



# ForceApp

Providing Effective Defense Solutions!

# Aratos Group

A Dutch  
Solution



# MARITIME DIGITAL TWINS & 3D SIMULATION

- Innovative solutions for Maritime and/or Terrestrial Applications
- Custom-made simulator ideal for defense & military trainings.
- Provides various types of cameras, such as free, panoramic, EO etc

## F E A T U R E S

- Natural objects (people, water/sea, land terrain, trees etc. having their usual behavior & sounds)
- Man-made objects like buildings, roads, bridges, cars, airport & airplanes, helicopter etc.)
- Accurate day & night weather conditions (wind, rain, thunder, fog etc.)
- Detailed Models of ports, and maritime infrastructure (lighthouse, beacon etc.), along with ships, vessels, patrol, boats, guns, and firing.



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

6-7	<b>Δημήτρης Γ. Απόκης</b> Η Ελληνική Ναυτιλία πυρήνας της εθνικής ασφάλειας!		24-25	<b>Όλγα Κεφαλογιάννη</b> Ευκαιρία ανάδειξης του ηγετικού ρόλου της Ελληνικής Ναυτιλίας		32-33	<b>Στράτος Παπαδημητρίου &amp; Ιμπισιάμ Αχμέντ</b> Η Ελληνική Ναυτιλία και η συνεισφορά της στην Εθνική Οικονομία και Προβολή της Ελλάδας διεθνώς»	
8-14	<b>H.E. Mrs. Julie Lymberopoulos</b> Πρέσβης και Γενική Πρόξενος του Παναμά στην Ελλάδα «Η σημαία του Παναμά, η πρώτη επιλογή παγκοσμίως για τη ναυτιλία διαθέτει από πάντα στενούς και άρρηκτους δεσμούς με τους Έλληνες πλοιοκτήτες»		26	<b>Ανδρέας Λοβέρδος</b> «Δύναμη στα ελληνικά πλοία σημαίνει δύναμη για την πατρίδα μας»		34-35	<b>Δημήτρης Τσαϊλός</b> Ελληνισμός και Θαλάσσια Διπλωματία	
16-17	<b>Κωνσταντίνος Κατσαφάδος</b> Τα φετινά Ποσειδώνια θα αποτελέσουν την αφετηρία της νέας εποχής		27	<b>Θεόδωρος Ρουσόπουλος</b> Η ελληνική ναυτιλιακή παράδοση είναι μέρος της διεθνούς διπλωματίας μας		36-37	<b>Κώστας Μποτόπουλος</b> Η αλλαγή της Ευρώπης	
18-19	<b>Γιάννης Μώραλης</b> Στον Πειραιά χτυπά η καρδιά της Ελληνικής Ναυτιλίας		28	<b>Σάββας Αναστασιάδης</b> Προς μια νέα εποχή για την Ελληνική Ναυτιλία		38-39	<b>Νικόλαος Φαραντούρης</b> Ενεργειακές δολιχοδρομίες στο δρόμο προς την κλιματική μετάβαση	
20	<b>Γεώργιος Δ. Πατέρας</b> «Ναυτιλία: κυκλικότητα και απανθρακοποίηση»		29	<b>Νίκος Μπογονικολός</b> Η τεχνολογία Blockchain αλλάζει το αύριο της ναυτιλίας!		40-41	<b>Μιχάλης Κρητικός</b> Δημιουργώντας κέντρα δεδομένων (data centers) στην Ευρώπη: ευκαιρία πράσινης και ψηφιακής μετάβασης;	
21-22	<b>Θεόδωρος Βώκος</b> Η Ελληνική Ναυτιλία ενώπιον προκλήσεων και ευκαιριών		30-31	<b>Μαρία Μποϊλέ &amp; Σωτήρης Θεοφάνης</b> Ο ρόλος της Έρευνας και της Καινοτομίας στη μετάβαση σε μια πιο «Πράσινη» Ναυτιλία		42	<b>Γιώργος Σ. Ατσαλάκης</b> Ο Ινδικός «Δρόμος του Μεταξιού» και το λιμάνι του Αστακού	
23	<b>Σοφία Ζαχαράκη</b> Ο ελληνικός τουρισμός επιστρέφει							



## EDITORIAL

Του Παντελή Μαραβέλια

# Η Ελληνική Ναυτιλία σ' ένα ρευστό και ανταγωνιστικό παγκόσμιο περιβάλλον

**Κ**αθώς η πανδημία λειτούργησε ως καταλύτης εξελίξεων, επιταχύνοντας μια ήδη διαμορφωθείσα τάση μερικής απο-παγκοσμιοποίησης, η ρωσική εισβολή στην Ουκρανία, ενίσχυσε πλέον την πεποίθηση σε παγκόσμια κλίμακα, ότι η εποχή της ευρείας αλληλεξάρτησης και κατ' επέκταση η άνοηση του παγκόσμιου εμπορίου, βασικός πυλώνας του οποίου αποτελεί η Ναυτιλία, βρίσκεται πλέον σε φάση αναπροσαρμογής.

**Η Ναυτιλία ως ο κατεξοχήν φορέας ανάπτυξης και εμπέδωσης των διεθνών εμπορικών ροών**, βρίσκεται ενώπιον μεγάλων προκλήσεων και προοπτικών, που αφορούν πρωτίστως την επιβράδυνση ή την επιτάχυνση προς μια ενεργειακή μετάβαση συνεπεία της κλιματικής αλλαγής, γεγονός που επιφέρει καταλυτικές αλλαγές στη στρατηγική διαχείριση της Ναυτιλίας ως προς το πλαίσιο των δυναμικών επιλογών, καθώς η στρατηγική απόφαση για στροφή προς τα εναλλακτικά καύσιμα και τις εξ αυτών τροποποιήσεις στις ναυτιλιακές δομές, προσκρούει στην αδυσώπητη πραγματικότητα των διαθεσιμότητων, καθώς εξαρτώνται από την εφοδιαστική αλυσίδα, η οποία κινδυνεύει με αποδιοργάνωση εξαιτίας των έμμεσων επιπτώσεων του πολέμου στην Ουκρανία.

**Επιπρόσθετα, το ιδιαίτερα υψηλό κόστος διατήρησης της ανταγωνιστικότητας και των υψηλής ποιότητας υπηρεσιών**, πιθανότατα θα φέρει τις ναυτιλιακές εταιρίες δυτικών συμφερόντων στα όρια των δυνατοτήτων τους, ένα ζήτημα που απαιτεί στρατηγική παρέμβαση σε διεθνές επίπεδο, ενώ, καθώς αυξάνει ταυτόχρονα και ο διακρατικός ανταγωνισμός με την Κίνα να επιδιώκει την πρωτοκαθεδρία στη Ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο, ανερχόμενη στο υψηλότερο βάθρο στον διεθνή καταμερισμό ανταγωνιστικότητας ως το 2030, επενδύοντας σε Υψηλής Τεχνολογίας Εφαρμογές της 4ης Βιομηχανικής Επανάστασης, προεξαρχούσης της εφαρμογής Τεχνητής Νοημοσύνης στην πλοήγηση των πλοίων.

**Σε ότι αφορά την Ελληνόκτητη Ναυτιλία, η οποία πλέον αντιστοιχεί στο 21% της παγκόσμιας χωρητικότητας και στο 60% της αντίστοιχης ευρωπαϊκής**, η διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας και των υψηλών υπηρεσιών σε συνδυασμό με την εναρμόνιση στις απαιτήσεις της «καθαρής» ενέργειας, αποτελεί μονόδρομο που συνάδει με τις αυξανόμενες ανάγκες της Ε.Ε. προς εναλλακτικές πηγές ενέργειας και ακολούθως της επιτακτικής ανάγκης ενεργειακής απεξάρτησης της Ε.Ε. από το ρωσικό φυσικό αέριο και πετρέλαιο.

**Οι προκλήσεις διατήρησης της ελληνικής πρωτοκαθεδρίας** συνίστανται και στην βραχυ-μεσοπρόθεσμη έλλειψη πληρωμάτων, όπου υπολογίζεται ότι ως το 2026, οι απώλειες του στελεχειακού δυναμικού θα φθάσουν τις 96.000.

**Ως εκ τούτου, απαιτούνται παρεμβάσεις που θα ενδυναμώσουν τις προοπτικές επάνδρωσης**, με άνοιγμα των διαφόρων πτυχών της Ναυτιλίας στην κοινωνία και την υιοθέτηση ενός απαι-



τητικού προγράμματος ναυτικής εκπαίδευσης.

**Η Ελλάδα αναγνωρίζοντας τη παγκόσμια σημασία της Ναυτιλίας ως πυλώνα ανάπτυξης αλλά και ως πολύτιμο διπλωματικό εργαλείο**, επενδύει στην εξωστρεφή προώθηση της Ελληνικής Ναυτιλίας με την οργάνωση της Έκθεσης των Ποσειδωνίων, γεγονός που άπτεται του παγκόσμιου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

**Η βαθιά μεταβατική περίοδος με τις συνακόλουθες αλλαγές που προδιαγράφεται σε παγκόσμιο επίπεδο**, αναβαθμίζουν την Ελληνική Ναυτιλία ως έναν μείζονα πυλώνα προώθησης των ελληνικών εθνικών συμφερόντων με δυναμικές δυνατότητες παγκόσμιας και υπερ-περιφερειακής επιρροής. Η διατήρηση συνεπώς της ελληνικής πρωτοκαθεδρίας και ανταγωνιστικότητας αποτελεί εθνική προτεραιότητα.

**Υπό αυτό το πρίσμα, απαιτείται να ληφθούν υπόψη ζητήματα όπως η ασφάλεια αναφορικά με την επιλογή των εναλλακτικών καυσίμων και η αντίστοιχη εκτίμηση και αξιολόγηση κόστους βιωσιμότητας και διαθεσιμότητας και οι δυνατότητες αποθήκευσης.**

**Ο στρατηγικός σχεδιασμός που αφορά τέτοια ζητήματα, απαιτεί την αγαστή συνεργασία Πολιτείας και Ελλήνων πλοιοκτητών** καθώς και επένδυση στην έρευνα σε συνεργασία και με την ακαδημαϊκή κοινότητα.

**Αντιστοίχως δεν θα πρέπει να παραγνωριστεί ο σημαντικός ρόλος των λιμένων προς την ανάπτυξη πρωτοβουλιών «καθαρής» ενέργειας και εν γένει στην προώθηση του περιφερειακού και παγκόσμιου εμπορίου.**

**Ως εκ τούτου, έμφαση επιβάλλεται να δοθεί στο λιμάνι του Πειραιά ως ενός εκ των σημαντικότερων λιμένων της Μεσογείου**, το οποίο καθίσταται αφενός ως οικολογικός πόλος ορθής περιβαλλοντικής διαχείρισης, αφετέρου αποτελεί βασικό πυλώνα προώθησης των ευρωπαϊκών εμπορικών σχέσεων, της Ελληνικής Ναυτιλίας και κατ' επέκταση των Ελληνικών εθνικών συμφερόντων sensu lato.



Κωνσταντίνος Κατσουφάλης  
 Η Ε. Mrs. Julie Lymberopoulos  
 Γιάννης Παυλάκης  
 Θεόδωρος Βασιλάκης

# Το περιοδικό της σύγχρονης Διπλωματίας και Άμυνας



# Η Ελληνική Ναυτιλία πυ

Του Δημήτρη Γ. Απόκη \*



— εκινώντας από την  
 — κρίση της πανδημίας  
 — και ειδικά τώρα με την

**κρίση και τον πόλεμο στην Ουκρανία**, είναι ξεκάθαρο ότι η οικονομία θα είναι από εδώ και στο εξής ο κυρίαρχος παράγοντας εθνικής ασφάλειας για κάθε χώρα του πλανήτη. Δεν είναι τυχαίο ότι σε όλες τις πρόσφατες συνεντεύξεις τους, οι επικεφαλής μεγάλων οικονομικών και επενδυτικών οίκων, όπως η JP Morgan, η Goldman Sacks και άλλοι, τονίζουν αυτό ακριβώς το γεγονός. Και αυτό είναι κάτι που θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη και από την Ελλάδα στη διαμόρφωση μιας αυτόνομης εθνικής στρατηγικής, στο νέο διεθνές περιβάλλον που διαμορφώνεται με εξαιρετικά γρήγορους και, δυστυχώς, βίαιους ρυθμούς.

**Στην Ελλάδα, έχουμε καταφέρει εδώ και δεκαετίες να είμαστε μια χώρα η οποία παράγει ελάχιστα**, εισάγει σχεδόν τα πάντα, και εξαρτάται κυρίως από τον τουρισμό, ο οποίος χαρακτηρίζεται ως η «βαριά βιομηχανία» μας. Και μόνο το γεγονός ότι μια χώρα αποκαλεί βαριά βιομηχανία, τον τουρισμό, κάτι το οποίο είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τις ορέξεις της φύσης, τις οικονομικές εξελίξεις διεθνώς, και απρόβλεπτα δυσάρεστα γεγονότα, όπως π.χ. η πανδημία, η έξαρση των μεταναστευτικών ροών ή μια ένταση με την Τουρκία, αποδεικνύει πόσο αναγκαίο είναι, εάν θέλουμε να επιβιώσουμε ως χώρα και ως έθνος, στο νέο διεθνές σύστημα, να αναπτύξουμε άμεσα τομείς στην οικονομία μας, στους οποίους είμαστε ισχυροί και έχουμε πλεονέκτημα.

**Και ένας τέτοιος τομέας, με διαφορά ο πλέον προνομιακός, είναι η Ναυτιλία. Η Ελληνική Ναυτιλία, μπορεί να αποτελέσει το μεγάλο όπλο στη φαρέτρα της Ελλάδας**, έτσι ώστε να ενισχύσει την οικονομία της και ταυτόχρονα να θωρακίσει την εθνική της ασφάλεια.

**Οι πλέον έγκυροι αναλυτές διεθνών θεμάτων, γεωπολιτικής και διεθνούς οικονομίας**, εδώ και αρκετά χρόνια επισημαίνουν ότι, ένα από τα βασικά, εάν όχι το βασικότερο, πεδίο στο οποίο θα κριθεί η μάχη για την παγκόσμια επικράτηση στη νέα εποχή είναι οι θάλασσες.

**Η Ελλάδα, με τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στο κόσμο, κατέχει μια ιδιαίτερα προνομιακή θέση** σε αυτή την επερχόμενη μάχη και έχει την ευκαιρία να είναι συνομιλητής και παίκτης στο πρώτο τραπέζι των διεθνών εξελίξεων.

**Η κρίση στην Ουκρανία, απέδειξε και αποδεικνύει όλο και περισσότερο κάθε ημέρα που περνά**, τη σημασία των πλωτών μέσων και των θαλάσσιων διαδρόμων στη διεθνή στρατηγική σύγκρουση για τη διαμόρφωση του νέου πλαισίου στο διεθνές σύστημα.

**Λόγω της εισβολής του Πούτιν στην Ουκρανία, και της δεινής ενεργειακής κρίσης που έχει προκαλέσει**, κυρίως στην Ευρώπη, λόγω της εξάρτησής της, ενεργειακά, από τη Ρωσία, η προμήθεια και η αποθήκευση υδροποιημένου φυσικού αερίου από την Αμερική και άλλες πηγές, έχει γίνει απαραίτητη και θα παρα-

# ρήνας της εθνικής ασφάλειας!

μείνει αναγκαία πάρα πολλά χρόνια. Επίσης, κρίσιμες για τις εξελίξεις θα είναι οι θαλάσσιες μεταφορές. Η μεταφορά βασικών προϊόντων, ανταλλακτικών, μετάλλων και τεχνολογίας, θα συνεχίσει να γίνεται κατά κύριο λόγο μέσω των θαλάσσιων διαδρόμων, και ο οποίος κυριαρχεί εκεί θα είναι ισχυρός και στην παγκόσμια σκακιέρα. Το σοκ που προκλήθηκε στις αγορές, διεθνώς, λόγω της πολιτικής της Κίνας στην αντιμετώπιση του Covid-19, στο κομβικό λιμάνι της Σαγκάης, αποδεικνύει του λόγου το αληθές.

**Σε αυτό το κρίσιμο παιχνίδι στρατηγικό παιχνίδι, κυρίαρχο ρόλο παίζει η Ελληνική Ναυτιλία**, διότι οι Έλληνες Εφοπλιστές και οι Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρίες, προβλέποντας για μια ακόμη φορά με το παραδοσιακά γνωστό επιχειρηματικό τους δαιμόνιο, βρέθηκαν μπροστά από τις εξελίξεις και ήταν έτοιμοι να αποκομίσουν κέρδη από την κρίση και υπό διαμόρφωση νέο διεθνές πλαίσιο.

**Αν και σε καμία περίπτωση το ελληνικό κράτος δεν πρέπει να παρέμβει στην ευρηματικότητα και στην επιχειρηματικότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας**, διότι όπως έχει αποδειχθεί, όπου ανακατεύεται ζημιά κάνει, είναι απαραίτητο στρατηγικά και εθνικά ωφέλιμο για τη χώρα, να συνδράμει με οποιονδήποτε τρόπο και οποιoδήποτε κόστος την Ελληνική Ναυτιλία, όχι μόνο για να διατηρήσει, να παγιώσει, αλλά και να διευρύνει αυτό το στρατηγικό πλεονέκτημα.

**Μια τέτοια προσπάθεια είναι βέβαιο ότι θα τύχει αμέριστης στήριξης και στις Ηνωμένες Πολιτείες**, με δεδομένο ότι η Ελληνική δύναμη στις θάλασσες, μπορεί να συνδράμει τα μέγιστα στη στρατηγική των Η.Π.Α., για την αντιμετώπιση μιας αναδυόμενης Κίνας. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δυστυχώς, δεν είναι να έχει κανείς ιδιαίτερη εμπιστοσύνη, εάν μάλιστα κανείς κρίνει από το γεγονός ότι στο πολυσυζητημένο έκτο πακέτο οικονομικών κυρώσεων εναντίον της Ρωσίας, περιλαμβάνονταν η απαγόρευση μεταφοράς ρωσικών ενεργειακών πόρων από καράβια της



Ευρωπαϊκής Ένωσης. Καθώς επίσης και από την πρόταση της Ουγγαρίας να εφαρμοστεί εμπάργκο στο ρωσικό πετρέλαιο που μεταφέρεται με καράβια μέσω θαλασσιών διαδρόμων.

**Η Ελληνική Ναυτιλία, πρέπει άμεσα να αναδειχθεί από τη χώρα μας σε βασικό, εάν όχι κυρίαρχο μοχλό**, της εθνικής μας στρατηγικής στο νέο διεθνές σύστημα. Η ελληνική πολιτεία θα πρέπει να συνδράμει με νομικές παρεμβάσεις που θα απελευθερώσουν και θα δώσουν περαιτέρω ώθηση στην ναυτιλία μας.

**Ίσως θα πρέπει να εξεταστεί, αν και ιδιαίτερα τολμηρή**, η δημιουργία ενός Δείκτη Ναυτιλίας, στο Ελληνικό Χρηματιστήριο, με στόχο την προσέλκυση επενδύσεων από όλο τον κόσμο. Επίσης, πρέπει να εντατικοποιηθούν οι ρυθμοί αναβίωσης και ενίσχυσης των ναυπηγείων μας και των λιμανιών μας. Και όλα αυτά σε αμοιβαία συνεργασία με τους Εφοπλιστές μας, οι οποίοι έχουν ιστορικά και με διάρκεια ότι βρίσκονται, πάντα, πολλά βήματα μπροστά από το ελληνικό κράτος.

**Στο δύσκολο περιβάλλον που διαμορφώνεται μπροστά μας και με τις δεδομένες απειλές που αντιμετωπίζει η χώρα μας**, η αμέριστη στήριξη και αξιοποίηση της Ναυτιλίας μας, αποτελεί μονόδρομο και η ευκαιρία δεν πρέπει να χαθεί.

**Ο θρυλικός χρησμός της Πυθίας, πριν από τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας, που έσωσε τον Ελληνισμό**, ότι “Τα Ξύλινα Τείχη θα σώσουν την Πόλη”, καθίσταται πιο επίκαιρος από ποτέ. Η ευκαιρία δεν πρέπει να χαθεί.

“ Η Ελληνική Ναυτιλία, πρέπει άμεσα να αναδειχθεί από τη χώρα μας σε βασικό, εάν όχι κυρίαρχο μοχλό, της εθνικής μας στρατηγικής στο νέο διεθνές σύστημα ”



\*Ο Δημήτρης Γ. Απόκης, είναι Διεθνολόγος και Δημοσιογράφος, ειδικός σε θέματα Αμερικανικής Πολιτικής. Απόφοιτος των πανεπιστημίων The American University, School of International Service, και του The Johns Hopkins University, The Paul H. Nitze, School of Advanced International Studies της Ουάσινγκτον, μέλος του The International Institute for Strategic Studies του Λονδίνου, και υπήρξε επί σειρά ετών διαπιστευμένος ανταποκριτής στο Λευκό Οίκο, στο Στέιτ Ντιπάρτμεντ και στο Αμερικανικό Πεντάγωνο.

Τζούλη Λυμπερόπουλος

Πρέσβης και Γενική Πρόξενος του Παναμά στην Ελλάδα

# «Η σημαία του Παναμά, η πρώτη επιλογή παγκοσμίως για τη ναυτιλία διαθέτει από πάντα στενούς και άρρηκτους δεσμούς με τους Έλληνες πλοιοκτήτες»

Στον Κωνσταντίνο Λαμπρόπουλο

**Τ**ο GR Diplomatic Review συνομίλησε με την ελληνικής καταγωγής Πρέσβη και Γενική Πρόξενος του Παναμά στην Ελλάδα Τζούλη Λυμπερόπουλος με αφορμή τα Ποσειδώνια, την κορυφαία ναυτιλιακή έκθεση, που επέστρεψαν μετά από 4 χρόνια απουσίας λόγω της πανδημίας. Στην αποκλειστική συνέντευξη η Πρέσβης υπογράμμισε τον ηγετικό ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία καθώς και ότι η Ελλάδα αποτελεί έναν κορυφαίο εμπορικό εταίρο για το Νηολόγιο του Παναμά. Προτεραιότητα και δέσμευση της ίδιας μαζί με την παγκόσμια κοινότητα, είναι η βιώσιμη ναυτιλία μέσω της βελτιστοποίησης των διαδρομών που προσφέρει η Διώρυγα του Παναμά με στόχο τη μείωση των εκπομπών άνθρακα.

**Τι υπηρεσίες προσφέρει η Πρεσβεία και το Γενικό Προξενείο του Παναμά στην Ελλάδα;**

Η Πρεσβεία και το Γενικό Προξενείο του Παναμά στην Ελλάδα αναλαμβάνουν τη διπλωματική εκπροσώπηση της χώρας του Παναμά στην ελληνική επικράτεια με παράλληλη διαπίστευση στην Κύπρο, τη Σερβία, τη Βουλγαρία και το Μαυροβούνιο. Είμαστε αφοσιωμένοι στην προώθηση του παναμέζικου πολιτισμού, της τέχνης και της κουλτούρας, ενισχύοντας τις ήδη υπάρχουσες στενές σχέσεις που συνδέουν τα δύο έθνη μας όσον αφορά

στις οικονομικές και επιχειρηματικές διασυνδέσεις.

Το Γενικό Προξενείο του Παναμά στην Ελλάδα, τοποθετημένο στον Πειραιά, την καρδιά της ελληνικής ναυτιλίας, αποτελεί την μοναδική διπλωματική εκ-

*“ Το Κανάλι έχει λάβει τεράστια μέτρα για τη προστασία του νερού, συμπεριλαμβανομένων έργων αναδάσωσης και συνεργασίας με τις τοπικές κοινότητες, γεγονός που με τη σειρά του καθιστά την περιοχή προστατευόμενη προς κατοίκηση για τα άγρια ενδημικά είδη ”*

προσώπηση με εξουσιοδότηση να εκδίδει αυθεντικές πιστοποιήσεις εκ μέρους της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας του Παναμά και της Ναυτιλιακής Αρχής του Παναμέζικου Νηολογίου.

Το Γενικό Προξενείο του Παναμά στην Ελλάδα αποτελεί έναν ενιαίο και μοναδικό σταθμό εξυπηρέτησης των ναυτιλιακών εταιρειών προσφέροντας όλες τις ναυτιλιακές υπηρεσίες που καλύπτουν κάθε τομέα Ναυτιλιακών, Εταιρικών, Τεχνικών Υπηρεσιών και Πληρωμάτων. Το υψηλά καταρτισμένο προσωπικό προσφέ-

ρει εξατομικευμένη υπηρεσία στους χρήστες της Παναμέζικης σημαίας.

**Ποιά είναι τα πλεονεκτήματα και το όραμα του Παναμέζικου Νηολογίου;**

Η Ναυτιλιακή Αρχή του Παναμά παρέχει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στη ναυτιλιακή κοινότητα, διασφαλίζοντας ασφάλεια δικαίου, μέσω της συμμόρφωσης με τους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς, μέσα σε ένα πλαίσιο διαφάνειας και περιβαλλοντικής κοινωνικής ευθύνης. Ως ηγέτης στην παροχή ναυτιλιακών, logistics και λιμενικών υπηρεσιών, η Ναυτιλιακή Αρχή του Παναμά προωθεί επενδύσεις και στρατηγικές συμμαχίες που ενισχύουν το εμπόριο, μέσω αποτελεσματικών και καινοτόμων διαδικασιών, με το καλύτερο ανθρώπινο δυναμικό, εξυπηρετώντας την επίτευξη βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης για τη χώρα του Παναμά.

Η σημαία του Παναμά είναι το πρώτο διεθνώς Μητρώο Πλοίων στον κόσμο, που λειτουργεί από το 1917. Από το 1993 αποτελεί παγκοσμίως την πρώτη σε επιλογή και δύναμη σημαία. Το Παναμέζικο Νηολόγιο είναι από το 2002 μέλος Α' Κατηγορίας στον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας, με δυναμική παρουσία και σημαντική επιρροή στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η σημαία του Παναμά περιλαμβάνεται ως λευκή σημαία στις λίστες του Τόκιο MoU καθώς και του Παρισιού από το 2000.



**Το Παναμεζικό Νηολόγιο αναγνωρίζεται ως μέλος του Τόκιο MoU από το 2019, ενώ διαθέτει πιστοποίηση από το Lloyd's Register Quality Assurance Inc. με ISO 9001:2015.**

**Η Ναυτιλιακή Αρχή του Παναμά έχει δυναμική παγκόσμια κάλυψη** και ανταπόκριση σε αιτήματα όλο το 24ωρο, 7 ημέρες την εβδομάδα, με ένα δίκτυο 53 Προξενείων και 14 Διεθνών Τεχνικών Γραφείων (Segumar) σε όλο τον κόσμο. Η σημαία του Παναμά προσφέρει ειδικά κίνητρα και εκπτώσεις για την εγγραφή πλοίων στο Νηολόγιο, με χαρακτηριστικά παραδείγματα τα ειδικά κίνητρα σε επιλογές νεότευκτων πλοίων ή πράσινων οικολογικών πλοίων.

