

Περίληψη της ομιλίας του κ. Γ. Κοτζιά για το Θαλάσσιο Τουρισμό

Μπορεί οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά λιμάνια μέσα στο 2011 να έχουν αυξηθεί, ωστόσο ο νόμος για την άρση του καμποτάζ για κρουαζιερόπλοια με μη κοινοτικές σημαίες δεν έχει αποδώσει μέχρι σήμερα, αφού οι εταιρείες δεν τον θεωρούν φιλικό απέναντι στη κρουαζιέρα. Με τον τρόπο αυτό αδυνατίζει η θέση της χώρα μας στον τομέα του home port, η χρήση των ελληνικών λιμανιών, και ειδικά αυτό του Πειραιά για κυκλικά ταξίδια. Η διαφορά αυτή φαίνεται στα έσοδα που έχει η κάθε χώρα από τη βιομηχανία κρουαζιέρας.

Στην Ευρώπη

Το καλύτερο παράδειγμα είναι η έκθεση του European Cruise Council για το 2010. Η Ελλάδα και η Ισπανία είχαν περίπου τον ίδιο αριθμό επιβατών. Ειδικότερα η Ισπανία που μας προσπέρασε σε σχέση με το 2009 είχε 4.911.000 και μερίδιο αγοράς 19,5% και η Ελλάδα 4.473.000 και μερίδιο 17,8%. Όμως η διαφορά στα έσοδα ήταν τεράστια. Η Ισπανία βρίσκεται τέταρτη στη σειρά με έσοδα 1,28 δισ. δολάρια με αύξηση 6% και η Ελλάδα πολύ χαμηλότερα με έσοδα 580 εκατ. δολάρια μειωμένα κατά 3%.

Η Ισπανία, αντίθετα από την Ελλάδα, αποτελεί βάση για τις μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας στον κόσμο, και τα πλοία από εκεί ξεκινούν και τελειώνουν τις κρουαζιέρες, με αποτέλεσμα να επωφελούνται και όλες οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην παροχή υπηρεσιών προς τη ναυτιλία.

Σύμφωνα με τις αναλογιστικές μελέτες για την προσφορά της κρουαζιέρας κάθε ένα ευρώ που επενδύεται στη βιομηχανία κρουαζιέρας αποφέρει 2,7 ευρώ στις τοπικές οικονομίες, ενώ δημιουργεί περίπου 80% περισσότερες θέσεις εργασίας από ό,τι γίνεται αντίστοιχα με τις επενδύσεις στην ξηρά.

Εκτός όμως από τις αδυναμίες που παρουσιάζει ο νόμος για την άρση του καμποτάζ, φαίνεται ότι ορισμένες εταιρείες δεν τις συμφέρει να κάνουν κρουαζιέρες από το λιμάνι του Πειραιά. Για παράδειγμα η Costa που τα πλοία της έχουν ιταλική σημαία (κοινοτική), οπότε δεν χρειάζεται να υπογράψει σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο όπως προβλέπει ο νόμος, το 2012 θα κάνει κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοίο της από το λιμάνι της Ρόδου, αποφεύγοντας το λιμάνι του Πειραιά.

Έχουμε την πεποίθησή τους ότι ο θαλάσσιος τουρισμός (κρουαζιέρα, λιμάνια, σκάφη αναψυχής και μαρίνες) μπορεί να αποτελέσει πηγή πλούτου για την Ελλάδα αρκεί να δημιουργηθεί ένα αναπτυξιακό και «φιλικό για το χρήστη» περιβάλλον. Η χώρα μας, παρά την προσπάθεια που έκανε για την άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα για τα πλοία με μη κοινοτικές σημαίες, δεν έχει ακόμα προσελκύσει πλοία.

Χρειάζεται περαιτέρω απλούστευση των διαδικασιών και των προϋποθέσεων που θέτει το ελληνικό κράτος για να αποφασίσουν τα μεγαθήρια της παγκόσμιας κρουαζιέρας να

φέρουν τα πλοία τους στα ελληνικά λιμάνια για να κάνουν home port. Σημειώνεται ότι περίπου το 80% του παγκόσμιου στόλου κρουαζιερόπλοιων έχει μη κοινοτικές σημαίες.

Χαρακτηριστικό είναι και το παράδειγμα για τα ποσά που αφήνουν στην ελληνική οικονομία οι επιβάτες κρουαζιέρας. Υπολογίζεται ότι ένας επιβάτης που περνάει transit από τη χώρα μας θα ξοδέψει περίπου 50 με 60 ευρώ, ενώ αν επιβιβαστεί και αποβιβαστεί από ελληνικό λιμάνι, το ποσό θα εκτιναχθεί στα 200 με 250 ευρώ το άτομο. Και στην περίπτωση που οι επιβάτες παραμείνουν στη χώρα για ολιγοήμερες διακοπές το ποσό αυτό θα πολλαπλασιαστεί.

Μπορεί η τράνζιτ κρουαζιέρα να έχει αυξηθεί φέτος κατά 25%, το homeport όμως έχει μειωθεί κατά περίπου 8% σε σχέση με πέρυσι.

Άλλα μέτρα

Εκτός από την απλούστευση της νομοθεσίας για το καμποτάζ, τα έσοδα από την κρουαζιέρα θα ενισχυθούν περαιτέρω με την υπαγωγή των επισκευών και μετασκευών των κρουαζιερόπλοιων, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τον ξενοδοχειακό εξοπλισμό στον αναπτυξιακό νόμο.

Μια τέτοια ρύθμιση θα δώσει πνοή και στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας μας. Αναγκαία κρίνεται και η ανάπτυξη έργων υποδομής κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια, αλλά και η οριστική επίλυση του προβλήματος με τις ασφαλιστικές εισφορές στο NAT που εκκρεμεί από το 2005 και παραμένει παρά τη διόρθωση που έγινε πρόσφατα από το κατηργημένο σήμερα υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων.