



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**«ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΚΑΙ
ΗΜΕΡΟΡΤΙΝΓ, ΜΕ
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΤΟ
ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ»**

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΠΑΝΤΕΛΙΔΟΥ

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΝΤΟΛΕΩΝ
ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ**

ΒΟΛΟΣ, 2021

[Διπλωματική Εργασία]

«Κρουαζιέρα και Homeporting, με μελέτη περίπτωσης το λιμάνι του Βόλου»

“Cruise and homeporting: A case study of the Volos Port”

Επιμέλεια: ΠΑΝΤΕΛΙΔΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ

Επιβλέπων: ΠΑΝΤΟΛΕΩΝ ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

Βόλος, Φεβρουάριος 2021

Δήλωση

Βεβαιώνω ότι η παρούσα εργασία είναι δική μου, δεν έχει συγγραφεί από άλλο πρόσωπο με ή χωρίς αμοιβή, δεν έχει αντιγραφεί από δημοσιευμένη ή αδημοσίευτη εργασία άλλου και δεν έχει προηγουμένως υποβληθεί για βαθμολόγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ή αλλού. Βεβαιώνω ότι είμαι εν γνώσει των κανόνων περί λογοκλοπής του ΤΜΧΠΠΑ και ότι στο πλαίσιο αυτού έχουν τηρηθεί όλοι οι κανόνες κατά την ακαδημαϊκή δεοντολογία, σχετικά με αναφορές, βιβλιογραφία, κ.λ.π., τόσο από έντυπες όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδέχομαι όλες ανεξαιρέτως τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε Κανονισμοί του ΠΘ ή και του ΤΜΧΠΠΑ.

Ημερομηνία:

.../.../.....

Όνοματεπώνυμο:

Παντελίδου Αναστασία

Υπογραφή:



Ευχαριστίες

Έχοντας φτάσει στο τέλος του κύκλου σπουδών μου στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, με την ολοκλήρωση αυτής της διπλωματικής, νοιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω όλους όσους συνέβαλαν στην πορεία μου και στην ολοκλήρωση της. Η συμβολή τους, ήταν πολύτιμη για έμένα.

Αρχικά, θέλω να ευχαριστήσω τους καθηγητές του τμήματος, που με δίδαξαν όχι μόνο την διδακτέα ύλη των μαθημάτων, αλλά και τον τρόπο να σκέφτομαι και να εργάζομαι ομαδικά. Όλο το διδακτικό προσωπικό της σχολής, με βοήθησε να αναγνωρίσω από την πρώτη στιγμή την αξία των γνώσεων που αποκόμισα και με έκανε να αγαπήσω το επιστημονικό πεδίο της Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πολύτιμη επίσης ήταν και η συμβολή του υποστηρικτικού προσωπικού του τμήματος που με βοήθησε σε όλα τα διαδικαστικά και τις ανάγκες της σχολής από το πρώτο μέχρι το τελευταίο έτος.

Ειδικότερη αναφορά πρέπει να κάνω στον επιβλέποντα της διπλωματικής μου, τον κύριο Παντελή Σκάγιαννη που αποτέλεσε και την έμπνευση για το θέμα της εργασίας μου μέσω μιας διάλεξη του, στο μεταπτυχιακό πρόγραμμα της σχολής. Η εκτίμηση μου και ο θαυμασμός μου για τις γνώσεις του είναι πολύ μεγάλος. Επιπλέον τον ευχαριστώ για την πολύτιμη βοήθεια του, στην ολοκλήρωση της διπλωματικής μου, για τα σχόλια και τις διορθώσεις που μου έστειλε, αλλά και την υπομονή που έδειξε στην πορεία αυτή.

Επιπλέον θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου, που χωρίς αυτήν και την υποστήριξη της, δεν θα είχα καταφέρει να φτάσω σε αυτό το σημείο σήμερα και ιδιαίτερα την μαμά μου που αποτελεί την κινητήριο δύναμή μου. Ιδιαίτερη είναι και η συμβολή του παππού μου και της γιαγιάς μου, με τους οποίους έχω πάει όλα τα ταξίδια κρουαζιέρας μέχρι τώρα και έχω αποκτήσει τόσες εμπειρίες.

Τελευταίοι και πολύ σημαντικοί είναι οι φίλοι μου, που με βοήθησαν όλα αυτά τα χρόνια και έκαναν την ακαδημαϊκή μου πορεία αξέχαστη. Ευχαριστώ πολύ την φίλη μου Ραφαέλα που γνώρισα από την πρώτη στιγμή και μου έχει σταθεί απεριόριστα, τη φίλη μου Μαρίνα, την Πελαγία, που μου έχουν χαρίσει όλες αυτές τις απίστευτες στιγμές, αλλά και τους φίλους μου Αντώνη και Προκόπη.

Σας ευχαριστώ και σας εκτιμώ όλους.

*«Ιθάκη δεν υπάρχει. Υπάρχει μόνο η θάλασσα και ένα
καράβι ... το κορμί και καπετάνιος ο Νους».*

Νίκος Καζαντζάκης

Περίληψη

Η κρουαζιέρα είναι ένας τομέας που τα τελευταία είκοσι χρόνια έχει μονοπωλήσει το ενδιαφέρον, παγκοσμίως. Ένας τρόπος να επιτευχθεί το μέγιστο κέρδος από αυτόν, είναι τα λιμάνια αφετηρίας (homeports). Ο προορισμός από όπου ξεκινάει και καταλήγει το δρομολόγιο του το πλοίο, έχει πολλαπλάσια οικονομικά οφέλη, σε σχέση με τα λιμάνια προορισμού (ports of call). Μέχρι στιγμής παγκοσμίως η Αμερική, κατέχει την πρώτη θέση όσον αφορά την βιομηχανία της κρουαζιέρας. Η Αμερική αποκομίζει το μεγαλύτερο κέρδος από την βιομηχανία, έχει την μεγαλύτερη αγορά επιβατών, τα λιμάνια με την περισσότερη κίνηση αλλά και τις περισσότερες εταιρίες κρουαζιέρας. Επιπλέον στην Αμερική ισχύει ακόμα ο νόμος προστατευτισμού της ναυτιλίας (cabotage), που στην Ευρώπη έχει καταργηθεί. Η Ευρώπη και ειδικότερα η Μεσόγειος, είναι δεύτερη μεγαλύτερη αγορά της κρουαζιέρας παγκοσμίως. Η Ελλάδα είναι ένας από τους δημοφιλέστερους προορισμούς της Ανατολικής Ευρώπης, με το λιμάνι του Πειραιά να αποτελεί ένα από τα 25 μεγαλύτερα λιμάνια κρουαζιέρας παγκοσμίως. Παρόλα αυτά η δραστηριότητα homeporting στη χώρα είναι περιορισμένη, ακόμα και μετά την άρση του cabotage το 2011. Αν αναλογιστεί κανείς την ελκυστικότητα της χώρας, σε αυτό το σημείο εντοπίζεται μια χαμένη ευκαιρία. Το λιμάνι του Βόλου, μπορεί να εκμεταλλευτεί αυτή την ευκαιρία και να επενδύσει στις κατάλληλες υποδομές για να μπορέσει να προσελκύσει τις εταιρίες κρουαζιέρας και να αυξήσει την κίνηση. Το μέγεθος των επενδύσεων και των πολιτικών που θα υιοθετηθούν θα καθορίσουν αν το λιμάνι του Βόλου μπορεί να εξελιχθεί σε ένα λιμάνι αφετηρίας ή όχι.

Λέξεις κλειδιά: κρουαζιέρα, λιμάνι αφετηρίας, λιμάνι προορισμού, cabotage,

Abstract

Cruise is a field that has monopolized interest worldwide for the last twenty years. One way to make the most of it is through homeports. The destination from where the ship starts and ends its route, has multiple economic benefits, in relation to the ports of destination of call. So far, America has the first place in the cruise industry in the world. America makes the biggest profit from this industry worldwide, has the largest passenger market, the busiest ports and biggest number cruise companies. In addition, in America the law of protection of shipping (cabotage) is still in force, which in Europe has been abolished. Europe, and particularly the Mediterranean, is the second largest cruise market in the world. Greece is one of the most popular destinations in Eastern Europe, with the port of Piraeus being one of the 25 largest cruise ports in the world. However, homeporting activity in the country is limited, even after the abolition of cabotage in 2011. If one considers the attractiveness of the country, we could say there is a missed opportunity. The port of Volos can take advantage of this opportunity and invest in the appropriate infrastructure to be able to attract cruise companies and increase traffic. The size of the investments and the policies that will be adopted will determine whether the port of Volos can be developed into a homeport or not.

Keywords: cruise, homeport, port of call, cabotage

Πίνακας περιεχομένων	
<u>Περίληψη</u>	5
<u>Εισαγωγή - Μεθοδολογία</u>	15
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Κρουαζιέρα και Homeporting</u>	20
1.1.Εννοιολογική Προσέγγιση και Ορισμός	20
1.1.1. Κρουαζιέρα	20
1.1.2 Home porting.....	23
1.2 Τύποι Λιμένων	26
1.2.1 Home ports	27
1.2.2 Ports of Call.....	27
1.2.3 Hybrid Ports	27
1.3. Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα της κρουαζιέρας.....	29
1.3.1. Πλεονεκτήματα.....	29
1.3.2 Μειονεκτήματα.....	31
1.4. Επιπτώσεις της κρουαζιέρας	32
1.4.1. Κοινωνικές – Πολιτισμικές	32
1.4.2. Περιβαλλοντικές.....	34
1.4.3. Οικονομικές.....	38
<i>Συμπεράσματα:</i>	41
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Κρουαζιέρα και Οικονομία</u>	42
2.1 Οικονομικά οφέλη της κρουαζιέρας.....	42
2.2 Οικονομικά Οφέλη της Παγκόσμιας Βιομηχανίας Κρουαζιέρας	45
2.2.1 Άμεση οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας στην οικονομία	46
2.2.2 Έμμεση και Επαγόμενη Οικονομική Συνεισφορά της Κρουαζιέρας	49
2.2.3 Συνολική Συνεισφορά της κρουαζιέρας στην Οικονομία	50
2.3 Οικονομικά Οφέλη από τη Βιομηχανίας της Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο.....	52
2.4 Οικονομικά Οφέλη από τη Βιομηχανίας της Κρουαζιέρας στην Ελλάδα	56
2.5 Οικονομικά Οφέλη από τη Δραστηριότητα του Homeporting	58
2.6 Εποχικότητα Homeporting.....	61
<i>Συμπεράσματα:</i>	63
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Θεσμικό πλαίσιο και άρση του cabotage</u>	65
3.1.Κρουαζιέρα και Εθνικό νομοθετικό πλαίσιο	65
3.2 Κρουαζιέρα και Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο.....	77
<i>Συμπεράσματα</i>	85
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Κρουαζιέρα και επιχειρηματικότητα</u>	86

4.1 Οι λιμένες στον Παγκόσμιο χάρτη	86
4.2 Κυριότερα Λιμάνια Κρουαζιέρας.....	89
4.2.1 Παγκόσμια.....	89
4.2.2 Τα Μεσογειακά Λιμάνια	93
4.2.3 Τα Εθνικά Λιμάνια	103
4.3. Τα κίνητρα και η προέλευση των επιβατών κρουαζιέρας.....	110
4.3.1.Κίνητρα επιβατών	110
4.3.2 Προέλευση επιβατών	112
4.4 Εταιρείες που Δραστηριοποιούνται στην κρουαζιέρα.....	116
4.4.1 Εταιρείες κρουαζιέρας: Εταιρείες και μητρικές και θυγατρικές.....	117
4.4.2 Συγκέντρωση της Αγοράς	121
4.4.3 Αναδύομενες Εταιρείες	122
4.4.4 Ιδιωτικά νησιά	123
4.5. Συμπληρωματικότητα και Ανταγωνιστικότητα των Λιμένων	124
4.5.1 Η συμπληρωματικότητα και ανταγωνιστικότητα των Λιμένων της Μεσογείου ..	127
<i>Συμπεράσματα</i>	129
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Διεθνή παραδείγματα λιμένων και συγκριτική ανάλυση</u>	130
5.1 Το λιμάνι του Πειραιά	130
5.2 Το λιμάνι της Μάλτας.....	133
5.3 Το λιμάνι της Ρώμης (Civitavecchia)	137
5.4. Συγκριτική ανάλυση παραδειγμάτων	140
<i>Συμπεράσματα</i>	143
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: Η πόλη του Βόλου-Υφιστάμενη</u>	
<u>κατάσταση</u>	144
6.1. Θέση	144
6.2. Δημογραφική Εξέλιξη	147
6.3. Οικονομική Κατάσταση.....	147
6.4. Υποδομές και Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά	149
6.4.1. Ο Αστικός Ιστός	149
6.4.2. Μεταφορικές Υποδομές – Πρόσβαση.....	149
6.4.3. Λοιπές Υποδομές	150
6.5. Πολιτισμός	150
6.5.1. Πολιτιστικά Χαρακτηριστικά	150
6.5.2. Τουρισμός και υποδομές	151
6.5.3. Γαστρονομία και χώροι εστίασης	159
<i>Συμπεράσματα</i>	160

<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Το λιμάνι του Βόλου</u>	<u>161</u>
7.1. Ιστορία του λιμένα του Βόλου	161
7.2. Το λιμάνι του Βόλου σήμερα	164
7.2.1. Γεωγραφική Θέση.....	164
7.2.2. Υποδομές και Λειτουργία του Λιμένα	164
7.3. Επιβατική Κίνηση Κρουαζιέρας	169
<i>Συμπεράσματα:</i>	174
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Το λιμάνι του Βόλου ως homeport.....</u>	<u>175</u>
8.1. Κριτήρια για επιλογή λιμένα από τις εταιρείες ως homeport.....	175
8.2. Εφαρμογή κριτηρίων στο λιμάνι του Βόλου	182
<i>Συμπεράσματα:</i>	186
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Πολιτικές για την ανάπτυξη του homeporting</u>	<u>187</u>
9.1. Γενικές προτάσεις για την ανάπτυξη του ελληνικού homeporting.....	187
9.1.1 Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελλάδα	187
9.1.2. Παραδείγματα καλών πρακτικών	190
9.1.3. Συνεργασία Εμπλεκόμενων Φορέων	191
9.2. Πολιτικές για την προώθηση της κρουαζιέρας και του homeporting στον Βόλο	193
9.3. Διαμόρφωση θεσμικού πλαισίου.....	197
9.3.1. Διαμόρφωση πολιτικών για την πόλη του Βόλου	198
<i>Συμπεράσματα:</i>	199
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: Ανάπτυξη-Αναβάθμιση των υποδομών.....</u>	<u>201</u>
10.1. Λιμενικές υποδομές	201
10.1.1. Υποδομές της λιμενικής ζώνης.....	206
10.2. Αστικές υποδομές	208
10.3. Μεταφορικές υποδομές.....	210
10.4. Καταλύματα	211
10.5 Αξιοποίηση πολιτιστικών και τουριστικών υποδομών	213
10.6 Δημιουργία νέων υποδομών τουρισμού.....	215
<i>Συμπεράσματα:</i>	216
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: Προσέλκυση νέων επιβατών.....</u>	<u>217</u>
11.1. Προσέλκυση κρουαζιερόπλοιων πολυτελείας.....	217
11.2. Ανάπτυξη της εγχώριας αγοράς επιβατών	217
11.3. Προσέλκυση επιβατών από την Ασία	218
11.4. Ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας	219
11.5. Προσέλκυση γαστρονομικού τουρισμού	219

11.6. Προώθηση “family friendly” πακέτων	220
<i>Συμπεράσματα:</i>	220
<u>Συμπεράσματα κειμένου:</u>	222
<u>Παράρτημα:</u>	231

Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 1:Κατηγορίες Λιμένων	27
Πίνακας 2: Ο τύπος των αποβλήτων και το πλήγμα που παράγεται από ένα τυπικό κρουαζιερόπλοιο 3.000 ατόμων.....	35
Πίνακας 3: Αναλυτικά έξοδα από τις δραστηριότητες της κρουαζιέρας στο λιμάνι-προορισμό	44
Πίνακας 4: Συνολική Παγκόσμια συνεισφορά της κρουαζιέρας στην οικονομία για το έτος 2018.....	46
Πίνακας 5: Άμεσες Δαπάνες από τον τομέα της κρουαζιέρας – Παγκόσμια και Περιφερειακά για το έτος 2018 (Δισεκατομμύρια).....	47
Πίνακας 6: Έμμεσες και επαγόμενες δαπάνες του τομέα της κρουαζιέρας Παγκόσμια και Περιφερειακά για το έτος 2018.....	49
Πίνακας 7: Άμεσες Δαπάνες από τον τομέα της κρουαζιέρας στην Ευρώπη για το έτος 2018 (Δισεκατομμύρια)	55
Πίνακας 8: Αφίξεις και έσοδα της Ελλάδας για τον τομέα της κρουαζιέρας, τα έτη 2018-2019.....	57
Πίνακας 9: «Θεσμικό Πλαίσιο, μεταρρύθμιση, αναδιοργάνωση».	75
Πίνακας 10: Διαχρονική εξέλιξη του μεριδίου της ανάπτυξης της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας για τις δημοφιλέστερες περιοχές.....	88
Πίνακας 11: Τα δέκα λιμάνια της Μεσογείου με τις περισσότερες εκκινήσεις πλοίων.	97
Πίνακας 12: Τα δέκα λιμάνια αφετηρίας της Μεσογείου με τις περισσότερους επιβάτες homeport.....	97
Πίνακας 13: Τα δέκα λιμάνια της Μεσογείου με τις περισσότερους επιβάτες συνολικά	97
Πίνακας 14: Διαχρονική εξέλιξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, έτος 2015-2019..	104
Πίνακας 15: Κύρια χαρακτηριστικά των Ελληνικών Homeports.....	107

Πίνακας 16: Ανάλυση των εταιρειών και των εσόδων τους για την κρουαζιέρας παγκοσμίως.....	119
Πίνακας 17: Διαχρονική εξέλιξη της κίνησης της κρουαζιέρας στο λιμάνι της Βαλέτας (2010-2019)	137
Πίνακας 18: Διαχρονική εξέλιξη της κίνησης κρουαζιέρας στο λιμάνι της Civitanvechia για τα έτη 2010 έως 2019	139
Πίνακας 19: Συγκριτική Ανάλυση της κίνησης των λιμένων που χρησιμοποιήθηκαν ως παραδείγματα	141
Πίνακας 20: Μεταβολή πληθυσμού 1991-2011	147
Πίνακας 21: Οικονομική Δραστηριότητα Π.Ε. Μαγνησίας	148
Πίνακας 22: Συνολικές Αφίξεις και επιβάτες κρουαζιέρας στο λιμάνι του Βόλου για τα έτη 2010 έως 2019	170
Πίνακας 23: Τα 81 κριτήρια και οι συντελεστές βαρύτητας τους, για την επιλογή των λιμένων αφετηρίας από τις εταιρείες κρουαζιέρας.	179
Πίνακας 24: Εφαρμογή των κριτηρίων επιλογής για τη δραστηριότητα homeporting στο λιμένα του Βόλου	183
Πίνακας 25: Πολιτιστικά στοιχεία Βόλου.....	231

Περιεχόμενα Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Κατανομή Δαπανών Κρουαζιέρας Κατά Μέσο Όρο	52
Διάγραμμα 2: Αφίξεις επιβατών στα λιμάνια της Μεσογείου 2004-2019 (εκατομμύρια)	54
Διάγραμμα 3: Χώρες της Μεσογείου και τα ποσοστά της κίνησης αυτών για το 2019	56
Διάγραμμα 4: Κατανομή των συνολικών εισπράξεων κρουαζιέρας ανά λιμάνι για το έτος 2019	58
Διάγραμμα 5: Ποσοστά εποχικότητας homeporting στην Μεσόγειο (2019).....	61
Διάγραμμα 6: Εποχικότητα των επιβατών για το έτος 2019 στα λιμάνια της Μεσογείου	62
Διάγραμμα 7: Τα μερίδια της μεταφορικής ικανότητας επιβατών, των αγορών της κρουαζιέρας για το 2019-2020.....	89
Διάγραμμα 8: Τα δέκα λιμάνια της Μεσογείου με την μεγαλύτερη επισκεψιμότητα για τα έτη 2000 και 2018.	96

Διάγραμμα 9: Κινήσεις επιβατών στα λιμάνια κρουαζιέρας Μεσογείου (2000-2017)	99
Διάγραμμα 10: Κινήσεις επιβατών στα λιμάνια κρουαζιέρας Μεσογείου (2015-2019)	100
Διάγραμμα 11: Κινήσεις επιβατών στα λιμάνια κρουαζιέρας Μεσογείου (2000-2018)	100
Διάγραμμα 12: Προσεγγίσεις Κρουαζιερόπλοιων στη Μεσόγειο (2000-2018).....	101
Διάγραμμα 13: Μετακινήσεις επιβατών κατά Μέσο όρο στη Μεσόγειο (2000-2018)	102
Διάγραμμα 14: Διαχρονική εξέλιξη των αφίξεων επιβατών στους ελληνικούς λιμένες για τα έτη 2014-2019.....	105
Διάγραμμα 15: Διαχρονική εξέλιξη των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα για τα έτη 20014-2019	105
Διάγραμμα 16: Κατανομή Δραστηριότητας Home-Porting στους Ελληνικούς Λιμένες (2016)	109
Διάγραμμα 17: Κατανομή των επιβατών κρουαζιέρας αναλόγως την χώρα προέλευσης τους για το 2018.....	112
Διάγραμμα 18: Κατανομή της προέλευσης των επιβατών της Β.Αμερικής	113
Διάγραμμα 19: Ευρωπαϊκές χώρες προέλευσης επιβατών για το 2018.....	114
Διάγραμμα 20: Χώρες προέλευσης επιβατών εκτός Ευρώπης και Αμερικής για το 2019	115
Διάγραμμα 21: Οι δέκα πρώτες χώρες προέλευσης επιβατών	116
Διάγραμμα 22: Μεριδίο εταιρειών στην Παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας.....	117
Διάγραμμα 23: Σύγκριση της επιβατικής κίνησης της κρουαζιέρας στα τρία λιμάνια της Μεσογείου για τα έτη 2010-2019	142
Διάγραμμα 24: Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων στο Λιμάνι του Βόλου 2010-2019.....	171
Διάγραμμα 25: Επιβάτες Κρουαζιέρας στο λιμάνι του Βόλου 2010-2019.....	171
Διάγραμμα 26: Απεικόνιση των σημαντικότερων παραγόντων ελκυστικότητας λιμένων	177
Διάγραμμα 27: Οι 9 ευρύτερες κατηγορίες των χαρακτηριστικών του λιμένα που καθιστούν ένα λιμάνι αφετηρίας ελκυστικό	178
Διάγραμμα 28: Οι 3 ευρύτερες κατηγορίες των χαρακτηριστικών του προορισμού που καθιστούν ένα λιμάνι αφετηρίας ελκυστικό	178

Περιεχόμενα Εικόνων

Εικόνα 1: Ενδεικτικός ανεφοδιασμός κρουαζιερόπλοιου σε χωρητικότητας 3.800 ατόμων, σε λιμένα αφετηρίας (Costa Pacifica).....	60
Εικόνα 2: Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα	76
Εικόνα 3: Κανονισμοί της βιομηχανίας της Κρουαζιέρας Παγκοσμίως.....	81
Εικόνα 4: Λιμένες κρουαζιέρας στον παγκόσμιο χάρτη.	87
Εικόνα 5: Το λιμάνι Everglades της Φλόριντα.....	90
Εικόνα 6: Νησί CocoCay 1.....	91
Εικόνα 7: Νησί CocoCay 1.....	92
Εικόνα 8: Το λιμάνι του Μαϊάμι.....	92
Εικόνα 9: Τα λιμάνια της Μεσογείου.....	94
Εικόνα 10: Ποσοστό συμμετοχής των περιοχών στην ανάπτυξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας για τα έτη 2018-2019.	94
Εικόνα 11: Περιοχές της Μεσογείου, αριθμός επιβατών και εκκινήσεις πλοίων ανά τομέα.....	98
Εικόνα 12: Η θέση του λιμένα του Πειραιά στην Ελλάδα	130
Εικόνα 13: Το λιμάνι του Πειραιά	132
Εικόνα 14: Τουριστικοί Προορισμοί 1	153
Εικόνα 15: Η συγκέντρωση και θέση των airbnb για την περιοχή της Μαγνησίας..	154
Εικόνα 16: Τουριστικοί Προορισμοί 2	155
Εικόνα 17: Το τρενάκι του Πηλίου 1	157
Εικόνα 18: Το τρενάκι του Πηλίου 2	157
Εικόνα 19: Αρχαιολογικός χώρος Σέσκλου.....	158
Εικόνα 20: Αρχαιολογικός χώρος Διμηνίου	158
Εικόνα 21: Αρχαιολογικός χώρος Αρχαίας Δημητριάδας.....	158
Εικόνα 22: Αρχαιολογικός χώρος Νέας Αγχιάλου (Φθιώτιδες Θήβες)	158
Εικόνα 23: Το σχέδιο των Γάλλων Τεχνικών για το λιμάνι του Βόλου, 1890	162
Εικόνα 24: Το σχέδιο του Δ. Πίππα για την ανάπτυξη του λιμένα Βόλου (1949) ...	162
Εικόνα 25: Προτάσεις για την επέκταση του λιμένα Βόλου (Γραφείο Δοξιάδη, 1966)	162
Εικόνα 26: Τελική πρόταση της επέκτασης του λιμανιού του Βόλου από το γραφείο Δοξιάδη το 1983.....	163

Εικόνα 27: Ακτοπλοϊκές Συνδέσεις με άλλα λιμάνια	165
Εικόνα 28: Το λιμάνι του Βόλου και η θέση των προβλητών σήμερα	168
Εικόνα 29: Το λιμάνι και η πόλη του Βόλου	171
Εικόνα 30: Το λιμάνι του Βόλου.....	173
Εικόνα 31: Άμεσα εμπλεκόμενοι φορείς στον τομέα της κρουαζιέρας	192

Εισαγωγή - Μεθοδολογία

Εισαγωγικά στοιχεία

Ο τουρισμός είναι ένας από τους κλάδους του τριτογενή τομέα της οικονομίας, που αναπτύσσεται συνεχώς. Η επίδραση του τουρισμού στην κοινωνική ζωή των ανθρώπων αλλά και στις τοπικές και εθνικές κοινωνίες, είναι έντονη και πολυδιάστατη. Σημαντική είναι η συνεισφορά του τουρισμού στην δημιουργία θέσεων εργασίας.

Σήμερα, πλέον όλο και περισσότεροι άνθρωποι ταξιδεύουν για λόγους αναψυχής. Η μετακίνηση του ανθρώπου, μιας οικογένειας ή γενικότερα μιας ομάδας ανθρώπων από την μόνιμη κατοικία τους προς κάποιον προορισμό με σκοπό την αναψυχή, αποτελούν το βασικό στοιχείο ενός τουριστικού ταξιδιού. Το ταξίδι αναψυχής αποτελεί ένα θεμελιώδες δικαίωμα του ανθρώπου.

Με την πάροδο του χρόνου, ο τομέας του τουρισμού εξελίχθηκε. Η ζήτηση της αγοράς για νέες εμπειρίες που εξειδικεύονται ανάλογα με τις ανάγκες και τις προτιμήσεις του κοινού οδήγησε στην διαφοροποίηση του προσφερόμενου προϊόντος. Η κρουαζιέρα είναι ένας κλάδος του μαζικού θαλάσσιου τουρισμού. Ως έννοια και δραστηριότητα η κρουαζιέρα συμπεριλαμβάνει εκτός από το κομμάτι της ναυτιλίας, την μεταφορά, την διαμονή, την ψυχαγωγία, την αναψυχή, την γαστρονομία.

Ο τομέας της κρουαζιέρας τα τελευταία χρόνια έχει γνωρίσει σημαντική ανάπτυξη. Τα οικονομικά οφέλη που πηγάζουν από την δραστηριότητα έχουν προσελκύσει το ενδιαφέρον μελετητών και επενδυτών. Η οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας, υπεισέρχεται σε πολλούς τομείς της οικονομίας. Μέσω της δραστηριότητας δίνεται η δυνατότητα σε πολλούς τόπους να ωφεληθούν και να αναπτυχθούν.

Τα λιμάνια προορισμοί της κρουαζιέρας στον παγκόσμιο χάρτη, εντοπίζονται σε διάφορες περιοχές. Οι πιο δημοφιλείς από αυτές είναι η Καραϊβική και η Μεσόγειος. Η ανταγωνιστικότητα των λιμένων είναι μεγάλη, ειδικότερα για τα λιμάνια από όπου ξεκινούν τα δρομολόγια τους οι κρουαζιέρες. Ένας τρόπος να καρπωθεί η μέγιστη ωφέλεια από της δραστηριότητα της κρουαζιέρας είναι τα λιμάνια αφετηρίας. Η οικονομική ωφέλεια στα λιμάνια αφετηρίας είναι τριπλάσια σε σχέση με τα λιμάνια προορισμού των δρομολογίων της κρουαζιέρας.

Στην Ελλάδα, η δραστηριότητα του homeporting, δεν είναι τόσο ανεπτυγμένη. Τα λιμάνια επιβίβασης είναι μικρά σε αριθμό, και η συγκέντρωση της δραστηριότητας είναι άνισα κατανεμημένη σε αυτά. Λόγω της μορφολογίας της χώρας αλλά και της δυναμικότητας της ως τουριστικός προορισμός παγκοσμίως, η Ελλάδα μπορεί να διεκδικήσει ένα αρκετά μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς της κρουαζιέρας, ειδικά όσον αφορά την homeporting δραστηριότητα.

Για την ανάπτυξη της αφετηριακής κίνησης στους ελληνικούς λιμένες, οι προορισμοί πρέπει να πληρούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις και όσον αφορά τις υποδομές του ίδιου του λιμένα αλλά και τα χαρακτηριστικά του προορισμού.

Η πόλη και το λιμάνι του Βόλου διαθέτουν πολύ καλές προοπτικές για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας αφετηρίας. Το ζήτημα είναι να βρεθούν οι ελλείψεις αλλά και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του τόπου, αλλά και οι πολιτικές που πρέπει να ακολουθηθούν, με αποτέλεσμα την δημιουργία ενός σημαντικού για τη χώρα λιμένα αφετηρίας.

Στόχοι διπλωματικής

Η Ελλάδα είναι μια χώρα, με πολλές προοπτικές για την ανάπτυξη του homeporting. Η θέσπιση διαφόρων νομοθεσιών κατά διαστήματα αποτέλεσε τροχοπέδη για την ανάπτυξη της. Έως και το 2011, το ισχύον πλαίσιο δεν ήταν ευνοϊκό για την κρουαζιέρα αφετηρίας. Μετά την ολοκληρωτική άρση του καμποτάζ το 2012, η ευκαιρία που δημιουργήθηκε, δεν εκμεταλλεύτηκε σωστά από τα ελληνικά λιμάνια. Η παρούσα διπλωματική στοχεύει στην κατανόηση των ωφελειών από την δραστηριότητα του homeporting, στην εύρεση των κριτηρίων που το καθιστούν ελκυστικό στις εταιρείες κρουαζιέρας, και στην εφαρμογή τους στο λιμάνι του Βόλου. Με αυτόν τον τρόπο θα αναγνωριστούν οι αναπτυξιακές προοπτικές του λιμένα, αλλά και τα αδύνατα σημεία του. Το αποτέλεσμα θα είναι η δημιουργία ενός πλάνου που θα περιλαμβάνει τις πολιτικές που πρέπει να ακολουθήσει η πόλη και το λιμάνι του Βόλου, τις επενδύσεις που πρέπει να πραγματοποιήσει και τις ομάδες στόχους που πρέπει να προσελκύσει, βασιζόμενη στα πλεονεκτήματα της. Ο τελικός στόχος της εργασίας αφορά την ανάπτυξη του τομέα του τουρισμού, και την εδραίωση του Βόλου ως ένας σημαντικός και δημοφιλής προορισμός αφετηρίας για την κρουαζιέρα στους χάρτες της Ελλάδας και της Μεσογείου.

Μεθοδολογία

Το πρώτο στάδιο για την εκπόνηση της διπλωματικής αυτής εργασίας, ήταν η επιλογή του θέματος « Κρουαζιέρα και Homerorting, με μελέτη περίπτωσης το λιμένα του Βόλου». Το θέμα της εργασίας προήλθε ύστερα από την επισκόπηση των τάσεων του τουρισμού τα τελευταία χρόνια και του εντοπισμού της δυναμικότητας του κλάδου της κρουαζιέρας, το οποίο στην ανάλυση παρουσιάζεται ως μια ευκαιρία για τη χώρα και τα λιμάνια της, η οποία βασίζεται στα συγκριτικά πλεονεκτήματα της και αποσκοπεί στην ανάπτυξη των τόπων και των λιμανιών. Η επιλογή του λιμένα του Βόλου προήλθε από την αναγνώριση των υφιστάμενων αναπτυξιακών χαρακτηριστικών της πόλης και του λιμένα όσον αφορά τα τουριστικά στοιχεία, αλλά και την μοναδικότητα του ως ένα λιμάνι του ηπειρωτικού χώρου στην συγκεκριμένη θέση.

Το επόμενο στάδιο ήταν η εύρεση και επισκόπηση της διαθέσιμης βιβλιογραφίας πάνω στο θέμα της κρουαζιέρας και του homerorting, έτσι ώστε να τεθούν οι προβληματισμοί και οι στόχοι της εργασίας και να δημιουργηθεί η δομή και τα περιεχόμενα της.

Αναλυτικότερα, για την αποσαφήνιση των βασικότερων εννοιών της κρουαζιέρας και του homerorting χρησιμοποιήθηκαν επιστημονικά άρθρα της ελληνόγλωσσης και ξενόγλωσσης βιβλιογραφίας τα οποία δημοσιεύτηκαν τα τελευταία είκοσι χρόνια και βοήθησαν στην πληρέστερη κατανόηση του αντικειμένου της διπλωματικής

Εκτός από την καταγραφή των εννοιών και των συνεπειών της κρουαζιέρας, απαραίτητη ήταν και η καταγραφή της οικονομικής συνεισφοράς της κρουαζιέρας και του homerorting στους τόπους τους οποίους επιδρά. Η ανάλυση των στοιχείων αυτών βασίστηκε στα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία των οργανισμών που μελετούν την εξέλιξη της κρουαζιέρας, όπως ο Διεθνής Οργανισμός της Κρουαζιέρας (CLIA), η Ένωση Κρουαζιέρας της Μεσογείου (MedCruise), η Ένωση Λιμένων της Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ), αλλά και σε άλλα επιστημονικά κείμενα και άρθρα. Για την πληρέστερη κατανόηση των ωφελειών διαμορφώθηκαν πίνακες και διαγράμματα με την χρήση του λογισμικού Excel με σκοπό την κωδικοποίηση, επεξεργασία και οργάνωση των

δεδομένων. Με τον τρόπο αυτόν διευκολύνεται η απεικόνιση και κατανόηση των δεδομένων αλλά και η σύγκριση τους.

Το επόμενο στάδιο αφορούσε το θεσμικό καθεστώς υπό το οποίο δρα η κρουαζιέρα ειδικότερα στην Ελλάδα αλλά και παγκοσμίως. Οι κανόνες, οι νόμοι και οι περιορισμοί, υπό τους οποίους εκτυλίσσεται η δραστηριότητα συντελούν στη διαμόρφωση των πολιτικών που πρέπει να ληφθούν. Για αυτό το στάδιο της εργασίας, έγινε μια εκτενής ανάλυση και παράθεση του θεσμικού πλαισίου της χώρας που αφορά τον κλάδο της ναυτιλίας και της κρουαζιέρας αλλά και η παράθεση των σημαντικότερων νόμων και κανόνων που αφορούν την διασφάλιση της ασφάλειας της κρουαζιέρας παγκοσμίως.

Στην συνέχεια ακολούθησε μια αρκετά εκτενής αναφορά στην βιομηχανία της κρουαζιέρας παγκοσμίως. Η δημιουργία αυτού του κεφαλαίου περιλάμβανε ένα μεγάλο εύρος που αφορά την κατάταξη των λιμένων, την ανάλυση των εταιριών, την ανάλυση των επιβατών και γενικότερα τους κυριότερους τρόπους και τρόπους που κινείται η βιομηχανία της κρουαζιέρας. Και σε αυτό το σημείο διαμορφώθηκαν πίνακες και διαγράμματα, ενώ οι βιβλιογραφικές αναφορές προήλθαν κυρίως από τους Οργανισμούς λιμένων, τις ιστοσελίδες των εταιριών και από επιστημονικά άρθρα κυρίως της ξενόγλωσσης βιβλιογραφίας. Σκοπός αυτής της ανάλυσης είναι η κατανόηση και ο τρόπος που ενεργεί η βιομηχανία της κρουαζιέρας αλλά και οι προοπτικές που υπάρχουν για τους αναδυόμενους προορισμούς μέσα σε αυτήν.

Το επόμενο βήμα αφορά την εύρεση των πρακτικών και των λειτουργιών κάποιων δημοφιλών λιμένων αφετηρίας, όπως και των προϋποθέσεων που τους διέπουν. Κύριες πηγές ήταν οι ιστοσελίδες των λιμένων, η MedCruise όπως και κάποια επιστημονικά άρθρα. Στο τέλος έγινε συγκριτική ανάλυση των αποτελεσμάτων αλλά και η δημιουργία συγκριτικών πινάκων και διαγραμμάτων για να επιτευχθεί το καλύτερο αποτέλεσμα.

Τα επόμενα δυο κεφάλαια αφορούν στην υφιστάμενη κατάσταση του Βόλου και του λιμένα. Η ευρεία καταγραφή των υφιστάμενων στοιχείων αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα της διπλωματικής, αφού βάσει αυτών θα εκπονηθούν οι προτάσεις. Σε αυτό το κεφάλαιο χρησιμοποιήθηκε το λογισμικό QGIS με σκοπό την απεικόνιση της υφιστάμενης κατάστασης, θέλοντας να αποδοθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να δίνεται μια πλήρης και κατανοητή εικόνα του προσφερόμενου “προϊόντος”. Οι

βιβλιογραφικές αναφορές των κεφαλαίων αυτών αφορούν τις ιστοσελίδες του λιμένα και του Δήμου, τα επιχειρησιακά, πολεοδομικά και αναπτυξιακά σχέδια του Δήμου από τα οποία έχουν εκμαιευτεί τα σημαντικότερα στοιχεία της πόλης και του λιμανιού τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη της πόλης του Βόλου ως ένας προορισμός κρουαζιέρας αφετηρίας.

Το επόμενο βήμα αφορά στην εύρεση των βασικών κριτηρίων που θέτουν την πόλη του Βόλου ως έναν λιμάνι αφετηρίας για την κρουαζιέρα. Για την εξυπηρέτηση του σκοπού αυτού χρησιμοποιήθηκε η μελέτη των ερευνητών Πάλλη, Βαγγέλα και Λεκάκου, οι οποίοι μέσα από μια εκτενή ανάλυση για τον προορισμό της ελκυστικότητας των λιμένων στις εταιρείες κρουαζιέρας οδηγήθηκαν στην δημιουργία 12 παραγόντων οι οποίοι οδηγούν στην δημιουργία 81 κριτηρίων. Τα κριτήρια αυτά εφαρμόστηκαν στον λιμένα του Βόλου με σκοπό την ανάλυση της ελκυστικότητας του, και την εύρεση των προϋποθέσεων που διαθέτει αλλά και αυτών που δεν διαθέτει. Έχοντας υπόψιν τα κριτήρια τα οποία δεν πληρούνται, αλλά και άλλων παραγόντων που υπεισέρχονται στην αναπτυξιακή πορεία του λιμένα και της πόλης, θα διαμορφωθεί παρακάτω μια ολοκληρωμένη στρατηγική για την ανάπτυξη του λιμένα.

Τα επόμενα τρία και τελευταία κεφάλαια αφορούν την διαμόρφωση της πρότασης της παρούσας διπλωματικής, η οποία στηρίζεται σε τρεις κατηγορίες. Οι τρεις κατηγορίες αυτές ολοκληρώνουν ένα πλαίσιο στο οποίο μπορεί να βασιστεί η πόλη και το λιμάνι για να αναπτυχθεί, προσελκύοντας δραστηριότητα homeporting. Αναλυτικότερα οι τρεις κατηγορίες αυτές αφορούν το θεσμικό πλαίσιο και τις πολιτικές που προτείνεται και πρέπει να ακολουθηθούν, τις υποδομές της πόλης και του λιμένα που πρέπει να αναπτυχθούν και να αναβαθμιστούν και τέλος τις ομάδες στόχους των επιβατών που μπορούν να προσελκυσθούν. Τα παραπάνω στοχεύουν στη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής που έχει σκοπό την ανάπτυξη του λιμένα του Βόλου ως ένα σημαντικό λιμάνι αφετηρίας της κρουαζιέρας στη χώρα, το οποίο θα έχει την δυνατότητα να καρπωθεί την μέγιστη δυνατή ωφέλεια από τον τομέα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Κρουαζιέρα και Homeporting

1.1.Εννοιολογική Προσέγγιση και Ορισμός

1.1.1. Κρουαζιέρα

Ο τουρισμός είναι ένας κλάδος του τριτογενή τομέα της οικονομίας, ο οποίος αποτελεί ένα πολυδιάστατο φαινόμενο, που τις τελευταίες δεκαετίες έχει έντονη επίδραση στην ζωή των ανθρώπων αλλά και τις εθνικές οικονομίες των κρατών. Μέσω του τουρισμού δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας. Η γενικότερη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου έχει επιφέρει άνοδο στον τομέα του τουρισμού, αφού όλο και περισσότεροι άνθρωποι ταξιδεύουν πλέον, ειδικότερα για λόγους αναψυχής (Διακομιχάλης, 2009). Το ταξίδι δηλαδή, η μετακίνηση του ανθρώπου από τον τόπο όπου διαμένει μόνιμα προς κάποιον άλλον προορισμό, αποτελεί το βασικό στοιχείο του τουρισμού. Απαραίτητη προϋπόθεση των μετακινούμενων είναι η καθορισμένη διάρκεια του ταξιδιού και ο σκοπός που θα είναι η αναψυχή. Η αναψυχή, και όπως λέμε οι διακοπές αποτελεί πλέον στην σήμερον ημέρα ένα θεμελιώδες δικαίωμα του ανθρώπου (Μοίρα & Μυλωνόπουλος, 2014).

Η ευρύτερη έννοια του κλάδου του τουρισμού περιλαμβάνει πολλά είδη στα οποία μπορεί να εξειδικευτεί, τα οποία προκύπτουν ανάλογα με τις προτιμήσεις του κοινού που απευθύνεται κάθε φορά. Στην συγκεκριμένη περίπτωση η κρουαζιέρα στην οποία γίνεται εκτενής αναφορά παρακάτω εντάσσεται στον θαλάσσιο τουρισμό ενώ μπορεί να καλύψει ένα ευρύ φάσμα επιλογών και για συμβατικούς και για εναλλακτικούς τουρίστες. Οι τουρίστες κρουαζιέρας μπορεί να ταξιδεύουν μόνοι, ή με οργανωμένες ομάδες, προγραμματισμένες από ταξιδιωτικά πρακτορεία (Δέφνερ, 2006). Η έννοια της κρουαζιέρας είναι αρκετά σύνθετη αφού συμπεριλαμβάνει τη μεταφορά, τον τουρισμό, την αναψυχή, τη ψυχαγωγία, το ταξίδι, τη γαστρονομία.

Ανά καιρούς έχουν δοθεί αρκετοί ορισμοί στην έννοια αυτή, οι οποίοι είναι διαφορετικοί και κατά κάποιον τρόπο δρουν συμπληρωματικά ο ένας για τον άλλον. Πιο συγκεκριμένα με την χρήση του όρου, τουρισμός κρουαζιέρας εννοούμε *«την επιλογή ενός κατάλληλα διαμορφωμένου πλοίου το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας όσο και ως μέσο μετακίνησης, σύμφωνα με ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα, από ένα άτομο/τουρίστα, ο οποίος αποδέχεται την ένταξή του σε ένα κοινό περιβάλλον με ένα σύνολο ατόμων που συμμετέχουν στο κοινό*

πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης, με σκοπό την αναψυχή. Ως εκ τούτου, η δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού που έχει ως αντικείμενο την παροχή του τουριστικού προϊόντος της κρουαζιέρας καλείται κρουαζιέρα, σελ. 64». Ένας άλλος πιο πρόσφατος ορίζει την κρουαζιέρα ως «το οποιοδήποτε ταξίδι αναψυχής έναντι ναύλου, με κύριο σκοπό την εγκατάσταση των επιβατών στο πλοίο και την επίσκεψη τους σε ποικιλία προορισμών. Βασικό σημείο του ορισμού είναι ότι ο σκοπός δεν είναι κατά αποκλειστικότητα η μεταφορά των επιβατών στους εκάστοτε προορισμούς αλλά η παραμονή τους στο πλοίο, σελ. 12» (Λεκάκου & Στεφανιδάκη, 2015).

Μια ακόμα έννοια που χρησιμοποιείται για την περιγραφή της κρουαζιέρας είναι αυτή του κυκλικού περιηγητικού ταξιδιού το οποίο χρησιμοποιεί ως μέσο μετακίνησης το κρουαζιερόπλοιο. Πιο συγκεκριμένα βασικό χαρακτηριστικό είναι ότι αποτελεί ένα ταξίδι αναψυχής το οποίο ξεκινάει και τελειώνει στο ίδιο σημείο. Το λιμάνι αυτό είναι το λιμάνι αφετηρίας. Η όλη αυτή η διαδικασία, δεν περιλαμβάνει μόνο το λιμάνι αφετηρίας αλλά και την πρόσβαση σε αυτό η οποία μπορεί να γίνεται με αεροπορικές συνδέσεις αλλά και να περιλαμβάνει διαμονή σε τουριστικά καταλύματα. Με αυτόν τον τρόπο στην κάθε πόλη που υπάρχει λιμάνι με επιβατική χρήση, υπάρχει και η δυνατότητα ανάπτυξης του homeporting με τις κατάλληλες υποδομές (Ηγουμενάκης et al., 1999).

Μια ακόμα παραδοχή είναι αυτή που ορίζει την κρουαζιέρα ως ένα ταξίδι με κρουαζιερόπλοιο για λόγους αναψυχής και ψυχαγωγίας του οποίου ο στόχος δεν είναι απλά η μεταφορά των επιβατών από το ένα λιμάνι στο άλλο αλλά η παροχή ενός ολοκληρωμένου πακέτου διακοπών. Ίσως ένας από τους πιο ολοκληρωμένους ορισμούς που έχει δοθεί και με αυτόν αξίζει να κλείσουμε το κεφάλαιο των ορισμών είναι αυτός των Λεκάκου και Πάλλης (2009) όπου ορίζουν τον τουρισμό κρουαζιέρας ως 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.

Η εκπλήρωση της κρουαζιέρας είναι ουσιαστικά η μεταφορά εν πλω της παροχής υπηρεσιών που θα προσφέρονταν σε ένα τουρίστα αν βρισκόταν στην ηπειρωτική χώρα. Το κρουαζιερόπλοιο αποτελεί ένα κινητό θέρετρο, έχει δηλαδή την μορφή ενός ξενοδοχείου, μόνο που σε αυτήν την περίπτωση είναι πλωτό. Ως ένα πλωτό θέρετρο διαθέτει τις υποδομές των χερσαίων θέρετρων όπως: τα εστιατόρια, τα μπαρ, αθλητικές

εγκαταστάσεις, εμπορικά κέντρα, κέντρα διασκέδασης, κινηματογράφοι, γκαλερί, μουσεία, πισίνες, εγκαταστάσεις σπα κ.ά. Οι καμπίνες γίνονται μεγαλύτερες και πολυτελέστερες σύμφωνα με την ζήτηση και τον ανταγωνισμό και καλύπτουν σχεδόν όλες τις απαιτήσεις των καταναλωτών. Ο τομέας της κρουαζιέρας έχει εξελιχθεί σημαντικά αποτελώντας έναν από τους σημαντικότερους τομείς του σύγχρονου τουρισμού, προσελκύνοντας πλήθος επιβατών (όπως αναλύεται και στο κεφάλαιο 4.1). Παρακάτω περιγράφονται τα πέντε ειδικά χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας (Dowling, 2006):

- ❖ Υπάρχει η δυνατότητα της επίσκεψης πολλών διαφορετικών προορισμών, ανά τακτά χρονικά διαστήματα.
- ❖ Παροχή ασφάλειας από τα πλοία προς τους επιβάτες.
- ❖ Τα πλοία λειτουργούν αυτόνομα (ηλεκτρισμός, υδροδότηση, παροχή υπηρεσιών, ασφάλεια, προσωπικό)
- ❖ Υπάρχει καταρτισμένο προσωπικό στα πλοία, με σκοπό την παροχή υψηλών προδιαγραφών υπηρεσιών.
- ❖ Παροχή γευμάτων υψηλής ποιότητας.
- ❖ Δυνατότητα επιλογής προγραμμάτων με ευελιξία στις ημερομηνίες και στην διάρκεια.

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 συμβατικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού, λόγω της πληθώρας των εξειδικευμένων δραστηριοτήτων που προσφέρει όπως θεματικές κρουαζιέρες για περιβαλλοντικούς λόγους όπως η συλλογή σκουπιδιών από τα βάθη της θάλασσας με καταδύσεις, κρουαζιέρες για τρίτη ηλικία, κρουαζιέρες για ομοφυλόφιλους, κρουαζιέρες με σκοπό την γευσιγνωσία κ.ά.

1.1.2 Home porting

Η δεύτερη και σημαντικότερη έννοια που αναλύεται είναι αυτή του homeporting. Το ενδιαφέρον για την δραστηριότητα αυτή προκύπτει έπειτα από την αναγνώριση των θετικών επιπτώσεων που δημιουργούνται στους χώρους όπου ασκείται, είτε πρόκειται για αστική περιοχή, είτε πρόκειται για νησιωτική, είτε είναι ανεπτυγμένη τουριστικά είτε όχι. Κάθε περιοχή που διαθέτει ένα λιμάνι με τις απαραίτητες υποδομές όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 9 αλλά και το αντίστοιχο τουριστικό προϊόν, θέλει να προωθηθεί ως λιμένας αφετηρίας και τερματισμού κρουαζιέρας (homeport). Πιο συγκεκριμένα τους λιμένες τους οποίους τα κρουαζιερόπλοια χρησιμοποιούν ως σταθμούς εκκίνησης και τερματισμού για την κυκλική περιήγηση τους αλλά και επιβιβάζουν και αποβιβάζουν οριστικά τους επιβάτες τους ονομάζουμε homeports και η συνολική δραστηριότητα που προκύπτει από αυτή τη διαδικασία είναι το homeporting. Οι κατηγορίες των λιμένων θα αναλυθούν παρακάτω όπως και τα οφέλη, παρόλα αυτά υπάρχουν πολλές προοπτικές ανάπτυξης όχι μόνο του ίδιου του λιμένα, αλλά και συνολικά του κοινωνικοοικονομικού τομέα της εκάστοτε τοπικής κοινωνίας. Στα λιμάνια αφετηρίας οι χρόνοι παραμονής των επιβατών και των κρουαζιερόπλοιων είναι πολλαπλάσιοι από ότι σε ένα λιμένα προορισμού πράγμα που λογικά συνεπάγεται την αντίστοιχη διεύρυνση των ωφελειών (Πάλλης και ά., 2017).

Σε παγκόσμια κλίμακα, επικρατεί μια σταθερή αλλά εντυπωσιακά ανοδική πορεία γενικότερα του κλάδου του τουρισμού κρουαζιέρας όπως προαναφέρθηκε. Τα συμπληρωματικά στοιχεία που το επιβεβαιώνουν είναι οι γενικότερες αυξήσεις που εντοπίζονται στις αφίξεις των πλοίων στους λιμένες, στην αύξηση του αριθμού των κρουαζιερόπλοιων αλλά και του μεγέθους τους (mega-ships, η νέα τάση στην βιομηχανία των πλοίων, λιγότερα πλοία αλλά υπερμεγέθη) αλλά και επεκτάσεις των υποδομών των λιμένων έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των σύγχρονων αναγκών της κρουαζιέρας και να μπορούν να προσελκύσουν εταιρείες με σκοπό την λειτουργία τους ως λιμένες αφετηρίας. Όλο και περισσότερα λιμάνια, ιδίως στη Βόρεια και Κεντρική Αμερική που αποτελεί τον πρώτο προορισμό παγκοσμίως τείνουν να θέλουν να ονομαστούν και να λειτουργούν ως homeports, και έχουν αναπτύξει τις λιμενικές τους υποδομές και εγκαταστάσεις. Κυρίως στο παράδειγμα της Κεντρικής Αμερικής που αποτελεί μια βάση που προσελκύει κόσμο από κάθε άκρη της γης,

ιδιαίτερα για την Καραϊβική όπου ως προορισμός κατέχει λίγο πάνω από το 40% τα τελευταία 5 έτη (CLIA, 2019) της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας καίριο ερώτημα αποτελεί πού και πώς θα τοποθετηθούν νέοι λιμένες αφετηρίας που θα μπορούν να ανταπεξέλθουν στις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες της ανάπτυξης αλλά και της διατήρησης της κρουαζιέρας, των εταιρειών, των επιβατών, των πλοίων, του στόλου (Jordan, 2013).

Η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά είναι αυτή της Μεσογείου. Σύμφωνα με τα δεδομένα τα τελευταία χρόνια, ειδικότερα από το 2000 μέχρι και σήμερα, έχει υπάρξει μια δομική αλλαγή στην αγορά αλλά και στην κίνηση. Η Μεσόγειος θάλασσα διαθέτει κάποια από τα μεγαλύτερα λιμάνια κρουαζιέρας με τις περισσότερες αφίξεις (Pallis et.al., 2017).

Τα περισσότερα λιμάνια έχουν ως στόχο να προσελκύσουν δραστηριότητες homeporting οι οποίες θέτουν ένα υψηλότερο όριο στον οικονομικό αντίκτυπο των τοπικών οικονομιών (Brida & Zapata, 2010; Castillo-Manzano et.al., 2015). Με αυτόν τον τρόπο δημιουργούνται κάποια ζητήματα ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων τα οποία αφορούν τη συμπερίληψη αυτών στα δρομολόγια αλλά και τη δημιουργία ελκυστικών συνθηκών και υποδομών για να γίνει από εκεί η εκκίνηση των πλοίων αλλά και ο τερματισμός με σκοπό να προσελκύσουν περισσότερους επισκέπτες. Ο ανταγωνισμός των homeports εντοπίζεται κυρίως στην ελκυστικότητα τους αυτών και στην απόφαση των εταιρειών για την επιλογή αυτών (Karlis et al., 2018).

Στην Ελλάδα, τα λιμάνια που εμπλέκονται επιχειρηματικά με τον τουριστικό κλάδο της κρουαζιέρας βρίσκονται σε μια συνεχή αναζήτηση με σκοπό τη διεύρυνση της ελκυστικότητάς τους ως ενδιάμεσους προορισμούς, ως προορισμούς αφετηρίας αλλά και της εύρεσης πόρων και επενδύσεων για την βελτίωση των υποδομών και τη δημιουργία νέων. Στις διαδικασίες αυτές συμβάλλει η τοπική αυτοδιοίκηση, η τοπική κοινωνία, και οι υπεύθυνοι κυβερνητικοί παράγοντες. Οι μέχρι τώρα προσπάθειες για την ενδυνάμωση και την καθιέρωση των ελληνικών λιμανιών στην παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας ως δυναμικούς λιμένες αφετηρίας δεν έχει ευδοκιμήσει. Η συνεχής ανοδική πορεία του κλάδου της κρουαζιέρας των τελευταίων χρόνων, και παγκόσμια, και κυρίως στη Μεσόγειο όπως αναλύεται στο κεφάλαιο 4.1, 4.2, 4.3 έχουν καταστεί ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων αφού η εγχώρια κρουαζιέρα δεν είναι τόσο ανεπτυγμένη σε σύγκριση με την παγκόσμια

αγορά. Ειδικότερα οι homeporting επιχειρήσεις που γίνονται στην Ελλάδα σε σχέση με αυτές που γίνονται στη Μεσόγειο αντιστοιχούν σε ένα αρκετά μικρότερο ποσοστό (κεφ 4.5).

Για την ανάπτυξη ενός homeport χρειάζονται συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Παραδείγματος χάρη, πολύ σημαντικές είναι οι μεταφορικές συνδέσεις. Αρχικά, το σημαντικότερο είναι να υπάρχει πλησίον του λιμανιού διεθνές αεροδρόμιο, οδική και σιδηροδρομική πρόσβαση, επαρκής κάλυψη καταλυμάτων και ξενοδοχείων και πολλά ακόμα που θα αναλυθούν παρακάτω. Οι λιμενικές υποδομές σύμφωνα με τις σημερινές απαιτήσεις πρέπει να αναβαθμίζονται συνεχώς, ειδικότερα τα τελευταία χρόνια αλλά και τα χρόνια που έπονται με την νέα τάση των υπερμεγεθών πλοίων, τα οποία απαιτούν την αντίστοιχη κάλυψη και στο θέμα των υποδομών αλλά και στο θέμα των επιβατών και του πληρώματος. Παράλληλα, το ίδιο σημαντικό είναι και το brand που έχει μια περιοχή ή το πόσο ελκυστικά είναι τα χαρακτηριστικά της, δηλαδή το τουριστικό προϊόν που έχει να πουλήσει και το πόσο δημοφιλές είναι αυτό. Επιπλέον, οι συνθήκες εξυπηρέτησης από τους λιμενικούς φορείς επίσης διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο. Τα ενδιάμεσα λιμάνια έχουν διαφορετικό ρόλο. Ορισμένες φορές ακόμα και οι υποδομές δεν έχουν αρκετή σημασία, αφού υπάρχουν περιπτώσεις που το πλοίο προσεγγίζει το λιμάνι σε μια ορισμένη απόσταση και επιβιβάζει και αποβιβάζει τους επιβάτες με λέμβους, όταν οι καιρικές συνθήκες το επιτρέπουν. Αυτό μπορεί να συμβαίνει διότι το λιμάνι δεν διαθέτει τις απαραίτητες υποδομές για να υποστηρίξει την πρόσδεση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στην Ελλάδα όπου συμβαίνει αυτό αποτελεί η Σαντορίνη, η οποία είναι και ένα από τα δημοφιλέστερα λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας παγκοσμίως λόγω του φυσικού κάλλους και της ιδιαίτερης κυκλαδίτικης αρχιτεκτονικής της. Η γενίκευση που ισχύει είναι ότι τα λιμάνια προορισμού πρέπει να βρίσκονται κοντά σε τουριστικές περιοχές με ιστορική ή ψυχαγωγική σημασία. Επιπλέον πρέπει να δίνονται κίνητρα στις εταιρείες από τη διοίκηση της πόλης και του λιμανιού, έτσι ώστε να επιλεγούν και να συμπεριληφθούν στα δρομολόγια τους (Πάλλης κ.ά., 2017).

Η επιλογή ενός λιμένα-αφετηρίας συνεπάγεται σημαντικές ωφέλειες για τον λιμένα, τη συνδεδεμένη οικονομία, και τους γειτονικούς προορισμούς ενδιαφέροντος που επισκέπτονται οι επιβάτες κρουαζιέρας. Οι εταιρείες κρουαζιέρας εκτιμούν ότι οι δαπάνες ανά επιβάτη στον λιμένα-αφετηρίας είναι τρεις φορές περισσότερες σε σύγκριση με τις δαπάνες στον ενδιάμεσο λιμένα. Οι πολλαπλάσιες ωφέλειες

παράγονται αφενός από την άφιξη/ παραμονή των επιβατών και στον προορισμό πριν/μετά την έναρξη/ολοκλήρωση της κρουαζιέρας, και αφετέρου από την πολλαπλότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται κατά τους διευρυμένους χρόνους παραμονής κρουαζιερόπλοιων, επιβατών και πληρώματος (Lekakou et al., 2004)

Οι παραγόμενες ωφέλειες από την επιλογή ενός λιμένα αφετηρίας, δεν μένουν μόνο στο ίδιο το λιμάνι αλλά μπορούν να φτάσουν και σε κοντινούς προορισμούς οι οποίοι εμφανίζουν ενδιαφέρον, ή δύνανται να καλύψουν τις ανάγκες που προκύπτουν και δεν μπορεί να τις καλύψει ο ίδιος ο προορισμός του λιμένα αφετηρίας. Υπάρχει μια συνδεδεμένη οικονομία η οποία ωφελείται από την συγκεκριμένη δραστηριότητα. Οι ωφέλειες αυτές προκύπτουν από την άφιξη των επιβατών, από την παραμονή τους, από τις ενέργειες και δραστηριότητες που κάνουν κατά αυτή τη διάρκεια και τον σκοπό τους, αλλά και από τις αντίστοιχες υπηρεσίες που τους προσφέρονται. Επιπρόσθετα, μεγάλο είναι το κέρδος του λιμένα από το ίδιο το πλοίο και την εταιρεία ανάλογα και με τον αριθμό των επιβατών και τις υπηρεσίες που μπορεί και είναι υποχρεωμένος να προσφέρει (Πάλλης κ.ά., 2017).

1.2 Τύποι Λιμένων

Οι τύποι των λιμένων διακρίνονται κυρίως από τις υποδομές που διαθέτουν για την υποδοχή των πλοίων. Υπάρχουν τρεις τύποι λιμένων ο κάθε ένας από τους οποίους έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά αλλά και διαφορετικό επίπεδο επένδυσης. Αυτά είναι τα: a) home ports, b) ports of call και c) hybrid ports. Το είδος τους έχει να κάνει σε μεγάλο βαθμό με την περιοχή στην οποία βρίσκονται. Για παράδειγμα, ένα λιμάνι μιας περιοχής η οποία δεν είναι αρκετά ανεπτυγμένη τουριστικά, συνήθως θέλει να εδραιωθεί ως port of call, για τον λόγο του ότι δεν απαιτείται μεγάλη επένδυση για να προσελκύσει κρουαζιερόπλοια σε σχέση με τα άλλα δύο είδη.

Οι λιμένες που βρίσκονται σε μία περιοχή η οποία είναι αρκετά ανεπτυγμένη τουριστικά και διαθέτει συγκεκριμένες υποδομές στοχεύουν στο να ονομαστούν home ports ή hybrid ports. Για να εδραιωθεί ένα λιμάνι ως τέτοιο είδος, τα κριτήρια είναι πολύ περισσότερα και δεν αφορούν μόνο το λιμάνι ως υποδομή αλλά και την περιοχή στην οποία βρίσκεται, καθώς και στο τι αυτή προσφέρει. Πιο συγκεκριμένα, σημαντική είναι η προσβασιμότητα του λιμένα, δηλαδή η εγγύτητά του με ένα διεθνές αεροδρόμιο, ο αριθμός των κλινών των ξενοδοχείων που διαθέτει η περιοχή στην οποία ανήκει ο λιμένας, η ικανότητα του λιμανιού να μπορεί να διαχειρίζεται μεγάλου μεγέθους

κρουαζιερόπλοια (έως και 350 μ.), η απόσταση που έχει από άλλα λιμάνια και το είδος αυτών, η εγγύτητα σε εμπορικές αγορές κ.ά. Marti (1990).

Πίνακας 1:Κατηγορίες Λιμένων

Τύπος λιμένα	Περιγραφή	Μέγεθος επένδυσης
1.2.1 Home ports	Οι επιβάτες επιβιβάζονται, και αποβιβάζονται στην αρχή και στο τέλος της κρουαζιέρας	Χρήζει μεγάλου μεγέθους επένδυση για την ουσιαστική ανάπτυξη του λιμανιού
1.2.2 Ports of Call	Αποτελεί ένα μέρος του ταξιδιού, οι επιβάτες απλά κάνουν στάση στον προορισμό αυτόν	Στο λιμάνι αυτό, η επένδυση είναι σχετικά μικρή, μόνο για την φιλοξενία των επιβατών και των κ/ζ.
1.2.3 Hybrid Ports	Αποτελεί έναν συνδυασμό των ανωτέρω.	Η επένδυση που χρειάζεται είναι ανάλογη ενός home port.

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Οι λιμένες αφετηρίας έχουν κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Ειδικότερα για τη Μεσόγειο, η Ένωση Λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου (www.medcruise.com) έχει καταγράψει κάποια από αυτά συγκεντρωτικά:

«I. Τα homeports της Μεσογείου είναι κατά βάση (76%) κύριοι λιμένες, αφού εξυπηρετούν μεγάλο όγκο επιβατών κάθε χρόνο.

«II. Οι χώρες που κινούν περισσότερο την homeporting δραστηριότητα είναι η Ιταλία, Τουρκία, Ισπανία, Γαλλία, Ελλάδα, Κροατία και Μάλτα.

III. Η Δυτική Μεσόγειος συγκεντρώνει τα περισσότερα Homeports (50%) ενώ η Ανατολική 24%, η Αδριατική 17% και η Μαύρη Θάλασσα 10%.

IV. Η πλειοψηφία των λιμένων αφετηρίας (60% των περιπτώσεων), διαθέτουν μόλις έναν τερματικό σταθμό κρουαζιέρας, ενώ το 19% αυτών διαθέτουν δύο τερματικούς. Τρεις τερματικούς διαθέτει το 5% των λιμένων αφετηρίας και περισσότερους από τρεις το 17%.

V. Η διαχείριση του λιμένα γίνεται συνηθέστερα από έναν διαχειριστή κατά το 52%, ενώ στο 45% των περιπτώσεων η διαχείριση γίνεται από κοινού με τους συνιδιοκτήτες των εταιρειών που συμμετέχουν στα ποσοστά των μετοχών.

VI. Ο λιμενικός σχεδιασμός τις περισσότερες φορές είναι υπ' ευθύνη του φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσής του, ενώ υπάρχουν περιπτώσεις συνιδιοκτησίας με ιδιωτικές εταιρείες, με αποτέλεσμα η ευθύνη να μοιράζεται ανάλογα με το ποσοστό των μετοχών τους.

VII. Η αναπτυξιακή πολιτική και οι αποφάσεις που πρέπει να παρθούν για αυτήν, λαμβάνονται από τις Αρχές του λιμένα στο ήμισυ των περιπτώσεων, ενώ σημαντικό ρόλο έχει και η διαχείριση των τερματικών κρουαζιέρας, αλλά και η μεταξύ τους συνεργασία.

VIII. Το 56% των λιμένων αφετηρίας έχει λάβει χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την πραγματοποίηση επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές και ανωδομές.

IX. Σημαντικό πλεονέκτημα είναι η προσφορά υπηρεσιών αεροδρομίου από κάποιους λιμένες αφετηρίας (31% των λιμένων διαθέτουν τέτοιες υπηρεσίες), όπως δυνατότητα πραγματοποίησης τσεκ-ιν από το λιμάνι για την πτήση, μεταφορά αποσκευών στο αεροδρόμιο κ.ά. (Karlis & Polemis, 2018).

Για την πληρέστερη κατανόηση της έννοιας του homeporting, έχει γίνει ένας διαχωρισμός σε υποκατηγορίες, οι οποίες δημιουργούν μια διαβάθμιση:

1. *«Κομβικό Homeporting: Μόνιμη ή μακράς διάρκειας εγκατάσταση κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνι όπου γίνονται όλες οι επιβιβάσεις και αποβιβάσεις επιβατών του και παρέχονται οι περισσότερες βασικές υπηρεσίες, όπως τεχνική υποστήριξη, εφοδιασμός καυσίμων, τροφοδοσία κλπ. Ακόμη και αν το πρόγραμμα του πλοίου δεν είναι κυκλικό, όλες οι κύριες υπηρεσίες logistics γίνονται από το κομβικό homeport, όπου υπάρχει και επιχειρησιακή βάση (shore office). Οι κυριότεροι μόνιμοι χρήστες είναι συνήθως κρουαζιερόπλοια εταιρειών που εξυπηρετούν την εθνική αγορά».*
2. *«Περιστασιακό Homeporting: Περιστασιακή ή εποχιακής διάρκειας αφετηριακή χρήση όπου η εταιρεία συνήθως διαχειρίζεται εξ αποστάσεως τις ανάγκες logistics του πλοίου. Είναι η πιο συνηθισμένη αφετηριακή χρήση από εταιρείες που δεν είναι αποκλειστικά συνδεδεμένες με την εθνική αγορά της*

χώρας που βρίσκεται το λιμάνι. Μια μορφή αυτής της κατηγορίας *homeporting* είναι και η εναλλάξ αφετηρία όπου το πλοίο χρησιμοποιεί περιστασιακά δύο *homeports* σε ανοικτό δρομολόγιο, π.χ. Πειραιάς – Κωνσταντινούπολη».

3. *«Interporting: Το κρουαζιερόπλοιο χρησιμοποιεί ένα λιμάνι για να απο-επιβιβάζει μέρος των επιβατών του – για διάφορους εμπορικούς λόγους - αλλά το homeport του βρίσκεται σε άλλο σημείο. Μια τέτοια περίπτωση είναι το Μπάρι, όπου τα Ιταλικά κρουαζιερόπλοια «μαζεύουν» τους Νότιους Ιταλούς επιβάτες στην κάθοδο τους από την Βενετία (INSETE, 2015, σελ.40) ».*

1.3. Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα της κρουαζιέρας

1.3.1. Πλεονεκτήματα

Τις τελευταίες δεκαετίες, ολοένα και περισσότεροι προορισμοί επιδιώκουν να ενταχθούν στην βιομηχανία της κρουαζιέρας, γεγονός που οφείλεται στην ανοδική πορεία του τομέα και στην προσφορά του στην παγκόσμια οικονομία. Τα οφέλη που παράγονται από αυτή είναι κυρίως οικονομικά και κοινωνικά και έχουν προσελκύσει το ενδιαφέρον.

Ένα οικονομικό πλεονέκτημα της κρουαζιέρας για τον επιβάτη, αποτελεί η πακεταρισμένη τιμολόγηση που προσφέρουν οι γραμμές κρουαζιέρας *all-inclusive*. Αυτές περιλαμβάνουν τον ναύλο της κρουαζιέρας, τη διαμονή, το φαγητό και ορισμένες μορφές διασκέδασης *en plou*, και αξιοθέατα. Πέρα από το οικονομικό όφελος που προσφέρουν οι *all-inclusive* κρουαζιέρες, δημιουργούν και μια αίσθηση ασφάλειας και ευκολίας στους ταξιδιώτες, αφού περιλαμβάνουν όλα όσα χρειάζονται (Savado, 2003).

Σε σύγκριση με ένα οδικό ή αεροπορικό ταξίδι, μια κρουαζιέρα προσφέρει άνεση στον ταξιδιώτη και την δυνατότητα απόλαυσης του χρόνου που απαιτείται για να φτάσει στον προορισμό τους. Δεν υπάρχουν καθυστερήσεις για την ανταπόκριση μιας πτήσης στο αεροδρόμιο ή κίνηση στους δρόμους που θα προσθέσει ώρες σε ένα οδικό ταξίδι. Το πλοίο καλύπτει την διασκέδαση κατά την διάρκεια του ταξιδιού ανάμεσα στις στάσεις που γίνονται για την περιήγηση των επιβατών στους ενδιάμεσους προορισμούς του δρομολογίου του (Seidl et al., 2006).

Το ταξίδι κρουαζιέρας είναι ιδανικό για την οικογένεια καθώς διαμορφώνονται ειδικές τιμές για τα παιδιά. Αυτό είναι χρήσιμο, επειδή, μερικές φορές, είναι δύσκολο

οι γονείς να ανταπεξέλθουν οικονομικά στα ταξίδια, όταν τα παιδιά χρεώνονται με πλήρη τιμή. Επίσης, η φροντίδα και η φύλαξη των παιδιών, στα περισσότερα κρουαζιερόπλοια, γίνεται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους με πλήρως καταρτισμένα άτομα για την επίβλεψη και την δημιουργική απασχόλησή τους. Συνήθως, δίνεται στους γονείς μια συσκευή τηλεειδοποίησης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης (Theotokas & Charlafti, 2007).

Η κρουαζιέρα αποτελεί κίνητρο για την αναβάθμιση ή την δημιουργία νέων υποδομών που σχετίζονται με τον τουρισμό. Το γεγονός αυτό συμβάλει τόσο στην βελτίωση της εικόνας της περιοχής, όσο και στην καταπολέμηση της ανεργίας και στην εισροή χρήματος μέσω του λιμανιού και των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Ακόμη, μια πόλη επωφελείται και από την γεωγραφική της θέση, το κλίμα και την ιστορική κληρονομιά της. Έτσι, οι προορισμοί επωφελούνται εξ ολοκλήρου μέσω της ανάπλασης και της ανάπτυξης των κατάλληλων υποδομών, όπως είναι οι τερματικοί σταθμοί (Seidl et al., 2006).

Ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός, μέσω των σχεδίων και των κατευθύνσεων που δίνουν δύναται να βελτιώσει τις σχέσεις που υπάρχουν ανάμεσα στο λιμάνι και την πόλη και γενικότερα να αναβαθμίσει το συνολικό περιβάλλον. Το γεγονός αυτό βοηθά να χρησιμοποιηθεί όσο το δυνατόν περισσότερο και καλύτερα η παραθαλάσσια περιοχή και να λειτουργεί ως πύλη για την πόλη (Weaver, 2005). Ο πολεοδομικός σχεδιασμός με τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια σε συνδυασμό με την νομοθεσία του εκάστοτε κράτους οφείλουν να εξειδικεύουν τις κατευθύνσεις των περιφερειακών και ειδικών χωροταξικών σχεδίων, μέσα από τα οποία θα ορίζονται οι συγκεκριμένες περιοχές για την ανάπτυξη λιμενικών υποδομών. Επιπλέον για στην χρήση και την ιδιότητα του λιμένα στην πόλη θα συμβάλει και η νέα προσθήκη του Θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και τα σχέδια που θα περιέχει.

Οι λιμένες κρουαζιέρας απαιτούν μεγάλες εκτάσεις για στάσεις λεωφορείων, ταξί και γενικότερα για μέσα που θα διευκολύνουν την μετακίνηση ενός συσσωρευμένου αριθμού επισκεπτών στην πόλη, αλλά και χώρους υποδοχής και αναμονής. Συνεπώς κρίνεται απαραίτητη η ύπαρξη χωροταξικών και πολεοδομικών σχεδίων που θα μεριμνούν για τα την κρουαζιέρα (Ραλλιάς κ.ά., 2011). Η νέα τάση για τις υποδομές του λιμένα είναι η δημιουργία εμπορικών κέντρων, με εμπορικά καταστήματα και χώρους εστίασης. Πιο συγκεκριμένα οι σύγχρονοι λιμένες πρέπει να

έχουν προδιαγραφές όπως αυτές των διεθνών αεροδρομίων. Οι τερματικοί σταθμοί πρέπει να είναι εξοπλισμένοι με φυσούνες επιβατών, αυτοματισμούς διαχείρισης αποσκευών κ.ά. (ISETE, 2015).

Σχετικά με τα κοινωνικά οφέλη της κρουαζιέρας, αυτά είναι, η βελτίωση του περιβάλλοντος, η ενίσχυση των υποδομών, η επαφή με διαφορετικές κουλτούρες, οπότε επωφελούνται τόσο οι τοπικές κοινότητες όσο και οι επισκέπτες (Weaver, 2005).

1.3.2 Μειονεκτήματα

Σκόπιμη κρίνεται και η παράθεση ορισμένων μειονεκτημάτων που διέπουν τον κλάδο της κρουαζιέρας. Η απότομη άνοδος της κρουαζιέρας ως μέσο αναψυχής και τουρισμού, λόγω των οικονομικών προσφορών της, βρήκε απροετοίμαστα τα περισσότερα λιμάνια και τις υποδομές για την υποδοχή και εξυπηρέτηση των τουριστών, δυσχερατώντας τόσο τους επισκέπτες όσο και τις διάφορες εταιρείες κρουαζιέρας. Είναι γεγονός ότι οι υποδομές και η στρατηγική που ακολουθεί ένα λιμάνι καθώς και οι συνθήκες σε κάποιον προορισμό επηρεάζουν την προετοιμασία του για να υποδεχτεί τα κρουαζιερόπλοια (Wild & Dearing, 2000).

Η εποχικότητα αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό των προορισμών κρουαζιέρας με αποτέλεσμα να περιορίζονται αποκλειστικά και μόνο στους μήνες λειτουργίας των προορισμών (McCarthy, 2003). Ακόμη, ο τουρισμός κρουαζιέρας επιβαρύνει το περιβάλλον με τα απόβλητα από τα πλοία και τις εκπομπές ρύπων αλλά και τα διάφορα ατυχήματα που γίνονται με κρουαζιερόπλοια όπως η βύθιση του Sea Diamond της πρώην εταιρείας Luis Cruises το 2007, στα παράλια της Σαντορίνης Για την ρύπανση που προκαλούν τα πλοία υπάρχουν εξειδικευμένες εταιρείες που αναλαμβάνουν τον καθαρισμό των θαλασσών είτε από ατυχήματα, είτε από τη γενική χρήση των πλοίων (Theotokas & Charlafti, 2007).

Οι επιβάτες καλούνται να προσαρμοστούν στον τρόπο ζωής και στους κανόνες του εκάστοτε κρουαζιερόπλοιου και να συμβαδίζουν με τις παροχές που τους παρέχονται. Η ζωή και η καθημερινότητα σε έναν περιορισμένο και άμεσα επηρεαζόμενο από τις καιρικές συνθήκες χώρο, για πολλούς ανθρώπους δεν είναι εύκολη. Ο περιορισμένος χρόνος για επίσκεψη σε έναν προορισμό, μιας και το κρουαζιερόπλοιο αναχωρεί από το λιμάνι σε μια συγκεκριμένη ώρα, ενδέχεται να

προκαλέσει στους επιβάτες ένα αίσθημα περιορισμού και ψυχολογικής πίεσης (Weaver, 2005).

Δεν είναι λίγες οι φορές που γίνεται αμφισβήτηση των θετικών οικονομικών αποτελεσμάτων της κρουαζιέρας στην τοπική οικονομία. Όπως υποστηρίζεται, γίνεται άσκοπη σπάταλη πολλών εκατομμυρίων για την κατασκευή υποδομών και λιμένων, που σχετίζονται με την κρουαζιέρα, χωρίς όμως να έχει εκτιμηθεί η μελλοντική απόδοσή τους (Brida & Zapata, 2010). Η αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων κρουαζιέρας έχει επιφέρει μειώσεις στις χρεώσεις τους, ο μικρός χρόνος παραμονής των πλοίων στα λιμάνια μειώνει επίσης τα έσοδα από τους επισκέπτες και το πλήρωμα, και έχει άμεση συσχέτιση με την προσφορά all inclusive πακέτων. Τα πακέτα αυτά μειώνουν τα έσοδα που θα αποκόμιζαν οι τοπικές κοινωνίες από τους επισκέπτες (McCarthy, 2003).

1.4. Επιπτώσεις της κρουαζιέρας

1.4.1. Κοινωνικές – Πολιτισμικές

Οι επιπτώσεις και οι αλληλεπιδράσεις που προκύπτουν στον χώρο των διακοπών της κρουαζιέρας εμφανίζουν κάποιο ιδιαίτερο ενδιαφέρον, κυρίως διότι αφορούν σε πολλές ομάδες ανθρώπων και ιδιοτήτων. Ειδικότερα, αφορούν στους επιβάτες της κρουαζιέρας, τους τουρίστες που έχουν επισκεφτεί και μένουν στον προορισμό και τους μόνιμους κατοίκους του. Οι μόνιμοι κάτοικοι που δεν απασχολούνται στον τομέα του τουρισμού έχουν γενικότερα μια αρνητική αντίληψη για τον μαζικό τουρισμό που προέρχεται από τα κρουαζιερόπλοια και ‘πλημμυρίζουν’ τον τόπο για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα δημιουργώντας πληρότητα όχι μόνο στα καταστήματα αλλά και στους ελεύθερους κοινόχρηστους χώρους και τα μέσα μεταφοράς, σε σύγκριση με τους περιοδικούς τουρίστες (Gibson & Bentley, 2007). Τα πλήθη που δημιουργούνται συνήθως διακόπτουν τη ροή των πραγμάτων της καθημερινότητας των κατοίκων και τους προκαλούν προβλήματα. Εκτός από τους κατοίκους όμως, προβλήματα αντιμετωπίζουν και οι τουρίστες που μένουν στον προορισμό με σκοπό να περάσουν κάποιον μέρες εκεί έχουν προβλήματα πληρότητας στα μέρη ενδιαφέροντος όπως μουσεία, αρχαιολογικοί χώροι όπου τις περισσότερες φορές οι επιβάτες των πλοίων έχουν προτεραιότητα (Brida & S. Zapata, 2010).

Οι επισκέπτες σε έναν τόπο έχουν μια ιδιαίτερη επίδραση διότι δημιουργούν σχέσεις με τους κατοίκους και με αυτόν τον τρόπο ο τουρισμός εμπίπτει στον κοινωνικό χώρο γεγονός άξιο μελέτης από τους μελετητές. Ο κλάδος της κρουαζιέρας, παρότι ανεπτυγμένος και αναπτυσσόμενος, δεν έχει μελετηθεί αρκετά ως προς τα κοινωνικά και πολιτισμικά ίχνη που αφήνει στον κάθε τόπο που επηρεάζει με την παρουσία του. Το οικονομικό κυρίως αποτύπωμα είναι αυτό που έχει απασχολήσει περισσότερο, αλλά και αυτό με την εντονότερη εμφάνιση στις επιπτώσεις του τομέα. Κάποιες διαφορές έχουν παρατηρηθεί ωστόσο σε κοινωνίες οι οποίες θεωρούνται γνωστοί προορισμοί και ‘οικοδεσπότες’ πλοίων και επιβατών όπως η Καραϊβική και οι Βαlearίδες Νήσοι. Οι κοινωνικές και πολιτισμικές αξίες και συμπεριφορές εκτός από την εσωτερική μεταβολή και πρόοδο που θα είχαν ούτως ή άλλως, δέχονται και τις εισροές του τουρισμού και αλλάζουν. Ο τρόπος ζωής αλλάζει, η ατομική αλλά και συλλογική συμπεριφορά, οι οικογενειακές σχέσεις, οι παραδοσιακές τελετές, ακόμα και ο τρόπος ομιλίας ή η τοπική διάλεκτος διάλεκτοι που χρησιμοποιούν οι κάτοικοι (Gibson & Bentley 2007).

Οι επισκέπτες έχουν μεταφέρει στους ντόπιους τις συνήθειες τους και τον τρόπο με τον οποίο δρουν και επιδρούν στον χώρο. Το επίπεδο της ικανοποίησης ενός τουρίστα βασίζεται στην εμπειρία που θα έχει στον τόπο που θα επισκεφθεί. Η συμπεριφορά των ανθρώπων και οι βιωματικές εμπειρίες τους μπορούν να γίνουν κατανοητές από την επίδρασή τους στην κοινωνική κατάσταση και αντίστοιχα από την επίδραση που δέχονται από αυτήν. Το ανερχόμενο κύμα μαζικού τουρισμού κρουαζιέρας τα τελευταία χρόνια έχει προκαλέσει μια σειρά αντιδράσεων. Υπάρχουν πολλοί προορισμοί, όπως μικρά σε έκταση νησιά, που αντιμετωπίζουν προβλήματα με τον χώρο ως προορισμοί κρουαζιέρας. Όταν η αναλογία ενός τουρίστα κρουαζιέρας ανά κάτοικο είναι μεγάλη τότε ο προορισμός πιθανότατα ξεπερνά την φέρουσα ικανότητα του, για την εξυπηρέτησή τους. Τα πιθανότερα προβλήματα που θα προκύψουν είναι ο συνωστισμός ο οποίος θα είναι πολύ δύσκολο να αντιμετωπισθεί, η ανεπάρκεια των δημόσιων υπηρεσιών όπως των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, κ.ά. Παράλληλα, η ρύπανση του περιβάλλοντος όπως η ρίψη των σκουπιδιών θα είναι μεγαλύτερη. Τέλος, προβλήματα αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι των περιοχών με τον συνωστισμό και έχει σημειωθεί ότι αλλάζουν την συμπεριφορά τους όταν υπάρχουν κρουαζιερόπλοια στο λιμάνι (Braid & Zapata, 2010).

Από την άλλη, υπάρχουν τα μεγάλα λιμάνια όπως αυτό του Μαϊάμι, της Βαρκελώνης και άλλα ευρωπαϊκά που είναι από τα μεγαλύτερα του κόσμου και μπορούν να φιλοξενήσουν ταυτόχρονα mega ships χωρίς να αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα προβλήματα, αλλά και αποτελούν κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς παγκοσμίως με πολύ ανεπτυγμένες υποδομές. Ο τομέας των μεταφορών μπορεί να αντιμετωπίσει κάποια προβλήματα λόγω υπερτουρισμού που προκαλεί η παράλληλη άφιξη πολλών επιβατών, όπως στη Βενετία και στη Σαντορίνη που αντιμετωπίζουν τέτοια προβλήματα από την άφιξη κρουαζιερόπλοιων. Μάλιστα στη Βενετία το κράτος πήρε μέτρα για τη μετρίαση του υπερτουρισμού, με τη δημιουργία απαγόρευσης εντός συγκεκριμένων ζωνών.

Εκτός από τις κοινωνικές επιπτώσεις αξίζει να αναφερθεί και το εργασιακό ζήτημα που διέπει την κρουαζιέρα. Ένα από τα πλεονεκτήματα των εταιρειών είναι ότι δεν υπάρχει κάποιος περιορισμός για το νόμιμο κατώτερο όριο του μισθού των εργαζομένων. Έχουν γίνει αρκετές προσπάθειες για να αλλάξει η κατάσταση, αλλά από πολλούς θεωρήθηκε ότι ο τομέας της κρουαζιέρας τυγχάνει ευνοϊκότερης μεταχείρισης. Η αντίληψη που επικρατεί είναι ότι στα κατώτερα καταστρώματα των πλοίων επικρατεί η εκμετάλλευση, η χαμηλή μισθοδοσία, οι πολλές ώρες εργασίας, και η ανασφάλεια ως προς τους εργαζόμενους (Wozniak et al., 2018).

1.4.2. Περιβαλλοντικές

Παράλληλα με την ανάπτυξη της κρουαζιέρας, όπου υπάρχει δηλαδή μεγάλος στόλος ο οποίος συνεχώς επεκτείνεται, υπάρχει αντίστοιχα μεγάλος αριθμός επιβατών σε κάθε λιμάνι/ημέρα. Όσο περισσότερο αυξάνονται λοιπόν τα παραπάνω τόσο αυξάνεται και ο περιβαλλοντικός αντίκτυπος που έχουν αλλά και η κρισιμότητα αυτού (Brida & S. Zapata, 2010). Ειδικότερα για τους λιμένες αφετηρίας ο φόρτος είναι μεγαλύτερος άρα θα είναι μεγαλύτερος και ο αντίκτυπος που θα έχουν. Ο τομέας της κρουαζιέρας, ειδικότερα μετά την άνοδό του έχει επιφέρει επιπτώσεις στο περιβάλλον και στις τοπικές κοινωνίες. Παρακάτω παρατίθενται κάποιες από τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του κλάδου τις κρουαζιέρας στις Σεϋχέλλες, σύμφωνα με μελέτη του 2002 (Johnson, 2002):

1. Το φυσικό και δομημένο περιβάλλον, για να μπορεί να παρέχει την δυνατότητα ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων αλλά και της homerorting δραστηριότητας

πρέπει να τροποποιηθεί. Η διαδικασία αυτή της τροποποίησης περιλαμβάνει την απώλεια φυσικού περιβάλλοντος και την ανέγερση νέων υποδομών.

2. Οι λειτουργικές επιπτώσεις που σχετίζονται με την χρήση της ενέργειας και του νερού όπως μια τυχαία ή κατά βούληση καταστροφή σε ένα θαλάσσιο οικοσύστημα.
3. Η αέρια ρύπανση που προκαλείται από την χρήση των αεροπλάνων που μεταφέρουν τους επιβάτες στον προορισμό της αφετηρίας της κρουαζιέρας αλλά και του τερματισμού έχει επίσης επιπτώσεις.
4. Τέλος, επιπτώσεις υπάρχουν από τις δραστηριότητες αναψυχής κυρίως στην άγρια φύση. Οι παντός τύπου ενοχλήσεις και η ρύπανση ασκούν σε αυτά πιέσεις στη χλωρίδα και πανίδα, και ιδιαίτερα στα απειλούμενα είδη.

Το περιβαλλοντικό κόστος του τομέα είναι ανυπολόγιστο λόγω της βιομηχανίας στην οποία ανήκει, το νομικό κενό για την διευθέτηση και οριοθέτηση των επιπτώσεων της στο περιβάλλον δυσχεραίνει την προσπάθεια εφαρμογής των περιβαλλοντικών προδιαγραφών που πρέπει να τηρηθούν. Μια κοινωνική ομάδα που εδράζεται στην Αμερική (Bluewater) περιγράφει τα κρουαζιερόπλοια με χωρητικότητα 5000 ατόμων, επιβατών και πληρώματος, ως πλωτές πόλεις οι οποίες παράγουν μεγάλες ποσότητες αποβλήτων. Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι διαφορετικοί τύποι των αποβλήτων και οι επιπτώσεις που έχει ένα κρουαζιερόπλοιο 3000 ατόμων, που κυρίως δημιουργούνται σε παράκτιες περιοχές κοντά στα λιμάνια που έχουν την περισσότερη επιβατική κίνηση.

Πίνακας 2: Ο τύπος των αποβλήτων και το πλήγμα που παράγεται από ένα τυπικό κρουαζιερόπλοιο 3.000 ατόμων

Blackwater	Είναι, λύματα από τουαλέτες και ιατρικές εγκαταστάσεις, οι οποίες μπορούν να περιέχουν επιβλαβή βακτήρια, παθογόνα, ασθένειες, ιούς κ.λπ	15.000 έως 30.000 γαλόνια ανά μέρα
Graywater	Είναι λύματα από τους νεροχύτες, ντους, μαγειρικά σκεύη, πλυντήρια και δραστηριότητες καθαρισμού σε πλοίο	90.000 έως 255.000 γαλόνια ανά μέρα
Στερεά απόβλητα	Περιλαμβάνει γυαλί, χαρτί, χαρτόνι, κουτιά αλουμινίου και χάλυβα, πλαστικά	24% των πλοίων παγκοσμίως (από βάρος)

		προέρχεται από κρουαζιερόπλοια
Επικίνδυνα απόβλητα	Περιλαμβάνει απορριφθείσες χημικές ουσίες, ιατρικά απόβλητα, μπαταρίες, φώτα φθορισμού, χρησιμοποιημένα χρώματα και αραιωτικά, μεταξύ άλλων.	Οι ποσότητες είναι μικρές, η τοξικότητα σε ευαίσθητα θαλασσινοί οργανισμοί μπορεί να είναι σημαντικοί
Νερό από τους υδροσυλλέκτες	Περιέχει στερεά απόβλητα και ρύπους που περιέχουν υψηλές ποσότητες υλικών που περιέχουν οξυγόνο, λάδι και άλλα χημικά.	Κατά μέσο όρο 8 μετρικοί τόνοι λιπαρού νερού υδροσυλλεκτών για κάθε 24 ώρες λειτουργίας
Νερό έρματος	Συχνά περιέχει μη ιθαγενείς, παθογόνους οργανισμούς που μπορούν να προκαλέσουν εκτεταμένη οικολογική και οικονομική ζημία σε υδρόβια οικοσυστήματα	Υπάρχουν λίγα δεδομένα για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας για το θέμα
Ατμοσφαιρική ρύπανση	Παράγεται από πετρελαιοκινητήρες που καίνε καύσιμο με υψηλή περιεκτικότητα σε θείο, παράγοντας διοξείδιο του θείου, οξείδιο του αζώτου και σωματιδίων, εκτός του άνθρακα μονοξειδίου, διοξείδιο του άνθρακα, και υδρογονάνθρακες.	Και πάλι, υπάρχουν λίγα συγκεκριμένα δεδομένα σχετικά με αυτό το θέμα Στην βιομηχανία της κρουαζιέρας

Πηγή: The Ocean Conservancy (2002)

Οι περισσότεροι αντιδρώντες στον τομέα της κρουαζιέρας προέρχονται από την Αμερική που αποτελεί και τη μεγαλύτερη αγορά που κατέχει και το μεγαλύτερο ποσοστό των εταιρειών και πλοίων. Εκεί πολλές ακτιβιστικές και περιβαλλοντικές ομάδες έχουν προσπαθήσει κατά καιρούς και με επιμονή να εμφυσήσουν την περιβαλλοντική ευθύνη και προσοχή στις εταιρείες και να τις ωθήσουν σε έναν πιο βιώσιμο τρόπο διαχείρισης. Οι εταιρείες όμως αρχίζουν να έρχονται και αυτές αντιμετώπιζονται με τις επιπτώσεις του περιβαλλοντικού αντίκτυπου που δημιουργούν, αφού είναι ένα αθροιστικό φαινόμενο το οποίο αυξάνεται όσο αυξάνεται η κίνηση και δεν υπάρχουν τα πέποντα μέτρα προστασίας (Wozniak et al., 2018).

Κάποια από αυτά τα μέτρα που προτάθηκαν με σκοπό να ρυθμίσουν την δραστηριότητα της κρουαζιέρας περιλαμβάνουν την μείωση και τον καθαρισμό των αποβλήτων των πλοίων για τη βελτίωση της ποιότητας του νερού, παρακολούθηση και επιθεώρηση για την τήρηση των μέτρων, και ενδυνάμωση των μηχανισμών επιβολής των μέτρων αυτών (The Ocean Conservancy, 2002).

Ένα καλό παράδειγμα όπου μια εταιρεία κρουαζιέρας προσπάθησε να χρησιμοποιήσει την θαλάσσια βλάβη που έχει προξενήσει ο κλάδος της ναυτιλίας, προς όφελός της και παράλληλα να δράσει ευεργετικά προς το περιβάλλον, είναι αυτό της Holland American Line. Η εταιρεία αυτή δημιούργησε ένα οικολογικά φιλικό ερευνητικό σχέδιο, το οποίο είχε ως στόχο την αποκατάσταση των κοραλλιογενών υφάλων των νήσων Κέυμαν. Οι κρουαζιέρες περιλάμβαναν δράσεις όπως η διάσωση κατεστραμμένων τμημάτων υφάλων, απομάκρυνση των ερειπίων, επανατοποθέτηση ζωντανών κοραλλιών και παρακολούθηση, και στέφθηκαν με μεγάλη επιτυχία (Johnson, 2002).

Άλλες εκφάνσεις περιβαλλοντικών επιπτώσεων που αξίζει να αναφερθούν είναι σίγουρα η υποβάθμιση της βλάστησης που προκαλείται από τις μεταφορές, η διάβρωση και η καταστροφή των φυτών, και η υποβάθμιση των ιστορικών και γεωλογικών χώρων που δημιουργείται από την υπερέκθεση και τον υπερτουρισμό.

Ο κάθε προορισμός έχει το δικό του περιβαλλοντικό ενδιαφέρον, άλλος περισσότερο οικολογικό, άλλος λιγότερο, με περισσότερη ή λιγότερη βλάστηση, πανίδα, προστατευόμενα είδη, περισσότερο οικιστικό, με ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Τα εκατομμύρια των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέπτονται ένα λιμάνι και έναν προορισμό σίγουρα θα έχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον του ειδικότερα αν αυτό το λιμάνι είναι στην κατηγορία των homeport άρα θα είναι περισσότερο επιβαρυμένο. Το ζήτημα που τίθεται είναι αρχικά αν η οικονομική ανάπτυξη που προκύπτει μπορεί να υπερνικήσει το περιβαλλοντικό κόστος που δημιουργείται και πώς, αλλά και με τι κόστος μπορούν να μειωθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις και να γίνει η κρουαζιέρα ένας πιο βιώσιμος κλάδος (Brida & S. Zapata, 2010).

1.4.3. Οικονομικές

Οι οικονομικές συνεισφορές που οφείλονται στον τουρισμό κρουαζιέρας έχουν άμεσες, έμμεσες και επαγόμενες επιπτώσεις στην οικονομία του τόπου όπου επισκέπτονται τα κρουαζιερόπλοια. Η άμεση συνεισφορά επιδρά σε αυτούς που παρέχουν υπηρεσίες και αγαθά στα πλοία, τους επιβάτες, το πλήρωμα αλλά και προμήθειες. Τα κρουαζιερόπλοια έχουν αρκετές δαπάνες, οι οποίες σχετίζονται κυρίως με τα λιμενικά έξοδα, τον εφοδιασμό του πλοίου με είδη πρώτης ανάγκης και διατροφή, καύσιμα αλλά και την συντήρησή του (CLIA, 2019). Τα έξοδα των επιβατών του πλοίου δεν συνυπολογίζονται στην κρουαζιέρα την ίδια, αλλά στις προσωπικές επιλογές για αγορές τροφίμων, σουβενίρ, μετακινήσεων και άλλων. Το πλήρωμα έχει το δικαίωμα να αποβιβαστεί σε ορισμένα από τα λιμάνια προορισμού με σκοπό την ψυχαγωγία, την άθληση, την κίνηση και τον εφοδιασμό με λιανικά αγαθά, οπότε οι δαπάνες του αφορούν στα αντίστοιχα, με επιπλέον κάποιες μεταφορές και καταστήματα εστίασης (Dwyer et al., 2014; Brida & Zapata, 2010).

Η συμβολή του τομέα της κρουαζιέρας στην οικονομία δεν είναι εύκολο να μετρηθεί και να αποτυπωθεί στην οικονομία ενός τόπου. Σημαντικό πρόβλημα αποτελούν τα πλοία που πλέον με σημαίες ευκαιρίας έχοντας σκοπό να λαμβάνουν ευνοϊκότερη ναυτιλιακή πολιτική, από ότι εάν έπλεαν με σημαία της χώρας τους, αλλά και προσλαμβάνουν πλήρωμα προερχόμενο από οποιαδήποτε χώρα. Τα περισσότερα από αυτά τα πλοία είναι νηολογημένα στις Μπαχάμες, τον Παναμά, την Κόστα Ρίκα, τη Λιβερία αλλά και στην Ελλάδα υπήρχαν παρόμοια περιστατικά ιδίως κατά την δεκαετία του 1970 (CLIA, 2019).

Σύμφωνα με μελέτες της CLIA (2019), οι οικονομικές επιπτώσεις της βιομηχανίας της κρουαζιέρας που συμπεριελάμβαναν τις άμεσες και τις έμμεσες δαπάνες των εταιρειών, του πληρώματος και των επιβατών το 2017 έφτασε το εντυπωσιακό ποσό των \$134 δισεκατομμυρίων, σε σύγκριση με μια δεκαετία πριν που ήταν \$35,7 δις, είναι εμφανές ότι η ανάπτυξη του τομέα είναι ραγδαία όπως και ο τρόπος που επιδρά στην οικονομία ως τομέας του τουρισμού. Αντίστοιχα με την ανάπτυξη έχουμε και τη δημιουργία πολλών νέων θέσεων εργασίας που μεταφράζονται σε μισθούς αλλά και αλυσιδωτές οικονομικές αλληλεξαρτήσεις για την εξυπηρέτηση, όπως αεροπορικές μεταφορές, ταξιδιωτικές υπηρεσίες, αγαθά, εμπόριο, ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Πιο αναλυτικά, για να υπολογιστεί η συμβολή της κρουαζιέρας στην οικονομία πρέπει να μετρηθούν τρεις τομείς δαπανών που γίνονται για τον τομέα, δηλαδή οι άμεσες δαπάνες, και οι επακόλουθες επιπτώσεις από την απόδοση, την απασχόληση, και τα εισοδήματα. Για να ολοκληρωθεί η ανάλυση των δαπανών πρέπει να υπολογιστούν οι άμεσες, οι έμμεσες και οι επαγόμενες οικονομικές δαπάνες που γίνονται για την κρουαζιέρα.

Οι άμεσες δαπάνες προκύπτουν από την βιομηχανία της κρουαζιέρας, τους επιβάτες και το πλήρωμα, Οι δαπάνες αυτές δημιουργούν άμεσα έσοδα από την απασχόληση και τους εργαζόμενους για την παροχή των αγαθών και των υπηρεσιών που αγοράζονται από το κρουαζιερόπλοιο, τους επιβάτες και το πλήρωμα.

Οι έμμεσες δαπάνες της κρουαζιέρας αντιστοιχούν στην επακόλουθη ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες που παράγονται από τις άμεσα επηρεαζόμενες επιχειρήσεις. Παράδειγμα αποτελούν οι υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, όπως η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας και νερού, οι υπηρεσίες μεταφορών, η ασφάλιση των ακινήτων και των μισθωτών.

Η επαγόμενη συνεισφορά προκύπτει από τις δαπάνες των υπαλλήλων των κρουαζιερόπλοιων και των προμηθευτών τους. Το εισόδημα αυτών των υπαλλήλων χρησιμοποιείται για την αγορά ενός ευρέος φάσματος καταναλωτικών αγαθών και υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων αγαθών όπως αυτοκίνητα, τρόφιμα, ρούχα, έπιπλα, υγειονομική περίθαλψη και ούτω καθεξής.

Ο συνυπολογισμός όλων των παραπάνω οικονομικών δαπανών παράγει την συνολική οικονομική συνέπεια/συνεισφορά του τομέα της κρουαζιέρας σε ένα λιμάνι προορισμό για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, όπως θα αναλυθεί και παρακάτω (CLIA, 2019)

Η οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το είδος του λιμένα, αν είναι home port ή port of call. Ο μέσος χρόνος παραμονής σε ένα λιμάνι προορισμού είναι 10 ώρες. Τα λιμάνια αφετηρίας έχουν άμεσες συνέπειες σε όλες τις κατηγορίες δαπανών που αναφέρθηκαν. Πιο συγκεκριμένα, επιδρούν στις μεταφορές, στη διαμονή, στα εστιατόρια, στο εμπόριο, στη ναυτιλία, στη λιανική πώληση κτλ., ενώ οι επιβάτες περνούν μια μέρα και περισσότερο στον προορισμό αφετηρίας από όπου ξεκινά ο εκδρομή τους. Υπάρχουν παραδείγματα όπου ένας

επιβάτης διαμένει 1,6 βράδια στον λιμένα αφετηρίας (Klein, 2005). Οι δαπάνες ανά επιβάτη στον λιμένα-αφετηρίας (home-port) που επιβιβάζεται ή αποβιβάζεται είναι τρεις φορές μεγαλύτερες σε σύγκριση με τον διερχόμενο (transit) επιβάτη: Κάθε επιβάτης κρουαζιέρας δαπανά ένα ποσό \$310,76 στο λιμάνι επιβίβασης-αποβίβασης και \$91,96 σε κάθε λιμάνι που επισκέπτεται το κρουαζιερόπλοιο για μια μικρή ή μεγαλύτερη χρονική περίοδο (Πάλλης κ.ά., 2017).

Οι οικονομικές επιπτώσεις μπορούν επίσης να επηρεαστούν από τα μεγέθη των πλοίων της κρουαζιέρας, ειδικότερα από τη σημερινή τάση των mega-ships τα οποία τείνουν να ναυπηγούνται όλο και περισσότερο και έχουν πάρα πολύ μεγάλη χωρητικότητα. Υπάρχουν έρευνες όπου επικεντρώνονται στο είδος του προορισμού σε σχέση με τις επιπτώσεις της οικονομίας σε αυτόν, όπως αυτή του McKee (1998), ο οποίος υποστηρίζει ότι όσο πολυτελέστερα είναι τα πλοία-θέρετρα που επισκέπτονται έναν προορισμό, τόσο καλύτερη θα είναι η εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών, άρα και θετικότερες οι συνέπειες (Stefanidaki et al., 2014).

Τα κρουαζιερόπλοια από την αντίστοιχη πλευρά αποτελούν δυνατό ανταγωνιστικό αντίπαλο των all inclusive θέρετρων, αφού περιλαμβάνουν τη μεταφορά, τη διαμονή, τη σίτιση, τις δραστηριότητες, τις ξεναγήσεις, αλλά και τις περιηγήσεις σε διάφορους προορισμούς. Τα ξενοδοχεία μπορούν να διαθέσουν τα παραπάνω αλλά δεν μπορούν να διαθέσουν τη μετακίνηση. Το κρουαζιερόπλοιο δηλαδή παρέχει τις ίδιες υπηρεσίες, με την διαφορά ότι είναι πλωτό και δεν είναι στάσιμο σε έναν προορισμό. Η ανάλυση των δεδομένων αποτελεί ένα δύσκολο εγχείρημα, ειδικά μετά την αύξηση της δραστηριότητας τα τελευταία χρόνια. Οι μελέτες βασίζονται κυρίως σε δεδομένα παρατήρησης, και αυτά είναι λιγοστά και ομογενή.

Η κρουαζιέρα έχει την ιδιότητα να προσφέρει οικονομικά οφέλη σε ένα λιμάνι. Η εξυπηρέτηση όμως ενός μεγάλου πλοίου στο λιμάνι απαιτεί όχι μόνο την δέσμευση ενός αρκετά σημαντικού κεφαλαίου ως επένδυση, αλλά και τη συντήρηση του ακόμα και όταν η κρουαζιέρα έρχεται αντιμέτωπη με την εποχικότητα. Υπό αυτά τα σενάρια, έχοντας υπόψιν το οικονομικό και περιβαλλοντικό κόστος, την εξέλιξη του τομέα τα τελευταία χρόνια, την διάθεση για εξωτερικές επενδύσεις θέτεται το ερώτημα, αν η επένδυση σε λιμένες κρουαζιέρας και υποδομές θα επιφέρει θετικές οικονομικές συνέπειες, η αν θα είναι μια προσπάθεια για κέρδη που θα ναυαγήσει.

Συμπεράσματα:

Η κρουαζιέρα και το homeporting βρίσκονται στο προσκήνιο των τελευταίων ετών. Είναι δυο έννοιες που αφορούν τον τουριστικό και ναυτιλιακό χώρο και η δραστηριότητα τους επηρεάζει άμεσα την κοινωνικό-οικονομική κατάσταση του προορισμού-λιμένα που την υποδέχονται. Ως τομέας η κρουαζιέρα διαθέτει εκτός από πλεονεκτήματα, που έχουν τον αντίκτυπο τους κυρίως στην οικονομία και την ανάπτυξη των προορισμών, και μειονεκτήματα που αφορούν το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που αφήνει ο τομέας στους προορισμούς και στις θάλασσες, την κυκλοφοριακή συμφόρηση που προκαλείται στην πόλη από τους χιλιάδες τουρίστες κρουαζιέρας, την μικρότερη οικονομική ωφέλεια που έχει ο τομέας σε σύγκριση με τον συμβατικό μαζικό τουρισμό κ.ά. Οι επιπτώσεις που απορρέουν από την δραστηριότητα είναι περισσότερο εμφανείς στον κοινωνία, τον πολιτισμό, το περιβάλλον και τέλος την οικονομία. Το περιβαλλοντικό κόστος, ειδικά των νέων υπερμεγεθών πλοίων είναι πολύ μεγάλο, λόγω της ρύπανσης και των αποβλήτων. Η νέα βιώσιμη κρουαζιέρα, επιτάσσει αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας και διαχείρισης του τομέα. Αυτό που προσελκύει το ενδιαφέρον όμως, για την ανάπτυξη των λιμένων είναι οι οικονομική συνεισφορά του τομέα στις τοπικές κοινωνίες και η μέγιστη απολαβή που μπορεί να επιτευχθεί από αυτούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Κρουαζιέρα και Οικονομία

2.1 Οικονομικά οφέλη της κρουαζιέρας

Η ραγδαία ανάπτυξη της κρουαζιέρας τα τελευταία χρόνια έχει επιδράσει θετικά στην οικονομία. Η Ελλάδα διαθέτει όλα τα προνόμια όχι μόνο για να προσελκύσει και να αναπτυχθεί σε αυτόν τον τομέα αλλά και για να κυριαρχήσει, δημιουργώντας τεράστια κέρδη όπως η Καραϊβική, αξιοποιώντας το ήδη τουριστικό brand που έχει δημιουργήσει στον παγκόσμιο χάρτη και προσθέτοντας την κρουαζιέρα σε αυτό. Για να επιτευχθεί αυτό είναι απαραίτητη η συμβολή του κράτους με μία ολοκληρωμένη εθνική στρατηγική η οποία θα διασπάται και θα εξειδικεύεται τοπικά στα λιμάνια και τους προορισμούς με σκοπό την βέλτιστη απορρόφηση των κερδών από τον τομέα. Το ενδιαφέρον από τα λιμάνια υπάρχει, για την αύξηση της δραστηριότητας της κρουαζιέρας, όλο και περισσότερο, με στόχο την κάρπωση των θετικών οικονομικών που προκύπτουν και θα αναλυθούν παρακάτω ανάλογα με το είδος του λιμένα (Dwyer et al., 2014).

Διάγραμμα 1: Η παγκόσμια εξέλιξη των αφίξεων των επιβατών κρουαζιέρας (εκατ.)



Πηγή: (CLIA, 2019), ίδια επεξεργασία

Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται για τα έτη 2009-2018 η παγκόσμια εξέλιξη των επιβατών κρουαζιέρας. Όπως είναι διακριτό, υπάρχει η τάση αύξησης αυτών. Επικρατεί μια σταθερή ανοδική πορεία με υψηλότερο το 2018 όπου σημειώθηκαν 28,2 εκατομμύρια αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας στα λιμάνια όλου του κόσμου (CLIA, 2019).

Οι ωφέλειες δεν εμφανίζονται άμεσα στην οικονομία αλλά και έμμεσα όπως προαναφέρθηκε. Πιο συγκεκριμένα η οικονομική ωφέλεια θα μπορούσε να ειπωθεί ότι ακολουθεί μια επαγωγική διαδρομή που ξεκινάει από το λιμάνι το ίδιο, μετά πηγαίνει στον προορισμό του λιμένα, τους κοντινούς προορισμούς από το λιμάνι και τέλος ευρύτερα καταλήγει στις εθνικές οικονομίες των κρατών.

Τα λιμάνια έχουν την δυνατότητα να επενδύσουν στην δημιουργία υποδομών, έτσι ώστε να μετατραπούν σε τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας αξιοποιώντας την ευκαιρία που έχουν για την απόκτηση επιπλέον κερδών. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την αντικατάσταση των προσωρινών εγκαταστάσεων ή των τερματικών πολλαπλών χρήσεων, με υποδομές λιμένων ενδιάμεσης προσέγγισης (port of call) αρχικά και μεταγενέστερα όπου υπάρχει η δυνατότητα για περαιτέρω ανάπτυξη τις κατάλληλες υποδομές, εγκαταστάσεις και λειτουργίες για την δημιουργία λιμένα αφετηρίας (home port), στον οποίο μεγιστοποιούνται οι απολαβές από την δραστηριότητα (Πάλλης κ.ά., 2017).

Γύρω από την βιομηχανία της κρουαζιέρας δημιουργούνται οικονομικές αλληλεξαρτήσεις με πολλούς άμεσα ή έμμεσα εμπλεκόμενους, που έχουν σημαντικό εισοδηματικό όφελος από αυτήν, όπως οι ίδιες οι εταιρείες, οι εργαζόμενοι, οι προμηθευτές, τα λιμάνια, οι πόλεις προορισμού. Ιδιαίτερες απολαβές έχουν οι πόλεις τις οποίες επισκέπτονται τα κρουαζιερόπλοια στις οποίες αναπτύσσονται και οι ανάλογες δραστηριότητες και ακόμα περισσότερο αν είναι τα λιμάνια από όπου ξεκινάει η περιήγηση και τελειώνει, δηλαδή τα home ports. Παράλληλα στις περιοχές προορισμού δημιουργούνται πολλαπλάσιες οικονομίες, των οποίων οι ωφέλειες δεν περιορίζονται γεωγραφικά, αλλά επηρεάζουν περιοχές που βρίσκονται σε άμεση εγγύτητα και εξυπηρετούν τις πόλεις αυτές. Πολλές φορές, το λιμάνι του προορισμού δεν αποτελεί τον ίδιο τον προορισμό αλλά το πλησιέστερο σημείο προσέγγισης από την θάλασσα που μπορεί να φτάσει ένα κρουαζιερόπλοιο ή το προτιμότερο. Με αυτόν τον τρόπο επωφελούνται και τα δύο λιμάνια και έχουν οικονομικό όφελος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το λιμάνι της Σαβόνα στην Ιταλία, στο οποίο κυρίως τα πλοία ελλιμενίζονται με σκοπό την μετακίνηση όσων επιβατών επιθυμούν στον πόλη του Μονακό που αποτελεί έναν δημοφιλέστερο τουριστικό προορισμό. Οι επιπτώσεις της οικονομίας κατανέμονται και στις δύο πόλεις (Chaos et al., 2020).

Οι συμμετέχοντες στην παραγωγική διαδικασία της κρουαζιέρας, οι οποίοι δρουν στον προορισμό χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες:

1. Επιβάτες κρουαζιέρας
2. Εταιρείες κρουαζιέρας
3. Πλήρωμα

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει αναλυτικά, για κάθε μια από τις κατηγορίες των δρώντων που αναφέρθηκαν ότι συμμετέχουν στην παραγωγική διαδικασία της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, τα έξοδα που δαπανώνται για όλες τις απαιτούμενες υπηρεσίες και δραστηριότητες αλλά και κατανάλωσης. Ειδικότερα, στον τομέα του τουρισμού σύμφωνα με τα παρακάτω το αποτέλεσμα είναι η δημιουργία θέσεων εργασίας στον τριτογενή τομέα, της παροχής τουριστικών και άλλων υπηρεσιών, και σίγουρα η δημιουργία μεγάλων οικονομικών κερδών (Πάλλης κ.ά., 2017).

Πίνακας 3: Αναλυτικά έξοδα από τις δραστηριότητες της κρουαζιέρας στο λιμάνι-προορισμό

<i>Εταιρεία Κρουαζιέρας</i>	<i>Επιβάτες Κρουαζιέρας</i>	<i>Πλήρωμα</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Λιμενικά τέλη • Ρυμούλκηση • Πλοήγηση • Προμήθεια ύδατος • Προμήθεια τροφίμων • Προμήθεια καυσίμων-λιπαντικών • Προμήθεια αναλωσίμων • Υπηρεσίες ναυτικού πράκτορα • Υπηρεσίες τουριστικού πράκτορα • Υπηρεσίες παραλαβής αποβλήτων πλοίων • Υπηρεσίες εκτελωνισμού • Επισκευές 	<ul style="list-style-type: none"> • Υπηρεσίες αναψυχής- διασκέδασης • Τρόφιμα - Ποτά • Αγορές προϊόντων (ενδύματα, αναμνηστικά, κοσμήματα κ.τ.λ.) • Μεταφορές • Αγορά τουριστικών υπηρεσιών • Τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες • Είσοδοι σε χώρους τουριστικού ενδιαφέροντος 	<ul style="list-style-type: none"> • Υπηρεσίες αναψυχής- διασκέδασης • Τρόφιμα - Ποτά • Είσοδοι σε χώρους τουριστικού ενδιαφέροντος • Μεταφορές • Αγορές προϊόντων (ενδύματα, αναμνηστικά, κοσμήματα κ.τ.λ.) • Αγορά τουριστικών υπηρεσιών • Τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες

Πηγή: (Πάλλης κ.ά., 2017), ίδια επεξεργασία

Οι παραπάνω δαπάνες του πίνακα είναι πολλαπλάσιες όταν το λιμάνι είναι λιμάνι αφετηρίας διότι αυξάνεται ο χρόνος παραμονής των επισκεπτών στον προορισμό αλλά και οι ανάγκες τους όπως και του πλοίου (έξοδα συντήρησης, τέλη κτλ.) όπως θα αναλυθεί παρακάτω. Έτσι υπάρχει αντίστοιχα και μεγαλύτερη ζήτηση από κάθε λιμένα και προορισμό για υπηρεσίες, μεταφορές οι οποίες πρέπει να καλυφθούν για την εξυπηρέτηση πολλές φορές μεγάλου αριθμού ατόμων ανά ημέρα, το οποίο πρέπει να προβλέπεται ανάλογα με τα πλοία, την χωρητικότητά και την πληρότητα τους σε επιβάτες και πλήρωμα (Πάλλης κ.ά., 2017).

Εκτός από τις παραπάνω κατηγορίες πρέπει να αναφερθεί η έμμεση επίπτωση της κρουαζιέρας στην εθνική οικονομία του εκάστοτε κράτους που αφενός ευνοείται από την ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών αλλά αφετέρου βελτιώνεται σημαντικά από την ύπαρξη των ναυπηγείων όπου δίνεται η δυνατότητα για ναυπήγηση νέων κρουαζιερόπλοιων, δραστηριότητα με μεγάλη συμβολή στην οικονομία λόγω της δέσμευσης μεγάλων κεφαλαίων για την διεκπεραίωσή της. Επιπρόσθετα δαπάνες γίνονται για την στελέχωση των εταιρειών όπου απαιτούν εργατικό δυναμικό και εγκαταστάσεις (Brida & Zapata, 2010).

2.2 Οικονομικά Οφέλη της Παγκόσμιας Βιομηχανίας Κρουαζιέρας

Η παγκόσμια αποτύπωση των οικονομικών επιπτώσεων της κρουαζιέρας, είναι ένα περίπλοκο εγχείρημα διότι δεν υπάρχει ένας σταθερός τόπος στον οποίο εκτυλίσσεται η δραστηριότητα, με αποτέλεσμα να παρεμβάλλονται πολλοί παράγοντες. Επιπλέον όπως έχει αναφερθεί υπάρχουν άμεσες, έμμεσες αλλά και κάποιες παρελκόμενες συνέπειες για αυτόν τον τομέα. Ο Διεθνής Οργανισμός Κρουαζιέρας (CLIA), στον οποίο είναι εγγεγραμμένες 55 εταιρείες κρουαζιέρας, δηλαδή περίπου το 95% των εταιρειών παγκοσμίως, κάθε χρόνο πραγματοποιεί αναφορές για την πορεία του τομέα αναλυτικά στις οποίες περιλαμβάνονται και οι οικονομικές επιπτώσεις. Όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα 4, αρχικά όλα τα δεδομένα μετατράπηκαν σε αμερικανικά δολάρια για να είναι επεξεργάσιμα όπως τα έξοδα, οι δαπάνες, τα εισοδήματα, οι συνεισφορές. Το σημαντικότερο ποσό είναι αυτό της συνολικής συνεισφοράς των δαπανών για το 2018 που περιλαμβάνει όλες τις δαπάνες που έγιναν για τον τομέα της κρουαζιέρας και ουσιαστικά έχουν συνεισφέρει στην παγκόσμια οικονομία και αποτελεί και το υψηλότερο μέχρι τώρα ποσό, αφού ο τομέας ακολουθεί μόνο ανοδική πορεία τα τελευταία χρόνια όπως αναφέρεται στο

κεφάλαιο 4.1. Αυτό είναι 150.13\$ δις για το έτος 2018 και παρατηρείται ποσοστό αύξησης 12.1% από το 2017 το οποίο είναι αρκετά σημαντικό και υποδηλώνει μεγάλη αύξηση, ειδικά μέσα σε διάστημα ενός χρόνου. Παράλληλα διακρίνεται ότι όλα τα ποσοστά από το 2017 έως το 2018 έχουν σημειώσει ανοδική πορεία και ειδικότερα αυτά που αφορούν την συνεισφορά των εισοδημάτων και τις δαπάνες κυμαίνονται πάνω από 10%.

Πίνακας 4: Συνολική Παγκόσμια συνεισφορά της κρουαζιέρας στην οικονομία για το έτος 2018

Κατηγορία	Δολάρια \$	
	Παγκόσμια Δαπάνη/Συνεισφορά	Ποσοστό μεταβολής 2017-2018%
Από τις επισκέψεις επιβατών και πληρώματος (Εκατ.)	\$146.36	6.9%
Συνολικές άμεσες δαπάνες (Δις δολάρια ΗΠΑ)	\$67.97	11.4%
Συνολική συνεισφορά δαπανών (Δις δολάρια ΗΠΑ)	\$150.13	12.1%
Συνολική συνεισφορά εισοδημάτων (Δις δολάρια ΗΠΑ)	\$50.24	10.3%
Συνολική συνεισφορά στην απασχόληση	1,177,000	6.1%

Πηγή: BREA, 2019

2.2.1 Άμεση οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας στην οικονομία

Οι επιβάτες κρουαζιέρας, το πλήρωμα και οι εταιρείες που εξυπηρετούν τον τομέα είναι αυτά που συνθέτουν και παράγουν τις άμεσες επιπτώσεις στην οικονομία. Όπως έχει αναφερθεί παραπάνω στον πίνακα 5 κάθε κατηγορία δημιουργεί την δική της συνεισφορά στην οικονομία του προορισμού και του κράτους που ανήκει. Οι άμεσες δαπάνες που προκύπτουν είναι απόρροια των εξόδων των κατηγοριών του πίνακα. Ωστόσο αρκετοί μελετητές υποστηρίζουν ότι η πολλαπλασιαστική δύναμη των συνεπειών της κρουαζιέρας στην αγορά αλλά και η αγοραστική δύναμη των καταναλωτών της αντίστοιχα δεν είναι αρκετά ισχυρή. Το επιχείρημα αυτό στηρίζεται στις παροχές του πλοίου, που περιλαμβάνουν το ολοκληρωμένα πακέτα φαγητού, ποτού, διασκέδασης, καταστημάτων (tax-free), αλλά και μεταφορών εκτός του πλοίου σε σημεία ενδιαφέροντος. Επιπλέον τα περισσότερα πλοία είναι εγγεγραμμένα σε λιμάνια με φοροαπαλλαγή (Brida & Zapata, 2010; Dwyer, Ngairé, & Zelco, 2004).

Στον παρακάτω πίνακα έχουν υπολογιστεί για το έτος 2018 οι άμεσες παγκόσμιες δαπάνες που έχουν γίνει για τον τομέα της κρουαζιέρας και αποτελούν τα τελευταία καταγεγραμμένα δεδομένα από τον Διεθνή Οργανισμό Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA). Οι δαπάνες έχουν υπολογιστεί ξεχωριστά για επιβάτες homeporting και επιβάτες transit δηλαδή επιβάτες λιμένων ενδιάμεσων προορισμών (ports of call). Παράλληλα διαχωρισμός έγινε στις κατηγορίες των συμμετεχόντων ανά δαπάνη για το ίδιο έτος. Εκτός από την παγκόσμια αγορά στον πίνακα φαίνονται οι δαπάνες των συμμετεχόντων για τις κυριότερες αγορές κρουαζιέρας, δηλαδή την Νότια Αμερική, την Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο γενικότερα.

Πίνακας 5: Άμεσες Δαπάνες από τον τομέα της κρουαζιέρας – Παγκόσμια και Περιφερειακά για το έτος 2018 (Δισεκατομμύρια)

Κατηγορίες	Περιφέρειες			
	Παγκόσμια	Βόρεια Αμερική ¹	Ευρώπη(EU +3) ²	Υπόλοιπος Κόσμος
Επιβάτες Home Port	\$10.72	\$4.55	\$2.43	\$3.74
Επιβάτες Transit	\$9.16	\$4.10	\$2.79	\$2.28
Επιβάτες συνολικά	\$19.88	\$8.65	\$5.22	\$6.01
Πλήρωμα	\$1.46	\$0.80	\$0.20	\$0.46
Εταιρείες κρουαζιέρας	\$46.62	\$21.16	\$19.81	\$5.66
Σύνολο	\$67.97	\$30.60	\$25.23	\$12.14
Ποσοστό μεταβολής από το 2017 %	11.4%	6.4%	18.2%	11.0%

Πηγή: CLIA, 2019, ίδια επεξεργασία

Όπως φαίνεται στον πίνακα, η παγκόσμια συνεισφορά από το σύνολο των επιβατών είναι **19,88 δις \$** το 2018, οι επιβάτες αφετηρίας έχουν κάνει πάνω από 1.5 δις παραπάνω έξοδα στους λιμένες που επισκέφθηκαν από τους transit. Το μεγαλύτερο κέρδος έχει επέλθει από τις εταιρείες κρουαζιέρας όπου έχουν δαπανήσει και τα περισσότερα χρήματα (**46,62 δις \$**), ενώ τα λιγότερα έχει δαπανήσει το πλήρωμα για το έτος 2018, σχεδόν **1,5 δις \$** (2 %) των συνολικών δαπανών για το έτος 2018). Όσον αφορά την τοποθέτηση, δηλαδή τις περιφερειακές αγορές στις οποίες τοποθετούνται τα έξοδα των κατηγοριών είναι εμφανές ότι κυρίαρχη είναι η Νότιος Αμερική με 30δις \$ συνολικά σε έξοδα, δηλαδή το 45% των συνολικών εξόδων δαπανούνται εκεί, ενώ ακολουθεί η Ευρώπη με 25δις, δηλαδή 37% και οι υπόλοιποι προορισμοί του κόσμου

¹ Στη Βόρεια Αμερική συνυπολογίζονται όλα τα αμερικανικά λιμάνια, συμπεριλαμβανομένων αυτών στην Αλάσκα και τη Χαβάη, τα λιμάνια στις Βερμούδες, τον Καναδά, την Καραϊβική, την Κεντρική Αμερική και το Μεξικό.

² Η Ευρώπη EU+3 περιλαμβάνει τα λιμάνια των 27 κρατών μελών της Ε.Ε. συν την Ισλανδία, τη Νορβηγία και την Ελβετία.

όπου μοιράζονται τα υπόλοιπα 12,14δισ του συνόλου, δηλαδή 18%. Σημαντική είναι η αύξηση του ποσοστού της μεταβολής των δαπανών στην Ευρώπη από το 2017 έως το 2018 (18%), ενώ γενικότερα οι δαπάνες όλων έχουν αυξηθεί από την προηγούμενη χρονιά.

Τα κυριότερα λιμάνια της Βορείου Αμερικής είναι αυτά της Καραϊβικής και της Νοτίου Φλόριντας. Σε αυτά, τα έξοδα των επιβατών στους λιμένες αφετηρίες ήταν λίγο περισσότερα από αυτά των επιβατών στους λιμένες ενδιάμεσων προορισμών. Σε ποσοστά αυτό μεταφράζεται 53% επιβάτες homeporting και 47% επιβάτες port of call.

Οι συνολικές άμεσες δαπάνες για το 2018 επιβατών και πληρώματος ύψους 9,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων στη Βόρεια Αμερική αντιπροσώπευαν σχεδόν το ήμισυ (46%) των 21,3 δισεκατομμυρίων δολαρίων των δαπανών επιβατών και πληρώματος παγκοσμίως.

Στην Ευρώπη τα ποσά είναι αντιστρόφως ανάλογα με την Βόρεια Αμερική. Οι δαπάνες των επιβατών στα home ports ήταν 47% ενώ στα ports of call ήταν 53% των συνολικών δαπανών των επιβατών. Παράλληλα η παγκόσμια συνεισφορά των επιβατών και του πληρώματος στις δαπάνες της Ευρώπης είναι 25%, δηλαδή 5,4δισ \$. Τέλος, οι επιβάτες οι οποίοι ταξιδεύουν σε όλον τον υπόλοιπο κόσμο, κατά το έτος 2018 ξόδεψαν 6,5δισ \$, δηλαδή το 30% των δαπανών παγκοσμίως προέρχεται από επιβάτες κρουαζιέρας οι οποίοι ταξιδεύουν σε μέρη εκτός Βορείου Αμερικής και Ευρώπης (δηλαδή τα δημοφιλέστερα λιμάνια). Σε αυτήν την περίπτωση οι επιβάτες στα λιμάνια αφετηρίας ξοδεύουν αρκετά παραπάνω χρήματα από ότι στα λιμάνια προορισμού. Πιο συγκεκριμένα δαπανούν 62% των συνολικών χρημάτων έναντι 38% δηλαδή 2,3 δις \$ από τα συνολικά 6 δις \$ (CLIA, 2018).

Οι εταιρείες κρουαζιέρας δαπανούν σε διαφορετικούς τόπους τα χρήματα τους και επηρεάζουν την οικονομία. Οι έδρες των εταιρειών όπως θα αναφερθεί σε άλλο κεφάλαιο είναι περισσότερο συγκεκριμένες, και βρίσκονται κυρίως στην Αμερική και την Ευρώπη, αν και ο τομέας χαρακτηρίζεται από ολιγοπώλιο, αφού δεν υπάρχουν πολλές εταιρείες. Σημαντική πηγή εσόδων αποτελεί η ναυπήγηση νέων πλοίων, η οποία πραγματοποιείται κυρίως στην Ευρώπη, αν και πλέον η Ασία έχει αρχίσει να αποτελεί μια αναδύομενη αγορά στην κατασκευή νέων πλοίων. Η παραγωγική βιομηχανία της ναυπήγησης της Ευρώπης οφείλεται στα υψηλά ποσοστά των δαπανών που

εμφανίζεται ότι συμμετέχει (42%) έναντι των άμεσων δαπανών που εμφανίζονται χαμηλότερες. Στην Βόρεια Αμερική το ποσοστό των και είναι αρκετά υψηλό, αν αναλογιστεί κάποιος ότι οι μεγαλύτερες εταιρείες παγκοσμίως έχουν έδρα την Αμερική, ενώ αντίστοιχα είναι τα έξοδα των επιβατών και του πληρώματος παγκοσμίως. Το υπόλοιπο 13% των εξόδων δαπανείται από τις εταιρείες στον υπόλοιπο κόσμο. Οι δαπάνες των εταιρειών αφορούν τα γραφεία των εταιρειών, την στελέχωση τους, τα έξοδα για την ναυπήγηση νέων πλοίων, τις συντηρήσεις, νομικά θέματα κ.ά. (CLIA, 2019).

2.2.2 Έμμεση και Επαγόμενη Οικονομική Συνεισφορά της Κρουαζιέρα

Όπως έχει ξαναειπωθεί, η έμμεση και η επαγόμενη συνεισφορά της οικονομίας για την κρουαζιέρα παράγεται από τις δαπάνες που γίνονται κατά τον ελλιμενισμό των πλοίων στους προορισμούς από το πλοίο και το πλήρωμα. Λόγω των πολλών προορισμών και των μη ελεγχόμενων εξόδων από το πλήρωμα είναι δύσκολο να μετρηθούν. Σημαντικό ρόλο κατέχει ο δομή της εκάστοτε οικονομίας, της κάθε περιοχής. Ανάλογα με την παραγωγική βάση της και την εξειδίκευση της οικονομίας, οι έμμεσες και επαγόμενες συνέπειες διαφοροποιούνται (CLIA, 2019).

Πίνακας 6: Έμμεσες και επαγόμενες δαπάνες του τομέα της κρουαζιέρας Παγκόσμια και Περιφερειακά για το έτος 2018

Κατηγορίες	Παγκόσμια	Περιφέρειες		
		Βόρεια Αμερική	Ευρώπη (EU+3)	Υπόλοιπος Κόσμος
Απόδοση (\$ δις)	\$82.15	\$34.38	\$36.66	\$11.11
Το Μερίδιο της Αγοράς		41.8%	44.6%	13.5%
Εισοδήματα (\$ δις)	\$28.62	\$16.19	\$8.73	\$3.70
Το Μερίδιο της Αγοράς	607,000	56.6%	30.5%	12.9%
Απασχόληση		303,000	222,000	82,000
Το Μερίδιο της Αγοράς		49.9%	36.6%	13.5%
Ποσοστό Μεταβολής από το 2017				
Απόδοση Παραγωγής (\$ δις)	12.6%	5.1%	20.2%	14.3%
Εισοδήματα(\$ δις)	10.0%	5.3%	19.4%	11.2%
Απασχόληση	5.0%	2.9%	6.5%	9.0%

Πηγή: CLIA, 2019, ίδια επεξεργασία

Στον πίνακα είναι ευδιάκριτο ότι η συνολική απόδοσή των έμμεσων και επαγόμενων δαπανών για την κρουαζιέρα το 2018 είναι 82,15 δις \$ έναντι των 68 δις που είναι οι άμεσες δαπάνες για το 2018 σε παγκόσμιο εύρος, ενώ παρατηρείτε αύξηση από το 2017 της τάξης του 12,6%. Παράλληλα σε παγκόσμιο επίπεδο έχει

δημιουργήθηκαν για το 2018 607.000 θέσεις εργασίας από τις οποίες παράχθηκαν 28,62 δις \$.

Σε αντίθεση με την συνεισφορά της Ευρώπης στην παγκόσμια οικονομία από τις άμεσες δαπάνες, όπως φαίνεται στον πίνακα, η συμμετοχή της αγοράς από τις έμμεσες και επαγόμενες είναι 44,6 % και αποτελεί και τη μεγαλύτερη συνεισφορά. Η Βόρεια Αμερική έρχεται ακριβώς από πίσω με 42%, δηλαδή σχεδόν 35 δις \$ και εξακολουθεί να κατέχει την πλειοψηφία (57%) των έμμεσων και επαγόμενων εισοδηματικών επιπτώσεων. Στην Ευρώπη η απασχόληση συμμετέχει στην αγορά με ποσοστό 30%, ενώ υπολείπεται ένα 13% που αντιστοιχεί στους απασχολούμενους ανά τον κόσμο.

Εντύπωση προκαλούν τα ποσοστά μεταβολής από το προηγούμενο έτος, ειδικότερα για την Ευρώπη όπου η απόδοση και τα εισοδήματα αυξήθηκαν σχεδόν κατά 20%, ποσοστό αρκετά σημαντικό, γεγονός που οφείλεται σε θέματα νομισματικών ισοτιμιών. Τα υπόλοιπα ποσοστά δείχνουν αυξήσεις κυρίως μικρής τάξης.

2.2.3 Συνολική Συνεισφορά της κρουαζιέρας στην Οικονομία

Η συνολική οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας υπολογίζεται αν προστεθούν οι άμεσες, έμμεσες και επαγόμενες δαπάνες. Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω στην παγκόσμια οικονομία για το 2018 η απόδοση της κρουαζιέρας ήταν 150.1 δις \$ και αποτελεί το υψηλότερο ποσό που έχει συμβάλει η κρουαζιέρα στην οικονομία μέχρι σήμερα, με αύξηση 12 % από το 2017. Η παραγωγή αυτή έχει ως αποτέλεσμα την δημιουργία 1.177.000 θέσεων εργασίας, οι οποίες αντίστοιχα απέδωσαν 50.2 δις \$ στην οικονομία. Τα ποσοστά όλων αυτών των ποσών έχουν αυξηθεί από το 2017.

Πίνακας 7: Συνολική Οικονομική Συνεισφορά για τον τομέα της κρουαζιέρας για το 2018

Κατηγορίες	Παγκόσμια	Περιφέρειες		
		Βόρεια Αμερική	Ευρώπη (EU+3)	Υπόλοιπος Κόσμος
Απόδοση (\$ δις)	\$150.13	\$64.98	\$61.89	\$23.25
Το Μερίδιο της Αγοράς		43.3%	41.2%	15.5%
Εισοδήματα (\$ δις)	\$50.24	\$25.87	\$16.38	\$7.99
Το Μερίδιο της Αγοράς		51.5%	32.6%	15.9%
Απασχόληση	1,177,000	549,000	435,000	193,000
Το Μερίδιο της Αγοράς		46.6%	37.0%	16.4%
Ποσοστό Μεταβολής από το 2017				
Απόδοση Παραγωγής (\$ δις)	12.1%	5.8%	19.4%	12.6%
Εισοδήματα (\$ δις)	10.3%	5.6%	18.4%	10.4%
Απασχόληση	6.2%	3.9%	7.8%	9.1%

Πηγή: CLIA, 2019, ιδία επεξεργασία

Στον Πίνακα επίσης εμφανίζεται η χωρική κατανομή της συνεισφοράς της κρουαζιέρας. Όπως φαίνεται η Αμερική κατέχει την πρώτη θέση με 65 δις \$, ενώ ακολουθεί η Ευρώπη με 62 δις, αλλά και η συνεισφορά που έχει γίνει στους λιμένες του υπόλοιπου κόσμου που έχει υπολογιστεί ότι είναι περίπου 23 δις \$. Τα ποσοστά των εισοδημάτων και της απασχόλησης ακολουθούν μια σχετικά αντίστοιχη πορεία χωρικά, όπου η Αμερική πρωτοστατεί, ειδικότερα στα εισοδήματα με αρκετά μεγαλύτερη διαφορά, αφού κατέχει λίγο πάνω από το 50%. Τα ποσοστά από το προηγούμενο έτος είναι αυξημένα και αντιστοιχούν στην ανάλυση που προηγήθηκε (CLIA, 2019).

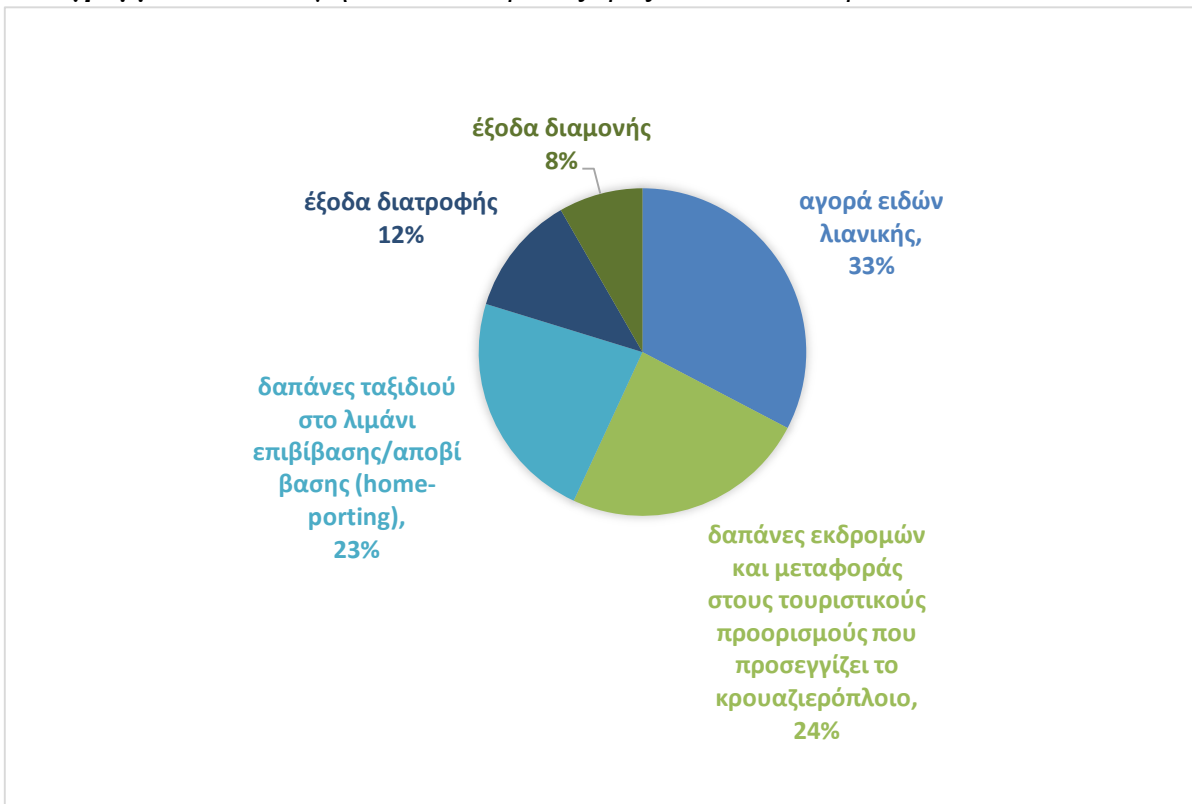
Η συνεισφορά της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, ως υπό κατηγορία του τουρισμού αναψυχής μπορεί να προκαλέσει σημαντικές θετικές οικονομικές επιπτώσεις σε ένα τόπο, επιδρώντας σε συγκεκριμένους τομείς. Υπάρχουν περιπτώσεις, όπου περιοχές βασίζουν μεγάλο μέρος της οικονομίας τους στις περιοδικές περιηγήσεις των κρουαζιερόπλοιων αφού αποτελούν δημοφιλείς προορισμούς, όπως για παράδειγμα η Καραϊβική, κάποιες πόλεις των παράλιων της Μικράς Ασίας όπως το Κουσσάντασι, που προωθούν το λιανικό εμπόριο και τα τοπικά τους προϊόντα.

Οι συνολικές δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας κατανέμονται ως εξής:

- 32,6% των δαπανών αφορά αγορά ειδών λιανικής, (το λιμάνι είναι ιδιωτικό και έχει της ίδιας εταιρείας εμπορικό κέντρο μέσα στο λιμάνι)

- 24,2% προέρχεται από τις δαπάνες που γίνονται στο προορισμό για τη μεταφορά και τις εκδρομές
- 22,8% αφορά τις δαπάνες του ταξιδιού στο homeport
- 12% είναι έξοδα διατροφής και,
- 8,3% αφορά έξοδα διαμονής

Διάγραμμα 1: Κατανομή Δαπανών Κρουαζιέρας Κατά Μέσο Όρο



Πηγή: ίδια επεξεργασία, δεδομένα: Πάλλης, 2017

2.3 Οικονομικά Οφέλη από τη Βιομηχανίας της Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο

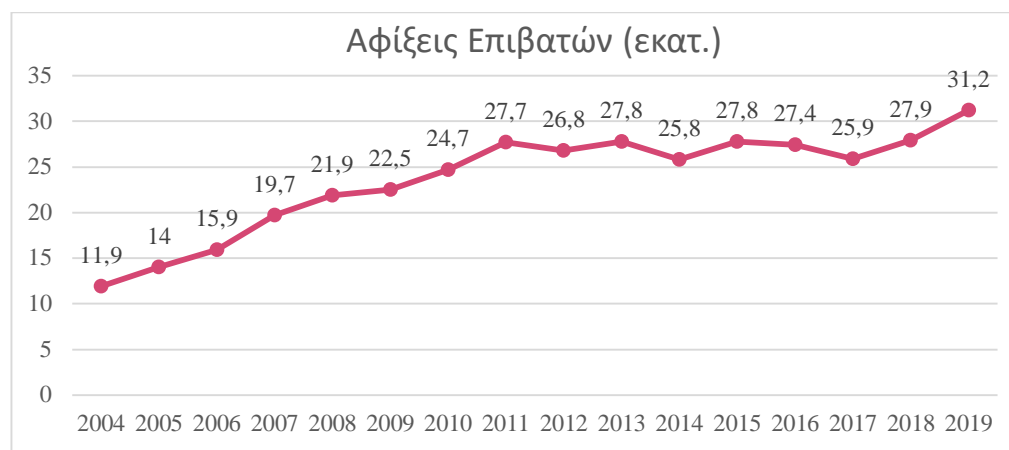
Στην Μεσόγειο από το 2000 μέχρι και το 2019 η κίνηση των επιβατών της κρουαζιέρας έχει αυξηθεί 325% (MedCruise, 2019). Η αύξηση δείχνει την τρομερή ανάπτυξη του τομέα της κρουαζιέρας μέσα σχεδόν σε μία εικοσαετία όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα. Τον τελευταίο χρόνο υπήρξε αύξηση 11,5% των κινήσεων των επιβατών κρουαζιέρας, η οποία θεωρείται αρκετά σημαντική επίσης, ενώ στην τελευταία δεκαετία παρατηρήθηκε αύξηση 25,4%. Όσον αφορά στις κινήσεις των κρουαζιερόπλοιων, δηλαδή τις αφίξεις τους στα λιμάνια τον τελευταίο χρόνο

2018/2019 αυτές αυξήθηκαν κατά 8,55%, την τελευταία δεκαετία υπήρξε μείωση 8,68%, η οποία σε σχέση με τις αφίξεις των επιβατών δικαιολογείται, λόγω της τάσης των κρουαζιερόπλοιων "να μεγαλώνουν", με την έννοια ότι όλο και περισσότερα mega ships ναυπηγούνται την τελευταία δεκαετία τα οποία έχουν πολύ μεγάλη χωρητικότητα και μεταφέρουν πολλές χιλιάδες επιβάτες, αλλά και πλήρωμα, κατά συνέπεια υπάρχουν λιγότερα πλοία, αλλά περισσότεροι επιβάτες (MedCruise Statistics, 2019).

Η Μεσόγειος, ως ευρύτερος προορισμός κρουαζιέρας, κατατάσσεται στην δεύτερη θέση των προτιμήσεων των ταξιδιωτών για το 2019, αλλά αυτή τη θέση κατέχει και αρκετές προγενέστερες χρονιές. Η προσέλκυση αυτή, των επιβατών, έχει επιφέρει και πολλά οικονομικά οφέλη στην περιοχή και ανάπτυξη των λιμένων και των περιοχών υποδοχής των ταξιδιωτών. Πιο συγκεκριμένα τα λιμάνια-μέλη της MedCruise, για το 2019 είχαν 31 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών (Ανατολική-Δυτική Μεσόγειος, Αδριατική και Μαύρη θάλασσα). Σε σχέση με το προηγούμενο έτος, η αύξηση ήταν της τάξης του 12%, ενώ οι αφίξεις των πλοίων στους λιμένες της Μεσογείου ήταν 13.692. Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν την εδραιωμένη θέση της Μεσογείου στον παγκόσμιο χάρτη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, αλλά και την δυναμική της για ανάπτυξη γύρω από τον τομέα και την επένδυση πάνω σε αυτόν. Ειδικότερη μνεία πρέπει να γίνει στους λιμένες της Μεσογείου που δεν έχουν την ίδια ανάπτυξη ή και αντιμετωπίζουν κάποια πτώση στις επισκέψεις τους λόγω διαφόρων ασταθών καταστάσεων είτε γεωπολιτικών, είτε οικονομικών, είτε κοινωνικών.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η τάση της κρουαζιέρας τα τελευταία 16 χρόνια στα λιμάνια της Μεσογείου για τις αφίξεις επιβατών.

Διάγραμμα 2: Αφίξεις επιβατών στα λιμάνια της Μεσογείου 2004-2019 (εκατομμύρια)



Πηγή: Πάλλης κ.ά., 2017 & MedCruise Statistics, 2019, ίδια επεξεργασία

Σύμφωνα με το διάγραμμα η διαμόρφωση της έντονης αυξητικής τάσης οφείλεται κυρίως στις αρχές του 2000, δηλαδή από το 2004 έως και το 2008, την πρώτη δετία που μελετάται στο διάγραμμα. Μέχρι και τότε, η αύξηση ήταν 42%, ενώ η πορεία που ακολουθήθηκε ήταν σχεδόν σταθερή με μικρές διακυμάνσεις. Το 2018 οι επιβάτες άρχισαν να αυξάνονται, με συνέπεια το 2019 να έχουμε τους περισσότερους μέχρι και σήμερα που έχουν καταγραφεί. Η πορεία της τάσης της ζήτησης της κρουαζιέρας για τα έτη 2012-2017 οφείλεται σε πολλούς παράγοντες που εκείνη την εποχή είχαν δημιουργήσει ένα ασταθές περιβάλλον κυρίως στην Ανατολική Μεσόγειο, η οποία επηρέασε και τη συνολική εικόνα. Η μείωση της αυξανόμενης δυναμικής του τομέα οφείλεται κυρίως σε γεωπολιτικά ζητήματα που λαμβάναν χώρα όπως η Αραβική Άνοιξη, ο πόλεμος της Συρίας, οι τρομοκρατικές επιθέσεις, η πολιτική αστάθεια της Τουρκίας, ή η οικονομική κρίση που πέρασαν κάποια κράτη όπως η Ελλάδα και η Κύπρος. Όλα αυτά τα ζητήματα, σε συνδυασμό με την παγκόσμια δημοσιότητα που λαμβάνουν, απέτρεψαν τους υποψήφιους ταξιδιώτες από το να εκτελέσουν κάποια περιηγητική εκδρομή με κρουαζιερόπλοιο στα μέρη αυτά. Λιμάνια όπως αυτό της Κωνσταντινούπολης κατά το 2016 σημείωσε σχεδόν 95% μείωση σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Η κίνηση αυτή δεν κατάφερε να αντισταθμιστεί από την Δυτική Μεσόγειο και έτσι σε όλη την Περιφέρεια της Μεσογείου παρατηρούνται κάποιες μεταπτώσεις, χωρίς αυτές να επηρεάζουν ολόκληρη την περιοχή (Πάλλης κ.ά., 2017).

Τα οικονομικά στοιχεία για την περιοχή της Μεσογείου περιλαμβάνονται στην ευρύτερη περιφέρεια της Ευρώπης η οποία εμπεριέχει και τη Δυτική και Ανατολική

Μεσόγειο, την Αδριατική και τη Μαύρη Θάλασσα, ενώ οι υπολειπόμενες περιοχές που συμπληρώνουν τα Ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας είναι αυτά της Βόρειας Ευρώπης με κυριότερα λιμάνια αφετηρίας αυτά του Άμστερνταμ, της Κοπεγχάγης, του Αμβούργου, του Σαουθάμπτον (CLIA,2019). Αναλογικά, στην Ευρώπη, το ποσοστό που επισκέπτεται την περιοχή και τα λιμάνια της Μεσογείου έναντι των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης είναι περίπου 70% - 30%. Θεωρητικά, και τα περισσότερα οικονομικά κέρδη θα παράγονται στην την περιοχή της Μεσογείου (MedCruise Statistics, 2019).

Πίνακας 7: Άμεσες Δαπάνες από τον τομέα της κρουαζιέρας στην Ευρώπη για το έτος 2018 (Δισεκατομμύρια)

Ευρώπη (EU+3)	
Απόδοση (\$ δις)	36,66
Εισοδήματα (\$ δις)	8,73
Απασχόληση	222.000
Ποσοστό Μεταβολής από το 2017	
Απόδοση Παραγωγής (\$ δις)	5,10%
Εισοδήματα(\$ δις)	5,30%
Απασχόληση	2,90%

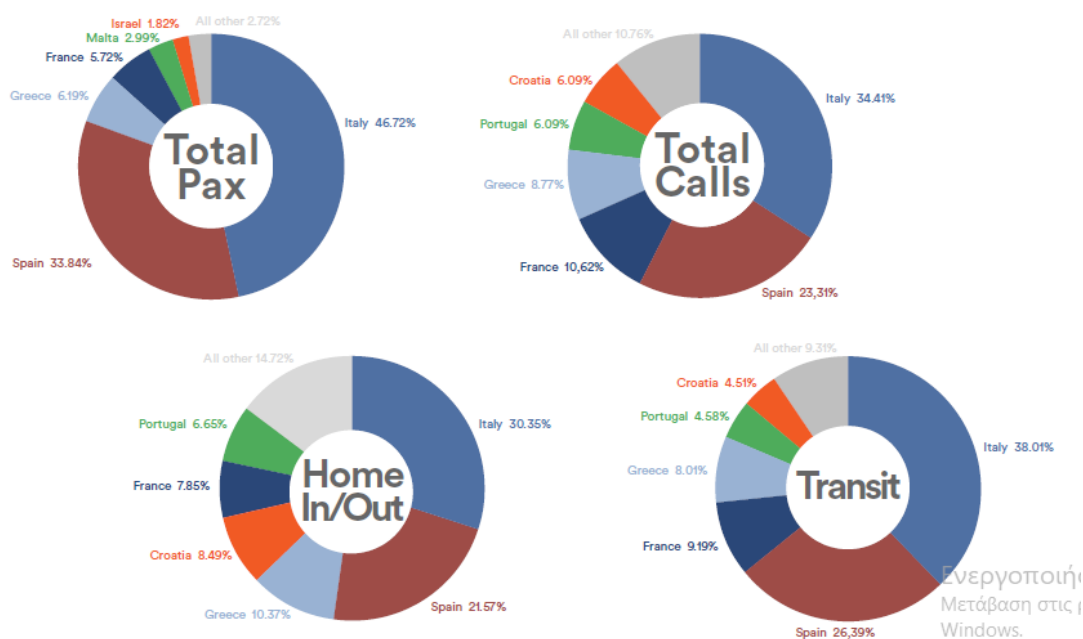
Πηγή: (CLIA, 2019), ίδια επεξεργασία

Στον πίνακα 8 παρουσιάζονται οι άμεσες Δαπάνες για το έτος 2018 που έγιναν στον τομέα της κρουαζιέρας στην Ευρώπη ξεχωριστά. Η απόδοση του τομέα είναι 36,6 δις δολάρια, και οφείλονται σε όλες τις χώρες τις Ευρώπης, (και αυτών που ανήκουν στη Μεσόγειο και έχουν και τη μεγαλύτερη κίνηση, αφού σύμφωνα με το κεφάλαιο 4 αποτελεί την δεύτερη περιοχή με την μεγαλύτερη κίνηση παγκοσμίως). Παρόλα αυτά από το προηγούμενο έτος υπάρχει μια αυξητική τάση μικρής τάξης σε όλους τους τομείς και η απασχόληση κινείται σε υψηλά επίπεδα αντίστοιχα με τις άλλες περιοχές.

2.4 Οικονομικά Οφέλη από τη Βιομηχανίας της Κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Η ευρύτερη περιοχή για την Ελλάδα είναι η Μεσόγειος και με βάση αυτήν μπορεί να υπάρξει σύγκριση. Η Ελλάδα ανήκει στην Ανατολική Περιφέρεια της Μεσογείου, η οποία στον τομέα της κρουαζιέρας δεν έχει γνωρίσει τόσο μεγάλη ανάπτυξη όσο το δυτικό κομμάτι τα τελευταία χρόνια. Η κίνηση των επιβατών κρουαζιέρας της Ελλάδας αποτελούν το 6,19 % της συνολικής κίνησης της Μεσογείου για το 2019 και οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων κινούνται στο 8,7%. Τα ποσοστά αυτά παραμένουν σχετικά σταθερά σε σχέση με προηγούμενες μελέτες (2016: κίνηση επιβατών 8,4%)

Διάγραμμα 3: Χώρες της Μεσογείου και τα ποσοστά της κίνησης αυτών για το 2019



Πηγή: MedCruise Statistics, 2019

Το μικρό αυτό ποσοστό οφείλεται εν μέρει στη χαμηλή κινητικότητα της δραστηριότητας του homeporting, θέτοντας έτσι την χώρα σε μία ανίσχυρη οικονομικά θέση απέναντι στον τομέα, μη ικανή να παραγάγει οικονομικά οφέλη αντίστοιχα των άλλων κρατών της Μεσογείου, με τα έσοδα από τους transit επιβάτες. Παρόλα αυτά το 2019 ήταν μια καλή χρονιά για το homeporting στην Ελλάδα αφού οι επιβάτες που χρησιμοποίησαν τα ελληνικά λιμάνια ως αφητηρία στην Μεσόγειο αποτελούσαν το 10% των συνολικών επιβατών και οι διερχόμενοι επιβάτες ήταν 8%. Τα ποσοστά αυτά

αυξήθηκαν σε σχέση με προηγούμενες χρονιές, γεγονός ενθαρρυντικό και για την κρουαζιέρα και για την ενίσχυση της στην οικονομία (MedCruise Statistics, 2019).

Όσον αφορά στα οικονομικά στοιχεία της χώρας για το 2019, οι εισπράξεις από τον τομέα της κρουαζιέρας για το έτος ανήλθαν σε **457 εκ. ευρώ**, προερχόμενα από 2,7 εκατομμύρια τουρίστες. Η κίνηση των επιβατών σε σχέση με το προηγούμενο έτος μειώθηκε κατά 10% ενώ τα έσοδα αυξήθηκαν κατά 5,7% (ΤτΕ, 2019, INSETE, 2020).

Σημαντικό θέμα αποτέλεσε η εποχικότητα για την χώρα αφού η κατανομή των εισερχόμενων τουριστών ήταν άνιση για τα εποχιακά τρίμηνα. Το 1^ο τρίμηνο ο τουρισμός κρουαζιέρας για την χώρα είναι σχεδόν μηδενικός, ενώ η μεγαλύτερη κίνηση εμφανίζεται στο 3^ο τρίμηνο του χρόνου (40,9%), αμέσως μετά στο 4^ο με 30.7% και τέλος στο 2^ο με 27,1%. Αντίστοιχα, τα έσοδα από κάθε έτος είναι κατανομημένα ανάλογα με τα ποσοστά, δηλαδή στο 3^ο τρίμηνο έγινε το 42,8% των εσόδων και στο 2^ο και 4^ο το 35,6% και 20,3% αντίστοιχα. Για το 1^ο τρίμηνο, ο τουρισμός κρουαζιέρας ήταν πρακτικά ανύπαρκτος με μόλις το 1,2% των αφίξεων και το 1,4% των εσόδων. Σε σχέση με προηγούμενα έτη, παρατηρείται αύξηση των εσόδων σε όλα τα τρίμηνα με εξαίρεση το πρώτο. Τα παραπάνω έσοδα δεν αφορούν στις δαπάνες των εταιρειών κρουαζιέρας, δηλαδή της έμμεσες δαπάνες που έγιναν για τον τομέα στην χώρα. Η εκτίμηση αυτών είναι **127 εκ. ευρώ για το 2019** (ISNETE, 2020).

Πίνακας 8: Αφίξεις και έσοδα της Ελλάδας για τον τομέα της κρουαζιέρας, τα έτη 2018-2019

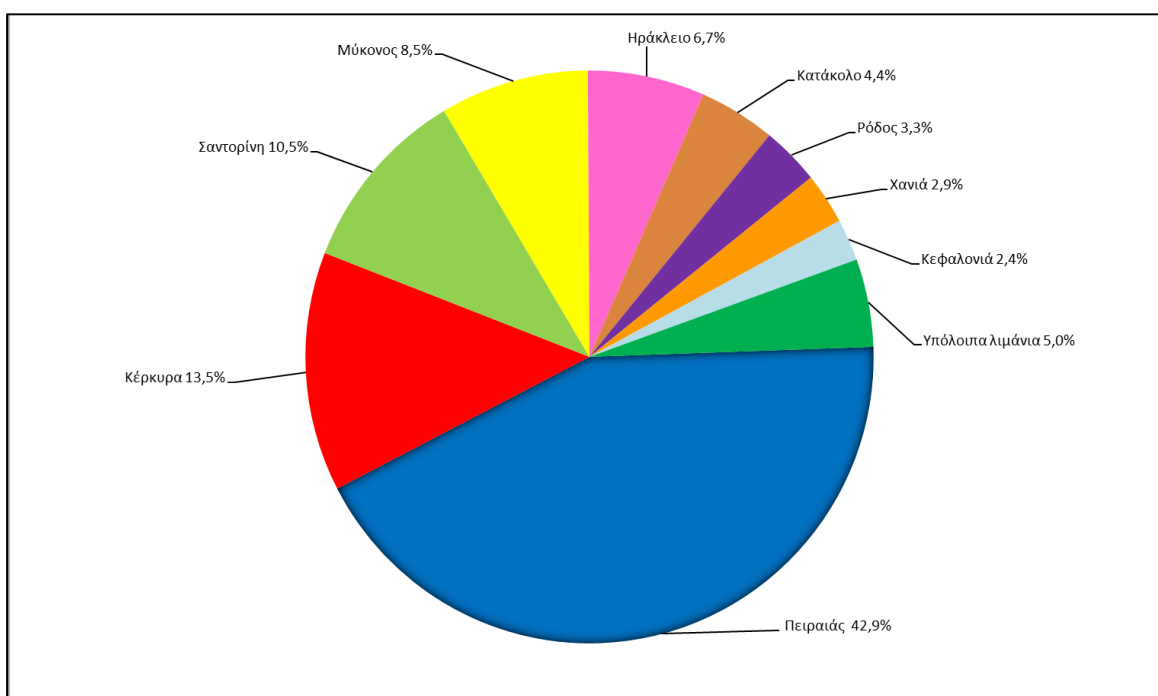
Τουρισμός Κρουαζιέρας				
	Αφίξεις		Έσοδα (€)	
	2018	2019	2018	2019
Α' Τρίμηνο	44.233	32.977	6.555.092	6.391.295
Β' Τρίμηνο	1.035.584	720.814	144.593.000	162.685.160
Γ' Τρίμηνο	1.285.100	1.086.691	192.704.404	195.611.458
Δ' Τρίμηνο	584.459	815.700	88.785.158	92.730.587
Σύνολο	2.949.376	2.656.182	432.637.654	457.418.500
Μεταβολή 2018-2019		-9,9%		5,7%

Πηγή: www.elime.gr

Η κατανομή των εσόδων στην χώρα έγινε όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα 4, ανά λιμάνι. Το κυριότερο λιμάνι είναι αυτό του Πειραιά όπου έχει και τις περισσότερες κινήσεις ως λιμάνι αφετηρίας, έπειτα της Κέρκυρας και της Σαντορίνης.

Το 90% σχεδόν των συνολικών εσόδων, αλλά και το 83% των αφίξεων επιβατών από την κρουαζιέρα στη χώρα προέρχεται από τους 7 σημαντικότερους λιμένες που εμφανίζονται παρακάτω, αναλογιζόμενοι με το πλήθος των λιμένων της χώρας ίσως εντοπίζεται μια χαμένη ευκαιρία ή μια προοπτική για ανάπτυξη της κρουαζιέρας στον τόπο (ISNETE, 2020).

Διάγραμμα 4: Κατανομή των συνολικών εισπράξεων κρουαζιέρας ανά λιμάνι για το έτος 2019



Πηγή: INSETE, 2020

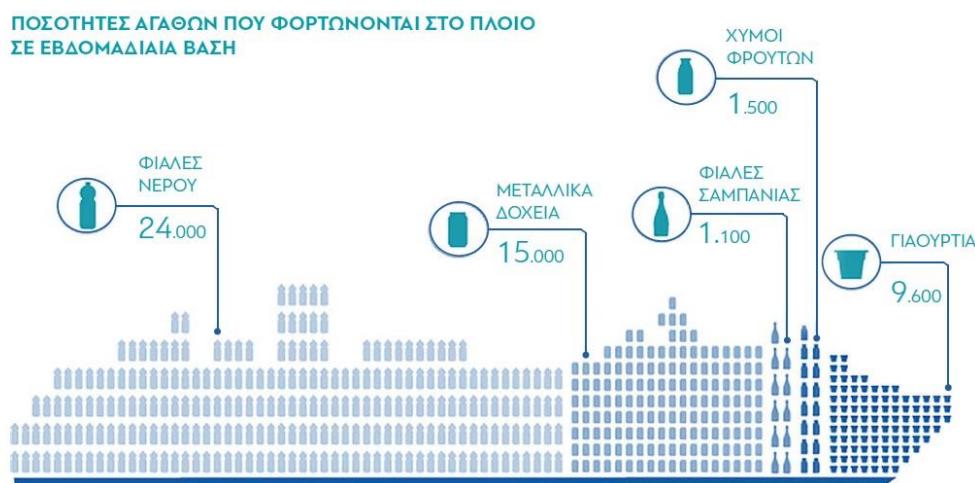
Ο Πειραιάς τα τελευταία χρόνια βρίσκεται στη λίστα με τα 10 δημοφιλέστερα λιμάνια της Μεσογείου, με περισσότερες από 600 αφίξεις το χρόνο, ενώ στη λίστα πρώτα είναι τα λιμάνια της Βαρκελώνης και της Ρώμης όπως θα δούμε στο κεφάλαιο 4 (MedCruise, 2019).

2.5 Οικονομικά Οφέλη από τη Δραστηριότητα του Homeporting

Όπως έχει αναφερθεί παραπάνω, οι λιμένες αφετηρίας έχουν πολλαπλάσιες επιπτώσεις στην οικονομία ενός τόπου από ότι ένα λιμάνι προορισμού. Τα οφέλη αυτά που προκύπτουν είναι αποτέλεσμα των υπηρεσιών και των αναγκών που έχει ένα πλοίο κατά την άφιξη του σε έναν τερματικό σταθμό. Αρχικά οι μέρες όπου ελλιμενίζεται το πλοίο στο λιμάνι μπορεί να είναι περισσότερες, ή τουλάχιστον το χρονικό διάστημα

διαφέρει κατά πολύ, με σκοπό να εξυπηρετηθούν οι επιβάτες με την επιβίβαση και τον χρόνο που χρειάζονται για να αποκτήσουν πρόσβαση στο λιμάνι, αλλά και για εφοδιασμό του πλοίου, έλεγχο από τις λιμενικές αρχές, συντηρήσεις, καθαριότητα. Επιπλέον, όλοι οι επιβάτες υποχρεούνται σε τελωνειακό έλεγχο και έλεγχο των διαπιστευτηρίων τους έτσι ώστε να υπάρχει η απαραίτητα ασφάλεια, ενώ παράλληλα γίνεται έλεγχος των αποσκευών και φόρτωση αυτών. Έπειτα, ακολουθεί ο έλεγχος των και η επιβίβαση των επιβατών. Για την επιτυχή ολοκλήρωση των διαδικασιών απαιτείται η συνεργασία των λιμενικών αρχών και του πληρώματος του πλοίου. Όλες αυτές οι διαδικασίες συμβαίνουν παράλληλα με τον ανεφοδιασμό του πλοίου με τις προμήθειες και των καυσίμων. Η συνεισφορά στην οικονομία από έναν λιμένα αφετηρίας για την τοπική οικονομία είναι αρκετά σημαντική αφού όλα οι διαδικασίες και οι υπηρεσίες καλύπτονται από την κοινότητα και την τοπική οικονομικά. Για παράδειγμα στην εικόνα 1 παρατίθενται ενδεικτικά κάποιες προμήθειες που ανεφοδιάζεται κρουαζιερόπλοιο, χωρητικότητας 3.800 ατόμων, όπου τα 1000 αποτελούν το πλήρωμα, με μήκος 300 μέτρα (Costa Pacifica). Έκτος του κύκλου εργασιών για την προμήθεια των σχετικών αγαθών είναι σημαντικός και ο κύκλος εργασιών που συνδέεται με τις ευκολίες υποδοχής των αποβλήτων που παράγονται από την κατανάλωση όλων των προϊόντων κατά την πραγματοποίηση μίας κρουαζιέρας (Πάλλης κ.ά., 2017).

Εικόνα 1: Ενδεικτικός ανεφοδιασμός κρουαζιερόπλοιου σε χωρητικότητα 3.800 ατόμων, σε λιμένα αφετηρίας (Costa Pacifica).



Πηγή: Πάλλης κ.ά., 2017

Εκτός των βασικών υπηρεσιών, στο λιμάνι πραγματοποιούνται και κάποιες επισκευές στο πλοίο κατά την διάρκεια της παραμονής τους και πριν την αναχώρηση. Εκείνη την ώρα, το πλήρωμα που δεν εργάζεται μπορεί να αποβιβαστεί, να επισκεφτεί τον προορισμό και κυρίως να ψωνήσει προμήθειες από τα καταστήματα των προορισμών, διότι στο πλοίο δεν δικαιούνται προνομιακές τιμές και τα προϊόντα είναι πιο ακριβά. Ειδικότερα στα λιμάνια αφετηρίας που έχουν περισσότερο χρόνο, προγραμματίζουν να αποβιβαστούν και να προμηθευτούν τα περισσότερα από τα είδη ανάγκης και τρόφιμα που θέλουν, μέχρι να προσδέσει ξανά το πλοίο σε κάποιο λιμάνι αφετηρίας. Ο τερματικός σταθμός κρουαζιέρας πρέπει να έχει συγκεκριμένες υποδομές υποδοχής των επιβατών οι οποίες θα μπορούν να αντέξουν τον μεγάλο φόρτο που πιθανώς θα δεχτεί, αν έχει πολλά κρουαζιερόπλοια την ίδια μέρα και πιθανώς την ίδια ώρα. Οι εγκαταστάσεις αυτές αποτελούν κυρίως μεγάλες κτιριακές εγκαταστάσεις, χώρους στάθμευσης, καταστήματα κ.ά. Γενικότερα υπάρχουν συγκεκριμένες μέθοδοι και προϋποθέσεις για έναν λιμένα αφετηρίας, και αντίστοιχες πρέπει να είναι και οι υπηρεσίες που παρέχονται για να υπάρχουν οι αποδόσεις στην οικονομία για τις τοπικές κοινωνίες (CLIA,2019; Παλλης κ.ά., 2017).

Από συγκριτικής απόψεως, η ανάπτυξη ενός homeport σε σχέση με ένα port of call, έχει τη δυνατότητα να αυξήσει σημαντικά τα κέρδη και να συμβάλει στην ανάπτυξη την τοπικής οικονομίας αλλά και στην ευρύτερη εικόνα της κρουαζιέρας και στην ανάπτυξή της. Πολλές μελέτες έχουν γίνει για τον υπολογισμό του

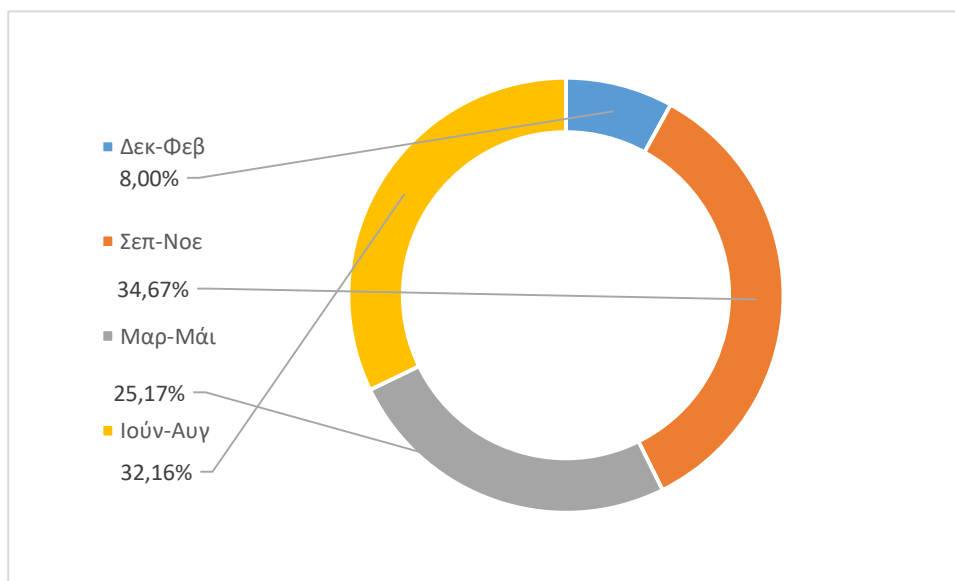
πολλαπλασιασμού των οικονομιών ανάμεσα στα είδη των λιμένων. Η κατάληξη αυτών είναι ότι οι δαπάνες των επιβατών στο λιμάνι αφετηρίας είναι τριπλάσιες από ότι σε ένα transit λιμάνι. Πιο συγκεκριμένα, ο επιβάτης που επιβιβάζεται η αποβιβάζεται από ένα λιμάνι homeport δαπανά 310.76\$ συνολικά για τα έξοδά του, ενώ σε ένα λιμάνι προορισμού δαπανά 92\$ για κάθε επίσκεψη που κάνει το πλοίο σε μία συγκεκριμένη χρονική διάρκεια (Παλλης κ.ά., 2017).

Παράλληλα, η αναλογία των επιβατών προορισμού με τους επιβάτες αφετηρίας στην Μεσόγειο είναι 71/29, σχεδόν οι μισοί είναι επιβάτες αφετηρίας. Η αναλογία αυτή παραμένει σταθερή τα τελευταία δέκα χρόνια (MedCruise Statistics 2019).

2.6 Εποχικότητα Homeporting

Ένα χαρακτηριστικό της κρουαζιέρας σε ορισμένες περιοχές που το κλίμα δεν είναι σταθερό αλλά εναλλάσσεται όπως για παράδειγμα η ζώνη της Μεσογείου που μέσα σε αυτήν είναι και η Ελλάδα, είναι η εποχικότητα. Η κίνηση του κλάδου είναι ανεβασμένη σε ορισμένους μήνες του έτους ενώ σε άλλους είναι αρκετά χαμηλή. Παράλληλα με την κίνηση, ακολουθούν και οι υπόλοιπες δραστηριότητες όπως του homeporting όπως φαίνεται στο γράφημα 5, κατά το οποίο η εποχικότητα των επιβατών homeport στη Μεσόγειο είναι αρκετά μεγαλύτερη από άλλες περιοχές όπως της Καραϊβικής που έχει τροπικό κλίμα και δεν μεταβάλλεται ιδιαίτερα με τις εποχές (Πάλλης και ά.,2017).

Διάγραμμα 5: Ποσοστά εποχικότητας homeporting στην Μεσόγειο (2019)

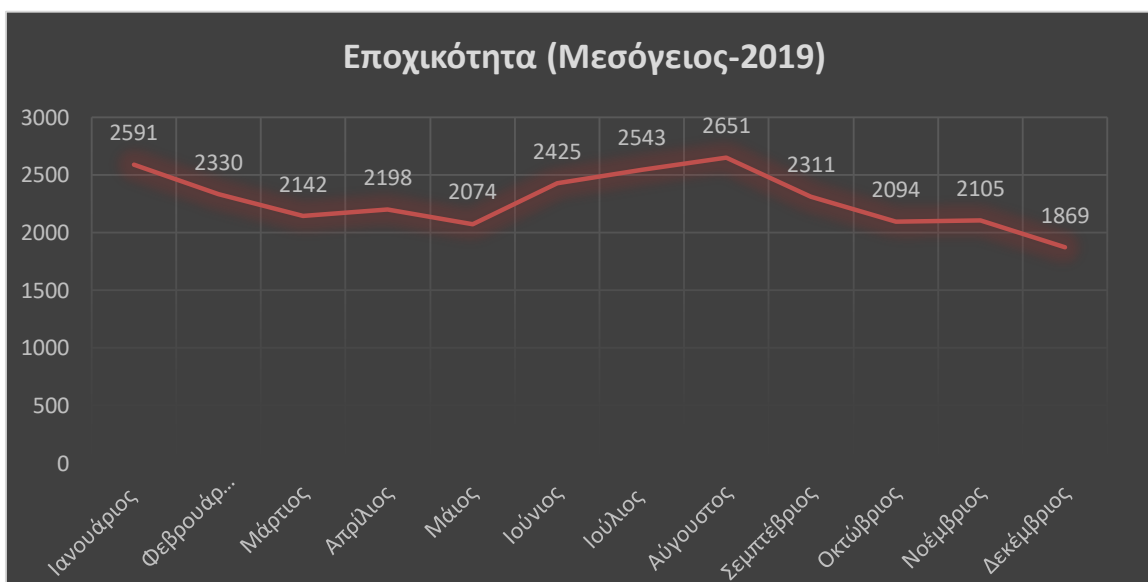


Πηγή: MedCruise Statistics 2019, ίδια επεξεργασία

Σύμφωνα με τα στοιχεία της MedCruise για τα δημοφιλέστερα λιμάνια αφετηρίας της Μεσογείου το 2016, ο Πειραιάς εμφανίζεται να πλήττεται περισσότερο από την εποχικότητα ανάμεσα σε αυτά, έχοντας φιλοξενήσει το 20% των επιβατών την άνοιξη, 48.4% το καλοκαίρι και 31,9% το φθινόπωρο και 0,7% μόνο το χειμώνα. Αυτή η έντονη εποχικότητα συγκλίνει και με το λιμάνι της Βαλέτας και φανερώνει ότι δεν υπάρχει επαρκής αξιοποίηση των δυνατοτήτων και των υποδομών του λιμανιού κατά τους χειμερινούς μήνες που ο καιρός δεν είναι ζεστός και δεν υπάρχει η αντίστοιχη ζήτηση με το καλοκαίρι. Υπάρχει η δυνατότητα τα λιμάνια που αντιμετωπίζουν χαμηλή κίνηση κάποιους μήνες που δεν θεωρούνται υψηλής επισκεψιμότητας, να επεκτείνουν τις αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων και να εξομαλύνουν την κατάσταση, τείνοντας όλο και περισσότερο προς τις γενικότερες τάσεις της Μεσογείου αλλά και περισσότερο της Καραϊβικής η οποία δεν αντιμετωπίζει προβλήματα εποχικότητας λόγω του τροπικού κλίματος.

Στο διάγραμμα 6 παρακάτω φαίνεται η εποχικότητα στο σύνολο των λιμανιών της Μεσογείου όπου παρατηρείται εντονότερη η μείωση των επιβατών κατά τον Μάρτιο-Απρίλιο-Μάιο και Σεπτέμβριο-Οκτώβριο-Νοέμβριο και χαμηλότερη από όλες κατά τον Δεκέμβριο.

Διάγραμμα 6: Εποχικότητα των επιβατών για το έτος 2019 στα λιμάνια της Μεσογείου



Πηγή: MedCruise Statistics 2019, ίδια επεξεργασία

Η εποχικότητα επηρεάζει αντίστοιχα και τις οικονομικές δραστηριότητες και επιπτώσεις της κρουαζιέρας που ακολουθούν έναν τόπο ως συνέπεια της. Όταν μειώνεται η ίδια δραστηριότητα μειώνονται και τα οφέλη που παράγονται από αυτήν. Ιδιαίτερο πρόβλημα μπορεί να αντιμετωπίζουν οι οικονομίες που βασίζουν την οικονομία τους στον τουρισμό αλλά και στις αφίξεις των πλοίων για τα οικονομικά κέρδη τους, όμως έχουν την δυνατότητα να προσαρμοστούν και να ωφεληθούν περισσότερο από τα κέρδη των μηνών με την μεγάλη επισκεψιμότητα. Πολλές φορές στις τουριστικές περιοχές το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι τουρίστες είναι αυτό της αισχροκέρδιας από τους επιχειρηματίες οι οποίοι θέλουν να επιτύχουν το μέγιστο κέρδος σε μια σέζον με την μεγαλύτερη κίνηση, με αποτέλεσμα την μεγάλη αύξηση των τιμών σε προϊόντα και υπηρεσίες κατά τους μήνες με την μεγαλύτερη ζήτηση (Πάλλης κ.ά., 2017).

Συνεπώς η εποχικότητα είναι ένας παράγοντας που επηρεάζει κατά πολύ, όχι μόνο τον τομέα της κρουαζιέρας αλλά και την οικονομία, τις οικονομικές συνέπειες, τους επιβάτες και γενικότερα τους δρώντες γύρω από τον τομέα (Πάλλης κ.ά., 2017).

Συμπεράσματα:

Η οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας διαχέεται σε πολλούς τομείς της οικονομίας και παράγει σημαντική ωφέλεια. Όσο περισσότεροι αυξάνονται οι επιβάτες κρουαζιέρας αλλά και οι αφίξεις των πλοίων, ανάλογα αυξάνεται και η παραγόμενη ωφέλεια που δημιουργούν. Εντύπωση προκαλεί το γεγονός της τάσης αύξησης των όλων των κατηγοριών των εσόδων για τα έτη 2017 και 2018 όπου υπάρχουν τα τελευταία στοιχεία, στον παγκόσμιο χώρο. Από τις τρεις κατηγορίες των εσόδων που προκύπτουν από την κρουαζιέρα η έμμεσες δαπάνες υπερτερούν των άμεσων, δηλαδή τα ποσά που δαπανώνται για το πλήρωμα και τις ανάγκες των εταιρειών είναι μεγαλύτερα από τις δαπάνες των επιβατών, του πληρώματος και των εταιρειών στους προορισμούς. Ωστόσο και τα συνολικά οικονομικά οφέλη της δραστηριότητας για την χρονιά 2018 σημείωσαν ρεκόρ αντίστοιχο της κίνησης των επιβατών, παγκοσμίως. Στην Ελλάδα τα οικονομικά οφέλη που προήλθαν από την κρουαζιέρα έφτασαν 457 εκατομμύρια ευρώ, ενώ τα περισσότερα από αυτά αφορούσαν το λιμάνι του Πειραιά κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό, την Κέρκυρα, την Σαντορίνη και τον υπόλοιπο νησιωτικό χώρο. ο Πειραιάς που είναι και το μεγαλύτερο homeport της Ελλάδας. Στα λιμάνια αφετηρίας το οικονομικό κέρδος από την κρουαζιέρα είναι τριπλάσιο από ότι

στα λιμάνια προορισμού, γι αυτό και υπάρχει ενδιαφέρον για την προσέλκυση των πλοίων. Ωστόσο η κατανομή των κερδών στο εύρος του χρόνου για τα λιμάνια της Μεσογείου και ειδικότερα της Ελλάδας είναι άνιση, αφού αντιμετωπίζει προβλήματα εποχικότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Θεσμικό πλαίσιο και άρση του cabotage

3.1.Κρουαζιέρα και Εθνικό νομοθετικό πλαίσιο

Το νομοθετικό πλαίσιο της Ελλάδας όσον αφορά την κρουαζιέρα απαρτίζεται από νομοθετήματα, υπουργικές αποφάσεις, διατάγματα. Επιπλέον ως μέλος της Ε.Ε. η Ελλάδα δεσμεύεται από τους κανονισμούς και τις διατάξεις που ορίζει αυτή για τα κράτη μέλη της. Οι θεσμοθετήσεις γύρω από την ναυσιπλοΐα γενικότερα έχουν την απαρχή τους στο 1926 και πιο συγκεκριμένα στην ένταξη των ναύλων και την γενικότερη ιδέα του καμποτάζ όχι μόνο από στην Ελλάδα. Ο κύριος λόγος σύνταξης του νόμου και του καμποτάζ ήταν ως ένα προστατευτικό οικονομικό μέτρο έναντι των ανταγωνιστικών πιέσεων που υπήρχαν την εποχή του μεσοπολέμου για την ναυσιπλοΐα το οποίο θεσμοθετήθηκε σε όλα τα ευρωπαϊκά κράτη της εποχής εκείνης (Καραμαγκάλης Γ., 2016).

Το αντικείμενο της νομοθεσίας του 1926 ήταν ο καθορισμός των ναύλων (ναυολόγιο), με σκοπό την προστασία των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από τους πλοιοκτήτες όπου σκόπευαν να τις εκμεταλλευτούν αλλά και της προστασίας των ίδιων των πλοιοκτητών από την δημιουργία του μεταξύ τους ανταγωνισμού. Μεταγενέστερα ήρθε ο Ν.5304/32 που διαμορφώνει την ανωτέρω νομοθεσία με τα άρθρα 21 και 22:

«Άρθρο 21. 1. Τα ανώτερα όρια των ναύλων επιβατών και εμπορευμάτων των επιβατηγών πλοίων των εκτελούντων ακτοπλοΐαν υπόκεινται υπό τον έλεγχον του Συμβουλίου του Εμπορικού Ναυτικού και την έγκρισιν του [τότε] Υπουργού των Ναυτικών, ως θα καθορισθή διά Δ/τος. 2. Δύναται επίσης και τα κατώτερα επιτρεπόμενα όρια των ναύλων τούτων να τεθούν υπό τον ίδιον έλεγχον του Συμβουλίου και την έγκρισιν του Υπουργού καθ' όλας τας γραμμάς ή διά τινας μόνον εκ τούτων.

Άρθρο 22. 1. Τα κατά το προηγούμενον άρθρον εγκρινόμενα ναυολόγια είναι υποχρεωτικά, απαγορευομένης οπιασδήποτε αυξήσεως αυτών εις την πρώτην περίπτωσιν ή περαιτέρω μειώσεως εις την δευτέραν, ιδία επί σκοπώ αθεμίτου ανταγωνισμού, άνευ προηγουμένης εγκρίσεως του Υπουργού των Ναυτικών, στηριζομένης εις γνωμοδότησιν του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού...».

Τα όρια των ανωτέρω ναύλων έχουν αντικατασταθεί σήμερα από το άρθρο 178 του ΚΔΝΔ, λόγω του τεράστιου ανταγωνισμού που είχε δημιουργηθεί μεταξύ των πλοιοκτητών (Ψαράυτης, 2018).

Στην Ελλάδα το καμποτάζ υιοθετήθηκε με την σύνταξη του Κώδικα Ναυτικού Δικαίου της χώρας το 1973. Πιο συγκεκριμένα στο **άρθρο 11** γίνεται η πρώτη αναφορά στην θέσπιση του καμποτάζ που θα αναλυθεί παρακάτω:

«Δικαιώματα πλοίων υπό ελληνικήν σημαίαν

1. *Αποκλειστικά δικαιώματα των υπό ελληνικήν σημαίαν πλοίων είναι: α) η μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων (ακτοπλοΐα) κατά τα εν τω κεφαλαίω «περί ακτοπλοΐας» οριζόμενα β) εντός ή μεταξύ των ελληνικών χωρικών υδάτων: αα) πάσης φύσεως ρυμουλκικαί εργασίαι κατά τα ειδικότερον εν τω άρθρω 188 οριζόμενα, ββ) παροχή επιθαλασίου αρωγής ως και η διεξαγωγή ναυαγωσωστικών εργασιών κατά τα εν τω άρθρω 189 οριζόμενα, γγ) αλιεία ως και πάσα άλλη εργασία.»*
2. *Περί των ανωτέρο 'εν περίπτ. β' θεμάτων εφαρμόζονται και αί εκάστοτε ισχύουσαι ειδικαί διατάξεις.*

Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, η ακτοπλοΐα αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Ελληνική σημαία φέρουν τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία, απαραίτητη δε προϋπόθεση για την εγγραφή είναι η αναγνώρισή τους ως ελληνικών (Ψαράυτης, 2018).

Στο άρθρο αυτό γίνεται η αναφορά του δικαιώματος της ελληνικής σημαίας για τα ελληνικά πλοία (εδώ η σημασία των ελληνικών πλοίων τονίζεται γιατί έχει σημασία και θα αναλυθεί παρακάτω), ουσιαστικά δίνεται στην ελληνική ακτοπλοΐα αυτό το προνόμιο που ονομάζεται καμποτάζ και προέρχεται εν μέρει από τις οδηγίες της τότε Ε.Ο.Κ. για την απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών. Στην συγκεκριμένη περίπτωση χρειάζεται η διευκρίνιση για το τι κατά το Ναυτικό Δίκαιο ορίζεται ως ελληνικό πλοίο, αφού κατά το άρθρο 11 το σημαντικότερο είναι να ορίζεται η ελληνικότητα του πλοίου, το οποίο φέρει την ελληνική σημαία και στελεχώνεται με ελληνικό πλήρωμα. Με αυτόν τον τρόπο διαφυλάσσεται η ελληνική ναυτιλία και η εσωτερική αγορά της χώρας, αφού αποφεύγονται οι πιέσεις του εξωτερικού χώρου και ο έντονος ανταγωνισμός. Σύμφωνα με τα παραπάνω και το Άρθρο 5 και το Άρθρο 87 του ΚΔΝΔ ως ελληνικά πλοία αναγνωρίζονται αυτά που ανήκουν σε Έλληνες

υπηκόους ή ελληνικά Νομικά Πρόσωπα κατά ποσοστό μεγαλύτερο του πενήντα τις εκατό επί συνολικού κεφαλαίου τις πλοιοκτησίας. Επιπλέον εκτός του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 87 και το πλήρωμα πρέπει να αποτελείται από Έλληνες ναυτικούς, η οποιασδήποτε ειδικότητας εφόσον έχουν αποκτήσει τα απαραίτητα αποδεικτικά και άδειες ασκήσεως των επαγγελμάτων τους.

Στο Άρθρο 165 του Ναυτικού Κώδικα γίνεται η πιο ξεκάθαρη αναφορά που συνδέει την κρουαζιέρα και το καμποτάζ. Πιο συγκεκριμένα (και όπως αυτό έχει τροποποιηθεί από το Άρθρο 1 του Ν.603/10/77):

«1. Το δικαίωμα της μεταξύ των ελληνικών λιμένων μεταφοράς επιβατών, περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων δι' εισιτηρίων συνεχείας, ανήκει εις τα κατά τας διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου, δρομολογούμενα ελληνικά επιβατηγά πλοία, τα αναγνωριζόμενα ως τοιαύτα κατά την διάταξιν της παρ. 3 του άρθρ. 5 του παρόντος εν συνδυασμό προς την του προηγούμενου άρθρ. 164.

2. Υπό την επιφύλαξιν τηρήσεως της προηγούμενης παραγράφου, η μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων και τανάπαλιν απ' ευθείας μεταφορά επιβατών, δύναται να διενεργήται και δι' υπό ξένας σημαίας επιβατηγών πλοίων υπό τον όρον της αμοιβαιότητας.

4. Διά Π.Δ/των εκδιδόμενων προτάσει του Υπουργού ρυθμίζονται, κατά παρέκκλισιν των εν παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου οριζομένων:

α) τα της διενεργείας περιηγητικών πλόων μεταξύ ελληνικών λιμένων δι' ελληνικών επιβατηγών πλοίων,

β) αι μεταφοραί επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων δι' ελληνικών πλοίων, αι διαμορφούμεναι εκ των τεχνολογικών εξελίξεων εν τη ναυτιλία ή εκ των αναγκών εξυπηρετήσεως του θαλασσίου τουρισμού.

6. Το δικαίωμα παραλαβής επιβατών εξ ελληνικών λιμένων δια περιήγησίν εις ελληνικούς λιμένας ανήκει εις τα ελληνικά επιβατηγά πλοία. Τούτο αυτό ισχύει και δια την περίπτωσίν προεκτάσεως της περιηγήσεως εις λιμένας της αλλοδαπής εφ' όσον ο λιμένας οριστικής αποβίβασης είναι ελληνικός. Δια Π.Δ. δύναται να επιτραπεί η κατά τα ανωτέρω παραλαβή, περιήγησης και αποβίβασης επιβατών υπό

επιβατηγών πλοίων υπό ξένας σημαίας, υπό όρους και προϋποθέσεις καθοριζόμενες δι' αυτών. Τα τουριστικά πλοία διέπονται υπό ειδικών διατάξεων.

Το άρθρο 164 του ΚΔΝΔ που αναφέρει τα όρια εξόδου των πλοίων παρόλο που φαίνεται συναφές με το θέμα δεν θα αναφερθεί λόγω του ότι αναφέρει, ότι δεν εφαρμόζεται σε κρουαζιερόπλοια, άρα δεν αφορά στην παρούσα διπλωματική.

Με τα παραπάνω άρθρα έγινε σαφέστερη η έννοια του καμποτάζ η οποία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με αυτήν του λιμένα αφετηρίας.

Ο επίσημος ορισμός που έχει δοθεί στην έννοια του καμποτάζ είναι αυτός της ελεύθερης εκτέλεσης περιηγητικών πλοίων (κρουαζιέρα) και παροχής υπηρεσίας της εγχώριας ακτοπλοϊκής αγοράς από πλοία που υπόκεινται στο καθεστώς του προνομίου και έχουν υψώσει την εθνική σημαία. Το προνόμιο αυτό όπως είχε τότε θεσπιστεί ίσχυε στην Ευρώπη αλλά πιο συγκεκριμένα στην Ελλάδα από το 1920 έως και το 2010 βάσει νομοθεσίας και γεγονότων όπως θα αναλυθεί. Ο ουσιαστικός περιορισμός που προκαλούνταν με αυτήν την νομοθεσία, ήταν ότι τα κρουαζιερόπλοια τα οποία δεν έφεραν κρατική σημαία, αλλά σημαίες ξένων χωρών, δεν μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τους ελληνικούς λιμένες, ως λιμένες αφετηρίας (home ports) των κυκλικών διαδρομών τους, άρα και ως λιμένες καταλήξεως, παρά μόνο ως ενδιάμεσους λιμένες (ports of call) ή λιμένες προορισμού/διελεύσεως. Το προνόμιο του homeporting το είχαν μόνο τα ελληνικά και κοινοτικά κρουαζιερόπλοια τα οποία διέθεταν την ελληνική σημαία. Η λογική αυτή από την μία δρούσε προστατευτικά ως προς την εγχώρια ναυτιλία αλλά δεν λάμβανε υπόψιν το κέρδος που θα μπορούσε να δημιουργηθεί και από την δημιουργία λιμένων αφετηρίας στην χώρα και την εκμετάλλευσή τους, υπολογίζοντας ότι το κέρδος ενός home port είναι κατά πολύ πολλαπλάσιο από ότι ενός λιμένα διέλευσης και έχει την δυνατότητα να επιφέρει ανάπτυξη στον τόπο του (Γεωργακόπουλος, 2016).

Για την ελληνική νομοθεσία και μέχρι το 1992 όπου δόθηκε από την ΕΟΚ η οδηγία για την άρση του καμποτάζ δεν υπήρξαν σημαντικές μεταρρυθμίσεις που αφορούσαν στην κρουαζιέρα.

Η ενσωμάτωση της άρσης του καμποτάζ στο ελληνικό δίκαιο ήταν ένα πολυσύνθετο ζήτημα που απασχόλησε για πολύ καιρό πολιτικούς, νομικούς αλλά και τους όλους τους άμεσα εμπλεκόμενους με τον τομέα την ναυτιλίας στο ζήτημα, αφού διήρκησε αρκετά χρόνια και αντιμετώπισε προβλήματα.

Οι συζητήσεις για την μετάβαση σε ένα καθεστώς πλήρους απελευθέρωσης της αγοράς των μεταφορών άρα και της κρουαζιέρας ξεκίνησαν από την Ε.Ο.Κ. το 1985 έχοντας ως αφετηρία την Λευκή Βίβλο³ η οποία συντάχθηκε για την ολοκλήρωση μιας ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς, στο πλαίσιο της ίδρυσης της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης. Το καίριο σημείο αυτής της μετάβασης ήταν η απόφαση 3597/EC/92 που ρύθμιζε την πλήρη απελευθέρωση την αγοράς των μεταφορών σε όλα τα επίπεδα της ναυσιπλοΐας. Ειδικότερα για την κρουαζιέρα ως αυτόνομο κλάδο εκδόθηκε η ειδική οδηγία στα τέλη της δεκαετίας του '90 (απόφαση EC 1072/1999). Με την συγκεκριμένη οδηγία η ελληνική πολιτεία καλούνταν να απελευθερώσει μερικώς την ναυτιλία της για την Ε.Ε. και να επιτρέψει στα πλοία όπου έφεραν την κοινοτική σημαία της της Ε.Ε. να ασκεί δραστηριότητες home porting στους λιμένες της χωρίς περιορισμούς, όπως θα συνέβαινε και στα υπόλοιπα ευρωπαϊκά λιμάνια. Ήταν μια καθολική οδηγία για τις χώρες της ΕΕ.

Στην Ελλάδα το 2001 με τον Νόμο Παπουτσή Ν.2932/2001(*«περί Ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές και Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις.» ΦΕΚ145/Α/27-6-2001*) για την ακτοπλοΐα είχε θεσπιστεί η πλήρης άρση του καμποτάζ αλλά για την κρουαζιέρα δεν ίσχυε το ίδιο (Καραμαγκάλης, 2016).

Η νομοθεσία αυτή έλαβε έντονη κριτική κυρίως από την αντιπολίτευση διότι, για την ορθότητα του περιεχομένου και τους σκοπούς που θα εκπλήρωνε με την θέσπισή της.

Οι εταιρείες κρουαζιέρας, χωρίς ευρωπαϊκή σημαία οι οποίες είναι και οι περισσότερες όπως θα αναφερθεί αναλυτικότερα στο κεφάλαιο 4 παρακάτω ακόμα δεν είχαν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν τα ελληνικά λιμάνια ως λιμάνια αφετηρίας και έτσι πάλι ένα μεγάλο κομμάτι των κερδών από τον τομέα της κρουαζιέρας παρέμενε θεωρητικά ανεκμετάλλευτο για την χώρα. Η ανάγκη για μεταρρύθμιση όμως ήταν επιτακτική τόσο διότι προερχόταν από την Ε.Ε., άρα έπρεπε να εναρμονιστεί ή χώρα

³ Οι Λευκές Βίβλοι είναι έγγραφα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και περιλαμβάνουν δράσεις και προτάσεις για συγκεκριμένους τομείς. Υπάρχουν περιπτώσεις που αποτελούν συνέχεια των Πράσινων Βιβλίων με σκοπό την εκκίνηση της διαδικασίας των διαβουλεύσεων για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Λευκή Βίβλος του 1985 περί την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε. αποτέλεσε το έναυσμα για την έγκριση πολλών νομοθεσιών πάνω στο συγκεκριμένο θέμα (www.eur-lex.europa.eu)

με τις υπερκείμενες διατάξεις όσο και διότι σε οικονομικούς όρους η ζήτηση της οικονομικής αγοράς του τουρισμού θα μπορούσε να στηρίξει μια τέτοια αλλαγή, να την προωθήσει και να επωφεληθεί αρκετά από αυτήν. επίσης, υπήρχε και η ζήτηση από μη κοινοτικές εταιρείες για τους ελληνικούς λιμένες και προορισμούς για home porting δραστηριότητα, αφού η Ελλάδα ήταν και είναι ένας από τους πολύ δημοφιλείς προορισμούς κρουαζιέρας παγκοσμίως και ένα από τα εμπόδια ήταν η ελληνική νομοθεσία. Παρόλα αυτά οι μεταρρυθμίσεις δεν γινόντουσαν και τα εμπόδια παράμεναν.

Το 2003 εκδόθηκε ένα νέο Προεδρικό Διάταγμα 344/2003 (ΦΕΚ 314/Α/31-12-2003) με τίτλο «*Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές σε συμμόρφωση προς τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου*», το οποίο τροποποιούσε τα άρθρα 165 και 166 του ΚΔΝΔ επί της επιβολής του καμποτάζ και για την περιγητική πλεύση των πλοίων με κοινοτική σημαία. Ειδικότερα στο δεύτερο άρθρο, στην παράγραφο 3.β, γίνεται σαφές ότι τα πλοία τα οποία διαθέτουν κοινοτική σημαία και είναι εγγεγραμμένα στα κοινοτικά νηολόγια έχουν το δικαίωμα περιηγήσεως στον ελληνικό νησιωτικό και ηπειρωτικό χώρο, χωρίς να αναφέρεται ότι έχουν το δικαίωμα παραλαβής και αποβίβασης όμως, το οποίο σύμφωνα με την παράγραφο 3.α παραμένει δικαίωμα των ελληνικών πλοίων με ελληνική σημαία.

Η επόμενη προσπάθεια για την πλήρη άρση του καμποτάζ έγινε μετά από 4 χρόνια όταν Υπουργός Ναυτιλίας ήταν ο Αναστάσιος Παπαληγούρας, αλλά και αυτή δεν στέφτηκε με επιτυχία. Οι μεταρρυθμίσεις έμειναν σε αρκετά αρχικό στάδιο αφού το κράτος δέχτηκε πιέσεις κυρίως από τον κλάδο της κρουαζιέρας που δραστηριοποιείται στην Ελλάδα που προβληματιζόταν για την αύξηση του ανταγωνισμού αλλά και λόγω κάποιων εσωτερικών διενέξεων της Βουλής.

Το ουσιαστικό πρόβλημα που κατάφερε να κρατήσει το μέτρο αυτό του προστατευτισμού τόσο χρόνια, παρά τις προσπάθειες των εκάστοτε κυβερνήσεων, ήταν κυρίως οι συντονισμένες αντιδράσεις της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ), ή οποία έδρασε συσπειρωμένα και μαζικά απέναντι στο πρόβλημα όπως αυτή το αντιμετώπιζε. Με κάθε προσπάθεια της κυβέρνησης για άρση και θέσπιση νέων οδηγιών, υπήρχε κινητοποίηση με απεργίες οι οποίες επέφεραν μεγάλα οικονομικά προβλήματα. Οι κινητοποιήσεις αυτές ήταν κυρίως υποκινούμενες από τον φόβο της

απώλειας των θέσεων εργασίας που θα επέφερε το άνοιγμα του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, λόγω του πολύ μεγάλου ανταγωνισμού που μέχρι στιγμής δεν αποτελούσε πρόβλημα για αυτές. Οι εταιρείες κρουαζιέρας σε Ελλάδα και Κύπρο ήταν και είναι λίγες σε αριθμό σε σχέση με αυτές που είναι στην Ευρώπη και ακόμα πιο λίγες από τις αμερικάνικες. Οπότε αντιλαμβανόμαστε ότι το άνοιγμα της κρουαζιέρας για κοινοτικά πλοία της Ε.Ε. θα έφερνε αλλαγές για την βιομηχανία της κρουαζιέρας στη χώρα. Η ΠΝΟ όμως ήταν πολύ ισχυρή, και κατάφερε να μην περάσουν οι μεταρρυθμίσεις που έθετε η νέα νομοθεσία, με τις διαδηλώσεις και τις απεργίες που έκανε (Γεωργακόπουλος, 2016).

Από το 2007 και μέχρι το 2010 καμία αλλαγή δεν έγινε στο νομοθετικό καθεστώς της κρουαζιέρας και έτσι η περίοδος μέχρι και το 2010 ήταν η πρώτη περίοδος των θεσμικών εξελίξεων και των νομικών ζητημάτων που αφορούσαν στην κρουαζιέρα και το home porting στην Ελλάδα. Το 2010 για την χώρα, ήταν ένα έτος ύφεσης της εθνικής οικονομίας αλλά και μεγάλων αλλαγών στο δημοσιονομικό της σύστημα. Εδώ δόθηκε από το κράτος η κατεύθυνση στα στρατηγικά προγράμματα για έμφαση στους τομείς όπου υπάρχουν στρατηγικά πλεονεκτήματα και ένα από αυτά ήταν και η κρουαζιέρα όπου εκτιμήθηκε ότι είναι κατάλληλος τομέας για ανάπτυξη και παραγωγή εσόδων. Παράλληλα με τις προωθητικές δραστηριότητες οι οργανισμοί λιμένων ασκούσαν πιέσεις για την απελευθέρωση της κρουαζιέρας από το cabotage και την θέσπιση νέου νομοθετικού πλαισίου, που θα επέτρεπε την homeporting δραστηριότητα στα ελληνικά λιμάνια από τον διεθνή χώρο. Με αυτόν τον τρόπο θα δημιουργούταν κίνητρο στις ξένες εταιρείες και θα αυξανόταν η κίνηση και τα έσοδα των λιμανιών (Pallis & Arapi, 2016).

Πιο συγκεκριμένα, η αφετηρία για αυτές τις αλλαγές ήταν το 2010 που στόχος ήταν η ανάπτυξη των λιμένων αφετηρίας. Για να τονωθεί λοιπόν η κίνηση στα λιμάνια αφετηρίας και στις περιοχές όπου ανήκαν αυτά, ως μέσο χρησιμοποιήθηκε το ρυθμιστικό πλαίσιο της χώρας για τον τουρισμό και την κρουαζιέρα το οποίο μεταβλήθηκε, αλλά και η προσθήκη θεσμικών διατάξεων.

Από το 2010 λοιπόν και μετά ξεκινάει μια νέα νομοθετική περίοδος για την χώρα όσον αφορά στον τουρισμό κρουαζιέρας αφού γίνεται η πρώτη ουσιαστική προσπάθεια για την άρση του καμποτάζ, η οποία διαρκεί για δυο έτη και δεν θεωρείται επιτυχημένη (Πάλλης, κ.ά., 2017).

Αναλυτικότερα, μαζί με το πρώτο μνημόνιο που υπογράφηκε στην χώρα, στις απαιτήσεις της Τρόικας μαζί με τις υπόλοιπες υποχρεώσεις της χώρας, έτσι ώστε να μπορέσει να εκταμιεύσει την πρώτη δόση της δανειακής σύμβασης, ήταν η πλήρης και καθοριστική άρση των προστατευτικών μέτρων την ναυσιπλοΐας (cabotage) για την κρουαζιέρα. Τα οικονομικά οφέλη σύμφωνα με την ομιλία που έδωσε ο πρωθυπουργός το 2010 στον Σ.Ε.Τ.Ε. από την δραστηριότητα του home porting θα έφταναν τα 2 έως 3 δις. τον χρόνο, τα οποία παρουσιάστηκαν παράλληλα με την βασική νομοθεσία που αφορούσε στην πλήρη απελευθέρωση της κρουαζιέρας στην ελληνική επικράτεια, στόχος που δεν επιτεύχθηκε σύμφωνα με τα δεδομένα των επόμενων χρόνων όπως αναφέρονται στο κεφάλαιο 2 της παρούσας διπλωματικής (Γεωργακόπουλος, 2016).

Για την εκπλήρωση των παραπάνω, ο νόμος που εφαρμόστηκε ήταν ο Ν.3872/2010 περί: *«Εκτέλεση περιηγητικών πλοών από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις»*. Δηλαδή θα επιτρέπεται από πλοία που φέρουν σημαία εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εκτελούν περιηγητικούς πλόες και να χρησιμοποιούν τα λιμάνια ως λιμάνια εκκίνησης και αποβίβασης. Εκτός από την άρση αυτού του περιορισμού όμως, η νομοθεσία, έθετε κάποιες επιπρόσθετες απαιτήσεις στα κρουαζιερόπλοια και τις εταιρείες που σκόπευαν να κάνουν χρήση των ελληνικών λιμένων για εκκίνηση οι οποίες κατέληξαν να είναι πολύ αποτρεπτικές για την επιλογή των ελληνικών λιμένων από τις ξένες εταιρείες.

Οι περιορισμοί αυτοί ήταν:

- *«Χωρητικότητα του πλοίου έως 49 επιβάτες (διάκριση yachting)*
- *Ελάχιστη διάρκεια προγραμμάτων έως 48 ώρες και ελάχιστη παραμονή σε κάθε λιμάνι 8 ώρες»*
- *«Ταυτοποίηση λιμένα επιβίβασης με εκείνον της αποβίβασης»*
- *«Επιβολή υψηλότερων ασφαλιστικών εισφορών για το πλήρωμα των κρουαζιερόπλοιων που θα δραστηριοποιούνταν στο καμποτάζ από αυτές που επέβαλε η σημαία την οποία φέρουν»*
- *«Παροχή από το ελληνικό κράτος του δικαιώματος της εγκατάστασης της ξένης πλοιοκτήτριας εταιρείας στη χώρα»*
- *«Υπογραφή τριετούς σύμβασης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της πλοιοκτήτριας εταιρείας για παραχώρηση της αδειοδότησης, η οποία έπρεπε να εγκριθεί και από τα συνδικαλιστικά σωματεία»*

- *«Θέσπιση εισφοράς ανά επιβάτη, υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών, το ύψος της οποίας καθορίζεται από τον εκάστοτε υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας με υπουργική απόφαση»*

Πηγή: Πάλλης & Βαγγέλας, 2017 & Γεωργακόπουλος, 2016

Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία και πάλι ήταν αντίθετη με τη νομοθεσία και αντιστάθηκε βασιζόμενη στην απώλεια θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών και υποστηριζόμενη από την αντιπολίτευση, μάλιστα προέβη σε έντονες κινητοποιήσεις όπως απεργίες και τέλος την κατάληψη ενός κρουαζιερόπλοιου με σκοπό να εκφράσει την έντονη δυσαρέσκειά της για την ψήφιση της νομοθεσίας.

Παρόλα αυτά, ο συγκεκριμένος νόμος αντί να έχει αναπτυξιακή και προωθητική δράση για την κρουαζιέρα έφερε εντελώς αντίθετα αποτελέσματα. Το νέο πλαίσιο ήταν αρκετά περίπλοκο και οι περιορισμοί που έθετε δημιουργούσαν σύγχυση. Πολλές αντιδράσεις έγιναν επίσης για το περιεχόμενο της νομοθεσίας κυρίως από το Σ.Ε.Τ.Ε. το οποίο άσκησε έντονη κριτική για τον τρόπο που λειτούργησε η κυβέρνηση απέναντι στον τομέα της κρουαζιέρας αλλά και στον κλάδο του τουρισμού γενικότερα (Vaggelas & Stefanidaki, 2015).

Οι εταιρείες κρουαζιέρας, υπό αυτές τις προϋποθέσεις, άρχισαν να δείχνουν όλο και λιγότερο ενδιαφέρον για δραστηριότητες home porting. Σύμφωνα με τα δεδομένα, οι αφίξεις επιβατών home porting ακολούθησαν κατά πολύ την ήδη πτωτική πορεία που είχε η χώρα, παρόλη την αλλαγή την νομοθεσίας. Η νομοθεσία αντί να βοηθήσει στην ανάκαμψη και ανάπτυξη της κατάστασής έδρασε περισσότερο ανασταλτικά και την εμπόδισε. Όλη αυτή η κατάσταση δημιουργούσε μια δυσλειτουργικότητα η οποία έπρεπε να επιλυθεί έτσι ώστε, αφενός να αναπτυχθεί ο τομέας και να επιτευχθεί ο σκοπός και αφετέρου να εναρμονιστεί το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο με σωστό τρόπο με τις υπερκείμενες διατάξεις της Ε.Ε. και να ακολουθήσει τις υπόλοιπες χώρες της. Με σκοπό λοιπόν την προσέλκυση νέων εταιρειών κρουαζιέρας, οι οποίες θα είχαν σκοπό να χρησιμοποιήσουν τους ελληνικούς λιμένες ως λιμένες αφετηρίας και αποβίβασης συντάχθηκε μια δεύτερη νομοθεσία η οποία ως στόχο είχε την αντικατάσταση της προηγούμενης που θεωρήθηκε αποτυχημένη (Πάλλης & Βαγγέλας, 2017)

Αναλυτικότερα, η νέα νομοθεσία, και τελευταία στην Ελλάδα, η οποία οριστικοποίησε την πλήρη και καθοριστική άρση του καμποτάζ ήταν ο Ν. 4072/2012

περί: «Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος - Νέα εταιρική μορφή - Σήματα - Μεσίτες Ακινήτων - Ρύθμιση θεμάτων ναυτιλίας, λιμένων και αλιείας και άλλες διατάξεις». Ο νόμος αυτός αντικατέστησε τις διατάξεις του προηγούμενου οι οποίες έθεταν τις δεσμευτικές προϋποθέσεις με το άρθρο 222 (Πλήρης απελευθέρωση περιηγητικών πλόων). Οι μακροχρόνιες αλλαγές στη νομοθεσία δεν πρόσδιδαν στην αξιοπιστία της χώρας, ενώ ήδη από την θέσπιση της άρσης του cabotage στην Ευρώπη είχε χαθεί ένα μεγάλο μερίδιο των κερδών, που διαμοιράστηκε στα υπόλοιπα λιμάνια αφετηρίας της Μεσογείου που εδραίωσαν την θέση τους στον χάρτη των homeports αυτά τα χρόνια και ήταν πλέον πολύ ανταγωνιστικά (Vaggelas & Stefanidaki, 2015).

Το θέμα της άρσης επαναφέρθηκε από την κυβέρνηση το 2011, επειδή ανήκε στα απαιτούμενα του πακέτου της Τρόικας για την κάλυψη των δανειακών αναγκών της χώρας βάσει του προγράμματος των δημοσιονομικών προσαρμογών. Εκτός από την κατάργηση των περιορισμών όμως, οι καινούριες διατάξεις ρύθμιζαν και ξεκαθάριζαν περισσότερα θέματα με σκοπό να μην υπάρχουν αντιρρήσεις και ο νόμος πλέον να καλύπτει πλήρως όλα δίκαια όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, και να εξυπηρετεί τον σκοπό του (Γεωργακόπουλος, 2016).

Για να απαντηθούν και τα αιτήματα της Π.Ν.Ο, οι οποίοι ανησυχούσαν κυρίως για τις θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών ο νόμος ρύθμιζε τις σχέσεις των εργαζομένων στα κρουαζιερόπλοια τα οποία έφεραν σημαία τρίτων χωρών, τα έθεταν στην ελληνική νομοθεσία όπως και το καθεστώς απασχόλησής τους. Παράλληλα με τον ίδιο τρόπο μέριμνα είχε ληφθεί και για το εργασιακό καθεστώς απασχόλησης των αλλοδαπών εργαζομένων με την διαφορά ότι η σχέση κάθε φορά θα εξαρτάται από το θεσμικό καθεστώς της χώρας από όπου προέρχεται το πλοίο και φέρει και την ανάλογη σημαία. Με αυτές τις προσθήκες στην νομοθεσία θεωρήθηκε ότι υπήρξε μέριμνα για τον ανταγωνισμό που προέβλεπαν ότι θα εκδηλωθεί και έτσι ο νόμος δεν συνάντησε αντιστάσεις. Επιπλέον, αναγνωρίστηκε ότι αλλοδαπά και τα ημεδαπά κρουαζιερόπλοια θα έχουν ίσα δικαιώματα (Βαγγέλας & Πάλλης, 2017).

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε στις 12 Απριλίου 2012. Έκτοτε, τυπικά η ελληνική κρουαζιέρα είναι πλήρως απελευθερωμένη, με τους παγκόσμιους κολοσσούς της κρουαζιέρας να μπορούν να πραγματοποιήσουν δρομολόγια homeport αλλά και να επενδύσουν στα ελληνικά λιμάνια (Βαγγέλας & Πάλλης, 2017).

Το γενικό συμπέρασμα είναι ότι μετά από τόσες προσπάθειες, η άρση του καμποτάζ είχε επιτευχθεί, και στις 12 Απριλίου του 2012 ο τομέας της κρουαζιέρας από πλευράς νομοθετικού πλαισίου δεν αποτελούσε πλέον τροχοπέδη για την ανάπτυξή του. Από εκεί και πέρα πολλά μέτρα έπρεπε να ληφθούν αλλά και πολλές συντονισμένες προσπάθειες, νέα έργα και αναβαθμίσεις έπρεπε να λάβουν χώρα για να επιτευχθεί ανάπτυξη του τομέα και να αποδειχτεί κερδοφόρος.

Επιπλέον, αξίζει να γίνει μια αναφορά στο πλαίσιο και τις αλλαγές που έχουν συμβεί τις τελευταίες δυο δεκαετίες και αφορούν στους λιμένες και τον τρόπο που διοικούνται και τους διαχειρίζονται. Το 1999, όπως φαίνεται και από τον παρακάτω πίνακα, κάποιοι από τους πιο σημαντικούς λιμένες της Ελλάδας αυτονομήθηκαν και άλλαξαν νομική μορφή. Έγιναν αυτόνομοι φορείς και πήραν την μορφή Ανώνυμης Εταιρείας. Αυτοί ήταν: Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Βόλος, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Καβάλα, Κέρκυρα, Λαύριο, Πάτρα, δηλαδή τα λιμάνια με την περισσότερη κίνηση που βρισκόταν σε κομβική θέση. Τα υπόλοιπα λιμάνια κρουαζιέρας ανήκαν σε Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία. Παρακάτω, συνοψίζονται τα πιο σημαντικά γεγονότα όσον αφορά στα λιμάνια της Ελλάδας.

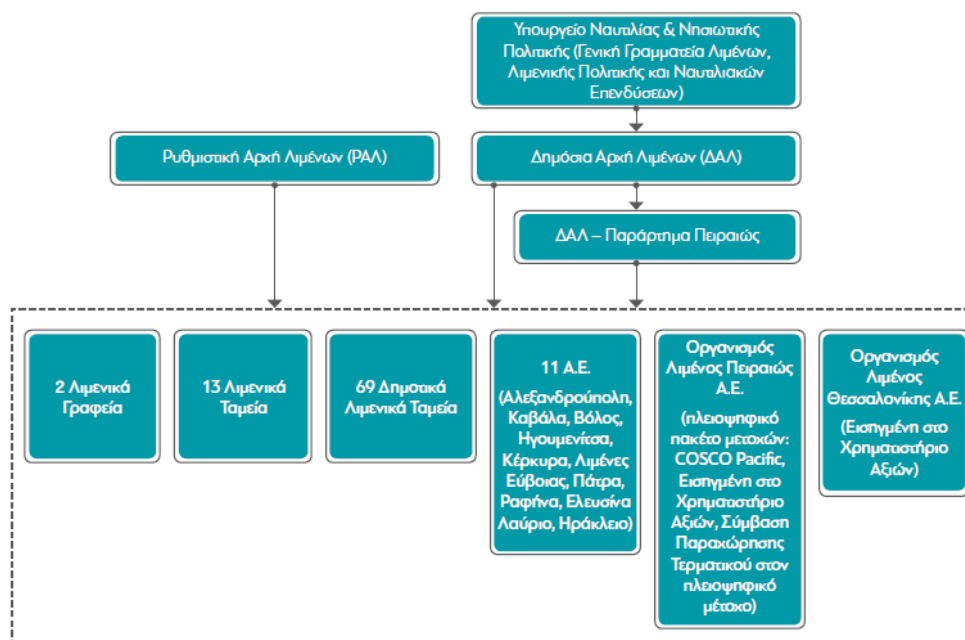
Πίνακας 9: «Θεσμικό Πλαίσιο, μεταρρύθμιση, αναδιοργάνωση».

1991	Μετατροπή ΟΛΠ και ΟΛΘ σε Α.Ε. (Ν. 2688/1999)
2001	<ul style="list-style-type: none"> • Σύσταση 10 Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. (Ν. 2932/2001) • Εισαγωγή ΟΛΘ Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αθηνών (διάθεση 25,73% μετοχών με τιμή € 6,74) • Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (Ν. 2932/2001)
2003	Εισαγωγή ΟΛΠ Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αθηνών (διάθεση 25,86% μετοχών με τιμή € 8,8)
2008	<ul style="list-style-type: none"> • Διαγωνιστική διαδικασία παραχώρησης Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ ΟΛΘ) Α.Ε. • Διαγωνιστική διαδικασία παραχώρησης Σ.ΕΜΠΟ Προβλήτα II και δικαιώματος κατασκευής ΣΕΜΠΟ Προβλήτα III ΟΛΠ Α.Ε.
2009	Έναρξη Λειτουργίας ΣΕΜΠΟ Προβλήτα I από την Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ) Α.Ε.
2011	Λειτουργία ΣΕΜΠΟ Προβλήτα I ΟΛΠ Α.Ε.
2012	Φιλικός Διακανονισμός ΟΛΠ Α.Ε. – ΣΕΠ Α.Ε.
2013	<ul style="list-style-type: none"> • Μεταφορά μετοχών Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. στο ΤΑΙΠΕΔ • Σύσταση Οργανισμού Λιμένων Νομού Εύβοιας Α.Ε. • Δυνατότητα ενσωμάτωσης Λιμενικών Ταμείων σε Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε. (Ν. 4150/13)
2014	<ul style="list-style-type: none"> • Σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ) • Δεύτερος Φιλικός Διακανονισμός ΟΛΠ Α.Ε. – ΣΕΠ Α.Ε.
2016	<ul style="list-style-type: none"> • Πώληση 51% μετοχών της ΟΛΠ Α.Ε. που κατείχε το ελληνικό δημόσιο στην China Cosco Shipping Corporation Ltd. • Μετατροπή ΡΑΛ σε Ανεξάρτητη Αρχή • Σύσταση Δημόσιας Αρχής Λιμένος (ΔΑΛ)

Πηγή: Πάλλης & Βαγγέλας σελ. 59, 2017, ίδια επεξεργασία

Οι αλλαγές που έγιναν στο καθεστώς ιδιοκτησίας ήταν κομβικές και σκόπευαν στην ανάπτυξη των λιμένων. Η αποκρατικοποίηση είχε σκοπό να προσδώσει νέα δεδομένα στην ελληνική ναυτιλία και την γενικότερα στα ελληνικά λιμάνια. Παράλληλα, το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου είχε πλέον στην δική δικαιοδοσία τις μετοχές των κάποιων Λιμενικών Ταμείων όπως αυτό της Μυκόνου και της Χίου.

Εικόνα 2: Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα



Πηγή: Πάλλης & Βαγγέλας, 2017

Μια ακόμα σημαντική αλλαγή του συστήματος ήταν η δημιουργία της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ). Η δημιουργία της έγινε στο πλαίσιο των προαπαιτούμενων της Τρόικας για την προσαρμογή της χώρας στα νέα δημοσιονομικά πρότυπα και αποσκοπούσε στον έλεγχο των διοικητικών μονάδων του λιμενικού συστήματος αλλά και την διαφάνεια της εθνικής λιμενικής πολιτικής. Η ΡΑΛ θεσπίστηκε με τον νόμο Ν.4150/2013. Αμέσως μετά συστάθηκε και η Δημόσια Αρχή Λιμένων (ΔΑΛ), η οποία ήταν αυτόνομη είχε ένα ευρύ και γενικευμένο φάσμα αρμοδιοτήτων που αφορούσε κυρίως την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι δυο αυτές Αρχές ήταν υπεύθυνες για το ελληνικό λιμενικό σύστημα. Η ΔΑΛ καταργήθηκε τον Μάρτιο του 2020 με τον Ν.4676/2020 άρθρο 86. Η απόφαση αυτή του Υπουργείου Ναυτιλίας επέφερε πολλές αντιδράσεις σύμφωνα με την κοινή γνώμη και αρκετά δημοσιευμένα άρθρα (Βαγγέλας & Πάλλης, 2017).

3.2 Κρουαζιέρα και Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο

Ο τομέας της κρουαζιέρας διεθνώς διέπεται από ένα περιβάλλον που μεταβάλλεται, ρυθμίζει και θέτει κανόνες και περιορισμούς για όλα τα μέρη. Για αυτόν τον σκοπό υπάρχουν ρυθμιστικά πλαίσια τα οποία μεταβάλλονται ανάλογα με τις ανάγκες του τομέα αλλά και της εποχής, του περιβάλλοντος, των γεγονότων για να πληροί της αρχές της βιωσιμότητας. Τον σκοπό αυτό διαχειρίζονται Διεθνείς οργανισμοί όπως ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (International Maritime Organisation-IMO). Παράλληλα, έντονη δραστηριότητα υπάρχει και στα κράτη όπου τα πλοία ελλιμενίζονται αλλά και νηολογούνται, ιδίως αφού έχουν προσαράξει ή έχουν βυθιστεί. Πολλά γεγονότα ειδικότερα κινούν κάποιες διαδικασίες και αλλάζουν τα καθεστώτα όπως ή συνταρακτική βύθιση του Costa Concordia⁴, μετά την οποία πολλοί κανονισμοί αλλά και πλαίσια επαναπροσδιορίστηκαν.

Η διεθνής αγορά διαθέτει μια ατζέντα που ρυθμίζει τις πιο σημαντικές παραμέτρους, θέτοντας κανονισμούς μέσω αυτής όσον αφορά στο καταστατικό ασφαλείας, τις διαδικασίες που απαιτούνται σε περίπτωση εκκένωσης του πλοίου όταν καταστεί έκτακτη ανάγκη, η διαδικασία πλοήγησης του πλοίου αλλά και τις περιβαλλοντικές παραμέτρους όπως το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των κρουαζιερόπλοιων, πιο συγκεκριμένα, το είδος και την ποιότητα του καυσίμου που χρησιμοποιεί, ο τρόπος που χειρίζεται τα απόβλητα. Παράλληλα, με τους κανονισμούς υπάρχει και το νομοθετικό πλαίσιο που ρυθμίζει και δεσμεύει ταυτόχρονα τον τομέα της κρουαζιέρας. Το καμποτάζ είναι το πιο γνωστό παράδειγμα νομοθετικής παρέμβασης για την κρουαζιέρα αφού εφαρμοζόταν στην Ευρώπη αλλά και την Αμερική μέχρι τώρα, αλλά και εφαρμόζεται (Πάλλης & Βαγγέλας, 2017).

Όσον αφορά στο καμποτάζ στην Ευρώπη φαίνεται ότι χρονολογείται από το 1926 όπως και στην Ελλάδα. Ο επίσημος σκοπός του ήταν κυρίως για οικονομικούς λόγους, για την προστασία της οικονομίας της ναυσιπλοΐας των χωρών της και λόγω των πιέσεων που δεχόταν από τα άλλα κράτη τα οποία είχαν υιοθετήσει το ίδιο καθεστώς (Αμερική). Ο νόμος αυτός ήταν ένας νόμος προστατευτισμού. Για την Ευρώπη διήρκησε έως και το 1992 όπου έγινε και η άρση του με την ψήφιση της απόφασης 3597/EC/92 «ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ:

⁴ Το κρουαζιερόπλοιο Costa Concordia ναυάγησε, μετά από λάθος χειρισμούς του καπετάνιου, στις ακτές του ιταλικού νησιού Giglio, το 2012, προκαλώντας το θάνατο 32 ανθρώπων (www.naftikachronika.gr).

της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)»

Το 1985 άρχισε από την τότε Ε.Ο.Κ. να συζητείται η ενοποίηση της αγοράς των μεταφορών. Έκτοτε, θεσμοθετήθηκαν αρκετά νομοθετήματα για την πλήρη απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών με τελικό στάδιο την άρση του καμποτάζ το 1992 η οποία θα ίσχυε από την 1^η Ιανουαρίου του 1993 για όλα τα κράτη της Ε.Ε. και για όλους τους τομείς της ναυσιπλοΐας, δηλαδή και την κρουαζιέρα (Καραμαγκάλης, 2016).

Στην Αμερική το καμποτάζ θεσπίστηκε το 1920. Οι Η.Π.Α. αποτελούν το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα εφαρμογής της νομοθεσίας του καμποτάζ, αφού αποτελούν και από τις πιο κλειστές οικονομίες. Με αυτόν τον τρόπο θέλουν να προστατεύσουν την ναυτιλία τους από τις εξωτερικές πιέσεις και τον ανταγωνισμό. Η Αμερική στον τομέα της κρουαζιέρας, όπως θα αναφερθεί στο κεφάλαιο 4 έχει καταφέρει να αναπτύξει πάρα πολύ τον τομέα και διαθέτει σχεδόν το μεγαλύτερο μερίδιο της διεθνούς ναυσιπλοΐας, αλλά και τεράστια λιμάνια με πολύ μεγάλη επισκεψιμότητα που προσελκύουν παγκόσμιους ταξιδιώτες (Hoxie & Smith, 2019).

Από το 1920 μέχρι και σήμερα λοιπόν έχει νομοθετηθεί ο γνωστός «Merchant Marine Act» ή «Jones Act» κατά τον οποίο κανένα πλοίο το οποίο δεν είναι νηολογημένο στις Ηνωμένες Πολιτείες δεν επιτρέπεται να επιβιάσει και να αποβιάσει επιβάτες στους αμερικάνικους λιμένες, καθώς απαγορεύεται η μετακίνηση μεταξύ αυτών λιμένων σε ξένα πλοία τα οποία δεν φέρουν την αμερικάνικη σημαία (Σε αυτά δεν συγκαταλέγονται το Πουέρτο Ρίκο και οι Αμερικάνικες Παρθένοι Νήσοι). Κανένα ταξίδι δεν επιτρέπεται να είναι προγραμματισμένο με σκοπό την επιβίβαση ή αποβίβαση επισκεπτών σε λιμάνια της Αμερικής όπου ισχύει ο παρών νόμος. Οποιαδήποτε παραβίαση του νόμου Jones Act από τους επισκέπτες κρουαζιερόπλοιων συγκεκριμένα με σκοπό να ασκηθεί home porting δραστηριότητα σε κάποιο λιμάνι, δηλαδή να γίνει επιβίβαση σε κάποιο πλοίο το οποίο δεν είναι νηολογημένο, δεν διαθέτει αμερικάνικη σημαία αλλά και αμερικάνικο πλήρωμα, σημαίνει ότι έχει παραβεί τον νόμο και πρέπει να αναλάβει στην ευθύνη της προκύπτουσας ποινής που στην συγκεκριμένη περίπτωση ο νόμος ορίζει ότι είναι 762\$ δολάρια ανά επιβάτη (www.royalcaribbean.com). Ο ομοσπονδιακός αυτός νόμος εφαρμόζεται σε όλες τις

θαλάσσιες αμερικάνικες μεταφορές και στηρίζεται εκ βαθέως από το Αμερικάνικο Κογκρέσο αφού στηρίζει και ένα σημαντικό μέρος της οικονομίας της χώρας. Κατά καιρούς σε προσπάθειες άρσης του μέτρου η αμερικάνικη κυβέρνηση τόνισε με πολλούς τρόπους την σημασία του στους πολίτες αλλά και τα πλεονεκτήματα που πηγάζουν από την εφαρμογή του. Ένα από τα συνθήματα ήταν: «The Jones Act. American Made, American Crewed, American Owned» (www.cruiselaws.com).

Ένα τελευταίο νομοθέτημα που έχει θεσπιστεί και αφορά στην διεθνή νομοθεσία έχει άμεση σχέση με την ασφάλεια που παρέχεται στην θάλασσα από τα κρουαζιερόπλοια. Η νομοθεσία ονομάζεται SOLAS (Safety Of Life At Sea), Ασφάλεια Ζωής στη Θάλασσα. Τα κράτη τα οποία συμμορφώνονται με αυτήν την νομοθεσία είναι 162. Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα υπογράφηκε το 1974 και τότε μπήκαν και τα πρώτα κράτη σε αυτήν (Μονακό, Ουκρανία). Η Σύμβαση χωρίζεται σε κεφάλαια στα οποία διευκρινίζονται και διαχωρίζονται οι ανάγκες και οι υποδομές που είναι απαραίτητες για την ασφάλεια των πλοίων και των επιβατών.

Το πρώτο περιλαμβάνει κανονισμούς που αφορούν την έρευνα των διαφόρων τύπων πλοίων και την έκδοση εγγράφων που υποδηλώνουν ότι το πλοίο πληροί τις απαιτήσεις της Σύμβασης. Το Κεφάλαιο περιλαμβάνει επίσης διατάξεις για τον έλεγχο των πλοίων σε λιμένες άλλων Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων (Δανάμπασης, 2010).

Στο δεύτερο κεφάλαιο περιλαμβάνονται οι κατασκευές και η υποδιαίρεση του πλοίου αλλά και η σταθερότητα. Σε περίπτωση που προκληθεί ζημία υπάρχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις για στεγανή ακεραιότητα αλλά και ρυθμίσεις άντλησης των νερών όπως και η απαίτηση το σκάφος να παραμείνει αιωρούμενο και σταθερό. Όσον αφορά στα μηχανήματα και της ηλεκτρικές εγκαταστάσεις υπάρχει συγκεκριμένος σχεδιασμός που διασφαλίζει την ασφάλεια του πλοίου, και όλων των επιβαινόντων για να εξασφαλίζονται όλες οι συνθήκες έκτακτης ανάγκης.

Στο τρίτο κεφάλαιο υπάρχει λεπτομερής ανάλυση που διασφαλίζει την πυροπροστασία, πυρανίχνευση και την πυρκαγιά. Πιο συγκεκριμένα για κάθε είδος πλοίου ορίζει ζώνες, μέτρα ασφαλείας, χρήση ειδικών υλικών εύφλεκτων και μη, ειδικά σχέδια διαφυγής και πρόσβασης αλλά τη διαθεσιμότητα πυροσβεστικών μέσων.

Το επόμενο κεφάλαιο καθορίζει τις ρυθμίσεις σε σχέση με τα σωσίβια των πλοίων και τις σωστικές λέμβους, ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα της νομοθεσίας.

Ανάλογα με τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου υπάρχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις από την νομοθεσία για το πλήθος των σωστικών μέσων και σωσιβίων που πρέπει να διαθέτει το κάθε πλοίο. Παράλληλα, τα πλοία υπόκεινται στον Διεθνή Κώδικα Διάσωσης Ζωής (LSA: Life Saving Appliances), σύμφωνα με αυτόν, υπάρχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις για τα LSA και όλες θα πρέπει να είναι φτιαγμένες σύμφωνα με τους κανονισμούς.

Το πέμπτο κεφάλαιο ορίζει την διαχείριση της ασφάλειας και της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων, δηλαδή καθιστά απαραίτητη την δημιουργία ενός συστήματος από τον ανώτερο ιεραρχικά υπεύθυνο για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, όπως ορίζει ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης Ασφαλείας (ISM).

Το έκτο κεφάλαιο αποσαφηνίζει ποιοι οργανισμοί έχουν εξουσιοδότηση να διενεργήσουν έρευνα, έλεγχο και επιθεώρηση σε σχέση με τα μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα, αλλά και ποιες είναι οι απαιτήσεις των οργανισμών αυτών.

Το τελευταίο κεφάλαιο έχει μπει εμβόλιμα στην νομοθεσία μετά από αρκετά χρόνια, και ίσχυσε το 2004. Μέσω αυτού κατοχυρώθηκε ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code), ο οποίος χωρίζεται σε δύο μέρη. Το πρώτο μέρος που είναι υποχρεωτικό και το δεύτερο που παρέχει οδηγίες για την καλύτερη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις περί ασφάλειας. Ο κανονισμός θέτει επίπεδα ασφαλείας ως απαίτηση από την Διοίκηση, στα οποία θα είναι ευκολότερη και θα διασφαλίζεται η παροχή πληροφοριών για την ασφάλεια των πλοίων στα κράτη των οποίων φέρουν την σημαία τους. Πριν από την είσοδο σε λιμένα, ή ενώ βρίσκεται σε λιμένα, εντός της επικράτειας ενός συμβαλλόμενου κράτους, ένα πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις για το επίπεδο ασφαλείας που ορίζει το εν λόγω συμβαλλόμενο κράτος, εάν αυτό το επίπεδο ασφαλείας είναι υψηλότερο από το επίπεδο ασφαλείας που έχει ορίσει η Διοίκηση για αυτό το πλοίο. Επιπρόσθετα, υπάρχουν συγκεκριμένες προδιαγραφές για το σύστημα προειδοποίησης ασφαλείας του πλοίου (Δανάμπασης, 2010).

Τέλος, καλύπτονται οι απαιτήσεις των λιμενικών εγκαταστάσεων, με την παροχή της διασφάλισης για την διενέργεια αξιολογήσεων όσον αφορά στην ασφάλεια για τα συμβαλλόμενα κράτη όπως και το ότι τα σχέδια ασφαλείας λιμενικής

εγκατάστασης αναπτύσσονται, εφαρμόζονται και αναθεωρούνται σύμφωνα με τον κώδικα ISPS (www.cruiselaws.com).

Εκτός από τη διεθνή νομοθεσία που αφορά στην κρουαζιέρα υπάρχουν και πολλοί κανονισμοί, οι οποίοι παρόλο που δεν έχουν την ίδια βαρύτητα έχουν μεγάλη ισχύ. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας αποτελεί μια από τις πιο ελεγχόμενες βιομηχανίες με τα πιο αυστηρά και καθορισμένα πρότυπα. Εκτός από τις διάφορες αρχές, υπάρχει ο

Εικόνα 3: Κανονισμοί της βιομηχανίας της Κρουαζιέρας Παγκοσμίως



Πηγή: www.cruising.org

Διεθνής Ναυτιλιακός Όμιλος (ΙΜΟ) ο οποίος επιβάλλει επιθεωρήσεις για τον έλεγχο της τήρησης της ασφάλειας των χιλιάδων ειδικών απαιτήσεων. Σε συνεργασία με την Cruise Lines International Association (CLIA) ολόκληρη η βιομηχανία της κρουαζιέρας αναθεωρεί και βελτιώνει συνεχώς τις πολιτικές της οι οποίες συχνά έχουν αποδειχθεί ικανότερες και ισχυρότερες από το διεθνές δίκαιο που διέπει τον τομέα. Ο τομέας της ασφάλειας, όπως αναφέρθηκε, είναι η πρώτη προτεραιότητα του κλάδου και αφορά τους επιβάτες και το πλήρωμα.

Τα κρουαζιερόπλοια υπόκεινται σε τρία ισχυρά επίπεδα επιθεώρησης και επιβολής του διεθνούς δικαίου και άλλες απαιτήσεις:

- Ρυθμιστικές Αρχές

Οι επιχειρήσεις κρουαζιέρας ρυθμίζονται αυστηρά με αυστηρή επιβολή από εξωτερικές αρχές. Αυτές οι ρυθμιστικές αρχές θέτουν ολοκληρωμένα πρότυπα για την ασφάλεια, την προστασία των μελών του πληρώματος, την υγεία και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις. Οι διεθνείς ρυθμιστικές αρχές περιλαμβάνουν τον ΙΜΟ, τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ) και την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας (ΠΟΥ). Επίσης, υπηρεσίες όπως η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ, τα Κέντρα Ελέγχου και Πρόληψης Νοσημάτων (CDC) και η Υπηρεσία Προστασίας Περιβάλλοντος (ΕΡΑ) έχουν την πλήρη εξουσία να ρυθμίζουν και να επιβάλλουν τη συμμόρφωση για πλοία που εισέρχονται ή αναχωρούν από λιμένες των ΗΠΑ.

- Επιθεώρηση και εκτέλεση

Κράτη λιμένα:

Κάθε χώρα της οποίας τα λιμάνια ή τα ύδατα επισκέπτεται ένα κρουαζιερόπλοιο έχει πλήρη εξουσία να διασφαλίζει ότι τηρεί διεθνείς, εθνικούς και τοπικούς κανονισμούς. Συγκεκριμένα, τα κράτη λιμένα επιθεωρούν και επιβάλλουν τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες διεθνείς και εγχώριους νόμους και κανονισμούς.

Χώρες εγγραφής:

Η χώρα ή το κράτος σημαίας όπου είναι νηολογημένο ένα κρουαζιερόπλοιο πρέπει να βεβαιωθεί ότι τα εγγεγραμμένα πλοία πληρούν όλες τις διεθνείς απαιτήσεις. Τα κράτη σημαίας επιθεωρούν επίσης τα πλοία σε τακτική βάση για να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση τόσο με τις διεθνείς όσο και τις εθνικές απαιτήσεις.

Εταιρείες Ταξινόμησης:

Ανεξάρτητοι οργανισμοί, που ονομάζονται νηογνώμονες, διενεργούν επιθεωρήσεις για λογαριασμό των κρατών σημαίας, ιδιοκτήτες κρουαζιερόπλοιων, ασφαλιστές και άλλα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας για να διασφαλίσουν ότι τα πλοία συμμορφώνονται με τα ισχύοντα πρότυπα και τη διαχείριση με υπευθυνότητα. Αυτές οι οργανισμοί θέτουν επίσης αυστηρές οδηγίες ασφάλειας και περιβάλλοντος για το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία.

Συνεπείς ενημερώσεις:

Οι διεθνείς κανονισμοί αναθεωρούνται και ενημερώνονται για την εφαρμογή βελτιώσεων. Συγκεκριμένα, ο ΔΝΟ επανεξετάζει τους κανονισμούς σε συνεχή βάση μέσω συνεδριάσεων επιτροπών, γενικών συνεδριάσεων και έκτακτων συνεδριάσεων όταν απαιτείται (www.cruiselaws.com).

Τέλος, ο περιβαλλοντικός αντίκτυπος είναι πολύ σημαντικός. Σημαντικές προσπάθειες γίνονται για τις εταιρείες και για τα λιμάνια κρουαζιέρας με στόχο να γίνεται περισσότερη χρήση του καυσίμου LNG (Liquified Natural Gas) από τα κρουαζιερόπλοια. Σκοπός είναι η συμμόρφωση με τις τάσεις και τις απαιτήσεις των διεθνών αλλά και περιφερειακών κανονισμών που στοχεύουν στην μείωση της εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα αλλά και άλλων αέριων ρύπων.

Πιο συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εντάξει στο πρόγραμμα της για την προστασία του περιβάλλοντος οδηγίες και στρατηγικές όπως αυτή για την χρήση καυσίμων φιλικών προς το περιβάλλον. Σύμφωνα με αυτή, υπήρχε διορία μέχρι το 2020 για όλους τους λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών που αφορά την διάθεση εγκαταστάσεων και εξοπλισμού ανεφοδιασμού πλοίων με LNG.

Σήμερα στην Ελλάδα λειτουργεί ο Τερματικός Σταθμός Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG) της Ρεβυθούσας, όπου βρίσκεται στο νησί Ρεβυθούσα, δίπλα στη Σαλαμίνα και 45 χλμ. δυτικά της Αττικής. Ο σταθμός αυτός βρίσκεται ανάμεσα στους 28 σταθμούς LNG που λειτουργούν σε όλη τη Μεσόγειο και την Ευρώπη, ενώ ακόμα είναι ο μόνος της Ελλάδας. Μέχρι στιγμής ο σταθμός αποθηκευτικές εγκαταστάσεις και δεν εξυπηρετεί τον ανεφοδιασμό των πλοίων με το καύσιμο (www.desfa.gr).

Πριν λίγους μήνες, τον Ιούλιο του 2020, ο Οργανισμός Λιμένα Πάτρας υπέγραψε την μνημονιακή συνεργασία με την ΔΕΠΑ με σκοπό την προώθηση της

χρήσης του Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG) ως ναυτιλιακό καύσιμο (www.elime.gr).

Η εταιρεία Gastrade με τη συμμετοχή της BULGARTRANGAZ που διαχειρίζεται το δίκτυο μεταφοράς φυσικού αερίου της Βουλγαρίας, είναι υπεύθυνες για την ανάπτυξη του Τερματικού Σταθμού Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG) Αλεξανδρούπολης που βρίσκεται σε εξέλιξη (www.gastrade.gr).

Για την δημιουργία μιας σύγχρονης, βιώσιμης και αποτελεσματικής εφοδιαστικής αλυσίδας LNG στην Ανατολική Μεσόγειο έχει δημιουργηθεί το συγχρηματοδοτούμενο έργο Poseidon Med II, όπως ορίζουν ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας και η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, με στόχο την μείωση εκπομπών θείου, της διεθνούς ναυτιλίας από το 2020 μέχρι το 2050. Το έργο αυτό υλοποιείται στην Ελλάδα, την Ιταλία και την Κύπρο και αποτελεί έναν οδικό χάρτη για την υιοθέτηση του LNG ως βιώσιμου εναλλακτικού καυσίμου για την ναυτιλία (www.elime.gr).

Για το λιμάνι του Πειραιά έχει υπογραφεί σύμβαση μεταξύ της ΔΕΠΑ και της INEA (Φορέα Διαχείρισης Χρηματοδοτούμενων Έργων της Ε.Ε.), για την πραγματοποίηση του προγράμματος BlueHUBS, ένα πρωτοποριακό έργο που αφορά την εφοδιαστική αλυσίδα της τροφοδοσίας με LNG, για ναυτιλιακή χρήση. Πιο συγκεκριμένα στο πρόγραμμα περιλαμβάνεται η κατασκευή πλοίου LNG Bunkering από τη ΔΕΠΑ με συν-χρηματοδότηση από την Ε.Ε. Το πλοίο θα είναι το πρώτο στην Ελλάδα αλλά και στην Ανατολική Μεσόγειο και θα τροφοδοτεί με LNG τα πλοία που διαθέτουν τις αντίστοιχες υποδομές, στο λιμάνι του Πειραιά, ενώ παράλληλα θα έχει την ικανότητα να μεταφέρει το καύσιμο, σε άλλα λιμάνια της χώρας και να λειτουργεί ο εφοδιαστικός σταθμός (www.depa.gr).

Συμπεράσματα

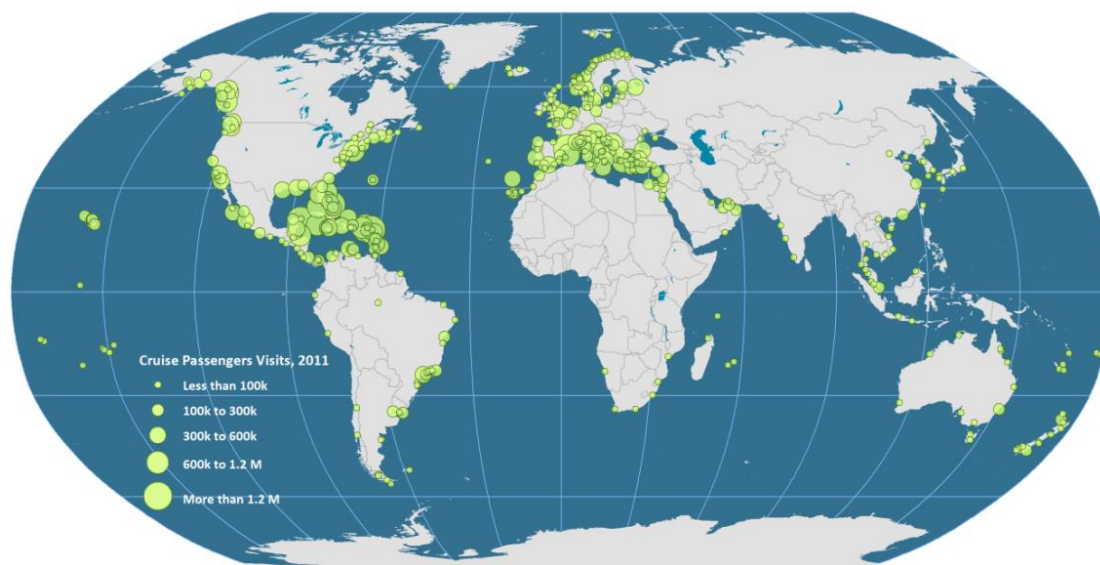
Για να επιτευχθεί η ανάπτυξη του τομέα, και να ωφεληθεί οικονομικά η κοινωνία, πρέπει να στηρίζεται από ένα θεσμικό πλαίσιο που δρα βοηθητικά ως προς τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας. Το εθνικό πλαίσιο που διέπει την κρουαζιέρα και το homeporting, έχει αποτελέσει αντικείμενο σχολιασμού. Το σημαντικότερο πρόβλημα της χώρας για την ανάπτυξη του homeporting ήταν το μέτρο του προστατευτισμού, της θέσπισης του καμποτάζ που άργησε κατά πολλά έτη να καταργηθεί στη χώρα. Η άρση του καμποτάζ που απελευθέρωσε τον τομέα της κρουαζιέρας ολοκληρωτικά για τη χώρα έγινε το 2011, ενώ για Ευρώπη θεσπίστηκε το 1992. Στην Αμερική ισχύει ακόμα με την ονομασία ‘The Jones Act’. Το διεθνές νομοθετικό πλαίσιο αφορά κυρίως της ασφάλεια των επιβατών και τον πολύ συγκεκριμένων προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται από τα κρουαζιερόπλοια, αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Κρουαζιέρα και επιχειρηματικότητα

4.1 Οι λιμένες στον Παγκόσμιο χάρτη

Στον παγκόσμιο χάρτη της κρουαζιέρας υπάρχουν συγκεκριμένες περιοχές που αποτελούν από την αρχή της βιομηχανίας τις πιο δημοφιλείς, από όπου ξεκίνησε κιόλας να δραστηριοποιείται ο τομέας. Η Αμερική και κυρίως το κεντρικό τμήμα όπου βρίσκεται η Καραϊβική και το Μαϊάμι έχουν την περισσότερη κίνηση επιβατών παγκοσμίως. Η Ευρώπη είναι επίσης ένας πολύ δημοφιλής προορισμός και έχει πολύ αυξημένη κίνηση, ειδικά στην Μεσόγειο. Όπως φαίνεται και στην εικόνα παρακάτω η περισσότερη κίνηση είναι εστιασμένη σε αυτές τις δυο ηπείρους. Πιο μικρές εστίες φαίνεται να προβάλλουν στην Ασία, στην Αυστραλία. Πιο συγκεκριμένα οι Αραβικές χώρες αλλά και κάποια νησιά του Ειρηνικού Ωκεανού προσελκύουν τις εταιρείες κρουαζιέρας, όπως κάποιες βορειότερες περιοχές, δηλαδή η Αλάσκα και άλλες Σκανδιναβικές χώρες. Κάθε προορισμός έχει να προσθέσει στον παγκόσμιο χάρτη της κρουαζιέρας, τα δικά του μοναδικά χαρακτηριστικά, με αποτέλεσμα να καλύπτεται ένα ευρύ φάσμα επιλογών για τους ταξιδιώτες. Η ανάπτυξη του τομέα τα τελευταία 20 χρόνια, διευρύνει κι άλλο τον χάρτη με τους προορισμούς, αφού ολοένα και περισσότερα λιμάνια θέλουν να προσελκύουν κινήσεις κρουαζιέρας και ως σταθμοί προορισμού αλλά περισσότερο ως σταθμοί αφετηρίας και να καθιερωθούν στον παγκόσμιο χάρτη.

Εικόνα 4: Λιμένες κρουαζιέρας στον παγκόσμιο χάρτη.



Πηγή: Guilford G (2013)

Η ανάπτυξη του τομέα σε κάθε περιοχή αποτελεί ένα συνδυασμό της ζήτησης που υπάρχει εκείνη τη στιγμή από τους επιβάτες και της προσφοράς από τις εταιρείες για τη δημιουργία δρομολογίων σε υφιστάμενες ή νέες αναδυόμενες περιοχές. Η Καραϊβική που έχει την πρώτη θέση στην κίνηση των αφίξεων επιβατών και κρουαζιερόπλοιων, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα, κατέχει το 37% του μεριδίου της αγοράς, ενώ η Μεσόγειος το 19% και οι υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες 9%. Στο σύνολό τους, αυτές οι περιοχές κατέχουν το 65% της παγκόσμιας αγοράς για την βιομηχανία της κρουαζιέρας.

Διαχρονικά, κοιτώντας, τις τάσεις και τις αλλαγές που έχουν προκύψει στα μερίδια της αγοράς είναι εμφανές ότι η Μεσόγειος κέρδισε έδαφος από την αγορά της Καραϊβικής και αναδείχτηκε δεύτερη παγκοσμίως, με μεγάλη επιτυχία την δεκαετία 2004 έως 2014. Τα τρία τελευταία χρόνια, τα ποσοστά της Μεσογείου που αφορούν στην χωρητικότητα σε επιβάτες που καταλαμβάνει η περιοχή στον παγκόσμιο χάρτη έπεσαν, αφού η Ασία έχει ανέλθει πολύ δυναμικά και επενδύοντας στην δημιουργία νέων λιμένων και δρομολογίων. Μέχρι το 2004 δεν αποτελούσε αναδυόμενη αγορά, ενώ από το 2014 έως και το 2020 κατάφερε να αποκτήσει μια νέα δυναμική που κυμαίνεται στο 13-15% της παγκόσμιας αγοράς, ποσοστό πολύ κοντινό με αυτό της Μεσογείου, σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα.

Πίνακας 10: Διαχρονική εξέλιξη του μεριδίου της ανάπτυξης της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας για τις δημοφιλέστερες περιοχές.

Περιοχές	2004	2008	2014	2018
Caribbean Καραϊβική	40,4%	37,2%	37,3%	38,4%
Μεσόγειος	12,6%	17,6%	19,9%	16,3%
Ασία	0,5%	1,2%	4,4%	15,1%
Ευρώπη (εκτός Μεσογείου)	9,8%	8,3%	11,1%	9,4%
Αλάσκα	7,7%	7,6%	4,5%	4%
Αυστραλασία	0,9%	2,2%	5,9%	2,9%
Νότια Αμερική	1,4%	2,9%	3,3%	1,4%
Υπόλοιπες αγορές	26,7%	23,0%	13,6%	12,5%

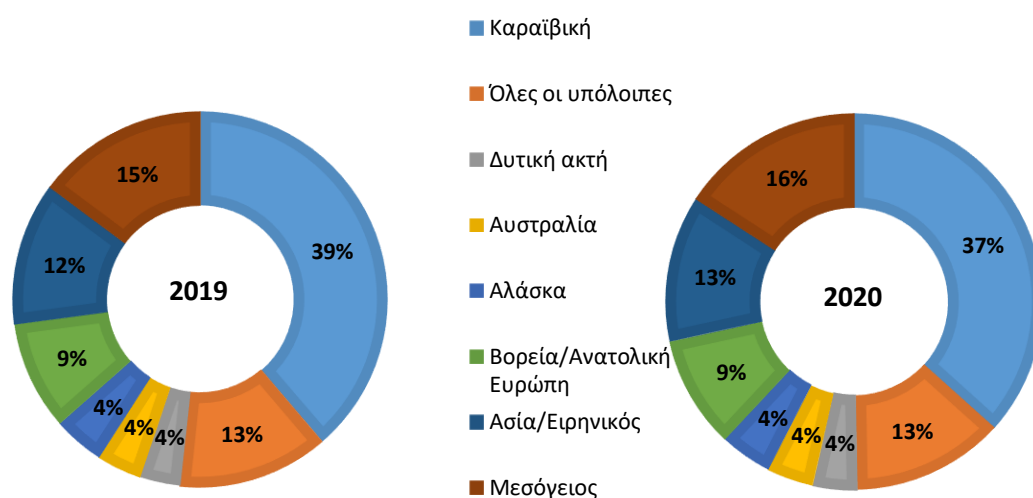
Πηγή: Pallis, 2020,

Οι Ευρωπαϊκές περιοχές εκτός Μεσογείου, εμφάνισαν και αυτές μια αυξητική τάση όπως και η Νότια Αμερική. Η Αλάσκα έχασε μεγάλο μερίδιο από το ποσοστό της στην αγορά, και το υπόλοιπο μερίδιο σε όλες τις υπόλοιπες περιοχές μειώθηκε δραματικά. Όλες οι υπόλοιπες περιοχές παρέμειναν σχετικά σταθερές, εκτός της Καραϊβικής όπου υπήρχε μικρή μείωση, αλλά διατηρείται σε σχετικά σταθερά επίπεδα τα τελευταία τρία χρόνια. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 7, τα ποσοστά του 2019 και του 2020 είναι σχεδόν ίδια με πολύ μικρές αλλαγές που κυρίως οφείλονται στην Μεσόγειο και την Καραϊβική και την προδιάθεση των ταξιδιωτών να επισκεφτούν την μία ή την άλλη, όντας οι δύο πιο ανταγωνιστικές περιοχές μεταξύ τους.

