

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία ασχολείται με την αναπτυξιακή φυσιογνωμία της κρουαζιέρας, την ιδιαίτερα ανεπτυγμένη δραστηριότητα της και με την ικανότητα της να αποτελέσει μορφή ανάπτυξης της τοπικής οικονομίας. Στο πρώτο μέρος της εργασίας, προσεγγίζεται η κρουαζιέρα ως φαινόμενο και παρατίθενται στοιχεία που μαρτυρούν την έντονη και διαχρονική της ανάπτυξη στον τομέα του παγκόσμιου τουρισμού, διαμορφώνοντας ένα ξεχωριστό κλάδο. Στη συνέχεια, η εργασία τοποθετείται στον χώρο που αποτελεί αποδέκτης της δραστηριότητας της κρουαζιέρας, τους λιμένες και την ευρύτερη περιοχή τους. Καταγράφονται τα σημαντικότερα λιμάνια ως προορισμοί, κυρίως σε ευρωπαϊκό επίπεδο, και επιχειρείται η αποτίμηση των επιπτώσεων της δραστηριότητας της κρουαζιέρας. Στο δεύτερο μέρος, η εργασία εστιάζει στους ελληνικούς λιμένες και στην ελκυστικότητα που παρουσιάζουν ως προορισμοί, επικεντρώνομενη στο λιμάνι του Κατάκολου. Περιγράφει τα χαρακτηριστικά του λιμανιού και αναλύει το παραγωγικό σύστημα και το αναπτυξιακό προφίλ της περιφερειακής ενότητας Ηλείας, όπου και ανήκει. Στο τρίτο και τελευταίο μέρος της εργασίας, διατυπώνεται η πρόταση ολοκληρωμένου σχεδιασμού της περιοχής μελέτης με βάση τον τουρισμό κρουαζιέρας, που αποσκοπεί στην ενίσχυση της αναπτυξιακής της φυσιογνωμίας και στη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων της.

Λέξεις κλειδιά: κρουαζιέρα, λιμένες, ευρωπαϊκοί και ελληνικοί προορισμοί, λιμένας Κατακόλου, ολοκληρωμένος σχεδιασμός, βιώσιμη ανάπτυξη.

ABSTRACT

The object of this thesis is to deal with the rapid growth of the cruise industry and its ability to be a driving force in a local economy. In the first part of the thesis is analyzed how the cruise industry through its rapid development has evolved from a subsection of the tourism industry into a focal point. In addition, the area (ports and their surrounding areas), in which the economic effects of cruising are materializing, is examined. By mapping key ports, on a European scale, the effects of cruising on those destinations are presented. The second part of the thesis focuses on Greek ports and their attractiveness as destinations, in particular on the port of Katakolo, the port related to ancient Olympia. The characteristics of the port of Katakolo are described, as well as the production system and the development profile of the wider region of Ilia is analyzed. Finally, based on the positive development impact of the cruise industry, I attempt to briefly outline an integrated and sustainable development plan of the study area, aiming to enhance the momentum of development and quality of life in the region of Ilia.

Keywords: cruise tourism, cruise ports, European and Greek destinations, Katakolo port, integrated planning, sustainable development.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Με την ολοκλήρωση αυτής της διπλωματικής εργασίας αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω θερμά και ειλικρινά, όλους εκείνους τους ανθρώπους που ο καθένας ξεχωριστά, με το δικό του τρόπο συνέβαλε στην υλοποίηση της.

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω πολύ τον κύριο Παντελή Σκάγιαννη, τον επιβλέποντα μου στην εργασία αυτή, για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε στην επιλογή του θέματος και στην καθοδήγηση που μου προσέφερε σε όλα τα στάδια υλοποίησης του.

Στη συνέχεια, θα ήθελα να ευχαριστήσω μέσα από την καρδιά μου την οικογένεια μου, τους γονείς μου Νώντα και Βάσω και τον αδερφό μου Δημήτρη, για τη στήριξη και την αγάπη που μου έχουν δείξει όλα αυτά τα χρόνια.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ, όμως, για όλα στην οικογένεια που απέκτησα εδώ στο Βόλο και στους ανθρώπους εκείνους που κάνανε τα φοιτητικά μου χρόνια αξέχαστα και με τους οποίους έζησα μοναδικές στιγμές. Χριστίνα, Καμπούρη, Καραού, Ψηλέ, Γάτο και Τίμιο, ευχαριστώ πολύ για όλα!

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	1
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	3
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	6
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	7
ΑΡΤΙΚΟΛΕΞΑ	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	12
1.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	12
1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	13
1.3 ΕΙΔΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	15
1.4 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ	16
1.5 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	25
2.1 ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	25
2.2 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	27
2.3 ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΕ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	300
2.4 Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΕ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ.....	333
2.5 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ..	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ	41
3.1 ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	41
3.1.1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ.....	42
3.1.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	45
3.2 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	48
3.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ	50
3.3.1 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ – ΧΩΡΙΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ	51
3.3.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΕ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ.....	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο : ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	59
4.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	59

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΛΛΟΣ

4.2 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	59
4.3 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ	60
4.3.1 ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	60
4.3.2 ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	62
4.3.3 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	63
4.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ	66
4.4.1 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΕΠ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ....	66
4.4.2 ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΕΡΓΙΑΣ	69
4.5 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ	70
4.5.1 ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	70
4.5.2 ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	72
4.5.3 ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	73
4.6 ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	76
4.7 ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	78
4.7.1 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	78
4.7.2 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	80
4.8 ΥΠΟΔΟΜΕΣ	81
4.8.1 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	81
4.8.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	84
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο : ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ – SWOT ANALYSIS	86
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ^ο : ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	91
6.1 ΣΤΟΧΟΙ.....	91
6.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	92
6.3 ΘΕΜΑΤΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ – ΔΡΑΣΕΙΣ	94
6.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	100
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	102
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	110

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.3: Τύποι Κρουαζιέρας.....	15
Πίνακας 1.4:Οι κυριότεροι προορισμοί κρουαζιέρας και η εξέλιξή τους	18
Πίνακας 1.5.1: Στοιχεία έτους 2014 για τις μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας	20
Πίνακας 1.5.2: Παγκόσμια ζήτηση για κρουαζιέρες (έτη 2003 - 2013).....	22
Πίνακας 1.5.3: Προέλευση επιβατών κρουαζιέρας (στοιχεία 2014).....	23
Πίνακας 2.1: Κριτήρια επιλογής λιμένα εκκίνησης κρουαζιέρας (site - situation characteristics)....	29
Πίνακας 2.2.1: Κορυφαία ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας (για το έτος 2013 - σε χιλιάδες επιβάτες).....	29
Πίνακας 2.2.2: Κορυφαία Μεσογειακά λιμάνια (εκκίνησης - ενδιάμεσα) και εξέλιξη επιβατών 2011 - 2013.....	29
Πίνακας 2.4.1: Συνολικές οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας ανά χώρα (έτος 2013)	33
Πίνακας 3.1.1.1: Επισκέπτες κρουαζιέρας ανά χώρα προορισμού (στοιχεία έτους 2013)	43
Πίνακας 3.1.1.2: Επιβάτες Κρουαζιέρας (Εξωτερικού) - Συγκριτικά Στοιχεία 9 Μηνών 2012 και 2013.....	44
Πίνακας 3.1.1.3: Δέκα (10) δημοφιλέστεροι προορισμοί κρουαζιέρας - αριθμός επιβατών και κατάπλων (στοιχεία 2012-13).....	46
Πίνακας 3.3.2.1: Στοιχεία κίνησης λιμένα Κατακόλου (για τα έτη 2001 - 2011)	55
Πίνακας 3.3.2.2: Τεχνικά χαρακτηριστικά λιμένα Κατακόλου.....	57
Πίνακας 4.3.1.1: Μεταβολή μόνιμου πληθυσμού 2001-2011.....	62
Πίνακας 4.3.1.2: Εξέλιξη πληθυσμού ΠΕ Ηλείας 1991 – 2011.....	63
Πίνακας 4.3.2: Πληθυσμιακή πυκνότητα 2011.....	64
Πίνακας 4.3.3.1: Πραγματικός πληθυσμός ανά υψομετρικές ζώνες (στοιχεία 2001).....	64
Πίνακας 4.3.3.2: Διάκριση αστικού και αγροτικού πληθυσμού της ΠΕ Ηλείας (στοιχεία 2001).....	65
Πίνακας 4.3.3.3: Κατανομή μόνιμου πληθυσμού κατά φύλο (στοιχεία 2011).....	66
Πίνακας 4.3.3.4: Μόνιμος πληθυσμός ανά ηλικιακές ομάδες (στοιχεία 2011).....	67
Πίνακας 4.4.1.1: Συμμετοχή περιφερειών - περιφερειακής ενότητας στο σχηματισμό του ΑΕΠ της χώρας.....	67
Πίνακας 4.4.1.2: Κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο προϊόν (σε Ευρώ, σε τρέχουσες τιμές).....	68
Πίνακας 4.4.2: Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός αμφοτέρων φύλων ΠΕ Ηλείας (στοιχεία 2001).....	70
Πίνακας 4.5.3.1: Δυναμικότητα καταλυμάτων ξενοδοχειακού τύπου και τουριστικών κάμπινγκ ΠΕ Ηλείας (στοιχεία 2012).....	75

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΛΛΟΣ

Πίνακας 4.5.3.2: Διανυκτερεύσεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου και κάμπινγκ ΠΕ Ηλείας (στοιχεία 2012).....	76
Πίνακας 4.6: Διάρθρωση και ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου ΠΕ Ηλείας σύμφωνα με το ΠΠΧΣΣΑ Δυτικής Ελλάδας.....	78
Πίνακας 4.8.2: Κοινωνικός εξοπλισμός ανά Καλλικρατικό Δήμο ΠΕ Ηλείας.....	86

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1.4: Οι κυριότερες γεωγραφικά περιοχές κρουαζιέρας.....	18
Εικόνα 2.2: Τα δέκα (10) κορυφαία λιμάνια κρουαζιέρας παγκοσμίως.....	28
Εικόνα 2.3: Περιοχές - Λιμένες - Επισκέψεις κρουαζιέρας στη Μεσόγειο (2012).....	36
Εικόνα 3.3.1.1: Ο σιδηρόδρομος το 1988.....	53
Εικόνα 3.3.1.2: Ο σιδηρόδρομος σήμερα.....	53
Εικόνα 3.3.2.1: Το λιμάνι του Κατακόλου.....	54
Εικόνα 3.3.2.2: Οι τουρίστες στα κρουαζιερόπλοια στο Κατάκολο.....	54
Εικόνα 3.3.2.3: Άποψη του λιμανιού.....	59
Εικόνα 3.3.2.4: Star Princess στο Κατάκολο.....	59

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1.5: Ανάπτυξη επιβατών κρουαζιέρας παγκοσμίως.....	22
Διάγραμμα 2.4.1: Άμεσες δαπάνες της Κρουαζιέρας στην Ευρώπη (έτος 2013).....	33
Διάγραμμα 2.4.2: Άμεσες δαπάνες βιομηχανίας κρουαζιέρας ανά χώρα (έτος 2013, τιμές σε εκατομ.).....	33
Διάγραμμα 2.3: Κορυφαίες λιμενικές περιοχές (portregions) με βάση την άμεση προστιθέμενη αξία.....	37
Διάγραμμα 3.3.2.1: Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων.....	56
Διάγραμμα 3.3.2.2: Αφίξεις Επιβατών Κρουαζιερόπλοιων.....	56

ΑΡΤΙΚΟΛΕΞΑ

ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΑΠΑ	Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία
ΓΠΧΣΑΑ	Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΛ.ΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
ΕΠΧΣΣΑ	Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
ΕΟΚ	Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
ΕΟΤ	Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού
ΕΥΤΕΠΟΑ	Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής και Ανάπτυξης
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
ΝΔ	Νομοθετικό Διάταγμα
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΔΕ	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
Π.Ε.	Περιφερειακή Ενότητα
ΠΟΠ	Προϊόν Ονομασίας Προέλευσης
Π.Π.	Περιοχή Προστασίας
ΠΠΧΣΣΑ	Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κρουαζιέρα αποτελεί ένα συγκεκριμένο κομμάτι του παγκόσμιου τουρισμού και πιο συγκεκριμένα του θαλάσσιου, που αναπτύσσεται με γρήγορους ρυθμούς, προσφέροντας πληθώρα εξειδικευμένων υπηρεσιών (Lekakou et al, 2009). Χαρακτηρίζεται από ποικιλομορφία, παρέχοντας διαφορετικές δραστηριότητες και υπηρεσίες κάθε φορά, πάντα με απώτερο στόχο να ικανοποιήσει τις ανάγκες των καταναλωτών της (Διακομιχάλης Μ., 2006). Αποτελεί, επίσης, έναν από τους δυναμικότερους οικονομικούς κλάδους, και παρά τις δυσοίωνες οικονομικές εξελίξεις των τελευταίων ετών, παρουσιάζει σταθερές αυξητικές τάσεις τόσο στη ζήτηση, όσο και στην προσφορά των προϊόντων της.

Η ανεπτυγμένη δραστηριότητα της κρουαζιέρας δημιουργεί πολλαπλασιαστικά οφέλη στους λιμένες όπου αναπτύσσεται και επιφέρει ιδιαίτερες επιπτώσεις στις ευρύτερες περιοχές όπου δραστηριοποιείται. Τα οφέλη αυτά, που άλλοτε δρουν ως πολλαπλασιαστικά και άλλοτε ως αρνητικά, γίνονται αντιληπτά στην οικονομία και στο περιβάλλον της τοπικής κοινωνίας (McCarthy J., 2003). Αυτά τα οφέλη καλούνται να διαχειριστούν μικρές περιοχές που εμφανίζουν έντονη δραστηριότητα κρουαζιέρας, όπως το Κατάκολο Ηλείας, που με τον κατάλληλο σχεδιασμό δύναται να βελτιώσουν την αναπτυξιακή τους φυσιογνωμία. Υπό αυτό το στόχο, η εργασία χωρίζεται σε τρία βασικά μέρη. Ασχολείται με τον κλάδο της κρουαζιέρας και τα χαρακτηριστικά της στο πρώτο μέρος, στο δεύτερο με την ανάλυση της περιοχής μελέτης όπου αναπτύσσεται, και επιχειρεί στο τρίτο να χρησιμοποιήσει την ανεπτυγμένη δραστηριότητα της κρουαζιέρας ως εφαλτήριο για την ισόρροπη και βιώσιμη ανάπτυξη της Π.Ε. Ηλείας.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας γίνεται η προσπάθεια προσέγγισης του φαινομένου της κρουαζιέρας μέσω του εννοιολογικού περιεχομένου της, του σημείου εκκίνησης της ιστορικής της εξέλιξης, των διαφορετικών ειδών και των περιοχών όπου δραστηριοποιείται. Επιπλέον, παρατίθενται στοιχεία της αγοράς της κρουαζιέρας και δεδομένα, οικονομικά και στατιστικά, που φανερώνουν τη δυναμική του κλάδου και σηματοδοτούν την περαιτέρω ανάπτυξή της σε παγκόσμιο επίπεδο. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης των τουριστών είναι της τάξης του 7%, γεγονός που μαρτυρά τη συνεχόμενη ανάπτυξη του κλάδου, αλλά και ότι το προϊόν της

κρουαζιέρας αποτελεί το πλέον διαδεδομένο και προσιτό, καλύπτοντας όλο και περισσότερες ηλικιακές ομάδες (G.P. Wild & BREIA, 2014).

Το δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας ασχολείται με τα λιμάνια που χαρακτηρίζονται από ανεπτυγμένη δραστηριότητα κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, κατηγοριοποιούνται οι διαφορετικοί λιμένες και παρουσιάζονται οι δημοφιλέστεροι, σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο. Στη συνέχεια, αναλύεται η ανάπτυξη και συμβολή του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ευρώπη, κυρίως με την παράθεση δεικτών, στοιχείων και οικονομικών επιπτώσεων ανά χώρα, επικεντρώνοντας και στην Ελλάδα. Σκοπός όμως του συγκεκριμένου κεφαλαίου αποτελεί η εκτίμηση των επιπτώσεων και οικονομικών οφελών που απορρέουν στα λιμάνια και στις ευρύτερες περιοχές τους, αλλά και οι επιδράσεις της κρουαζιέρας και της αγοράς της, θετικές ή αρνητικές, στο περιβάλλον και στην κοινωνία όπου αναπτύσσεται.

Στη συνέχεια, η εργασία ασχολείται με τους ελληνικούς λιμένες κρουαζιέρας και τα στοιχεία που παρουσιάζουν στο τρίτο κεφάλαιο, τα οποία μαρτυρούν την ιδιαίτερη δυναμική τους στον αντίστοιχο κλάδο, και επικεντρώνεται στο λιμάνι του Κατακόλου. Ειδικότερα, παρουσιάζονται στοιχεία κίνησης και οικονομικά δεδομένα, ενώ γίνεται ειδική αναφορά στην εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου, που διέπει τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας, και αποτυπώνονται οι κατευθύνσεις εθνικού επιπέδου για το σχεδιασμό και την ενίσχυση του κλάδου. Επιπλέον, ακολουθεί ξεχωριστή ανάλυση για το Κατάκολο και περιγραφή των χαρακτηριστικών γνωρισμάτων, στοιχείων κίνησης και υποδομής του λιμανιού για την αποτύπωση της ανεπτυγμένης δραστηριότητας της κρουαζιέρας και των οικονομικών επιπτώσεων της στην περιοχή μελέτης.

Στο τέταρτο κεφάλαιο της εργασίας πραγματοποιήθηκε η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης, δηλαδή της περιφερειακής ενότητας Ηλείας και πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στο παραγωγικό της σύστημα, στην αναπτυξιακή της φυσιογνωμία και στο φυσικό – πολιτιστικό περιβάλλον της. Σκοπός του κεφαλαίου αποτελεί η αποτύπωση της κατάστασης στην περιοχή μελέτης αλλά και των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων, καθώς και των προβλημάτων και αδυναμιών που εμφανίζει.

Μέσω της αποτίμησης της υφιστάμενης κατάστασης (Swot Analysis), των δυνατών και αδύνατων στοιχείων και των ευκαιριών και απειλών που εμφανίζει η περιοχή μελέτης,

συνδυαστικά με την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας, προκύπτει στο τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας η πρόταση για την Π.Ε. Ηλείας. Στο έκτο κεφάλαιο τίθενται οι βασικοί στόχοι της πρότασης και διαμορφώνεται η μεθοδολογία, σύμφωνα με την οποία προκύπτουν οι θεματικοί άξονες, παρεμβάσεις και οι προτεινόμενες δράσεις. Η μεθοδολογία στοχεύει στην ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής μελέτης, στην διατήρηση και περαιτέρω ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της κρουαζιέρας και την διάχυση του πολλαπλασιαστικού της οφέλους στην ευρύτερη περιοχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ**1.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ**

Η κρουαζιέρα και ο τουρισμός της αποτελούν ένα φαινόμενο που τα τελευταία χρόνια γνωρίζει ιδιαίτερη ανάπτυξη, διαμορφώνοντας μια συγκεκριμένη αγορά και ένα κλάδο, ο οποίος κατέχει σημαντικό μέρος στον παγκόσμιο τουρισμό. Παρακάτω, παρατίθενται κάποιες εννοιολογικές προσεγγίσεις και ορισμοί για την κρουαζιέρα που έχουν διατυπωθεί κατά καιρούς, συντελώντας στην καλύτερη κατανόηση του φαινομένου.

Ο όρος της κρουαζιέρας χρησιμοποιήθηκε, σε πρώτο βαθμό, για να περιγράψει κυρίως το ταξίδι ως μέσο για τη μεταφορά σε ένα τόπο, και όχι ως εμπειρία. Οι πρώτες, δηλαδή, προσπάθειες για την εξήγηση του φαινομένου επικεντρώθηκαν στη μεταφορά των επιβατών, όπως ένας ορισμός που δόθηκε από τους Wild και Dearing, οι οποίοι ορίζουν την κρουαζιέρα ως «μια θαλάσσια περιήγηση με επιβάτες που επί πληρωμή επιβιβάζονται σε ένα πλοίο με κύριο σκοπό τη μεταφορά τους» (Wild G. και Dearing J., 2000). Αυτό συνέβη διότι, ο σκοπός της κρουαζιέρας στα αρχικά στάδια ήταν η εξυπηρέτηση επαγγελματικών και βιοποριστικών σκοπών και άλλων λόγων, όπως αναφέρεται παρακάτω στην ιστορική εξέλιξη της κρουαζιέρας.

Ένας δεύτερος ορισμός που δόθηκε από τους Wild και Dearing, είναι ότι *«η κρουαζιέρα ως έννοια είναι πολυσύνθετη και συνδυάζει ένα μεγάλο μέρος της γνωστής «τουριστικής αλυσίδας»: μεταφορά, εστίαση, τουρισμός, ψυχαγωγία και ταξίδι»* (διαθέσιμο στο Διακομιχάλης Μ., 2006:36). Ο δεύτερος ορισμός είναι πιο ολοκληρωμένος, καθώς περιλαμβάνει τους διάφορους κλάδους που συνδυάζει η κρουαζιέρα. Πάνω στο συγκεκριμένο ορισμό συμπλήρωσε και ο Διακομιχάλης, τονίζοντας ότι εκτός από τα παραπάνω, *«η κρουαζιέρα συνδυάζει στοιχεία αγοράς προϊόντων, μορφωτικές και αθλητικές δραστηριότητες και αποτελεί από μόνη της ένα ιδιόμορφο προορισμό»*. Από τους δύο (2) αυτούς ορισμούς προκύπτει ότι *«ο τουρισμός κρουαζιέρας συνδυάζει σε ένα ταξίδι μεταφορά, εστίαση, πολιτισμό, τουρισμό αναψυχής και δραστηριότητες ψυχαγωγίας εν πλω»* (Κοκκώσης Χ., κα., 2011:301).

Οι ορισμοί που αναφέρθηκαν παραπάνω, αλλά και οι διάφοροι άλλοι που ασχολούνται με την έννοια της κρουαζιέρας περιγράφουν ελλιπώς το περιεχόμενο της, καθώς είτε

ταυτίζουν την κρουαζιέρα με το ταξίδι ως μεταφορά, είτε ασχολούνται μονομερώς με τις δράσεις που προσφέρει αυτή. Ένας από τους πιο ολοκληρωμένους ορισμούς διατυπώθηκε από τους Λεκάκου και Παλλή, σύμφωνα με αυτούς η κρουαζιέρα αποτελεί: «ένα μείγμα θαλάσσιας μεταφοράς, ταξιδιού, τουρισμού και ελεύθερου χρόνου, ενώ ορίζεται ως η δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου των επιβατών που πληρώνουν για ένα δρομολόγιο και περιλαμβάνει τουλάχιστον μία διανυκτέρευση σε πλοίο χωρητικότητας 100 επιβατών» (Lekakou M. and Pallis A., 2004:2).

Σύμφωνα με τα παραπάνω, συμπεραίνεται η πολυπλοκότητα της έννοιας της κρουαζιέρας και οι πολλές προσπάθειες που έγιναν για την ανάλυση και την περιγραφή του φαινομένου. Οι διάφοροι ορισμοί που χρησιμοποιήθηκαν, παρουσιάζουν μονομερώς και από διαφορετική σκοπιά κάθε φορά την έννοια, και μόνο ο συνδυασμός τους μπορεί να συμβάλλει στην πλήρη κατανόηση του φαινομένου. Η αδυναμία της περιγραφής της κρουαζιέρας και πολλοί ορισμοί που την περιγράφουν οφείλονται κυρίως στο γεγονός ότι «η κρουαζιέρα αποτελεί τομή κλάδων, του τουρισμού και της ναυτιλίας» (Lekakou et al, 2009), εξυπηρετώντας διάφορες μορφές τουρισμού, λόγω της πληθώρας των εξειδικευμένων δραστηριοτήτων που προσφέρει.

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η κρουαζιέρα αποτελεί ένα πολυσύνθετο φαινόμενο που διαφέρει από εποχή σε εποχή, επηρεαζόμενη κάθε φορά από τις πολιτικές, κοινωνικές και τεχνολογικές τάσεις που ισχύουν σε κάθε περίοδο. Τοποθετείται χρονικά στο σημείο καμπής όπου η θαλάσσια περιήγηση συνδυάστηκε με την αναψυχή. Γι αυτό το λόγο, η πρώτη εμφάνιση της κρουαζιέρας και του τουρισμού κρουαζιέρας ιστορικά διαφέρει στη βιβλιογραφία, καθώς υπάρχουν απόψεις που δίδονται για το σημείο εκκίνησης της.

Είναι πραγματικότητα ότι η θαλάσσια περιήγηση δεν είναι σύγχρονο φαινόμενο, αλλά από την αρχαιότητα κιόλας υπάρχουν χαρακτηριστικά παραδείγματα πλοίων τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για ψυχαγωγικούς λόγους. Το πρώτο πλοίο, που καταγράφεται στη βιβλιογραφία, να πραγματοποιεί ακτοπλοϊκό ταξίδι μεγάλης απόστασης ήταν το 1818 και άνηκε στην εταιρεία BlackLine της Νέας Υόρκης. Βέβαια, το συγκεκριμένο πλοίο

μετέφερε επιβάτες και εκτελούσε το δρομολόγιο ΗΠΑ – Βρετανία για επαγγελματικούς λόγους (Διακομιχάλης Μ., 2006: 37,38). Στο ίδιο μήκος κύματος και πιο συγκεκριμένα για την εξυπηρέτηση της γραμμής αλληλογραφίας μεταξύ Ευρώπης – Αμερικής, πραγματοποιήθηκε επίσης το δρομολόγιο από το Λίβερπουλ στη Βοστώνη, το 1839. Ο σχεδιαστής του συγκεκριμένου δεκαπενθήμερου ταξιδιού ήταν Samuel Cunard και ο οποίος ίδρυσε την ομώνυμη εταιρεία κρουαζιέρας. Το ταξίδι αυτό, σε συνδυασμό με την τεχνολογική εξέλιξη της εποχής του 1830, αλλά και το νέο είδος των παρεχόμενων υπηρεσιών (ταχύτητα, ασφάλεια, διασκέδαση) συγκέντρωσε πλήθος επιβατών που ήθελαν να ταξιδεύσουν στην Αμερική (Ministry of Tourism, 2005:24).

Η έμπνευση της κρουαζιέρας, όχι για βιοποριστικούς και επαγγελματικούς λόγους, αλλά αποκλειστικά για την αναψυχή έχει τις ρίζες της το 1835 και στην εταιρεία Peninsula & Oriental (P&O). Η εταιρεία διοργάνωνε ταξίδια κρουαζιέρας με αρχικό προορισμό τη Μεσόγειο, ενώ στη συνέχεια ακολούθησαν τη Καραϊβική και τη Βαλτική, με το πρώτο ακτοπλοϊκό ταξίδι αναψυχής να πραγματοποιείται το 1844 (Διακομιχάλης Μ., 2009:62,64). Οι δεκαετίες που ακολούθησαν σημειώνονται σημαντικές εξελίξεις στα ταξίδια αναψυχής με πλοίο, καθώς βελτιώνεται αισθητά η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες. Για να φτάσουμε στη δεκαετία του 1920, όπου παρατηρήθηκε μείωση της κίνησης των επιβατών ανάμεσα σε Αμερική και Ευρώπη, εξαιτίας των περιοριστικών μέτρων στη μετανάστευση. Η αντιμετώπιση των συγκεκριμένων αρνητικών επιπτώσεων ήρθε μέσω της δημιουργίας της καμπίνας τρίτης θέσης, η οποία παρείχε αναβαθμισμένες υπηρεσίες και άνεση στο ταξίδι και απευθυνόταν στους Αμερικάνους της μεσαίας εργατικής τάξης και στους φοιτητές. Με αυτόν τον τρόπο, οι εταιρείες κατάφεραν να κάνουν το ταξίδι πιο ελκυστικό και να προσελκύσουν περισσότερες κατηγορίες επιβατών (Ministry of Tourism, 2005:23).

Οι κρουαζιέρες, με τη μορφή της οργανωμένης ομαδικής περιήγησης με μεγάλα επιβατηγά πλοία, αναπτύχθηκαν τον 20^ο αιώνα και ιδιαίτερα μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και θεωρούνταν επιλογές για διακοπές των ατόμων της τρίτης ηλικίας. Τα ταξίδια, όπως τα γνωρίζουμε μέχρι σήμερα, συνδυάζουν τις διακοπές με την πολιτισμική περιήγηση, παρέχοντας στον επιβάτη – τουρίστα υψηλού επιπέδου διαμονή και πληθώρα εξειδικευμένων υπηρεσιών. Τη δεκαετία του 1990 όμως επέρχεται η αλλαγή, καθώς

καινούριες εταιρείες κάνουν είσοδο στην αγορά διαμορφώνοντας πακέτα που εξυπηρετούν κάθε ηλικία. Όπως αναφέρει και ο Κοκκώσης, από την κρουαζιέρα «της πολυθρόνας» και το κρουαζιερόπλοιο «πλωτό οίκο ευημερίας», περνάμε στην κρουαζιέρα «δράσης» και «πολυδύναμης δραστηριότητας» (Κοκκώσης Χ., κα., 2011:302-303, Διακομιχάλης Μ., 2006:38). Η τελευταία αλλαγή, σε συνδυασμό με την σημαντική ανάπτυξη των αερομεταφορών που παρατηρήθηκε τα τελευταία χρόνια, επηρέασαν σε σημαντικό βαθμό τον κλάδο της κρουαζιέρας, διαμορφώνοντας μία σημαντική και τεράστια αγορά.

1.3 ΕΙΔΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η κρουαζιέρα, όπως τη γνωρίζουμε σήμερα, αποτελεί ένα συγκεκριμένο κλάδο της παγκόσμιας τουριστικής αγοράς, ο οποίος αναπτύσσεται με γρήγορους ρυθμούς και παρουσιάζει διαφορετικές πτυχές. Χαρακτηρίζεται δηλαδή από ποικιλομορφία, παρέχοντας διαφορετικές δραστηριότητες και υπηρεσίες κάθε φορά, πάντα με απώτερο στόχο να ικανοποιήσει τις ανάγκες των καταναλωτών της. Ανάλογα με τις διαφορετικές ανάγκες που καλύπτει κάθε φορά η κρουαζιέρα, διαμορφώνονται και οι διαφορετικοί τύποι της. Αυτοί διαφέρουν μεταξύ τους ανάλογα με τον *τουριστικό προορισμό* που επιλέγεται, τη *χρονική διάρκεια* που έχει το ταξίδι, καθώς και με τα *προφερόμενα προϊόντα* και τις *εξειδικευμένες δραστηριότητες* που προσφέρει (Διακομιχάλης Μ., 2006:41). Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι διαφορετικοί τύποι κρουαζιέρας ανάλογα με τις διαφορετικές ανάγκες που εξυπηρετούν.

Πίνακας 1.3: Τύποι Κρουαζιέρας

	Κατηγορία Κρουαζιέρας
Τουριστικός προορισμός	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Εσωτερικού/ εγχώριες ➤ Μικτές ➤ Εξωτερικού

Χρονική διάρκεια	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Μονοήμερες ➤ Τριήμερες ➤ Μικρής Διάρκειας ➤ Μέσης Διάρκειας ➤ Μακράς Διάρκειας
Προσφερόμενα προϊόντα	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Παραδοσιακή ➤ Αεροπορικό Ταξίδι και Κρουαζιέρα ➤ Εύκολη ➤ Μικρή ➤ Κρουαζιέρα και Παραμονή ➤ Εκπαιδευτική
Εξειδικευμένες Δραστηριότητες	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Αθλητικές ➤ Εκπαιδευτικές ➤ Τρίτης Ηλικίας ➤ Υγείας

Πηγή: Κοκκώσης Χ., κα., 2011: 310-312

1.4 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ

Τα τελευταία χρόνια, η βιομηχανία της κρουαζιέρας έχει προσαρμόσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες της με σκοπό να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις και τις διαφορετικές ανάγκες του επιβάτη – τουρίστα. Έτσι, το προϊόν της κρουαζιέρας διαφοροποιείται από εποχή σε εποχή ανάλογα με τις απαιτήσεις του καταναλωτή, γεγονός που οδήγησε στην προσθήκη νέων προορισμών, στην κατασκευή νέων πλοίων με σύγχρονες προδιαγραφές, στην προσφορά εναλλακτικών δραστηριοτήτων, τόσο στο πλοίο όσο και στη στεριά, και στη δημιουργία νέων θεματικών κρουαζιέρων (βλέπε Παράγραφο 1.3) που προσαρμόζονται στα χαρακτηριστικά της αγοράς (Διακομιχάλης Μ., 2006:41-42).

Όσον αφορά στους τουριστικούς προορισμούς κρουαζιέρων, οι γεωγραφικές ενότητες που δέχονται το μεγαλύτερο ποσοστό των κρουαζιερόπλοιων είναι κυρίως η Αμερική και η Ευρώπη. Ειδικότερα, η ευρύτερη περιοχή της Καραϊβικής (δυτική, ανατολική, νότια) συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό από οποιαδήποτε άλλη περιοχή στον κόσμο (Wild and Dearing, 2005, διαθέσιμο στο Gibson P., 2006). Αυτή η ραγδαία ανάπτυξη οφείλεται στις διαστάσεις που πήρε ο μαζικός τουρισμός κρουαζιέρας στην Αμερική και στον βαθμό διείσδυσης αυτού του είδους διακοπών στους Αμερικανούς πολίτες, οι οποίοι αναζητούσαν κρουαζιέρες με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, χωρίς να απομακρύνονται ιδιαίτερα από τον τόπο προέλευσής τους (Gibson P., 2006:45). Άλλες περιοχές της Αμερικής που αποτελούν πόλους κρουαζιέρας είναι η Αλάσκα, η κεντρική και νότια Αμερική και τέλος ο Καναδάς.

