

10^ο ΣΥΝΕΔΡΙΟ IMIC 2014:
Αντιμετωπίζοντας με επιτυχία την εποχικότητα στον τουρισμό.
Από τη θεωρία στην πράξη

ΑΘΗΝΑ 26-27 Φεβρουαρίου 2014

**«Η σημασία του τουριστικού σκάφους αναψυχής γιώτινγκ
για την ενίσχυση των τοπικών οικονομιών και για την ανάπτυξη ποιοτικού
τουρισμού στην Ελλάδα»**

ΠΑΡΙΣ ΛΟΥΤΡΙΩΤΗΣ

Πρόεδρος Σωματείου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών
Άνευ (μονίμου) Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ)
Μέλος ΔΣ Γενικής Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΓΕΠΟΕΤ)

Αξιότιμοι (επίσημοι)

Κυρίες και Κύριοι,

Ευχαριστούμε τους οργανωτές που μας προσεκάλεσαν και μας δίνουν την ευκαιρία να συμμεριστούμε μαζί σας ορισμένες, σημαντικές για τον Ελληνικό τουρισμό και για τον κλάδο του γιώτινγκ, σκέψεις μας.

Διανύουμε ήδη τον 6^ο χρόνο της οικονομικής κρίσης στη χώρα, και ενώ ακούμε αισιόδοξα μηνύματα για την εξέλιξη της τουριστικής κίνησης, διαπιστώνουμε ότι ο κλάδος του επαγγελματικού σκάφους αναψυχής αντιμετωπίζει συνεχώς συρρικνωμένη δραστηριότητα και συνεχώς τοποθετείται σε δευτερεύουσα μοίρα στο πλαίσιο της υλοποίησης των εξαγγελιών της κυβερνητικής στρατηγικής.

Ενδεικτικώς και μόνον αναφέρω ότι το αναμενόμενο και ανακοινούμενο Νομοσχέδιο του Θαλάσσιου Τουρισμού έχει τύχει επεξεργασίας από 7 Υπουργούς – Υφυπουργούς Ναυτιλίας και ο ΣΙΤΕΣΑΠ έχει συνεργαστεί με όλους. Όμως, ακόμη δεν έχει ψηφισθεί, παρά τις θετικές και ενθαρρυντικές συναντήσεις μας με τον παρόντα Υπουργό.

Οι επισημάνσεις αυτές γίνονται επειδή θέλουμε ως εκπρόσωποι του κλάδου με υπερ τις 300 επιχειρήσεις μέλη που διαχειριζόμαστε περισσότερα από 1700 σκάφη, να σημειώσουμε ότι, παρά τις σχετικές αδυναμίες του κράτους, οι επαγγελματίες του γιώτινγκ, εκμεταλλεόμενοι τα συγκριτικά γεωμορφολογικά πλεονεκτήματα της χώρας, εκμεταλλεόμενοι την επαγγελματική τους εμπειρία και την επιχειρηματική επιμονή τους, κρατούν ακόμη σε ζωή έναν κλάδο, που θα μπορούσε να ανδρώνεται, να εξελίσσεται και να αποδίδει πολλαπλώς και στην Ελληνική οικονομία και επιχειρηματικότητα, αλλά κυρίως στην Ελληνική κοινωνία και στο βιοτικό επίπεδο στις παράκτιες περιοχές της χώρας.

- **Πού βρισκόμαστε σήμερα σε σχέση με την αρχή της κρίσης;**

Στην Ελλάδα το Γιώτινγκ αναπτύχθηκε κυρίως με βάση το θεσμικό πλαίσιο του επαγγελματικού σκάφους με τον νόμο 438 του 1976 και τις μετέπειτα τροποποιήσεις του. Αναπτύχθηκε με πολλούς κυρίως αλλοδαπούς πελάτες, μέχρι την υψηλή περίοδο, το 2007 που εκτιμάται ότι τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη ήταν μεταξύ 4.000 – 4.500 και διεκινούνται από περισσότερα από 100 ναυλομεσιτικά γραφεία.

