

ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΣΤΗΝ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ – ΘΑΛΑΤΤΑ 2012

Ενότητα Β΄ Θαλάσσιος Τουρισμός

Κρουαζιέρα – Οφέλη από την δραστηριότητα του κλάδου – προοπτικές ανάπτυξης

Ομιλητής: Αντώνιος Καλούδης – Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας

1. Είναι γεγονός ότι η κρουαζιέρα βρίσκεται σε συνεχή ανοδική πορεία, διότι κάθε χρόνο υπάρχει μια σταθερή ποσοστιαία αύξηση του αριθμού των επιβατών σε παγκόσμιο επίπεδο, κάτι που εδραιώνεται στη συνείδηση εκείνων που προτιμούν να απολαύσουν τις διακοπές τους πάνω σε ένα πολυτελές κρουαζιερόπλοιο, είτε διότι έχουν εμπειρίες από προηγούμενες κρουαζιέρες είτε διότι επιχειρούν κάτι τέτοιο για πρώτη φορά.
Είναι επίσης γεγονός ότι την τελευταία δεκαπενταετία παρατηρείται γιγαντισμός στην κατασκευή των Κρουαζιεροπλοίων και σύμφωνα με αυτά που παρακολουθούμε, η τάση αυτή θα συνεχιστεί και στο μέλλον.
2. Ο τομέας της κρουαζιέρας αποτελεί βασική κινητήρια δύναμη της οικονομίας της Χώρας μας και τον καταλύτη για την ανάπτυξη του τουρισμού σε όλη την Ευρώπη. Αντιπροσωπεύει μια δυναμική πηγή της οικονομικής δραστηριότητας που ωφελεί σχεδόν όλους τους σημαντικούς τομείς, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, όπου αναπτύσσεται αλυσίδα δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή των από τη ναυπηγική, τη συντήρηση των πλοίων, τα καταστήματα κάθε είδους, το μάρκετινγκ, τη στελέχωση των κρουαζιερόπλοίων, τα Γραφεία των Ναυτιλιακών Εταιρειών, τις τουριστικές υπηρεσίες που ο τομέας προωθεί (όπως αεροδρόμια, ξενοδοχεία, εστιατόρια, μεταφορές εδάφους και τόσα άλλα). Διευρύνονται, με την επίσκεψη των επισκεπτών – τουριστών, οι προορισμοί της χώρας.
3. Η Ελλάδα είναι το λίκνο του πολιτισμού της Μεσογείου. Ο απίστευτος συνδυασμός της χώρας σε φυσική ομορφιά, θερμό κλίμα και μια μεγάλη πολιτιστική κληρονομιά, καθιστούν την Ελλάδα και τα νησιά της όπως την Σαντορίνη, την Μύκονο, Ρόδο, Κρήτη Κέρκυρα και άλλα, αναμφισβήτητα έναν από τους πιο ενδιαφέροντες προορισμούς στον κόσμο και στα όνειρα διακοπών του καθενός, μαζί φυσικά και με γειτονικούς προορισμούς κρουαζιέρας στην Ευρώπη όπως την Ιταλία και την Ισπανία.
4. Υπάρχει σαφώς σημαντικό κίνητρο για την ανάπτυξη της Κρουαζιέρας στην Ελλάδα, με δυνατότητα η χώρα να γίνει περιφερειακός κόμβος. Με τέτοιες δυναμικές, μπορεί να διαδραματίσει καίριο ρόλο στην οικονομική ανάκαμψη της χώρας. Ωστόσο, η υλοποίηση αυτών των φιλοδοξιών εξαρτάται άμεσα από την ύπαρξη ενός επιχειρησιακού περιβάλλοντος το οποίο θα είναι σταθερό, ασφαλές και αποτελεσματικό.
5. Καμία άλλη βιομηχανία δεν δημιουργεί πράγματι τέτοιας ευρύτητας και ποικιλίας δραστηριότητες. Δεν θα επιχειρούσα να κάνω αναφορά σε νούμερα οικονομικά που εξήχθησαν από διάφορες μελέτες, γιατί μεταξύ των υπάρχουν μεγάλες αποκλίσεις – διαφορές. Περιορίζομαι σε αυτά που ανέφερα για την αναμφισβήτητη

ανάπτυξη της δραστηριότητας από την μεγάλη αλυσίδα που δημιουργεί, μία τέτοια αύξηση προσέλευσης κρουαζιεροπλοίων, κυρίως στην πλήρη απόδοση και εννοώ το home porting.