Η δεύτερη γεωγραφική ενότητα που προσελκύει την κρουαζιέρα είναι η Ευρώπη, η οποία είναι λιγότερο αναπτυγμένη σε σχέση με την Αμερική, αλλά εμφανίζει μια δυναμική και μια σταθερότητα τα τελευταία χρόνια. Από τις πιο σημαντικές περιοχές της Ευρώπης που υποδέχονται την κρουαζιέρα είναι η Μεσόγειος, η Βόρεια Ευρώπη (Σκανδιναβικές χώρες) με τη Βαλτική και η Ιβηρική Χερσόνησος με τα Κανάρια νησιά. Πιο συγκεκριμένα, η περιοχή της Μεσογείου έχει παρουσιάσει ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια εξαιτίας διάφορων πλεονεκτημάτων που διαθέτει, επιτρέποντας στις εταιρείες να διαφοροποιήσουν τις προσφερόμενες υπηρεσίες τους. Έτσι, πέρα από το τρίπτυχο της «διασκέδασης – ήλιου – θάλασσας» ('fun – sun – sea') που συναντάται στην περιοχή της Καραϊβικής, η Μεσόγειος συγκεντρώνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον λόγω της κεντροβαρικής της θέσης ανάμεσα σε τρεις (3) ηπείρους (Ευρώπη – Αφρική – Ασία), αλλά και της ποικιλίας των ιστορικών και πολιτιστικών μνημείων σπουδαίων αρχαίων πολιτισμών που διαθέτει (Lekakou M., Pallis A., Vaggelas G., 2010:4). Τέλος, πέρα από τις δύο πιο δυνατές περιοχές κρουαζιέρας, παρατηρούνται και άλλοι σπουδαίοι και ελκυστικοί προορισμοί, όπως η Χαβάη στον Ειρηνικό Ωκεανό, διάφορες περιοχές στον Ινδικό και τέλος, την Αυστραλία με τη Σιγκαπούρη, που αναμένονται να αποτελέσουν σημαντικότετους πόλους έλξης τα επόμενα χρόνια (βλέπε Πίνακα 1.4) (ΕΥΤΕΠΟΑ, 2010:48).

Εικόνα 1.4: Οι κυριότερες γεωγραφικά περιοχές κρουαζιέρας



Πηγή: South Africa Cruise Tourism: Prospects, Benefits and Strategies / Final Report, 2009:31

Πίνακας 1.4: Οι κυριότεροι προορισμοί κρουαζιέρας και η εξέλιξή τους

Περιοχή Κρουαζιέρας	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Καραϊβική / Μπαχάμες	49.8 %	48.0 %	46.4 %	43.5 %	39.9 %	39.5 %
Μεσόγειος	14.6 %	15.3 %	16.5 %	18.9 %	21.5 %	20.9 %
Δυτική Ακτή (Μεξικό)	6.5%	7.7%	7.1%	6.9%	7.3%	6.3%
Ασία / Ειρηνικός	5.1%	4.3%	5.6%	6.2%	6.7%	6.0%
Αλάσκα	6.6%	6.8%	6.4%	6.2%	6.1%	5.6%
Βόρεια / Δυτική Ευρώπη	4.9%	5.0%	5.3%	5.1%	5.8%	6.3%
Νότια Αμερική	1.7%	1.9%	2.0%	2.1%	2.4%	4.6%
Υπερατλαντικός	1.2%	1.5%	1.5%	1.6%	1.8%	1.8%
Κανάριοι Νήσοι	1.8%	1.5%	0.9%	1.2%	1.6%	2.0%
Βερμούδα	1.7%	1.6%	2.3%	1.9%	1.6%	1.6%
Ηνωμένο Βασίλειο / Καναδάς	1.6%	1.3%	1.1%	1.2%	1.6%	1.5%
Χαβάη	1.8%	2.6%	2.8%	2.9%	1.4%	1.2%
Κανάλι Παναμά	1.2%	1.2%	0.8%	0.7%	0.8%	1.0%
Ινδικός Ωκεανός / Ερυθρά Θάλασσα	0.2%	0.2%	0.6%	0.5%	0.6%	1.0%
Ανταρκτική	0.2%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.1%
Αφρική	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.4%
Σύνολο	100%	100 %	100%	100%	100%	100%

Πηγή: South Africa Cruise Tourism: Prospects, Benefits and Strategies / Final Report, 2009:31

1.5 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η κρουαζιέρα αποτελεί έναν από τους δυναμικότερους οικονομικούς κλάδους, και παρά τις δυσοίωνες οικονομικές εξελίξεις των τελευταίων ετών, παρουσιάζει σταθερές αυξητικές τάσεις τόσο στη ζήτηση, όσο και στην προσφορά των προϊόντων της (Lekakou et al, 2009).

Η αγορά της κρουαζιέρας αποτελεί ένα μικρό τμήμα της τουριστικής αγοράς που εμφανίζει ταχύτερη ανάπτυξη και χαρακτηρίζεται από:

- την παροχή υψηλής αξίας προς τον πελάτη και τον υψηλό βαθμό ικανοποίησης του
- την ευρεία πελατειακή αναφορά (σε όρους προέλευσης επιβατών, ηλικίας και εισοδήματος)
- την ευνοϊκή ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης
- την δυνατότητα παροχής πολλαπλών και ποικίλων προϊόντων, τα οποία προσεγγίζουν πολύ μεγάλο εύρος καταναλωτών
- την ευελιξία στην μετακίνηση υποδομών σε διάφορες αγορές (ΕΥΤΕΠΟΑ, 2011:47)

Ειδικότερα, η τουριστική βιομηχανία της κρουαζιέρας επεκτάθηκε σημαντικά τη δεκαετία του 60' και ιδιαίτερα τις δεκαετίες του 80' και 90', έγινε ένας από τους πιο γρήγορα αναπτυσσόμενους κλάδους της βιομηχανίας του τουρισμού (McCarthy J., 2003). Αυτή η ανάπτυξη, οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι η κρουαζιέρα είναι ο χώρος αλληλεπίδρασης διαφορετικών κλάδων, όπως της βιομηχανίας του τουρισμού, της ναυτιλίας και της αναψυχής, αλλά και ότι το ταξίδι αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της καταναλωτικής εμπειρίας (Wild G. Και Dearing J., 2000). Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την Di Vaio, η ραγδαία εξέλιξη που παρουσιάζει ο κλάδος της κρουαζιέρας οφείλεται σε δύο (2) κυρίως λόγους: στις μακροπρόθεσμες αλληλεξαρτήσεις των διάφορων παραγόντων της αλυσίδας ανεφοδιασμού της κρουαζιέρας (ταξιδιωτικές εταιρείες, τερματικοί σταθμοί, ταξιδιωτικοί πράκτορες κτλ.) και στην ολιγοπωλιακή φύση της αγοράς της κρουαζιέρας (Di Vaio A., 2009:2).

Πράγματι, η αγορά της κρουαζιέρας είναι ένα ολιγοπώλιο, και η συγκέντρωσή της αυξήθηκε λόγω της απόσυρσης πολλών μικρών επιχειρήσεων και της εφαρμογής των ολοκληρωμένων επιθετικών στρατηγικών των μεγάλων (επιχειρήσεων). Σε συνδυασμό κιόλας με την τρέχουσα οικονομική κρίση, ενισχύθηκε η τάση των μικρών εταιρειών για

απόσυρση από την αγορά ή στην κατεύθυνση σε μικρότερες και πιο εξειδικευμένες αγορές (nichemarket), όπου ο ανταγωνισμός δεν είναι τόσο άγριος (Lekakou M., Pallis A., Vaggelas G., 2010). Έτσι σήμερα, η αγορά της κρουαζιέρας καθορίζεται από τρεις (3) ομάδες επιχειρήσεων που είναι οι εξής: the Carnival Corporation Plc, the Royal Caribbean Cruise Line Ltd και the Norwegian Cruise Line Holding Ltd (Lekakou et al., 2009). Σύμφωνα με στοιχεία του 2014, αυτές οι εταιρείες εξυπηρετούν το 79,4% των επιβατών και μοιράζονται το 71,8% των κερδών, συγκεντρωτικά σε παγκόσμιο επίπεδο (Cruise Market Watch, 2014). Αναλυτικότερα, στον πίνακα 1.5.1 απεικονίζονται οι μεγαλύτερες εταιρείες και τα μερίδια τους στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας.

Πίνακας 1.5.1: Στοιχεία έτους 2014 για τις μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας

Εταιρεία Κρουαζιέρας	Ποσοστό επιβατών (%)	Ποσοστό κερδών (%)
Carnival Corporation Plc (10 brands)	47.7	41.8
Royal Caribbean Cruise Line Ltd (5 brands)	22.7	21.8
Norwegian Cruise Line Holding Ltd (1 brands)	9.0	8.2
Prestige Cruise Holdings Inc. (2 brands)	0.8	3.4
All others (33 brands)	19.8	24.7

Πηγή: (<http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/>)

Σύμφωνα με τα ανανεωμένα στοιχεία που δημοσιεύονται στο διαδικτυακό τόπο Cruise Market Watch, η συνολική παγκόσμια βιομηχανία της κρουαζιέρας υπολογίζεται στα 37,1 εκατομμύρια για το έτος 2014 (σημειώνοντας 2,3 % αύξηση σε σχέση με το 2013) και οι επιβάτες που εξυπηρετήθηκαν ανέρχονται στους 21,6 εκατ. (παρουσιάζοντας αύξηση 3%) σε σύνολο 292 πλοίων (Cruise Market Watch, 2014). Η αύξηση και η συνεχόμενη

ανάπτυξη γίνεται καλύτερα αντιληπτή με τη βοήθεια διαφόρων δεικτών όπως οι ροές των ταξιδιωτών, οι κατασκευές των κρουαζιερόπλοιων (αύξηση μεγέθους και ικανότητας), οι κατασκευές τερματικών σταθμών, η αύξηση των ταξιδιών με καλές προσφορές, η συμμετοχή του ταξιδιού της κρουαζιέρας στην οικονομία της πόλης κτλ (Bruttomessio R., 2001a διαθέσιμο στο McCarthy J., 2003). Εντούτοις, ο αριθμός των επιβατών αποτελεί τον καλύτερο δείκτη της αγοράς κρουαζιέρας, ο οποίος αποτυπώνει το μέγεθος και την συνεχόμενη ανάπτυξή της. Όπως φανερώνει και το Διάγραμμα 1.5.2, οι επιβάτες της κρουαζιέρας συνεχίζουν να αυξάνονται με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης της τάξης του 7% από το 1990, και υπολογίζεται να ανέρχονται περίπου στα 25 εκατομμύρια έως και το έτος 2018. Αυτή η ραγδαία ζήτηση για την κρουαζιέρα βασίζεται κυρίως στο γεγονός ότι τα προσφερόμενα προϊόντα και οι υπηρεσίες απευθύνονται σε όλο και μεγαλύτερη κλίμακα ατόμων, με σημαντικές ιδιαιτερότητες σε κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο (Κοκκώσης Χ., κα., 2011:321).

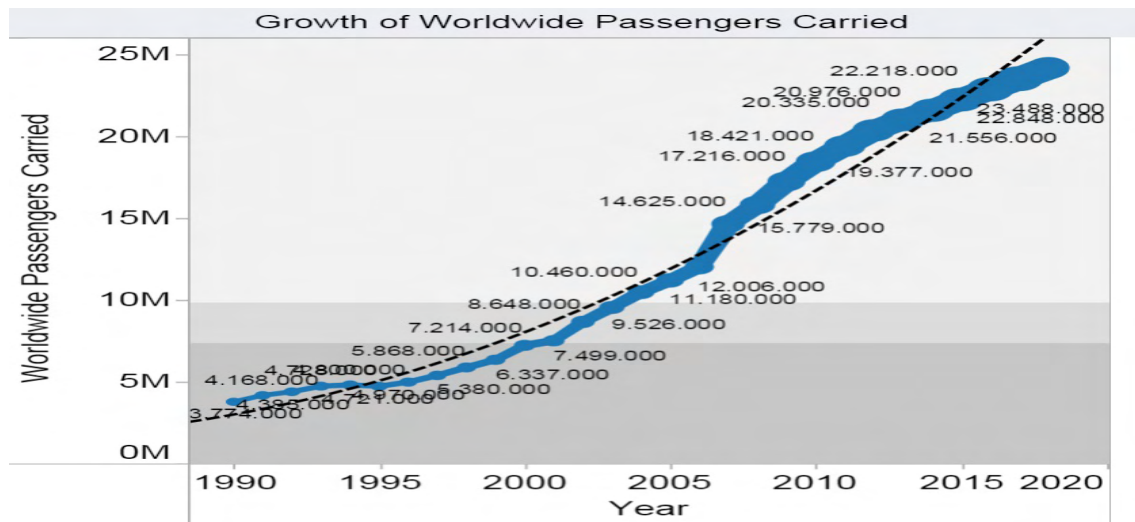
Κάποια σημαντικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα και στατιστικά στοιχεία που αφορούν στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας και σηματοδοτούν την περαιτέρω ανάπτυξή της είναι:

- Η Βόρεια Αμερική αποτελεί την πλέον ανεπτυγμένη αγορά για δραστηριότητες κρουαζιέρας και εξακολουθεί να είναι η κύρια πηγή των επιβατών της κρουαζιέρας παγκοσμίως (βλέπε πίνακα 1.4).
- Μόνο το 53% της Βορειοαμερικανικής αγοράς ή αλλιώς το 24% του συνολικού πληθυσμού της Αμερικής έχει λάβει μέρος σε κρουαζιέρα, γεγονός που υποδηλώνει την προοπτική περαιτέρω ανάπτυξης του κλάδου.
- Η Ευρώπη αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη και αναπτυσσόμενη αγορά, μετά τη Βόρεια Αμερική.
- Συγκεντρωτικά μέχρι το 2016 έχει προγραμματιστεί η κατασκευή 23 νέων κρουαζιερόπλοιων συνολικής χωρητικότητας 58.572 επιβατών, μια επένδυση που υπολογίζεται περίπου στα οκτώ (8) δισεκατομμύρια \$.
- Η συνολική χωρητικότητα υπολογίζεται στους 453.211 επιβάτες στο τέλος του 2014 σε σύνολο 292 πλοίων, παρουσιάζοντας 2,3% αύξηση σε σχέση με το 2013.
- Τα έξοδα από πληρώματα και επιβάτες στο σύνολο των λιμένων κρουαζιέρας παγκοσμίως υπολογίζονται στα 18,9 εκατομμύρια \$.

- Ο μέσος όρος των εξόδων ανά επιβάτη για κάθε μέρα που συμμετέχει σε μια κρουαζιέρα υπολογίζεται στα 214,44\$, με 162,69\$ τιμή εισιτηρίου και 51,74\$ έξοδα που γίνονται μέσα στο κρουαζιερόπλοιο (σε κρουαζιέρα μέσης διάρκειας (7) και (8) ημερών.

Πηγή: Cruise Market Watch, January 2014, (www.cruising.org)

Διάγραμμα 1.5: Ανάπτυξη επιβατών κρουαζιέρας παγκοσμίως



Πηγή: (<http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>)

Πίνακας 1.5.2: Παγκόσμια ζήτηση για κρουαζιέρες (έτη 2003 - 2013)

Περιοχή	2003	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Επιβάτες (σε εκατομ.)							
Βόρεια Αμερική	8,23	10,29	10,40	11,00	11,44	11,64	11,82
Ευρώπη	2,71	4,47	5,04	5,67	6,15	6,23	6,40
Υποσύνολο	10,94	14,76	15,44	16,67	17,58	17,87	18,22

Υπόλοιπος Κόσμος	1,08	1,54	2,15	2,40	2,91	3,03	3,09
Σύνολο	12,02	16,29	17,59	19,07	20,49	20,90	21,31
% Βόρ. Αμερικής	68,5	63,2	59,1	57,7	55,8	55,7	55,5

Πηγή: G.P. Wild & BREA, 2014:9

Πίνακας 1.5.3: Προέλευση επιβατών κρουαζιέρας (στοιχεία 2014)

Περιοχή Προέλευσης	
Βόρεια Αμερική	60,2 %
Ευρώπη	27,0 %
Ασία	6,7 %
Νότια Αμερική	3,0 %
Αυστραλία – Νέα Ζηλανδία	3,0 %
Μέση Ανατολή / Αφρική	0,2 %
Σύνολο	100,0 %

Πηγή: (<http://www.cruisemarketwatch.com/geography/>)

Σύμφωνα με τα όσα αναλύθηκαν παραπάνω, η κρουαζιέρα αποτελεί ένα ποικιλόμορφο και πολυσύνθετο φαινόμενο, καθώς συνδυάζει διαφορετικούς τομείς του παγκόσμιου τουρισμού, με διαφορετικά χαρακτηριστικά και προσφερόμενες υπηρεσίες. Το τουριστικό προϊόν που προσφέρει μεταβάλλεται και τροποποιείται μέσα στις τελευταίες δεκαετίες και προσαρμόζεται ανάλογα με τις συνθήκες της κάθε χρονικής στιγμής, εξυπηρετώντας όλο και περισσότερες ηλικιακές ομάδες. Το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό προσδίδει στον

κλάδο της κρουαζιέρας μία σταθερότητα μεταξύ της προσφοράς και ζήτησης των παραγόμενων υπηρεσιών της, λόγω του μεγάλου εύρους καταναλωτών που προσελκύει, και καθιστά τον κλάδο της ως έναν από τους δυναμικότερους οικονομικούς κλάδους, παρά τις δυσοίωνες οικονομικές εξελίξεις των τελευταίων ετών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Στο παρόν κεφάλαιο της εργασίας ασχολείται με τους λιμένες κρουαζιέρας, τον χώρο δηλαδή όπου αναπτύσσεται και δραστηριοποιείται ο τουρισμός κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, ακολουθεί η κατηγοριοποίηση των διαφορετικών λιμένων και παρουσιάζονται οι δημοφιλέστεροι, σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο, ενώ παράλληλα γίνεται προσπάθεια αποτίμησης των επιπτώσεων της ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας στον λιμένα και στην ευρύτερη περιοχή του.

2.1 ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Σύμφωνα με τη χρήση τους από τις επιχειρήσεις και τις εταιρείες κρουαζιέρας, οι λιμένες κρουαζιέρας είναι συνήθως ταξινομημένοι σε τρεις (3) κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία είναι αυτή των αφετηριών λιμένων (homeports), τα οποία μπορούν να είναι το σημείο έναρξης ή λήξης της κρουαζιέρας, ακόμη και ο συνδυασμός των δύο. Η δεύτερη κατηγορία είναι τα ενδιάμεσα λιμάνια (transit / ports of call), τα οποία αποτελούν ενδιάμεσοι προορισμοί που επισκέπτονται τα κρουαζιερόπλοια κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας. Και τέλος, η τρίτη κατηγορία είναι οι υβριδικόι λιμένες (hybrid ports) που αποτελούν συνδυασμό των παραπάνω χαρακτηριστικών και χρησιμοποιούνται δηλαδή ως αφετηρία ή τερματισμό, καθώς και ως ενδιάμεσο προορισμό (Λεκάκου Μ., 2011).

Η κατηγοριοποίηση των λιμένων και η διάκριση τους σε μία από τις τρεις (3) κατηγορίες, γίνεται με βάση τις απαραίτητες προϋποθέσεις και τα αναγκαία κριτήρια που πρέπει αυτό να πληροί. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, πρώτος ο Marti ασχολήθηκε με την εύρεση των κατάλληλων κριτηρίων επιλογής για το χαρακτηρισμό των λιμένων ως αφετήριο, διαχωρίζοντας τα χαρακτηριστικά των λιμανιών όσο αφορά στη γεωγραφική τους θέση και στην τοποθεσία τους (*site characteristics*), αλλά και την κατάσταση της ευρύτερης περιοχής τους, δηλαδή το επίπεδο εξέλιξης και οργάνωσης τους (*situation characteristics*) (Marti B, 1990).

Πίνακας 2.1: Κριτήρια επιλογής λιμένα εκκίνησης κρουαζιέρας (site - situation characteristics)

Παράγοντες		
Κατάσταση / Situation		Τοποθεσία / Site
1.	Φυσικά χαρακτηριστικά Λιμένα	Πρόσβαση σε αξιοθέατα και περιοχές μοναδικού φυσικού πλούτου
2.	Υπηρεσίες προς επιβάτες	
3.	Υπηρεσίες προς κρουαζιερόπλοια	
4.	Κόστος παρεχόμενων υπηρεσιών	
5.		Ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων αναψυχής
6.	Αποδοτικότητα Λιμένα	
7.	Υποδομές Λιμένα	
8.	Πολιτική Κατάσταση / Θεσμικό Πλαίσιο	
9.		Σύνδεση με τουριστική αγορά
10.	Διαχείριση Λιμανιού	
11.	Σύνδεση με πόλη – υπόλοιπη χώρα	
12.		Παροχή συνδυασμένων μεταφορικών μέσων

Πηγή: Lekakou M., Pallis A., Vaggelas G., 2010:9

Πιο συγκεκριμένα, τα χαρακτηριστικά τα οποία πρέπει να διαθέτει ένας λιμένας για τον προσδιορισμό του ως αφετήριο (homeport) ή ως ενδιάμεσο διαφέρουν. Το homeport λιμάνι χρειάζεται εξειδικευμένες λιμενικές υποδομές, τόσο για τη τροφοδότηση και τον

εξοπλισμό του πλοίου, όσο και για την ευκολότερη επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών. Σύμφωνα με τη Λεκάκου, οι βασικοί παράγοντες που κρίνουν τη σημαντικότητα ενός λιμένα ως αφετήριο είναι συνδυασμός της ασφάλειας και των υπηρεσιών που προσφέρει σε πλοία και επιβάτες, αλλά και των φυσικών του χαρακτηριστικών. Από τα πιο σημαντικά κριτήρια επιλογής, σύμφωνα πάντα με τη Λεκάκου, είναι οι σύγχρονες και εξειδικευμένες λιμενικές εγκαταστάσεις (τερματικοί σταθμοί), οι μεταφορικές συνδέσεις με την ευρύτερη περιοχή και η εγγύτητα με διεθνή αερολιμένα για την προσέλκυση τουριστών και η ύπαρξη ξενοδοχειακών μονάδων υψηλών προδιαγραφών για την παραμονή τους (Lekakou M., Pallis A., Vaggelas G., 2010:9-14).

Σε αντίθεση με τα homeports λιμάνια, οι ενδιάμεσοι λιμένες συγκριτικά δεν απαιτούν εξειδικευμένες λιμενικές εγκαταστάσεις, ούτε και σύγχρονες υποδομές. Δεν είναι απαραίτητη, δηλαδή, η παρουσία αεροδρομίου και ξενοδοχείων υψηλής ποιότητας, γεγονός το οποίο οφείλεται στη μικρή διάρκεια παραμονής των κρουαζιερόπλοιων στους ενδιάμεσους προορισμούς. Το βασικότερο στοιχείο των ports of call είναι η θέση τους. Η επιτυχία ενός ενδιάμεσου λιμένα βασίζεται στην εγγύτητα του με άλλους ενδιάμεσους ή αφετήριους λιμένες και κυρίως με αξιοθέατα και ιστορικά μνημεία διεθνούς εμβέλειας. Έτσι, τα ενδιάμεσα λιμάνια δεν προϋποθέτουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες και λιμενικές υποδομές, αλλά πρέπει να τοποθετούνται σε ακτίνα 1,5 ώρας από τα πολιτιστικά αξιοθέατα, παρέχοντας υψηλή προσβασιμότητα μέσω των μεταφορικών συνδέσεων (Martí B., 1990, McCalla R., 1996).

2.2 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Όπως είναι λογικό, οι σημαντικότεροι λιμένες κρουαζιέρας συναντώνται στην Αμερική και στην Ευρώπη, καθώς οι δύο αυτές περιοχές αποτελούν τις μεγαλύτερες αγορές κρουαζιέρας παγκοσμίως (βλέπε Παράγραφο 1.5), παρουσιάζοντας και τη μεγαλύτερη ζήτηση (βλέπε πίνακα 1.5.1). Πιο συγκεκριμένα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η βιομηχανία της κρουαζιέρας εξαρτάται, κατά ένα μεγάλο βαθμό, από την ποικιλία των ελκυστικών προορισμών που τοποθετούνται στις δύο (2) μεγάλες γεωγραφικές της ενότητες, δηλαδή στις μεσογειακές και στις βόρειες ευρωπαϊκές περιοχές της. Στις χωρικές ενότητες αυτές

συναντώνται λιμάνια τα οποία λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους γνωρισμάτων και ιδιαιτεροτήτων, επιλέγονται ως απαραίτητοι προορισμοί για επίσκεψη ('must see') και άλλοι λιμένες, που επιλέγονται κυρίως λόγω της στρατηγικής θέσης και της πρόσβασης σε συνδυασμένες μεταφορικές υπηρεσίες. Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζονται τα δέκα (10) πιο δημοφιλή λιμάνια παγκοσμίως, σύμφωνα με τα σύγχρονα στοιχεία της ιστοσελίδας Cruise Market Watch για το έτος 2013. Επιπλέον, στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται κατά πρώτο λόγο τα ευρωπαϊκά λιμάνια, συνοψίζοντας τις επιβιβάσεις και τις αποβιβάσεις και κατά δεύτερο, τα κορυφαία Μεσογειακά λιμάνια (εκκίνησης και ενδιάμεσα), καθώς και η εξέλιξη των επιβατών τους για την τριετία 2011 – 2013.

Εικόνα 2.2: Τα δέκα (10) κορυφαία λιμάνια κρουαζιέρας παγκοσμίως



Πηγή: (<http://www.cruisemarketwatch.com/articles/worlds-top-ten-cruise-ports-for-2013/>)

ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΛΛΟΣ

Πίνακας 2.2.1: Κορυφαία ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας (για το έτος 2013 - σε χιλιάδες επιβάτες)

Επιβίβαση	Αποβίβαση	Λιμάνι Προορισμού	Σύνολο
Μεσόγειος			
Μπαρτσελόνα	754	752	1,093
Σιβιταβέκια	496	494	1,548
Βενετία	752	761	303
Πειραιάς	149	160	994
Πάλμα Μαγιόρκα	245	246	755
Μασσαλία	191	191	807
Νάπολη	58	52	1,064
Ντουμπρόβνικ	12	12	1,112
Γένοβα	327	324	401
Σαβόνα	337	333	269
Βόρεια Ευρώπη			
Σαουθάμπτον	796	796	54
Κοπερχάγη	224	224	352
Λισαβόνα	24	26	507
Αμβούργο	261	259	32
Αγία Πετρούπολη	0	0	524
Ταλίν	8	8	503
Κάθιδ	2	2	487
Στοκχόλμη	32	32	421
Μπέργκεν	0	0	453
Ελσίνκι	*	*	419

Πηγή: G.P. Wild & BREA, 2014

Πίνακας 2.2.2: Κορυφαία Μεσογειακά λιμάνια (εκκίνησης - ενδιάμεσα) και εξέλιξη επιβατών 2011 - 2013

	Μεσόγειος	Χώρα	2011	2012	2013
ΑΦΕΤΗΤΙΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	Μπαρτσελόνα	Ισπανία	2,642,493	2,408,960	2,599,232
	Σιβιταβέκια	Ιταλία	2,577,438	2,394,423	2,538,259
	Βενετία	Ιταλία	1,786,416	1,739,501	1,815,823
	Πειραιάς	Ελλάδα	1,566,500	1,290,300	1,302,581
	Πάλμα Μαγιόρκα	Ισπανία	1,419,502	984,785	1,245,856
	Μασσαλία	Γαλλία	826,000	890,124	1,188,031
	Γένοβα	Ιταλία	798,521	797,239	1,051,015
	Savona	Ιταλία	948,459	810,097	939,038
ΕΝΔΙΑΜΕΣ ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	Μασσαλία	Γαλλία	826,000	890,124	1,188,031
	Νάπολη	Ιταλία	1,297,236	1,228,651	1,175,018
	Ντουμπρόβνικ	Κροατία	985,398	950,791	1,136,663
	Σαντορίνι	Ελλάδα	962,000	838,899	750,000
	Κέρκυρα	Ελλάδα	453,000	655,764	744,651

ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΛΛΟΣ

Λιβόρνο	Ιταλία	982,928	1,037,849	736,516
Κυανή Ακτή	Γαλλία	666,082	702,080	613,218
Μπάρι	Ιταλία	586,848	618,882	604,781
Μύκονος	Ελλάσα	684,000	657,511	520,000
Τύνιδα	Τυνησία	313,267	582,601	511,065
Μεσσήνη	Ιταλία	500,636	438,379	501,316
Βαλέτα	Μάλτα	566,042	611,757	477,759
Valencia	Ισπανία	378,463	480,233	473,114
Παλέρμο	Ιταλία	567,049	354,399	410,999
Μάλαγα	Ισπανία	638,845	651,517	397,064
Τουλώνη / Κυανή Ακτή	Γαλλία	265,000	311,072	385,971

Πηγή: G.P. Wild & BREA, 2014

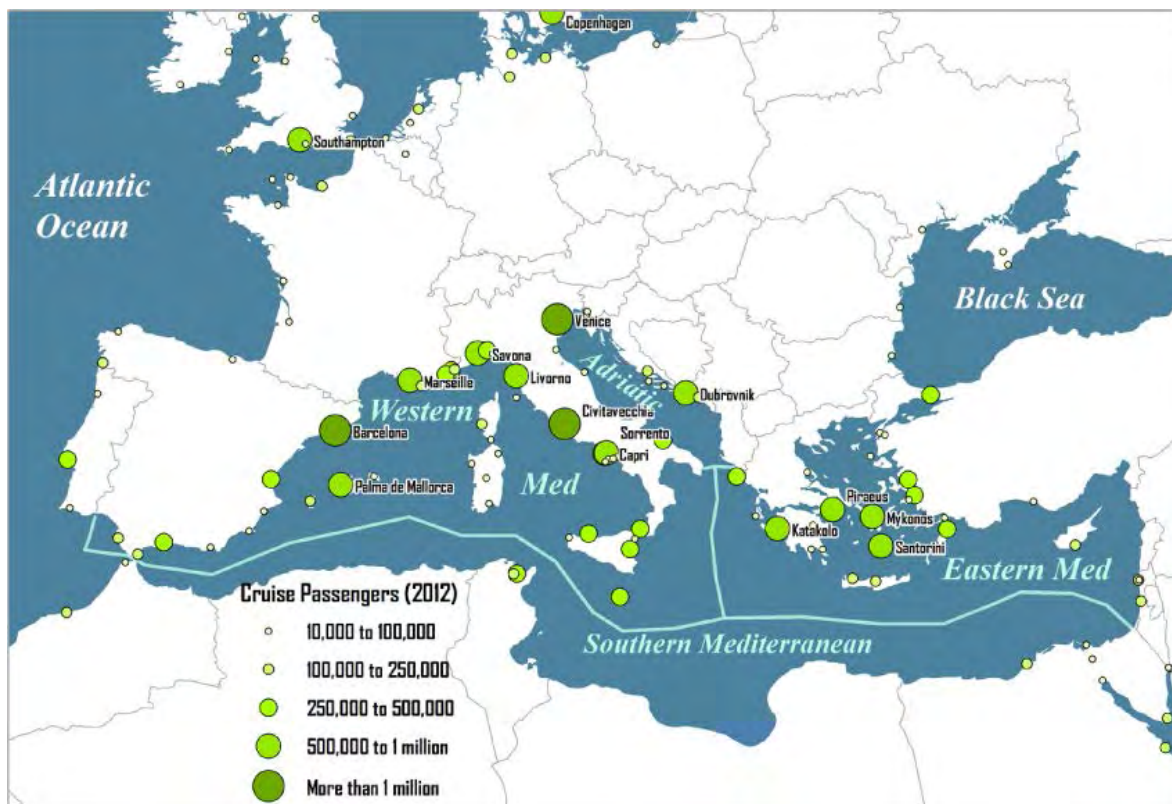
2.3 ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΕ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Τα προγράμματα κρουαζιέρας στη Μεσόγειο χωρίζονται κυρίως σε αυτά της ανατολικής και δυτικής Μεσογείου, καθώς παρέχεται έτσι η πολλαπλή δυνατότητα επιλογής ξεχωριστών και ιδιαίτερων προορισμών.

Ειδικότερα, οι κρουαζιέρες στην ανατολική Μεσόγειο περιλαμβάνουν επισκέψεις στην ανατολική Ιταλία, στα ελληνικά νησιά, στην Τουρκία και Κροατία και στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, μεταφέροντας τον επιβάτη – τουρίστα σε μοναδικά και ξεχωριστά τοπία πλούσιου φυσικού κάλλους (Αθήνα, Κωνσταντινούπολη, Βενετία, κ.α.), αλλά και προσφέροντας εμπειρίες ιστορικού, πολιτιστικού και θρησκευτικού χαρακτήρα (Κορρές Α., Παπαχρήστου Υ., 2013). Η πιο πολυσύχναστη εποχή του χρόνου είναι η θερινή περίοδος, γεγονός όμως που δεν εμποδίζει τον προγραμματισμό δρομολογίων στην ανατολική και δυτική Μεσόγειο όλο το χρόνο. Το πρόγραμμα των κρουαζιέρων κυμαίνεται από (1) με (2) διανυκτερεύσεις έως και δύο εβδομάδες παρέχοντας τη δυνατότητα του σχεδιασμού με προσεκτική επιλογή προορισμών, διαθέσιμων πακέτων και σύγχρονων προσφορών. Οι πιο δημοφιλείς λιμένες που επισκέπτονται τα δρομολόγια των κρουαζιέρων ανατολικής Μεσογείου είναι: Αθήνα, Κέρκυρα, Κρήτη, Ντουμπρόβνικ, Χάιφα, Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη, Κατάκολο, Κουσάντασι, Λεμεσός, Μύκονος, Ρόδος, Σαντορίνη, Βάρνα, Βενετία, Βόλος. Όσον αφορά στις κρουαζιέρες της δυτικής Μεσογείου, το σύνολο των προγραμματισμένων δρομολογίων επισκέπτονται τη νότια ακτή της

Γαλλίας, της Ισπανίας και της Ιταλίας, περιλαμβάνοντας βασικές στάσεις όπως τη Βαρκελώνη, Ρώμη, Νάπολη, Λισαβόνα, Μάλαγα, Τύνιδα, Αλεξάνδρεια και Βενετία (Eastern – Western Mediterranean Cruises, cruisecritic.com).

