προώθησης ασφάλισης, χρηματοπιστηριακών τομέων και εμπορευματικών μεταφορών. Τέλος, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αναπτύσσονται ως μια επιχείρηση logistics και είναι σίγουρο ότι θα χρειαστούν ιδιαίτερα εξειδικευμένο προσωπικό.⁽¹²⁾

Όμως για την επίτευξη σημαντικών οικονομικών αποτελεσμάτων πρέπει να παρθούν διάφορα μέτρα που να ενισχύουν και να βελτιώνουν τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Μερικά από τα μέτρα αυτά είναι τα εξής: ⁽¹³⁾

- ✚ Πρόγραμμα Marco-Polo
- ✚ Τυποποίηση και μοναδοποίηση φορτίων
- ✚ Έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη
- ✚ Αυτοκινητόδρομοι της θάλασσας

¹² <http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/pubpdf/01ShortSea.pdf>

¹³ Ντισόπουλος, Ψαραυτής, 2007

- ✚ Οδηγός για πρόσβαση σε λιμενικές και τελωνειακές υπηρεσίες
- ✚ Εθνικό Κέντρο Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων
- ✚ Αυτοματοποιημένο σύστημα διέλευσης τελωνείων
- ✚ Γραφεία πληροφόρησης για N.M.A
- ✚ Θαλάσσιες αρτηρίες

Μέσω των παραπάνω μέτρων επιδιώκεται η διαφάνεια στην τιμολόγηση των λιμενικών υπηρεσιών, η ορθολογιστική τιμολόγηση των λιμενικών υπηρεσιών, η μείωση του χρόνου που απαιτείται για τον εκτελωνισμό των εμπορευμάτων, η μηχανοργάνωση των λιμένων και ηλεκτρολογική ανταλλαγή δεδομένων, η προώθηση ναυτιλιακών συμφωνιών με χώρες της Βαλτικής, της Ανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου, με στόχο την αύξηση των εμπορικών συναλλαγών, η εισαγωγή καινοτόμων τεχνικών-αύξηση της ανταγωνιστικής θέσης της N.M.A και η προσδοκώμενη αύξηση της εμπορικής κίνησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. ⁽¹⁴⁾

1.6 Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη

Η ανάπτυξη και η εξέλιξη της N.M.A πάντα αποτελούσε αντικείμενο ενδιαφέροντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των αρμόδιων φορέων της. Η αρχή παρατηρείται το 1995 μέσω διαφόρων προσπαθειών της στα πλαίσια της πολιτικής των θαλάσσιων μεταφορών.

Το 1997, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταβάλλει μία έκθεση προόδου, με αποτέλεσμα το Συμβούλιο της Ε.Ε να κρίνει απαραίτητη και αναγκαία την υποβολή κάθε διετία εκθέσεων προόδου. Οι συγκεκριμένες εκθέσεις περιέχουν την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των δράσεων που αναλαμβάνονται προκειμένου να προωθηθούν οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων. Έτσι, το 1999 η Επιτροπή εκδίδει την ανακοίνωση «Η ανάπτυξη των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη: μία δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών», παραθέτοντας την πορεία εξέλιξης του εν λόγω τρόπου μεταφορών. Το 2000 ακολουθούν ψηφίσματα του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου με μια

¹⁴ <http://www.shortsea.gr/stoxoi.php>

σειρά από μέτρα για την ανάπτυξη των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων ⁽¹⁵⁾

Το Μάρτιο του 2001, έγινε στις Βρυξέλλες η πρώτη κοινή συνάντηση ανάμεσα στα Ευρωπαϊκά γραφεία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με σκοπό τη δημιουργία ενός πλαισίου συνεργασίας των 2 τους. Αυτό συνέβαλε στην ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Δικτύου N.M.A. Το δίκτυο αυτό, αποσκοπεί στην αμεσότερη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων γραφείων Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και τη συζήτηση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαφόρων θεμάτων που τα απασχολούν, προκειμένου να προωθηθούν λύσεις σε θεσμικό επίπεδο. ⁽¹⁶⁾

Πίνακας 3: Οι στόχοι του Ευρωπαϊκού Δικτύου γραφείων NMA

Εντοπισμός κοινών προβλημάτων

Ανταλλαγή ιδεών και προτάσεων

Υποστήριξη νέων γραφείων Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

**Προώθηση είτε μεμονωμένα είτε από κοινού των δραστηριοτήτων των γραφείων
Συνεργασία με υπάρχοντα όργανα της ναυτιλιακής κοινότητας για προώθηση
της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων**

**Ανάπτυξη περιφερειακών περιοχών με τις ελάχιστες δυνατές περιβαλλοντικές
επιπτώσεις**

Πηγή: http://www.shortsea.gr/ednma.php_

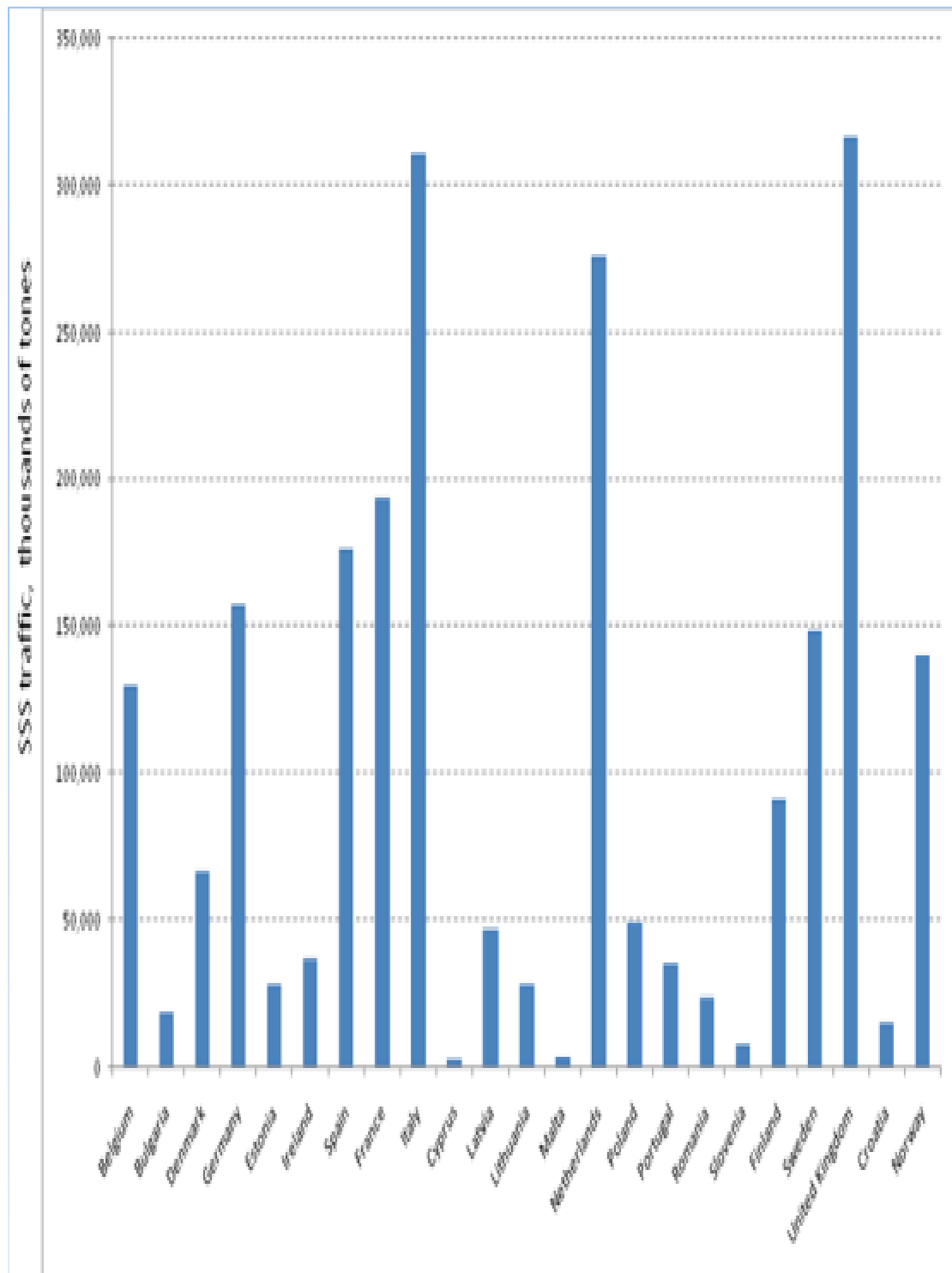
Το συμπέρασμα, που απορρέει από όλα τα παραπάνω, είναι ότι μέσα από τη διαμόρφωση του σχετικού θεσμικού πλαισίου, η Ευρωπαϊκή Ένωση διέκρινε πάντοτε τη σημασία των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων.

Ο κατάλληλος και ιδανικός χειρισμός τους από τα αρμόδια όργανα μπορεί να οδηγήσει στην επίτευξη σπουδαίων επιτευγμάτων στις μεταφορές στην Ευρώπη.

¹⁵ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2002

¹⁶ <http://www.tsanak.gr/documents/postgrad/sss.pdf>

Εικόνα 2: Η Κίνηση (traffic) της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη



Πηγή: Eurostat (2012)

Πίνακας 4: Αριθμός πλοίων ΝΜΑ ανά τύπο

Ship type	2009		2004	
	Number	Share (%)	Number	Share (%)
General cargo	4,807	46.1	4,575	45.7
Combined chemical and oil tanker	549	5.3	299	3
Fully cellular containership	470	4.5	339	3.4
Reefer	439	4.2	534	5.3
Product tanker	372	3.6	499	5
Fishing (general)	346	3.3	414	4.1
Chemical tanker	288	2.8	305	3
Liquid Petroleum Gas Carrier	242	2.3	240	2.4
Roll On Roll Off	239	2.3	359	3.6
Supply	229	2.2	152	1.5
Bulk carrier	193	1.8	194	1.9
Passenger ro/ro	180	1.7	165	1.6
Trawler (All types)	160	1.5	176	1.8
Fish factory	116	1.1	202	2
Other	1,804	17.3	1,566	15.6
Totaal	10,434	100	10,019	100
Total number of calls	455,816		457,000	

Πηγή: http://www.props-sss.eu/uploadfiles/VarnaWorkshop_Session2_Henk_Janssens.pdf

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ Ε.Ε

Σε μια προσπάθεια προώθησης της Ν.Μ.Α, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε ένα πρόγραμμα που αποτελείται από 14 ανεξάρτητες δράσεις που υποδιαιρούνται σε μέτρα, όπου για κάθε μέτρο αναφέρονται οι εκτελεστικοί φορείς και το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης. Οι δράσεις αυτές διακρίνονται σε νομοθετικές, σε τεχνικές και επιχειρησιακές και θα αναλυθούν διεξοδικά σε ολόκληρο το κεφάλαιο.

2.1 Νομοθετικές δραστηριότητες ⁽¹⁷⁾

1. Εφαρμογή της οδηγίας για την τυποποίηση ορισμένων διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας.

Για να απλουστευθεί το βάρος των διαδικασιών τεκμηρίωσης και διοίκησης, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν το Δεκέμβριο του 2001 την πρόταση της Επιτροπής σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας (οδηγία IMO FAL όπως αποκαλείται). Η οδηγία αποτελεί άμεσο αποτέλεσμα των προσπαθειών, με σκοπό να εξαλειφθούν τα σημεία συμφόρησης που εντοπίστηκαν.

Ζητεί από τα κράτη μέλη να αποδεχθούν τα τυποποιημένα έντυπα IMO FAL, εφόσον οι σχετικές πληροφορίες κατάπλου/απόπλου ενός πλοίου μπορούν να δοθούν με αυτά τα έντυπα. Αυτό σημαίνει, ότι η πληθώρα των διαφόρων εθνικών εντύπων θα αντικατασταθεί πλέον από ένα κοινό σύνολο εντύπων.

Η οδηγία θα τεθεί στην πράξη σε ισχύ από τις 9 Σεπτεμβρίου 2003 το αργότερο, όταν τα κράτη μέλη θα έχουν θέσει σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν προς την οδηγία.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

- ✚ Παρακολούθηση της οδηγίας και συμμόρφωση προς αυτήν, καθώς και παρακολούθηση της ορθής λειτουργίας της.

¹⁷http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124258_el.htm

- ✚ Απλούστευση της μεταφοράς στο νέο πλαίσιο με τη διάθεση εντύπων IMO FAL μέσω της ιστοθέσης της Επιτροπής στο διαδίκτυο για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τα οποία θα είναι προσβάσιμα σε όλους και θα μπορούν να μεταφορτωθούν, να συμπληρωθούν μέσω υπολογιστή ή/και να τυπωθούν για άμεση χρήση.
- ✚ Ενημέρωση των πλοιοκτητών, των πρακτόρων και άλλων ενδιαφερομένων μερών σχετικά με τις δυνατότητες που προσφέρει η οδηγία.

2. Εφαρμογή του Προγράμματος 'MARCO POLO'.

Ένα από τα κύρια μέσα χρηματοδότησης της εναρκτήριας φάσης των έργων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Κοινότητα, ήταν το πρόγραμμα "Πιλοτικές Δράσεις για τις Συνδυασμένες Μεταφορές" (PACT). Το πρόγραμμα αυτό αποδείχτηκε ιδιαίτερα ευεργετικό για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, για τις οποίες διατέθηκε δίκαιο τμήμα της ετήσιας χρηματοδότησης του PACT. Το πρόγραμμα PACT, έληξε στο τέλος του 2001. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε το Φεβρουάριο του 2002 ένα πρόγραμμα διαδοχής του.

Η ουσιαστική συμβολή του νέου προγράμματος "Marco Polo" είναι ότι έκανε πραγματικότητα τις διατροπικές μεταφορές στην Ευρώπη. Με ετήσιο προϋπολογισμό 18,75 εκατ. EUR που είχε προβλεφθεί, αποσκοπούσε στη στροφή 12 δισ. τόνο-χιλιομέτρων ανά έτος από τις οδικές μεταφορές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. ⁽¹⁸⁾

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

- ❖ Επιχειρησιακό το πρόγραμμα από το 2003, ώστε να επιτραπεί η χρηματοδότηση καινοτόμων και σημαντικών έργων στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.
- ❖ Πλήρης χρήση των δυνατοτήτων που προσφέρει η χρηματοδότηση του **Marco Polo** για την έναρξη βιώσιμων και επιχειρησιακών δρομολογίων θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων εντός ή εκτός θαλασσιών αρτηριών.

¹⁸ Λυρίδης, 2005

3. Τυποποίηση και εναρμόνιση των μονάδων φόρτωσης στις συνδυασμένες μεταφορές.

Η Commission παρουσίασε πρόσφατα πρόταση για μια οδηγία, με την οποία μειώνονται τα ενδιάμεσα μεταφορικά κόστη και δίνεται η δυνατότητα μεγαλύτερου μεριδίου στις μεταφορές μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Η ποικιλία που χαρακτηρίζει τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης, προκαλούν καθυστερήσεις κατά τη μετάβαση από τον ένα τρόπο μεταφοράς στον άλλο.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

Έγκριση της πρότασης για τη διατροφικότητα των διατροφικών μονάδων φόρτωσης και εφαρμογή της όσο το δυνατόν συντομότερα.

4. Θαλάσσιες Αρτηρίες

Η ιδέα των θαλάσσιων αρτηριών στοχεύει στην εισαγωγή νέων διατροφικών αλυσίδων εφοδιασμού στις θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρώπη, η οποία θα πρέπει να επιφέρει διαρθρωτικές αλλαγές στην οργάνωση των μεταφορών μέσα στα επόμενα χρόνια.

Αυτές οι αλυσίδες θα είναι πιο βιώσιμες και θα πρέπει να είναι εμπορικά πιο αποτελεσματικές, από τις οδικές μεταφορές μόνο. Οι θαλάσσιες αρτηρίες θα βελτιώνουν την πρόσβαση στις αγορές σε όλη την Ευρώπη, και θα προσφέρουν βοήθεια στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο.

Σκοπός των θαλάσσιων αρτηριών είναι η απευθείας στροφή μέρους των εμπορευμάτων από τις οδικές μεταφορές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ή προς συνδυασμό άλλων τρόπων μεταφοράς, στους οποίους η οδική διαδρομή να είναι όσο το δυνατόν πιο σύντομη.

Οι αρτηρίες αυτές θα ελαφρύνουν τα μεγάλα χερσαία σημεία συμφόρησης στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών και θα προωθήσουν την ενσωμάτωση της εφοδιαστικής στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Οι θαλάσσιες αρτηρίες θα επιτρέψουν την παράκαμψη των χερσαίων σημείων συμφόρησης στην Ευρώπη, διότι θα ενταχθούν στις εκτενείς αλυσίδες εφοδιαστικής από πόρτα σε πόρτα. Προφανή παραδείγματα των σημείων συμφόρησης, είναι οι Άλπεις και τα Πυρηναία.

Η παράκαμψη αυτών των φυσικών εμποδίων με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, θα έχει θετική επίπτωση τόσο στις χώρες βορείως όσο και νοτίως των οροσειρών αυτών. Εξετάζεται επίσης, κατά πόσον είναι σκόπιμο να περιληφθούν σημεία συμφόρησης ανθρωπογενούς αιτίας. Οι θαλάσσιες αρτηρίες θα προσφέρουν αποτελεσματικά, τακτικά και συχνά δρομολόγια, τα οποία θα μπορούν να ανταγωνιστούν τα αντίστοιχα οδικά, π.χ., από άποψη χρόνου διαμετακόμισης και τιμών. Οι λιμένες, που θα συνδέονται με τις θαλάσσιες αρτηρίες θα έχουν κατάλληλες χερσαίες συνδέσεις και θα προσφέρουν υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης στους πελάτες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (καθώς και ομαλές διοικητικές διαδικασίες). Οι τηλεματικές διασυνδέσεις μεταξύ λιμένων, από τη μία πλευρά, και τα επικοινωνιακά συστήματα των πλοίων (όπως τα συστήματα διαχείρισης και πληροφοριών της θαλάσσιας κυκλοφορίας - VTMIS), από την άλλη πρέπει να επεκταθούν για να ενσωματωθούν τα κατά τόπους συστήματα μέσα στο ευρωπαϊκό δίκτυο.

Οι εκτιμήσεις του κόστους φαίνεται να δείχνουν, ότι η καθιέρωση νέων τακτικών θαλάσσιων συνδέσεων θα είναι πολύ λιγότερο δαπανηρή από την κατασκευή αντίστοιχων νέων χερσαίων υποδομών.

Τέσσερις γεωγραφικές ζώνες έχουν καθοριστεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή:

- Θαλάσσια αρτηρία της Βαλτικής Θάλασσας (που συνδέει τα κράτη μέλη της Βαλτικής Θάλασσας με τα κράτη μέλη της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης).
- Θαλάσσια αρτηρία της δυτικής Ευρώπης (που οδηγεί από την Πορτογαλία και την Ισπανία, μέσω του Ατλαντικού Τόξου, στη Βόρεια Θάλασσα και τη Θάλασσα της Ιρλανδίας).
- Θαλάσσια αρτηρία της νοτιοανατολικής Ευρώπης (που συνδέει την Αδριατική Θάλασσα με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο).
- Θαλάσσια αρτηρία της νοτιοδυτικής Ευρώπης (που συνδέει τη δυτική Μεσόγειο με την Ισπανία , τη Γαλλία , την Ιταλία και τη Μάλτα και συνδέεται με τον αυτοκινητόδρομο της Θάλασσας της νοτιοανατολικής Ευρώπης και περιλαμβάνει συνδέσεις προς τη Μαύρη Θάλασσα).

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

Οριστικοποίηση αποφάσεων για τις θαλάσσιες αρτηρίες με σκοπό να καταστούν ελκυστικές στους παράγοντες της αγοράς.

Εικόνα 3: Χάρτης των Θαλάσσιων Αρτηριών



Πηγή:http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/doc/motorways_sea_2004_07_30_map.pdf

5. Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι πολύ πιο αποδοτικές από άποψη ενέργειας από τους άλλους τρόπους μεταφοράς και, σε γενικές γραμμές, είναι λιγότερο επιζήμιες στο περιβάλλον σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς ανά μεταφερόμενο τόνο ή επιβάτη.