Η περιοχή που είχε την μεγαλύτερη ανάπτυξη είναι σαφέστατα η Ασία και η Αυστραλία, όπου συγκεκριμένα, η πρώτη από 0,5% το 2004 πήγε στο 15% το 2018 και παρέμεινε στο 13% τα τελευταία δύο χρόνια.

Ανακεφαλαιώνοντας, για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας, η αγορά τα τελευταία χρόνια εμφανίζει μια διασπορά και είναι εύκολα μεταβλητή, όπως στην περίπτωση της Ασίας όπου αναδείχθηκε ως προορισμός και όπως φαίνεται θα καθιερωθεί και θα συμπεριληφθεί στον παγκόσμιο χάρτη των προορισμών κρουαζιέρας, αποτελώντας ένα δυνατό ανταγωνιστή για τις δύο κυρίαρχες αγορές που επικρατούν στον τομέα εδώ και δυο δεκαετίες, την Καραϊβική και τη Μεσόγειο.

Διάγραμμα 7: Τα μερίδια της μεταφορικής ικανότητας επιβατών, των αγορών της κρουαζιέρας για το 2019-2020



Πηγή: MedCruise Statistics, 2019 ίδια επεξεργασία




















Σαφές είναι ότι τα λιμάνια της Καραϊβικής και το ποσοστό συμμετοχής της στην αγορά κυριαρχεί σίγουρα από το 2004 έως και το 2020, και κυμαίνεται από 37% έως 40% όλα τα χρόνια. Ουσιαστικά κατέχει τη μεγαλύτερη συγκέντρωση, με τους περισσότερους επιβάτες, δηλαδή την δυναμικότερη και ανταγωνιστικότερη αγορά. Τα λιμάνια που λειτουργούν ως homeports με προορισμό την Καραϊβική, όπως θα αναλυθεί παρακάτω, διαθέτουν υποδομές αντάξιες της ζήτησης, που βελτιώνονται συνεχώς για να καλύψουν τις ανάγκες που προκύπτουν.

4.2 Κυριότερα Λιμάνια Κρουαζιέρας

4.2.1 Παγκόσμια

Πίνακας 11: Παγκόσμια κατάταξη των λιμένων για το 2017

Τάξη	Λιμάνι	Χώρα	Επιβάτες 2017
1	Port of Miami		4,980,490
2	Port Canaveral		4,248,296
3	Port Everglades		3,826,415
4	Port of Cozumel		3,636,649
5	Port of Nassau		3,521,178
6	Port of Shanghai		2,847,000

7	Port of Barcelona		2,712,247
8	Ports of Out Islands		2,549,803
9	Port of Civitavecchia		2,204,336
10	Port of The Balearic Islands		2,110,663
11	Port of Galveston		1,730,289
12	Port of George Town		1,711,853
13	Ports of St. Thomas/St. John		1,694,008
14	Port of Philipsburg		1,668,863
15	Ports of Jamaica		1,655,565
16	Port of New York and New Jersey		1,537,695
17	Port of Southampton		1,529,000
18	Port of Marseille		1,487,313
19	Port of Venice		1,427,812
20	Port of Singapore		1,379,753
21	Port of San Juan		1,379,367
22	Port of Jeju		1,200,000
23	Port of Keelung		1,064,174
24	Port of Piraeus		1,055,559
25	Port of New Orleans		1,048,112

Πηγή: www.worldatlas.com & www.ship-technology.com & www.cruiseindustrynews.com, ίδια επεξεργασία

Η Καραϊβική είναι η περιοχή με την περισσότερη κινητικότητα επιβατών όσον αφορά στην κρουαζιέρα. Από τα 100 πιο πολυσύχναστα λιμάνια του κόσμου, τα 26 βρίσκονται εκεί, συνεπώς κατέχει λίγο πάνω από το ένα τέταρτο του παγκόσμιου

Εικόνα 5: Το λιμάνι Everglades της Φλόριντα



Πηγή: <https://www.cruisehive.com>

μεριδίου της κίνησης των λιμένων κρουαζιέρας. Στους 26 προορισμούς δεν συμπεριλαμβάνεται το λιμάνι του Μαϊάμι που είναι το πολυπληθέστερο λιμάνι παγκοσμίως και αποτελεί το βασικό λιμάνι αφετηρίας για τις κρουαζιέρες με προορισμό την Καραϊβική, το λιμάνι Everglades στη Φλόριντα που επίσης εξυπηρετεί την περιοχή της Καραϊβικής ως homeport και τέλος το λιμάνι του Μεξικό Cozumel.

Εικόνα 6:Νησί CocoCay 1



Πηγή: <https://www.cruisingjournal.com>

Στην Καραϊβική το λιμάνι με τις περισσότερες επισκέψεις είναι αυτό της Nassau με 3,5 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών για το 2017, το οποίο βρίσκεται 5^ο στην παγκόσμια κατάταξη των λιμένων κρουαζιέρας όπως φαίνεται στον πίνακα παραπάνω. Ακολουθεί το λιμάνι της Georgetown με 1,9 εκατομμύρια επισκέπτες, ενώ με 1,8 εκατομμύρια διακρίνεται το ιδιωτικό νησί της Royal Caribbean, CocoCay το οποίο αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους προορισμούς για την εταιρεία, αφού προσελκύει χιλιάδες τουρίστες.

Εικόνα 7: Νησί CocoCay 1



Πηγή: <https://www.cruisingjournal.com>

Το Μαϊάμι με σχεδόν 5 εκατομμύρια αφίξεις επιβατών για το 2017 βρίσκεται στην πρώτη θέση της κατάταξης των λιμένων κρουαζιέρας παγκοσμίως. Αποτελεί το μεγαλύτερο homeport, αφού από εκεί ξεκινούν και καταλήγουν οι περισσότερες κρουαζιέρες με προορισμό την Καραϊβική.

Εικόνα 8: Το λιμάνι του Μαϊάμι



Πηγή: www.tripadvisor.com

Οι homeport λιμένες, όπως είναι λογικό, είναι περισσότερο φορτισμένοι με την κίνηση των επιβατών, αφού εκεί επιβιβάζονται και αποβιβάζονται όλοι όσοι πρόκειται να ταξιδέψουν. Τέτοια λιμάνια είναι, της Βαρκελώνης, που είναι 7^ο στην παγκόσμια κατάταξη και το λιμάνι της Ρώμης που είναι 9^ο. Στην 6^η θέση βρίσκεται το λιμάνι της Σανγκάης στην Κίνα η οποία αποτελεί μια αναδυόμενη αγορά για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας που έχει προσελκύσει πολλούς επιβάτες τα τελευταία χρόνια. Στην 8^η θέση είναι ένα ακόμα λιμάνι της Καραϊβικής με 2,5 εκατομμύρια επισκέψεις. Στην 10^η θέση βρίσκεται ένα σύμπλεγμα νησιών της Ισπανίας, οι Βαλεαρίδες Νήσοι που ανήκουν στην Μεσόγειο. Στην υπόλοιπη κατάταξη υπάρχουν λιμένες από όλο τον κόσμο, τους οποίους έχουν επισκεφτεί από 1 έως 1,7 εκατομμύρια επιβάτες. Στην 24 θέση βρίσκεται το λιμάνι του Πειραιά που είναι και το μεγαλύτερο homeport της χώρας με 1 εκατομμύριο επισκέψεις επιβατών για το 2017.

Η σειρά κατάταξης των παγκόσμιων λιμένων δεν έχει αλλάξει δραματικά τα τελευταία δέκα χρόνια. Στην Βόρεια Αμερική υπάρχουν σήμερα επτά μεγάλα λιμάνια κρουαζιέρας. Η όποια αλλαγή έχει γίνει αφορά στην κλίμακα των κινήσεων των επιβατών που φιλοξενεί το κάθε λιμάνι. Το λιμάνι του Μαϊάμι φιλοξένησε το 2014 4,47 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ το 2017 4,98 και κατέκτησε έτσι την 1^η θέση, ως το μεγαλύτερο λιμάνι, ενώ τα λιμάνια που ανταγωνίζεται είναι το Canaveral με 4,2 εκατομμύρια επιβάτες για το 2017, το Everglades με 3,8 και το λιμάνι του Cozumel στο Μεξικό με 3,6. Σε όλα τα λιμάνια έχει καταγραφεί αύξηση των αφίξεων από το 2014.

4.2.2 Τα Μεσογειακά Λιμάνια

Κάθε εταιρεία του τομέα της κρουαζιέρας επιλέγει τον λιμένα και την λιμενική περιοχή ελλιμενισμού, ανάλογα με την περιοχή που δραστηριοποιείται. Με αυτόν τον τρόπο καθορίζεται η προσφορά της κρουαζιέρας αλλά και τα μέρη όπου θα πραγματοποιηθούν οι επισκέψεις. Ένα από τα βασικότερα στοιχεία για την επιλογή ενός προορισμού είναι ο προγραμματισμός των εταιρειών αρχικά για την επιλογή της ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής που θα δραστηριοποιούνται τα πλοία της. Στην Μεσόγειο, όπου αποτελεί μια από τις πιο αναγνωρίσιμες περιοχές που δραστηριοποιείται η κρουαζιέρα τα λιμάνια προορισμού και οι τάσεις που εμφανίζονται είναι αποτέλεσμα μιας ευρύτερης στρατηγικής αλλά και δυναμικής της αγοράς της περιοχής.

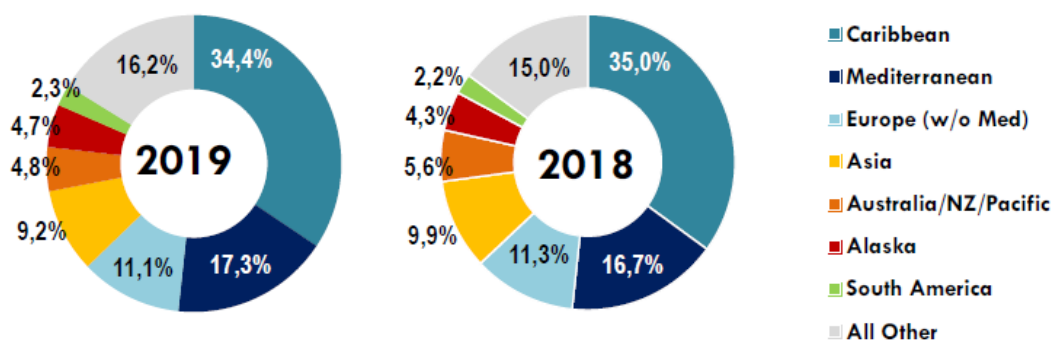
Εικόνα 9: Τα λιμάνια της Μεσογείου



Πηγή: www.medcruise.com

Σύμφωνα με στοιχεία της Ένωση Λιμένων Κρουαζιέρας Μεσογείου (www.medcruise.com) ο τομέας της κρουαζιέρας τις τελευταίες δεκαετίες στην Μεσόγειο έχει γνωρίσει σημαντική άνοδο. Πιο συγκεκριμένα, ο αριθμός των επιβατών στα λιμάνια της Μεσογείου μεταξύ 2000 και 2010 τριπλασιάστηκε. Η επιλογή των λιμένων και η αύξηση της επισκεψιμότητας οφείλεται και στις κοινωνικοοικονομικές και γεωπολιτικές εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στην ευρύτερη περιοχή.

Εικόνα 10: Ποσοστό συμμετοχής των περιοχών στην ανάπτυξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας για τα έτη 2018-2019.



Πηγή: www.medcruise.com

Για την Μεσόγειο, η δυτική πλευρά αποτελεί και τη δυναμικότερη πλέον περιοχή η οποία περιλαμβάνει και τα περισσότερα λιμάνια με τις περισσότερες προσεγγίσεις, ενώ στην Ανατολική Μεσόγειο λόγω των γεωπολιτικών εξελίξεων

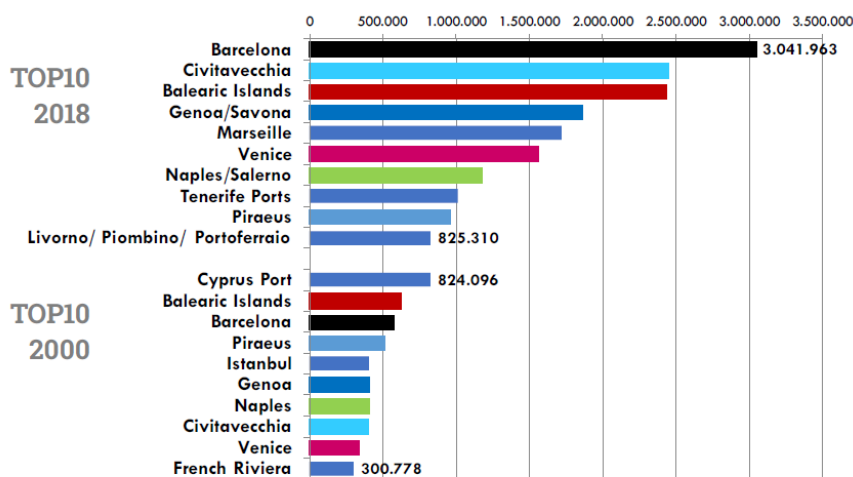
κυρίως των τελευταίων χρόνων έχει σημειωθεί μείωση της επισκεψιμότητας. Ένα επίσης καθοριστικό στοιχείο των εξελίξεων που παρατηρούνται στην Ανατολική Μεσόγειο αποτελεί η ιδιαίτερα δυναμική ανάπτυξη της αγοράς κρουαζιέρας της (Νοτιοανατολικής) Ασίας. Όπως φαίνεται και στο παραπάνω διάγραμμα, όπου απεικονίζονται τα μερίδια ανάπτυξης των περιοχών που δραστηριοποιείται η κρουαζιέρα για τα έτη 2018 και 2019, η Καραϊβική κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό ενώ αμέσως μετά είναι Μεσόγειος. Εμφανής από το διάγραμμα είναι και η ανάπτυξη των αναδυόμενων αγορών της Ασίας και της Αυστραλίας όπως προαναφέρθηκε. Οι ευκαιρίες που έχουν παρουσιαστεί στη μέχρι πρότινος ανεκμετάλλευτη αγορά της Ασίας, ιδιαίτερα στην Κίνα, έχουν βρεθεί στο επίκεντρο της στρατηγικής των εταιρειών κρουαζιέρας, με τα πλοία να δραστηριοποιούνται ολοένα και περισσότερο στην ιδιαίτερα δυναμική αυτή αγορά (Πάλλης & Βαγγέλας, 2017).

Τα σημαντικότερα λιμάνια όπως είναι και λογικό βρίσκονται στην Αμερική και στην Ευρώπη, καθώς αποτελούν τις κύριες αγορές κρουαζιέρας παγκοσμίως και σε αυτά παρουσιάζεται η μεγαλύτερη ζήτηση. Για την Αμερική ο πιο δημοφιλής προορισμός είναι η Καραϊβική. Στον ευρωπαϊκό χώρο υπάρχουν δυο ευρύτερες γεωγραφικές ενότητες στις οποίες χωρίζονται οι κυκλικές διαδρομές που ακολουθεί το κάθε κρουαζιερόπλοιο, αυτές είναι οι μεσογειακές και οι βόρειες ευρωπαϊκές. Στις περιοχές αυτές συναντώνται και οι ελκυστικότεροι προορισμοί. Για την Μεσόγειο οι κυριότεροι προορισμοί είναι η Ιταλία, η Ισπανία ενώ πολύ γνωστά είναι και κάποια λιμάνια της Αγγλίας. Κάποια από τα λιμάνια που βρίσκονται σε αυτές τις περιοχές διαθέτουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και γνωρίσματα και έχουν επιλεγεί ως απαραίτητοι προορισμοί για επίσκεψη όπως η Ρώμη και η Βαρκελώνη, ενώ υπάρχουν άλλοι ενδιάμεσοι λιμένες οι οποίοι επιλέγονται κατά βάση λόγω της στρατηγικής τους θέσης και της εύκολης πρόσβασης όπως η Σαβόνα που βρίσκεται πολύ κοντά με το Μονακό.

Τα λιμάνια της Μεσογείου όπως αναφερθήκαμε και παραπάνω έχουν γνωρίσει τρομερή ανάπτυξη, αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η Μεσόγειος είναι μια περιοχή που διαθέτει πολλά και διαφορετικά χαρακτηριστικά. Η Καραϊβική που αποτελεί και τον πρώτο σε προτιμήσεις προορισμό παρέχει το γνωστό τρίπτυχο ήλιος-θάλασσα-διασκέδαση ενώ η Μεσόγειος μπορεί να προσφέρει και αυτό αλλά και ένα σύνολο επιλογών όπως ο πολιτισμός, η ιστορία, το κλίμα, η μεσογειακή διατροφή, η κουλτούρα, η ιστορία που αναδεικνύεται μέσα από το πλήθος των μνημείων. Το

μειονέκτημα είναι ότι η Μεσόγειος αντιμετωπίζει ζητήματα εποχικότητας, χάνοντας κίνηση κάποιους μήνες του χρόνου. Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα η μεσογειακή περιφέρεια όσον αφορά τους προορισμούς κρουαζιέρας χωρίζεται στο δυτικό και το ανατολικό κομμάτι. Στο δυτικό τμήμα ανήκουν, η Ιταλία, η Ισπανία, η Γαλλική Ριβιέρα, οι Βαλεαρίδες Νήσοι, η Μάλτα, η Βόρεια Αφρική. Οι χώρες αυτές έχουν την μεγαλύτερη επισκεψιμότητα, Στο ανατολικό τμήμα ανήκει η Ελλάδα, η Τουρκία, η Κύπρος, το Ισραήλ, η Αίγυπτος, η Μαύρη Θάλασσα. (G.P. Wild, 2011). Κάποια από τα κορυφαία λιμάνια τα οποία εμφανίζουν και τις περισσότερες επισκέψεις είναι αυτό της Βαρκελώνης, της Civitavecchia, της Βενετίας, του Πειραιά, της Γένοβας κτλ. (medcrusise.com). Παρακάτω στο διάγραμμα απεικονίζονται τα δέκα λιμάνια με την μεγαλύτερη επισκεψιμότητα και ο αριθμός των επιβατών που προσέγγισαν τα λιμάνια αυτά κατά το έτος 2018, ενώ στο από κάτω διάγραμμα απεικονίζεται για το έτος 2000. Βλέπουμε ότι υπάρχει τεράστια ανάπτυξη στον τομέα βάση των επισκεπτών, αλλά και ότι οι χάρτες των προορισμών έχουν αλλάξει αισθητά, αφού κάποια από τα λιμάνια της Μεσογείου που ήταν πρώτα στην κατάταξη του 2000 δεν εμφανίζονται καν στα 10 πρώτα για το έτος 2018.

Διάγραμμα 8: Τα δέκα λιμάνια της Μεσογείου με την μεγαλύτερη επισκεψιμότητα για τα έτη 2000 και 2018.



Πηγή: www.medcruise.com

Πιο συγκεκριμένα, όπως φαίνεται και στα παρακάτω διαγράμματα μπορούμε να δούμε αναλυτικά τον αριθμό των επιβατών που επισκέφτηκαν τα κυριότερα λιμάνια της Μεσογείου αλλά και τον αριθμό των εκκινήσεων των κρουαζιερόπλοιων από τον σταθμό αφετηρίας τους για το έτος 2019 όπου έχουμε τα τελευταία στοιχεία.

Πίνακας 11: Τα δέκα λιμάνια της Μεσογείου με τις περισσότερες εκκινήσεις πλοίων.

Rank 2019	Ranks 2018	Port	Total Calls 2019	Total Calls 2018	2019/2018	Total Calls 2015	2019/2015
1	(1)	Balearic Islands	819	859	-4.66%	788	3.93%
2	(2)	Barcelona	800	830	-3.61%	749	6.81%
3	(3)	Civitavecchia / Fiumicino /Gaeta	800	760	5.26%	794	0.76%
4	(5)	Piraeus	622	524	18.70%	621	0.16%
5	(10)	Dubrovnik / Korcula	622	438	42.01%	475	30.95%
6	(9)	Naples / Salerno /Castellammare di Stabia	526	438	14.83%	445	18.20%
7	(4)	Tenerife Ports	511	546	-6.41%	506	0.99%
8	(7)	Venice	500	502	-0.40%	521	-4.03%
9	(6)	Marseille	497	505	-1.58%	442	12.44%
10	(8)	Livorno / Piombino / Portoferraio	477	438	4.15%	481	-0.83%
Total (Major -10)			6,174	5,880	5.00%	5,822	6.05%

Πηγή: www.medcruise.com

Πίνακας 12: Τα δέκα λιμάνια αφετηρίας της Μεσογείου με τις περισσότερους επιβάτες homeport

Rank 2019	Rank 2018	Port	Home In/Out Pax 2019	Home In/Out Pax 2018	2019/2018	Home In/Out Pax 2015	2019/2015
1	(1)	Barcelona	1,753,222	1,666,767	5.19%	1,363,754	28.56%
2	(2)	Venice	1,390,153	1,321,006	5.23%	1,364,044	1.9%
3	(4)	Civitavecchia / Fiumicino /Gaeta	1,111,542	956,738	16.18%	868,143	28.04%
4	(3)	Genoa / Savona	1,096,742	1,078,401	1.70%	1,213,051	-9.59%
5	(5)	Balearic Islands	982,697	836,435	14.48%	553,928	77.41%
6	(6)	Marseille	452,774	438,443	3.27%	508,325	-10.04%
7	(7)	Piraeus	410,512	354,398	15.83%	284,241	44.42%
8	(10)	Valletta	273,456	156,825	74.37%	140,512	94.61%
9	(8)	Bari / Brindisi	269,875	230,711	16.98%	106,213	154.09%
10	(12)	Naples / Salerno /Castellammare di Stabia	230,611	99,473	131.83%	126,672	82.05%
Total (Major -10)			7,971,584	7,161,217	11.32%	6,523,883	22.19%

Πηγή: www.medcruise.com

Πίνακας 13: Τα δέκα λιμάνια της Μεσογείου με τις περισσότερους επιβάτες συνολικά

Rank 2019	(Rank 2018)	Port	Total Pax 2019	Total Pax 2018	2019/2018	Total Pax 2015	2019/2015
1	(1)	Barcelona	3,137,918	3,041,963	3.15%	2,540,302	23.53%
2	(3)	Balearic Islands	2,658,156	2,431,153	9.34%	1,996,533	33.14%
3	(2)	Civitavecchia / Fiumicino /Gaeta	2,652,403	2,441,737	8.63%	2,271,652	16.76%
4	(4)	Genoa, Savona	2,018,847	1,854,273	8.88%	1,830,453	10.29%
5	(5)	Marseille	1,865,918	1,716,184	8.72%	1,451,059	28.59%
6	(6)	Venice	1,611,341	1,560,579	3.25%	1,582,481	1.82%
7	(7)	Naples / Salerno /Castellammare di Stabia	1,454,023	1,171,754	24.09%	1,269,571	14.53%
8	(9)	Piraeus	1,098,091	961,632	14.19%	980,149	12.03%
9	(8)	Tenerife Ports	1,067,440	1,015,150	5.19%	933,154	14.39%
10	(13)	Valletta	902,425	711,018	26.92%	668,277	35.04%
Total (Major -10)			18,466,562	16,905,453	9.23%	15,523,631	18.96%

Πηγή: www.medcruise.com

Πρώτα σε εκκινήσεις πλοίων λιμάνια, έρχονται οι Βαλεαρίδες Νήσοι και πολύ κοντά είναι το λιμάνι της Βαρκελώνης, ενώ η Ιταλία κατέχει πρωταγωνιστικό ρόλο στα δέκα πρώτα λιμάνια με πρώτη να έρχεται η Τσιβιταβέκια όπου είναι και το κοντινότερο λιμάνι της Ρώμης. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι και ο Πειραιάς βρίσκεται στην τέταρτη θέση με 622 εκκινήσεις πλοίων.

Το λιμάνι της Βαρκελώνης κατέχει την πρώτη θέση, με αριθμό ρεκόρ επισκεπτών για το 2019 που ξεπερνάει τα 3 εκατομμύρια και εμφανίζει ποσοστό αύξησης 23,5% από το 2014 και 3,5% από το προηγούμενο έτος. Τα λιμάνια στις πόλεις της Ιταλίας έχουν εμφανίσει επίσης αύξηση των επισκεπτών από το 2014 και το 2017 με τα μόνα που εμφανίζουν μείωση να είναι αυτό του Πειραιά και της Βενετίας.

Η ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου όπου δραστηριοποιείται η κρουαζιέρα σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Λιμένων Μεσογείου χωρίζεται σε τέσσερις τομείς. Το συνηθέστερο είναι να πραγματοποιούνται διαδρομές σε κάθε τομέα ξεχωριστά, κυρίως λόγω αποστάσεων, αλλά σε μεγαλύτερης διάρκειας εκδρομές κάποια πλοία προσεγγίζουν και λιμάνια που βρίσκονται και στην ανατολική αλλά και στην δυτική πλευρά της Μεσογείου. Ο χάρτης που βρίσκεται από κάτω απεικονίζει τις 4 χωρικές ενότητες όπου είναι χωρισμένη η Μεσόγειος. Αυτές είναι η Αδριατική, η Μαύρη Θάλασσα, η Ανατολική και Δυτική Μεσόγειος αλλά και ο αριθμός των ατόμων και ο αριθμός των εκκινήσεων των πλοίων.

Εικόνα 11: Περιοχές της Μεσογείου, αριθμός επιβατών και εκκινήσεις πλοίων ανά τομέα.

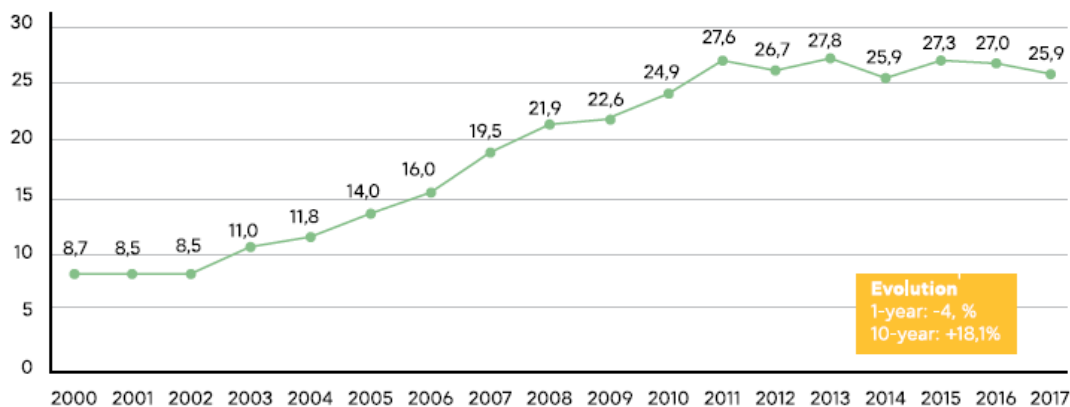


Η δυτική Μεσόγειος προηγείται κατά πολύ στον τομέα της κρουαζιέρας έναντι της ανατολικής Μεσογείου και διαθέτει λιμένες με προηγμένες υποδομές οι οποίες εξυπηρετούν κατάλληλα τον αριθμό των επιβατών που υποδέχονται αλλά και τις αντίστοιχες μεθόδους εμπορικής εκμετάλλευσης. Οι διαπιστώσεις αυτές όμως δημιουργούν κίνητρα στις εταιρείες για ολοένα και μεγαλύτερη χρήση λιμανιών επιβίβασης/αποβίβασης στην Ανατολική Μεσόγειο με στόχο τον περιορισμό στα καύσιμα και στα τέλη εξυπηρέτησης επιβατών και πλοίων στα λιμάνια. Η περιοχή της Μαύρης Θάλασσας εμφανίζει την λιγότερη επισκεψιμότητα και έρχεται τελευταία, ενώ αμέσως μετά είναι η Ανατολική Μεσόγειος και δεύτερη είναι η Αδριατική.

4.2.2.1 Η κίνηση του Κλάδου στη Μεσόγειο

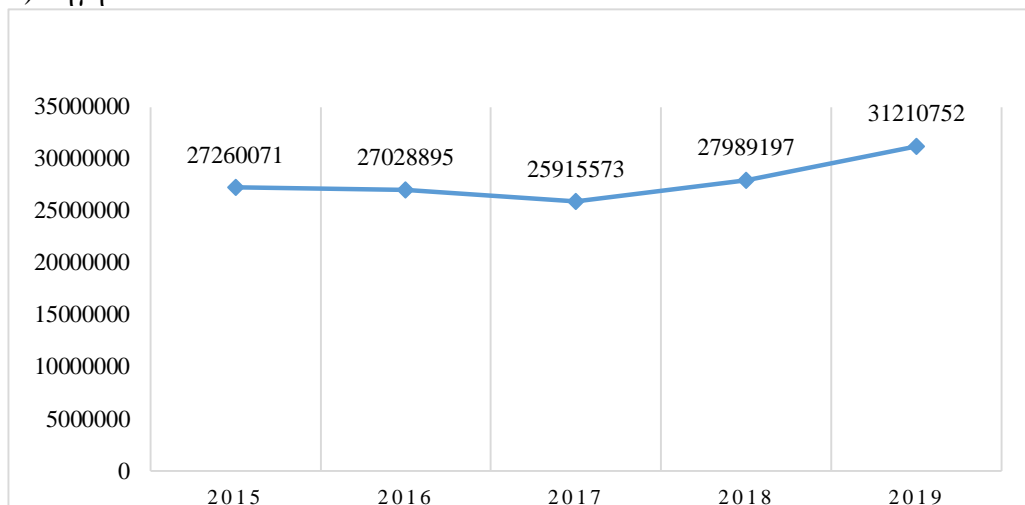
Η γεωγραφία, η ιστορία και ο πολυπολιτισμικός χαρακτήρας των χωρών της Μεσογείου συνιστούν ένα πρόσφορο έδαφος για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας και την απαλλάσσουν μερικώς από την εποχικότητα που συνήθως την χαρακτηρίζει. Πιο συγκεκριμένα, η Ένωση Λιμένων Κρουαζιέρας Μεσογείου «Med-Cruise», που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου καθώς εξετάζει πάνω από 100 λιμένες κρουαζιέρας σε 20 διαφορετικές χώρες. Το 2017 υποδέχτηκαν 25,9 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας ενώ το 2019 31,2 εκατομμύρια επιβάτες, αριθμός ρεκόρ στα χρονικά της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο. Το γεγονός αυτό, καθιστά σήμερα τη Μεσόγειο το δεύτερο δημοφιλέστερο προορισμό κρουαζιέρας παγκοσμίως μετά την Καραϊβική. Ο σημαντικός αριθμός λιμένων σε συνδυασμό με τις κοντινές αποστάσεις, ευνοούν την ύπαρξη μιας δυναμικής αγοράς στον κλάδο της κρουαζιέρας.

Διάγραμμα 9: Κινήσεις επιβατών στα λιμάνια κρουαζιέρας Μεσογείου (2000-2017)



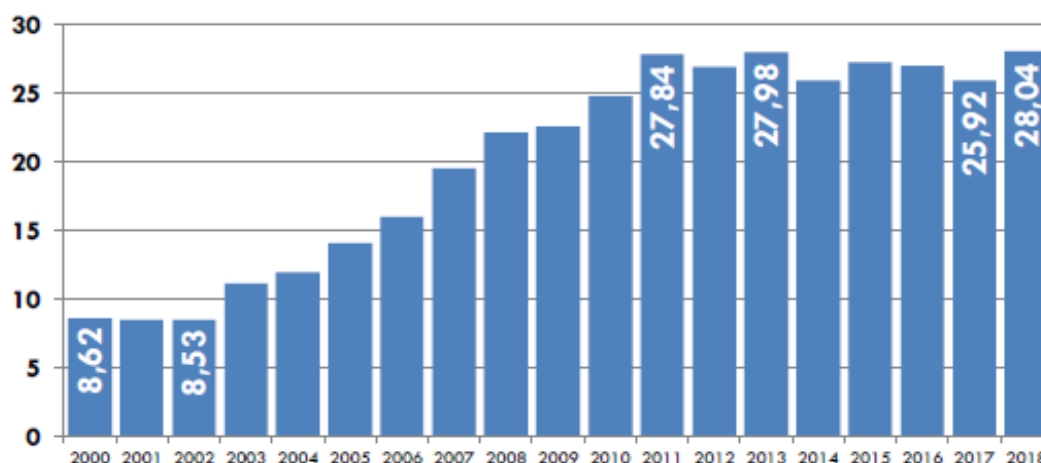
Πηγή: *MedCruise Statistics 2017*

Διάγραμμα 10: Κινήσεις επιβατών στα λιμάνια κρουαζιέρας Μεσογείου (2015-2019) Πηγή: MedCruise Statistics 2019



Πηγή: MedCruise Statistics 2017

Διάγραμμα 11: Κινήσεις επιβατών στα λιμάνια κρουαζιέρας Μεσογείου (2000-2018)



Πηγή: MedCruise Statistics 2018

Η ζήτηση του επιβατικού κοινού, η προσφορά, οι κοινωνικοοικονομικές και πολιτικές συνθήκες διαμορφώνουν τις τάσεις της κρουαζιέρας. Στην προσπάθεια κάλυψης των προτιμήσεων των επιβατών, οι εταιρείες κρουαζιέρας με τη δημιουργία καινοτόμων ιδεών και ελκυστικών πακέτων, στοχεύουν στην προσέλκυση επιβατών με διαφορετικό τουριστικό προφίλ που επιδιώκουν την προσέγγιση νέων προορισμών.

Είναι εμφανές ότι από το 2010 μέχρι το 2016, οι κύριοι λιμένες κρουαζιέρας στη Μεσόγειο ακολουθούν μια ανοδική πορεία. Όπως παρατηρούμε στον παρακάτω

πίνακα 4, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2016, εντοπίζεται μια αύξηση της τάξης του 19% από το 2010 στις κινήσεις των επιβατών κρουαζιέρας στην Μεσόγειο.

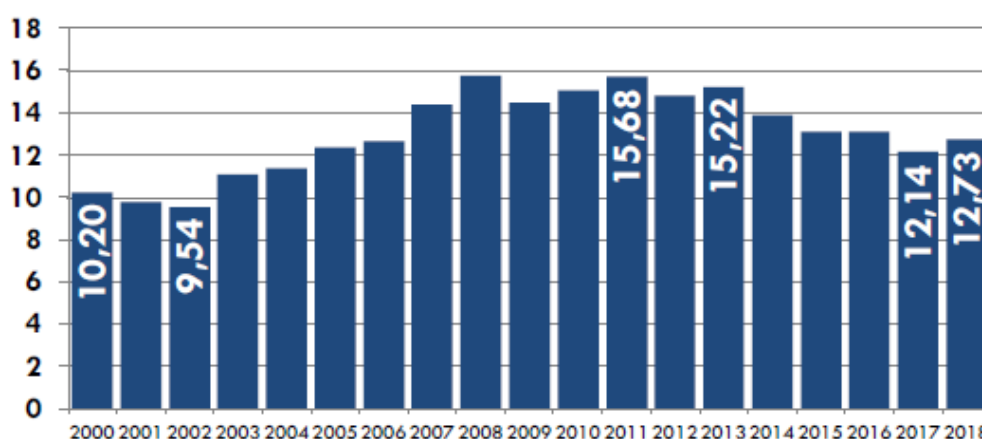
Πίνακας 4: Εξέλιξη Κίνησης Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο (2010-2016)

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ			
Κατηγορία	2016	2010	Μεταβολή 2016/2010
Κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας	26.682.048	22.493.241	18,62%
Προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων	12.491	12.466	0,20%
Επιβάτες επιβίβασης/αποβίβασης	7.500.611	6.902.350	8,67%

Πηγή: Πάλλης & Βαγγέλας, 2017, ίδια επεξεργασία

Την ίδια περίοδο παρατηρείται ότι η αύξηση του αριθμού των επισκεπτών δεν συνοδεύεται από την αύξηση του συνόλου των ετήσιων προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων. Η μεταβολή αυτή προκύπτει από τις αλλαγές που έγιναν στο μέγεθος των κρουαζιερόπλοιων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Μεσογείου. Στο διάγραμμα χ φαίνονται οι προσεγγίσεις που πραγματοποιήθηκαν στους μεσογειακούς λιμένες κρουαζιέρας το 2018 (Pallis et.al., 2017).

Διάγραμμα 12: Προσεγγίσεις Κρουαζιερόπλοιων στη Μεσόγειο (2000-2018)



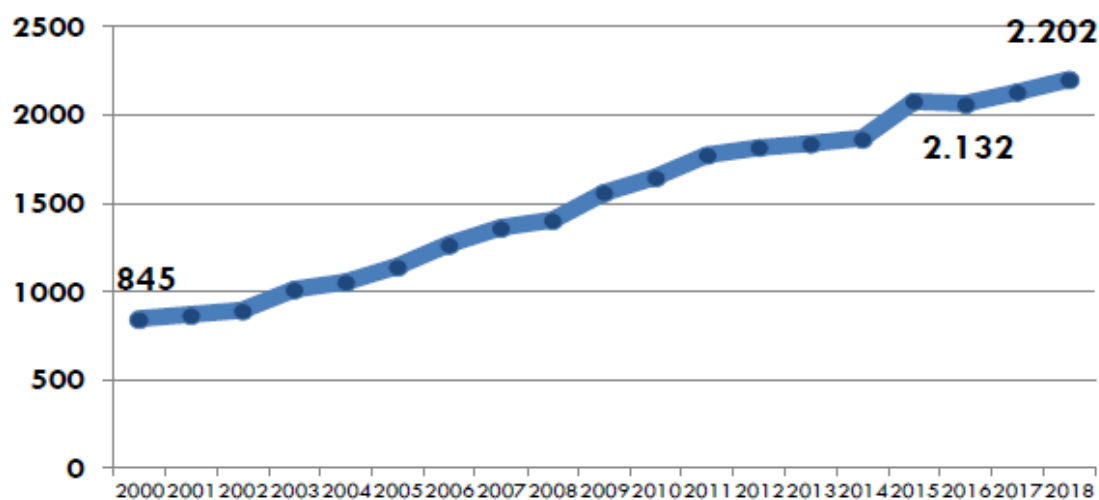
Πηγή: MedCruise Statistics 2018

Τα νέας γενιάς κρουαζιερόπλοια αυξάνουν όλο και περισσότερο την χωρητικότητα αλλά και τις παροχές τους, κάνοντας επιτακτική την ανάγκη για δημιουργία και ανάπτυξη λιμενικών υποδομών για την υποστήριξη της κρουαζιέρας.

Σύμφωνα με τις παραγγελίες κρουαζιερόπλοιων για τα έτη 2015-2021, 23 από τα 43 μεγαλύτερα πλοία έχουν προγραμματιστεί για παράδοση έως το 2021, με χωρητικότητα περίπου 3.200 επιβάτες (Μπαλασκάς, 2015).

Η συνεχιζόμενη αύξηση του μέσου αριθμού των επιβατών ανά κρουαζιέρα στη Μεσόγειο και στις παρακείμενες θάλασσες είναι εμφανής και από την χρήση μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοίων. Το 2018, ο μέσος όρος των φιλοξενούμενων επιβατών ανά κρουαζιερόπλοιο ήταν 2.202. Πρόκειται για μια εντυπωσιακή αύξηση των επιβατών, καθώς το 2000 κάθε κρουαζιέρα φιλοξενούσε κατά μέσο όρο 845 μετακινήσεις επιβατών ενώ μετά το πέρας της δεκαετίας ο αριθμός έφτασε τα 1.357 (Lekakou & Tzannatos, 2000). Το 2018 όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 13, ήταν η χρονιά με τις περισσότερες μετακινήσεις επιβατών κατά μέσο όρο. Στο διάστημα 2009 με 2018 όπως βλέπουμε έχουμε αύξηση 40,94 %.

Διάγραμμα 13: Μετακινήσεις επιβατών κατά Μέσο όρο στη Μεσόγειο (2000-2018)



Πηγή: *MedCruise Statistics 2018*

Συμπερασματικά, παρά τις πολιτικοοικονομικές αστάθειες που έχουν επικρατήσει τα τελευταία χρόνια, ο κλάδος της κρουαζιέρας συνεχίζει να είναι πολλά υποσχόμενος και να καταδεικνύει μια μορφή ανθεκτικότητας. Όπως προαναφέρθηκε η συνολική κίνηση των επιβατών από το 2009 έως το 2018 στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου έχει αυξηθεί κατά 23,9% ξεπερνώντας τα 28 εκατ. ετησίως. Τέλος, χρονιά ρεκόρ στην επισκεψιμότητα επιβατών κρουαζιέρας αποτέλεσε το 2019 με 31,2 εκατ. άτομα. Σύμφωνα με την Cruise Lines International Association (CLIA) έως το 2027

αναμένονται 40 εκατ. επιβάτες κρουαζιέρας, ενώ για το 2020 αναμένονται 32 εκατ (Medcruise Statistics, 2019).

4.2.3 Τα Εθνικά Λιμάνια

Η Ελλάδα έχει εδραιωθεί εδώ και χρόνια στον παγκόσμιο χάρτη των προορισμών κρουαζιέρας. Η μορφολογία της, η τεράστια ακτογραμμή που έχει, η νησιωτικότητα, αλλά και ο ιστορικός και πολιτιστικός πλούτος της αποτελούν κάποιους από τους παράγοντες που ωθούν τους τουρίστες να την επισκεφτούν και ευνοούν την χάραξη δρομολογίων κρουαζιέρας. Οι παγκόσμιας εμβέλειας τουριστικοί προορισμοί της χώρας έχουν προσελκύσει πολλούς τουρίστες αλλά και πολλές εταιρείες κρουαζιέρας, με αποτέλεσμα να τους συμπεριλάβουν στα δρομολόγιά τους και ως ενδιάμεσους σταθμούς αλλά και ως λιμένες αφετηρίας.

Πίνακας 14: Διαχρονική εξέλιξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, έτος 2015-2019

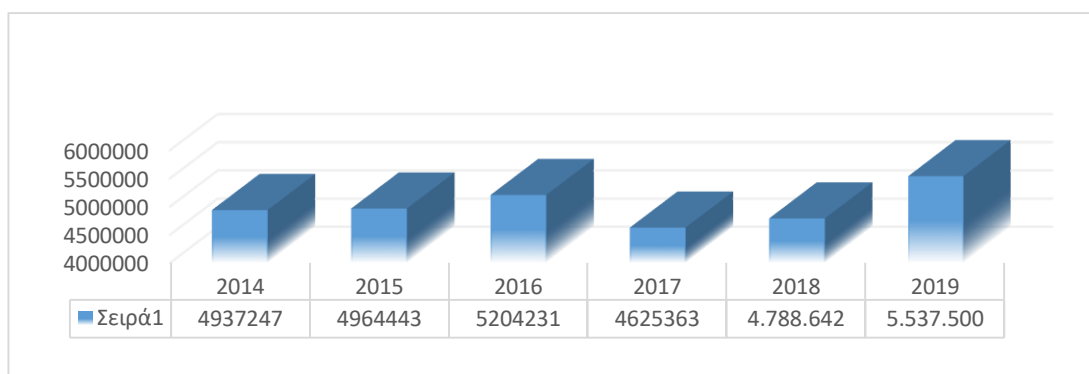
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 2015 - 2019 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΩΡΑΣ											
α/α	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	2019		2018		2017		2016		2015	
		Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	622	1.098.091	524	961.632	576	1.055.559	625	1.094.135	621	980.149
2	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	592	980.771	474	749.286	406	620.570	572	783.893	636	791.927
3	ΜΥΚΟΝΟΣ	550	787.490	484	702.256	501	699.304	596	722.517	600	649.914
4	ΚΕΡΚΥΡΑ	420	767.673	413	735.832	410	679.681	481	748.916	407	647.347
5	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	199	413.716	221	468.046	271	567.047	274	505.111	242	459.882
6	ΡΟΔΟΣ	258	308.194	210	237.808	248	274.903	299	314.689	340	342.063
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	204	307.043	187	297.929	131	181.693	165	238.780	170	219.805
8	ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ)	132	265.956	78	139.944	84	128.067	86	147.915	59	96.612
9	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ	133	259.261	90	144.074	50	61.598	77	85.463	112	149.227
10	ΠΑΤΜΟΣ	156	112.721	124	103.126	136	110.878	147	91.785	192	124.476
11	ΝΑΥΠΛΙΟ	88	34.704	75	57.894	86	29.689	94	51.551	62	46.075
12	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	37	32.500	24	13.616	43	28.972	49	26.560	52	37.762
13	ΣΥΡΟΣ	82	26.748	80	18.071	75	24.543	90	26.403	53	21.986
14	ΜΗΛΟΣ	38	23.641	27	16.667	23	9.222	32	14.735	28	15.394
15	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	20	17.226	17	14.284	17	13.104	29	25.175	8	5.742
16	ΒΟΛΟΣ	22	12.574	27	31.336	9	7.618	46	37.445	57	67.096
17	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	55	10.107	43	9.154	39	7.742	44	12.904	38	10.391
18	ΣΑΜΟΣ	42	9.674	96	14.737	39	10.008	51	43.659	19	10.893
19	ΓΥΘΕΙΟ	19	9.674	18	8.642	16	6.738	33	13.019	23	10.448
20	ΣΥΜΗ	22	9.386	17	6.669	10	5.580	30	14.206	36	16.728
21	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	11	9.288	8	7.281	11	8.020	28	28.132	31	38.549
22	ΙΤΕΑ	45	5.168	35	3.628	74	14.423	92	14.848	83	17.851
23	ΚΩΣ	19	5.150	10	4.153	16	6.451	41	19.222	41	18.277
24	ΠΑΡΟΣ	27	4.871	17	2.476	16	3.916	23	3.127	25	3.679
25	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	6	4.865	5	1.502	4	2.424	23	18.876	35	26.356
26	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	7	3.180	1	260	5	2.482	29	13.923	53	24.894
27	ΚΑΒΑΛΑ	7	2.699	5	1.954	6	3.226	19	6.042	22	12.783
28	ΧΙΟΣ	5	2.328	10	1.766	7	16.445	43	21.933	42	25.229
29	ΔΗΜΝΟΣ	8	2.035	2	346	2	381	14	4.072	41	15.787
30	ΡΕΘΥΜΝΟ	24	1.769	16	741	21	1.301	3	400	11	1.076
31	ΣΚΙΑΘΟΣ	8	1.716	8	8.119	6	3.111	18	6.232	23	8.220
32	ΠΥΛΟΣ	9	1.619	13	2.662	9	1.601	5	1.060	11	3.080
33	ΝΑΞΟΣ	16	1.293	22	3.459	16	4.236	27	2.470	23	4.738
34	ΠΑΤΡΑ	2	1.219	2	1.647	2	952	2	743	3	1.090
35	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	5	1.139	5	2.192	3	1.038	8	755	8	735
36	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	5	1.053	14	12.650	8	9.088	7	7.623	6	3.090
37	ΚΥΘΗΡΑ	3	500	2	92	5	1.298	18	4.479	4	1.050
38	ΑΝΔΡΟΣ	1	458	0	0	0	0	1	528	2	838
39	ΣΗΤΕΙΑ	0	0	3	1.447	0	0	0	0	1	444
40	ΙΟΣ	0	0	1	680	8	5.048	17	7.113	13	6.700
41	ΑΛΕΞ/ΔΗ (ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ)	0	0	2	584	0	0	0	0	1	278
42	ΔΑΥΡΙΟ	0	0	0	0	26	17.406	65	43.236	55	44.815
43	ΠΡΕΒΕΖΑ	0	0	0	0	0	0	4	556	5	967
	ΣΥΝΟΛΟ:	3899	5.537.500	3410	4.788.642	3415	4.625.363	4307	5.204.231	4294	4.964.443

Πηγή: www.elime.gr

Τα πιο πρόσφατα στοιχεία για τις κινήσεις της κρουαζιέρας στην Ελλάδα φαίνονται στον παραπάνω πίνακα. Από το 2015 έως και το 2019, δηλαδή τα τελευταία 4 χρόνια την χώρα επισκέφτηκαν σχεδόν 25 εκατομμύρια επισκέπτες κρουαζιέρας, ενώ στους 43 διαφορετικούς λιμένες κρουαζιέρας που διαθέτει η χώρα κατέφθασαν 15.855 πλοία. Εκτιμήσεις που έχουν γίνει από το ΣΕΤΕ προβλέπουν ότι μέχρι το 2021 θα διατηρηθούν οι θετικοί ρυθμοί μεταβολής, λόγω του ότι στην κρουαζιέρα για το 2019 οφείλεται το 3% των εσόδων από τον τουρισμό γενικά και το 10% των συνολικών αφίξεων τουριστών (ΣΕΤΕ, 2019).

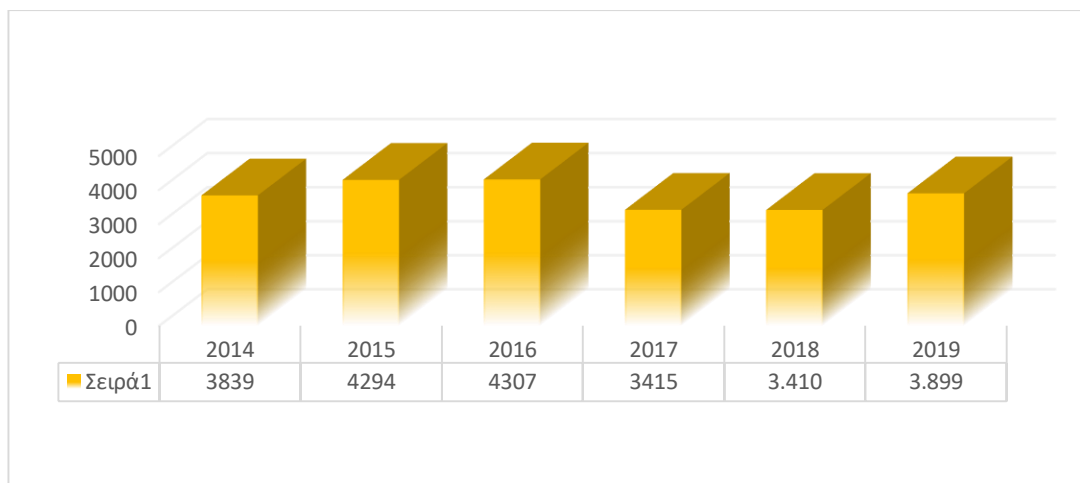
Σύμφωνα με τις αφίξεις των επιβατών και τις επισκέψεις των πλοίων στην χώρα τα τελευταία έξι χρόνια φαίνεται ότι υπάρχουν διακυμάνσεις. Έως και το 2018 οι τάσεις δεν ήταν ιδιαίτερα ενθαρρυντικές. Πιο συγκεκριμένα, την πενταετία από το 2014 έως και το 2018 τα μεγέθη σημείωσαν μια μικρή μείωση, με την πιο αδύναμη χρονιά το 2017 όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα. Από το 2018 άρχισαν τα ποσά να ανακάμπτουν και το 2019 υπήρξε ρεκόρ επισκεπτών, λίγο πάνω από 5,5 εκατομμύρια.

Διάγραμμα 14: Διαχρονική εξέλιξη των αφίξεων επιβατών στους ελληνικούς λιμένες για τα έτη 2014-2019



Πηγή: www.elime.gr & Pallis et al.,2017, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 15: Διαχρονική εξέλιξη των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα για τα έτη 2014-2019



Πηγή: www.elime.gr & Pallis et al.,2017, ίδια επεξεργασία

Σχεδόν αντίστοιχα κινούνται και οι αφίξεις των πλοίων στα ελληνικά λιμάνια για τα έτη 2014-2019 με τη διαφορά ότι το 2015 ήταν η χρονιά με τις περισσότερες αφίξεις. Ακολουθεί το 2016, ενώ τα έτη 2017,2018,2019 κινούνται στα ίδια πλαίσια.

Οι τάσεις της κρουαζιέρας δεν είναι ανάλογες των τάσεων του τουρισμού γενικά στη χώρα. Η γενικότερη εικόνα του τουρισμού στη χώρα είναι αρκετά αισιόδοξη αφού υπάρχει ενίσχυση του τομέα. Η εικόνα τουρισμού για το 2015 ήταν αρκετά ευνοϊκή, αφού σημειώθηκε ρεκόρ αφίξεων αλλοδαπών τουριστών αλλά και εσόδων, συγκεκριμένα στην Ελλάδα κατέφθασαν 26 εκατομμύρια τουρίστες. Το 2016 υπήρξε μια μείωση της εισροής των τουριστών στη χώρα αλλά και των εσόδων. Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η χώρα οφείλονται σε πολλούς παράγοντες όπως η προσφυγική κρίση, οι οικονομικές δυσκολίες, οι γεωπολιτικές εξελίξεις της ευρύτερης περιοχής που αποθάρρυναν τους τουρίστες. Ωστόσο τα έσοδα από τον τομέα της κρουαζιέρας κυμαίνονται σε καλό επίπεδο σε σχέση με τα έσοδα του τουρισμού για την χώρα. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο προφίλ των τουριστών, όπου διαθέτει υψηλό εισόδημα (Pallis et al., 2017).

Η Ελλάδα είναι μια από τις χώρες με την μεγαλύτερη ακτογραμμή. Λόγω της νησιωτικότητας αλλά και της μορφολογίας της, το στοιχείο της θάλασσας είναι πολύ έντονο στην χώρα. Αντίστοιχα μεγάλος είναι και ο αριθμός των λιμένων που έχει, ιδιαίτερα τα λιμάνια στα οποία γίνεται επιβατική χρήση της κρουαζιέρας. Το γεγονός αυτό δείχνει την ελκυστικότητα της χώρας από τις εταιρείες κρουαζιέρας και τους επιβάτες. Η κατανομή των λιμανιών δεν παρουσιάζει ομοιομορφία στις περιφέρειες της χώρας. Ο νησιωτικός χώρος έχει περισσότερα λιμάνια ενώ στον ηπειρωτικό χώρο τα λιμάνια είναι δεν εμφανίζουν έντονη ανισοκατανομή.

Το σύνολο των λιμένων κρουαζιέρας της Ελλάδας είναι 43 λιμένες. Η γεωγραφική κατανομή αυτών είναι:

1. Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης: 2 λιμάνια
2. Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας: 1 λιμάνι
3. Περιφέρεια Ηπείρου: 2 λιμάνια
4. Περιφέρεια Θεσσαλίας: 3 λιμάνια
5. Περιφέρεια Ιονίων Νήσων: 3 λιμάνια
6. Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας: 2 λιμάνια
7. Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας: 1 λιμάνι
8. Περιφέρεια Αττικής: 3 λιμάνια

9. Περιφέρεια Πελοποννήσου: 5 λιμάνια
10. Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου: 4 λιμάνια
11. Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου: 11
12. Περιφέρεια Κρήτης: 5 λιμάνια

Πηγή: Pallis et al., 2017

Στην Ελλάδα σήμερα από τους 43 λιμένες κρουαζιέρας, οι 6 από αυτούς λειτουργούν ως λιμένες αφετηρίας. Σε αυτούς τους λιμένες συγκεντρώνεται και η περισσότερη κίνηση επιβατών και πλοίων κρουαζιέρας. Για το 2016, από το συνολικό ποσοστό των επιβατικών κινήσεων το 47,3% προερχόταν από αυτούς, καθώς υποδέχτηκαν 2,45 εκατομμύρια επιβάτες αλλά και 1653 προσεγγίσεις πλοίων.

Η γεωγραφική κατανομή των λιμένων αφορά και τον νησιωτικό χώρο της Ελλάδας αλλά και τρία ηπειρωτικά λιμάνια. Τα λιμάνια αυτά είναι της Θεσσαλονίκης, του Πειραιά, του Λαυρίου, της Κέρκυρας, του Ηρακλείου Κρήτης και της Ρόδου. Όλα τα λιμάνια εκτός της Ρόδου, λειτουργούν ως Οργανισμοί Λιμένων υπό την νομική μορφή της Ανωνύμου Εταιρείας από το 2001 και το λιμάνι της Ρόδου λειτουργεί ως Λιμενικό Ταμείο με φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης το Λιμενικό Ταμείο Νότιας Δωδεκανήσου. Στον παρακάτω πίνακα αναφέρονται μερικά από τα χαρακτηριστικά των homeports της χώρας (www.elime.gr).

Πίνακας 15: Κύρια χαρακτηριστικά των Ελληνικών Homeports.

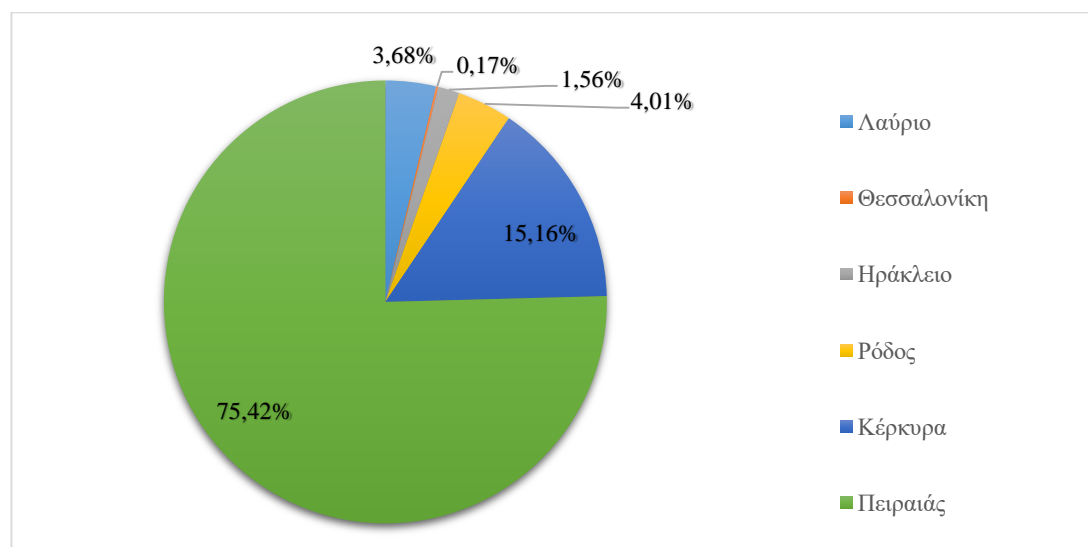
	Πειραιάς	Κέρκυρα	Ρόδος	Ηράκλειο	Θεσσαλονίκη	Λαύριο
Ι.Λιμενικές Υποδομές	Τρεις (3) τερματικοί σταθμοί κρουαζιέρας	Τερματικός σταθμός	Εγκαταστάσεις πολλαπλών χρήσεων	Εγκαταστάσεις πολλαπλών χρήσεων	Εγκαταστάσεις πολλαπλών χρήσεων	Εγκαταστάσεις πολλαπλών χρήσεων
ΙΙ.Ιδιοκτησιακό καθεστώς	Από τον Αύγουστο του 2016 η πλειοψηφία των μετοχών του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα ανήκει στην China COSCO Shipping Ltd, που έχει αναλάβει και τη διαχείριση των	Δημόσια Αρχή (μονομετοχική Ανώνυμος Εταιρεία)	Δημόσια Αρχή (Λιμενικό Ταμείο)	Δημόσια Αρχή (μονομετοχική Ανώνυμος Εταιρεία)	Δημόσια Αρχή (Τον Απρίλιο του 2017 ολοκληρώθηκε ο διαγωνισμός παραχώρησης της πλειοψηφίας των μετοχών του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα)	Δημόσια Αρχή (μονομετοχική Ανώνυμος Εταιρεία)

	τερματικών σταθμών κρουαζιέρας					
III. Μέγεθος λιμένα κρουαζιέρας	Πολύ μεγάλο	Πολύ μεγάλο	Μεγάλο	Μεγάλο	Μικρό	Μικρό
IV. Ελκυστικότητα	«Διάσημος»	«Διάσημος»	«Διάσημος»	«Διάσημος»	«Διάσημος»/ «Ιδιαίτερος»	«Ιδιαίτερος»
V. Λειτουργία λιμένα	Υβριδικός (χρήση home-porting)	Υβριδικός (περιορισμένη χρήση home-porting)	Υβριδικός (περιορισμένη χρήση home-porting)	Υβριδικός (περιορισμένη χρήση home-porting)	Υβριδικός (περιορισμένη χρήση home-porting)	Υβριδικός (περιορισμένη χρήση home-porting)

Πηγή: www.elime.gr & Pallis et al., 2017, ίδια επεξεργασία

Ο Πειραιάς αποτελεί το κυρίαρχο λιμάνι της Ελλάδας στην δραστηριότητα homeporting, αλλά και γενικότερα στην κατάταξη των λιμένων με τις περισσότερες αφίξεις επιβατών και πλοίων. Αποτελεί ένα υβριδικό λιμάνι που λειτουργεί και ως λιμάνι αφετηρίας αλλά και πολύ διαδεδομένο προορισμό παγκοσμίως κυρίως για τον πολιτιστικό και ιστορικό πλούτο της περιοχής του. Το 2016 το λιμάνι του Πειραιά κατείχε το 75,4% της συνολικής κίνησης των επιβατών που επιβιβάστηκαν και αποβιβάστηκαν από ελληνικούς λιμένες αφετηρίας. Αμέσως μετά σε επισκεψιμότητα έρχεται η Κέρκυρα με πολύ μεγάλο ποσοστό επί των homeport επιβατών (15,2%) και τέλος τα μικρότερα ποσοστά μοιράζονται στα υπόλοιπα λιμάνια, η Ρόδος με 4,1%, το Λαύριο με 3,7%, το Ηράκλειο με 1,6% και τελευταία η Θεσσαλονίκη με το οριακό ποσοστό του 0,2%. Στο Παρακάτω διάγραμμα απεικονίζονται τα ποσοστά του κάθε λιμένα για το 2016.

Διάγραμμα 16: Κατανομή Δραστηριότητας Home-Porting στους Ελληνικούς Λιμένες (2016)



Πηγή: Pallis et al., 2017, ίδια επεξεργασία

Γενικότερα στην Ελλάδα το ποσοστό της δραστηριότητας homeporting είναι αρκετά μειωμένο σε σχέση με τις άλλες χώρες της Μεσογείου, γεγονός αρκετά αρνητικό, λόγω της απώλειας σημαντικών οικονομικών κερδών που θα μπορούσαν να έχουν επιτευχθεί και να απορρεύσουν από αυτήν κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας όπου έχει αρθεί το καμποτάζ. Από τα ελληνικά λιμάνια από-επιβιβάζεται το 6,2% του συνολικού αριθμού της κίνησης των λιμένων αφετηρίας της Μεσογείου. (Pallis et al., 2017).

Το ίδιο έτος οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στην χώρα συνολικά, δηλαδή και οι homeport και οι transit επισκέπτες αντιστοιχούν στο 10% της κίνησης της Μεσογείου, γεγονός αρκετά ενθαρρυντικό αν αναλογιστεί κανείς το πλήθος των λιμένων της Μεσογείου, τις χώρες, τα σημαντικά αξιοθέατα που προσφέρει η εποχή και τον συνδυασμό ήλιος-θάλασσα που αποτελεί μια από τις συχνότερες τουριστικές αναζητήσεις. Ωστόσο τα ποσοστά αυτά δεν ήταν πάντα ενθαρρυντικά για την χώρα. Οι κοινωνικό-οικονομικές συνθήκες επηρέασαν την επισκεψιμότητα της χώρας μέχρι και το 2016 όπου ανάκαμψε μερικώς. Συμβολή σε αυτό αποτέλεσε το ασταθές γεωπολιτικό περιβάλλον και τα διεθνή γεγονότα που έλαβαν μέρος στην γείτονα χώρα, την Τουρκία. Λόγω αυτών πολλοί προορισμοί αναδρομολογήθηκαν εκτάκτως αλλά και μεταγενέστερα, στρέφοντας τις βλέψεις τους οι εταιρείες προς τα ελληνικά λιμάνια (Medcruise, 2019).

Το λιμάνι του Πειραιά τα τελευταία 6 τουλάχιστον χρόνια βρίσκεται στα δέκα δημοφιλέστερα λιμάνια κρουαζιέρας της Μεσογείου όσον αφορά την κίνηση των επιβατών. Οι επισκέψεις ξεπερνούν το ένα εκατομμύριο ενώ ταυτόχρονα βρίσκεται σε επίσης πολύ υψηλή θέση στις προσεγγίσεις των πλοίων της Μεσογείου με πάνω από 600 αφίξεις. Για την χώρα είναι πολύ σημαντικό το γεγονός ότι το λιμάνι της πρωτεύουσας διατηρείται και βρίσκεται τόσο ψηλά και στην παγκόσμια κατάταξη αλλά και στην μεσογειακή. Η κρουαζιέρα στην χώρα και ως σταθμός αφετηρίας αλλά και γενικά ως προορισμός κρουαζιέρας προέρχεται και στηρίζεται στο λιμάνι του Πειραιά, ειδικότερα για την εγχώρια αγορά. Οι περισσότερες homeport δραστηριότητες στην Ελλάδα λαμβάνουν χώρα σε αυτό, με αποτέλεσμα οι Έλληνες πολίτες που θέλουν πραγματοποιήσουν μια κρουαζιέρα, να πρέπει να μεταφερθούν εκεί για να επιβιβαστούν και να ξεκινήσουν το ταξίδι τους.

4.3. Τα κίνητρα και η προέλευση των επιβατών κρουαζιέρας

4.3.1. Κίνητρα επιβατών

Η καταναλωτική συμπεριφορά των τουριστών γενικότερα και των επιβατών κρουαζιέρας είναι παραπλήσια. Το κίνητρο που ωθεί τους τουρίστες στο να διαλέξουν ένα πρόγραμμα κρουαζιέρας δεν διαφέρει από το κίνητρο τους για την επιλογή ενός συγκεκριμένου προορισμού ή ενός θέρετρου, για την εκπλήρωση των διακοπών τους.

Πιο συγκεκριμένα τα κίνητρα και οι παράγοντες που επηρεάζουν τους καταναλωτές, για να επιλέξουν την κρουαζιέρα έναντι άλλων μορφών τουρισμού σε συγκεκριμένες γεωγραφικά περιοχές είναι τα παρακάτω (Niavis & Vaggelas, 2016):

- Το κόστος της κρουαζιέρας και των επιπλέον εκδρομών που περιλαμβάνει.
- Η διάρκεια και οι ημερομηνίες που ξεκινάει το ταξίδι, ειδικότερα όταν συμπίπτουν σε περιόδους αργιών και διακοπών.
- Η ελκυστικότητα των προορισμών που περιλαμβάνονται στο δρομολόγιο
- Η διάρκεια παραμονής στο κάθε λιμάνι προορισμού, έτσι ώστε να προσφέρετε ιδανικός χρόνος για την επίσκεψη και τις προγραμματισμένες δραστηριότητες και ξεναγήσεις.
- Η παρεχόμενη ασφάλεια των επιβατών κατά την διάρκεια της επιβίβασης, της αποβίβασης και της παραμονής στο λιμάνι, αλλά και κατά τη διάρκεια της

επίσκεψης στον προορισμό (δηλαδή αναζητούνται από τους επιβάτες ασφαλείς προορισμοί).

- Η υψηλής ποιότητας υπηρεσίες μέσα στο πλοίο, αλλά και η κατάστασή του.

Η επιλογή της κρουαζιέρας από τους εν δυνάμει επιβάτες περιλαμβάνει συναισθηματικούς και συμπεριφορικούς παράγοντες. Το ίδιο προσφερόμενο πακέτο της κρουαζιέρας με τα χαρακτηριστικά που διαθέτει, διαμορφώνει την τελική επιλογή της εταιρείας, του πλοίου και του δρομολόγιο που θα επιλέξει ο εκάστοτε πελάτης. Το κόστος της κρουαζιέρας παίζει αρκετά σημαντικό ρόλο όπως και το δρομολόγιο που θα ακολουθήσει, δηλαδή οι προορισμοί που θα επισκεφτεί. Το πόσο ελκυστικός είναι ένας προορισμός για τον κάθε επισκέπτη αποτελεί έναν υποκειμενικό παράγοντα. Ακόμα και οι παγκοσμίου φήμης προορισμοί μπορεί για ένα σύνολο ανθρώπων να μην είναι αρκετά ελκυστικοί. Ωστόσο πλέον υπάρχει μεγάλη ποικιλία στις επιλογές των ενδιαμέσων σταθμών. Η ελκυστικότητα βασίζεται επιπλέον σε πολλούς παράγοντες, όπως το ευρύ φάσμα των δραστηριοτήτων που παρέχεται και κατά την διάρκεια την επίσκεψης ενός προορισμού και κατά την διάρκεια της εν πλώ παραμονής. Η δυνατότητα της επίσκεψης των πολιτιστικών χώρων του προορισμού όπως η περιήγηση σε αξιοθέατα, αρχαιολογικούς και θρησκευτικούς χώρους, η απόλαυση της τοπικής γαστρονομίας, η αισθητική και αρχιτεκτονική αναζήτηση των σύγχρονων και παλαιών οικιστικών συγκεντρώσεων είναι κάποια από τα στοιχεία που συνθέτουν και συμβάλουν στην ελκυστικότητα ενός τόπου. Επιπλέον, σημαντική είναι και η καθαριότητα των τόπων αλλά και του πλοίου (Pallis, 2020).

Άλλοι καθοριστικοί παράγοντες για την επιλογή μιας κρουαζιέρας είναι η διάρκεια της διαδρομής, για την οποία παρέχεται μεγάλη ποικιλία, από 7 έως 15 μέρες είναι οι συνηθέστερες διαδρομές αλλά μπορεί να φτάσουν το εξάμηνο ακόμα και τον χρόνο σε πολύ λιγότερες περιπτώσεις. Οι εταιρείες ασχολούνται ιδιαίτερα σχολαστικά για να δημιουργήσουν το ιδανικότερο πακέτο με σκοπό να καλύψουν όλες τις ανάγκες και τις προτιμήσεις των τουριστών.

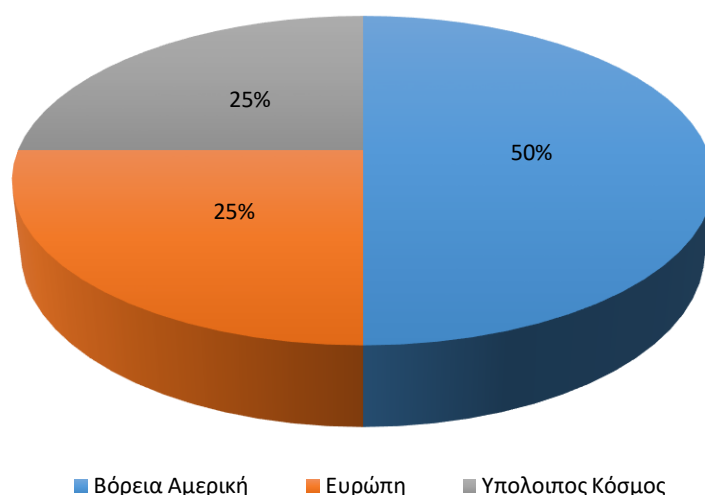
Εκτός από το ελκυστικό πακέτο που προσφέρουν, οι εταιρείες στοχεύουν στις υψηλής ποιότητας παρεχόμενες υπηρεσίες εντός του πλοίου, διατηρώντας παράλληλα όσο το δυνατόν γίνεται χαμηλό το κόστος. Ο έλεγχος των υπηρεσιών αυτών αποτελεί βασική προτεραιότητα των εταιρειών, για την διατήρηση του επιβατικού κοινού ως πελάτες της εκάστοτε εταιρείας και την πλήρη ικανοποίησή του, με σκοπό να τις

ξαναεπιλέξει για τις διακοπές του. Από εκεί και πέρα, η εξυπηρέτηση που παρέχεται στους επιβάτες όταν αποβιβάζονται από το πλοίο στον κάθε προορισμό δεν αποτελεί ευθύνη των εταιρειών, αν και για να συμπεριληφθεί ένας προορισμός στο δρομολόγιο ενός κρουαζιερόπλοιου πρέπει να πληροί συγκεκριμένες προϋποθέσεις (Lekakou et al., 2009; Rodrigue and Notteboom, 2013).

4.3.2 Προέλευση επιβατών

Σημαντική είναι και η αναφορά της προέλευσης των επιβατών. Οι ταξιδιώτες της κρουαζιέρας προέρχονται από όλο τον κόσμο. Η πιο πρόσφατη καταγραφή βασίζεται στην μελέτη της CLIA (2019). Οι δύο βασικές περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι επιβάτες είναι η Βόρεια Αμερική και η Ευρώπη. Οι υπόλοιποι τουρίστες προέρχονται από χώρες που βρίσκονται στον υπόλοιπο κόσμο χωρίς να υπάρχει κάποια εντοπισμένη συγκέντρωση. Η Βόρεια Αμερική έχει αρκετά μεγάλο ποσοστό συμμετοχής στους προερχόμενους επιβάτες της παγκόσμιας κρουαζιέρας. Ειδικότερα οι Αμερικάνοι καλύπτουν το 50% των επιβατών κρουαζιέρας για το 2018 παγκοσμίως και οι Ευρωπαίοι έρχονται δεύτεροι με 25%. Οι υπόλοιποι επιβάτες, δηλαδή το υπολειπόμενο 25% προέρχεται από τις χώρες του υπόλοιπου κόσμου. Η κατανομή τους θα αναλυθεί παρακάτω.

Διάγραμμα 17: Κατανομή των επιβατών κρουαζιέρας αναλόγως την χώρα προέλευσης τους για το 2018



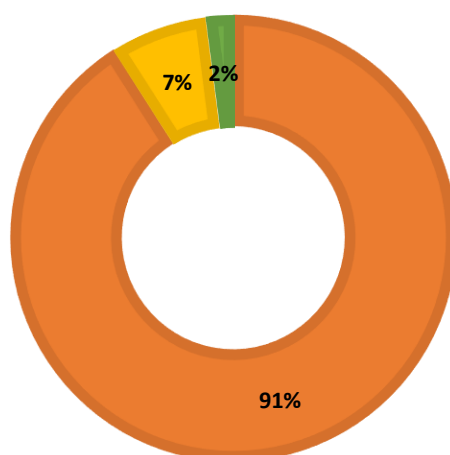
Πηγή: CLIA, 2019, ίδια επεξεργασία

4.3.2.1. Βόρεια Αμερική

Η σύνθεση των ποσοστών της προέλευσης των επιβατών της Β.Αμερικής βασίζεται κυρίως σε αυτούς που προέρχονται από τις Ηνωμένες Πολιτείες (91%). Δεύτερος έρχεται ο Καναδάς με ποσοστό 7% και αμέσως μετά οι υπόλοιπες χώρες που υπολογίζεται ότι ανήκουν στην Β.Αμερική στη μελέτη της προέλευσης των επιβατών (γεωγραφικά κάποιες από αυτές ανήκουν στην Κεντρική Αμερική, σύμφωνα με τα στοιχεία της CLIA συνυπολογίζονται στις χώρες της Β.Αμερικής). Το υπόλοιπο 2% αντιστοιχεί στην Κόστα Ρίκα, στις Μπαχάμες, στην Δομινικανή Δημοκρατία, στον Παναμά και στο Μεξικό. (CLIA, 2019).

Οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν έχουν μόνο το μεγαλύτερο ποσοστό στην προέλευση των επιβατών όπου ταξίδεψαν με κρουαζιερόπλοιο αλλά και το υψηλότερο ποσοστό εκκινήσεων των ταξιδιών κρουαζιέρα παγκοσμίως.

Διάγραμμα 18: Κατανομή της προέλευσης των επιβατών της Β.Αμερικής



Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής 91%
Καναδάς 7%
Υπόλοιπες χώρες της Αμερικής 2%

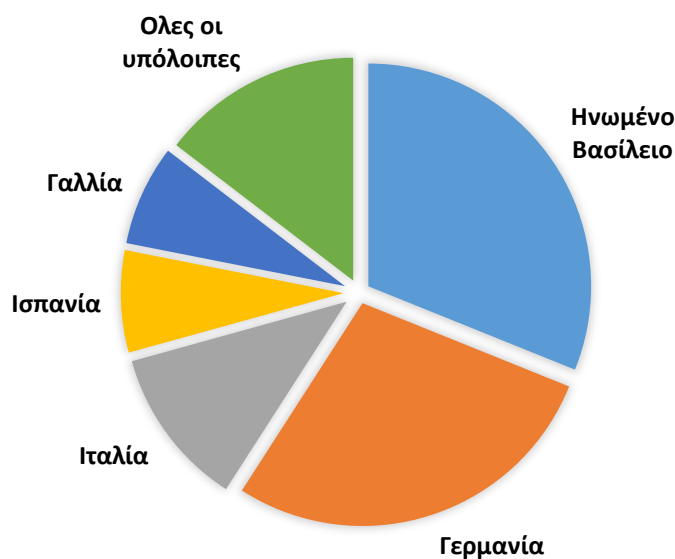
Πηγή: CLIA, 2019, ίδια επεξεργασία

4.3.2.2 Ευρώπη

Η Ευρώπη αποτελεί την δεύτερη σημαντικότερη πηγή επιβατών για την κρουαζιέρα παγκοσμίως. Οι Ευρωπαίοι το 2018 που ταξιδεύουν με κρουαζιερόπλοιο προέρχονται κυρίως από 5 χώρες της ηπείρου. Όπως και το 2017 το μεγαλύτερο ποσοστό επιβατών κατέχουν το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία. Ο συνδυασμός αυτών των χωρών καλύπτει το 59% της προέλευσης στην Ευρώπη. Αμέσως μετά

έρχονται τρεις Μεσογειακές χώρες που αποτελούν διάσημους προορισμούς κρουαζιέρας παγκοσμίως. Πρώτη είναι η Ιταλία, μετά έρχεται η Ισπανία και η Γαλλία. Οι υπόλοιπες χώρες προέλευσης βρίσκονται βορειότερα και είναι η Σουηδία, η Αυστρία, η Ολλανδία και η Νορβηγία. Μισό εκατομμύριο επιβάτες (7%) προήλθαν από αυτές τις τέσσερις χώρες, σε αντίθεση με τις Μεσογειακές χώρες που κατέχουν το 28% της προέλευσης. Το διάγραμμα παρακάτω δείχνει αναλυτικά την προέλευση των επιβατών από τις χώρες της Ευρώπης για το 2018 (CLIA, 2019).

Διάγραμμα 19: Ευρωπαϊκές χώρες προέλευσης επιβατών για το 2018



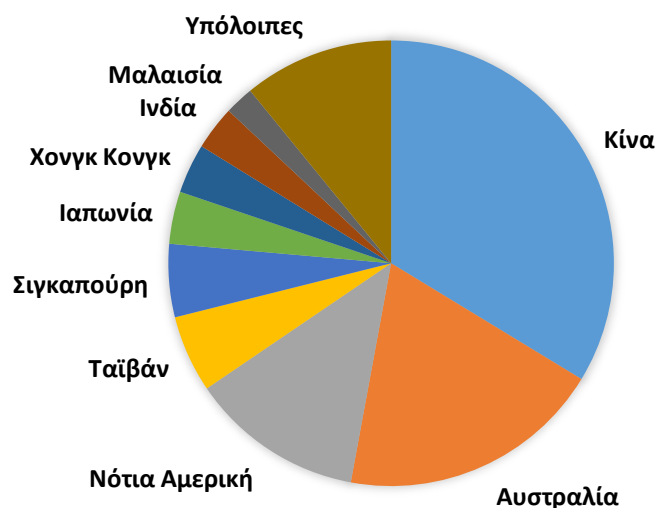
Πηγή: CLIA, 2019, ίδια επεξεργασία

4.3.2.3 Υπόλοιπος Κόσμος

Η κατανομή της προέλευσης των επιβατών από τις υπόλοιπες χώρες, εκτός Ευρώπης και Βόρειας Αμερικής, απαρτίζεται από χώρες που βρίσκονται κυρίως στην Ασία. Η μεγαλύτερη συγκέντρωση εντοπίζεται σε τρεις χώρες, την Κίνα, την Αυστραλία και την Νότια Αμερική. Οι Ασιάτες αποτελούν γενικότερα μια δυναμική αγορά του τουρισμού αφού ταξιδεύουν αρκετά σε χώρες εκτός της Ασίας και προτιμούν να γνωρίζουν σε βάθος τα μέρη που επισκέπτονται, όντας αρκετά οργανωμένοι και πληροφορημένοι. Σε σχέση με το 2017 οι συγκεκριμένες χώρες έχασαν ένα ποσοστό των επιβατών που εκπλήρωσαν τις διακοπές τους σε μία

κρουαζιέρα σχεδόν κατά 5%. Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται αναλυτικά η κατάταξη των χωρών (CLIA, 2019).

Διάγραμμα 20: Χώρες προέλευσης επιβατών εκτός Ευρώπης και Αμερικής για το 2019

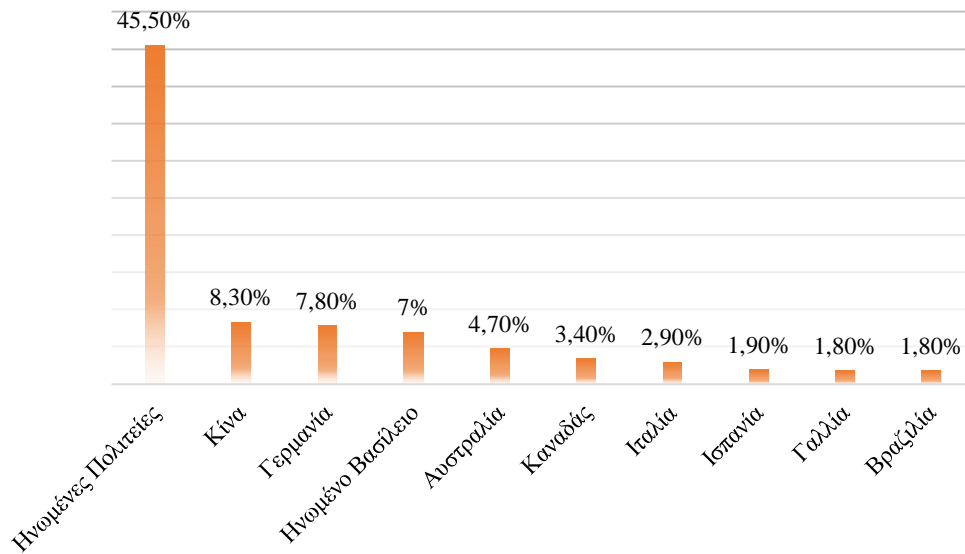


Πηγή: CLIA, 2019, ίδια επεξεργασία

4.2.3.4 Οι δέκα πρώτες χώρες

Τα στοιχεία του 2018 φανερώνουν ότι πολύ μεγάλο ποσοστό της επιβατικής κίνησης προέρχεται από τις δέκα πρώτες χώρες σε κινήσεις επιβατών. Ειδικότερα 24.4 εκατομμύρια επιβάτες, δηλαδή το 85% της επιβατικής κίνησης είναι άτομα με προέλευση από τις χώρες που διαθέτουν μεγάλα και δημοφιλή λιμάνια κρουαζιέρας. Η μεγαλύτερη πηγή προέλευσης όπως αναφέρθηκε είναι τα Ηνωμένα Έθνη και αμέσως μετά έρχεται η Κίνα και η Γερμανία. Το Ηνωμένο Βασίλειο μαζί με την Αυστραλία δημιουργούν το 12% της παγκόσμιας κίνησης. Οι υπόλοιπες χώρες που ολοκληρώνουν το top 10 της παγκόσμιας κατάταξης είναι ο Καναδάς, η Ιταλία, η Ισπανία, η Γαλλία και η Βραζιλία. Από τις πέντε αυτές χώρες προέρχεται το 12% των επιβατών για το 2018.

Διάγραμμα 21: Οι δέκα πρώτες χώρες προέλευσης επιβατών



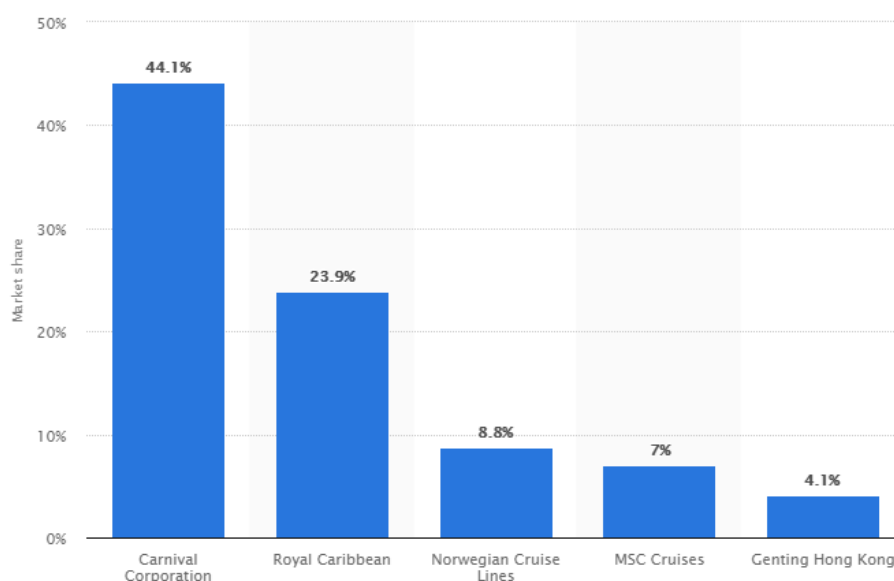
Πηγή: CLIA, 2019

4.4 Εταιρείες που Δραστηριοποιούνται στην κρουαζιέρα

Οι εταιρείες κρουαζιέρας στον παγκόσμιο χάρτη κατάφεραν να αναπτυχθούν και να επιβιώσουν, σε ένα οικονομικά δυσμενές κάποιες φορές περιβάλλον, χάρις των επιτυχημένων στρατηγικών που υιοθέτησαν. Αρχικά με τη δημιουργία υπερμεγεθών πλοίων, χωρητικότητας 6000 επιβατών και 3000 πληρώματος, ευνοήθηκαν οι οικονομίες κλίμακας αλλά και με τις νέες καινοτόμες εμπορικές στρατηγικές καθώς και τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες που συνεχώς βελτιώνουν τις παροχές τους και προσαρμόζονται στα νέα δεδομένα (Pallis & Vaggelas, 2020).

Οι μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας, καθορίζουν τόσο τη ζήτηση των προορισμών, όσο και την προσφορά ευνοϊκών πακέτων σε παλιούς και νέους προορισμούς. Οι εταιρείες αποφασισμένες να κατακτήσουν περισσότερους πελάτες, στοχεύουν σε νέους αναδυόμενους προορισμούς (Lekakou et al., 2009). Χαρακτηριστικό της αγοράς είναι ότι λειτουργεί υπό μονοπωλιακό ανταγωνισμό ή αποτελεί μοντέλο ολιγοπωλιακής αγοράς (Karlis & Polemis, 2018). Η αγορά της κρουαζιέρας θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ένα ολιγοπώλιο που κυριαρχείται από μικρό αριθμό μεγάλων παικτών (Seyma Bayazit, et al., 2015).

Διάγραμμα 22: Μερίδιο εταιρειών στην Παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας



Πηγή: www.statista.com

4.4.1 Εταιρείες κρουαζιέρας: Εταιρείες και μητρικές και θυγατρικές

Η εξάπλωση του τομέα της κρουαζιέρας στηρίχθηκε σε μία υψηλά δομημένη και συγκεντρωμένη δομή. Η πλειοψηφία της βιομηχανίας ελέγχεται παγκόσμια από ένα μικρό αριθμό εταιρειών, όπου διαθέτουν 47 επωνυμίες. Πιο συγκεκριμένα οι ιδρυτές της σύγχρονης μορφής της κρουαζιέρας όπως την γνωρίζουμε σήμερα είναι η Carnival Corporation όπου ιδρύθηκε το 1972, η Royal Caribbean Cruise Ltd (RC2CL) όπου ιδρύθηκε το 1968 και η Norwegian Cruise Lines με έτος ίδρυσης το 1966. Οι τρεις εταιρείες αυτές είναι οι κυρίαρχες στον τομέα, κατέχοντας το μεγαλύτερο ποσοστό της αγοράς σε παγκόσμιο εύρος. Η Carnival είναι η μεγαλύτερη εταιρεία παγκοσμίως, κατέχει 9 θυγατρικές εταιρείες και στόλο 87 πλοίων (www.carnivalcorp.com) και δραστηριοποιείται στη Βόρεια Αμερική, την Ευρώπη και την Αυστραλία, αμέσως μετά έρχεται η Royal Caribbean Cruises η οποία διαχειρίζεται 4 θυγατρικές και έχει στόλο 55 πλοίων, με τις πολύ πρόσφατες προσθήκες (www.royalcaribbean.com & www.cruisemapper.com & www.azamara.com & www.celebritycruises.com) και η αμέσως επόμενη είναι η Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH) με 3 θυγατρικές εταιρείες και στόλο 28 πλοίων (<http://www.nclhltd.com>). Οι τρεις αυτές εταιρείες παράγουν το 70,8% των εσόδων και κινούν 75,1% των επιβατών για το έτος 2020 (www.cruisemarketwatch.com). Στη βιομηχανία της κρουαζιέρας υπάρχουν ακόμα 44 εταιρείες όπου μοιράζονται το 29.2% της αγοράς και το 2020 επιβίβασαν στα πλοία

τους το 24.9% της κίνησης της χρονιάς δηλαδή σχεδόν 3,5 εκατομμύρια επιβάτες. Σημαντικό ποσοστό έναντι των υπολοίπων εταιρειών κατέχει η MSC Cruises με 6,5% συμμετοχή στα έσοδα και 10,2 % συμμετοχή επί της κίνησης των επιβατών. Η MSC Cruises, είναι τμήμα της Μεσογειακής Ναυτιλιακής Εταιρείας S.A. (MSC), η οποία αποτελεί τον μοναδικό ιδιωτικό φορέα της "Big Four". Τόσο η Norwegian Cruise Line όσο και η MSC απέχουν πολύ από την αμφισβήτηση των δεσποζουσών θέσεων της CCL και της RCL (Seyma Bayazit, et al., 2015; Pallis, 2015)

Πίνακας 16: Ανάλυση των εταιρειών και των εσόδων τους για την κρουαζιέρα παγκοσμίως

Μητρικές εταιρείες	Θυγατρικές εταιρείες	Σύνολο Επιβατών	% των επιβατών	Έσοδα	% εσόδων
Carnival	P&O Cruises Australia	127.300	0,9%	\$134.980.000	0,6%
	Seabourn	33.800	0,2%	\$345.120.000	1,4%
	Cunard	99.700	0,7%	\$427.110.000	1,8%
	P&O Cruises	241.500	1,7%	\$466.790.000	2,0%
	Holland America	384.200	2,8%	\$1.095.070.000	4,6%
	Costa Cruises	862.400	6,2%	\$1.121.190.000	4,7%
	AIDA	749.300	5,4%	\$1.373.710.000	5,8%
	Carnival	2.528.100	18,2%	\$1.803.870.000	7,6%
	Princess	816.300	5,9%	\$2.065.350.000	8,7%
		Σύνολο	5.842.600	42,0%	\$8.833.190.000
RCI	Azamara	31.700	0,2%	\$161.530.000	0,7%
	Silversea	48.900	0,4%	\$391.710.000	1,6%
	Celebrity	540.000	3,9%	\$1.452.300.000	6,1%
	Royal Caribbean	2.657.900	19,1%	\$3.048.670.000	12,8%
		Σύνολο	3.278.500	23,6%	\$5.054.210.000
Norwegian	Oceania Cruises	71.100	0,5%	\$373.140.000	1,6%
	Regent Seven Seas	48.500	0,3%	\$565.150.000	2,4%
	Norwegian	1.200.300	8,6%	\$2.057.990.000	8,6%
		Σύνολο	1.319.900	9,5%	\$2.996.280.000
Οι υπόλοιπες	Grand Circle Cruise Line	1.900	0,0%	\$5.320.000	0,0%
	Hebridean Island Cruises	1.900	0,0%	\$5.320.000	0,0%
	Blount Small Ship Adventures	3.900	0,0%	\$10.630.000	0,0%
	SeaDream Yacht Club	3.900	0,0%	\$10.630.000	0,0%
	Voyages to Antiquity	7.800	0,1%	\$21.270.000	0,1%
	Star Clippers	11.700	0,1%	\$31.900.000	0,1%
	American Cruise Lines	13.600	0,1%	\$37.210.000	0,2%
	Quark Expeditions	15.500	0,1%	\$42.420.000	0,2%
	Lindblad Expeditions	17.500	0,1%	\$47.850.000	0,2%
	Windstar	23.300	0,2%	\$63.800.000	0,3%
	Saga Cruises	38.800	0,3%	\$106.220.000	0,4%
	Crystal	40.800	0,3%	\$111.640.000	0,5%
	Phoenix Reisen	43.700	0,3%	\$119.620.000	0,5%
	Hapag Lloyd	48.500	0,3%	\$132.910.000	0,6%
	Paradise Cruise Line	50.500	0,4%	\$138.230.000	0,6%
	Celestyal Cruises	64.100	0,5%	\$175.440.000	0,7%
	Star Cruises	80.200	0,6%	\$219.670.000	0,9%
	Ponant/Paul Gauguin Cruises	85.400	0,6%	\$233.920.000	1,0%
	Marella Cruises	102.900	0,7%	\$281.770.000	1,2%
	Fred Olsen	110.700	0,8%	\$303.030.000	1,3%
	Virgin Voyages	111.100	0,8%	\$304.100.000	1,3%
	Hurtigruten	122.300	0,9%	\$334.930.000	1,4%
	Viking Cruises	143.700	1,0%	\$393.410.000	1,7%
	Disney	312.200	2,2%	\$653.450.000	2,7%
	Dream Cruises	264.100	1,9%	\$723.030.000	3,0%
	TUI Cruises	330.100	2,4%	\$903.790.000	3,8%
MSC Cruises	1.414.700	10,2%	\$1.539.650.000	6,5%	
	Σύνολο	3.464.800	24,9%	\$6.951.160.000	29,2%
Τελικό Σύνολο	Σύνολο	13.905.800	100,0%	\$23.834.840.000	100,0%

Πηγή: (CLIA, 2019)

Η κυριαρχία των δυο πολυεθνικών εταιρειών βασίζεται σε ένα μοντέλο ανάπτυξης το οποίο στοχεύει στην κάλυψη των πολλαπλών αναγκών της αγοράς και της ζήτησης με τη δημιουργία των διαφορετικών brands που το καθένα διαφοροποιείται και απευθύνεται σε κάποιο τομέα της αγοράς. Η διαφοροποίηση αυτή ενέχεται στην παροχή των υπηρεσιών από την κάθε εταιρεία αλλά και την προώθηση αυτής στην αγορά. Για παράδειγμα πολλές κρουαζιέρες είναι εξειδικευμένες όπως η Saga Cruises που προωθεί τον silver tourism (τουρισμό για άτομα συγκεκριμένης ηλικίας >50 ετών), ενώ άλλες εταιρείες επιλέγουν στο στόλο τους να έχουν συγκεκριμένο είδος πλοίων με παροχές υψηλής ποιότητας όπως η εταιρεία Seabourn που διαθέτει πλοία μικρότερης χωρητικότητας που έχουν κυρίως σουίτες με μπαλκόνια (www.seabourn.com) ή επιλεγούν να επισκέπτονται συγκεκριμένους προορισμούς. Πιο συγκεκριμένα κάθε εταιρεία καλύπτει μεγάλο εύρος της ζήτησης της αγοράς, προσφέροντας υπηρεσίες "premium", "luxury", "contemporary" και "budget contemporary", ανάλογα με το brand και το αντίστοιχο μάρκετινγκ που γίνεται σε αυτό (Pallis, 2015).

Οι τρεις μητρικές εταιρείες είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης και έχουν γνωρίσει μεγάλα κέρδη στα χρόνια λειτουργίας τους, χωρίς παρόλα αυτά να έχουν επιτύχει τους πλήρεις στόχους τους, αναλογίζοντας την ποικιλία των προσφερόμενων brands και των υιοθετημένων στρατηγικών από αυτά. Στόχος τους είναι πάντα η περαιτέρω αύξηση του μεριδίου της αγοράς (Seyma Bayazit, et al., 2015).

Η Carnival ακολουθεί στρατηγικές αναδιάρθρωσης και ανάπτυξης κυρίως των διαδρομών και των προορισμών της, ενώ η RCCL βασίζεται κυρίως στη ναυπήγηση νέων πλοίων με πολύ μεγάλη χωρητικότητα και ψυχαγωγικές δραστηριότητες εντός αυτών, με έμμεσο στόχο τις μεγάλες απολαβές από αυτά. Για την εκπλήρωση των οικονομικών στόχων αυτών, οι εταιρείες συνηθίζουν τις ανταλλαγές των πλοίων μεταξύ των θυγατρικών τους. Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές είναι επίσης ένα συχνό φαινόμενο. Η Norwegian Cruise Line αγόρασε το 2014 δυο εταιρείες από την Prestige Cruise Holdings, την Oceania Cruises και την Regent Seven Sea Cruises, ενώ τον ίδιο χρόνο η Carnival αποφάσισε να απορροφήσει την Iberocruceros στην Costa Brand. Μια ακόμα πολύ σημαντική εξαγορά ήταν αυτή της P&O Princess Cruises από την Carnival, δημιουργώντας τα θεμέλια της δομής του στόλου της κρουαζιέρας σήμερα (Pallis et.al., 2017).

Με τη συγκέντρωση της αγοράς, την ενοποίηση και την αναδιάρθρωση της διαχείρισης, ως βάση των σύγχρονων στρατηγικών των εταιρειών κρουαζιέρας, η συγκέντρωση στις διεθνείς επιχειρήσεις μπορεί να επεκταθεί περαιτέρω από έτος σε έτος, και να ενοποιηθεί ακόμα περισσότερο (Pallis, 2015).

Διαχρονικά από το 1981 έως και το 2008 η μέση παραγωγικότητα των ομίλων της κρουαζιέρας αυξήθηκε κατά 7,5%. Το 2008 ο συνολικός αριθμός του παγκόσμιου στόλου της βιομηχανίας της κρουαζιέρας ήταν 185 πλοία. Τα περισσότερα από αυτά εισήχθησαν στην αγορά μετά το 2000 όπου και άρχισε να αλλάζει και ο τρόπος ναυπήγησης των πλοίων. Μέχρι και το 2009 είχαν μπει στην αγορά 130 νέα πλοία χωρητικότητας από 500 έως 3000 επιβατών. Οι καμπίνες των πλοίων είναι συνήθως δίκλινες, τρίκλινες και το μέγιστο πεντάκλινες (Xiaodong, 2011).

Τον τελευταίο χρόνο αλλά και τον επερχόμενο 31 πλοία θα αποσυρθούν από τον παγκόσμιο στόλο της κρουαζιέρας μειώνοντας έτσι την χωρητικότητα της βιομηχανίας παγκοσμίως κατά 49.105. Οι θέσεις αυτές θα αντισταθμιστούν από την εισαγωγή 8 νέων πλοίων με χωρητικότητα 34.312 επιβατών όπου θα προστεθούν μέχρι και το 2021. Στην πλειοψηφία τους τα νέα πλοία έχουν χωρητικότητα 4000 και 5000 επιβατών, ενώ ήδη έχουν ναυπηγηθεί και πλοία τα οποία μπορούν να φιλοξενήσουν 6000 επιβάτες συν το πλήρωμα. Η ικανότητα θέσεων πλεύσης για την παγκόσμια κρουαζιέρα θα φτάσει στις 581.200, αποτελούμενη από στόλο 323 πλοίων, τα οποία θα μεταφέρουν σχεδόν 14 εκατομμύρια επιβάτες μέχρι το τέλος τους 2021 (cruisemarketwatch.com).

4.4.2 Συγκέντρωση της Αγοράς

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας χαρακτηρίζεται από υψηλή συγκέντρωση, αφού ο αριθμός των μητρικών εταιρειών αλλά και των θυγατρικών τους είναι περιορισμένος. Ανάλογα με την γεωγραφική περιοχή οι συγκεντρώσεις των εταιρειών που δραστηριοποιούνται διαφέρει. Στην αγορά της Αμερικής εντοπίζεται η μεγαλύτερη συγκέντρωση, όπου δραστηριοποιούνται οι τρεις μεγαλύτερες εταιρείες κατά βάση και μοιράζονται μεταξύ τους ποσοστό 90,3% της αγοράς. Αντίθετα η Μεσόγειος που είναι η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά παγκοσμίως δεν εμφανίζει τις υψηλές συγκεντρώσεις της αγοράς της Αμερικής, αφού εκεί δραστηριοποιούνται οι περισσότερες εταιρείες, αλλά και πάλι σε ποσοστό 51,3% την κυριαρχία έχουν οι MSC, Norwegian και Royal Caribbean (Pallis, 2015).

Η συγκέντρωση της αγοράς που εντοπίστηκε στον τομέα της κρουαζιέρας είναι αποτέλεσμα ακραίας ενοποίησης που πραγματοποιήθηκε μεταξύ 1995 και 2005. Αν και η αγορά διπλασιάστηκε όσον αφορά τους επιβάτες κατά την περίοδο μεταξύ 1995 και 2005, δεν κατάφεραν όλες οι εταιρείες να ακολουθήσουν το μοντέλο της αγοράς που οδηγούσε στην κατασκευή των mega ships. Κάποιες από τις εταιρείες αναγκάστηκαν να κλείσουν, ενώ άλλες εξαγοράστηκαν από τις αντίπαλες και πιο ισχυρές. Λόγω της ενοποίησης του κλάδου, η κατασκευή των πλοίων καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη της αγοράς σε αντίστοιχη γεωγραφική περιοχή. Αφού το πλοίο είναι έτοιμο, η εταιρεία, εφαρμόζει τις στρατηγικές τιμολόγησης και των δρομολογίων έτσι ώστε να επιτύχει την επιθυμητή εκμετάλλευση με το μέγιστο κέρδος. Η ελκυστικότητα των προορισμών από την πλευρά των επιβατών είναι αυτή που τελικώς θα καθορίσει την επιτυχία των στρατηγικών αλλά και το ποσοστό της εκμετάλλευσης που θα επιτευχθεί (Karlis & Polemis, 2018).

Η δομή της αγοράς είναι δύσκολο να αλλάξει στο προσεχές μέλλον λόγω του ότι η απαιτούμενη επένδυση που χρειάζεται για την είσοδο στην αγορά, είναι διαμορφωμένη από τις ήδη υπάρχουσες εισηγμένες στο χρηματιστήριο εταιρείες που έχουν πρόσβαση στο σημαντικότερο μέρος του κεφαλαίου, ενώ η ομαδοποίηση των δραστηριοτήτων και των υπηρεσιών έχουν ήδη επιτευχθεί από τις προϋπάρχουσες εταιρείες. Παρότι η αγορά χαρακτηρίζεται από υψηλή συγκέντρωση σε σχέση με την ιδιοκτησία, υπάρχει μεγάλη διακύμανση στο προσφερόμενο προϊόν. Οι ανάγκες της αγοράς καλύπτονται από ένα εύρος επιλογών διαθέσιμων προς τους δυνητικούς πελάτες όσον αφορά τις τιμές, τα πλοία, τα δρομολόγια (Pallis, 2015).

4.4.3 Αναδυόμενες Εταιρείες

Η ανάπτυξη του τομέα τα τελευταία χρόνια αλλά και η γεωγραφική επέκταση έχει προσελκύσει το επενδυτικό ενδιαφέρον. Υπάρχουν νέοι παράγοντες που δείχνουν ενδιαφέρον για νέες συμπράξεις με τους ομίλους, οι οποίοι δεν έχουν προϋπάρξει στον τομέα. Μια εταιρεία που έχει δείξει εμπράκτως τις προθέσεις της για την είσοδο στην αγορά είναι η Virgin Group, ανακοινώνοντας την κατασκευή δύο πλοίων. Η Virgin Cruises, υιοθετώντας το όραμα για την ανατάραξη του κλάδου και την κυριαρχία του στις τρεις μεγάλες εταιρείες, έχει ως στόχο να προσφέρει μια διαφορετική προσφορά στους πελάτες που ταξιδεύουν με κρουαζιερόπλοιο, εκμεταλλευόμενη τη διαφορετικότητα του προϊόντος από τους συναφείς κλάδους (Pallis, 2015).

Εκτός από τις συμπράξεις, υπάρχουν οι τολμηροί που θέλουν να καρπωθούν την εμπειρογνώσια που έχει δημιουργηθεί πάνω στον τομέα αλλά και την δυνατότητα να προσφέρουν ένα μοναδικό προϊόν στην αγορά και να ξεχωρίσουν, διαμορφώνοντας νεοσύστατες εταιρείες. Στόχος είναι η βιομηχανία της κρουαζιέρας να εξοπλίσει σκάφη σε όλες τις περιφέρειες και να δημιουργήσει ένα παγκόσμιο στόλο. Η στρατηγική για αυτά βασίζεται στην διακύμανση του προϊόντος, παραδείγματος χάριν στην ύπαρξη κρουαζιερόπλοιων με πολύ μεγάλη χωρητικότητα έως τα μικρότερα σκάφη με χωρητικότητα λιγότερη από 1000 επιβάτες όπου περνούν περισσότερη ώρα σε ένα προορισμό.

Στην επερχόμενη δεκαετία, αναδυόμενες αγορές θα είναι αυτές της Κίνας και της Ασίας, είτε με την κατασκευή είτε με την αγορά νέων σκαφών, προσφέροντας στην βιομηχανία ακόμα περισσότερη ποικιλία λόγω των πολιτιστικών διαφορών με τις ήδη υπάρχουσες εταιρείες. Η κρουαζιέρα που λαμβάνει χώρα στα ποτάμια βρίσκεται σε άνθιση επίσης, λειτουργώντας σχεδόν μονοπωλιακά από την Viking Rivers, η οποία παρήγγειλε πρόσφατα περισσότερα από 20 σκάφη μέσα σε ένα χρόνο. Άλλοι φορείς έχουν επίσης επενδύσει σε νέα σκάφη, με την European Rivers και την US River Cruises, να αναπτύσσονται ταχύτατα (Pallis, 2015).

4.4.4 Ιδιωτικά νησιά

Οι αφίξεις των πλοίων στα λιμάνια της Καραϊβικής ορισμένες φορές ξεπερνούν τις 10 ημερησίως με αποτέλεσμα να φθάνουν σε αυτά 15.000 επιβάτες ταυτοχρόνως, δημιουργώντας κυκλοφοριακή συμφόρηση και συνωστισμό στους περισσότερους χώρους. Για την λύση αυτών των θεμάτων η Caribbean and Bahamas Cruise Lines έχουν στην ιδιοκτησία τους νησιά, χερσονήσους ή ιδιωτικές παραλίες, τις οποίες χρησιμοποιούν ως λιμάνια προορισμού τα οποία έχουν ενσωματώσει στα δρομολόγια τους και τα έχουν διαμορφώσει αναλόγως (Pallis, 2015).

Οι περισσότερες εταιρείες έχουν στη διάθεση τους ιδιωτικά νησιά ή μέρη αυτών τα οποία περιλαμβάνονται ως ports of call στα δρομολόγια τους. Το μάρκετινγκ που έχει δημιουργηθεί για αυτούς τους προορισμούς, αφορά τη βιωματική εμπειρία και τη στενή επαφή με την κουλτούρα και τον πολιτισμό του τόπου (Pallis, 2015).

Τα ιδιωτικά θέρετρα αποτελούν μια επιχειρηματική λύση στο γεγονός ότι οι περισσότεροι προορισμοί έχουν ήδη μεγάλο πληθυσμό ανθρώπων που ζουν και

εργάζονται σε αυτά, ενώ χιλιάδες επιβάτες των πλοίων ενδέχεται να μοιράζονται το μέρος όταν φτάνει ένα κρουαζιερόπλοιο με αυτούς. Από τη σκοπιά των εταιρειών, τα νησιά αυτά όχι μόνο πληρούν το στόχο να παρέχουν στους επιβάτες ένα μέρος για να απολαύσουν μια ημέρα, αλλά διατηρούν επίσης μεγαλύτερο μέρος των δαπανών (μπαρ, σουβενίρ, εκδρομές στην ξηρά) στην εταιρεία. Η ιδέα αυτή επεκτάθηκε σε πιο απομακρυσμένες περιοχές όπως ο κόλπος Mahogany στην Ονδούρα ή το Puerto Costa Maya στο Μεξικό (Pallis, 2015).

4.5. Συμπληρωματικότητα και Ανταγωνιστικότητα των Λιμένων

Ο γεωγραφικός διαχωρισμός της Μεσογείου, περιλαμβάνει το ανατολικό και το δυτικό τμήμα όσον αφορά τον κλάδο της κρουαζιέρας και αποτελεί ένα πολύ δυναμικό και αναπτυσσόμενο τομέα με πολλά και αξιόλογα λιμάνια τα οποία είναι ανταγωνιστικά σε σχέση με τις άλλες περιοχές παγκοσμίως.

Οι σχέσεις που δημιουργούνται μεταξύ των περιοχών και των λιμένων αυτών όταν αποτελούν έναν προορισμό κρουαζιέρας είναι σαφέστερες από τη στιγμή όπου το κρουαζιερόπλοιο παραλάβει τους επιβάτες και γίνει η εκκίνηση της κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, από την στιγμή που ξεκινήσει το ταξίδι όλοι οι προορισμοί είναι συμπληρωματικοί μεταξύ τους λόγω του ότι υπάρχει μια συγκεκριμένη και καθορισμένη διαδρομή η οποία περιλαμβάνει την προσέγγιση των κρουαζιερόπλοιων σε συγκεκριμένα λιμάνια και η διαδρομή αυτή δεν μπορεί να αλλάξει. Το ταξίδι που θα ακολουθήσει το κάθε πλοίο αποτελεί μια κυκλική διαδρομή η οποία συνεχίζεται κατά κανόνα για την σεζόν που επιλέγει η εταιρεία (Korres and Papachristou, 2013).

Όταν η κρουαζιέρα βρίσκεται στο στάδιο της διαμόρφωσης οι σχέσεις μεταξύ των υποψήφιων λιμανιών είναι διαφορετικές. Οι εταιρείες που σχεδιάζουν τις διαδρομές που θα ακολουθήσουν τα πλοία έχουν την δυνατότητα να επιλέξουν κατά βούληση με τις δικές τους προτεραιότητες και να διαμορφώσουν ένα πρόγραμμα.

«Τα λιμάνια εκκίνησης (και τερματισμού) (A) και τα λιμάνια προορισμού (destination) συνθέτουν το ταξίδι της κρουαζιέρας και η σχέση μεταξύ τους είναι:

A (hub) + B (destination) + C (destination) +... + A (hub) με αυτή τη σειρά και χωρίς αποκλεισμούς» (Korres et al., 2013 σελ.25)

Η σχέση που περιγράφει την σύνθεση της κρουαζιέρας παραπάνω δεν ισχύει για τα λιμάνια αφετηρίας (home ports). Αυτό συμβαίνει γιατί τα λιμάνια αυτά

αποτελούν τα λιμάνια αφετηρίας και είναι αμοιβαία αποκλειόμενα άρα και ανταγωνιστικά μεταξύ τους. Η κατηγορία των λιμανιών που είναι υβριδικά όπως αναλύονται και στο 1^ο κεφάλαιο δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως ανταγωνιστικά ή συμπληρωματικά λόγω του ότι έχουν διπλό ρόλο και κάθε φορά αντιμετωπίζονται ανάλογα, με το καθεστώς της κρουαζιέρας στην οποία εντάσσονται.

Σύμφωνα με τον Κορρέ (2013) και τις παραπάνω σχέσεις που έχουν διατυπωθεί ανά διαστήματα από διάφορους μελετητές, έχουν δημιουργηθεί κάποιοι κανόνες σχετικά με την ανταγωνιστικότητα και τη συμπληρωματικότητα των λιμένων που είναι οι εξής:

- i. *«Τα λιμάνια κόμβοι είναι πάντοτε ανταγωνιστικά μεταξύ τους, άσχετα από την μεταξύ τους απόσταση κατά την έννοια ότι η επιλογή του ενός, αποκλείει την επιλογή του άλλου ως κόμβο».*
- ii. *«Ο ανωτέρω κανόνας ισχύει γενικά εκτός αν ένα λιμάνι κόμβος παίρνει το ρόλο λιμένα προορισμού, καθίσταται δηλαδή υβριδικό (π.χ. Πειραιάς ως προορισμός με κόμβο τη Βενετία), χάνοντας προσωρινά ως προς τη συγκεκριμένη κρουαζιέρα την ιδιότητα του λιμανιού κόμβου. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι κανόνες (iii) και (v)».*
- iii. *«Τα λιμάνια προορισμού που βρίσκονται σε μικρή απόσταση μεταξύ τους δύνανται είτε να είναι συμπληρωματικά, είτε ανταγωνιστικά. Συμπληρωματικά είναι οσάκις συναποτελούν κομμάτια συγκεκριμένης κρουαζιέρας και ανταγωνιστικά όταν αποτελούν εναλλακτικούς προορισμούς. Η σχέση τους εξαρτάται από το δρομολόγιο της κρουαζιέρας (π.χ. Σαντορίνη και Μύκονος)».*
- iv. *«Εκτός συγκεκριμένου προγράμματος κρουαζιέρας, ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμανιών προορισμού – που κατά περίπτωση δύναται να είναι οξύς – αφορά στην προσέλκυση του ενδιαφέροντος του σχεδιαστή με κυρία όπλα τα τοπικά ενδιαφέροντα και τις υποδομές».*
- v. *«Λιμάνια προορισμού που απέχουν πολύ μεταξύ τους είναι συνήθως ανταγωνιστικά έχοντας βεβαία υπόψη τον μέσο όρο διάρκειας των κρουαζιέρων. Η κρουαζιέρα κατά κανόνα είτε θα προσεγγίσει στο ένα, είτε στο έτερο, πάντως όχι και στα δυο. (π.χ. Ντουμπρόβνικ και Σαντορίνη)».*
- vi. *«Οι ανωτέρω περιγραφόμενες σχέσεις δημιουργούνται μέσα από τον σχεδιασμό της κρουαζιέρας και αναθεωρούνται όταν αλλάζουν τα πλάνα. Ενδιαφέρον έχει η παρατήρηση ότι ενώ μια κρουαζιέρα ξεκινά πάντοτε από ένα λιμάνι εκκίνησης (home port) και εξελίσσεται σε διάφορα άλλα λιμάνια, είτε υβριδικά είτε αμιγώς προορισμού, η*

ιστορική εξέλιξη και ο χαρακτηρισμός ενός λιμανιού ως προς τον ρόλο του στη κρουαζιέρα ακολουθεί μια διαφορετική πορεία».

(Korres et al., 2013 σελ.30-31)

Τα περισσότερα μεγάλα λιμάνια ήταν αρχικά λιμάνια προορισμού λόγω κάποιων ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που είχαν και τα καθιστούσαν γενικότερα ως αξιοσημείωτους προορισμούς στον χάρτη. Για να γίνει ένα λιμάνι αφετηρίας πρέπει να πληροί κάποιες προϋποθέσεις και να έχει ορισμένες υποδομές. Τα λιμάνια προορισμού τα οποία εξελίχθηκαν σε λιμάνια αφετηρίας, θεωρούνται υβριδικά διότι μπορούν να αποτελούν αφετηρία αλλά και να είναι παράλληλα ενδιαφέροντες και δημοφιλείς προορισμοί. Τα home ports είναι λιμάνια τα οποία συναντώνται σε αρκετά μεγάλες πόλεις οι οποίες έχουν κοντινές αποστάσεις από διεθνείς αερολιμένες, συγκεκριμένο μήκος προβλητών, συγκεκριμένο αριθμό κλινών στην πόλη κτλ. (Korres et al., 2013).

Σύμφωνα με τον Κορρέ (2013) υπάρχει μια διαδρομή που ακολουθούν τα λιμάνια για να καταλήξουν στη μορφή των homeports όπως επίσης υπάρχουν και διαβαθμίσεις που ορίζουν το μέγεθος αυτών και την αναπτυξιακή πορεία που ακολουθούν. Η Συνηθέστερη περίπτωση είναι αυτή που αφορά τα λιμάνια προορισμού, όπου έχουν τις υποδομές να αναδειχτούν σε λιμάνια αφετηρίας. Τα λιμάνια αυτά που είναι υβριδικά, ξεκίνησαν ως transit και αργότερα ξεκινούν να λειτουργούν ως αφετηριακά.

Συνήθης ιστορική εξέλιξη λιμανιού στην κρουαζιέρα:

Destination III→ Destination II→Destination I→Hybrid C→Hybrid B → Hybrid A

Στη σχέση που περιγράφεται παραπάνω βλέπουμε την τυπική εξέλιξη ενός λιμένα όσον αφορά την κρουαζιέρα, στην οποία ένα λιμάνι ξεκινάει ως ένα λιμάνι προορισμού 3^{ου} βαθμού και με την πάροδο του χρόνου, όσο εξελίσσεται κατά την διάρκεια δεκαετιών μπορεί να καταστεί σταδιακά ως homeports, δηλαδή υβριδικό λιμάνι μεγάλης σημασίας. Η εξέλιξη αυτή βέβαια δεν αποτελεί απαραίτητη συνθήκη για όλα τα λιμάνια, αλλά λογική διαδικασία εξέλιξης. Τα περισσότερα λιμάνια δεν ολοκληρώνουν τη διαδρομή και συνήθως παραμένουν λιμάνια προορισμού μεγαλύτερης αξίας (II, I) ή υβριδικά μικρής σημασίας (C, B) (Haralambides et al., 2010).

Από γεωγραφικής πλευράς, τα νησιά που βρίσκονται σε εγγύτητα μεταξύ τους συνήθως θεωρούνται ανταγωνιστικά, με την έννοια ότι αν επιλέξουμε να επισκεφτούμε το ένα αποκλείουμε την επίσκεψη στο άλλο. Στον κλάδο της κρουαζιέρας δεν ισχύει κάτι τέτοιο αλλά το αντίθετο. Ειδικότερα στα νησιά της Μεσογείου και της Καραϊβικής επειδή και οι αποστάσεις δεν είναι πολύ μεγάλες, η επίσκεψη σε ένα από αυτά αυξάνει την πιθανότητα ένα δρομολόγιο να συμπεριλάβει και κάποιο άλλο που βρίσκεται κοντά του. Άρα συμπεραίνουμε ότι οι σχέσεις μεταξύ τους είναι συμπληρωματικές και ότι ο χωρικός παράγοντας μπορεί να συμβάλει θετικά στην επιλογή των προορισμών κρουαζιέρας και στη δημιουργία δρομολογίων ειδικά στις περιοχές που υπάρχουν αρκετά νησιά και νησιωτικά συμπλέγματα (Sun et al., 2018).

Από οικονομικής απόψεως το να ενταχθεί ένα λιμάνι ως προορισμός σε ένα δρομολόγιο κρουαζιέρας μπορεί να επιφέρει πολλά οικονομικά και αναπτυξιακά οφέλη. Η περιφερειακή πολιτική που ασκείται από κάθε κράτος μπορεί να περιλαμβάνει τα λιμάνια κρουαζιέρας ως μέσο για την ενίσχυση του τόπου και της οικονομίας ειδικά όταν η θέση και η κατάσταση τους είναι εξαιρετικής σημασίας (Sun et al., 2018).

Ο ισχυρός ανταγωνισμός εντοπίζεται μεταξύ των λιμένων κόμβων λόγω του ότι εκεί εντοπίζονται και τα περισσότερα οικονομικά οφέλη. Αντίθετα, όπως προαναφέρθηκε, ανταγωνισμός μεταξύ των λιμανιών του ίδιου δρομολογίου μιας κρουαζιέρας δεν υπάρχει, λόγω της προκαθορισμένης διαδρομής. Η λιμενική βιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο είναι κάτω από γενική αναδιάρθρωση. Αυτή ξεκίνησε όταν άρχισε η αποδοτικότητα των λιμένων να λαμβάνει αυξημένες διαστάσεις λόγω του επιχειρηματικού και οικονομικού οφέλους που κατείχε γενικότερα ο τομέας της ναυτιλίας και η ανάπτυξη του. Η λιμενική αρχή του εκάστοτε οργανισμού αντιλήφθηκε τις νέες προοπτικές και προσδοκίες των λιμένων και άρχισε να δίνει βαρύτητα σε αυτό. Πιο συγκεκριμένα και όσον αφορά την κρουαζιέρα τα οικονομικά οφέλη από ένα λιμάνι κόμβο είναι πάρα πολλά και συμβάλουν κατά πολύ στην οικονομική βάση (Martí, 1990 ; Sun et al., 2018).

4.5.1 Η συμπληρωματικότητα και ανταγωνιστικότητα των Λιμένων της Μεσογείου

Η σημαντική θέση που καταλαμβάνει ο κλάδος της κρουαζιέρας στον τομέα του τουρισμού, προσδίδει μια σημαντική δυναμική ανάπτυξης για τους παράκτιους χώρους. Η Ελλάδα διαθέτει ένα τεράστιο φάσμα επιλογών και προορισμών

κρουαζιέρας και διαθέτει τόσο νησιωτικά όσο και ηπειρωτικά λιμάνια τα οποία είναι λιμάνια προορισμού. Πλέον όλο και περισσότερα από αυτά διεκδικούν μια θέση στους χάρτες προορισμών των δρομολογίων των πλοίων αλλά και το ρόλο των υβριδικών λιμανιών λόγω της έντονης τουριστικής κίνησης όπως αυτά της Ρόδου, των Χανίων και του Ηρακλείου.

Η Ιταλία κατέχει σημαντικό ρόλο στον χώρο της κρουαζιέρας αφού περιλαμβάνει πολλά και σημαντικά λιμάνια είτε προορισμού, είτε υβριδικά αλλά και λιμάνια επιβίβασης όπως αυτό της Civitavecchia που είναι και το 2^ο σε επισκεψιμότητα λιμάνι για το 2019. Το λιμάνι της Βαλέτας στη Μάλτα βρίσκεται στη μέση της Μεσογείου και τα τελευταία χρόνια έχει ανέλθει αρκετά σε επισκεψιμότητα και αφίξεις όπως και το λιμάνι της Σλοβενίας (Koper). Στην Αδριατική, γενικότερα, μετά την δεκαετία του 1990 προστέθηκαν πολλά λιμάνια στα δρομολόγια των κρουαζιερόπλοιων λόγω του ότι αποκαταστάθηκε η ειρήνη στην περιοχή. Γενικότερα τα δρομολόγια των πλοίων αλλάζουν συνεχώς αφού νέοι προορισμοί προστίθενται στους χάρτες, η επιλογή των οποίων επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες όπως οι γεωπολιτικές σχέσεις και κάποια σημαντικά διεθνή γεγονότα. Στη Μεσόγειο, σε επίπεδο δεκαετίας έχουν επέλθει τεράστιες αλλαγές στην επισκεψιμότητα των λιμανιών, με κάποια σχεδόν να έχουν εξαφανιστεί από τα δρομολόγια ενώ κάποια άλλα να εμφανίστηκαν απότομα και να γνωρίζουν μεγάλη αναγνωρισιμότητα όπως αυτό του Κοτόρ το οποίο είναι αρκετά δημοφιλή και έχει ενταχθεί σε όλα τα δρομολόγια της Αδριατικής αλλά και σε πολλά της Ανατολικής και Δυτικής Μεσογείου. Η Τουρκία είναι μια περίπτωση χώρας με πολλά λιμάνια και προορισμούς επίσης, αλλά και ένας κόμβος αφού από εκεί υπάρχει η μόνο δίοδος για τη Μαύρη Θάλασσα. Έχει σημειώσει μεγάλη πρόοδο στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού και έχει καταφέρει να καθιερωθεί ως προορισμός κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο. Το πιο σημαντικό λιμάνι της είναι το υβριδικό λιμάνι της Κωνσταντινούπολης. Στην Ανατολική Μεσόγειο συναντάται το νησί της Κύπρου με κυριότερο και μεγαλύτερο το υβριδικό λιμάνι της Λεμεσού. Η Κύπρος παλαιότερα κατείχε πολύ σημαντική θέση στις κρουαζιέρες της Μεσογείου και θεωρούνταν από τους κορυφαίους προορισμούς. Οι διάφορες όμως κοινωνικό οικονομικές και πολιτικές συνθήκες έχουν μειώσει αισθητά την επισκεψιμότητα. Στη Μέση Ανατολή υπάρχουν αρκετά λιμάνια προορισμοί κρουαζιέρας όπως το Ταρτούς στη Συρία, το λιμάνι της Βηρυτού στο Λίβανο και της Τρίπολης στη Λιβύη. Και σε αυτήν την περίπτωση λόγω των συνθηκών που

επικρατούν στην περιοχή και των συνεχόμενων εντάσεων τα λιμάνια αυτά δεν συμπεριλαμβάνονται συχνά στους προορισμούς κρουαζιέρας. Λόγω της Αραβικής Άνοιξης, πολλές αλλαγές συνέβησαν στα δρομολόγια των πλοίων, γεγονός που είχε αρνητικές συνέπειες στις εταιρείες. Στο Ισραήλ τα κυριότερα λιμάνια είναι αυτό της Haifa και το Ashdod τα οποία λόγω του θρησκευτικού ενδιαφέροντος και των μνημείων αποτελούν ένα πολύ σημαντικό πόλο έλξης επισκεπτών και δέχονται πολλά κρουαζιερόπλοια. Τέλος έχουμε το λιμάνι Eilat στην Ερυθρά Θάλασσα αλλά και τα πολύ σημαντικά Αιγυπτιακά λιμάνια της Αλεξάνδρειας και το Port Said τα οποία είναι λιμάνια προορισμού και παλιότερα είχαν πολλές αφίξεις αλλά και μεγάλο αριθμό επισκεπτών.

