

**Τα ακραία φαινόμενα πυκνώνουν, οι επιστήμονες ζητούν μέτρα από τις πολιτικές ηγεσίες. Πώς θα είναι ο κόσμος σε 10 χρόνια αν παραμείνουμε απαθείς μπροστά σε αυτό το φαινόμενο;**

**Άνοδος θερμοκρασίας κατά 1,5 βαθμό, ακραίες καταιγίδες, κατακλυσμός παράκτιων ζωνών από την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, ερημοποίηση.**

Τι θα πρέπει να κάνουμε

Θα πρέπει να γίνει δραστική μείωση εκπομπών στην παγκόσμια ναυτιλία, αναδιάρθρωση καλλιεργειών στην γεωργία, μεγάλα έργα υποδομής στην διαχείριση του νερού.

Εκσυγχρονισμός του στόλου των αεροσκαφών των εταιρειών και των αεροδρομίων που λειτουργούν στη χώρα, καθώς θα πρέπει να καίνε πράσινα καύσιμα. Ένα κόστος, που σύμφωνα με εκτιμήσεις ανέρχεται σε 100 δισ. ευρώ το χρόνο.

Πως θα είναι η ζωή μας το 2030, τι μονοπάτια πρέπει να ακολουθήσουμε για να αναστραφεί η κρίση και για το επικίνδυνο σκεπτικό που διαμορφώνει σε μερίδα της κοινωνίας η ενεργειακή κρίση, ότι για την αύξηση των τιμών ευθύνεται η απανθρακοποίηση, κι όλα αυτά δυο(2) μόλις μήνες μετά τη κρίσιμη Σύνοδο των Ηνωμένων Εθνών (COP26) για το κλίμα στη Γλασκόβη, η οποία ολοκληρώθηκε στις 13 Νοεμβρίου 2021

Θα είναι ένας κόσμος με θερμοκρασία κατά 1.5 βαθμό Κελσίου παραπάνω σε σχέση με την προβιομηχανική περίοδο, σημαντική μείωση βροχοπτώσεων σε πολλές

περιοχές του και συχνότερα, ισχυρότερα και με μεγαλύτερη διάρκεια ακραία καιρικά φαινόμενα. Σε αρκετές περιοχές στον πλανήτη, η άνοδος της στάθμης της θάλασσας θα κατακλύσει παράκτιες ζώνες, ενώ άλλες περιοχές θα γνωρίσουν τις επιπτώσεις της ερημοποίησης.

### **Mega fires, καταιγίδες με εκατομμύρια τόνους νερού, τι άλλο φέρνει η κλιματική κρίση;**

Φέρνει την ταχύτερη επιδείνωση των κλιματικών συνθηκών σε σχέση με προηγούμενες εκτιμήσεις. Αυτά που αναμένονταν για το 2040, εκτιμάται πλέον ότι θα προκύψουν το 2030, δέκα χρόνια νωρίτερα. Ο χρόνος δεν είναι πλέον σύμμαχος.

Φέρνει επίσης σημαντικούς κινδύνους για τη βιωσιμότητα της βιομηχανίας, της ναυτιλίας και των αερομεταφορών, αν δεν ληφθούν έγκαιρα μέτρα ώστε να περιορισθούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις αντίστοιχες δραστηριότητες μέσα από τεχνολογικές προσαρμογές που θα επιτρέπουν τη χρήση καθαρών τεχνολογιών και καυσίμων. Και αυτό γιατί η αγορά δικαιωμάτων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου θα είναι μία εξαιρετικά ακριβή υπόθεση, καθώς η τιμή ενός τόνου διοξειδίου άνθρακα έχει ήδη διαμορφωθεί σε **80** ευρώ ανά τόνο (από περίπου 5 ευρώ μία δεκαετία πριν), ενώ οι εκτιμήσεις για το 2030 αναφέρουν ότι η τιμή θα διαμορφωθεί σε 100 ευρώ ανά τόνο. Όποιοι δεν επενδύσουν έγκαιρα για να μειώσουν τις εκπομπές, θα αναγκαστούν να ξοδεύουν υπέρογκα ποσά για να αγοράζουν δικαιώματα εκπομπών, ώστε να συνεχίσουν την παραγωγή τους δραστηριότητα. Όσο βέβαια αντέξουν οικονομικά...