Οι καλές περιβαλλοντικές επιδόσεις επισκιάζονται όμως ιδίως από τις εκπομπές διοξειδίου του θείου (SO₂) που είναι πολύ υψηλότερες σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Η Διάσκεψη του IMO, τον Σεπτέμβριο του 1997, ενέκρινε νέα μέτρα για να μειωθούν οι εκπομπές διοξειδίου του θείου από τα καυσαέρια των πλοίων (¹⁹). Η Διάσκεψη ενέκρινε επίσης διατάξεις που επιτρέπουν την καθιέρωση ειδικών "περιοχών ελέγχου των εκπομπών SO_x", όπου θα ισχύουν χαμηλότερα επίπεδα εκπομπών. Μεταξύ των περιοχών αυτών είναι η Βαλτική Θάλασσα, η Βόρειος Θάλασσα και η Διώρυγα της Μάγχης. Η διαδικασία επικύρωσης του νέου παραρτήματος δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη και τα νέα μέτρα δεν έχουν τεθεί σε ισχύ σε παγκόσμια κλίμακα.

Το Νοέμβριο του 2002, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση οδηγίας για να μειωθεί η περιεκτικότητα των καυσίμων των πλοίων σε θείο στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η πρόταση βασίζεται εν μέρει στις "περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x" που θεσπίστηκαν με βάση το παράρτημα VI της MARPOL 73/78 αλλά προχωρεί ακόμη περισσότερο. Ωστόσο, η πρόταση αποτελεί μέρος μιας ευρύτερης ευρωπαϊκής στρατηγικής που θα εξασφαλίζει ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θα είναι ακόμη λιγότερο επιζήμιες στο περιβάλλον σε σχέση με σήμερα.

Η στροφή προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα μπορούσε να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων του Πρωτοκόλλου του Κιότο.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με την υποστήριξη και την επιδίωξη μιας στρατηγικής που παρουσίασε

¹⁹ νέο παράρτημα VI της συμφωνίας MARPOL 73/78

η Επιτροπή, καθώς και με την έγκριση και εφαρμογή της νομικής πρότασης για τη μείωση της περιεκτικότητας των καυσίμων των πλοίων σε θείο.

2.2 Δράσεις τεχνικής φύσεως ⁽²⁰⁾

I. Οδηγός των τελωνιακών διαδικασιών που εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Η άμεση αντίδραση του κοινού στις τελωνειακές διαδικασίες είναι ότι πρόκειται για υπερβολικά σύνθετες διαδικασίες, οι οποίες συμβάλλουν στη μείωση της ελκυστικότητας των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η αντίδραση όμως αυτή είναι πολύ γενική ώστε να είναι ικανοποιητική ή να οδηγήσει σε συγκεκριμένες βελτιώσεις. Για να υπάρξουν αποτελεσματικές επιχειρησιακές λύσεις, είναι επιτακτικό να προσδιοριστούν τα ειδικά στοιχεία που ενδεχομένως είναι δυνατόν να προκαλούν προβλήματα.

Προς το σκοπό αυτό, οι υπηρεσίες της Επιτροπής δημοσίευσαν, το Μάιο του 2002, έναν οδηγό για τις τελωνειακές διαδικασίες για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Δύο είναι οι σκοποί του οδηγού αυτού :

- * Περιλαμβάνει τους τελωνειακούς κανόνες για τις θαλάσσιες μεταφορές / μικρών αποστάσεων, καθώς και τις δυνατότητες χρήσης απλουστευμένων διαδικασιών.
- * Περιέχει συνοπτική βάση εντοπισμού των πιθανών συγκεκριμένων αναγκών τροποποίησης ή περαιτέρω απλουστεύσεων.

Με λίγα λόγια, ο Οδηγός έχει σκοπό να επεξηγήσει τους τελωνιακούς κανονισμούς και να τονίσει συγκεκριμένες ανάγκες για περαιτέρω απλοποίηση ολόκληρου του συστήματος.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

- ο Διεξαγωγή διαβουλεύσεων με τον κλάδο, τα Εστιακά Σημεία θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και τα Κέντρα Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (SPC) σχετικά με τον οδηγό των τελωνιακών διατυπώσεων στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/doc/sss_2009_list_of_actions.pdf

- ο Έκταση χρήσης των δυνατοτήτων απλούστευσης που προσφέρουν οι τρέχοντες τελωνειακοί κανόνες (ιδίως, εκείνοι για τα επιτετραμμένα τακτικά θαλάσσια δρομολόγια και τα επιτετραμμένα δρομολόγια αποστολέων/αποδεκτών). Εκτίμηση των τεχνικών μέτρων για να καταστούν οι τελωνειακές διαδικασίες απλούστερες.

II. Καταγραφή και άρση των εμποδίων στην πρόοδο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Εντοπισμός και εξάλειψη των εμποδίων, ώστε οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων να γίνουν πιο επιτυχημένες σε σχέση με το σήμερα.

Από το Δεκέμβριο του 1999, η Επιτροπή έχει συγκεντρώσει έναν αριθμό εμποδίων που παρακωλύουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Αυτή η "έρευνα σχετικά με τα εμπόδια" περιέχει επίσης ιδέες για πιθανές λύσεις, καθώς και βέλτιστες πρακτικές.

Τα εμπόδια που εντοπίστηκαν μπορούν να ταξινομηθούν στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων δεν έχουν ακόμη αλλάξει πλήρως την εικόνα του παρελθόντος ως πεπαλαιωμένος κλάδος.
- Έλλειψη ενσωμάτωσης στη διατροφική αλυσίδα εφοδιαστικής
- Οι διαδικασίες διοίκησης και τεκμηρίωσής τους είναι σύνθετες.
- Απαιτείται βελτιωμένη απόδοση των λιμένων.
- Η εφαρμογή των κανόνων και των διαδικασιών διαφέρει ανάλογα με τη χώρα.

Ορισμένα από τα εμπόδια έχουν ήδη αντιμετωπιστεί (π.χ. ομοιομορφία των εντύπων αναφοράς των πλοίων, απόδοση και κόστος των λιμένων, και τυποποίηση των μονάδων φόρτωσης).

Σε γενικές γραμμές, τα εντοπιζόμενα και αναφερόμενα εμπόδια αντιμετωπίζονται σε διάφορα επίπεδα: Ευρωπαϊκή Ένωση, κράτη μέλη, περιφέρειες και κατά τόπους.

Μερικά από τα προβλεπόμενα μέτρα είναι τα εξής:

- ✚ Συστηματική καταγραφή των εντοπιζόμενων εμποδίων, ανάλογα με το αντικείμενο, με σκοπό την εξάλειψή τους.

- ✚ Εντοπισμός άλλων εμποδίων, τα οποία παρακωλύουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και επεξεργασία επίλυσής τους.
- ✚ Αύξηση της απόδοσης των λιμενικών υπηρεσιών με την έγκριση της πρότασης της οδηγίας για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και η εφαρμογή της όσο το δυνατόν γρηγορότερα.

III. Σύγκλιση των εθνικών πρακτικών και πληροφοριών σε ότι αφορά τις κοινοτικές τελωνιακές διαδικασίες.

Οι τελωνειακές διαδικασίες αποτελούν σημαντικό μέρος των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, διότι ένα πλοίο που αποπλέει από έναν λιμένα της Ε.Ε προς έναν άλλο εγκαταλείπει το κοινοτικό τελωνιακό έδαφος απλώς για να εισέλθει πάλι σε αυτό, όταν καταπλεύσει στον άλλο λιμένα.

Τα εμπορεύματα που μεταφέρει κανονικά χάνουν την κοινοτική τους ιδιότητα, εκτός εάν η ιδιότητα αυτή αποδειχθεί με ένα παραστατικό ιδιότητας ή εφόσον διατηρηθεί υπό διαδικασία διαμετακόμισης. Αυτό είναι ένα επιπλέον βάρος για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων σε σύγκριση με τις χερσαίες μεταφορές, όπου η αντίστοιχη απώλεια της κοινοτικής ιδιότητας δεν υπεισέρχεται φυσιολογικά μεταξύ κρατών μελών της Ε.Ε, με την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει διέλευση μέσω τρίτης χώρας.

Η υπάρχουσα κίνηση προς την ηλεκτρονική μεταβίβαση τελωνιακών δεδομένων (ηλεκτρονικά τελωνεία) θα βοηθήσει τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, διότι θα επισπεύσει και θα απλουστεύσει τις διαδικασίες που χρειάζονται για τη δήλωση του εμπορεύματος.

Ως ένα πρώτο βήμα για τα ηλεκτρονικά τελωνεία, περίπου 3000 τελωνιακά γραφεία σε 22 χώρες θα εφαρμόσουν σύντομα το νέο μηχανογραφημένο σύστημα διαμετακόμισης (NCTS), με το οποίο η γραφειοκρατία που αφορά τη μεταφορά με ένα και μόνο διοικητικό έγγραφο (SAD) θα αντικατασταθεί από ηλεκτρονικά μηνύματα.

Ως δεύτερο βήμα, το σύστημα θα μπορούσε, στο μέλλον, να επεκταθεί σε κινήσεις που σήμερα πραγματοποιούνται με βάση τις απλουστευμένες διαδικασίες

διαμετακόμισης για τρόπους μεταφοράς και βαθμιαία να γίνει η ραχοκοκαλιά των ηλεκτρονικών τελωνείων.

ΜΕΤΡΑ

1. Προσέγγιση των εθνικών εφαρμογών των κοινοτικών τελωνειακών κανόνων και βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ εθνικών τελωνειακών υπηρεσιών, ιδίως μέσω του προγράμματος δράσης για τα τελωνεία στην Κοινότητα και ομάδα επαφής των λιμένων της Βορείου Ευρώπης.
2. Εισαγωγή του NCTS στις κοινοτικές και κοινές διαδικασίες διαμετακόμισης.
3. Συνεχείς νομοθετικές κινήσεις προς τη χρήση της ηλεκτρονικής αντί της έντυπης υποβολής των εγγράφων με σκοπό τη δημιουργία ενός μη γραφειοκρατικού περιβάλλοντος που θα περιορίζει τη χρήση των έντυπων εγγράφων στο ελάχιστο.

IV. Έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη.

Η Κοινότητα διεξάγει συνεχώς δράσεις Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης για να προάγει τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις λιμενικές διαδικασίες, σύμφωνα με τις τελευταίες τεχνολογικές καινοτομίες.

Οι στόχοι της έρευνας αυτής, ήταν παραδείγματος χάρη να βελτιωθεί η ποιότητα, η ασφάλεια προσώπων, η ασφάλεια αγαθών και οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των θαλασσίων μεταφορών. Πρόσφατα δημιουργήθηκε ένα θεματικό δίκτυο για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με σκοπό να αντιμετωπιστούν θέματα που είναι άμεσης πολιτικής σημασίας.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

1. Αντιμέτωπιση θεμάτων μέσω του θεματικού δικτύου για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων που έχουν άμεση πολιτική σημασία για τις εν λόγω μεταφορές:
 - Συγκριτική μελέτη των τιμών μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα ανάλογα με τον τρόπο μεταφοράς.
 - Συγκριτική μελέτη των περιβαλλοντικών επιδόσεων από πόρτα σε πόρτα των θαλασσίων μεταφορών μικρών αποστάσεων σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς.

- Δημιουργία ενός πίνακα αποστάσεων για εύκολη μετατροπή των διαθέσιμων δεδομένων για τα εμπορεύματα στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων σε τόνο-χιλιόμετρα (σε συνεργασία με το επιτελούμενο έργο στην Eurostat).

2. Χρήση του βου προγράμματος πλαισίου ΕΤΑ για την ανάπτυξη:

- Καινοτομιών σε λιμενικές τεχνολογίες.
- Ειδικού εξοπλισμού και τεχνολογιών για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.
- Νέων τεχνολογικών λύσεων στις διοικητικές διαδικασίες.

3. Διάδοση συγκεκριμένων αποτελεσμάτων των έργων Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης στις θαλάσσιες μεταφορές σε ευρύ κοινό με σαφή και απλούστερο τρόπο.

2.3 Δράσεις οργανωτικής φύσεως-επιχειρησιακές δραστηριότητες ⁽²¹⁾

1. *Ενιαίες διοικητικές θυρίδες*

Πρέπει να αναληφθεί η δράση σε διοικητικό επίπεδο στα κράτη μέλη και τους λιμένες για να δημιουργηθούν "ενιαίες διοικητικές θυρίδες", οι οποίες θα απλουστεύσουν περισσότερο και θα επιταχύνουν τις διατυπώσεις που σχετίζονται με τον κατάπλου, τον απόπλου και τον εκτελωνισμό των πλοίων. Αυτό πρέπει να επιτευχθεί, χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια προσώπων ή αγαθών.

Οι "κεντρικές διοικητικές θυρίδες" ορισμένες φορές αποκαλούνται "ενιαία παράθυρα".

Οι ενιαίες διοικητικές θυρίδες θα μπορούσαν να λάβουν διάφορες μορφές. Ο αριθμός των διαφόρων αρχών που ασχολούνται με κάθε πλοίο θα μπορούσε να περιοριστεί με την ανάθεση της διεκπεραίωσης ορισμένων διατυπώσεων σε άλλη διοικητική αρχή, τη λιμενική αρχή ή τον πράκτορα του πλοίου, όπως συμβαίνει σε ορισμένα κράτη μέλη.

Επίσης, αντί να υπάρχουν διεσπαρμένες διοικητικές υπηρεσίες σε όλο το χώρο του λιμένα, ή ακόμη και σε γειτονικούς λιμένες, πρέπει να υπάρχει ένα και μόνο σημείο

²¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52003DC0155>

επαφής σε κάθε χώρο του λιμένα για την απαραίτητη διεξαγωγή των διατυπώσεων ή τουλάχιστον ένα κεντρικό γραφείο που θα δίνει πληροφορίες για τις διατυπώσεις που πρέπει να διεκπεραιωθούν, τον καλύτερο τρόπο διεκπεραίωσής τους και πού. Ούτως ή άλλως, οι έλεγχοι από διαφόρους ελεγκτικούς φορείς πρέπει να συντονιστούν έτσι ώστε να μειωθεί όσο το δυνατόν περισσότερο η παρεμβολή τους στις εργασίες του πλοίου.

Εκτός από την επίσπευση των διατυπώσεων για τα πλοία, αυτές οι ενιαίες διοικητικές θυρίδες θα βοηθήσουν επίσης στην επιτάχυνση των διατυπώσεων για τη σύνδεση με τις χερσαίες μεταφορές (οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές) από και προς τον χώρο του λιμένα.

Η χρήση των ηλεκτρονικών μέσων επικοινωνίας, όπου χρησιμοποιούνται τυποποιημένα μηνύματα, μεταξύ πλοίου και αρχών πρέπει να αναπτυχθεί επειγόντως. Η χρήση αυτή πρέπει να επεκταθεί για να καλυφθεί όλη η αλυσίδα εφοδιαστικής, όπως και οι διαδικασίες που αφορούν την ασφάλεια.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

Προώθηση της ιδέας των ενιαίων διοικητικών θυρίδων στους λιμένες για να μειωθεί, ή τουλάχιστον να συντονιστεί, ο αριθμός των διοικητικών υπηρεσιών που ασχολούνται και ελέγχουν κάθε πλοίο και για να προσφερθεί στους χρήστες του λιμένα ένα και μόνο σημείο επαφής ή γραφείο πληροφοριών για τις διοικητικές διατυπώσεις.

2. Διατήρηση του καίριου ρόλου των ανταποκριτών για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (σύνδεσμοι).

Όλα τα ναυτικά κράτη μέλη, καθώς και η Νορβηγία και η Ισλανδία έχουν ορίσει τα αποκαλούμενα Εστιακά Σημεία των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, τα οποία συντίθεται από κυβερνητικούς αξιωματούχους με την ειδική αρμοδιότητα να προωθήσουν και να αναπτύξουν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στα κράτη μέλη τους.

Από το 1999 έχουν δημιουργήσει ένα δίκτυο σε ευρωπαϊκό επίπεδο για να καταγράφονται οι ανάγκες και να δίδονται ιδέες και λύσεις στην προώθηση των

θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Τα Εστιακά Σημεία έχουν τακτικές συναντήσεις, όπου προεδρεύει η Επιτροπή.

Η Επιτροπή εκτελεί επίσης χρέη γραμματείας στις συνεδριάσεις και παρέχει μέσω του Διαδίκτυο ένα εργαλείο (CIRCA) για την κοινοποίηση πληροφοριών και ιδεών στο μεσοδιάστημα μεταξύ συνεδριάσεων.

Ενόψει της διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι χώρες που πρόκειται να προσχωρήσουν δηλαδή η Εσθονία, η Λιθουανία, η Πολωνία και η Σλοβενία (και η Τουρκία ως υποψήφια χώρα) έχουν ορίσει αντίστοιχα πρόσωπα επαφής για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και συμμετέχουν στο έργο της Ομάδας Εστιακών Σημείων ως παρατηρητές.

CIRCA = Διοικητικό Κέντρο Επικοινωνιακών και Πληροφοριακών Πόρων.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

- Εξασφάλιση συνεχούς συνεργασίας μεταξύ των Εστιακών Σημείων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και Επιτροπής με τη διοργάνωση τακτικών συναντήσεων και διατήρηση της ροής πληροφοριών μεταξύ συνεδριάσεων μέσω του εργαλείου στο Διαδίκτυο (CIRCA).
- Εξασφάλιση της συμμετοχής των υποψηφίων χωρών στα εστιακά σημεία προκειμένου να προσδώσουν μεγάλη σημασία στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων από την αρχή αντί να προσδώσουν μονομερώς σημασία στις οδικές μεταφορές.

3. Εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας και του προσανατολισμού των κέντρων προαγωγής των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Σχεδόν όλα τα ναυτικά κράτη μέλη, καθώς και η Νορβηγία και η Πολωνία, έχουν εθνικά Κέντρα Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (SPC). Τα κέντρα αυτά έχουν ως γνώμονα επιχειρησιακά συμφέροντα και προσφέρουν ένα πρακτικό εργαλείο για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων σε εθνικό επίπεδο.

Στην ουσία είναι ανεξάρτητα των ομάδων ειδικών συμφερόντων, όπως είναι οι ναυτιλιακές εταιρείες ή/και οι λιμένες, και παρέχουν συμβουλές και ενθαρρύνουν τους χρήστες των μεταφορών να χρησιμοποιούν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Τα εθνικά Κέντρα έχουν ενταχθεί σήμερα στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (ESN), το οποίο προσφέρει ένα κοινό εργαλείο για την προώθηση των συγκεκριμένων μεταφορών στην Ευρώπη. Μέσω της δικτύωσης, τα κέντρα μπορούν επίσης να ανταλλάσσουν πληροφορίες και ορθές πρακτικές και να παρέχουν πρακτικές συμβουλές για την κάλυψη και των δύο άκρων ενός δρομολογίου μέσω των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η Επιτροπή υποστηρίζει σθεναρά τα κέντρα αυτά, το έργο τους και τη δικτύωσή τους.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

- Εξασφάλιση ορθής λειτουργίας των Κέντρων Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και του ευρωπαϊκού δικτύου και καθοδήγηση του έργου τους με συγκεκριμένους και πρακτικούς τρόπους για να βελτιωθεί η χρήση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.
- Παροχή πολιτικής, πρακτικής και χρηματοδοτικής συνδρομής στο έργο των εθνικών Κέντρων Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και του ευρωπαϊκού τους δικτύου.
- Επέκταση της γεωγραφικής κάλυψης των εθνικών Κέντρων Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων για να καλυφθούν όχι μόνο τα κράτη μέλη της ΕΕ στο πεδίο αυτό αλλά και οι χώρες που πρόκειται να προσχωρήσουν.
- Παροχή και επιμερισμός της ευθύνης διατήρησης ενός εργαλείου μέσω του Διαδικτύου (CIRCA) για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των μελών του Ευρωπαϊκού Δικτύου θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των υπηρεσιών της Επιτροπής.

4. Προβολή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ως ικανοποιητικής εναλλακτικής λύσεως έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς.

Μία σημαντική δράση για να βελτιωθεί η χρήση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι να αλλάξει η εικόνα, που είχαν ως πεπαλαιωμένος και αργός τρόπος μεταφοράς στην σημερινή πραγματικότητα, η οποία είναι ένας δυναμικός κρίκος στην αλυσίδα εφοδιασμού από πόρτα σε πόρτα.

Σήμερα, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορούν εν γένει να προσφέρουν ταχύτητα, αξιοπιστία, ευελιξία, τακτικότητα, συχνότητα και ασφάλεια του εμπορεύματος σε μεγάλο βαθμό. Οι χρήστες των μεταφορών πρέπει να είναι καλύτερα ενημερωμένοι άπαυτου όταν αποφασίζουν ποιον τρόπο μεταφοράς θα χρησιμοποιήσουν.

