

«Οικονομικές Επιπτώσεις της Κρουαζιέρας στους Παράκτιους, Νησιωτικούς και Παραποτάμιους Προορισμούς»

**Κωστής Μουσουρούλης, τ. ΥΝΑ
Ευρωπαϊκή Επιτροπή,
Γενική Διεύθυνση Εσωτερικής Αγοράς, Βιομηχανίας, Επιχειρηματικότητας και ΜΜΕ**

Κυρίες και κύριοι,

Συγχαίρω τους εμπνευστές και ευχαριστώ θερμά τους διοργανωτές του φόρουμ για την ευγενική τους πρόσκληση.

Και εκείνοι αλλά και όλοι όσοι έχετε έλθει εδώ, έχετε την ίδια ακριβώς έγνοια: την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και τα οφέλη που θα προκύψουν για την τοπική οικονομία και κοινωνία, για τις επιχειρήσεις, για τις οικογένειές σας. Στη χώρα μας η έγνοια αυτή θα έπρεπε να είναι περισσότερο συλλογική. Για σκεφτείτε το. Ακόμα και σήμερα, μια σκληρή για όλους εποχή, δεν κλίνουμε προς αυτά που μας ενώνουν, με αποτέλεσμα η "συνεργασία" να είναι εκλεκτική, τόσο εντός, όσο και εκτός της χώρας. Από την άλλη, γύρω μας τα πάντα αλλάζουν. Και στις περιπτώσεις αυτές, όπως ξέρετε, δεν κερδίζει ο ουραγός αλλά εκείνος που πρωτοπορεί, όχι μόνο σε ιδέες και οράματα αλλά και στην μετουσίωσή τους σε ωφέλιμο έργο για το κοινωνικό σύνολο.

Μια τέτοια πρωτοπόρος ιδέα γεννήθηκε από τη διαπίστωση ότι μια ευρύτερη γεωγραφική περιοχή που ανήκει σε διαφορετικά κράτη αντιμετωπίζει τις ίδιες προκλήσεις. Στη βάση της ιδέας αυτής, η Ευρωπαϊκή Ένωση σκέφτηκε ότι αν συνεργασθούν στενά οι εμπλεκόμενοι επιδιώκοντας κοινούς στόχους και χρησιμοποιώντας με στρατηγική σκέψη όλα τα διαθέσιμα μέσα, τότε το όφελος θα είναι ακόμα μεγαλύτερο, ενώ θα το απολαύσουν ακόμα περισσότεροι πολίτες. Θυμίζω ότι στρατηγική δεν είναι τίποτε άλλο παρά ο τρόπος που χρησιμοποιείτε όλα τα μέσα που διαθέτετε για να πετύχετε κοινούς στόχους.

Έτσι γεννήθηκαν οι στρατηγικές της ΕΕ για τις λεγόμενες μακρο-περιφέρειες. Ένα πείραμα που πέτυχε στο Δούναβη και στη Βαλτική με την υποστήριξη των ευρωπαϊκών ταμείων, με αποτέλεσμα να ακολουθήσει σχετικά πρόσφατα η Αδριατική – Ιόνιο, ενώ έπονται οι Άλπεις. Κάθε στρατηγική συντάσσεται και παρακολουθείται από τη Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής σε συνεργασία με εθνικούς, περιφερειακούς και τοπικούς φορείς, μετά από πρόταση των κρατών που μετέχουν. Τα πράγματα όμως δεν είναι απλά: η προϋπόθεση επιτυχίας ακούει στο δύσκολο όνομα "πολιτική δέσμευση" και στο ακόμα δυσκολότερο "διοικητική υποστήριξη".

Εν προκειμένω, τη στρατηγική Αδριατικής – Ιονίου που εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις 24 Οκτωβρίου 2014, πρότειναν 8 κράτη: 4 Μέλη της Ε.Ε. (Ιταλία, Ελλάδα, Σλοβενία και Κροατία) και 4 μη Μέλη (Αλβανία, Βοσνία Ερζεγοβίνη, Μαυροβούνιο και Σερβία). Στην ιστοσελίδα www.adriatic-ionic.eu μπορείτε να ενημερωθείτε για τις εξελίξεις σχετικά με την στρατηγική.

Όπως ήδη σας ανέφερα, στη γεωγραφική αυτή περιοχή Αδριατικής - Ιονίου, όπως και στις άλλες, οι μετέχοντες αποφάσισαν να συνεργαστούν εντατικά για να αντιμετωπίσουν καλύτερα τις κοινές προκλήσεις και έτσι να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη. Αυτό θεωρητικά,

γιατί στην πράξη δεν αρκεί μόνο η εντατική συνεργασία, αλλά απαιτούνται και μηχανισμοί σωστής διακυβέρνησης, όπως η ενεργός συμμετοχή των περιφερειών, η διαρκής ενημέρωση του κόσμου και των επιχειρήσεων, η διάθεση ανθρώπινου δυναμικού αποκλειστικής απασχόλησης κλπ.

Στη στρατηγική Αδριατικής – Ιονίου οι κοινές προκλήσεις αποτελούν και τους τέσσερις βασικούς πυλώνες της. Και είναι κατά σειρά: η «Γαλάζια Ανάπτυξη», τα «Δίκτυα μεταφορών και ενέργειας», η «Ποιότητα του Περιβάλλοντος» και ο «Βιώσιμος Τουρισμός». Ο βιώσιμος τουρισμός εντάχθηκε ως ξεχωριστός πυλώνας λόγω της σημασίας που έχει για τη δημιουργία απασχόλησης και εισοδήματος στην περιοχή. Ο πυλώνας αυτός αποτελείται δε από δυο θεματικές ενότητες: τη «διαφοροποίηση της προσφοράς τουριστικού προϊόντος και υπηρεσιών» και τη «βιώσιμη και υπεύθυνη τουριστική διαχείριση».

Στο πλαίσιο αυτό προτεραιότητα αποδίδεται στην κρουαζιέρα και το yachting και ειδικότερα σε δράσεις διαφοροποίησης της προσφοράς. Αυτό έγινε γιατί κατά τη διαβούλευση με τους τουριστικούς φορείς της μακρο-περιφέρειας, προέκυψε ότι εναλλακτικές διαδρομές και επιχειρηματικά μοντέλα που συνδέουν καλύτερα την κρουαζιέρα με την τοπική κοινωνία, ικανοποιούν την ανάγκη αποσυμφόρησης και, ταυτόχρονα, αξιοποιούν καλύτερα το τοπικό δυναμικό. Παράλληλα, εκτός από τα μακροπρόθεσμα οικονομικά οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες, διευκολύνεται και η ένταξη της κρουαζιέρας σε βιώσιμα σχέδια μεταφορών.

Με μια λέξη, έναν τίτλο: "η κρουαζιέρα φέρνει πελάτες στη στεριά". Έτσι, ο σχεδιασμός εναλλακτικών θαλάσσιων διαδρομών, συμπεριλαμβανομένης και της κρουαζιέρας μικρής κλίμακας, μπορεί και πρέπει να οδηγεί στην προσέλκυση τουριστών στην ενδοχώρα μέσα από νέα τουριστικά πακέτα παράκτιων και άλλων διαδρομών. Μια άλλη συναφής δράση είναι ο προσδιορισμός νέων καινοτόμων επιχειρήσεων και μοντέλων εφοδιαστικής αλυσίδας για την τροφοδοσία και την προσφορά προϊόντων. Να το πω απλά: οι πελάτες δεν αναζητούν μόνο περισσότερες ανέσεις μέσα στο πλοίο αλλά και έξω από αυτό, θέλουν ο προορισμός να είναι όμορφος και να τους προσφέρει ποικιλία δραστηριοτήτων στην ξηρά.

Όλα αυτά ασφαλώς προϋποθέτουν επίγνωση της φέρουσας ικανότητας των λιμανιών και των περιοχών σε συνδυασμό με τις ανάγκες ανάπτυξης μεταφορικών διασυνδέσεων και έργων προστασίας του περιβάλλοντος. Τις λύσεις στον τομέα αυτό μπορούν να προσφέρουν τα ευρωπαϊκά ταμεία με τα χρηματοδοτικά τους εργαλεία.

Το ζητούμενο είναι η ελκυστικότητα των λιμένων και της ευρύτερης περιοχής. Η προβολή δεν αρκεί από μόνη της. Μια περιοχή γίνεται πόλος έλξης μόνο αν αυξάνει διαρκώς την ιστορική, πολιτιστική και τουριστική της αξία. Προς αυτή την κατεύθυνση οφείλουν να ενεργοποιηθούν, από κοινού με τις εταιρείες κρουαζιέρας, οι φορείς διαχείρισης λιμένων, οι ναυτιλιακοί και τουριστικοί παράγοντες, η τοπική αυτοδιοίκηση, τα επιμελητήρια, οι τοπικοί φορείς, τα πανεπιστήμια, οι αθλητικές ενώσεις κλπ.

Οι όποιες δράσεις και εύχομαι και σήμερα να προκύψουν ιδέες, θα πρέπει να σχεδιαστούν από κοινού με τους συντονιστές της μακρο-περιφέρειας, οι οποίοι, στη συνέχεια, θα αναζητήσουν τους αναγκαίους ευρωπαϊκούς πόρους και ιδιωτικά κεφάλαια.

Να καταθέσω και εγώ μια ιδέα. Όπως ξέρετε, η Ε.Ε. προωθεί την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΟΘΠ): πρόκειται για μια νέα προσέγγιση, διασυνοριακή και δια-τομεακή, για την

αξιοποίηση των συνεργειών μεταξύ όλων των πολιτικών που αφορούν στις θάλασσες, τις παράκτιες περιφέρειες και γενικά τους θαλάσσιους τομείς: από τις μεταφορές, το θαλάσσιο περιβάλλον, τους έμβιους και μη θαλάσσιους πόρους και πηγές ενέργειας, την έρευνα, τον τουρισμό, έως την ασφάλεια του θαλάσσιου χώρου. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να σχεδιασθούν εθνικές πολιτικές, να εξειδικευτούν οι αρμοδιότητες π.χ. για τα θέματα Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού, να δημιουργηθούν νέα εργαλεία π.χ. μια εθνική βάση δεδομένων για τις ανθρώπινες δραστηριότητες στη θάλασσα και τις παράκτιες ζώνες και, γενικά, να διερευνηθούν έργα και δράσεις με θαλάσσια διάσταση που να μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το νέο Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας.

Δυο λόγια ειδικότερα για την κρουαζιέρα, για τη συνεισφορά της οποίας στην ανάπτυξη κάποιοι κουράστηκαν να μιλούν και κάποιοι άλλοι να ακούν. Θα συνοψίσω σε μια φράση: όσο οι άνθρωποι διαθέτουν χρήματα και χρόνο για να ταξιδεύουν, η κρουαζιέρα θα έχει πάντα δουλειά. Και όσο αυξάνεται η δουλειά τόσο επωφελείται το ΑΕΠ – και σε cash – αφού η κρουαζιέρα συνδέεται με ένα τεράστιο πλέγμα δραστηριοτήτων στη στεριά πχ στη γεωργία, τις κατασκευές, τη βιομηχανία, το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, τις μεταφορές, τις χρηματοοικονομικές και επιχειρηματικές υπηρεσίες.

Η Ελλάδα είναι brand name για την πολυνησία και τις ακτές της, την ιστορία και τον πολιτισμό της, την καλοκαιρία και τα ήρεμα νερά της, το ανεπανάληπτο φως της. Συνδυαστικά, τα πλεονεκτήματα αυτά προσφέρουν ανεξάντλητες δυνατότητες. Όμως παρά την αύξηση της ζήτησης, δεν είναι πρώτος προορισμός κρουαζιέρας στη Μεσόγειο. Και γι' αυτό δεν φταίει η διαρκής αύξηση του capacity στην περιοχή. Κερδίζεις μόνον όταν ικανοποιείς τις ανάγκες του πελάτη, έχοντας καλύψει τα έξοδά σου. Και εμείς κάτι από τα δυο δεν κάνουμε σωστά. Ή μήπως και τα δυο;

Πρέπει να προσφέρουμε σταθερό, ασφαλές και φιλικό επιχειρησιακό περιβάλλον. Πρέπει να γνωρίζουμε το ποιος θέλει ποιες υπηρεσίες και με ποιο αντίτιμο, αλλά και το ποιος άλλος του τις παρέχει. Υπηρεσίες προς το πλοίο, όπως: γρήγορες διαδικασίες clearance, παροχή νερού, ρεύματος και καυσίμων, παραλαβή αποβλήτων, επισκευές, προμήθειες κλπ, και υπηρεσίες προς τον επιβάτη, όπως: κλιματιζόμενο Terminal κοντά στο σημείο πρόσδεσης για να πέφτουν οι «γέφυρες επιβίβασης», Check In Facilities, Baggage Handling, ISPS, εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ, οθόνες πληροφόρησης, ντουλάπια αποσκευών, καταστήματα, χάρτες, Α' Βοηθειών, Shuttle Bus, εφαρμογές οδηγού πόλης για έξυπνα τηλέφωνα, ασφαλείς διαδρομές - δηλαδή οριοθετημένες και ελεύθερες - από το λιμάνι στη πόλη και το ανάποδο με e-πληροφορίες κατά μήκος