Όμως όσο και αν ακούγεται οξύμωρο, η κλιματική κρίση φέρνει και ευκαιρίες. Η στροφή σε κλιματικά ουδέτερες οικονομίες, προϋποθέτει ένα γενναίο οικονομικό, ενεργειακό και κοινωνικό μετασχηματισμό που μεταξύ των άλλων περιλαμβάνει και την ευρύτερη χρήση των

ανανεώσιμων πηγών ενέργειας γεγονός που θα μειώσει σημαντικά το κόστος παραγωγής της ενέργειας. Περιλαμβάνει επίσης ένα νέο μοντέλο διακυβέρνησης που σέβεται τους φυσικούς πόρους, επιβάλλει θεσμικές αλλαγές για τη βελτιωμένη -και προφανώς αποτελεσματική- διαχείριση των φυσικών καταστροφών αλλά και έργα μεταφορών που μεταξύ των άλλων προτάσσουν τις σιδηροδρομικές συνδέσεις.

### **Ναυτιλία και αερομεταφορές. Πώς η κλιματική κρίση τις επηρεάζει;**

Το Σχέδιο Fit for 55 της Ε.Ε. (δηλαδή της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου άνθρακα κατά 55% μέχρι το 2030), προβλέπει μέτρα μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τη ναυτιλία αλλά και την εισαγωγή της ναυτιλίας στο σχέδιο ανταλλαγής εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε μία προσπάθεια προστασίας της, ενόσω θα εξελίσσεται ο μετασχηματισμός του στόλου προς καθαρότερες τεχνολογίες.

Επίσης προβλέπει τη φορολόγηση των καυσίμων για τις αεροπορικές μεταφορές, ενώ επιβάλλει σε όλα τα αεροδρόμια της Ε.Ε. (με την εξαίρεση των μικρότερων, αν και απομένει να προσδιορισθεί ποιο μέγεθος αεροδρομίου θεωρείται μικρό) να διαθέτουν υποδομές από μόλις το 2025, για τη διάθεση πράσινων καυσίμων προς τα εξυπηρετούμενα αεροσκάφη.

Για την Ελλάδα, η ανάγνωση των επιπτώσεων του Σχεδίου ως προς αυτό το σκέλος του, δεν είναι εύκολη λαμβάνοντας υπόψη το μεγάλο αριθμό αεροδρομίων (κυρίως αυτών στα νησιά, που όμως αρκετά μάλλον θα εξαιρεθούν), την τρέχουσα κατάσταση τους ως προς τις διαθέσιμες υποδομές αλλά και κυρίως την επιβάρυνση που θα σημαίνει στο κόστος της αεροπορικής μετακίνησης (για εμπορικές μετακινήσεις αλλά και για τον τουρισμό) η επιβολή του φόρου. Σε κάθε περίπτωση, διαμορφώνει την

ανάγκη για τον εκσυγχρονισμό του στόλου των αεροσκαφών των εταιρειών που λειτουργούν στη χώρα αλλά και των αεροδρομίων που εξυπηρετούν τις αερομεταφορές.

Σε ότι αφορά στη ναυτιλία, η γρήγορη προσαρμογή της στις νέες απαιτήσεις ως προς τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, θα την προστατεύσει από τον ανταγωνισμό και θα της επιτρέψει τη χρησιμοποίηση λιμένων που σήμερα «κλείνουν» για ρυπογόνα πλοία.

### **Μπορούν οι χώρες και κατ' επέκταση ο πλανήτης να προστατευθούν και Πώς;**

Θεωρητικά ναι, μέσα από συλλογική δράση ώστε να περιορισθούν δραστικά οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, κυρίως από την Κίνα, τις ΗΠΑ, τη Ρωσία, την Ινδία αλλά και την Ευρωπαϊκή Ένωση. Όμως και παρά το γεγονός ότι υπάρχουν δεσμεύσεις για τη μετάβαση σε οικονομίες μηδενικού άνθρακα σταδιακά προς το 2050 ή το 2060, αν εξαιρέσουμε την Ευρωπαϊκή Ένωση, οι υπόλοιπες χώρες φαίνεται ότι υπολείπονται σημαντικά των στόχων. Άλλωστε στην Σύνοδο της Γλασκώβης, ο πλανήτης προσήλθε με 16% παραπάνω εκπομπές αερίων θερμοκηπίου αντί με μείωση...

Παράλληλα η πρόσφατη κρίση στην ενέργεια, έχει διαμορφώσει ένα επικίνδυνο σκεπτικό, δηλαδή ότι για την αύξηση των τιμών ευθύνεται η διαδικασία της απανθρακοποίησης (decarbonization), δηλαδή της σταδιακής απομάκρυνσης από τα ορυκτά καύσιμα (κάρβουνο και λιγνίτη, πετρέλαιο και φυσικό αέριο).

Στη δική μου ανάγνωση, η κρίση στην ενέργεια σε ένα βαθμό προκύπτει από γεωπολιτικές ισορροπίες, δηλαδή χώρες που είναι παραγωγοί ορυκτών καυσίμων να περιορίζουν τις εξαγωγές, προκαλώντας τεχνητές ελλείψεις και κατά συνέπεια αυξήσεις στις τιμές. Συμβολή στη διαμόρφωση των ισορροπιών αυτών έχουν και μεγάλες

πολυεθνικές εταιρείες, που παρά τις εξαγγελίες τους για πράσινη στροφή, στην πράξη εξακολουθούν να βασίζονται στα σχέδια τους στα ορυκτά καύσιμα. Σε κάθε περίπτωση, η κρίση που εξελίσσεται – και όσο διαρκέσει – αποδεικνύει τη σημασία ενός ενεργειακού σχεδιασμού που θα οδηγήσει στη μέγιστη δυνατή μείωση της ενεργειακής εξάρτησης.

### **Πράσινη μετάβαση για τις αναπτυσσόμενες χώρες**

Υπάρχει και μία 2η παράμετρος με μεγάλη σημασία. Εδώ και 2 έτη, η παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου από τις αναπτυγμένες χώρες είναι ίδια με την αντίστοιχη από τις αναπτυσσόμενες (στις οποίες όμως περιλαμβάνεται και η Κίνα). Αν λοιπόν η πράσινη μετάβαση είναι εφικτή, αν και δύσκολη, για τις αναπτυγμένες χώρες, είναι αδύνατη για τις αναπτυσσόμενες αν δεν ενισχυθούν οικονομικά. Αυτό ήταν και το μεγάλο στοίχημα της διάσκεψης στη Γλασκώβη τον περασμένο Νοέμβριο, όπου συμφωνήθηκε ένας μηχανισμός χρηματοδότησης και το ύψος των διαθέσιμων πόρων που κατά ορισμένες εκτιμήσεις ανέρχονται σε 100 δις ευρώ το έτος.

Συγκεκριμένα στη διάσκεψη (**COP26**) των Ηνωμένων Εθνών για το κλίμα στη Γλασκώβη, η οποία ολοκληρώθηκε στις 13 Νοεμβρίου 2021 μετά από δύο εβδομάδες έντονων διαπραγματεύσεων μεταξύ των μερών της συμφωνίας του Παρισιών, αναλήφθηκαν μεταξύ άλλων οι κάτωθι πρωτοβουλίες:

1. η αύξηση των κονδυλίων για τις αναπτυσσόμενες χώρες με στόχο την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής
2. η έγκριση της παγκόσμιας δέσμευσης για το μεθάνιο
3. η ολοκλήρωση του εγχειριδίου κανόνων του Παρισιού

Ωστόσο, το σύμφωνο της Γλασκώβης για το κλίμα αφήνει περιθώριο για περαιτέρω προσπάθειες κατά τα επόμενα έτη για την επίτευξη του στόχου του 1,5 βαθμού Κελσίου.

## **Και μέχρι το 2050, τι θα πρέπει να γίνει;**

Εκτός από τη συστηματική υλοποίηση των δράσεων για τη μετάβαση σε οικονομίες μηδενικού άνθρακα μέσα από το τετράπτυχο «Εξοικονόμηση ενέργειας - Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας – αποθήκευση – διασυνδέσεις», θα χρειαστεί και η βοήθεια της τεχνολογίας, μέσα από την παραγωγή και διάθεση του πράσινου υδρογόνου.

Θα απαιτηθούν επίσης σχέδια προσαρμογής στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, δηλαδή οι δράσεις και τα έργα που είναι αναγκαία για να μετριασθούν οι επιπτώσεις. Αν για παράδειγμα, οι κλιματικές εκτιμήσεις αναφέρουν ότι θα περιορισθεί το υδατικό δυναμικό σε μία γεωργική περιοχή της Ελλάδος, το σχέδιο προσαρμογής θα πρέπει να προβλέπει έργα συγκράτησης του νερού στην επιφάνεια, εμπλουτισμό του υδροφόρου ορίζοντα, αναδιάρθρωση των καλλιεργειών, κ.α. Με άλλα λόγια, ο προγραμματισμός των έργων υποδομής, όπως και ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός, θα πρέπει να συμπεριλάβουν, σε κεντρική θέση μάλιστα, και την παράμετρο της κλιματικής αλλαγής.

## **Τίθεται τελικά θέμα επιβίωσής μας;**

Με την έννοια της εξαφάνισης του είδους μας, όχι. Όμως πολλές περιοχές του πλανήτη θα πληγούν πολύ περισσότερο από άλλες, ενώ ο κόσμος όπως τον ξέρουμε σήμερα θα είναι αρκετά διαφορετικός. Αυτό ισχύει και για τη Μεσόγειο, που φαίνεται ότι αποτελεί hot spot για την κλιματική αλλαγή, καθώς όλες οι παρατηρήσεις που έχουν γίνει δείχνουν ότι οι κλιματικές όπου οι παράμετροι διαφοροποιούνται περισσότερο σε σχέση με άλλες περιοχές του πλανήτη.

Κατά πόσο η επανεκκίνηση της οικονομίας και της κοινωνίας μπορεί να αποτελέσει την αφετηρία αλλαγών ώστε να δημιουργηθεί εκείνο το οικονομικοκοινωνικό μοντέλο που θα βελτιώσει και τις συνθήκες του κλίματος;

Με λίγα λόγια είναι εφικτή η δημιουργία μια κλιματικά ουδέτερης οικονομίας;

Είναι απαραίτητο να συνδεθούν μεταξύ τους το σχέδιο ανάκαμψης από τις επιπτώσεις της πανδημίας που στοχεύει σε γρήγορες νίκες (quick wins) με το σχέδιο οικονομικού και κοινωνικού μετασχηματισμού της χώρας για την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης (μίας «πανδημίας» σε αργή κίνηση) και τη μετάβαση προς μία οικονομία χαμηλού άνθρακα, σχέδιο που θα διανύσει περίπου 30 έτη στην πορεία προς το 2050. Κατά αυτό τον τρόπο η δυναμική του πρώτου σχεδίου θα τροφοδοτήσει το επόμενο, οι διαθέσιμοι πόροι θα τύχουν της βέλτιστης δυνατής αξιοποίησης και ο χρόνος θα αξιοποιηθεί καλύτερα.

### **Επιπτώσεις από τον κορωνοϊό (Covid-19) στην ελληνική ναυτιλία**

Μεγάλο πλήγμα και μείωση εσόδων υφίσταται η ναυτιλία λόγω της ραγδαίας εξάπλωσης του κορωνοϊού (Covid-19) τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η αιφνίδια και παγκόσμια πτώση της ζήτησης που προκάλεσε ο covid-19 έχει επηρεάσει σημαντικά τους ναύλους και τα έσοδα.

Πιο συγκεκριμένα, στην ποντοπόρο ναυτιλία προβλήματα έχουν προκληθεί από τη μείωση της παγκόσμιας ζήτησης κυρίως λόγω της επιβράδυνσης στις εισαγωγές αργού πετρελαίου και σιδηρομεταλλεύματος στην Κίνα. Παράλληλα, ο ρυθμός φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων είναι βραδύτερος, γεγονός που προκαλεί σημαντικές καθυστερήσεις στην εκτέλεση των μεταφορών, καθώς τα πλοία περιμένουν μεγάλο χρονικό διάστημα για να εισέλθουν στα κινεζικά λιμάνια.

Σημαντικά στοιχεία προκύπτουν και από την έκθεση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τις επιπτώσεις της πανδημίας στον τομέα της ναυτιλίας.