Για να επιτελεστεί η αλλαγή αυτή, τα δρομολόγια των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων πρέπει να έχουν μια σύγχρονη δυναμική εικόνα, από τη μία πλευρά, και να γνωστοποιηθούν περισσότερο, ιδίως στους αποστολείς, οι δυνατότητες που μπορούν να προσφέρουν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, από την άλλη πλευρά. Αυτό εναπόκειται κυρίως στους αντίστοιχους κλάδους. Ωστόσο, μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά οι διοικήσεις και η Επιτροπή.

Υπενθυμίζεται επίσης, ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων δεν καλύπτουν μόνο τα εμπορεύματα αλλά διακινούν επίσης εκατομμύρια επιβάτες κάθε χρόνο στην Ευρώπη, τόσο μέσω των τακτικών γραμμών όσο και των ταξιδιών αναψυχής. Για το λόγο αυτό, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων πρέπει να προσφέρουν υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των επιβατών τόσο στους λιμένες όσο και στα πλοία.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

- Γνωστοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των σύγχρονων δυνατοτήτων τους μέσω της διάδοσης πληροφοριών και της συμμετοχής σε διασκέψεις, σεμινάρια και ημερίδες που θα προσελκύσουν και τους χρήστες των μεταφορών. Παροχή ουσιαστικών πόρων στις δημόσιες παρουσιάσεις.

- Προώθηση επικαιροποιημένων αντικειμενικών πληροφοριών για την πολιτική στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στο κοινό μέσω του Διαδικτύου, καθώς και ανάπτυξη των ιστοθέσεων που ήδη υπάρχουν.

5. Συλλογή στατιστικών στοιχείων

Οι ευρωπαϊκές στατιστικές για το εμπόριο μέσω των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων δεν υπήρξαν αρκετά λεπτομερείς. Η Ευρωπαϊκή Οργάνωση Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO) και 22 από τα μέλη της παρέχουν στατιστικά δεδομένα στην Επιτροπή. Η Επιτροπή ευχαριστεί τους λιμένες αυτούς και την ESPO για το συντονισμό της έρευνας. Η μέθοδος, σύμφωνα με την οποία χρησιμοποιείται ένα δείγμα 15 ευρωπαϊκών λιμένων, είχε ήδη δοκιμαστεί στην ανακοίνωση της Επιτροπής του 1999 και απέδειξε ότι είναι αρκετά αξιόπιστη.

Υπάρχουν περίπου 350 λιμένες που παρέχουν λεπτομερή δεδομένα με βάση την οδηγία. Η οδηγία μπορεί να παρέχει τα περισσότερα από τα δεδομένα που χρειάζονται για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με παροχή των δεδομένων σε επίπεδο από "πόρτα σε πόρτα". Κατ'αίτηση των κρατών μελών, η διάδοση περιορίζεται "από τον λιμένα στην παράκτια περιοχή". Ωστόσο, θα χρειαστούν ακόμη μερικά χρόνια ούτως ώστε η οδηγία να παρέχει σειρές δεδομένων με τις οποίες θα αναλύονται οι τάσεις.

2.4 Το πρόγραμμα MARCO POLO

Το προβλεπόμενο δημοσιονομικό πλαίσιο για την εφαρμογή του προγράμματος Marco Polo, για το διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, είναι 75 εκατ. ευρώ.

Το πρόγραμμα Marco Polo αποσκοπεί στη μείωση της συμφόρησης των οδικών υποδομών και στη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων στο σύνολο του συστήματος μεταφορών, με τη στροφή μέρους των οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Όπως ίσχυε και για το προηγούμενο πρόγραμμα PACT, το πρόγραμμα Marco Polo στοχεύει στην επιχορήγηση εμπορικών δράσεων στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών και στη χρηματοδότηση δράσεων στις οποίες συμμετέχουν χώρες υποψήφιας για προσχώρηση στην ΕΕ.

Σε αντίθεση με το πρόγραμμα PACT, το πρόγραμμα Marco Polo καθορίζει ποσοτικούς και εξακριβωμένους στόχους στροφής προς άλλους τρόπους μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα, στόχος του είναι να διατηρηθεί, το 2010, η κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφορών, στο επίπεδο του 1998.

Το πρόγραμμα θα έχει ως άξονα την προαγωγή των εμπορευματικών δρομολογίων στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών. Δεν αφορά ούτε την έρευνα και την ανάπτυξη ούτε τα μέτρα υπέρ των υποδομών.

Τελικός στόχος είναι να συμβάλει στη στροφή των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Αυτό μεταφράζεται σε 12 δισ. τόνους-χιλιόμετρα ετησίως. Το πρόγραμμα Marco Polo συμβάλλει στη χρηματοδότηση τριών τύπων έργων: ⁽²²⁾

- Δράσεις στροφής των μεταφορών με σκοπό τη στροφή μέρους των οδικών μεταφορών προς άλλους τρόπους μεταφοράς, οι οποίες θα ενισχύσουν την έναρξη νέων μη οδικών εμπορευματικών δρομολογίων. Η δημιουργία νέων μη οδικών εμπορευματικών δρομολογίων ενέχει πάντοτε κινδύνους. Για παράδειγμα, οι τακτικές θαλάσσιες, σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές χρειάζονται ποσοστό πληρότητας μεταξύ 70 και 90% για να είναι αποδοτικές. Το κόστος δημιουργίας ενός νέου δρομολογίου μπορεί να συγχρηματοδοτηθεί έως 30%.
- Καταλυτικές δράσεις για καινοτόμα έργα με σκοπό να αντιμετωπισθούν οι διαρθρωτικές ανεπάρκειες των αγορών. Για παράδειγμα, η δημιουργία θαλάσσιων αρτηριών ή διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών δρομολογίων ποιότητας, η διαχείριση των οποίων θα γίνεται μέσω ενιαίου γραφείου. Οι δράσεις αυτές αναμένεται να

²²http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/l24159_el.htm

οδηγήσουν σε τροποποίηση της πρακτικής των μη οδικών εμπορευματικών μεταφορών και της εκμετάλλευσης των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς ή των πανευρωπαϊκών διαδρόμων. Το μέγιστο ποσό της ενίσχυσης ανέρχεται σε 35%.

- **Δράσεις κοινής εκμάθησης.**
Στόχος είναι να ενισχυθεί η συνεργασία και η ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ των παραγόντων της αγοράς λογισμικού εμπορευματικών μεταφορών για να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του τομέα.
Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή περιορίζεται στο 50%.

Το πρόγραμμα Marco Polo ισχύει για δράσεις στο έδαφος τουλάχιστον δύο κρατών μελών ή το έδαφος τουλάχιστον ενός κράτους μέλους και μιας εγγύς τρίτης χώρας.

MARCO POLO II ⁽²³⁾

Το πρόγραμμα Marco Polo II έχει τους ίδιους στόχους με το πρώτο πρόγραμμα Marco Polo. Έχει σχεδιαστεί για να μειωθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση και να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του συστήματος διατροφικών μεταφορών, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα σύστημα μεταφορών πιο αποτελεσματικό και βιώσιμο, το οποίο θα αποφέρει προστιθέμενη αξία σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), χωρίς ζημιογόνες επιπτώσεις στην οικονομική, κοινωνική ή εδαφική συνοχή. Το Marco Polo II περιέχει οστόσο και νέες διατάξεις.

Το πρόγραμμα Marco Polo II προτείνει ευρύτερη γεωγραφική κάλυψη. Εφαρμόζεται σε δράσεις που αφορούν το έδαφος τουλάχιστον δύο χωρών της ΕΕ ή το έδαφος τουλάχιστον μίας χώρας της ΕΕ και το έδαφος μιας εγγύς χώρας εκτός ΕΕ.

Οι επιλέξιμες δράσεις είναι οι εξής:

- **οι καταλυτικές δράσεις:** δράσεις που αποβλέπουν στην αντιμετώπιση σημαντικών διαρθρωτικών εμποδίων στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ, τα οποία παρακωλύουν την αποτελεσματική λειτουργία των αγορών, την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, των

²³ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2002

σιδηροδρομικών μεταφορών ή της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή/και την αποτελεσματικότητα των αλυσίδων μεταφοράς στις οποίες χρησιμοποιούνται αυτοί οι τρόποι μεταφοράς.

- οι **δράσεις στροφής**: δράσεις που αποβλέπουν στη στροφή των εμπορευματικών μεταφορών από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, την εσωτερική ναυσιπλοΐα ή προς συνδυασμό τρόπων μεταφοράς. Στόχος είναι να καταστούν όσο το δυνατόν πιο μικρές οι διανυόμενες οδικές διαδρομές·
- οι **δράσεις κοινής διδαχής**: δράσεις που σκοπό έχουν να βελτιωθεί η συνεργασία για να βελτιστοποιηθούν, διαρθρωτικά, οι μέθοδοι εργασίας και οι διαδικασίες που ακολουθούνται στην αλυσίδα εμπορευματικών μεταφορών, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων της εφοδιαστικής·
- οι **θαλάσσιες αρτηρίες**: Σκοπός των θαλάσσιων αρτηριών είναι η απευθείας στροφή μέρους των εμπορευμάτων από τις οδικές μεταφορές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ή προς συνδυασμό άλλων τρόπων μεταφοράς, στους οποίους η οδική διαδρομή να είναι όσο το δυνατόν πιο σύντομη.
- οι **δράσεις αποφυγής της κίνησης**: καινοτόμες δράσεις που αποβλέπουν στην ένταξη των μεταφορών στη διακίνηση της παραγωγής των επιχειρήσεων, έτσι ώστε να αποφεύγεται σε μεγάλο ποσοστό η οδική μεταφορά εμπορευμάτων, χωρίς ωστόσο να θίγεται το δυναμικό παραγωγής ή η απασχόληση.

Η Επιτροπή εξετάζει άλλωστε τη δυνατότητα **χρηματοδότησης της δημιουργίας ή της τροποποίησης των βοηθητικών υποδομών**, οι οποίες είναι αναγκαίες και ικανές για την υλοποίηση των έργων.

Οι δράσεις θα πρέπει να υποβάλλονται από επιχειρήσεις ή κοινοπραξίες, εγκατεστημένες σε χώρες της ΕΕ ή σε συμμετέχουσες χώρες, στις οποίες περιλαμβάνονται οι υποψήφιες προς ένταξη στην ΕΕ χώρες, οι χώρες της ΕΖΕΣ και του ΕΟΧ και οι εγγύς τρίτες χώρες υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

Επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκτός των παραπάνω συμμετεχουσών χωρών μπορούν να συνδέονται με έργο, αλλά δεν μπορούν να λαμβάνουν χρηματοδότηση της ΕΕ με βάση το πρόγραμμα.

Η ενίσχυση για την έναρξη των δράσεων πρέπει εξάλλου να είναι διαφανής, αντικειμενική και σαφώς καθορισμένη. Η χρηματοδοτική συνδρομή της ΕΕ βασίζεται στον αριθμό μετατοπισθέντων τονοχιλιομέτρων από τις οδικές μεταφορές προς άλλα μέσα θαλάσσια ή χερσαία μέσα μεταφοράς ή στον αριθμό αποφευχθέντων από τις οδικές μεταφορές οχηματοχιλιομέτρων. Στόχος είναι να ανταμειφθούν τα έργα υψηλής ποιότητας. Κατά τη διαδικασία επιλογής, πρέπει να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

Στο πρόγραμμα δίνεται άλλωστε ιδιαίτερη προσοχή στις ευαίσθητες και τις πυκνοκατοικημένες περιοχές. Η Επιτροπή αξιολογεί τις δράσεις που υποβάλλονται, λαμβάνοντας υπόψη κατά πόσο συντελούν στην αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου, αλλά και τα περιβαλλοντικά τους πλεονεκτήματα και τη γενικότερη βιωσιμότητά τους.

Η χρηματοδοτική συνδρομή της ΕΕ για τις διάφορες δράσεις ανέρχεται στο 35 % κατ' ανώτατο όριο των συνολικών δαπανών που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων που θα προκύψουν από μια δράση. Για τις δράσεις κοινής διδασχής, αυτό το ανώτατο όριο καθορίζεται στο 50 %. Το πρόγραμμα Marco Polo II έχει επομένως ευρύτερο πεδίο εφαρμογής από το προηγούμενο και μεγαλύτερο προϋπολογισμό που ανέρχεται σε 400 εκατ. ευρώ.

2.5 Πορίσματα

Το πρόγραμμα για την προώθηση θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων έδειξε τις αρετές του, ενίσχυσε τη θέση αυτού του τρόπου μεταφοράς στις πολυτροπικές μεταφορές και ολοκληρώθηκε σε ποσοστό μεγαλύτερο από 50%.

Οι δράσεις του προγράμματος φαίνεται ότι πραγματοποιήθηκαν τους βασικούς προβληματικούς τομείς που εμφανίζει ο τρόπος αυτός μεταφοράς.

Τρεις τομείς δράσεων, όπως παρουσιάστηκαν στο πρόγραμμα προώθησης του 2003, έχουν σχεδόν ή πλήρως ολοκληρωθεί: IMO FAL, θαλάσσιες αρτηρίες και τελωνειακός κώδικας θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Έχουν τεθεί νέοι στόχοι με νέες προθεσμίες για τους δύο πρώτους. Ο τρίτος συγχωνεύθηκε με άλλες συνεχιζόμενες δράσεις.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, είναι αναγκαία ακριβέστερη στόχευση της δράσης απ'ό,τι στο παρελθόν (μεγαλύτερη ενσωμάτωση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην αλυσίδα εφοδιασμού εμπορευματικών μεταφορών) ή προσθήκη νέου στόχου (επέκταση του πεδίου εφαρμογής των κέντρων προώθησης θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων για την κάλυψη αλυσίδων μεταφορών εσωτερικών υδάτων).

Θα χρειαστεί επίσης να συνεχιστούν χωριστές προσπάθειες στον τομέα των λιμένων, προκειμένου οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων να καταστούν περισσότερο επαρκείς και ανταγωνιστικές στην αλυσίδα εμπορευματικών μεταφορών από ό,τι σήμερα.

Επί του παρόντος, οι 14 δράσεις που περιλαμβάνει το πρόγραμμα προώθησης φαίνεται ότι ήταν οι σωστές και οι εργασίες σε όλες τις – υπό εξέλιξη, νέες ή επαναστοχοθετημένες - δράσεις θα πρέπει να συνεχιστούν με μεγαλύτερες προσπάθειες συνεργασίας ανάμεσα στα κράτη μέλη, τον κλάδο και το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων.

Πίνακας 5: Ενίσχυση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων από την Ε.Ε

Νομοθετικές δραστηριότητες	Τεχνικές Δράσεις	Δράσεις οργανωτικής φύσεως
Εφαρμογή του Προγράμματος Marco Polo	Οδηγός των τελωνειακών διαδικασιών που εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων	Οργάνωση λιμένων 'μιας στάσης'
Καθορισμός και εναρμόνιση των μονάδων φόρτωσης στις συνδυασμένες μεταφορές	Καταγραφή και άρση των εμποδίων στην πρόοδο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων	Διασφάλιση του ζωτικού ρόλου των Εστιακών Σημείων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων
Ανάπτυξη των θαλάσσιων δρόμων	Σύγκλιση των εθνικών πρακτικών και μηχανογράφησης εις ό,τι αφορά τις τελωνειακές διαδικασίες της ΕΕ	Εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας και της καθοδήγησης των κέντρων προαγωγής της N.M.A
Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων της N.M.A	Έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη	Συλλογή στατιστικών στοιχείων

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων-δεδομένων από την συγγραφέα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: PROMOTION CENTERS N.M.A ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

3.1 Η εμφάνιση των promotion centers

Η δημιουργία των Κέντρων Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, προέκυψε από την ανάγκη που παρουσιάζεται στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (1999). Η ανακοίνωση καθιστά απαραίτητη την αλλαγή της ανακριβής και αρνητικά αντιληπτής εικόνας του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών. ⁽²⁴⁾

Το πρώτο promotion center ιδρύθηκε στην Ολλανδία το 1997, ακολούθησε στη συνέχεια του Βελγίου, της Γαλλίας και της Φιλανδίας. Το 2000, όλα τα γραφεία (Κέντρα) που υπάρχουν σήμερα στην Ευρώπη είχαν εγκατασταθεί. Στην Ευρώπη σήμερα υπάρχουν συνολικά 23 promotion centers.

Με λίγα λόγια τα promotion centers είναι γραφεία που οργανώνονται και χρηματοδοτούνται σε εθνικό επίπεδο με στόχο την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων με την ενημέρωση των χρηστών και άλλων φορέων λήψης αποφάσεων σχετικά με τις δραστηριότητες της N.M.A. ⁽²⁵⁾

Ήταν αντιληπτό ότι η προώθηση των πληροφοριών εντός μιας ενιαίας χώρας δεν θα ήταν αποτελεσματική και επαρκής για την ανάπτυξη και την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Χρειαζόταν μια συλλογική προώθηση των κέντρων προώθησης μέσω ενός δικτύου (European short sea network) που θα μπορούσε να προσφέρει ίσους όρους ανταγωνισμού. Μετά την κάλυψη πολλών χωρών με promotion centers το δίκτυο άρχισε να αποκτά υπόσταση και να λειτουργεί, παρόλο που πολλά κέντρα έχουν διαφορετικούς στόχους και δομές. Όλα όμως έχουν ως κοινή επιθυμία την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Οι δραστηριότητες των promotion centers στην Ευρώπη συνοψίζονται ως εξής: ⁽²⁶⁾

- Διάδοση πληροφοριών μέσω ιστοσελίδων, ενημερωτικών δελτίων, σεμιναρίων.

²⁴ http://www.maritimeadvisors.com/pdf/EUSSS_04-2004.pdf

²⁵ <http://www.shortsea.fr/BP2S-activities.html>

²⁶ http://ec.europa.eu/transport/logistics/consultations/doc/2006_10_06/05_shortsea_promotion_centers_esn.pdf

- Παροχή πληροφοριών σχετικά με λύσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές.
- Προσδιορισμός και εξάλειψη των σημείων συμφόρησης (πληροφορίες σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές.
- Παροχή ουδέτερων και αντικειμενικών συμβουλών στην ανάπτυξη Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.
- Ευρεία κάλυψη σε επίπεδο Ε.Ε και των γειτονικών χωρών.
- Αναζήτηση διαλόγου με τα ενδιαφερόμενα μέρη.
- Αξιολόγηση μελλοντικών διαδικασιών και καθηκόντων.
- Δικτυωμένοι στο European Short Sea Network, για το οποίο θα μιλήσουμε αναλυτικότερα στην επόμενη παράγραφο.

Εικόνα 4: Promotion centers N.M.A στην Ευρώπη



Πηγή: http://www.shortseashipping.no/sitepages/shortsea-network_no.aspx?source=Om+oss

3.2 European Shortsea Network

Η ανάγκη δημιουργίας ενός δικτύου με στόχο τη συνεργασία και επικοινωνία για τη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων σε σύγκριση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς, οδήγησε τα promotion centers N.M.A στη δημιουργία του European shortsea network.

Συγκεκριμένα το Δεκέμβριο του 2000, τα συγκεκριμένα γραφεία συνεδρίασαν και αποφάσισαν τα εξής: ⁽²⁷⁾

- Το δίκτυο (network) είναι απαραίτητο να αποτελεί ένα μέσο ανταλλαγής πληροφοριών και ιδεών και όχι ενός οργανισμού με γραφεία και προσωπικό.
- Τα υπάρχοντα γραφεία θα μεταδώσουν την τεχνογνωσία τους στα καινούρια γραφεία.
- Το δίκτυο Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων θα δημιουργήσει μία κοινή ιστοσελίδα.
- Το όνομα του δικτύου θα έχει τον όρο European Shortsea Network.

Σε μια προσπάθεια προσέγγισης της αγοράς με ένα κοινό όνομα, αποφασίστηκε από τα γραφεία να χρησιμοποιείται το ίδιο όνομα στα αγγλικά για κάθε εθνικό γραφείο, δηλαδή Shortsea Promotion Centre ακολουθούμενο από το όνομα της κάθε χώρας μέλους. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι χώρες που απαρτίζουν το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Πίνακας 6: Μερικές χώρες του European Shortsea Network

ΒΕΛΓΙΟ	ΜΑΛΤΑ	ΕΛΛΑΔΑ
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	ΙΡΛΑΝΔΙΑ
ΚΡΟΑΤΙΑ	ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ
ΚΥΠΡΟΣ	ΙΣΠΑΝΙΑ	ΣΟΥΗΔΙΑ
ΦΙΛΑΝΔΙΑ	ΕΣΘΟΝΙΑ	ΟΛΛΑΝΔΙΑ
ΓΑΛΛΙΑ	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	ΤΟΥΡΚΙΑ

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων-δεδομένων από τη συγγραφέα

²⁷ <http://www.shortsea.info/history.html>

3.2.1 Η αποστολή του European Shortsea Network

Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων θα πρέπει να ενισχύσει τις δραστηριότητες των εθνικών κέντρων για την προώθηση μικρών αποστάσεων με τους φορτωτές, πράκτορες, κλπ.