Συμπεράσματα

Η διαμόρφωση του παγκόσμιου χάρτη της κρουαζιέρας δείχνει την συγκέντρωση του μεγαλύτερου ποσοστού της αγοράς στην Κεντρική Αμερική και την Μεσόγειο, ενώ στον υπόλοιπο χάρτη εντοπίζεται διασπορά των προορισμών κρουαζιέρας, με την αγορά της Ασίας να αποτελεί ένα αναδυόμενο προορισμό. Η Ασία αποτελεί και μια σημαντική αγορά επιβατών για την βιομηχανία της κρουαζιέρας μαζί με τους Άγγλους, τους Γερμανούς και τους Αμερικάνους που κατέχουν σχεδόν το 50%. Γενικότερα η υπεροχή της Αμερικής στον τομέα της κρουαζιέρας είναι ξεκάθαρη, αφού πρωτοστατεί, στην οικονομική ωφέλεια, στους επιβάτες, στις εταιρίες κρουαζιέρας, με της αμέσως επόμενη της Ευρώπη που δραστηριοποιείται κατά κύρια στην περιοχή της Μεσογείου. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας επίσης χαρακτηρίζεται από ένα ολιγοπωλειακό κλειστό καθεστώς αλλά καλά ανεπτυγμένο στο οποίο δύσκολα μπορούν να εισβάλουν νέοι παίχτες. Τα λιμάνια της κάθε περιοχής είναι ως λιμάνια προορισμού είναι συμπληρωματικά αφού ωφελούνται από τη γειτνίαση, ενώ είναι περισσότερο ανταγωνιστικές οι περιοχές που δραστηριοποιούνται οι εταιρείες. Τα homeports όμως είναι ανταγωνιστικά μεταξύ τους αφού σε κάθε δρομολόγιο, υπάρχει μια αφετηρία. Στην Μεσόγειο τα μεγαλύτερα homeports βρίσκονται στην Ισπανία και την Ιταλία, ενώ στην Ελλάδα το μεγαλύτερο είναι αυτό του Πειραιά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Διεθνή παραδείγματα λιμένων και συγκριτική ανάλυση

5.1 Το λιμάνι του Πειραιά

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί ένα από τα παλαιότερα λιμάνια της Μεσογείου και είναι χαρακτηρισμένο ως υβριδικό. Σήμερα βρίσκεται πρώτο σε επιβατική κίνηση για τη χώρα σημειώνοντας 20 εκατομμύρια επισκέπτες. Για την Ελλάδα είναι το κύριο λιμάνι ολόκληρης της χώρας και διαθέτει τις ανάλογες υποδομές. Το λιμάνι παρέχει πλήρεις υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό από τους τρεις επαρκώς εξοπλισμένους τερματικούς σταθμούς. Πιο συγκεκριμένα οι σταθμοί έχουν κλιματιζόμενους χώρους, συστήματα ελέγχου επιβατών και επισκευών, υπηρεσίες τσεκ-ιν, δωρεάν μεταφορά με λεωφορεία, εφαρμογή του κώδικα ασφαλείας ISPS, καταστήματα με ενθύμια, αφορολόγητα, τράπεζα συναλλάγματος, δωρεάν ίντερνετ, καταστήματα εστίασης και λεωφορεία hop on/hop off (www.medcruise.com).

Εικόνα 12: Η θέση του λιμένα του Πειραιά στην Ελλάδα



Πηγή: www.olp.gr

Η πόλη της Αθήνας και πρωτεύουσα της Ελλάδας εξυπηρετείται κυρίως από το λιμάνι του Πειραιά. Η σύνδεση του λιμένα με την πόλη παρέχεται είτε με το μετρό είτε με αστικό λεωφορείο και κατά μέσο όρο μπορεί κάποιος να μεταφερθεί με αυτά από το λιμάνι στο κέντρο της πόλης σε μισή ώρα. Η Αθήνα θεωρείται κέντρο πολιτισμού παγκοσμίως λόγω των αξιοθέατων και των αρχαιολογικών χώρων που διαθέτει όπως η Ακρόπολη και το μουσείο της, το Καλλιμάρμαρο, το Ωδείο του Ηρώδου Αττικού και άλλα πολλά (www.medcruise.com).

Ο λιμένας του Πειραιά έχει την δυνατότητα και τις υποδομές να φιλοξενήσει κάποια από τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια, (χωρητικότητας 5000 επιβατών, με μήκος 300+ μέτρα) που έχουν σκοπό να προσδεθούν σε αυτόν, είτε ως λιμένα αφετηρίας, είτε ως προορισμού. Κατέχει 11 θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης πλοίων. Επιπλέον διαθέτει υπαίθριο πάρκινγκ λεωφορείων, παροχή δωρεάν μετακίνησης στους χώρους πρόσδεσης με λεωφορεία του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά όπου έχει και την διαχείριση του (www.olp.gr).

Όσον αφορά στην βιωσιμότητα του λιμένα και το περιβαλλοντικό του αποτύπωμα, έχουν ληφθεί μέτρα για την καταπολέμηση της εκπομπής ρύπων και την εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές οδηγίες. Παρατίθενται παρακάτω οι οδηγίες που ακολουθούνται:

- Οι λιμενικές υπηρεσίες κρουαζιερόπλοιου έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το πρότυπο ISO 14001 από το μητρώο Lloyds
- Σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης πιστοποιημένο σύμφωνα με το Σύστημα Περιβαλλοντικού Ελέγχου Λιμένων (PERS)
- Πιστοποίηση ως λιμένα "ECOPORT" στο πλαίσιο των κατευθυντήριων γραμμών του ESPO
- Εφαρμογή προγραμμάτων παρακολούθησης της ποιότητας του περιβάλλοντος
- Εγκαταστάσεις παραλαβής όλων των κατηγοριών αποβλήτων από τα πλοία
- Ταχύτερη εναλλαγή και περιβαλλοντικά οφέλη μέσω του μόνιμου δικτύου υποδοχής

Πηγή: www.olp.gr

Στόχος της ΟΛΠ Α.Ε είναι η προσέλκυση περισσότερων δραστηριοτήτων κρουαζιέρας στο λιμάνι για την ενίσχυση της εθνικής οικονομίας και τη δημιουργία θέσεων εργασίας.

Οι υποδομές και οι λιμενικές εγκαταστάσεις του Πειραιά είναι συνοπτικά οι παρακάτω:

- 11 θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων
- 3 επιβατικοί σταθμοί

- ✚ 240 θέσεις πούλμαν
 - ✚ 1 ελικοδρόμιο
 - ✚ Συνολικό μήκος αποβάθρας 2,800μ.
 - ✚ Επαρκείς χώροι πρόσδεσης για κρουαζιερόπλοια νέας γενιάς
 - ✚ 3 κλιματιζόμενοι Τερματικοί Σταθμοί Επιβατών 15.000m² με 20 X-ray
 - ✚ Λειτουργία 24/7 καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με ελεύθερη πρόσβαση παλίρροιας
 - ✚ Σύστημα Αφίξεων – Αναχωρήσεων K/Z (Berth Allocation)
 - ✚ Πιστοποίηση διαχείρισης ποιότητας ISO 9001:2008 και ISO 14001:2004
 - ✚ Πολλαπλές καθημερινές συνδέσεις με σχεδόν όλα τα νησιά του Αιγαίου
- Πηγή: www.medcruise.com, www.olp.gr

Εικόνα 13: Το λιμάνι του Πειραιά



Πηγή: www.businessdaily.gr

Οι συνολικές κινήσεις των επιβατών και οι αφίξεις των πλοίων τα τελευταία δέκα χρόνια στο λιμάνι του Πειραιά εμφανίζουν μια σταθερή πορεία. Η χρονιά με τους περισσότερους επιβάτες ήταν το 2011, όπως και με τις αφίξεις των πλοίων. Οι επιβάτες κυμαίνονται κοντά στο ένα εκατομμύριο και οι αφίξεις κατά μέσο όρο στις 600. Οι αριθμοί αυτοί είναι αρκετά ενθαρρυντικοί για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας σε εγχώριο επίπεδο, αφού κρατούν το λιμάνι του Πειραιά στα δημοφιλέστερα λιμάνια παγκοσμίως.

Πίνακας 17: Διαχρονική εξέλιξη της κίνησης της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά (2010-2019)

Έτος	Συνολικοί Επιβάτες	Συνολικές Αφίξεις
2019	1.098.091	622
2018	961.632	524
2017	1.055.559	576
2016	1.094.135	625
2015	980.149	621
2014	1.055.556	604
2013	1.302.581	710
2012	1.198.047	761
2011	1.485.828	919
2010	1.145.402	799

Πηγή: www.medcruise.com, ίδια επεξεργασία

5.2 Το λιμάνι της Μάλτας

Η Μάλτα και το λιμάνι της η Βαλέτα εδραιώθηκε τα τελευταία χρόνια στην βιομηχανία της κρουαζιέρας, αποτελώντας πλέον ένα πολυσύχναστο και δημοφιλή τουριστικό προορισμό. Η Μάλτα έχει μια ιστορία 7000 χρόνων, που κεντρίζει το ενδιαφέρον, ενώ παράλληλα έχει εκμοντερνιστεί και είναι σύγχρονη. Το κέντρο και πρωτεύουσα της Μάλτας η Βαλέτα έχει ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Διατηρεί την ιστορικότητα της, η οποία προβάλλεται μέσα από τα κτίρια και τους δρόμους, τα οχυρά που φυλούν την είσοδο του λιμανιού, τα κάστρα που περιβάλλουν την πόλη. Η μικρή χώρα αυτή, στην πραγματικότητα αποτελείται από ένα σύμπλεγμα πέντε νησιών, εκ των οποίων τα τρία κατοικούνται, αλλά και αυτά προσθέτουν στην ελκυστικότητα της Μάλτας με τα πλούσια πολιτιστικά στοιχεία που διαθέτουν. Το νησί της Μάλτας συγκεκριμένα και το λιμάνι της Βαλέτας όπου δένουν τα κρουαζιερόπλοια έχει σχεδιαστεί από έναν συνεργάτη του Μιχαήλ Άγγελου (Κορρές και Παπαχρήστου, 2013).

Το λιμάνι της Βαλέτας το διαχειρίζεται μια περιορισμένης ευθύνης εταιρεία, η οποία έχει στην κατοχή της και το επιβατικό, και το λιμάνι κρουαζιέρας. Μετά από διαγωνισμό που έγινε το 1996 η κυβέρνηση της Μάλτας παραχώρησε το λιμάνι στην εταιρεία Valletta Cruise Port plc (πρώην VISET Malta plc). Η πόλη της Βαλέτας ανήκει στα μνημεία παγκόσμιας κληρονομιάς της UNESCO (Κορρές και Παπαχρήστου, 2013).

Κάποια αξιοθέατα που προσελκύουν το ενδιαφέρον των τουριστών είναι η πόλη της Mdina, οι κήποι Barraca, ο καθεδρικός ναός του Αγίου Ιωάννη που διαθέτει διάσημα έργα τέχνης, εκ των οποίων τα δύο ανήκουν στον Μιχαήλ Άγγελο, το ψαροχώρι Marsaxlokk και πολλά άλλα (Κορρές και Παπαχρήστου, 2013).

Εικόνα 14: Το ψαροχώρι Marsaxlokk της Μάλτας



Πηγή: <https://queensferrytravel.com/malta/>

Η έκταση του νησιού μειώνει αισθητά τις χρονοαποστάσεις, όλα βρίσκονται σε κοντινή απόσταση και το μεταφορικό σύστημα δουλεύει ικανοποιητικά. Το αεροδρόμιο της Μάλτας βρίσκεται σε πολύ κοντινή απόσταση από το λιμάνι, γεγονός πολύ εξυπηρετικό για την homeporting δραστηριότητα. Επιπλέον, υπάρχουν πολλά ξενοδοχεία για να φιλοξενήσουν τους επιβάτες κρουαζιέρας. Παρακάτω παρατίθενται κάποια από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά του σταθμού κρουαζιέρας του νησιού (www.vallettacruiseport.com):

Μέγιστες διαστάσεις πλοίων προς ελλιμενισμό

- Μήκος: 360 μ.
- Πλάτος: Χωρίς περιορισμούς
- Δέσμη: Χωρίς περιορισμούς

Γενικές πληροφορίες

- Περιοχή: Δυτική Μεσόγειος
- Τερματικοί Σταθμοί: 2
- Χωρητικότητα λεωφορείου: 50+
- Θύρα επιστροφής: Ναι

Αγκυροβόλιο

- Διαθέσιμο: Δεν απαιτείται
- Προσφορά βοηθητικού πλοίου: Δεν απαιτείται
- Διαθέσιμα ρυμουλκά: Ναι
- Παλιρροϊκή κίνηση: 0,5 μ. μέγ.

Θέσεις πλευρίσης

- Συνολικός αριθμός θέσεων ελλιμενισμού: 7
- Συνολικό μήκος θέσης πλευρίσης: 2.117 μ.
- Βάθος αποβάθρας: >12 μ.

Αποστάσεις / Μεταφορές

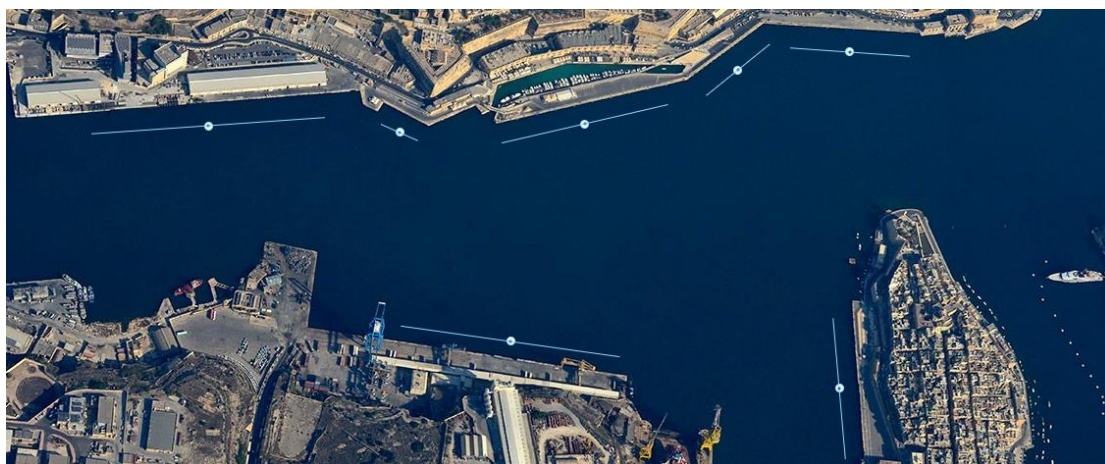
- Κέντρο πόλης: 1,5 χλμ.
- Αεροδρόμιο: 6 χλμ. - Διεθνής αερολιμένας Μάλτας (MLA)
- Λεωφορείο: Διαθέσιμο
- Άλλα: Ταξί, δημόσια και ανοικτά λεωφορεία, ταξί αλόγων, παραδοσιακά σκάφη, ο ανελκυστήρας Upper Barrakka και θέσεις στάθμευσης

Πληροφορίες ασφαλείας του λιμανιού

- Συμμόρφωση με ISPS: Ναι
- Παροχή καυσίμων: Διατίθεται κατόπιν αιτήματος
- Ύδρευση: Διατίθεται κατόπιν αιτήματος
- Διαχείριση αποβλήτων, αποχέτευση και ανακύκλωση: Συλλογή από εξουσιοδοτημένους συλλέκτες αποβλήτων
- Προμήθειες πλοίου: Διαθεσιμότητα κατόπιν αιτήματος

Πηγή: www.vallettacruiseport.com

Εικόνα 15: Θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι της Μάλτας



Πηγή: www.vallettacruiseport.com

Το λιμάνι της Βαλέτας παρέχει πρόσβαση σε όλα τα μεγέθη πλοίων, έχει μεγάλο φυσικό βάθος στην υδάτινη περιοχή και δυο επιβατικούς σταθμούς πλήρως εξοπλισμένους. Το λιμάνι είναι προσβάσιμο στα άτομα με ειδικές ανάγκες, έχει την δυνατότητα τσεκ ιν και μεγάλους χώρους αναμονής για πολλά άτομα. Συγκεκριμένα, οι εγκαταστάσεις και το προσωπικό μπορούν να εξυπηρετούν μέχρι και 500 άτομα ανά ώρα ενώ υπάρχει δωρεάν πρόσβαση στο ίντερνετ. (www.vallettacruiseport.com).

Εικόνα 16: Το λιμάνι κρουαζιέρας της Μάλτας



Πηγή: www.cruisemapper.com

Η στρατηγική τοποθεσία του λιμανιού συντελεί στην ανάπτυξή του. Βρίσκεται στην καρδιά της Μεσογείου. Είναι ένα ακμάζον λιμάνι αφετηρίας και έχει εδραιωθεί στο χάρτη των Ευρωπαϊκών προορισμών κρουαζιέρας. Λόγω της θέσης του, έχει πρόσβαση σε πολλές διαδρομές και λιμάνια της Μεσογείου και στη Δυτική και στην Ανατολική πλευρά της. Μπορεί να φιλοξενήσει σκάφη όλων των μεγεθών όπως φαίνεται στην εικόνα και παρέχει όλο το εικοσιτετράωρο ασφάλεια και υπηρεσίες (www.medcruise.com).

Σε βάθος δεκαετίας, η επιβατική κίνηση έχει αυξηθεί σχεδόν 45% όπως φαίνεται στον πίνακα με το 2019 να είναι η χρονιά ρεκόρ για το λιμάνι, με σχεδόν 1

εκατομμύριο επισκέπτες και 372 αφίξεις πλοίων. Από το 2010 και μετά η επιβατική κίνηση αυξανόταν βαθμιαία εκτός από το 2013 που υπήρξε μια πτώση αντίστοιχη και στις αφίξεις πλοίων που εμφανίζουν μια συνεχή ανοδική πορεία.

Πίνακας 17: Διαχρονική εξέλιξη της κίνησης της κρουαζιέρας στο λιμάνι της Βαλέτας (2010-2019)

Έτος	Συνολικοί Επιβάτες	Συνολικές Αφίξεις
2019	902.425	372
2018	711.018	322
2017	778.596	342
2016	682.970	317
2015	668.277	306
2014	517.594	302
2013	477.759	277
2012	604.014	312
2011	556.551	313
2010	493.748	280

Πηγή: www.medcruise.com, ίδια επεξεργασία

5.3 Το λιμάνι της Ρώμης (Civitavecchia)

Το λιμάνι της Civitavecchia εξυπηρετεί κυρίως την πόλη της Ρώμης. Είναι ένα από τα μεγαλύτερα homeports της Μεσογείου αλλά και της Ευρώπης, ανταγωνίζεται έντονα με το λιμάνι της Βαρκελώνης που είναι επίσης ένα από τα homeports της Μεσογείου με την μεγαλύτερη κίνηση και σε επιβατικό κοινό και σε αφίξεις κρουαζιερόπλοιων. Το λιμάνι ιδρύθηκε από τον Ρωμαίο Αυτοκράτορα Τραϊανού, ως λιμάνι της Ρώμης και λειτουργούσε ως σταθμός μετακίνησης προϊόντων και κοινού στη Μεσόγειο. Σήμερα, το λιμάνι έχει διατηρήσει τη θέση του ως ένας σύγχρονος κόμβος μεταφορών που συνδέεται με το σιδηροδρομικό, οδικό και αεροπορικό δίκτυο με την πρωτεύουσα της Ιταλίας και με τον υπόλοιπο κόσμο. Η θέση του επίσης παρέχει συνδέσεις με κάποιους από τους πιο διάσημους τουριστικούς προορισμούς της Μεσογείου. Οι εργασίες ανακαίνισης που πραγματοποιήθηκαν τις τελευταίες τρεις δεκαετίες στο λιμάνι για τη δημιουργία αποκλειστικών θαλάμων και εγκαταστάσεων αναβάθμισης είχαν ως αποτέλεσμα την ταχεία αύξηση των αφίξεων και των επιβατών κρουαζιέρας (www.medcruise.com).

Το λιμάνι της Civitavecchia είναι τοποθετημένο σε απόσταση 1 ώρας οδικού ταξιδιού από την πόλη της Ρώμης και περίπου 1 ώρα επίσης οδικού ταξιδιού από το

αεροδρόμιο Fiumicino που είναι και το μεγαλύτερο της πόλης. Η σιδηροδρομική απόσταση από το κέντρο της Ρώμης είναι 61 χιλιόμετρα. Το λιμάνι είναι αρκετά σύγχρονο με υποδομές που μπορούν να εξυπηρετήσουν πάνω από 2000 επιβατικά πλοία και κρουαζιερόπλοια, αλλά και πάνω από 2 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Στόχος είναι να γίνει το μεγαλύτερο λιμάνι κρουαζιέρας της Μεσογείου και να παραμείνει σε αυτή τη θέση (www.cruisemapper.com).

Εικόνα 17: Το λιμάνι της Civitavecchia



Πηγή: www.baccotours.com

Όσον αφορά στις υποδομές του λιμένα, διαθέτει 8 τερματικούς σταθμούς πλοίων με 15 θέσεις πρόσδεσης, 5 πάρκινγκ, συνολικά 3,2 χιλιόμετρα μήκος λιμενοβραχίονες. Φιλοξενεί μεγάλο αριθμό επιβατών homeporting οι οποίοι έχουν ως προορισμό τη Ρώμη. Η Ρώμη σε απόσταση μίας ώρας από το λιμάνι, είναι μια πόλη που έχει χαρακτηριστεί ως ένα ανοιχτό μουσείο για τους επισκέπτες διαθέτει πλήθος αξιοθέατων, με πολλά έργα τέχνης και αξιοθαύμαστη αρχιτεκτονική στα κτίρια της. Ιστορικά έχει πολύ σημαντική πορεία, η οποία αναδεικνύεται μέσα από τα μουσεία και τους αρχαιολογικούς της χώρους. Παράλληλα είναι γνωστή για τη γαστρονομία της που είναι παγκοσμίου φήμης (www.e-civitavecchia.com).

Παρακάτω παρατίθενται τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά του λιμένα:

Μέγιστες διαστάσεις πλοίων προς ελλιμενισμό:

- Μήκος: χωρίς περιορισμούς

Αγκυροβόλιο

- Προσφορά βοηθητικού πλοίου: Μόνο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις

- Διαθέσιμα ρυμουλκά: Ναι
- Παλιρροϊκή κίνηση: 0,2 μ. μέγ.

Θέσεις πλευρίσης

- Συνολικός αριθμός θέσεων ελλιμενισμού: 33
- Συνολικό μήκος θέσεων πλευρίσης: 16.3 χλμ
- Βάθος αποβάθρας: 6-18 μ.
- Επιβατικοί σταθμοί: 6

Αποστάσεις / Μεταφορές

- Κέντρο πόλης: 2 λεπτά με το λεωφορείο για την πόλη της Civitavecchia, 1 ώρα για την Ρώμη
- Αεροδρόμιο: μισή ώρα με το λεωφορείο
- Λεωφορείο: Διαθέσιμο

Πηγή: www.medcruise.com

Ο πίνακας παρακάτω δείχνει σε βάθος δεκαετίας την εξέλιξη της κίνησης των επιβατών και των κρουαζιερόπλοιων. Όπως δείχνουν τα στοιχεία από το 2011 και μετά η κίνηση των επιβατών είναι σχεδόν σταθερή αλλά και υψηλή. Το 2019 είναι η χρονιά με τους περισσότερους επιβάτες, αλλά όχι με τις περισσότερες αφίξεις. Αυτό όπως έχει προαναφερθεί οφείλεται στα καινούριας γενιάς πλοία που έχουν κατά πολύ αυξημένη χωρητικότητα.

Πίνακας 18: Διαχρονική εξέλιξη της κίνησης κρουαζιέρας στο λιμάνι της Civitavecchia για τα έτη 2010 έως 2019

Έτος	Συνολικοί επιβάτες	Συνολικές αφίξεις
2019	2.652.403	800
2018	2.441.335	760
2017	2.204.336	729
2016	2.339.676	833
2015	2.271.652	794
2014	2.140.039	833
2013	2.538.259	959
2012	2.393.570	1.040
2011	2.577.438	1.002
2010	1.944.723	900

Πηγή: www.medcruise.com, ίδια επεξεργασία

5.4. Συγκριτική ανάλυση παραδειγμάτων

Τα παραπάνω λιμάνια που αναλύθηκαν αποτελούν και τα τρία πολύ δημοφιλείς τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας. Τα κοινά τους στοιχεία είναι ότι έχουν αναπτυχθεί πολύ και διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές και ως λιμάνια και ως προορισμοί για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων που θέλουν να τα χρησιμοποιήσουν ως αφετηρία για την εκπλήρωση των δρομολογίων τους. Και τα τρία λιμάνια έχουν στρατηγική θέση και εξυπηρετούν την κίνηση στα λιμάνια της Μεσογείου.

Το λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετεί την Αθήνα ως προορισμό. Η πόλη της Αθήνας, ως πρωτεύουσα της Ελλάδας αποτελεί ένα δημοφιλή και ελκυστικό προορισμό με μεγάλη ιστορική και πολιτιστική αξία. Το λιμάνι βρίσκεται 24^ο στην παγκόσμια κατάταξη της επιβατικής κίνησης για το 2017 ενώ είναι 8^ο σε επιβατική κίνηση στην Μεσόγειο. Διαθέτει σύγχρονες υποδομές, με 11 θέσεις ελλιμενισμού για κρουαζιερόπλοια και τρεις τερματικούς σταθμούς. Εξυπηρετεί κυρίως την κίνηση της κρουαζιέρας στον Ανατολικό τμήμα της Μεσογείου αλλά κυρίως την εγχώρια κίνηση του τομέα.

Το λιμάνι της Μάλτας αποτελούσε λιμάνι προορισμού αφού διαθέτει πολλά τουριστικά αξιοθέατα, ενώ πρόσφατα άρχισε να εξυπηρετεί τα κρουαζιερόπλοια ως homeport και έχει αρκετή κίνηση, αφού βρίσκεται 10^ο στην κατάταξη της Μεσογείου για το 2019 στην κίνηση επιβατών. Έχει στρατηγική θέση για την κρουαζιέρα στη Μεσόγειο παρέχει εύκολη πρόσβαση σε πολλά άλλα λιμάνια και κυρίως στην Ιταλία, από όπου είναι και επηρεασμένη. Η εταιρεία που είναι υπεύθυνη για την διαχείριση του έχει προβεί στην ανέγερση των απαραίτητων υποδομών για την υποδοχή αυξημένου όγκου κρουαζιερόπλοιων και επιβατών. Διαθέτει 2 τερματικούς σταθμούς και 7 θέσεις ελλιμενισμού για κρουαζιερόπλοια.

Το λιμάνι της Civitavecchia είναι ένα από τα μεγαλύτερα homeports παγκοσμίως. Εξυπηρετεί και το δυτικό και το ανατολικό τμήμα της Μεσογείου αλλά κυρίως το δυτικό όπως την Ιταλική Ριβιέρα, την Γαλλική Ριβιέρα, την Ισπανία, την Αδριατική, και γενικότερα τα λιμάνια της Μεσογείου. Είναι ένα λιμάνι αφετηρίας, το οποίο εξυπηρετεί την πόλη της Ρώμης που βρίσκεται σε απόσταση 69χλμ. από αυτό. Η ίδια η πόλη της Civitavecchia δεν είναι τουριστικός προορισμός. Το λιμάνι χρησιμοποιείται ως ενδιάμεσος σταθμός για την πόλη της Ρώμης, όπως και το λιμάνι του Πειραιά χρησιμοποιείται από την πόλη της Αθήνας, με τη διαφορά ότι Αθήνα και

Πειραιάς βρίσκονται σε άμεση εγγύτητα. Με απόσταση λίγων λεπτών από το κέντρο της πόλης της Αθήνας.

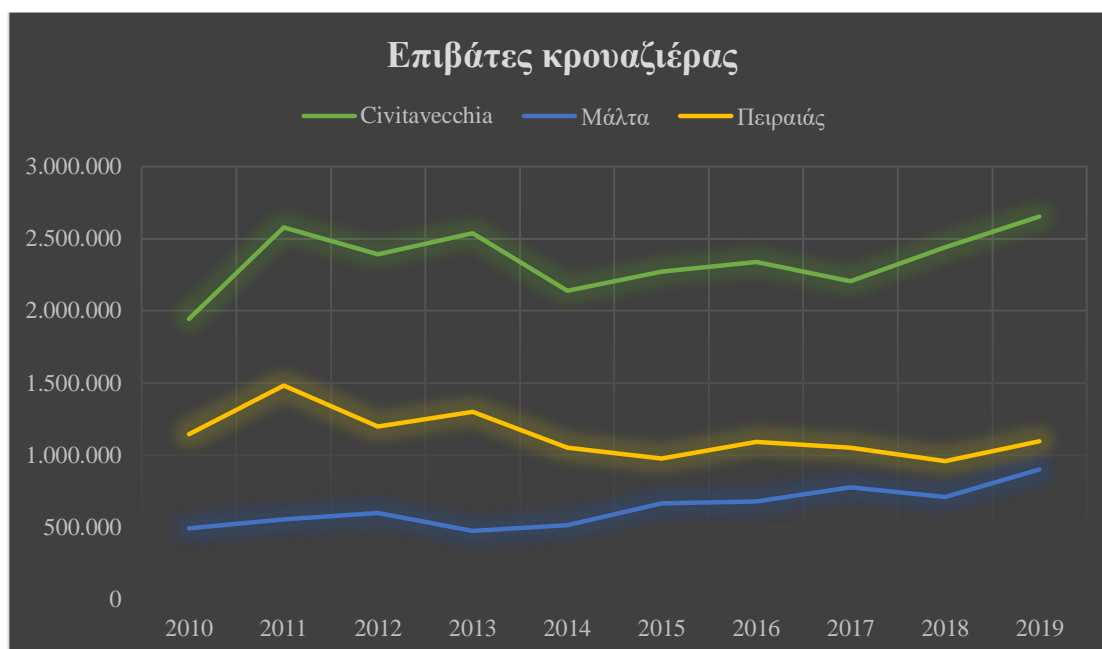
Πίνακας 19: Συγκριτική Ανάλυση της κίνησης των λιμένων που χρησιμοποιήθηκαν ως παραδείγματα

	Συνολικοί επιβάτες Civitavecchia	Συνολικοί επιβάτες Μάλτα	Συνολικοί Επιβάτες Πειραιάς
2019	2.652.403	902.425	1.098.091
2018	2.441.335	711.018	961.632
2017	2.204.336	778.596	1.055.559
2016	2.339.676	682.970	1.094.135
2015	2.271.652	668.277	980.149
2014	2.140.039	517.594	1.055.556
2013	2.538.259	477.759	1.302.581
2012	2.393.570	604.014	1.198.047
2011	2.577.438	556.551	1.485.828
2010	1.944.723	493.748	1.145.402

Πηγή: www.medcruise.com, ίδια επεξεργασία

Όπως παρουσιάζονται τα στοιχεία στον πίνακα είναι εμφανές ότι και τα τρία λιμάνια τα χρόνια 2010 έως 2019 έχουν αυξημένη κίνηση. Τα λιμάνια του Πειραιά και της Civitavecchia κατά μέσο όρο έχουν σταθερή κίνηση, χωρίς μεγάλες μεταπτώσεις, ενώ το λιμάνι της Μάλτας έχει μια σχεδόν σταθερή ανοδική πορεία μέσα σε αυτή τη δεκαετία. Η κίνηση των λιμανιών είναι αντίστοιχη του μεγέθους τους. Το μεγαλύτερο λιμάνι της Ιταλίας έχει και την μεγαλύτερη κίνηση.

Διάγραμμα 23: Σύγκριση της επιβατικής κίνησης της κρουαζιέρας στα τρία λιμάνια της Μεσογείου για τα έτη 2010-2019



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Όπως παρουσιάζεται και στο διάγραμμα η κίνηση του λιμανιού του Πειραιά και της Civitavecchia έχουν σχεδόν παράλληλη πορεία, με τις ίδιες περίπου μεταπτώσεις, ενώ στο λιμάνι της Μάλτας η κίνηση ακολουθεί μια ανοδική πορεία στην δεκαετία. Βέβαια το ιταλικό λιμάνι που είναι και το μεγαλύτερο, το 2019 ξεπέρασε τα 2,5 εκατομμύρια επιβάτες. Τα άλλα δυο λιμάνια έχουν και για τα δέκα χρόνια κάτω από 1,5 εκατομμύρια επιβάτες.

Ως επί το πλείστον όλα τα λιμάνια διαθέτουν τις απαραίτητες υποδομές και είναι έχουν αυξημένη κίνηση και transit και homeporting επιβατών, και επιλέγονται από τις εταιρείες κρουαζιέρας. Είναι επιτυχημένα παραδείγματα για την κρουαζιέρα αφετηρίας και ακολουθούν τα διεθνή πρότυπα των homeports παγκοσμίως.

Συμπεράσματα

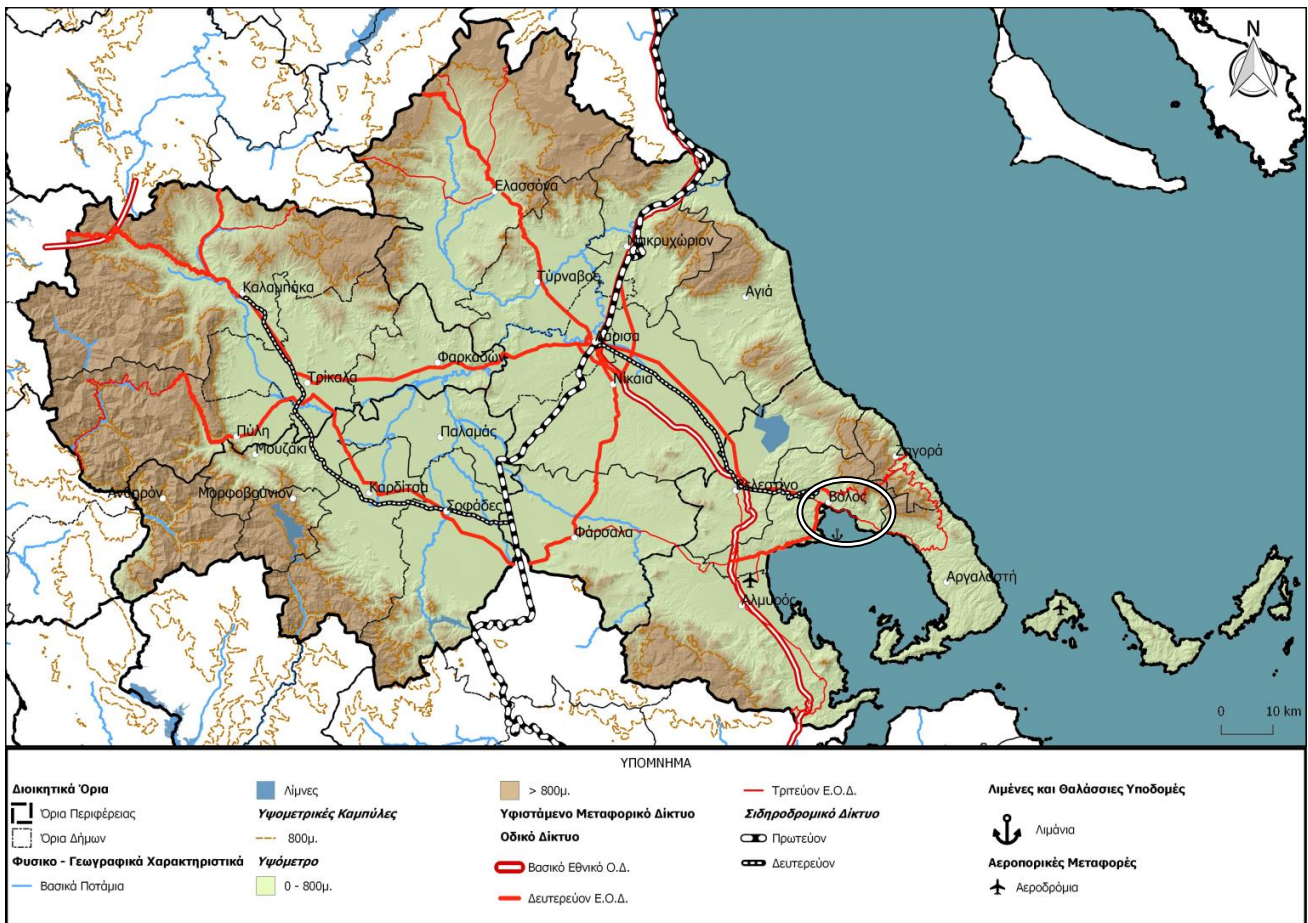
Από τις χώρες της Μεσογείου με την μεγαλύτερη κίνηση, ένα λιμάνι που βρίσκεται πολύ ψηλά στην κατάταξη είναι το ιταλικό λιμάνι της πόλης Civitavecchia που εξυπηρετεί την πόλη της Ρώμης. Το λιμάνι αυτό διαθέτει σύγχρονες υποδομές υποδοχής κρουαζιερόπλοιων και εξυπηρετεί μεγάλο μέρος της κρουαζιέρας αφετηρίας της Μεσογείου. Αντίστοιχα στην περιοχή της Μεσογείου το λιμάνι της Μάλτας έχει αρχίσει να προσελκύει δραστηριότητες homeporting, ενώ ανέκαθεν αποτελούσε λιμάνι προορισμού. Σημαντικό είναι να αναφερθεί το λιμάνι κρουαζιέρας του Πειραιά που βρίσκεται πολύ ψηλά στην παγκόσμια και ευρωπαϊκή κατάταξη και προσελκύει μεγάλο πλήθος επιβατών είτε ως λιμάνι προορισμού είτε ως λιμάνι αφετηρίας. Και τα τρία λιμάνια έχουν σύγχρονες υποδομές και εξυπηρετούν επαρκώς τους επιβάτες

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: Η πόλη του Βόλου-Υφιστάμενη κατάσταση

6.1. Θέση

Η πόλη του Βόλου γεωγραφικά βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Ανήκει στο Δήμο Βόλου ο οποίος υπάγεται στην περιφερειακή ενότητα Μαγνησίας, η οποία μαζί με την Περιφερειακή Ενότητα Λαρίσης, Τρικάλων, Καρδίτσας και Σποράδων απαρτίζουν την Περιφέρεια Θεσσαλίας. Ο Δήμος Βόλου συνορεύει βόρεια με το Δήμο Ρήγα Φεραίου, βορειοανατολικά με τον Δήμο Ανατολικού Πηλίου, νοτιοανατολικά με το Δήμο Νοτίου Πηλίου και δυτικά με το Δήμο Αλμυρού. Στα Νότια σχηματίζεται ένα μεγάλο παραλιακό μέτωπο και βρέχεται από τον Παγασητικό Κόλπο. Η έκταση του Δήμου είναι 385.614 τ.χλμ. (Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Βόλου, Α' φάση, 2015-2019).

Χάρτης 1: Θέση Δήμου στην Περιφέρεια και υποδομές

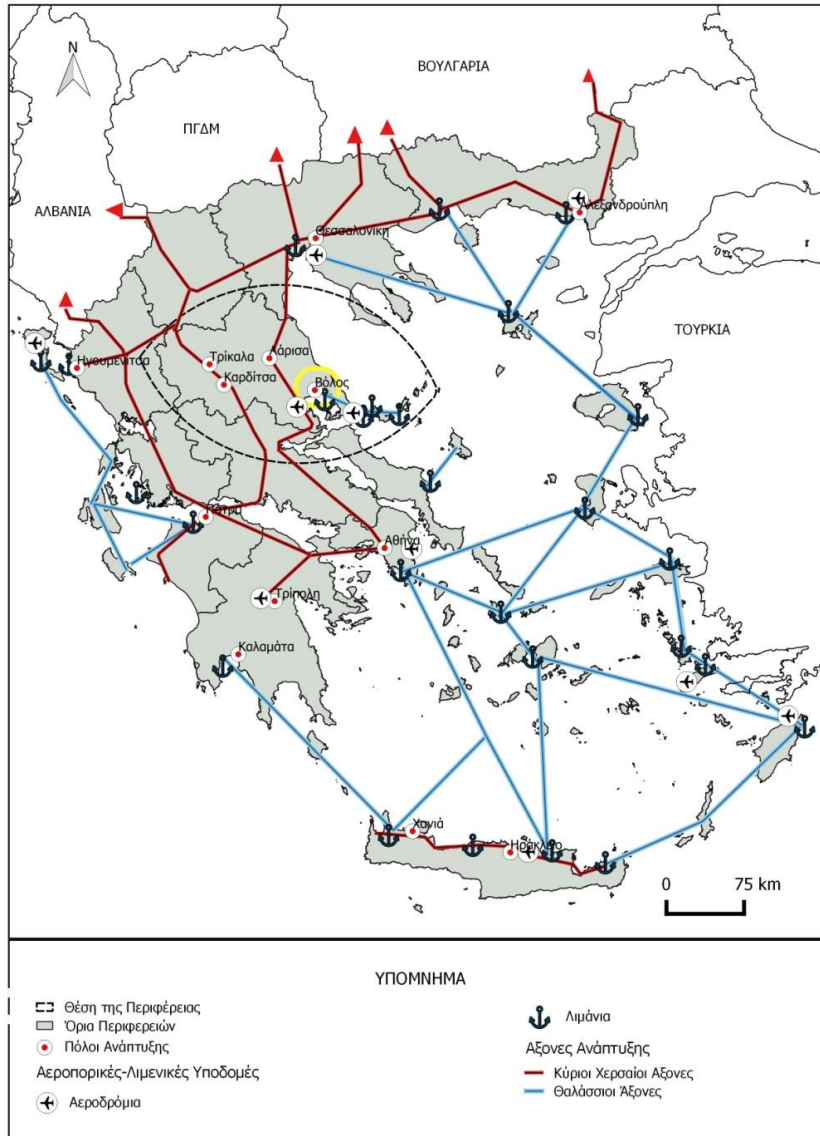


Πηγή: ίδια επεξεργασία

Έδρα του Δήμου είναι η πόλη του Βόλου, η οποία είναι αποτέλεσμα της ενοποίησης του Βόλου και της Ν.Ιωνίας, που αποτελούσαν ξεχωριστούς Δήμους παλαιότερα. Οι δύο οικισμοί συντελούν το πολεοδομικό συγκρότημα του Δήμου σύμφωνα με το Πρόγραμμα «Καλλικράτης» (Ν.3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», ΦΕΚ 87/Α/07-7-2010). Η θέση του Δήμου ακολουθεί τη θέση της Περιφέρειας όπου είναι κεντροβαρική ως προς τον ελληνικό χώρο (ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας). Είναι τοποθετημένη πάνω στον άξονα S ο οποίος βρίσκεται στον ηπειρωτικό χώρο της Ελλάδας και αποτελεί κύριο αναπτυξιακό άξονα της και ακολουθείται από τον κύριο οδικό άξονα της (ΠΑΘΕ). Η πόλη έχει αναπτυξιακές προοπτικές, και χωροταξικά πλεονεκτήματα λόγω της ύπαρξης του λιμανιού, του αερολιμένα της Νέας Αγχιάλου, της γειννίας με το Δήμο Ανατολικού και Νοτίου Πηλίου που είναι τουριστικοί προορισμοί με μεγάλη εμβέλεια και ελκυστικότητα. Επίσης λόγω της σύγκλισης της

πόλης με τον κύριο οδικό άξονα της χώρας, υπάρχει εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε αυτήν (Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Βόλου, ά φάση, 2015-2019).

Χάρτης 2: Η θέση Βόλου σε σχέση με την Ελλάδα



Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

6.2. Δημογραφική Εξέλιξη

Τα πιο πρόσφατα στοιχεία που υπάρχουν για τη δημογραφική εξέλιξη του Δήμου είναι του 2011. Το 2021 αναμένεται να γίνει νέα απογραφή του πληθυσμού της Ελλάδας και να επικαιροποιηθούν. Για το 2011 ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Βόλου ήταν 144.449 κάτοικοι (ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή Μόνιμου Πληθυσμού 2011), και αποτελούσε το 76% της Π.Ε. Μαγνησίας. Η περισσότερη συγκέντρωση εντός του Δήμου εντοπίζεται στη Δ.Ε. Βόλου και στην Δ.Ε. Νέας Ιωνίας (83%).

Την εικοσαετία 1991-2011 η πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου παρουσίασε αυξητική τάση, ακολουθώντας της εξέλιξη της χώρας, αλλά και την γενικότερη τάση του πληθυσμού που συγκεντρώνεται και ενισχύει τα οικιστικά κέντρα της χώρας. Αναλυτικά φαίνεται η εξέλιξη του πληθυσμού στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 20: Μεταβολή πληθυσμού 1991-2011

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ		2011	ΜΕΤΑΒΟΛΗ
	1991	2001		1991-2011
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10.223.392	10.934.097	10.815.197	5,8
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	729.268	740.115	732.762	0,5
Π.Ε. ΛΑΡΙΣΑΣ	271.786	282.156	284.325	4,6
Π.Ε. ΚΑΡΑΙΤΣΑΣ	123.202	120.265	113.544	-7,8
Π.Ε. ΤΡΙΚΑΛΩΝ	138.028	132.689	131.085	-5,0
Π.Ε. ΣΠΟΡΑΔΩΝ	11.562	12.919	13.798	19,3
Π.Ε. ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	184.690	192.086	190.010	2,9
ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	132.917	142.923	144.449	8,7

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, *ιδία επεξεργασία*

6.3. Οικονομική Κατάσταση

Η οικονομική φυσιογνωμία του Βόλου δέχεται επιδράσεις από τη χωροταξική και γεωγραφική του θέση. Λόγω του θεσσαλικού κάμπου, ο πρωτογενής τομέας είναι αρκετά αναπτυγμένος. Από τις αγροτικές περιοχές παράγονται κυρίως ελιές, αμύγδαλα, διάφορα κηπευτικά, μήλα αλλά ανεπτυγμένη είναι και η αμπελουργία. Εκτός από την καλλιέργεια προϊόντων, στο Δήμο του Βόλου ανεπτυγμένη είναι η αλιεία αλλά και υδατοκαλλιέργεια καθώς η πόλη αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά αλιευτικά κέντρα της χώρας. Στην περιοχή υπάρχει το αλιευτικό καταφύγιο-

ιχθυόσκαλα το οποίο σε συνδυασμό με την ιχθυαγορά που βρίσκεται πλησίον της λιμενικής περιοχής τροφοδοτεί την αγορά του Βόλου με προϊόντα αλιείας (Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Βόλου, Α Φάση, 2015- 2019).

Ο δευτερογενής τομέας στην περιοχή ήταν αρκετά ανεπτυγμένος. Η ύπαρξη του οργανωμένου υποδοχέα που φιλοξενεί τη βαριά βιομηχανία της περιοχής, απασχολεί μεγάλο αριθμό των κατοίκων. Έως και το 2014 η βιομηχανία ήταν αρκετά ανεπτυγμένη, αλλά η οικονομική κρίση της χώρας οδήγησε σε αποβιομηχάνιση της περιοχής.

Η παραγωγική εξειδίκευση του Δήμου ωστόσο, βρίσκεται στον τριτογενή τομέα, που κατέχει και το μεγαλύτερο ποσοστό της απασχόλησης. Οι πιο ανεπτυγμένοι κλάδοι, είναι το λιανικό εμπόριο, οι υπηρεσίες εστίασης και καταλυμάτων, ενώ αντίστοιχα παρατηρείται δραστηριοποίηση στις επιχειρήσεις ενασχόλησης με τον κλάδο του τουρισμού και του εμπορίου (Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Βόλου, Α Φάση, 2015- 2019).

Πίνακας 21: Οικονομική Δραστηριότητα Π.Ε. Μαγνησίας

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	Ποσοστό ΑΕΠ (2008)	Ποσοστό ΑΕΠ (2014)⁵
ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	12,30	5,00
ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	40,70	19,50
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	47,00	75,60

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Επιχειρησιακό Σχέδιο (Α' Φάση) Δήμου Βόλου 2015 – 2019

Με βάση τα στοιχεία που αναλύθηκαν παραπάνω προκύπτει πως η Π.Ε. Μαγνησίας παρουσιάζει εξειδίκευση στον τριτογενή και δευτερογενή τομέα (Πίνακας 21). Η περίοδος 2008 - 2014, αποτέλεσε την αρχή της οικονομικής κρίσης, και οδήγησε σε αποβιομηχάνιση και τριτογενοποίηση της παραγωγικής βάσης της περιοχής αλλά και ολόκληρης της Ελλάδας, όπως φαίνεται και στον πίνακα.

⁵ * Π.Ε. Μαγνησίας και Βορείων Σποράδων (2014)

6.4. Υποδομές και Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά

6.4.1. Ο Αστικός Ιστός

Η δημιουργία του πολεοδομικού συγκροτήματος του Βόλου προήλθε από τη συνένωση των επεκτάσεων της πόλης, και τη δημιουργία του συνοικισμού της Ν.Ιωνίας από τους πρόσφυγες της Μικράς Ασίας, κατά την περίοδο της Μικρασιατικής καταστροφής το 1923. Χαρακτηριστικό της πόλης είναι η ακολουθία του ορθογωνίου κάμναβου στα οικοδομικά τετράγωνα. Η κατανομή των χρήσεων γης στο κέντρο της πόλης είναι μεικτή. Η χρήση της κατοικίας συνυπάρχει με αυτές του εμπορίου, των υπηρεσιών και της αναψυχής (Χαστάογλου, 2007).

6.4.2. Μεταφορικές Υποδομές – Πρόσβαση

Η συνδεσιμότητα της πόλης είναι αρκετά ικανοποιητική. Η πόλη συνδέεται με τον υπόλοιπο ελλαδικό χώρο με τον κύριο οδικό άξονα της ηπειρωτικής Ελλάδας (ΠΑΘΕ). Υπάρχει επίσης σιδηροδρομική σύνδεση που εξυπηρετεί την πόλη. Οι σιδηροδρομικοί άξονες συνδέουν το δίκτυο, Βόλος-Βελεστίνο-Λάρισα και επίσης λειτουργεί ένα εποχιακό δρομολόγιο, που έχει περιηγητικό χαρακτήρα από Άνω Λεχώνια προς Μηλιές. Σύνδεση επίσης με τις υπόλοιπες πόλεις της χώρας παρέχει σε ικανοποιητικό βαθμό το δίκτυο υπεραστικών συγκοινωνιών (ΚΤΕΛ), το οποίο έχει τακτικά δρομολόγια προς Αθήνα, Θεσσαλονίκη και άλλες πόλεις της Ελλάδας. Δρομολόγια υπάρχουν επίσης και προς Αλβανία και Βουλγαρία. Μέσα στην οικιστική περιοχή οι κάτοικοι εξυπηρετούνται με την αστική συγκοινωνία, μέσω των 16 γραμμών που έχουν ικανοποιητική συχνότητα (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Βόλου, 2015).

Όσον αφορά τις αεροπορικές συνδέσεις, στην Π.Ε. Μαγνησίας βρίσκεται ο Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου που είναι και το μόνο αεροδρόμιο του ηπειρωτικού χώρου, στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας. Η λειτουργία του είναι συμπληρωματική ως προς τους αερολιμένες της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας. Υπάρχουν πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού, όπως και πτήσεις τσάρτερ από τις χώρες της Ευρώπης αλλά δεν καλύπτουν όλο το εύρος του χρόνου, συνήθως εξυπηρετούν την θερινή τουριστική σεζόν (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Βόλου, 2015).

Τέλος στο Βόλο βρίσκεται το μοναδικό λιμάνι της ηπειρωτικής Ελλάδας, που είναι και ένα από τα μεγαλύτερα της χώρας. Είναι ένα επιβατικό-τουριστικό και εμπορικό λιμάνι που συνδέεται με το σιδηροδρομικό και με το οδικό δίκτυο της πόλης.

6.4.3. Λοιπές Υποδομές

Στις υπόλοιπες υποδομές της πόλης ανήκουν, το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, το Τεχνολογικό πάρκο Βόλου της Α'ΒΙΠΕ που στεγάζει το Ινστιτούτο Έρευνας και Τεχνολογίας Θεσσαλίας καθώς και το Γενικό Νοσοκομείου Βόλου «Αχιλλοπούλειο» (Κρατικό), και 13 ιδιωτικές κλινικές (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Βόλου, 2015).

6.5. Πολιτισμός

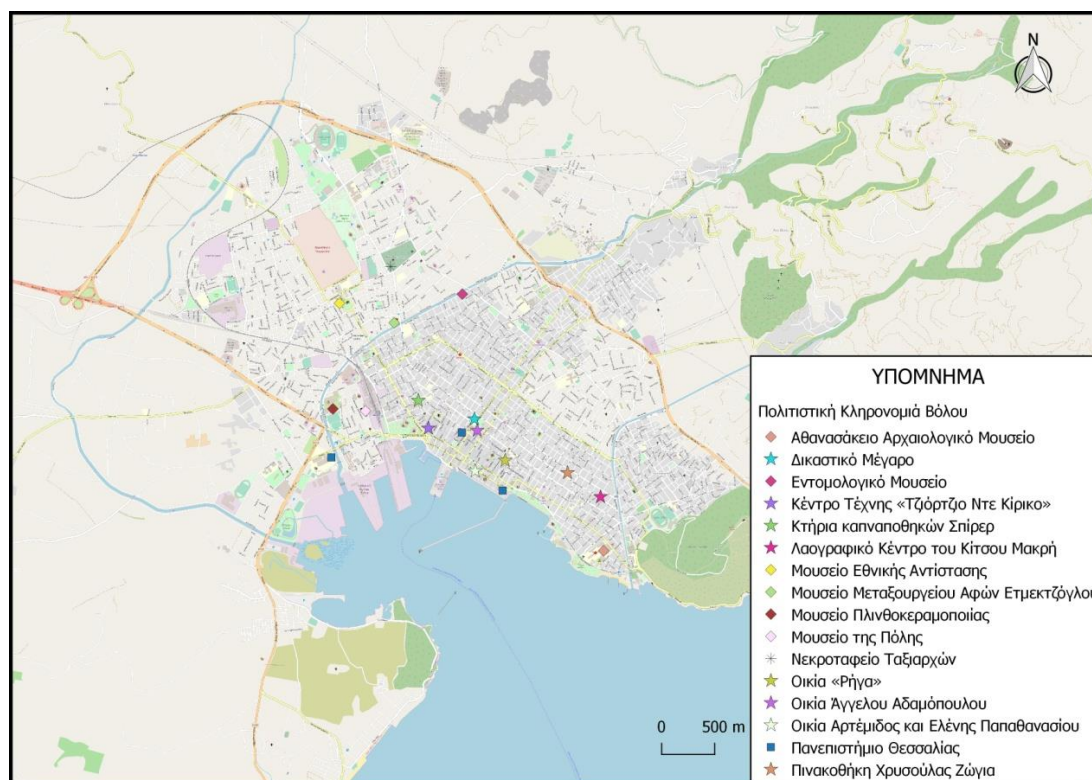
6.5.1. Πολιτιστικά Χαρακτηριστικά

Ο Βόλος είναι μια από τις πιο παλιές κατοικημένες πόλεις της Ελλάδας. Ιδιαίτερη αναγνωρισιμότητα έχει λάβει λόγω της μυθολογίας του. Έχει χαρακτηριστεί ως η πόλη των Κενταύρων, οι οποίοι κατά τη μυθολογία κατοικούσαν στο Πήλιο. Σημαντικό κόμματι της πόλης είναι και η Αργοναυτική Εκστρατεία του Ιάσωνα, της οποίας το πλοίο, η "Αργώ" κοσμήει το λιμάνι, αφού κατά την ιστορία από εκεί ξεκίνησε, με σκοπό να φέρει το χρυσόμαλλο δέρας.

Η πόλη του Βόλου διαθέτει πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, η οποία αποτελεί συνέχεια της ιστορίας της. Το κτιριακό απόθεμα είναι αρκετά σημαντικό, ενώ υπάρχουν μνημεία και μουσεία και αλλά κτίρια με μεγάλο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, κυρίως νεοκλασικά. Όλα αυτά παρατίθενται στον παρακάτω χάρτη αναλυτικά.

Η διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς, οι υπεύθυνοι και ο δήμος, οργανώνουν δράσεις με σκοπό την προσέλκυση των κατοίκων και των τουριστών. Μέσα σε αυτές συγκαταλέγονται οι εκθέσεις των μουσείων με διαφορετικό περιεχόμενο, συνήθως ιστορικές αναδρομές αλλά και καλλιτεχνικής και ψυχαγωγικής φύσεως. Από άποψη πολιτιστικών δρώμενων διοργανώνονται διάφορες κινηματογραφικές, θεατρικές παραστάσεις και live προβολές της μητροπολιτικής όπερας της Νέας Υόρκης, συναυλίες της φιλαρμονικής, εκθέσεις κ.ά. Σημαντική δράση έχουν αναλάβει και οι τοπικοί πολιτιστικοί σύλλογοι (www.doepap.gr/).

Χάρτης 3: Πολιτιστική Κληρονομιά Βόλου



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Τέλος ενεργή συμμετοχή στα δρώμενα της πόλης έχει το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, που εδρεύει στο Βόλο. Μέσω του συνεδριακού τουρισμού, προωθείται η πόλη και ο πολιτισμός, ενώ το ίδιο το Πανεπιστήμιο συμμετέχει και οργανώνει εκδηλώσεις πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

6.5.2. Τουρισμός και υποδομές

Ο τουρισμός κατέχει αρκετά σημαντικό ρόλο στην Π.Ε. Μαγνησίας, όπως φαίνεται και από την οικονομική φυσιογνωμία. Ο Βόλος διαθέτει ένα ευρύ φάσμα επιλογών για να προσφέρει στους επισκέπτες του. Αρχικά δεν επηρεάζεται από την εποχικότητα, λόγω της ύπαρξης του Πηλίου και της μορφολογίας του. Διαθέτει και χειμερινούς προορισμούς αλλά και θερινούς, ενώ παράλληλα στηρίζεται στην τοπική ιστορία και παράδοση όπως η γαστρονομία, τα μουσεία, οι αρχαιολογικοί χώροι και οι εκδηλώσεις που διοργανώνει ο Δήμος (Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Βόλου, Α Φάση, 2015- 2019).

Οι τουριστικοί πόροι που διαθέτει η περιοχή παρατίθενται παρακάτω:

- ❖ *Σημαντικό φυσικό περιβάλλον*
- ❖ *Χιονοδρομικό Κέντρο Πηλίου*
- ❖ *Ύπαρξη Πανεπιστημίου (Συνέδρια)*
- ❖ *Θρησκευτική παράδοση και κληρονομιά*
- ❖ *Παράκτιο Μέτωπο (θαλάσσιος και αλιευτικός τουρισμός)*
- ❖ *Πλούσια ιστορική και πολιτιστική παράδοση*
- ❖ *Γαστρονομία*
- ❖ *Τρενάκι Πηλίου*
- ❖ *Ύπαρξη φυσικών διαδρομών*
- ❖ *Αθλητικές Υποδομές*
- ❖ *Ενδιάμεσος σταθμός κρουαζιέρας*

Πηγή: (Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Βόλου, Α Φάση, 2015- 2019)

Εικόνα 14: Τουριστικοί Προορισμοί 1



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Σημαντική είναι και η τουριστική υποδομή που διαθέτει η περιοχή. Πιο συγκεκριμένα οι κλίνες ξενοδοχείων και καταλυμάτων στην ευρύτερη περιοχή της Μαγνησίας είναι 4.282 και ανήκουν στα 92 ξενοδοχεία της περιοχής και στα 74 ενοικιαζόμενα δωμάτια. Από αυτά, μόνο δύο ξενοδοχεία είναι 5 αστέρων ενώ υπάρχει και ένα παραδοσιακό κατάλυμα στην κατηγορία LUX, 7 ξενοδοχεία έχουν χαρακτηριστεί 4 αστέρων και 15 ξενοδοχεία 3 αστέρων. Τα υπόλοιπα ανήκουν στις κατηγορίες 2*,1*, A και B. Στην περιοχή του Βόλου οι κλίνες φτάνουν τις 1.693 (www.dimosvolos.gr & στοιχεία εμπορικού επιμελητηρίου Μαγνησίας). Σημαντική είναι και η αναφορά στη διαθεσιμότητα των Airbnb, που αποτελεί μια τάση της εποχής και επιλέγεται αρκετά συχνά από τους επισκέπτες. Σύμφωνα με τα σημερινά στοιχεία υπάρχουν στην ευρύτερη περιοχή του Βόλου 103 διαμερίσματα που παρέχουν τις υπηρεσίες τους. Ο αριθμός των Airbnb μπορεί να μεταβληθεί από μέρα σε μέρα, διότι εμπίπτει στη διαχείριση των ιδιωτών, που έχουν στην κατοχή τους ακίνητη περιουσία με σκοπό την εκμετάλλευση, και ενίοτε την ιδιοκατοίκηση. Επιπλέον μπορεί κάποιος που έχει ένα διαμέρισμα ή δωμάτιο προς ενοικίαση στον ιστότοπο της πλατφόρμας να

μην έχει την δυνατότητα να παρέχει υπηρεσίες, ή απλά να μην επιθυμεί. Στην εικόνα από κάτω εμφανίζεται η συγκέντρωση των Airbnb και η θέση τους από την ιστοσελίδα.

Εικόνα 15: Η συγκέντρωση και θέση των Airbnb για την περιοχή της Μαγνησίας



Πηγή: www.airbnb.com

Εικόνα 16: Τουριστικοί Προορισμοί 2



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Στην περιοχή υπάρχουν 40 τοπικά τουριστικά γραφεία για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και των επισκεπτών. Ενώ στην εστίαση υπάρχουν 332 υπηρεσίες παροχής γευμάτων, από τις οποίες οι 78 αποτελούν τσιπουράδικα και ουζερί, τα οποία επιβεβαιώνουν την παράδοση του Βόλου (Εμπορικό Επιμελητήριο Βόλου).