Η Ελλάδα, με την μεγαλύτερη παράκτια ζώνη – ακτογραμμή, ήταν τότε η ηγέτιδα στην Μεσόγειο. Τότε εκτιμούσαμε ότι διαθέταμε περίπου 15.000 θέσεις αγκυροβολίων σε 51 οργανωμένα αγκυροβόλια (μαρίνες και άλλοι χώροι ελλιμενισμού). Τότε, η Κυανή Ακτή και η Ιταλία είχαν κορεσθεί, η δε Κροατία προσπαθούσε να περιορίσει τα νέο-αφικνούμενα σκάφη με ξένη σημαία¹. Το γιώτινγκ στην Τουρκία ήταν ακόμη σε εμβρυακή μορφή. Είχαμε υψηλή ζήτηση για ελλιμενισμούς σκαφών με ξένη σημαία, αλλά το νομικό και φορολογικό καθεστώς δεν ήταν επαρκώς «φιλόξενο».

Συγχρόνως, άρχισε να επηρεάζει την Ελλάδα η διεθνής οικονομική κρίση, και στα πρόσφατα χρόνια δυστυχώς εφαρμόστηκαν πολλά αντικίνητρα που είχαν ως αποτέλεσμα σήμερα, το 80% περίπου των μεγαλύτερων σκαφών αναψυχής με μόνιμο πλήρωμα, που έδρευαν στην Ελλάδα την εποχή των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004, να μετεγκατασταθούν στην Κροατία και την Τουρκία, δύο χώρες οι οποίες έχουν αναγνωρίσει τα οφέλη του θαλάσσιου τουρισμού και αποτελούν και σοβαρούς ανταγωνιστές μας, ενώ έχουν φύγει και πολλά μικρότερα σκάφη. Σύμφωνα με ανακοινώσεις από την Ένωση Μαρινών Ελλάδος, ένα ποσοστό 25% των ελλιμενιζομένων σκαφών έχουν ήδη αποχωρήσει από τη χώρα, στα οποία περιλαμβάνονται και πολλά μικρότερα σκάφη.

Το 2012 ήταν ένα «κακό» έτος για το γιώτινγκ στην Ευρώπη και στην Ελλάδα. Στην Ευρώπη η αγορά των ιστιοπλοϊκών σκαφών μέχρι 80 πόδια είχε μείωση τάξεως 5,2%² ενώ με την συνεχιζόμενη από το 2009 κρίση οι πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν από 143,891 σκάφη το 2008 έπεσαν σε 77,094 το 2012 – μία πτώση σχεδόν στο -50% σε μία 5-ετία.

Για την Ελλάδα, δημοσίευμα της Εφημερίδας ΕΠΕΝΔΥΤΗΣ³ για το επαγγελματικό τουριστικό σκάφος τον Δεκέμβριο του 2012, ανέφερε ότι οι ναύλοι σε σχέση με προηγούμενα έτη είχαν μειωθεί άνω του 50% και ήταν στο 30% η ανεργία στα σκάφη με μόνιμο πλήρωμα.

Το 2013 ήταν λίγο καλύτερο από το 2012 αλλά απέχει πολύ από τις προηγούμενες επιτυχίες μας, ενώ έχουμε αυξημένο ανταγωνισμό, οι γειτονικές χώρες έχουν κατασκευάσει νέες μαρίνες και αγκυροβόλια, και έχουν αναπτύξει νομικό και φορολογικό πλαίσιο που είναι φιλικό για την δραστηριότητα.