**Ταυτόχρονα, η Ναυτιλιακή Αρχή του Παναμά επενδύει συνεχώς στην καινοτομία, την τεχνολογία και την περιβαλλοντική απόδοση.**

**Ποια είναι η σημασία του ελληνόκτητου στόλου όσον αφορά στα συμφέροντα του Παναμεζικού Νηολογίου;**

**Η ελληνική αγορά,** ο ηγέτης στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία, αντιπροσωπεύει ένα σημαντικό παράγοντα για το Νηολόγιο του Παναμά. Για τον Παναμά, η Ελλάδα αποτελεί έναν κορυφαίο εμπορικό εταίρο.

**Για την προώθηση του νηολογίου του Παναμά,** την προσέλκυση νέων πελατών και την προώθηση της σημαίας του Παναμά στην ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία, εκπρόσωποι της Γενικής Διεύθυνσης Εμπορικής Ναυτιλίας και Διεύθυνσης Ναυτικών του Παναμά ταξιδεύουν συχνά στην Ελλάδα και συναντώνται με σημαντικές ελληνικές εταιρείες.

**Τόσο τα Κεντρικά Γραφεία στον Παναμά,** όσο και τα στελέχη του Προξε-

νείου του Παναμά στην Ελλάδα, συνεργάζονται για την παροχή των καλύτερων υπηρεσιών σε Έλληνες πλοιοκτήτες και ναυτιλιακές εταιρείες. Ο Παναμάς άλλαξε μάλιστα το τελευταίο διάστημα συγκεκριμένους νόμους ενώ ανέπτυξε ειδικές διαδικασίες για να είναι πιο ανταγωνιστικός και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της ελληνικής αγοράς.

**Καθώς η ναυτιλία υφίσταται έναν βιώσιμο μετασχηματισμό, ποιες πρωτοβουλίες έχει εισαγάγει η Αρχή της Διόρυγας του Παναμά για την προώθηση της απαλλαγής από τον άνθρακα και την προστασία της βιοποικιλότητας;**

**Η Διόρυγα του Παναμά,** προσφέροντας χαρακτηριστική συντόμηση στην εφο-



διαστική αλυσίδα, επιτρέπει φυσικά στις ναυτιλιακές εταιρείες να πραγματοποιούν συντομότερα ταξίδια που οδηγούν σε χαμηλότερες εκπομπές. Πέραν αυτής της βασικής προσφοράς συντόμευσης της διαδρομής, έχουμε εδώ και καιρό αναγνωρίσει τη σημασία της υιοθέτησης περαιτέρω προσφορών, και ως εκ τούτου, τα τελευταία χρόνια εισάγουμε προσπάθειες για τη βελτιστοποίηση της βιωσιμότητας της διαδρομής της Διώρυγας του Παναμά και τη μεγιστοποίηση στη συμβολή καταπολέμησης των συνεπειών της κλιματικής αλλαγής. Ένας από τους βασικούς τρόπους με τους οποίους προωθούμε την απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μέσω του Προγράμματος Περιβαλλοντικής Αναγνώρισης Green Connection. Μέσω αυτού του προγράμματος, το Κανάλι του Παναμά ξεχωρίζει πελάτες που επιδεικνύουν εξαιρετική συμπεριφορά ως προς την περιβαλλοντική διαχείριση, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης καυσίμων χαμηλών εκπομπών άνθρακα καθώς και περιβαλλοντικά συνειδητοποιημένων διαδρομών. Αυτό το πρόγραμμα εξοπλίζει επίσης τους πελάτες με πολλά εργαλεία για την περαιτέρω παροχή κινήτρων για τη βιώσιμη ναυτιλία, με την πιο πρόσφατη προσθήκη να είναι ο πίνακας ελέγχου εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα - CO<sub>2</sub>, ο οποίος παρακολουθεί την ποσότητα των εκπομπών άνθρακα που εξοικονομούνται από τους πλοιοκτήτες ταξιδεύοντας μέσω της Διώρυγας του Παναμά σε σχέση με εναλλακτικές διαδρομές.

Καθώς η κλιματική αλλαγή επηρεάζει ραγδαία τις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες, η Διώρυγα του Παναμά έχει δεσμευθεί να γίνει υπέρμαχος της βιώσιμης ναυτιλίας μέσω της βελτιστοποίησης των διαδρομών που προσφέρει με στόχο τη μείωση των εκπομπών άνθρακα. Τον Απρίλιο του 2021, το Κανάλι ανακοίνωσε τον στόχο να επιτύχει την ουδετερότητα των εκπομπών άνθρακα έως το 2030. Εντάχθηκε επίσης με περισσότερους από 150 οργανισμούς στο «Call to Action for Shipping Decarbonization», προτρέποντας τους παγκόσμιους ηγέτες να βοηθήσουν στην περαιτέρω επιτάχυνση της απαλλαγής της ναυτιλίας από τον άνθρακα. Η Διώρυγα ολοκληρώνει αυτή τη στιγμή τον λεπτομερή οδηγό της για τη σταδιακή πλήρη απεξάρτηση από τις εκπομπές άνθρακα, ο οποίος θα περιγράφει τα συγκεκριμένα μέτρα που θα ληφθούν τα επόμενα χρόνια προς επίτευξη του στόχου της ουδετερότητας εκπομπών άνθρακα, συμπεριλαμβανομένης της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, της ενοποίησης των εγκαταστάσεων για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων του αποτυπώματος της λειτουργίας τους και της σταδιακής αντικατάστασης του στόλου του Καναλιού από ηλεκτρικά οχήματα και υβριδικά ρυμουλκά.

**Η Διώρυγα του Παναμά έχει επίσης δεσμευτεί να προστατεύει τους φυσικούς πόρους εντός της λεκάνης απορροής**

του καναλιού του Παναμά, προστατεύοντας και ενισχύοντας έτσι την άγρια ζωή. Για παράδειγμα, το Κανάλι έχει λάβει τεράστια μέτρα για τη προστασία του νερού, συμπεριλαμβανομένων έργων αναδάσωσης και συνεργασίας με τις τοπικές κοινότητες, γεγονός που με τη σειρά του καθιστά την περιοχή προστατευόμενη προς κατοίκηση για τα άγρια ενδημικά είδη. Γνωρίζουμε επίσης ότι η προστασία της βιοποικιλότητας απαιτεί υποστήριξη από όλους τους ενδιαφερόμενους, γι' αυτό το κανάλι συνεργάζεται με το Υπουργείο Περιβάλλοντος, το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης, το Υπουργείο Παιδείας και το Smithsonian Tropical Institute .

**Το 2021, το παγκόσμιο εμπόριο σημείωσε ρεκόρ ανάκαμψης, με τη ναυτιλία να βρίσκεται στην πρώτη γραμμή αυτής της εξέλιξης. Πώς έχει επηρεαστεί η θαλάσσια κυκλοφορία μέσω της Διώρυγας του Παναμά από αυτή την ανάκαμψη και ποιες είναι οι βραχυπρόθεσμες – μεσοπρόθεσμες προοπτικές της Διώρυγας για περαιτέρω ανάκαμψη;**

Όπως φαίνεται σε όλη τη βιομηχανία των logistics, η παγκόσμια οικονομική ανάκαμψη έχει αναδιαμορφώσει τα παραδοσιακά εμπορικά πρότυπα τους τελευταίους μήνες, συμπεριλαμβανομένων και των αφίξεων στη Διώρυγα του Παναμά. Παρά τις εκτεταμένες πιέσεις στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, η Διώρυγα μπόρεσε να συνεχίσει ανεμπόδιστη τις δραστηριότητές της και να επιτρέψει τη ροή του παγκόσμιου εμπορίου, αντιμετωπίζοντας με επιτυχία την πρόσφατη αύξηση της ζήτησης κυκλοφορίας.

**Το 2021, είδαμε μια ταχεία αύξηση στις εμπορικές προβλέψεις, από μια αναμενόμενη πτώση 9% τον Οκτώβριο του 2021 σε μια άνευ προηγουμένου άνοδο της ζήτησης για καταναλωτικά αγαθά. Αντί για μείωση του εμπορίου, είδαμε 8,7% περισσότερα ταξίδια σε χωρητικότητα μέσω της Διώρυγας του Παναμά το οικονομικό έτος 2021 το οποίο διήρκεσε μεταξύ Οκτωβρίου 2020 και Σεπτεμβρίου 2021, σε σύγκριση με το 2020. Στο μέλλον, αναμένουμε ότι οι κόμβοι των μονάδων παραγωγής θα πλησιάσουν πιο κοντά στα κέντρα καταναλώ-**





σης, με αποτέλεσμα την αναδιάρθρωση και την περιφερειοποίηση των διεθνών αλυσίδων εφοδιασμού.

**Οι λειτουργίες και το σύστημα κρατήσεων του Καναλιού έχουν τροποποιηθεί** για να προσφέρουν στους πελάτες πρόσθετες επιλογές κράτησης και ευελιξία προκειμένου να προσαρμοστούν στην οικονομική ανάκαμψη και στο σχέδιο για μελλοντικές διαταραχές που αναμένονται στο εμπόριο. Έχουμε επίσης εργαστεί σε πρωτοβουλίες εξοικονόμησης νερού για να διασφαλίσουμε ότι η Διώρυγα θα μπορεί να διατηρήσει ένα τέτοιο βύθισμα λειτουργίας, το οποίο θα επιτρέπει σε μεγαλύτερα πλοία με μεγαλύτερη χωρητικότητα φορτίου να διέρχονται από τη Διώρυγα.

**Το νηολόγιο του Παναμά είναι ο παγκόσμιος ηγέτης στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ποια είναι η στρατηγική της παναμέζικης σημαίας για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς της και την επίτευξη περαιτέρω ανάπτυξης;**

**Το Νηολόγιο του Παναμά έκλεισε το 2021 με συνολικά 8.558 πλοία και 236 εκατομμύρια τόνους GT**, με αύξηση δηλαδή +2,33% σε σχέση με τα 230,5 εκατομμύρια GT του προηγούμενου έτους, σύμφωνα με την IHS Markit. Η εμπορική ναυτιλία του Παναμά αντιπροσωπεύει το 15% του παγκόσμιου στόλου σύμφωνα με την Clarksons Research.

**Το 2022 είναι και θα είναι το έτος του τεχνολογικού μετασχηματισμού** για το Μητρώο του Παναμά ώστε να προχωρήσει περισσότερο στη διαδικασία εκσυγχρονισμού του. Ο Παναμάς επενδύει στην αναβάθμιση των πλατφορμών εξυπηρέτησης και επίβλεψης του στόλου, στις ναυτιλιακές έρευνες, LRIT, στην ανάλυση κινδύνου, τις δεσμεύσεις πλοίων και στα θέματα που αφορούν εν γένει τη σημαία για την παροχή καλύτερων υπηρεσιών στους χρήστες.

**Ο ανταγωνισμός μεταξύ των Νηολογίων είναι έντονος και ο Παναμάς**, το μεγαλύτερο Μητρώο στον κόσμο, έχει λάβει μέτρα για να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά του. Μερικά από αυτά είναι τα παρακάτω:

• **Ανανέωση της συμφωνίας** μεταξύ της κυβέρνησης της Δημοκρατίας του Παναμά και της κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η πενταετής συμφωνία ενισχύει τις εμπορικές σχέσεις και τη δέσμευση του Νηολογίου με τους χρήστες του να εισέρχονται σε κινεζικά λιμάνια. Καταδεικνύει επίσης μια σειρά πλεονεκτημάτων για τους πλοιοκτήτες που χρησιμοποιούν τη σημαία του Παναμά στα πλοία τους.

• **Έχει γίνει σημαντική επένδυση** στην τεχνολογία από την αρχή αυτής της Διοίκησης, με τη νέα πλατφόρμα του Ναυτικού Συστήματος Επεξεργασίας και του Ηλεκτρονικού Μητρώου Πλοίων, την ένταξη νέων ενοτήτων στην πλατφόρμα των τεχνικών υπηρεσιών E-Segumar και την επικύρωση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών μέσω κωδικών QR.

• **Η Ναυτιλιακή Αρχή** του Παναμά υπέγραψε πρόσφατα Μνημόνιο Συμφωνίας (MoU) με την Class NK για την Κυβερνοασφάλεια. Ο Παναμάς, έχοντας επίγνωση του ρόλου των θαλάσσιων μεταφορών και των κινδύνων που αντιμετωπίζει λόγω της

τεχνολογικής ανάπτυξης επί του πλοίου, θέλει να ενθαρρύνει όλους τους πλοιοκτήτες, τους χειριστές και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς του παναμέζικου στόλου, να αναφέρουν περιστατικά που προκύπτουν από οποιαδήποτε κυβερνοεπίθεση. Αυτό θα βοηθήσει στην καλύτερη κατανόηση των απειλών στον κυβερνοχώρο στις οποίες εκτίθενται τα πλοία και στην εφαρμογή αποτελεσματικότερων μέτρων για τον έλεγχο τέτοιων κινδύνων.

• **Ο Παναμάς είναι μέλος** του Ναυτικού Δικτύου Καταπολέμησης της Διαφθοράς, της BIMCO, της Intercargo, της Intertanko και της International Association of Drilling Contractors (Διεθνούς Ένωσης για αναδόχους Γεωτρήσεων).

**Έχετε αναπτύξει κανόνες και κανονισμούς για να διασφαλίσετε τη σταδιακή απαλλαγή της ναυτιλίας από τον άνθρακα και τη μείωση των εκπομπών GhG μέσω της ανάπτυξης τεχνικών λύσεων και λειτουργιών φιλικών προς το περιβάλλον;**

**Θίγετε ένα θέμα που αποτελεί προτεραιότητα για την κυβέρνηση του Παναμά.** Κατά τη διάρκεια της COP 26 (Conference of the Parties), ο Παναμάς υπέγραψε τη Διακήρυξη Μηδενικών Εκπομπών στη Ναυτιλιακή Βιομηχανία έως το 2050, της οποίας κύριος στόχος είναι οι υπογράφωντες να δεσμευτούν να μειώσουν τις εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας σε μηδενικές και να εργαστούν στον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας για να υιοθετήσουν στόχους για το 2030 και το 2040 προκειμένου να επιτύχουν την πλήρη απανθρακοποίηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας έως το 2050.

**Το Νηολόγιο του Παναμά** προωθεί την κατασκευή πλοίων λιγότερο ρυπογόνων με ειδικά κίνητρα για Οικολογικά πράσινα πλοία και νεότευκτα, υποστηρίζοντας τις επενδύσεις των εταιρειών.

**Ο Παναμάς υποστηρίζει επίσης τη δημιουργία του Ταμείου Έρευνας και Ανάπτυξης** που θα διαχειρίζεται το Διεθνές Συμβούλιο Ναυτιλιακής Έρευνας και Ανάπτυξης και θα εποπτεύεται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), επιταχύνοντας την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών στις θαλάσσιες μεταφορές, που είναι απαραίτητες για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες του κλάδου.

**Η δέσμευση της χώρας** όσον αφορά σε περιβαλλοντικά θέματα περιλαμβάνει δεσμεύσεις για τα ακόλουθα θέματα:

• **Δήλωση για τη διαχείριση** και τη διατήρηση του θαλάσσιου διαδρόμου του Τροπικού Ειρηνικού για τη διατήρηση και διαχείριση των οικοσυστημάτων που περιλαμβάνονται στον θαλάσσιο διάδρομο του Ανατολικού Τροπικού Ειρηνικού (Cocos, Galapagos, Malpelo, Coiba).

• **Συμφωνία μείωσης** των εκπομπών αερίου μεθανίου κατά 30% έως το 2030, την οποία υπέγραψε ο Παναμάς μαζί με άλλες 80 χώρες.

• **Δέσμευση για τερματισμό** της αποψίλωσης των δασών έως το 2030, όπου η χώρα έχει υπογράψει, μαζί με άλλες 100 χώρες.

**Προχωρώντας σε ένα πιο βιώσιμο μέλλον στη ναυτιλία, ποιο εναλλακτικό καύσιμο θα επικρατήσει στο άμεσο μέλλον (LNG, LPG, μεθανόλη, Υδρογόνο, Αμμωνία κ.λπ.);**





Το μέλλον των εναλλακτικών καυσίμων βρίσκεται σε συνεχή εξέλιξη, με τη συμμετοχή ναυπηγών, σχεδιαστών πλοίων, επιστημόνων, πλοιοκτητών, εταιρειών νηολόγησης και φυσικά ναυτιλιακών διοικήσεων.

Ως εκ τούτου, ο Παναμάς, ως κρατική σημαία, ενθαρρύνει την καινοτομία χρησιμοποιώντας διαφορετικά εναλλακτικά καύσιμα στον στόλο του, ενώ υποστηρίζει, σε διαφορετικά πλαίσια, την πρόθεση μείωσης των εκπομπών της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε μηδενικές.

Είναι σημαντικό να είμαστε προσεκτικοί στα αποτελέσματα της έρευνας που διεξάγεται αυτή τη στιγμή για εναλλακτικά καύσιμα και άλλες μεθόδους πρόωσης, όπως ο ήλιος, ο άνεμος ή οι μπαταρίες και να αφουγκραζόμαστε τα σχόλια από εκείνες τις εταιρείες που έχουν ήδη ενσωματώσει τη χρήση υγροποιημένου φυσικού αερίου, αμμωνίας, βιοκαυσίμων μεταξύ άλλων, στις δραστηριότητές τους.

**Ποια είναι η αποστολή σας ως Πρέσβης και Γενική Πρόξενος του Παναμά στην Ελλάδα όσον αφορά στη ναυτιλία;**

Το ότι σήμερα έχω την τιμή να εκπροσωπώ τη χώρα που γεννήθηκα και μεγάλωσα, τον Παναμά, στη χώρα που

“ Για τον Παναμά, η Ελλάδα αποτελεί έναν κορυφαίο εμπορικό εταίρο ”

γεννήθηκαν και μεγάλωσαν οι γονείς μου, την Ελλάδα, έχει ξεχωριστή για μένα σημασία, καθότι η συγκεκριμένη διπλωματική αποστολή έχει ακραιφνώς ναυτιλιακό χαρακτήρα.

Ως Πρέσβης και Γενική Πρόξενος του Παναμά στην Ελλάδα, έχω αναλάβει

αφενός τη διπλωματική εκπροσώπηση της χώρας, αλλά και την εκπροσώπηση του Παναμέζικου Νηολογίου στην ελληνική ναυτιλία.

Η σημαία του Παναμά, η πρώτη επιλογή παγκοσμίως για τη ναυτιλία διαθέτει από πάντα στενούς και άρρηκτους δεσμούς με τους Έλληνες πλοιοκτήτες παρέχοντας γρήγορα, αποτελεσματικές και υψηλού επιπέδου υπηρεσίες διευκολύνοντας κάθε βήμα του πλοιοκτήτη σε ό,τι αφορά τα τεχνικά θέματα των πλοίων, τα πληρώματα, τις εταιρείες και όλες τις νομικές διαδικασίες που αναλαμβάνει το νηολόγιο.

Αποστολή μου είναι να φέρω τους Έλληνες ακόμη πιο κοντά στο νηολόγιο του Παναμά αναβιώνοντας μια σχέση από παλιά που έχει βαθιά, σταθερά και ακλόνητα θεμέλια και μπορεί εξελιχθεί δυναμικά και να ενσωματώσει αποτελεσματικά τις αλλαγές που επιφέρει το παρόν και το σπουδαίο μέλλον της παγκόσμιας ναυτιλίας.





## ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Δήλωση της Προέδρου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών,  
κας Μελίνας Τραυλού

**Η** καθιερωμένη παγκοσμίως εδώ και δεκαετίες ναυτιλιακή έκθεση των Ποσειδωνίων επιστρέφει φέτος, μετά από 4 έτη απουσίας λόγω της πανδημίας, με ισχυρές βάσεις, ώστε, όχι μόνο να ανταποκριθεί στις υψηλές προσδοκίες της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, αλλά και να τις υπερβεί.

Με ιδιαίτερη χαρά υποδεχόμαστε στη χώρα μας, στην έδρα της μεγαλύτερης ναυτιλίας του κόσμου, διεθνείς εκθέτες και επισκέπτες, για να συμμετέχουν σε αυτόν τον παγκόσμιο ναυτιλιακό θεσμό κύρους.

Η ελληνόκτητη ναυτιλία μας διατηρεί τον ηγετικό της ρόλο στον κλάδο, αντιπροσωπεύοντας σήμερα το 21% του παγκόσμιου στόλου και το 59% του ευρωπαϊκού στόλου. Ειδικότερα, ελέγχει το 32% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 25% των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και το 22% του στόλου πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Η ελληνική και συνακόλουθα η ευρωπαϊκή ναυτιλία παρέχει στρατηγικό πλεονέκτημα στην Ευρωπαϊκή Ένωση στην προσπάθειά της να εξασφαλίσει την εφοδιαστική επάρκεια και ανεξαρτησία της.

Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια της περιόδου των τεσσάρων χρόνων που μεσολάβησε από τα «Ποσειδώνια 2018», ο ναυτιλιακός κλάδος συνέχισε να εξυπηρετεί αδιαλείπτως το 90% του παγκόσμιου εμπορίου. Στο ασταθές παγκόσμιο περιβάλλον, η ναυτιλία λειτουργήσε και λειτουργεί ως φάρος σταθερότητας, ανταποκρινόμενη στις πρωτόγνωρες συνθήκες που αντιμετωπίζουμε τα τελευταία χρόνια με τη διεθνή υγειονομική κρίση, αλλά και τους τελευταίους μήνες με την κρίση στην Ουκρανία. Για άλλη μια φορά, ο κλάδος της ναυτιλίας, ανέδειξε τη στρατηγική του διάσταση και την καθοριστική του συμβολή στη διαβίωση των πολιτών της παγκόσμιας κοινότητας.

Σε αυτό το πλαίσιο, η διεθνής ναυτιλιακή διοργάνωση των Ποσειδωνίων 2022, θα αποτελέσει το ιδανικό περιβάλλον για να προβληθεί ο νευραλγικός, πολυ-επίπεδος και αναγκατάτατος ρόλος του ναυτιλιακού κλάδου στην παγκόσμια οικονομία.

Με έντονο το διεθνές ενδιαφέρον για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, τα Ποσειδώνια 2022 θα αποτελέσουν, επίσης, εξαιρετικό βήμα προβολής του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της παγκόσμιας ναυτιλίας, αλλά και της περιβαλλοντικής απόδοσης του ελληνόκτητου στόλου. Παράλληλα, θα προσφέρουν μια μοναδική πλατφόρμα επικοινωνίας των πιο καινοτόμων και τεχνολογικά προηγμένων δυνατοτήτων σύγχρονης λειτουργίας του κλάδου, με ιδιαίτερη έμφαση σε εφαρμογές που οδηγούν στη σταδιακή απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον άνθρακα.

Η ελληνική ναυτιλία από τον άνθρακα.

Θα ήθελα ιδιαίτερα να τονίσω τη διαχρονική προήλωση της ελληνικής ναυτιλίας στην προώθηση της «πράσινης ναυτιλίας». Η ελληνική ναυτιλία, αξιοποιώντας τη συσσωρευμένη τεχνογνωσία κι εμπειρία της, χαράσσει τις εξελίξεις, πάντα με προτάσεις ρεαλιστικές και στόχους ουσιαστικούς όπως η έρευνα και η ανάπτυξη εναλλακτικών ναυτιλιακών καυσίμων, φιλικών προς το περιβάλλον. Επιπλέον, ενισχύουμε κάθε τεκμηριωμένη προσπάθεια που αποσκοπεί σε μια ναυτιλία ακόμη πιο φιλική προς το περιβάλλον, αλλά και διεθνώς ανταγωνιστική.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών δεσμεύεται ότι η ελληνική ναυτιλία, ως παγκόσμιος ηγέτης του κλάδου, θα βρίσκεται στην πρώτη γραμμή πρωτοβουλιών, ώστε να υιοθετηθούν βιώσιμες πολιτικές προς όφελος της αειφόρου ανάπτυξης, της προστασίας του πλανήτη και της εύρυθμης λειτουργίας του παγκόσμιου οικοσυστήματος.



ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1916

Κωνσταντίνος Κατσαφάδος

# Τα φετινά Ποσειδώνια θα αποτελέσουν την αφετηρία της νέας εποχής

Συνέντευξη στον Κωνσταντίνο Λαμπρόπουλο

**Τ**α Ποσειδώνια 2022, επιστρέφουν και πάλι μετά από τέσσερα χρόνια και το GR Diplomatic Review συνάντησε τον Υφυπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και συζήτησε μαζί του για τη σημασία τους για την αξιοποίηση του ελληνικού συγκριτικού πλεονεκτήματος ως αφετηρία της νέας εποχής για τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία. Στην αποκλειστική συνέντευξη που μας παραχώρησε ο Υφυπουργός κ. Κατσαφάδος, υπογραμμίζει εκτός των άλλων το ρόλο της Ελληνικής Ναυτιλίας ως ένα διπλωματικό εργαλείο και ως ένας πυλώνας άσκησης διεθνούς επιρροής.

**Ποιος είναι ο στρατηγικός ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας ως διπλωματικό εργαλείο και πυλώνας άσκησης διεθνούς επιρροής;**

Η ελληνική ναυτιλία η οποία κατέχει περίπου το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας και το 59% του ελεγχόμενου από την Ευρωπαϊκή Ένωση στόλου αποτελεί για την πατρίδα μας, όπως σωστά επισημαίνετε και εσείς, αναμφισβήτητο ένα διπλωματικό εργαλείο και έναν πυλώνα άσκησης διεθνούς επιρροής. Παράλληλα αποτελεί τον πλέον εξωστρεφή τομέα της εθνικής μας οικονομίας και μια σημαντική πηγή εισοδήματος, πλούτου και κύρους για την πατρίδα μας.

Σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organisation – IMO), η αξία του παγκόσμιου εμπορίου μέσω θαλάσσης, αντιπροσωπεύει σήμερα το 90% του συνόλου, ενώ η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να είναι όχι απλώς παρούσα, αλλά ένας παγκόσμιος ηγετικός «παίκτης» του κλάδου.

**Ποια η σημασία των Ποσειδωνίων για την αξιοποίηση του ελληνικού συγκριτικού πλεονεκτήματος;**

Τα Ποσειδώνια μετά από 4 χρόνια επιστρέφουν και πάλι, μέσα σε δύσκολες συνθήκες που δημιούργησαν από τη μια τα απόνερα της πανδημίας και από την άλλη



η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία και ο πόλεμος που συνεχίζεται εδώ και τρεις μήνες. Η διπλή αυτή παγκόσμια κρίση, πανδημίας και ενέργειας, αποτελεί για την ελληνική ναυτιλία διπλή πρόκληση. Παράλληλα ανεβαίνει και ο πήχης των απαιτήσεων για την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, αλλά και για τη χώρα μας, που

**“ Προτείνουμε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εξετάσει τη δημιουργία ενός ειδικού ναυτιλιακού κεφαλαίου που θα χρηματοδοτείται με σταθερό τρόπο από τη ναυτιλιακή βιομηχανία, αναλόγως των αερίων εκπομπών κάθε πλοίου ”**

καλείται η ηγέτιδα δύναμή της που είναι η Ναυτιλία να κάνουν την υπέρβασή τους.

Θέλω να πιστεύω ότι τα φετινά Ποσειδώνια 2022 θα αποτελέσουν την αφετηρία της νέας εποχής για τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία, που αποτελεί καθοριστικό πυλώνα του παγκόσμιου εμπορίου και της οικονομικής ανάπτυξης.

