

Mr.sc. **Juraj Bukša**
Hrvatska udruga za promicanje
međubalnog prometnog povezivanja.
Splitska 2/4, Rijeka, Hrvatska

Prikaz značenja *short sea shipping-a* i modaliteti uključivanja u projekt *short sea shipping*

Sažetak

Potreba za pronalaženjem alternativnih načina prijevoza roba u Europi proistekla je iz činjenice da se u posljednjih 20 godina za 50 % povećao broj teških cestovnih vozila na europskim cestovnim koridorima. Budući da je takvo povećanje cestovnog prometa dovelo do smanjenja protočnosti europskih cestovnih koridora, Europska komisija razvila je projekt *Short Sea Shipping*. Osnovni cilj jest pronalaženje načina za premještanje tereta s cestovnih koridora na alternativne putove, u prvom redu more, željeznicu i unutarnje vodene putove.

Ključne riječi: *Short Sea Shipping*, "Marco Polo"

1. Uvod

Pojam *Short Sea Shipping*¹ definira se kao kretanje roba i putnika morskim putem između luka koje su smještene unutar Europe u geografskom smislu i/ili između tih luka i luka smještenih u zemljama izvan Europe, a koje imaju obalnu liniju na moru koje graniči s Europom.[1] *Short Sea Shipping* također se proteže na pomorski promet između zemalja članica EU-a te Norveške, Islanda i drugih zemalja na Baltičkom i Crnom moru te na Mediteranu.

Iz navedene definicije vidljivo je da *Short Sea Shipping* uključuje i Republiku Hrvatsku. U Europskoj zajednici *Short Sea Shipping* uključuje domaći i međunarodni pomorski promet, feeder servise, dužobalni promet i veze prema otocima, odnosno od njih prema obali, te promet po rijekama i jezerima. Za našu zemlju, dok ne postane punopravna članica Europske zajednice, *Short Sea Shipping* odnosi se samo na

¹ Prijevod termina *Short Sea Shipping* s engleskog na hrvatski jezik dovodi do određenih nedoumica. Naime, logičan prijevod glasio bi "kratka plovidba", no budući da kratka plovidba već označava kategoriju plovidbe, postojala bi mogućnost zamjene tih termina. Iz toga razloga koristi se pojam "međubalno prometno povezivanje". Za potrebe ovoga rada koristit će se izvorni naziv *Short Sea Shipping*.

povezivanje Republike Hrvatske s državom koja je punopravna članica Europske zajednice.

Potreba za novim projektima vezanim za transport roba u Europskoj zajednici nastala je zbog ubrzanog rasta prometa teškim cestovnim vozilima, a s time i preopterećenosti prometnica na cestovnim koridorima. Naime, Europska komisija naglašava da se u posljednjih 20 godina povećao promet kamiona na europskim prometnicama za 50 %.

Short Sea Shipping se prvi put službeno uvodi u dokumentu "*White Paper on the Future Development of the Common Transport Policy*" iz 1992. godine, gdje je Europska komisija ispitala potencijalni doprinos *Short Sea Shipping-a* povećanoj mobilnosti prometa.

U rujnu 2001. g. Europska komisija predstavila je svoj "*White Paper on European Transport Policy for 2010: Time to Decide*". [2] Taj rad postavlja određen broj ambicioznih ciljeva koji bi trebali osigurati pristupačnost i protočnost prometa u Europi gdje *Short Sea Shipping* igra glavnu ulogu u postizanju tih ciljeva. Može pomoći zaustaviti predviđeno 50-postotno povećanje prometa teških teretnih vozila, može vratiti ravnotežu u podjeli prometa na sve oblike prijevoza, zaobići kopnene čepove² koji usporavaju protočnost prometa, a uza sve to predstavlja siguran način prijevoza. Činjenica da je *Short Sea Shipping* prioritet za EU i u političkom smislu potvrđena je i na neslužbenom sastanku Ministara transporta Europske zajednice u lipnju 2002. godine u Gijonu, u Španjolskoj, te na ministarskoj konferenciji ministara transporta Europske zajednice 2006. godine u Sloveniji.[3]

2. *Short Sea Shipping*

Povećanje robne razmjene dovodi do povećanja prometa. Takvo povećanje prometa dovodi do pojave zakrčenja prometnih koridora, a time i usporavanja protočnosti prometa. Iako je mreža cestovnih prometnica u Europi na vrlo visokoj razini, one svejedno nisu sposobne protočno primiti sve veću količinu teških cestovnih vozila. Europska komisija je stajališta da se povećanjem kapaciteta cestovnih prometnica te gradnjom novih ne bi riješili problemi³. Iz toga razloga Europska komisija je počela razvijati alternativne načine prijevoza roba kako bi povećala protočnost prometa, kako u Europskoj zajednici, tako i između Europske zajednice i zemalja u okruženju. Kao glavni cilj postavlja se prebacivanje prometa roba s cestovnih prometnih koridora na druge vidove transporta. U prvom redu to se odnosi na more, unutarnje vodene putove (rijeke i jezera) te željeznicu.

² Engleski termin za "čepove" koji usporavaju protočnost prometa je *bottlenecks*, više na http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/bottlenecks/index_en.htm

³ Početne i završne točke u premještaju roba ne mijenjaju se. One su uvijek područja velike proizvodnje ili potrošnje roba. Iz toga razloga upravo se na tim mjestima javljaju najveća cestovna zakrčenja koje gradnja novih prometnica zasigurno ne bi riješila.

Provedena statistička istraživanja pokazala su da se na kratkim relacijama za prijevoz tereta većinom koristi cestovni promet, dok se za duge relacije više koristi pomorski prijevoz. Takva podjela navodi na zaključak da cestovni i pomorski prijevoz privlače različite segmente tržišta. Zadatak *Short Sea Shipping-a* jest promijeniti tako uspostavljeni odnos te stalnim promotivnim djelovanjem nastojati privući, u što većoj mjeri, i dio tržišta koji je sada, prvenstveno, usmjeren na cestovni promet, tj. terete koji se prevoze na kratkim relacijama.

Takvom preraspodjelom *Short Sea Shipping* bi mogao, između ostalog, i smanjiti duljinu putovanja za koje se koristi pomorski prijevoz integriranjem tog načina prijevoza u transportne lance "od-vrata-do-vrata". Suradnja s ostalim načinima prijevoza u logističkom lancu te s krcateljima i špediterima također je od izuzetne važnosti za stvaranje sveobuhvatne mreže koja će nuditi usluge "od-vrata-do-vrata" po prihvatljivim cijenama. *Short Sea Shipping* podrazumijeva integraciju pomorskog prijevoza u logističke prijevozne lance kojima bi trebala upravljati te ih predstavljati na tržištu samo jedna komercijalna osoba/tijelo, tzv. "one-stop shop".

Glavni razlozi za razvoj Short Sea Shippinga su:

- povećavanje protočnosti prometa njegovim premještanjem s cestovnih koridora na alternativne pravce,
- pojačavanje povezanosti Europske zajednice, olakšavanje međusobne povezanosti država članica i europskih regija te revitalizacija perifernih regija,
- ekološki aspekt *Short Sea Shipping-a*.

Osnovni zadatak koji se nameće transportnom lancu jest prebaciti robu od proizvođača do krajnjeg korisnika u što kraćem vremenu i uz što manji trošak. S obzirom da je zbog povećanja robne razmjene unutar Europe smanjena protočnosti prometa, kao rješenje nameće se skretanje prometa s cesta na druge transportne putove. Zadatak *Short Sea Shipping-a* jest naći način za skretanje što više tonskih kilometara (tkm) s cestovnih koridora.

$$R_{tk} = C_{tk} - SSS_{tk} \text{ [tkm]} \quad (1)$$

gdje je

R_{tk} – razlika tonskih kilometara

C_{tk} – cestovni tonski kilometri

SSS_{tk} – tonski kilometri u *Short Sea Shipping-u*

Ostvarena razlika u tonskim kilometrima preduvjet je za promišljanje o načinima skretanja prometa s cesta na alternativne transportne pravce s ciljem poboljšanja opće protočnosti prometa. Svako povećanje tonskih kilometara na cestovnim koridorima znači smanjenje protočnosti prometa, što za posljedicu ima slabiju povezanost područja

unutar Europske zajednice kao i nje same s trećim zemljama⁴. Naredni korak jest uklanjanje svih mogućih vidova zapreka što utječu na protočnost prometa. To su najčešće carinske formalnosti⁵, administrativni postupci kod najave brodova – *IMO Fal*⁶, što iziskuje pronalaženje mogućnosti prihvata brodova u lukama, u kojima se ne očekuju čekanja na vez za brodove zbog zakrčenja luka⁷ i slične zapreke. Uklanjanjem tih zapreka *Short Sea Shipping* ostvaruje prednost u odnosu na cestovni promet jer treba imati manji trošak i kraći protek vremena za prelazak jednog tonskog kilometra.

$$R_p = C_p - SSS_p \text{ [t/tkm]} \quad (2)$$

gdje je

R_p – razlika u vremenu potrebnom za prelazak jednog tonskog kilometara

C_p – vrijeme potrebno za prelazak jednog tonskog kilometara cestom

SSS_p – vrijeme potrebno za prelazak jednog tonskog kilometara u *Short Sea Shipping-u*

Odnosno, možemo još i pisati

$$R_t = C_t - SSS_t \text{ [EUR]}^8 \quad (3)$$

Gdje je

- R_t – razlika troška izražena u EUR potrebnog za prelazak jednog tonskog kilometara
- C_t – trošak u EUR potreban za prelazak jednog tonskog kilometara cestom
- SSS_t – trošak u EUR potreban za prelazak jednog tonskog kilometara u *Short Sea Shipping-u*

Ostvarena razlika koja se dobije na osnovi izraza (2) i (3) gotovo u pravilu potvrđuje prednosti načina prijevoza putem *Short Sea Shipping-a*, koji se, nadalje, može držati i oblikom transporta koji najmanje šteti okolišu, jer uz relativno male vanjske troškove i visoku učinkovitost ima i visoku energetska učinkovitost. Većim

⁴ Pojam treće zemlje unutar Europske zajednice ustalio se kao izraz za zemlje Europe koje nisu niti članice Europske zajednice, niti imaju povlaštene odnose s njom (npr. Kraljevina Norveška).

⁵ Iz toga je razloga Europska komisija izradila i Vodič za carinske postupke u *Short Sea Shipping-u*, više na http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/custom_guide_en.htm

⁶ *IMO Fal* je skup dokumenata za standardiziranje postupaka najave brodova, više na http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/imo_fal_en.htm

⁷ Luke koje zadovoljavaju uvjet da brodovi u *Short Sea Shippingu* imaju osiguran vez po dolasku postaju *Short Sea Shipping friendly port* – luke prihvatljive za *Short Sea Shipping*, više na http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/friendly_ports_en.htm

⁸ Iako je u pomorstvu uobičajeno prikazivati troškove u američkim dolarima, kod *Short Sea Shipping-a* troškovi se iskazuju u eurima, budući da se sve daljnje kalkulacije vezane uz *Short Sea Shipping* prikazuju u eurima.

practiciranjem *Short Sea Shipping-a* Europska zajednica mogla bi postići svoj cilj i ispuniti obveze vezane uz problem ispuštanja CO₂ prema protokolu iz Kyota. Naime, u pomorskom prijevozu energetska učinkovitost mnogo je veća nego u drugim oblicima transporta te se izlučuje znatno manje CO₂ po tonskom kilometru ili putniku nego li je to slučaj kod ostalih oblika transporta. Što se tiče smanjenja ispuštanja SO₂, ono se može postići smanjenjem sadržaja sumpora u gorivu ili opremanjem brodova sustavima za čišćenje ispušnih plinova. Mjere za smanjenje ispuštanja NO_x podrazumijevaju korištenje katalitičkih konvertera, recirkulacije ispušnih plinova, emulzije vode i goriva te niske razine ispuštanja NO_x.

Tablica 1. Emisije onečišćenja zraka u gramima po tkm prema sredstvima transporta

U g/tkm	CO	CO ₂	No _x	SO ₂	CH ₄	nm-VOC	PM10
Cestovni transport	0,2 – 2,4	50 – 333	0,24 – 3,6	0,03 – 0,4	0,2 – 0,9	0,025 – 1,1	0,005 – 0,2
Željeznički transport	0,02 – 0,2	9 – 102	0,07 – 1,9	0,04 – 0,4	0,02 – 0,9	0,01 – 0,1	0,01 – 0,08
Pomorski transport / SSS	0,02 – 0,2	7,7 – 31	0,11 – 0,72	0,05 – 0,51	0,04 – 0,08	0,01 – 0,02	0,002 – 0,04
Unutarnja plovidba	0,11	33 – 81	0,26 – 1,45	0,04	-	0,03 – 0,05	0,02

Izvor: http://www.realise-sss.org/uploadfiles/D3.1_Inception_Report.pdf

Short Sea Shipping, najkraće rečeno, pruža svojim korisnicima jednostavniji, brži, jeftiniji i ekološki prihvatljiviji vid transporta roba po sustavu "vrata do vrata". Da bi *Short Sea Shipping* bio uspješan, potrebna je dobra suradnja nositelja svih oblika transporta koji, u konačnici, čine jedan intermodalni lanac prometnih usluga.

Da je Short Sea Shipping uspješan projekt, govori činjenica da je u 2005. godini, od ukupne robne razmjene unutar Europe, gotovo 40% provedeno baš putem *Short Sea Shipping-a*⁹.

3. Projekt "marco polo" kao mjera poticaja *short sea shipping-a*

Promjena ustaljenog oblika i smjera prometa dugotrajan je proces koji iziskuje mnogo truda i vremena. Naime, jedan ustaljeni prometni sustav daje svojim korisnicima osjećaj sigurnosti jer su oni upoznati sa svim njegovim segmentima, bilo da se radi o

⁹ www.shortsea.info

samim procedurama unutar sustava ili o nositeljima ili osobama koji sam taj sustav provode. Svaki poremećaj unutar uhodanog sustava dovodi do mogućih zastoja u protoku robe, prekida poslovnih veza ili gubitka tržišta, što svakako nije u interesu korisnicima sustava. Nadalje, bitno je istaknuti da se svi sudionici sustava koji je održan neko duže razdoblje koriste tim sustavom kao izvorom prihoda, predmetom ulaganja, investiranjem u razvoj i opremu itd.. Prema tomu, može se zaključiti da se kod ustaljenih sustava javlja tromost i otpor pri samoj pomisli na promjenu iz objektivnih ili subjektivnih razloga.

Da bi Europska komisija mogla provesti ideju o premještanju prometa s cestovnih koridora na alternativne putove, odnosno provesti u djelo *Short Sea Shipping*, bila je prinuđena pružiti njenim korisnicima određene beneficije, budući da otvaranje svakog novog prometnog pravca traži određeni period prilagodbe na nove uvjete. Naime, potreban je protok vremena kako bi se svi sudionici u prometnom sustavu uskladili i stvorili neprekinuti i uhodani lanac usluga. To razdoblje prilagodbe najčešće dovodi do poremećaja na tržištu, kašnjenja u isporukama, uhodavanjem carinskih i drugih administrativnih postupaka. U konačnici, to razdoblje prilagodbe dovodi do nastanka povećanih troškova kod sudionika prometnog sustava. Da bi Europska komisija privukla sudionike prometnog sustava u *Short Sea Shipping*, morala je naći način za pokrivanje tih dodatnih troškova.

Glavni instrument koji je poticao projekte vezane uz *Short Sea Shipping* u početnoj fazi bio je projekt "*Pilot Actions for Combined Transport*" (PACT).[4] Kako je program PACT istekao 2001. godine, Europska komisija je 2002. godine predložila nastavak tom projektu. Europsko vijeće prihvatilo je prijedlog o osnivanju programa "Marco Polo" u prosincu 2002. godine. [5] Predviđeni budžet iznosi 102 milijuna eura, a cilj projekta je prebaciti 12 milijardi tkm godišnje s cesta na *Short Sea Shipping*, željeznicu i unutarnje vodene putove.

Tri su glavna projekta koja se mogu financirati iz programa "Marco Polo":

- *modal shift actions*, premještanje prometa s cestovnih koridora na alternativne transportne putove,
- *catalyst actions*, traženje novih transportnih putova u Europi koji za cilj imaju povećanje protočnosti prometa i
- *common learning actions*, izrada novih načina razmjene informacija i naobrazbe koji za cilj imaju povećanje protočnosti prometa.

Budući da je *modal shift actions* najvažniji za razvoj projekta *Short Sea Shipping-a*, njega će se detaljnije objasniti.

Bitno je naglasiti da se iz projekta "Marco Polo" može financirati isključivo privatni sektor te da je pristupanje projektu "Marco Polo" ugovorni odnos između korisnika *Short Sea Shipping-a* (izvoznika, uvoznika i svih ostalih subjekata u sustavu transporta – brodaru, željeznicu itd.) i Europske komisije u trajanju od tri godine.

Da bi se mogla koristiti sredstva iz projekta "Marco Polo", potrebno je Europskoj komisiji dokazati da će se financiranje projekta isključivo koristiti za pokrivanje dodatnih troškova uvođenja nove linije, zbog čega sudionici ne mogu raditi s pozitivnom bi-

lancom troškova i rashoda. Drugim riječima, projekt "Marco Polo" neće financirati one linije koje posluju na komercijalnoj osnovi. Također je potrebno dokazati da se novom linijom premještaju tonski kilometri s cestovnih koridora na alternativne transportne putove, a da se time ne narušavaju pravila tržišnog natjecanja. Na taj način Europska komisija želi se osigurati da se otvaranjem *Short Sea Shipping* linije na alternativne transportne putove prebacuju isključivo novi tkm, odnosno oni koji su prije otvaranja takve linije prometovali cestovnim koridorima.

Da bi se zadovoljili kriteriji za korištenje sredstava iz projekta "Marco Polo", potrebno je dokazati da će se, u ugovornom razdoblju od tri godine, putem *Short Sea Shipping-a* s cestovnih koridora na alternativne putove prebaciti najmanje 250 milijuna tkm. Europska komisija se obvezuje da će subvencionirati 1 € za svakih prebačenih 500 tkm s time da minimalna subvencija iz projekta "Marco Polo" iznosi 500.000 €.

Da bi se ostvarilo pravo na minimalnu subvenciju, potrebno je zadovoljiti sljedeći uvjet:

$$\frac{250.000.000[\text{tkm}]}{500} = 500.000[\text{t}]$$

iz kojeg proizlazi da je za korištenje minimalne subvencije potrebno, putem *Short Sea Shippinga*, prevesti najmanje 500.000 tona tereta u razdoblju od tri kalendarske godine. Pri tomu valja istaći kako je Europska komisija postavila i gornju granicu za subvenciju iz projekta "Marco Polo" tako da maksimalna subvencija, bez obzira na broj prebačenih tkm, iznosi 30% od ukupnih troškova uvođenja linije *Short Sea Shipping-a*.

Projekt "Marco Polo" završava 31. prosinca 2006. g. te od tada počinje projekt "Marco Polo II" koji će funkcionirati u razdoblju od 2007. – 2013. godine s mnogo većim budžetom od 740 milijuna €. Glavne naznake koje su do sada objavljene vezane za projekt "Marco Polo II" su sljedeće:

- veći proračun,
- mogućnost financiranja infrastrukture do iznosa od 50 % ukupnih dobivenih sredstava,
- gornja granica subvencije povećava se na 35 % od ukupnih troškova uvođenja linije *Short Sea Shipping-a*,
- mogućnost subvencioniranja sredstava za projekt autocesta mora,¹⁰
- jednostavnija procedura natječaja i dokumentacije za dobivanje subvencije¹¹
- mogućnost uključivanja javnog sektora.

¹⁰ originalan naziv projekta je "Motorways on the Sea", više na http://ec.europa.eu/transport/intermodality/motorways_sea/index_en.htm

¹¹ od 96 pristiglih ponuda za dobivanje sredstava od projekta "Marco Polo I" odobreno ih je svega 19

4. Mogućnosti razvoja short sea shippinga u republici hrvatskoj

Sve navedene prednosti koje su primjenjive u zemljama Europske zajednice idu i u prilog primjene *Short Sea Shipping-a* i na prostor Republike Hrvatske i njenog užeg okruženja. Osnovne prednosti su sljedeće činjenice:

- 1) završne (početne) točke koridora Vb i Vc čine prirodni nastavak kopnenog na morski transport,
- 2) da su luke Rijeka (Bakar) i Ploče opremljene i sposobne prihvatiti i opslužiti brodove u *Short Sea Shipping-u*,
- 3) da je gospodarstvo Republike Hrvatske i njenog okruženja tržišno i orijentirano na izvoz i uvoz u prekomorske zemlje,
- 4) da je Jadransko more prirodna prepreka transverzalnom prometu čije zaobilaznje iziskuje povećane troškove,
- 5) da je Jadransko more najkraći pravac u longitudinalnom prometu te
- 6) da su iskustava i znanja koje posjeduju prijevoznici, špediteri i luke s hrvatske strane Jadrana dragocjena i čine veliki potencijal za brzu operativnost.

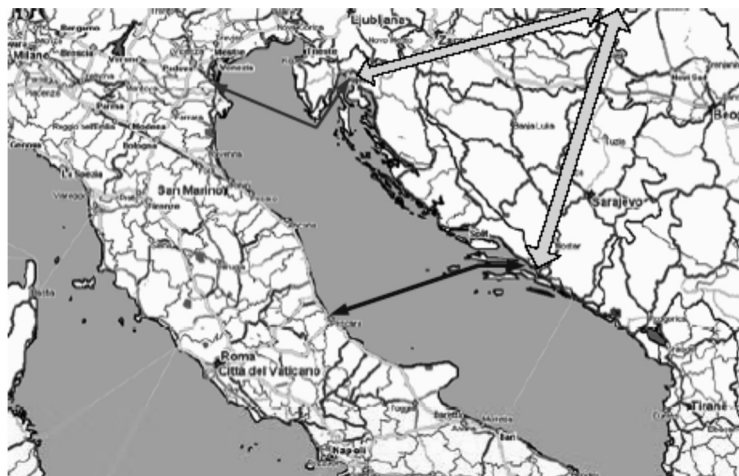
Navedene činjenice već su duže vremena prepoznate i bile su predmetom znanstvenih rasprava i izrade studija opravdanosti pokretanja brodskih linija, a bilo je i pokušaja uvođenja takvih linija¹² koje zbog stjecaja nepovoljnih okolnosti, ali i zbog izostanka podrške državne administracije, nisu postigle ekonomske rezultate te su stoga, ubrzo nakon otvaranja, bile ugašene. Poučeni takvim iskustvom, ali i u skladu sa smjernicama prometne politike Europske zajednice, 2005. godine osnovana je Udruga za promicanje međuobalnog prometnog povezivanja (*Shortsea Promotion Centre Croatia – SPC Croatia*) [6] koja je postala dijelom Predpristupne pomorske strategije Republike Hrvatske. [7]

Osnovni ciljevi Udruge jesu naglašavati i promicati prednosti koje međuobalno prometno povezivanje može ponuditi na transeuropskoj i paneuropskoj razini te olakšavati integracijske procese u logističkom lancu intermodalnog transporta pružanjem podrške članicama udruge u osmišljavanju i pripremi konkretnih projekata kojima bi se ostvarilo prebacivanje tereta s cestovnog prijevoza na druge oblike prijevoza, s posebnim naglaskom na brodarski prijevoz, te pružanjem potpore za ostvarivanje sufinanciranja od Europske zajednice.