¹ World Travel and Tourism Council Report GREECE 2007

² Στοιχεία της INTERCONNECTION CONSULTING δημοσιευμένα στις 5.12.2012 στο www.interconnectionconsulting.com/index.php?lang=en&presse=23

³ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΕΠΕΝΔΥΤΗΣ, 23.12.2012 - Ένθετο «Οικονομία» με τίτλο «Βούλιαξε το Γιώτινγκ» σελ. 30

- **Οι αναγκαίες υποδομές ελλιμενισμού και η συνεισφορά τους στην τοπική οικονομία**

Είναι γνωστό σε όλους ότι οι λιμενικές υποδομές στην Ελλάδα υστερούν πολύ από τις γειτονικές μας χώρες, αν και οι περισσότερες – λίγες όμως – οργανωμένες μαρίνες προσπαθούν να παρέχουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες.

Η σημερινή Υπουργός Τουρισμού, κυρία Κεφαλογιάννη, από το 2010 ως Βουλευτής, είχε ευαισθητοποιηθεί και είχε τότε επισημάνει για το γιώτινγκ, ότι «είναι αναγκαίο να καταρτιστεί στοχευμένη καμπάνια επικοινωνίας, να αναβαθμιστούν οι υφιστάμενες μαρίνες και να δημιουργηθούν νέες, να μειωθεί η φορολογία στον ελλιμενισμό, να ξεκαθαρίσει το θεσμικό τοπίο και να αντιμετωπιστεί η γραφειοκρατία που περιπλέκει τις διαδικασίες επισκευής σκαφών». Σήμερα όλα αυτά παραμένουν να είναι οι επιθυμητοί στόχοι.

Σημαντικό στοιχείο και προϋπόθεση για την αύξηση των σκαφών είναι οι υποδομές: Λιμάνια, Μαρίνες, Καταφύγια, που είναι πολύ λίγα με βάση την πολυνησιακή μας ταυτότητα και χρειάζονται για να υποβοηθήσουν την εύκολη περιήγηση, ώστε κάθε βράδυ, σε κοντινές αποστάσεις, να υπάρχει ασφαλές αγκυροβόλιο και εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού. Συνυφασμένο με αυτό είναι και η διαθεσιμότητα σε θέσεις ελλιμενισμού, με υποδομές χερσαίας εξυπηρέτησης – τροφοδοσίας, καυσίμων, αποβλήτων, επισκευών, κλπ.

Εδώ να συμπληρώσουμε ότι εάν δεν βοηθήσουμε και τον κατασκευαστικό κλάδο δεν θα πετύχουμε. Η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα τα παλαιότερα χρόνια ήταν αυτή που βοήθησε στην ανάπτυξη του Γιώτινγκ. Σήμερα έχει σχεδόν εξαφανιστεί.

Δυστυχώς ακόμη στην Ελλάδα οι υποδομές ελλιμενισμού, κυρίως των μικρότερων σκαφών, είναι ανεπαρκείς και δεν έχουν αναπτυχθεί αρκετές περιφερειακές μαρίνες, ώστε εύκολα να μπορεί να μετακινηθεί ο ενδιαφερόμενος μισθωτής του σκάφους. Ως παράδειγμα αναφέρουμε ότι η Πελοπόννησος, που έχει πολλά παράκτια ενδιαφέροντα δεν έχει επαρκή αγκυροβόλια για να προτείνουμε στους πελάτες μας «Πελοποννησιακό περίπλου».

Τι μπορούμε να πετύχουμε; Ας δούμε ποιες είναι οι δυνατότητες και οι προοπτικές ανάπτυξης της δραστηριότητας του γιώτινγκ, με στόχο το 2020.

Επιτρέψτε μου να σας αναφέρω ορισμένα βασικά ποσοτικά στοιχεία του κλάδου. Είναι εκτιμώμενα στοιχεία του Συνδέσμου μας, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν επίσημα στατιστικά στοιχεία.

Πριν από την κρίση υπολογίζεται ότι ο στόλος των επαγγελματικών τουριστικών σκαφών ήταν περίπου 3,500 σκάφη (περίπου 5,000 με τα ιδιωτικά), σήμερα μετά την κρίση και τις μετακινήσεις σε άλλες χώρες εκτιμάται στα 2,500 και στόχος πρέπει να είναι η ανάπτυξη του στόλου στα 7,000 σκάφη, σε μία 7-ετία.