Με δυο λόγια: πρέπει να είμαστε ασφαλείς, φτηνοί και λειτουργικοί, δηλαδή ανταγωνιστικοί στην προσέγγιση, την πρόσδεση, την παραμονή και την εξυπηρέτηση του πλοίου και του επιβάτη. Όσο αρνητικά φορτισμένο κι' αν είναι το ιδεολογικό κλίμα, όλοι έχουν καταλάβει: κυβέρνηση, λιμάνια, συνδικάτα, φορείς, τουριστικοί παράγοντες. Η κατάργηση του cabotage για τα κρουαζιερόπλοια αποτελεί ένα πρώτης τάξεως παράδειγμα. Όταν οι ανταγωνιστές σου δεν παρεμβαίνουν καθόλου στον τρόπο που λειτουργεί μια εταιρεία ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν τα πλοία της, δεν θα πρέπει να το κάνεις ούτε και εσύ. Αν το κάνεις θα χάσεις τους πελάτες.

Θα μου επιτρέψετε τώρα να αναφερθώ στη θητεία μου στο Υπουργείο Ναυτιλίας και στη δουλειά μας για τα λιμάνια, το Υπουργείο που, πλέον, διαθέτει νέα δομή και οργάνωση αλλά και μακρόπνοες στρατηγικές για όλες τις επιμέρους πολιτικές του.

Ειδικά για τα λιμάνια εκπονήθηκε η εθνική λιμενική στρατηγική που ισχύει σήμερα και εγκρίθηκε από την Ε.Ε., νομοθετήθηκε νέο οργανωτικό και ρυθμιστικό μοντέλο, μειώθηκε η γραφειοκρατία στα λιμενικά έργα, ρυθμίστηκαν θέματα χρήσεως γης και δόμησης, σχεδιάστηκαν - κοινές για όλη τη χώρα - τεχνικές προδιαγραφές για τα Master Plans, που αποτελούν τη βάση για τη λειτουργία ενός λιμένα, ενώ βελτιώθηκαν και όλες οι λιμενικές υπηρεσίες με προτεραιότητα την ασφάλεια. Όταν ανέλαβα από τα 37 υπόχρεα λιμάνια μόνο 2 διέθεταν σχέδια ασφάλειας και μόνο 4 διέθεταν μελέτες αξιολόγησης ασφάλειας, ενώ στα περισσότερα δεν είχαν καν συγκροτηθεί οι Αρχές Ασφάλειας Λιμένα. Αναφέρομαι στην Οδηγία 65 του 2005 και ειδικότερα στο Διεθνή Κώδικα για την ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων ISPS που αποτελεί και προαπαιτούμενο για τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Επίσης, εκπονήθηκαν βάσει διεθνών βέλτιστων πρακτικών και στάλθηκαν για άμεση εφαρμογή σε λιμάνια υποδοχής κρουαζιέρας, προτάσεις για την εφαρμογή του συστήματος κατανομής θέσεων πρόσδεσης προκαθορισμένης ημερομηνίας και ώρας εξυπηρέτησης (berth allocation). Τέλος, αξιολογήθηκε η υφιστάμενη κατάσταση και οι ανάγκες σε υποδομές βασικών ελληνικών λιμένων. Η εργασία αυτή που θα βρείτε ως παράρτημα στην εθνική λιμενική στρατηγική, αποτελεί τη βάση για τη λήψη αποφάσεων για νέες δημόσιες επενδύσεις από το ΕΣΠΑ 2, συμπληρωματικές προς τις αναμενόμενες νέες ιδιωτικές επενδύσεις. Η εθνική στρατηγική αλλά και η εργασία αυτή έγιναν γιατί, προσωπικά, είχα επίγνωση ενός διαχρονικού προβλήματος της χώρας: οι εντάξεις έργων δεν ήταν και δεν είναι πάντα απόρροια σχεδιασμού μιας ενιαίας – εν προκειμένω - λιμενικής πολιτικής, που να εξειδικεύει τη λειτουργία και τις ανάγκες κάθε λιμένα και να προγραμματίζει τα αντίστοιχα έργα.

