

Μόλις 8η στη Μεσόγειο σε έσοδα από την κρουαζιέρα η Ελλάδα

2017/10/02 14:57 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η Ελλάδα, αν και αποτελεί τον 4ο πιο δημοφιλή προορισμό κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, είναι μόλις 8η σε έσοδα, όπως προκύπτει από μελέτη της ΔιαΝΕΟσις.

Σύμφωνα με έρευνα που εκπόνησε ομάδα ερευνητών, με συντονιστές τον αν. καθηγητή του Πανεπιστημίου Αιγαίου Θάνο Πάλλη και τον διευθύνοντα σύμβουλο της Ports & Shipping Advisory Γιώργο Βαγγέλα, τα επόμενα χρόνια η κρουαζιέρα θα φέρνει στη χώρα μας το 10% των τουριστών, αλλά **μόνο το 3% των τουριστικών εσόδων**.

Όπως φαίνεται στη [λεπτομερή μελέτη](#) εδώ υπάρχει μια μεγάλη χαμένη ευκαιρία για την ελληνική οικονομία. Το αναπόφευκτο συμπέρασμα είναι ότι με συγκεκριμένες στοχευμένες παρεμβάσεις, με επενδύσεις σχετικά χαμηλού κόστους και συνέργειες με τον ιδιωτικό τομέα η Ελλάδα μπορεί να διεκδικήσει πολύ μεγαλύτερο μερίδιο από τα έσοδα αυτής της ζωντανής και αναπτυσσόμενης αγοράς.

Η έρευνα αναλύει τον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί η αγορά της κρουαζιέρας παγκοσμίως, εξηγεί τις αλλαγές και τις παρεμβάσεις που χρειάζονται τα λιμάνια της χώρας μας για να είναι ελκυστικά στις εταιρείες κρουαζιέρας και καταλήγει σε συγκεκριμένες προτάσεις για την αναβάθμιση των ελληνικών λιμένων που μπορούν να εξελιχθούν σε σημαντικούς λιμένες αφετηρίας (home ports).

Ελλάδα vs Μεσόγειος

Παρά την άρση του καμποτάζ και τις θετικές επιδόσεις του τουρισμού, τα τελευταία χρόνια η αγορά της κρουαζιέρας στην Ελλάδα παρουσιάζει στασιμότητα.

Έχουμε το 11% της επιβατικής κίνησης, αλλά **μόνο το 8% του αριθμού των επιβατών και μόνο το 6% του home porting**.

Το 50,4% των home portings της Μεσογείου γίνονται στους 7 λιμένες αφετηρίας της Ιταλίας και το 31,4% στους 15 λιμένες αφετηρίας της Ισπανίας.

Η αιτία

Τα ελληνικά λιμάνια, με τις ανεπαρκείς υποδομές και την -σε πολλές περιπτώσεις-

προβληματική διαχείριση δεν αποτελούν ελκυστικό προορισμό home porting, καθώς δεν πληρούν πολλά από τα κριτήρια που θέτουν οι εταιρείες κρουαζιέρας.

Τι χρειάζεται να έχει ένα λιμάνι για να είναι ελκυστικό home port; Υπάρχουν 81 κριτήρια, με πιο σημαντικά:

- τη διαθεσιμότητα μεγάλου διεθνούς αεροδρομίου κοντά στο λιμάνι
- τον αριθμό αεροπορικών συνδέσεων
- την αξιοπιστία των αεροπορικών μεταφορών
- την ασφάλεια του προορισμού
- το βάθος του λιμένα
- τις υποδομές επιβίβασης-αποβίβασης και διαχείρισης επιβατών
- τις υπηρεσίες ασφάλειας
- την ύπαρξη περιοχών ιστορικού ενδιαφέροντος κοντά στο λιμάνι.

Τα ελληνικά λιμάνια που μπορούν δυνητικά να γίνουν αποτελεσματικά home ports είναι κατά σειρά ο Πειραιάς, το Ηράκλειο, η Θεσσαλονίκη, η Ρόδος, το Λαύριο και η Κέρκυρα.

Μιλώντας ειδικά για τον Πειραιά, η μελέτη αναφέρει ότι οι θετικές οικονομικές επιπτώσεις από την ανάπτυξη του εν λόγω λιμανιού ως λιμένα-αφετηρίας είναι σημαντικές. Η υφιστάμενη κίνηση home-porting, και η διατήρησή της στα τρέχοντα επίπεδα (2016) δημιουργεί ετήσια οικονομική ωφέλεια στην εθνική οικονομία 143 εκατ. ευρώ και δημιουργεί 3.300 θέσεις εργασίας.

Στην περίπτωση εφαρμογής τμήματος της προτεινόμενης στρατηγικής στον Πειραιά θα μπορούσε να παραχθεί την προσεχή πενταετία αύξηση της συγκεκριμένης οικονομικής ωφέλειας κατά 45 εκατ. ευρώ και να δημιουργηθούν 350 νέες θέσεις εργασίας.

Τι πρέπει να κάνουν τα ελληνικά home ports;

- Ανάπτυξη επαρκών υποδομών
- Ανάληψη πρωτοβουλιών για την επέκταση της τουριστικής περιόδου και τη βελτίωση της εμπειρίας των επιβατών στο λιμάνι
- Ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας με τις εταιρίες κρουαζιέρας
- Ανάληψη θεσμικών πρωτοβουλιών για τη διευκόλυνση των ιδιωτικών

επενδύσεων, για τον εκσυγχρονισμό της Πλοηγικής Υπηρεσίας και για την επίλυση των προβλημάτων με τις κλειστές αγορές και τα ωράρια αρχαιολογικών χώρων

- Εξέλιξη των φορέων διαχείρισης των λιμανιών για να μπορούν να ανταποκριθούν στις προκλήσεις της σύγχρονης αγοράς
- Επέκταση και σε άλλες αγορές κρουαζιέρας, όπως η ασιατική.

Συμπερασματικά, η ΔιαΝΕΟσις επαναλαμβάνει ότι τα περιθώρια ανάπτυξης είναι τεράστια. Σήμερα, σημειώνει, η Ελλάδα, ένας από τους δημοφιλέστερους τουριστικούς προορισμούς του κόσμου, βλέπει να μπαίνουν στην οικονομία της λιγότερα από 500 εκατ. ευρώ κάθε χρόνο από την κρουαζιέρα.

Βλέποντας το μέγεθος της αγοράς, το τι έχουν κάνει ξένα λιμάνια που έχουν μικρότερο μέγεθος ή βρίσκονται σε προορισμούς λιγότερο ελκυστικούς από τους δικούς μας, μπορεί κάποιος να φανταστεί ότι το περιθώριο ανάπτυξης είναι πολύ μεγάλο.

Τα 60 εκατ. ευρώ τον χρόνο επιπλέον μόνο από το home porting στον Πειραιά, που προδιαγράφει η έρευνα, είναι ένας απόλυτα ρεαλιστικός, σχεδόν συντηρητικός στόχος για τα αμέσως επόμενα χρόνια.

Με τις σωστές κινήσεις, η Ελλάδα θα μπορούσε **να υπερδιπλασιάσει τα έσοδά της στη συγκεκριμένη αγορά** τα επόμενα χρόνια. Κι αν δεν μπορούμε να διεκδικήσουμε τα έσοδα που δικαιούμαστε από αγορές στις οποίες έχουμε ήδη συγκριτικό πλεονέκτημα, όπως η αγορά της κρουαζιέρας, τότε πώς ακριβώς θα διεκδικήσουμε την είσοδο σε άλλες αγορές ή άλλες μεγάλες ξένες επενδύσεις;

Αν η χώρα δεν μπορεί να βγάλει λεφτά ούτε από την κρουαζιέρα, τότε από πού ακριβώς περιμένουμε να μας έρθει η ανάπτυξη, καταλήγει η μελέτη.