Η υποστήριξη, η καθοδήγηση των νεοσύστατων γραφείων, ο εντοπισμός κοινών προβλημάτων και ανταλλαγή ιδεών είναι μερικοί από τους στόχους του Ευρωπαϊκού δικτύου γραφείων NMA που αναφέραμε στο πρώτο κεφάλαιο.

Οι δραστηριότητες του Ευρωπαϊκού δικτύου NMA απευθύνονται σε: ⁽²⁸⁾

- Κρατικές Υπηρεσίες των Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
- Φορτωτές, Πράκτορες, 'forwarders' κλπ.
- Διαχειριστές πλοίων N.M.A.
- Παρόχους υπηρεσιών logistics/μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των οδικών μεταφορών.
- Όργανα της Ε.Ε και εθνικές κυβερνήσεις.

Οι ποσοτικοί στόχοι είναι δύσκολο να οριστούν και να μετρηθούν για μια προηγμένη, προσανατολισμένη οργάνωση, όπως είναι το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Το European Shortsea Network επιδιώκει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση του ρυθμού ανάπτυξης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Στην ιδανική περίπτωση ο ρυθμός ανάπτυξης θα πρέπει να είναι υψηλότερος σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς, ιδίως στις οδικές μεταφορές.

Η παροχή στοιχείων επικοινωνίας σε όλους τους εθνικούς και ευρωπαϊκούς δυνητικούς χρήστες των θαλάσσιων μεταφορών, ναυτιλιακών εταιρειών και οργανισμών αποτελεί ένα ακόμη στόχο του Δικτύου.

Για την εκπλήρωση όμως αυτών των στόχων θα πρέπει να υιοθετηθούν και να εφαρμοστούν το γενικό πλαίσιο και οι στόχοι της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

²⁸ <http://www.shortsea.info/mission.html>

3.3 Ο ρόλος των promotion centers του Ευρωπαϊκού Δικτύου N.M.A.

A) ΔΑΝΙΑ⁽²⁹⁾

Στόχος του SPC (Shortsea Promotion Centre) της Δανίας είναι να αυξηθεί η γνώση των αγοραστών μεταφοράς της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, έτσι ώστε η N.M.A να αναγνωριστεί περισσότερο σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Το συγκεκριμένο SPC έχει ως όραμα την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων ως αναπόσπαστο μέρος των 'door –to- door' μεταφορών. Η δε στρατηγική του είναι να συγκεντρώσει πληροφορίες και να προωθήσει την N.M.A και να μεταφέρεται όσο το δυνατόν περισσότερο φορτίο σε ελάχιστο χρόνο.

Δραστηριότητες του SPC:

- ✚ Συμμετοχή σε 3 projects της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις θαλάσσιες μεταφορές.
- ✚ Διευκόλυνση 8 θαλάσσιων δικτύων με τη γνώση και τη τεχνογνωσία.
- ✚ Διαμεσολαβητής και διαχειριστής του δικτύου της Καινοτομίας Μεταφορών.
- ✚ Συνέδρια (6 ανά έτος), σεμινάρια, συναντήσεις και ημερίδες.
- ✚ Συμμετοχή σε διάφορα σχέδια (τόσο της Δανίας και της ΕΕ).
- ✚ Προωθητικό υλικό.
- ✚ Δελτία Τύπου.
- ✚ Στενή συνεργασία με τους πλοιοκτήτες, λιμάνια, κυβερνήσεις και οργανώσεις.

B) ΙΣΠΑΝΙΑ⁽³⁰⁾

Δημιουργήθηκε το 2002. Από τη σύσταση του το SPC της Ισπανίας είχε ενοποιηθεί με μια σειρά δραστηριοτήτων που έχουν συμβάλει στη διάδοση της έννοιας της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, των πλεονεκτημάτων και των ευκαιριών που προσφέρει.

Οι στόχοι και οι κύριες δραστηριότητες του κέντρου είναι οι ακόλουθες:

²⁹ <http://www.shortsea.dk/>

³⁰ <http://www.shortsea.es/english>

- Να κάνουν τους φορτωτές, τους οδικούς μεταφορείς και υλικοτεχνικούς φορείς να γνωρίζουν τις δυνατότητες της N.M.A.
- Να συγκεντρώσουν και να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις διαθέσιμες υπηρεσίες και τις δυνατότητες της N.M.A για την Ισπανία.
- Να εντοπίσουν και να αναλύσουν τα προβλήματα και τα εμπόδια που μπορούν να επηρεάσουν την ανταγωνιστική θέση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.
- Προώθηση στρατηγικών συμμαχιών μεταξύ φορέων της αλυσίδας μεταφορών με πολυτροπική προοπτική των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.
- Εκπαίδευση: 4 προγράμματα κατάρτισης χορηγήθηκαν από τη Γενική Διεύθυνση Χερσαίων μεταφορών για το SPC της Ισπανίας.
- Έργα Έρευνας & Ανάπτυξης : Ανάπτυξη των ευρωπαϊκών έργων, στο πλαίσιο των κοινοπραξιών.
- Συνεργασία με Δημόσιες Υπηρεσίες : η συμμετοχή του SPC της Ισπανίας στο Logistic Forum του Υπουργείου Ανάπτυξης.
- Συμμετοχή στο έργο « ESN , ο δρόμος προς τα εμπρός " το SPC της Ισπανίας συμμετέχει ενεργά στη Παρατήρηση της αγοράς και στην Προώθηση πακέτων εργασίας.
- Πολλές δράσεις συνεργασίας στο ESN και πολλές δράσεις κατάρτισης N.M.A με τη Γαλλία, την Πορτογαλία, το Βέλγιο, την Ολλανδία.
- Παρακολούθηση της αγοράς: προετοιμασία μιας πλήρους βάσης δεδομένων των υπηρεσιών τακτικών γραμμών.
- Προσέλκυση νέων μελών με σκοπό να αυξήσουν την εκπροσώπηση του European Shortsea Network και να διασφαλίσουν την οικονομική βιωσιμότητα του Δικτύου.

Γ) ΚΡΟΑΤΙΑ⁽³¹⁾

Ιδρύθηκε το 2005 και χρηματοδοτείται 50% από την κυβέρνηση και 50% από τις αμοιβές μελών. Το SPC της Κροατίας είναι κυρίως feeder υπηρεσία (όλα τα μεγάλα Κροατικά λιμάνια συνδέονται με τερματικά HUB στην κεντρική Μεσόγειο.)Κύριες δραστηριότητες:

³¹ <http://shortsea.hr/en>

- Προώθηση της N.M.A και των συνδυασμένων μεταφορών: οργάνωση της N.M.A, δημοσίευση υλικού προώθησης, μέσω ιστοσελίδας, όπου τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να βρουν στοιχεία των συνδυασμένων μεταφορών και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, δημοσίευση άρθρων των συνδυασμένων μεταφορών
- Η εισαγωγή ICT στην N.M.A και στο σύστημα διατροφικών μεταφορών.
- Έργα E & A: παραγωγή πολλών έργων E & A, διεξαγωγή διαβουλεύσεων και την παροχή ενεργούς υποστήριξης στα μέλη.
- Συμμετοχή σε προγράμματα χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ.
- Διάδοση των πληροφοριών στους ενδιαφερόμενους.
- Παροχή ευκαιριών δικτύωσης για τους ενδιαφερόμενους.
- Συμμετοχή σε 10 projects της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δ) ΚΥΠΡΟΣ⁽³²⁾

Η κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της Κύπρου εξαρτάται από τις έγκαιρες και τακτικές θαλάσσιες συνδέσεις με μια σειρά από ευρωπαϊκά λιμάνια για τη μεταφορά ζωτικών αγαθών. Είναι επίσης ένα σημαντικό κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου που συνδέει την ευρωπαϊκή αγορά με τη Μέση Ανατολή και τις αγορές της Άπω Ανατολής.

Είναι απαραίτητο η N.M.A να ενσωματωθεί σε αλυσίδες διατροφικών μεταφορών, προκειμένου να παρέχει αποτελεσματικές και αξιόπιστες λύσεις από πόρτα σε πόρτα. Σε περιφερειακό επίπεδο, η Κύπρος έχει καταστεί ένα σημαντικό κομβικό σημείο για τη σύνδεση των διηπειρωτικών θαλάσσιων μεταφορών με τη N.M.A.

Το Κέντρο προώθησης N.M.A της Κύπρου ιδρύθηκε το 2006 από την Αρχή Λιμένων της Κύπρου μαζί με την Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων και Ένωση Μεταφορών της Κύπρου. Το SPC της Κύπρου είναι ιδιωτικός μη κερδοσκοπικός οργανισμός και η λειτουργία του στηρίζεται σε δύο βασικά σημεία: τη συνεργασία και την αμεροληψία.

Ο γενικός στόχος του SPC είναι να λειτουργήσει ως εστιακό σημείο για την προώθηση και τη βελτίωση των συνδέσεων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών

³² <http://www.shortsea.org.cy/shortsea/page.php?pageID=1>

αποστάσεων στη Κύπρο, προκειμένου να ενισχυθεί η συμβολή του ναυτιλιακού κλάδου στην τοπική οικονομία.

Οι κύριες δραστηριότητες του είναι οι εξής:

- ❖ Εντοπισμός των σημείων συμφόρησης που παρεμποδίζουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.
- ❖ Ρύθμιση της περιφερειακής συνεργασίας.
- ❖ Σύνταξη σχεδίων δράσης για την αντιμετώπιση των αναγκών και των επιθυμιών των ενδιαφερομένων.
- ❖ Διενέργεια μελετών της αγοράς.
- ❖ Διαφήμιση των προϊόντων του Κέντρου (ιστοσελίδα, ενημερωτικά φυλλάδια, εργαστήρια, κλπ).
- ❖ Ενημέρωση των ενδιαφερόμενων φορέων για τις ευκαιρίες χρηματοδότησης από την ΕΕ.
- ❖ Οργάνωση σεμιναρίων, εργαστηρίων.
- ❖ Επαφές με το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων (ESN) και συμμετοχή στις συνεδριάσεις του.
- ❖ Καθιέρωση της Κύπρου ως ένα κομβικό σημείο για τις συνδέσεις Μικρών Αποστάσεων για το φορτίο, τους επιβάτες.
- ❖ Συμμετοχή σε χρηματοδοτούμενα projects της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- ❖ Ευαισθητοποίηση των πολιτικών της Ε.Ε, προγραμμάτων και νομοθεσίας που μπορούν να βοηθήσουν τις ιδιωτικές επιχειρήσεις για την επέκταση των δραστηριοτήτων μεταφοράς μικρών αποστάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι εμπλεκόμενοι φορείς στο Κέντρο της Κύπρου είναι: Κρατικοί φορείς, πλοιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης, Επιμελητήριο Εμπορίου και Επιχειρήσεων, ναυτικοί πράκτορες, ναυλομεσίτες, φορτοεκφορτωτές, Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα, εταιρείες Logistics, Φορτωτές - εισαγωγείς και εξαγωγείς, Ακαδημαϊκά Ιδρύματα, Πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών, Εγκαταστάσεις επισκευής πλοίων.

Η προώθηση του SPC της Κύπρου εκτελείται μέσω των ακόλουθων:

- ✓ Mail.
- ✓ Ιστοσελίδα (www.shortsea.org.cy).

- ✓ Σεμινάρια, Ημερίδες, Συνέδρια, Εκθέσεις προκειμένου να συζητηθούν ειδικά θέματα, χρήσιμα για την επίτευξη δημόσιας διαβούλευσης μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα.
- ✓ Διαφήμιση.
- ✓ Έκδοση διαφημιστικού υλικού και δελτία τύπου.
- ✓ Συναντήσεις με σκοπό τη διατήρηση σταθερού διαλόγου με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

E) ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ⁽³³⁾

Το SPC της Βουλγαρίας, είναι ένας μη κυβερνητικός, μη κερδοσκοπικός και ουδέτερος οργανισμός, που διατηρεί καλές σχέσεις με ναυλωτές, ναυλομεσίτες, λιμένες και άλλους φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων.

Το Κέντρο Προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων της Βουλγαρίας επικεντρώνει τις δραστηριότητές του στις ακόλουθες κύριες κατευθύνσεις:

- 1) Συμμετοχή στο Ευρωπαϊκό project (Marco Polo Programme) για τη Ν.Μ.Α, «ESN-O δρόμος προς τα εμπρός».
- 2) Υποστήριξη των ναυτιλιακών εταιρειών της Βουλγαρίας προκειμένου να επιτύχουν τα πρότυπα ελέγχου των εκπομπών CO2 του IMO και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- 3) Το SPC της Βουλγαρίας σχηματίζει τη πολιτική του, τα σχέδια για την ανάπτυξη και τις δραστηριότητες του σύμφωνα με τις οδηγίες, τα προγράμματα και τις έννοιες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Συμμετέχει ενεργά σε συζητήσεις και συναντήσεις με την Επιτροπή καθώς και σε διαδικτυακές διαβουλεύσεις με την Επιτροπή για τα σημαντικά προγράμματα μεταφορών και των εννοιών.
- 4) Το SPC της Βουλγαρίας αλληλεπιδρά με κορυφαίες Ευρωπαϊκές Ενώσεις (ECSA, UIC, ΟΥΡΑ, CER) με σκοπό την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, των εσωτερικών πλωτών για την εφαρμογή της έννοιας της ευρωπαϊκής διατροφικότητας.
- 5) Ενημερωτικά δελτία, παροχή εμπιστευτικών πληροφοριών σε εταιρείες με δυνατότητες να συνεργαστούν στη διατροφικότητα, συμβολή σε ένα γραφείο

³³ <http://www.shortsea.bg/index.html>

βοήθειας για τις θαλάσσιες αρτηρίες, προώθηση της SSS στην εφοδιαστική αλυσίδα και στους διεθνείς οργανισμούς.

- 6) Συναντήσεις για την προώθηση του προγράμματος Marco Polo στη Νοτιοανατολική Ευρώπη κατά τη διάρκεια της Βαλκανικής διατροπικότητας.

Επομένως, το Κέντρο Προώθησης της Βουλγαρίας έχει ως προτεραιότητα στις δραστηριότητές της, τη βελτίωση του Ευρωπαϊκού Δικτύου Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων και λειτουργεί καθώς και συνεργάζεται με τα υπόλοιπα Κέντρα με σκοπό την εκπλήρωση του έργου τους σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

ΣΤ) ΓΑΛΛΙΑ⁽³⁴⁾

Το SPC της Γαλλίας είναι ένα φόρουμ για τη δικτύωση και την υποστήριξη των πρωτοβουλιών υπέρ των μικρών αποστάσεων ναυτιλίας και των διατροπικών logistics. Ανεξάρτητη και ουδέτερη ένωση με εμπλεκόμενους φορείς όπως εφοπλιστές, λιμάνια, φορτωτές, οδικές μεταφορές, οι μεταφορείς φορτίων.

Η σειρά των δραστηριοτήτων που ακολουθεί είναι η εξής:

- ❖ Δίνει στις κρατικές αρχές (κεντρική διοίκηση, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης) και ορισμένες εταιρείες (παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, διανομείς) μια πλατφόρμα ανταλλαγής και προβληματισμό για τις ικανότητες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων σε τοπικό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.
- ❖ Κρατάει ενημερωμένη μια βάση δεδομένων σχετικά με την υπηρεσία μικρών αποστάσεων προς και από το γαλλικό λιμάνι.
- ❖ Εντοπισμός φορτίου που μπορεί να μεταφερθεί από τις οδικές στις θαλάσσιες μεταφορές.
- ❖ Ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα μέρη για την εξέλιξη του νομικού, οικονομικού, τεχνικού περιβάλλοντος (ντοκιμαντέρ, μελέτες).
- ❖ Ενημερωτικά δελτία, παρουσιάσεις, ενημέρωση ιστοσελίδας.
- ❖ Συμβολή στην απλούστευση της αλυσίδας μεταφορών.
- ❖ Ομάδα εργασίας για την απλούστευση, την ασφάλεια δικαίου και ενιαίο έγγραφο μεταφοράς.

³⁴ <http://www.shortsea.fr/services-en.html>

- ❖ Προώθηση της χρήσης των εργαλείων των συνδυασμένων μεταφορών.
- ❖ Υποστήριξη ESN μέσω projects του SPC.

Στα χρόνια που έρχονται, το SPC της Γαλλίας θα εστιάσει σε τρία κύρια θέματα, που είναι υψίστης σημασίας για την ακτοπλοΐα τόσο σε γαλλικό όσο και ευρωπαϊκό επίπεδο.

- **Eurocontainer**

Το SPC της Γαλλίας θα συνεχίσει να υποστηρίζει και να ενεργεί για την προώθηση διατροφικών μονάδων φόρτωσης στη Γαλλία. Εξακολουθεί να υπάρχει μια σαφής ανάγκη για καλύτερη γνώση και κατανόηση σχετικά με τις διατροφικές δυνατότητες και την ευελιξία αυτού του τύπου εμπορευματοκιβωτίων.

- **LNG ως καύσιμο**

Διοργάνωση συναντήσεων και ενθάρρυνση για να επιτευχθεί η δημιουργία ενός βιομηχανικού δικτύου.

- **Ecobonus**

Το SPC της Γαλλίας, συνεχώς πιέζει για αυτό το είδος της πρωτοβουλίας σε περιφερειακή, εθνική και ευρωπαϊκή βάση. Μελετά τη δημιουργία μιας εξειδικευμένης ομάδας εργασίας, για αυτό ακριβώς το θέμα .

Εικόνα 5: Η Ν.Μ.Α στη Γαλλία



Πηγή: <http://www.shortsea.fr/services-en.html>

IA) ΓΕΡΜΑΝΙΑ ⁽³⁵⁾

Το SPC της Γερμανίας ιδρύθηκε το 2001 ως δημόσια-ιδιωτική εταιρική σχέση και ενεργεί ως ένα μη κερδοσκοπικό ίδρυμα, που εμφανίζεται ουδέτερο σε ότι αφορά τις επιχειρήσεις και τον ανταγωνισμό των επιχειρήσεων.

Η οικονομική δομή περιλαμβάνει την Ομοσπονδία (50%), τις οργανώσεις της ναυτιλιακής οικονομίας και εσωτερικών πλωτών μεταφορών μεταφοράς (25%) και το υπόλοιπο 25% από άλλους φορείς.

Το Κέντρο Προώθησης της Γερμανίας χρησιμοποιεί ένα αποτελεσματικό δίκτυο και έχει γνώση των συνδυασμένων μεταφορών σε συνδυασμό με τις διάφορες εταιρείες για τη δημιουργία ικανοτήτων οικονομικά και περιβαλλοντικά συμβατών λύσεων μεταφορών. Στην περίπτωση αυτή, διαβουλεύεται και στηρίζει τις επιχειρήσεις και τους οργανισμούς στο τομέα των logistics για τη δημιουργία λύσεων συνδυασμένων μεταφορών.

Οι ασχολίες του SPC της Γερμανίας σχετίζονται με τη:

- Παροχή πληροφοριών και ευκαιριών εκπαίδευσης που σχετίζονται με τις συνδυασμένες μεταφορές. Ο στόχος του Κέντρου Προώθησης της Γερμανίας στον τομέα της εκπαίδευσης είναι να ανοίξει δρόμους για τους συμμετέχοντες στην αγορά πολυτροπικών συστημάτων logistics και να ενισχύσει τις τεχνικές ικανότητες του συστήματος σχετικά με τους εναλλακτικούς φορείς. Η στροφή των μεταφορών ξεκινά στο μυαλό.
- Προσφορά ανάλυσης, σχεδιασμού και εφαρμογής βελτιωμένων προτύπων μεταφοράς στην περίπτωση της βελτιστοποίησης των δομών των logistics.
- Εκκίνηση αναπτυξιακών έργων και αφομοίωση των ευρωπαϊκών αντιλήψεων για τα logistics.
- Παροχή δωρεάν και ουδέτερων συμβουλευτικών υπηρεσιών.
- Προώθηση των γενικών ιδεών του ESN με συνεχείς δημόσιες σχέσεις.
- Παροχή διαλέξεων για θέματα logistics και για τις δυνατότητες των βελτιωμένων προτύπων μεταφοράς.
- Επιρροή των πολιτικών αποφάσεων.

³⁵ <http://www.shortseashipping.de/>

- Πρόληψη 522 εκατομμυρίων τονοχλιομέτρων στο ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.
- Πρόληψη των 33.100 τόνων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.
- Εκπλήρωση πολλών εργαστηρίων, διατροφικών μαθημάτων για τους εκπαιδευτές και 10 διαλέξεις σε 7 διαφορετικά πανεπιστήμια έχουν πραγματοποιηθεί.
- Πραγματοποίηση του 4ου Συνεδρίου Μικρών Αποστάσεων το 2011: παροχή πλαισίου, συντονισμός / οργάνωση.
- Εφαρμογή του Ευρωπαϊκού project **PLATINA**: Το SPC της Γερμανίας, ως μέρος της οργανωτικής επιτροπής με στόχο μια Ευρωπαϊκή στρατηγική για τις προσλήψεις στην εσωτερική ναυσιπλοΐα.

Το καθήκον του SPC είναι η βελτιστοποίηση των 30 υφιστάμενων δρομολογίων εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη. Σημαντικές προκλήσεις όμως τίθενται από το ευρύ φάσμα των προϊόντων, την ευαισθησία του κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων και την πολλαπλότητα των συνδυασμένων τρόπων μεταφοράς.

Με βάση τη γνώση της αγοράς, το SPC είναι σε θέση να εξετάσει τις υπάρχουσες διαδρομές στην λεπτομέρεια και να προσφέρει δημιουργικές λύσεις σε όλες τις περιπτώσεις.

IB) ΜΑΛΤΑ ⁽³⁶⁾

Το SPC της Μάλτας, ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 2005 ως ένα μη κερδοσκοπικό και μη-εμπορικό κέντρο, που συνεργάζεται και συντονίζει τις δραστηριότητές τους με τα εμπλεκόμενα μέρη στον τομέα των μεταφορών και της βιομηχανίας των logistics στη Μάλτα.

Το Κέντρο Προώθησης της Μάλτας έχει το καθήκον να αποτελεί το σημείο εστίασης για την προώθηση και τη βελτίωση των πρωτοβουλιών ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στη Μάλτα, προκειμένου να ενισχυθεί η συμβολή του θαλάσσιου τομέα στην τοπική οικονομία και η συνοχή της Μάλτας με την Ευρώπη και τους γείτονες της.

³⁶ <http://www.shortsea.org.mt/>

Μερικές από τις δραστηριότητες του SPC της Μάλτας είναι:

- Προώθηση πρωτοβουλιών του κλάδου των μεταφορών.
- Ανάπτυξη της ευαισθητοποίησης των δυνατοτήτων των ακτοπλοϊκών μεταφορών.
- Ανάπτυξη της ευαισθητοποίησης των πολιτικών της ΕΕ, των προγραμμάτων και της νομοθεσίας.
- Διαβουλεύσεις σε projects θαλάσσιων αρτηριών.
- Αναβάθμιση του Website του Κέντρου. Ο δικτυακός τόπος είναι ένας δημοφιλής τρόπος για να επικοινωνούν μεταξύ τους οι ενδιαφερόμενοι φορείς.
- Διαφήμιση σε τοπικές εφημερίδες, συνεντεύξεις, ανακοινώσεις στον τύπο και ένα μηνιαίο ηλεκτρονικό ενημερωτικό δελτίο.
- Προσέλκυση περισσότερων μελών με σκοπό να ενταχθούν στο SPC.
- Συμμετοχή σε τοπικά και ευρωπαϊκά φόρουμ και σε δραστηριότητες του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.
- Σχεδιασμός της οργάνωσης του Σεμιναρίου 2011 με τίτλο ο θαλάσσιος χώρος χωρίς πολιτικά εμπόδια.

Το SPC της Μάλτας διορίστηκε επίσης ως συντονιστής για τον τομέα της Ανατολικής Μεσόγειου για το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων με το Project "ESN - The Way Forward", το οποίο ασχολείται με τη συλλογή δεδομένων και άλλων πληροφοριών της αγοράς για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων σε πανευρωπαϊκή βάση.

Μερικά από τα μέλη του Κέντρου είναι τα εξής:

- Medsea Shipping agency
- Valleta Gateway Terminals Ltd.
- Transport Malta
- Ocean and Sky Logistics
- Carmelo Caruana Company Ltd.
- Future Focus Ltd.
- SMS Group Ltd.
- Tug Malta Limited
- Express Group
- Malta Motorways of the Sea
- Sullivan Shipping Agencies Limited

ΙΓ) ΕΛΛΑΔΑ ⁽³⁷⁾

Ιδρύθηκε το 1998 από την Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, από το Ελληνικό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Μερικές από τις δραστηριότητες του Ελληνικού Κέντρου Προώθησης είναι:

- ❖ Επίλυση των προβλημάτων στο λιμάνι του Πειραιά και σε άλλα ελληνικά λιμάνια.
- ❖ Εισαγωγή εγκαταστάσεων υποδοχής στα λιμάνια.
- ❖ Ανάπτυξη ελκυστικών Ελληνικών Λιμανιών ελκυστικών για πλοία Ν.Μ.Α.
- ❖ Ενσωμάτωση της Short Sea Shipping στις θαλάσσιες αρτηρίες.
- ❖ Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του υπό Ελληνική σημαία πλοίου.
- ❖ Διατήρηση των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.
- ❖ Υπεύθυνη και συνεχή ενημέρωση, για όλα τα θέματα που ενδιαφέρουν τον κλάδο και έχουν σχέση με τη διαμορφούμενη εθνική ναυτιλιακή πολιτική.
- ❖ Υπεύθυνη και συνεχή ενημέρωση, για όλα τα θέματα που ενδιαφέρουν τον κλάδο και συζητούνται στους διάφορους διεθνείς Οργανισμούς (π.χ. Ένωση IMO - ΟΟΣΑ - WTO κλπ). Και γι' αυτές τις συζητήσεις εκφράζονται οι απόψεις της EENMA, όταν απαιτείται.
- ❖ Υπεύθυνη και συνεχή ναυτιλιακή ενημέρωση για τα διάφορα διεθνή θέματα και εξελίξεις που επηρεάζουν τη λειτουργία των πλοίων στα λιμάνια του εξωτερικού (π.χ. απεργίες - αυξήσεις τελών - επιδημίες - πολιτικές ταραχές κλπ).
- ❖ Υποβολή διαφόρων αιτημάτων/προβλημάτων που απασχολούν τον κλάδο προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, για επίλυση.
- ❖ Συνεργασία με όλα τα ευρωπαϊκά κέντρα προώθησης για την προώθηση της Ν.Μ.Α στην Ευρώπη.
- ❖ Ορθολογική προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.
- ❖ Σταδιακή κατάργηση του Κρατικού Μονοπωλίου στα λιμάνια, με διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα τους.
- ❖ Συμμετέχει στα διοικητικά όργανα του Ναυτικού Επιμελητηρίου τους Ελλάδος και ειδικότερα στις ακόλουθες Επιτροπές:

³⁷ <http://www.shortsea.gr/ednma.php>

Επιτροπή Εργατικού Δυναμικού & Εκπαιδύσεως, Νομική Επιτροπή, Τεχνική Επιτροπή, Οικονομική Επιτροπή, Επιτροπή Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων.

1Α) ΝΟΡΒΗΓΙΑ⁽³⁸⁾

Το SPC της Νορβηγίας χρηματοδοτείται εν μέρει από το νορβηγικό Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας, το Υπουργείο Αλιείας και Παράκτιων Υποθέσεων και το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το κέντρο ιδρύθηκε το 2003. Η Ένωση Νορβηγών εφοπλιστών είναι ένας από τους χορηγούς της.

Οι κυριότεροι στόχοι του Κέντρου είναι η αύξηση της ευαισθητοποίησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με τους φορτωτές, τους πράκτορες και τις εταιρείες μεταφορών, καθώς και η παροχή πληροφοριών σχετικά με τις θαλάσσιες διατροφικές μεταφορές ως εναλλακτική λύση στις οδικές μεταφορές.

Άλλοι στόχοι είναι η ανάλυση των σημείων συμφόρησης που εμποδίζουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και την αποδοτικότητα των logistics, η συλλογή και παροχή πληροφοριών σχετικά με τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων προς και από τα νορβηγικά λιμάνια.

Εικόνα 6: Η Ν.Μ.Α στη Νορβηγία



Πηγή: <http://wpp.greenwichmeantime.com/time-zone/europe/svalbard/>

³⁸ http://www.shortseashipping.no/SitePages/home_no.aspx

Η διατήρηση και αναβάθμιση μικρής βάσης δεδομένων των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και η συνεργασία σε Ευρωπαϊκό επίπεδο (στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων) και με άλλα Κέντρα Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων αποτελούν αρμοδιότητες του SPC.

Ειδικές δραστηριότητες

- ✚ **Eco Bonus:** Το SPC της Νορβηγίας συνεργάζεται με τη νορβηγική κυβέρνηση για τη δημιουργία κινήτρων για αυξημένη χρήση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Η κυβέρνηση έχει διαθέσει 40.000.000 € ετησίως για το σκοπό αυτό.
- ✚ **Παράκτιες μεταφορές:** Ευδιάκριτο ερευνητικό πρόγραμμα με τίτλο GodsFergen. Σκοπός είναι να προχωρήσουμε το 30% των παράκτιων μεταφορών στη θάλασσα.
- ✚ **SECA:** Σε στενή συνεργασία με τις οργανώσεις της βιομηχανίας και της κυβέρνησης για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων των εκπομπών θείου.
- ✚ **Ροές φορτίων:** Ερευνητικό έργο από κοινού με τη νορβηγική κυβέρνηση για τον εντοπισμό των ροών φορτίου που μπορεί να μετακινηθεί στη θάλασσα.

Κύριες δραστηριότητες

- ❖ Υπηρεσία νέων : Ειδήσεις στα Αγγλικά σχετικά με τις μεταφορές από και προς τη Νορβηγία.
- ❖ Στατιστικά μικρών αποστάσεων: Τάσεις και το μερίδιο αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στη Νορβηγία.
- ❖ Εκδηλώσεις: Κυρίως περιφερειακά και εθνικά γεγονότα στη Νορβηγία.
- ❖ Shortsea TV: Τηλεοπτικό κανάλι για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.
- ❖ Δρομολόγια
- ❖ Υπολογιστής CO2: Βάσεις υπολογισμού των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα για τις πραγματικές γραμμές και τα πλοία σε σύγκριση με φορτηγά στις door-door μεταφορές.
- ❖ Στιγμιότυπα: Αστείες εικόνες που σχετίζονται με τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων.
- ❖ Microsoft SharePoint.

ΙΕ) ΦΙΛΑΝΔΙΑ (39)

Ο στόχος του SPC της Φινλανδίας είναι η προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των συνδυασμένων μεταφορών. Διεθνείς μεταφορικές λύσεις που συνδυάζουν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με τις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές αποτελούν το επίκεντρο των δραστηριοτήτων του SPC της Φινλανδίας.

Το Κέντρο Προώθησης της Φινλανδίας είναι ένα ουδέτερο κανάλι επιρροής. Οι δραστηριότητές του βασίζονται στον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές στις φινλανδικές διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές. Κατά την Φινλανδία, η διαλειτουργικότητα των θαλάσσιων μεταφορών με άλλους τρόπους πρέπει να αναπτυχθεί.

Οι δραστηριότητες του Κέντρου υποστηρίζουν την εθνική πολιτική μεταφορών της Φινλανδίας και τους στόχους και την ανταγωνιστικότητα όσον αφορά στον τομέα των logistics.

Υποστηρίζουν επίσης την εφαρμογή των βιώσιμων, ενεργειακά αποδοτικών και περιβαλλοντικά προσανατολισμένων συστημάτων μεταφορών στη Φινλανδία.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση στοχεύει στην προώθηση της διατροφικότητας και της διαλειτουργικότητας των μεταφορών. Το SPC της Φινλανδίας ακολουθεί τον ορισμό των συνδυασμένων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σύμφωνα με τον ορισμό της ΕΕ, συνδυασμένες μεταφορές είναι η μεταφορά από πόρτα σε πόρτα φορτίου χρησιμοποιώντας δύο ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς.

Δραστηριότητες του Κέντρου Προώθησης της Φινλανδίας είναι:

- Ένα φόρουμ στην αλυσίδα των μεταφορών. Η αύξηση της αλληλεπίδρασης μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και ένα κανάλι της επιρροής προς τους φορείς λήψης αποφάσεων. Το SPC της Φινλανδίας παρέχει πληροφορίες σχετικά με την πολιτική μεταφορών της ΕΕ, ειδικότερα, και, επίσης, διοργανώνονται σεμινάρια και εργαστήρια.

³⁹ <http://www.utu.fi/en/units/cms/spc/Pages/home.aspx>

- Οι εκθέσεις και οι μελέτες για τους φορείς λήψης αποφάσεων. Το SPC της Φινλανδίας παρέχει πληροφορίες σχετικά με λύσεις για διατροφικές μεταφορών.
- Εντοπισμός των σημείων συμφόρησης και λύσεις στον τομέα των logistics.
- Συνεργασία των φινλανδικών τελωνείων όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των διατροφικών μεταφορών.
- Επιρροή σε διεθνές επίπεδο και δικτύωσης, ιδίως μέσω του δικτύου των κέντρων προώθησης, το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων.
- Η διάδοση των πληροφοριών σχετικά με την έρευνα και την ανάπτυξη στον τομέα των μεταφορών.
- Δρώντας ως ένα σημείο επαφής για το πρόγραμμα Marco Polo II.

Το SPC της Φινλανδίας δημοσίευσε μια εκτενή ανασκόπηση σχετικά με τις περιβαλλοντικές πτυχές των μεταφορών με έμφαση στις θαλάσσιες μεταφορές και στις εμπορευματικές μεταφορές.

Η δημοσίευση καλύπτει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών και τα μέσα για τη μείωσή τους, παρουσιάζοντας επίσης την πρόσφατη νομοθεσία για το περιβάλλον που σχετίζεται με τις μεταφορές.

Κλείνοντας, το Κέντρο Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων της Φινλανδίας παρείχε πληροφορίες σχετικά με τις δυνατότητες χρηματοδότησης για νέες περιβαλλοντικές τεχνολογικές λύσεις και καινοτομίες, ιδίως μέσω των TEN-T και Marco Polo προγράμματα.

Εργαστήρια που διοργανώνονται για τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με τις προσκλήσεις υποβολής προτάσεων και συμβουλών για τους αιτούντες.

Ένα δίκτυο ιδρύθηκε για τους εκπροσώπους του τομέα των μεταφορών προκειμένου να ενισχύσει τη δικτύωση και τη διάδοση των πληροφοριών σχετικά με τις δυνατότητες χρηματοδότησης.

ΙΣΤ) ΕΣΘΟΝΙΑ ⁽⁴⁰⁾

Ιδρύθηκε το Δεκέμβριο του 2010. Το SPC της Εσθονίας παρέχει πλήρη πρόσβαση σε υψηλό επίπεδο με τις ταχείες και αξιόπιστες υπηρεσίες και με τη δέουσα προσοχή στην ασφάλεια του φορτίου. Η Εσθονία, στο πέρασμα των αιώνων εξελίχθηκε σε μια επιτυχημένη και συνεχώς εξελισσόμενη ναυτιλιακή χώρα, της οποίας τα λιμάνια, οι σιδηρόδρομοι, καθώς και άλλες εταιρείες που εμπλέκονται στον τομέα των μεταφορών έχουν αποκτήσει εξαιρετική εμπειρία στην κίνηση και στη φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων .

Το SPC της Εσθονίας παρέχει ανταλλαγή πληροφοριών με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις λιμενικές αρχές και φορείς, καθώς και τους ναυλομεσίτες. Επιπλέον, οι πληροφορίες είναι διαθέσιμες για τις συνδυασμένες μεταφορές .

Με την μακρόχρονη εμπειρία του Κέντρου στην οργάνωση του παγκόσμιου εμπορίου μεταξύ Ανατολής και Δύσης,, παρέχει μια ποικιλία αναλύσεων και βιώσιμων λύσεων για τη βελτιστοποίηση των μεταφορών των εμπορευμάτων.

Υποστηρίζει τις δραστηριότητες του Ευρωπαϊκού Δικτύου Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων (ESN) για την ανάπτυξη ενός ενιαίου κοινοτικού συστήματος πληροφοριών logistics.

Παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες από πού και πώς μπορούν να ληφθούν οι απαιτούμενες πληροφορίες σχετικά με την αποθήκευση φορτίου.

Μέσω της συνεργασίας ESN, συμμετέχει ενεργά στην κατάρτιση και στις διαδικασίες της λήψης αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα μέλη του SPC της Εσθονίας είναι τα εξής:

- Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Εσθονίας (το λιμάνι του Ταλίν, το λιμάνι της Sillamäe, το λιμάνι Paldiski).
- Σιδηροδρομικές εταιρείες (ERS , EVR Cargo, Spacecom)
- Κύριες εταιρείες διαμεταφορών της Εσθονίας (CF & S Εσθονίας, Alekon Cargo).
- Εταιρείες logistics (SmartEN Logistics) ,

⁴⁰ <http://www.shortseashipping.ee/shortsea-shipping-1>

- φορείς ανεφοδιασμού καυσίμων (Bominflot Εσθονία), το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Εσθονίας - το αεροδρόμιο του Ταλίν.
- οι φορείς παροχής επενδυτικών υπηρεσιών, καθώς και ερευνητικά και εκπαιδευτικά ιδρύματα.

IIA) ΣΟΥΗΔΙΑ ⁽⁴¹⁾

Το Ναυτιλιακό Φόρουμ (στα σουηδικά "Sjöfartsforum") ιδρύθηκε το 1996. Το Maritime Forum είναι μια ένωση περίπου 100 μελών. Τα μέλη αυτά είναι επιχειρήσεις, οργανισμοί και αρχές, όπως ναυτιλιακές εταιρείες, λιμενικές εταιρείες, ναυλομεσίτες, πανεπιστήμια, σχολεία, συνδικάτα, τράπεζες και οικονομικά ιδρύματα, φορτωτές, ναυτιλιακοί οργανισμούς, αρχές και άλλες εταιρείες που σχετίζονται με τη ναυτιλία.

Το αντικείμενο του Maritime Forum είναι:

- ❖ Η αύξηση των γνώσεων για τη ναυτιλία ως βιομηχανία και ως τρόπος μεταφοράς.
- ❖ Η κοινοποίηση των δυνατοτήτων και των πλεονεκτημάτων του θαλάσσιου εμπορίου και των μεταφορών.
- ❖ Η τόνωση του σημαντικού ρόλου που διαδραματίζει η ναυτιλία τόσο για τη σουηδική κοινωνία όσο και για τη βιομηχανία της.
- ❖ Η ανάδειξη των οφελών της ναυτιλίας ως ένας ενδιαφέρον τομέας για την απασχόληση και την εκπαίδευση.
- ❖ Η τόνωση της διαφάνειας, της συνεργασίας και των συζητήσεων εντός του συμπλέγματος της ναυτιλίας.

Το Ναυτιλιακό Φόρουμ προωθεί τις διατροπικές μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Το Φόρουμ προωθεί επίσης τα περιβαλλοντικά οφέλη του βιώσιμου σχεδιασμού των πλοίων, σε συνδυασμό με τις προσπάθειες για τη μείωση των εκπομπών από τα πλοία και κατά το πόσο οι θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να συμβάλουν σε ένα καλύτερο περιβάλλον.

⁴¹ <http://www.maritimeforum.se/>

Άλλα σημαντικά θέματα που προωθεί το Φόρουμ περιλαμβάνουν τη σπουδαιότητα των λιμένων ως οικονομικοί και κοινωνικοί κόμβοι εντός της Σουηδίας, τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλία στο μέλλον, μαζί με τα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως το Marco Polo και οι θαλάσσιες αρτηρίες και η πρόσληψη κλπ.

Το Maritime Forum οργανώνει τακτικές πρωινές συναντήσεις στο Σουηδικό Κοινοβούλιο και διοργανώνει επίσης άλλες δραστηριότητες που αποσκοπούν στην προσέλκυση και διατήρηση της προσοχής των πολιτικών.

Το Φόρουμ διοργανώνει επίσης σεμινάρια από μόνο του ή σε συνεργασία με άλλες ναυτιλιακές-εταίρους. Το φόρουμ ενεργεί επίσης ως συντονιστής και ομιλητής σε συνέδρια του εξωτερικού.

Το Ναυτιλιακό Φόρουμ είναι υπεύθυνο για το σουηδικό εορτασμό της Παγκόσμιας Ημέρας Ναυτιλίας κάθε Σεπτέμβριο και οργανώνει διάφορα είδη των δραστηριοτήτων δικτύωσης για τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Το Maritime Φόρουμ Ναυτιλιακών (σύμφωνα με το οποίο το Κέντρο Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων της Σουηδίας λειτουργεί) έχει επικεντρώσει τις δραστηριότητές του για την ολοκλήρωση μιας στρατηγικής-διαδικασίας για το σύνολο του Σουηδικού ναυτιλιακού κλάδου.