Εκτιμάται ότι σχεδόν το 90% των εσόδων του κλάδου προέρχονται από το εξωτερικό.

Ενδεικτικά, σας υπενθυμίζουμε μερικά στοιχεία από την παρουσίαση, στο POSIDONEIA FORUM 2011, του κ. Oscar Siches, Διευθυντή και Συνιδιοκτήτη της μαρίνας Pantalan del Mediterraneo στη Μαγιόρκα και μέλος του ICOMIA Marinas Group. Ανέφερε, ότι, στην Καταλονία, κάθε νέα θέση εργασίας σε μια μαρίνα δημιουργεί αντίστοιχα εννιά θέσεις εργασίας στην αντίστοιχη τοπική οικονομία. Στη Βαρκελώνη ειδικότερα, για κάθε 100 νέες θέσεις σκαφών σε μαρίνες δημιουργούνται 4,4 νέες θέσεις εργασίας στη μαρίνα και 100 θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας.

Επίσης, ανέφερε, ότι σύμφωνα με μια μελέτη της Ισπανικής Ένωσης Τουριστικών Λιμένων που έγινε το 2010, κάθε τουρίστας που ξοδεύει € 100 σε μία μαρίνα, ξοδεύει επιπλέον €450 στην τοπική οικονομία. Ιδιαίτερα πρέπει να τονιστεί ότι ένας απλός τουρίστας ξοδεύει € 59,50 ανά ημέρα στις Βαλεαρίδες νήσους, ενώ ένας «yachting» τουρίστας ξοδεύει αντίστοιχα € 111,50 ανά ημέρα.

Συνολικά, το οικονομικό όφελος μόνο για την Καταλονία, από δραστηριότητες yachting ανέρχεται σε περίπου € 480 εκατ. ετησίως, εκ των οποίων €196,8 εκατ. ξοδεύονται για ναυτικές υπηρεσίες, €99,6 εκατ. για αγορά ναυτλιακού και ναυτικού εξοπλισμού, €87 εκατ. σε μαρίνες και €37,1 εκατ. για υπηρεσίες και προϊόντα εστίασης. Τα στοιχεία αυτά αναδεικνύουν την σημασία του yachting και τα οφέλη που μπορεί η χώρα μας να καρπωθεί αν επενδύσει σε αυτή τη βιομηχανία.

Στόχος της Ελλάδος πρέπει να είναι η ανάπτυξη του γιώτινγκ, που εμείς θεωρούμε ότι είναι εφικτή, με την προϋπόθεση βέβαια να καλυφθούν οι εκκρεμότητες, νομοθετικής φύσεως, υποδομών και προβολής του γιώτινγκ στις δυνητικές αγορές.

Ο ΣΙΤΕΣΑΠ εκτιμά ότι με κατάλληλες στρατηγικές κινήσεις το 2020, τέλος της επόμενης αναπτυξιακής προγραμματικής περιόδου, η Ελλάδα πρέπει να έχει τις διπλάσιες τουλάχιστον υποδομές, (μαρίνες και άλλα αγκυροβόλια) και αντίστοιχα τουλάχιστον διπλάσιες θέσεις ελλιμενισμού.

Εκτιμούμε, ότι στο πλαίσιο της επόμενης Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020, μπορούν να διατεθούν χρήματα από το ΕΣΠΑ για την υποστήριξη του κλάδου, για να αποκομίσουμε οφέλη. Πιστεύουμε ότι με κατάλληλες νομοθετικές και φορολογικές ρυθμίσεις, μπορούμε να προσβλέπουμε σε μία ανάπτυξη του στόλου σε περίπου 7.000 σκάφη, από 2.500 που είναι σήμερα, αλλά λαμβάνοντας υπόψη ότι ήτανε στα μισά περίπου το 2007, πριν την κρίση και τα αντικίνητρα.

Ο μέσος ναύλος μπορεί να ανέβει σε επίπεδο 700 Ευρώ, από περίπου 200 Ευρώ που είναι σήμερα για τα σκάφη μέχρι 20 μέτρα, ενώ το 2007 ήταν στα 500 περίπου, με δεδομένο ότι θα υλοποιηθεί πρόγραμμα προβολής των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας.

Εάν χρησιμοποιήσουμε την ένδειξη των Ισπανών για την ημερήσια δαπάνη του yachting τουρίστα €111,50 / ημέρα, το όφελος για την Ελλάδα προς το 2020, με τις προηγούμενες εκτιμήσεις, θα ήταν σημαντικό.

Παρακαλώ, παρακολουθείστε με στις, πραγματικά εντυπωσιακές, προοπτικές εισροών από την δραστηριότητα του γιώτινγκ: με μέσο όρο 6 επιβάτες σε κάθε σκάφος επί 170 ημέρες ναύλωσης επί 7.000 σκάφη έχουμε ένα σύνολο άνω των 7 εκατομμυρίων ημερών διαμονής στην Ελλάδα επί €111,50 = €780.500.000. Στο ποσό αυτό πρέπει να προστεθούν και οι ναύλοι δηλαδή 7000 σκάφη X 170 ημέρες X μέσος όρος €700 ημερήσιος ναύλος = €833.000.000-.

Δηλαδή πρακτικά ο κλάδος μπορεί να συνεισφέρει περισσότερο από 1,5 Δις Ευρώ ετησίως, στα τουριστικά έσοδα.

Οι προοπτικές αυτές δεν φαίνεται όμως ότι έχουν γίνει κατανοητές, ενώ η Πολιτεία στον βωμό των αποκρατικοποιήσεων έχει συμπεριλάβει και την Μαρίνα Αλίμου, την κατ' εξοχήν βάση των επαγγελματικών μικρών τουριστικών σκαφών, χωρίς να έχει ακόμα προσφέρει εναλλακτικές λύσεις.

Οφείλουμε να αναφερθούμε και στην περίπτωση των Mega Yachts, των μεγάλων, κυρίως μηχανοκίνητων θαλαμηγών με μόνιμο πλήρωμα, που γειτονικές μας χώρες έχουν εκμεταλλευθεί.

Είναι σημαντική η αναφερόμενη αύξηση στον αριθμό των Mega Yachts, δηλαδή των σκαφών με μόνιμο πλήρωμα (άνω των 20-25 μέτρων). Είχαμε στην Ελλάδα πολύ περισσότερα από όσα σήμερα και έφυγαν, ενώ και άλλα δεν ήρθαν. Υπάρχει ενδιαφέρον και ζήτηση, είναι οι «ακριβοί» πελάτες, ζητάνε ποιοτικές υπηρεσίες, και επίσης πολλοί θέλουν την δυνατότητα διαχείμανσης – 12-μηνης διαμονής - που αποτρέπεται σήμερα από τις φορολογικές επιβαρύνσεις. Στοιχεία της United States Superyacht Association⁴, αναφέρουν ότι ένα μέσου μεγέθους Mega Yacht, περίπου 55 μέτρων, εισφέρει ετησίως \$250,000 στην τοπική οικονομία, ενώ οι αντίστοιχες εισροές από τα πληρώματα του είναι άνω του \$1. (ενός εκατομμυρίου δολαρίων). Ακόμη και αν τα ποσά για την Ελλάδα θα ήσαν μικρότερα, πάντως δεν παύουν να είναι πολύ μεγάλα.

⁴ <http://everydaylife.globalpost.com/yacht-crew-salary-guide-42998.html>

Επισημαίνουμε, ότι στην περίοδο της κρίσης, οι ναυπηγήσεις των αυξάνονται και οι μεγάλες χώρες Ιταλία, Ολλανδία, Γαλλία, όπου κατασκευάζονται και ελλιμενίζονται εκτιμούν ότι η δραστηριότητα συνεισέφερε μόνο στην Ιταλία το 2011 το ποσό των € 2,236 δις⁵. Για το 2014 είναι υπό εξέλιξη 735 νέες ναυπηγήσεις με στοιχεία της έγκυρης⁶ δημοσίευσης του BOAT INTERNATIONAL, ήτοι σε σύνολο 6,2% περισσότερα από το 2013 (κατά το οποίο είχαμε μία μείωση 5,2% σε σχέση με το 2012) στα οποία περιλαμβάνεται αύξηση 15,5% στα κάτω των 33 μέτρων (100 πόδια).

Τα Mega Yachts δημιουργούν σε 12-μηνη βάση μεγάλα οικονομικά ωφέλη: θέσεις απασχόλησης, διαμονή πληρωμάτων στην χώρα μας (με όλες τις δαπάνες των οικογενειών τους), διακίνηση ιδιοκτητών και φιλοξενουμένων, με ζήτηση αλλά και κατανάλωση υψηλού επιπέδου υπηρεσιών, συντήρηση, τροφοδοσία κλπ. δαπάνες λειτουργίας, πέραν από κόστος ελλιμενισμού και καυσίμων.

Η αναφερθείσα, πρόσφατη «Μελέτη για το Γιώτινγκ», από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, επιβεβαιώνει ότι ο κλάδος σήμερα απασχολεί περί τις 40.000 εργαζομένους, αλλά θα μπορούσε να απασχολεί περισσότερους.

Ας μην λησμονούμε ότι σκάφος, ιδιωτικό ή επαγγελματικό, από μόνο του προσφέρει εργασία σε πολλές επιμέρους ειδικότητες. Εκτιμάται ότι περίπου 120 ειδικότητες απασχολούνται με το σκάφος. Άρα η αύξηση των ναύλων θα είχε και άμεση επίπτωση σε προσφορά νέων θέσεων εργασίας.

- **Το πρόβλημα της χαμηλής ανταγωνιστικότητας**

Πρέπει να αναφερθούμε και στον αυξανόμενο ανταγωνισμό από γειτονικές χώρες, στις οποίες τα τελευταία χρόνια, και με την κρίση, διαπιστώνεται μεγάλη αύξηση του τουρισμού γιώτινγκ. Ο κύριος ανταγωνισμός μας έχει καταλήξει να είναι στην Αδριατική η ΚΡΟΑΤΙΑ και στο Αιγαίο η ΤΟΥΡΚΙΑ.

Τα στοιχεία της «Μελέτης για το Γιώτινγκ», του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος του 2012, αναφέρουν ότι η Ελλάδα έχει τον χαμηλότερο μέσο όρο θέσεων ελλιμενισμού σε μαρίνες, ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής, με 0,5 θέσεις / χιλιόμετρο, έναντι των 8.9 θέσεων που είναι ο μέσος όρος Μεσογείου και Τουρκίας.

⁵ Από Ειδική Μελέτη που εκπονήθηκε από το LSE για λογαριασμό της MYBA το 2013, σε 550 Mega Yachts στην Ιταλία, Ολλανδία, Γαλλία, Ισπανία και Ελλάδα
<http://www.broadreachcomms.co.uk/myba-economic-impact-study-concludes-revenue-growth-job-creation-are-key-aspects-of-superyacht-industry/>

⁶ <http://www.boatinternational.com/global-order-book/reports/> 2014 Show Boat International – Global Order Book

Η Κροατία βασισμένη στην νησιωτική της ταυτότητα, αφού διαφημίζεται ως η χώρα των 1000 νησιών, κατασκεύασε μαρίνες και βοηθητικά αγκυροβόλια και εκμεταλλεύτηκε το υψηλό κόστος της Ελλάδος και προσέλκυσε πολλούς πελάτες που θα μπορούσαμε να είχαμε εμείς.

Με αναφορά στα στοιχεία του 2012, η Κροατία έχει συνολικά περίπου 13,400 θέσεις ελλιμενισμού, με 1,7 θέσεις ανά χιλιόμετρο ακτής, και ενώ η Ελλάδα έχει συνολικά 9,000 θέσεις ελλιμενισμού σε μαρίνες και περίπου τις διπλάσιες συνολικά.

Αντιστοίχως, η Τουρκία με 0,9 θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτής, έχει συνολικά περίπου 8,650 θέσεις σε μαρίνες.

Είναι ενδιαφέρον να δούμε κάποια στοιχεία για την Τουρκία. Σε δημοσίευση για την στρατηγική ανάπτυξης του γιώτινγκ στην Τουρκία, του 2011, εξετάζονται δύο μαρίνες της Κωνσταντινούπολης με συνολικό αριθμό 1800 θαλασσίων θέσεων ελλιμενισμού, με έκπληξη μας διαβάσαμε ότι ελλιμενίζουν αντίστοιχα 40% και 53% σκάφη ξένων σημαιών, από τα οποία τα μισά σχεδόν είναι από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Το μέσο κόστος ελλιμενισμού είναι στα 4.500 Ευρώ, και το μέσο μέγεθος σκάφους 12,5 μέτρα.

Σαν Ελληνικό παράδειγμα, στην Μαρίνα Αλίμου, την κατ' εξοχήν Μαρίνα όπου ελλιμενίζονται επαγγελματικά σκάφη, το μέσο κόστος ελλιμενισμού είναι για τα μόνον επαγγελματικά σκάφη μέχρι 20 μέτρα, περίπου 3.600 Ευρώ το χρόνο (λόγω ειδικού τιμολογίου – που όμως κινδυνεύει να χαθεί με την ανακοινωθείσα ιδιωτικοποίηση της Μαρίνας Αλίμου), αλλά περίπου 10.000 Ευρώ για τα ιδιωτικά σκάφη, σαφώς ακριβώτερο από το παράδειγμα των Τουρκικών μαρινών της Κωνσταντινούπολης που αναφέραμε.

Επιπλέον, η Τουρκία χρεώνει 0% ΦΠΑ στις υπηρεσίες γιώτινγκ, έχει ήδη μία αναπτυσσόμενη ναυπηγο-επισκευαστική δραστηριότητα, και ουσιαστικά το προϊόν που προωθεί για το γιώτινγκ είναι τα μικρής διάρκειας ταξίδια με τα καϊκια – gulleys – στο Αιγαίο, στα δικά της παράλια και τα δικά μας νησιά.

Είναι προφανές ότι αν δεν αντιμετωπίσουμε τον ανταγωνισμό, δεν θα μπορέσει να επιβιώσει ο κλάδος. Άρα πρέπει να δούμε, και θα κλείσω με αυτές τις αναφορές, τι χρειάζεται να γίνει – τι προτείνει ο ΣΙΤΕΣΑΠ.

- **Προτάσεις για την αναζωογόνηση του κλάδου**

Όπως διαπιστώνετε, από τα ανωτέρω στοιχεία, ο κλάδος έχει υποστεί μία σημαντική συρρίκνωση δραστηριότητας, και λόγω της κρίσης και λόγω της αυξανόμενης ανταγωνιστικότητας, που τείνει να ακυρώσει τα δικά μας συγκριτικά πλεονεκτήματα, και τις προσπάθειες των επαγγελματιών.

Στοιχεία που αποτελούν πόλο έλξης του θαλάσσιου τουρισμού και συγχρόνως σημαντικά πλεονεκτήματα που έχει η χώρα μας, είναι ο πολιτισμός της, η μοναδική πολυνησία, η γειτνίαση των νησιών, το ανεπανάληπτο φως, το φυσικό περιβάλλον, οι ιδεώδεις καιρικές συνθήκες και το εκτεταμένο μήκος των ακτών.

Δεν είμαστε όμως απαισιόδοξοι. Πρέπει να αντιληφθούμε ότι η κατάσταση που έχει δημιουργηθεί σήμερα με την οικονομική κρίση μπορεί να αντιμετωπιστεί και ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΣΤΡΕΨΙΜΗ, και έχουμε την ευκαιρία να απολαύσουμε τα πολλαπλά οφέλη της ανάπτυξης του yachting.