Εικόνα 2.3: Περιοχές - Λιμένες - Επισκέψεις κρουαζιέρας στη Μεσόγειο (2012)



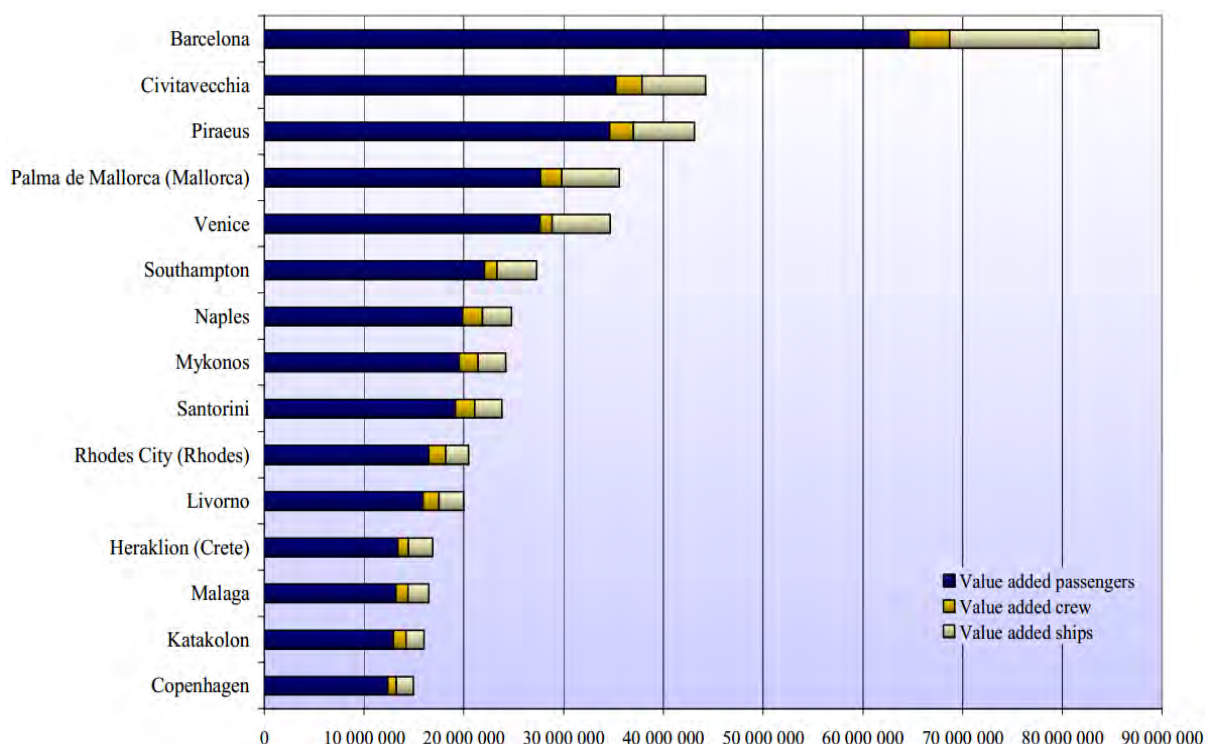
Πηγή: (http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/cruise_visits_mediterranean.html)

Στο συγκεκριμένο σημείο, ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων αλλά και του οικονομικού οφέλους που δημιουργείται για τα λιμάνια και τις ευρύτερες περιοχές, που δέχονται μεγάλο αριθμό πλοίων και αποτελούν δημοφιλείς προορισμούς κρουαζιέρας. Σύμφωνα με έρευνα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την κρουαζιέρα (Policy Research Corporation – Tourist facilities in ports: the economic factor), τα οικονομικά οφέλη για τα λιμάνια – πόλεις και για τις ευρύτερες περιοχές τους διακρίνονται σε άμεσα και έμμεσα. Οι άμεσες οικονομικές επιδράσεις έχουν να κάνουν με τα έξοδα που πραγματοποιούνται στα λιμάνια από τους επιβάτες – τουρίστες, από τα

πληρώματα και από τα κρουαζιερόπλοια, ενώ οι έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις δημιουργούνται από τις προμήθειες που χρησιμοποιούνται για την κάλυψη των αναγκών του τελικού προϊόντος / υπηρεσίας (Policy Research Corporation, 2009:28).

Όσον αφορά στις άμεσες οικονομικές επιπτώσεις στα πιο δημοφιλή ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας, στο παρακάτω διάγραμμα 2.3 απεικονίζονται τα κορυφαία (15) λιμάνια με τις μεγαλύτερες προστιθέμενες αξίες από τα έξοδα που πραγματοποιούνται στις περιοχές τους (ακτίνα 15 χλμ.). Σημαντικά συμπεράσματα που απορρέουν από το διάγραμμα 2.3 είναι ότι η Μπαρτσελόνα αποτελεί την περιοχή με τα υψηλότερα κέρδη, ακολουθούν οι ιταλικές περιοχές με πρώτη τη Ρώμη, αλλά και οι ελληνικές περιοχές που σημειώνουν ιδιαίτερη ανάπτυξη (5 περιοχές ανάμεσα στις κορυφαίες της Ευρώπης όσον αφορά τα έσοδα από τον κλάδο – ανάμεσα τους και το Κατάκολο).

Διάγραμμα 2.3: Κορυφαίες λιμενικές περιοχές (portregions) με βάση την άμεση προστιθέμενη αξία



Πηγή: PolicyResearchCorporation, 2009:26

Σύμφωνα, επίσης, με τη μελέτη (Policy Research Corporation), οι οικονομικές επιδράσεις στον λιμένα – ευρύτερη περιοχή εξαρτώνται από το βαθμό στον οποίο τα έξοδα των τουριστών πραγματοποιούνται εντός της παράκτιας περιοχής (ακτίνα 15 χλμ.). Χαρακτηριστικό παράδειγμα περιοχών, όπου οι επισκέπτες ξοδεύουν μεγαλύτερα ποσά στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού, είναι οι πόλεις της Βενετίας και της Βαρκελώνης. Αυτό παρατηρείται διότι, οι συγκεκριμένες πόλεις διαθέτουν ανεπτυγμένη τουριστική αγορά, αξιοθέατα και χώρους αναψυχής και εστίασης, σε αντίθεση με άλλες περιοχές, όπως για παράδειγμα το λιμάνι στα Σιβιταβέκια, όπου οι επισκέπτες κατευθύνονται αποκλειστικά στη Ρώμη. Πιο συγκεκριμένα, στη Βαρκελώνη απορροφούνται σε ποσοστό 100% όλες οι δαπάνες/έξοδα που πραγματοποιούνται από τους επιβάτες, το πλήρωμα και τα πλοία από την τοπική οικονομία, ενώ στα Σιβιταβέκια απορροφούνται μόνο οι δαπάνες του πλοίου, καθώς οι επιβάτες κατευθύνονται άμεσα προς την πόλη της Ρώμης. Η επιτυχία του τερματικού σταθμού της Βαρκελώνης έγκειται στην απόσταση του από την πόλη, στις ανεπτυγμένες υποδομές και υπηρεσίες που προσφέρει και στον καλό συντονισμό και συνεργασία μεταξύ των συναρμόδιων φορέων, που δραστηριοποιούνται εντός και εκτός του λιμένα (Policy Research Corporation, 2009:17-20).

2.4 Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΕ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω (βλέπε παράγραφο 1.4), η Ευρώπη και πιο συγκεκριμένα, η Μεσόγειος αποτελεί το δεύτερο σημαντικότερο προορισμό κρουαζιέρας στον κόσμο λόγω της κεντροβαρικής θέσης, του ξεχωριστού κλίματος και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που διαθέτει (Lekakou M., Pallis A., Vaggelas G., 2010:4).

Σύμφωνα με τα ανανεωμένα στοιχεία της ετήσιας ανάλυσης για την κρουαζιέρα στην Ευρώπη, από την Παγκόσμια Ένωση Κρουαζιέρας (Cruise Lines Association Europe), η Γηραιά Ήπειρος είναι μία από τις ταχύτερες αναπτυσσόμενες αγορές κρουαζιέρας παγκοσμίως, και η ευρωπαϊκή βιομηχανία της κρουαζιέρας αποτελεί δυναμική πηγή οικονομικής δραστηριότητας, με αντιληπτά αποτελέσματα και επιδράσεις σε όλες τις χώρες της. Παρακάτω, παρατίθενται κάποια δεδομένα και στατιστικά στοιχεία που

μαρτυρούν τη δυναμική της κρουαζιέρας και τον κρίσιμο ρόλο που διαδραματίζει στην αγορά της Ευρώπης και των χωρών της. Πιο συγκεκριμένα:

- Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Ευρώπη επιδρά σε όλες τις σημαντικές πτυχές της βιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των αφετηριών και ενδιάμεσων λιμένων, στην κατασκευή και στη συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων, στον εφοδιασμό τους, στις προσφορές και στις πολιτικές μάρκετινγκ, καθώς και στην στελέχωση με το κατάλληλο προσωπικό και στις πολιτικές διοίκησης.
- Παρά τις αρνητικές οικονομικές και δημοσιονομικές συνθήκες, που παρουσιάζονται τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη και οι οποίες περιόρισαν την επιθυμία για ταξίδια κρουαζιέρας, οι επιβάτες συνέχισαν να αυξάνονται με μέτριο ρυθμό, είτε προέρχονται είτε επισκέπτονται τους ευρωπαϊκούς λιμένες.
- Εκτιμάται περίπου, ότι 6.4 εκατομ. Ευρωπαίοι κάτοικοι έκλεισαν την κρουαζιέρα τους το έτος 2013, σημειώνοντας 3,6% αύξηση σε σχέση με το έτος 2012.
- Το έτος 2013 οι Ευρωπαίοι αντιπροσώπευαν το 30% του συνόλου των επιβατών κρουαζιέρας παγκοσμίως σε σχέση με το 21.7%, δέκα χρόνια νωρίτερα.
- Λίγο περισσότεροι από έξι (6) εκατομ. επιβάτες επιβιβάστηκαν για τις κρουαζιέρες τους από ευρωπαϊκό λιμάνι, σημειώνοντας 5.2% αύξηση σε σχέση με το 2012. Περίπου πέντε (5) εκατομ. από αυτούς (83%) ήταν Ευρωπαίοι κάτοικοι.
- Η συντριπτική πλειοψηφία επισκέφθηκε λιμάνια της Μεσογείου, της Βαλτικής Θάλασσας και των άλλων ευρωπαϊκών περιοχών, δημιουργώντας 31.2 εκατομ. επισκέψεις κατά τη διάρκεια του έτους 2013, σημειώνοντας αύξηση 8.7% σε σχέση με το 2012.
- Τα κρουαζιερόπλοια επισκέφθηκαν στο σύνολο 250 ευρωπαϊκά λιμάνια, συμπεριλαμβανομένων της Μαύρης Θάλασσας και των νησιών του Ατλαντικού.
- Εκτιμάται ότι περίπου 15.2 εκατομ. πλήρωμα έφτασε επίσης με τα κρουαζιερόπλοια στα ευρωπαϊκά λιμάνια κατά τη διάρκεια του 2013 (G.P. Wild & BREIA, 2014:7-8).

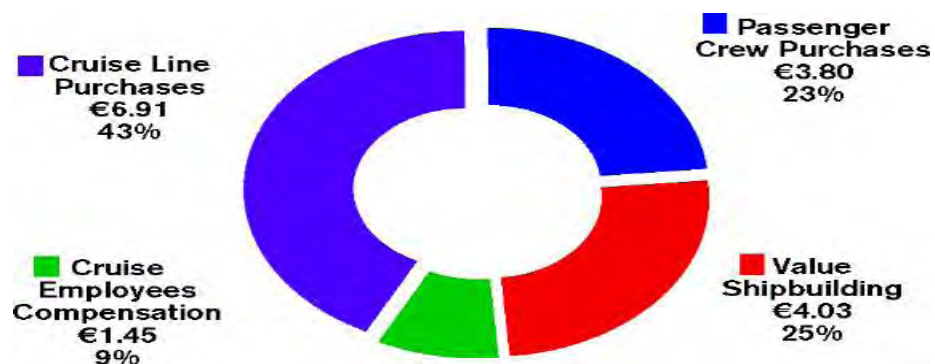
Οι άμεσες δαπάνες της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, οι οποίες προήλθαν από τις εταιρείες, το πλήρωμα και τους επιβάτες σε όλη την Ευρώπη, αυξήθηκαν κατά 4,7% το 2013 και ανέρχονται σε 16,2€ δισεκατ. Όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα, το 23% των δαπανών

προέρχεται από τους επιβάτες και τα πληρώματα των κρουαζιερόπλοιων και τα ποσά που δαπάνησαν κατά τη διάρκεια των επισκέψεων τους στα λιμάνια που κυμαίνονται από καταλύματα σε λιανικές αγορές κοσμημάτων, ρούχων και άλλων παρόμοιων αντικειμένων. Για το έτος 2013, στο σύνολο των έξι (6) περίπου εκατ. επιβατών που ξεκίνησαν από ευρωπαϊκούς λιμένες, δαπανήθηκαν 1,8€ δισεκατ. σε αεροπορικά εισιτήρια, λιμενικά τέλη, εκδρομές, τρόφιμα και ποτά στα λιμάνια επιβίβασης, σημειώνοντας 3,6% αύξηση σε σχέση με το 2012. Αναλυτικότερα:

- Τα αεροπορικά εισιτήρια αποτελούν τα τρία τέταρτα των συνολικών δαπανών που προέκυψαν.
- Σε σύνολο 31.200.000 επισκέψεων σε ευρωπαϊκά λιμάνια ενδιάμεσων στάσεων (portofcall), δημιουργήθηκαν επιπλέον δαπάνες 1,91€ δισεκ. από εκδρομές, κατανάλωση τροφίμων και ποτών, αγορές τοπικών εμπορευμάτων, κ.α.
- Υπολογίζεται ότι περίπου τα έξι (6) εκατομ. μέλη των πληρωμάτων, που αποβιβάστηκαν στα λιμάνια, ξόδεψαν 140€ εκατομ. ή 23€ ανά επίσκεψη πληρώματος (G.P. Wild&BREA, 2014:17).

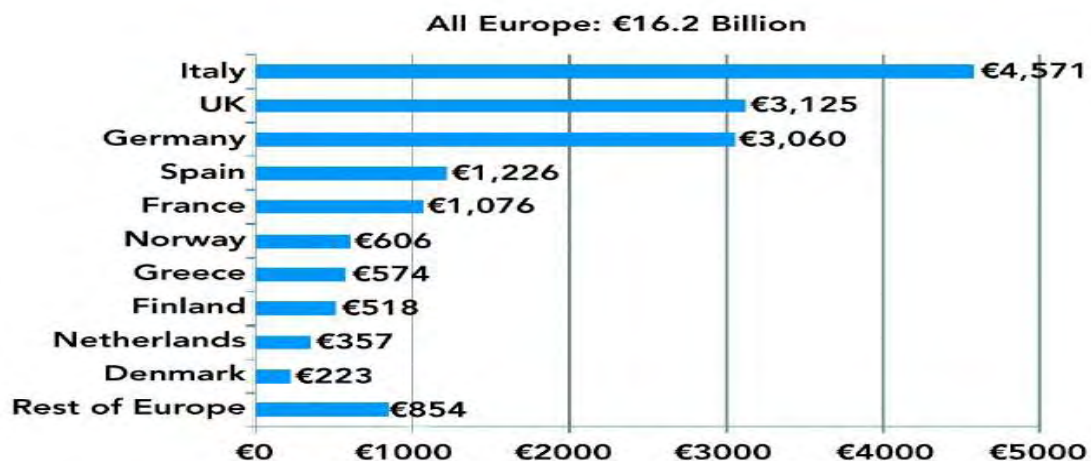
Η Ελλάδα βρίσκεται στην 7^η θέση ανάμεσα στις 10 μεγαλύτερες ευρωπαϊκές χώρες που αντιπροσωπεύουν το 94,7% των δαπανών της κρουαζιέρας σε ολόκληρη την Ευρώπη (βλέπε Διάγραμμα 2.4.2), παρουσιάζοντας το έτος 2013 μείωση των άμεσων εσόδων της τάξης του 2,4%, σε σχέση με το 2012. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι η Ελλάδα χρησιμεύει κυρίως ως προορισμός της αγοράς με κάποιες δραστηριότητες συντήρησης της κρουαζιέρας. Έτσι η μείωση, που παρατηρήθηκε, επικεντρώνεται στη δαπάνη που προέρχεται από τους επιβάτες και το πλήρωμα (η οποία μειώθηκε κατά 4,1% σε σχέση με το 2012), καθώς και από τη συντήρηση και την επισκευή των κρουαζιερόπλοιων. Βέβαια, τα δύο αρνητικά φαινόμενα αντισταθμίστηκαν από τις ενέργειες των εταιρειών κρουαζιέρας και τις δαπάνες για την αναβάθμιση των μεταφορικών και άλλων υποδομών, με αποτέλεσμα, η Ελλάδα να παρουσιάσει μόνο 2,4% μείωση της ανάπτυξης της στον κλάδο της κρουαζιέρας (βλέπε πίνακα 2.4.1). Τέλος, όπως παρουσιάζεται και στον πίνακα 2.4.1, ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα δημιουργεί 11.200 θέσεις εργασίας από τις οποίες το 42% προέρχεται από τις μεταφορές και το 11% από την κατασκευή, με τις συνολικές αποζημιώσεις να ανέρχονται στα 215€ εκατομμύρια ευρώ.

Διάγραμμα 2.4.1: Άμεσες δαπάνες της Κρουαζιέρας στην Ευρώπη (έτος 2013)



Πηγή: G.P. Wild & BREAA, 2014:7

Διάγραμμα 2.4.2: Άμεσες δαπάνες βιομηχανίας κρουαζιέρας ανά χώρα (έτος 2013, τιμές σε εκατομ.)



Πηγή: G.P. Wild & BREAA, 2014:8

Πίνακας 2.4.1: Συνολικές οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας ανά χώρα (έτος 2013)

Χώρα	Άμεσες δαπάνες (σε εκατ.)	Ανάπτυξη από 2012	από Θέσεις Εργασίας	Συν. Αποζημίωση (σε
------	---------------------------	-------------------	---------------------	---------------------

ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΛΛΟΣ

				εκατ.)
Ιταλία	€4,571	2.5%	102,867	€3,107
Ηνωμένο Βασίλειο	€3,125	6.5%	70,241	€2,580
Γερμανία	€3,060	3.6%	46,863	€1,706
Ισπανία	€1,226	-2.2%	25,620	€763
Γαλλία	€1,076	0.9%	14,461	€632
Νορβηγία	€606	9.8%	14,864	€481
Ελλάδα	€574	-2.4%	11,215	€215
Φιλανδία	€18	96.2%	7,742	€92
Ολλανδία	€57	1.7%	5,826	€66
Δανία	€23	4.2%	2,965	€104
Υπόλοιπη Ευρώπη	€3,132	19,6	79,365	€1,710
Σύνολο	€16,190	4.7%	339,417	€10,498

Πηγή: G.P. Wild & BREA, 2014:17

2.5 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Ο τουρισμός κρουαζιέρας και η ανάπτυξη του σε μία πόλη – λιμάνι μπορεί να επιδράσει άλλοτε θετικά, προσφέροντας οφέλη όπως την αναγέννηση των πόλεων μέσω των εσόδων και της ανάπτυξης των υποδομών, και σε άλλες περιπτώσεις αρνητικά, προκαλώντας

προβλήματα και δημιουργώντας κόστη διαφορετικής φύσεως (McCarthy J., 2003). Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία οι επιπτώσεις της κρουαζιέρας και της αγοράς της, θετικές ή αρνητικές, γίνονται αντιληπτές στο τρίπτυχο της οικονομίας, όπως προαναφέρθηκε, του περιβάλλοντος και της κοινωνίας, όπου δραστηριοποιείται.

Κατά πρώτο λόγο, η ανάπτυξη της κρουαζιέρας προκαλεί ανακατατάξεις οικονομικής φύσεως σε μία πόλη ή και σε μία ευρύτερη περιοχή. Από τη μία πλευρά, τα άμεσα οικονομικά οφέλη περιλαμβάνουν τα έσοδα που προέρχονται από τους επιβάτες – τουρίστες και τις θέσεις εργασίας, που δημιουργούνται για την εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης. Η εικόνα της πόλης αλλάζει, γεγονός που οφείλεται στο γόητρο και στο “cachet” που συνδέεται με τον τουρισμό κρουαζιέρας, με αποτέλεσμα την προσέλκυση νέων εταιρειών και βιομηχανιών στην ευρύτερη περιοχή (Figueira De Sousa J., 2001). Επίσης, μέσω της κρουαζιέρας επεκτείνεται η τουριστική περίοδος σε ένα δημοφιλή προορισμό με αλυσιδωτές εξελίξεις στην οικονομία του, προσθέτοντας επιπλέον εισοδήματα λόγω των περισσότερων επισκέψεων και οδηγώντας μέσω ενός συνεργικού τρόπου (άμεσα και έμμεσα αποτελέσματα, οικονομίες κλίμακας) στην αναγέννηση της ευρύτερης περιοχής του (Brida J. G., Zapata-Aguirre S., 2010).

Βέβαια, από την άλλη μεριά, οι ευεργετικές εξελίξεις που προκαλεί ο τουρισμός κρουαζιέρας μπορούν να μετατραπούν σε οικονομικά κόστη. Πιο συγκεκριμένα, το μεγάλο μέρος της απασχόλησης στη δημιουργία θέσεων εργασίας μπορεί να είναι εποχιακή, χαμηλόμισθη και να καταρτίζεται από προσωπικό χαμηλών και μη εξειδικευμένων προσόντων. Επίσης, τα εισοδήματα και τα έσοδα που προέρχονται από τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων δύναται να είναι μικρά, ιδιαίτερα όπου οι επιβάτες ξοδεύουν πολύ μικρό χρονικό διάστημα στην πόλη, και άμεσα εξαρτώμενα από τη «μόδα», δηλαδή την ελκυστικότητα ενός τουριστικού προορισμού σε μία συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Επιπλέον, ο οικονομικός αντίκτυπος της επίσκεψης των κρουαζιερόπλοιων μπορεί να είναι μικρός κατά ένα μεγάλο μέρος επειδή ο ανταγωνισμός των λιμένων αφετηρίας (homeports) οδηγεί στις σχετικά μικρές αμοιβές στους χρήστες τους, μειώνοντας αντίστοιχα το γενικό όφελος στα λιμάνια. Υπό αυτό το πρίσμα, οι διαφορετικές πιέσεις που γίνονται αντιληπτές στον τουρισμό κρουαζιέρας μπορεί να οδηγήσουν, σε μακρύ χρονικό διάστημα, σε μία

ομογενοποίηση των περιοχών των λιμένων και στην έλλειψη της ιδιαιτερότητας και των ξεχωριστών χαρακτηριστικών της κάθε περιοχής (McCarthy J., 2003).

Εκτός από τις οικονομικές επιδράσεις, ιδιαίτερος είναι και ο τρόπος που επιδρά η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο περιβάλλον της πόλης. Κάποια από τα οφέλη στην αλλαγή του περιβάλλοντος της πόλης όπως αναφέρει και ο Millsprauh, είναι η επαναχρησιμοποίηση περιοχών της αποβάθρας και πρώην βιομηχανικών περιοχών (*Brownfields*), μετά τον καθαρισμό τους, ως χώροι αναψυχής, πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς, διαθέτοντας ιδιαίτερα πλεονεκτήματα λόγω της ξεχωριστής τους θέσης. Έτσι, η εκ νέου χρήση της αστικής γης συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων για ένα βελτιωμένο συνολικά περιβάλλον της πόλης και ο σωστός σχεδιασμός επιτρέπει στην καλύτερη προβολή του λιμένα, ο οποίος μέσω της αισθητικής εικόνας του πλοίου, προσδίδει πολυτέλεια και νεωτερικότητα στην πόλη και στο ευρύτερη περιοχή της (Millsprauh M.L., 2001 διαθέσιμο στο McCarthy J., 2003).

Από την άλλη μεριά, οι περιβαλλοντικές δαπάνες που μπορούν να προκληθούν βασίζονται κυρίως στην ανεπάρκεια των κατάλληλων υποδομών για την εξυπηρέτηση μεγάλου αριθμού επισκεπτών, όπως συμβαίνει στα “homeports”, με άμεση συνέπεια τη συμφόρηση και έμμεσα αρνητικά αποτελέσματα σε ευαίσθητες ιστορικά αστικές περιοχές. Τέτοια προβλήματα μπορούν να παρατηρηθούν ακόμα και σε καλά οργανωμένες πόλεις όσον αφορά στους τερματικούς σταθμούς των λιμένων τους, και ιδιαίτερα σε μεσογειακές περιοχές, όπου παρατηρείται έλλειψη χώρου, σε αντίθεση με τη Βόρεια Ευρώπη. Σημαντικά είναι επίσης και τα περιβαλλοντικά προβλήματα που δημιουργούνται, όπως η παραγωγή διάφορων μορφών ρύπων (θόρυβος, ατμοσφαιρικοί ρύποι, απώλεια φυσικών βιοτόπων) και απορρίψεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, τα οποία οφείλονται στο γεγονός ότι η βιομηχανία της κρουαζιέρας είναι ανεξέλεγκτη και το περιβαλλοντικό κόστος μη υπολογίσιμο, παρά την επιβολή περιβαλλοντικών προδιαγραφών (Brida J., Zapata-Aguirre S., 2008).

Ο τελευταίος τομέας όπου γίνονται αντιληπτές οι επιπτώσεις της ανάπτυξης της κρουαζιέρας είναι στο κοινωνικό επίπεδο του χώρου στον οποίο δραστηριοποιείται και αναπτύσσεται. Τα κοινωνικά οφέλη αποτελούν τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό, τα οποία λαμβάνονται υπόψη και σχεδιάζονται για να

αντισταθμίσουν τις πιθανές αρνητικές επιδράσεις της ανάπτυξης. Τέτοια οφέλη είναι για παράδειγμα οι κοινοτικές εγκαταστάσεις, οι περιβαλλοντικές βελτιώσεις και η ενισχυμένη υποδομή, που χρηματοδοτούνται από τους υπεύθυνους αρμόδιους φορείς με αποδέκτη τις τοπικές κοινότητες και τους επισκέπτες. Έτσι, βελτιώνεται η σύνδεση τόσο των κατοίκων της περιοχής με το λιμάνι όσο και των επισκεπτών, και εξασφαλίζεται η εύκολη και ασφαλή πρόσβαση σε αυτό μέσω σύγχρονων και πολυτελών υποδομών (McCarthy J., 2003).

Η ανάπτυξη τερματικών λιμένων κρουαζιέρας μπορεί να συμπεριλάβει το σχεδιασμό της ευρύτερης περιοχής, προκαλώντας οφέλη στην ευρύτερη τοπική κοινότητα, όπως στην περίπτωση της Μαγιόρκα, όπου σχεδιάστηκε νέο οδικό σύστημα, νέα δημόσια διάβαση πεζών και παραδόθηκε στο δήμο η ιδιοκτησία και η διαχείριση του μπροστινού μετώπου της προκυμαίας (Triay F., 2001). Εντούτοις, μπορούν παράλληλα να παρατηρηθούν και αρνητικές κοινωνικές επιπτώσεις λόγω της ανεξέλεγκτης ανάπτυξης όπως το αυξανόμενο έγκλημα, η αντικοινωνική συμπεριφορά σε ορισμένες περιπτώσεις και μια γενικότερη μείωση της ποιότητας ζωής, που μπορεί να οφείλεται στην περιθωριοποίηση και στην μετατόπιση των τοπικών κοινοτήτων, λόγω της υπέρμετρης ανάπτυξης των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας (McCarthy J., 2003).

Σύμφωνα με τα όσα αναλύθηκαν παραπάνω, είναι γεγονός ότι οι επιπτώσεις που δημιουργούνται από την ανεπτυγμένη δραστηριότητα της κρουαζιέρας στους λιμένες και στις ευρύτερες περιοχές τους λειτουργούν άλλοτε ευεργετικά και άλλοτε αρνητικά στο τρίπτυχο οικονομία – περιβάλλον – κοινωνία. Το ερώτημα και ο προβληματισμός που δημιουργούνται στο συγκεκριμένο σημείο είναι με ποιο τρόπο θα καταφέρουν οι περιοχές, όπου εμφανίζεται ανεπτυγμένος τουρισμός κρουαζιέρας, να εκμεταλλευτούν τα οφέλη του και να εκμηδενίσουν τα προβλήματα που επιφέρει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ

3.1 ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους πιο δημοφιλείς και ξεχωριστούς τουριστικούς προορισμούς στην Ευρώπη τα τελευταία χρόνια, με τους λιμένες της να παρουσιάζουν σημαντική ανάπτυξη τόσο της τουριστικής κίνησής τους, όσο και των υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών τους. Σύμφωνα με τον Μακρυαλέα, οι βασικότεροι λόγοι επιλογής της χώρας μας ως ένα από τους πιο σημαντικούς προορισμούς κρουαζιέρας είναι η ποικιλία των ιστορικών μνημείων με τεράστια απήχηση στον παγκόσμιο χάρτη, η πολιτιστική και φυσική ομορφιά και το αίσθημα της ασφάλειας που προσφέρει (απεμπλοκή από θρησκευτικές και κοινωνικές διενέξεις) (Μακρυαλέας Χ., 2011).

Οι λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα, σύμφωνα με τα στοιχεία κίνησης εμπορευμάτων και επιβατών τους, των εγγενών γεωγραφικών τους πλεονεκτημάτων και της επίδρασής τους στο δίκτυο των διεθνών και εθνικών μεταφορών της χώρας, κατατάσσονται στις εξής κατηγορίες (ΚΥΑ Αρ. 8315, ΦΕΚ Β' 202/16.02.07):

- **Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος** (Κατηγορία Κ1: 16 λιμένες): Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου και Σούδας Χανίων
- **Λιμένες Εθνικής Σημασίας** (Κατηγορία Κ2: 16 λιμένες): Αργοστολίου, Ζακύνθου, Θήρας, Καλαμάτας, Κατακόλου, Κορίνθου, Κυλλήνης, Κω, Λάγος, Πάρου, Πρέβεζας, Ρεθύμνου, Βαθέως Σάμου, Σύρου, Χαλκίδος και Χίου
- **Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος** (Κατηγορία Κ3: 25 λιμένες): Αγ. Κηρύκου Ικαρίας, Αγ. Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, Αγ. Νικολάου Λασιθίου, Αίγινας, Αιγίου, Γυθείου, Θάσου, Ιτέας, Κύμης, Λευκάδας, Μεσολογγίου, Μύρινας Λήμνου, Νάξου, Ναυπλίου, Ν. Μουδανίων, Πάτμου, Σαμοθράκης, Πόρου Κεφαλληνίας, Σκιάθου, Σκοπέλου, Σητείας, Σπετσών, Στυλίδας, Τήνου και Ύδρας
- **Λιμένες τοπικής σημασίας**

Το συγκεκριμένο κεφάλαιο της εργασίας ασχολείται με τους ελληνικούς λιμένες κρουαζιέρας και τα στοιχεία που παρουσιάζουν, τα οποία μαρτυρούν την ιδιαίτερη δυναμική τους στον αντίστοιχο κλάδο, και επικεντρώνεται στο λιμάνι του Κατακόλου.

3.1.1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ

Η Ελλάδα ανήκει στους δέκα (10) δημοφιλέστερους προορισμούς κρουαζιέρας σύμφωνα με τα στοιχεία της μελέτης της Παγκόσμιας Ένωσης Κρουαζιέρας (CLIA–Cruise Lines Association Europe) για την πορεία της κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Πιο συγκεκριμένα, από την έρευνα προκύπτει ότι η χώρας μας είναι ο 3^{ος} δημοφιλέστερος προορισμός, με σημαντικό αριθμό επισκέψεων (4,6 εκατομμύρια επισκέψεις το έτος 2013 - βλέπε πίνακα) αντιπροσωπεύοντας το 14,8% του συνόλου της Ευρώπης και με τα λιμάνια του Πειραιά, της Σαντορίνης, της Μυκόνου και του Κατάκολου να αποτελούν τα τέσσερα (4) πρώτα κορυφαία σε προορισμό λιμάνια στην Ελλάδα (G.P. Wild & Brea, 2013:13).