Τα Ποσειδώνια 2022 προσφέρουν ευκαιρίες για σύμπραξη της ναυτιλιακής κοινότητας και συσπείρωση σε κοινές αποδεκτές αρχές και αμοιβαία επωφελείς

στρατηγικές για έναν φιλικό προς το περιβάλλον και βιώσιμο ναυτιλιακό κλάδο, τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. Ελπίζω σύντομα να δημιουργήσουμε εκείνες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις ώστε τα Ποσειδώνια να επιστρέψουν στο φυσικό τους λιμάνι που είναι ο Πειραιάς.

**Τι σηματοδοτεί η νέα ευρωπαϊκή εμπορική στρατηγική για την ελληνική ναυτιλία;**

Όπως σας προανέφερα, η ελληνική ναυτιλία αποτελεί το 59% του ευρωπαϊκού στόλου. Οποιαδήποτε νέα μέτρα, συμπεριλαμβανομένων αυτών με περιβαλλοντικό χαρακτήρα, πρέπει να είναι πρακτικά, ρεαλιστικά και υλοποιήσιμα, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη αφενός τα ειδικά χαρακτηριστικά κάθε μοντέλου ναυτιλιακής δραστηριότητας και αφετέρου τις κεντρικές περιβαλλοντικές αρχές – με βασικότερη όλων την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Στη ναυτιλία, αυτό μεταφράζεται στο ότι το κόστος της ενεργειακής μετάβασης θα πρέπει να μπορεί να μετακυλισθεί στον εμπορικό διαχειριστή του πλοίου. Η Ελλάδα, έχοντας σαφή προσανατολισμό και σύμμαχο ομονοούντα ναυτιλιακά Κράτη, θα συνεχίσει να συνεισφέρει με συγκεκριμένες προτάσεις στις συνεχιζόμενες διαπραγματεύσεις σε επίπεδο ΕΕ και Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για τη νέα περιβαλλοντική νομοθεσία, με στόχο την υιοθέτηση κανονισμών που θα προάγουν τη μετάβαση στην καθαρή ενέργεια με περιεκτικό τρόπο, χωρίς να διακυβεύεται η κυριαρχία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και η ανθεκτικότητα των οικονομιών μας, ιδιαίτερα οι προοπτικές ανάπτυξης και η ευημερία των πιο ευάλωτων πολιτών όπως οι νησιώτες.

**Ποιες θεωρείτε ότι είναι οι τρέχουσες τάσεις στη παγκόσμια ναυτιλία και πως αποτιμάται το ελληνικό πλεονέκτημα σε βάθος χρόνου, λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνολογικές καινοτομίες στον κλάδο;**

Σε ένα διεθνές και συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον, που βιώνει μια πρωτόγνωρη κρίση από την πανδημία και τις

επιπτώσεις της, αλλά και τις επιπτώσεις του πολέμου στη γειτονιά μας, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, και η Ναυτιλία είναι δύο από τους βασικούς παράγοντες της παγκόσμιας οικονομίας που συνέχισαν να ανταποκρίνονται στο ρόλο τους μέσα σε μια παγκοσμιοποιημένη αγορά.

Οι άνθρωποι της ελληνικής Ναυτιλίας, έχουν αποδείξει στο πεδίο ότι έχουν την δυνατότητα να αντιλαμβάνονται τις ευκαιρίες, που δίνει ένα ρευστό περιβάλλον και να αξιοποιούν τα πλεονεκτήματα της Ναυτοσύνης.

### **Πως συμβάλει η ελληνική ναυτιλία στην απανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου περιβαλλοντικού προγράμματος;**

Με την ευθύνη που αναλογεί στην Ελλάδα ως πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στην Ευρώπη και στον κόσμο, να καταθέτει προτάσεις που θα οδηγήσουν στην επόμενη μέρα της ναυτιλίας με ασφάλεια, προβλεψιμότητα και απόλυτο σεβασμό στους ευρωπαϊκούς περιβαλλοντικούς στόχους, προτείναμε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εξετάσει, αντί της ένταξης της ναυτιλίας στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Εκπομπών που σχεδιάστηκε για άλλες βιομηχανίες, τη δημιουργία ενός ειδικού ναυτιλιακού κεφαλαίου που θα χρηματοδοτείται με σταθερό τρόπο από τη ναυτιλιακή βιομηχανία, αναλόγως των αερίων εκπομπών κάθε πλοίου.

Η πρότασή μας διασφαλίζει την επίτευξη των κοινών μας περιβαλλοντικών στόχων στην ΕΕ, την χρηματοδότηση της απαιτούμενης, υψηλής κλίμακας, έρευνας για τη σταδιακή απεξάρτηση της ναυτιλίας από τα ορυκτά καύσιμα, χωρίς να θέτει σε διακίνηση τη βιωσιμότητα των χιλιάδων μικρομεσαίων επιχειρήσεων που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

### **Στο πλαίσιο μιας αναπτυξιακής ελληνικής ναυτιλιακής στρατηγικής ποια είναι η στρατηγική σημασία των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης αφενός και αφετέρου ποιος ο διαφαινόμενος νέος ρόλος της Ελλάδας ως πυλώνας σταθερότητας και ασφάλειας στο ανταγωνιστικό περιβάλλον της Ανατολικής Μεσογείου;**

Η αποχώρηση της Μεγάλης Βρετανίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και οι γεωπολιτικές εξελίξεις, αποτελούν μια ευκαιρία για την πατρίδα μας να κατοχυρώσει τον Πειραιά, ως ένα παγκόσμιο ναυτιλιακό



κέντρο αλλά και να αξιοποιήσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Αυτό μπορεί να αναβαθμίσει το ρόλο της χώρας μας εκτός από τη θάλασσα και στη στεριά.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία μετασχηματίζεται εξαιτίας της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου, της ενοποίησης των αγορών, της ανάπτυξης των εφοδιαστικών αλυσίδων και της μετατόπισης της ισορροπίας της οικονομικής ισχύος από τις ανεπτυγμένες οικονομίες, στις ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές.

Καθώς οι οικονομικές δραστηριότητες που συνδέονται με τη ναυτιλία γίνονται και αυτές ολοένα και πιο παγκοσμιοποιημένες, πόλεις και κράτη, πρέπει να ανταγωνιστούν μεταξύ τους για να προσελκύσουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η κυριαρχία των παραδοσιακών ναυτιλιακών κέντρων της Ευρώπης αμφισβητείται από ανερχόμενα ναυτιλιακά κέντρα του αναπτυσσόμενου κόσμου, κυρίως στην Ασία.

Όπως έχει επισημάνει σε μελέτη (E.Y Greece) τέσσερις είναι οι βασικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην ελκυστικότητα μιας πόλης ή περιοχής ως παγκόσμιος ναυτιλιακός κέντρο:

**α. η παρουσία σημαντικής** δραστηριότητας τοπικής πλοιοκτησίας ή και διαχείρισης πλοίων,

**β. ισχυρές χρηματοοικονομικές,** νομικές και άλλες εξειδικευμένες επιχειρηματικές υπηρεσίες,

**γ. η ύπαρξη σημαντικών** λιμενικών υποδομών και υποδομών εφοδιαστικής αλυσίδας και

**δ. μια παράδοση ναυτικής τεχνολογίας,** που σχετίζεται με την καινοτομία, την έρευνα και την ανάπτυξη (Research and Development - R&D), την εκπαίδευση και τη διαθεσιμότητα ανθρώπινου δυναμικού.

Επιπλέον, ζωτικής σημασίας για την

ελκυστικότητα ενός ναυτιλιακού κέντρου είναι και το γενικότερο επιχειρηματικό περιβάλλον, η σταθερότητα του ρυθμιστικού πλαισίου, το φορολογικό καθεστώς, οι πολιτικοί θεσμοί, η διαφάνεια του νομικού συστήματος και η έμπρακτη προθυμία των τοπικών αρχών να στηρίζουν τον κλάδο.

Αν τα παραπάνω τα υιοθετήσουμε ως στρατηγική θα πετύχουμε το στόχο μας μέσα σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Οι γεωπολιτικές εξελίξεις αναμφισβήτητα αναδεικνύουν έναν ακόμη ρόλο που μπορούν να παίξουν τα ελληνικά λιμάνια και αφορά τη σταθερότητα στην περιοχή.

### **Ποιες πιστεύετε ότι είναι οι επιπτώσεις αλλά και οι προκλήσεις για την Ελληνική Ναυτιλία λόγω της ρωσικής εισβολής στην Ουκρανία και ενός δυνητικού εμπόργκου στη μεταφορά ρωσικού πετρελαίου σε παγκόσμια κλίμακα;**

Δύο είναι οι κύριες προτεραιότητές μας: πρώτον, να αντιμετωπίσουμε τις απειλές για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και πρωτίστως των ναυτικών, και δεύτερον, οι οικονομικές επιπτώσεις στη ναυτιλία όπως η περαιτέρω αύξηση του κόστους των καυσίμων.

Σε επίπεδο κυρώσεων της ΕΕ κατά της Ρωσίας, «μέλημά μας», είναι να διαφυλάξουμε το μήνυμα που πρέπει να σταλεί στο επιτιθέμενο κράτος, διασφαλίζοντας όμως ταυτόχρονα τη βασική αρχή ότι δεν πρέπει να βλάψουμε τις δικές μας οικονομίες περισσότερο από αυτό του επιτιθέμενου κράτους.

Οι κυρώσεις θα πρέπει να συνοδεύονται από τεκμηριωμένη ανάλυση επιπτώσεων, ώστε να αποφευχθούν ελλείψεις κρίσιμων αγαθών για τη λειτουργία εξίσου κρίσιμων τομέων της ευρωπαϊκής οικονομίας – μεταξύ αυτών και της Ναυτιλίας μας. ■

Γιάννης Μώραλης

# Στον Πειραιά χτυπά η καρδιά της Ελληνικής Ναυτιλίας

## Ο Δήμος Πειραιά πρωτοπορεί στη Γαλάζια Ανάπτυξη

Συνέντευξη στον Κωνσταντίνο Λαμπρόπουλο

**Τ**ο περιοδικό GR Diplomatic Review συνάντησε τον Δήμαρχο Πειραιά και συζήτησε μαζί του για το μεγάλο λιμάνι της χώρας που έχει εξελιχθεί σε ένα σύγχρονο λιμάνι υψηλών προδιαγραφών ενισχύοντας τη γεωπολιτική του θέση ως ένα μεγάλο συγκοινωνιακό, εμπορευματικό και τουριστικό ναυτιλιακό κέντρο. Ο Δήμαρχος επισημαίνει την ανάγκη εύρεσης από την πλευρά της Πολιτείας ενός κατάλληλου χώρου, ώστε η μεγάλη ναυτιλιακή έκθεση, τα Ποσειδώνια, να επιστρέψει στη δική της πόλη και στο μεγάλο λιμάνι της χώρας.

### Ποια η σημασία του Πειραιά στην συνολική ναυτιλιακή στρατηγική της Ελλάδας;

Ο Πειραιάς, το μεγάλο λιμάνι της χώρας, είναι η φυσική έδρα του μεγαλύτερου στόλου παγκοσμίως και η πόλη, στην οποία χτυπά η καρδιά της ελληνικής ναυτιλίας. Είναι η πόλη, από την οποία περνούν και εξαρτώνται οι δύο σημαντικότεροι πυλώνες της εθνικής οικονομίας: η ναυτιλία και ο τουρισμός. Το λιμάνι του Πειραιά έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια σε ένα σύγχρονο λιμάνι υψηλών προδιαγραφών, ανταγωνιστικό των μεγαλύτερων λιμανιών παγκοσμίως, ενισχύοντας τη γεωπολιτική του θέση ως ένα μεγάλο συγκοινωνιακό, εμπορευματικό και τουριστικό ναυτιλιακό κέντρο. Η ανάπτυξη της πόλης του Πειραιά, σε όλα τα επίπεδα, είναι άμεσα συνυφασμένη με την ανάπτυξη του λιμανιού, για τον λόγο αυτό και το κοινό ενδιαφέρον για την πόλη μας πάντα ξεπερνούσε το τοπικό επίπεδο και αποκτούσε εθνική σημασία.

### Πως συμβάλλουν τα Ποσειδώνια στην ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου;

Η έκθεση των Ποσειδωνίων αποτελεί έναν διεθνή ναυτιλιακό θεσμό κύρους, από τους δυναμικότερους και σημαντικότερους του είδους του σε ολόκληρο τον κόσμο. Από το 1976 έως και το 2004, τα Ποσειδώνια διεξάγονταν στον Πειραιά, στον επιβατικό σταθμό του Αγίου Νικολάου και όλα αυτά τα χρόνια συνέβαλαν ενεργά στη διαμόρφωση του Πειραιά σε ένα σημαντικό διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Η επιτυχία των Ποσειδωνίων και η συνεχώς αυξανόμενη ανάγκη για μεγαλύτερους χώρους, είχε ως αποτέλεσμα τη μεταφορά των Ποσειδωνίων εκτός Πειραιά και είναι πολύ λυπηρό που η Πολιτεία δεν έχει καταφέρει ακόμα να βρει έναν κατά-

“ Είναι πολύ λυπηρό που η Πολιτεία δεν έχει καταφέρει ακόμα να βρει έναν κατάλληλο χώρο και υποδομές, ώστε η μεγάλη ναυτιλιακή έκθεση, να διεξάγεται στο μεγάλο λιμάνι της χώρας ”



λληλο χώρο και υποδομές, ώστε η μεγάλη ναυτιλιακή έκθεση, να διεξάγεται στο μεγάλο λιμάνι της χώρας. Παρόλα αυτά, ο Πειραιάς παρέμεινε όλα αυτά τα χρόνια άμεσα συνδεδεμένος με τα Ποσειδώνια. Ως δημοτική αρχή έχουμε μια ουσιαστική συνεργασία με τη διοργάνωση, η οποία εδράζεται στον ιστορικό ρόλο που είχε ανέκαθεν ο Πειραιάς για τα Ποσειδώνια, αλλά και στο κοινό μας όραμα, η μεγάλη αυτή έκθεση να επιστρέψει στον φυσικό της χώρο, στον Πειραιά.

### Τι σηματοδοτεί η Έκθεση των Ποσειδωνίων για την Ελληνική Ναυτιλία;

Ανέκαθεν τα Ποσειδώνια είχαν ως απώτερο στόχο την προώθηση της ελληνικής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο και πλέον, ο θεσμός αυτός βοηθά ακόμα περισσότερο την Ελληνική Ναυτιλία να «ακτινοβολεί» σε ολόκληρο τον κόσμο. Είναι μια έκθεση, μια συνάντηση, η οποία προσελκύει χιλιάδες μέλη της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας και στην οποία αναδεικνύεται το αισιόδοξο, δημιουργικό, πρωτοποριακό και εξωστρεφές πνεύμα, όχι μόνο της Ελληνικής Ναυτιλίας, αλλά ολόκληρης της χώρας. Στα Ποσειδώνια αντικατοπτρίζεται το όραμά που έχουμε κι εμείς ως



Δημοτική Αρχή για έναν Πειραιά σύγχρονο, μια πόλη λιμάνι, αντίπαλη των μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων.

### Ποια η αναπτυξιακή διάσταση του Πειραιά σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο;

Σε όλη τη διάρκεια της μακραίωνης ιστορίας του λιμανιού, από την αρχαιότητα έως σήμερα, όταν το λιμάνι άκμαζε και ευημερούσε και η πόλη του Πειραιά ακολουθούσε την ίδια πορεία. Χαρακτηριστικό είναι ότι την τελευταία δεκαετία και παρά το εξαιρετικά δυσμενές οικονομικό περιβάλλον που επικρατούσε στη χώρα, αλλά και τη διετή κρίση που ακολούθησε με την πανδημία, ο Πειραιάς προσέλκυσε μεγάλες επενδύσεις κάτι το οποίο συνεχίζεται με αμείωτους ρυθμούς και σήμερα, όχι μόνο σε περιφερειακό αλλά και σε διεθνές επίπεδο. Αυτό οφείλεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη και επέκταση των δραστηριοτήτων του λιμανιού, στη δική μας προσπάθεια, ως δημοτική αρχή να δημιουργήσουμε στην πόλη ένα ευνοϊκό επενδυτικό περιβάλλον αλλά και στις άλλες δημόσιες μεγάλες επενδύσεις, κυρίως στον τομέα των μεταφορών. Ο Πειραιάς έχει αποκτήσει μια ελκυστική επενδυτική δυναμική, η οποία με την προοπτική καθιέρωσης του λιμανιού ως home port για την Κρουαζιέρα, κάτι για το οποίο προετοιμαζόμαστε κι εμείς συστηματικά τα τελευταία 7,5 χρόνια, ενισχύεται ακόμα περισσότερο.

### Πως συνδέεται το Λιμάνι του Πειραιά με την περιβαλλοντική πτυχή του εναλλακτικού ναυτιλιακού καυσίμου;

Όπως κάθε μεγάλο λιμάνι έτσι και ο Πειραιάς πρέπει άμεσα να αντιμετωπίσει το ζήτημα της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από τους ρύπους των πλοίων. Διότι καλή η ανάπτυξη και η επέκταση των δραστηριοτήτων του λιμανιού, όμως το ζήτημα της προστασίας του περιβάλλοντος είναι πιο επιτακτικό από ποτέ. Η κλιματική αλλαγή και οι δυσμενείς της επιπτώσεις είναι εδώ και τις αντιμετωπίζει όλος ο πλανήτης. Αλλά και για την ίδια την πόλη του Πειραιά, για όλη την τοπική κοινωνία, το ζήτημα της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από το λιμάνι είναι μειζών. Τόσο οι εφοπλιστές, οι ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και οι διοικήσεις των λιμανιών πρέπει άμεσα να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα και κάθε πρωτοβουλία προς την κατεύθυνση αυτή. Σίγουρα είναι ένα δύσκολο και κοστοβόρο στοίχημα, όμως πρέπει εν τέλει να αποφασίσουμε τι είδους ανάπτυξη θέλουμε. Κι εμείς ως Δήμος Πειραιά έχουμε αποφασίσει ότι θέλουμε οι επόμενες γενιές να ζήσουν καλύτερα από εμάς.

### Ποια η συμβολή του Δήμου Πειραιά στην ελληνική (γαλάζια) οικονομία;

Έχοντας αντιληφθεί από την πρώτη στιγμή που αναλάβαμε τη διοίκηση του Δήμου το 2014 τη σημασία της θάλασσας για την ανάπτυξη της πόλης του Πειραιά, έχουμε δημιουργήσει, κυρίως αξιοποιώντας εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους, ένα ευρύ πλέγμα παρεμβάσεων και πρωτοβουλιών, για τη Γαλάζια Ανάπτυξη και Οικονομία. Προφανώς η δημοτική αρχή δεν είναι υπεύθυνη, ούτε έχει τη δυνατότητα ή επιθυμεί να ανακατευτεί στη χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας, όμως, ο Πειραιάς



ήταν από τις πρώτες πόλεις στην Ελλάδα που σχεδίασε και υλοποιεί πλέον συγκεκριμένη Στρατηγική για τη Γαλάζια Ανάπτυξη στο πλαίσιο των δικών της αρμοδιοτήτων. Δημιουργήσαμε το Κέντρο Επιχειρηματικής Καινοτομίας για τη Γαλάζια Ανάπτυξη, το “Blue lab” του Δήμου Πειραιά. Το «γαλάζιο εργαστήριο» μας αποτελεί ένα εφελτήριο για την ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών σχημάτων, ιδεών και προϊόντων, με τη χρήση προηγμένης τεχνολογίας, όπως είναι οι εκτυπώσεις 3D. Το “Blue Lab” έχει ενταχθεί στο αποθετήριο καινοτομιών του Υπουργείου Εσωτερικών, ως καινοτόμα πρακτική για την ελληνική δημόσια διοίκηση.

Ο Πειραιάς διακρίνεται και στον ευρωπαϊκό πυλώνα, αποτελώντας πλέον πόλη πρότυπο για αντίστοιχες πόλεις λιμάνια, που εξαρτώνται παραγωγικά από τη θάλασσα και τη Γαλάζια Οικονομία.

“ Ο Πειραιάς διακρίνεται και στον ευρωπαϊκό πυλώνα, αποτελώντας πλέον πόλη πρότυπο για αντίστοιχες πόλεις λιμάνια, που εξαρτώνται παραγωγικά από τη θάλασσα και τη Γαλάζια Οικονομία ”

Η πρωτοβουλία μας να θεσπίσουμε το 2014 τον ετήσιο διαγωνισμό καινοτομίας Blue Growth, ο οποίος αφορά οικονομικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θάλασσα, βοήθησε ώστε νέοι άνθρωποι να δουν τις επιχειρηματικές τους ιδέες να μετουσιώνονται σε πράξη, ιδρύοντας τις δικές τους εταιρίες. Για αυτή μας την πρωτοβουλία ο Δήμος Πειραιά αναδείχθηκε το 2018 από την Ευρωπαϊκή Ένωση ως πόλη καλής πρακτικής και πλέον, ο διαγωνισμός Blue Growth του Δήμου Πειραιά έχει μεταφερθεί σε άλλες τρεις ευρωπαϊκές πόλεις-λιμάνια, στη Βουλώνη της Γαλλίας, στο Γκντανσκ της Πολωνίας και στο Κόπερ της Σλοβενίας.

Με έμφαση στη Γαλάζια Οικονομία έχουμε δημιουργήσει επίσης, το Κέντρο Στήριξης Επιχειρηματικότητας, και το Κέντρο Προώθησης της Επιχειρηματικότητας Νεοφυών Επιχειρήσεων, τα οποία παρέχουν δωρεάν υπηρεσίες τόσο σε υφιστάμενες, όσο και σε υπό σύσταση επιχειρήσεις της πόλης μας, για να αναπτυχθούν και να ενισχύσουν την εξωστρέφειά τους.

Ήδη περισσότερες από 600 επιχειρήσεις της έχουν υποστηριχθεί από το Κέντρο Στήριξης Επιχειρηματικότητας, είτε εξατομικευμένα, είτε οριζόντια. Πρόσφατα ξεκινήσαμε ένα ακόμα πρόγραμμα, σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιά, το οποίο αποσκοπεί στη σύνδεση των επιχειρήσεων του Πειραιά που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της Γαλάζιας Οικονομίας με τους ερευνητικούς φορείς, για την παραγωγή και διάχυση της καινοτομίας στην πραγματική οικονομία.

Στο επίκεντρο όλων μας αυτών των παρεμβάσεων βρίσκονται η επιχειρηματικότητα, η καινοτομία, οι τεχνολογικές εξελίξεις, στοιχεία άμεσα συνυφασμένα με τον κλάδο της Ναυτιλίας. Έναν ιδιαίτερα ανταγωνιστικό κλάδο, όπου οι εξελίξεις τρέχουν και είμαστε υποχρεωμένοι, εάν θέλουμε να προχωρήσουμε μπροστά ως πόλη, όχι μόνο να τις ακολουθούμε, αλλά και να πρωτοπορούμε. ■

Δρ. Γεώργιος Δ. Πατέρας

# «Ναυτιλία: κυκλικότητα και απανθρακοποίηση»

Στον Κωνσταντίνο Λαμπρόπουλο

**Τ**ο GR Diplomatic Review μίλησε με τον Πρόεδρο του Ελληνικού Ναυτικού Επιμελητηρίου, ο οποίος υπογράμμισε ότι η Ελληνική Ναυτιλία υποστηρίζει τη μεγάλη πρόκληση της βιώσιμης ναυτιλίας με το Ναυτικό Επιμελητήριο να έχει αναλάβει την φιλόδοξη πρωτοβουλία της ανανέωσης του ακτοπλοϊκού μας στόλου με πλοία νέας τεχνολογίας και με μηδενικό ανθρακικό αποτύπωμα.

## Ποιες είναι οι σύγχρονες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο;

Η απανθρακοποίηση και οι στόχοι που έχει θέσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), αποτελεί την μεγαλύτερη πρόκληση. Μέσω θαλάσσης διακινείται το 90% περίπου του παγκόσμιου εμπορίου ενώ στην ναυτιλία αποδίδεται το 2,7% των εκλύσεων αερίων του θερμοκηπίου. Η ελληνική Ναυτιλία και οι διεθνείς ναυτιλιακοί φορείς, υποστηρίζουμε την προσπάθεια αυτή και την τήρηση των προθεσμιών.

Η ανάπτυξη των τεχνολογιών, η παραγωγή νέων κινητήρων, η παραγωγή των νέων καυσίμων και η δημιουργία δικτύων αποθήκευσης και διάθεσης δεν έχουν ακόμα δρομολογηθεί ώστε να έχουμε βιώσιμα αποτελέσματα. Σε μεγάλο βαθμό η απανθρακοποίηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων εξαρτάται από την ανάπτυξη των ΑΠΕ ώστε να παράγεται πράσινο υδρογόνο και καθαρή ηλεκτρική ενέργεια για την ηλεκτροφόρτιση των πλοίων.

Άλλες λύσεις όπως η μεθανόλη και η αμμωνία, παρουσιάζουν υψηλή επικινδυνότητα. Ενδιαφέρουσες τεχνολογίες είναι η κατακράτηση του άνθρακα (carbon capture storage), compact molten salt reactors με πρώτη ύλη το θόριο και οι συσσωρευτές πυρηνικής ενέργειας. Πολλές από τις λύσεις βρίσκονται ακόμα σε ερευνητικό ή πειραματικό στάδιο. Αρκετές παραγγελίες για νέες κατασκευές

αφορούν κινητήρες διπλού καυσίμου, παραμένει όμως η αβεβαιότητα ως προς την κατεύθυνση που θα επικρατήσει.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος έχει αναλάβει την φιλόδοξη πρωτοβουλία για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού μας στόλου με πλοία νέας τεχνολογίας και με μηδενικό ανθρακικό αποτύπωμα. Το πρόγραμμα εξελίσσεται θετικά και ελπίζουμε σύντομα να ολοκληρωθεί το επιχειρησιακό σχέδιο και να συνταχθούν οι προδιαγραφές για το «proof of concept» το πρώτο πλοίο που αποδεικνύει το εγχείρημα.

## Πως διαμορφώνετε η ατζέντα της ελληνικής Ναυτιλίας μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία;

Ο στόλος ελληνικής διαχείρισης αποτελεί το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας με 5200 πλοία και μ.ο. ηλικίας 12,8 έτη που τον καθιστούν έναν από τους νεότερους και ποιοτικότερους στόλους. Στις δεκαετίες που επιτελέστηκε το «ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα» υπήρξαν κρίσεις, πόλεμοι, ανατροπές οι οποίες όλες αντιμετωπίστηκαν με εφευρετικότητα, προσαρμοστικότητα και επαγγελματισμό. Η πανδημία, παρά τα λειτουργικά προβλήματα που δημιούργησε, αντιμετωπίστηκε αποτελεσματικά από το σύνολο της παγκόσμιας ναυτιλίας. Προβλήματα όμως παρουσιάστηκαν και συνεχίζουν να υφίστανται στις εφοδιαστικές αλυσίδες που οφείλονται στην αδυναμία αρκετών λιμανιών παγκοσμίως να ανταποκριθούν στην ροή των εμπορευμάτων που εισάγονται ή εξάγονται, λόγω της έλλειψης εργατικού προσωπικού που ασθενεί από την πανδημία, της συμφορησης των αποθηκευτικών χωρών και του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου



που εξυπηρετεί τα συγκεκριμένα λιμάνια.

