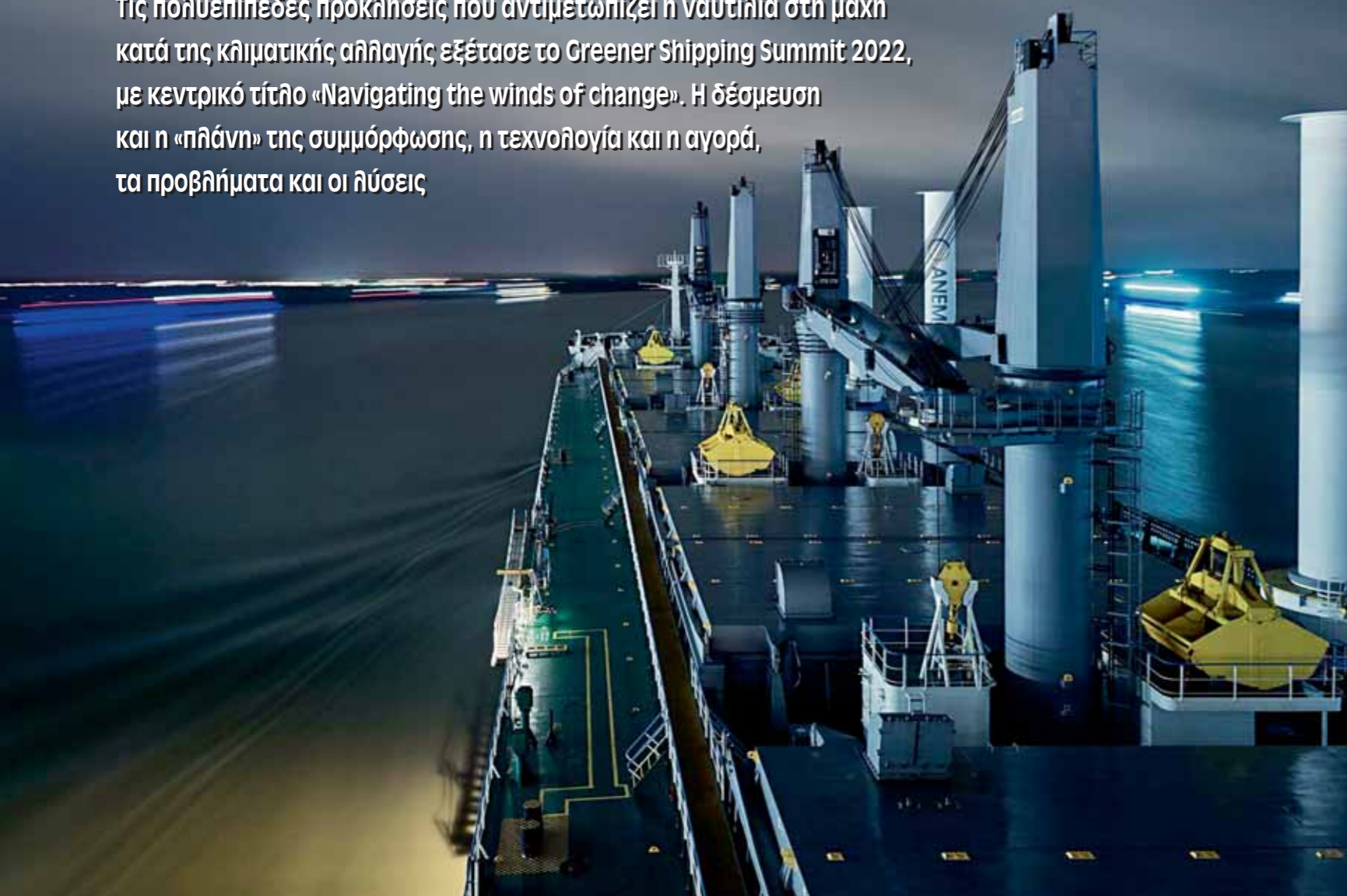


Η ναυτιλία πλέει στη ρότα της κλιματικής αλλαγής

Τις πολυεπίπεδες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλία στη μάχη κατά της κλιματικής αλλαγής εξέτασε το Greener Shipping Summit 2022, με κεντρικό τίτλο «Navigating the winds of change». Η δέσμευση και η «πλάνη» της συμμόρφωσης, η τεχνολογία και η αγορά, τα προβλήματα και οι λύσεις



