

Οι προτάσεις ΕΒΕΠ στην ΚΕΕΕ για ακτοπλοΐα, υδατοδρόμια, κρουαζιέρα, yachting

2023/02/01 09:57 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Ο πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς, Βασίλης Κορκίδης, στο πλαίσιο σχετικής πρωτοβουλίας της Κ.Ε.Ε.Ε ανάπτυξης διαλόγου με την κυβέρνηση, που αφορά στη λήψη δέσμης μέτρων στήριξης του τουριστικού κλάδου, απέστειλε τις κάτωθι βασικές προτάσεις, με επίκεντρο τον θαλάσσιο τουρισμό.

Αναλυτικότερα, από το Επιμελητήριο προτείνονται τα εξής:

Ακτοπλοΐα

Η ακτοπλοΐα είναι ο κύριος στυλοβάτης της οικονομικής ανάπτυξης της νησιωτικής χώρας και ο θεματοφύλακας της εδαφικής συνοχής της νησιωτικής προς την ηπειρωτική χώρα. Η ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών συνδέσεων επί της ουσίας, και πέραν των θεμάτων που απασχολούν τις ακτοπλοϊκές εταιρίες επι των οποίων έχει τοποθετηθεί αρμοδίως ο ΣΕΕΝ, συνδέεται με τις λιμενικές υποδομές των νησιωτικών συγκροτημάτων οι οποίες παραμένουν σε μία κατάσταση μη ικανή να εξυπηρετήσει σωστά και με ασφάλεια τις ταχύπλοες και συμβατικές μονάδες του ακτοπλοϊκού στόλου που καλύπτουν τις συνδέσεις με ανοδομές υποτυπώδεις και παραπέμπουσες στο κατ' ευφημισμό "couleur locale". Οι αιτίες για μία σειρά αστοχιών αποδίδεται στην εμπλοκή ή μάλλον στις συναρμοδιότητες των υπουργείων Εθνική Αμύνης, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Εσωτερικών, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Τουρισμού. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι εκείνο με τα «ναύδετα» (πλωτές δέστρες βαθέων υδάτων επ' αγκύρα) έξω από το λιμάνι της Σαντορίνης για τη θέση των οποίων έπρεπε να γνωμοδοτήσουν, να εισηγηθούν και συνυπογράψουν τα υπουργεία Αμύνης, Ναυτιλίας και Τουρισμού... Συμπερασματικά για την βελτίωση των λιμενικών υποδομών, που απαιτείται χρόνος για τις κατασκευές αλλά και μεγάλα κονδύλια καθώς είναι έργα ιδιάζουσας σημασίας η εμπλοκή των προαναφερθέντων υπουργείων είναι προφανές ότι επιδρά στην απώλεια χρόνου αλλά και στην διατήρηση της γραφειοκρατίας. Όταν κάλλιστα όλα αυτά θα μπορούσε να χειριστεί η γενικής γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΝΝΠ είτε με την υπάρχουσα δομή της είτε ενδεχομένως αναβαθμιζόμενη σε επίπεδο υφυπουργείου.

Παραμένει στόχος η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των ταξιδιωτών-τουριστών τόσο στα μεγάλα όσο και στα μικρά νησιά αλλά και των μόνιμων κατοίκων. Είναι γνωστό ότι το «επιβατηγό φορτίο» μεγαλώνει υπερβολικά τους καλοκαιρινούς μήνες με το τουριστικό κύμα που πολλαπλασιάζει τον αριθμό των κατοίκων με αποτέλεσμα να απαιτείται μεγαλύτερη συχνότητα προσεγγίσεων η οποία ωστόσο τους χειμερινούς μήνες δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από τις εταιρείες λόγω του κόστους των ανελαστικών δαπανών (καύσιμα, μισθοί πληρωμάτων κ.λπ.). Για τους μόνιμους κατοίκους η επέκταση της τουριστικής περιόδου εξακολουθεί να είναι ζητούμενο όπως και η κάλυψη τους χειμερινούς μήνες των αναγκών της καθημερινότητάς τους και των εμπορικών τους δραστηριοτήτων.

Ακόμη και σήμερα είναι δύσκολη η πρόσβαση σε μικρά νησιά (των λεγόμενων άγονων γραμμών) για την τουριστικής τους ανάπτυξη είτε λόγω των συχνοτήτων των δρομολογίων των πλοίων είτε τις ελλιπούς διασύνδεσης με μεγαλύτερα νησιά ώστε να καθίσταται εφικτή η «κυκλική» τουριστική κίνηση. Υπάρχουν περιπτώσεις που για να πάει κάποιος σε ένα άλλο νησί θα πρέπει να επιστρέψει Πειραιά για να πάει στον επόμενο προορισμό του.

Στο παρελθόν, όταν υπήρχε αυτόνομο υπουργείο Αιγαίου, είχαν εκπονηθεί σχεδιασμοί-προτάσεις για εμπλοκή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε ακτοπλοϊκά σχήματα με στόχο την κάλυψη με μικρά σκάφη των ενδοσυνδέσεων τουλάχιστον την θερινή περίοδο αλλά ουδέποτε αυτοί οι σχεδιασμοί βρήκαν πρόσφορο έδαφος επιχειρηματικά.

Τα περισσότερα νησιά κάτω των χιλίων κατοίκων, που όμως πέρα από την υποχρέωση της πολιτείας για τη «ζωή» και την ανάπτυξή τους, είναι και η συμμετοχή των στεριανών να συνδράμουν για τη συνέχιση και ενδυνάμωση της ύπαρξής τους. Κατά συνέπεια απαιτείται η διαφημιστική προβολή των νησιών αυτών.

