

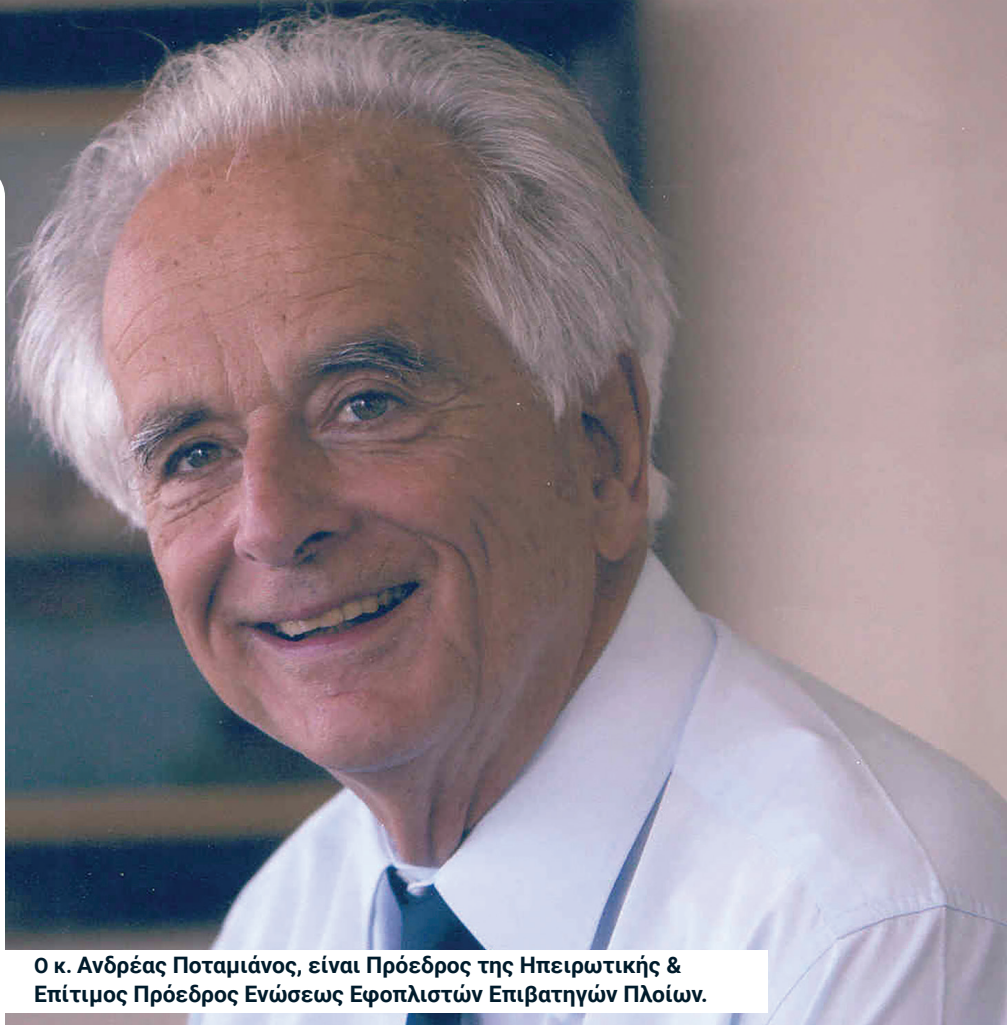
Ανδρέας Ποταμιάνος

Η κρουαζιέρα χρειάζεται πλοία με ανθρώπινη διάσταση

“Η σύλληψη του διαφορετικού μεταξύ του κορμού και των νησιών ξεκίνησε το 1953 από τον τότε Γενικό Γραμματέα κ. Φωκά, τον Διευθυντή του ΕΟΤ κ. Παπαχελά και από την Ηπειρωτική. Όταν το πρωτοξεκίνησε ο ΕΟΤ μαζί με την Ηπειρωτική δεν φανταζόντουσαν την σημερινή εξέλιξη. Το παράδειγμα αυτό ακολούθησαν και άλλοι ακτοπλόοι.

