

**ΔΕΙΠΝΟ ΣΤΟ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΜΕΓΑΡΟ 2025**  
**ΟΜΙΛΙΑ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**  
**ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ, Κ. ΑΝΔΡΕΑ ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΗ**

**Εξοχότατε Πρόεδρε της Κυπριακής Δημοκρατίας,**

Σας ευχαριστούμε θερμά, που αφιερώνετε τη βραδιά, για να δεξιωθείτε στο Προεδρικό Μέγαρο:

- **Τον Εξοχότατο** Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, **κύριο Αρσένιο Ντομίνγκεζ,**
- **Τον Αξιότιμο** Επίτροπο Βιώσιμων Μεταφορών και Τουρισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, **κύριο Απόστολο Τζιτζικώστα,**
- **τον Αγαπητό** τέως Πρόεδρο της Κυπριακής Δημοκρατίας, **κύριο Νίκο Αναστασιάδη,**
- **τον Αξιότιμο** Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής της Ελλάδας, **κύριο Βασίλη Κικίλια,**
- **τον Εξοχότατο** Υπουργό Μεταφορών του Κατάρ, **Σεΐχη Μοχάμεντ Μπιν Αμπντουλάχ Μπιν Μοχάμεντ αλ Τάνι,**
- **τον Εξοχότατο** Υπουργό Μεταφορών και Τηλεπικοινωνιών του Βασιλείου του Μπαχρέιν, **Δρ. Shaikh Αμπντουλάχ Μπιν Άχμεντ Αλ Χαλίφα,**

- τους Βουλευτές, Υπουργούς, και αξιωματούχους της Κυπριακής Δημοκρατίας, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τους αξιωματούχους από τα κράτη της διεθνούς κοινότητας
- καθώς και τις εξέχουσες προσωπικότητες της διεθνούς ναυτιλίας.

Ευχαριστούμε όλες και όλους προσωπικά που βρίσκεστε σήμερα εδώ, σε αυτή τη βραδιά αφιερωμένη στη ναυτιλία, και στο Ναυτιλιακό Συνέδριο 2025.

Η παρουσία σας είναι τιμή. Μήνυμα κύρους και δύναμης, που αναβαθμίζει το συνέδριό μας σε γεγονός ευρύτερης σημασίας.

+++++

Μετά τη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ο κόσμος χωρίστηκε:

-από τη μία οι δημοκρατίες με οικονομία της αγοράς και εσωτερικό ανταγωνισμό·

-από την άλλη, τα κράτη με κεντρικά ελεγχόμενη οικονομία, χωρίς ανταγωνισμό.

Τα ναυπηγεία της ελεύθερης αγοράς, μέσα από τον ανταγωνισμό, γέννησαν τεχνολογία και καινοτομία.

Χίλιες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες σε σκληρό ανταγωνισμό, διαμορφώσαν στην ναυτιλία αυτό που οι οικονομολόγοι αποκαλούν «σχεδόν τέλειο ανταγωνισμό», ρίχνοντας κατακόρυφα το κόστος μεταφοράς.

Ο τέλειος ανταγωνισμός στον ελεύθερο κόσμο:

- έκανε την μεταφορά σχεδόν ανέξοδη,
- έσπασε το φράγμα της απόστασης,
- “κατάργησε” τα σύνορα, άνοιξε τον δρόμο της εμπορικής ολοκλήρωσης,
- επιτάχυνε τη διεθνή εξειδίκευση,
- αύξησε θεαματικά την παραγωγικότητα,
- Και απελευθέρωσε το συγκριτικό πλεονέκτημα.

Αυτό είναι το θαύμα της ναυτιλίας,  
ο αόρατος σκελετός της παγκόσμιας οικονομίας,  
ο καταλύτης της ολοκλήρωσης,  
ο κινητήρας της ευημερίας,

Ο Ricardo το είχε πει καθαρά: «Κάθε χώρα ευημερεί όταν το εμπόριο κατευθύνεται από το συγκριτικό της πλεονέκτημα.»