6. Δεν μπορεί κανείς φυσικά να επαναπαύεται σε αυτά που έδωσε η φύση στην Χώρα μας και κυρίως στην νησιωτική (ήλιο – θάλασσα – τοπία μοναδικού κάλλους, όπως η Σαντορίνη και η Κέρκυρα για παράδειγμα). Εάν συνεχιστεί αυτή η κατάσταση εφησυχασμού και αδράνειας, θα χαθούν πολλά και θα υπάρξει στροφή των πλοίων προς τις γείτονες χώρες, κυρίως προς ανατολάς και προς βορρά.

7. Είναι γεγονός ότι υπάρχουν σημαντικές δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη, της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, ύστερα και από την απελευθέρωση του Cabotage για τα Κρουαζιερόπλοια που δεν φέρουν κοινοτική σημαία, μία ρύθμιση που σκοπό έχει να δημιουργήσει ένα καθεστώς ελεύθερης αγοράς, όπως συμβαίνει με όλα τα άλλα ναυτιλιακά κράτη της Ε.Ε., η νομοθεσία των οποίων επίσης δεν προβλέπει περιορισμούς.

Όμως, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η προαναφερόμενη ρύθμιση δεν θα μπορούσε από μόνη της να οδηγήσει στην προσέλκυση κρουαζιεροπλοίων στους Ελληνικούς λιμένες και κυρίως της περιφέρειας, αν δεν εξασφαλιστούν και οι αναγκαίες υποδομές, όσον αφορά την εξυπηρέτηση των πλοίων και των δι' αυτών διακινουμένων επιβατών – τουριστών. Για παράδειγμα:

i. Εκτέλεση έργων λιμενικής υποδομής στους λιμένες της χώρας που υπάρχουν ανάγκες εξυπηρέτησης των κρουαζιεροπλοίων, λόγω της συχνότητας προσεγγίσεων.

Να επισημάνουμε ότι στη γειτονική χώρα, που μας ανταγωνίζεται στον τομέα του τουρισμού και της τουριστικής ναυτιλίας, έχουν γίνει τεράστιες επενδύσεις από τον ιδιωτικό χώρο, οι οποίες έχουν προσελκύσει, όπως ήταν επόμενο, μεγάλη μερίδα κρουαζιεροπλοίων και μάλιστα αυτών της τρίτης γενιάς με πολύ μεγάλο αριθμό επιβατών με τα γνωστά, όπως αντιλαμβάνεστε, οφέλη στη χώρα αυτή και στις ευρύτερες τοπικές κοινωνίες των λιμένων της.

Όλα τα παραπάνω συγκλίνουν στην ανάγκη επενδύσεων με συμμετοχή του ιδιωτικού φορέα και θα πρέπει προς την κατεύθυνση αυτή να αναληφθούν πρωτοβουλίες που θα βοηθήσουν την εκτέλεση των έργων στον αναγκαίο χρόνο.

ii. **Ανάπτυξη υποδομής στα αεροδρόμια τουριστικών περιοχών της Χώρας.** Είναι ανάγκη όπως στα περισσότερα αεροδρόμια της χώρας που υπάρχουν οι προϋποθέσεις προσέλκυσης τουριστών, να γίνουν οι αναγκαίες υποδομές που έχουν σχέση με τους διαδρόμους, τα terminals των επιβατών, αλλά ακόμη και τα τέλη αεροδρομίου. Από την βελτίωση αυτή των υποδομών θα ωφεληθούν, όχι μόνο αυτές καθ' αυτές οι πόλεις των αεροδρομίων, αλλά και πολλές άλλες περιοχές στην ευρύτερη ζώνη όπου παρουσιάζουν ενδιαφέροντα για τους τουρίστες.

iii. **Η διεύρυνση της τουριστικής περιόδου,** όσον αφορά την περίπτωση απασχόλησης των κρουαζιεροπλοίων, επιβάλλεται να ξεφύγουμε από τα μέχρι τώρα όρια Απριλίου – Οκτωβρίου, εκμεταλλευόμενοι ενδιαφέροντα και περιοχές της χώρας, προκειμένου να τονωθεί περισσότερο η αγορά, ιδιαίτερα στα νησιά μας, προς όφελος της δραστηριότητας όλου του πλέγματος χερσαίου και θαλάσσιου τουρισμού, της απασχόλησης των εργαζομένων και γενικότερα τη εθνικής οικονομίας.

