
Η Μεσόγειος τείνει να γίνει ο «Νέος Δρόμος του Μεταξιού». Η μετεξέλιξη του ελληνικού λιμενικού συστήματος, σύμφωνα με τον Δ. Τεμπονέρα

2018/12/19 09:25 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στην καθιέρωση των λιμένων σε κεντρικούς κόμβους της αλυσίδας μεταφορών και του διεθνούς εμπορίου και στην μετατροπή της Μεσογείου στο «Νέο Δρόμο του Μεταξιού», αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Ναυτιλίας Διονύσης Τεμπονέρα, σε εκδήλωση για τις Μεταφορές και την Εφοδιαστική Αλυσίδα.

Ο κ. Τεμπονέρα σχολίασε ότι παρατηρήθηκε 434% αύξηση της διακίνησης containers, από την Ασία στην Ευρώπη μέσω της Μεσογείου, την περίοδο 1995 - 2016, σημειώνοντας τον σημαίνοντα ρόλο που θα διαδραματίσουν τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

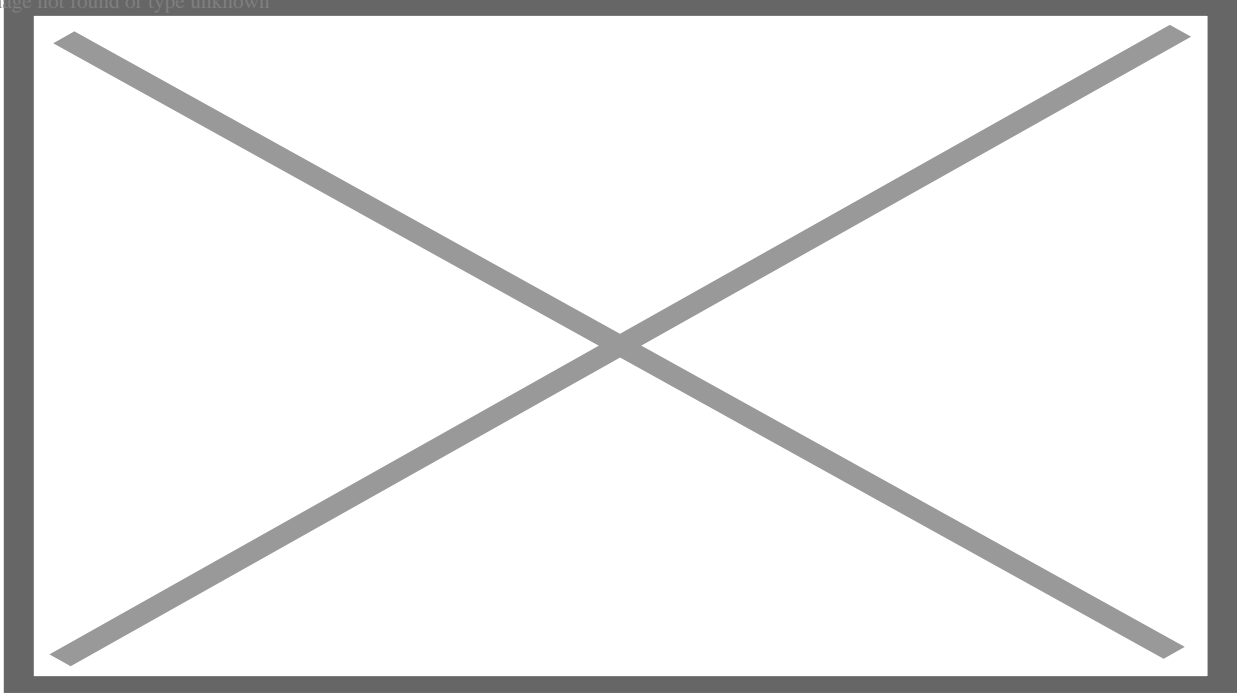
Στη συνέχεια, υπογράμμισε τα οφέλη από το Μεταφορικό Ισοδύναμο, στην αναδιάρθρωση του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας και στις δράσεις του υπουργείου Ναυτιλίας για την ενίσχυση της κρουαζιέρας.

Η ομιλία του Διονύση Τεμπονέρα

Καταρχήν, ευχαριστώ για την πρόσκληση, είναι ιδιαίτερη τιμή να βρίσκομαι εδώ και να μου δίνεται η ευκαιρία να τοποθετηθώ στα θέματα των θαλάσσιων μεταφορών.

Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική έχει ως στόχο την παροχή μιας συνεκτικότερης προσέγγισης των θαλάσσιων υποθέσεων, μέσω της ενίσχυσης του συντονισμού μεταξύ διαφόρων τομέων πολιτικής.

Η πολιτική αυτή επικεντρώνεται σε ζητήματα που δεν εμπίπτουν στην πολιτική ενός μόνο τομέα αλλά σε ζητήματα που απαιτούν τον συντονισμό διαφόρων τομέων και φορέων.



Στιγμιότυπο από την εκδήλωση

Μια από τις διατομεακές πολιτικές είναι και η γαλάζια ανάπτυξη στην οποία περιλαμβάνονται και οι μεταφορές, οι οποίες είναι ουσιαστικά διεθνείς.