Πίνακας 3.1.1.1: Επισκέπτες κρουαζιέρας ανά χώρα προορισμού (στοιχεία έτους 2013)

Χώρα	Επιβάτες	Μερίδιο Επί του Συνόλου
Ιταλία	6,970,000	22.4%
Ισπανία	5,236,000	16.8%
Ελλάδα	4,601,000	14.8%
Νορβηγία	3,023,000	9.7%
Γαλλία	2,410,000	7.7%
Πορτογαλία	1,138,000	3.6%
Ηνωμένο Βασίλειο	866,000	2.8%
Σουηδία	529,000	1.7%
Εσθονία	509,000	1.6%
Δανία	483,000	1.5%
Βελγίον	472,000	1.5%
Φιλανδία	429,000	1.4%
Μάλτα	378,000	1.2%
Γερμανία	367,000	1.2%
Γιβραλτάρ	278,000	0.9%
Κύπρος	214,000	0.7%
Ιρλανδία	209,000	0.7%
Ισλανδία	204,000	0.7%
Πολωνία	95,000	0.3%
Άλλες χώρες	244,000	0.7%
Ευρώπη + 3	28,655,000	91.9%

Υπόλοιπη Ευρώπη(Κροατία,Ρωσία κτλ.)	2,530,000	8.1%
Σύνολο	31,185,000	100.0%

Πηγή: G.P. Wild&BREA, 2014:14

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται σημαντικά στοιχεία κίνησης στο σύνολο των αφίξεων των επιβατών κρουαζιέρας, αλλά και στους σημαντικότερους ελληνικούς λιμένες που δέχονται την μεγαλύτερη κίνηση. Πιο συγκεκριμένα, στον πρώτο Πίνακα 3.1.1.2 απεικονίζεται το σύνολο των τουριστών κρουαζιέρας εξωτερικού διαχωρισμένο σε αφίξεις και αναχωρήσεις, σε λιμένες εκκίνησης (homeport) και προορισμού (transit - port of call). Είναι φανερό ότι, με βάση τα στοιχεία για τα έτη 2012 και 2013, παρουσιάζεται μείωση των επιβατών που χρησιμοποιούν τους ελληνικούς λιμένες για εκκίνηση ή τερματισμό των κρουαζιέρων τους, σε αντίθεση με τους ενδιάμεσους προορισμούς, όπου παρατηρείται σταθερά ανοδική πορεία.

Πίνακας 3.1.1.2: Επιβάτες Κρουαζιέρας (Εξωτερικού) - Συγκριτικά Στοιχεία 9Μηνών 2012 & 2013

ΕΤΟΣ	HOME			TRANSIT			ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ
	ΑΦΙΧΘ.	ΑΝΑΧ.	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΧΘ.	ΑΝΑΧ.	ΣΥΝΟΛΟ	
2012	132.527	129.947	262.474	658.434	658.434	1.316.868	1.579.342
2013	117.927	113.181	232.108	772.181	772.181	1.544.362	1.776.470
+/-	-13.600	-16.766	-30.366	113.747	113.747	227.494	197.128
%	-10,26%	-12,90%	-11,57%	17,28%	17,28%	17,28%	12,28%

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, 2013

Οι σημαντικότεροι σε κίνηση ελληνικοί λιμένες που έχουν εισέλθει στον κλάδο της κρουαζιέρας είναι ο Πειραιάς, η Σαντορίνη, το Κατάκολο κα., όπως παρουσιάζονται στον πίνακα 3.1.1.3. Στον ίδιο πίνακα, επίσης, παρουσιάζεται ο αριθμός των επιβατών και των κρουαζιερόπλοιων, που συγκέντρωσαν οι δέκα σημαντικότεροι λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα, καθώς και η μεταβολή της εξέλιξής τους για τα έτη 2012 – 2013. Από αυτούς μόνο ο Πειραιάς, το Ηράκλειο και η Ρόδος λειτουργούν ως αφετήριο λιμένες κρουαζιέρας (homeport). Οι υπόλοιποι λειτουργούν ως προορισμού, γεγονός που αποδεικνύει τα περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης του κλάδου στη χώρα και τη δυνατότητα μετατροπής αυτών που πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις σε εκκίνησης / τερματισμού κρουαζιέρας. Εκτός από τα λιμάνια που απεικονίζονται παρακάτω, υπάρχουν και μικρότεροι λιμένες που εμφανίζουν μεν μικρότερη κίνηση, αλλά αποτελούν ανερχόμενους λιμένες στον τομέα της κρουαζιέρας. Από τους πιο σημαντικούς είναι: Κω, Γύθειο, Άγιος Νικόλαος, Μυτιλήνη, Σάμος, Ζάκυνθος, Ναύπλιο, Βόλος Θεσσαλονίκη, Λαύριο κ.α. (Συνολικά Στοιχεία Κρουαζιέρας 2013 - Επιτροπή Λιμένων Κρουαζιέρας).

Επιπλέον, η μεγάλη ζήτηση των ελληνικών λιμένων ως τουριστικοί προορισμοί κρουαζιέρας, καθώς και η δυναμική τους συμμετοχή στον κλάδο, μπορεί να γίνει αντιληπτή από τις θέσεις που καταλαμβάνουν ως λιμάνια προορισμού και εκκίνησης στο Μεσογειακό χώρο. Ειδικότερα, ο λιμένας του Πειραιά καταλαμβάνει την 4^η θέση σε κίνηση (βλέπε παράγραφο 2.2 – Πίνακα 2.2.1) τόσο στην κατηγορία homeport όσο και ως λιμένας προορισμού. Σημαντική παρατήρηση στο συγκεκριμένο σημείο που απορρέει από τους Πίνακες 2.2.1 και 2.2.2 είναι ότι, στα κορυφαία μεσογειακά λιμάνια κρουαζιέρας, αλλά και στα δέκα πιο δημοφιλή, απουσιάζουν μερικά από τα μεγαλύτερα και πιο σημαντικά της χώρας, όπως της Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Αλεξανδρούπολης, Ηγουμενίτσας, Βόλου και τα οποία βρίσκονται σε χαμηλότερες θέσεις. Το γεγονός αυτό οφείλεται είτε διότι τα συγκεκριμένα λιμάνια δεν αποτελούν τουριστικούς προορισμούς κρουαζιέρας, είτε δεν έχουν αναπτύξει στρατηγικές και πολιτικές για την προσέλκυση της κρουαζιέρας.

Πίνακας 3.1.1.3: Δέκα (10) δημοφιλέστεροι προορισμοί κρουαζιέρας - αριθμός επιβατών και κατάπλων (στοιχεία 2012-13)

Προορισμός	2012		2013		Μεταβολή (%) 2012-13
	Αφίξεις Κ/Ζ	Αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις)	Αφίξεις Κ/Ζ	Αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις)	
Πειραιάς	711	1.302.581	763	1.208.050	7,83
Σαντορίνη	582	778.057	718	838.875	-7,25
Κατάκολο	307	763.966	337	749.892	1,88
Κέρκυρα	480	744.651	485	655.764	13,55
Μύκονος	485	587.501	585	657.511	-10,65
Ρόδος	373	409.991	448	472.308	-13,19
Ηράκλειο	177	270.020	156	215.700	25,18
Κεφαλλονιά	100	135.659	98	120.739	12,36
Χανιά	47	124.205	54	129.087	-3,78
Πάτμος	177	113.339	194	112.587	0,67

Πηγή: elime.gr

3.1.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας, όπως έχει αναλυθεί παραπάνω, έχει σημαντικές επιπτώσεις στην οικονομία των τοπικών κοινωνιών, η ανάπτυξη του οποίου επηρεάζει διάφορους

επαγγελματικούς κλάδους και δημιουργεί πολλαπλασιαστικά οφέλη και έσοδα στο χώρο όπου δραστηριοποιείται. Στο παρακάτω κομμάτι της εργασίας παρατίθενται οικονομικά στοιχεία βάσει διάφορων μελετών για την απεικόνιση της συμβολής του κλάδου της κρουαζιέρας στην οικονομία της χώρας.

Σύμφωνα με μελέτη της Εθνικής Τράπεζας, η χώρα μας παρουσιάζει σχετικά μικρό όφελος από τον κλάδο της κρουαζιέρας, παρά την ελκυστικότητα της ως ένας από τους δημοφιλέστερους προορισμούς στην Ευρώπη. Το συγκεκριμένο γεγονός βασίζεται σε δύο (2) διαρθρωτικά ζητήματα, που είναι:

- Η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, που συνεισφέρει το 26% των συνολικών εσόδων του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ευρώπη και η οποία δεν υφίσταται στην Ελλάδα, παρά μόνο ως μικροεπισκευές.
- Το χαμηλό μερίδιο των Ελλήνων επιβατών στην ευρωπαϊκή ζήτηση για κρουαζιέρα εντός και εκτός ευρωπαϊκών προορισμών, το οποίο περιορίζει τα έσοδα που απορροφά η χώρα από τις εταιρείες κρουαζιέρας. Το μεγαλύτερο κομμάτι των εσόδων που αποκομίζουν οι ευρωπαϊκές οικονομίες από τις εταιρείες κρουαζιέρας αφορά σε δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στις χώρες προέλευσης των επιβατών όπως διαφημίσεις, αμοιβές πρακτορείων, έρευνες αγοράς κ.α. (Μυλωνάς Π., 2012:5).

Συνεπώς και σύμφωνα με την μελέτη της Εθνικής Τράπεζας, τα διαρθρωτικά προβλήματα που εμφανίζει η χώρα την θέτουν εκτός δραστηριοτήτων, οι οποίες συνεισφέρουν περίπου το 50% των ευρωπαϊκών εσόδων και θα μπορούσαν να την ωφελήσουν.

Επιπλέον, πέρα των διαρθρωτικών προβλημάτων που παρουσιάζει, η χώρα αδυνατεί να απορροφήσει τα τουριστικά έσοδα που της αναλογούν ως ο 3^{ος} δημοφιλέστερος προορισμός κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Η αδυναμία της αυτή, έγκειται στο γεγονός ότι τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν κυρίως λιμάνια προορισμού – διέλευσης (port of calls) και όχι λιμάνια εκκίνησης, με αποτέλεσμα οι δαπάνες των επιβατών και των εταιρειών κρουαζιέρας που πραγματοποιούνται στη χώρα να είναι χαμηλές. Το συγκεκριμένο φαινόμενο μαρτυρούν και οι αριθμοί, όταν η μέση δαπάνη σε ένα λιμάνι εκκίνησης είναι 300 ευρώ ανά επιβάτη (εκ των οποίων τα 2/3 αφορά το κόστος των καυσίμων) για

καύσιμα, τρόφιμα και λοιπό εξοπλισμό, ενώ σε ένα λιμάνι διέλευσης είναι περίπου 20 ευρώ ανά επιβάτη και αφορούν τα λιμενικά τέλη (Μυλωνάς Π., 2012:6).

Επίσης, η διαφορά των εσόδων που καρπώνεται η χώρα ανάμεσα σε ένα homeport και σε ένα transit, αποτελεί τις δαπάνες διαμονής που πραγματοποιούν οι επιβάτες σε ένα λιμάνι εκκίνησης (παραμένουν τουλάχιστον μία ημέρα πριν ή μετά την κρουαζιέρα) και τα έσοδα από τα αεροπορικά εισιτήρια (φόροι αεροδρομίου – έσοδα σε αεροπορικές εταιρείες της χώρας). Ειδικότερα, η μελέτη της Εθνικής Τράπεζας για την κρουαζιέρα δέχεται ότι το σύνολο σχεδόν των επιβατών φτάνει στη χώρα αεροπορικώς στο λιμάνι εκκίνησης και το μισό ποσοστό από αυτούς πραγματοποιούν τουλάχιστον μία διανυκτέρευση. Έτσι, εκτιμάται ότι η μέση δαπάνη ανά επιβάτη σε ένα λιμάνι εκκίνησης είναι της τάξης των 300 ευρώ. Από την άλλη πλευρά, λόγω της μικρής χρονικής διάρκειας των επισκέψεων στα λιμάνια διέλευσης (περίπου 4 – 6 ώρες), προκύπτει η μέση δαπάνη ανά επιβάτη της τάξης των 60 ευρώ και αφορά κυρίως τρόφιμα, τουριστικά είδη, μεταφορές και αξιοθέατα (Μυλωνάς Π., 2012:6).

Συμπερασματικά, η μελέτη καταλήγει ότι τα πρόσθετα έσοδα για τη χώρα θα ήταν ιδιαίτερα σημαντικά αν οι τουρίστες χρησιμοποιούσαν κάποιο ελληνικό λιμάνι για να ξεκινήσουν την κρουαζιέρα τους. Ειδικότερα, αθροίζοντας τις δύο παραπάνω επιδράσεις (280ευρώ/ανά επιβάτη + 240 / ανά επιβάτη = 520 ευρώ ανά επιβάτη) και στην περίπτωση που το σύνολο των 1,5 εκατομμυρίων τουριστών κρουαζιέρας ξεκινούσαν από τα ελληνικά λιμάνια, τα έσοδα θα ανέρχονταν στα 800 εκατομμύρια ευρώ ετησίως.

Τέλος, σύμφωνα με τα ανανεωμένα στοιχεία της ετήσιας ανάλυσης για την κρουαζιέρα στην Ευρώπη (European Cruise Council Report), η Ελλάδα βρίσκεται στην 7^η θέση της ευρωπαϊκής κατάταξης με βάση τα έσοδα από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας για το 2013, με οικονομικό όφελος 574 εκατομμύρια ευρώ, παρουσιάζοντας μείωση κατά 2,4% σε σχέση με το 2012 (βλέπε παράγραφο 2.4 – Διάγραμμα 2.4.2). Οι εργαζόμενοι οι οποίοι απασχολήθηκαν άμεσα και έμμεσα στον τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα το ίδιο έτος υπολογίζεται ότι φτάνουν τους 11.215 εργαζομένους. Στο σύνολο των 11,200 θέσεων εργασίας που δημιουργεί ο κλάδος της κρουαζιέρας το 42% απασχολείται στις μεταφορές και το 11% στην κατασκευή, με τις συνολικές αποζημιώσεις να ανέρχονται στα 215€ εκατομμύρια ευρώ (βλέπε παράγραφο 2.4 – Πίνακας 2.4.1) (G.P. Wild & BREA, 2014).

3.2 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το θεσμικό πλαίσιο που διαμορφώνει την κρουαζιέρα και καθορίζει την ανάπτυξή της στην Ελλάδα, χαρακτηρίζεται ως δαιδαλώδες και συγκροτείται από πληθώρα νόμων, διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων. Στο συγκεκριμένο μέρος της εργασίας παρουσιάζεται η πορεία και τα διάφορα στάδια εξέλιξης της νομοθεσίας για την κρουαζιέρα, καθώς και οι στρατηγικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξή της σε εθνικό επίπεδο.

Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τις δραστηριότητες της κρουαζιέρας στη χώρα μας μπορεί να χωριστεί σε τρεις (3) χρονικά περιόδους, ανάλογα με τα θεσπισμένα νομοθετικά εργαλεία της κάθε περιόδου. Κατά πρώτο λόγο, μέχρι τη δεκαετία του 90' το σύνολο του νομοθετικού πλαισίου που κάλυπτε την κρουαζιέρα αποτελούταν από κανόνες δικαίου (άρθρα 164-165 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου – ΦΕΚ Α' 261/03.10.73), οι οποίοι χαρακτηρίζονταν από την έντονη κρατική παρέμβαση. Οι κανόνες αυτοί προστάτευαν την ελληνική κρουαζιέρα που είχε το αποκλειστικό δικαίωμα πλόων στους ελληνικούς λιμένες. Το συγκεκριμένο φαινόμενο είναι γνωστό ως 'Καμποτάζ' (Cabotage) και αποτέλεσε το κύριο χαρακτηριστικό γνώρισμα του κρατικού παρεμβατισμού, λόγω της απουσίας κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών. Ως καμποτάζ, πιο συγκεκριμένα, ορίζεται η εξασφάλιση της εξυπηρέτησης της εγχώριας ακτοπλοϊκής αγοράς από πλοία που υψώνουν την εθνική σημαία, παρέχοντας το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και προστατεύοντας την εθνική ναυτιλία από πρακτικές ανταγωνισμού άλλων χωρών (ΦΕΚ Α' 314/31.12.03, ΦΕΚ Α' 145/27.06.01).

Το αποκλειστικό προνόμιο του Καμποτάζ θέλησε να καταργήσει η θέσπιση του ευρωπαϊκού κανονισμού 3577/92, στην προσπάθεια της ΕΕ για δημιουργία ισχυρής ναυτιλιακής πολιτικής, όταν σύμφωνα με τον κανονισμό αυτόν παρέχονταν η δυνατότητα ελεύθερων πλόων σε ελληνικά λιμάνια και σε πλοία με κοινοτική σημαία ή και σημαία των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ). Ο κανονισμός, επίσης, επέτρεψε και τη μεταφορά επιβατών σε λιμάνια από πλοία με σημαία τρίτων κρατών με απαραίτητη προϋπόθεση ο αφετήριος λιμένας ή ο λιμένας τερματισμού να βρίσκεται στο εξωτερικό. Με λίγα λόγια, απαγόρευε την πραγματοποίηση κυκλικών πλόων με ελληνικό αφετήριο

λιμένα, για πλοία νηολογημένα εκτός ΕΕ και ΕΟΧ (η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τον κανονισμό 3577/92 έγινε μέσω του Ν. 2932/2001 και του Π.Δ. 344/2003).

Η τρίτη χρονικά περίοδος του νομοθετικού πλαισίου για την ελληνική κρουαζιέρα ορίζεται από το έτος 2010 με τη θέσπιση του Νόμου 3872/2010 με τίτλο: «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις». Ο συγκεκριμένος νόμος επιτρέπει τους κυκλικούς περιηγητικούς πλόες σε πλοία με μη κοινοτικές σημαίες με την προϋπόθεση ότι η διάρκεια του ταξιδιού να είναι μεγαλύτερη των 48 ωρών και η παραμονή σε ελληνικό λιμένα τουλάχιστον 8 ώρες. Απαραίτητη συνθήκη, σύμφωνα με το νόμο, για αυτά τα κρουαζιερόπλοια που επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν ένα ελληνικό λιμένα για την εκκίνηση και την τελική αποβίβασή τους, αποτελεί η σύναψη σύμβασης της εταιρείας με το δημόσιο. Η σύμβαση αυτή, που μπορεί να έχει μέχρι και τριετή διάρκεια, έχει ως στόχο συσσώρευση κεφαλαίων για την υλοποίηση επενδύσεων για την ανάπτυξη υποδομών και υπηρεσιών κρουαζιέρας, για την απασχόληση και την ασφάλιση των Ελλήνων ναυτικών και την παροχή οικονομικών κινήτρων από το κράτος για την πρόσληψή τους (ΦΕΚ Α' 148/03.09.10).

Η ελληνική νομοθεσία για την κρουαζιέρα έχει περάσει από πολλά στάδια και διάφορες μορφές, αλλά το κοινό χαρακτηριστικό όλων είναι η υιοθέτηση περιορισμών και μέτρων, που σε κάθε περίπτωση την τοποθετούν σε δυσχερή θέση και την καθιστούν αδύνατη να ακολουθήσει τις διεθνείς εξελίξεις. Τόσο στην εναρμόνιση του ευρωπαϊκού κανονισμού 3577/92 (που πραγματοποιήθηκε με τους Ν.2932/2001 και Π.Δ. 344/2003), όσο και στη νομοθετική ρύθμιση του 2010 που προσπάθησε να άρει πλήρως τους αποκλεισμούς, χρησιμοποιήθηκαν λάθος τακτικές και θεσπίστηκαν περιορισμοί οι οποίοι απομάκρυναν τις εταιρείες κρουαζιέρας. Η πλήρης απελευθέρωση και οριστική άρση του Καμποτάζ στην Ελλάδα έγινε με το άρθρο 222 του Ν. 4072/2012 (ΦΕΚ Α' 86/11.04.12) τον Απρίλιο του 2012, με αρκετή καθυστέρηση ετών και χωρίς να συνοδεύεται από ολοκληρωμένες πολιτικές για την ενίσχυση της ελληνικής σημαίας (Ραλλιάς Μ., 2012). Όλες αυτές οι μεταρρυθμίσεις και η δαιδαλώδης γραφειοκρατία δημιούργησε εμπόδια στην χώρα μας και την έχει καταστήσει μη ανταγωνιστική ως προς τα κρουαζιερόπλοια ξένων χωρών, γεγονός

που αποτυπώνεται στη μη επιλογή των ελληνικών λιμένων ως εκκίνησης και τερματισμού κρουαζιέρων.

Όσον αφορά στο στρατηγικό σχεδιασμό σε εθνικό επίπεδο για την κρουαζιέρα, οι προτεινόμενες κατευθύνσεις δίνονται στα αντίστοιχα χωροταξικά σχέδια. Μία πρώτη αναφορά γίνεται στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Άρθρο 6 του ΦΕΚ Α' 128/03.07.2008), όπου παρουσιάζεται η χωρική διάρθρωση της στρατηγικής σημασίας δικτύων και υποδομών με κάποιες γενικές κατευθύνσεις για τους λιμένες της Αττικής (Λαύριο, Ραφήνα, Πειραιά), Ηρακλείου, Βόλου και Ρόδου για την ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων, υποδομών ακτοπλοΐας και την εξειδίκευση στον τουρισμό κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο, οι πιο ιδανικοί λιμένες για την παροχή υπηρεσιών εξειδικευμένων πάνω στον κλάδο της κρουαζιέρας είναι ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά, της Ρόδου, του Βόλου, της Μυκόνου, της Σαντορίνης, της Σύρου, του Ηρακλείου, του Κατακόλου κ.α. (παράγραφος Α.2.2 άρθρου 6 ΓΠΧΣΑΑ).

Ειδικότερη αναφορά στην κρουαζιέρα κάνει το αναθεωρημένο Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό θέτοντας στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης της κρουαζιέρας. Βασικές προτεραιότητες αποτελούν η δημιουργία λιμένων εκκίνησης (homeports) και η σύνδεσή τους με αεροδρόμια, που εξυπηρετούν διεθνείς πτήσεις, ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών σε λιμάνια που εμφανίζουν τουριστικό ενδιαφέρον (ανάμεσα τους και το λιμάνι του Κατακόλου) και η εξασφάλιση των μετακινήσεων (ΦΕΚ 3155/12.12.2013). Τέλος, σημαντική είναι και η συμβολή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου στην προσπάθεια χωρικής οργάνωσης των λιμένων, το οποίο προωθεί πολιτικές ανάπτυξης λιμένων (Εθνική Λιμενική Στρατηγική, 2012) με στόχο την ενδυνάμωση της περιφέρειας και την ορθολογική κατανομή των πόρων, καθώς και την ανάπτυξη ενός σύγχρονου λιμενικού συστήματος, έτοιμο να ανταπεξέλθει στις διεθνείς εξελίξεις (Προγραμματικά Σχέδια Λιμένων).

3.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ

Το Κατάκολο αποτελεί ένα λιμάνι που αναδείχθηκε σε ένα από τα μεγαλύτερα και σημαντικότερα λιμάνια ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων της χώρας, χωρίς κυβερνητικές

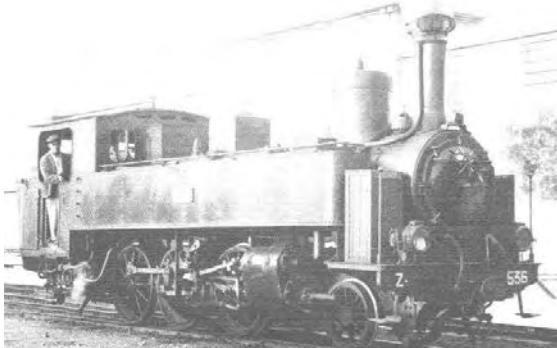
παρεμβάσεις, διότι η κομβική θέση του κοντά στην Αρχαία Ολυμπία το αναδεικνύει σε τουριστικό πόρο υπερτοπικής εμβέλειας (ΕΥΤΕΠΟΑ, 2010:25). Στο συγκεκριμένο μέρος της εργασίας ακολουθεί η ανάλυση για το λιμάνι του Κατακόλου και η περιγραφή των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών γνωρισμάτων του.

3.3.1 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ – ΧΩΡΙΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ

Το Κατάκολο των αρχαίων χρόνων εντοπίζεται στην περιοχή της αρχαίας Φειάς, πόλη τοποθετημένη στην παραλία του σημερινού Άγιου Ανδρέα και αποτελούσε το δεύτερο λιμάνι της Ηλείας, μετά την Κυλλήνη. Κατά τα Ομηρικά χρόνια, αποτελούσε φρούριο κοντά στον ποταμό Ιάρδανο, ενώ κατά τον Πελοποννησιακό πόλεμο χρησιμοποιήθηκε ως ορμητήριο των Αθηναίων για να αλώσουν την Ηλεία. Η περιοχή είχε σπουδαίο στρατηγικό ρόλο, κατά τη Βυζαντινή και Μεσαιωνική Περίοδο, και έπειτα από την απελευθέρωση από τον τουρκικό ζυγό το κέντρο του Κατακόλου μετατοπίστηκε στην περιοχή που βρίσκεται σήμερα και έγινε γνωστό ως ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας για την εξαγωγή σταφίδας (katakolo.info, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου).

Ξεχωριστή σημασία στην ιστορική εξέλιξη του λιμανιού παραμένει μέχρι σήμερα η σιδηροδρομική γραμμή Πύργου – Κατακόλου. Η λειτουργία της ξεκίνησε το Νοέμβριο του 1882 και ήταν η δεύτερη γραμμή που κατασκευάστηκε στη χώρα, μετά τη γραμμή Αθήνα – Πειραιάς. Η γραμμή είχε μήκος 12,5 χλμ. και η βασική αιτία κατασκευής της ήταν η κατακόρυφη αύξηση των εξαγωγών σταφίδας (Πρώτηnews, 25/07/14). Η κρίση στην παραγωγή της σταφίδας το 1896 επηρέασε το σιδηρόδρομο ο οποίος συνέχισε τη λειτουργία του και το 1951 πέρασε στη διοίκηση του ΣΠΑΠ (Σιδηρόδρομοι Πειραιώς – Αθηνών – Πελοποννήσου). Η γραμμή έκλεισε τον Αύγουστο του 1998 για να επανεκκινήσει το έτος 2007, μετά την αναβάθμισή του, προσφέροντας τη σύνδεση με την Ολυμπία με ενδιάμεσο σταθμό τον Πύργο (katakolo.info)

Εικόνα 3.3.1.1: Ο σιδηρόδρομος το 1988



Εικόνα 3.3.1.2: Ο σιδηρόδρομος σήμερα



Πηγή:(www.katakolo.info)

Το Κατάκολο τοποθετείται στο δυτικό τμήμα της Περιφερειακής Ενότητας Ηλείας, απέχει 13 χλμ. από τον Πύργο, 37 χλμ. από την Ολυμπία, 100 χλμ. από την Πάτρα και 320 χλμ. από την Αθήνα. Αποτελεί μία από τις πύλες εισόδου της περιφερειακής ενότητας και το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι μετά την Κυλλήνη. Το λιμάνι του Κατακόλου προσδιορίζεται ως ειδικό τουριστικό λιμάνι ευρύτερης ακτινοβολίας και βρίσκεται σε κομβική θέση πάνω στους πλόες των κρουαζιερόπλοιων (στην Δυτική Ελληνική ακτογραμμή), επιτρέποντας την γρήγορη και εύκολη πρόσβαση σε έναν από τους κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς, την Αρχαία Ολυμπία. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό η ευρύτερη περιοχή του Κατακόλου ανήκει στις αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές με περιθώρια ανάπτυξης μαζικού και εναλλακτικές μορφές τουρισμού, τόσο στα παράλια όσο και στην ενδοχώρα (ΕΥΤΕΠΟΑ, 2010:15,ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού 2009:4).

3.3.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΕ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Το Κατάκολο παρουσιάζει, τα τελευταία χρόνια, μία πολύ μεγάλη δυναμική στον τομέα του ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων με την τουριστική περίοδο να διευρύνεται από τα τέλη Μαρτίου έως και τα τέλη Νοεμβρίου. Αποτελεί λιμάνι προορισμού και ενδιάμεσο σταθμό κρουαζιέρων της Ανατολικής Μεσογείου (port of call – transit) και ιδιαίτερα για τα πλοία που έχουν ως σταθμό αναχώρησης κάποιο λιμάνι της Ιταλίας. Το συγκριτικό

πλεονέκτημα του Κατακόλου είναι ότι τοποθετείται λίγο μετά την αρχή των διαδρομών της κρουαζιέρας προς την ανατολική Μεσόγειο, που συνήθως έχουν αφετηρία τα λιμάνια της Γένοβας, της Βενετίας και της Σιβιταβέκιας, αλλά και στο τέλος της διαδρομής που ακολουθούν πολλές κρουαζιέρες της Δυτικής Μεσογείου με αφετηρία την Μπαρτσελόνα ή τη Μάλτα. Επίσης, η συγκεκριμένη περιοχή έχει υψηλή επισκεψιμότητα κρουαζιέρων, τόσο λόγω της μικρής απόστασης της από τα ιταλικά λιμάνια και της άμεσης γειτνίασης τους με αυτά, όσο και της προσφοράς πολιτιστικών και τουριστικών προορισμών με σημαντικότερο αυτό της Αρχαίας Ολυμπίας (Αποστολόπουλος Δ., 2008).

Εικόνα 3.3.2.1: Το λιμάνι του Κατακόλου



Πηγή:<http://www.elime.gr/index.php/2011-09-16-07-14-33/139-2011-09-16-07-46-39>

Εικόνα 3.3.2.2: Οι τουρίστες στα κρουαζιερόπλοια στο Κατάκολο



Πηγή:<http://www.pelop.gr/?page=article&srv=9&DocID=155496>

Το λιμάνι του Κατακόλου παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια μία υψηλή σταθερά αυξητική τάση του αριθμού των επιβατών και θεαματική αύξηση του μέσου αριθμού επιβατών ανά κατάπλου πλοίου (Αποστολόπουλος Δ., 2008). Όντως, οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους όσον αφορά τα στοιχεία κίνησης των επιβατών αλλά και των αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων, όπως αποτυπώνεται στους παρακάτω πίνακες. Τόσο η κίνηση των κρουαζιερόπλοιων, όσο και ο αριθμός των επιβατών και των πληρωμάτων ακολουθούν ανοδική πορεία (βλέπε διαγράμματα 4.3.1.1 – 4.3.1.2). Όσον αφορά στη συχνότητα των αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Κατακόλου, σύμφωνα με το πρόγραμμα αφίξεων του 2014 (διαθέσιμο στο Επιμελητήριο Ηλείας), φαίνεται ότι τις περισσότερες ημέρες υπάρχει τουλάχιστον μία άφιξη πλοίου, ενώ δύο με τέσσερις φορές την εβδομάδα σημειώνονται από δύο μέχρι τρεις αφίξεις πλοίων σε μία ημέρα. Ο εκτιμώμενος μέσος χρόνος παραμονής ενός πλοίου στο λιμάνι ανέρχεται σε τέσσερις (4) με πέντε (5) ώρες και

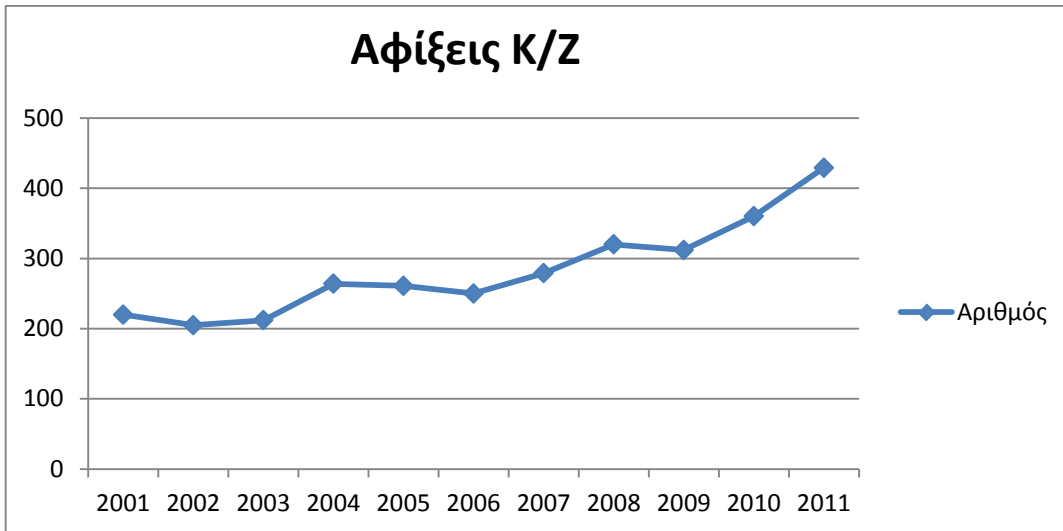
το ποσοστό των επιβατών που αποβιβάζονται και παραμένουν στο Κατάκολο και στην οικεία περιοχή εκτιμάται ότι ανέρχεται στο 30 – 40%. Οι υπόλοιποι επισκέπτες προτιμούν πιο μακρινούς τουριστικούς προορισμούς με πρώτη προτίμηση το χώρο της Αρχαίας Ολυμπίας (ΕΥΤΕΠΟΑ, 2010:39).