Σήμερα, η διαμόρφωση πλοίων φιλικών στο περιβάλλον και στον άνθρωπο με καταναλώσεις καυσίμων που δεν προσβάλουν το περιβάλλον - θαλάσσιο και εναέριο - που κινδυνεύει. Δεν είμαι υπέρ της φορολογίας ή οτιδήποτε άλλο αλλά όταν τουλάχιστον ο ξένος επισκέπτεται ένα μέρος θα πρέπει η οικονομία του τόπου να έχει όφελος και να σταματήσει η φιλοσοφία των εταιρειών «Ξοδέφετε πάνω στο πλοίο και όχι στον τόπο επίσκεψης». Το πρόβλημα είναι ότι τα τελευταία 100 χρόνια πέρασαν σωρία πρωθυπουργών και υπουργών. Όλοι προσπάθησαν καλοπροερέτα, ασχολήθηκαν με το παρόν χωρίς να αγκαλιάσουν το μέλλον το οποίο χρειάζεται και γνώση και φαντασία στη θάλασσα βεβαίως και αλλού. Νομίζω ότι γενικώς όχι μόνο οι εταιρείες των περιηγήσεων αλλά και τα κράτη δεν έχουν αντιληφθεί το μέγεθος της πανδημίας. Τα πρώτα μηνύματα από τον Δεκέμβριο του 2019 δεν ελήφθησαν υπ' όψιν σοβαρά ούτε και από τις κυβερνήσεις των διαφόρων κρατών”.

Ακολουθεί η συνέντευξη με τον Ανδρέα Ποταμιάνο, Πρόεδρο της Ηπειρωτικής & Επίτιμο Πρόεδρο Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων.



Ο κ. Ανδρέας Ποταμιάνος, είναι Πρόεδρος της Ηπειρωτικής & Επίτιμος Πρόεδρος Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων.

ΝΑΥΣ: Με περισσότερα από 50 χρόνια εμπειρίας στον δύσκολο κλάδο της κρουαζιέρας, θα θέλαμε να μας κάνετε μία αποτίμηση για τον κλάδο και πώς διαμορφώθηκε ή και μεταλλάχθηκε τις τελευταίες δεκαετίες μέχρι σήμερα;

Α. Π. : Θα μπορούσε να πει κανείς η έννοια της κρουαζιέρας αναπτύχθηκε τον 20^ο αιώνα. Ακόμα δεν είναι βέβαιο εάν η έννοια αυτή έχει διαμορφωθεί με τον τρόπο που την φαντάζονται όλοι ή ακόμα εξελίσσεται σαν λέξη και σαν concept. Αυτό που γνωρίζω είναι ότι μια περιήγηση, θαλάσσια περιήγηση, ξεκίνησε ουσιαστικά πριν από 100 χρόνια από τους Έλληνες ακτοπλόους οι οποίοι συνέδεαν νησιά με δικό τους ρίσκο για εμπορικούς σκοπούς και μεταφορά επιβατών. Η σύλληψη του διαφορετικού μεταξύ του κορμού και των νησιών ξεκίνησε το 1953 από τον τότε Γενικό Γραμματέα κ. Φωκά, τον Διευθυντή του ΕΟΤ κ. Παπαχελά και από την Ηπειρωτική. Κατάλαβαν ότι στα χέρια μας έχουμε ένα πλούτο, ένα αρχιπέλαγος που είναι ουσιαστικά άγνωστο, όχι μόνο στα άλλα κράτη αλλά και στην Ελλάδα, και σχεδιάσαν μια τακτική περιήγηση των νησιών όχι μόνο με επιβάτες και τουρίστες αλλά κυρίως για τους Έλληνες των Αθηνών και των διαφόρων κοινωνικών τάξεων που δεν είχαν επισκεφθεί ποτέ τα νησιά. Ξεκίνησαν με το πλοίο ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ το 1953 πενήνήμερες κρουαζιέρες και διήμερες αλλά κάθε εβδομάδα σε διαφορετικά νησιά (οι διήμερες) ώστε να έχουν την ευκαιρία να γνωρίσουν την Σαντορίνη, την Φολέγανδρο, την Νάξο, την Σίκινο, την Σκιάθο, την Θάσο κ.α.

Όταν το πρωτοξεκίνησε ο ΕΟΤ μαζί με την Ηπειρωτική δεν φανταζόντουσαν την σημερινή εξέλιξη. Ξεκίνησαν όμως με ένα όραμα, να δείξουν στους τουρίστες τι είναι Ελλάδα, τις ομορφιές της, τις θάλασσες της, τα σπίτια τους, την εγκάρδιότητα και το αίσθημα της φιλοξενίας που ήταν έμφυτο μέσα μας. Στα νησιά οι κάτοικοι θεωρούσαν πλέον μεγάλη τιμή που ερχόταν το καράβι να δει το σπίτι τους, άνοιγαν τις πόρτες και έδιναν ένα ουζάκι, ένα λουκουμί, ένα κουραμπιέ, να κάτσει έστω και ένα λεπτό στο σαλόνι ή στο κήπο. Αυτό δημιούργησε στους ξένους ένα τεράστιο ενθουσιασμό και τεράστια προβολή της χώρας. Ήταν η Ανατολή του Θαλασσιού Τουρισμού. Το παράδειγμα αυτό ακολούθησαν και άλλοι ακτοπλόοι.

Συνέντευξη

Οι ναυτικοί του Σεμίραμις ήταν άξιοι επαγγελματίες και στο χώρο της ναυσιπλοΐας και της φιλοξενίας. Θυμάμαι ακόμα τον καπετάν Γ.Φωκά, τον αρχιθαλαμηπόλο Γ. Φυλακτό, τον Γεράσιμο Μελέτη, τους αρχιμαγείρους, την καταπληκτική Ελληνική κουζίνα. Η Ηπειρωτική αντιλαμβανόμενη το μέλλον και την επιτυχία της προσπάθειας αυτής και δεδομένου ότι μετά τον Νοέμβριο τα νερά δεν προσφέρουν τις ίδιες δυνατότητες ξεκίνησαν να προσφέρουν θαλάσσια περιήγηση όχι μόνο στα νησιά τα δικά μας, αλλά σαλπάροντας στην Καραϊβική τέλος Οκτωβρίου εποχή που ευνόησε και τον Κολόμβο. Πρωτοβουλίες όπως άλλα μέρη του κόσμου τον Αμαζόνιο, τα Galapagos, το Los Angeles, το Μεξικό, την Αλάσκα, την Ανταρκτική κ.α.

ΝΑΥΣ: Η χρονιά που διανύουμε μπορεί και να θεωρηθεί καταστροφική για την κρουαζιέρα. Ο στόλος των κρουαζιεροπλοίων σχεδόν έχει ακινητοποιηθεί εδώ και μήνες. Ποιες είναι οι οικονομικές συνέπειες σε εθνικό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο; Ποια είναι η συνεισφορά της κρουαζιέρας στις εθνικές οικονομίες;

Α. Π. : Η απάντηση σε μια τέτοια ερώτηση είναι δύσκολη υπό την έννοια ότι η κρουαζιέρα είχε πάρει ένα δρόμο τελείως διαφορετικό από τον αρχικό σχεδιασμό. Εις βάρος της φιλοξενίας, εις βάρος των οικονομικών κάθε κράτους, εις βάρος της ναυτοσύνης, εις όφελος όλων των εισηγμένων εταιρειών στο χρηματιστήριο, εις όφελος των ναυπηγείων, εις όφελος μεμονωμένων πλοιοκτητών και εις όφελος δημιουργίας ναυτικών τρίτων χωρών. Αυτή η εξέλιξη βεβαίως έπνιξε και την χώρα μας, ήταν ένα αφύσικο δημιούργημα που κάποτε θα έπρεπε να αναμορφωθεί. Ίσως αυτή και να είναι μια θετική πλευρά της συμφοράς που θα διαμορφώσει νέα δεδομένα, εφόσον οι πολιτικοί παράγοντες αντιληφθούν την πραγματικότητα και δεν επιδιώκουν μόνο εντυπωσιασμούς.

ΝΑΥΣ: Η κρουαζιέρα βρίσκεται στην κόψη του ξυραφιού. Ποιος είναι κατά την γνώμη σας ο ορθός τρόπος επανεκκίνησης που θα αποτρέψει πιθανά πτωχεύματα;