Θα ήθελα στο σημείο αυτό να αναφερθώ σε μια απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σταθμό για τα λιμενικά έργα κρουαζιέρας. Πρόκειται για το έργο επέκτασης του λιμένα Πειραιά προς τη νότια πλευρά του με στόχο τη δημιουργία 6 θέσεων πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων «νέας γενιάς» που υπερβαίνουν τα 350 μ. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται σε 230 εκ Ευρώ πλέον ΦΠΑ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αρχικά θεωρούσε ότι το έργο αποτελεί τουριστική επένδυση και όχι λιμενική υποδομή και δεν αποδεχόταν την αιτιολόγηση της συμβατότητάς του με το άρθρο 107(3)(Γ) της ΣΛΕΕ. Έτσι μας πρότεινε να το χρηματοδοτήσουμε με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές περιφερειακών ενισχύσεων που συνεπάγεται ποσοστό συγχρηματοδότησης μόλις 25%. Εμείς πετύχαμε δημόσια χρηματοδότηση κατά 95% επειδή τεκμηριώσαμε ότι το έργο αφορά βασική λιμενική υποδομή η κυριότητα της οποίας δεν ανήκει στον ΟΛΠ και συνεπώς ο ΟΛΠ δεν μπορεί να αιτιολογήσει την πλήρη αξία της στα πάγια στοιχεία του ενεργητικού του, ενώ παράλληλα είναι νομικά υποχρεωμένος να τη διαθέτει.

Και επειδή η σημερινή εκδήλωση γίνεται στο περιθώριο της Ευρωπαϊκής Ημέρας Ναυτιλίας, να σας ενημερώσω ότι η διοργάνωση της ημέρας στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στον Πειραιά, είχε προταθεί από εμένα στην κυρία Δαμανάκη. Αυτά τα λίγα για την ιστορία.

Πάντως για την κρουαζιέρα θεωρώ ότι δυο αλληλένδετοι στόχοι είναι σημαντικοί: πρώτον, να αυξηθούν τα σημεία εκκίνησης (homeporting) βελτιώνοντας τις υποδομές, τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες ώστε να δημιουργηθεί ζήτηση για νέους προορισμούς υποδοχής και άρα κίνητρα για επενδύσεις, λόγω των μικρότερων αποστάσεων που μειώνουν δραματικά το κόστος και δεύτερον, να διευρυνθεί η τουριστική περίοδος. Μην ξεχνάτε ότι μια κρουαζιέρα μπορεί να διαρκεί από μία ημέρα μέχρι και μήνες αν είναι παγκόσμια. Η μεγαλύτερη διήρκεσε 11 μήνες και πραγματοποιήθηκε με το κρουαζιερόπλοιο Spirit of Oceanus που ξεκίνησε το Μάρτιο του 2010 από την Σιγκαπούρη και επέστρεψε εκεί στις αρχές Φεβρουαρίου του 2011.

Και κάτι τελευταίο. Όπως είπα και στην αρχή τα πάντα γύρω μας αλλάζουν. Η κρουαζιέρα είναι καταλύτης, είναι επιταχυντής. Η ενίσχυσή της, αργά ή γρήγορα, θα οδηγήσει στη συνολική αναβάθμιση της πόλης που περιβάλλει ένα λιμάνο, αλλά και σε αλλαγές του χαρακτήρα του ίδιου του λιμάνου. Ο βασικός λόγος είναι οι τεχνολογικές εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές που οδήγησαν στη μεταφορά εμπορευματικών δραστηριοτήτων εκτός των λιμανιών αλλά και στη δημιουργία νέων καθαρά εμπορικών λιμανιών. Έτσι το παραδοσιακό λιμάνι χάρη στο οποίο κτίστηκε μια πόλη, της δίνει και πάλι νέα προοπτική μέσω της κρουαζιέρας. Παράλληλα το ίδιο το λιμάνι - με την αλλαγή χρήσης παλαιών εγκαταστάσεων - ξεφεύγει από την παραδοσιακή του λειτουργία, αναπτύσσοντας νέες οικονομικές δραστηριότητες τουρισμού, πολιτισμού, αναψυχής που μπορούν να αποδειχθούν χρυσοφόρες για την πόλη.

Κλείνω με ένα ερώτημα: Είμαστε έτοιμοι για ακόμα μεγαλύτερα επιτεύγματα και ακόμη καλύτερα αποτελέσματα στους τομείς αυτούς;