Οι πόλεμοι φέρνουν ανατροπές σε μακροχρόνιες πρακτικές. Ενώ νέες ευκαιρίες παρουσιάζονται, μακροχρόνιες και σταθερές συνεργασίες διακόπτονται. Στην περίπτωση της Ουκρανίας, πιθανόν ο ρόλος των αγωγών να ατονήσει και να αυξηθεί ο χρόνος των θαλάσσιων ταξιδιών, λόγω μεγαλύτερων αποστάσεων μεταξύ των λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης, ενώ η επίδραση στις αγορές ξηρού φορτίου θα εξαρτηθεί από τις ανακατατάξεις που θα προκύψουν στις αγορές.

Πιθανολογείται ότι στην νέα εποχή θα βιώσουμε την αναστροφή της παγκοσμιοποίησης. Ίδωμεν.

## Ποιά η σημασία των λιμένων Αλεξανδρούπολης και Πειραιά για την ελληνική αναπτυξιακή στρατηγική με άξονα την ναυτιλία;

Η ελληνική Ναυτιλία δεν βασίστηκε σε εθνικά φορτία όπως οι ναυτιλίες άλλων χωρών. Αυτό αποτέλεσε κίνητρο για την ενίσχυση της εξωστρέφειας των Ελλήνων. Πιστεύουμε ότι η ανάδειξη του Πειραιά ως μεγάλου ευρωπαϊκού λιμένα έχει πλέον αναγνωρισθεί και διαπιστώνουμε τα παράπλευρα οφέλη σε άλλους κλάδους της ναυτιλιακής συστάδας, της τοπικής αλλά και της εθνικής οικονομίας. Οι ωφέλειες από την επιχειρησιακή αναβάθμιση της Αλεξανδρούπολης ανάγονται ως επί το πλείστον στην σφαίρα της στρατηγικής σημασίας και της προστιθέμενης αξίας που προκύπτει, τομείς που οι συντάκτες και το αναγνωστικό κοινό του GR Diplomatic Review είναι ειδικότεροι να εκτιμήσουν. ■



Θεόδωρος Βώκος

# Η Ελληνική Ναυτιλία ενώπιον προκλήσεων και ευκαιριών

Στον Κωνσταντίνο Λαμπρόπουλο

**Τ**α Ποσειδώνια 2022 θα διεξαχθούν από τις 6 έως τις 10 Ιουνίου, με την 27η διοργάνωση της κορυφαίας ναυτιλιακής έκθεσης στον κόσμο να ετοιμάζεται να καλωσορίσει και πάλι τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα στους χώρους του Athens Metropolitan Expo. Το GR Diplomatic Review συνομίλησε με τον Διευθύνοντα Σύμβουλο των Εκθέσεων Ποσειδώνια Α.Ε. κ. Θεόδωρο Βώκο, ο οποίος δήλωσε ότι η τα Ποσειδώνια υπενθυμίζουν στο παγκόσμιο ακροατήριο την ιστορική συμβολή της Ελληνικής Ναυτιλίας ως καθοριστικού πυλώνα του παγκόσμιου εμπορίου και της οικονομικής ανάπτυξης. Χαρακτηρίζει τον Πειραιά και το λιμάνι αυτού ως τη Silicon Valley της Ναυτιλίας και δεν παραλείπει να υπογραμμίσει τις τελευταίες μηχανολογικές και τεχνολογικές εξελίξεις που διαμορφώνουν τον διεθνή διάλογο στη διεθνή ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα.

**Ποιες είναι οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Ελληνική Ναυτιλία και μετά τη πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία σε παγκόσμια κλίμακα;**

Αναμφισβήτητα τόσο η πανδημία όσο και ο πόλεμος στην Ουκρανία μετά τη ρωσική εισβολή άλλαξαν τα δεδομένα, καθώς διαμορφώνεται ένα νέο γεωστρατηγικό πλαίσιο, γεγονός που καθιστά την Ελληνική Ναυτιλία φορέα σημαντικών στρατηγικών επιλογών σ' έναν κόσμο που διέπεται από έντονο διακρατικό ανταγωνισμό.

Με την διαρκή άνοδο της Κίνας ως επίδοξο ανταγωνιστή σε παγκόσμια κλίμακα και την εκπεφρασμένη επιδίωξη της να πρωτοστατήσει στη Ναυτιλία τη προσεχή δεκαετία ανελλισσόμενη στον διεθνή καταμερισμό ανταγωνιστικότητας μέσω της ναυπήγησης ικανού εμπορικού στόλου, η Δύση βρίσκεται ενώπιον σημαντικών αποφάσεων.

Οι Η.Π.Α. ως φαίνεται, αντιλαμβάνονται πληρέστερα από την Ε.Ε. την στρατηγική αξία της Ελληνικής Ναυτιλίας τόσο ως ανεξάρτητη μεταβλητή όσο και ως πολύτιμο εργαλείο της Δύσης που δύναται να γείρει την πλάστιγγα στον ανταγωνισμό της με την ανερχόμενη Κίνα.

Το αναδυόμενο στρατηγικό περιβάλλον λόγω του πολέμου στην Ουκρανία άπτεται της μεταφοράς ενεργειακών πόρων μέσω της ναυτιλίας με το μεταφερόμενο LNG να καθίσταται η εναλλακτική οδός απεξάρτησης της Ευρώπης από το ρωσικό φυσικό αέριο και πετρέλαιο, πολιτική απόλυτα συμβεβλημένη και με το δυτικής-ευρωπαϊκής εμπνεύσεως όραμα μηδενικών εκπομπών ρύπων από τις μεταφορές, απόρροια της πολιτικής αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής από τη Δύση.



Στο πλαίσιο της κλιματικής αλλαγής και της προτίμησης των εναλλακτικών καυσίμων, το οποίο βρίσκεται στην κορυφή της παγκόσμιας ατζέντας ήδη από το 2018, ο χρόνος εμπέδωσης της τεχνολογικής καινοτομίας καθορίζει τις στρατηγικές επιλογές.

Ως εκ τούτου, επικρατεί αβεβαιότητα ως προς το αναδυόμενο ενεργειακό περιβάλλον και τις εξαρτώμενες απ' αυτό θαλάσσιες μεταφορές, με το διακύβευμα να καθίσταται η εναρμόνιση του νέου πλαισίου των επιταγών της «καθαρής» ενέργειας να ανταποκρίνεται στη νέα πραγματικότητα της διαμορφούμενης αγοράς, καθώς ο χρονικός ορίζοντας προσαρμογής στις νέες περιβαλλοντικές απαιτήσεις στερείται ρεαλισμού.

Επί παραδείγματι, το υγροποιημένο αέριο LNG τείνει ήδη να ξεπεραστεί από έτερα εναλλακτικά καύσιμα, ενώ παρατηρείται ήδη περιορισμός παραγγελιών νέων σκαφών εν αναμονή λήψης στρατηγικών αποφάσεων. Ελλοχεύει συνεπώς ο κίνδυνος δυνητικών δυσχερειών τροφοδοσίας μακροπρόθεσμα.

Η μεγάλη πρόκληση για το περίφημο decarbonization drive αφορά τη στρατηγική διαχείριση της ναυτιλίας και ο κίνδυνος άπτεται της υπάρχουσας μονοδιάστατης χάραξης πολιτικής, της απουσίας ξεκάθαρης εντολής εναρμόνισης στους πετρελαϊκούς κολοσσούς και τα προβλήματα τροφοδοσίας και διαθεσιμότητας των καυσίμων που δύναται να ανακύψουν.

Καθώς η Ναυτιλία δεν έχει την απήχηση άλλων κλάδων στα διεθνή fora, απαιτείται η διαρκής ενημέρωση με τους ειδικούς κλάδους καθώς το βάρος των επιδιωκόμενων αλλαγών καλείται να σηκώσει ο κλάδος των πλοιοκτητών. Διαπιστώνεται μια αναντιστοιχία μεταξύ προσδοκιών και εκπεφρασμένων στόχων και ρε-

“ *Ο ελληνικός στόλος είναι ιδιαίτερα σύγχρονος και δύναται να χαρακτηριστεί ως first adapter πολλών τεχνολογικών καινοτομιών* ”

αλιστικών δυνατοτήτων επίτευξης, καθώς υπάρχει έλλειμμα διαθεσιμότητας των εναλλακτικών καυσίμων.

Αναμφίβολα η ισχύς της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι αξιωματική καθώς καταλαμβάνει το 21% της παγκόσμιας χωρητικότητας και το 59% της αντίστοιχης ευρωπαϊκής, ενώ ο ελληνικός στόλος είναι ιδιαίτερα σύγχρονος και δύναται να χαρακτηριστεί ως first adopter πολλών τεχνολογικών καινοτομιών.

**Ως εκ τούτου δύναται να θεωρηθεί ως ένας φορέας παγκόσμιας επιρροής.**

### Ποια η συμβολή των Ποσειδωνίων στην ανάδειξη των πλεονεκτημάτων της Ελληνικής Ναυτιλίας και κατ' επέκταση ανάδειξη της ως αναβαθμισμένο διπλωματικό εργαλείο;

Τα Ποσειδώνια αποτελούν ένα event παγκοσμίου κύρους. Απολαμβάνουν το κύρος και του σεβασμού της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας. Το γεγονός ότι παρευρίσκονται άνευ προσκλήσεως 11 υπουργοί κρατών υποδηλώνει την παγκόσμια απήγηση και την δυναμική που έχουν στη ναυτιλιακή κοινότητα. Είναι ένα Forum στο οποίο σφυρηλατείται ισχυρή δικτύωση μεταξύ των υψηλού προφίλ συμμετεχόντων του τομέα της Ναυτιλίας, προωθούνται διεθνείς συνεργασίες και επιτυγχάνονται συμφωνίες μέσω των ζυμώσεων εντός της Έκθεσης.

Επιπρόσθετα, τα Ποσειδώνια αποτελούν τη πλατφόρμα διαμόρφωσης του διεθνούς διαλόγου για τα σημαντικότερα ζητήματα της Ναυτιλίας και συνεισφέρουν στην προβολή και προώθηση των ελληνικών θέσεων σ' ένα παγκόσμιο ακροατήριο.

Τα Ποσειδώνια υπενθυμίζουν στο παγκόσμιο ακροατήριο την ιστορική συμβολή της Ελληνικής Ναυτιλίας και κατ' επέκταση της Ελλάδας στην ανόρθωση των ευρωπαϊκών και ασιατικών κρατών μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, τη διαρκή συμβολή της χώρας ακόμη και σήμερα στην ανάπτυξη του περιφερειακού και διεθνούς εμπορίου.

Προς επίρρωση αυτού, δεν θα πρέπει να παραγνωρίζεται η γεωοικονομική- επιχειρηματική αξία του Πειραιά και του λιμένος

αυτού. Δικαίως μπορεί να χαρακτηριστεί ως η Silicon Valley της Ναυτιλίας και το γεγονός αυτό επιβάλλεται να διεθνοποιηθεί και να αξιοποιηθεί. Τα Ποσειδώνια συνεπώς αποτελούν το κατάλληλο Forum προβολής του ισχυρού πυλώνα ανάπτυξης της χώρας ήτοι της Ναυτιλίας και των κρίσιμων υποδομών της.

### Ποιες οι προσδοκίες για την Έκθεση το 2022;

Το 2022 η στρατηγική μας αφορούσε μια σταδιακή επανάκαμψη καθώς η βιομηχανία των Εκθέσεων επλήγη σοβαρά από τη πανδημία. Υπήρχε αβεβαιότητα για το πότε θα πραγματοποιηθεί η Έκθεση εκ νέου. Το 70% των Εκθετών πάντως είχε επιβεβαιώσει τη συμμετοχή του ήδη και ήταν αποφασισμένο να συμμετάσχει όποτε αυτό συμβεί.

Παρατάτα το 2022 αν και ήταν μια δύσκολη χρονιά και ξεκίνησε συνεπώς με βραδύτερο ρυθμό αρχικά, τους τελευταίους 3 μήνες η δυναμική είναι τέτοια που ξεπερνά τις προσδοκίες.

Και αυτό συνέβη για τους εξής λόγους:

Πρώτον η υφιστάμενη κόπωση λόγω των διαδικτυακών εκδηλώσεων οδήγησε σε μια καθολική προτίμηση για τις εκδηλώσεις δια ζώσης καθώς η όποια επαφή μεταξύ των συμμετεχόντων μέσω διαδικτύου δεν περνούσε το στάδιο της διαδικτυακής επικοινωνίας. Δεν δύνατο να υποκαταστήσει την ανεκτίμητη ζύμωση της Έκθεσης δια ζώσης.

Δεύτερον υπήρχε διαθέσιμο και πολύ marketing budget για να διατεθεί στην Αγορά.

Τρίτον η περίοδος για τη Ναυτιλία κρίνεται εξαιρετική με αύξηση των διαθέσιμων πόρων των εταιριών του κλάδου. Το γεγονός ότι επιβάλλεται η εναρμόνιση με τις νέες περιβαλλοντικές απαιτήσεις ώθησε τις εταιρίες να συμμετάσχουν σ' ένα forum παγκοσμίου φήμης όπου θα συζητηθούν τα φλέγοντα ζητήματα.

Εν κατακλείδι, πέραν όσων αναφέρθηκαν, έχει ωριμάσει η ανάπτυξη της τεχνολογίας στον ψηφιακό τομέα και οι εταιρίες που πριν 4 χρόνια βρίσκονταν στο στάδιο start up, πλέον είναι απολύτως έτοιμες να παρουσιάσουν ένα ολοκληρωμένο προϊόν. ■



# Ο ελληνικός τουρισμός επιστρέφει δυναμικά και η κρουαζιέρα καθίσταται οδηγός



Της Σοφίας Ζαχαράκη\*

**Όπως όλοι γνωρίζουμε πολύ καλά, τα δύο τελευταία χρόνια ο τουρισμός δοκιμάστηκε αφάνταστα.** Ο τουρισμός δεν μπορεί να ευδοκιμήσει χωρίς ελευθερία και η ελευθερία στα ταξίδια ήταν ένα από τα πρώτα θύματα της πανδημίας.

**Ωστόσο, παρ' όλα αυτά, ο τουρισμός άντεξε.** Πέρυσι ο ελληνικός τουρισμός ανέκαμψε δραματικά, με 140% αύξηση των εσόδων σε σύγκριση με το 2020, φτάνοντας το 60% των εσόδων της προ πανδημίας εποχής. Και το πιο σημαντικό, οι δαπάνες ανά ταξιδιώτη αυξήθηκαν κατά 30% σε σύγκριση με το 2019. Ο τουρισμός αποδείχθηκε ο καταλύτης για τη συνολική ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας και την αύξηση του ΑΕΠ κατά 8,3, που ξεπέρασε κάθε προσδοκία και μας τοποθέτησε ως τη δεύτερη οικονομία με τις καλύτερες επιδόσεις στην Ευρώπη.

**Φέτος, ο ελληνικός τουρισμός βασιλεύει στην περσινή ανάκαμψη** για να φτάσει σε νέα ύψη. Η υψηλή σεζόν μας έχει ξεκινήσει πολύ νωρίτερα και όλοι

οι μεγάλοι περιορισμοί έχουν αρθεί. Τα στοιχεία από το πρώτο τρίμηνο του 2022 δείχνουν αύξηση 340% σε σχέση με το 2021 και αυτόν τον μήνα υπολογίζουμε ότι οι αφίξεις μας θα ταιριάζουν με αυτές του Μαΐου 2019 – της χρονιάς ρεκόρ για τον ελληνικό τουρισμό.

**Ήδη, διάφορες αεροπορικές εταιρείες αυξάνουν την αεροπορική τους ικανότητα** προς την Ελλάδα ξεπερνώντας ακόμη και τα επίπεδα του 2019. Σημαντική αύξηση –ακόμα και διπλασιασμών των αφίξεων τους στην Ελλάδα προβάλλουν οι μεγάλοι tour operators.

**Όλα τα διαθέσιμα στοιχεία οδηγούν σε ένα συμπέρασμα:** ο ελληνικός τουρισμός επιστρέφει δυναμικά το 2022 – και οι κρουαζιέρες αποτελούν ιδιαίτερη περίπτωση. Μετά από μια δραματική ανάκαμψη πέρυσι, τώρα προσθέτουμε όλο και περισσότερα πλοία και κρουαζιέρες, που αναχωρούν από Πειραιά, Ρόδο, Κατάκολο, Ηράκλειο, Κέρκυρα, Χανιά, Λαύριο ή Θεσσαλονίκη –όπου θα έχουμε τώρα 10 φορές περισσότερες κρουαζιέρες από το 2019. Η Ελλάδα κατατάσσεται πλέον ως ο 3ος προορισμός κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Οι κρουαζιέρες ξεκίνησαν πολύ νωρίτερα φέτος και 87 κρουαζιερόπλοια μελών της CLIA αναμένεται να κάνουν κρουαζιέρες στην Ελλάδα, φτάνοντας τα επίπεδα του 2019, με το 54% αυτών να έχουν έδρα ελληνικό λιμάνι.

**Η διετής κρίση του Covid ήταν αναμφίβολα μια αγχωτική δοκιμασία** για όλους. Όμως, στην κρίση, υπάρχει και η ευκαιρία αν γίνουν οι σωστές επιλογές. Η Ελλάδα έχει κάνει σημαντικά βήματα για την κάλυψη του χαμένου εδάφους και την προσαρμογή στις νέες ανάγκες της αγοράς. Μειώσαμε τις φο-

ρολογικές επιβαρύνσεις, αναβαθμίσαμε τις ψηφιακές μας υποδομές και υπηρεσίες, περικόψαμε τη γραφειοκρατία και προσελκύσαμε επίπεδο ρεκόρ επενδύσεων, ειδικά στον ξενοδοχειακό κλάδο κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Και περισσότερες επενδύσεις στον τουρισμό είναι ήδη δρομολογημένες.

**Η κύρια προτεραιότητά μας τώρα, είναι να διασφαλίσουμε** ότι η μελλοντική τουριστική ανάπτυξη ακολουθεί μια βιώσιμη πορεία. Γι' αυτό δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση στις εναλλακτικές μορφές τουρισμού. Μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης & Ανθεκτικότητας της NextGenerationEU, επενδύουμε 300 εκ. € στον τουρισμό, εκ των οποίων τα 100 σε μορφές τουρισμού όπως γαστρονομία, αγροτουρισμός, οιντουρισμός, καταδυτικός τουρισμός, ευεξία και χειμερινός τουρισμός –για τον οποίο είχαμε μια στοχευμένη εκστρατεία φέτος με σύνθημα «Η Ελλάδα έχει χειμώνας». Και για να αυξήσουμε το δυναμικό του θαλάσσιου τουρισμού για το μέλλον, δρομολογούμε 160 εκ. € Πρόγραμμα RRF στοχευμένων επενδύσεων για την αναβάθμιση της τουριστικής μας λιμενικής υποδομής.

**Αυτή τη στιγμή βρισκόμαστε σε μια κρίσιμη καμπή.** Ξεπερνάμε τις συνέπειες της πανδημίας, ενώ αντιμετωπίζουμε νέες προκλήσεις όσον αφορά την άνοδο των τιμών της ενέργειας, τον πληθωρισμό και φυσικά τη ρωσική εισβολή στην Ουκρανία.

**Ωστόσο, παρά αυτές τις παγκόσμιες κρίσεις,** ο ελληνικός τουρισμός συνεχίζει την άνοδό του και είναι έτοιμος να έχει μια σπουδαία –ίσως και ρεκόρ– χρονιά. Σε αυτή την προσπάθεια, ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός και η κρουαζιέρα πρωτοστατούν, διασφαλίζοντας ότι η Ελλάδα μπορεί να ξεπεράσει τις καταγίδες των παγκόσμιων προκλήσεων που αντιμετωπίζουμε σήμερα και όσων ενδέχεται να αντιμετωπίσουμε στο μέλλον.

\* Υφυπουργός Τουρισμού



Ποσειδώνια 2022

# Ευκαιρία ανάδειξης του ηγετικού ρόλου της ελληνικής Ναυτιλίας

Της Όλγας Κεφαλογιάννη\*

**Η** μακράιωνη σχέση του ελληνικού λαού με τη θάλασσα, αποτελεί διαχρονικά σημαντικότατο παράγοντα για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Ως φύσει εξωστρεφής οικονομική δραστηριότητα, η ναυτιλία συγκαταλέγεται μεταξύ των κλάδων που καθόρισαν όχι μόνο την οικονομική αλλά και την πολιτική, διπλωματική, κοινωνική και πολιτιστική ιστορία της Ελλάδας. Ακόμα και στις πιο δύσκολες περιόδους της σύγχρονης ιστορίας, οι Έλληνες πλοιοκτήτες και ναυτικοί, έβρισκαν τρόπους να δραστηριοποιούνται και να προσφέρουν στη χώρα. Η ελληνική ναυτιλία συνέβαλε και εξακολουθεί να συμβάλλει καίρια στην εμπορική επάρκεια, στην πρόοδο παράκτιων και νησιωτικών περιοχών και τελικά στην διασφάλιση της εθνικής κυριαρχίας.

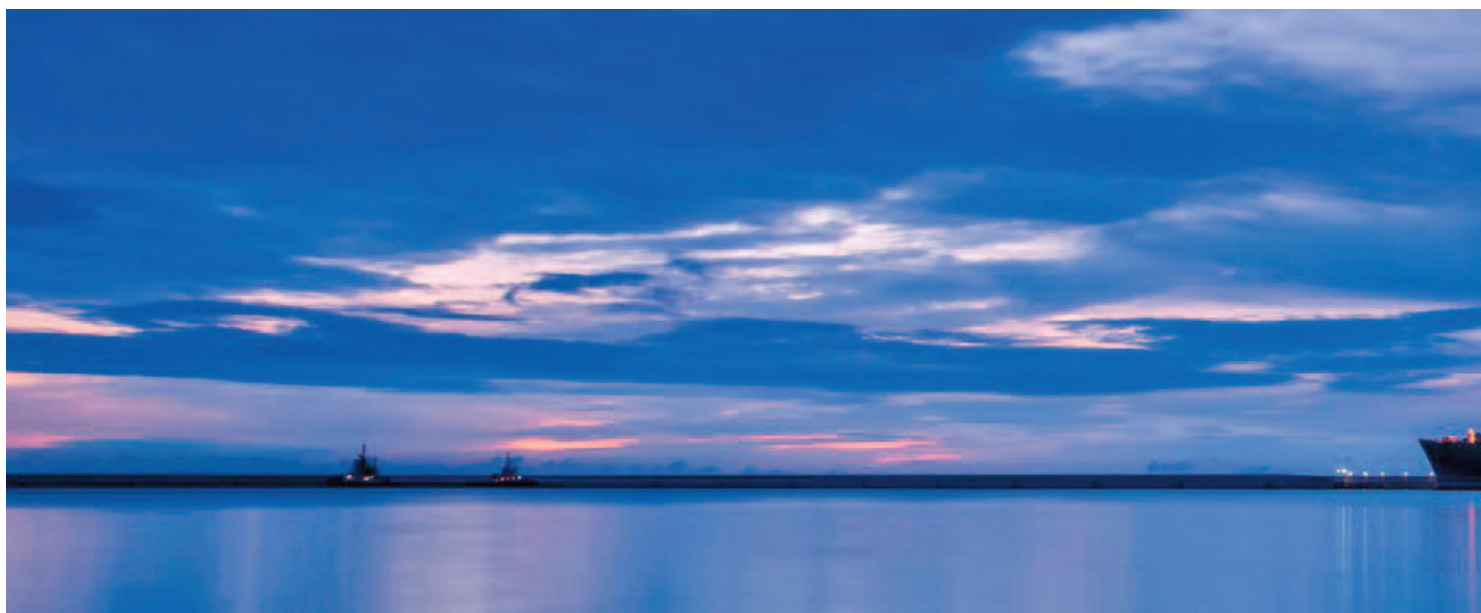
**Η παρούσα διεθνής συγκυρία, στον απόηχο της πανδημίας και εν μέσω του πολέμου στην Ουκρανία, αποτελεί μία νέα μεγάλη πρόκληση για την παγκόσμια οικονομία και βεβαίως για την ελληνική και παγκόσμια ναυτιλία. Πέρα από την τε-**



ράστια ανθρωπιστική και την πολιτική της διάσταση, η κρίση που προκαλείται από την συνεχιζόμενη ρωσική εισβολή, έχει επιφέρει σοβαρή επίπτωση στην ομαλή διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου και στη διακίνηση βασικών αγαθών. Με το 90% του παγκόσμιου εμπορίου να διεξάγεται δια θαλάσσης, ο ρόλος του ναυτιλιακού εμπορίου στη διασφάλιση του εφοδιασμού περιοχών και κρατών με αγαθά είναι πραγματικά υψίστης σημασίας.

“ Η επανεκλογή της Ελλάδας (και μάλιστα για πρώτη φορά στην πρώτη θέση) στην Κατηγορία “Α” του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας (ΙΜΟ) το Δεκέμβριο του 2021, αποτελεί επιστέγασμα της εμπιστοσύνης που απολαμβάνει η χώρα μας ”

**Η διεθνής ναυτιλιακή έκθεση Ποσειδωνία 2022 είναι, επομένως, μια σημαντική ευκαιρία να καταγραφεί και να υπογραμμιστεί η συμβολή της ναυτιλίας στην προσπάθεια διατήρησης της διεθνούς τάξης. Μετά από τέσσερα χρόνια απουσίας, ένας από τους πλέον μακρόβιους θεσμούς για την οικονομική δραστηριότητα στη χώρα μας, με παγκόσμια απήχηση και σημείο αναφοράς για τον ναυτιλιακό κλάδο, επιστρέφει, εκφράζοντας τις προσδοκίες του επιχειρηματικού κόσμου και των πολιτών για οικονομική ανάπτυξη. Τα φετινά Ποσειδώνια, είναι επίσης μία ση-**



μαντική αφορμή να προβληθεί η ελληνική ναυτιλία ως παράγων σταθερότητας και ηγέτιδα δύναμη της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία εμφανίζει ανθεκτικότητα και είναι ένας από τους τομείς που μπορούν να στηρίξουν την προσπάθεια της χώρας να ανακάμψει.

**Παρά τις πρωτόγνωρες δυσκολίες που επέφεραν τα δύο χρόνια της υγειονομικής κρίσης**, η ελληνική ναυτιλία είχε αξιοσημείωτες επιδόσεις τόσο από πλευράς μεταφορικού έργου όσο και ανανέωσης του στόλου. Εξάλλου, η Ελλάδα είναι σταθερά η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο, αντιπροσωπεύοντας περί το ένα πέμπτο του παγκόσμιου στόλου ως προς τη χωρητικότητα των πλοίων, και παραμένοντας στις πρώτες θέσεις σε επιμέρους κατηγορίες, όπως στα πλοία μεταφοράς υγρών καυσίμων αλλά και ξηρού φορτίου. Επιπλέον, ο υπό ελληνική σημαία στόλος κατατάσσεται μεταξύ των μεγαλύτερων διεθνώς. Η ελληνική ναυτιλία διαχρονικά υποστηρίζει την απασχόληση παρέχοντας θέσεις εργασίας υψηλής εξειδίκευσης, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο. Παράλληλα, ωστόσο, είναι σημαντικό να γίνει ειδική μνεία στη διπλωματική διάσταση και στο στρατηγικό πλεονέκτημα που προσδίδει στη χώρα μας η συνολική συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στο παγκόσμιο εμπόριο και τις μεταφορές.

**Πρόκειται πραγματικά για μία παγκόσμια βιομηχανία**, η οποία αν συνυπολογίσουμε την διάθεση κεφαλαίων για ναυπήγηση, συντήρηση και απόσυρση πλοίων, και την ενίσχυση, άμεσα ή έμ-

μεσα, της απασχόλησης, ιδίως σε χώρες της Ανατολικής Ασίας, προάγει τη φήμη της χώρας μας σε ολόκληρη την υφήλιο.

**Η διπλωματική θέση της Ελλάδας**, ενισχύεται αναμφισβήτητα και από τη συμμετοχή της χώρας μας στα διεθνή όργανα για την παγκόσμια ναυτιλία. Η επανεκλογή της Ελλάδας (και μάλιστα για πρώτη φορά στην πρώτη θέση) στην Κατηγορία "Α" του Συμβουλίου του Διεθνούς

*“ Η ελληνική ναυτιλία συνιστά ακόμη καλύτερο εγγυητικό άξονα της απρόσκοπτης ροής αγαθών, καυσίμων και πρώτων υλών για την Ευρώπη, διασφαλίζοντας μεταξύ άλλων την επάρκεια σε τρόφιμα και ενέργεια ”*

Οργανισμού Ναυσιπλοΐας (IMO) το Δεκέμβριο του 2021, αποτελεί επιστέγασμα της εμπιστοσύνης που απολαμβάνει η χώρα μας, έχοντας παρουσία σε όλες τις εργασίες του Οργανισμού και συμμετέχοντας ενεργά στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής νομοθεσίας και στη λήψη αποφάσεων.

**Εξ αντικειμένου, η μεταφορική δραστηριότητα που εξασφαλίζει την επάρκεια αγαθών και πρώτων υλών** συνεπάγεται ειδική ισχύ λόγω της προστιθέμενης αξίας που επιφέρει σε όλες σχεδόν τις λοιπές εκφάνσεις της οικονομικής δρα-

στηριότητας. Αντιπροσωπεύοντας άνω του 50% του στόλου μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ελληνική ναυτιλία συνιστά ακόμη καλύτερο εγγυητικό άξονα της απρόσκοπτης ροής αγαθών, καυσίμων και πρώτων υλών για την Ευρώπη, διασφαλίζοντας μεταξύ άλλων την επάρκεια σε τρόφιμα και ενέργεια σε μία εποχή μάλιστα όπου η γεωπολιτική αστάθεια επιβάλλει στις χώρες της ΕΕ να εντείνουν τις προσπάθειές τους για αλλαγή στον χώρο των ενεργειακών και λοιπών προμηθειών και ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας.

**Υπό αυτό το πρίσμα, τα Ποσειδώνια 2022 είναι μία πλατφόρμα η οποία**, μετά από καιρό, προσφέρει τη δυνατότητα περαιτέρω προβολής του ηγετικού ρόλου της ελληνικής ναυτιλίας και της αξιοποίησής της ως οχήματος για την προώθηση της θέσεων και ενίσχυσης της διεθνούς εικόνας της χώρας μας. Η διοργάνωση αποτελεί ταυτόχρονα μία εξαιρετική ευκαιρία ανάδειξης της σημασίας του ρόλου της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην παγκόσμια οικονομία. Ενός ρόλου που κάτω από τις ισχύουσες συνθήκες λαμβάνει ακόμα περισσότερη αξία, αλλά βαρύνεται και με ακόμα περισσότερη ευθύνη, ώστε να αποτελέσει βασικό συντελεστή όχι μόνο για την ανάκαμψη της οικονομίας στην μετα-πανδημίας εποχή, αλλά και για τη διασφάλιση της επάρκειας σε αγαθά και ενέργεια των άμεσα ή έμμεσα πληττόμενων από τον πόλεμο περιοχών και πληθυσμών.

\* Βουλευτής Α' Αθήνας – Ν.Α.



# Δύναμη στα ελληνικά πλοία σημαίνει δύναμη για την πατρίδα μας

Του Ανδρέα Λοβέρδου\*

**Η** ναυτιλία είναι ο τομέας εκείνος, ο οποίος τοποθετεί την Ελλάδα στην κορυφή του παγκόσμιου χάρτη εδώ και μισό αιώνα. Η ελληνική πλοιοκτησία είναι παγκόσμιο φαινόμενο με διάρκεια και αντοχή γιατί δεν βασίζεται σε ευκαιρίες, αντίθετα τις δημιουργεί η ίδια. Έχει μια παράδοση αιώνων που θα μπορούσε να πει κανείς ότι φτάνει πίσω ως τον 18ο αιώνα και τη Συνθήκη Κιουτσούκ Καϊναρτζί το 1774. Είναι διαχρονικά ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής οικονομίας και λογικά έχει την προσοχή όλων στρατηγικών πάνω της.

Η ναυτιλία, ως διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο, ως ακτοπλοΐα, ακόμη και ως κρουαζιέρα είναι ο δυναμικότερος ίσως κλάδος της ελληνικής οικονομίας. Σχεδιασμός για την εθνική ανάπτυξη χωρίς τη ναυτιλία δεν μπορεί να υπάρξει. Ειδικά μέσα στις σύγχρονες γεωπολιτικές συνθήκες η ελληνική ναυτιλία έχει διεθνώς στρατηγική σημασία, η οποία προσφέρει στη χώρα εξαιρετικές ευκαιρίες. Βρίσκεται επομένως στην καρδιά κάθε σχεδιασμού όχι μόνο για την οικονομία αλλά και για τη θέση της χώρας στον παγκόσμιο χάρτη. Είναι για εμένα εθνικό στρατηγικό όπλο σε μια εποχή γεμάτη απειλές και προκλήσεις.

Είναι, λοιπόν, προφανές ότι ένας τόσο δυναμικός παράγοντας της εθνικής οικονομίας δεν μπορεί παρά να αποτελεί και ισχυρή διπλωματική δύναμη με δεδομένο ότι ο κλάδος της ναυτιλίας από τη φύση του εξακτινώνει τις δράσεις του στο παγκόσμιο στερέωμα και δεν περιορίζεται σε εσωτερική κατανάλωση. Υπό την έννοια αυτή οφείλουμε όλοι, ο καθένας από τη θέση και τις δυνατότητες που έχει, να συνδράμουμε στην ενίσχυση και την ενδυνάμωση αυτού του κλάδου.

Εκεί που προσωπικά θέλω να εστιάσω είναι στο τέρας της γραφειοκρατίας που πλήττει και ταλαιπωρεί για δεκαετίες τώρα κάθε ελληνική προσπάθεια και δυστυχώς μοιραία και την ελληνική ναυτιλία. Επισημαίνω εν προκειμένω την ανάγκη για άμεση απαλλαγή της ελληνικής σημαίας από την τρομακτική γραφειοκρατία. Η ναυτιλία μας, μεγαλουργεί από την κοινότητα των ανθρώπων της, πρέπει, όμως να περιοριστεί η γραφειοκρατία, που προσπαθεί να τη διώξει από την χώρα. Είναι τουλάχιστον τραγικό να βάζουμε εμπόδια σε εκείνους τους γενναίους επιχειρηματίες που με επαγγελματισμό και αφοσίωση αγωνίζονται για την ανάπτυξη της «ναυτιλιακής βιομηχανίας».



“ *Ισχυρή ελληνική ναυτιλία συνεπάγεται και ισχυρές διπλωματικές δυνατότητες* ”

“ *Η ναυτιλία μας, μεγαλουργεί από την κοινότητα των ανθρώπων της, πρέπει, όμως να περιοριστεί η γραφειοκρατία, που προσπαθεί να τη διώξει από την χώρα* ”

Ακόμη θέλω να υπογραμμίσω ότι χρειάζεται μεγάλη προσοχή όταν μιλάμε για την ναυπηγοεπισκευαστική μας βιομηχανία και κυρίως δεν χρειάζονται μεγάλα λόγια. Είδαμε τι έγινε και με την πρόσφατη συμφωνία για τις φρεγάτες. Τελικά καμία δεν θα κατασκευαστεί σε ελληνικά ναυπηγεία, ίσως κάποιες κορβέτες αργότερα. Είναι ένα από τα τρωτά της Συμφωνίας κι αυτό γιατί δεν ήταν έτοιμη η κυβέρνηση παρά τα μεγάλα λόγια και τις διαβεβαιώσεις της. Αντί λοιπόν για τα μεγάλα λόγια χρειάζονται επεξεργασμένα σχέδια και πράξη.

Το ζητούμενο, λοιπόν, είναι να γίνει η ελληνική ναυτιλία για ακόμη μία φορά ο κινητήριος μοχλός για την ανάπτυξη ανταποκρινόμενη στις απαιτήσεις του νέου οικονομικού ανταγωνισμού που εξελίσσεται ήδη στον παγκόσμιο χάρτη. Η έννοια της διπλωματίας δεν είναι αποκομμένη από εκείνη της οικονομίας. Επειδή είμαι πολιτικός θέσεων αλλά και συνάμα πολιτικός της δράσης προσπάθησα πάντοτε να υποστηρίξω ζητούμενα που μπορούν να γίνουν πράξη μέσα από συγκεκριμένες πρωτοβουλίες. Ενδεικτικά αναφέρω ότι για τον εκσυγχρονισμό της ελληνικής οικονομικής διπλωματίας υπήρξα ο πρώτος υφυπουργός Εξωτερικών επί κυβέρνησης ΠΑ.ΣΟ.Κ. που θέσπισε σχετικά το 2002.

Γι' αυτό και μέσα από τις γραμμές που σας απευθύνομαι σήμερα αναδεικνύω τις ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας. Εάν λυθούν τα προβλήματα, αυτό θα έχει ως συνέπεια και την ενίσχυση του διπλωματικού της ρόλου. Ισχυρή ελληνική ναυτιλία συνεπάγεται και ισχυρές διπλωματικές δυνατότητες. Δύναμη στα ελληνικά πλοία σημαίνει δύναμη στην πατρίδα μας.

\* Βουλευτής Β' Αθηνών, ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΚΙΝ.ΑΛ., πρ. Υπουργός





# Η ελληνική ναυτιλιακή παράδοση είναι μέρος της διεθνούς διπλωματίας μας

Του Θεόδωρου Ρουσόπουλου\*

«**Η** Ελλάδα εκτοπίζει την Μεγάλη Βρετανία» στα ναυτιλιακά πράγματα. «Θρήνοι του Αγγλικού Τύπου δια τας προόδους της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας εις βάρος της Αγγλικής». Αυτά έγραφε η εφημερίδα Εστία στις 2 Ιουνίου του μακρινού 1934. Σε αυτό το άρθρο παρουσιάζεται με πλειάδα στατιστικών στοιχείων η πρόοδος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας σε σχέση με μία εκ των πλέον κραταίων στον κόσμο, της βρετανικής. Βεβαίως, η ισχυρή ναυτιλιακή παράδοση της Ελλάδας φθάνει ακόμη πιο πίσω στο χρόνο. Αρκεί να θυμηθεί κανείς πως οι Έλληνες πλοιοκτήτες από τη Χίο και αλλού αποκόμιζαν τεράστια κέρδη «σπάζοντας» τον ηπειρωτικό αποκλεισμό της Γαλλίας που είχε επιβληθεί από το βρετανικό ναυτικό κατά τη διάρκεια των Ναπολεόντειων Πολέμων. Το «ναυτικό DNA» των Ελλήνων οδηγεί σε αδιαμφισβήτητη πρόοδο την οποία σημείωσε στον τομέα της ναυτιλίας η πατρίδα μας τους τελευταίους δύο αιώνες είναι αναμφισβήτητο. Και έχει μεγάλο ενδιαφέρον να θυμηθούμε πως αυτή η ναυτιλιακή παράδοση δύναται να αποτελέσει μέρος του διπλωματικού οπλοστασίου της χώρας μας, όπως στα χρόνια της Επανάστασης είχε αποτελέσει μέρος του πολεμικού της κεφαλαίου.

**Η διπλωματία ασκείται με ποικίλους τρόπους. Εξ ου και ο όρος «soft diplomacy»,** δηλαδή ένα είδος διπλωματίας που δεν περιορίζεται στα παραδοσιακά πρωτόκολλα και το δημόσιο διεθνές δίκαιο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού αποτελεί η λεγόμενη πολιτιστική διπλωματία, η δημιουργία σχέσεων φιλίας και συνεργασίας μέσω καλλιτεχνικών δρόμων και της ανταλλαγής των πολιτιστικών θησαυρών κάθε χώρας. Πολλές χώρες αξιοποιούν τη ναυτιλιακή τους παρά-



“ Η ναυτιλία παρέχει στην Ελλάδα ένα ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι άλλων χωρών ”

δοση ως διπλωματικό εργαλείο. Η Κίνα ή το Βιετνάμ στη νότια κινεζική θάλασσα είναι δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα για το τι λαμβάνει χώρα στον Ειρηνικό Ωκεανό και πως ασκείται η διπλωματία εκεί. Εντασσόμενη στο ίδιο πλαίσιο της μη παραδοσιακής διπλωματίας, η ναυτιλία παρέχει στην Ελλάδα ένα ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι άλλων χωρών.

**Από τους αρχαίους χρόνους η ναυτιλία και η διάνοιξη εμπορικών δρόμων έφεραν τους λαούς πιο κοντά.** Ήδη, για παράδειγμα, η επαφή

των Φοινίκων με τους αρχαίους Έλληνες προσέδωσε ώθηση στη δημιουργία του ελληνικού αλφαβήτου. Οι διμερείς και πολυμερείς σχέσεις μεταξύ των κρατών ενισχύονται και στο σύγχρονο διεθνές περιβάλλον από την ύπαρξη ναυτιλιακών δεσμών. Ας λάβουμε το παράδειγμα του Σίτυ του Λονδίνου, του χρηματιστηριακού κέντρου της Ευρώπης. Η παρουσία των

Ελλήνων πλοιοκτητών εκεί είναι πολύ ισχυρή, είναι ιδιαίτερος δραστήριος και συγκροτούν δεσμούς συνεργασίας μεταξύ της Ελλάδας και του Ηνωμένου Βασιλείου, γεγονός που πιστοποιείται από τις εκάστοτε επισκέψεις των Ελλήνων πρωθυπουργών στη Γηραιά Αλβιόνα.

**Περαιτέρω, η κοινωνική και εκπαιδευτική διάσταση των δραστηριοτήτων δεκάδων ελληνικών**

**ναυτιλιακών κολοσσών** αποτελούν μέρος αυτής της προσπάθειας. Υποτροφίες, χρηματοδότηση εδρών ελληνικών σπουδών σε ξένα πανεπιστήμια, περιβαλλοντικά προγράμματα. Μπορούμε να σκεφτούμε πόσο σημαντική είναι η προώθηση των ελληνικών σπουδών, για παράδειγμα, σε μεγάλα πανεπιστήμια της Ευρώπης, της Ασίας, της Αμερικής και οι παρεχόμενες σχετικές υποτροφίες. Όλα αυτά προωθούν την εικόνα της Ελλάδας στο εξωτερικό, στο επίπεδο της επιχειρηματικότητας και της κοινωνίας των πολιτών. Οι Έλληνες εφοπλιστές και η ναυτιλιακή μας παράδοση είναι από τις ισχυρότερες στον κόσμο. Χαρακτηρίζονται από προοδευτικό πνεύμα που προσαρμόζεται στις σύγχρονες προκλήσεις. Και βοηθούν με όλους αυτούς τους τρόπους την χώρα μας. Συμβάλλουν, έτσι, στη δημιουργία του πολυδύναμου ελληνικού «brand name». Και ο θεσμός των Ποσειδωνίων που διοργανώνονται και αυτόν τον χρόνο αποτελούν παραγωγικό μέρος αυτής της σημαντικής και κρίσιμης προσπάθειας.

\* Βουλευτής Β1 Βόρειου Τομέα Αθηνών - ΝΔ



# Προς μια νέα εποχή για την ελληνική Ναυτιλία



Του Σάββα Αναστασιάδη\*

**Η** αντιμετώπιση των σύγχρονων προκλήσεων που αντιμετωπίζει η ελληνική Ναυτιλία σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό, παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον μπήκε ψηλά στην ατζέντα της κυβερνητικής πολιτικής της Νέας Δημοκρατίας ήδη από τον Ιούλιο του 2019, από την πρώτη στιγμή που αναλάβαμε καθήκοντα.

Όλοι γνωρίζουμε ότι η ναυτιλία ήταν ανέκαθεν ένα από τα πλέον πολύτιμα περιουσιακά στοιχεία της Ελλάδας, όχι μόνο οικονομικά, αλλά και κοινωνικά και πολιτιστικά. Ειδικά στο πεδίο της οικονομίας, η ναυτιλία, μαζί με τον τουρισμό, προσφέρουν το υψηλότερο εμπορικό πλεόνασμα από οποιοδήποτε άλλο κλάδο.

Συνεχίζοντας μια μακράιωνη ναυτική παράδοση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο παγκοσμίως.

Η διατήρηση και η ενίσχυση του ηγετικού αυτού ρόλου της ελληνικής Ναυτιλίας αποτέλεσε και θα συνεχίσει να αποτελεί βασική μας προτεραιότητα ειδικά στις πρωτόγνωρες συνθήκες των τελευταίων χρόνων που προκάλεσε η πανδημία, αλλά και μέσα στη δίνη του πολέμου στην Ουκρανία.

Δεν θα πρέπει να παραγνωρίζουμε ότι στο ασταθές γεωστρατηγικό περιβάλλον της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και στις νέες ισορροπίες που διαμορφώνονται, η θαλάσσια ισχύς της Ελλάδας ενισχύει περαιτέρω τον ρόλο της χώρας μας ως σταθεροποιητικού παράγοντα στην ευρύτερη περιοχή.

Οι προκλήσεις της νέας εποχής είναι πολλαπλές:

Η κρίση του διεθνούς χρηματοπιστωτικού συστήματος και ο αντίκτυπός του στην

“ Η θαλάσσια ισχύς της Ελλάδας ενισχύει περαιτέρω τον ρόλο της χώρας μας ως σταθεροποιητικού παράγοντα στην ευρύτερη περιοχή ”

οικονομία έχουν αφήσει έντονο αποτύπωμα στο θαλάσσιο εμπόριο και τους επιμέρους κλάδους της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ιδιαίτερα κρίσιμο ρόλο διαδραματίζουν οι εξελίξεις των τελευταίων μηνών στην ενεργειακή αγορά, συμπεριλαμβανομένης της διακοπής του ανεφοδιασμού με φυσικό αέριο μέσω αγωγών. Οι εξελίξεις αυτές ανέδειξαν περισσότερο από ποτέ τη στρατηγική σημασία των πλοίων μεταφοράς υδρογονάνθρακων (LNG) ως μιας σταθερής και αξιόπιστης λύσης για τη μακροπρόθεσμη διασφάλιση του ενεργειακού εφοδιασμού όχι μόνο της χώρας μας αλλά και ολόκληρης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο πλαίσιο αυτό το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης διαδραματίζει προνομιακό γεωστρατηγικό και γεωπολιτικό ρόλο και εξελίσσεται σε ενεργειακό κόμβο με την εγκατάσταση της πλωτής μονάδας αποθήκευσης και αεριοποίησης (FSRU) φυσικού αερίου, ενώ προχωρά η βελτίωση της προσβασιμότητας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης μέσω οδικών και σιδηροδρομικών έργων.

Η ενίσχυση των μεταφορών από Ανατολή σε Δύση και η εφαρμογή καινοτομιών της ψηφιακής τεχνολογίας είναι επιπλέον κρίσιμοι παράγοντες που σφραγίζουν τη νέα εποχή στο θαλάσσιο εμπόριο παγκοσμίως. Παράλληλα, η ραγδαία ανάκαμψη και ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, μετά τη δύσκολη περίοδο της πανδημίας, ανοίγουν ένα νέο κεφάλαιο για την ακτοπλοΐα και την κρουαζιέρα, που αλλάζουν ταχύτατα με μεγαλύτερα, νέας γενιάς πλοία.

Στα ζητήματα που απασχολούν ιδιαίτερα την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και το αρμόδιο υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι η υιοθέτηση μιας σύγχρονης εθνικής λιμενικής στρατηγικής, που θα ανταποκρίνεται στις νέες συνθήκες διαχείρισης και λειτουργίας των εμπορικών λιμένων της χώρας μας.

## Πράσινη μετάβαση

Μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει η Ναυτιλία είναι

το ζήτημα της λεγόμενης «πράσινης μετάβασης». Είναι μία τάση που αναμένεται να κυριαρχήσει τις επόμενες δεκαετίες, λόγω του αυξημένου ενδιαφέροντος της παγκόσμιας κοινότητας για τη συμμετοχή της ναυτιλίας στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η πρόληψη της θαλάσσιας και ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία, καθώς και η επικαιροποίηση της στρατηγικής για την ομαλή ενεργειακή μετάβαση τόσο της ποντοπόρου ναυτιλίας, όσο και της ακτοπλοΐας στην απανθρακοποίηση, είναι μερικοί από τους άξονες της μετάβασης στη χρήση καθαρότερης ενέργειας.

## Προσέλκυση νέων

Ο μείζον ρόλος της ναυτιλίας στην εθνική μας οικονομία θα έπρεπε να αντικατοπτρίζεται στην καθοριστική συμβολή της στην απασχόληση. Ιδιαίτερα η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα θα μπορούσε να συμβάλει σημαντικά στην αντιμετώπιση του μεγάλου προβλήματος της ανεργίας.

Δυστυχώς δεν λείπουν τα αντικίνητρα, που αποτρέπουν τους νέους να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα. Και πέρα από τις εγγενείς ιδιαιτερότητες και δυσκολίες της ίδιας της δουλειάς, δεν θα πρέπει να παραβλένουμε τα προβλήματα στη ναυτική εκπαίδευση (έλλειψη πόρων, σύγχρονου υλικοτεχνικού εξοπλισμού και μόνιμου διδακτικού προσωπικού στις Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού) που καθιστούν πιο αναγκαία από ποτέ την ανάγκη εκσυγχρονισμού και αναβάθμισής της.

Σήμερα περισσότερο από ποτέ η Ελλάδα έχει ανάγκη από νέες επενδύσεις και νέες θέσεις εργασίας και οι άνθρωποι της ναυτιλίας μπορούν να συμβάλουν καθοριστικά στον τομέα αυτό. Με την ελπίδα ότι θα τερματιστούν οι συγκρούσεις και θα επιστρέψουμε σε ένα ειρηνικό εμπόριο, η ελληνική Ναυτιλία μπορεί ως πρωταγωνιστής να συνεχίσει να συμβάλλει στην ανάκαμψη της οικονομίας που όλοι χρειαζόμαστε και επειγόντως αναμένουμε.

Είμαι βέβαιος ότι ο ρόλος της θάλασσας, διαχρονικά ταυτισμένος με την ελληνική ψυχή, είναι και αυτός που θα διαμορφώσει το νέο πρόσωπο της χώρας μας στις εποχές που έρχονται.

\* Πρόεδρος της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Ελληνισμού της Διασποράς της Βουλής, βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας Β' Θεσσαλονίκης

Δρ. Νίκος Μπογονικολός

# Η τεχνολογία Blockchain αλλάζει το αύριο της ναυτιλίας!

**Η** δυναμική παρουσία στο χώρο της ναυτιλίας σημειώνει η αναδυόμενη εταιρεία Aratos Maritime με υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας στον πολυσημάντο αυτό κλάδο, εξασφαλίζοντάς διαφάνεια, αξιοπιστία και πιστοποιημένες συναλλαγές στις οποίες δεν μπορούν να αλλοιωθούν, ούτε να διαρρεύσουν τα στοιχεία τους.

Η Aratos Maritime είναι μια εταιρεία ελληνικών συμφερόντων με έδρα στην Ολλανδία, μέλος της ForceApp του Ομίλου Aratos. Το προσωπικό της αποτελείται από επιστήμονες πληροφορικής, οικονομολόγους και μηχανολόγους με τεράστια εμπειρία στον κλάδο τους.

Για την επαναστατική τεχνολογία Blockchain και τα οφέλη της για τη σύγχρονη ναυτιλία, μιλά στο GR Diplomatic Review, ο Πρόεδρος του Ομίλου Aratos, Δρ. Νίκος Μπογονικολός.

**Κύριε Μπογονικολέ τι είναι η τεχνολογία Blockchain που ακούμε ότι φέρνει επανάσταση και στη ναυτιλία;**

**Θα σας το πω με απλά λόγια:** Το Blockchain, είναι ένας τύπος κοινόχρηστης - μεταξύ των συμμετεχόντων μερών - βάσης δεδομένων η οποία αποθηκεύει πληροφορίες με διαφορετικό τρόπο απ' ό,τι μια τυπική βάση δεδομένων. Στο Blockchain, αποθηκεύεται η πληροφορία σε "blocks", τα οποία συνδέονται μεταξύ τους μέσω κρυπτογραφίας. Οπότε, φανταστείτε ότι το Blockchain είναι ένα σύστημα καταγραφής πληροφοριών του οποίου η αλλοίωση ή η εξαπάτηση καθίστανται αδύνατες.

Χρησιμοποιήθηκε αρχικά στις συναλλαγές των κρυπτονομισμάτων και εξαπλώθηκε σε άλλους τομείς της οικονομικής και εμπορικής δραστηριότητας, λόγω της αξιοπιστίας που προσφέρει.

Η τεχνολογία Blockchain είναι ό,τι πιο καινοτόμο υπάρχει σήμερα στη διαδικτυακή ασφάλεια. Την εμπιστευόμαστε γιατί έχει αποδειχθεί η διαφάνεια, η ασφάλεια, η αξιοπιστία, η άμεση ιχνηλασιμότητα, η ταχύτητα και η αυτοματοποίηση που προσφέρει καθώς και για το χαμηλό κόστος συντήρησής της. Με την τεχνολογία Blockchain είναι δυνατή η αυτόματη πιστοποίηση της γνησιότητας κάθε συναλλαγής.

**Πώς επηρεάζει η ψηφιακή επανάσταση το μέλλον της ναυτιλίας;**

Η μετάβαση προς την ψηφιοποίηση και την αυτοματοποίηση επιταχύνεται στη ναυτιλιακή βιομηχανία, που εξακολουθεί να αποτελεί τον κύριο φορέα διακίνησης του παγκοσμίου εμπορίου.

Ροές δεδομένων από αισθητήρες και άλλες πηγές πληροφοριών μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη λήψη αποφάσεων και για βελτιωμένη παρακολούθηση, έλεγχο, διασφάλιση ποιότητας και επαλήθευση.

Για να διασφαλιστούν αποτελεσματικές, βιώσιμες λειτουρ-

γίες και να ενισχυθεί η βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα, οι φορείς της ναυτιλίας πρέπει να επανεξετάσουν τις τρέχουσες στρατηγικές τους. Οι ψηφιακές τεχνολογίες, όπως το Blockchain, μπορούν να εισαγάγουν νέους τρόπους οικονομικής εμπιστοσύνης μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών σε κάθε συναλλαγή στον κλάδο.

**Πώς η Aratos Maritime αξιοποιεί την τεχνολογία Blockchain για να προσφέρει λύσεις στην ναυτιλία σήμερα;**

Η Aratos Maritime, προσφέρει λύσεις με τεχνολογία Blockchain που μπορούν να εφαρμοστούν και να καλύψουν τις ανάγκες σε όλο το φάσμα της ναυτιλίας. Ενδεικτικά αναφέρω την ακτοφυλακή, τα τελωνεία, τους οργανισμούς λιμένων, τα εμπλεκόμενα υπουργεία, νηογνώμονες, εταιρείες logistics, και άλλους οργανισμούς και επιχειρήσεις από όλο το δημόσιο και ιδιωτικό τομέα. Η τεχνολογία Blockchain έρχεται να καλύψει όλες τις αδυναμίες και τα κενά στην ανταλλαγή πληροφοριών και ελέγχων προσδίδοντας ταχύτητα και εμπιστευτικότητα χωρίς παρεμβάσεις τρίτων.

Ανάμεσα στις υπηρεσίες της Aratos Maritime που αξιοποιούνται τα οφέλη του Blockchain είναι η πιστοποίηση των διακινούμενων εγγράφων που αφορούν το πλοίο (επιθεωρήσεις, έγγραφα αξιολογίας, έγγραφα προσωπικού - όπως ναυτικές ταυτότητες, υγειονομικά έγγραφα κ.α.) και η πιστοποίηση εγγράφων όλων των συναλλαγών που αφορούν τις μεταφορές (track & trace containers).

Επίσης χρησιμοποιώντας Blockchain, μέσω των εξειδικευμένων προϊόντων για τον κλάδο των logistics διασφαλίζεται η διαφάνεια, η αυθεντικότητα και η ασφάλεια των εγγράφων και των διαδικασιών του εκτελωνισμού, αλλά και ολόκληρης της μεταφορικής αλυσίδας των εμπορευμάτων, ενώ μειώνονται δραστηρικά οι χρόνοι διεκπεραίωσης ελέγχου των εμπορευμάτων στα τελωνεία.

**Ποιες άλλες τεχνολογίες εκτός του Blockchain αξιοποιεί η Aratos Maritime για να καλύψει τις ανάγκες της σύγχρονης ναυτιλίας;**

Είμαστε υπερήφανοι για την καινοτόμο εφαρμογή ψηφιακής εκπαίδευσης -Digital twins & 3D Simulation- που προσφέρει η Aratos Maritime. Μέσα από ένα metaverse περιβάλλον όπου εφαρμόζονται τεχνολογίες προσομοίωσης δίνεται η δυνατότητα στον χρήστη να δοκιμάζει όλα τα πιθανά σενάρια που μπορεί να αντιμετωπίσει σε πραγματικές συνθήκες, με ακρίβεια και κυρίως με ασφάλεια. Μέσα από αυτή τη διαδικασία εξάγονται χρήσιμα συμπεράσματα ώστε ο χρήστης να είναι σε θέση να καθορίσει στρατηγικές δράσεις προκειμένου να διαχειριστεί κρίσεις ή πιθανά έκτακτα περιστατικά.

Ο Όμιλος τεχνολογίας Aratos από το 2003 οδηγεί τις εξελίξεις εισάγοντας εφαρμογές και προϊόντα και σε άλλους κλάδους που δραστηριοποιούμαστε όπως το διάστημα, η άμυνα κ.ά. που δίνουν λύσεις προστιθέμενης αξίας στον άνθρωπο και το κοινωνικό σύνολο. ■



# Ο Ρόλος της Έρευνας και της Καινοτομίας στη μετάβαση σε μια πιο «Πράσινη» Ναυτιλία



Των Μαρία Μπουϊλέ & Σωτήρη Θεοφάνη\*

Όπως είναι γνωστό, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) μέσω της Επιτροπής Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος (ΜΕΡΡ) υιοθέτησε τον Απρίλιο του 2018 την «Αρχική Στρατηγική του ΙΜΟ», μια στρατηγική που προβλέπει μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη διεθνή Ναυτιλία κατά τουλάχιστον 50% μέχρι το 2050 σε σύγκριση με το 2008 με στόχο τη σταδιακή εξάλειψή τους. Παράλληλα, προβλέπει μείωση της έντασης του άνθρακα, δηλαδή της ποσότητας διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπεται ανά μίλι παραγόμενου μεταφορικού έργου, της τάξης του 40% έως το 2030 με στόχο τη μείωση κατά 70% μέχρι το 2050 σε σχέση με τα επίπεδα του 2008 και σταδιακά την εξάλειψη των εκπομπών άνθρακα. Ένα ολοκληρωμένο πακέτο μέτρων, τόσο τεχνικού όσο και επιχειρησιακού χαρακτήρα, υιοθετήθηκε το 2021 για την υποστήριξη της επίτευξης των στόχων αυτών.

Στην ίδια κατεύθυνση, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχοντας θεσπίσει την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία παρουσιάζει δέσμη προτάσεων οι οποίες θέτουν φιλόδοξους στόχους για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά 55% μέχρι το 2030 σε σύγκριση με τις εκπομπές του 1990, και τον ιδιαίτερα φιλόδοξο στόχο να καταστεί η Ευρώπη η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος μέχρι το 2050. Στο πλαίσιο αυτό, οι προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν όλοι οι τομείς της οικονομικής δραστηριότητας είναι μεγάλες και αφορούν κυρίως στη δίκαιη και χωρίς



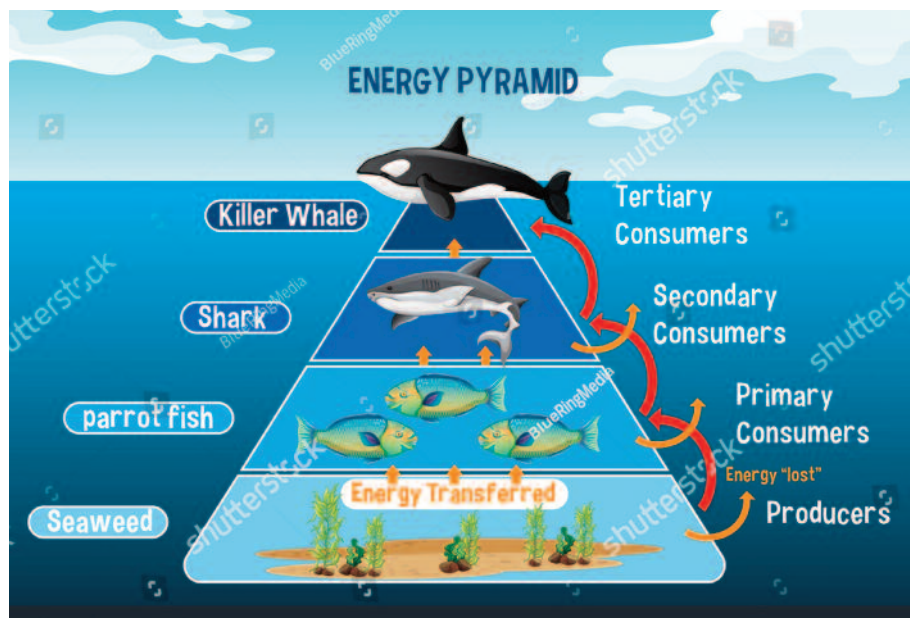
“ Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχοντας θεσπίσει την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία παρουσιάζει δέσμη προτάσεων οι οποίες θέτουν φιλόδοξους στόχους για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά 55% μέχρι το 2030 ”

αποκλεισμούς μετάβαση που θα διασφαλίζει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και τη βιώσιμη ανάπτυξη όλων των κλάδων λαμβάνοντας υπόψη περιβαλλοντικά, αλλά και οι-

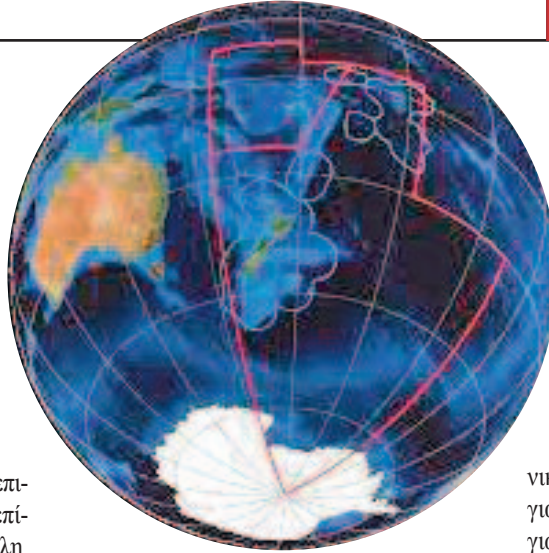
κονομικά και κοινωνικά κριτήρια.

Σε πολλές περιπτώσεις, όπως στον κλάδο της Ναυτιλίας, οι νομοθετικές πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιμετωπίζονται με σκεπτικισμό ως περιφερειακές νομοθετικές πρωτοβουλίες που μπορεί να επηρεάσουν αρνητικά την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρά το γεγονός ότι η Ναυτιλία αντιπροσωπεύει διαχρονικά λιγότερο από το 3% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε παγκόσμιο επίπεδο, χωρίς αυτό να αποτελεί λόγο αναιρέσης των παγκόσμιων πολιτικών της μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος, είναι κλάδος τεράστιας οικονομικής σημασίας τόσο για την Ευρώπη, όπου το 75% του εξωτερικού εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης, όσο και παγκόσμια, με πάνω από το 90% των εμπορευμάτων να μεταφέρονται με πλοία.

Όλες οι πλευρές της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας συμφωνούν με τη διαπίστωση ότι η υιοθέτηση περιφερειακών πολιτικών μπορεί να ενέχει πολλαπλούς κινδύνους στην περίπτωση της κατ' εξοχήν παγκοσμιοποιημένης Ναυτιλίας, δεδομένου ότι μπορούν να προκαλέσουν σοβαρά ζητήματα με αμφίδρομες επιπτώσεις στο Παγκόσμιο Εμπόριο αλλά και στην ανταγωνιστικότητα του κλάδου. Η διαπίστωση αυτή μπορεί να εμφανίζεται ως κοινότητα, αλλά πε-



“ Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Βιομηχανία και οι Έλληνες πλοιοκτήτες ειδικότερα δείχνουν να είναι σταθερά προσανατολισμένοι στο στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ”



“ Η μετάβαση σε μια πιο «πράσινη ναυτιλία», η απανθρακοποίηση του ναυτιλιακού τομέα και η αντιμετώπιση των προκλήσεων απαιτούν επενδύσεις σε έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία ”

ριέχει ιδιαίτερα περίπλοκες συνιστώσες και επιπτώσεις. Είναι λοιπόν προφανές ότι η «επίλυση» της εξίσωσης δεν είναι καθόλου εύκολη. Παρ’ όλα αυτά, η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Βιομηχανία και οι Έλληνες πλοιοκτήτες ειδικότερα δείχνουν να είναι σταθερά προσανατολισμένοι στο στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι ο ελληνόκτητος στόλος αποτελεί το 21% του παγκόσμιου και το 59% του ευρωπαϊκού στόλου σε όρους χωρητικότητας, διατηρώντας την πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη.

**Η μετάβαση σε μια πιο «πράσινη ναυτιλία»,** η απανθρακοποίηση του ναυτιλιακού τομέα και η αντιμετώπιση των προκλήσεων που προαναφέρθηκαν απαιτούν επενδύσεις σε έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία. Οι επενδύσεις αυτές αποτελούν προϋπόθεση για την εξεύρεση εμπορικά βιώσιμων λύσεων σε ένα πλήθος θεμάτων που αφορούν τόσο στη ναυπήγηση νέων όσο και στη μετασκευή των υφιστάμενων πλοίων κάθε κατηγορίας, αλλά και στην προσαρμογή του ευρύτερου τομέα στις νέες αυτές λύσεις, παράλληλα με μία ουσιαστική περίοδο ωρίμανσης των τεχνικών λύσεων που τελικά θα υιοθετηθούν. Σημαντικό στοιχείο είναι και η δοκιμή των προτεινόμενων λύσεων σε πραγματικές συνθήκες και διαφορετικά λειτουργικά περιβάλλοντα, μέσα από πιλοτικά προγράμματα μεγάλης κλίμακας με συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

**Στους εμπλεκόμενους φορείς του τομέα περιλαμβάνονται οι πλοιοκτήτες** αλλά και οι ναυλωτές, η ναυπηγική βιομηχανία, η βιομηχανία κατασκευής μηχανικού εξοπλισμού, κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού, παραγωγοί και διανομείς ναυτιλιακών καυσίμων, πάροχοι και λειτουργοί μεταφορικών υποδομών και λιμένων, νηογνώμονες, αλλά και οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής και λήψης αποφάσεων σε υπερεθνικό ή και εθνικό επίπεδο. Λαμβάνοντας υπόψη τα επιχειρηματικά μοντέλα και την αλυσίδα αξίας του κάθε φορέα, οι λύσεις και οι τεχνολογίες που προτείνονται θα πρέπει να επιμερίζουν τόσο το

επενδυτικό βάρος όσο και οικονομικό όφελος, ενισχύοντας το σύστημα αξίας που συνθέτουν οι φορείς αυτοί.

**Βασική προτεραιότητα αποτελεί η ανάπτυξη νέων καυσίμων μηδενικής έντασης** ρύπων, τα οποία θα είναι ασφαλή, οικονομικά βιώσιμα και διαθέσιμα παντού. Παράλληλα θα πρέπει να αναπτυχθούν νέες τεχνολογίες πρόωσης πλοίων και να δημιουργηθούν οι απαραίτητες εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού και εξυπηρέτησης των πλοίων. Πιθανά εναλλακτικά καύσιμα περιλαμβάνουν τα βιοκαύσιμα και συνθετικά καύσιμα με βάση το υδρογόνο που παράγεται από ανανεώσιμες πηγές ηλεκτρικής ενέργειας. Άλλα πιθανά εναλλακτικά καύσιμα περιλαμβάνουν το συνθετικό ντιζελ, μεθάνιο, μεθανόλη και αμμωνία. Τα καύσιμα αυτά διαφέρουν στην ενεργειακή τους πυκνότητα, συμβατότητα με τις υφιστάμενες μηχανές και υποδομές ανεφοδιασμού, στα επίπεδα και τους κανόνες ασφαλείας στη χρήση τους, στα επίπεδα εκπομπών άνθρακα και στη διαθεσιμότητά τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Παράλληλα, απαιτούνται κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις και υποδομές ανεφοδιασμού καυσίμων, προσαρμοσμένες στα χαρακτηριστικά της κάθε κατηγορίας καυσίμου, που σε κάποιες περιπτώσεις απαιτούν εξειδικευμένες τεχνολογίες και διαδικασίες ασφαλείας. Σε κάθε περίπτωση η λύση των νέων καυσίμων μηδενικής έντασης ρύπων απαιτεί σημαντικές προσπάθειες έρευνας και πιλοτικής εφαρμογής, ενώ το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) αποτελεί αναμφισβήτητα μεταβατικό καύσιμο με μεγάλη αποδοχή, που σταδιακά επικρατεί ιδιαίτερα στη Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών. Ακόμη και για το μεταβατικό αυτό καύσιμο υφίστανται θέματα που σχετίζονται με τον ανεφοδιασμό των πλοίων σε καύσιμο.

**Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, ο τομέας της Ναυτιλίας και των Πλωτών Μεταφορών γε-**

νικότερα, στηρίζει την έρευνα και καινοτομία για εξεύρεση λύσεων και ανάπτυξη τεχνολογιών με στόχο τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος παράλληλα με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τομέα, συμπράττουν και συνεισφέροντας 3,8 δισεκατομμύρια ευρώ, περιλαμβανομένων 500 εκατομμυρίων ευρώ από συγχρηματοδότηση του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Horizon Europe. Στόχος της σύμπραξης αυτής είναι η εξεύρεση λύσεων για την αναβάθμιση συστημάτων χαμηλών εκπομπών σε νεότευκτα πλοία και μετασκευή υφιστάμενων, η εξασφάλιση πλοίων, εγκαταστάσεων δοκιμών και λιμενικών εγκαταστάσεων για την επίδειξη νέων, καινοτόμων τεχνολογιών, η εφαρμογή νέων λύσεων σε επιχειρησιακά περιβάλλοντα, η εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας για ανάπτυξη προϊόντων και υπηρεσιών, η σχεδίαση, διαμόρφωση και ενσωμάτωση πρωτοτύπων συστημάτων, η κατάρτιση και εκπαίδευση για την απόκτηση δεξιοτήτων που απαιτούνται για την υιοθέτηση των νέων λύσεων, ανάπτυξη νέων προτύπων, κανόνων και κανονισμών.

**Η πορεία για την εξασφάλιση τεχνολογικά και λειτουργικά αξιόπιστων λύσεων** για την επίτευξη των φιλόδοξων αλλά και επιβεβλημένων στόχων της δραστηρικής μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της Ναυτιλίας είναι και δύσκολη και περίπλοκη από κάθε άποψη. Η ουσιαστική πρόκληση είναι η έρευνα να προσεγγίσει τις ανάγκες της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας και η Ναυτιλία να συμβάλει με την εμπιστοσύνη της, αλλά και με την υλική στήριξή της στην επιτυχία της πορείας που είναι βέβαιο ότι δεν μπορεί να αντιστραφεί.

\*Καθηγήτρια, Διευθύντρια ΠΜΣ Ναυτιλία, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς, Υπεύθυνη Τομέα Έρευνας, Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών, Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης, Συντονίστρια Ευρωπαϊκής Τεχνολογικής Πλατφόρμας “Waterborne”

# Η Ελληνική Ναυτιλία και η συνεισφορά της στην Εθνική Οικονομία και Προβολή της Ελλάδας διεθνώς

Των Στράτου Παπαδημητρίου & Ιμπισάμ Αχμέντ\*

**Η** ελληνική ναυτιλιακή παράδοση μετρά χιλιάδες χρόνια, καθώς οι Έλληνες υπήρξαν ναυτικό έθνος από την αρχαιότητα, λόγω της γεωγραφικής θέσης της περιοχής στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, όντας ένα πολυνησιωτικό κράτος στη Μεσόγειο Θάλασσα.

Σήμερα η ελληνική ναυτιλία, και συγκεκριμένα η ελληνόκτητη ναυτιλία, κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως. Ο ελληνόκτητος στόλος είναι ο μεγαλύτερος εμπορικός στόλος του οποίου η μεταφορική ικανότητα σε ποσοστό πάνω από 98% απασχολείται στην προσφορά υπηρεσιών μεταφοράς προς τρίτες χώρες. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν το 19,42% της παγκόσμιας χωρητικότητας ποντοπόρων πλοίων, εκφρασμένη σε τόνους (deadweight). Δραστηριοποιούνται κυρίως στις αγορές των φορτηγών πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου και δεξαμενοπλοίων μεταφοράς πετρελαίου στις οποίες κατέχουν ποσοστό 20,04% και 30,25% αντίστοιχα. Τα τελευταία χρόνια, ορισμένες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν ιδιαίτερη παρουσία και στην αγορά φορτίων υγροποιημένων αερίων (LNG/LPG), στην οποία οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν το 15,58% του παγκοσμίου στόλου. Αξιοσημείωτο είναι ότι ο ελληνόκτητος στόλος αποτελεί το 58% του εμπορικού στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γεγονός κρίσιμης σημασίας για την ύπαρξη εμπορίου με τρίτες χώρες. Το 84,45% του ελληνόκτητου στόλου είναι νηολογημένο σε διεθνή νηολόγια και το υπόλοιπο 15,55% φέρει την ελληνική σημαία. Το ελληνικό νηολόγιο αποτελεί το όγδοο μεγαλύτερο στον κόσμο με βάση τη χωρητικότητα των ποντοπόρων πλοίων που είναι νηολογημένα σε αυτό. Σε αξία ο ελληνόκτητος στόλος ανέρχεται στα \$145,89 δις.

**Όλα τα παραπάνω συμβαίνουν ενώ η Ελλάδα αποτελεί μόλις το 0,13% του παγκόσμιου πληθυσμού.** Μπορούμε επομένως εύκολα να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες διαθέτουν τον μεγαλύτερο στόλο ποντοπόρων πλοίων τα οποία αποτελούν τη «ραχοκοκαλιά» της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας.

**Η ελληνόκτητη ναυτιλία έχει παρουσία και στις διεθνείς**



“ Οι Έλληνες πλοιοκτήτες διαθέτουν τον μεγαλύτερο στόλο ποντοπόρων πλοίων τα οποία αποτελούν τη «ραχοκοκαλιά» της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας ”

χρηματιστηριακές αγορές με 17 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, παγκοσμίως φήμης, οι οποίες είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE) και στο NASDAQ. Πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες διατηρούν γραφεία όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και σε σημαντικές πόλεις του εξωτερικού όπως το Λονδίνο, τη Νέα Υόρκη, τη Σιγκαπούρη κ.α. για την καλύτερη διαχείριση του στόλου αλλά και των οικονομικών δραστηριοτήτων τους.

**Ως γεωγραφική τοποθεσία, η Ελλάδα είναι το κέντρο της λειτουργικής διαχείρισης των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων.** Στην Ελλάδα λειτουργούν περισσότερες

από 1.400 εγκατεστημένες ναυτιλιακές εταιρείες του αρ. 25 ν.27/75 και περισσότερες από 3.700 ναυτικές εταιρείες του ν. 959/79, οι οποίες παρέχουν άμεση απασχόληση σε περίπου 16.000 εργαζομένους, αναδεικνύοντας τον Πειραιά σε ναυτιλιακό κέντρο παγκόσμιας εμβέλειας και βάση τεχνογνωσίας στην τεχνική και εμπορική διαχείριση των πλοίων. Η άμεση και έμμεση απασχόληση που προσφέρει ο τομέας των θαλασσιών μεταφορών ξεπερνά τις 192 χιλ. θέσεις εργασίας. Ο Πειραιάς, ως το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, αποτελεί τον γεωγραφικό πυρήνα της ελληνικής και της ελληνόκτητης ναυτιλίας, όπου αναπτύσσονται οι δραστηριότητες των ναυτιλιακών φορέων και των άμεσα συνδεδεμένων κλάδων της οικονομίας.

**Η συνεισφορά της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία το έτος 2019 ανήλθε στα 12,9 δις ευρώ.**

Επιπρόσθετα, η συνεισφορά της ελληνόκτητης ναυτιλίας, στις καθαρές εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας, για το έτος 2020 ανήλθε στα 3,94 δις ευρώ. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι παράλληλα με την προσδοκώμενη ανάπτυξη της ποντοπόρου ναυτιλίας, η επιτάχυνση της προόδου σε τομείς όπως η απασχόληση στα πλοία, ο ναυτιλιακός εξοπλισμός, οι υπηρεσίες κ.α. μπορεί να βελτιώσει θεαματικά την έμμεση και επαγωγική επίδραση του τομέα της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία.

**Όσον αφορά την επάνδρωση των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου,** οι απασχολούμενοι Έλληνες ναυτικοί ανέρχονται σε 25,000 περίπου, μέγεθος αντίστοιχο των απασχολούμενων στα ναυτιλιακά γραφεία διαχείρισης πλοίων.

“ Πρέπει να μετατρέψουμε την Ελλάδα από κέντρο λειτουργικής διαχείρισης των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε κόμβο προσφοράς υπηρεσιών για το σύνολο των θαλασσιών μεταφορών ”

Ένας αριθμός που είναι δυσανάλογος με το σύνολο των ναυτικών που επανδρώνουν τα ελληνικής διαχείρισης πλοία, που υπερβαίνει τις 200 χιλ. Έχει διαπιστωθεί ότι, με την πάροδο του χρόνου, σταδιακά μειώνεται ο αριθμός των νέων που επιλέγουν το ναυτικό επάγγελμα, που οδηγεί σε μειωμένη προσφορά ναυτικών στην Ελλάδα.

**Η έλλειψη Ελλήνων ναυτικών είναι επίσης ένα από τα βασικά γεγονότα**, που δεν επιτρέπουν να υψωθεί η ελληνική σημαία σε όλα τα ελληνόκτητα πλοία, καθώς πρέπει να εκπληρωθεί η συνθήκη τα πλοία υπό ελληνική σημαία να έχουν τουλάχιστον πέντε Έλληνες ναυτικούς. Αυτό σημαίνει ότι χρειαζόμαστε τουλάχιστον 4,901 πλοία X 5 ναυτικοί X 2 = 49,010 Έλληνες ναυτικούς για να υψωθεί η ελληνική σημαία στα ελληνικής πλοιοκτησίας πλοία. Για να διατηρηθεί η ελληνική ναυτοσύνη, σήμερα, υπάρχει η ανάγκη περισσότερο από ποτέ να προσελκύσουμε τις νέες γενεές στο ναυτικό επάγγελμα.

**Είναι γεγονός ότι η Ελλάδα αποτελεί το κέντρο διαχείρισης του μεγαλύτερου ποντοπόρου στόλου παγκοσμίως**. Όμως για την αγορά υπηρεσιών και αγαθών σχετικά με την τεχνική και λειτουργική υποστήριξη των πλοίων τους, οι Έλληνες πλοιοκτήτες στρέφονται συχνά στις αγορές της Ανατολικής Ασίας και της Βορείου Ευρώπης. Μέσω σωστών πολιτικών, υπάρχει η δυνατότητα προσέλκυσης επενδυτών και επιχειρήσεων που προσφέρουν αυτές τις υπηρεσίες, ώστε να εγκαθιδρύσουν την οικονομική τους δραστηριότητα στην Ελλάδα, δημιουργώντας άμεσα νέες θέσεις εργασίας και συμβάλλοντας στην περαιτέρω ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Δηλαδή πρέπει να μετατρέψουμε την Ελλάδα από κέντρο λειτουργικής διαχείρισης των ελ-



ληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε κόμβο προσφοράς υπηρεσιών για το σύνολο των θαλασσιών μεταφορών, από την ναυπηγοεπισκευή μέχρι και την κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού εγχώρια. Σύμφωνα με στοιχεία της μελέτης του IOBE, η δυναμική απασχόληση σε μια τέτοια διευρυμένη αγορά θα μπορούσε να ξεπεράσει τις 550 χιλ. θέσεις εργασίας.

**Υπάρχει η ανάγκη για έναν μετασχηματισμό**, ώστε η Ελλάδα να αναδειχθεί σε ένα ναυτιλιακό κέντρο διεθνούς εμβέλειας που να μην περιορίζεται μόνο στην ελληνική πλοιοκτησία, αλλά θα προσελκύσει και την ανάπτυξη ξένων ναυτιλιακών γραφείων. Η ελληνική ναυτιλία διαθέτει τα προ απαιτούμενα χαρακτηριστικά και φέρει τα απαραίτητα εφόδια ώστε να μπορέσει να λειτουργήσει ως ο πυρήνας που θα πυροδοτήσει την ανάπτυξη ενός ναυτιλιακού συμπλέγματος, το οποίο θα δημιουργήσει ευκαιρίες επένδυσης και απασχόλησης στη χώρα μας.