Υδατοδρόμια

Ενώ έχει αδειοδοτηθεί ένας αριθμός υδατοδρομίων ωστόσο δεν έχουν ξεκινήσει επί της ουσίας τα απαιτούμενα έργα στις λιμενικές εγκαταστάσεις ενώ ασαφές παραμένει το θέμα των πύργων ελέγχου που θα απαιτηθούν κατά περίπτωση για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας αλλά και των υποστηρικτικών υπηρεσιών που πρέπει να αναπτυχθούν στα νησιά. Πρόκειται για μια «νέα αγορά», η οικονομική βιωσιμότητα της οποίας δεν θεωρείται «δεδομένη» και μένει να αποδειχθεί. Όταν και εφόσον ξεκινήσουν εμπορικές πτήσεις από εταιρίες που έχουν εκδηλώσει σχετικό ενδιαφέρον. Επί της ουσίας το κόστος των εισιτηρίων σε σχέση με τα ακτοπλοϊκά είναι ένα θέμα που εν δυνάμει υποκρύπτει και ανταγωνισμό για ορισμένα νησιά που καλύπτονται από πλοία της ακτοπλοΐας.

Κρουαζιέρα

Οι λιμένες κρουαζιέρας διακρίνονται σε home – ports (λιμάνια που αποτελούν αρχικό ή τελικό ή ακόμα και τα δύο σημεία για μια κρουαζιέρα), ports of call (λιμάνια που επισκέπτεται ένα κρουαζιερόπλοιο κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας) και hybrid ports (λιμάνια που αποτελούν μίγμα των δύο προηγούμενων κατηγοριών, καθώς δρουν ως το αρχικό ή /και το τελικό σημείο για μερικά δρομολόγια κρουαζιέρας, αλλά και δρουν ως ενδιάμεσο σημείο για άλλα). Το μεγαλύτερο ενδιαφέρον των λιμένων κρουαζιέρας προσανατολίζεται στο να αποτελέσουν λιμένες εκκίνησης / τερματισμού (home ports) για μία ή περισσότερες εταιρείες κρουαζιέρας για να επωφεληθούν, τόσο ο λιμένας όσο και η ενδοχώρα, από το υψηλό εισόδημα που προκύπτει από την παροχή υπηρεσιών home porting.

Προτείνεται:

- Η βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ Ελλήνων και ξένων πρακτόρων κρουαζιέρας (cruise ship operators), φορέων διοίκησης χρήσης και εκμετάλλευσης λιμένων και άλλων εμπλεκόμενων.
- Ανάπτυξη καινοτόμων ιδεών και διαφοροποίησης του «προϊόντος», δηλ. εξατομίκευσης για την ικανοποίηση και των πλέον απαιτητικού πελατών
- Προσφορά Πακέτων Τουριστικών Προϊόντων – σύνδεση και προώθηση τουριστικών αξιοθεάτων ενδοχώρας – guest hosting αλλά και συνεργειών όπως ο θρησκευτικός και ο συνεδριακός τουρισμός.
- Επέκταση της τουριστικής περιόδου – εύρους εποχικότητας – χειμερινός τουρισμός.

Yachting

Η χώρα μας θα πρέπει να εκσυγχρονίσει τομείς σημαντικούς για την υποδοχή αυτού του τομέα θαλάσσιου τουρισμού, το yachting, όπως τη νομοθεσία της, τις μαρίνες, τις υπηρεσίες παροχής υπηρεσιών, για να δημιουργήσει ένα δόκιμο περιβάλλον παραμονής και φιλοξενίας. Η Ελλάδα «μπορεί να γίνει το νέο Yachting Home Port παγκοσμίως. Το yachting είναι ο επαγγελματικός προσανατολισμός που οι νέοι μπορούν να στοχεύσουν για ένα ευοίωνο και προσοδοφόρο μέλλον.

Δεν πρέπει να διαλάβει της προσοχής μας το γεγονός ότι, η ανάπτυξη μαρίνων στη νησιωτική χώρα, ιδιαίτερα δε στα συμπλέγματα των μικρών νησιών, εν δυνάμει θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας κυρίως για νέους που υπό άλλες συνθήκες θα πρέπει να αναζητήσουν επαγγελματικό προσανατολισμό στα αστικά κέντρα εγκαταλείποντας έτσι τον τόπο τους. Παράλληλα η ανάπτυξη των αναγκαίων υποστηρικτικών

υπηρεσιών εντός και εκτός μαρίνων δημιουργεί ένα μίνι cluster το οποίο θα συμβάλει στην διατήρηση της τοπικής οικονομίας και άρα της εθνικής.

Το yachting πρέπει να «αποενοχοποιηθεί» καθώς έχει εσφαλμένα καταχωρηθεί ως μια μορφή τουρισμού για υπερυψηλά εισοδήματα και άστοχα ότι δεν προσφέρει τίποτα στις τοπικές κοινωνίες.

Όσον αφορά στο ισοζύγιο μαρίνων στο Αιγαίο η σχέση βαρύνει υπέρ της Τουρκίας καθώς εμείς διαθέτουμε 22 μαρίνες με 8.100 θέσεις ελλιμενισμού και στην Τουρκία υπάρχουν 67 μαρίνες με 30.000 διαθέσιμες θέσεις ελλιμενισμού. Σε αυτήν τη σχέση δεν συμπεριλαμβάνονται μαρίνες ξενοδοχείων και χώροι πρόσδεσης σκαφών αναψυχής επαγγελματικών και μη σε λιμάνια».