Άπαντες επικροτούν τα μέτρα για την κλιματική αλλαγή, ωστόσο η ευθύνη πέφτει στις πλάτες της ναυτιλιακής βιομηχανίας – και όχι άλλων πιο ρυπογόνων βιομηχανιών· ο κλάδος, ως περιφερειακή επιχειρηματική οντότητα, που δεν έχει ισχυρή πολιτική επιρροή και άρα καθίσταται εύκολος στόχος, τίθεται στο στόχαστρο των παγκόσμιων ρυθμιστικών αρχών, μολονότι ελάχιστα γνωρίζουν και κατανοούν για τη λειτουργία της. Αυτό ήταν το βασικό σχόλιο του κεντρικού ομιλητή Γιάννη Πλατσιδάκη στο Greener Shipping Summit 2022. Ο επίτιμος πρόεδρος της Intercargo είπε στους 500 συνέδρους από 230 εταιρείες και 16 χώρες, που συγκεντρώθηκαν στο Ευγενίδιο Ίδρυμα στα τέλη της περασμένης χρονιάς, ότι από την αρχή έγινε ένα επικοινωνιακό λάθος από τη ναυτιλιακή κοινότητα. «Νοιαζόμαστε για το περιβάλλον», τόνισε: «Μην ξεχνάτε ότι γενιές πλοιοκτητών πέρασαν το μεγαλύτερο μέρος της ζωής τους σε πλοία, με μόνο τη θάλασσα και τον ουρανό στα μάτια τους για ατέλειωτο χρόνο. Ήμασταν πρόθυμοι να υποστηρίξουμε την πρωτοβουλία μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα ποτοπόρα πλοία, κι έτσι δόθηκε μια σαφής δήλωση: "Θα συμμορφωθούμε". Πιστεύω ότι αυτή η δήλωση ήταν καταστροφική!». Και συνέχισε: «Ερμηνεύτηκε από τρίτους ως παραδοχή ενοχής. Έτσι, μια καλοπροαίρετη δήλωση, που έγινε από την επιθυμία μας να βοηθήσουμε, παρεξηγήθηκε».

Ο κ. Πλατσιδάκης εξήγησε: «Αν είχαμε πει "ναι, θα κάνουμε το καλύτερο δυνατό για να συμμορφωθούμε όσο μπορούμε και υπό την προϋπόθεση της συμμετοχής όλων των άλλων ενεργών παραγόντων, όπως τα ναυπηγεία, οι κατασκευαστές μηχανών, οι ναυλωτές, οι παραγωγοί καυσίμων κ.λπ.", θα είχαμε στείλει πολύ σαφές μήνυμα και θα δίναμε την ευκαιρία στις ρυθμιστικές αρχές και στο κοινό να κατανοήσουν πώς λειτουργεί



η ποτοπόρος ναυτιλία, καλώντας τα τρίτα μέρη να έρθουν στη συζήτηση». Είπε, ακόμα, ότι πριν από περίπου μια δεκαετία χάθηκε άλλη μια ευκαιρία, όταν θα έπρεπε να έχει τεθεί προς συζήτηση η επιβολή εισφοράς στα ναυτιλιακά καύσιμα, καθώς η κλασική οικονομική θεωρία λέει ότι η τιμή υπαγορεύει τη ζήτηση. Με άλλα λόγια, τα ακριβότερα καύσιμα θα υποχρέωναν κυρίως τους ναυλωτές να χρησιμοποιούν τα πλοία με πιο αποτελεσματικό τρόπο. Παρ' όλα αυτά, αν και είναι αργά, ο Πλατσιδάκης πιστεύει ακράδαντα ότι ο κλάδος πρέπει «να πει στο κοινό ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν παράγουν τεχνολογία· χρησιμοποιούν ό,τι είναι διαθέσιμο στην αγορά και το κάνουν επειδή δεν έχουν άλλη επιλογή, καθώς λειτουργούν σ' ένα εξαιρετικά ανταγωνιστικό περιβάλλον. Να εστιάσουμε σ' αυτούς που πρέπει να δώσουν λύσεις. Διαφορετικά, η προσπάθεια θεωρείται αποτυχημένη». Και κατέληξε: «Οι κυβερνήσεις επιβάλλουν όρια εκπομπών ρύπων στους κατασκευαστές αυτοκινήτων, προκειμένου να τους επιτραπεί να τα πουλούν, και όχι σε όσους αγοράζουν αυτοκίνητο. ➤



1. Στο βήμα ο επίτιμος πρόεδρος της Intercargo Γιάννης Πλατσιδάκης, κεντρικός ομιλητής του συνεδρίου. 2. Ο τεχνικός διευθυντής της Zodiac Maritime και πρώην πρόεδρος της Ένωσης Ναυτικών Τεχνικών Διευθυντών (Martecma) Σταύρος Χατζηγηργόρης