\* Καθηγητής, Αναπλ. Πρόεδρος Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστημίου Πειραιώς & Επιστημονικός συνεργάτης του Εργαστηρίου Οικονομικής των Μεταφορών του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών



# Ελληνισμός και Θαλάσσια Διπλωματία



Του Δημήτρη Τσαϊλά\*

**Η** εποχή που διανύουμε σαφώς θα είναι μια θαλάσσια εποχή ή καλύτερα η εποχή της Θαλάσσιας Διπλωματίας. Σε αυτή τη σκέψη οδηγούμαι, καθώς, η συντριπτική πλειοψηφία του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται από τη θάλασσα, το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου πληθυσμού ζει πλησίον των ακτών, ο κόσμος συνεχίζει να τρέφεται από τη θάλασσα, αντλεί φυσικούς πόρους και το οικοσύστημα των ωκεανών βρίσκεται στην καρδιά της παγκόσμιας κλιματικής αλλαγής. Κατά συνέπεια, η ικανότητα των κρατών να διαχειρίζονται τις διαφορές των θαλασσιών ζωνών θα καθορίσει τη διεθνή πολιτική στη σύγχρονη εποχή μας. Επίσης προβληματικές, συμπεριφορές αυταρχικών κρατών όπως της Τουρκίας, παρά την αυξανόμενη σημασία του γεωπολιτικού χώρου γίνονται αντιληπτές στη θάλασσα τόσο στο Αιγαίο όσο και στην Ανατολική Μεσόγειο.

**Η Θαλάσσια Διπλωματία δεν είναι κάτι το πρωτόγνωρο αλλά βρίσκεται στο επίκεντρο του Ελληνισμού από τα αρχαία χρόνια μέχρι σήμερα.** Πράγματι, στη σύγχρονη ενσάρκωσή της, οι θαλάσσιες δυνάμεις του Πολεμικού Ναυτικού, της Ακτοφυλακής, του Λιμενικού Σώματος και του Εμπορικού Ναυτικού, είναι αυτές που διαμορφώνουν το σημαντικό ρόλο για την άσκηση της Θαλάσσιας Διπλωματίας. Η Θαλάσσια Διπλωματία μπορεί να αναφέρεται ως διαχείριση των

διεθνών σχέσεων μέσω του θαλάσσιου τομέα. Εκτός του κρατικού μηχανισμού και τις ναυτικές δυνάμεις, δεν είναι καμία αυτόνομη ναυτική δραστηριότητα που απλά αναπτύσσουμε πολεμικά σκάφη ή σκάφη ακτοφυλακής στη θάλασσα. Αντίθετα, είναι η ανάπτυξη του ναυτικού, της ακτοφυλακής και των υπολοίπων ναυτικών πόρων για τη συγκέντρωση πιθανών διπλωματικών αποτελεσμάτων. Από αυτή την άποψη, όλες αυτές οι ναυτικές δυνάμεις είναι αναπόσπαστος μηχανισμός διπλωματικών εργαλείων.

**Περιλαμβάνει ένα φάσμα δραστηριοτήτων, από επισκέψεις σε λιμένες για επίδειξη Σημαίας, συνδυασμένες ασκήσεις με συμμαχικά ναυτικά, παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας, επιχειρήσεις**

**“ Σήμερα η αναβάθμιση της γεωπολιτικής θέσης της Ελλάδας στη θάλασσα της Νοτιοανατολικής Μεσογείου γίνεται όλο και πιο επείγουσα επειδή το ζήτημα της θαλασσιών ζωνών συνδέεται τόσο στενά με τα συμφέροντα της γεωπολιτικής ασφάλειας της Πατρίδας μας ”**

εκκενώσεως αμάχου πληθυσμού, σε διπλωματία των κανονιοφόρων με ανάπτυξη ναυτικών δυνάμεων, ναυτικό αποκλεισμό και απαγόρευση με απόκτηση θαλασσιού ελέγχου. Είναι μια δραστηριότητα που δεν περιορίζεται πλέον μόνο από το Πολεμικό Ναυτικό, αλλά στη σύγχρονη εποχή επιδιώκεται συμμετοχή της Ακτοφυλακής και του Λιμενικού Σώματος, των Εμπορικών σκαφών και μη κρατικών ομάδων.

**Καθώς τα κράτη όπως η Ελλάδα και η Κύπρος αναπτύσσονται, χρησιμοποιούν όλο και περισσότερο αυτήν την πιο ευέλικτη μορφή μαλακής και σκληρής ισχύος.** Στο παρόν κείμενο γίνεται προσπάθεια να περιγραφεί και ανα-

λυθεί η σημασία της Ναυτικής Διπλωματίας, η οποία έχει παραμεληθεί σε μεγάλο βαθμό. Η χρήση μιας τέτοιας διπλωματίας μπορεί να είναι ενδιαφέρουσα όχι μόνο για τις μεταφορές ανθρώπων και εμπορευμάτων, αλλά επειδή κάθε γεγονός μπορεί να αντανακλά τις αλλαγές στη διεθνή τάξη, ενώ παράλληλα λειτουργεί ως εξαιρετικό μέτρο για την ύπαρξη και τη σοβαρότητα της διεθνούς έντασης. Επιπλέον, η Θαλάσσια Διπλωματία μπορεί να λειτουργήσει ως βαλβίδα εκτόνωσης, μέσω της οποίας μπορεί να μετριασθεί οποιαδήποτε ένταση χωρίς να στραφεί σε κρίση και τελικά σε σύγκρουση. Η άσκηση Θαλάσσιας Διπλωματίας, σηματοδοτεί στους συμμάχους και εχθρούς μας, την πρόθεση της εξωτερικής πολιτικής και των δυνατοτήτων μας με τις ημέτερες δυνάμεις ασφαλείας. Οι συνέπειες της Θαλάσσιας Διπλωματίας θεωρούνται αποτυχημένες εάν οδηγήσουν στους δρόμους του πολέμου. Από αυτή την άποψη, η θαλάσσια διπλωματία είναι ένας από τους καλύτερους δείκτες αλλαγών στην παγκόσμια ή περιφερειακή ισορροπία δυνάμεων και ένα ανεκτίμητο εργαλείο για την ανάλυση των διεθνών σχέσεων.

**Είναι βασική προϋπόθεση, ότι κατένενα κράτος δεν μπορεί να διεκδικήσει την κυριαρχία πάνω στη θάλασσα και τα δικαιοδοτικά δικαιώματά του,** που ορίζονται στο Διεθνές Δίκαιο των Θαλασσών για τις θαλάσσιες ζώνες τα νησιά και τις βραχονησίδες του, χωρίς ναυτικές δυνάμεις. Αυτές οι “αρχές επιβολής του νόμου και των δικαιοδοτικών αξιώσεων”, παίζουν το ρόλο στην αποτροπή αμφισβήτησης της Εθνικής Κυριαρχίας του κράτους. Σήμερα η αναβάθμιση της γεωπολιτικής θέσης της Ελλάδας στη Θάλασσα της Νοτιοανατολικής Μεσογείου γίνεται όλο και πιο επείγουσα επειδή το ζήτημα της θαλασσιών ζωνών συνδέεται τόσο στενά με τα συμφέροντα της γεωπολιτικής ασφάλειας της Πατρίδας μας.

**Όσο περισσότερο παραμένει επίκαιρο το θέμα της αναταραχής των Κρατών στη Θάλασσα της Ανατολικής Μεσογείου, τόσο μεγαλύτερη είναι η γε-**



ωπολιτική απειλή για τον Ελληνισμό. Η παρουσία και η εγγύτητα των ξένων πολεμικών πλοίων, υποβρυχίων και αεροσκαφών εντός του ίδιου επιχειρησιακού χώρου είναι δυνητικοί κίνδυνοι στη Θάλασσα της Ανατολικής Μεσογείου που μπορεί να προκαλέσουν ατυχήματα και συμβάντα κρίσεων. Ένα πρόγραμμα νέων ναυτικών εξοπλισμών μπορεί να δημιουργήσει ανεπιθύμητη ένταση, καθιστώντας τον έλεγχο των ναυτικών εξοπλισμών και την οικοδόμηση εμπιστοσύνης ως σημαντική πτυχή της ναυτικής διπλωματίας. Τα ενδιαφέροντα θέματα που προβληματίζουν σε αυτό το νέο περιβάλλον, είναι:

**1.** Πως θα αντιδράσει η Τουρκία στη μεγάλη αντιπαλότητα ισχύος μέσα και έξω από την περιοχή;

**2.** Η αναβάθμιση της Ελλάδος θα συνοδεύεται από αυξανόμενους φόβους για έναν πόλεμο ισχύος ή το NATO ως ο βασικός περιφερειακός σύμμαχος θα είναι ένας σημαντικός καταλύτης στην αλληλεπίδραση μεταξύ των εθνών;

**3.** Πώς θα ανταποκριθεί το NATO και η ΕΕ συλλογικά ή ως μεμονωμένα κράτη μέλη στη μεγάλη αντιπαλότητα δυνάμεων της Τουρκίας, της Κύπρου, της Ελλάδος, της Αιγύπτου και του Ισραήλ;

**4.** Θα έχουμε ναυτική σύγκρουση ώστε να θέσουν σε κίνδυνο την ισορροπία ισχύος στη Θάλασσα της Νοτιοανατολικής Μεσογείου;

Οι απαντήσεις στους προβληματισμούς αυτούς δίνονται με τη διεξαγωγή μιας Θαλάσσιας Διπλωματίας από τον Ελληνισμό, ακόμη και σε απομακρυσμένες θάλασσες, προκειμένου να διατηρηθεί η ειρήνη και η ασφάλεια στην περιοχή. Η Αθήνα έχει υποστηρίξει σταθερά ότι η διαμάχη στο Αιγαίο και τη Μεσόγειο θάλασσα θα πρέπει να επιλυθεί μέσω πολυμερών διαπραγματεύσεων ή διεθνών δικαστικών αποφάσεων, ενώ η Τουρκία υποστηρίζει την επίπλαστη "εθνική κυριαρχία της" ως θέμα "εθνικού ενδιαφέροντος" στην Άγκυρα. Η επίλυση



της "οριοθέτησης της υφαλοκρηπίδας" είναι ζήτημα επιβίωσης για την Ελλάδα, καθώς απαιτείται ένας ακριβός αγώνας εξοπλισμών που θα μπορούσε να καταλήξει σε καταστροφή. Έτσι, αυξήθηκε η συνειδητοποίηση του Ελληνισμού ότι ο περιφερειακός χαρακτήρας και η συνεργασία πολλών κρατών και συμμαχιών όπως το Ισραήλ και η Αίγυπτος, είναι μια αναγκαιότητα που δεν μπορεί να αποφευχθεί.

Ωστόσο, η πραγματοποίηση αυτού του στόχου εξαρτάται από την εμπιστοσύνη και τη θέσπιση κανόνων μέσω πολυμερών οργανώσεων. Η Ελλάδα είναι εταίρος του NATO και συμμετέχει σε όλους τους μηχανισμούς πολυμερούς διαλόγου. Το Διεθνές Δικαστήριο αποτελεί μέρος της ρύθμισης ενός κράτους που βασιζέται στο δίκαιο και όχι στη βία. Επειδή αυτό αφορά τα συμφέροντα της διεθνούς κοινότητας, όλα τα εμπλεκόμενα μέρη άμεσα και έμμεσα στη σύγκρουση στη Μεσόγειο και στο Αιγαίο πρέπει να εξασφαλίσουν τη στήριξη των λειτουργιών, των ρόλων, των κανόνων και των αξιών του διεθνούς δικαίου, συμπεριλαμβανομένων των αποφάσεων που απορρέουν από αυτές.

Η ασκούμενη Θαλάσσια Διπλωματία μας, πρέπει να διασφαλίσει ότι ο 21ος αιώνας δεν είναι άλλη μια στιγμή εφησυχασμού και άρνησης. Η λύση στην Ελληνοτουρκική διαμάχη για τις θαλάσσιες ζώνες δεν περιορίζεται στο

επιχείρημα σχετικά με την απόφαση περί του νόμιμου νοήματος της οριοθέτησης που εκδίδεται στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου, αλλά περιλαμβάνει επίσης ένα σχέδιο στη διατήρηση της ειρήνης και της σταθερότητας στη θαλάσσια περιοχή με την εξάλειψη των θεμελιωδών συγκρουσιακών παραγόντων συμπεριλαμβανομένων των εδαφικών διεκδικήσεων μέσω ειρηνικών μέσων και τη συνεργασία μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων κρατών.

Συμπερασματικά, για αιώνες τα σκάφη που πλέουν στη θάλασσα αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της ζωής του Ελληνισμού στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου. Όταν η εμβέλεια της Ελλάδας ιστορικά, είτε μέσω των ναυτικών δυνάμεων, των ακτοφυλάκων και του εμπορικού στόλου της, επιδιώκει την οικοδόμηση επιρροής και ισχύος, μέσω της συνεργασίας, της πειθούς και του εξαναγκασμού, η Θαλάσσια Διπλωματία αποτελεί πλεονέκτημα και κρίσιμη επένδυση για τον Ελληνισμό. Η διατήρηση της περιφερειακής ισορροπίας του Ελληνισμού με τη διαχείριση της Θαλάσσιας Διπλωματίας καθίσταται αναγκαία για την αντιμετώπιση μιας κατάστασης που αυξάνει τον ανταγωνισμό ακόμη και των μεγάλων δυνάμεων εκτός των κακότροπων γειτόνων μας.

\*Υποναύρχος (ε.α.)

# Η αλλαγή της Ευρώπης

Του Κώστα Μποτόπουλου\*

**Η** διαπίστωση ότι ο πόλεμος στην Ουκρανία άλλαξε –ίσως αμετάκλητα– την Ευρωπαϊκή Ένωση, αποτελεί κοινοτοπία, αλλά συγχρόνως αποδίδει την αλήθεια. Σε όλους σχεδόν τους βασικούς τομείς πολιτικής, αλλά κυρίως στην αίσθηση ρόλου και στη νοοτροπία, έχουν ήδη γίνει δραστικά βήματα και μετατοπίσεις.

Η πρώτη, και πιο άμεσα συνδεδεμένη με το ίδιο το γεγονός του πολέμου, μετακίνηση έχει να κάνει με την ενίσχυση τομέων πολιτικής που ως τώρα δεν ανήκαν στις βασικές προτεραιότητες, σχεδόν ούτε καν στο πεδίο ευθύνης, της Ένωσης: άμυνα και φύλαξη συνόρων όχι από μετανάστες αλλά από πιθανούς επιτιθέμενους. Η εγγύτητα της επίθεσης της Ρωσίας στα σύνορα της Ένωσης, ο μη αποτρεπτικός, όπως αποδεικνύεται, ρόλος του NATO, ο μάλλον θεωρητικός χαρακτήρας της υφιστάμενης στις Συνθήκες ρήτρας "βοήθειας σε περίπτωση επίθεσης", η ανάγκη εξισορρόπησης, αλλά και περιχαράκωσης, της εμπλοκής των Η.Π.Α., καθώς και τρεις κοσμογονικές αποφάσεις τις οποίες ήδη προκάλεσε το ξέσπασμα του πολέμου -η παροχή όπλων από την Ένωση στην Ουκρανία, ο επανεξοπλισμός της Γερμανίας και η βούληση ένταξης της Σουηδίας και της Φινλανδίας στο NATO- όλα αυτά ανάγκασαν να δοθεί άλλη σημασία, και να επενδυθεί πολύ μεγαλύτερη προσπάθεια και πόροι, στο στρατιωτικό-επιχειρησιακό-αμυντικό σκέλος.

Η «στρατηγική πυξίδα» που υιοθετήθηκε στις 21 Μαρτίου 2022 έχει δύο κύρια σκέλη: στενότερη συνεργασία, σε επίπεδο σχεδιαστικό αλλά και επιχειρησιακό, των κρατών-μελών ως προς την κοινή άμυνα και μεγάλη αύξηση των σχετικών πόρων και επενδύσεων, εθνικών αλλά και μέσα από ευρωπαϊκά προγράμματα και τον ενωσιακό προϋπολογισμό. Με τρία μείζονα ανοιχτά ζητήματα, που αποτελούν και ισάριθμα στοιχήματα: την απόκτηση πραγματικής αυτονομίας σε σχέση με το NATO, δηλαδή τις Η.Π.Α., την επιλογή ανάμεσα σε ενισχυμένη συνεργασία μεταξύ ορισμένων κρατών ή δημιουργία κοινών για όλη την Ένωση θεσμών και μηχανισμών και την ισορροπία με το «μέρισμα της ειρήνης», αφού η Ένωση δεν είναι φτιαγμένη ως «μηχανή συγκρούσεων» και ούτε, κατά τη γνώμη μου, πρέπει να γίνει.

Μια δεύτερη μείζον συνέπεια συνδέεται με μια υφιστάμενη εξάρτηση από τη Ρωσία και την αντίστοιχη ανάγκη ανεξάρτησης: ο λόγος βέβαια για το ενεργειακό μέτωπο. Παρά τις διαφορές στην εξάρτηση των χωρών της Ένωσης -σχεδόν απόλυτη για χώρες σαν την Αυστρία και τη Βουλγαρία, καθοριστική για χώρες όπως η Γερμανία, μέτρια για χώρες όπως για η Ιταλία και η Ελλάδα, σχεδόν ανύπαρκτη για τις ιβηρικές ή την Κροατία- κοι-



νές αποφάσεις –για συλλογικές προμήθειες αλλά και, επί της αρχής, για σταδιακή επιβολή εμπάργκο στο ρωσικό πετρέλαιο- έχουν ήδη ληφθεί και ένα γενικό χρονοδιάγραμμα ανεξάρτησης έχει χαραχθεί. Η Λιθουανία και οι βαλτικές χώρες δείχνουν το δρόμο, η Γαλλία, ιδίως μετά την επανεκλογή Μακρόν, μοιάζει διατεθειμένη να αναλάβει την πολιτική ηγεσία, η Πολωνία σπρώχνει τους ανατολικοευρωπαίους, Αυστρία και Γερμανία, που αρχικά δίσταζαν, κάμφθηκαν και μένει η απειλή του βέτο από την Ουγγαρία. Κανονικά η αναγκαία ενεργειακή ανεξάρτηση θα έπρεπε να συνοδευτεί, και να στηριχτεί, από ακόμα μεγαλύτερη, και ταχύτερη, έμφαση στην ατζέντα της «πράσινης ανάπτυξης» -αυτό όμως μένει να αποδειχτεί

και, όπως δείχνουν αναστολές και επιστροφές, ιδίως σε σχέση με το φυσικό αέριο, σε αρκετές χώρες, ανάμεσα στις οποίες και η δική μας, η σχέση δεν πρόκειται να είναι ευθύγραμμη.

Η ενίσχυση των κοινών σχεδίων και σε άλλους τομείς είναι η τρίτη πιθανή, αλλά όχι δεδομένη, συνέπεια. Το μέτωπο της οικονομίας και της ανάπτυξης έρχεται πρώτο -αλλαγές και όχι απλώς αναβολές στο Δημοσιονομικό Σύμφωνο, καταφυγή σε κοινό χρέος για χρηματοδότηση κοινών δράσεων, διαμόρφωση μιας πραγματικής, δηλαδή πραγματικά πολιτικής, «οικονομικής διακυβέρνησης»-, δεν είναι όμως το μόνο. Αθλητισμός, πολιτισμός, μεταφορές και συγκοινωνίες, εποπτεία αγορών είναι κάποιοι άλλοι τομείς με δυναμική κοινής προ-σέγγισης.

“ Από παρατηρητής, η Ευρώπη γίνεται γεωπολιτικός «παίκτης» και μοχλός επιρροής και ρύθμισης ”

Κινητικότητα παρατηρείται και στο καθαρά θεσμικό-«συνταγματικό» επίπεδο, θα πρέπει όμως, όπως πάντα, και παρά την

ώθηση που δίνει ο πόλεμος, να διακρίνουμε ανάμεσα στις εξαγγελίες και την υλοποίησή της. Και στα τρία μεγάλα ζητήματα που έχουν τεθεί –αναμόρφωση των Συνθηκών, εμβάθυνση πολιτικής δυναμικής, έκτακτη διεύρυνση της Ένωσης με νέα μέλη- οι διαδικασίες είναι χρονοβόρες, η συναίνεση εξαιρετικά δύσκολη αλλά και τα αντικειμενικά προβλήματα σημαντικά.

Είναι σημαντικό που Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, ακολουθούμενες από τις τρεις άλλες ιδρυτικές χώρες συν την Ισπανία, προωθούν αλλαγή των Συνθηκών και συζητούν ανοιχτά για κατάργηση του βέτο. Όμως, 13 χώρες εξέφρασαν αμέσως ενδοιασμούς (η Ελλάδα δεν έχει πάρει επίσημα θέση, αλλά μάλλον θα πάει με τους «τολμηρούς»), ενώ η κατάργηση του βέτο ούτε συνιστά αυτονομία πρόοδο, ούτε θα έλυσε όλα τα προβλήματα ως προς τη λήψη των αποφάσεων και την προώθηση της ενοποίησης. Κρίσιμο είναι επίσης που εγέρθηκε, κυρίως από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ζήτημα «δημοκρατικής επανανομιμοποίησης» (πανευρωπαϊκές λίστες στις εκλογές, συνεχής διαβούλευση με τους πολίτες), μόνο που κι αυτά παίρνουν χρόνο και δεν αρκούν, όσο οι πολίτες παραμένουν αδιά-

φοροι ή αμέτοχοι, για την αναγκαία πολιτική αναζωογόνηση. Συγκινητικό είναι, τέλος, που προσφέρθηκε ο δρόμος της συμμετοχής στη δοκιμαζόμενη Ουκρανία, και που έσπευσαν να ενδιαφερθούν οι επίσης απειλούμενες από τη Ρωσία Μολδαβία και Γεωργία, μόνο που η ένταξη συνδέεται, και πρέπει να συνεχίσει να συνδέεται, με το «δημοκρατικό κεκτημένο», στο οποίο όλες αυτές οι χώρες έχουν πολλά βήματα να κάνουν και, αν ενταχθούν χωρίς να τα έχουν κάνει, είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα εξασθενίσουν, αντί να ενισχύσουν, την Ένωση.

**Η αλλαγή που ίσως περισσότερο έχει αποκρυσταλλωθεί είναι ότι ο πόλεμος "έσπασε" δυο εσωτερικά μπλοκ εντός της Ένωσης: πρόκειται για τους "φειδωλούς" ή "χανσεάτες", που εμπόδιζαν "ανοιγμάτα" στην οικονομική πολιτική και, κυρίως, για την "ομάδα του Βίζεγκραντ", που εμπόδιζε λίγο-πολύ τα πάντα. Οι "φειδωλοί" είδαν, ήδη πριν από τον πόλεμο, τη Γερμανία να αλλάζει στάση, ενώ ο πόλεμος -και μια νέα κυβέρνηση υπό τον ίδιο Πρωθυπουργό- φαίνεται να έχουν επηρεάσει σημαντικά και την Ολλανδία, έτσι ώστε οι -στα χαρτιά σοσιαλδημοκράτες- Σκανδιναβοί να μην αρκούν, αλλά ίσως και να μη θέλουν πια, να μπλοκάρουν την ακόμα μεγαλύτερη χαλάρωση της λιτότητας. Το δε μέτωπο των χωρών του Βίζεγκραντ, αντικειμενικά διαλύθηκε από τη στιγμή που η Πολωνία "βγήκε μπροστά" στον πόλεμο και στην υποδοχή των προσφύγων, βρίσκοντας συγχρόνως την ευκαιρία να της συγγορηθούν πολλά, με πρώτο το Κράτος Δικαίου. Η επίσκεψη των 3 Πρωθυπουργών -Πολωνίας, Σλοβακίας, Σλοβενίας- στο Κίεβο, το Μάρτιο, προσέφερε, σε συνδυασμό με την ηχηρή απουσία του Όρμπαν, τη συμβολική εικόνα του τέλους. Πρόσφατα, το χάσμα έγινε ξεκάθαρο και στο οικονομικό πεδίο: την ίδια στιγμή που εγκρινόταν, παρά τα προβλήματα με την ανεξαρτησία της δι-**

καισύνης, η απελευθέρωση του μεριδίου της Πολωνίας από το Ταμείο ανάκαμψης (36 δις), ο Όρμπαν επαναλάμβανε ότι δεν πρόκειται να αποδεχτεί την επιβολή εμπάργκο στο ρωσικό πετρέλαιο και συγχρόνως έθετε τη χώρα του σε κατάσταση πολιορκίας. Η Ουγγαρία έμεινε μόνη της -αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι έπαψε να μπορεί να κάνει (πολύ) κακό.

**Με το να ξαναθυμηθεί, ή να καταλάβει, η Ένωση ότι οι καιροί δεν της επιτρέπουν να είναι, ή να παραμείνει, (μόνο) μια «ήπια δύναμη», συντελείται μια αλλαγή ρόλου:**

**Από παρατηρητής, η Ευρώπη γίνεται γεωπολιτικός «παίκτης» και μοχλός επιρροής και ρύθμισης.** Η αναζήτηση του «στρατηγικά αυτόνομου» προσανατολισμού έχει συνέπειες που ήδη φαίνονται στο πεδίο των εξωτερικών σχέσεων αλλά και της προς τα έξω στάσης της Ένωσης: στενότερη συνεργασία αλλά και μεγαλύτερη εξάρτηση από τις Η.Π.Α., αυξημένη αντιπαλότητα αλλά και αυξημένη δυναμική έναντι της Κίνας, στρατηγική σύγκλιση αλλά και σκλήρυνση του «διαζυγίου» με το Ηνωμένο Βασίλειο. Η Ευρώπη μπορεί να μην απέκτησε ακόμη «τηλέφωνο» -ένα πρόσωπο στο οποίο αυτονοήτως θα απευθυνόταν σε έκτακτες περιπτώσεις αλλά και παρασκηνακά όποιος μη Ευρωπαίος ηγέτης ή όργανο ήθελε να συνηνοηθεί για διεθνή ζητήματα και ενέργειες-, αγόρασε όμως, επιτέλους, μια συσκευή επικοινωνίας.

**Μεγαλύτερος και πιο ενεργός ρόλος της Ένωσης** σημαίνει όχι μόνο αυξημένες ευθύνες αλλά και ισχυρότερη πολιτική βούληση, και μάλιστα από όλες τις χώρες και προς την ίδια κατεύθυνση. Κάτι σαν τετραγωνισμός του κύκλου.

*\*Συνταγματολόγος, πρ. Ευρωβουλευτής*



# Ενεργειακές δολιχοδρομίες στο δρόμο προς την κλιματική μετάβαση



Του Νικόλαου Φραντζούρη\*

**Π**οιο μοντέλο ενεργειακής πολιτικής και ανάπτυξης ταιριάζει στη Ελλάδα, με ποιο ενεργειακό μείγμα και ποιους αντικειμενικούς στόχους για τις επόμενες δεκαετίες; Η ενέργεια τέμνει οριζόντια όλες τις επιμέρους πολιτικές και επηρεάζει τα «δημόσια και ιδιωτικά» περισότερο ίσως απ' οποιονδήποτε άλλον κοινωνικό και οικονομικό τομέα. Οι δύο όψεις του ίδιου νομίσματος: α) λειτουργία της αγοράς στο εσωτερικό, β) σχέσεις με τρίτες χώρες στο εξωτερικό.

Για παράδειγμα, η πρόσφατη «(επ)ανάβαση» με τυμπανοκρουσίες του προγράμματος έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων στην χώρα μας δια πρωθυπουργικών χειλέων, ένα χρόνο μετά την κάθετα αρνητική θέση του υπουργού Εξωτερικών (της ίδιας κυβέρνησης) αναφορικά με ενδεχόμενη εξορυκτική δραστηριότητα στις ελληνικές θάλασσες ώστε «να μην γίνουμε Κόλπος του Μεξικού», καταδεικνύουν ότι η χώρα μας σήμερα απέχει πόρρω από μία μακροπρόθεσμη ενεργειακή στρατηγική, εσωτερική και εξωτερική.