Πίνακας 3.3.2.1: Στοιχεία κίνησης λιμένα Κατακόλου (για τα έτη 2001 - 2011)

Έτος	Κ/Ζ	Επιβάτες	Πλήρωμα
2001	220	220.799	104.582
2002	205	170.659	76.891
2003	212	192.689	88.272
2004	264	344.815	148.475
2005	261	383.677	153.417
2006	250	335.414	150.467
2007	279	504.944	194.702
2008	320	650.077	196.000
2009	312	660.388	200.000
2010	360	736.869	230.000
2011	429	819.943	260.000

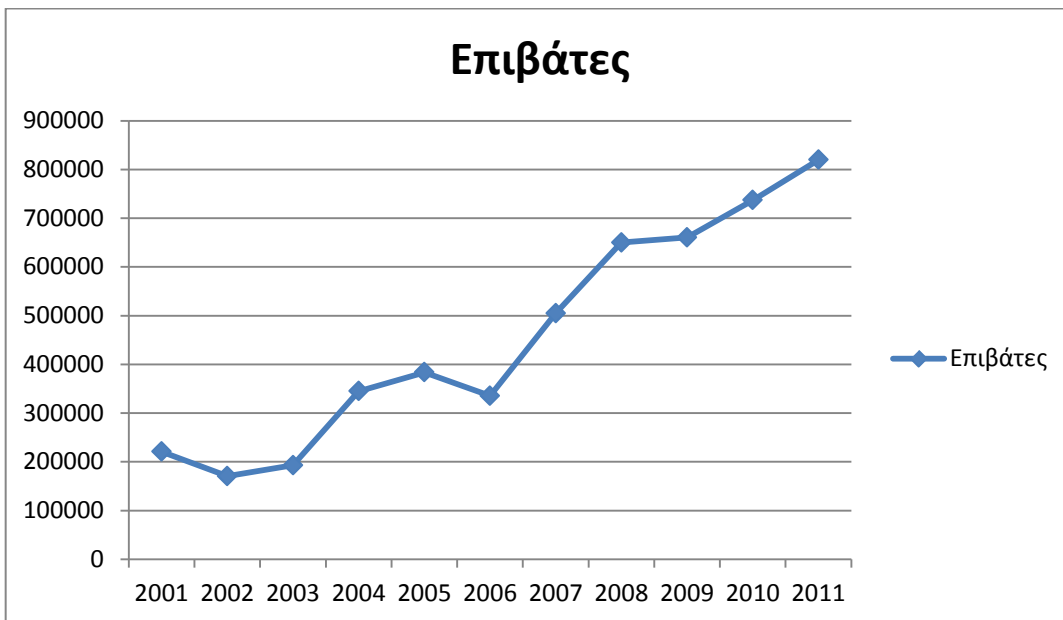
Πηγή: Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου, 2012

Διάγραμμα 3.3.2.1: Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων



Πηγή: Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου 2012, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 3.3.2.2: Αφίξεις Επιβατών Κρουαζιερόπλοιων



Πηγή: Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου 2012, ίδια επεξεργασία

Σύμφωνα με τους τοπικούς φορείς και τα στοιχεία του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πύργου, στον κάθε τουρίστα που αποβιβάζεται στο Κατάκολο αναλογούν 25 ευρώ, τα

πάγια έξοδα που αφορούν επισκέψεις σε μουσεία – αρχαιολογικούς χώρους, μεταφορές, ξεναγήσεις κτλ. και 25 ευρώ επιπλέον ανά επιβάτη, που είναι τα έξοδα αναψυχής (αγορά αναμνηστικών δώρων, τρόφιμα κλπ. (Αποστολόπουλος Δ., 2008). Το συγκεκριμένο γεγονός εάν συνδυαστεί με το παραπάνω στοιχεία, δηλαδή την ανοδική πορεία των αφίξεων σε πλοία και σε επιβάτες, παρόλο που οι τουρίστες δεν διανυκτερεύουν αλλά παραμένουν κάποιες ώρες, μαρτυρά τον ιδιαίτερα σημαντικό τζίρο που δημιουργείται στα μαγαζιά της ευρύτερης περιοχής. Είναι λοιπόν άξιο αναφοράς ότι καμία άλλη επιχειρηματική δραστηριότητα δεν προσφέρει το άμεσο συνάλλαγμα που προσφέρει το λιμάνι του Κατακόλου.

Όσον αφορά στα τεχνικά χαρακτηριστικά, το Κατάκολο λειτουργεί ως λιμάνι προσέγγισης για την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων. Διαθέτει τρεις (3) προβλήτες για την εξυπηρέτηση των πλοίων, οι δύο για πλοία έως 300 μέτρα μήκος και η μία για πλοία έως 200 μέτρα μήκος με το μέσο βάθος των προβλητών να κυμαίνεται από 7,5μ. έως 10,5μ. (βλέπε Πίνακα 3.3.2.2). Επίσης, το λιμάνι του Κατακόλου εφαρμόζει εγκεκριμένα Σχέδια Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΣΑΛΕ) στα πλαίσια του «Διεθνούς Κανονισμού Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων» (ISPS) (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου, www.elime.gr).

Πίνακας 3.3.2.2: Τεχνικά χαρακτηριστικά λιμένα Κατακόλου

Εφαρμογή κώδικα ISPS:	Ναι
Διαχείριση απορριμμάτων:	Ναι
Διαχείριση υγρών απορριμμάτων:	Ναι
Μήκος προβλήτας:	65 mx 40 m
Αριθμός προβλητών:	3 (2 πλοία 300 m και 1 για πλοία 200 m)
Αγκυροβόλιο	-
Βάθος:	7,5 – 10,5 m

Υπηρεσίες:	Ρυμουλκά, Πλοηγική υπηρεσία
Παροχήφρέσκου νερού:	Ναι
Επιβατικοί Σταθμοί:	-
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο:	Άραξος 75 χλμ.
Σταθμός ταξί:	Ναι
Σταθμός λεωφορείων:	-
Σταθμός τρένου:	Ναι – Σύνδεση με την Αχαΐα - Ολυμπία
Λοιπές υπηρεσίες:	Παροχή καυσίμων

Πηγή: <http://www.elime.gr/>

Όσον αφορά στις υποδομές του λιμανιού και τις προβλεπόμενες μελέτες για την ανάπτυξη του, έχουν ενταχθεί στο ΠΕ ΗΛΕΙΑΣ, 2014 Δυτικής Ελλάδος τα έργα: α) επέκταση κατά 150μ. του προσήνεμου μόλου, β) επέκταση του κεντρικού προβλήτα, γ) επέκταση κατά 8μ. του παραλιακού κρηπιδώματος των καταστημάτων. Επίσης είναι υπό ένταξη από το τομεακό ΠΕ ΗΛΕΙΑΣ, 2014 του ΕΟΤ η ανάπλαση του κεντρικού λιμένα, η κατασκευή κτηρίου Σέγκεν, κτιρίου διακίνησης επιβατών και η μετατροπή του απεντομωτηρίου για τη μεταφορά εκεί του μουσείου Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας (έργα προϋπολογισμού 6.800.000 ευρώ) (Μελέτη αναθεώρησης Περιφερειακού Πλαισίου Δυτικής Ελλάδας, 2012:231). Σημειώνεται επίσης οι παρεμβάσεις στον χερσαίο χώρο βασίζονται σε εγκεκριμένο προγραμματικό σχέδιο από το 2011, που πραγματοποιήθηκε από το Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής και Ανάπτυξης (του Τμήματος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας), που προβλέπει κατασκευή προβλήτα 350μ. στη θέση της υπάρχουσας μαρίνας και κατασκευή νέας μαρίνας (ΕΥΤΕΠΟΑ, 2010:67-72).

Εικόνα 3.3.2.3: Άποψη του λιμανιού



Εικόνα 3.3.2.4: Star Princess στο Κατάκολο



Πηγή: (<http://www.katakolo.info/el/fotografies.html>)

Συμπερασματικά, παρόλο το γεγονός ότι η χώρα μας αποτελεί μία από τους πιο δημοφιλείς και ξεχωριστούς τουριστικούς προορισμούς κρουαζιέρας στην Ευρώπη, για τους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω, με τα λιμάνια της να δέχονται υψηλή κίνηση κρουαζιερόπλοιων και τουριστών, αδυνατεί να καρπωθεί τα έσοδα που της αναλογούν. Οι λόγοι του συγκεκριμένου φαινομένου είναι διαφορετικής φύσεως και έγκειται κυρίως σε διαθρωτικά ζητήματα, έλλειψης στρατηγικής και πολιτικών και αναπτυξιακών προβλημάτων όπως ελλιπείς λιμενικές υποδομές κτλ. Βέβαια, υπάρχουν και ξεχωριστές περιπτώσεις όπως είναι και στην προκειμένη περίπτωση το λιμάνι του Κατακόλου, το οποίο εμφανίζει ιδιαίτερη κίνηση επιβατών και πλοίων και για το οποίο υπάρχει προβλεπόμενος σχεδιασμός με σκοπό την αναβάθμιση του ρόλου του και της θέσης του στον τουρισμό κρουαζιέρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

4.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο, γίνεται η ανάλυση και η παρουσίαση των χαρακτηριστικών της ευρύτερης περιοχής μελέτης, δηλαδή της Περιφερειακής Ενότητας της Ηλείας όπου και τοποθετείται το λιμάνι του Κατακόλου, και η οποία με τη σειρά της ανήκει στην Περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδος.

Γενικότερα, η Περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδος απαρτίζεται από τρεις Περιφερειακές Ενότητες, αυτές της Αχαΐας, της Αιτωλοακαρνανίας και της Ηλείας και από δεκαεννέα (19) πρωτοβάθμιους Καλλικράτειους Δήμους (Αποκεντρωμένη Διοίκηση).

4.2 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Η Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας καταλαμβάνει το βορειοδυτικό τμήμα της Πελοποννήσου και συνορεύει βορειοανατολικά με την Π.Ε. Αχαΐας, νοτιοανατολικά με την Π.Ε. Αρκαδίας και νότια με την Π.Ε. Μεσσηνίας, ενώ στα δυτικά βρέχεται από το Ιόνιο Πέλαγος. Η έκταση της Περιφερειακής Ενότητας είναι 2.618 τ. χλμ. και αποτελείται από επτά (7) Καλλικράτειους Δήμους με πρωτεύουσα τον Πύργο. Το μεγαλύτερο ποσοστό των εδαφών της Ηλείας είναι πεδινό, κατά 60%, με ιδιαίτερο χαρακτηριστικό ότι η πεδιάδα της αποτελεί τη μεγαλύτερη της Πελοποννήσου, η οποία και διασχίζεται από ποταμούς όπως τον Αλφειό, Πηνειό και Ερύμανθο. Επιπλέον, η περιοχή μελέτης διαθέτει εκτεταμένο παράλιο μέτωπο προς το Ιόνιο Πέλαγος, αλλά και μια μεγάλης έκτασης ορεινή περιοχή (Αγγελίδης Μ., 2007:3).

Όπως προαναφέρθηκε, η περιοχή μελέτης υπάγεται στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας η οποία, σύμφωνα με το Π.Χ.Σ.Α.Α., συγκαταλέγεται στις 25 φτωχότερες και αναπτυξιακά καθυστερημένες περιφέρειες της Ε.Ε., με βάση το κατά κεφαλή ΑΕΠ (ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδος, 2003:2).

Πιο συγκεκριμένα, η Περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδας τοποθετείται στο βορειοδυτικό τμήμα της Ελληνικής Επικράτειας και καταλαμβάνει τμήμα της βορειοδυτικής

Πελοποννήσου και του δυτικού άκρου της Στερεάς Ελλάδας με συνολική έκταση 11.350 τ. χλμ., καλύπτοντας το 8,6% της συνολικής έκτασης της χώρας (ΕΠ ΔΕ-Π-ΙΝ, 2007: 11-12).

Σε εθνικό επίπεδο η περιφέρεια βρίσκεται σε κομβικό σημείο, σύμφωνα με το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της, και πιο συγκεκριμένα ο Πύργος ανήκει σε μια πολυκεντρική διάρθρωση με διάχυση της ανάπτυξης σε περισσότερους πόλους, λαμβάνοντας υπόψη:

- *τη χωρική τους ένταξη σε διαδρόμους ανάπτυξης*
- *τη σχέση τους με μεταφορικούς κόμβους συνδυασμένων μεταφορών (πόλεις – πύλες), όπως το Κατάκολο,*
- *και τη γειτνίασή τους με τουριστικούς και φυσικούς πόρους υπερτοπικής εμβέλειας, όπως αποτελεί κυρίως η Αρχαία Ολυμπία (ΕΥΤΕΠΟΑ, 2010:15).*

Βέβαια, παρά τη σημαντική θέση που κατέχει ηΠΔΕ τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο, αδυνατεί τα τελευταία χρόνια να αναβαθμίσει την αναπτυξιακή της θέση. Λόγω της οικονομικής ύφεσης και της κρίσης που ακολούθησε, υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις και προβλήματα χρηματοδότησης μεγάλων έργων μεταφορών, τα οποία επηρεάζουν σημαντικά την ανάπτυξη της περιφέρειας και τις σχέσεις με τις υπόλοιπες περιφέρειες του ευρωπαϊκού και εθνικού χώρου (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:1-5).

4.3 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ

4.3.1 ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Η περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδας, όπου τοποθετείται η περιοχή μελέτης, αποτελεί το 6,28% του συνολικού πληθυσμού της χώρας, κατατάσσοντάς την στην 4^η θέση ανάμεσα στις 13 αυτοδιοικητικές περιοχές της χώρας. Ο μόνιμος πληθυσμός της ανέρχεται στους 679.796 κατοίκους, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για την απογραφή του 2011. Στον παρακάτω πίνακα 4.3.1, αποτυπώνεται η εικόνα της μεταβολής του πληθυσμού της περιφέρειας, παρουσιάζοντας διαφορετικό πρόσωπο για τις 2 τελευταίες δεκαετίες. Σύμφωνα με το περιφερειακό, κατά την περίοδο 1991-2001 η μεταβολή είναι θετική με

ποσοστό 3,84%, ενώ την επόμενη δεκαετία 2001-2011 η μεταβολή του πληθυσμού είναι αρνητική, της τάξεως του 6,14%.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την περιοχή μελέτης, η περιφερειακή ενότητα της Ηλείας συγκεντρώνει το 1,8% του πληθυσμού της χώρας με το μόνιμο πληθυσμό της να ανέρχεται στους 159.300 κατοίκους, σύμφωνα με τα αναθεωρημένα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για την απογραφή του 2011. Στον πίνακα 4.3.1, αποτυπώνεται η πρωτική πορεία του μόνιμου πληθυσμού της περιφέρειας, όπου παρατηρείται σημαντική μείωση του πληθυσμού της Π.Ε. Ηλείας της τάξεως του 15,2% της, ποσοστό κατά πολύ μεγαλύτερο από την πληθυσμιακή μεταβολή της περιφέρειας, αλλά και της χώρας. Παρόλη τη θετική μεταβολή που καταγράφηκε την περίοδο 1991-2001, η επόμενη δεκαετία είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς το ποσοστό μείωσης της Ηλείας είναι το μεγαλύτερο της χώρας (Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:174).

Πίνακας 4.3.1.1: Μεταβολή μόνιμου πληθυσμού 2001-2011

Χωρικό Επίπεδο	Σύνολα			Μεταβολή	
	1991	2001	2011	1991-01	2001-11
Π. Δυτικής Ελλάδας	695.391	721.541	679.796	3,8%	-6,14%
Π.Ε. Αχαΐας	296.825	318.928	309.694	7,5%	-2,98%
Π.Ε. Αιτωλοακαρνανίας	224.279	219.092	210.802	-2,3%	-3,93%
Π.Ε. Ηλείας	174.287	183.521	159.300	5,3%	-15,20%
Σύνολο Χώρας	10.195.722	10.934.097	10.815.197	6,07%	-1,09%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

Στον Πίνακα 4.3.2, απεικονίζεται η εξέλιξη του πληθυσμού της Περιφερειακής Ενότητας Ηλείας για την χρονική περίοδο 1991 έως 2011, ανά Καλλικράτειο Δήμο. Οι βασικές παρατηρήσεις που απορρέουν από τον πίνακα είναι ότι οι πληθυσμοί των επτά (7) Δήμων κυμαίνονται από 8.953 κατοίκους για το Δήμο Ζαχάρως έως 47.995 για το Δήμο Πύργου αντίστοιχα. Όσον αφορά στην πληθυσμιακή εξέλιξη, κατά την περίοδο 1991-2001 μόνο

ένας δήμος παρουσιάζει αρνητική μεταβολή (Δήμος Αρχαίας Ολυμπίας), ενώ την επόμενη δεκαετία 2001-2011 ο μοναδικός δήμος με θετική μεταβολή είναι αυτός του Πηνειού. Τα μεγάλα αστικά κέντρα της Ηλείας (Πύργος – Αμαλιάδα) παρουσιάζουν σχετική πληθυσμιακή στασιμότητα, ενώ τα ορεινά χωριά παρουσιάζουν αδυναμίες διατήρησης του πληθυσμού τους, δεδομένων των φυσικών καταστροφών που είχε υποστεί η περιοχή το 2007, αλλά και της οικονομικής συγκυρίας (Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:176).

Πίνακας 4.3.1.2: Εξέλιξη πληθυσμού ΠΕ Ηλείας 1991 - 2011

Χωρικό Επίπεδο	Πληθυσμός			Μεταβολή	
	1991	2001	2011	1991-01	2001-11
Π.Ε. Ηλείας	174.287	183.521	159.300	5,2 %	-13,1 %
Δήμος Ανδραβίδας- Κυλλήνης	22.424	24.668	21.581	10,0 %	-12,5 %
Δήμος Ανδρίτσαινας- Κρεστένων	19.138	21.139	14.109	10,4 %	-33,3 %
Δήμος Αρχαίας Ολυμπίας	17.135	16.431	13.409	-4,1 %	-18,4 %
Δήμος Ζαχάρως	12.745	13.716	8.953	7,6%	-34,7 %
Δήμος Ήλιδας	31.557	36.275	32.219	14,9 %	-11,1 %
Δήμος Πηνειού	17.013	19.658	21.034	15,5 %	6,9 %
Δήμος Πύργου	53.139	53.585	47.995	0,08 %	-10,4 %

Πηγή: e- Demography, ίδια επεξεργασία

4.3.2 ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Η πληθυσμιακή πυκνότητα της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος ανέρχεται στους 59,89 κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο, τιμή χαμηλή σε σχέση με το σύνολο της χώρας. Σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο, όπως παρατηρείται και στον επόμενο πίνακα, επικρατεί

διαφοροποίηση, με την Περιφερειακή Ενότητα της Αχαΐας να παρουσιάζει τη μεγαλύτερη πυκνότητα, ενώ της Ηλείας να βρίσκεται στα ίδια επίπεδα με το σύνολο της περιφέρειας.

Πίνακας 4.3.2: Πληθυσμιακή πυκνότητα 2011

Χωρικό Επίπεδο	Πυκνότητα Κατ/τ.χλμ.
Περιφερειακή Ενότητα Αιτωλοακαρνανίας	38,60
Περιφερειακή Ενότητα Αχαΐας	94,67
Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας	60,84
Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	59,89
Σύνολο Χώρας	81,96

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

4.3.3 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Η ανάλυση για τη διάρθρωση του πληθυσμού της περιοχής μελέτης βασίζεται σε στοιχεία του 2001, καθώς δεν έχουν ακόμα δημοσιοποιηθεί τα νεότερα στοιχεία της απογραφής του 2011, που αφορούν στην κατανομή πληθυσμού σε γεωγραφικές ενότητες ή το διαχωρισμό σε αστικό και αγροτικό πληθυσμό. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα 4.3.3.1, η κατανομή του πραγματικού πληθυσμού της Π.Ε. Ηλείας σε γεωγραφικές ζώνες έχει ως εξής: το 7,1% κατοικεί σε ορεινές περιοχές, το 9,4% σε ημιορεινές περιοχές και το 83,5% σε πεδινές περιοχές (Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:178).

Πίνακας 4.3.3.1: Πραγματικός πληθυσμός ανά υψομετρικές ζώνες (στοιχεία 2001)

Χωρικό Επίπεδο	Πραγματικός Πληθυσμός
Π.Ε. Ηλείας	193.288
Ορεινές Ζώνες Ηλείας	13.665
Ημιορεινές Ζώνες Ηλείας	18.213
Πεδινές Ζώνες Ηλείας	161.410

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία, διαπιστώνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού της περιοχής μελέτης συγκεντρώνεται στις πεδινές ζώνες, γεγονός που οφείλεται στην φυσιογνωμία και στο ανάγλυφο της Ηλείας, που ως επί το πλείστον είναι πεδινή. Τέλος, σχετικά με το διαχωρισμό του πληθυσμού σε αστικές και αγροτικές περιοχές, παρατηρείται ότι μόλις το 42,2% του πληθυσμού κατοικεί στις αστικές περιοχές, στοιχείο που μαρτυρά ότι η Ηλεία είναι κατεξοχήν αγροτικός νομός (Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:179).

Πίνακας 4.3.3.2: Διάκριση αστικού και αγροτικού πληθυσμού της ΠΕ Ηλείας (στοιχεία 2001)

	Πραγματικός Πληθυσμός
Π.Ε. Ηλείας	193.288
Αστικός Πληθυσμός	81.994
Αγροτικός Πληθυσμός	111.294

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

Σύνθεση Πληθυσμού

Όσον αφορά στη σύνθεση του πληθυσμού, στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται τα δεδομένα του μόνιμου πληθυσμού της απογραφής του 2011, τα οποία αναφέρονται στην κατανομή ανά φύλο, τόσο στο σύνολο της Π.Ε. Ηλείας όσο στους επιμέρους Καλλικράτειους Δήμους, καθώς και ανά ηλικιακή ομάδα στο σύνολο της Π.Ε. Οι σχετικές παρατηρήσεις που προκύπτουν από τους πίνακες, είναι ότι το ποσοστό του ανδρικού πληθυσμού (51%) ξεπερνά το ποσοστό του γυναικείου (49%), καθώς επίσης και ότι το ποσοστό του ικανού προς εργασία πληθυσμού (ηλικίες 15-64 ετών) είναι ελάχιστα μικρότερο στην περιφερειακή ενότητα σε σχέση με το αντίστοιχο για το σύνολο της χώρας. Τέλος, σημαντική παρατήρηση αποτελεί το αρκετά υψηλό ποσοστό για την ηλικιακή ομάδα άνω των 65 ετών, υψηλότερο από αυτό της χώρας, γεγονός το οποίο επαληθεύει και ο υψηλός δείκτης γήρανσης της Ηλείας (116,3 % και ιδιαίτερα για τις γυναίκες 131,1% -

στοιχεία έτους 2001 – Εργαστήριο Δημογραφικών και Κοινωνικών Αναλύσεων - e.Demography).

Πίνακας 4.3.3.3: Κατανομή μόνιμου πληθυσμού κατά φύλο (στοιχεία 2011)

Χωρικό Επίπεδο	Μόνιμος Πληθυσμός		
	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο
Π.Ε. Ηλείας	81,016	78,284	159,300
Δήμος Ανδραβίδας- Κυλλήνης	11,558	10,023	21,581
Δήμος Ανδρίτσαινας- Κρεστένων	7,387	6,722	14,109
Δήμος Αρχαίας Ολυμπίας	6,821	6,588	13,409
Δήμος Ζαχάρως	4,547	4,406	8,953
Δήμος Ήλιδας	16,285	15,934	32,219
Δήμος Πηνειού	10,796	10,238	21,034
Δήμος Πύργου	23,622	24,373	47,995

Πηγή: e- Demography, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 4.3.3.4: Μόνιμος πληθυσμός ανά ηλικιακές ομάδες (στοιχεία 2011)

	Μόνιμος Πληθυσμός		Ποσοστό επί του συνόλου	
			ΠΕ Ηλείας	Χώρας
Σύνολο Χώρας		10,815.197		
Π.Ε. Ηλείας	159,300			
0-14	22,209	1.569.089	14 %	15 %
15-64	101,970	7.137.438	64 %	65 %
65+	35,121	2.108.669	22 %	20 %

Πηγή: e- Demography, ίδια επεξεργασία

4.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ

4.4.1 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΕΠ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Ο πιο συνηθισμένος τρόπος μέτρησης της παραγωγικής ικανότητας μιας οικονομίας και της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας μιας περιοχής στηρίζεται στην έννοια του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος. Το ΑΕΠ ορίζεται ως η χρηματική έκφραση του συνολικού όγκου των αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, που συνήθως είναι ένα έτος. Αποτελεί ένα από τους πιο βασικούς και σημαντικούς δείκτες για την απεικόνιση και την ανάλυση της οικονομικής δραστηριότητας και της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας μιας περιοχής, τόσο σε τοπικό όσο και σε υπερτοπικό επίπεδο. Σύμφωνα με τον Σκούτζο, εξίσου σημαντικός δείκτης για τη μέτρηση της ευημερίας των ατόμων είναι και το κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν και το οποίο ορίζεται ως τον λόγο του ΑΕΠ προς τον πληθυσμό (Σκούτζος Θ., 2005).

Στους παρακάτω πίνακες, απεικονίζονται τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία για την εξέλιξη του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος και του κατά κεφαλήν ΑΕΠ για την περιφερειακή ενότητα Ηλείας, τους ρυθμούς μεταβολής τους αλλά και τη συμμετοχή της στο σχηματισμό του ΑΕΠ της Ελλάδας.

Πίνακας 4.4.1.1: Συμμετοχή περιφερειών - περιφερειακής ενότητας στο σχηματισμό του ΑΕΠ της χώρας

Χωρικό Επίπεδο	ΑΕΠ (σε εκατομμύρια Ευρώ, σε τρέχουσες τιμές)			Ποσοστό Συμμετοχής (έτος 2011)
	2009	2010	2011	
Αν. Μακεδονία και Θράκη	9.222	9.042	8.228	3,9 %
Κεντρική Μακεδονία	31.727	30.063	28.095	13,5 %
Δυτική Μακεδονία	5.455	5.275	5.371	2,6 %
Θεσσαλία	11.416	10.780	9.906	4,8 %
Ήπειρος	5.043	4.891	4.499	2,6 %

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΛΛΟΣ

Ιόνια Νησιά	4.308	4.042	3.717	1,8 %
Δυτική Ελλάδα	10.676	10.368	9,595	4,6 %
<i>Αιτωλοακαρνανία</i>	2.870	2.816	2.593	1,2 %
<i>Αχαΐα</i>	5.792	5.570	5.111	2,5 %
Ηλεία	2.013	1.983	1.892	0,9 %
Στερεά Ελλάδα	10.173	10.086	9.542	4,6 %
Πελοπόννησος	9.869	9.435	8.978	4,3 %
Αττική	110.494	106.654	100.317	48,1 %
Βόρειο Αιγαίο	3.398	3.153	3.009	1,4 %
Νότιο Αιγαίο	7.900	7.487	7.076	3,4 %
Κρήτη	11.399	10.875	10.197	4,8 %
Σύνολο Χώρας	231.198	222.151	208.532	100%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

Πίνακας 4.4.1.2: Κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο προϊόν (σε Ευρώ, σε τρέχουσες τιμές)

Χωρικό Επίπεδο	Έτος 2010	Έτος 2011	Μεταβολή (%)	Κατάταξη
Αν. Μακεδονία και Θράκη	14.768	13.338	-9,6	11
Κεντρική Μακεδονία	15.569	14.611	-6,1	8
Δυτική Μακεδονία	18.379	18.760	2,0	3
Θεσσαλία	14.377	13.251	-7,8	12
Ήπειρος	14.089	12.957	-8,0	13
Ιόνια Νησιά	19.273	17.676	-8,2	4
Δυτική Ελλάδα	14.948	13.946	-6,7	10
<i>Αιτωλοακαρνανία</i>	13.081	12.150	-7,1	-
<i>Αχαΐα</i>	17.608	16.324	-7,2	-
Ηλεία	12.235	11.711	-4,2	-
Στερεά Ελλάδα	17.940	16.913	-5,7	5
Πελοπόννησος	15.968	15.166	-5,0	7
Αττική	26.610	25.224	-5,2	1
Βόρειο Αιγαίο	15.695	14.765	-5,9	9
Νότιο Αιγαίο	22.446	20.896	-6,9	2

Κρήτη	17.335	16.225	-6,4	6
Σύνολο Χώρας	19.918	18.747	-5,8	-

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

Βασικές παρατηρήσεις που μπορούν να γίνουν, σύμφωνα με τα στοιχεία του πρώτου πίνακα 4.4.1.1, είναι κατά πρώτο λόγο ότι το μεγαλύτερο μέρος του ΑΕΠ παράγεται κυρίως στις περιφέρειες της Αττικής και της Κεντρικής Μακεδονίας και ότι παρουσιάζεται πτωτική τάση στην εξέλιξη του περιφερειακού ΑΕΠ για την τριετία 2009-11, γεγονός που οφείλεται στην οικονομική και αναπτυξιακή υστέρηση που παρατηρείται στο σύνολο της χώρας. Η περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδος βρίσκεται σε ικανοποιητική θέση όσον αφορά στο ποσοστό συμμετοχής στο σχηματισμό του ΑΕΠ για το έτος 2011, καθώς κατατάσσεται 6^η ανάμεσα σε 13 περιφέρειες, συμμετέχοντας κατά 4,6% στο συνολικό ΑΕΠ της χώρας. Παρόλη την ικανοποιητική της θέση στη συμμετοχή του εθνικού ΑΕΠ, η ΠΔΕ περιλαμβάνεται μεταξύ των 25 φτωχότερων και αναπτυξιακά καθυστερημένων ευρωπαϊκών περιφερειών με βάση το κατά κεφαλήν ΑΕΠ (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2003). Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ., η περιφέρεια βρίσκεται στις τελευταίες θέσεις κατάταξης (10^η) σύμφωνα με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ (βλέπε πίνακα 4.4.1.2)

Πιο συγκεκριμένα, και όσον αφορά στην περιφερειακή ενότητα Ηλείας, παρατηρείται ότι το ποσοστό συμμετοχής της στο συνολικό ΑΕΠ της χώρας παρουσιάζει και αυτό με τη σειρά του πτωτική τάση, ακολουθώντας την πορεία της περιφέρειας. Η Ηλεία έχει τη χαμηλότερη συνεισφορά στη διαμόρφωση του εγχώριου ΑΕΠ σε σχέση με τις άλλες δύο περιφερειακές ενότητες Αχαΐας και Αιτωλοακαρνανίας, καθώς συμμετέχει κατά 0,9% στο εθνικό ΑΕΠ και εμφανίζει αρνητικό ρυθμό μεταβολής του κατά κεφαλήν ΑΕΠ της, της τάξεως του 7% (Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:186).

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι διαχρονικά παρατηρείται στροφή της οικονομίας της περιφερειακής ενότητας προς τον τριτογενή τομέα και ιδιαίτερα προς τον τουρισμό, με παράλληλη κάμψη του πρωτογενή και δευτερογενή τομέα. Την τάση αυτή μαρτυρά η εξέλιξη του ποσοστού της παραγωγής του ΑΕΠ της Π.Ε. Ηλείας που προέρχεται από τον πρωτογενή τομέα κατά 15,8% (ενώ το 2005 το ποσοστό ήταν 27% και το 2007 19%), από τον δευτερογενή κατά 11,2% (το 2006 το ποσοστό ήταν 15,5% και το 2007 12,8%) και από

τον τριτογενή τομέα κατά 73% για το έτος 2010 (ενώ το ποσοστό ήταν 66,9% το 2005 και 68,2% το 2007) (ΕΠ ΔΕ-Π-ΙΝ, 2007:14, ΠΕ ΗΛΕΙΑΣ, 2014).

4.4.2 ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Απαραίτητα στοιχεία για το οικονομικό προφίλ της περιφερειακής ενότητας Ηλείας αποτελούν τα επίπεδα απασχόλησης και ανεργίας. Στον παρακάτω πίνακα, παρατίθενται στοιχεία της απογραφής 2001, σχετικά με τον πληθυσμό ανά ηλικιακές ομάδες, ο οποίος διακρίνεται σε οικονομικά ενεργό και οικονομικά μη ενεργό (καθώς τα νεώτερα οικονομικά στοιχεία της απογραφής του 2011 δεν έχουν ακόμα δημοσιοποιηθεί). Αξίζει να σημειωθεί, ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το έτος 2001, το 37% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της περιφερειακής ενότητας απασχολείται στον πρωτογενή τομέα παραγωγής, το 17,3% στον δευτερογενή και το 45,7% στον τριτογενή τομέα αντίστοιχα.

Πίνακας 4.4.2: Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός αμφοτέρων φύλων ΠΕ Ηλείας (στοιχεία 2001)

Ομάδες Ηλικιών	Οικονομικά Ενεργοί			Οικονομικά Μη ενεργοί
	Σύνολο	Απασχολούμενοι	Άνεργοι	
	70.618	58.613	19.070	94.797
10-14	151	3	295	10.729
15-19	2526	980	2.979	9.757
20-24	7992	4884	5.718	5.042
25-29	9753	7659	3.559	3.561
30-34	9879	8443	2.190	3.696
35-39	9156	8059	1.557	3.355
40-44	8930	8168	873	3.995
45-49	7688	7025	718	3.722
50-54	6457	5833	654	4.712
55-59	3810	3412	398	4.826
60-64	2538	2409	129	8.078
65-69	1091	1091	0	10.343
70-74	592	592	0	9.427

75+	55	55	0	13.554
-----	----	----	---	--------

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

Στο πλαίσιο της Έρευνας Εργατικού Δυναμικού, η ΕΛ.ΣΤΑΤ. πραγματοποιεί κάθε χρόνο εκτιμήσεις για το μέσο ετήσιο ποσοστό ανεργίας του προηγούμενου έτους, σε επίπεδο περιφερειακών ενοτήτων. Έτσι, για το έτος 2012, το ποσοστό ανεργίας στην περιφερειακή ενότητα Ηλείας ήταν 13,3%, τη στιγμή που ο μέσος όρος της χώρας ήταν 24,3% και της Ευρωπαϊκής Ένωσης 10,4% αντίστοιχα. Ως φυσικό επακόλουθο των δυσμενών οικονομικών καταστάσεων που επικρατούν, τόσο σε εθνικό όσο και παγκόσμιο επίπεδο, μεταξύ των ετών 2008-12, το ποσοστό ανεργίας στο νομό Ηλείας αυξήθηκε κατά 4,2 ποσοστιαίες μονάδες, ενώ η αύξηση σε επίπεδο χώρας ήταν πολύ μεγαλύτερη (16,6 ποσοστιαίες μονάδες) (Επιμελητήριο Ηλείας – Βασικοί Δείκτες).

4.5 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

4.5.1 ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Παρόλο που τα τελευταία χρόνια παρατηρείται τάση τριτογενοποίησης της οικονομίας με την ταυτόχρονη συρρίκνωση του πρωτογενή τομέα παραγωγής, ο τελευταίος κατέχει ιδιαίτερη σημασία στην οικονομία της περιφερειακής ενότητας Ηλείας, γεγονός το οποίο οφείλεται στην φυσιογνωμία και στον χαρακτήρα της. Τα βασικά μεγέθη και τα οικονομικά στοιχεία, όπως η διάρθρωση του πληθυσμού, που ως επί το πλείστον είναι αγροτικός, το παραγόμενο ΑΕΠ που προέρχεται από τον πρωτογενή τομέα και τα υψηλά επίπεδα απασχόλησης σε αυτόν μαρτυρούν την δυναμική του πρωτογενή τομέα παραγωγής στην Περιφερειακή Ενότητα.

Ειδικότερα, όσον αφορά στον γεωργικό τομέα, οι πιο σημαντικοί κλάδοι φυτικής παραγωγής είναι η ελαιοκαλλιέργεια, τα κηπευτικά, τα εσπεριδοειδή και η αμπελοκαλλιέργεια. Πιο συγκεκριμένα, η Ηλεία βρίσκεται στις πρώτες θέσεις παραγωγής τομάτας και πατάτας στην χώρα, όπως επίσης στην παραγωγή εσπεριδοειδών και ελαιόλαδου (Επιμελητήριο Ηλείας). Η γεωργική γη της περιοχής αρδεύεται σε ικανοποιητικό βαθμό, σε ποσοστό μάλιστα που υπερβαίνει τον εθνικό μέσο όρο· έχει την αποκλειστική παραγωγή των προϊόντων σανού, πεπονιών και κουνουπιδιών/λάχανων,

καθώς και το μεγαλύτερο ποσοστό στην παραγωγή της διακρίνεται σε σιτάρι, καρπούζια, τομάτες, πορτοκάλια και πατάτες (Θεωδορόπουλος Η., 2010:17). Σημαντική επίσης είναι και η καλλιέργεια της φράουλας στην περιοχή μελέτης με συνολική κάλυψη που ξεπερνά τα 12.000 στρέμματα, προσφέροντας ετήσιο κύκλο εργασιών περίπου 95 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ το εμπορικό ισοζύγιο εξαγωγών της αγγίζει το 90% της συνολικής παραγωγής, δημιουργώντας εισροή χρήματος και περαιτέρω επενδύσεων στην περιφερειακή ενότητα (patrisnews.com, 19/04/2013).

Η κτηνοτροφία στην περιφερειακή ενότητα δρα ως συμπληρωματική δραστηριότητα ως προς τη γεωργία, ενώ η αδυναμία της και η μικρή της δυναμική έγκειται στο γεγονός ότι περιορίζεται σε μικρές οικογενειακές μονάδες. Εκτός από τη συνήθη κτηνοτροφία (αιγοπρόβατα, βοοειδή), η Ηλεία έχει παράδοση στην εκτροφή αλόγων, καθώς η φυλή Ηλείας είναι μία από τις έξι ελληνικές φυλές αλόγων (Αγγελίδης Μ., 2007:10). Οι σημαντικότεροι δήμοι στους οποίους εμφανίζεται έντονη δραστηριότητα στον τομέα φυτικής και ζωικής παραγωγής με μεγάλη συσπείρωση αντίστοιχων επιχειρήσεων είναι οι Δήμοι Πύργου, Ήλιδας, Πηνειού, Ανδραβίδας / Κυλλήνης (Μελέτη Αναθεώρησης ΠΠΧΣΑΑ ΔΕ, 2012). Τέλος, η αλιευτική δραστηριότητα στο νομό περιλαμβάνει την αλιεία ανοικτής θάλασσας, την αλιεία των φυσικών εκτροφείων στις λιμνοθάλασσες Κοτύχι και Βάρδα και την αλιεία στην τεχνητή λίμνη του Πηνειού.

Από τα παραπάνω στοιχεία, απορρέει ο δυναμισμός και η σημαντικότητα του πρωτογενή τομέα παραγωγής στην τοπική οικονομία της περιοχής μελέτης. Εντούτοις όμως, λόγω της άρρηκτης σχέσης του με την γεωργία, ο πρωτογενής τομέας της Π.Ε. Ηλείας εμφανίζει τα ίδια προβλήματα με αυτήν, που εστιάζονται κυρίως στον μικρό και πολυτεμαχισμένο κλήρο(μ.ο. 34,3 στρεμ.), στην ηλικιακή διάρθρωση του αγροτικού πληθυσμού, καθώς και στην εκπαίδευση και κατάρτισή τους, στην πλημμελή οργάνωση των Αγροτικών Συνεταιριστικών Οργανώσεων και στις όποιες επιπτώσεις αυτό επιφέρει, στις περιορισμένες δυνατότητες οικονομικής εκμετάλλευσης των δασών της Π.Ε. και τέλος, στις αδυναμίες που παρουσιάζει ο τομέας εμπορίας και διακίνησης των αγροτικών προϊόντων (ΕΠ ΔΕ-Π-ΙΝ, 2007:17-18).

4.5.2 ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Τα τελευταία χρόνια, παρουσιάστηκε μια γενική ανάκαμψη στον δευτερογενή τομέα παραγωγής της χώρας, μέσω της αναδιάρθρωσης της μεταποιητικής βάσης και της μετατόπισης των δραστηριοτήτων από τις μεγάλες μονάδες προς τις μικρότερες, πιο ανταγωνιστικές και βιώσιμες επιχειρήσεις (ΕΠ ΔΕ-Π-ΙΝ, 2007:18).

Πιο συγκεκριμένα, στην Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας ο δευτερογενής τομέας παρουσιάζει γενικότερη υστέρηση και αναπτυξιακή κάμψη σε σχέση με τον τριτογενή τομέα, γεγονός που μαρτυρούν τα επίπεδα απασχόλησης του εργατικού δυναμικού της περιοχής. Σύμφωνα με τα παραπάνω, το ποσοστό απασχόλησης του οικονομικά ενεργά πληθυσμού της Π.Ε. είναι το μικρότερο για τον δευτερογενή τομέα παραγωγής, καθώς επίσης και το παραγόμενο ΑΕΠ που προέρχεται από αυτόν, ακολουθεί την ίδια πτωτική πορεία τα τελευταία χρόνια.

Η Ηλεία κατατάσσεται 29^η μεταξύ των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας και παράγει μόλις το 0,6% της συνολικής Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας (ΑΠΑ) της μεταποίησης της χώρας. Οι βασικότερες μεταποιητικές μονάδες αφορούν την επεξεργασία αγροτικών προϊόντων και ειδικεύονται στους κλάδους των τροφίμων και των ποτών. Τα πιο σημαντικά μεταποιημένα αγροτικά προϊόντα της Π.Ε. είναι η βιομηχανική τομάτα, η σταφίδα και η επιτραπέζια ελιά. Πιο συγκεκριμένα, η παραγωγή της βιομηχανικής τομάτας στην Ηλεία διακινείται μέσω των Ο.Π. Α.Σ. Γαστούνης και Α.Σ. Μεταποιημένων Οπωροκηπευτικών Ν. Ηλείας οι οποίες το 2010 υπέγραψαν συμβάσεις με δύο (2) μεταποιητικές επιχειρήσεις (Ελάνθη ΑΕΒΕΤ Α.Ε. και Α.Ε. ΚΥΚΝΟΣ) (Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδας, 2012:226).

Σύμφωνα με το επιχειρησιακό σχέδιο Δυτικής Ελλάδος, η περιοχή μελέτης παρουσιάζει χωροταξικά πλεονεκτήματα στον μεταποιητικό τομέα, τα οποία με την κατάλληλη αξιοποίηση μπορεί να οδηγήσουν στην ανάπτυξή της. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα για την Ηλεία αποτελεί η σημαντική και δυναμική παραγωγή του πρωτογενή τομέα, καθώς και ο ρόλος που διαδραματίζει στην αγορά εργασίας της τοπικής οικονομίας. Το γεγονός αυτό με τη σειρά του, μπορεί να υποστηρίξει μεταποιητικές δραστηριότητες προσανατολισμένες στην παραγωγή πιστοποιημένων αγροτικών προϊόντων (Π.Ο.Π., Π.Γ.Ε., Ο.Π.Α.Π.) με

στόχο την τυποποίηση και συσκευασία αυτών για εξαγωγή. Βέβαια, στη συγκεκριμένη περίπτωση, παρ' όλες τις σωστές προϋποθέσεις και βάσεις, παρουσιάζονται προβλήματα που εμποδίζουν τη σωστή λειτουργία και ανάπτυξη του μεταποιητικού τομέα. Οι μεταποιητικές μονάδες που δρουν στην περιοχή χαρακτηρίζονται από ελλειπείς υποδομές marketing και από χαμηλό επίπεδο διοίκησης και οργάνωση της παραγωγής τους. Τα προβλήματα αυτά βασίζονται κυρίως στην έλλειψη ανώτατων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και ερευνητικών ινστιτούτων, τα οποία συμβάλλουν στην προσέγγιση καινοτόμων επενδυτικών δραστηριοτήτων, ανταποκρινόμενα στις σύγχρονες απαιτήσεις της αγοράς (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α., 2012:222-226, ΕΠ ΔΕ-Π-ΙΝ, 2007:18-19).

4.5.3 ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Ο τριτογενής τομέας παραγωγής αποτελεί τον κυρίαρχο τομέα του παραγωγικού συστήματος της Περιφερειακής Ενότητας Ηλείας, γεγονός που μαρτυρά το υψηλό επίπεδο απασχόλησης του εργατικού δυναμικού σε αυτόν, καθώς και το παραγόμενο ΑΕΠ που προέρχεται από τις υπηρεσίες του (βλέπε παράγραφο 4.4.1). Τα τελευταία χρόνια, οι οικονομικές συνθήκες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης έχουν στρέψει τους κατοίκους της στην ανάπτυξη επιχειρήσεων και υπηρεσιών του τριτογενή τομέα.

Τουρισμός

Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες για την ανάπτυξη ποικίλων τουριστικών δραστηριοτήτων και πολλών διαφορετικών ειδών τουρισμού, όπως θαλάσσιος, οικολογικός, θρησκευτικός, ιαματικός, αγροτουρισμός, συνεδριακός κ.α. Οι κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη πολλαπλών τουριστικών δραστηριοτήτων βασίζονται κυρίως στα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει η Ηλεία, όπως το κλίμα, η γεωγραφική θέση και ο συνδυασμός των φυσικών πόρων υψηλής ποιότητας με το πλούσιο πολιτιστικό κάλλος (ΕΠ ΔΕ-Π-ΙΝ, 2007:19).

Πιο συγκεκριμένα, η μορφή του τουρισμού που παρατηρείται στην περιοχή μελέτης είναι ο περιηγητικός, παραθεριστικός και πολιτιστικός τουρισμός και σε δεύτερη θέση έρχεται ο μαζικός τουρισμός. Επίσης, ιδιαίτερα ανεπτυγμένος τα τελευταία χρόνια είναι και ο

τουρισμός κρουαζιέρας, με επίκεντρο το λιμάνι του Κατακόλου και ο οποίος αναλύεται σε επόμενο κεφάλαιο. Οι βασικότερες περιοχές όπου εντοπίζονται οι τουριστικές συγκεντρώσεις είναι οι παράκτιες περιοχές του Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας και οι Βορειοδυτικές ακτές της Ηλείας (Σκαφιδιά, Κυλλήνη), οι οποίες στο Ειδικό Πλαίσιο του Τουρισμού χαρακτηρίζονται ως αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές (ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού 2009:4).

Η τουριστική υποδομή της Ηλείας είναι αρκετά σημαντική με πληθώρα καταλυμάτων, ξενοδοχείων και κάμπινγκ, τα οποία εξυπηρετούν το πλήθος των τουριστών που επισκέπτονται την περιοχή. Στον επόμενο πίνακα αποτυπώνεται η δυναμικότητα των καταλυμάτων τόσο ξενοδοχειακού τύπου όσο και τουριστικών κάμπινγκ. Μια σημαντική παρατήρηση που απορρέει από τον πίνακα είναι το υψηλό ποσοστό των κλινών σε ξενοδοχεία των (4) και (5) αστερών, πράγμα που υποδηλώνει την υπερπολυτελή και πολυτελή παρεχόμενη ξενοδοχειακή υποδομή. Το γεγονός αυτό οφείλεται στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της Αρχαίας Ολυμπίας που συντέλεσε στην αύξηση του ποσοστού των παρεχόμενων κλινών έως και 50%. Τέλος, στην ποιοτική υπεροχή αυτή συνετέλεσε το ολοκληρωμένο τουριστικό θέρετρο του ΕΟΤ των Λουτρών Κυλλήνης (Olympia Riviera Resort), το οποίο διαθέτει 4 ξενοδοχειακές μονάδες, σουίτες και βίλες 3.106 κλινών (Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:229).

Πίνακας 4.5.3.1: Δυναμικότητα καταλυμάτων ξενοδοχειακού τύπου και τουριστικών κάμπινγκ ΠΕ Ηλείας (στοιχεία 2012)

<i>ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ</i>	<i>Π.Ε. ΗΛΕΙΑΣ</i>
Κλίνες σε ξενοδοχειακά καταλύματα	8.240
Κλίνες σε ξενοδοχεία 5 αστερών	3.106
Κλίνες σε ξενοδοχεία 4 αστερών	1.520
Κλίνες σε τουριστικά κάμπινγκ	3.751

Σύνολο Ξενοδοχείων	85
Ξενοδοχεία 5 αστέρων	4
Ξενοδοχεία 4 αστέρων	12
Τουριστικά Κάμπινγκ	13

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

Πίνακας 4.5.3.2: Διανυκτερεύσεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου και κάμπινγκ ΠΕ Ηλείας (στοιχεία 2012)

Π.Ε. Ηλείας	ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ				
	Ημεδαποί	Αλλοδαποί	Σύνολο	Κλίνες που λειτούργησαν	Πληρότητα
Ξενοδοχεία	265.378	367.478	632.856	8.353	30,3 %
Τουριστικά Κάμπινγκ	7.933	22.672	30.605	-	-

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία

Έρευνα – Τεχνολογία

Στον τομέα της έρευνας και της τεχνολογίας η Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας χαρακτηρίζεται από έλλειψη δυναμικού τόσο σε φορείς ερευνητικής και τεχνολογικής δραστηριότητας, όσο και σε ερευνητές οι οποίοι ειδικεύονται σε τομείς έντασης γνώσης. Το συγκεκριμένο φαινόμενο μαρτυρά το γεγονός ότι η Ηλεία είναι η μοναδική περιφερειακή ενότητα η οποία δεν έχει έδρα Πανεπιστημίου ή Ανώτατου Τεχνολογικού Ιδρύματος και εμφανίζει παντελή έλλειψη σε ερευνητικά κέντρα, αδυνατώντας να αναπτύξει εναλλακτικές οικονομικές, παραγωγικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες, καθώς και να αξιοποιήσει αποτελεσματικότερα τη σύγχρονη τεχνολογία.

Εμπόριο – Υπηρεσίες

Όσον αφορά τους τομείς του εμπορίου και των υπηρεσιών, παρατηρείται ότι η Π.Ε. Ηλείας διαθέτει μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων και εργατικό δυναμικό που απασχολείται σε αυτούς. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το μητρώο επιχειρήσεων και το υπό αναθεώρηση περιφερειακό πλαίσιο, οι επιχειρήσεις που εμφανίζονται ως πιο δυναμικές είναι αυτές του χονδρικού και λιανικού εμπορίου και οι επιχειρήσεις εστίασης (1.454), με τους Δήμους Πύργου και Ήλιδας να εμφανίζουν τη μεγαλύτερη συγκέντρωση των εμπορικών επιχειρήσεων της Περιφερειακής Ενότητας (Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:228).

4.6 ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η διαμόρφωση του οικιστικού δικτύου στην Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας έχει επηρεαστεί κατά μεγάλο βαθμό από το φαινόμενο της ύπαρξης δικτύου πόλεων – οικισμών, γύρω από τις οποίες αναπτύσσονται μικρότεροι αγροτικοί οικισμοί, ανάλογα με το επίπεδο προσβασιμότητας τους (οδικό δίκτυο, μεταφορικές υποδομές). Παρατηρείται λοιπόν, η έντονη εξάρτηση οικισμών 4^{ου} επιπέδου σε 2^{ου} και πιο συγκεκριμένα, η εξάρτηση ενός συνόλου αγροτικών οικισμών με το δίπολο ανάπτυξης Πύργου – Κατακόλου – Αμαλιάδας (το οποίο περιλαμβάνει τα λιμάνια Κατακόλου – Κυλλήνης και τους διεθνείς πολιτιστικού ενδιαφέροντος τόπους Αρχαίας Ολυμπίας – Ήλιδας – Επικούρειου Απόλλωνα). Επίσης, το οικιστικό δίκτυο της Ηλείας παρουσιάζει έντονη γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, αλλά και κατά μήκος της Εθνικής Οδού Πάτρας – Πύργου, καθώς οι οικισμοί παρουσιάζουν έντονη εξάρτηση από το οικιστικό κέντρο της Πάτρας, η οποία αποτελεί εθνικό πόλο (Αγγελίδης Μ., 2007:11, ΠΠΧΣΣΑ ΔΕ, 2003:7-9).

Η περιφερειακή ενότητα έχει ως πρωτεύον οικιστικό κέντρο την πόλη του Πύργου, η οποία σύμφωνα με το περιφερειακό πλαίσιο αποτελεί οικισμό 2^{ου} επιπέδου. Το αμέσως επόμενο σε πληθυσμό αστικό κέντρο της περιφερειακής ενότητας είναι η Αμαλιάδα, η οποία αξιοποιώντας τις δυνατότητες ανάπτυξής της και χρησιμοποιώντας ως βάση την αγροτο-βιομηχανία έχει καταφέρει τα τελευταία χρόνια έχει να περάσει στο 2^ο επίπεδο οικισμού.

Τέλος, τα μικρότερα κέντρα 3^{ου} επιπέδου είναι έξι (6) και παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα 4.6, και όπως αναφέρθηκε παραπάνω εμφανίζουν άμεση εξάρτηση από το παραλιακό μέτωπο και από το δίπολο Πύργου – Αμαλιάδας.

Πίνακας 4.6: Διάρθρωση και ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου ΠΕ Ηλείας σύμφωνα με το ΠΠΧΣΣΑ Δυτικής Ελλάδας

Βαθμίδα Οικιστικού Κέντρου	Οικισμοί Π.Ε. Ηλείας
Οικισμός 1 ^{ου} Επιπέδου	-
Εξαρτημένοι Οικισμοί 2 ^{ου} Επιπέδου	Πύργος – Αμαλιάδα
Εξαρτημένοι Οικισμοί 3 ^{ου} Επιπέδου	Λεχαινά, Γαστούνη, Βάρδα, Αρχαία Ολυμπία, Κρέστενα, Ζαχάρω
Εξαρτημένοι Οικισμοί 4 ^{ου} Επιπέδου	Δάφνη, Επιτάλιο, Βούναργο, Σιμόπουλο, Πανόπουλο, Λάμπεια, Καρατούλας, Αντρώνιο, Ανδραβίδα, Κυλλήνη, Τραγανό, Βαρθολομιό, Λάλας, Καλλιθέα, Ανδρίτσαινα, Νέα Φιγαλεία

Πηγή: ΠΠΧΣΣΑ Δυτικής Ελλάδας 2003, ίδια επεξεργασία

Τέλος, τα προβλήματα που παρουσιάζει διάρθρωση του οικιστικού δικτύου της περιοχής μελέτης πηγάζουν από τον τρόπο διαμόρφωσης του στο χώρο. Σημαντικότερα από αυτά είναι η έντονη αστικοποίηση που παρατηρείται στα μεγάλα αστικά κέντρα Πύργου – Αμαλιάδας (πληθυσμιακές ανισότητες μεταξύ των οικισμών) και η αδυναμία διάχυσης της ανάπτυξης στους μικρότερους αγροτικούς οικισμούς, καθώς και η απομόνωση που διέπει τις απομακρυσμένες και ορεινές περιοχές (Π.Π.Χ.Σ.Σ.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2003:3).

4.7 ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

4.7.1 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας αποτελεί μια περιοχή, όπου συναντώνται ποικιλία οικοσυστημάτων και φυσικών πόρων, που εναλλασσόμενα στο χώρο δημιουργούν ένα ξεχωριστό και ιδιαίτερο φυσικό πλούτο. Η προνομιά της θέσης που κατέχει η περιοχή μελέτης, οφείλεται στο γεγονός ότι αποτελείται κατά μεγάλο ποσοστό από δασικές εκτάσεις, διασχίζεται από μεγάλους ποταμούς (Αλφειός, Πηνειός, Ερύμανθος) και διαθέτει πλήθος ιαματικών πηγών και παράκτιων ακτών, παράκτιους υγροβιότοπους με μεγάλη ποικιλία χλωρίδας και πανίδας (Αγγελίδης Μ., 2007:11).

Οι φυσικοί πόροι της περιοχής μελέτης, λόγω της ιδιαιτερότητας και της μοναδικότητας που τους χαρακτηρίζει, χρήζουν προστασίας από τα απαραίτητα θεσμικά πλαίσια με σκοπό την διατήρηση και την ανάδειξή τους. Υπό αυτό το πρίσμα, η περιοχή μελέτης διαθέτει οικολογικές περιοχές που έχουν ενταχθεί σε διεθνή πλαίσια προστασίας (μία (1) περιοχή Ramsar), σε πανευρωπαϊκά δίκτυα προστατευόμενων περιοχών (περιοχές Natura 2000), αλλά και περιοχές που χρήζουν μικρότερο βαθμό προστασίας (ΕΖΔ, ΖΕΠ, ΤΙΦΚ, ΚΑΖ). Πιο συγκεκριμένα, η Ηλεία διαθέτει:

- Μια περιοχή που έχει ενταχθεί στη Διεθνή Συνθήκη Ramsar: *Λιμνοθάλασσα Κοτυχίου*
- Επτά (7) βιότοπους που έχουν ενταχθεί στο Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο περιοχών (Natura 2000 –Φύση 2000), οι οποίοι φιλοξενούν φυσικούς τόπους οικοτόπων και οικοτόπους ειδών που είναι σημαντικοί σε ευρωπαϊκό επίπεδο:
 - *Οροπέδιο Φολόης (GR 2330002)*
 - *Εκβολές (Δέλτα) Πηνειού (GR 2330003)*
 - *Ολυμπία (GR 2330004)*
 - *Θίνες και Παραλιακό Δάσος Ζαχάρως, Λίμνη Καϊάφα (GR 2330005)*
 - *Λιμνοθάλασσα Κοτύχι (GR 2330006)*
 - *Παράκτια Θαλάσσια Ζώνη από Καλογριά έως Κυλλήνη (GR 2330007)*
 - *Θαλάσσια Περιοχή Κόλπου Κυπαρισσίας (GR 2330008)*

Πηγή: (<http://www.ypeka.gr/>)

Επιπλέον, η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει περιοχές με άλλες μορφές προστασίας όπως τα Καταφύγια Άγρια Ζωής (ΚΑΖ), οι Ειδικές Ζώνες Διατήρησης (ΕΖΔ) και Ζώνες Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ), οι οποίες συμπίπτουν με τους Τόπους Κοινοτικής Σημασίας (ΤΚΣ) που αναφέρθηκαν, καθώς και τις περιοχές του Σπηλαίου Καστριών και του όρους Ερύμανθου. Τέλος, στην περιοχή συναντάται το Εθνικό Πάρκο Υγροτόπων Κοτυχίου – Στροφυλιάς, το οποίο ιδρύθηκε με την ΚΥΑ 12365/2009 (ΦΕΚ 159/Δ/29.04.2009) «Χαρακτηρισμός των χερσαίων, υδάτινων και θαλάσσιων περιοχών της λιμνοθάλασσας Κοτυχίου, του Δάσους Στροφυλιάς και της ευρύτερης περιοχής τους (Π.Ε. Αχαΐας – Ηλείας) ως Εθνικό Πάρκο Υγροτόπων Κοτυχίου – Στροφυλιάς», με σκοπό την προστασία, διατήρηση και διαχείριση της φύσης και του τοπίου, αλλά και των σπανίων οικοτόπων και των ειδών γλωρίδας και πανίδας.

Όπως είναι φυσιολογικό, οι σπουδαίες οικολογικές περιοχές που αναφέρθηκαν τελούν υπό καθεστώς προστασίας για την καλύτερη διαχείρισή τους, καθώς και για την ανάπτυξη διαφόρων μορφών τουρισμού, ο οποίος θα βασίζεται στις ιδιαιτερότητες και στα ξεχωριστά χαρακτηριστικά των περιοχών αυτών. Παρά τις απαραίτητες ενέργειες για την προστασία του, το πλούσιο φυσικό περιβάλλον της Ηλείας κινδυνεύει από ποικίλους παράγοντες, όπως τις έντονες ανθρώπινες οικονομικές δραστηριότητες του πρωτογενή τομέα της περιοχής και τις πηγές ρύπανσης που δημιουργούν (γεωργία – κτηνοτροφία), τη διευρυμένη αστικοποίηση και τις πολύπλευρες πιέσεις που επιφέρει, την ανεξέλεγκτη και χωρίς σχεδιασμό ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του τουρισμού – παραθερισμού, την υλοποίηση έργων υποδομής με ελλιπή έλεγχο της τήρησης των περιβαλλοντικών όρων και τέλος των διάφορων πηγών ρύπανσης με αποκορύφωμα τις πυρκαγιές τον Αύγουστο του 2007 που προκάλεσαν ανυπολόγιστες ζημιές στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής (ΕΠ ΔΕ-Π-ΙΝ, 2007:23, ΤΡΙΕΤΕΣ ΕΠ ΔΕ-Π-ΙΝ, 2011:150, Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012).

4.7.2 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η περιοχή μελέτης παρουσιάζει μοναδικές ιδιαιτερότητες και πλεονεκτήματα ως προς τον πολιτιστικό της πλούτο, που την καθιστούν ξεχωριστό χώρο και κοιτίδα πολιτισμού παγκοσμίας εμβέλειας, αλλά και αντικείμενο μελέτης. Και αυτό το γεγονός οφείλεται κυρίως στην αρχαιολογική περιοχή της Αρχαίας Ολυμπίας, όπου κάθε τέσσερα (4) χρόνια πραγματοποιείται η τελετή αφής της Ολυμπιακής φλόγας και αποτελεί γεγονός παγκοσμίου φήμης.

Πιο συγκεκριμένα, η Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας διαθέτει σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, και ιδιαίτερα μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, σύγχρονες υποδομές σε μουσεία, βιβλιοθήκες, εκθεσιακά κέντρα, πολυχώρους κ.α. Οι προστατευόμενοι από τη νομοθεσία χώροι και μνημεία της Π.Ε. είναι οι αρχαιολογικοί χώροι της *Αρχαίας Ολυμπίας*, *Ηλιδας* και *Φυγαλείας*, και το κάστρο *Χλεμούτσι Κυλλήνης*, καθώς και ο πρώτος σχεδόν άρτια διατηρημένος ναός του Επικούρειου Απόλλωνα (Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:237).

Σχετικά με τα μουσεία της Ηλείας, παρατηρούνται σύγχρονες πολιτιστικές υποδομές που ολοκληρώθηκαν λόγω της Ολυμπιάδας του 2004 και αναδεικνύουν το πλούσιο πολιτιστικό πλούτο της περιοχής. Τα σημαντικότερα είναι τα εξής:

Στην πόλη του Πύργου:

- *Αρχαιολογικό Μουσείο Πύργου*

Στην πόλη της Αμαλιάδας:

- *Νέο Μουσείο Αρχαίας Ηλιδας*
- *Μουσείο Μπελογιάννη – Μουσείο Εθνικής Αντίστασης*
- *Τατάνειο Μουσείο Τύπου Απόδημου Ελληνισμού*

Στην Αρχαία Ολυμπία:

- *Αρχαιολογικό Μουσείο Ολυμπίας*
- *Μουσείο Ανασκαφών Ολυμπίας*
- *Μουσείο Ιστορίας των Αρχαίων Ολυμπιακών Αγώνων*
- *Μουσείο Ιστορίας Σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων*

Στο πόλη του Κατάκολου:

- *Μουσείο Αρχαίων Ελληνικών Οργάνων και Παιχνιδιών*
- *Μουσείο Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας*

Σημαντικό είναι επίσης και το Λαογραφικό Μουσείο Ανδρίτσαινας (Τριετές ΕΠ ΠΡ ΠΔΕ 2011:218, Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:229).

Εκτός από το πλήθος των σημαντικών πολιτιστικών υποδομών και μνημείων που περιλαμβάνει η περιοχή μελέτης, σημαντικές είναι και οι πολιτιστικές εκδηλώσεις και δραστηριότητες, που λαμβάνουν χώρα σε αυτήν. Οι πιο χαρακτηριστικές είναι το Φεστιβάλ της Αρχαίας Ήλιδας (παραστάσεις στο αρχαίο θέατρο και μουσικές εκδηλώσεις στο κάστρο Χλεμούτσι), το Φεστιβάλ Κινηματογράφου για Παιδιά και Νέους (προβολές σε Ολυμπία – Πύργο – Αμαλιάδα), η Γιορτή της Σταφίδας (το πρώτο δεκαήμερο κάθε Αυγούστου στα Κρέστενα), το φεστιβάλ ελιάς με την ονομασία «Ελαίας Παραμυθιά» (Ζαχάρω – Κακόβατο) το Φεστιβάλ Τέχνης και Πολιτισμού (Ανδραβίδα – Κυλλήνη) και η Ιππική Έκθεση Ανδραβίδας (Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:235).

4.8 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

4.8.1 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η περιοχή μελέτης υπάγεται στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, η οποία με τη σειρά της κατέχει στρατηγική γεωγραφική θέση, τόσο γιατί συνδέει την Πελοπόννησο με τη Στερεά Ελλάδα και την Ήπειρο, όσο και διότι θεωρείται ως η Δυτική Πύλη της χώρας προς την Αδριατική και τη Δυτική Ευρώπη. Όσον αφορά τη θέση της περιφερειακή ενότητας στους αναπτυξιακούς άξονες της χώρας, η Ηλεία βρίσκεται σε κεντροβαρική θέση σε ένα πλέγμα αξόνων ανάπτυξης, παρουσιάζοντας όμως αδυναμίες σύνδεσης και τόσο με τις άλλες γειτονικές περιφερειακές ενότητες, όσο και ενδοπεριφερειακά. Η απομονωμένη θέση της Π.Ε. οφείλεται κυρίως στην μη ολοκλήρωση της Ολύμπιας Οδού, η οποία σταματάει μέχρι την Αχαΐα, καθώς στην έλλειψη των μεγάλων έργων υποδομής (ΠΕ Ηλείας, 2014). Σύμφωνα με τη Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, πιο συγκεκριμένα,

οι μεταφορικές υποδομές της περιφερειακής ενότητας χαρακτηρίζονται ως ελλιπείς, καθώς παρατηρούνται καθυστερήσεις στα προγραμματιζόμενα μεγάλα έργα μεταφορών, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα την ανολοκλήρωτη εθνική οδό Πύργου – Πάτρας. Άλλα σημαντικά προβλήματα εμφανίζονται στους τρόπους διασύνδεσης των σημαντικών αστικών κέντρων, καθώς και με τις απομακρυσμένες ορεινές περιοχές. Τα προβλήματα και οι αδυναμίες αυτές οφείλονται κυρίως στην καθυστέρηση και στον λανθασμένο προγραμματισμό των επερχόμενων σημαντικών έργων, αλλά και στο μη ορθολογικό σχεδιασμό (ΕΠ ΔΕ-Π-ΙΝ, 2007:21, Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:328-332).