Α. Π. : Η διαμόρφωση πλοίων φιλικών στο περιβάλλον και στον άνθρωπο με καταναλώσεις καυσίμων που δεν προσβάλουν το περιβάλλον - θαλάσσιο και εναέριο - που κινδυνεύει. Τα πλοία θα πρέπει να έχουν κάποια σχέση με την σημαία τους και να απασχολούν ανθρώπους και να δίνουν δουλειά σε ανθρώπους της σημαίας που φέρουν. Δεν είμαι υπέρ της φορολογίας ή οτιδήποτε άλλο αλλά όταν τουλάχιστον ο ξένος επισκέπτεται ένα μέρος θα πρέπει η οικονομία του τόπου να έχει όφελος και να σταματήσει η φιλοσοφία των εταιρειών «Ξοδέψετε πάνω στο πλοίο και όχι στον τόπο επίσκεψης». Ο τόπος τους δίνει την δυνατότητα και ο τόπος πρέπει να ωφεληθεί. Δεν είναι δυνατόν να επισκέπτονται 5.000 άνθρωποι σε τέσσερις ώρες π.χ. την Ακρόπολη και το έσοδο να είναι ένα σοκολαδάκι και τα εισιτήρια των πούλμαν. Άρα ουσιαστικά μπορείς να βλέπεις αριθμούς αλλά τα έσοδα είναι πενιχρά.

ΝΑΥΣ: Έχοντας υπηρετήσει την κρουαζιέρα για δεκαετίες ζήσατε την μετεξέλιξη των πλοίων «από μικρές μπουτίκ σε μεγάλα πολυκαταστήματα». Θεωρείτε πως η μετεξέλιξη αυτή ήταν προς την σωστή κατεύθυνση και γιατί;

Α. Π. : Η απάντηση ευρίσκεται στην προηγούμενη ερώτηση αλλά η Ηπειρωτική, ίσως εις βάρος της, την περίοδο του 90, πρόβη σε ένα συνεταιρισμό με την Carnival, αντελήφθη την φιλοσοφία αυτή και απαίτησε να φύγουν παρ' όλο που είχαν προτείνει να αποκτήσουν το 100% της εταιρείας. Λάθος ή όχι θα το κρίνουν οι επόμενες γενεές.

ΝΑΥΣ: Μέσα από την θεσμική σας θέση όλες αυτές τις δεκαετίες θα έχετε αντιμετωπίσει πληθώρα προβλημάτων για τον κλάδο. Οι Ελληνικές κυβερνήσεις διαχρονικά έχουν σταθεί αρωγοί στα διάφορα προβλήματα ώστε να επιλυθούν;

Α. Π. : Δυστυχώς υπήρχαν πάντοτε λύσεις θετικές που προστάτευαν και την Ελληνική σημαία και τα Ελληνικά πληρώματα παραμένοντας ανταγωνιστικά στον διεθνή ανταγωνισμό. Δυστυχώς παράγοντες του εξωτερικού και του εσωτερικού αντιλαμβανόμενοι την σπουδαιότητα των Ελληνικών νησιών και του Ελληνικού χώρου επηρέαζαν κάθε θετική απόφαση που ήθελε να λάβει η Ελληνική κυβέρνηση οπότε οι περισσότεροι πολιτικοί προτιμούσαν την απραξία αναμένοντας να ασχοληθεί ο επόμενος στην αλυσίδα υπουργών και κυβερνήσεων που κράτησαν την γραμμή αυτή. Η ερώτηση που μου κάνετε είναι και επίκαιρη μετά και από την λανθασμένη παρουσίαση του Πάνου Λασκαρίδη. Θα μπορούσα να πω ότι ο Πάνος Λασκαρίδης δεν είναι μόνο σημαντικός Έλληνας αλλά βοηθάει την πατρίδα του σε κάθε στιγμή στην ναυτιλία. Την έννοια ουδείς αντελήφθη, έννοια που δεν έχει ουδεμία σχέση με πρόσωπα ή κυβερνήσεις που υπήρξαν ή υπάρχουν. Η έννοια είναι μία. Το πρόβλημα είναι ότι τα τελευταία 100 χρόνια πέρασαν σωρεία πρωθυπουργών και υπουργών. Όλοι προσπάθησαν καλοπροαίρετα, ασχολήθηκαν με το παρόν χωρίς να αγκαλιάσουν το μέλλον το οποίο χρειάζεται και γνώση και φαντασία στη θάλασσα βεβαίως και αλλού.