Σύμφωνα λοιπόν με την ESCAP σημαντικές βραχυχρόνιες επιπτώσεις αποτελούν :

- Η μείωση του θαλάσσιου εμπορίου
- Καθυστερήσεις στα τελωνεία και τους εκτελωνισμούς
- Αυξημένοι χρόνοι αναμονής των πλοίων και καθυστερήσεις στις αλλαγές πληρωμάτων
- Αύξηση στους ναύλους εάν η χωρητικότητα συνεχίζει να περιορίζεται και η σχέση ζήτησης / προσφοράς παρουσιάζει αναντιστοιχία
- Πιο αργή ανάπτυξη λιμένων
- Επιτάχυνση της ψηφιακής εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω αυτοματοποιημένων συστημάτων και δημιουργία «έξυπνων» λιμένων

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί έναν από τους πυλώνες της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου και όλες οι επιπτώσεις που παρουσιάσθηκαν παραπάνω πρέπει να αντιμετωπιστούν ως προκλήσεις προς επίλυση μέχρι να επιτευχθεί η πολυπόθητη επιστροφή στην κανονικότητα.

Επίσης ουσιώδες είναι το πρόβλημα που έχει διαμορφωθεί με την διαδικασία αντικατάστασης μελών πληρωμάτων. Οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί όπως η αναστολή διεθνών πτήσεων και η απαγόρευση αλλαγής πληρωμάτων σε πολλά λιμάνια παγκοσμίως, δεν επιτρέπουν στις ναυτιλιακές εταιρίες να πραγματοποιήσουν την αντικατάσταση των μελών πληρωμάτων, των οποίων η σύμβαση έχει λήξει.

### **Ο ρόλος της Ναυτιλίας στο παγκόσμιο εμπόριο στην Μετα covid εποχή**

Η πρωτοφανής παγκόσμια υγειονομική κρίση που επήλθε με την έξαρση της πανδημίας του COVID-19 ανέδειξε με πρωτόγνωρο τρόπο τον ζωτικής σημασίας ρόλο της ναυτιλίας, η



οποία, παρά τις πολυσχιδείς συνέπειες και αντιξοότητες που αντιμετωπίζει, συνεχίζει αδιάλειπτα να εξυπηρετεί το 90% των αναγκών του παγκόσμιου εμπορίου.

Τα χιλιάδες πλοία, με το ανθρώπινο δυναμικό τους, τους ναυτικούς μας, τους «ήρωες των θαλασσών», απέτρεψαν την παράλυση της παγκόσμιας οικονομίας. Όμως, αν και η ναυτιλία ως κλάδος προσφέρει αναντικατάστατες υπηρεσίες, εξασφαλίζοντας τα βασικά αγαθά που χρειάζεται η κοινωνία μας σε καιρούς ειρήνης αλλά και κρίσεων, η ναυτιλία δεν τυγχάνει της αναγνώρισης και της υποστήριξης που της αξίζει. Μία τέτοια αναγνώριση και πολιτική προάσπισης του ρόλου της είναι απαραίτητη, προκειμένου να εξασφαλισθεί κάθε δυνατή διευκόλυνση για την ανεμπόδιστη παροχή των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, καθώς και για την απρόσκοπτη μετακίνηση των ναυτικών ανά τον κόσμο, με γνώμονα πρωτίστως την υγεία τους και την ασφάλεια των πλοίων και της ναυσιπλοΐας.

Οι επόμενοι μήνες διαφαίνονται άκρως απαιτητικοί, λόγω κυρίως των περιβαλλοντικών νομοθετικών προκλήσεων που καλείται να αντιμετωπίσει η ναυτιλία, τόσο σε διεθνές όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Στο πλαίσιο αυτό, επισημαίνουμε τις συνεχιζόμενες προσπάθειες στον IMO, τον αρμόδιο ρυθμιστή του κανονιστικού πλαισίου των θαλασσιών μεταφορών παγκοσμίως, οι οποίες όμως δεν θα πρέπει να υποσκάπτονται από περιφερειακές ή/και μονομερείς νομοθετικές πρωτοβουλίες και ειδικότερα της ΕΕ. Η ΕΕΕ είναι σταθερά προσηλωμένη στην προστασία του περιβάλλοντος και στην απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον άνθρακα.