Χερσαίες Μεταφορές

Η Ηλεία παρουσιάζεται αποκομμένη από τους διευρωπαϊκούς άξονες, και σε εθνικό επίπεδο λόγω του ανολοκλήρωτου Δυτικού Άξονα (Πάτρα – Πύργος Τσακώνα) της Ολυμπίας Οδού (Α8), η οποία σταματάει στην Πάτρα. Το βασικό τμήμα της εθνικής οδού είναι κατασκευασμένο από 30ετίας και βρίσκεται σε άσχημη κατάσταση, χωρίς συστηματικό πρόγραμμα συντήρησης και χωρίς εργασίες βελτίωσης. Ειδικότερα, το κομμάτι Πάτρα – Κάτω Αχαΐα – Λεχαινά – Γαστούνη – Αμαλιάδα – Πύργος – Ζαχάρω – προς Μεσσηνία, δηλαδή το βασικό οδικό δίκτυο της περιφερειακής ενότητας, χαρακτηρίζεται, από το περιφερειακό πλαίσιο της Δυτικής Ελλάδας, ως το πλέον επικίνδυνο τμήμα του εθνικού οδικού δικτύου με αποτέλεσμα να μην εξυπηρετούνται επαρκώς και με ασφάλεια σημαντικοί άξονες ανάπτυξης (δίπολο Πύργου – Αμαλιάδας, Αρχαία Ολυμπία – Ανδρίτσαινα – Επικούρειος Απόλλωνας προς Μεγαλόπολη: Κύριος Άξονας ανάδειξης πολιτιστικών πόρων και ενίσχυσης ορεινής ενδοχώρας). Τέλος, ελάχιστες και μεμονωμένες είναι οι παρεμβάσεις στην βελτίωση του οδικού δικτύου της περιοχής όπως στον άξονα Πύργος – Κατάκολο, στην παράκαμψη της Αρχ. Ολυμπίας και στην ενίσχυση της εισόδου των Κρεστένων (Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:328, ΠΕ ΗΛΕΙΑΣ, 2014)

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής μελέτης αποτελεί τμήμα του μεγάλου σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου, έχει μήκος 300 χιλιόμετρα και διασχίζει την παραλιακή ζώνη Αχαΐας και Ηλείας συνδέοντας την Αθήνα – Πάτρα – Πύργο – Καλαμάτα, όπως αναφέρει το επιχειρησιακό πρόγραμμα (ΕΠ ΔΕ-Π-ΙΝ, 2007:21). Ειδικότερα, το

κομμάτι των δεκατριών (13) χλμ. που συνδέει την πόλη του Πύργου με το λιμάνι του Κατάκολου, αποτελεί τη δεύτερη σιδηροδρομική γραμμή που κατασκευάστηκε ποτέ στην Ελλάδα (1882). Το τμήμα αυτό λειτουργεί έως σήμερα με επιτυχία, εξυπηρετώντας την τουριστική γραμμή Κατακόλου – Πύργου – Αρχ. Ολυμπίας και έχει σύγχρονο εξοπλισμό και σημαντικές προοπτικές. Ο κ. Κύρκος, αρχαιολόγος του Υπουργείου Πολιτισμού που ασχολήθηκε στη διατριβή του με τον Σιδηρόδρομο της Πελοποννήσου, υποστηρίζει ότι το δίκτυο βρίσκεται σε πλήρη εγκατάλειψη και διάλυση (Πρώτηnews, 25/07/14). Επίσης, δεν προβλέπεται καμία εξέλιξη και κανένας σχεδιασμός στο προσεχές μέλλον για το δυτικό σιδηροδρομικό άξονα, ο οποίος διέρχεται από την περιοχή μελέτης, με αρνητικές επιπτώσεις για την βιώσιμη ανάπτυξη της Π.Ε. Ηλείας (Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:57,329).

Εναέριες Μεταφορές

Οι αεροπορικές μεταφορικές υποδομές αποτελούν από τις πιο σύγχρονες και διαδεδομένες μορφές μετακίνησης τα τελευταία χρόνια. Εντούτοις στην περιφερειακή ενότητα η αεροπορική υποδομή είναι μηδενική με αποτέλεσμα να μην υπάρχει η δυνατότητα εξυπηρέτησης είτε από την πλευρά των κατοίκων είτε από τους τουρίστες, ως ένα διαφορετικό τρόπο έλευσης στην περιοχή. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί το στρατιωτικό αεροδρόμιο της Ανδραβίδας, το οποίο βρίσκεται σε επίπεδο μελέτης προγραμματισμού για την ανάπτυξη πολιτικής αεροπορίας, με στόχο την εξυπηρέτηση ναυλωμένων πτήσεων (Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:331).

Θαλάσσιες Μεταφορές

Στην περιοχή μελέτης σημαντικός είναι ο αριθμός των λιμένων μικρότερου και μεγαλύτερου μεγέθους, ο οποίος εξυπηρετεί ανάγκες μικρότερης κλίμακας, αλλά και μεγαλύτερης. Οι βασικότεροι λιμένες της Περιφερειακής Ενότητας Ηλείας, είναι κατά πρώτο λόγο το λιμάνι του Κατακόλου, και σε δευτερεύοντα συμπληρωματικό ρόλο είναι το λιμάνι της Κυλλήνης. Το λιμάνι του Κατακόλου διαδραματίζει σημαντικό ρόλο τόσο σε τοπικό, όσο και σε υπερτοπικό επίπεδο καθώς αποτελεί υποδοχέας σημαντικού τουριστικού ρεύματος στη Δυτική Ελλάδα, και εκτενέστερη αναφορά θα γίνει σε κεφάλαιο που ακολουθεί. Το λιμάνι της Κυλλήνης είναι μεν μικρότερης κλίμακας και εξ' ολοκλήρου

επιβατικό, εκτελώντας δρομολόγια από και προς Ζάκυνθο και Κεφαλονιά, αλλά εξίσου σημαντικό καθώς αποτελεί το μοναδικό λιμάνι σύνδεσης με τη Ζάκυνθο που εξυπηρετεί τις τοπικές ανάγκες (ΠΠΧΣΣΑ Δυτικής Ελλάδας, 2003:11).

4.8.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Βασικά στοιχεία για την προσέγγιση του επιπέδου ζωής στην Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας είναι το επίπεδο των κοινωνικών υποδομών και η ποιότητα παροχής τους κυρίως όσον αφορά το τρίπτυχο εκπαίδευση, υγεία και πολιτισμός.

Πιο συγκεκριμένα, το επίπεδο της εκπαίδευσης στην Π.Ε. είναι ικανοποιητικό με πλήθος υποδομών σχολικών μονάδων να καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής μελέτης, σε πρωτοβάθμιο και δευτεροβάθμιο επίπεδο. Οι εκπαιδευτικές μονάδες καλύπτουν τις απαραίτητες ανάγκες παρέχοντας καλής κατάστασης υποδομές και ανθρώπινο δυναμικό. Η έλλειψη των κοινωνικών υποδομών στην περιοχή μελέτης παρατηρείται στις ανώτερες βαθμίδες εκπαίδευσης, καθώς η Ηλεία αποτελεί τη μοναδική Περιφερειακή Ενότητα που δεν έχει έδρα Πανεπιστημίου ή ΤΕΙ. Πιο αναλυτικά στην Πύργου λειτουργούν δύο (2) τμήματα «Πληροφορικής και ΜΜΕ» και «Μουσειολογίας – Μουσειογραφίας και Σχεδιασμού Εκθέσεων» και ένα τμήμα «Πληροφορική στη Διοίκηση και Οικονομία» στην Αμαλιάδα, που υπάγονται διοικητικά στο ΤΕΙ της Πάτρας, και τα οποία ιδρύθηκαν το έτος 2003. Τέλος, αρνητικό στοιχείο είναι η παντελής έλλειψη ερευνητικών κέντρων στην περιοχή μελέτης το οποίο με τη σειρά του αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη της καινοτομίας (Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:279, ΠΕ Ηλείας, 2014).

Η υγεία στην περιοχή μελέτης παρέχεται μέσω δημόσιων νοσοκομείων και έναν ικανοποιητικό αριθμό κέντρων υγείας. Στον επόμενο πίνακα 4.8.2 αποτυπώνεται ο αριθμός των μονάδων υγείας που εξυπηρετούν τις ανάγκες των κατοίκων στην περιοχή μελέτης, στο σύνολο των επτά(7) Καλλικρατικών Δήμων. Η Ηλεία διαθέτει τρία (3) δημόσια νοσοκομεία αυτά του Πύργου, της Αμαλιάδας και των Κρεστένων, καθώς και έξι (6) Κέντρα Υγείας με συνολική δυναμικότητα 900 κλίνες (<http://www.dypede.gr/>).

Πίνακας 4.8.2: Κοινωνικός εξοπλισμός ανά Καλλικρατικό Δήμο ΠΕ Ηλείας

Καλλικρατικός Δήμος	Νοσοκομεία	Κέντρα Υγείας	ΑΕΙ	ΤΕΙ	Ειδικά Σχολεία β' Εκπαίδευσης	Μουσεία Μείζονος Σημασίας	Άλλες Πολιτιστικές Υποδομές
Ανδραβίδας – Κυλλήνης							2
Ανδρίτσαινας – Κρεστένων	1	2				1	2
Αρχ. Ολυμπίας		1				4	
Ζαχάρως							
Ήλιδας	1	2		1		6	3
Πηνειού		1					1
Πύργου	1			2	2	2	1
Σύνολο	3	6		3	2	13	9

Πηγή: Μελέτη Αναθεώρησης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδος, 2012:281

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ – SWOTANALYSIS

Η κρουαζιέρα αποτελεί ένα συγκεκριμένο κλάδο της παγκόσμιας τουριστικής αγοράς, ο οποίος αναπτύσσεται με γρήγορους ρυθμούς, προσφέροντας πληθώρα εξειδικευμένων υπηρεσιών. Χαρακτηρίζεται δηλαδή από ποικιλομορφία, παρέχοντας διαφορετικές δραστηριότητες και υπηρεσίες κάθε φορά, πάντα με απώτερο στόχο να ικανοποιήσει τις ανάγκες των καταναλωτών της. Αποτελεί, επίσης, έναν από τους δυναμικότερους οικονομικούς κλάδους, και παρά τις δυσοίωνες οικονομικές εξελίξεις των τελευταίων ετών, παρουσιάζει σταθερές αυξητικές τάσεις τόσο στη ζήτηση, όσο και στην προσφορά των προϊόντων της. Αυτό το γεγονός οφείλεται στο ότι το προσφερόμενο τουριστικό προϊόν της κρουαζιέρας προσαρμόζεται κάθε φορά στις μεταβαλλόμενες συνθήκες και στις διαφορετικές ανάγκες της αγοράς. Τα οικονομικά στοιχεία και πιο συγκεκριμένα ο αριθμός των επιβατών – τουριστών (μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης της τάξης του 7% - βλέπε Παράγραφο 1.5) μαρτυρούν τη συνεχόμενη ανάπτυξη του κλάδου, αλλά και ότι το προϊόν της κρουαζιέρας αποτελεί το πλέον διαδεδομένο και προσιτό, καλύπτοντας όλο και περισσότερες ηλικιακές ομάδες.

Στα πλαίσια της συνεχόμενης ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας, η Μεσόγειος κατατάσσεται στους δημοφιλέστερους τουριστικούς προορισμούς (2^{ος} μετά την Καραϊβική) λόγω της κεντροβαρικής θέσης, του ξεχωριστού κλίματος και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που διαθέτει (Lekakou M., Pallis A., Vaggelas G., 2009 – βλέπε Παράγραφο 1.4). Τα αποτελέσματα της εξάπλωσης του κλάδου της κρουαζιέρας στις μεσογειακές περιοχές είναι εμφανή ιδιαίτερα στην χώρα μας, καθώς η Ελλάδα κατατάσσεται ανάμεσα στους κορυφαίους προορισμούς (βλέπε Παράγραφο 3.1.1). Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας όπως η γεωγραφική της θέση (ανάμεσα σε (3) ηπείρους), οι κλιματολογικές συνθήκες, το πλούσιο φυσικό και πολιτιστικό κάλλος, η σημαντική ιστορία της και η δυνατότητα πολλών και εναλλακτικών επιλογών προς τους επισκέπτες της, διαμορφώνουν τη μοναδικότητά της και την υψηλή ζήτησή της ως προορισμό.

Τα οφέλη που καρπώνεται η χώρα μας από την ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας και των αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων στις περιοχές και τα λιμάνια της, είναι διαφορετικής

φύσεως και ιδιαίτερα σημαντικά. Τα οικονομικά στοιχεία που προκύπτουν από τις αφίξεις των πλοίων και επιβατών στα ελληνικά λιμάνια είναι αξιόλογα (βλέπε Παράγραφο 3.1.2). Εξίσου σημαντικές είναι και οι οικονομικές επιδράσεις στις παράκτιες περιοχές, όχι μόνο για τους διάσημους προορισμούς της χώρας, αλλά και σε πιο μικρές και ήσυχες περιοχές όπως το Κατάκολο, όπου παρατηρείται μεγάλος αριθμός επιβατών και αφίξεων κρουαζιερόπλοιων με ιδιαίτερα σημαντική οικονομική επίδραση στην περιοχή προσέγγισης (βλέπε Παράγραφο 3.3.2).

Πιο συγκεκριμένα, το λιμάνι του Κατακόλου έχει αναδειχθεί σε ένα από τα μεγαλύτερους προορισμούς κρουαζιέρας της Μεσογείου όσον αφορά στην επισκεψιμότητα και τη ζήτησή του. Η συνεχώς αυξανόμενη δυναμική του, το καθιστά σε εξέχουσα θέση τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ο τομέας της κρουαζιέρας αναπτύσσεται με εξαιρετικούς ρυθμούς στο λιμάνι του Κατακόλου, με συγκριτικό πλεονέκτημα την διεθνή εμβέλεια του χώρου της Αρχαίας Ολυμπίας, δημιουργώντας πολλαπλασιαστικά οφέλη στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα μέσω του τζίρου που δημιουργούν οι επισκέπτες. Η δυναμική του θέση στον κλάδο της κρουαζιέρας δεν έχει περάσει απαρατήρητη, γεγονός που μαρτυρά τα προγραμματισμένα έργα για την αναβάθμιση του λιμένα και των υποδομών του, με στόχο την περαιτέρω ανάπτυξη και την εξυπηρέτηση όλο και περισσότερων αφίξεων κρουαζιερόπλοιων και επιβατών (βλέπε Παράγραφο 3.3.2).

Σύμφωνα με τη ανάλυση για την Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας, γίνεται αντιληπτό ότι η περιοχή μελέτης κατέχει ιδιαίτερη γεωγραφική θέση στην Ανατολική Μεσόγειο. Αποτελεί πιο συγκεκριμένα, μία από τις πύλες της χώρας προς την Αδριατική και τη Δυτική Ευρώπη μέσω του λιμανιού του Κατακόλου, το οποίο λειτουργεί ως ενδιάμεσος προορισμός κρουαζιέρων. Σε σχέση με το εθνικό χωρικό σύστημα η Π.Ε. Ηλείας, παρόλη την κεντροβαρική θέση της σε ένα πλέγμα αξόνων ανάπτυξης, παρουσιάζει αδυναμίες σύνδεσης με τις άλλες γειτονικές περιφερειακές ενότητες, κυρίως λόγω των καθυστερημένων μεγάλων έργων μεταφοράς. Όσον αφορά στη δομή του παραγωγικού συστήματος, κυρίαρχο λόγο κατέχει ο τριτογενής τομέας, με ιδιαίτερη έμφαση στον τουρισμό. Ο πρωτογενής τομέας παραγωγής παραμένει δυναμικός λόγω της ποικιλίας και της ποιότητας των φυσικών πόρων της περιοχής μελέτης, καθώς και επειδή αποτελεί καταφύγιο της αβεβαιότητας που δημιουργεί η οικονομική κρίση τα τελευταία χρόνια.

Τέλος, η συμβολή του δευτερογενή τομέα στην αναπτυξιακή διαδικασία είναι ιδιαίτερα χαμηλή παρουσιάζοντας όμως προοπτικές σύνδεσης των δραστηριοτήτων του με την ιδιαίτερα ανεπτυγμένη αγροτική παραγωγή. Επιπλέον, η περιοχή μελέτης έχει να αναδείξει έναν πλούτο διεθνούς και εθνικής σημασίας φυσικών και πολιτιστικών πόρων, οι οποίοι όμως οδηγούνται σε σταδιακή υποβάθμιση λόγω της απουσίας ορθού συστήματος διαχείρισης και μεθόδων ανάδειξης της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας τους.

Συμπερασματικά, προκύπτει από την παραπάνω ανάλυση ότι η υφιστάμενη κατάσταση διαθέτει περιθώρια βελτίωσης, μέσω της εκμετάλλευσης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής μελέτης σε συνδυασμό με τα οφέλη που προκύπτουν από την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας. Τέλος, ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός και οι προτεινόμενες δράσεις καλούνται να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες και να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα που παρουσιάζονται, όπως αποτυπώνονται στον παρακάτω πίνακα.

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Η Ελλάδα κατατάσσεται υψηλά ως επιλογή τουριστικού προορισμού ➤ Το Κατάκολο ανήκει στα πιο πολυσύχναστα και κερδοφόρα λιμάνια κρουαζιέρας ➤ Χαμηλό κόστος ελλιμενισμού και υπηρεσιών για τα πλοία ➤ Ύπαρξη/εφαρμογή Σχεδίου Ασφαλείας (ISPS) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Περιορισμένος αριθμός κατάλληλων χώρων επίσκεψης για επιβάτες κρουαζιέρας ➤ Έλλειψη οργανωμένων ελκυστικών δραστηριοτήτων (για επιβάτες - πληρώματα) ➤ Έλλειψη μηχανισμών ενημέρωσης επισκεπτών για προσφερόμενες υπηρεσίες ➤ Έλλειψη μηχανισμών ενημέρωσης τοπικού πληθυσμού & επιχειρήσεων ➤ Έλλειψη συγκεκριμένης και αναγνωρίσιμης ταυτότητας για τον λιμένα και την ευρύτερη περιοχή

<ul style="list-style-type: none"> ➤ Γεωγραφική θέση ➤ Ανεπτυγμένος πρωτογενής τομέας ➤ Ικανή αγροτική παραγωγή για στήριξη μεταποιητικών δραστηριοτήτων ➤ Φυσικοί πόροι υψηλής ποιότητας ➤ Αξιόλογο φυσικό περιβάλλον διεθνούς - εθνικής σημασίας ➤ Πληθώρα αρχαιολογικών χώρων διεθνούς - εθνικής σημασίας ➤ Μεγάλος αριθμός αφίξεων πλοίων - επιβατών ➤ Επαρκείς λιμενικές υποδομές ➤ Ανεπτυγμένη τουριστική υποδομή (πολυτελή ξενοδοχειακά καταλύματα κ.α.) ➤ Πληθώρα πολιτιστικές εκδηλώσεις – δραστηριότητες 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Έλλειψη τεχνικών υποδομών (καθυστέρηση μεγάλων έργων μεταφοράς – ελλιπής σχεδιασμός) ➤ Πληθυσμιακή αποδυνάμωση ορεινών περιοχών - δύσκολη προσπελασιμότητα ➤ Έλλειψη σχεδιασμού - προγραμματισμού για ανάπτυξη τουριστικής οργάνωσης ➤ Έλλειψη επιστημονικού / ερευνητικού δυναμικού
<p>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</p>	<p>ΑΠΕΙΛΕΣ</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Σταθερά αυξητική τάση του κλάδου της κρουαζιέρας ➤ Επενδυτικό ενδιαφέρον μεγάλων εταιρειών – αναπτυξιακοί/επενδυτικοί νόμοι, ένταξη σε προγράμματα Ε.Ε.κ.α. ➤ Εγγύτητα σε αεροδρόμιο Ανδραβίδας ➤ Συνεργασία με άλλα λιμάνια κρουαζιέρας στη Μεσόγειο/ συμμετοχή σε δίκτυα λιμανιών όπως Med-cruise κτλ. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Η διεθνής οικονομική κρίση ➤ Έλλειψη ολοκληρωμένης πολιτικής σχεδιασμού κρουαζιέρας (σε τοπικό επίπεδο) ➤ Καθυστέρηση λιμενικών έργων και τεχνικών υποδομών της ευρύτερης περιοχής ➤ Προβλήματα ασφάλειας, αδυναμία εξυπηρέτησης λόγω της αύξησης των πλοίων / επιβατών ➤ Μείωση κίνησης κρουαζιερόπλοιων

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ανταγωνισμός με άλλα λιμάνια (Κροατία, Τουρκία)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Δυνατότητα απορρόφησης τοπικών προϊόντων από δευτερογενή και τριτογενή τομέα (μεταποιητικές/ξενοδοχειακές μονάδες, χώροι εστίασης κ.α.) ➤ Δημιουργία αξόνων Αδριατικής – Δυτικής Ευρώπης μέσω τουρισμού κρουαζιέρας ➤ Αξιοποίηση τουριστικών κέντρων ➤ Δυνατότητες ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού ➤ Πλούσιο πολιτιστικό περιβάλλον 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Άσκηση πιέσεων στις χρήσεις γης (φυσικό, οικιστικό περιβάλλον) λόγω τουριστικών δραστηριοτήτων ➤ Κίνδυνος υποβάθμισης ακτών ➤ Άναρχη τουριστική ανάπτυξη ➤ Έλλειψη συντονισμού και συνεργασίας δημόσιων και ιδιωτικών φορέων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**6.1 ΣΤΟΧΟΙ**

Στα προηγούμενα τμήματα της εργασίας, παρουσιάστηκαν τα πρωτογενή στοιχεία και δεδομένα καθώς και η ανάλυση αυτών, χωρισμένα ουσιαστικά σε (2) βασικά μέρη. Το πρώτο μέρος της εργασίας ασχολείται με το φαινόμενο της κρουαζιέρας. Παρουσιάζεται η εξέλιξή της και η δυναμική της στο χάρτη του παγκόσμιου τουρισμού, με απώτερο σκοπό τη διερεύνηση του ρόλου που διαδραματίζει στις περιοχές, όπου δρα και αναπτύσσεται. Πιο συγκεκριμένα δηλαδή, τις επιπτώσεις, οικονομικές και μη, που έχει η συνεχόμενη ανάπτυξη της αγοράς της κρουαζιέρας στις πόλεις – λιμάνια και στις ευρύτερες περιοχές τους.

Στο δεύτερο κομμάτι, ακολουθεί ειδικότερη ανάλυση για την Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας και το λιμάνι του Κατακόλου, παρουσιάζοντας τους παραγωγικούς και φυσικούς πόρους της ευρύτερης περιοχής και την ιδιαίτερα ανεπτυγμένη δραστηριότητα της κρουαζιέρας. Σκοπός της ανάλυσης στο συγκεκριμένο σημείο είναι η παρουσίαση του Κατακόλου ως λιμένα κρουαζιέρας της χώρας και των πολλαπλών οφελών που επιφέρει στην περιοχή μελέτης, καθώς και των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που εμφανίζει η Π.Ε. Ηλείας.

Οι προκλήσεις που παρουσιάζονται στην χωρική ανάπτυξη των ευρύτερων περιοχών που συγκροτούν μέσω του λιμένα τους την υποδοχή κρουαζιέρας, όπως και στο Κατάκολο, είναι ιδιαίτερα σημαντικές και έγκειται κυρίως σε προβλήματα υποδομής μεταφορικής και τουριστικής, καθώς και στην ικανότητα εξυπηρέτησης των δραστηριοτήτων των επιβατών – τουριστών (Σκάγιαννης, 2011). Το ζητούμενο στην συγκεκριμένη περίπτωση είναι ο στρατηγικός σχεδιασμός της ευρύτερης περιοχής μελέτης με στόχο την βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη, ώστε να αντεπεξέλθει στις προκλήσεις που δημιουργούνται αλλά και να προσελκύσει τουρίστες προ και μετά κρουαζιέρας.

Η ελκυστικότητα και η άρρηκτη σχέση του Κατακόλου με την δραστηριότητα της κρουαζιέρας μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εφαλτήριο για την ισόρροπη βιώσιμη ανάπτυξη ολόκληρης της περιφερειακής ενότητας με τον κατάλληλο σχεδιασμό και τις απαραίτητες ενέργειες. Και αυτό διότι *«ο λιμένας και η ευρύτερη περιοχή του αναγορεύεται πλέον σε*

περιοχή – πόλο που αποτελεί τουριστικό προορισμό αφ' εαυτός, και όχι μόνο λόγω της δραστηριότητας της κρουαζιέρας» (Σκάγιαννης, 2011).

Το παρόν κεφάλαιο έχει ως στόχο την ενίσχυση των προοπτικών εξέλιξης της κρουαζιέρας και της οικονομικής σημασίας της στην ευρύτερη περιοχή μελέτης. Ειδικότερα, κρίνεται αναγκαίος ο σχεδιασμός των δράσεων και των απαραίτητων κατευθύνσεων που θα μεγιστοποιήσουν τα πολλαπλασιαστικά οφέλη που προσδίδει η ανεπτυγμένη δραστηριότητα της κρουαζιέρας στην τοπική οικονομία, τα οποία μέχρι στιγμής δεν είναι τα επιθυμητά.

Βασικός στόχος για την καλύτερη απόδοση αποτελεσμάτων αποτελεί η κινητοποίηση των τοπικών φορέων, η συνεργασία τους για καινοτόμες επιχειρηματικές κινήσεις, η ενεργοποίηση ευρύτερων παραγωγικών δυνάμεων και η αναβάθμιση του χώρου. Ο σχεδιασμός, επίσης, θα πρέπει να αποσκοπεί στη *διατήρηση και στην ενίσχυση του Κατακόλου, ως έναν σταθερά ανταγωνιστικού προορισμού κρουαζιέρας από την μία πλευρά, αλλά και να βασίζεται στα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής μελέτης*, ώστε μέσω της αξιοποίησης τους, να εκμεταλλευτεί τους παραγωγικούς πόρους της περιοχής. Η επιτυχημένη ανάδειξη του λιμανιού και η διατήρηση ή και περαιτέρω ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού, θα αξιοποιήσει όλο και περισσότερες δυνατότητες μεγιστοποίησης των εσόδων και των οικονομικών οφελών, που καρπώνεται η Π.Ε. Ηλείας. Τέλος, ένας επιπλέον στόχος είναι και ο σχεδιασμός εναλλακτικών δράσεων και προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών που θα ξεφεύγουν από τις προδιαγεγραμμένες προσυμφωνημένες δραστηριότητες (επίσκεψη αρχαιολογικού χώρου Αρχ. Ολυμπίας) και θα προσαρμόζονται στις ανάγκες της ατομικής ιδιωτικής δραστηριότητας.

6.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Ο σχεδιασμός των κατευθυντήριων γραμμών και παρεμβάσεων για τη βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη στην Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας, με βάση τον τουρισμό κρουαζιέρας, χωρίζεται σε (2) βασικά στάδια. Στο πρώτο στάδιο, επιλέγεται η αναβάθμιση του λιμένα Κατακόλου σε λιμένα ενδιάμεσης εκκίνησης για την προσέλκυση τουριστών, πέρα από αυτούς που επισκέπτονται την περιοχή μέσω κρουαζιερόπλοιων. Με αυτόν τον

τρόπο, προσφέρεται η δυνατότητα στους τουρίστες που θα επιθυμούσαν να ξεκινήσουν την κρουαζιέρα τους από το Ιόνιο Πέλαγος να επισκεφτούν πρώτα τα μνημεία διεθνούς εμβέλειας της περιοχής μελέτης, χωρίς την πίεση του χρόνου (επιλογή διανυκτέρευσης στην περιοχή) και στη συνέχεια να επιβιβαστούν στο κρουαζιερόπλοιο για να συνεχίσουν το δρομολόγιό τους. Σκοπός του συγκεκριμένου μέτρου αποτελεί η διατήρηση και η ενίσχυση του λιμένα, ως έναν σταθερά ανταγωνιστικό λιμένα κρουαζιέρας μέσω της αναβάθμισης του ρόλου του (εκσυγχρονισμός υποδομών επιβίβασης – σύνδεση με αεροδρόμιο), για την όλο και περισσότερη αύξηση της τουριστικής κίνησης στην περιοχή μελέτης.

Στο δεύτερο στάδιο της μεθοδολογίας, ακολουθεί ο σχεδιασμός της περιοχής μελέτης με προσανατολισμό στην βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη. Η περιφερειακή ενότητα Ηλείας έχει τη δυνατότητα τουριστικής ανάπτυξης που θα βασίζεται στα εξής χαρακτηριστικά:

- Αξιοποίηση και ανάδειξη της Αρχαίας Ολυμπίας και της ευρύτερης περιοχής της.
- Οργανωμένη και ελεγχόμενη ανάπτυξη τουρισμού στην παράκτια ζώνη.
- Ανάπτυξη ειδικών ήπιων μορφών τουρισμού σε ενιαία δίκτυα περιβαλλοντικού – πολιτιστικού ενδιαφέροντος με έμφαση στις ορεινές – μειονεκτικές περιοχές (ανάπτυξη αγροτουρισμού – οικοτουρισμού).
- Αξιοποίηση των ιαματικών πηγών Κυλλήνης και Καϊάφα μέσω ειδικών προγραμμάτων ανάπτυξης θεραπευτικού τουρισμού και αναβάθμισης των υφισταμένων υποδομών.
- Ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού:
 - Ιαματικού και θεραπευτικού τουρισμού με επίκεντρο την Κυλλήνη και τον Καϊάφα.
 - Τουρισμού Φύσης σε τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους περιοχές που στην Ηλεία είναι πολλές: Κοτύχι, δάσος Στροφυλιάς, οροπέδιο Φολόης, θαλάσσια ζώνη στην ευρύτερη περιοχή της Κυλλήνης, θαλάσσια περιοχή κόλπου Κυπαρισσίας' χώροι που έχουν ανάγκη αξιοποίησης με περιβαλλοντική ευαισθησία.
 - Αθλητικού τουρισμού με επίκεντρο τις λίμνες Καϊάφα και Πηνειού.

Για το σκοπό αυτό, υιοθετείται το μοντέλο διαχωρισμού της περιοχής μελέτης σε χωρικές ενότητες από τη Μελέτη Τουριστικής Ανάπτυξης της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (2003). Πιο συγκεκριμένα, η περιοχή μελέτης χωρίζεται σε υποενότητες – χωρικές

ενότητες, με βάση τα ειδικά τουριστικά χαρακτηριστικά της κάθε ενότητας και τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα. Το συγκεκριμένο μοντέλο χωρικής ανάπτυξης συντελεί στην προστασία και ανάδειξη των φυσικών και πολιτιστικών πόρων της κάθε υποπεριοχής και στην ανάπτυξη ειδικών – εναλλακτικών μορφών τουρισμού, εξυπηρετώντας τον μεγάλο αριθμό τουριστών λόγω της δραστηριότητας της κρουαζιέρας. Οι προτεινόμενες περιοχές με βάση τα ειδικά τουριστικά τους χαρακτηριστικά είναι οι εξής:

I. Βορειοδυτικές Ακτές Ηλείας – Κυλλήνης

Συγκριτικό πλεονέκτημα: πλούσιο φυσικό περιβάλλον εθνικής και διεθνούς σημασίας – ιαματικές πηγές εθνικής σημασίας – ενδιαφέρον πολιτιστικό περιβάλλον.

II. Ευρύτερη περιοχή Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας

Συγκριτικό πλεονέκτημα: διεθνής αξίας ιστορικός και πολιτιστικός πόλος της Αρχαίας Ολυμπίας.

III. Νοτιοδυτικές ακτές Ηλείας – Καΐαφα

Συγκριτικό πλεονέκτημα: φυσικό περιβάλλον διεθνούς και εθνικής σημασίας – ιαματικές πηγές (Ε.Ο.Τ., 2003).

Ο διαχωρισμός της Περιφερειακής Ενότητας σε επιμέρους χωρικές ενότητες στοχεύει στην ενίσχυση του τουριστικού πλεονεκτήματος της κάθε υποπεριοχής, παρέχοντας ποικίλες δραστηριότητες στον τουρίστα – επιβάτη του κρουαζιερόπλοιου. Έτσι, επιτυγχάνεται ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός της περιοχής μελέτης, αναδεικνύοντας τα ξεχωριστά της πλεονεκτήματα, προσφέροντας εναλλακτικές δράσεις και προορισμούς (όχι σχεδόν μονομερή προς την Αρχαία Ολυμπία, όπως διαπιστώνεται μέχρι σήμερα – προσωπική επικοινωνία με Δ. Αποστολόπουλο), είτε με μορφή οργανωμένης περιήγησης, είτε εξυπηρετώντας την ατομική πρωτοβουλία.

6.3 ΘΕΜΑΤΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ – ΔΡΑΣΕΙΣ

Στο συγκεκριμένο κομμάτι της εργασίας, ακολουθεί η διατύπωση των θεματικών αξόνων της πρότασης και ο σχεδιασμός των προτεινόμενων έργων και δράσεων για την περιοχή μελέτης. Οι θεματικοί άξονες αποτελούν ευρύτερες κατηγορίες που ορίζονται με στόχο τον

καλύτερο και πιο ολοκληρωμένο σχεδιασμό του χωρικού και αναπτυξιακού προτύπου της περιοχής. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις, του κάθε άξονα με τη σειρά τους, εξυπηρετούν τους στόχους που διατυπώθηκαν παραπάνω για την περιοχή μελέτης (βλέπε παράγραφο 6.1) και ακολουθούν τη μεθοδολογία σχεδιασμού, με σκοπό την ανάδειξη των ιδιαίτερων πλεονεκτημάτων και την βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη της Π.Ε. Ηλείας.

Κάθε θεματικός άξονας αντιστοιχεί σε καθεμία διαφορετική διάσταση της βιώσιμης και ισόρροπης ανάπτυξης της περιοχής μελέτης, εκμεταλλευόμενη την ιδιαίτερα ανεπτυγμένη δραστηριότητα του τουρισμού κρουαζιέρας. Οι παρακάτω θεματικοί άξονες και οι προτεινόμενες δράσεις τους, λειτουργούν συμπληρωματικά και συνεργετικά ο ένας με τον άλλο, με βασική προϋπόθεση τον σχεδιασμό της ευρύτερης περιοχής και την είσχυση του τουρισμού κρουαζιέρας. Οι θεματικοί άξονες της πρότασης για την περιοχή μελέτης είναι οι εξής:

1. **Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη:** βασίζεται κυρίως στην προώθηση της περιοχής μελέτης ως τουριστικό πόλο, εκμεταλλευόμενη τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα (ποικιλία φυσικών και πολιτιστικών πόρων διεθνούς – εθνικής σημασίας) με σκοπό την προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού επισκεπτών κρουαζιέρας, νέων επιχειρήσεων και την προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής. Για την προσέγγιση των στόχων αυτών, απαιτείται η υλοποίηση υποστηρικτικών παρεμβάσεων με τη μορφή έργων καθώς και δράσεων, για την ενίσχυση τουριστικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων και εναλλακτικών μορφών τουρισμού στην περιοχή μελέτης.