Υπήρξαν πολλοί σημαντικοί πλοιοκτήτες και εφοπλιστές που πέρασαν τα τελευταία χρόνια. Βεβαίως δεν αναφέρομαι στους μεγάλους της προηγούμενης γενιάς. Θυμάμαι τον Αντώνη Χανδρή στον τομέα τον δικό μας, τον Πύργο Λιβανό που 50 χρόνια πριν είχε εστερνιστεί και προδεί τις έρευνες του διάσημου Sir David Attenborough (A life on our planet), τον Πάνο Λασκαρίδη και άλλους. Αυτοί ασχολήθηκαν προσπαθώντας να εξηγήσουν τα οφέλη που μπορεί να έχει ο τόπος ο δικός μας από την θάλασσα. Δυστυχώς πολλοί δεν κατάλαβαν το βάθος των σκέψεων τους. Εάν θέλουμε να βλέπουμε στα μάτια την πραγματικότητα θα πρέπει να πούμε ότι στην αρχή δεν ακολούθησαν τις ιδέες του Γιώργου Λιβανού (Helmepa) της προσωπικότητας του και του μαχητικού του πνεύματος. Λίγοι είναι οι πολιτικοί εκείνοι που έχουν καταλάβει την σημασία, ο Σ. Μαρκεζίνης, ο Κων.

Συνέντευξη

Καραμανλής, ο Κων. Μητσοτάκης, ο Ανδρ. Παπανδρέου.

Θα μπορούσαν να ειπωθούν πολλά εάν θέλουμε να πάμε σε βάθος, δεν θέλω να επεκταθώ. Ο τόπος θα μπορούσε ποικιλοτρόπως να είχε ωφεληθεί διατηρώντας την Ελληνική σημαία και την ανταγωνιστικότητα στο παγκόσμιο χώρο.

ΝΑΥΣ: Ποια είναι τα δεδομένα για το home porting, τι ακριβώς έχει συμβεί με τον Πειραιά και πως βλέπετε να διαμορφώνεται το μέλλον;

Α. Π. : Το home porting δεν απαντάται με μια λέξη. Το home porting εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, οικονομικούς, περιβάλλοντος, οικονομικών επιδιώξεων και πολιτικής στον τομέα αυτό. Ίσως με το θέμα αυτό θα έπρεπε να ασχοληθούμε σε ένα άλλο άρθρο.

ΝΑΥΣ: Θεωρείτε ότι η κρουαζιέρα άργησε να αντιδράσει στην πανδημία και πως πιστεύετε ότι μπορεί να ξανακερδίσει το καλό της όνομα;

Α. Π. : Η κρουαζιέρα, τα τέτοια μεγέθους πλοία είχαν και άλλοτε λάβει δειλά – δειλά μηνύματα όταν μερικά επιβατηγά πλοία είχαν να αντιμετωπίσουν την σαλμονέλα, η οποία έδινε ένα μήνυμα το τι μπορεί να συμβεί σε ένα πλοίο που όλοι οι αεραγωγοί, air condition, οι κοινοί χώροι επικοινωνούν. Ήταν βέβαιο όμως σε μικρή κλίμακα και αντιμετώπισιμο. Νομίζω ότι γενικώς όχι μόνο οι εταιρείες των περιηγήσεων αλλά και τα κράτη δεν έχουν αντιληφθεί το μέγεθος της πανδημίας. Τα πρώτα μηνύματα από τον Δεκέμβριο του 2019 δεν ελήφθησαν υπόψιν σοβαρά ούτε και από τις κυβερνήσεις των διαφόρων κρατών. Δεν θα μπορούσαν βεβαίως και οι διοικήσεις των εταιρειών να λάβουν ανάλογα μέτρα πριν γίνει αντιληπτό το μέγεθος της πανδημίας. Δύσκολη ερώτηση. Όταν λέμε καλό όνομα μιλάμε για το σήμερα ή για το αύριο; Όταν μιλάμε για σήμερα εννοούμε ότι θέλουμε να συνεχιστεί η πορεία που έχει πάρει ο κλάδος αυτός ή ότι κάτι θα πρέπει να αλλάξει; Αυτό που είναι βέβαιο, αν συνεχιστεί ο ρυθμός αυτός με πλοία των 5.000 ή 6.000 ή και 8.000 επιβατών, οι μελλοντικές γενεές, δισέγγονα- τρισέγγονα, θα ταξιδεύουν σε νεκρές θάλασσες και σε μέρη που θα έχουν αλλάξει τόσο και θα τους διαθέτουν ένα ιστορικό λευκωμα με λεζάντες, αυτή ήταν η Σαντορίνη, αυτή ήταν η Μύκονος, αυτή ήταν η Σκιάθος, όπως έχει συμβεί από τώρα στο Μεξικό (πυραμίδα στο Tulum) που ορισμένα μέρη ήταν παράδεισος και τώρα βλέπεις μόνο ουρανοξύστες και τίποτα