Το όραμα για ένα ανταγωνιστικό και βιώσιμο σύστημα μεταφορών, όπου οι μεταφορές έχουν θεμελιώδη σημασία για την οικονομία και την κοινωνία μας πρέπει να είναι βιώσιμες ενόψει των νέων προκλήσεων που αντιμετωπίζουμε.

Η παγκοσμιοποίηση και η αύξηση του διεθνούς εμπορίου (σε όγκο και προορισμούς) συνοδεύτηκε από ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις και πολυάριθμες καινοτομίες, οι οποίες βρήκαν εφαρμογή στον χώρο των μεταφορών μεταβάλλοντας ταυτοχρόνως τον τρόπο διεξαγωγής του.

Οι εξελίξεις αυτές επέφεραν δομικές αλλαγές τόσο στη διάρθρωση όσο και στην ολοκλήρωση των εφοδιαστικών αλυσίδων.

Την ίδια στιγμή διαμόρφωσαν ένα δυναμικό και ευμετάβλητο περιβάλλον λειτουργίας. Στη σημερινή διαδικασία παγκοσμιοποιημένης παραγωγής είναι προφανές ότι τα προϊόντα - εμπορεύματα πρέπει να μεταφερθούν από τον τόπο παραγωγής στον τόπο τελικής κατανάλωσης είτε ως τελικά είτε ως ενδιάμεσα προϊόντα.

Οι δε λιμένες από κέντρα συμφόρησης μετεξελίχθηκαν σε κεντρικούς κόμβους της αλυσίδας μεταφορών και του διεθνούς εμπορίου και σε αυτό το πλαίσιο, κλήθηκαν να αναζητήσουν τις απαραίτητες θεσμικές προσαρμογές, να αναπτύξουν νέους ρόλους και υπηρεσίες προκειμένου να ανταποκριθούν στη νέα πραγματικότητα.

Ο ρόλος, λοιπόν, της ναυτιλίας και των θαλασσίων μεταφορών αναδεικνύεται ως μια

απόλυτη αναγκαιότητα για το σύγχρονο οικονομικό περιβάλλον και τις μεταφορές και η σημασία των συνδυασμένων μεταφορών είναι καθοριστική για την αποτελεσματική διακίνηση των εμπορευμάτων.

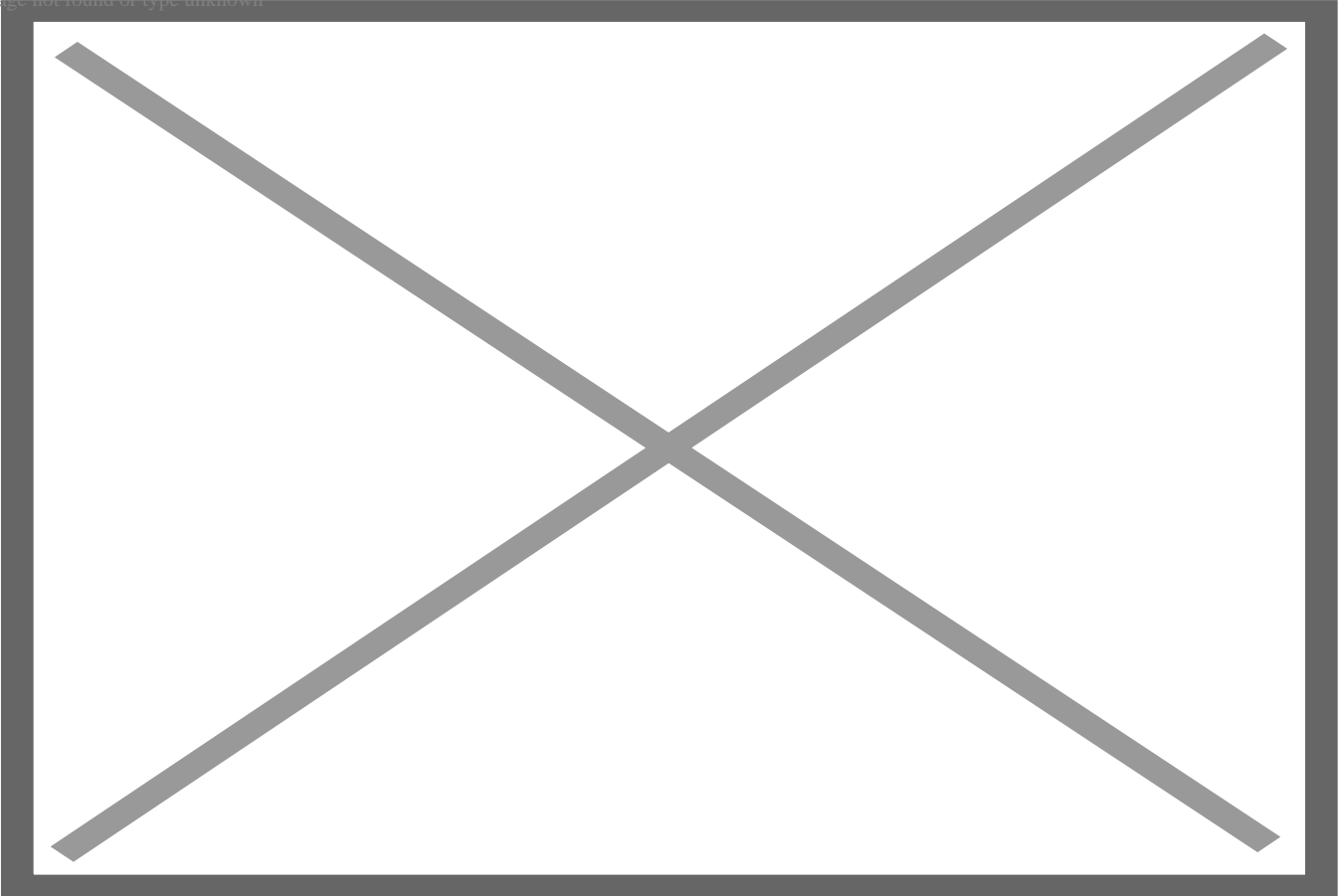
Στόχο των συνδυασμένων μεταφορών αποτελεί η συνεργασία των υποδομών και των συστημάτων, καθώς και η διευκόλυνση των διαδικασιών για καλύτερες, ταχύτερες, αποτελεσματικότερες και βιώσιμες μεταφορές.

Ειδικότερα, ο σχεδιασμός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, που διασυνδέει τα χερσαία, θαλάσσια και εναέρια δίκτυα σε ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πολυτροπικών μεταφορών για την αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση της διακίνησης προσώπων και εμπορευμάτων μεταξύ των περιοχών της ΕΕ αλλά και οι Θαλάσσιοι Διάδρομοι (Motorways of the Sea) εξυπηρετούν τον στόχο αυτό.

Περαιτέρω, **η Μεσόγειος τείνει να γίνει ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού (οδός μεταφοράς από Ανατολή στη Δύση) αφού:** - διακινούνται 819 εκατ. τόνοι εμπορευμάτων μέσω της διώρυγας Σουέζ, - παρατηρήθηκε 434% αύξηση της διακίνησης containers μεταξύ 1995-2016, - έχει 17 λιμένες με διακίνηση μεγαλύτερη του 1 εκατ TEUs και - 598 εκατ. τόνοι διακινούνται με μέσα ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, που είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την ελληνική ναυτιλία και οικονομία.

Επομένως για την υποστήριξη των διαδικασιών αυτών χρειάζονται λιμενικές υποδομές ικανές να εξυπηρετήσουν τα καταπλέοντα πλοία, καθώς και επαρκείς ανωδομές στη ΧΖΛ π.χ. φορτοεκφορτωτικός εξοπλισμός, αποθηκευτικοί χώροι, διασύνδεση με τα άλλα μεταφορικά δίκτυα ιδιαίτερα το σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο και επαρκή διοικητικό μηχανισμό για την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών.

Σε σχέση με τη διαχείριση των δύο μεγαλύτερων ελληνικών λιμένων - Πειραιά και Θεσσαλονίκης - αυτή είναι στα χέρια ιδιωτών επενδυτών με εξαιρετικές προοπτικές ανάπτυξης.



Ωστόσο, ο εκσυγχρονισμός και η επέκταση του σιδηροδρομικού και του οδικού δικτύου και η δημιουργία περισσότερων ελεύθερων ζωνών είναι στις άμεσες ενέργειες που πρέπει να γίνουν για τη διασύνδεση των λιμένων με υπηρεσίες logistics.

Επίσης, η αξιοποίηση των υπάρχοντων Οργανισμών Λιμένων **με την παραχώρηση συγκεκριμένων λιμενικών δραστηριοτήτων σε δυνητικούς επενδυτές μέσω ΣΔΙΤ** (Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα) είναι δυνατό να συμβάλει στην αναβάθμισή τους.

Οι μεταφορές λοιπόν έχουν παγκόσμιο χαρακτήρα και απαιτείται ισχυρή διεθνής συνεργασία, καθώς και αλληλοσυμπληρούμενη δράση μεταξύ των Εμπορευματικών Κέντρων (Logistics Centres) και Λιμένων, που καθίσταται ιδιαίτερα σημαντική.

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί το καλύτερο παράδειγμα μιας δημιουργικής και παραγωγικής Ελλάδας, που έχει αναδείξει τη χώρα μας σε παγκόσμιο πρωτοπόρο του συγκεκριμένου κλάδου.

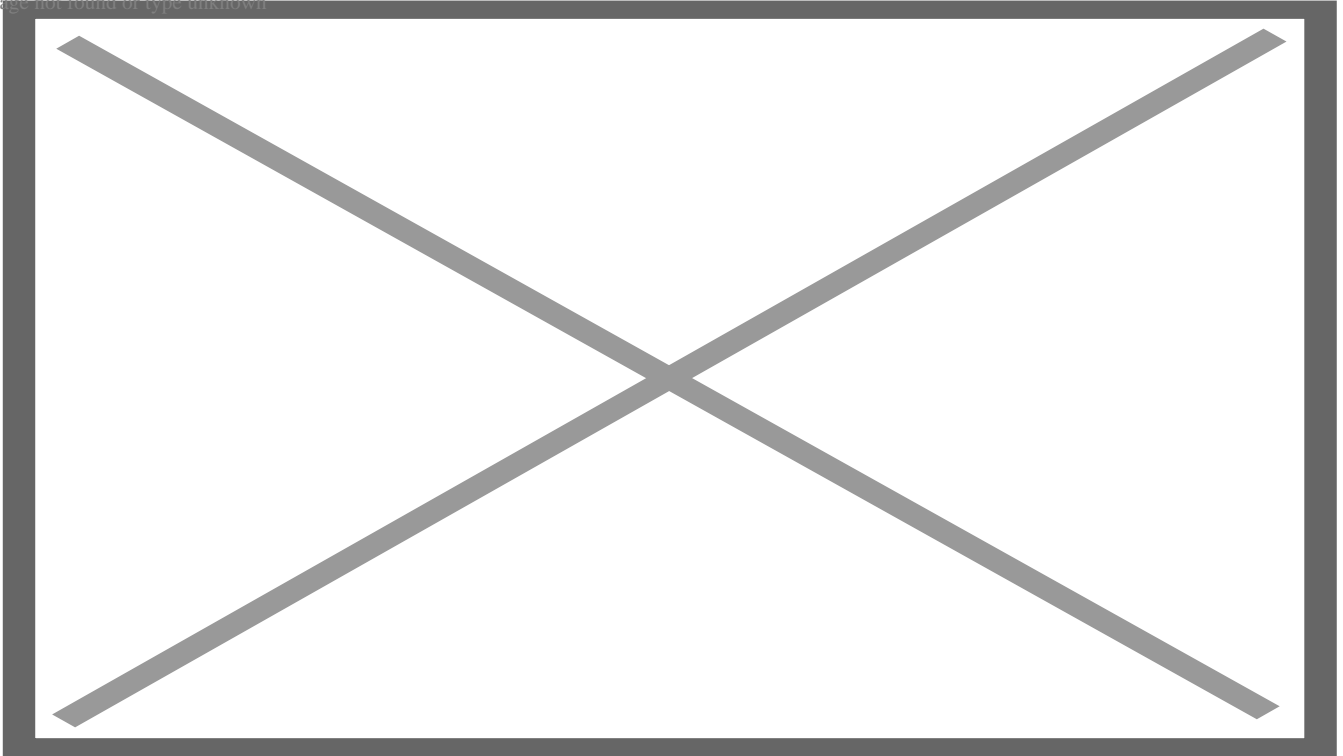
Τα ελληνικά λιμάνια και η ποντοπόρος ναυτιλία μπορούν να αξιοποιηθούν ως μοχλός ανάπτυξης της οικονομίας της χώρας μας.

Η ποιότητα, η προσβασιμότητα και η αξιοπιστία των υπηρεσιών μεταφορών επιτρέπουν την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας και δημιουργούν σημαντικές άμεσες, έμμεσες και επαγόμενες πολλαπλασιαστικές

ωφέλειες για τις εθνικές οικονομίες.

Για αυτό και είναι προς το συμφέρον όλων να αξιοποιηθούν όλες οι δυνατότητες που η γεωστρατηγική θέση της χώρα μας έχει να προσφέρει.

Image not found or not supported



Αξιότιμοι Κυρίες και Κύριοι,

Ως Γ.Γ. Υ.ΝΑ.Ν.Π. και ως Πρόεδρος του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών έχω ενδελεχώς ασχοληθεί με τα ζητήματα της ακτοπλοΐας, καθώς και της σύνδεσης του δικτύου και έχω αφουγκραστεί τις ανάγκες όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Είναι πράγματι αξιοθαύμαστο, το πόσο τα ελληνικά νησιά αποτέλεσαν τόπους ανάπτυξης μοναδικών πολιτισμών με ιδιαίτερα πολιτισμικά χαρακτηριστικά σε ένα ιδιαίτερο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.

Ο ελληνικός νησιωτικός χώρος με τον πολυνησιακό χαρακτήρα του και την άριστη ποιότητα των ακτών του διακρίνεται για τη μοναδικότητά του και αποτελεί πολύτιμο φυσικό κεφάλαιο που προσελκύει πλήθος τουριστών κάθε χρόνο.

Ωστόσο, η εποχικότητα της ζήτησης, σε συνδυασμό με την υψηλή συγκέντρωση ανθρώπινης δραστηριότητας εποχιακά και τις αυξημένες απαιτήσεις σε εξοπλισμό και υποδομές μαρτυρούν, ότι προκύπτουν προβλήματα που άπτονται των ιδιαίτερα φυσικών και γεωγραφικών χαρακτηριστικών των ελληνικών νησιών.

Τα νησιά μας χρήζουν μιας διαχείρισης εναρμονισμένης με τη φέρουσα ικανότητά τους.

Επομένως, η αποτελεσματική και αποδοτική διαχείριση της θαλάσσιας επιβατικής

μεταφοράς από και προς τα νησιά απαιτεί τη διαμόρφωση μιας κοινής, προσαρμοσμένης πολιτικής με ισορροπία ανάμεσα σε όλους τους άξονες: κοινωνία, επιχειρήσεις, οικονομία και περιβάλλον.

Στόχος μας είναι η εξασφάλιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων παράλληλα με την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας, όπου επιτυγχάνεται η άρση της απομόνωσης και διασφαλίζεται η απρόσκοπτη μεταφορά των επιβατών.

Το τεράστιο μεταφορικό έργο, που επιτελείται σε καθημερινή βάση από ένα πλήθος τακτικών δρομολογίων αποδεικνύει τη σημασία της ακτοπλοΐας για τις νησιωτικές κοινωνίες.

Παρά τη δυσχερή οικονομική θέση στην οποία έχουν περιέλθει οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, την έλλειψη χρηματοδότησης και την ολοένα και πιο έντονη εποχικότητα, η Πολιτεία καταφέρνει να διασφαλίζει τον κοινωνικό χαρακτήρα της θαλάσσιας συγκοινωνίας και την εδαφική συνέχεια της χώρας.

Αξιοσημείωτο είναι, ότι με το Νόμο 4551/2018 καθιερώνεται ο μηχανισμός του Μεταφορικού Ισοδυνάμου, ως μέτρο εξίσωσης του κόστους μεταφοράς που αντιστοιχεί σε επιβάτες και εμπορεύματα με μέσα θαλάσσιας μαζικής μεταφοράς με το κόστος που θα ίσχυε στα μέσα χερσαίας μαζικής μεταφοράς για την ίδια απόσταση.

Το αντιστάθμισμα νησιωτικού κόστους δικαιούνται, μεταξύ άλλων, οι μόνιμοι κάτοικοι και οι μόνιμα απασχολούμενοι, όπως είναι οι εκπαιδευτικοί και γιατροί, καθώς και οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις.

Σε πρώτη φάση το μέτρο του Μ.Ι. τίθεται σε εφαρμογή, πιλοτικά, τον Ιούλιο του 2018 σε 49 νησιά. Η πιλοτική εφαρμογή λήγει την 31η Δεκεμβρίου 2018 και από την **1η Ιανουαρίου 2019 το μέτρο τίθεται σε πλήρη εφαρμογή για όλα τα νησιά της επικράτειας πλην Κρήτης, Εύβοιας, Λευκάδας και Σαλαμίνας.**

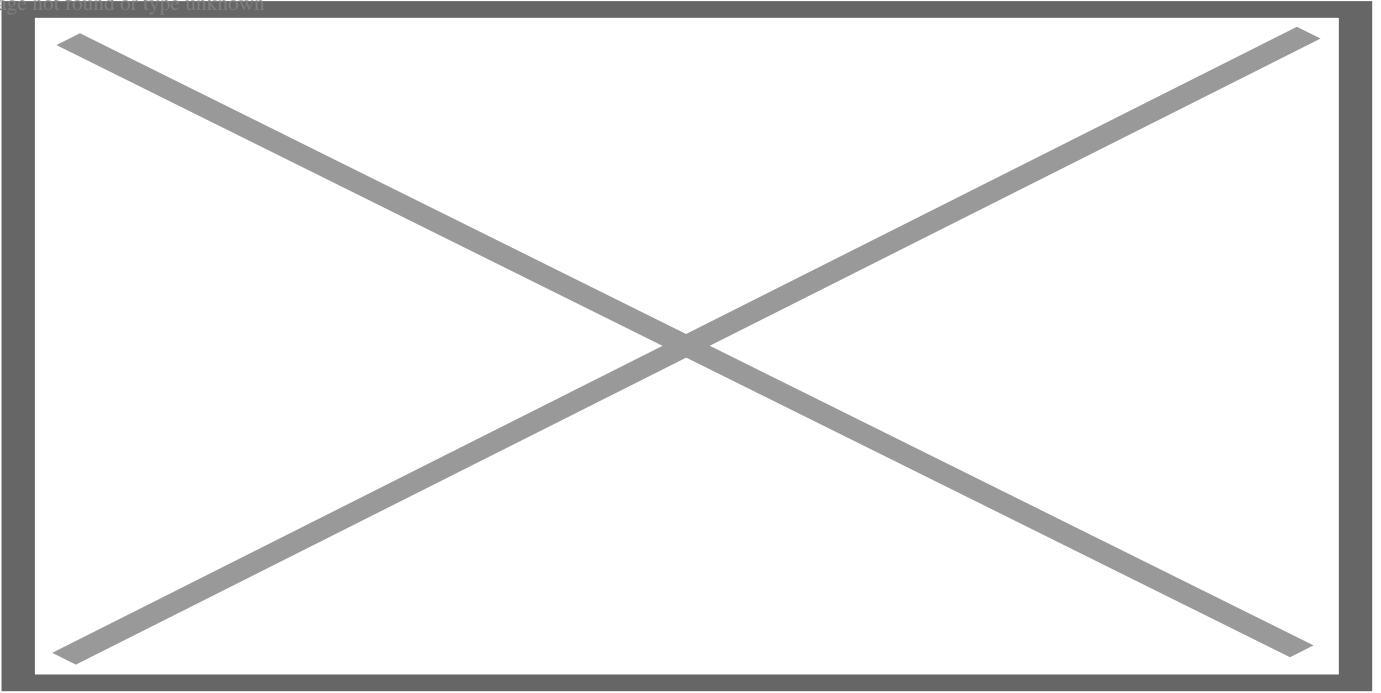
Η θέσπιση, επίσης, του θεσμού των προγραμματικών συμβάσεων στις επιδοτούμενες γραμμές έχει οδηγήσει στη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με δήμους ή δημοτικές ενότητες, που αποτελούν νησιά με πληθυσμό κάτω των 5.000 κατοίκων.

Η αύξηση των πιστώσεων και ο εξορθολογισμός των επιδοτούμενων γραμμών, εν μέσω κρίσης, συντέλεσε στην αύξηση των υπό προκήρυξη δρομολογιακών γραμμών και των προσεγγίσεων σε νησιά των άγονων γραμμών προς όφελος των νησιωτών.

Το σύνολο των παρεμβάσεων είχε ως αποτέλεσμα χρόνο με το χρόνο την αύξηση του αριθμού των δρομολογημένων πλοίων, με αντίστοιχη περαιτέρω, αφ' ενός, δημιουργία νέων γραμμών και συνδέσεων, αφ' ετέρου, επαναλειτουργία γραμμών που

είχαν σταματήσει.

Image not found or type unknown



Με αυτό τον τρόπο αυξήθηκε η συχνότητα προσέγγισης των πλοίων στα λιμάνια προς όφελος της επιβατικής και συνάμα της τουριστικής κίνησης.

Η υπάρχουσα ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση κρίνεται ιδιαίτερα ικανοποιητική λαμβάνοντας υπόψη αφ' ενός τον συνεχώς αυξανόμενο αριθμό πλοίων που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα, αφ' ετέρου τις νέες συνδέσεις και νέες δρομολογιακές γραμμές του δικτύου.

Η αναδιάρθρωση του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας επιτυγχάνεται μέσω της βελτίωσης του θεσμικού πλαισίου αφ' ενός με τη θέσπιση μη γραφειοκρατικών και πιο ευέλικτων κανόνων εισόδου, εξόδου και λειτουργίας των πλοίων στο ακτοπλοϊκό δίκτυο αφ' ετέρου με την αντιμετώπιση χρόνιων παθογενειών του δικτύου.

Αναδιάρθρωση του θεσμικού πλαισίου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών (Ν. 2932/2001)

Στο νέο Ν. 4546/2018 για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό, που δημοσιεύθηκε τον Ιούνιο, στα πλαίσια της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής, προβλέπεται ρητά, ότι στόχος είναι η βιώσιμη ανάπτυξη και η χωρική συνοχή μεταξύ του θαλάσσιου και του παράκτιου χώρου.

Ειδικότερα, περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, και ο τομέας των θαλάσσιων οδών, οι κυκλοφοριακές ροές και οι λιμενικές εγκαταστάσεις κάθε είδους.

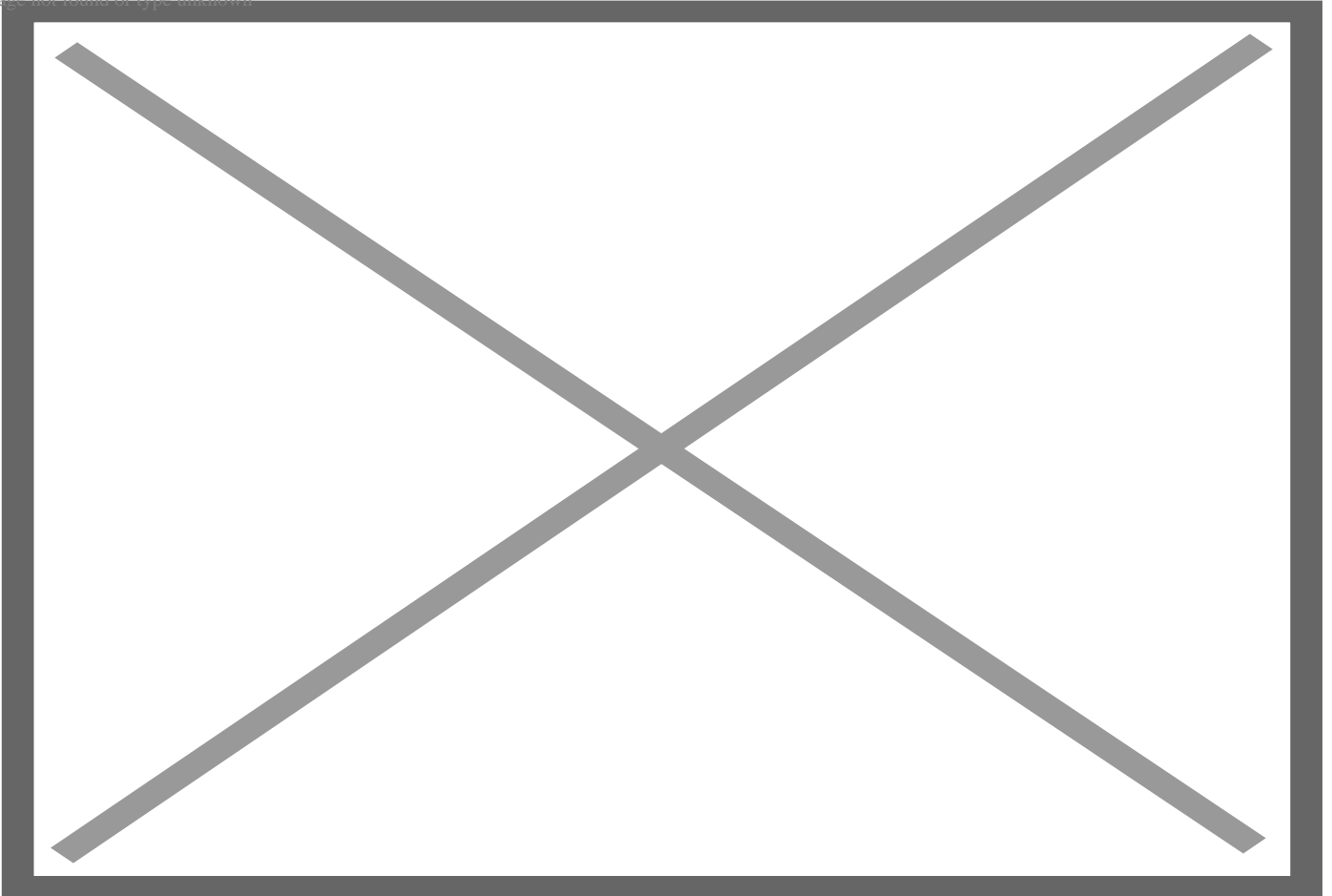
Επομένως, απαιτείται μια ολοκληρωμένη, βιώσιμη νησιωτική πολιτική, ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής στις παραθαλάσσιες ζώνες, ιδίως κατά τη διάρκεια των τουριστικών περιόδων αιχμής.

Είναι προφανές, ότι ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ο βασικός άξονας της γενικότερης τουριστικής πολιτικής ο οποίος, μέσω της παροχής υψηλού επιπέδου θαλάσσιων υπηρεσιών και σε συνδυασμό με τις πλούσιες φυσικές ομορφιές της χώρας μας και την πολιτιστική της κληρονομιά, στοχεύει στο να αποτελέσει η Ελλάδα όχι μόνο ένα δημοφιλή αλλά και έναν «προτεινόμενο» προορισμό εκατομμυρίων τουριστών.

Για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας, απαιτούνται τεχνολογική ανάπτυξη και προηγμένες ιδέες, οι οποίες να μεγιστοποιούν την αποτελεσματικότητα των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών.

Αναμφίβολα η ανάπτυξη της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων (short-sea shipping) είναι πιο φιλική προς το περιβάλλον και συμβάλλει στη βιώσιμη κινητικότητα και στην εξοικονόμηση ενεργειακών πόρων.

Η χρήση περαιτέρω, ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στα πλοία της ακτοπλοΐας (ηλιακή, αιολική, υδροηλεκτρική ενέργεια και βιοενέργεια) μειώνει άμεσα την κατανάλωση των υδρογονανθράκων αλλά και της ηλεκτρικής, έχει πολύ μικρότερο κόστος και ενισχύει τη βιώσιμη ανάπτυξη, σύμφωνα και με τις επιταγές του νόμου αλλά και του Συντάγματος.



Στόχος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι η αποτελεσματική εφαρμογή ενός ακτοπλοϊκού μοντέλου, το οποίο θα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών, στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των νησιωτών και στην καταπολέμηση της ανεργίας χωρίς να περιορίζεται η ανταγωνιστικότητα της χώρας.

Εργαλεία στην υλοποίηση της ανωτέρω πολιτικής πέραν της ανάπτυξης ενός σύγχρονου ακτοπλοϊκού δικτύου ανταποκρινόμενο με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, και παρά τη δύσκολη οικονομική και διεθνή συγκυρία, τόσο στην ανάγκη εδαφικής συνοχής της χώρας όσο και στις απαιτήσεις της τουριστικής κίνησης είναι και η ανάπτυξη της Κρουαζιέρας αλλά και του επαγγελματικού yachting.

Ειδικότερα για την Κρουαζιέρα, που αποτελεί έναν βασικό πυλώνα του ελληνικού τουρισμού με ιδιαίτερα υψηλές επιδόσεις, αξίζει να αναφερθούν οι θετικές αλλαγές του νόμου 4256/2014 για την κατάργηση της κυκλικότητας, την απόφαση για την σύσταση της Εθνικής Συντονιστικής Επιτροπής Κρουαζιέρας, τις διευκολύνσεις για τις βίζες σε επιβάτες τρίτων χωρών, όπως της Ρωσίας και της Τουρκίας και φυσικά το νόμο που οδεύει προς τη Βουλή για την περαιτέρω αξιοποίηση των 10 λιμανιών του ΤΑΙΠΕΔ.

Κομβικό σημείο του νέου νόμου είναι η παραχώρηση επιμέρους δραστηριοτήτων σε

κάθε λιμάνι. Με τον τρόπο αυτό στα λιμάνια που προσφέρονται για κρουαζιέρα θα μπορούν να γίνουν στοχευμένες και εξειδικευμένες επενδύσεις, από επενδυτές που έχουν εμπειρία και τεχνογνωσία, με βελτίωση των λιμενικών υποδομών και ανωδομών για την υποδοχή των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών τους.

Η Εθνική Συντονιστική Επιτροπή Κρουαζιέρας, περαιτέρω, εξετάζει πολιτικές διευκόλυνσης, προωθεί το Home Porting, εξετάζει εμπορικά θέματα και πολιτικές προώθησης και προβολής.

Έχει ήδη καταγράψει τα αιτήματα των φορέων της Κρουαζιέρας, έχει ιεραρχήσει και προγραμματίσει τα αναγκαία έργα σε κάθε λιμάνι.

Επιπλέον το Υπουργείο εξετάζει και άλλα θέματα, όπως ο εφοδιασμός των κρουαζιερόπλοιων με απαλλαγή από τον ΦΠΑ, όταν η κατανάλωση των αγαθών γίνεται σε χώρο του κρουαζιερόπλοιου, καθώς και ο εφοδιασμός των κρουαζιερόπλοιων με τοπικά προϊόντα, ώστε αυτά να αναδεικνύονται σε ξένες αγορές και να ενισχύονται και άλλοι τομείς της ελληνικής οικονομίας, όπως η αγροτική παραγωγή, η εφοδιαστική αλυσίδα, οι μεταφορές κλπ.