Θεωρώντας ότι η Ελλάδα έχει την δυνατότητα και τις προοπτικές να γίνει κέντρο τουρισμού γιώτινγκ στην Μεσόγειο, άλλωστε μάλλον υπερτερεί σε φυσικό και θαλάσσιο περιβάλλον, από τις μεγάλες χώρες του γιώτινγκ - Γαλλία, Ιταλία, Ισπανία – ο ΣΙΤΕΣΑΠ διατηρεί μία ανοικτή επικοινωνία με τα αρμόδια Υπουργεία και φορείς, και οφείλουμε να δηλώσουμε και από το βήμα αυτό την άριστη συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Ο ΣΙΤΕΣΑΠ στις διαβουλεύσεις του με την Πολιτεία και τους φορείς, έχει υποβάλει σχετικές προτάσεις σε 5 κατηγορίες. Τις αναφέρουμε μόνο επιγραμματικά, γιατί στην σημερινή παρουσίαση δεν έχουμε τον χρόνο να περιγράψουμε αναλυτικά τις επιμέρους προτάσεις.

- (1) Νομικές παρεμβάσεις (διευκόλυνσης και ανάπτυξης του κλάδου)
- (2) Οικονομικές προσαρμογές (φορολογικές επιβαρύνσεις και άλλα κόστη)
- (3) Προγραμματισμός βελτίωσης υποδομών (κίνητρα για νέες μαρίνες και οργανωμένα αγκυροβόλια)
- (4) Αναβάθμιση ανθρώπινου δυναμικού (εκπαίδευση και κατάρτιση πληρωμάτων και συνοδών για τουριστική απασχόληση)
- (5) Προβολή των χαρακτηριστικών πλεονεκτημάτων του Ελληνικού γιώτινγκ προς τις διάφορες αγορές

Κυρίες και Κύριοι,

Η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ συμβαδίζει με τους στρατηγικούς τουριστικούς στόχους που έχει αναφέρει η Κυβέρνηση, για τον τουρισμό, αυτά για τα οποία όλοι μιλάνε:

- άμβλυνση της εποχικότητας
- γεωγραφική διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας
- ανάπτυξη ειδικών – εναλλακτικών μορφών τουρισμού

Ο τουρισμός yachting απευθύνεται περισσότερο, αλλά όχι μόνο, σε πελάτες υψηλού κοινωνικού και οικονομικού επιπέδου, απευθύνεται σε πελάτες που έχουν περιβαλλοντική ευαισθησία, που έρχονται σε επαφή με την θάλασσα για να χαρούν τις ομορφιές της, όλες, στην επιφάνεια και κάτω από αυτήν, και οι οποίοι ενδιαφέρονται όχι μόνο για την δική τους απόλαυση αλλά και για να κρατήσουν ένα περιβάλλον που μπορούν να το βρουν τα παιδιά τους και τα εγγόνια τους. Είναι, και μπορεί να είναι ακόμη περισσότερο, οι «πρεσβευτές της ποιοτικής τουριστικά Ελλάδος».

Ο κλάδος του επαγγελματικού τουριστικού σκάφους πρέπει να ξεπεράσει τις σημερινές και χθεσινές δυσκολίες, και με την βοήθεια όλων, να αξιοποιήσει τις δυνατότητες για οικονομική και συναλλαγματική ανταποδοτικότητα, για θέσεις εργασίας, και για προβολή των τόσων φυσικών, πολιτιστικών, ιστορικών και κοινωνικών αγαθών και πόρων.

Οι άνθρωποι του κλάδου δουλεύουμε για αυτό. Ελπίζουμε ότι και οι άλλοι τουριστικοί εργαζόμενοι και επαγγελματίες θα μας στηρίξουν για να πετύχουμε όλοι μαζί, στη χώρα μας που σήμερα μας χρειάζεται.

ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