Δυστυχώς υπήρχαν πάντοτε λύσεις θετικές που προστάτευαν και την Ελληνική σημαία και τα Ελληνικά πληρώματα παραμένοντας ανταγωνιστικά στον διεθνή ανταγωνισμό. Δυστυχώς παράγοντες του εξωτερικού και του εσωτερικού αντιλαμβανόμενοι την σπουδαιότητα των Ελληνικών νησιών και του Ελληνικού χώρου επηρέαζαν κάθε θετική απόφαση που ήθελε να λάβει η Ελληνική κυβέρνηση οπότε οι περισσότεροι πολιτικοί προτιμούσαν την απραξία αναμένοντας να ασχοληθεί ο επόμενος στην αλυσίδα υπουργών και κυβερνήσεων που κράτησαν την γραμμή αυτή. Η ερώτηση που μου κάνετε είναι και επίκαιρη μετά και από την λανθασμένη παρουσίαση του Πάνου Λασκαρίδη.



άλλο. Θα είναι δημοφιλής μια τέτοια κρουαζιέρα ή θα συμβεί ακριβώς το αντίθετο και θα αποφεύγεται;

ΝΑΥΣ: Πόσο ευχαριστημένος είστε σχετικά με τις πρωτοβουλίες των Διεθνών Οργανισμών όσον αφορά στον κλάδο της κρουαζιέρας; Αντιμετωπίστηκε το ίδιο με άλλους κλάδους της ναυτιλίας;

Α. Π. : Οι διεθνείς οργανισμοί προσπαθούν να βρουν ένα modus- viventi με κόστος ενδεχομένως για τον πλοιοκτήτη αλλά δεν χαράζουν γενικότερα πολιτική του μέλλοντος. Αντιμετωπίζονται όπως αντιμετωπίζονται διάφορα περιστασιακά. Με λίγα λόγια εάν δεν αντιληφθούμε που ζούμε, ποιος είναι ο πλανήτης μας και ποια είναι η ανθρώπινη διάσταση, το καλό όνομα που λέτε θα σβήσει. Ίσως όχι για τους σημερινούς πολιτικούς που θα δείχνουν νούμερα, αύξηση 30%, 40% , αλλά θα σβήσει σίγουρα για τα δισέγγονα και τρισέγγονα μας.

ΝΑΥΣ: Αντέχει η κρουαζιέρα ακόμα μία χαμένη χρονιά; Μπορεί αυτός ο αόρατος εχθρός της πανδημίας να κατακερματίσει ακόμα περισσότερο τον κλάδο και να τον οδηγήσει σε μεγαλύτερη συρρίκνωση;

Α. Π. : Εξαρτάται προσωπικά από τους πλοιοκτήτες αλλά και από τα χρηματιστήρια, τις διεθνείς αγορές που χρηματοδοτούν ουσιαστικά τις επενδύσεις αυτές.

ΝΑΥΣ: Πώς βλέπετε να διαγράφεται το μέλλον του κλάδου της Κρουαζιέρας τα επόμενα χρόνια και τι θα συμβουλευάτε τους θεσμικούς αλλά τις εταιρίες για ένα καλύτερο μέλλον;

Α. Π. : Πλοία με ανθρώπινη διάσταση, όχι πάνω από 800-900 άτομα, ενέργεια οικολογική που δεν διαταράσσει τη ζωή της θάλασσας. Πλοία με ατομικούς αερισμούς σε κάθε καμπίνα, απομόνωση αερισμών στους κοινούς χώρους, λιγότερο παραμονή στο πλοίο και περισσότερη παραμονή στους τόπους επισκέψεων, ρύθμιση της ανεξέλεγκτης προσέγγισης και στα μέρη των επισκέψεων αλλά και σε μέρη που θα θιγεί το οικοσύστημα. Έξοδοι διαφυγής σε κάθε κατάσταση. Το μέλλον είναι στα χέρια μας και η Ελλάδα είναι ακόμα στα χέρια μας. Ας αγκαλιάσουμε το μέλλον, την χώρα μας με όραμα και γνώση και κάθε φωνή σαν την δική σας είναι ένα βήμα στην προσπάθεια. ■