Ας δούμε τις επιμέρους πτυχές:

**Α. Ενεργειακή πολιτική και λειτουργία της αγοράς**

Η άποψή μου διαχρονικά είναι ότι οι αλλαγές γύρω μας –και ασφαλώς στον τομέα της ενέργειας– δεν χρειάζεται να μας ξενίζουν, να μας πανικοβάλλουν ή να μας αδρανοποιούν. Οι μακροπρόθεσμοι ενεργειακοί στόχοι μπορούν ταυτόχρονα να προσαρμόζονται χωρίς να ακυρώνονται.

**Ποιοι μπορεί να είναι αυτοί οι κυρίαρχοι μακροπρόθεσμοι στόχοι, στους οποίους μπορούμε να συναινέσουμε διακομματικά, διεπιστημονικά, διαχρονικά σήμερα;**

**α) Ενεργειακή ασφάλεια.** Αδιατάρακτη ροή ενέργειας με απρόσκοπτο εφοδιασμό, με διασπορά ρίσκου και διαφοροποίηση, όχι μόνο των πηγών ή των οδύσεων (εισαγωγών) ενέργειας, αλλά κυρίως του ενεργειακού μας μείγματος με έμφαση στην εγχώρια παραγωγή και τη σταδιακή απεξάρτηση.

“ Η χώρα μας σήμερα απέχει πόρρω από μία μακροπρόθεσμη ενεργειακή στρατηγική, εσωτερική και εξωτερική ”

**β) Πράσινη μετάβαση. Με στέρεα βήματα και προγραμματισμό.** Χωρίς ολιγωρία και χωρίς πυροτεχνηματικές εξαγγελίες που ανατρέπονται από τη μία στιγμή στην άλλη. Οφείλουμε να προσαρμοστούμε, όχι μόνο μόνο διότι αυτό υπαγορεύουν οι ευρωπαϊκές ή διεθνείς νόρμες, αλλά για λόγους οικολογίας, προστασίας του περιβάλλοντος και της ίδιας της ζωής, τούτης και των επόμενων γενεών.

**γ) Συμπεριληπτικότητα. Παντού. Και στην ενέργεια.** Δεν νοείται επιτυχής ενεργειακή μετάβαση με ενεργειακή πενία. Δεν δικαιολογούνται αποκλεισμοί κοινωνικών ομάδων στην προσπάθεια αντιμετώπισης της κλιματικής κρίσης. Η αξιοπρεπής δια-

βίωση δεν σημαίνει σπατάλη. Και η ενεργειακή ασφάλεια δεν σημαίνει απλή (επιδοματικού χαρακτήρα) επιβίωση.

**Και για τα τρία παραπάνω, συγκρούονται διαφορετικές προσεγγίσεις:** Η πρώτη δίνει έμφαση αποκλειστικά σε μεγάλα έργα υποδομής και συρρίκνωση (ακόμη και εκ του αποτελέσματος) των μικρομεσαίων επιχειρήσεων χάριν της ανταγωνιστικότητας. Η εναλλακτική θεώρηση εστιάζεται στην αποτελεσματική ρύθμιση και εποπτεία της αγοράς, τη στιβαρή παρουσία του Δημοσίου σε κρίσιμες υποδομές και δίκτυα και τον συνολικό οικολογικό μετασχηματισμό της οικονομίας με την κοινωνική συμμετοχή στην παραγωγή ενέργειας.

Η δεύτερη αυτή προσέγγιση ταιριάζει στη χώρα μας και είναι αυτή που μπορεί να εγγυηθεί κοινωνική και περιφερειακή συνοχή, κοινωνική δικαιοσύνη και βιωσιμότητα. Το σχέδιο αυτό βασίζεται: α) στην κοινωνική αποδοχή και συμμετοχή, δηλαδή συμμετοχή άνευ κοινωνικών αποκλεισμών και στη διάχυση των οικονομικών οφελών στο σύνολο της κοινωνίας, και β) την αναπτυξιακή λογική, ενίσχυση δηλαδή των εγχώριων κρίκων στην αλυσίδα παραγωγής αξίας, τεχνολογίας και απασχόλησης.

Το μοντέλο αυτό δεν επικεντρώνεται αποκλειστικά σε έργα μεγάλης κλίμακας ή σε μεγάλες επενδύσεις παραγωγής και αποθήκευσης ενέργειας. Αντιθέτως, το μοντέλο αυτό εδράζεται σε μια ισορροπία ανάμεσα στις αναγκαίες μεγάλες επενδύσεις και στην αυτοπαραγωγή και ιδιοκατανάλωση, την παραγωγή δηλαδή και κατανάλωση ενέργειας από τα ίδια τα νοικοκυριά και τις επιχειρήσεις, την αποκέντρωση της παραγωγής, την τοπικότητα και την ανάπτυξη ενεργειακών κοινοτήτων (π.χ. το 1/2 των αδειών ΑΠΕ να κατανέμεται δεσμευτικά και διακριτά σε ενεργειακές κοινότητες) με τη συνεργασία δήμων και άλλων φορέων.

**Ωστόσο, είναι σημαντικό να γίνει κατανοητό από θεσμούς και φορείς επι-**

φορτισμένους με τη θέσπιση και εφαρμογή δημόσιων πολιτικών, ότι οποιαδήποτε θεσμική μεταρρύθμιση δεν μπορεί να γίνει ερήμην της κοινωνίας, ούτε εν τέλει να επιτύχει χωρίς την ενεργή συμμετοχή της κοινωνίας. Ο ρόλος της παιδείας και της εκπαίδευσης είναι κρίσιμος, όχι μόνο στην ανάλυση, επεξεργασία και εφαρμογή των επιστημονικών δεδομένων για τη θέσπιση των γενναίων μεταρρυθμίσεων, αλλά και στην αλλαγή κουλτούρας και προτύπου ζωής.

## B. Εξωτερικές ενεργειακές σχέσεις

**Η τελευταία διετία χαρακτηρίζεται από σημαντικές διεθνείς ανακατατάξεις (πανδημία, ενεργειακή μετάβαση, επανανοτοθέτηση των μεγάλων δυνάμεων, προεδρική αλλαγή τις Η.Π.Α., Πόλεμος στην Ουκρανία), αλλά και έντονη κινητικότητα στις εξωτερικές ενεργειακές σχέσεις, με κλιμακούμενη επιθετικότητα της Τουρκίας έναντι της Ελλάδας και πύκνωση της ευρωπαϊκής και αμερικανικής παρέμβασης, όχι όμως προς την επιθυμητή κατεύθυνση της υποστήριξης των ελληνικών θέσεων. Διαθέτει μια έξυπνη εξωτερική ενεργειακή στρατηγική η Ελλάδα στο διαμορφούμενο περιβάλλον, πέραν της συνήθους ρητορικής;**

Πριν από ένα χρόνο, οι δηλώσεις του Έλληνα υπουργού Εξωτερικών Ν. Δένδια από τη Σαουδική Αραβία σηματοδότησαν ουσιαστικά την εγκατάλειψη της ελληνικής πολιτικής έρευνας και εξόρυξης υδρογονανθράκων, στην οποία διαδοχικές κυβερνήσεις είχαν επενδύσει την τελευταία δεκαετία. Οι δηλώσεις Δένδια συνιστούσαν τότε απότομη αναδίπλωση της κυβέρνησης και επανέφεραν το ζήτημα τι μέλλει γενέσθαι με τις διεθνείς συμβάσεις της Ελλάδας για έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων και κυρίως με τον σχεδιαζόμενο αγωγό φυσικού αερίου EastMed, που σχεδιάστηκε να μεταφέρει τα όποια κοιτάσματα της Λεβαντίνης στην ηπειρωτική Ευρώπη διά της Κύπρου και της Ελλάδας. Μόλις έναν χρόνο πριν, είχε υπογραφεί με τυμπανοκρουσίες διακρατική συμφωνία για τον EastMed από τους υπουργούς Ενέργειας Ελλάδας, Κύπρου και Ισραήλ. Έκτοτε έχουν μεσολαβήσει πολλά: το έγγραφο του αμερικανικού Υπουργείου Εξωτερικών



που χαρακτήρισε τον αγωγό «πεδίο έντασης στην Ανατολική Μεσόγειο» και οι δηλώσεις της βοηθού υπουργού Εξωτερικών Βικτώρια Νούλαντ που επιβεβαίωσε την άρση της στήριξης των Η.Π.Α. σε έργα υδρογονανθράκων και στον αγωγό EastMed. Προ μηνός, ο Πρωθυπουργός ανακοίνωσε «επανεναρξη και επιτάχυνση» των διαδικασιών για έρευνα και εξόρυξη υδρογονανθράκων, ενώ κυβερνητικά στελέχη παρείχαν στήριξη στο project του East Med.

**“ Κάθε προσπάθεια στο πεδίο της ενεργειακής εξωτερικής πολιτικής και των εξωτερικών ενεργειακών σχέσεων χρειάζεται σχέδιο και διορατικότητα ”**

**Κάθε προσπάθεια στο πεδίο της ενεργειακής εξωτερικής πολιτικής και των εξωτερικών ενεργειακών σχέσεων χρειάζεται σχέδιο και διορατικότητα.** Η διαρκής αναδίπλωση και οι δολιχοδρομίες ακυρώνουν οποιαδήποτε προσπάθεια και καταδεικνύουν έλλειψη στρατηγικής. Όσοι παρακολουθούμε τις διεθνείς και ευρωπαϊκές εξελίξεις γύρω από τα ενεργειακά αλλά και τις εξελίξεις στην Ανατολική Μεσόγειο, είμαστε τουλάχιστον σκεπτικοί ως προς τον βαθμό προετοιμασίας και τη στρατηγική της χώρας μας τα τελευταία χρόνια. Διαπιστώνουμε μία αδυναμία διορατικότητας όσον αφορά

ενδεχόμενες δυσμενείς εξελίξεις και, ταυτόχρονα, μια αδυναμία κεφαλαιοποίησης των ευνοϊκών συγκυριών και στα τρία πεδία διπλωματικών εξελίξεων: ευρωπαϊκό, περιφερειακό, αμερικανικό.

### Συμπερασματικά:

**Απαιτείται πιο στιβαρή ενεργειακή παρουσία της Ελλάδας,** με πρωτοβουλία κινήσεων αντί της μετάθεσης ευθυνών και της αυτοθυματοποίησης, και στα τρία ανωτέρω πεδία: ευρωπαϊκό, περιφερειακό, ευρω-ατλαντικό. Απαιτείται επίσης επάνοδος σε μια ενεργητική και προορατική ενεργειακή και εξωτερική πολιτική στη «λογική της λύσης», αντί της αποσπασματικής - πυροσβεστικής απόπειρας αντιμετώπισης των θεμάτων οσάκις ανακύπτουν ή της μετάθεσης ευθυνών. Πάνω από όλα χρειάζεται αποσαφήνιση της στρατηγικής μας και διορατικότητα με σταθερούς άξονες ως προς τους μακροχρόνιους στόχους μας στο πλαίσιο μίας νέας προοδευτικής ενεργειακής πολιτικής με ορίζοντα 30ετίας, με συναινέσεις και με την κοινωνία στο επίκεντρο.

*\* Καθηγητής Ευρωπαϊκού Δικαίου και Δικαίου της Ενέργειας, Κάτοχος της Ευρωπαϊκής Έδρας Jean Monnet και Διευθυντής Μεταπτυχιακού προγράμματος MSc in Energy, Strategy, Law & Economics στο Τμήμα Διεθνών & Ευρωπαϊκών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Το άρθρο βασίζεται σε κείμενο μελέτης του Ινστιτούτου Eteron για την Έρευνα και την Κοινωνική Αλλαγή*

# Δημιουργώντας κέντρα δεδομένων (data centers) στην Ευρώπη: ευκαιρία πράσινης και ψηφιακής μετάβασης;

Του Μιχάλη Κρητικού\*

**Η** πανδημική χρήση έφερε τα μεγάλα δεδομένα και τους τρόπους αξιοποίησής τους στο προσκήνιο. Στην χώρα μας, η συζήτηση για αυτά τα δεδομένα ξεκίνησε πρόσφατα αλλά με διαφορετική αφορμή: τις αποφάσεις της Microsoft και της Amazon για τη δημιουργία κόμβου κέντρων δεδομένων στην Ελλάδα τα επόμενα χρόνια που έχουν δημιουργήσει προσδοκίες για την δημιουργία ενός είδους «βαρυτικού πεδίου δεδομένων» (Data gravity) που θα μετατρέψει την χώρα μας σε έναν ψηφιακό κόμβο δεδομένων στην νοτιοανατολική Ευρώπη.

Την τελευταία δεκαετία έχουν μάλιστα δημιουργηθεί χιλιάδες κέντρα δεδομένων σε όλο τον κόσμο καθώς οι τεχνολογικοί γίγαντες σταδιακά μεταφέρουν τα μεγάλα δεδομένα τους στο υπολογιστικό νέφος (cloud). Πιο συγκεκριμένα, το εξαγγελθέν κέντρο δεδομένων υπερκλιμακας (hyperscale data center) στην Ελλάδα εντάσσεται σε μια παγκόσμια τάση δημιουργίας τέτοιων κέντρων σε όλο σχεδόν τον πλανήτη καθώς ήδη έχει δρομολογηθεί η κατασκευή εκατοντάδων τέτοιων υπερκεντρων μόνο τον τελευταίο χρόνο που θα προστεθούν στα ήδη λειτουργούντα 700 κέντρα υπερκλιμακας και στα υπάρχοντα 8000 γενικά κέντρα δεδομένων που είναι σε λειτουργία σε όλο τον κόσμο.

Πέρα από τα εμφανή πλεονεκτήματα που σχετίζονται με



την δημιουργία neutral multi-tenant κέντρων δεδομένων όπως οι επενδύσεις σε ψηφιακές υποδομές και η απασχόληση ενός συγκεκριμένου τύπου εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, η δημιουργία τέτοιου είδους κέντρων δεν στερείται προκλήσεων και προκαλεί σε πολλές περιπτώσεις σοβαρούς προβληματισμούς. Προκλήσεις που σχετίζονται με τον εγγενή τρόπο λειτουργίας αυτών των κέντρων γενικά αλλά και ειδικότερα με την Ελλάδα ως μελλοντική έδρα τέτοιου είδους δραστηριοτήτων.

**Πρώτα απ' όλα τα κέντρα τέτοιου είδους αποτελούν έναν από τους πλέον ενεργοβόρους κλά-**

**δους της παγκόσμιας βιομηχανίας καθώς καταναλώνουν 1.1-1.4% της παγκόσμιας χρήσης ηλεκτρικής ενέργειας. Η χρήση νερού είναι ένας σημαντικός παράγοντας στη λειτουργία των κέντρων δεδομένων και χρησιμοποιείται τόσο για την ψύξη των σερβερ οι οποίοι εκπέμπουν θερμότητα όσο και για την παροχή ενέργειας στα κέντρα αυτά. Είναι χαρακτηριστικό ότι ένα σχετικά μικρό κέντρο δεδομένων 1 μεγαβάτ (που χρησιμοποιεί αρκετή ηλεκτρική ενέργεια για να τροφοδοτήσει 1.000 σπίτια), απαιτούνται ετησίως 26 εκατομμύρια λίτρα νερού. Μέχρι το 2030, τα κέντρα δεδομένων θα αντιπροσωπεύουν το 3,2% της συνολικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας της Ε.Ε..**

**Επομένως, και σε συνδυασμό ότι παράγουν μεγάλους όγκους ηλεκτρονικών αποβλήτων, απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή στους όρους χωροθέτησής τους, στο ποιες πηγές ενέργειας θα τρο-**





φοδοτήσουν την λειτουργία τους αλλά και στην διαχείριση του περιβαλλοντικού τους αποτυπώματος. Σε χώρες μάλιστα που αποτελούν παραδοσιακές έδρες τέτοιων κέντρων όπως η Ιρλανδία και η Δανία η δημιουργία τέτοιων κέντρων έχει συναντήσει ιδιαίτερα ισχυρές αντιστάσεις σε τοπικό επίπεδο καθώς προβλέπεται ότι στο άμεσο μέλλον οι ενεργειακές απαιτήσεις αυτών των κέντρων θα φθάσουν στην απορρόφηση μέχρι και του 30% της εθνικής παραγωγής ενέργειας. Επομένως η δημιουργία τέτοιων κέντρων σε μια χώρα σαν την δική μας όπου τα αποθέματα νερού είναι λιγοστά και το ενεργειακό κόστος υψηλότατο, τέτοιου είδους επενδύσεις πρέπει να αντιμετωπίζονται με σκεπτικισμό.

**Λόγω ακριβώς του έντονου ενεργειακού και περιβαλλοντικού τους αποτυπώματος,** η ρύθμιση της λειτουργίας τους έχει ήδη αναχθεί σε ζήτημα υψηλής προτεραιότητας για την Ευρωπαϊκή Ένωση ειδικά στο πλαίσιο της συζήτησης της πρότασης της Επιτροπής για την αναθεώρηση της Οδηγίας σχετικά με την ενεργειακή απόδοση που εισάγει νέα στοιχεία για τη βελτίωση της παρακολούθησης της ενεργειακής απόδοσης και της βιωσιμότητας των κέντρων δεδομένων. Για την ώρα, το μόνο ευρωπαϊκό κείμενο που αναφέρεται ρητά στα κέντρα αυτά είναι ο Κώδικας Δεοντολογίας που δημιουργήθηκε ως απάντηση στην αυξανόμενη κατανάλωση ενέργειας στα κέντρα δεδομένων και στην ανάγκη μείωσης των σχετικών περιβαλλοντικών, οικονομικών και ενεργειακών επιπτώσεων στην ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού.

**Ο Κώδικας Δεοντολογίας στοχεύει να το επιτύχει αυτό βελτιώνοντας την κατανόηση της ζήτησης ενέργειας** εντός του κέντρου δεδομένων, αυξάνοντας την ευαισθητοποίηση και προτείνοντας βέλτιστες ενεργειακά αποδοτικές πρακτικές και στόχους. Παράλληλα γίνονται προσπάθειες να αντιμετωπιστεί η λειτουργία των οργανισμών αυτών μέσω του Κανονισμού Οικολογικού

Σχεδιασμού για διακομιστές και προϊόντα αποθήκευσης δεδομένων, των κριτηρίων της Ε.Ε. για τις πράσινες δημόσιες συμβάσεις για κέντρα δεδομένων, δωμάτια διακομιστών και υπηρεσίες cloud και του Κανονισμού ταξινόμησης και της κατ' εξουσιοδότηση πράξης του που εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2021, ο οποίος θέτει το πλαίσιο για τις επενδύσεις που πρέπει να χαρακτηρίζονται ως βιώσιμες και των οποίων η κατ' εξουσιοδότηση πράξη βρίσκεται επί του παρόντος υπό οριστικοποίηση, έχει μια ενότητα για τα κέντρα δεδομένων.

**Οι προαναφερόμενες προκλήσεις πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα έτσι ώστε η θέσπιση του Κώδικα Δεοντολογίας** για την Ενεργειακή Απόδοση στα Κέντρα Δεδομένων να πλαισιωθεί από μια σαφή νομοθετική πρόταση με υποχρεωτικά πρότυπα βιωσιμότητας και κυκλικότητας για όλα τα κέντρα δεδομένων στην Ε.Ε.. Μια τέτοια

πρόταση που θα θέσει τέρμα στην αυτορρύθμιση του συγκεκριμένου κλάδου, θα πρέπει να αντιμετωπίσει τα κέντρα δεδομένων ως μια βασική υποδομή, ακριβώς στη διασταύρωση δύο τομέων πολιτικής με υψηλή προτεραιότητα: την ψηφιακή και την ενεργειακή μετάβαση. Ταυτόχρονα, θα αποτελέσει ένα σημαντικό συμπλήρωμα στις προσπάθειες της Ένωσης να δημιουργήσει ένα πανευρωπαϊκό cloud περιβάλλον και την λύδια λίθο για την ικανότητα του ευρωπαϊκού νομοθετικού πλαισίου να ανταπεξέλθει στις προκλήσεις που θέτει η διασπορά τους σε όλον τον ευρωπαϊκό χώρο ειδικά μάλιστα σε σχέση με τις προσπάθειες της να δημιουργήσει το δικό της μοντέλο τεχνολογικής κυριαρχίας.

**“ Μέχρι το 2030, τα κέντρα δεδομένων θα αντιπροσωπεύουν το 3,2% της συνολικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας της Ε.Ε. ”**

\*Ερευνητής του ΕΛΙΑΜΕΠ και ερευνητικός εταίρος σε θέματα Τεχνητής Νοημοσύνης και Ψηφιακής Μετάβασης στη Σχολή Διακυβέρνησης του Ελεύθερου Πανεπιστημίου των Βρυξελλών

# Ο Ινδικός «Δρόμος του Μεταξιού» και το λιμάνι του Αστακού

Του Γιώργου Σ. Ατσαλάκη\*

**Ο** ι κινέζικος Δρόμος του Μεταξιού (Belt and Road Initiative-BRI) μέσω των οποίων μεταφέρονται εμπορεύματα προς και από την Δύση, έχουν περικυκλώσει την Ινδία από την ξηρά με αποτέλεσμα η τελευταία να μην μπορεί να έχει επιρροή στις Ασιατικές περιοχές και στην ευρωπαϊκή αγορά. Περαιτέρω η Ινδία είναι περικυκλωμένη δια θαλάσσης από την στρατηγική ελέγχου λιμανιών που η Κίνα ονομάζει «το κολιέ των μαργαριταριών» αλλά και από τον θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού. Το 94% περίπου των εμπορευμάτων από την Κίνα προς την Δύση διακινούνται μέσω του θαλάσσιου εμπορίου.

**Η Ινδία αναζητά να εγκαθιδρύσει τους δικούς της εμπορικούς δρόμους** για να ανταγωνιστεί την Κίνα και να γίνει αξιόπιστος προμηθευτής της Ευρώπης και της Αφρικής. Η Ινδία ως πιο γεινιάζουσα προς την Δύση μπορεί να έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στον εφοδιασμό της αγοράς της Ευρώπης. Ξεκινώντας από την Βομβάη συνδέεται θαλάσσια με το ιρανικό λιμάνι Bandar Abbas, και σιδηροδρομικός στο Baku του Αζερμπαϊτζάν, Αστραχάν της Ρωσίας, συνεχίζει μέχρι Μόσχα και Αγ. Πετρούπολη. Ο δρόμος μέσω της Μέσης Ανατολής, Ισραήλ, και από εκεί στην Ελλάδα μειώνει το χρόνο μεταφοράς των εμπορευμάτων σε 10 ημέρες από την Ινδία στην Ευρώπη.

**Η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει ένα κόμβο διασύνδεσης της Ινδίας με την Ευρώπη και αντιστρόφως.** Η Ινδία δεν θα μπορεί να χρησιμοποιήσει το λιμάνι του Πειραιά καθώς ελέγχεται από την Κίνα κατά μεγάλο βαθμό. Η χώρα μας μπορεί όμως να συνάψει αμοιβαία επωφελή συμφωνία με την Ινδία για την αξιοποίηση του λιμανιού και της βιομηχανικής ζώνης του Αστακού στην Δυτική Ελλάδα.

**Το λιμάνι του Αστακού έχει έκταση 1.663.300 τ.μ. το οποίο μπορεί να επεκταθεί περαιτέρω.** Η είσοδος του έχει φυσική προστασία από τα καιρικά φαινόμενα. Έχει βάθος 26 μέτρα και μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) μήκους μέχρι 260 μέτρων. Διαθέτει 6 αποβάθρες και σημαντικό εξοπλισμό. Εκεί βρίσκεται το μοναδικό βιομηχανικό πάρκο της Ελλάδος που έχει καθεστώς ελεύθερης ζώνης και περιλαμβάνει και βιομηχανικές δραστηριότητες, έχοντας το δικό του λιμάνι. Παρόμοιο πάρκο είναι δύσκολο να υπάρξει στην χώρα μας. Οι δυνατότητες του να διαχειρίζεται ξηρό και υγρό φορτίο μπορεί να ανέλθουν στους 1.500.000 τόνους ετησίως. Το βιομη-



“ Το λιμάνι του Αστακού θα μπορέσει να έχει σημαντικό ρόλο και στην γεω-οικονομική και γεω-στρατηγική επανασχεδίαση της χώρας κατά τις επικείμενες συμφωνίες που σύντομα θα έχει η χώρα μας με την Ινδία ”

χανικό πάρκο είναι κατάλληλο για βιομηχανική παραγωγή, κατασκευές, συναρμολόγηση, διαμετακομιστικό εμπόριο και υπηρεσίες αποθήκευσης. Η βιομηχανική παραγωγή μπορεί να είναι χαμηλής, μέσης ή υψηλής όχλησης που σημαίνει ότι μπορεί να φιλοξενήσει κάθε είδους βιομηχανία, με το πλεονέκτημα της ελεύθερης ζώνης. Η υψηλή συνδεσιμότητα της περιοχής οδικώς και δια θαλάσσης, σε συνδυασμό με το υψηλά καταρτισμένο εργατικό δυναμικό της Ελλάδος αποτελούν στοιχεία πολύ σημαντικά για την αξιοποίηση του λιμανιού και του βιομηχανικού πάρκου.

**Η ανάπτυξη του Ινδικού «Δρόμου του Μεταξιού»** θα δημιουργήσει ανταγωνισμό μεταξύ της Κίνας και της Ινδίας με αποτέλεσμα οι καταναλωτές να ωφεληθούν από καλύτερες τιμές και καλύτερη ποιότητα. Επί πλέον η συνδεσιμότητα θα ωφελήσει την κινητικότητα ανθρώπων ιδεών, πολιτιστικών ανταλλαγών, συμμαχιών κ.λπ.. Το λιμάνι του Αστακού θα μπορέσει να έχει σημαντικό ρόλο και στην γεω-οικονομική και γεω-στρατηγική επανασχεδίαση της χώρας κατά τις επικείμενες συμφωνίες που σύντομα θα έχει η χώρα μας με την Ινδία.

**Όλα αυτά θα είναι βέβαια ωφέλιμα για την χώρα μας και την Ευρώπη** όσο δεν δημιουργούν εμπορικά ελλείματα για μας και για την Ευρώπη. Τα συνεχή εμπορικά ελλείματα της Ευρώπης έχουν ήδη αρχίσει να καταστρέφουν τις μακροπρόθεσμες προοπτικές της οικονομία της, καθόσον για να διατηρηθεί το βιοτικό επίπεδο των πολιτών, τόσο τα κράτη όσο και τα νοικοκυριά οδηγούνται στον δανεισμό. Η πανδημία και οι οικονομικές της επιπτώσεις έχουν διευρύνει τον δανεισμό. Τουλάχιστον η χώρα μας, γνωρίζει πλέον πολύ καλά τις οδυνηρές συνέπειες του ανεξέλεγκτου δανεισμού. Η γεω-οικονομική αξιοποίηση των πόρων και υποδομών της χώρας μπορεί να μας βάλει σε τροχιά σημαντικής οικονομικής ανάπτυξης και ανακούφισης από τα βάρη του δανεισμού.

\*Αναπλ. Καθηγητής Πολυτεχνείου Κρήτης  
Εργαστήριο Ανάλυσης Δεδομένων και Πρόβλεψης