Όμως, σε κάθε περίπτωση, σημαντικότατο μερίδιο ευθύνης για την επίτευξη των στόχων αυτών ανήκει στους κατασκευαστές μηχανών πλοίων, στα ναυπηγεία και στους παραγωγούς και προμηθευτές καυσίμων, καθοριστική παράμετρος που δεν λαμβάνεται υπόψη. Πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι χωρίς σημαντικές επενδύσεις στην Έρευνα και Ανάπτυξη από αυτούς τους εμπλεκόμενους φορείς, η ναυτιλιακή βιομηχανία θα

παραμείνει εξαρτημένη από τον άνθρακα. Στον αντίποδα, τα πλοία και οι πλοιοκτήτες είναι αυτοί που καλούνται ατυχώς να εφαρμόσουν άστοχες πολιτικές και παράγωγα νομοθετήματα, εισπρακτικού και μόνο χαρακτήρα.

Σχετικά με τις πρόσφατες ανακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη δέσμη μέτρων “Fit for 55”, το ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (EU ETS), ως περιφερειακό αγορακεντρικό μέτρο, είναι ασύμβατο με τον παγκόσμιο χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και με τον τρόπο λειτουργίας της ναυτιλίας, ενώ υπονομεύει σοβαρά τις συνεχιζόμενες διεθνείς προσπάθειες και διαπραγματεύσεις για την απανθρακοποίηση του τομέα. Παρόλα αυτά, τουλάχιστον η αναγνώριση εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της ευθύνης των ναυλωτών για την κάλυψη του κόστους συμμόρφωσης στο πλαίσιο της πρότασης ένταξης της ναυτιλίας EU ETS είναι μία θεμελιώδης αρχή βάσει του κανόνα «ο ρυπαίνων πληρώνει», την οποία η ΕΕΕ ανέδειξε εξ αρχής. Η αρχή αυτή πρέπει να αποτελέσει την αφετηρία των επικείμενων διαβουλεύσεων στα ευρωπαϊκά όργανα, καθώς μπορεί να φέρει απτά αποτελέσματα στη μάχη κατά της κλιματικής αλλαγής, χωρίς να διακυβεύεται η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Η ελληνική ναυτιλία, με την τεχνογνωσία και εμπειρία που κατέχουν τα μέλη της ως hands-on επιχειρηματίες, δεσμεύεται να συνεχίσει να συνδράμει εποικοδομητικά και στις προσεχείς διαπραγματεύσεις, σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, προωθώντας φιλόδοξες αλλά και ταυτόχρονα εφικτές και ρεαλιστικές λύσεις. Διότι μόνο τέτοιες λύσεις μπορούν να εγγυηθούν την ουσιαστική βελτίωση του αποτυπώματος άνθρακα της βιομηχανίας, αλλά και να εξασφαλίσουν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του στρατηγικού αυτού τομέα με τα πολλαπλά οφέλη για την ΕΕ και τους πολίτες της.

Το 2021 σηματοδότησε την 40η επέτειο της ένταξης της Ελλάδας στην ΕΕ, μέσω της οποίας ο ελληνόκτητος στόλος ενισχύει τις τάξεις της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Σήμερα τα ελληνόκτητα πλοία αντιπροσωπεύουν το 58% του

στόλου που ελέγχεται από την ΕΕ, αποτελώντας στρατηγικό κεφάλαιο για αυτήν και ακρογωνιαίο λίθο του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού cluster, στοιχεία που ενισχύουν τον καθοριστικό ρόλο μας στα τεκταινόμενα στην ΕΕ.

Σε εθνικό επίπεδο, η περίοδος που πέρασε ήταν καθοριστική για να ολοκληρωθεί η αποκατάσταση νομοθετικών αστοχιών που είχαν πλήξει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου. Η ελληνική σημαία εκτός από ποιοτική, είναι πια άκρως ανταγωνιστική, προχωρώντας με γοργά βήματα στην επιβεβλημένη ψηφιοποίηση και ηλεκτρονική διακυβέρνηση των λειτουργικών και διαδικαστικών εκφάνσεών της.