Προτεινόμενες Δράσεις:

- Ποιοτική αναβάθμιση της υφιστάμενης τουριστικής υποδομής και εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων με φιλικές προς το περιβάλλον μεθόδους και τεχνικές (πχ βιοκλιματικός σχεδιασμός των ξενοδοχείων της περιοχής – προώθηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και ειδικών σχετικών μελετών κα.).
- Σχεδιασμός πολιτιστικών διαδρομών – μονοπατιών (Ζώνης ανάδειξης πολιτιστικής κληρονομιάς) για τη δημιουργία ενός δικτύου σύνδεσης των πολιτιστικών πόρων και μνημείων και την ενοποίηση των περιοχών (διασύνδεση του αρχαιολογικού

χώρου της Αρχαίας Ολυμπίας με τους υπόλοιπους αρχαιολογικούς χώρους Αρχαίας Ήλιδας – Επικούρειου Απόλλωνα – Κάστρο Χλεμούτσι).

- Αναβάθμιση των τεχνικών υποδομών οδικού – σιδηροδρομικού δικτύου όλης της περιοχής, και τη γραμμή Κατάκολο – Πύργος – Αρχαία Ολυμπία, για τη ενίσχυση της προσπελασιμότητας και τη βελτίωση της προσβασιμότητας στις περιοχές τουριστικού φυσικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος (διαμόρφωση λειτουργικών σταθμών, εκσυγχρονισμός της σιδηροδρομικής γραμμής σε διπλή και ηλεκτροκίνηση).
- Αναβάθμιση υποδομών του αεροδρομίου Ανδραβίδας και βελτίωση της συγκοινωνιακής σύνδεσης με το λιμένα του Κατακόλου για την εξυπηρέτηση του νέου ρόλου του.
- Αναβάθμιση υποδομών ελλιμενισμού, πρόσβασης στο λιμάνι και τουριστικών υποδομών – κατασκευή σταθμού επιβίβασης και ελέγχου επιβατών και αποσκευών.
- Ολοκληρωμένη προστασία και διαχείριση των τοπίων φυσικού κάλλους και των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών (Δάσος Στροφυλιάς, Κοτύχι, Αλφειός – Πηνειός, ποταμός Νέδα, οροπέδιο Φολόης, παραλιακό μέτωπο Ζαχάρως) με προώθηση ήπιων μορφών θεματικού τουρισμού.
- Προστασία της παράκτιας ζώνης Καλογριάς - Κυλλήνης και κόλπου Κυπαρισσίας (μελέτη χάραξης αιγιαλού και παραλίας και της κρίσιμης ζώνης των 100 μέτρων).
- Ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης της παράκτιας ζώνης (συνολικά κάθε τμήματος ακτής χωριστά – Integrated Coastal Zone Management).
- Ολοκληρωμένα προγράμματα ανάπτυξης του ορεινού χώρου για τη συγκράτηση του πληθυσμού και για την ανάπτυξη του αγροτουρισμού.

- 2. Ανάπτυξη και κατάρτιση ανθρώπινου δυναμικού:** πρόκειται για δράσεις που στοχεύουν στην επιμόρφωση, εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και των εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Επιπλέον, επιδιώκεται μέσω ειδικών προγραμμάτων η κατάρτιση ανθρώπινου

δυναμικού σε επιχειρήσεις τουριστικού τομέα, με εξειδίκευση στο θαλάσσιο τουρισμό (κρουαζιέρα).

Προτεινόμενες δράσεις:

- Ίδρυση Ανώτερης Σχολής Τουριστικής Εκπαίδευσης - ΙΕΚ Τουριστικών Επαγγελμάτων (με ειδικότητες: Ειδικός Ξενοδοχειακών Υπηρεσιών και Τροφοδοσίας, Υπάλληλος Τουριστικού Γραφείου, Ειδικός θαλασσοθεραπείας - Λουτροθεραπείας / SPA) – Δημιουργία Επαγγελματικών Σχολών (με ειδικότητες: ξενοδοχειακές και επισιτιστικές υπηρεσίες) - Σχολής Ξεναγών Επαγγελματικής Εκπαίδευσης.
- Ένταξη σε προγράμματα συνεχιζόμενης κατάρτισης με τμήματα μετεκπαίδευσης (επιμόρφωσης), για τους ήδη εργαζόμενους σε τουριστικά επαγγέλματα ή εποχιακά ανέργους, οι οποίοι διαθέτουν μόνον εμπειρική γνώση του αντικειμένου εργασίας τους.
- Ενθάρρυνση της ενίσχυσης των δεξιοτήτων των απασχολούμενων στον τουριστικό τομέα με σκοπό την βελτίωση της ικανότητας επικοινωνίας με τους επισκέπτες και της ποιότητας του τρόπου υποδοχής τους (γνώση των προορισμών και των πόρων της περιοχής, ξένες γλώσσες κ.α.).

3. Παραγωγική ολοκλήρωση: αναφέρεται σε έργα και δράσεις που αποσκοπούν στην ενεργοποίηση των παραγωγικών δομών και δυνάμεων της περιοχής μελέτης και στον εκσυγχρονισμό των παραγωγικών διαδικασιών με την εισαγωγή έρευνας και τεχνολογίας. Ο συγκεκριμένος θεματικός άξονας στοχεύει στην αναβάθμιση και στην ενίσχυση του πρωτογενή τομέα παραγωγής, στην οργάνωση της αγροτικής δραστηριότητας και στη σύνδεση των τοπικών παραγόμενων προϊόντων με την τουριστική κατανάλωση.

Προτεινόμενες Δράσεις:

- Προώθηση μεθόδων εντατικοποίησης της αγροτικής παραγωγής με την εισαγωγή νέων μεθόδων καλλιέργειας (χρήση βιολογικών καλλιεργειών) φιλικές προς το περιβάλλον.

- Τυποποίηση / μεταποίηση προϊόντων για ευκολότερη διακίνηση στην αγορά.
 - Μελέτη χωροθέτησης οργανωμένου υποδοχέα εγκατάστασης βιοτεχνιών και επαγγελματικών δραστηριοτήτων χαμηλής όχλησης (ΒΙΟΠΑ σύμφωνα με το άρθρο 6 του Ν.2545/97) για την καλύτερη διασύνδεση των παραγωγικών τομέων (βέλτιστη επεξεργασία πρώτων υλών – σύνδεση με μεταποίηση – εμπορία και τουριστική κατανάλωση).
 - Συνεργασία τοπικών παραγωγών μέσω της σύστασης ενιαίου φορέα διαχείρισης της παραγωγικής δραστηριότητας για την αποδοτικότερη εμπορία, διαφήμιση και προώθηση των τοπικών προϊόντων (Π.Ο.Π., Π.Γ.Ε.) στα κρουαζιερόπλοια, για αγορά και κατανάλωση (εφοδιασμός κρουαζιερόπλοιων).
 - Πολιτική προώθησης οικονομικών κινήτρων – επιχορηγήσεις σε επενδύσεις σε μη κορεσμένες περιοχές – στήριξη μικρών και μεσαίων τουριστικών επιχειρήσεων για την προώθηση ήπιων μορφών τουρισμού (οικολογικού τουρισμού – αγροτουρισμού).
 - Δημιουργία σταθερού φορολογικού πλαισίου για τις τουριστικές επιχειρήσεις (συγκροτημένη και λογική τιμολογιακή πολιτική).
- 4. Συνεργασίες / Δίκτυα:** αναφέρεται στην ανάπτυξη συνεργασιών και δικτυώσεων με σκοπό την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, την ενδυνάμωση της τοπικής επιχειρηματικότητας και του παραγωγικού ιστού της περιοχής μελέτης και την ανάπτυξη της εξωστρέφειας.

Προτεινόμενες Δράσεις:

- Συνεργασία μεταξύ αρμόδιων φορέων (Δήμου – Λιμενικού Ταμείου Κατακόλου) και τουριστικών πρακτόρων για την διαμόρφωση κατάλληλων συνθηκών προσέλκυσης και υποδοχής ξένων εταιρειών κρουαζιέρας – Δημιουργία Πρότυπου Οδηγού συμπεριφοράς για τη βελτιστοποίηση των ακολουθούμενων διαδικασιών υποδοχής, διαχείρισης και εξυπηρέτησης πλοίων και επιβατών.
- Διοργάνωση ενημερωτικών συναντήσεων και εκδηλώσεων επαγγελματιών στις επιχειρήσεις τουριστικού τομέα της ευρύτερης περιοχής.

- Πολιτική προώθησης οικονομικών και φορολογικών κινήτρων και δημιουργία συμφωνιών για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών (με απευθείας πτήσεις χαμηλού κόστους).
 - Κατάλληλος σχεδιασμός του προγράμματος αφίξεων των πλοίων με τα μέσα μεταφοράς, τα ωράρια λειτουργίας των σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος (μουσεία, μαγαζιών, κτλ).
 - Συμμετοχή του λιμένα Κατακόλου στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Λιμανιών Κρουαζιέρας της Μεσογείου (MEDCRUISE).
 - Συμμετοχή σε εξειδικευμένες εκθέσεις του κλάδου της κρουαζιέρας (Seatrade Cruise Shipping Convention) για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας.
- 5. Προβολή / Δημοσιότητα:** αναφέρεται στις προτεινόμενες ενέργειες και δράσεις, αλλά και στην εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης επικοινωνιακής πολιτικής, με στρατηγικές προώθησης και διαφήμισης, που αποσκοπούν στην προβολή των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης, στην προώθηση του τουριστικού προϊόντος διευκολύνοντας την πρόσβαση στα σημεία με ιδιαίτερο τουριστικό ενδιαφέρον. Επιπλέον στόχος αποτελεί η αξιοποίηση του brandname και της αναγνωρισιμότητας της τουριστικής ταυτότητας της Αρχαίας Ολυμπίας συνδυαστικά και προωθητικά με το γενικότερο τουριστικό ενδιαφέρον για την ευρύτερη περιοχή μελέτης.

Προτεινόμενες δράσεις:

- Ανάπτυξη της απαιτούμενης στρατηγικής για ενίσχυση της φήμης και της εικόνας της Π.Ε. Ηλείας – marketing plan για τον τουρισμό κρουαζιέρας.
- Δημιουργία μιας σύγχρονης ιστοσελίδας, η οποία θα περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα στοιχεία για την ενημέρωση του κοινού σχετικά με τις παροχές, τις προσφερόμενες υπηρεσίες, την παράδοση και τα ιδιαίτερα φυσικά και πολιτιστικά στοιχεία της περιοχής, καθώς και τις δραστηριότητες τουριστικού τομέα.
- Εκτύπωση ενημερωτικού οδηγού της περιοχής μελέτης και χάρτη απεικόνισης των (3) χωρικών ενοτήτων, των φυσικο – πολιτιστικών πόρων και των διαφορετικών

μορφών τουριστικών δραστηριοτήτων και δρωμένων που προσφέρουν (πολιτιστικών, αθλητικών, κ.α.).

- Προώθηση της ιστοσελίδας σε άλλες ιστοσελίδες, σαν διαφήμιση, αλλά και προώθηση σε όλα τα σύγχρονα siteκοινωνικής δικτύωσης (facebook, twitter, κτλ).

6.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η κρουαζιέρα αποτελεί αναμφίβολα ένα πολυσύνθετο και πολύπλοκο φαινόμενο που δημιουργεί ένα συγκεκριμένο κλάδο της παγκόσμιας τουριστικής αγοράς, ο οποίος αναπτύσσεται με γρήγορους ρυθμούς. Ένας κλάδος που χαρακτηρίζεται από ποικιλομορφία στο παρεχόμενο τουριστικό προϊόν του, το οποίο μεταβάλλεται κάθε φορά, με απώτερο σκοπό να ικανοποιήσει τις εξειδικευμένες ανάγκες των καταναλωτών του. Το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό προσδίδει μία σταθερότητα και δυναμική στον κλάδο της κρουαζιέρας που, παρά τις δυσοίονες οικονομικές εξελίξεις, αναπτύσσει συνεχώς το εύρος των καταναλωτών που απευθύνεται και σημειώνει όλο και περισσότερη ανάπτυξη.

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας έγινε αισθητή, σε πρώτο βαθμό, στην Αμερική και εξαπλώθηκε γρήγορα στην Ευρώπη, και πιο συγκεκριμένα στη Μεσόγειο. Η υψηλή επισκεψιμότητα και κίνηση που σημειώνεται στα μεσογειακά λιμάνια οφείλεται στο διαφοροποιημένο προσφερόμενο προϊόν της Μεσογείου, και ειδικότερα του Ανατολικού της τμήματος, το οποίο χαρακτηρίζεται από μεγάλη ποικιλία φυσικών τοπίων διεθνούς σημασίας, μεγάλο αριθμό νησιών και περιοχών ιδιαίτερης ιστορικής και πολιτισμικής σημασίας. Στο ίδιο πλαίσιο βρίσκεται και η Ελλάδα, που λόγω της φυσικής της ομορφιάς, του ευνοϊκού της κλίματος και των ξεχωριστών αξιοθέατων, αποτελεί έναν από τους δημοφιλέστερους προορισμούς κρουαζιέρας.

Πιο συγκεκριμένα, οι ελληνικοί λιμένες κατατάσσονται ανάμεσα στους πιο πολυσύχναστους στην Ευρώπη, γεγονός που μαρτυρά ο υψηλός αριθμός των αφίξεων και οι δαπάνες που πραγματοποιούνται από τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων. Τα συγκεκριμένα στοιχεία επίσης αποτελούν ενδεικτικά μέτρα της αποδοτικότητας και της συμβολής του κλάδου της κρουαζιέρας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Βέβαια, η Ελλάδα παρουσιάζει αδυναμία άντλησης των τουριστικών εσόδων που της αναλογούν,

γεγονός που οφείλεται σε συνδυασμό διαφορετικών παραγόντων. Από τους πιο σημαντικούς είναι η χρησιμοποίηση των ελληνικών λιμένων ως επί το πλείστον για ενδιάμεσο προορισμό και όχι για την εκκίνηση ή τερματισμό των κρουαζιέρων (γεγονός που μειώνει κατά πολύ τα οικονομικά οφέλη), η χαμηλή κατασκευαστική συμβολή της χώρας στον κλάδο και το νομοθετικό και φορολογικό πλαίσιο' παράγοντες που την καθιστούν αδύνατη να ακολουθήσει τις διεθνείς εξελίξεις.

Σημαντικό ζήτημα αποτελεί η συνεισφορά της κρουαζιέρας και οι επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα και στην δομή της τοπικής κοινωνίας, όπου αναπτύσσεται. Τα βασικά συμπεράσματα που απορρέουν από την παραπάνω ανάλυση είναι ότι οι επιπτώσεις, που έχει η ανάπτυξη τουρισμού κρουαζιέρας σε μία περιοχή, γίνονται αντιληπτές στο τρίπτυχο οικονομία – κοινωνία – περιβάλλον, επιδρώντας άλλοτε θετικά και άλλοτε αρνητικά. Ιδιαίτερο, λοιπόν, ρόλο σε αυτό το σημείο διαδραματίζουν οι τοπικοί φορείς της περιοχής, οι οποίοι καλούνται να εκμεταλλευτούν τον τουρισμό κρουαζιέρας και να μεγενθύνουν τα πολλαπλασιαστικά οφέλη μειώνοντας ταυτόχρονα τα προβλήματα που δημιουργούνται.

Γι αυτό το λόγο είναι απαραίτητος ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός και η διαμόρφωση συγκεκριμένης πολιτικής, σε εθνικό και ιδιαίτερα σε τοπικό επίπεδο. Μιας πολιτικής που θα εκμεταλλευτεί στο έπακρο την αναπτυξιακή φυσιογνωμία της κρουαζιέρας, θα ενεργοποιήσει τους τοπικούς φορείς, δίνοντας τα κατάλληλα εργαλεία και τις απαραίτητες κατευθύνσεις και λαμβάνοντας πάντα υπόψη τα ξεχωριστά συγκριτικά χαρακτηριστικά πλεονεκτήματα της κάθε περιοχής. Με αυτόν τον τρόπο, ο κατάλληλος σχεδιασμός της δραστηριότητας της κρουαζιέρας δύναται να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της χώρας, να βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων της και να χρησιμοποιηθεί ως εφελκυστικό για την βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξή της.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΘεσμικό Πλαίσιο

- Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ Α' 128/03.07.2008), Διαθέσιμο στο: <URL:<http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=znJpFQj917U%3d&tabid=513&language=el-GR>> [Τελευταία πρόσβαση στις 02/01/15]
- Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΦΕΚ Β' 1138/11.06.2009), Διαθέσιμο στο: <URL:<http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=v1z2MuVqGmE%3d&tabid=513>> [Τελευταία πρόσβαση στις 05/01/15]
- Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, (ΦΕΚ Β' 3155/12.12.2013), Διαθέσιμο στο: <URL:<http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=v1z2MuVqGmE%3d&tabid=513>> [Τελευταία πρόσβαση στις 10/01/15]
- Ευρωπαϊκή Ένωση – Συμβούλιο (1992), *«Κανονισμός 3577 του Συμβουλίου. Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θάλασσες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών»*, Βρυξέλες: Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ L 364
- Κοινή Υπουργική Απόφαση Αρ. 8315 (ΦΕΚ Β' 202/16.02.07), *«Κατάταξη Λιμένων»*
- Ν. 2932/2001 (ΦΕΚ Α' 145/27.06.01), *«Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές – σύσταση γενικής γραμματείας λιμένων και λιμενικής πολιτικής – μετατροπή Ολιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες και άλλες διατάξεις»*
- Ν. 3872/2010 (ΦΕΚ Α' 148/03.09.10), *«Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις»*
- Ν. 4072/2012 (ΦΕΚ Α' 86/11.04.12), *«Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος – Νέα εταιρική μορφή – Σήματα – Μεσίτες Ακινήτων – Ρυθμίσεις θεμάτων ναυτιλίας, λιμένων και αλιείας και άλλες διατάξεις»*
- Π.Δ. 187/1973 (ΦΕΚ Α' 261/03.10.73), *«Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου»*

Π.Δ. 344/2003 (ΦΕΚ Α' 314/31.12.03), «*Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές σε συμμόρφωση με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου*»

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (ΦΕΚ Β' 1470/90.10.2003), Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=6PEuFLE9BoE%3d&tabid=514&language=el-GR>> [Τελευταία πρόσβαση στις 18/12/14]

Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

Αγγελίδης Μ., (2007) *Διπλωματική Εργασία: Πυρόπληκτες περιοχές του Νομού Ηλείας / Προσχέδιο Χωροταξικής Προσέγγισης*, Αθήνα: ΕΜΠ, Διαθέσιμο στο: <URL: <http://courses.arch.ntua.gr/113001.html>> [Τελευταία πρόσβαση στις 16/12/14]

Αποστολόπουλος Δ., (2008) Στην Ημερίδα: «Χωροταξικός & Πολεοδομικός Σχεδιασμός του Νομού Ηλείας», Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ηλείας, Πύργος, Απρίλιος 2008

Διακομιχάλης Μ., (2006) *Διδακτορική Διατριβή: Ο θαλάσσιος τουρισμός: Η εκτίμηση των επιδράσεων στην ελληνική οικονομία μέσω του δορυφορικού λογαριασμού τουρισμού και της σύνδεσής του με το εθνικολογιστικό σύστημα*, Χίος: Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Διαθέσιμο στο: <URL:<http://thesis.ekt.gr/thesisBookReader/id/15241#page/1/mode/2up>> [Τελευταία πρόσβαση στις 10/01/15]

Διακομιχάλης Μ., (2009) *Θαλάσσιος τουρισμός και Οικονομικές Επιδράσεις*, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα

Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (2003) *Μελέτη Τουριστικής Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας*, Διαθέσιμο στο: <URL: http://www.gnto.gov.gr/sites/default/files/files_basic_pages/perilipsi_dytik_ellada.pdf> [Τελευταία πρόσβαση στις 26/01/15]

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δυτικής Ελλάδος, Πελοποννήσου, Ιονίων Νήσων 2007-2013, Διαθέσιμο στο: <URL:

- https://www.espa.gr/elibrary/Episimo_Keimeno_EP_DEPIN.pdf> [Τελευταία πρόσβαση στις 10/12/14]
- Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής και Ανάπτυξης (ΕΥΤΕΠΟΑ), Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (2010) *‘Αναβάθμιση λιμένος Κατακόλου Ηλείας’*, Βόλος: Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου
- Θεοδωρόπουλος Η., (2010) *Διπλωματική Εργασία: Επιχειρηματικότητα στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας*, Πάτρα: Πανεπιστήμιο Πατρών, Διαθέσιμο στο: <URL: <http://nemertes.lis.upatras.gr/jspui/bitstream/10889/3274/1/%CE%94%CE%B9%CF%80%CE%BB%CF%89%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE.pdf>> [Τελευταία πρόσβαση στις 12/12/14]
- Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π., Γκρίμπα Ε., (2011) *Ειδικές και Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού – Ζήτηση και προσφορά νέων προϊόντων τουρισμού*, εκδ. Κριτική ΑΕ, Αθήνα
- Κορρές Α., Παπαχρήστου Υ., (2013) *‘Ανταγωνιστικά και συμπληρωματικά λιμάνια κρουαζιέρας: Η περίπτωση της Ανατολικής Μεσογείου’*, Διαθέσιμο στο: <URL: http://www.academia.edu/2492547/_INCLUDING_THE_CRUISE_DESIGNERS_GUIDE_IN_THE_EAST_MED_> [Τελευταία πρόσβαση στις 04/01/15]
- Λεκάκου Μ., (2011) *‘Κριτήρια επιλογής αφετήριου λιμένα κρουαζιέρας: η άποψη των χρηστών’*, Επιστημονική διημερίδα για την υποδοχή και εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων σε υφιστάμενους λιμένες: Έργα, Υπηρεσίες, Οργάνωση, 15-17 Απριλίου 2011, Μυτιλήνη, Ελλάδα
- Μακρυαλέας Χ., (2011) *‘Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, προβλήματα, προοπτικές’*, Επιστημονική διημερίδα για την υποδοχή και εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων σε υφιστάμενους λιμένες: Έργα, Υπηρεσίες, Οργάνωση, 15-17 Απριλίου 2011, Μυτιλήνη, Ελλάδα
- Μελέτη αναθεώρησης Περιφερειακού Πλαισίου Δυτικής Ελλάδας (2012), Διαθέσιμο στο: <URL:<http://www.pde.gov.gr/ppxsaa/files/a-stadio/#meleti>> [Τελευταία πρόσβαση στις 05/01/15]

- Μυλωνάς Π., (2012) *‘Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυναμικά έσοδα ύψους 2δισ’*, Κλαδικές Μελέτες, Εκδ. Εθνική Τράπεζα, Αθήνα
- Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας, (2014) *‘Προτάσεις της Ηλείας για την νέα προγραμματική περίοδο συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων 2014-2020 – Σ.Ε.Σ. (Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης)’*, Διαθέσιμο στο: <URL:<http://ilianeoespa.blogspot.gr/>> [Τελευταία πρόσβαση στις 10/12/14]
- Πρώτηnews, 25/07/14, Αντωνόπουλος Κ., «ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ: Το ιστορικό σιδηροδρομικό δίκτυο που αφανίζεται...», Διαθέσιμο στο: <URL:<http://www.protinews.gr/peloponnisos/item/7550-peloponnisos-to-istoriko-sidirodromiko-diktyo-pou-afanizetai>> [Τελευταία πρόσβαση στις 15/12/14]
- Σκάγιαννης Π., (2011) *‘Οι προκλήσεις της χωρικής ανάπτυξης των πόλων της κρουαζιέρας στην Ελλάδα’*, Επιστημονική διημερίδα για την υποδοχή και εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων σε υφιστάμενους λιμένες: Έργα, Υπηρεσίες, Οργάνωση, 15-17 Απριλίου 2011, Μυτιλήνη, Ελλάδα
- Σκάγιαννης Π., Ραλλιάς Ε., (2012) *‘Οι προοπτικές και οι προκλήσεις της κρουαζιέρας για τον τοπικό χώρο στην Ελλάδα’*, 3^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ, 27-30 Σεπτεμβρίου 2012, Βόλος, Ελλάδα
- Σκούτζος Θ., (2005) *Οικονομική Ανάπτυξη: Θεωρία – Προβληματισμοί*, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα
- Τριετές Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δυτικής Ελλάδας (2011), Διαθέσιμο στο: <URL:<https://www.scribd.com/doc/145225780/trietes-programma-pde-plires-1-pdf>> [Τελευταία πρόσβαση στις 22/12/14]
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (ΥΝΑ), Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, (2012) *«Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-18»*, Διαθέσιμο στο: <URL:<http://www.pireas2day.gr/uploads/limania070113.pdf>> [Τελευταία πρόσβαση στις 27/12/14]
- Patrisnews, 19/04/2013, *‘Ηλεία: Ανακοίνωση των αγροτικών συνεταιρισμών Φράουλας «Υρμίνη» και «Ηλιδα»’*, Ηλεία, Διαθέσιμο στο: <URL:

<http://www.patrisnews.com/nea-enimerosi/ileia/ileia-anakoinosi-ton-agrotikon-synetairismon-fraoylas-yrmini-kai-ilida>> [Τελευταία πρόσβαση στις 18/12/14]

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Brida J. G. and Zapata-Aguirre S., (2008) *'The impact of cruise industry on tourism destinations'*, Paper presented at the conference: Sustainable tourism as a factor of local development, 7-9 November, Monza, Italy
- Brida J. G. and Zapata-Aguirre S., (2010) *'Cruise tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts'*, *International Journal of leisure and tourism marketing*, 1 (3), 205-226
- Di Vaio A., Medda F. R., (2010) *'Governance and efficiency of Mediterranean cruise terminals'*, *World Conference on Transport Research*, Lisbon
- Figueira De Sousa, J. (2001) *'The tourist cruise industry'*, *Portus*, September, 6-13
- G. P. Wild (international) Limited and Business Research & Economic Advisors (BREA) (2014) *The Cruise industry: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*, Διαθέσιμο στο: <URL:http://www.cruiseexperts.org/media/756615/clia_economic_contribution_report_-_16th_june_2014.pdf> [Τελευταία πρόσβαση στις 08/01/15]
- Gibson P. (2006) *'Cruise Operations Management'*, Elsevier
- Lekakou M. B. and Pallis A. A., (2004) *'Cruising the Mediterranean Sea: Market Structures and EU Policy Initiatives'*, *Aegean Working Papers*, 2(1), 45-61
- Lekakou M. B., Pallis A. A., Vaggelas G. K., (2009) *'The potential of Peiraeus as a major Mediterranean Cruise Home-port: A selection criteria analysis'*, Proceedings of the 4th International Scientific Conference, 3-5 April 2009, Rhodes, Greece
- Lekakou M. B., Pallis A. A., Vaggelas G. K., (2010) *'Which homeport in Europe: The cruise industry's selection criteria'*, *Tourismos*
- Marti B., (1990) *'Geography and the cruise ship port selection process'*, *Maritime Policy and Management*, 17(3), 157-164

- McCalla R., (1996) 'An investigation into site and situation: cruise ship ports', *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 89(1), 44-55
- McCarthy J., (2003) 'The cruise industry and port city regeneration: The case of Valletta', *European Planning Studies*, 11(3), 341-350
- Ministry of Tourism, Government of India (2005) '*Cruise tourism & strategy study*', Final Report, Government of India, Ministry of Tourism, Διαθέσιμο στο: <URL:<http://www.tourism.gov.in/CMSPagePicture/file/marketresearch/studyreports/08%20CruiseStudy.pdf>> [Τελευταία πρόσβαση στις 09/01/15]
- Mitchell Duplessis Projects (PTY) LTD (2010) '*South Africa tourism: prospects, benefits and strategies*', Final Report, South Africa's department of tourism, Διαθέσιμο στο: <URL:http://www.capetown.gov.za/en/ehd/Documents/SA_CruiseTourism_FullReport-S.pdf> [Τελευταία πρόσβαση στις 05/01/15]
- Policy Research Corporation (2009) '*Tourist facilities in ports: The economic factor*', Διαθέσιμο στο: <URL:http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/economic_factor_en.pdf> [Τελευταία πρόσβαση στις 15/01/15]
- Triay, F. (2001) 'The reorganisation of the port of Palma de Mallorca', *Portus*, September, pp. 48-55
- Wild P. and Dearing J., (2000) 'Development of cruise and prospects for cruising in Europe', *Maritime policy and management*, 27 (4), 315-333

Διαδικτυακές Πηγές

- Διοίκηση Υγειονομικής Περιφέρειας Πελοποννήσου , Ιονίων Νήσων , Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδος, Διαθέσιμο στο: <URL:http://www.dypede.gr/index.asp?a_id=339/> [Τελευταία πρόσβαση στις 10/12/14]
- Ελληνική Στατιστική Αρχή, Διαθέσιμο στο: <URL:<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>> [Τελευταία πρόσβαση στις 25/12/14]

- Ένωση Λιμένων Ελλάδος, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου (2011), Διαθέσιμο στο:
<URL:<http://www.elime.gr/index.php/2011-09-16-07-14-33/139-2011-09-16-07-46-39>> [Τελευταία πρόσβαση στις 03/01/15]
- Ένωση Λιμένων Ελλάδος, Στοιχεία Κρουαζιέρας 2012/13-Συνολικά Χώρας, Διαθέσιμο στο:
<URL:http://www.elime.gr/images/stories/Documents/Anakoinoseis/2014/002Feb/PosostiaiaMetavoliStoixeionKroyazieras_2013.pdf> [Τελευταία πρόσβαση στις 05/01/15]
- Επιμελητήριο Ηλείας, Βασικοί δείκτες ανεργίας (2012), Διαθέσιμο στο:
<URL:<http://www.heliachamber.gr/ilia/articles/article.jsp?categoryid=610&context=103&globalid=19937&articleid=611>> [Τελευταία πρόσβαση στις 18/12/14]
- Επιμελητήριο Ηλείας, Προφίλ Ν. Ηλείας (2011), Διαθέσιμο στο:
<URL:<http://www.heliachamber.gr/ilia/articles/article.jsp?categoryid=2461&context=103&globalid=18735&articleid=5397>> [Τελευταία πρόσβαση στις 20/12/14]
- Επίσημη ιστοσελίδα Κατάκολου, Ιστορία, Διαθέσιμο στο:
<URL:<http://katakolo.info/el/istoria.html>> [Τελευταία πρόσβαση στις 22/12/14]
- Εργαστήριο Δημογραφικών και Κοινωνικών Αναλύσεων, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Διαθέσιμο στο: URL:<http://www.e-demography.gr/>> [Τελευταία πρόσβαση στις 13/11/14]
- Υπουργείο Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο Natura 2000, Διαθέσιμο στο:
<URL:<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=432&language=el-GR>> [Τελευταία πρόσβαση στις 15/11/14]
- Cruise Critic, Eastern Mediterranean Cruise Basics, Διαθέσιμο στο:
<URL:<http://www.cruisecritic.com/articles.cfm?id=1351>> [Τελευταία πρόσβαση στις 20/11/14]
- Cruise Critic, Editor's Picks: Best Western Mediterranean Cruises, Διαθέσιμο στο:
<URL:<http://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=1317>> [Τελευταία πρόσβαση στις 20/11/14]

- Cruise Lines International Association, Inc (CLIA), The state of the cruise industry in 2014: Global growth in passenger numbers and product offerings, Διαθέσιμο στο: <URL:http://www.cruising.org/vacation/news/press_releases/2014/01/state-cruise-industry-2014-global-growth-passenger-numbers-and-product-o> [Τελευταία πρόσβαση στις 22/11/14]
- Cruise Market Watch, Cruise Trends Forecast (2014), Διαθέσιμο στο: <URL:<http://www.cruisemarketwatch.com/articles/cruise-market-watch-announces-2014-cruise-trends-forecast/>> [Τελευταία πρόσβαση στις 09/12/14]
- Cruise Market Watch, Geography (2014), Διαθέσιμο στο: <URL:<http://www.cruisemarketwatch.com/geography/>> [Τελευταία πρόσβαση στις 10/12/14]
- Cruise Market Watch, Growth (2014), Διαθέσιμο στο: <URL:<http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>> [Τελευταία πρόσβαση στις 12/12/14]
- Cruise Market Watch, MarketShare (2014), Διαθέσιμο στο: <URL:<http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/>> [Τελευταία πρόσβαση στις 12/12/14]
- Cruise Market Watch, Worlds Top Ten Cruise Ports for 2013 (2014), Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.cruisemarketwatch.com/articles/worlds-top-ten-cruise-ports-for-2013/>> [Τελευταία πρόσβαση στις 10/12/14]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνες από παραλίες της Ηλείας



Πηγή: <http://www.vriniotis.gr/beach.php#.VNiQAuasXA0>



Πηγή: <http://www.patrasevents.gr/imgsrv/f/full/950805.jpeg>

Εικόνες από Αρχαία Ολυμπία



Πηγή: http://www.travelmagic.gr/magictravel/show_business/9601

Εικόνες από το λιμάνι του Κατακόλου



Πηγή: <http://www.multita.info/show-katakolo.html>



Πηγή: <http://www.katakolo.info/el/fotografies.html>

Οροπέδιο Φολόης



Πηγή: <http://www.in2life.gr/escape/destinations/article/200584/foloh-perpato-eis-to-dasos.html>

Ιαματικές πηγές Καϊάφα



Υδροθεραπευτικό Κέντρο Καϊάφα



Πηγή: <http://followilia.gr/limni-kaiafa-iamatika-loytra>

Εικόνες από Κάστρο Χλεμούτσι Κυλλήνης



Πηγή: <http://www.multita.info/show-kyllini.html>

Αρχαία Ήλιδα



Πηγή: <http://sports.youropia.gr/post.php?id=44536>