

Οι παγκόσμιες προκλήσεις στη ναυτιλία, οι ασύμμετρες απειλές και η πράσινη μετάβαση



Ανδρέας Χατζηγιάννης

ο 1 Οκτωβρίου 2024, 9:00

Πρόεδρος της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών – [Ανδρέας Χατζηγιάννης](#)

Η Παγκόσμια ναυτιλία αλλά και η παγκόσμια ισορροπία, διαμορφώνονται από τρεις βασικές δυνάμεις: τα πυρηνικά όπλα, τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης και τη ναυτιλία.

Στη ναυτιλία ειδικότερα δεν ζούμε σε μια εποχή αλλαγών. Ζούμε την αλλαγή εποχής. Ο κόσμος που αναδύεται, θα είναι ριζικά διαφορετικός και αχαρτογράφητος. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η ναυτιλία καθιερώθηκε ως μοχλός παγκόσμιας ανάπτυξης μέσω του «σχεδόν τέλει ανταγωνισμού». Μια ιδανική θεωρία που σπάνια βρίσκει εφαρμογή στην πραγματική ζωή. Στη ναυτιλία, όμως, αυτή η θεωρία έγινε πραγματικότητα εδώ και 75 χρόνια.

Ο ανταγωνισμός οδήγησε στην ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς, εξαλείφοντας αποστάσεις, φέρνοντας κοντά χώρες και πολιτισμούς. Άλλαξε τη μοίρα του ανθρώπου επιβεβαιώνοντας τη ρήση του

στόλους, διαμορφώνοντας το κεκτημένο της ναυτιλίας, όπως τη γνωρίζουμε σήμερα. Επέβαλλαν de facto το σχεδόν τέλειο ανταγωνισμό στην παγκόσμια ναυτιλία, σφραγίζοντας τη μετάβασή της από το καθεστώς του ολιγαρχικού ελέγχου της, στην υπηρεσία όλων των λαών και προσδίδοντας υπεραξία στην ανθρώπινη δημιουργία. Ό,τι μέχρι τότε ήταν φράγμα, μετατράπηκε σε γέφυρα για μια καλύτερη ζωή για τον άνθρωπο.

Η ναυτιλία αποτέλεσε το πρόπλασμα της παγκοσμιοποίησης. Όπως θα επιβεβαίωνε ο πατέρας της οικονομικής θεωρίας Άνταμ Σμιθ, αυτό το επίτευγμα αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο του σύγχρονου οικονομικού συστήματος και την τρίτη βάση της σύγχρονης παγκόσμιας τάξης. Δεν αποζητούμε όμως επαίνους για τους Έλληνες – αυτό άλλωστε, είναι έργο των ιστορικών. Μας ενδιαφέρει το μέλλον.



Ασύμμετρες απειλές για τον ελεύθερο ανταγωνισμό

ανταγωνισμού παγκοσμίως πέρασε σε νέα φάση. Διαφορετικά πολιτικά συστήματα με αρχές και αξίες θεμελιωδώς ασύμβατες με το νέο μοντέλο, εισήλθαν στο ίδιο πλαίσιο ανταγωνισμού, χωρίς 4 όμως να τηρούν ίδιους όρους λειτουργίας και βιωσιμότητας και χωρίς ασφαλιστικές δικλείδες για την ισορροπία του συστήματος.

Αυτή η ασυμβατότητα αποτελεί μια ασύμμετρη απειλή για τους κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού. Αυτή είναι και η οφθαλμοφανής αχίλλειος πτέρνα του νέου συστήματος. Η Κίνα με εργατικό δυναμικό διπλάσιο από αυτό της Ευρώπης και των ΗΠΑ μαζί, με μισθούς που δεν κάλυπταν ούτε τη μισή εργασία της Δύσης, αξιοποιώντας το νέο οικονομικό-πολιτικό πλαίσιο και το σχεδόν μηδενικό κόστος μεταφοράς, κάτι που της εξασφάλισε η νέα ναυτιλία, εισήλθε αμέσως σε ρυθμούς εκρηκτικής ανάπτυξης.