- iv. **Η πύκνωση των αεροπορικών συνδέσεων απευθείας με το εξωτερικό.** Είναι ανάγκη να πυκνώσουν οι αεροπορικές συνδέσεις με το εξωτερικό και ιδιαίτερα στα υπερατλαντικά ταξίδια, ώστε να μπορέσουν να διευκολυνθούν οι επισκέψεις τουριστών από την Αμερικανική Ήπειρο και τις χώρες της Ασίας, απ' όπου παρατηρείται ότι υπάρχει επιθυμία και ενδιαφέρον να επισκεφθούν την χώρα μας.
- v. **Η διεύρυνση ωρών λειτουργίας αρχαιολογικών χώρων και Μουσείων.** Είναι ανάγκη να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που δημιουργούνται σήμερα σχετικά με τις ώρες και ημέρες λειτουργίας των αρχαιολογικών χώρων και των μουσείων, προκειμένου να διευκολυνθούν οι τουρίστες που καταφθάνουν με τα κρουαζιερόπλοια στους διάφορες λιμένες της χώρας και ενδιαφέρονται να επισκεφθούν τους χώρους αυτούς.
8. Αναφερόμενος στην περίπτωση της Σαντορίνης με τις ιδιαιτερότητες στην εξυπηρέτηση των πλοίων και των τουριστών θα ήθελα να επισημάνω.
- i. Τον τομέα της λιμενικής υποδομής.
- Δεν παραγνωρίζεται φυσικά το γεγονός ότι, η διαμόρφωση του βυθού, στην παραδοσιακή περιοχή του Γυαλιού-Σκάλα Φηρών - δεν διευκολύνει την κατασκευή λιμενικών έργων με κρηπιδώματα για την παραμονή των κρουαζιεροπλοίων, ιδιαίτερα των σημερινών της τρίτης γενιάς.
- Η προσπάθεια όμως για εναλλακτικές ευκολίες που θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν έναν αριθμό κρουαζιεροπλοίων, όπως τα ναύδετα, είναι επιβεβλημένη και από πλευράς Δήμου και του Λιμενικού Ταμείου μπορώ να πω ότι με τις περιορισμένες δυνατότητες που υπάρχουν καταβάλλονται προσπάθειες για την κάλυψη των στοιχειωδών αναγκών. Πρέπει όμως να εντατικοποιηθούν οι ενέργειες, ώστε την επόμενη τουριστική περίοδο να είναι έτοιμα τουλάχιστον τα υπάρχοντα τέσσερα ναύδετα για εξυπηρέτηση των πλοίων. Στα αναγκαία έργα όσον αφορά τις ευκολίες λιμένων εντάσσονται και αυτά που έχουν σχέση με την ασφάλεια (security) τα ειδικά μέτρα και οι απαιτήσεις που προβλέπονται από τον Διεθνή Κώδικα ISPS, Maritime Security, και για τα οποία στην συνέχεια θα κάνω ειδική αναφορά.
- ii. Το μεγάλο όμως θέμα και πρόβλημα για την εξυπηρέτηση των εκατοντάδων χιλιάδων τουριστών που καταφθάνουν με τα κρουαζιερόπλοια, είναι η ανάγκη κατασκευής ενός σύγχρονου και με μεγάλη μεταφορική ικανότητα τελεφερίκ. Η Ένωση μας και τα μέλη της προσπαθούν να συνδράμουν στο έργο της προσπάθειας του κ. Δημάρχου, για την κατασκευή αυτού του, με μεγάλη σημασία για το νησί, έργου. Θέλουμε να πιστεύουμε ότι, μετά την νομοθετική ρύθμιση που επετεύχθη προ μηνών, οδηγούμεθα χωρίς άλλη καθυστέρηση στις διαδικασίες εκπόνησης της μελέτης και την ανάδειξη μειοδότη που θα αναλάβει την κατασκευή του έργου, ώστε το συντομότερο να είναι έτοιμο το έργο να εξυπηρετήσει τις μεγάλες ανάγκες.
- iii. Βελτίωση υποδομής του αεροδρομίου του νησιού.
- Τα παραπάνω αποτελούν και την βασική προϋπόθεση, προκειμένου να μπορέσει να αποδώσει η ρύθμιση που προαναφέραμε σχετικά με την απελευθέρωση του cabotage, κάτι το οποίο θα εξασφαλίσει την προϋπόθεση να δώσει την δυνατότητα η Σαντορίνη να χρησιμοποιείται εκτός από transit port και μόνο που είναι σήμερα και σε home port.

9. Ναυτική Ασφάλεια

Ένας από τους τομείς ασφαλείας ο οποίος αναμφίβολα κατέχει υψηλή θέση από πλευράς ενδιαφέροντος στις μεταφορές επιβατών και τουριστών είναι ο κλάδος της κρουαζιέρας. Είναι γεγονός ότι η κατηγορία αυτή των πλοίων έχει ανεβάσει την τεχνολογική ανάπτυξη σε πολύ υψηλά επίπεδα, λόγω του μεγάλου αριθμού που μεταφέρονται από της τελευταίας γενιάς κρουαζιερόπλοια, στην δραστηριότητα των οποίων έχουν δημιουργηθεί και νέοι προορισμοί. Βάση των ανωτέρω έχουν μεγαλώσει πολύ και οι διαστάσεις των πλοίων αυτών, διαστάσεις όχι μόνο στα κατασκευαστικά δεδομένα των αλλά και στην ικανότητα μεταφοράς χιλιάδων ατόμων. Τα υπέρογκα και μοντέρνα αυτά γιγαντιαία κρουαζιερόπλοια, είναι βέβαιο ότι αξίζουν αναγνώρισης κατά τέτοιο τρόπο που δικαίως χαρακτηρίζονται ως πλωτές πολιτείες. Η κατηγορία αυτών των πλοίων επιβάλλεται να εφαρμόζει όλα τα στάνταρ ασφαλείας που προβλέπονται από τις Διεθνείς Συμβάσεις του IMO. Είναι γεγονός ότι ο IMO είναι το πλέον αρμόδιο όργανο και με την εμπειρία των 60 και πλέον ετών από την ίδρυση του παρακολουθεί, μελετά και παράγει συνεχώς έργο από πλευράς εκσυγχρονισμού των κανόνων ασφαλείας. Ιδιαίτερα για τα προαναφερόμενα πλοία – πλωτές πολιτείες – είναι γεγονός ότι την τελευταία πενταετία έχουν γίνει αναθεωρήσεις των οικείων κανονισμών σε όλους τους τομείς ασφαλείας και ιδιαίτερα της κατασκευής, της πυριμάχου προστασίας, των τηλεπικοινωνιών, των σωστικών μέσων με τα σύγχρονα μέσα και συστήματα που προβλέπονται να υπάρχουν στο πλοίο. Στον τομέα της Ναυτικής Ασφάλειας, ιδιαίτερη σημασία ελήφθη κατά την μελέτη και ο τρόπος εκκένωσης των πλοίων σε περίπτωση ατυχήματος και ιδιαίτερα οι τρόποι ασφαλούς επιστροφής του πλοίου στον λιμένα, έστω αυτό και αν βρίσκεται σε ανοιχτή θάλασσα ή ωκεανό, χωρίς να διακινδυνεύσουν οι επιβαίνοντες.

Αν ανατρέξει κανείς στις στατιστικές ναυτικών ατυχημάτων των τελευταίων τεσσάρων δεκαετιών, θα διαπιστώσει ότι το ποσοστό που την παλιά εποχή οφείλετο σε σφάλμα του πλοίου ήτο πολλαπλάσιο από αυτό που συμβαίνει σήμερα. Αυτό σημαίνει ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός και οι μελέτες που εκπονούνται, οδηγούν με τα συμπεράσματα στην λήψη όλο και πιο αυστηρών κριτηρίων. Φυσικά, η τάση αναπροσαρμογής και εκσυγχρονισμού των συστημάτων ασφαλείας των πλοίων υπάρχει ακόμα και όταν δεν συμβαίνουν ναυτικά ατυχήματα.

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω, το πολύ μεγάλο ποσοστό σήμερα των αιτιών ατυχήματος, σε τέτοιου είδους εξελιγμένα και σύγχρονα πλοία οφείλεται στον ανθρώπινο παράγοντα.

Φυσικά, παράλληλα με την αξιοπλοΐα ενός πλοίου, είναι ανάγκη να υπάρχει και η ανάλογη στελέχωση και εκπαίδευση των πληρωμάτων σε όλα αυτά τα μέσα και συστήματα που η τεχνολογία έχει αναβαθμίσει στον μέγιστο βαθμό.

Δεν παραλείπουμε να αναφέρουμε ότι, η ανάγκη εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης όχι μόνο των πληρωμάτων των πλοίων, αλλά γενικά όλων των απασχολούμενων σε μέσα μαζικής μεταφοράς, πρέπει να είναι πάντα υψηλής προτεραιότητας και αυτό αποτελεί πρώτα από όλα ευθύνη των αρμοδίων κρατικών αρχών.

10. Maritime Security – ISPS

Όπως είναι γνωστό, από το 2004, τα πλοία όλων των κατηγοριών και ιδιαίτερα τα επιβατηγά εφαρμόζουν ένα νέο καθεστώς που αφορά την ασφάλεια security σε συγκεκριμένα του Διεθνή Κώδικα ISPS, ο οποίος υιοθετήθηκε το 2002. Η Ελλάδα είναι από τις χώρες που σπεύδουν χωρίς καθυστέρηση να κυρώσουν τα

νέα μέτρα και τις σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις, διότι έχουν ενδιαφέρον και συμφέρον από πολλές πλευρές να εξασφαλίζεται οι καλύτεροι όροι λειτουργίας των επιβατηγών πλοίων.

Πρέπει να επισημάνουμε ότι, τα προαναφερόμενα μέτρα ασφαλείας που υιοθετήθηκαν αμέσως τον επόμενο χρόνο της τρομοκρατικής ενέργειας στους δίδυμους πύργους της Νέας Υόρκης το 2002, δεν αφορούσαν και δεν αφορούν φυσικά μόνο τους λιμένες, εννοούμε τα μέτρα του Κώδικα ISPS. Αντίστοιχα μέτρα έχουν προβλεφθεί και για τα πλοία, ιδιαίτερα για τα κρουαζιερόπλοια Διεθνών Πλόων. Θα μπορούσαμε για το σοβαρό αυτό θέμα να πούμε περισσότερα, αλλά ο χρόνος δεν μας το επιτρέπει.

11. Νοιώθω την ανάγκη στο σημείο αυτό να εξάρω το έργο των Λεμβούχων και την σημασία που έχει στην λειτουργία της μηχανής που λέγεται εξυπηρέτηση κρουαζιεροπλοίων. Η μηχανή αυτή λοιπόν προχώρησε οικειοθελώς και χωρίς καμία νομική υποχρέωση, στην εφαρμογή μέτρων επί των σκαφών του στόλου της με την εγκατάσταση σε αυτά σύγχρονων μηχανημάτων ελέγχου, καθώς και άλλου εξοπλισμού με παράλληλη εκπαίδευση των πληρωμάτων και όλου του προσωπικού της Ενώσεως και φυσικά την εξασφάλιση αναγνωρισμένης πιστοποίησης για όλα αυτά που έχουν σχέση με την ασφάλεια maritime security. Αντιλαμβάνεστε όλοι ότι χωρίς αυτή την υποδειγματική και πρωτοποριακή στο έργο μονάδα, δεν θα υπήρχαν τα τόσα οφέλη στην ευρύτερη τοπική κοινωνία με την αλυσίδα των δραστηριοτήτων στην στεριά ένεκα των εκατοντάδων χιλιάδων επισκεπτών – τουριστών που καταφθάνουν κάθε χρόνο στο νησί. Ακόμα, το ανθρωπιστικό έργο των Ενώσεων Λεμβούχων, είναι μία σπουδαία πράξη που προσφέρεται αφιλοκερδώς με την επαγγελματική ικανότητα των πληρωμάτων των σκαφών, την μεγάλη ναυτική εμπειρία που εκδηλώνεται ιδιαίτερα στις περιπτώσεις βοήθειας κινδυνευόντων στην θάλασσα όπου, στις περισσότερες περιπτώσεις επικρατούν κατά την επιχείρηση διάσωσης κακές καιρικές συνθήκες.
12. Τελειώνοντας, θα ήθελα να πω ότι, το έτος που διανύουμε θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως έτος της κρουαζιέρας για διάφορους λόγους όπως:
 - i. Για την απελευθέρωση του cabotage, όπως τελικά έγινε ύστερα από αγώνα και καθυστέρηση 12 ετών μετά την απελευθέρωση του 1990 για τα κοινοτικά Κρουαζιερόπλοια.
 - ii. Γιατί όλοι φαίνεται ότι συνειδητοποιήσαμε την σοβαρότητα του κλάδου (κυβερνητικοί φορείς και άλλοι).
 - iii. Γιατί προγραμματίστησαν και εκτελούνται έργα σε ορισμένους τουριστικούς λιμένες της χώρας και ευχόμεθα αυτό να συνεχιστεί για όλους.
 - iv. Γιατί υπήρξε πράγματι ενδιαφέρον από μεγάλες διαχειρίστριες εταιρείες να δρομολογήσουν κρουαζιερόπλοια σε Ελληνικούς λιμένες που να εκτελούν home port.

Ευχαριστώ.