Ο στόχος της διαδικασίας είναι να δημιουργηθεί η βάση για μια σουηδική θαλάσσια πολιτική, που θα αυξήσει τη ναυτιλία.

Νέοι στόχοι του Φόρουμ:

- Η διοργάνωση συναντήσεων, συνεδρίων και σεμιναρίων και η παροχή ενημερωτικών δελτίων του Ναυτιλιακού Φόρουμ, τα οποία είναι ευρέως διαδεδομένα.
- Προώθηση Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και εσωτερικών πλωτών οδών: προσπάθειες για να επικοινωνούν τα πλεονεκτήματα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.
- Έμφαση στις ομάδες-στόχους: Η ναυτιλία ως ένας ενδιαφέρον τομέας για την απασχόληση και την εκπαίδευση, με έμφαση στις κύριες εξωτερικές ομάδες στόχους: οι πολιτικοί, φορείς λήψης αποφάσεων και οι ενδιαφερόμενοι φορείς στον τομέα των μεταφορών.

ΙΙΒ) ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ ⁽⁴²⁾

Το Κέντρο Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων της Πορτογαλίας ιδρύθηκε στα τέλη του 2001 υπό την αιγίδα του Γενικού Γραμματέα της Ένωσης Μεταφορών.

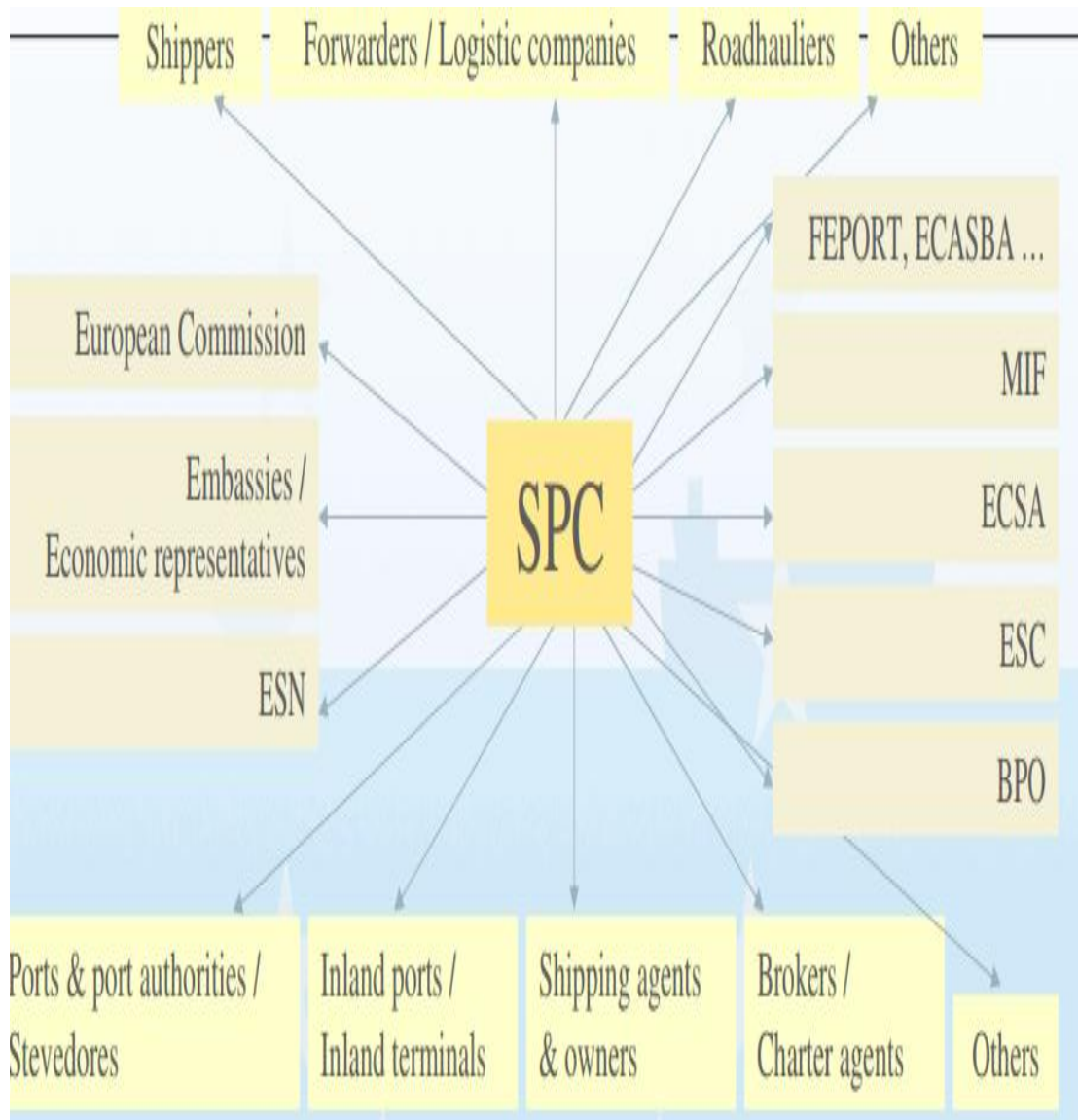
Το SPC έχει πολλά μέλη, όπως τα μεγάλα λιμάνια της Πορτογαλίας, 8 τερματικούς σταθμούς, 2 Εθνικές Εταιρείες Σιδηροδρόμων, Ο Σύλλογος Ναυτικών Πρακτόρων, η Maritime Industries Association, η Ένωση Εφοπλιστών και ένα Τμήμα Πανεπιστημίου.

Οι κύριες αρμοδιότητες του Κέντρου Προώθησης είναι οι εξής:

- ✚ Φοιτητές:** Είναι η πρόθεση του SPC της Πορτογαλίας να έχει και πάλι άριστους μαθητές που συμμετέχουν στα μαθήματα 2ε3ς : 1. 4 ημέρες ταξίδι με πλοίο από την Βαρκελώνη / Τσιβιταβέκια / Βαρκελώνη, και 2. 3 ημέρες μέσω σιδηροδρομικών γραμμών στην Πορτογαλία (Λισαβόνα / Sines / Σετούμπαλ / Aveiro). Κατά τη διάρκεια των μαθημάτων οι συμμετέχοντες είχαν την ευκαιρία να κατανοήσουν καλύτερα τη δια λειτουργικότητα μεταξύ των σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών, μέσω παρακολούθησης μαθημάτων, επίσκεψης και παρατήρησης εργασιών εντός του λιμανιού.
- ✚ Σεμινάριο:** Όπως έχει ήδη κάνει και τα προηγούμενα χρόνια, το Κέντρο Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων είναι υπεύθυνο για την πρωινή συνεδρίαση του Σεμιναρίου Θαλάσσιων Μεταφορών με εκτιμώμενη συμμετοχή περίπου 200 συνέδρων που ανήκουν στις κύριες ομάδες-στόχους για την προώθηση της N.M.A.
- ✚ Διάδοση των πληροφοριών:** Συμμετοχή στην ετήσια συνάντηση της Fonasba στη Λίμα (Περού), τονίζοντας και πάλι τις βέλτιστες πρακτικές και δράσεις προώθησης όλων των μελών του Ευρωπαϊκού Δικτύου Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων. Τονίστηκε επίσης στους πράκτορες του πλοίου να υποστηρίζουν τα εθνικά Κέντρα Προώθησης και να βοηθήσουν το ESN στην εφαρμογή του έργου «ESN ο δρόμος προς τα εμπρός».

⁴² http://www.shortsea.be/html_nl/publicaties/documents/290513HRfinalversion.pdf

Εικόνα 7: Τα εμπλεκόμενα μέρη ενός SPC



Πηγή:file:///C:/Users/user/Downloads/Session%206%20-%20Drazen%20Zgaljic%20-%20European%20Shortsea%20Network.pdf

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ SPC ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ ΣΤΗ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ Ν.Μ.Α.

4.1 Η ιστορική εξέλιξη του Κέντρου Προώθησης ⁽⁴³⁾

Για χρόνια οι δρόμοι παρουσιάζουν όλο και μεγαλύτερη συμφόρηση. Δεδομένου ότι αυτό απειλεί την ομαλή μεταφορά των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της αυξανόμενης ευρωπαϊκής οικονομίας, είναι προφανές ότι πρέπει να αναζητηθούν άλλοι τρόποι μεταφοράς, ιδίως η μεταφορά των αγαθών που χρησιμοποιούν το νερό.

Το 1992, η Φλαμανδική κυβέρνηση καθιέρωσε την προώθηση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας με την πρόθεση να ενθαρρυνθεί η μετακίνηση από τις οδικές προς τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Δεδομένου ότι, εξ ορισμού, η μεταφορά των αγαθών είναι συχνά μια διασυνοριακή δραστηριότητα και, ως εκ τούτου, το πρόβλημα πρέπει να αντιμετωπιστεί σε μια «ευρωπαϊκή» διάσταση, ένας αριθμός συνεδρίων διοργανώθηκαν στη δεκαετία του ενενήντα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών κατά μήκος των ευρωπαϊκών παράκτιων υδάτων ως εναλλακτική λύση για την οδική συμφόρηση.

Στον απόηχο αυτών των συνεδρίων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκαινίασε το μοντέρνο όρο "Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων" αντί του παλαιού όρου της ακτοπλοΐας, δίνοντας ταυτόχρονα μια ουσιαστική επέκταση: γεωγραφικά η περιοχή στην οποία οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων παίρνουν θέση, επεκτάθηκαν για να περιλάβει το σύνολο της Ευρώπης, καθώς και τη Βόρεια Αφρική, τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα.

Επιπλέον, ο περιορισμός της χωρητικότητας επίσης εγκαταλείφθηκε. Σε ορισμένες χώρες, τα πλοία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων μπορούν επίσης να πλέουν στις εσωτερικές πλωτές οδούς.

Στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του ενενήντα, οι αρχές των περισσότερων ευρωπαϊκών παράκτιων χωρών δημιούργησαν διάφορα "κομβικά σημεία" για να ενεργούν ως επαφές για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και να αρχίσουν την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

⁴³ http://www.shortsea.be/html_en/sss_promotie/wie_historiek.html

Στη Φλάνδρα, ένα project γκρουπ ιδρύθηκε το 1997 για να προετοιμάσει τη δημιουργία ενός «γραφείου προώθησης για την προώθηση των ακτοπλοϊκών μεταφορών». Αυτό το γκρουπ υπέβαλε πρόταση για την υλοποίηση του γραφείου στη φλαμανδική κυβέρνηση.

Τον Απρίλιο του 1998, το Κέντρο Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων του Βελγίου ιδρύθηκε υπό την αιγίδα της προώθησης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας της Φλάνδρας.

Τον Σεπτέμβριο του 2000 δημιουργείται μια αγορά. Η προώθηση της πραγματοποιείται από το Κέντρο Προώθησης και βασίζεται σε ένα επιχειρηματικό σχέδιο, επικεντρώνοντας τις δραστηριότητες εκείνες που έχουν σημείο αναχώρησής ή προορισμού τους τη Φλάνδρα. Αυτό περιλαμβάνει τόσο το λιμάνι, όσο και τις δραστηριότητες πόρτα / πόρτα φόρτωσης και εκφόρτωσης, καθώς και τη θαλάσσια κυκλοφορία.

Το Κέντρο Προώθησης έχει ουδέτερη και μη εμπορική ιδιότητα και λειτουργεί ως μεσάζοντας, που φέρνει τα ενδιαφερόμενα μέρη γύρω από το τραπέζι. Με σκοπό να αναδειχθεί με τον τρόπο αυτό και με την εκτεταμένη δικτύωση του, το Κέντρο Προώθησης έχει γίνει το κέντρο πληροφοριών για θέματα συνδυασμένων μεταφορών door to door.

Εν τω μεταξύ, οι οδικοί μεταφορείς εμπορευμάτων έχουν γίνει επίσης ένας τρόπος μεταφοράς που ενδιαφέρεται για συνεργασία («συνέργεια») με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, καθώς ολοένα και αντιμετωπίζουν προβλήματα με τις συμβατικές υποχρεώσεις που αφορούν το χρόνο παράδοσης.

Το γεγονός ότι το Βέλγιο θεωρείται μια ισχυρή οικονομία που λόγω της κεντρικής θέσης του, παρουσιάζει ένα ιδιαίτερα ανεπτυγμένο δίκτυο μεταφορών, μια διαφοροποιημένη βιομηχανική και εμπορική βάση και είναι χώρα που αποτελεί στρατηγικό κόμβο για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές και για τη τροφοδότηση της κυκλοφορίας, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το Κέντρο Προώθησης του Βελγίου διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη και προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων τόσο σε τοπικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

4.2 Οι δραστηριότητες του SPC του Βελγίου ⁽⁴⁴⁾

Το επιχειρηματικό σχέδιο του Κέντρου Προώθησης περιλαμβάνει τόσο μόνιμους στόχους και όσο και συγκεκριμένα έργα. Η μόνιμη πολιτική περιλαμβάνει:

- Συντροπικότητα: συνέργεια-συνεργασία με την εσωτερική ναυσιπλοΐα και τις οδικές μεταφορές.
- Διαφάνεια: λανσάρισμα στη βάση δεδομένων της γραμμής βέλτιστων πρακτικών.
- Ευαισθητοποίηση: ισχυρή επικοινωνία (βέλτιστες πρακτικές) σε φορτωτές, υλικοτεχνικές εταιρείες, οδικούς μεταφορείς.
- Ευαισθητοποίηση και εκπαίδευση.
- Επαφές με την αγορά: επισκέψεις, παρουσιάσεις, σεμινάρια, ενημερωτικά δελτία, ιστοσελίδα.
- Προετοιμασία ενεργειών συσχετισμένων με τα τερματικά της N.M.A.

Το Κέντρο Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων του Βελγίου έχει να συμβάλει στην προώθηση της N.M.A, για την επίλυση του προβλήματος που δημιουργείται από την οδική συμφόρηση και τα προβλήματα κινητικότητας που τη συνοδεύουν. Συναφώς, η κύρια εστίαση του SPC είναι στις ροές αγαθών που παράγονται ή λαμβάνονται στη χώρα, αλλά και από την κυκλοφορία διαμετακόμισης σε ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο. Η αύξηση του μεριδίου αγοράς της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων πρέπει να οδηγήσει σε μια βιώσιμη λύση.

Εικόνα 8: Η N.M.A του Βελγίου



Πηγή: <http://www.tpl.be/turnkey-projects/short-sea-shipping>

⁴⁴ http://www.shortsea.be/html_en/sss_promotie/wie_businessplan.html

Το SPC του Βελγίου στοχεύει κυρίως να προσελκύσει και να απευθυνθεί σε μια σειρά εμπλεκόμενων οργάνων και φορέων όπως:

- I. Μεμονωμένους φορτωτές και παραλήπτες, κέντρα διανομής.
- II. Οργανώσεις: Σωματεία και σύλλογοι εξαγωγών, το Συμβούλιο των Βέλγων φορτωτών, ο Σύνδεσμος των Βέλγων εργοδοτών, εμπορικά επιμελητήρια, επαγγελματικές ενώσεις, η φλαμανδική ένωση ανεξάρτητων επιχειρηματιών), επιχειρηματικά κέντρα.
- III. Μεμονωμένους υλικοτεχνικής υποστήριξης διοργανωτές και πράκτορες.
- IV. Πράκτορες, εφοπλιστές, οι φορτοεκφορτωτές, Ομοσπονδίες: VEA, το λιμάνι, ιδιωτικές ενώσεις.
- V. Ατομικές επιχειρήσεις οδικών μεταφορών.
- VI. Ομοσπονδίες: Febetra, SAV, UPTR (Ένωση Επαγγελματιών Μεταφορέων).
- VII. Αρχές, Πρεσβείες και προξενεία.
- VIII. Μέλη του Κοινοβουλίου/πολιτικοί για το ευρωπαϊκό, ομοσπονδιακό και περιφερειακό επίπεδο (Επενδύσεις και Εμπόριο, MIF, EXPO, η ECSA, ESC, EFI).
- IX. Ευρύ κοινό και τα σχολεία (κοινωνική βάση).

Ως προς τους φορείς που συνθέτουν και καθοδηγούν τις δραστηριότητες του Κέντρου, αυτοί είναι οι εξής:

1. Φλαμανδική κυβέρνηση, Κυβέρνηση της Φλάνδρας, Τμήμα Κινητικότητας και Δημοσίων Έργων, οδοί και θαλάσσιες μεταφορές, αυτόνομες υπηρεσίες της φλαμανδικής κυβέρνησης.
2. Ομοσπονδιακή κυβέρνηση: Υπουργείο Μεταφορών, Τμήμα Ναυτιλιακών Υποθέσεων.
3. Λιμένες-Ενώσεις: Λιμάνια Οστάνδης, Γάνδης, Αμβέρσας, Βελγική Ένωση Εφοπλιστών κλπ.
4. Προώθηση εσωτερικής ναυσιπλοΐας: Το Κέντρο Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων του Βελγίου λειτουργεί κάτω από την ομπρέλα της προώθησης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

4.3 Τα φλαμανδικά λιμάνια σύμμαχος του SPC στη προώθηση της N.M.A

I) Το λιμάνι της Αμβέρσας ⁽⁴⁵⁾

Το λιμάνι της Αμβέρσας είναι το μεγαλύτερο βέλγικο λιμάνι, που αντιπροσωπεύει σχεδόν το 70% του κύκλου εργασιών των εμπορευμάτων όλων των λιμένων του Βελγίου μαζί. Καλύπτει όλες τις σημαντικές ροές κυκλοφορίας (π.χ. άνθρακα, σιδηρομεταλλεύματος, χύμα γεωργικών προϊόντων, λιπασμάτων, χύδην υγρά, αερίων ενέργειας, δοχείων, συμβατικών γενικού φορτίου, αυτοκινήτων, χάλυβα, φρούτων και προϊόντων δάσους).

Το λιμάνι της Αμβέρσας έχει μια ηγετική θέση στην αγορά σε συμβατικά γενικού φορτίου (π.χ. σιδήρου και χάλυβα, φρούτα, τα μη σιδηρούχα μέταλλα, τα προϊόντα ξυλείας, τα λιπάσματα, αλεύρι, ζάχαρη) και κατέχει κορυφαία θέση στην διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Η επιτυχία του συμβατικού γενικού φορτίου στην Αμβέρσα εξηγείται από μια μακρά παράδοση εμπειρία σε αυτόν τον τομέα της αγοράς και την παρουσία των πολύ εξειδικευμένων τερματικών.

Η θεαματική αύξηση της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να αποδοθεί στην ικανότητα του λιμένα, στην σύγχρονη υποδομή, στο επίπεδο των υπηρεσιών και στην υψηλή παραγωγικότητα των τερματικών.

Ως αποτέλεσμα της μακρύτερης εμβάθυνσης του ποταμού Scheldt, τα πλοία με βύθισμα έως 13.10 μέτρα μπορούν να εισέλθουν στο λιμάνι της Αμβέρσας, ανεξάρτητα της παλίρροιας. Σε υψηλή παλίρροια, τα πλοία με βύθισμα έως 15.50 μέτρα μπορούν να φιλοξενηθούν. Το νέο τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων Deurganckdok στην αριστερή όχθη του ποταμού Scheldt, το πρώτο μέρος της οποίας τέθηκε σε χρήση το 2005, διπλασίασε την δυναμικότητα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στην Αμβέρσα, προσφέροντας μακροπρόθεσμες προοπτικές ακόμη και για τις μεγαλύτερες εταιρείες.

Το λιμάνι της Αμβέρσας προσφέρει εβδομαδιαίες σταθερές ακτοπλοϊκές και τροφοδοσίας υπηρεσίες σε περισσότερους από 200 προορισμούς στην Ευρώπη και στην Βόρεια Αφρική. Αξιόπιστες, ευέλικτες και εκτεταμένες υπηρεσίες είναι αυτό

⁴⁵ <http://www.vlaamsehavencommissie.be/en/vhc/page/port-antwerp-antwerpen>

που χρειάζεται το λιμάνι, έτσι ώστε κάθε μέρα το φορτίο να φθάσει στον τελικό προορισμό του πάνω στην ώρα.

Περισσότερες από 300 υπηρεσίες liner συνδέουν το λιμάνι της Αμβέρσας σε περισσότερες από 800 τοποθεσίες σε όλο τον κόσμο. Εκτός από την εκτεταμένη προσφορά των σταθερών συνδέσεων βαθέων υδάτων με απευθείας προορισμούς όπως η Νότια Αφρική, η Βόρεια Αμερική, την Αφρική, η Νοτιοανατολική Ασία και η Άπω Ανατολή, το λιμάνι έχει επίσης δημιουργήσει ένα εκτεταμένο δίκτυο των ακτοπλοϊκών και τροφοδοσίας υπηρεσιών.

Σε σύγκριση με τις παραδοσιακές οδικές μεταφορές, η N.M.A μπορεί να αποφέρει σημαντική εξοικονόμηση κόστους. Συμφόρηση στο δρόμο και μεγάλες περιόδους αναμονής αποφεύγονται. Η N.M.A έχει μεγαλύτερη ικανότητα μεταφοράς από τις οδικές μεταφορές και μειώνει σημαντικά το κόστος.

Το λιμάνι είναι 80 χιλιόμετρα περισσότερο ηπειρωτικά από τα άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια. Αυτό σημαίνει ότι τα πλοία είναι σε θέση να φορτώσουν ή να εκφορτώσουν το φορτίο τους πιο κοντά στα μεγαλύτερης κατανάλωσης και παραγωγής κέντρα. Οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων είναι φιλικές προς το περιβάλλον εναλλακτικές λύσεις που δίνουν βιώσιμη πολιτική στο λιμάνι. Μείωση του κόστους και αειφόρος ανάπτυξη μπορούν έτσι να πάνε χέρι-χέρι. Με την υποστήριξη του ευρωπαϊκού προγράμματος Marco Polo το λιμάνι θέλει να ενθαρρύνει τη στροφή από τις οδικές μεταφορές προς τις ακτοπλοϊκές.

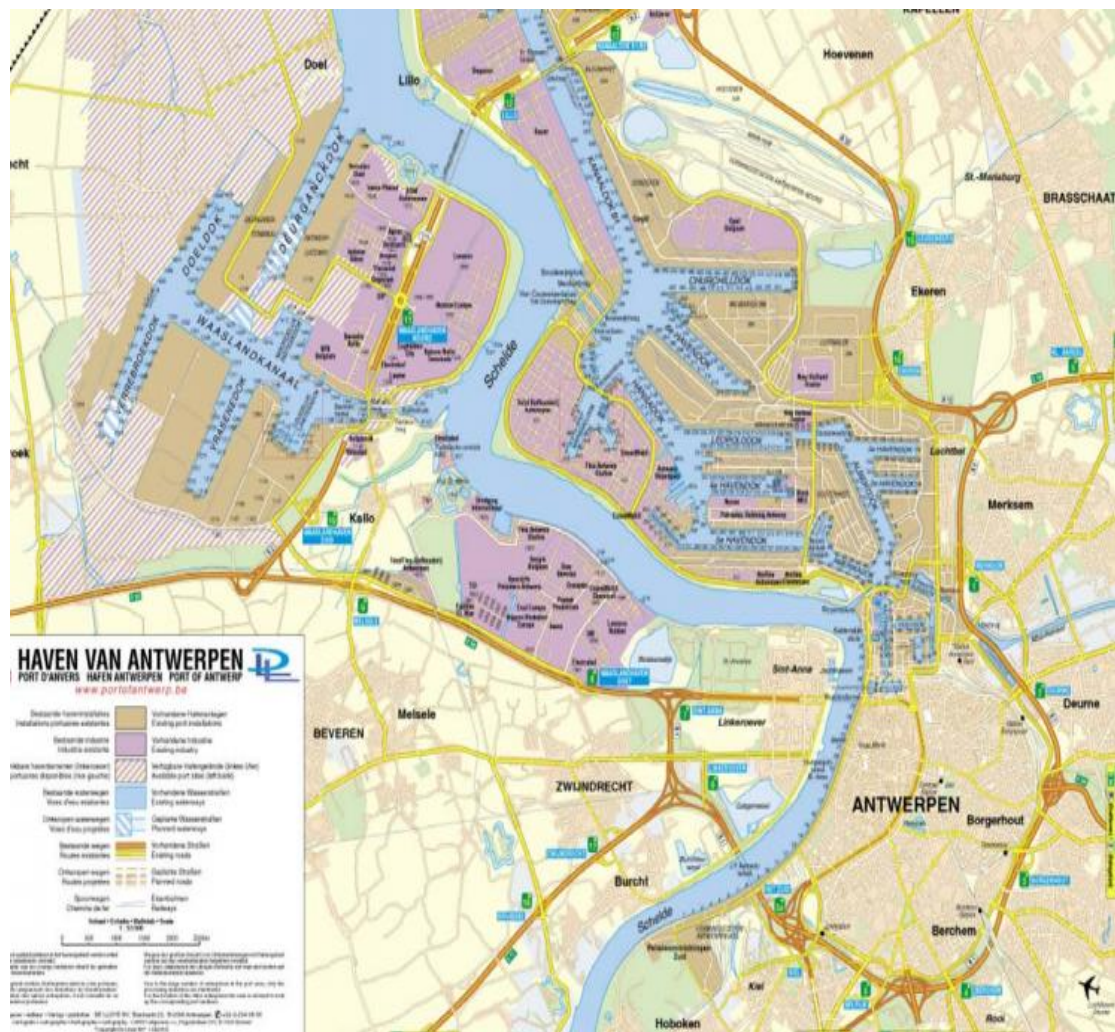
Μεταξύ άλλων, χάρη στην υψηλή παραγωγικότητα των λιμενικών τερματικών σταθμών και την αποτελεσματική λειτουργία της ενδο – κίνησης, το λιμάνι παρέχει αξιόπιστες υπηρεσίες τροφοδοσίας και θαλάσσιων μεταφορών.

Οι πάροχοι των θαλάσσιων και των υπηρεσιών logistics είναι γνωστοί για το πνεύμα και την τεχνογνωσία τους. Η ιστοσελίδα του λιμανιού και ο κατάλογος άφιξης απαριθμεί τις ναυτιλιακές εταιρείες που έρχονται στο λιμάνι. Για να γίνουν οι υπηρεσίες, απλές και ευέλικτες όσο το δυνατόν γρηγορότερα, το λιμάνι ξεκίνησε μια σειρά από σημαντικές πρωτοβουλίες:

- Το project μπλε ζώνη: μια πρωτοβουλία μέσω της οποίας η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θέλει να προωθήσει την κυκλοφορία μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη.

- Το σύστημα λιμενικής κοινότητας το οποίο με ένα ευρύ φάσμα ηλεκτρονικών υπηρεσιών παρέχει ένα one stop κατάστημα.

Εικόνα 9: Το λιμάνι της Αμβέρσας



Πηγή: <http://www.vlaamshavencommissie.be/sites/default/files/HavenplanAntwerpen.pdf>

II) Το λιμάνι της Γάνδης ⁽⁴⁶⁾

Το λιμάνι της Γάνδης είναι ένα σύγχρονο λιμάνι πολλαπλών χρήσεων. Το λιμάνι είναι ένα βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο που παρέχει άμεση απασχόληση σε πάνω από 28.000 άτομα.

Το λιμάνι της Γάνδης έχει ειδικευμένους τερματικούς σταθμούς για την αποθήκευση και τη διανομή του σιταριού, του άνθρακα, των μεταλλευμάτων, των προϊόντων πετρελαίου, λιπασμάτων, αυτοκινήτων, φυτικών ελαίων, κλπ. Χάρη στην εξαιρετική γεωγραφική θέση του στη Βόρειο-Δυτική Ευρώπη, το λιμάνι της Γάνδης έχει εξελιχθεί σε μια σημαντική πλατφόρμα διανομής για τα διάφορα είδη των εμπορευμάτων.

Βρίσκεται κοντά στην διασταύρωση των τριών σημαντικότερων αυτοκινητόδρομων της Ευρώπης: E17 (Σκανδιναβία-Πορτογαλία), E34 (γαλλικά λιμάνια της Μάγχης - περιοχή του Ρουρ) και E40 (Ηνωμένο Βασίλειο-Τουρκία). Κάθε αποβάθρα συνδέεται με σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ευρώπη μέσω ενός σταθμού διαλογής, ενώ το ίδιο το λιμάνι συνδέεται μέσω διαφορετικών πλωτών οδών στις κύριες ευρωπαϊκές εσωτερικές πλωτές οδούς.

Το λιμάνι της Γάνδης ανήκει σε μία από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές ζώνες της Δυτικής Ευρώπης. Οι εταιρείες στους τομείς του χάλυβα, χημικών και πετροχημικών προϊόντων, στη κατασκευή αυτοκινήτων, στη χαρτοποιία και σε άλλους τομείς χρησιμοποιούν το λιμάνι για την εισαγωγή πρώτων υλών και για την εξαγωγή των τελικών προϊόντων τους.

⁴⁶ <http://www.portofghent.be/>

Εικόνα 10: Το λιμάνι της Γάνδης



Πηγή: <http://www.oogent.be/en/port-ghent>

Το λιμάνι της Γάνδης βρίσκεται σε στρατηγική θέση, ως ένα κομβικό σημείο για την παραγωγή και τη διανομή όλων των ειδών των εμπορευμάτων και των προϊόντων, τόσο για τις εισαγωγές όσο και για τις εξαγωγές. Επιπλέον, η Γάνδη είναι ένα λιμάνι μεταφόρτωσης μεταξύ θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Το λιμάνι βρίσκεται στο σταυροδρόμι των ευρωπαϊκών αυτοκινητοδρόμων και συνδέεται με όλη την Ευρώπη με τρένο.

Το Λιμάνι της βιώνει μια αυξανόμενη σημασία της μεταφοράς φορτίων κατά μήκος των παράκτιων υδάτων της Ευρώπης, αυτό που ονομάζεται θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Το λιμάνι της Γάνδης έχει τη διάθεση ενός ευρωπαϊκού δικτύου τακτικών δρομολογίων. Το δίκτυο αυτό συνδέει το λιμάνι με τη Μεσόγειο, τη Μεγάλη Βρετανία, τη Σκανδιναβία, τις χώρες της Βαλτικής και τη Ρωσία.

Η Γάνδη είναι μια εσωτερική πόλη, αλλά παραμένει προσβάσιμη στα ποντοπόρα πλοία. Οι διαστάσεις τους περιορίζονται από το μέγεθος των κλειδωμάτων. Οι Θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αντιπροσωπεύουν το 58% της κίνησης του λιμανιού και αφορούν κυρίως χύμα, ξηρά και υγρά φορτία. Στην πραγματικότητα, πρόκειται για ένα βιομηχανικό λιμάνι, που ειδικεύεται σε διάφορους εξειδικευμένους τομείς.

III) Το λιμάνι της Οστάνδης ⁽⁴⁷⁾

Το λιμάνι της Οστάνδης βρίσκεται στη βελγική ακτή. Είναι το μικρότερο από τα υπόλοιπα παράκτια λιμάνια και επικεντρώνεται σε roll-on roll-off κυκλοφορία προς και από τη Μεγάλη Βρετανία.

Το λιμάνι της Οστάνδης ήταν κάποτε το μεγαλύτερο επιβατικό λιμάνι του Βελγίου, αλλά η δραστηριότητα αυτή έχει μειωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, για να αντικατασταθεί από τον κύκλο εργασιών των εμπορευμάτων.

Εκτός από το roll-on roll-off ένα σημαντικό μέρος της συνολικής κυκλοφορίας είναι η άμμος και το χαλίκι που ανασύρθηκε από τη θάλασσα για την οικοδομική βιομηχανία.

Οι επιβάτες βρίσκονται στο επίκεντρο των εργασιών του λιμανιού της Οστάνδης, με τις εμπορευματικές μεταφορές να είναι λιγότερο σημαντικές. Το λιμάνι τείνει να ειδικεύεται στη μεταφορά του βιομηχανικού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των αιολικών ανεμογεννητριών για την τοποθέτησή τους στη Βόρεια Θάλασσα. Οι Θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων της Οστάνδης είναι κυρίως προς την Αγγλία.

⁴⁷ <http://www.vlaamsehavencommissie.be/en/vhc/page/port-ostend-oostende>

Εικόνα 11: Το λιμάνι της Οστάνδης



Πηγή: <http://www.portofoostende.be/news/detail2.asp?idnr=226>

IV) Το λιμάνι του Zeebrugge ⁽⁴⁸⁾

Η θέση του λιμανιού του Zeebrugge στη βελγική ακτή το καθιστά ιδιαίτερα κατάλληλο για roll-on roll-off κυκλοφορία προς και από τη Μεγάλη Βρετανία και άλλων προορισμών μικρών αποστάσεων, όπως την Ιβηρική Χερσόνησο και τη Σκανδιναβία. Μεγάλο μέρος της roll-on roll-off κυκλοφορίας αποτελείται από καινούρια αυτοκίνητα, ένας τομέας στον οποίο Zeebrugge έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια, έχοντας μια ηγετική θέση στην αγορά της βορειοδυτικής Ευρώπης.

Παράλληλα με τη roll-on roll-off κυκλοφορία, το λιμάνι εστιάζει επίσης σε μεγάλο βαθμό στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων. Η χωρητικότητα είναι πάντα διαθέσιμη στο λιμάνι ή μπορεί να αναπτυχθεί περαιτέρω ως συνάρτηση των αναγκών των νέων πελατών. Η παράκτια θέση του λιμανιού το καθιστά εύκολα προσβάσιμο, καθώς και

⁴⁸ <http://www.vlaamsehavencommissie.be/en/vhc/page/port-zeebrugge>

η βελτιστοποίηση του σχεδίου εγγυάται τέλεια πρόσβαση για το παρόν και το μέλλον για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Επίσης σημαντική είναι η φόρτωση και εκφόρτωση των αερίων ενέργειας μέσω του τερματικού σταθμού υδροποιημένου φυσικού αερίου στο εξωτερικό λιμάνι.

Τα εμπορευματοκιβώτια αντιπροσωπεύουν το 53% των επιχειρήσεων του λιμανιού με το 60% των Ε/Κ να μεταφέρεται από θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Εικόνα 12: Το λιμάνι του Zeebrugge



Πηγή: <http://www.apmterminals.com/europe/zeebrugge/terminalinfo.aspx?id=13>

4.3.1 Στατιστικά στοιχεία ⁽⁴⁹⁾

Οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων επιταχύνθηκαν έντονα μετά το έτος κρίσης, το 2012. Το 2013 οι τέσσερις Λιμένες της Φλάνδρας διακίνησαν 2,7 εκατομμύρια τόνους περισσότερο σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Το 2013 είχαμε 136.890.712 τόνους κυκλοφορίας μικρών αποστάσεων σε λιμένες της Φλάνδρας, αύξηση κατά 2 % σε σύγκριση με το 2012. Το μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών στη συνολική κυκλοφορία στους λιμένες της Φλάνδρας ανέρχεται σε 52,36 %.

Η κυκλοφορία της N.M.A αυξήθηκε στην Αμβέρσα, Γάνδη και Zeebrugge. Η Οστάνδη έχασε μέρος της κυκλοφορίας μετά την κατάργηση της σύνδεσης με το Ηνωμένο Βασίλειο .

Με 89.013.336 τόνους φορτίου θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων το λιμάνι της Αμβέρσας υποστήριξε το μεγαλύτερο μερίδιο το 2013 σε σύγκριση με το 2012. Με 17.261.437 τόνους φορτίου το λιμάνι της Γάνδης παρουσίασε μια μικρή αύξηση των 189.569 τόνων σε σύγκριση με το 2012. Το λιμάνι του Zeebrugge χειρίστηκε 957.533 τόνους. Το λιμάνι της Οστάνδης έπεσε στους 1.803.330 τόνους.

Το ποσοστό των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στο συνολικά μεταφερόμενο φορτίο διαφέρει προφανώς από λιμάνι σε λιμάνι. Η Οστάνδη έχει αποτελέσματα σχεδόν 100%, η Αμβέρσα βρίσκεται στο εσωτερικό της χώρας, έχει το 46,6% των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων μεταφορών. Η Γάνδη και το Zeebrugge έχουν αποκτήσει το 66,5% και 67,2% αντίστοιχα.

Το γραφείο προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων έχει μια ευρεία συλλογή στοιχείων στη θάλασσα από το 1999 και εντεύθεν. Από εκείνη τη χρονιά η εξέλιξη έχει δείξει μια σταθερή αύξηση 54,7% από 136,9 έως 88.5 εκατομμύρια τόνους.

Αυτή η ανάπτυξη δείχνει σαφώς ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων έχουν γίνει ένα ανθεκτικό μέρος της παγκόσμιας συντροπικής ή συγχρονισμένης αλυσίδας των συνδυασμένων μεταφορών της Ευρώπης.

⁴⁹ http://www.shortsea.be/html_en/publicaties/documents/Shortseafigures2013pressrelease.pdf

4.4 Ετήσιες Αναφορές του ESN για το SPC του Βελγίου

2008 ⁽⁵⁰⁾

Το 2008, το SPC του Βελγίου γιόρτασε την 10η επέτειό του. Η επέτειος σηματοδεύτηκε από την έναρξη της νέας εταιρικής ταυτότητας και από την οργάνωση πολλών εκδηλώσεων κατά τη διάρκεια του χρόνου που καλύφθηκαν από τον Τύπο.

Τον Οκτώβριο το εργαστήριο "ΜΜΕ και οι εξαγωγές / εισαγωγές στην Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων" πραγματοποιήθηκε. Κατά τη διάρκεια αυτής της εκδήλωσης τα πρώτα βραβεία Ν.Μ.Α δόθηκαν. Στο μέλλον, είναι στόχος του Κέντρου να συνεχίσει να επικεντρώνεται στα ΜΜΕ ως σημαντική ομάδα στόχο.

Η έννοια «**Ζώνη Λιμένα Φλάνδρας**» γεννήθηκε. Είναι το όνομα της φλαμανδικής περιοχής του λιμένα, που περιλαμβάνει τους τέσσερις θαλάσσιους λιμένες (Αμβέρσα, Γάνδη, Οστάνδη και Zeebrugge). «**Ζώνη Λιμένα Φλάνδρας**» χρησιμοποιείται ως ένα εμπορικό σήμα, προκειμένου να τοποθετήσει τα λιμάνια στο ευρύτερο ευρωπαϊκό και παγκόσμιο περιβάλλον. Το **λιμάνι** αυτό επιτρέπει και συντονίζει τις δραστηριότητες προώθησης από τα τέσσερα φλαμανδικά λιμάνια στο εξωτερικό, επιτρέποντας έτσι την προώθηση όλων των περιουσιακών στοιχείων των λιμένων που βρίσκονται σε αυτή την περιφέρεια.

Το Κέντρο Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων του Βελγίου συμμετείχε σε αυτή την πρωτοβουλία. Στην ομάδα εργασίας, συνεισφέρει την εμπειρία και προωθητικές ενέργειες για να δώσει το σχεδιασμό και το περιεχόμενο για την πολιτική προώθησης των λιμένων εντός της «**Ζώνης Λιμένα Φλάνδρας**».

Παρά τις απογοητευτικές οικονομικές εκθέσεις, τα τέσσερα λιμάνια της Φλάνδρας, στο σύνολό τους, παρουσιάζουν θετικό πρόσημο. Όσον αφορά τη χωρητικότητα των πλοίων Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων, κατέγραψε αύξηση της 3,49% σε σύγκριση με το 2007. Το 2008 περίπου 133.770.000 τόνων διαφόρων φορτίων Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων φορτίου χειρίστηκαν και οι 4 Λιμένες της Φλάνδρας.

⁵⁰<https://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/Documents/ESN%20Annual%20Reports/ESN-annual-2008.pdf>

2009 ⁽⁵¹⁾

Το 2009, το SPC του Βελγίου συνέχισε να επικεντρώνεται στα ΜΜΕ ως μια σημαντική ομάδα-στόχο που θα το βοηθήσει να προωθήσει τις Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων. Επίσης, το Κέντρο επικεντρώθηκε περισσότερο εντατικά για τη συγκέντρωση βέλτιστων πρακτικών Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων. Αυτές δημοσιεύθηκαν στο ενημερωτικό δελτίο, στην ιστοσελίδα, σε άλλα μέσα ενημέρωσης του Κέντρου και χρησιμοποιήθηκαν σε παρουσιάσεις.

Τον Ιούνιο του 2009 το Κέντρο διοργάνωσε ημερίδα με θέμα "Διατροφικότητα, δουλεύει" στη Γάνδη, μαζί με το ολλανδικό SPC. Το 44% των 110 συμμετεχόντων ήταν φορτωτές και υλικοτεχνικές εταιρείες, οι οποίες είναι σημαντικές για τις ομάδες-στόχους του Κέντρου.

Για τη διάσκεψη Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων «Τι εκτείνεται πέραν του 2009», που διοργανώθηκε από τη ναυτιλιακή εφημερίδα της Αμβέρσας "DeLloyd" και το λιμάνι του Zeebrugge, το Κέντρο έδωσε τη συμβολή και τη συνεργασία του.

Για να βελτιωθεί η εισροή και το επίπεδο της εκπαίδευσης, κάλεσε τους μαθητές λυκείων να συμμετέχουν στα μαθήματα Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων και ειδικά μαθήματα Logistics, τα οποία διοργανώθηκαν επί του σκάφους Rorax που πηγαινοέρχεται μεταξύ της Βαρκελώνης και της Civitavecchia και της Γένοβας.

Χάρη στη χρηματοδότηση κατά 100% από τη φλαμανδική κυβέρνηση το Κέντρο Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων του Βελγίου μπόρεσε να συνεχίσει την ύπαρξή του ως ουδέτερο, μη εμπορικό ενδιάμεσο κόμμα με στόχο τη διεύρυνση της γνώσης του, την απόκτηση εμπειρίας και τεχνογνωσίας .

⁵¹<https://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/Documents/ESN%20Annual%20Reports/ESN%20Annual%20report%202009.pdf>

2010 ⁽⁵²⁾

Μαζί με το SPC της Ολλανδίας, το Κέντρο Προώθησης του Βελγίου διοργάνωσε δύο εργαστήρια επί των πλοίων Transfennica σκαφών στο Zeebrugge. Περίπου 80 άτομα επισκέφθηκαν το πλοίο, τον χώρο φόρτωσης, το κατάστρωμα, γέφυρα και είδαν πως ήταν ο χειρισμός των συρόμενων και Containers. Παρουσιάσεις από το λιμάνι του Zeebrugge και τα δύο κέντρα προώθησης ολοκλήρωσαν το τμήμα της ενημέρωσης.

Ένας από τους πυλώνες του Κέντρου Προώθησης ήταν η ενημέρωση των νέων σχετικά με τις δυνατότητες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με έμφαση στους μαθητές των λυκείων, διδάσκοντας Logistics.

Το 2010, περίπου 180 από αυτούς τους μαθητές συμμετείχαν στο έργο 2e3s στη Βαρκελώνη. Κατά τη διάρκεια ενός τετραήμερου ταξιδιού με πλοίο προς και από την Τσιβιταβέκια οι μαθητές είχαν τη δυνατότητα να λάβουν πρακτικές πληροφορίες.

Το SPC του Βελγίου είχε την τιμή να είναι πρόεδρος του ESN κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2010. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου καλωσόρισε τα 2 νέα μέλη Ρουμανία και Εσθονία, συμμετέχοντας σε ένα ειδικό εργαστήριο 2e3s με τις ευρωπαϊκές αντιπροσωπευτικές οργανώσεις για τις θαλάσσιες αρτηρίες. Αντιπροσωπείες από τη Φινλανδία, τη Πολωνία και τη Εσθονία που επισκέφθηκαν τα λιμάνια του Βελγίου.

Έγιναν συνεχείς προσπάθειες όσον αφορά την αγορά προκειμένου να προσεγγίσει τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις. Στον δικτυακό τόπο www.shortsea.be, το Κέντρο Προώθησης του Βελγίου εισήγαγε έναν υπολογιστή CO2 και 2 νέες ενότητες ειδήσεων (καλύτερες πρακτικές και «πράσινη» εικόνα).

Ο αριθμός των επαφών με τα MME αυξήθηκε μέσω άμεσης επίσκεψης της ιστοσελίδας του Κέντρου και έντονης δικτύωσης.

Το 2010 οι 4 λιμένες της Φλάνδρας χειρίστηκαν σχεδόν 135 εκατομμύρια τόνους των θαλάσσιων μεταφορών μικρών φορτίων (134.987.289 τόνοι), που είναι το 52% όλων των εμπορευμάτων που διακινούνται. Αυτά είναι τα υψηλότερα ποσά που διατέθηκαν ποτέ. Το 2009 η συνολική χωρητικότητα ήταν 118,7 εκατ. € τόνους.

⁵²<https://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/Documents/ESN%20Annual%20Reports/ESN%20Annual%20report%202010.pdf>

2011 ⁽⁵³⁾

Η ζάχαρη ακολουθεί μια αλυσίδα κατά μήκος των ευρωπαϊκών υδάτων. Η παρακάτω περίπτωση αποτελεί ένα εξαιρετικό παράδειγμα της συνεργασίας μεταξύ των φορητών, των εσωτερικών πλωτών και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, όπου το SPC του Βελγίου εργάζεται για την προώθησή τους.

Η βελγική ζαχαροβιομηχανία "Tiense" έδωσε επίσης πλοία χύδην φορτίου 20' de σε διάφορους ευρωπαϊκούς προορισμούς, ένας αριθμός των οποίων χρησιμοποιεί ένα συνδυασμό των συνδυασμένων μεταφορών φορητών, της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

ΑΞΟΝΕΣ 2011

- Περαιτέρω ενίσχυση των άμεσων επαφών με τους δυνητικούς χρήστες της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, κυρίως τα MME.
- Έμφαση στην πιθανότητες της N.M.A για αερίων χύδην και μεταφορές cargo (εργαστήριο).
- Εκπαίδευση των νέων (2e3s και παρουσιάσεις έργων).
- Μετασχηματισμός σε Intermodal Transport Cluster – KIP.
- Προώθηση της SSS και των συνδυασμένων μεταφορών.
- Έργα E & A εστιάζονται κυρίως σε κονδύλια της ΕΕ.
- Πληροφοριοποίηση συστήματος διατροπικών μεταφορών (VTMIS, RIS, PCS, κ.λπ.).

2013 ⁽⁵⁴⁾

Το SPC του Βελγίου είναι 100% επιδοτούμενες από τη φλαμανδική κυβέρνηση και έχει μια ουδέτερη – μη εμπορική ιδιότητα. Προϋπολογισμός για το 2014 θα εγκριθεί τον Οκτώβριο. Ξεκινώντας το 2013, το Κέντρο βρίσκεται σε συνεργασία με τη φλαμανδική κυβέρνηση για τη δημιουργία ενός μακροπρόθεσμου οράματος σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στην Φλάνδρα.

⁵³<https://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/Documents/ESN%20Annual%20Reports/ESN%20Annual%20Report%202011.pdf>

⁵⁴http://freightbywater.fta.co.uk/export/shared/downloads/modeshiftcentre/sea/ens_the_way_forward.pdf

Η διαδικασία, καλύπτοντας ένα ευρύ φάσμα, πρέπει να είναι έτοιμη μέχρι τα μέσα του 2014. Παρά την οικονομική κρίση η κυκλοφορία N.M.A πάει σχετικά καλά. Το 2009 υπήρχε πράγματι μια σοβαρή πτώση, αλλά το 2010 και το 2011 ήταν και πάλι ανοδικά χρόνια. Το 2012 (δεύτερη κρίση) με 134.200.000 τόνους εμπορευμάτων Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων να διακινούνται στους 4 λιμένες της Φλάνδρας μαζί, με πτώση μόνο 0,85% σε σύγκριση με το έτος ρεκόρ 2011.

Το πρώτο εξάμηνο του 2013 ξεχωρίζει με 68.700.000 τόνους φορτίου θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (για 4 λιμάνια και πάλι), +1,9% πάνω από το πρώτο εξάμηνο του 2012 και ακόμη και + 3,1% πάνω από το δεύτερο εξάμηνο του 2012.

Από το 1999, η κυκλοφορία N.M.A αυξήθηκε κατά περίπου 52% σε τόνους (4 λιμάνια μαζί). Τα αριθμητικά στοιχεία σε τόνους είναι ελπιδοφόρα. Το% των εμπορευμάτων των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων που διακινούνται στα 4 λιμάνια της Φλάνδρας είναι περίπου 51%.

Η κυκλοφορία της N.M.A στις εσωτερικές πλωτές οδούς παραμένει στάτους κβο. Προβλήματα σχετίζονται με τις υποδομές συμφόρησης και την αυξανόμενη κλίμακα των ακτοφυλάκων. Μερικές φορές ο αριθμός των δρομολογίων μειώθηκε ή το μέγεθος του πλοίου άλλαξε.

Λόγω των κρίσεων του 2009 και 2012, παρατηρείται μια αύξηση του αριθμού των αιτήσεων για πρακτικές πληροφορίες. Το Κέντρο του Βελγίου έχει επικεντρωθεί κυρίως στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, επειδή υπάρχει η έλλειψη γνώσης και εμπειρογνωμοσύνης στον τομέα των μεταφορών και της υλικοτεχνικής υποδομής. Τα εργαστήρια που οργανώνει έχει την ίδια ομάδα-στόχο.

Τα εργαλεία επικοινωνίας του SPC (ιστοσελίδα, ενημερωτικά δελτία, ηλεκτρονικά Νέα κλπ.) επικεντρώθηκαν στις πρακτικές ανάγκες των εν λόγω ΜΜΕ. Η Βάση δεδομένων του Κέντρου για τις υπηρεσίες τακτικών γραμμών συχνά ζητά διαβουλεύσεις.

Η τάση των Βελγικών και κατ'επέκταση των Ευρωπαϊκών τραπεζών βασίζεται στην απροθυμία τους να επενδύσουν στο ναυτιλιακό τομέα, δηλαδή σε πλοία. Καταλαβαίνουμε ότι είναι κυρίως οι ασιατικές τράπεζες που λαμβάνουν κορυφαίες θέσεις όσον αφορά τις επενδύσεις στον τομέα της ναυτιλίας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παγκόσμιου συστήματος θαλάσσιων μεταφορών. Ως εκ τούτου συμμερίζεται τις προκλήσεις όπως και κάθε άλλη υπηρεσία θαλάσσιων μεταφορών και αντιμετωπίζει προκλήσεις λόγω του ανταγωνισμού με άλλους τρόπους μεταφοράς. Λόγω των παρωχημένων διαδικασιών και της επιβολής κυρώσεων (τελωνειακών και διοικητικών διαδικασιών), η μελλοντική ανάπτυξη της εμποδίζεται, με αποτέλεσμα να μην γίνεται ανταγωνιστική σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αποτελούν εναλλακτική λύση των χερσαίων μεταφορών, ιδίως λόγω του σημαντικού δυναμικού των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, όπως φαίνεται και από την ιδέα των «θαλάσσιων αρτηριών». Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται ωστόσο από δύο σοβαρές προκλήσεις:

- **τη δημιουργία εσωτερικού χώρου ναυσιπλοΐας.** Οι θαλάσσιες διαδρομές από το ένα κράτος μέλος στο άλλο θεωρούνται ταξίδια εξωτερικού εξαιτίας των διεθνών κανονισμών.
- **την ανάπτυξη της δυναμικότητας των λιμένων.** Για να απορροφηθεί η αναμενόμενη ανάπτυξη της ναυτιλίας, πρέπει να πραγματοποιηθούν επενδύσεις στους λιμένες για να βελτιωθούν και να επεκταθούν οι υπηρεσίες που προσφέρουν, χάρη στον ανταγωνισμό και στην καθιέρωση σαφών κανόνων για τη χρηματοδότηση από τον δημόσιο τομέα.

Ανεξάρτητα από τις περιφέρειες ή τα λιμάνια, τα Κέντρα Προώθησης ενεργούν προς το συμφέρον όλων, ιδιοκτητών, αποστολέων ή φορέων. Χρηματοδοτούμενα τόσο από το δημόσιο όσο και τον ιδιωτικό τομέα, όλα τα Κέντρα προσπαθούν να αποδείξουν ότι η Ν.Μ.Α είναι αξιόπιστη, ασφαλής, οικονομικά αποδοτική και τεχνολογικά προηγμένη.

Έχουν ήδη συνειδητοποιήσει ότι η χρήση θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι μια κατάσταση νίκης σε όλους τους τρόπους μεταφοράς σε ολόκληρη την Ευρώπη. Τα κέντρα μπορούν να προσεγγίσουν εταιρείες και να

προσφέρουν αμερόληπτες συμβουλές σχετικά με τα οφέλη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η Επιτροπή υποστηρίζει σθεναρά την ίδρυση και λειτουργία τους.

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση του ρόλου των Κέντρων Προώθησης της Ν.Μ.Α είναι ότι τα SPC παρουσιάζουν κάποια κοινά σημεία μεταξύ τους. Τα σημεία αυτά σχετίζονται με:

- Ίδιοι στόχοι άλλα διαφορετικά συστήματα μεταφοράς ανά χώρα – διαφορετικές απαιτήσεις - διαφορετικές προσεγγίσεις.
- Κοινή Προώθηση (SSS, των συνδυασμένων μεταφορών, των κονδυλίων της ΕΕ, της οικολογίας).
- Εκπαίδευση (2e3s).
- Έργα Έρευνας και Ανάπτυξης (μελέτες, έργα, άσκηση συμφόρησης).
- Κοινή Πολιτική (διαβουλεύσεις, γέφυρα μεταξύ του επιπέδου της πολιτικής και των επιχειρήσεων).
- Κοινή Δικτύωση (διάλογος, η συνεργασία, συναντήσεις, επικοινωνία, παροχή πληροφοριών).

Οι καλά ενημερωμένες αποφάσεις για την περαιτέρω προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων απαιτούν έγκυρες, αξιόπιστες και αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με την ευρωπαϊκή αγορά μικρών αποστάσεων και για αυτό το λόγο το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να παράγει διάφορες εκθέσεις που παρέχουν σαφή εκτίμηση της τρέχουσας κατάστασης και τις μεγαλύτερες προοπτικές της αγοράς.

Η ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ όλων των Κέντρων Προώθησης οδηγεί σε μια πιο αποτελεσματική κατανομή και χρήση των πόρων, δημιουργεί συνέργειες-συνεργασίες και δίνει πιο στοχευμένα και αποδοτικά αποτελέσματα προώθησης.

Το ESN λειτουργεί στη δημιουργία της ευαισθητοποίησης και μιας θετικής στάσης απέναντι στις Θαλάσσιες Μεταφορές από την ανάπτυξη μιας στρατηγικής επικοινωνίας μέσω του πακέτου 3 εργασιών για την προώθηση.

Το SPC της Γαλλίας είναι συντονιστής για το σύνολο του έργου του ESN. Το SPC της Γερμανίας είναι συντονιστής της Επιτροπής Παρατήρηση Κεφαλαιαγοράς και το SPC της Νορβηγίας είναι συντονιστής της Επιτροπής Περιβάλλοντος.

Από τα όσα εκτέθηκαν στη παρούσα διπλωματική εργασία , προκύπτει ότι οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων μπορούν και πρέπει να αναλάβουν μία νέα, πιο ζωτικής σημασίας θέση στο πεδίο των μεταφορών της Κοινότητας.

Ξεπερνώντας τα αναχρονιστικά προβλήματα, τον αιώνιο σκόπελο της διαδικαστικής δυσκαμψίας και τις αδυναμίες σύνδεσης με τα υπόλοιπα μέσα, η θαλάσσια οδός είναι σε θέση, με τη μεγάλη διαθέσιμη χωρητικότητα των μέσων και των δικτύων, να συμβάλει ουσιαστικά στην κατεύθυνση της νέας ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Κατεύθυνση που πρόσκειται στη διαχείριση της υπάρχουσας υποδομής, παρά στην αύξησή της, και στόχος που επιδιώκεται μέσα από την ενίσχυση της διατροφικότητας και τη βιώσιμη ανάπτυξη στο πεδίο των μεταφορών.

Συμπερασματικά, τα βήματα προς την κατεύθυνση της επίτευξης ποιότητας στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι σαφή και συγκεκριμένα. Είναι λοιπόν στο χέρι όλων των εμπλεκόμενων φορέων να διεκπεραιώσουν επιτυχώς τα βήματα αυτά, ούτως ώστε να συμβάλλουν στην προώθηση του τόσο σημαντικού αυτού τομέα της ναυτιλίας.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Χλωμούδης Κωνσταντίνος, 2011, «Τάσεις και Εξελίξεις στη Λιμενική Βιομηχανία», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
2. Παρδάλη Α.Ι., (1997), “Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων”, Αθήνα: Interbook.
3. Καραμήτσος, Φ., Ευρωπαϊκή Πολιτική για την προώθηση της ΝΜΑ (2003), *Ναυτικά Χρονικά* (89), 62, σελ. 48-54.
4. Βαρβατές, Ν., Ας χαράξει το ΥΕΝ: μια μοντέρνα και τολμηρή ναυτιλιακή πολιτική (2003), *Ναυτικά Χρονικά* (89), 72, σελ 35-37.
5. Γουλιέλμος ΑΜ, Σαμπράκος Ε., Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 2002.
6. Δ. Λυρίδης (2005), Άρθρο « Προωθείται η ναυτιλία μικρών αποστάσεων», *Logistics & Management*, Εκδόσεις Τεχνοεκδοτική.
7. Νιτσόπουλος Σ.Χ, Ψαραντής Χ.Ν (2007)- « Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στη Μεσόγειο»
8. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «Λευκή Βίβλος- Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο 2002.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

1. Eurostat (2012), Maritime transport statistics - short sea shipping of goods, accessible at:
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods.
2. http://en.wikipedia.org/wiki/Short_sea_shipping
3. http://www.insourceaudit.com/WhitePapers/Short_Sea_Shipping.asp
4. <http://www.shortsea.gr/pleonektimata.php>
5. <http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/pubpdf/01ShortSea.pdf>
6. <http://www.hrima.gr/article.asp?view=489&ref=478>
7. <http://www.shortsea.gr/stoxoi.php>
8. <http://www.tsanak.gr/documents/postgrad/sss.pdf>
9. <http://www.shortsea.gr/ednma.php>
10. http://www.propssss.eu/uploadfiles/VarnaWorkshop_Session2_Henk_Janssens.pdf
11. http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124258_el.htm
12. http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/doc/motorways_sea_2004_07_30_map.pdf

13. http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/doc/sss_2009_list_of_actions.pdf
14. http://eur-lex.europa.eu/legal_content/EN/ALL/?uri=CELEX:52003DC0155
15. http://www.maritimeadvisors.com/pdf/EUSSS_04-2004.pdf
16. <http://www.shortsea.fr/BP2S-activities.html>
17. http://ec.europa.eu/transport/logistics/consultations/doc/2006_10_06/05_shortsea_promotion_centres_esn.pdf
18. http://www.shortseashipping.no/sitepages/shortseanetwork_no.aspx?source=Om+oss
19. <http://www.shortsea.info/mission.html>
20. <http://www.shortsea.dk/>
21. <http://www.shortsea.es/english>
22. <http://shortsea.hr/en>
23. <http://www.shortsea.bg/index.html>
24. <http://www.shortsea.fr/services-en.html>
25. <http://www.shortseashipping.de/>
26. <http://www.shortsea.org.mt/>
27. <http://www.shortsea.gr/ednma.php>

28. http://www.shortseashipping.no/SitePages/home_no.aspx
29. <http://www.utu.fi/en/units/cms/spc/Pages/home.aspx>
30. <http://www.shortseashipping.ee/shortsea-shipping-1>
31. <file:///C:/Users/user/Downloads/Session%206%20-%20Drazen%20Zgaljic%20-%20European%20Shortsea%20Network.pdf>
32. http://freightbywater.fta.co.uk/export/shared/downloads/modeshiftcentre/sea/ens_the_way_forward.pdf
33. <http://www.maritimeforum.se/>
34. http://www.shortsea.be/html_en/sss_promotie/wie_historiek.html
35. <http://www.tpl.be/turnkey-projects/short-sea-shipping>
36. http://www.shortsea.be/html_en/sss_promotie/wie_businessplan.html
37. <http://www.vlaamsehavencommissie.be/en/vhc/page/port-antwerp-antwerpen>
38. <http://www.vlaamsehavencommissie.be/sites/default/files/HavenplanAntwerpen.pdf>
39. <http://www.oogent.be/en/port-ghent>
40. <http://www.portofghent.be/>
41. <http://www.vlaamsehavencommissie.be/en/vhc/page/port-ostend-oostende>
42. <http://www.portofoostende.be/news/detail2.asp?idnr=226>
43. <http://www.vlaamsehavencommissie.be/en/vhc/page/port-zeebrugge>

44. <http://www.apmterminals.com/europe/zebrugge/terminalinfo.aspx?id=1386>
45. http://www.shortsea.be/html_en/publicaties/documents/Shortseafigures2013pressrelease.pdf
46. <https://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/Documents/ESN%20Annual%20Reports/ESN%20Annual%20report%202009.pdf>
47. <https://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/Documents/ESN%20Annual%20Reports/ESN%20Annual%20report%202010.pdf>
48. <https://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/Documents/ESN%20Annual%20Reports/ESN%20Annual%20report%202011.pdf>
49. <https://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/Documents/ESN%20Annual%20Reports/ESN-annual-2008.pdf>
50. http://freightbywater.fta.co.uk/export/shared/downloads/modeshiftcentre/sea/ens_the_way_forward.pdf
51. http://www.shortsea.be/html_nl/publicaties/documents/290513HRfinalversion.pdf