



Συμπεράσματα του 2ου Posidonia Sea Tourism Forum για την βιομηχανία yachting. Το περίπλοκο, αναποφασιστικό και συνεχώς μεταβαλλόμενο νομικό και ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει το ελληνικό yachting σε συνδυασμό με ελλιπείς υποδομές στις υπάρχουσες μαρίνες, στερούν από τη χώρα δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, έσοδα που θα προέκυπταν εφόσον υπήρχαν πιο ώριμες συνθήκες και κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο, σύμφωνα με τους ομιλητές του 2ου Posidonia Sea Tourism Forum, η αυλαία του οποίου κλείνει σήμερα στην Αθήνα.

Χαρακτηριστικά αναφέρθηκε ότι, σύμφωνα με έρευνα του London School of Economics, η ελληνική οικονομία είναι αποδέκτης μόλις 600 εκ. ευρώ το χρόνο από κάθε μορφής δραστηριότητα του τομέα σκαφών αναψυχής ανεξαρτήτου κατηγορίας, ενώ την ίδια στιγμή άλλες χώρες της Μεσογείου απολαμβάνουν σημαντικότερα οικονομικά οφέλη πολλών δισεκατομμυρίων ευρώ. Σύμφωνα με την ίδια έρευνα, Ισπανία, Ιταλία και Γαλλία λαμβάνουν ετησίως περίπου 4,58 δις ευρώ, ποσό που προέρχεται μονάχα από δραστηριότητες μεγάλων σκαφών άνω των 25 μέτρων, τα οποία αποτελούν και τη μειοψηφία του κλάδου. Από την ίδια κατηγορία σκαφών η Ελλάδα επωφελείται έσοδα ύψους 160 εκ. ευρώ, ποσό δυσανάλογα μικρό σε σχέση με τις ανταγωνίστριες χώρες.

Σύμφωνα με τον κ. Γιώργο Γράτσο, Πρόεδρο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, υπάρχει μία μεγάλη απόκλιση μεταξύ της Ελλάδας και των άλλων Μεσογειακών χωρών στον αριθμό ιδιόκτητων σκαφών αναψυχής, όπως επίσης και στην ποιότητα και ποσότητα των χώρων ελλιμενισμού.

«Με 16.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής και 1.200 νησιά, η Ελλάδα διαθέτει μόλις 14.400 θέσεις ελλιμενισμού σε σύγκριση με τη Γαλλία, η οποία προσφέρει 226.000 θέσεις ελλιμενισμού έναντι μίας συνολικής ακτογραμμής που δεν ξεπερνά τα 6.300 χιλιόμετρα. Στην Ελλάδα ένα σκάφος αναλογεί σε 621 ανθρώπους, όταν την ίδια στιγμή ο ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 1 προς 164 και αυτό οφείλεται στο ανελαστικό φορολογικό κώδικα της χώρας, ο οποίος δεν ευνοεί την ιδιοκτησία σκαφών αναψυχής» είπε ο κ. Γράτσος.

Η ελληνική κυβέρνηση συμμετείχε στο σημερινό με τον Γεν. Γραμματέα του ΕΟΤ κ. Πάνο Λειβαδά, ο οποίος τόνισε ότι πολλά βήματα έχουν γίνει προς τη σωστή κατεύθυνση προκειμένου να βοηθήσουν τον κλάδο να αξιοποιήσει το μέγιστο των δυνατοτήτων του.

«Αποτελεί προτεραιότητα της ελληνικής κυβέρνησης η ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών

αναψυχής και ήδη παίρνουμε μέτρα, τα οποία είναι σχεδιασμένα με γνώμονα την ανασυγκρότηση του κλάδου, αίρροντας γραφειοκρατικά εμπόδια και ενθαρρύνοντας τη συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων Υπουργείων, κάτι το οποίο θεωρείται πολύ σημαντικό για την ευόδωση της στρατηγικής μας», συμπλήρωσε ο κ. Λειβαδάς.

Παρά τις διαβεβαιώσεις, ο κλάδος διατηρεί επιφυλακτική στάση απέναντι στις προθέσεις της ελληνικής κυβέρνησης σε σχέση με την άρση του καμποτάζ στο yachting, το οποίο ισχύει ακόμα στη χώρα μας.

Σύμφωνα με τον κ. Γράτσο: «Σχέδια για την δημιουργία 15 νέων μαρινών αναμένουν εδώ και χρόνια έγκριση της αδειας τους, ενώ ταυτόχρονα υπάρχουν υποδομές, όπως μόλοι και μαρίνες που χρειάζονται ανακατασκευή λόγω παλαιότητας, δεν μπορούν να προβούν σε έργα επειδή οι άδειες για την ανακαίνιση τους δεν εκδίδονται».

Από την πλευρά του ο κ. Toby MacLaurin, Πρόεδρος της MYBA – The Worldwide Yachting Association, εκπροσωπώντας στο πάνελ τους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής άνω των 25 μέτρων, προσέδωσε μία διαφορετική διάσταση, θέτοντας το θέμα της δυσαρμονίας του φορολογικού καθεστώτος που διέπει κάθε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ξεχωριστά, κάτι που καθιστά πολύ δύσκολο για τους επιχειρηματίες του χώρου να επενδύσουν στην περιοχή με ότι αυτό συνεπάγεται. Συμπλήρωσε δε ότι ο χώρος των μεγάλων σκαφών αναψυχής έχει ευεργετικά αποτελέσματα όσον αφορά στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, καθώς σε όποιο μέρος δραστηριοποιείται έχει καταφέρει να αυξήσει τις θέσεις εργασίας κατά 10% ετησίως για κάθε ένα από τα τελευταία 5 χρόνια, κάτι που ως γνωστόν είναι εξαιρετικά σημαντικό λόγω των δυσμενών οικονομικών συνθηκών που κυριαρχούν σε όλη τη νότια Ευρώπη.

Ο κ. Γράτσος συμφώνησε μαζί του. «Στην Ελλάδα έχουμε 17.700 σκάφη αναψυχής κάθε κατηγορίας τα οποία αυτή τη στιγμή προσφέρουν 40.000 θέσεις έμμεσης και άμεσης εργασίας. Εάν όμως είχαμε λιγότερο πολύπλοκους νόμους και εάν η κυβέρνηση αποφάσιζε να εκδώσει τις απαραίτητες άδειες για τα «λιμνάζοντα» έργα υποδομής σε νέες και υπάρχουσες μαρίνες, θα μπορούσαμε να αυξήσουμε τη χωρητικότητά μας κατά 10.000 θέσεις, δημιουργώντας ταυτόχρονα 30.000 νέες θέσεις εργασίας», είπε τελειώνοντας ο κος Γράτσος.

Οι Εκθέσεις Ποσειδώνια θα ήθελαν να ευχαριστήσουν τους χορηγούς του 2ου Posidonia Sea Tourism Forum, και ειδικότερα τους χρυσούς χορηγούς EOT και Samsung Electronics Hellas, τον αργυρό χορηγό ΟΛΠ και τους χορηγούς RINA, Louis Cruises, Dubai Maritime City Authority και MVS Associates.

Το 2ο Posidonia Sea Tourism Forum διοργανώνεται υπό την αιγίδα του ελληνικού Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού, του ελληνικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, της CLIA Europe, του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας, του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, της Ένωσης Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας (MEDCRUISE), της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ), της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας, της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας, του

Συνδέσμου των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (HATTA) και του Ελληνικού Συνδέσμου Μεσιτών και Εμπειρογνομώνων Θαλαμηγών (HYBA).

## **Συμπεράσματα του 2ου Posidonia Sea Tourism Forum για την βιομηχανία yachting.**

**Το περίπλοκο, αναποφασιστικό και συνεχώς μεταβαλλόμενο νομικό και ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει το ελληνικό yachting σε συνδυασμό με ελλειπείς υποδομές στις υπάρχουσες μαρίνες, στερούν από τη χώρα δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, έσοδα που θα προέκυπταν εφόσον υπήρχαν πιο ώριμες συνθήκες και κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο, σύμφωνα με τους ομιλητές του 2ου Posidonia Sea Tourism Forum, η αυλαία του οποίου κλείνει σήμερα στην Αθήνα.**

Χαρακτηριστικά αναφέρθηκε ότι, σύμφωνα με έρευνα του London School of Economics, η ελληνική οικονομία είναι αποδέκτης μόλις 600 εκ. ευρώ το χρόνο από κάθε μορφή δραστηριότητα του τομέα σκαφών αναψυχής ανεξαρτήτου κατηγορίας, ενώ την ίδια στιγμή άλλες χώρες της Μεσογείου απολαμβάνουν σημαντικότερα οικονομικά οφέλη πολλών δισεκατομμυρίων ευρώ. Σύμφωνα με την ίδια έρευνα, Ισπανία, Ιταλία και Γαλλία λαμβάνουν ετησίως περίπου 4,58 δις ευρώ, ποσό που προέρχεται μονάχα από δραστηριότητες μεγάλων σκαφών άνω των 25 μέτρων, τα οποία αποτελούν και τη μειοψηφία του κλάδου. Από την ίδια κατηγορία σκαφών η Ελλάδα επωφελείται έσοδα ύψους 160 εκ. ευρώ, ποσό δυσανάλογα μικρό σε σχέση με τις ανταγωνίστριες χώρες.

Σύμφωνα με τον κ. Γιώργο Γράτσο, Πρόεδρο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, υπάρχει μία μεγάλη απόκλιση μεταξύ της Ελλάδας και των άλλων Μεσογειακών χωρών στον αριθμό ιδιόκτητων σκαφών αναψυχής, όπως επίσης και στην ποιότητα και ποσότητα των χώρων ελλιμενισμού.