Στο ίδιο πλαίσιο και με κοινή δεδηλωμένη επιθυμία πολιτείας και ναυτιλίας για την αναβίωση της ναυτοσύνης στον τόπο μας, αναπόσπαστο στοιχείο του ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος, πρέπει να επιταχυνθεί μια συντονισμένη προσπάθεια ενημέρωσης και προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Η μεγάλη ελληνική ναυτιλία τους απευθύνει μια ανοικτή πρόσκληση σε «μια θάλασσα ευκαιρίες», με ανοικτούς ορίζοντες επαγγελματικής και προσωπικής ανέλιξης, σε μια εποχή με ιδιαίτερες προκλήσεις για εργασιακή αποκατάσταση.

Η προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, σε συνδυασμό με την απαιτούμενη περαιτέρω αύξηση της δυναμικότητας των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, καθώς και τον αναμενόμενο εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης, θα συντελέσουν καθοριστικά, ώστε να μην χαθεί η ναυτική τεχνογνωσία από τον τόπο μας και να αυξηθεί η παρουσία των Ελλήνων ναυτικών στην ελληνόκτητη ναυτιλία, στόχοι που, σε κάθε περίπτωση, απαιτούν επιμονή και προσήλωση για την επίτευξή τους.

**Ψηφιακές τεχνολογίες. Η αντιμετώπιση των οικονομικών συνεπειών αποτελεί ζωτικής σημασίας πρόκληση.**

Οι ψηφιακές τεχνολογίες έχουν αποδείξει ότι μπορούν να βοηθήσουν προς αυτή την κατεύθυνση, καθώς, **αν δεν υπήρχε η τεχνολογία, αυτό το χρονικό διάστημα θα είχε παγώσει κάθε δραστηριότητα.**

Οι τεχνολογικές εξελίξεις επηρέασαν και τη ναυτιλία, κι έτσι πλέον κάνουμε λόγο για «έξυπνη ναυτιλία» (**smart shipping**). Με τον όρο αυτό δεν εννοούμε μόνο τις τεχνολογίες που κάνουν τα πλοία πιο έξυπνα, αλλά και την ψηφιοποίηση των διαδικασιών στο γραφείο και σε όλη την επαγγελματική αλυσίδα όπως λιμάνια, I H πρόσφατη πανδημία ήταν καταλύτης και επιταχυντής εξελίξεων ως προς την υιοθέτηση ψηφιακών τεχνολογιών καθώς τόσο οι ναυτιλιακές εταιρείες όσο και φορείς και οργανισμοί στο ευρύτερο ναυτιλιακό οικοσύστημα τις υιοθέτησαν σε μεγάλο βαθμό. Επίσης, φαίνεται ότι το νέο κανονιστικό πλαίσιο με στόχο την απανθρακοποίηση ευνοεί τη χρήση της ψηφιακής τεχνολογίας για τη βελτιστοποίηση της λειτουργίας των πλοίων, αφού η αύξηση διαθεσιμότητας ψηφιακών προϊόντων και υπηρεσιών, καθώς και η εφαρμογή τεχνολογιών όπως το Internet of Things και η Τεχνητή Νοημοσύνη (Artificial Intelligence) συντελούν στη βελτιστοποίηση της λειτουργίας των πλοίων και των στόλων.

Για να συμβούν αυτά, απαιτείται η κατάρτιση πληρωμάτων και στελεχών γραφείου, αλλά και η προσέλκυση νέων εξειδικευμένων επιστημόνων στον χώρο. Η έλλειψη τυποποίησης είναι ένα ακόμη σημείο όπου πρέπει να δοθεί έμφαση, ιδίως στη φάση σχεδίασης και ναυπήγησης νέων πλοίων, ούτως ώστε να εξοπλίζονται με τη βασική ψηφιακή υποδομή που θα επιτρέψει αργότερα την εκτενή χρήση τέτοιων λύσεων , logistics κ.τ.λ.

Σας ευχαριστώ πολύ!

Ματθαίου Δημήτριος

President of the AHEPA Maritime "St' Nicholas"  
CEO of Arcadia Shipmanagement and Aegean Bulk  
Chairman in Green Award Foundation



The President  
Dimitrios Mattheou