Η Ελλάδα, αναμφισβήτητα, έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα όχι μόνο στον τομέα της Κρουαζιέρας αλλά και στις θαλάσσιες μεταφορές εν γένει, λόγω του ιδιαίτερου φυσικού της κάλλους, του θαλάσσιου πλούτου της και κυρίως, λόγω της γεωστρατηγικής της θέσης. Είναι σαφές συνεπώς ότι η προοπτική και οι ευκαιρίες για ανάπτυξη είναι εξαιρετικά ευοίωνες.

Με αυτό το όραμα και αυτό τον στόχο, έχει ενταχθεί για χρηματοδότηση στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα, Καινοτομία 2014-2020 το έργο «Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός λειτουργιών Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» προϋπολογισμού 400.000€, το οποίο περιλαμβάνει το υποέργο «Μελέτη Αναμόρφωσης Συστήματος Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών» και στοχεύει στην καταγραφή υφιστάμενων με παράλληλο σχεδιασμό εναλλακτικών επιδοτούμενων και μη, δρομολογίων ακτοπλοΐας για τη περίοδο 2018-2020, στη συγκριτική ανάλυση εθνικών ακτοπλοϊκών δικτύων και ανάδειξη βέλτιστων διεθνώς πρακτικών και στην αξιολόγηση ισχύοντος θεσμικού πλαισίου και εκσυγχρονισμό του για τη σύνδεση της εθνικής ακτοπλοΐας με ένα διεθνές σύστημα συνδυασμένων μεταφορών.

Τα παραδοτέα της μελέτης, πρόκειται να αξιοποιηθούν από το ΥΝΑΝΠ στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό για την υποστήριξη και προαγωγή του συστήματος της ακτοπλοΐας, με απώτερο στόχο την υποβοήθηση της ανάπτυξης στη νησιωτική χώρα.

Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο της Ενιαίας Δράσης Κρατικών Ενισχύσεων Έρευνας, Τεχνολογικής Ανάπτυξης & Καινοτομίας “ΕΡΕΥΝΩ-ΔΗΜΙΟΥΡΓΩ-ΚΑΙΝΟΤΟΜΩ του

ανωτέρω Επιχειρησιακού Προγράμματος, έχει ενταχθεί για χρηματοδότηση το έργο «OPTINET-Καινοτόμο εργαλείο βελτιστοποίησης ακτοπλοϊκών δικτύων», που στοχεύει στην ανάπτυξη κατάλληλου ειδικού λογισμικού το οποίο χρησιμοποιώντας μαθηματικά μοντέλα, πολυκριτηριακή ανάλυση και διαχείριση δεδομένων θα επιτρέπει τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό και τη βέλτιστη διαχείριση του δικτύου αγόνων γραμμών και των πόρων που χρησιμοποιούνται για τις επιδοτήσεις.

Image not found or type unknown



Στο εν λόγω έργο, το ΥΝΑΝΠ συμμετέχει ως εταίρος σε κοινό σχήμα με την εταιρεία SAROSISIKE και το Εργαστήριο Θαλάσσιων Μεταφορών της Σχολής Ναυπηγών-Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Επίσης, στο Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών, έχει αποτυπωθεί μια οριζόντια δράση που αφορά στην προμήθεια εξοπλισμών που είναι απαραίτητοι στους φορείς διαχείρισης λιμένων για την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (διεθνής και ενωσιακή υποχρέωση της χώρας).

Και βέβαια, δεν μπορούμε να παραλείψουμε το ρόλο του ανθρώπινου δυναμικού. Η ενίσχυση των ναυτικών σχολών με καταρτισμένο επιστημονικό προσωπικό, είναι το πρώτο και σημαντικότερο βήμα για τη διαμόρφωση μιας αξιόπιστης ναυτικής εκπαίδευσης παράλληλα με την ύπαρξη των καλύτερων δυνατών υποδομών και τη συνεχή αναβάθμιση του εξοπλισμού για την όσο το δυνατόν πιο αξιόπιστη και σύμφωνη με τις τεχνολογικές εξελίξεις κατάρτιση των σπουδαστών μας. Το Υπουργείο βρίσκεται πάντα σε εγρήγορση, ώστε πάρα τη δημοσιονομική κρίση, να εξασφαλίσει τα απαραίτητα κονδύλια και να τα αξιοποιήσει καταλλήλως για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, για να αναφερθούμε και στη νεοσύστατη ΑΕΝ ΚΑΛΥΜΝΟΥ που μόλις πριν μια βδομάδα εγκαινιάστηκε.

Κυρίες και Κύριοι,

Η λιμενική και η νησιωτική πολιτική, σε συνδυασμό με τις πολιτικές για τον θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό και τη γαλάζια ανάπτυξη, επιδρούν καθοριστικά στην ευημερία και την ασφάλεια.

Μπορούν να συμβάλουν τόσο στη βιώσιμη και αποκεντρωμένη οικονομική ανάπτυξη, την προσέλκυση επενδύσεων και τη δημιουργία υψηλής ποιότητας θέσεων εργασίας, όσο και στην εμπέδωση της κυριαρχίας και της ασφάλειας, την ενίσχυση της οικονομικής και πολιτικής εξωστρέφειας και της γεωπολιτικής σημασίας της χώρας.