Η Δύση, η μόνη πυρηνική δύναμη τότε, στην ιστορική καμπή της αντιπαράθεσης της με τον κομμουνισμό, δεν χρειάστηκε να στηριχθεί στην στρατηγική της υπεροχής.

Η Σοβιετική Ένωση δεν μπόρεσε να ακολουθήσει αυτήν την εντυπωσιακή ανάπτυξη· κατέρρευσε αναίμακτα και οι λαοί της Ανατολικής Ευρώπης ελευθερώθηκαν.

Κι όμως, η μεγάλη νίκη της Δύσης δεν αξιοποιήθηκε.

Αντί να στηριχθεί η Ρωσία ώστε να ενταχθεί στην ελεύθερη αγορά, αφέθηκε να επιστρέψει στη μοναρχία. Η ιστορική ευκαιρία χάθηκε.

Την ίδια στιγμή, η Κίνα έδειχνε τον δικό της δρόμο. Η Δύση, συνεπαρμένη από την υπεροψία της νίκης της επί της Σοβιετικής Ένωσης, δεν περίμενε την κοινωνική ωρίμανση και την μετάβαση της Χώρας στην ελεύθερη οικονομία αγοράς.

Άνοιξε τις αγορές της, στηρίζοντας το οικονομικό σύστημα που νόμιζε πως είχε νικήσει.

Δεν υπολόγισε:

- ότι η ναυτιλία, που χάρισε στη Δύση τη νίκη, επί της Σοβιετικής Ένωσης, θα γινόταν ο σωλήνας σύνδεσης της παγκόσμιας οικονομίας και το όχημα της κινεζικής ανόδου,
- ότι θα μετέφερε αυτόματα το προϊόν, του ανεξάντλητου φθηνού εργατικού δυναμικού, στις αγορές της Δύσης,

- ότι το δίπολο «φθηνή εργασία – φθηνή μεταφορά» δεν θα έφερνε μόνο εξαγωγές, αλλά και τα ίδια τα εργοστάσια και την τεχνολογία της Δύσης,
- ότι όταν το πλεονέκτημα αυτό απελευθερώνονταν, η Δύση δεν θα είχε απάντηση: θα χάνονταν εργοστάσια, θέσεις εργασίας, τεχνογνωσία· η Κίνα θα περνούσε από τη μίμηση, στη στρατηγική υπεροχή.

Τα κινεζικά προϊόντα θα πλημμύριζαν τις αγορές.

Η εξάρτηση θα γινόταν παγκόσμια κανονικότητα.

Έτσι, η χώρα που απέρριψε το μοντέλο της ελεύθερης αγοράς, θα αποκτούσε τα μέσα για να διεκδικήσει στρατηγική υπεροχή.

**Ο Peter Drucker**, είπε: «Η παραγωγικότητα δεν είναι τα πάντα· αλλά σε βάθος χρόνου, είναι, σχεδόν τα πάντα.»

Το κρίσιμο δεν ήταν η αντιγραφή· ήταν ότι όλα, συνέβαιναν, χωρίς η Κίνα να γίνει χώρα μέλος της ελεύθερης αγοράς:  
ένα Κράτος–μία βιομηχανία, χωρίς εσωτερικό ανταγωνισμό.

Όσο η βιομηχανία μεταφερόταν στην Κίνα, αυξανόταν εμπόριο και μεταφορά. Κι όταν ελέγχει τις μεταφορές, η

ναυτιλία γίνεται υπερόπλο.

Σε μόλις 25 χρόνια η Κίνα απέκτησε τον μεγαλύτερο στόλο, και πάνω από το 70% της ναυπηγικής παραγωγής.

Αυτό δεν είναι μόνο οικονομία. Είναι γεωστρατηγική.

Όποιος ελέγχει τα ναυπηγεία, ελέγχει τα πλοία. Όποιος ελέγχει τα πλοία, ελέγχει το εμπόριο. Κι όποιος ελέγχει το εμπόριο, ασκεί ισχύ – χωρίς να υψώσει φωνή.

**Όπως είπε ο Σουν Τσου:** «Η ύψιστη τέχνη της ισχύος είναι να επιβάλεις τη θέλησή σου χωρίς να χρειαστεί να πολεμήσεις.»