Trenutno su projekti koji imaju najveće izglede za takvo sufinanciranje oni koji bi se odnosili na otvaranje brodskih linija Bakar – Chioggia i Ploče – Pescara i za koje su, u prvom redu, zainteresirani cestovni kamionski prijevoznici, ali i manji izvoznici.

¹² Misli se na longitudinalnu liniju Rijeka – Drač poznatiju pod nazivom "tamo – amo way" (1990), te na transverzalnu liniju Rijeka – Ravenna pod nazivom Ri-Ra(2003)

Tablica 2. Mogući pravci linija Short Sea Shippinga u Republici Hrvaskoj



Konkretiziranje bilo kojeg od mogućih projekata ovisi o poduzetničkoj inicijativi zainteresiranih poslovnih subjekata u transportnom lancu, a na Udruzi je da takav projekt podrži i osigura svu logističku podršku potrebnu otvaranje takve linije te realizira sredstva koja proizlaze iz programa "Marco Polo".

5. Zaključak

Donošenjem Predpristupne pomorske strategije Republike Hrvatske koja, za razliku od drugih strategija, razvoj hrvatskog brodarstva promatra u skladu sa smjernicama prometne politike Europske zajednice, i davanjem podrške projektu *Short Sea Shipping-a* otvaraju se mogućnosti sudionicima transportnog lanca da brže i povoljnije ostvare svoje potrebe. Premještanje dijela robnih tokova s cestovnog na pomorski transport neizbježna je potreba koja će nastupiti zbog ubrzanog rasta robnog prometa cestom i sve češćih zastoja i čepova na prilazima velikim distributivnim centrima.

Sama činjenica da prometni koridori Vb i Vc imaju svoje završne ili ishodišne točke na našoj obali i da je more prirodni nastavak tih koridora u prometnom povezivanju unutar Zajednice, posebice Italije i Francuske s Mađarskom, Češkom i Slovačkom, znači da pravodobno uključivanje Republike Hrvatske u takve prometne tokove za posljedicu mora imati i revitalizaciju morskog brodarstva.

Uključivanje u longitudinalni jadranski pravac, odnosno povezivanje hrvatskih luka s pravcem roba Trst – Drač – Pirej – Istanbul, značilo bi rasterećenje dužobalnih prometnica, što je od posebnog značenja u vrijeme turističke sezone.

Literatura

- [1] www.shortsea.info
- [2] www.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_en.pdf
- [3] http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/gijon_summary_en.pdf
- [4] http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/archive/pact_en.htm
- [5] http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/legal/marcopolo_en.htm
- [6] www.shortsea.hr
- [7] Predpristupna prometna strategija Republike Hrvatske, Zagreb 2006.

Juraj Bukša

The Meaning of the Short Sea Shipping and the Short Sea Shipping Project Joining Modalities

Summary

There has emerged the need for alternative modes of the transport of goods in Europe owing to the increasing rate of growth in the heavy road vehicles on European transport routes which has reached 50% in the past 20 years. As a consequence, the traffic flow rate on European road transport corridors has significantly dropped, whereby the European Commission has been prompted to develop the Short Sea Shipping Project. The leading idea of the Project is to find new ways to shift cargoes from the road traffic corridors to alternative lines, primarily to the sea, railway and inland navigation waters.

Key words: Short Sea Shipping, 'Marco Polo'

Ragguaglio sull' importanza del progetto short sea shipping e modalità di inserimento

Sommario

L'esigenza di trovare modi alternativi per il trasporto di merci in Europa nasce dall'evidenza che nell'ultimo ventennio il numero dei mezzi pesanti di trasporto su strada è aumentato in Europa del 50%. Avendo tale incremento contribuito alla drastica riduzione di scorrimento del traffico, la Commissione europea ha varato il progetto Short Sea Shipping con l'obiettivo di convogliare il flusso del traffico merci dalle strade su vie alternative quali il mare, la ferrovia e le vie d'acqua interne.

Parole chiave: Short Sea Shipping, "Marco Polo"