«Με 16.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής και 1.200 νησιά, η Ελλάδα διαθέτει μόλις 14.400 θέσεις ελλιμενισμού σε σύγκριση με τη Γαλλία, η οποία προσφέρει 226.000 θέσεις ελλιμενισμού έναντι μίας συνολικής ακτογραμμής που δεν ξεπερνά τα 6.300 χιλιόμετρα. Στην Ελλάδα ένα σκάφος αναλογεί σε 621 ανθρώπους, όταν την ίδια στιγμή ο ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 1 προς 164 και αυτό οφείλεται στο ανελαστικό φορολογικό κώδικα της χώρας, ο οποίος δεν ευνοεί την ιδιοκτησία σκαφών αναψυχής» είπε ο κ. Γράτσο.

Η ελληνική κυβέρνηση συμμετείχε στο σημερινό με τον Γεν. Γραμματέα του ΕΟΤ κ. Πάνο Λειβαδά, ο οποίος τόνισε ότι πολλά βήματα έχουν γίνει προς τη σωστή κατεύθυνση

προκειμένου να βοηθήσουν τον κλάδο να αξιοποιήσει το μέγιστο των δυνατοτήτων του.

«Αποτελεί προτεραιότητα της ελληνικής κυβέρνησης η ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής και ήδη παίρνουμε μέτρα, τα οποία είναι σχεδιασμένα με γνώμονα την ανασυγκρότηση του κλάδου, αίρροντας γραφειοκρατικά εμπόδια και ενθαρρύνοντας τη συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων Υπουργείων, κάτι το οποίο θεωρείται πολύ σημαντικό για την ευόδωση της στρατηγικής μας», συμπλήρωσε ο κ. Λειβαδάς.

Παρά τις διαβεβαιώσεις, ο κλάδος διατηρεί επιφυλακτική στάση απέναντι στις προθέσεις της ελληνικής κυβέρνησης σε σχέση με την άρση του καμποτάζ στο yachting, το οποίο ισχύει ακόμα στη χώρα μας.

Σύμφωνα με τον κ. Γράτσο: «Σχέδια για την δημιουργία 15 νέων μαρινών αναμένουν εδώ και χρόνια έγκριση της αδειας τους, ενώ ταυτόχρονα υπάρχουν υποδομές, όπως μόλοι και μαρίνες που χρειάζονται ανακατασκευή λόγω παλαιότητας, δεν μπορούν να προβούν σε έργα επειδή οι άδειες για την ανακαίνιση τους δεν εκδίδονται».

Από την πλευρά του ο κ. Toby Maclaurin, Πρόεδρος της MYBA – The Worldwide Yachting Association, εκπροσωπώντας στο πάνελ τους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής άνω των 25 μέτρων, προσέδωσε μία διαφορετική διάσταση, θέτοντας το θέμα της δυσαρμονίας του φορολογικού καθεστώτος που διέπει κάθε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ξεχωριστά, κάτι που καθιστά πολύ δύσκολο για τους επιχειρηματίες του χώρου να επενδύσουν στην περιοχή με ότι αυτό συνεπάγεται. Συμπλήρωσε δε ότι ο χώρος των μεγάλων σκαφών αναψυχής έχει ευεργετικά αποτελέσματα όσον αφορά στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, καθώς σε όποιο μέρος δραστηριοποιείται έχει καταφέρει να αυξήσει τις θέσεις εργασίας κατά 10% ετησίως για κάθε ένα από τα τελευταία 5 χρόνια, κάτι που ως γνωστόν είναι εξαιρετικά σημαντικό λόγω των δυσμενών οικονομικών συνθηκών που κυριαρχούν σε όλη τη νότια Ευρώπη.

Ο κ. Γράτσος συμφώνησε μαζί του. «Στην Ελλάδα έχουμε 17.700 σκάφη αναψυχής κάθε κατηγορίας τα οποία αυτή τη στιγμή προσφέρουν 40.000 θέσεις έμμεσης και άμεσης εργασίας. Εάν όμως είχαμε λιγότερο πολύπλοκους νόμους και εάν η κυβέρνηση αποφάσιζε να εκδώσει τις απαραίτητες άδειες για τα «λιμνάζοντα» έργα υποδομής σε νέες και υπάρχουσες μαρίνες, θα μπορούσαμε να αυξήσουμε τη χωρητικότητα μας κατά 10.000 θέσεις, δημιουργώντας ταυτόχρονα 30.000 νέες θέσεις εργασίας», είπε τελειώνοντας ο κος Γράτσος.

Οι Εκθέσεις Ποσειδώνια θα ήθελαν να ευχαριστήσουν τους χορηγούς του 2ου Posidonia Sea Tourism Forum, και ειδικότερα τους χρυσούς χορηγούς EOT και Samsung Electronics Hellas, τον αργυρό χορηγό ΟΛΠ και τους χορηγούς RINA, Louis Cruises, Dubai Maritime City Authority και MVS Associates.

Το 2ο Posidonia Sea Tourism Forum διοργανώνεται υπό την αιγίδα του ελληνικού Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού, του ελληνικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, της CLIA Europe, του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας, του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, της Ένωσης Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας (MEDCRUISE), της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ), της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας, της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας, του Συνδέσμου των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (HATTA) και του Ελληνικού Συνδέσμου Μεσιτών και Εμπειρογνομώνων Θαλαμηγών (HYBA).