

Πράσινη ναυτιλία

Η οικονομική ύφεση αναμφίβολα έχει αποτελέσει το επίκεντρο όλων των παραγόντων της ναυτιλιακής βιομηχανίας τους τελευταίους μήνες. Παράλληλα, όμως, με την οικονομική κρίση η ναυτιλία αντιμετωπίζει και μια μεγάλη πρόκληση, η οποία μπορεί στο μέλλον να αποδειχτεί πολύ πιο σημαντική: το περιβάλλον. Το 2009 αποτελεί ζωτική χρονιά για το περιβάλλον με τη Σύνοδο του ΟΗΕ για τις κλιματικές αλλαγές να λαμβάνει χώρα στις 7-18 Δεκεμβρίου στην Κοπεγχάγη. Η ναυτιλία είχε ως τώρα εξαιρεθεί από τους στόχους μείωσης των αέριων εκπομπών της Συνθήκης του Κιότο, αλλά όλα δείχνουν ότι αυτή τη φορά δεν θα τη γλιτώσει. Το σίγουρο είναι ότι η τάση των τελευταίων ετών για πιο πράσινες βιομηχανίες και επιχειρήσεις έχει παρασύρει και τη ναυτιλία, η οποία βρίσκεται για τα καλά σε πορεία «ιερής εξέτασης», σε βαθμό που συνήθως υπομένει μόνον σε περιπτώσεις πετρελαιοκηλίδων ή πολύνεκρων ναυαγίων.

Για μεγάλο χρονικό διάστημα η ιδέα μιας «πράσινης ναυτιλίας» αντιμετωπιζόταν με καχυποψία, καθώς πολλοί οικολόγοι αντιλαμβάνονταν το χαρακτηρισμό ως τέχνασμα μιας «βρόμικης» βιομηχανίας να κλείσει τα μάτια της κοινωνίας. Από την άλλη, η πλειοψηφία της ναυτιλίας αποτιμούσε τις διάφορες προτάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος ως δαπανηρές και άσχετες. Ωστόσο οι καιροί έχουν αλλάξει. Η ναυτιλία έχει επιτέλους αγκαλιάσει τις «πράσινες» επιχειρηματικές ευκαιρίες και η βιομηχανία έχει πλέον αποκτήσει μια κριτική μάζα πλοιοκτητών, διαχειριστών και κατασκευαστών πρόθυμων να προωθήσουν εαυτούς ως «περιβαλλοντικά ευαίσθητους». Αρκετοί έχουν καταλάβει ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν μπορεί να προσκολλάται σε παλιές παραδόσεις, προσποιούμενη ότι δεν εντάσσεται στο ευρύτερο κοινωνικό πλαίσιο. Η ναυτιλία μπορεί να κινεί το 90% του παγκόσμιου εμπορίου και να είναι η πιο φιλική προς το περιβάλλον βιομηχανία ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου, όσον αφορά στις εκπομπές αέριων ρύπων, δεν παύει όμως να συμβάλλει και αυτή στο φαινόμενο του θερμοκηπίου.

Στη σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO στις αρχές Ιουλίου, η ναυτιλία θα έχει μια μοναδική ευκαιρία να αποδείξει ότι όχι μόνον δεν αποζητά πλέον παθητικό ρόλο αναφορικά με τη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα, αλλά και ότι είναι έτοιμη να ηγηθεί της σημαντικής αυτής προσπάθειας με συνοχή και συγκεκριμένες προτάσεις, που θα αποτελέσουν το πλαίσιο της πολιτικής του IMO για την Κοπεγχάγη. Εξάλλου, εάν η ναυτιλία δεν δράσει τώρα, θα κινδυνεύσει να της επιβληθούν λύσεις εκ των έξω, δηλαδή από την Σύνοδο του ΟΗΕ για τις κλιματικές αλλαγές. Ή ακόμα και από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία είναι έτοιμη να επιβάλλει τα δικά της μέτρα για την μείωση εκπομπών, εάν ο IMO δεν έχει δώσει λύση έως το 2010.

Ήδη έχουν πέσει πολλές προτάσεις στο τραπέζι που βασίζονται στην αγορά, όπως η επιβολή τελών στα καύσιμα ή τα συστήματα εμπορίας εκπομπών. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών έχει ταχθεί στο παρελθόν υπέρ της επιβολής τέλους, ενώ πρόσφατα η Δανία πρότεινε ένα ανάλογο σύστημα βασισμένο σε εισφορές των εταιρειών ανά τόνο καυσίμων στο Παγκόσμιο Ταμείο. Ας μην ξεχνάμε και τα μέτρα που μπορεί να λάβει η βιομηχανία δίχως επιπλέον κόστος μέσω της βελτιστοποίησης της γεωμετρίας της καρίνας και του πλοίου, όπως και τη διατήρηση καθαρών υφάλων με στόχο τη μειωμένη αντίσταση πρόωσης, τη συνεργασία πλοίου-έλικας, τη βελτίωση των μηχανών πρόωσης με μείωση της ειδικής κατανάλωσης καυσίμων κ.α. Αναμφίβολα οι καιροί είναι δύσκολοι και πολλές εταιρείες παλεύουν ενάντια στη χρεοκοπία. Όμως, το κόστος μιας πιο πράσινης ναυτιλίας σε μακροπρόθεσμη βάση, θα αξίζει και με το παραπάνω. Ο χρόνος που έχει απομείνει στη ναυτιλία να επιβάλει τους δικούς της όρους με ουσιαστικές και πρακτικές λύσεις είναι περιορισμένος. Είναι προς το συμφέρον της να τον χρησιμοποιήσει με σύνεση και προπαντός όχι κοντόφθαλμα.

ΜΥΡΤΩ ΡΑΦΤΟΠΟΥΛΟΥ