Ακόμη και σήμερα, ο κίνδυνος δεν είναι άμεσα ορατός.

Ο σημερινός στόλος, προϊόν ακόμα του ανταγωνισμού, παραμένει πολυμερισμένος και σε τέλειο ανταγωνισμό.

Κι ενώ η Κίνα χτίζει το αύριο της, η Ευρώπη επαναπαύεται:

- σε υπερδανεισμό,
- σε φθηνές εισαγωγές,
- στην ψευδαίσθηση ότι υπηρεσίες και τουρισμός αρκούν.

Αντί να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας της, εγκλωβίζεται σε υπερβολές «απανθρακοποίησης» της ναυτιλίας.

Όλοι ανησυχούμε για το διοξείδιο του άνθρακα. Τα 400 parts per million στην ατμόσφαιρα·

Αλλά δεν πρέπει να παραβλέπουμε ότι σχεδόν το 90% αυτών των 400 parts είναι εκτός ανθρώπινης επίδρασης.

Από το υπόλοιπο, περίπου 10% που προέρχονται από ανθρώπινη δραστηριότητα, μόλις το Ένα Πεντηκοστό αφορά τη ναυτιλία. Δηλαδή αντιστοιχούν μόλις στο ένα- δύο εκατομμυριοστά της ατμόσφαιρας.

Για αυτό το σχεδόν μηδενικό περιβαλλοντικό όφελος, επιβάλλονται δισεκατομμύρια σε φόρους, που πλήττουν την ανταγωνιστικότητα των Ευρωπαϊκών ναυτιλιακών εταιρειών χαμηλής συγκέντρωσης. Εκεί όπου η Κίνα εμφανίζεται ως ένα Κράτος – μια βιομηχανία μια ναυτιλία με ενιαία ισχύ.

Αντιδράσαμε, και πρωτοστατήσαμε στη θέσπιση του “οικονομικού διαχειριστή” του πλοίου και τη μετακύλιση του μεγαλύτερου μέρους των τελών σε αυτόν.

Μια κρίσιμη ανάσα λογικής συνέπειας.

Ένα φρένο στον κίνδυνο.

Σήμερα;

Η Ευρώπη, μαζί με την Κίνα, προωθεί το ‘Πλαίσιο Μηδενικών Εκπομπών’, το NZF (Net-Zero Framework).

Ένα πλαίσιο με τεράστιο κόστος για τους πλοιοκτήτες έως το 2050. Ένα σύστημα, που δεν μειώνει ρύπους, αλλά μόνο φορολογεί.

Ένα σύστημα που επιβαρύνει χωρίς να θεραπεύει, αφού εναλλακτικά καύσιμα δεν είναι διαθέσιμα για χρήση και οι τεχνολογικές βελτιώσεις δεν μπορούν να αποδώσουν ουσιαστικό περιβαλλοντικό όφελος στην ατμόσφαιρα.

Η Κίνα το στηρίζει γιατί εξυπηρετεί την υπεροχή της στη ναυπηγική.

Γνωρίζει ότι τα σημερινά πλοία, με αυτήν τη φορολόγηση, θα οδηγηθούν πρόωρα στη διάλυση και ότι η ίδια η Κίνα θα τα αντικαταστήσει.

Η Κίνα χτίζει το αύριο της. Η Ευρώπη δεν έχει τίποτα να κερδίσει από την πρόωρη διάλυση του στόλου της.

Η Ευρώπη, αντί να θωρακίσει πρώτα τη βάση της,  
δημιουργεί στρέβλωση της αγοράς, τροφοδοτώντας την  
κινεζική υπεροχή.

++++++

Χρόνια πριν γίνει παγκοσμίως αντιληπτό, προειδοποιήσαμε  
για τον γεωπολιτικό κίνδυνο υπερσυγκέντρωσης στη  
ναυπηγική.

Σήμερα πληρώνουμε την καθυστέρηση: οικονομική  
ευαλωτότητα, πολιτική σιωπή, απουσία στρατηγικής.

Ο στόχος παραμένει καθαρός:  
Πρόοδος. Βιομηχανική συνέχεια.  
Ναυπηγική ικανότητα.

Με θεμέλιο την αυτάρκεια:  
όχι στον εφησυχασμό·  
όχι στις εισαγόμενες υποσχέσεις·  
όχι στη δανεική ευημερία.

Ύστερα από χρόνια σιωπής, η στρατηγική συνείδηση  
επιστρέφει στον δημόσιο διάλογο.

++++

++++

Η Κύπρος αναλαμβάνει την Προεδρία του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ευκαιρία να φέρει ξανά στο επίκεντρο τη ναυτιλία και την ανταγωνιστικότητα.

Η Κύπρος έχει αποδείξει ότι: όταν μιλά για τη ναυτιλία, η Ευρώπη δεν μπορεί να την αγνοεί.

Και σήμερα δεν είμαστε μόνοι. Η ανησυχία είναι παγκόσμια. Οι φωνές πληθαίνουν.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες ήδη πρωτοστατούν:  
ναυπηγήσεις στην ίδια την Αμερική,  
επενδύσεις για αναβίωση της βιομηχανίας,  
υπέρογκοι δασμοί για προστασία της παραγωγής.

Αλλά ο ανταγωνισμός είναι άνισος: αυτόνομες, χαμηλής συγκέντρωσης μονάδες, απέναντι σε, ένα Κράτος–μία βιομηχανία–μία ναυτιλία.

Δεν αποκαθίσταται μόνο με δασμούς.

Η ιστορία έδειξε: τα ναυπηγεία σε ΗΠΑ και Ευρώπη δεν είναι βιώσιμα.

Το πρόβλημα είναι διεθνές. Η λύση επίσης.

Η λύση είναι στρατηγική αυτάρκειας και διεθνής συνεργασία.

Δίκτυο ναυπηγείων σε χώρες της ελεύθερης αγοράς:

- με ανταγωνιστικό εργατικό δυναμικό,
- με καινοτομία και τεχνολογία αιχμής,
- με συνεργασία από Ιαπωνία, Κορέα και άλλων χωρών,
- και πολιτική στήριξη από Η.Π.Α., Ε.Ε., και χώρες της ελεύθερης οικονομίας.

Χωρίς παραγωγή δεν υπάρχει κυριαρχία.

Χωρίς αυτάρκεια δεν υπάρχει στρατηγική.

Όχι φόροι στη ναυτιλία.

Αλλά συλλογική, αποτελεσματική, βιώσιμη λύση που θα εγγυάται

την συνέχιση της ανταγωνιστικής ναυπηγικής.

Διαφορετικά, η Δύση θα κινδυνεύσει να παραδώσει τα κλειδιά της ναυτιλίας, και τότε, θα χαθεί για πάντα η ελπίδα για επανάκτηση της ανταγωνιστικότητάς μας.

Τότε η ιστορική Δύση- του Διαφωτισμού, της Βιομηχανικής Επανάστασης, της Τεχνολογίας και της Καινοτομίας- θα καταντήσει ένας απλός πάροχος υπηρεσιών.

Ο Μοντεσκιέ είπε: «Το εμπόριο είναι η φυσική θεραπεία της προκατάληψης και η βάση της ειρήνης.»

Και ο Τσόρτσιλ πρόσθεσε:

«Η ανοιχτή θάλασσα είναι το σύμβολο της ελευθερίας. Όποιος κρατά τον έλεγχο των θαλασσών, κρατά το κλειδί της Ιστορίας».

++++

**Κυρίες και Κύριοι,**

Η Δύση κέρδισε, τον Ψυχρό Πόλεμο.  
Δεν μπορεί να χάσει την Ειρήνη.

Έχει ακόμη τη δύναμη. Έχει ακόμη τη ναυτιλία.

Το μέλλον θα γραφτεί από την ελεύθερη οικονομία.  
Και θα γραφτεί πάνω στη θάλασσα.

Εξοχότατε Κύριε Πρόεδρε,  
με θερμές ευχαριστίες μας για τη φιλοξενία σας  
και με ευγνωμοσύνη προς όλες και όλους εσάς για την  
παρουσία σας,  
σας ευχόμαστε υγεία κι ευημερία.