

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

PREMIUM SERVICES

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΑΓΟΡΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Γ. Πατέρας: Να φέρουμε την κρουαζιέρα πίσω στη Θεσσαλονίκη

Πέμπτη, 13 Ιουνίου 2019 12:51 UPD: 13:00



Την εκτίμηση ότι ο κλάδος της κρουαζιέρας θα μπορούσε να αποτελέσει σημαντική δραστηριότητα για το λιμάνι και την πόλη της Θεσσαλονίκης, ιδίως εάν τα κρουαζιερόπλοια τη χρησιμοποιούν ως home port (λιμάνι βάσης κι εξόρμησης), διατύπωσε ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, δρ Γεώργιος Πατέρας, μιλώντας στο 7ο εξαγωγικό συνέδριο «Export Summit», που διοργανώνει ο Σύνδεσμος Εξαγωγέων Ελλάδας (ΣΕΒΕ).

«Χρειάζεται να κάνουμε όλοι μαζί μια μεγάλη προσπάθεια να φέρουμε την κρουαζιέρα πίσω στη Θεσσαλονίκη, που έχει πολλά δυνατά σημεία, όπως η Βεργίνα, ο Όλυμπος, το Άγιον Όρος, η Παλιά Συναγωγή και το Μουσείο. Το μέγεθος του λιμανιού δεν επιτρέπει μεν σε μεγάλα κρουαζιερόπλοια, της τάξης των 4.000 επιβατών, να επισκεφτούν ακόμη το λιμάνι, αλλά είναι εύκολο να ξεκινήσετε με μικρότερα πλοία, μπαίνοντας σε μια niche market (εξειδικευμένη αγορά). Το deviation (απόκλιση) από τα βασικά δρομολόγια και η απόσταση από τα κύρια εκτός πόλης αξιοθέατα δεν θα πρέπει να είναι εμπόδια» σημείωσε ο κ. Πατέρας.

Όπως υπογράμμισε, θα είναι προτιμότερο τα κρουαζιερόπλοια να κάνουν home porting στην πόλη, ώστε να πραγματοποιούν ταυτόχρονα τζιρους και τα ξενοδοχεία, τα εστιατόρια, τα καφέ και τα εμπορικά καταστήματα της Θεσσαλονίκης. «Το κρουαζιερόπλοιο που κάνει μόνο απλή διέλευση υπολογίζεται πως αφήνει στον προορισμό 80 δολάρια τη μέρα ανά επιβάτη, ενώ στο home porting ο τζιρος είναι 170 δολάρια τη μέρα ανά άτομο. Υπάρχει πολύ μεγάλη προοπτική και χώρος για ανάπτυξη και όλοι μαζί ενωμένοι μπορούμε να καταφέρουμε σημαντικά πράγματα για τη Μακεδονία και την Ελλάδα» τόνισε ο κ. Πατέρας, συμπληρώνοντας πως «το Ναυτικό Επιμελητήριο θα συνεργαστεί με το λιμάνι, την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, τους τοπικούς δήμους, αλλά και τους εξαγωγείς, ώστε να επιτευχθεί ο στόχος».

Ως προς το κομμάτι των εμπορευματικών μεταφορών, ο δρ Πατέρας επισήμανε ότι το κύριο ζήτημα που πρέπει να απασχολεί τους εμπλεκόμενους είναι το πώς θα μπορέσει η Θεσσαλονίκη να προσελκύσει περισσότερα φορτία και transit. «Δυστυχώς, στο παρελθόν έχουν υπάρξει σημαντικές καθυστερήσεις σε αυτό το πεδίο, που επηρέασαν την ανάπτυξη του λιμανιού» είπε. Όπως εξήγησε, «για ένα σαραντάρι κοντέινερ, περίπου 26 τόνων, ο ναύλος από τη Σανγκάη είναι 1.150 δολάρια και το transit time (χρόνος διαμετακόμισης) 20-25 ημέρες, οπότε μπορεί να αντιληφθεί κάποιος τα κόστη και τον χρόνο που απαιτείται για ένα incoming (εισερχόμενο) φορτίο. Ως χρήστης του λιμανιού έχω, λοιπόν, κάποιες απαιτήσεις. Για κάθε χρήστη, θα ήταν προτιμότερο τις αποθήκες του λιμανιού να μην τις μετατρέπτε σε καφενεία, αλλά σε συνεργεία. Θα ήταν προτιμότερο, αντί να φέρνετε συνεργεία από τον Πειραιά, να χρησιμοποιείτε ντόπιους. Επίσης, χρειάζεται το αεροδρόμιο της πόλης να διευκολύνει την αλλαγή πληρώματος για τα εμπορικά πλοία και τους χιλιάδες επιβάτες στα κρουαζιερόπλοια. Το τελωνείο να διευκολύνει και αυτό. Να μπορούμε, επίσης, να αποθηκεύουμε εξαρτήματα και ανταλλακτικά των πλοίων σε ελεύθερο χώρο εντός λιμανιού, να μπορούμε να δίνουμε απόβλητα για διαχείριση...» ανέφερε ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας.