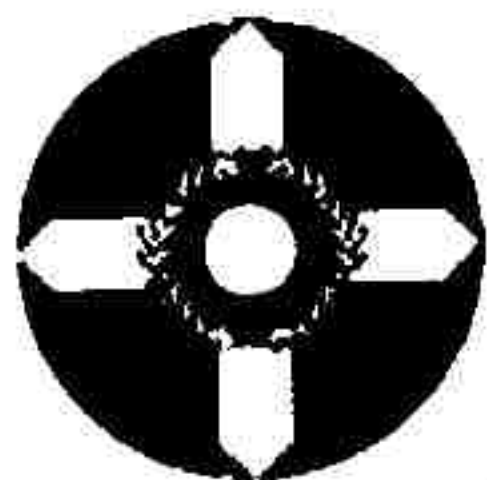




ΛΑ.Ο.Σ. ΛΑΙΚΟΣ ΟΡΘΟΔΟΞΟΣ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ

Αθήνα, 07.07.2011

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Αριθ. Πρωτ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ

56

Αριθ. Πρωτ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ ΕΠΕΡ, ΣΕΒΝ

36

Αριθ. Πρωτ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ

7-7-2011

Αριθ. Πρωτ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ

12:00

ΕΠΙΚΑΙΡΗ ΕΠΕΡΩΤΗΣΗ

Προς: Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας

Θέμα: Ελληνική Ακτοπλοΐα – Κρουαζιέρα - Ναυτιλία

Η ελληνική ακτοπλοΐα, παρά κάποια μέτρα που λαμβάνονται, βρίσκεται σε εξαιρετικά δυσμενή κατάσταση. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι οι εισηγμένες ακτοπλοϊκές εταιρείες, για το α' τρίμηνο του 2011, εμφάνισαν ζημίες δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ! Άλλωστε, το 2010 οι συνολικές ζημίες των ακτοπλοϊκών εταιρειών ξεπέρασαν τα 300 εκατομμύρια ευρώ, με συνέπεια οι τράπεζες να περιορίσουν δραματικά την παροχή ρευστότητας και πολλές ακτοπλοϊκές εταιρείες να βρεθούν στο «κόκκινο».

Τα κυριότερα προβλήματα με τα οποία έρχεται αντιμέτωπος ο εν λόγω κλάδος είναι συνοπτικά τα εξής: η τιμή των εισιτηρίων που παραμένει υψηλή, παρά την πρόσφατη προσπάθεια μείωσής τους, η καθυστέρηση εκ μέρους του Δημοσίου στην απόδοση των επιδοτήσεων για τις άγονες γραμμές, οι πολύ υψηλές τιμές των καυσίμων, που εφέτος σημειώνουν αύξηση 25% σε σχέση με πέρυσι, ο πολύ υψηλός συντελεστής ΦΠΑ, που είναι 13% για τους επιβάτες και 23% για τα οχήματα.

Ως εκ τούτου, πολλές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, προκειμένου να μειώσουν το λειτουργικό τους κόστος, έχουν ήδη προβεί ή σχεδιάζουν να προχωρήσουν σε πώληση ή αποδρομολόγηση πλοίων και συγχωνεύσεις, μειώσεις ή ακόμη και κατάργηση δρομολογίων, με συνέπεια πολλά νησιά να αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα διασύνδεσης τόσο μεταξύ τους όσο και με την ηπειρωτική χώρα.

Επιπλέον, μείζον πρόβλημα και τροχοπέδη για την ακτοπλοΐα αλλά και την κρουαζιέρα στη χώρα μας αποτελεί η έλλειψη λιμενικών υποδομών και η ύπαρξη πολύ λίγων μαρίνων, σε σχέση με τις γειτονικές ανταγωνίστριες χώρες. Στην Ελλάδα υπάρχουν μόλις 17 νόμιμες μαρίνες που μάλιστα παρουσιάζουν σημαντικές ελλείψεις, ενώ π.χ. η Τουρκία έχει δημιουργήσει σε όλα της τα παράλια σύγχρονους και οργανωμένους χώρους υποδοχής σκαφών, αντλώντας έτσι το 60% της κίνησης του Αιγαίου σε θαλάσσιο τουρισμό.

Ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα δεν γνωρίζει την άνθιση και τους ρυθμούς ανάπτυξης που θα μπορούσε με βάση τα φυσικά πλεονεκτήματα της χώρας μας. Μετά την μερική άρση του καμποτάζ και τη διατήρηση αρκετών περιοριστικών όρων στην κρουαζιέρα, την ελλιπή εφαρμογή μέτρων ασφαλείας στα λιμάνια, την υπερβολική αύξηση των τελών ελλιμενισμού -για το 2012 στον Πειραιά αυξήθηκαν 200%!!- και το ασαφές θεσμικό πλαίσιο, πολλά κρουαζιερόπλοια κάνουν στροφή προς την Ιταλία και την Ισπανία, οι οποίες μας έχουν ήδη προσπεράσει και βρίσκονται στις 2 πρώτες θέσεις προορισμών κρουαζιέρας παγκοσμίως!

Όλα αυτά, σε συνδυασμό με τις κυβερνητικές παλινωδίες σε σχέση με το αρμόδιο υπουργείο για θέματα ναυτιλίας, καταδεικνύουν την έλλειψη συνεννόησης, σχεδιασμού, στόχου και οράματος της κυβέρνησης για την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη αξιοποίηση των στρατηγικών πλεονεκτημάτων της χώρας μας στην ανάπτυξη και προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού.

Η αλλαγή για 3^η φορά μέσα σε 20 μήνες του διοικητικού πλαισίου της ναυτιλίας, με την κατάργηση του υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, αποτελεί σημαντικό πλήγμα και στέλνει το λάθος μήνυμα στη συγκεκριμένη αγορά, τη στιγμή, μάλιστα, που η ελληνική ναυτιλία, βρίσκεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως και, μαζί με τον τουρισμό, αποτελεί βασικό πυλώνα ανάπτυξης για τη χώρα!

Κατόπιν τούτων, επερωτάσθε:

1. Πώς σκοπεύετε να ενισχύσετε το ελληνικό ακτοπλοϊκό δίκτυο και προς όφελος των τουριστών, των κατοίκων των νησιών αλλά και της ελληνικής οικονομίας;
2. Τι σκοπεύετε να κάνετε σε σχέση με την αναγκαία μείωση των συντελεστών του ΦΠΑ στην ακτοπλοΐα -όπως άλλωστε συνέβη με τα τουριστικά καταλύματα- αλλά και με την αναγκαία μείωση των υπέρογκων τελών ελλιμενισμού;
3. Τι μέλλει γενέσθαι με τις άγονες γραμμές οι οποίες έχουν μείνει στον αέρα και για τις οποίες δεν εκδηλώνεται ενδιαφέρον από τους πλοιοκτήτες; Πότε θα ολοκληρωθούν οι σχετικοί διαγωνισμοί και ποιοι οι λόγοι της μέχρι σήμερα καθυστέρησης;
4. Έχει γίνει ακριβής καταγραφή των προβλημάτων και των ελλείψεων που εμφανίζουν τα λιμάνια της χώρας με σκοπό τον εκσυγχρονισμό και την αποκατάστασή τους; Ενόψει των ιδιωτικοποιήσεων και στα πλαίσια της προσέγγισης επενδυτών, υπάρχει σχεδιασμός για δημιουργία μαρίνων και σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων;
5. Σκοπεύετε να άρετε όλους τους περιορισμούς στην κρουαζιέρα και να αξιοποιήσετε όλα τα φυσικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας, ώστε να καταστεί η χώρα ελκυστικότερος προορισμός;

6. Σκοπεύετε να λάβετε υπόψη σας τα αιτήματα και τις προτάσεις από όλους τους αρμόδιους και εξειδικευμένους σε αυτόν τον τομέα φορείς προς όφελος και της ελληνικής οικονομίας;
7. Ποιος ο σκοπός της εκ νέου κατάργησης του αρμόδιου υπουργείου για θέματα ναυτιλίας και ακτοπλοΐας;

Οι Επερωτώντες Βουλευτές:

Καρατσαφέρης Γεώργιος

Αϊβαλιώτης Κωνσταντίνος

Ανατολάκης Γεώργιος

Αποστολάτος Βαΐτσης

Βελόπουλος Κυριάκος

Βορίδης Μαυρουδής

Γεωργιάδης Σπυρίδων-Άδωνις

Κολοκοτρώνης Άγγελος

Κοραντής Ιωάννης

Μαρκάκης Παύλος

Παπανδρέου-Παπαδάκη Ουρανία

Πλεύρης Αθανάσιος

Πολατίδης Ηλίας

Ροντούλης Αστέριος

Χρυσανθακόπουλος Αλέξανδρος