Από αγροτική οικονομία μετατράπηκε ταχύτατα σε βιομηχανική υπερδύναμη. Μέσω κεντρικού κρατικού σχεδιασμού και απεριόριστης κρατικής οικονομικής στήριξης στη ναυτιλία, επένδυσε σε κολοσσιαίες ναυπηγικές εγκαταστάσεις, ξεπερνώντας τα παραδοσιακά ναυπηγεία.

Η Ευρώπη χάνει έδαφος μπροστά στην Κινέζικη μονοκρατορία στη ναυτιλία

Μέσα σε δύο δεκαετίες, παράγει πλοία υψηλής ποιότητας και ελέγχει ήδη το μεγαλύτερο μερίδιο της παγκόσμιας αγοράς πλοίων.

Η Ευρώπη, πλέον αντιμετωπίζει τον κίνδυνο μιας Κινεζικής μονοκρατορίας στη ναυτιλία. Σε έναν κόσμο που εξαρτάται πλήρως από αυτήν, η Ευρώπη χάνει έδαφος χωρίς να δίνει μάχη. Αυτό που κάποτε θεωρούνταν πιθανό, τώρα αποτελεί πραγματικότητα. Η Κίνα κατέχει πλέον το κλειδί στον έλεγχο της παραγωγής νέων πλοίων. Αν δεν αναστραφεί αυτή η τάση σε βάθος χρόνου, θα της δοθεί η δυνατότητα ακόμη και να περιορίσει την κατασκευή

Ευρωπαϊκοί κανονισμοί για την πράσινη ναυτιλία

Την ίδια στιγμή, η Ευρώπη στη ναυτιλία επιλέγει να επικεντρώνει την προσοχή της αποκλειστικά στην ανάπτυξη πράσινων τεχνολογιών. Αναμφίβολαν είπε, οι ευρωπαϊκοί περιβαλλοντικοί κανονισμοί θεωρούνται ζωτικής σημασίας για την εξάλειψη του 2,5% των εκπομπών της ναυτιλίας. Όμως το υψηλό κόστος εφαρμογής και οι ασφυκτικές προθεσμίες ασκούν υπαρξιακή πίεση στην ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Σε συνδυασμό με τη ραγδαία κινεζική άνοδο, απειλούν να καταστρέψουν το μοντέλο του ελεύθερου ανταγωνισμού. Η ναυτιλία, όπως την καθιέρωσαν οι Έλληνες μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, κινδυνεύει να καταρρεύσει στον πρώτο της αιώνα. Όπως αντίστοιχα κατέρρευσε και η πρώτη Δημοκρατία (ο Χρυσός Αιώνας του Περικλή). Ο Τσόρτσιλ είχε προειδοποιήσει: «Εκείνοι που αποτυγχάνουν να μάθουν από την ιστορία, είναι καταδικασμένοι να την ξαναζήσουν». Η Κίνα έχει ήδη συγκεντρώσει αδιαμφισβήτητη ισχύ στη ναυτιλία.

Η Ε.Ε. οφείλει να αναγνωρίσει το μέγεθος της απειλής και να ιεραρχήσει σωστά τις προτεραιότητες της. Η υπεράσπιση του μοντέλου του ανταγωνισμού δεν είναι μάχη για το παρελθόν αλλά για το μέλλον.

Η ναυτιλία της Ε.Ε. σημείωσε, «διαθέτει στην κορυφή της το υπερόπλο των δύο ηγετών μας (του Πρωθυπουργού Κ.Μητσοτάκη και του Προέδρου Ν.Χριστοδουλίδη), οι οποίοι κατανοούν τον παγκόσμιο ρόλο της.



Η ανάληψη του χαρτοφυλακίου των Μεταφορών από την Ελλάδα

Χαιρετίζουμε ως Κυπριακή Ένωση Πλοιοκτητών, την επιλογή του κύριου Απόστολου Τζιτζικώστα για την ανάληψη καθηκόντων Επιτρόπου Μεταφορών στην Ε.Ε.

Είναι αναμφίβολα μια ευτυχής συγκυρία για την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Προσβλέπουμε στη συμπράταση της κυρίας Ελισσάβετ Βόζενμπεργκ, που εξελέγη στην προεδρεία της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, πολύ σημαντική εκλογή την οποία επίσης χαιρετίζουμε.

Όπως έγραψε ο 'πατέρας' της ΕΕ Jean Monnet: «Αυτό που είναι σημαντικό δεν είναι να 'σαι αισιόδοξος ή απαισιόδοξος, αλλά να 'σαι αποφασισμένος». Με αυτή την αποφασιστικότητα θα συνεχίσουμε τη δράση μας, στην πιο κρίσιμη φάση, για την αποτροπή της κατάρρευσης του ανταγωνισμού, όπως τον εγκαθίδρυσαν οί Έλληνες μετά το τέλος του Β' Παγκόσμιου Πολέμου.

Σημαντικές δε, οι πρωτοβουλίες της κυβέρνησης που είχαν αποτέλεσμα **τη χορήγηση υποτροφιών για πανεπιστημιακές σπουδές σε 1000 παιδιά οικονομικά ευπαθών Κυπριακών οικογενειών** μέσω του ανεξάρτητου φορέα κοινωνικής υποστήριξης υπό την αιγίδα της πρώτης κυρίας, Φιλίππας Χριστοδουλίδη.

Θερμές ευχαριστίες προς τους φίλους, οι οποίοι συνέδραμαν τις εν λόγω δράσεις, όπως οι Θανάσης Μαρτίνος, Πόλυς Β. Χατζηωάννου, Sir Στέλιος Χατζη-Ιωάννου, Ιωάννα Προκοπίου, Νικόλ Μυλωνά, Γκίκας Γκούμα και άλλοι.



50 χρόνια εισβολής και κατοχής στην Κύπρο

στόχευε απλώς στην κατοχή εδαφών, αλλά στον βίαιο εκτουρκισμό της Κύπρου. Η στρατηγική αυτή περιλάμβανε τον ξεριζωμό Ελλήνων και Τουρκοκύπριων. Η τελευταία εθνοκάθαρση στην ιστορία.

Δεν πρέπει να παραβλέπουμε ότι η πλειονότητα των Τουρκοκύπριων ουδέποτε θεωρήθηκαν “γηγενείς” από την ίδια την Τουρκία. Ενώ οί Έλληνες που εκτοπίστηκαν και οι Τουρκοκύπριοι που παρέμειναν στον νότο, υπό την διοίκηση της Κυπριακής Δημοκρατίας, κατάφεραν να αντέξουν τις συνέπειες της εισβολής, πέραν του 50% των Τουρκοκυπρίων δεν άντεξαν την συνεχή πίεση και περιθωριοποίησή τους από τους εισβολείς και τους Τούρκους έποικους στον κατεχόμενο βορρά και αναγκάστηκαν να μεταναστεύσουν.

Η Τουρκία ανενόχλητη τουρκοποιεί σταθερά την Βόρεια Κύπρο.

Σήμερα, Ελλάδα και Κύπρος είναι ισχυρές και έχουν τη δυνατότητα να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στην Ανατολική Μεσόγειο. Η ύπαρξη του τείχους του Αττίλα και η τουρκοποίηση σε ευρωπαϊκό έδαφος είναι ντροπή για την διεθνή κοινότητα.

Η λύση του Κυπριακού, που θα επανενώσει τους Κύπριους, είναι λυτρωτική και για τους Τουρκοκύπριους. Είναι προς το συμφέρον όλων, εκτός βέβαια της Τουρκίας, που συνεχίζει να υιοθετεί πρακτικές των περασμένων αιώνων.

****Η παρέμβαση του Προέδρου της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών, γίνεται με αφορμή την Παγκόσμια Ημέρα Ναυτιλίας και το Δείπνο που παρατέθηκε στην Αθήνα, από την Ένωση προς τιμή του Προέδρου της Δημοκρατίας.***