Η ανάλυση που προηγήθηκε δείχνει ότι ο Βόλος διαθέτει πολλά σημεία ενδιαφέροντος και είναι σε θέση να προσελκύσει ταξιδιώτες. Εκτός από το Πήλιο και τους παραδοσιακούς οικισμούς του, με την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική αλλά και την θέα που προσφέρει σχεδόν από κάθε σημείο του, υπάρχουν και άλλα πολύ ενδιαφέροντα σημεία που αξίζει κάποιος να επισκεφτεί. Παρακάτω παρατίθενται αναλυτικά τα πιο σημαντικά από αυτά:

- i. Οι παλιές καπναποθήκες του Παπαστράτου στο κτίριο των οποίων στεγάζεται σήμερα το παιδαγωγικό τμήμα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.
- ii. Ο ιερός ναός Αγίου Κωνσταντίνου, όπου χτίστηκε το 1936 και διαθέτει περίτεχνη αρχιτεκτονική και θέση στην παραλία του Βόλου, αποτελώντας σημείο αναφοράς.
- iii. Η Τράπεζα της Ελλάδας που αποτελεί επίσης σημείο αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος.
- iv. Το κινηματοθέατρο Αχιλλείο που χτίστηκε το 1925 και συνεχίζει την λειτουργία του μέχρι και σήμερα.
- v. Ο ιερός ναός Αγίου Νικολάου στο πιο κεντρικό σημείο της πόλης, όπου έχει ιδιαίτερο προσανατολισμό αλλά και ένα καμπαναριό στον εξωτερικό χώρο που αποτελεί έργο του Ιταλού γλύπτη Previsan το 1884.
- vi. Ο σιδηροδρομικός σταθμός του Βόλου που χτίστηκε το 1884, έχει ιδιαίτερη αρχιτεκτονική, και λειτουργεί και μουσείο με εκθέματα.
- vii. Το κέντρο τέχνης του Τζιόρτζιο ντε Κίρικο το οποίο φιλοξενεί εκθέσεις.
- viii. Το παραλιακό μέτωπο της πόλης.
- ix. Ο λόφος της Γορίτσας που αποτελεί ένα φυσικό ύψωμα 200μ. και στην κορυφή του έχει της εκκλησία της Ζωοδόχου Πηγής. Στους πρόποδες της Γορίτσας και δίπλα στη θάλασσα βρίσκεται ένα σπήλαιο μέσα στο οποίο έχει δημιουργηθεί μια εκκλησία. Είναι από τις γραφικότερες της πόλης και παρουσιάζει τρομερό ενδιαφέρον. Είναι αφιερωμένη στη Γέννηση της Θεοτόκου, ενώ φημολογείται ότι η πηγή που υπάρχει μέσα και κάποιες φορές γεμίζει με νερό μέρος της εκκλησίας, συνδέεται με την εκκλησία της Ζωοδόχου Πηγής στην κορυφή της Γορίτσας.

Πηγή: www.dimosvolos.gr

Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει σε ένα από τα σημαντικότερα τουριστικά αξιοθέατα της περιοχής. Αυτό είναι το τρενάκι του Πηλίου που προσελκύει πολύ μεγάλο αριθμό επισκεπτών και μπορεί να αποτελέσει ένα από τα δυναμικότερα στοιχεία για την προώθηση της. Το τρενάκι του Πηλίου που είναι γνωστό με το όνομα Μουτζούρης κατασκευάστηκε το 1903 και συνδέει το Βόλο με τις Μηλιές.

Εικόνα 17: Το τρενάκι του Πηλίου 1



Εικόνα 18: Το τρενάκι του Πηλίου 2



Πηγή: www.dimosvolos.gr

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η κατασκευή του σιδηρόδρομου που έχει μήκος 60 εκατοστά και είναι ο στενότερος στην Ελλάδα, και από τους πιο στενούς παγκοσμίως. Η διαδρομή του ξεκινάει από τα Άνω Λεχώνια και καταλήγει στις Μηλίες, περνάει μέσα από γεμάτες βλάστηση πλαγιές και προσφέρει τρομερή θέα στον Παγασητικό. Η διαδρομή έχει μήκος 15 χλμ. και διαρκεί 90 λεπτά και έχει μέγιστη ταχύτητα 20χλμ. την ώρα (www.dimosvolos.gr).

Σημαντικοί είναι και οι αρχαιολογικοί χώροι της ευρύτερης περιοχής, που μπορούν να προσελκύσουν το ενδιαφέρον των τουριστών. Όλοι είναι προσβάσιμοι στο κοινό σε συγκεκριμένες ώρες και μέρες και προσφέρουν ξεναγήσεις σε ελληνικά και αγγλικά, ενώ μπορούν να δεχτούν και γκρούπς κατόπιν συνεννοήσεως. Έχουν ιδιαίτερο ιστορικό και αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον και συγκαταλέγονται στα μέρη που πρέπει να επισκεφτεί ένας τουρίστας όταν καταφθάσει στην περιοχή. Περισσότερες πληροφορίες είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα του Δήμου Βόλου (www.dimosvolos.gr.)

- **Εικόνα 19:** Αρχαιολογικός χώρος Σέσκλου



- **Εικόνα 20:** Αρχαιολογικός χώρος Διμηνίου



- **Εικόνα 21:** Αρχαιολογικός χώρος Αρχαίας Δημητριάδας



Ο Αρχαιολογικός χώρος της Δημητριάδος.

- **Εικόνα 22:** Αρχαιολογικός χώρος Νέας Αγχιάλου (Φθιώτιδες Θήβες)



Πηγή: www.dimosvolos.gr

6.5.3. Γαστρονομία και χώροι εστίασης

Η γαστρονομία της πόλης του Βόλου δεν παρουσιάζει κάποια ιδιαιτερότητα. Μεγάλο ποσοστό των κατοίκων, ήταν πρόσφυγες από τη Μικρά Ασία όπου εγκαταστάθηκαν εκεί, αλλά και κάτοικοι από άλλες περιοχές της Θεσσαλίας. Η ανάμειξη των πολιτισμών, των ανθρώπων αυτών, δεν αποτυπώθηκε στην τοπική κουζίνα. Σε αντίθεση με το Βόλο, ξακουστή είναι η πηλιορείτικη κουζίνα η οποία έχει κυριαρχήσει σε αυτόν, αφού οι συνταγές υιοθετήθηκαν από τα νοικοκυριά και τα εστιατόρια (Χαστάογλου, 2007).

Ο Βόλος παρόλα αυτά είναι ευρέως γνωστός στην Ελλάδα για την παράδοση των τσιπουράδικων του. Με τα χρόνια, η παράδοση αυτή εδραιώθηκε και πλέον μπορεί να θεωρηθεί ως το brand name της πόλης, να προσελκύσει τουρισμό και να ωφεληθεί. Αναλυτικότερα η ιεροτελεστία των τσιπουράδικων του Βόλου περιλαμβάνει τις λεγόμενες "γύρες" που περιλαμβάνουν ατομικά μπουκάλια τσίπουρου τα οποία συνοδεύονται κάθε φορά από διαφορετικούς μεζέδες. Η διαδικασία αυτή συναντάται αποκλειστικά στο Βόλο και στην ευρύτερη περιοχή της Μαγνησίας, ενώ ελάχιστα έχει επηρεαστεί και η Λάρισα που προσπαθεί να ακολουθήσει παρόμοια διαδικασία σερβιρίσματος.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι υπάρχει μια συσσωρευμένη προσπάθεια από τους επιχειρηματίες για την επισημοποίηση της δραστηριότητας. Η Ένωση Εστίασης Νομού Μαγνησίας πήρε την πρωτοβουλία, να αποκτήσει πιστοποίηση ISO στα τσιπουράδικα που θα διασφαλίζει την ποιότητα του τσίπουρου και του φαγητού που παρέχεται. Μέχρι και σήμερα 12 από τα 78 ενεργά τσιπουράδικα την έχουν λάβει.

Εκτός από τα ίδια τα τσιπουράδικα πολλές είναι και οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με την παραγωγή τσίπουρου στην περιοχή. Κάποια από αυτά είναι ιδιαίτερα δημοφιλή και προμηθεύουν όλη την Ελλάδα. Οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με την παραγωγή, προσπαθούν να εξελίξουν την τεχνογνωσία τους. Μια τελευταία πολύ ενδιαφέρουσα προσθήκη αποτελεί το παλαιωμένο τσίπουρο που έχει λάβει και ευρωπαϊκό βραβείο ανώτερης γεύσης (Manifesto Greco, 2017).

Συμπεράσματα

Ο Βόλος είναι μια πόλη που έχει χαμηλή κίνηση κρουαζιέρας αλλά έχει προοπτικές για να προσελκύσει την δραστηριότητα. Η πόλη του Βόλου έχει μια πολύ σημαντική θέση στην ηπειρωτική χώρα. Διαθέτει πολλά χαρακτηριστικά που μπορούν να προσελκύσουν τουρίστες στην περιοχή, όπως οι αρχαιολογικοί χώροι, η πολιτιστική κληρονομία, η γαστρονομία. Επάρκεια έχει και στις μεταφορικές υποδομές, ενώ πρόβλημα αποτελεί η χαμηλή κίνηση του αεροδρομίου. Ήδη η ευρύτερη περιοχή έχει αναπτύξει την τουριστική κίνηση και σκοπός είναι να αναπτυχθεί και η δραστηριότητα της κρουαζιέρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Το λιμάνι του Βόλου

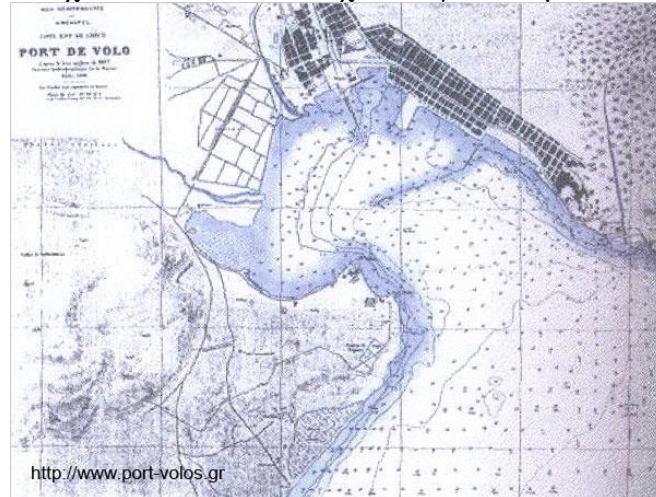
7.1. Ιστορία του λιμένα του Βόλου

Σύμφωνα με αρχαιολογικά ευρήματα, η κίνηση των πλοίων στη θαλάσσια περιοχή του Βόλου, χρονολογείται από την νεολιθική περίοδο. Η επικοινωνία γινόταν κυρίως με την περιοχή του Αιγαίου. Έναν αιώνα μετά το λιμάνι γνώρισε τρομερή άνθιση. Η νέα πόλη της Δημητριάδας που ιδρύθηκε έφερε στο λιμάνι τρομερή ανάπτυξη αφού μετατράπηκε σε διεθνές κέντρο μεταφορών, το οποίο είχε συναλλαγές με τη Μεσόγειο και ιδιαίτερα με τη Μ.Ασία, τη Συρία, την Αίγυπτο, τη Λιβύη, τη Ρώμη. Επίσης λειτουργούσε ως ναυπηγείο. Έως και την Ρωμαϊκή περίοδο είχε μια πολύ σημαντική θέση στην κατάταξη των ελληνικών λιμένων. Η μετεγκατάσταση του λιμένα στη σημερινή του θέση έγινε στο τέλος της Βυζαντινής περιόδου (www.port-volos.gr).

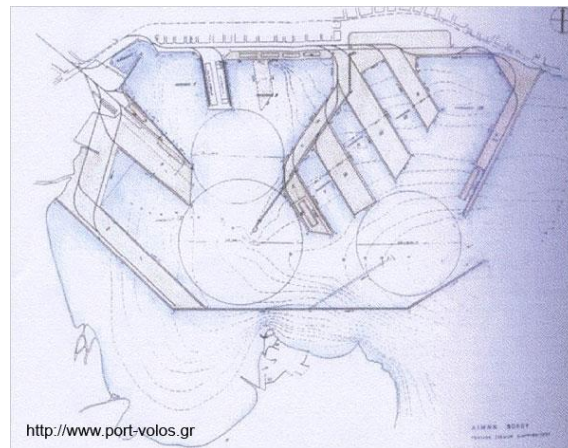
Η ίδρυση του Λιμενικού Ταμείου Βόλου, ήρθε με την προσάρτηση της Θεσσαλίας στο Ελληνικό κράτος το 1881, όπου ιδρύθηκε και η Λιμενική Επιτροπή. Από το 1889 έως και το 1923 έγιναν πολλά λιμενικά έργα σε ολόκληρη την Ελλάδα και τα παραλιακά της κέντρα για την ανάπτυξη της λιμενικής δραστηριότητας (www.port-volos.gr). Η ανάπτυξη του λιμένα συνέχισε με την προσέλκυση μεγάλων πλοίων, που μετέφεραν εμπορεύματα. Παράλληλα έγιναν στην πόλη έργα υποδομής για την εξυπηρέτηση του λιμανιού, όπως το σιδηροδρομικό και το οδικό δίκτυο που συνδεόταν απευθείας με αυτό. Μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα ο Βόλος θεωρήθηκε ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της εποχής του.

Η διαμόρφωση του λιμένα αποτέλεσε αντικείμενο σχεδιασμού για πολλούς μηχανικούς, μέχρι να φτάσει στην μορφή που είναι σήμερα. Πολλές μελέτες συντάχθηκαν από το 1890 μέχρι την τελική το 1983. Στις εικόνες παρακάτω βρίσκονται κάποια από τα επικρατέστερα σχέδια που έγιναν αλλά δεν εφαρμόστηκαν.

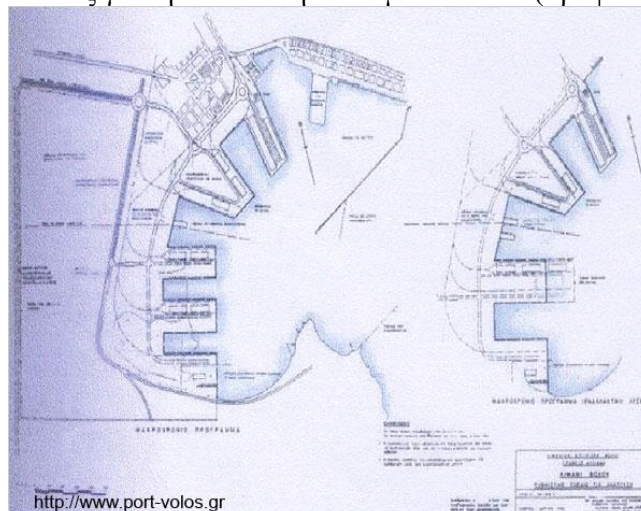
Εικόνα 23: Το σχέδιο των Γάλλων Τεχνικών για το λιμάνι του Βόλου, 1890



Εικόνα 24: Το σχέδιο του Δ. Πίππα για την ανάπτυξη του λιμένα Βόλου (1949)



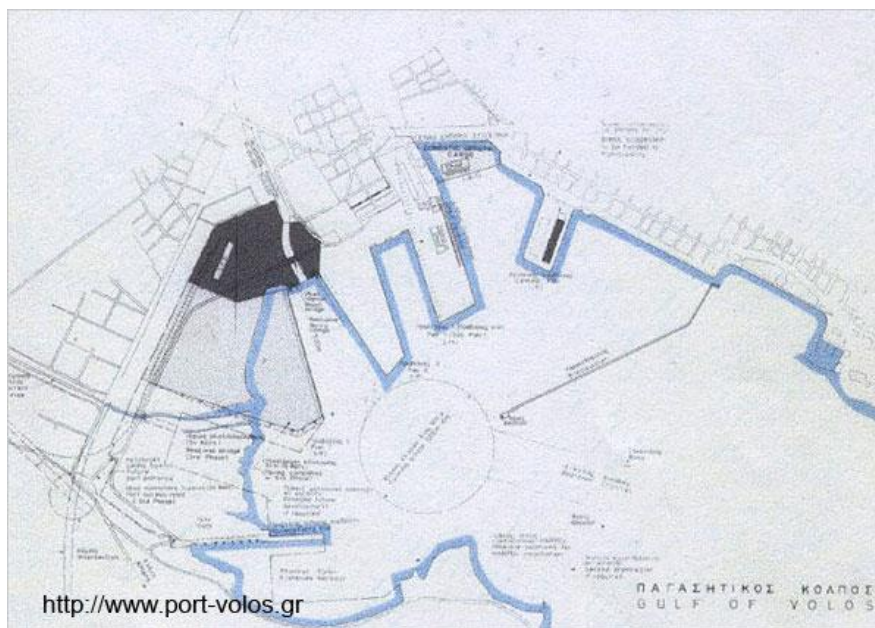
Εικόνα 25: Προτάσεις για την επέκταση του λιμένα Βόλου (Γραφείο Δοξιάδη, 1966)



Πηγή: www.port-volos.gr

Η μεγάλη κίνηση στον λιμένα που έφερε η γραμμή Βόλος- Συρία, προκάλεσε το ενδιαφέρον των επενδυτών και δημιούργησε πολλές ευκαιρίες με σημαντικότερη αυτή της συνεργασίας με την τεχνική εταιρεία ΑΡΧΙΡΟΔΟΝ, η οποία ήθελε να εκμεταλλευτεί το χώρο και να κατασκευάσει η ίδια τις προβλήτες που θα χρησιμοποιούσε. Η συνεργασία δεν προχώρησε και δημιουργήθηκε εκ νέου ένα τελικό σχέδιο από το γραφείο ΔΟΞΙΑΔΗ ΚΑΙ BERTLIN & PARTNERS το 1983 όπως φαίνεται στην εικόνα παρακάτω (www.port-volos.gr).

Εικόνα 26: Τελική πρόταση της επέκτασης του λιμανιού του Βόλου από το γραφείο Δοξιάδη το 1983



Πηγή: www.port-volos.gr

Όπως φαίνεται στην εικόνα το τελικό σχέδιο είχε:

- Προβλήτα II
- Προβλήτα III, για την εξυπηρέτηση των κοντέινερ και του γενικού εμπορίου
- Μεταφορά της ιχθυόσκαλας στην προβλήτα III
- Προβλήτα VI για σιδηρομεταλλεύματα
- Κατασκευή σιδηροδρομικού πορθμείου

Ο ρόλος του λιμένα δεν έπαψε να είναι σημαντικός για την Ελλάδα, αφού διατηρήθηκε στην τρίτη θέση σε εμπορευματική διακίνηση στη χώρα. Το 1986 η πόλη

επιλέχθηκε ως έδρα του Διεθνούς Ερευνητικού Κέντρου Ανατολικής Μεσογείου για τις Μεταφορές (ΔΕΚΑΜΜ) που ιδρύθηκε το 1986 υπό την αιγίδα του ΟΗΕ. Το γεωγραφικό πλάτος του λιμανιού είναι 39^ο, 20', 26'' και το γεωγραφικό μήκος είναι 22^ο, 51', 03'' (www.port-volos.gr).

7.2. Το λιμάνι του Βόλου σήμερα

7.2.1. Γεωγραφική Θέση

Ο λιμένας του Βόλου είναι το μοναδικό εμπορικό και τουριστικό λιμάνι της Περιφέρειας Θεσσαλίας και βρίσκεται περίπου στο κέντρο της ηπειρωτικής Ελλάδας. Το λιμάνι βρέχεται από τον Παγασητικό Κόλπο και πιο συγκεκριμένα βρίσκεται στο μυχό αυτού. Το νοτιοδυτικό όριο του αποτελεί η Άκρα Σέσκλου και βορειοανατολικό η κρηπιδωμένη ακτογραμμή της παραλίας των Αργοναυτών. Το βάθος και η επιφάνεια της λιμενολεκάνης του κόλπου είναι -13μ. και 1,3τ.χλμ. αντίστοιχα. Το εσωτερικό τμήμα του κόλπου διαθέτει για προστασία προσήνεμο μόλο 960 μέτρων και απάνεμο μόλο 400 μέτρων. Τη δεδομένη στιγμή, τα πλοία τα οποία μπορεί να εξυπηρετήσει το λιμάνι είναι 40.000 dwt αλλά έχει προγραμματιστεί η εκτέλεση έργων υποδομής για την υποδοχή πλοίων με μεγαλύτερο εκτόπισμα (Σχέδιο Παραλαβής-Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίου ΟΛΒ ΑΕ, 2015).

7.2.2. Υποδομές και Λειτουργία του Λιμένα

7.2.2.1 Επιβατική Λειτουργία

Η επιβατική χρήση του λιμένα έχει στρατηγική θέση στα σχέδια ανάπτυξης του. Ειδικότερα στο master plan που εκπονήθηκε το 2008 για το λιμάνι προβλέπεται η ανάπτυξη της υφιστάμενης επιβατικής χρήσης, που θα δημιουργήσει ουσιαστική προοπτική. Για το 2015 η κίνηση των επιβατών ήταν λίγο πάνω από 440.000. Τα κρουαζιερόπλοια που προσδέθηκαν στο λιμάνι για το χρόνο αυτό ήταν περίπου 50, ενώ οι επιβάτες κρουαζιέρας ήταν 30.000. Η επιβατική κίνηση εξυπηρετείται από τον κεντρικό προβλήτα που βρίσκεται στα ανατολικά και εκτείνεται νοτιοδυτικά με πλάτος 115μ. και μήκος 250μ. (Σχέδιο Παραλαβής-Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίου ΟΛΒ ΑΕ, 2015).

Η κεντρική προβλήτα συγκεκριμένα εξυπηρετεί τους συγκεκριμένους τύπους πλοίων: Επιβατηγό-Οχηματαγωγό (Ε/Γ-Ο/Γ), Επιβατηγό-Υδροπτέρυγο (Ε/Γ-Υ/Π) και άλλα τουριστικά σκάφη. Οι συνδέσεις όπως φαίνεται στην εικόνα παρακάτω είναι κυρίως με τις Σποράδες όπου υπάρχουν και τα πιο συχνά δρομολόγια, με την ανατολική πλευρά της Εύβοιας και τον Άγιο Κωνσταντίνο. Το καλοκαίρι υπάρχουν και δρομολόγια από το Βόλο προς το Τρίκερι που βρίσκεται στο ανατολικό άκρο του Παγασητικού Κόλπου. Παλαιότερα υπήρχαν συνδέσεις και με άλλα νησιά του Αιγαίου όπως τη Μυτιλήνη, τη Χίο, τη Νάξο, Σύρο, Πάρο, Μύκονο, Σαντορίνη, Κρήτη και Θεσσαλονίκη-Χαλκιδική, αλλά διακόπηκαν λόγω μειωμένης κίνησης (Σχέδιο Παραλαβής-Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίου ΟΛΒ ΑΕ, 2015).

Εικόνα 27: Ακτοπλοϊκές Συνδέσεις με άλλα λιμάνια



Πηγή: www.anes.gr

Οι εταιρείες που εξυπηρετούν την κίνηση είναι οι εξής:

-  AEGEAN FLYING DOLPHINS
-  ANES FERRIES
-  AQUA FERRIES
-  HELLENIC SEAWAYS

Η συνολική επιφάνεια του κεντρικού προβλήτα είναι 33.380τ.μ., ενώ το ανάπτυγμα παραβολής του είναι 700μ. και το ωφέλιμο βάθος ξεκινάει από -7μ. έως -13μ. Στον προβλήτα αυτό στεγάζονται τα γραφεία του Λιμεναρχείου, του Οργανισμού Λιμένος Βόλου αλλά και άλλες χρήσεις και δραστηριότητες (καφέ-μπάρ, εστιατόριο, γυμναστήριο κ.ά.). Επιπλέον λειτουργεί υπαίθριος χώρος στάθμευσης οχημάτων, που είναι ελεγχόμενος (Σχέδιο Παραλαβής-Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίου ΟΛΒ ΑΕ, 2015).

7.2.2.2. Εμπορική Λειτουργία

Πέρα από την επιβατική χρήση του λιμανιού του Βόλου εκτεταμένη είναι και η εμπορική χρήση του. Οι τέσσερις από τις πέντε προβλήτες εξυπηρετούν αυτή τη λειτουργία. Ειδικότερα το λιμάνι λειτουργεί ως κέντρο φορτοεκφόρτωσης ξηρών και υγρών χύδην φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων και στοιβασίας/αποθήκευσης φορτίων. Οι διαδικασίες αυτές λαμβάνουν χώρα στις τρεις προβλήτες, εκτός από την κεντρική όπου εξυπηρετεί την επιβατική κίνηση. Πιο συγκεκριμένα από την νοτιοδυτική πλευρά του λιμανιού προχωρώντας στη βορειοανατολική οι λιμενικές υποδομές που συνδέονται με την εμπορική χρήση είναι οι παρακάτω:

1. Προβλήτα σιδηροδρομικού Πορθμείου

«Ο προβλήτας αυτός βρίσκεται 500 m νότια της εκβολής του χειμάρρου Ξηριά στο νοτιότερο άκρο του λιμένα με ανατολική διεύθυνση και κρηπιδωμένη έως τώρα τη βόρεια πλευρά και την κεφαλή του με συνολικό ανάπτυγμα παραβολής 201 m. Λεκάνη εκσκαφής με ελάχιστο βάθος -6 m εκτείνεται βόρεια της βόρειας πλευράς του προβλήτα μέχρι περίπου 125 m, η οποία επεκτείνεται ανατολικά μέχρι το φυσικό πυθμένα αποτελώντας την λεκάνη ελιγμών των πλοίων».

2. Προβλήτα 3

«Το μεγάλης έκτασης έργο κατασκευής του Προβλήτα Νο 3, νοτιοδυτικά των εκβολών του χειμάρρου Κραυσίδα με δημιουργία χερσαίας έκτασης 80.000 m² αποτελεί ένα από τα κυριότερα έργα για τη συνολική ανάπτυξη του λιμένα. Ο προβλήτας αυτός εξυπηρετεί πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων».

3. Προβλήτα 2

«Έχει τριγωνικό σχήμα με νότιο - νοτιοανατολική διεύθυνση και συνολικό μήκος παραβολής 980 m. Η έκτασή του είναι 21.000 m² και διαθέτει δύο ηλεκτροκίνητους γερανούς ανυψωτικής ικανότητας 45t που εξυπηρετούν φορτοεκφορτώσεις εμπορευματοκιβωτίων και άλλων συσκευασμένων φορτίων».

4. Προβλήτα 1 (Σιλό)

«Βρίσκεται σε απόσταση 150μ. ανατολικά του παραπάνω προβλήτα, εκτεινόμενος στην ίδια διεύθυνση με αυτόν με ανάπτυγμα παραβολής 1000 m και έκταση 75.000 m². Περιλαμβάνει κτίριο σιλό χωρητικότητας 15.000 t, αποθήκη έκτασης 7.000 m² με την ανατολική του πλευρά να χρησιμοποιείται για τη διακίνηση γενικού τύπου φορτίων και δημητριακών, η δυτική πλευρά χρησιμοποιείται για διακίνηση φορτίων σιδήρου και η κεφαλή του για διακίνηση γενικών φορτίων».

Πηγή: Σχέδιο Παραλαβής-Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίου ΟΛΒ ΑΕ, 4^η Έκδοση, 2015 σελ. ΙΙ-4, ΙΙ-5, ΙΙ-6

Εικόνα 28: Το λιμάνι του Βόλου και η θέση των προβλητών σήμερα



Πηγή: www.port-volos.gr

Εκτός από τις προαναφερθείσες λειτουργίες, υπάρχει ακόμα μια θέση στο λιμάνι, η θέση Πευκάκια που βρίσκεται στα δυτικά της Άκρας Ιωλκού και σε αυτήν αναπτύσσονται λειτουργίες μηχανουργικές και νεωλκεία που εξυπηρετούν σκάφη μικρού και μεγάλου μεγέθους. Επιπρόσθετα στο παραλιακό μέτωπο της πόλης από το σημείο του κεντρικού προβλήτα έως και το βορειοανατολικό άκρο του λιμένα βρίσκεται η παραλία των Αργοναυτών, αποτελεί σημείο πρόσδεσης σκαφών αναψυχής, ιστιοπλοϊκών και yachts. Σημείο πρόσδεσης σκαφών αποτελεί επίσης και ο κυματοθραύστης που βρίσκεται στην λιμενολεκάνη, κατά μήκος της εσωτερικής προσήνεμης πλευράς του.

Τα συνολικά μεγέθη του λιμένα όσον αφορά την επιφάνεια είναι:

- ❖ Επιφάνεια χερσαίων χώρων: 314.300 τ.μ.
- ❖ Ανοικτοί χερσαίοι χώροι: 295.660 τ.μ.
- ❖ Επιφάνεια στεγασμένων χώρων: 18.890 m²
- ❖ Ανάπτυγμα κρηπιδωμάτων 3.451 μέτρα

Πηγή: Σχέδιο Παραλαβής-Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίου ΟΛΒ ΑΕ, 2015

7.2.2.3. Το θεσμικό Πλαίσιο Λειτουργίας του Λιμένα Βόλου

Το Λιμενικό Ταμείο Νομού Βόλου ήταν φορέας διοίκησης του λιμένα από το 1881 έως και το 1973 και λειτουργούσε υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ενέργειας. Το 1993 συγχωνεύτηκε με το Λιμενικό Ταμείου Σκοπέλου και δημιουργήθηκε το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας με το Π.Δ. 390/93 "Περί συγχωνεύσεως Λιμενικών Ταμείων σε επίπεδο Νομού". Το 2001 με τον Νόμο 2932/2001 (ΦΕΚ 145Α/27-06-2001), ξανά διασπάστηκε και έγινε μετατροπή στη διοίκηση του λιμανιού από Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου – Λιμενικό Ταμείο Βόλου σε Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία Οργανισμός Λιμένος Βόλου ΑΕ με έδρα τον Δήμο Βόλου. Σήμερα η εταιρεία ΟΛΒ ΑΕ είναι μια ανώνυμη εταιρεία κοινής ωφέλειας ΔΕΚΟ η οποία έχει ως σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος. Η εταιρεία λειτουργεί υπό το καταστατικό της και σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας έχοντας διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια (Σχέδιο Παραλαβής-Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίου ΟΛΒ ΑΕ, 2015)

7.3. Επιβατική Κίνηση Κρουαζιέρας

Ο τουρισμός κρουαζιέρας για την πόλη και το λιμάνι του Βόλου δεν είναι αρκετά ανεπτυγμένος. Η σκέψη και η ιδέα της ανάπτυξης του υποβόσκει όμως στα στρατηγικά σχέδια της ανάπτυξης της πόλης. Η πόλη όπως αναφέρθηκε στην ανάλυση της, διαθέτει αρκετά σημεία ενδιαφέροντος και τουριστικούς προορισμούς σε μικρές αποστάσεις από το κέντρο της πόλης, που με την σωστή στρατηγική προώθησης θα μπορούν να συμπεριληφθούν στα δρομολόγια των εταιρειών κρουαζιέρας παγκοσμίως. Η θέση του λιμανιού δημιουργεί από τα αρχαία χρόνια κανάλι διέλευσης για την ναυτιλία και το εμπόριο. Σήμερα η υφιστάμενη κίνηση και οι υποδομές βρίσκονται σε ένα επίπεδο που εξυπηρετείτε μεν η κίνηση και είναι λειτουργικό αλλά δεν προσελκύει επενδύσεις και περαιτέρω ανάπτυξη στην περιοχή.

Η κίνηση της κρουαζιέρας τα τελευταία δέκα χρόνια όπως θα αναλυθεί στα παρακάτω διαγράμματα δεν είναι σταθερή. Οι εταιρείες κρουαζιέρας επιλέγουν να συμπεριλάβουν το Βόλο στα δρομολόγια τους επηρεαζόμενες όχι μόνο από την ελκυστικότητα του σαν προορισμό, αλλά και σκεπτόμενες την κοινωνικοοικονομική κατάσταση που βρίσκεται, τα γεωπολιτικά δρώμενα, τις υποδομές εξυπηρέτησης. Μια πιθανή εξήγηση της επισκεψιμότητας είναι η ασταθής οικονομική κατάσταση, οι ελλείψεις υποδομές του λιμένα, η ανεπάρκεια συνεννόησης με τους φορείς της

διοίκησης, τα κόστη ελλιμενισμού, ακόμα και το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τον τομέα της ναυτιλίας της χώρας.

Πίνακας 22: Συνολικές Αφίξεις και επιβάτες κρουαζιέρας στο λιμάνι του Βόλου για τα έτη 2010 έως 2019

Έτος	Συνολικοί Επιβάτες	Συνολικές Αφίξεις Πλοίων
2019	12.574	22
2018	31.337	27
2017	7.618	9
2016	37.445	46
2015	67.096	57
2014	57.825	53
2013	20.227	31
2012	11.926	21
2011	72.796	61
2010	21.435	33

Πηγή: www.medcruise.com, ίδια επεξεργασία

Η επιβατική κίνηση της κρουαζιέρας στο Βόλο δεν είναι αρκετά ενθαρρυντική. Υπάρχουν κάποιες χρονιές μέσα στην τελευταία δεκαετία που η κινητικότητα είναι αρκετά χαμηλή και ανίκανη να προσδώσει ωφέλεια στην ανάπτυξη και την οικονομία της πόλης.

Τα νούμερα των επιβατών και των αφίξεων δεν είναι αρκετά ενθαρρυντικά για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην πόλη. Σε σχέση με τα ανεπτυγμένα λιμάνια της χώρας που εμφανίζουν αρκετά πιο αυξημένη κίνηση, ειδικότερα τα τελευταία χρόνια όπως φαίνεται στο κεφάλαιο 4.2.3. που οι αφίξεις για το 2019 φτάνουν τις 622 στο πιο δημοφιλές λιμάνι της χώρας, οι αντίστοιχες αφίξεις για το λιμάνι του Βόλου είναι μόλις 22. Το νούμερο αυτό μπορεί να μη φέρνει το λιμάνι στα 10 πρώτα της χώρας σε επισκεψιμότητα αλλά είναι ικανό για να τραβήξει πάνω του την απαραίτητη προσοχή για ανάπτυξη και επενδύσεις, αν συνδυαστεί με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής.

Εικόνα 29: Το λιμάνι και η πόλη του Βόλου



Πηγή: www.naftikachronika.gr

Διάγραμμα 24: Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων στο Λιμάνι του Βόλου 2010-2019



Πηγή: www.medcruise.com, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 25: Επιβάτες Κρουαζιέρας στο λιμάνι του Βόλου 2010-2019



Πηγή: www.medcruise.com, ίδια επεξεργασία

Είναι εμφανές από τα παραπάνω διαγράμματα, τα οποία συνάδουν ως προς τη μορφή τους, ότι αντί η κρουαζιέρα στο Βόλο να ακολουθεί τις παγκόσμιες, μεσογειακές και εθνικές τάσεις των τελευταίων χρόνων, που ακολουθούν μια ανοδική πορεία, η γραμμή της τάσης για τα λιμάνια του Βόλου είναι καθοδική. Παρατηρούνται πολύ έντονες διακυμάνσεις στην πορεία των διαγραμμάτων. Αναλυτικότερα έχοντας ως αφετηρία το 2010 οι επιβάτες κρουαζιέρας και οι αφίξεις των πλοίων ήταν 21.435 και 33 αντίστοιχα. Το 2019 ήταν 12.574 οι επιβάτες και 22 οι αφίξεις. Στο διάστημα της δεκαετίας μειώθηκαν σχεδόν κατά 50% οι επιβάτες ενώ οι αφίξεις λιγότερο. Στο μεσοδιάστημα υπήρξαν χρονιές όπως το 2012 και το 2017 όπου υπήρξε τεράστια πτώση, η οποία χρειάστηκε αρκετό καιρό για να ανακάμψει. Η χρονιά ρεκόρ για την δραστηριότητα στο λιμάνι του Βόλου ήταν το 2011, ενώ ακολουθεί με μικρή μείωση το 2015. Στο διάστημα αυτών των τριών ετών, ο τομέας της κρουαζιέρας προσπαθούσε να ανακάμψει καθώς ακολουθούσε μια ανοδική τάση. Από το 2016 και μετά πάλι υπάρχει κατακόρυφη μείωση, με μια προσπάθεια το 2018 να ανακάμψει, αλλά όχι πολύ σημαντική ώστε να αλλάξει την γραμμή τάσης. Το διάγραμμα 24 που εμφανίζεται παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο μελέτης, και να συσχετιστεί με τα δρώμενα της εποχής, την οικονομική κατάσταση (κ.κ. ΑΕΠ) των αντίστοιχων χρόνων και τις γεωπολιτικές εξελίξεις της χώρας αλλά και των γειτονικών χωρών. Όλα αυτά τα στοιχεία θα μπορούσαν να επηρεάσουν την κίνηση του τομέα και να εξηγήσουν τις έντονες διακυμάνσεις. Για παράδειγμα το 2015 πολλά συμβάντα της Τουρκίας που την καθιστούσαν μη ασφαλή προορισμό, οδήγησαν στην αναδρομολόγηση των προορισμών, αυξάνοντας έτσι την κίνηση στα λιμάνια της Ελλάδας.

Εικόνα 30: Το λιμάνι του Βόλου



Πηγή: www.naftikachronika.gr

Παρακάτω παρατίθενται οι βασικότερες υποδομές του λιμένα που εξυπηρετούν την κρουαζιέρα στο λιμάνι του Βόλου:

Μέγιστες διαστάσεις πλοίων προς ελλιμενισμό

- Μήκος: 445μ.
- Πλάτος: 90 μ.
- Απαιτούμενο Βάθος: 13 μ.

Αγκυροβόλιο

- Διαθέσιμο: Ναι
- Προσφορά βοηθητικού πλοίου: Ναι
- Διαθέσιμα ρυμουλκά: Ναι
- Παλιρροϊκή κίνηση: 0,3 μ. μέγ.

Θέσεις πλευρίσης

- Συνολικός αριθμός θέσεων ελλιμενισμού: 5
- Συνολικό μήκος θέσης πλευρίσης: 5.938μ.
- Βάθος αποβάθρας: 17.5-13μ.
- Τερματικοί σταθμοί: 3

Αποστάσεις / Μεταφορές

- Κέντρο πόλης: 300μ.
- Αεροδρόμιο: 25 χλμ. (Ν. Αγχίαλος), 237χλμ (Αεροδρόμιο Μακεδονία, Θεσσαλονίκη), 338χλμ (Διεθνής Αερολιμένας -Ελευθέριος Βενιζέλος, Αθήνα)
- Λεωφορείο: Διαθέσιμο
- Άλλα: Ταξί, θέσεις στάθμευσης – πάρκινγκ λιμένα Βόλου, Κεντρική προβλήτα

Πληροφορίες ασφαλείας του λιμανιού

- Συμμόρφωση με ISPS: Ναι

Πηγή: www.medcruise.com

Συμπεράσματα:

Το λιμάνι του Βόλου έχει και επιβατική και εμπορική κίνηση, δεν αποτελεί σημαντικό λιμάνι κρουαζιέρας για την Ελλάδα. η χρήση του είναι κυρίως εμπορική, αφού οι 4 από τις πέντε προβλήτες εξυπηρετούν αυτόν τον σκοπό. Η κεντρική προβλήτα εξυπηρετεί την επιβατική κίνηση, συνδέοντας ουσιαστικά τον Βόλο με τις Σποράδες, αφού αποτελεί την κυριότερη σύνδεση με αυτά τα νησιά. Η κρουαζιέρα φιλοξενεί στον προβλήτα 2 μαζί με τα εμπορευματοκιβώτια. Οι υποδομές για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας συνεπώς έχουν σημαντικές προοπτικές βελτίωσης, αφού στην υφιστάμενη κατάσταση δεν μπορούν να προσελκύσουν πολλές εταιρίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Το λιμάνι του Βόλου ως homeport

8.1. Κριτήρια για επιλογή λιμένα από τις εταιρείες ως homeport

Η επιλογή του προορισμού αφετηρίας και του λιμανιού, που θα χρησιμοποιήσει το κρουαζιερόπλοιο, εξαρτάται αποκλειστικά από την εκάστοτε εταιρεία και την περιοχή που δραστηριοποιείται. Οι εταιρείες πρέπει να τηρούν πλήρως τα υψηλά στάνταρ της παροχής υπηρεσιών προς τους πελάτες. Τα λιμάνια αφετηρίας αποτελούν μια ξεχωριστή κατηγορία λιμένων γιατί χρειάζεται να πληρούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις, και κριτήρια.

Η εύρεση των κριτηρίων και η εφαρμογή τους, στον εκάστοτε λιμένα, έτσι ώστε να μπορεί να επιλεγεί από τις εταιρείες έχει αποτελέσει αντικείμενο μελέτης. Στόχος αυτών είναι η αναγνώριση των κρίσιμων παραγόντων που επηρεάζουν τις εταιρείες, με αποτέλεσμα να επιλέξουν έναν προορισμό ως λιμάνι αφετηρίας. Οι ερευνητές Πάλλης, Λεκάκου και Βαγγέλας (2010) χρησιμοποίησαν μια λογική ανάλυση για τον προσδιορισμό αυτών των παραγόντων που βασίζεται στην εύρεση προγενέστερης βιβλιογραφίας για κριτήρια επιλογής, η οποία αποδείχθηκε ότι είναι ελλιπής, ενώ έπειτα έγινε μια έκθεση ιδεών για την εύρεση νέων κριτηρίων και μία επιλογή στα ήδη υφιστάμενα, έως ότου κατέληξαν στα επικρατέστερα. Από εκεί και πέρα δόθηκε ένα ερωτηματολόγιο στις εταιρείες που αφορούσε την ελληνική κρουαζιέρα και τέλος όλα αυτά τα δεδομένα επεξεργάστηκαν.

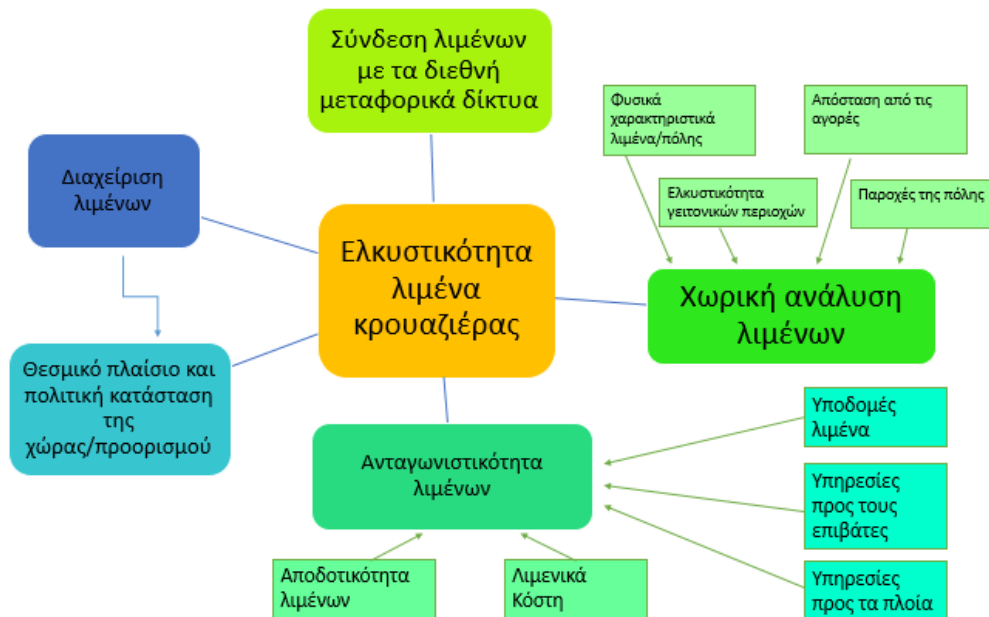
Η βιβλιογραφική αναδρομή ξεκίνησε το 1990 από τον Marti που έθεσε τις βάσεις για την ελκυστικότητα των λιμένων. Πιο συγκεκριμένα αναφέρεται σε δύο παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή ενός λιμένα και αυτές είναι η κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο ευρύτερος χώρος του λιμανιού, δηλαδή οι υποδομές και οι συνθήκες στις οποίες βρίσκεται η τοποθεσία που θα επισκεφτεί το πλοίο, δηλαδή τα φυσικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά του κάθε τόπου, όπως η διαθεσιμότητα της αγοράς ή οι αρχαιολογικοί χώροι κ.ά. Οι δυο παράγοντες αυτοί χρησιμοποιήθηκαν και από άλλους μελετητές, όπως ο McCalla το 1998, που πρόσθεσε ότι σημαντική παράμετρος στην επιλογή είναι η οπτική των εταιρειών κρουαζιέρας που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τα λιμάνια αφετηρίας που θα επισκεφτούν. Η μελέτη εύρεσης των κριτηρίων έχει ενισχυθεί από όλες αυτές τις προγενέστερες μελέτες και οδηγήθηκε στην αναγνώριση 34 διαφορετικών πιθανών παραγόντων που μπορούν να επηρεάσουν την επιλογή ενός

λιμένα αφετηρίας. Το brainstorming που ακολουθήθηκε οδήγησε στη διαλογή των επικρατέστερων από αυτούς. Υπάρχουν κατηγορίες παραγόντων όπως αυτές που αναφέρονται στη γενική εικόνα του λιμένα και αυτές που αναφέρονται στην ελκυστικότητα του τόπου, οι οποίες πρέπει να εξεταστούν ξεχωριστά. Για αυτόν τον λόγο το λιμάνι εξετάζεται από μια ευρεία προοπτική. Σε αυτήν την περίπτωση, για να αναλυθεί η σχέση μεταξύ των αναγκών των εταιρειών και της ελκυστικότητας των προορισμών, εμπλέκεται η έννοια της ανταγωνιστικότητας. Επιπλέον εξετάζονται οι υπηρεσίες που παρέχει ο λιμένας στα κρουαζιερόπλοια και τους επιβάτες. Ένα σημαντικό κομμάτι αυτών είναι το κόστος και η αποδοτικότητα. Επιπρόσθετα, λαμβάνεται υπόψιν το θεσμικό πλαίσιο της χώρας υποδοχής αλλά και η πολιτικό-οικονομική κατάστασή της, που είναι σημαντικές παράμετροι και πρέπει να δρουν υποστηρικτικά (Lekakou et.al., 2010).

Η ενσωμάτωση των λιμανιών στο διεθνές μεταφορικό δίκτυο αποτελεί σημαντικό παράγοντα της ελκυστικότητάς τους. Η διαλειτουργικότητα των δικτύων των μεταφορών είναι ένας από τους πιο κρίσιμους παράγοντες για την επιλογή των λιμένων ως homeports, αφού πρέπει να υπάρχει επαρκής σύνδεση του λιμένα με διεθνή αεροδρόμια, με διεθνείς διαδρόμους σιδηροδρομικής και οδικής κάλυψης (Lekakou et.al., 2010).

Επιπρόσθετα η χωρική ανάλυση των λιμένων-πόλεων συντελεί στην ελκυστικότητα, και βοηθάει στην αξιολόγησή τους. Αρχικά υπολογίζοντας τις αποστάσεις από τις δημοφιλείς τοπικές εμπορικές αγορές, καταγράφοντας τα φυσικά χαρακτηριστικά, τις παροχές που προσφέρει η πόλη στους επιβάτες και τέλος την ελκυστικότητα των γειτονικών περιοχών, που μπορεί να τους προσελκύσει.

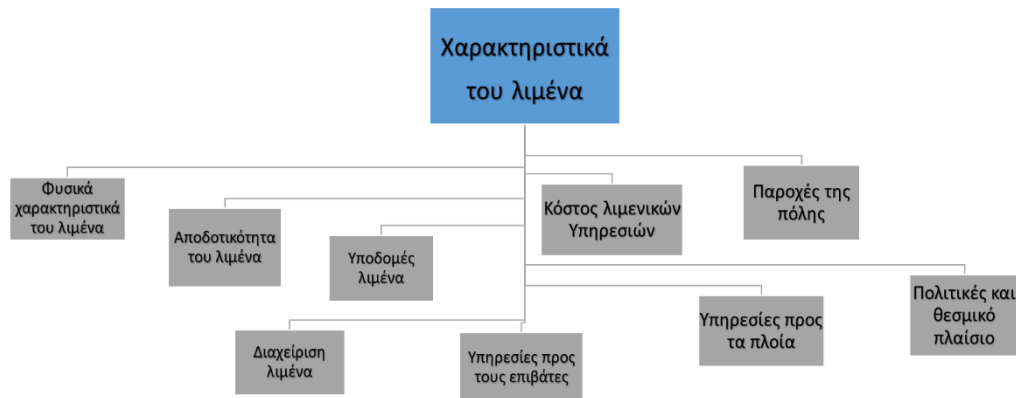
Διάγραμμα 26: Απεικόνιση των σημαντικότερων παραγόντων ελκυστικότητας λιμένων



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Όπως φαίνεται στο παραπάνω διάγραμμα, αναλύονται οι σημαντικότεροι παράγοντες που οδηγούν στην εύρεση των κριτηρίων και των ευρύτερων κατηγοριών τους, μέσω των οποίων καθορίζεται η ελκυστικότητα των λιμένων ως προορισμοί κρουαζιέρας. Όλη η διαδικασία οδηγεί στην εύρεση 12 κατηγοριών και 81 μοναδικών κριτηρίων. Για να βρεθεί η σημαντικότητα αυτών των κριτηρίων, οι ερευνητές δημιούργησαν μια κλίμακα με συντελεστή βαρύτητας από 1 έως και 5 στο κάθε κριτήριο έτσι ώστε να βαθμονομηθούν (Lekakou et.al., 2010).

Διάγραμμα 27: Οι 9 ευρύτερες κατηγορίες των χαρακτηριστικών του λιμένα που καθιστούν ένα λιμάνι αφετηρίας ελκυστικό



Πηγή: Pallis et., al, 2010, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 28: Οι 3 ευρύτερες κατηγορίες των χαρακτηριστικών του προορισμού που καθιστούν ένα λιμάνι αφετηρίας ελκυστικό



Πηγή: Pallis et., al, 2010, ίδια επεξεργασία

Όπως φαίνεται στα παραπάνω διαγράμματα 27 και 28, οι κατηγορίες απορρέουν από τις δύο βασικές ομάδες χαρακτηριστικών, που είναι αυτά του λιμένα και του προορισμού. Οι δύο ομάδες έχουν ίση βαρύτητα σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας και της στατιστικής ανάλυσης που έγινε από τους Πάλλη, Βαγγέλα και Λεκάκου. Παρόλο που υπάρχει άνιση κατανομή των παραγόντων τους, και οι υποδομές του λιμανιού, και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των προορισμών, συμβάλλουν το ίδιο

στην εικόνα και την ελκυστικότητα του προορισμού για τις εταιρείες (Lekakou et.al., 2010).

Πίνακας 23: Τα 81 κριτήρια και οι συντελεστές βαρύτητας τους, για την επιλογή των λιμένων αφετηρίας από τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Κριτήρια Επιλογής Ενός Λιμένα Για Δραστηριότητα Homeporting Από Τις Εταιρείες Κρουαζιέρας					
	Κριτήρια	Συντελεστής Βαρύτητας		Κριτήρια	Συντελεστής Βαρύτητας
1	Διαθεσιμότητα διεθνούς αεροδρομίου	4,77	42	Ορθή διαχείριση στην διοίκηση του λιμανιού	3,73
2	Ασφαλές περιβάλλον	4,59	43	Σταθμός πρώτων βοηθειών	3,73
3	Αεροπορικές συνδέσεις/ Διεθνή δρομολόγια	4,55	44	Υπηρεσίες Πλοήγησης από το λιμάνι	3,73
4	Ασφαλείς αεροπορικές μεταφορές	4,5	45	Συνδέσεις ακτογραμμής	3,68
5	Ικανότητα εξυπηρέτησης μεγάλου αριθμού επιβατών ταυτοχρόνως	4,45	46	Χώρος στάθμευσης ΙΧ	3,64
6	Βάθος λιμανιού	4,41	47	Κόστος λειτουργίας για τις εγκαταστάσεις των εταιριών κρουαζιέρας	3,64
7	Υποδομή ασφαλούς και γρήγορης επιβίβασης/αποβίβασης επιβατών	4,41	48	Ενδολιμενικές μεταφορές	3,64
8	Πολιτική άρσης καμποτάζ	4,36	49	Επαρκής αριθμός λεωφορείων και λεωφορειακών γραμμών	3,64
9	Χωρητικότητα αεροδρομίου	4,36	50	Ανταπόκριση στις μη-προβλεπόμενες ανάγκες των εταιριών κρουαζιέρας	3,64
10	Υπηρεσίες Ασφάλειας Λιμανιού	4,32	51	Αξιόπιστες επίγειες μεταφορές	3,59
11	Μέρη ιστορικού ενδιαφέροντος	4,32	52	Έξοδα ρυμούλκησης	3,55
12	Κίνητρα σε εταιρείες για ανάπτυξη δραστηριότητας home Porting	4,32	53	Σημεία ενημέρωσης τουριστών κρουαζιέρας	3,55
13	Πολιτική Σταθερότητα	4,27	54	Τοπική αγορά	3,5
14	Υποδομές διευκόλυνσης επιβατών	4,27	55	Ελκυστικές δραστηριότητες	3,5
15	Εγγύτητα σε δρομολόγια κρουαζιέρας	4,18	56	Αξιόπιστες θαλάσσιες μεταφορές	3,5
16	Κόστος υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια	4,18	57	Δυνατότητα θέσπισης μακροχρόνιων επιχειρηματικών/εμπορικών σχέσεων	3,5
17	Μήκος προβλήτα	4,18	58	Πρακτορεία ταξιδιών/κρουαζιέρας	3,5
18	Χρόνος πλήρους μεταστροφής πλοίου	4,18	59	Τουριστική Αστυνομία	3,45
19	Σύγχρονοι τερματικοί σταθμοί επιβατών	4,14	60	Εστιατόρια	3,45
20	Μέρη τουριστικού ενδιαφέροντος	4,14	61	Θρησκευτικός τουρισμός	3,32
21	Κόστος υπηρεσιών προς τους επιβάτες	4,14	62	Υποδομές για το προσωπικό της κρουαζιέρας	3,23
22	Τροφοδοσία καυσίμων	4,14	63	Σιδηροδρομικές υποδομές	3,23
23	Μέρη Πολιτιστικού ενδιαφέροντος	4,14	64	Συνεργασία με επίγειους παρόχους μεταφορών	3,23
24	Cruise Sites	4,09	65	Χώροι ανάπλασης	3,23

25	Παροχή προμηθειών προς το κρουαζιερόπλοιο	4,09	66	Συνεργασία με θαλάσσιους παρόχους μεταφορών	3,23
26	Λιμενικά τέλη	4,05	67	Πράσινος Τουρισμός	3,23
27	Κράτηση αποσκευών	4,05	68	Συνεδριακός Τουρισμός	3,18
28	Προστασία από καιρικά φαινόμενα	4,05	69	Τραπεζικές υπηρεσίες	3,18
29	Συνεργασία με αερομεταφορείς	4,05	70	Συμμετοχή σε παραδοσιακές δραστηριότητες	3,18
30	Υπηρεσίες που σχετίζονται με την ασφάλεια	4,05	71	Διασύνδεση λιμανιού με άλλα λιμάνια κρουαζιέρας	3,18
31	Ειδική μεταχείριση συχνών πελατών	4	72	Επιθεωρητές Ανώνυμων Εταιρειών	3,18
32	Επαρκής αριθμός ταξί γύρω από το λιμάνι	3,95	73	Πολιτική marketing του λιμανιού	3,14
33	Χρόνος για ελέγχους ασφαλείας	3,95	74	Υποδομές ναυπηγείων	3,09
34	Εθνική Τουριστική Πολιτική	3,95	75	Καταστήματα Duty Free	3
35	Υποδομές διαχείρισης λημμάτων	3,95	76	Internet Café	2,91
36	Πολιτική που αφορά στην παραχώρηση τερματικών του λιμανιού	3,86	77	Αθλητικός Τουρισμός	2,82
37	Κατάλληλες ξενοδοχειακές υποδομές	3,86	78	Ταχυδρομικές υπηρεσίες	2,77
38	Επίγειες συνδέσεις	3,82	79	Χώρος VIP	2,73
39	Δυνατότητα επίσκεψης σε κοντινούς τουριστικούς προορισμούς	3,82	80	Παιδότοπος	2,55
40	Υποδομές οδικού δικτύου	3,77	81	Αθλητικές εγκαταστάσεις	2,45
41	Διαθεσιμότητα διεθνούς σιδηροδρομικού σταθμού	3,73			

Πηγή: Pallis et., al, 2010, ίδια επεξεργασία

Στον πίνακα 24 καταγράφονται τα βασικότερα κριτήρια επιλογής ενός λιμένα αφετηρίας για την επίτευξη ενός δρομολογίου κρουαζιέρας. Τα κριτήρια αυτά αφορούν σε όλες τις παραμέτρους που μπορούν να ληφθούν υπόψιν και προσθέτουν στην ελκυστικότητα του εκάστοτε προορισμού. Σε όλα τα κριτήρια ο συντελεστής βαρύτητας βρίσκεται πάνω από τη μέση τιμή, δηλαδή πάνω από 2,5, γεγονός που τα καθιστά όλα σημαντικά. Στην πρώτη θέση βρίσκεται η ύπαρξη διεθνούς αεροδρομίου ως το πιο σημαντικό κριτήριο με το μεγαλύτερο συντελεστή βαρύτητας. Η διαθεσιμότητα διεθνούς αερολιμένα σε εγγύτητα με το λιμάνι και τα καταλύματα για ένα λιμάνι αφετηρίας είναι ζωτικής σημασίας για όλα τα λιμάνια αφετηρίας, ειδικά αν αφορά τους επιβάτες εξωτερικού. Πιο συγκεκριμένα ένας τουρίστας που μένει στο εξωτερικό και θέλει να μεταβεί στο λιμένα αφετηρίας της κρουαζιέρας του, θα χρησιμοποιήσει στις περισσότερες των περιπτώσεων για την μεταφορά του, αεροπλάνο. Καθώς και στην περίπτωση των εγχώριων επιβατών η ύπαρξη του αεροδρομίου είναι σημαντική αφού εξυπηρετεί τη μετάβαση στην πόλη από πιο απομακρυσμένους προορισμούς, αλλά και νησιά. Η ύπαρξη ενός ολοκληρωμένου

συστήματος συνδυασμένων μεταφορών είναι εξίσου σημαντική όπως επιβεβαιώνεται από τη λίστα των κριτηρίων που συμμετέχουν με μεγάλο συντελεστή βαρύτητας (Pallis et al., 2010).

Εκτός από την ύπαρξη του αεροδρομίου, εξίσου σημαντική είναι η αξιοπιστία των αεροπορικών μεταφορών και το πλήθος των αεροπορικών συνδέσεων που κατατάσσονται στην 3^η και 4^η θέση, ενώ η χωρητικότητα του αερολιμένα βρίσκεται στην 8^η θέση, και επιβεβαιώνει τη σημαντικότητα των αερομεταφορών για την δραστηριότητα του homeporting.

Η παροχή ασφάλειας στο λιμενικό χώρο αλλά και κατά την διάρκεια παραμονής στον προορισμό κατέχει επίσης πολύ σημαντική θέση στην κατάταξη, ενώ παρελκόμενα αυτής είναι η πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Γεγονότα που καταδεικνύουν ότι υπάρχει ασταθές περιβάλλον για έναν προορισμό, όπως οικονομική κρίση και άλλες έκνομες ενέργειες, τρομοκρατικές επιθέσεις, στρατιωτική αστάθεια, αποτελούν αποτρεπτικό και αν όχι απαγορευτικό παράγοντα για την επιλογή ενός λιμένα ως αφετηρία από τις εταιρείες κρουαζιέρας, γιατί οι εταιρείες δεν προτίθενται να ρισκάρουν την ασφάλεια και την ικανοποίηση των επιβατών (Pallis et al., 2010).

Ο τρίτος παράγοντας που είναι πολύ σημαντικός είναι οι υποδομές του λιμένα και η αποδοτικότητά του. Για να μπορέσει να ελλιμενιστεί ένα κρουαζιερόπλοιο βασικός παράγοντας είναι το λιμάνι να έχει τις απαραίτητες υποδομές για να το υποδεχτεί. Οι θέσεις πρόσδεσης, το μήκος τους, το βάθος του λιμένα, οι υποδομές επιβίβασης και αποβίβασης, ειδικότερα σε συνθήκες μεγάλου φόρτου πρέπει να είναι επαρκείς. Η ορθή εκμετάλλευση του χρόνου και του χώρου έτσι ώστε η απόδοση του λιμένα να είναι η βέλτιστη ακόμα και όταν ο όγκος των επιβατών είναι πολύ μεγάλος, είναι μια από τις σημαντικότερες προϋποθέσεις.

Για να μπορέσει να καταστεί homeport ένα λιμάνι πρέπει, η συνεργασία μεταξύ των εταιρειών και των αρμόδιων διοικητικών στελεχών του λιμένα να είναι συνεχόμενη και άριστη. Οι αρμόδιοι πρέπει να ενημερώνουν τις εταιρείες για την κατάσταση στην πόλη και το λιμάνι τους και να παρέχουν κίνητρα σε αυτές έτσι ώστε αυτό να επιλεγεί. Τις περισσότερες φορές τα κίνητρα που δίνονται στις εταιρείες από το λιμάνι ξεπερνούν τον παράγοντα κόστους των υπηρεσιών που παρέχονται στα κρουαζιερόπλοια (Pallis et. al., 2010).

Παρόλα αυτά, δεν μπορούν όλοι οι λιμένες να υποστηρίξουν δραστηριότητες homeporting. Τα λιμάνια έχουν κάποια χαρακτηριστικά πολύ συγκεκριμένα τα οποία είναι μη αναστρέψιμα στις περισσότερες των περιπτώσεων ή απαιτούν μεγάλα έργα υποδομών για να αναπτυχθούν. Αυτά είναι τα χαρακτηριστικά του ίδιου του λιμανιού όπως τα βάθος, τα χαρακτηριστικά του πλησιέστερου αεροδρομίου, τα χαρακτηριστικά του προορισμού και της αγοράς του (Pallis et al., 2017).

Κλείνοντας το κεφάλαιο των παραγόντων αξίζει να σημειωθεί ότι κυρίαρχοι είναι οι παράγοντες που σχετίζονται με το μεταφορικό δίκτυο, την οδική σύνδεση του λιμένα με την ενδοχώρα και το ποσοστό ικανοποίησης αυτού. Δεύτεροι στην κατάταξη είναι η ασφάλεια προς τους επιβάτες και το πλοίο, ενώ έπειτα έρχονται τα χαρακτηριστικά της τοποθεσίας και η ελκυστικότητα του προορισμού ως προς τους τουρίστες. Το τουριστικό ενδιαφέρον και οι δραστηριότητες αποτελούν σημαντικότερο παράγοντα όταν το λιμάνι είναι λιμάνι προορισμού, παρά όταν είναι λιμάνι αφετηρίας. Σε σύγκριση με τους υπόλοιπους παράγοντες η ύπαρξη τουριστικού ενδιαφέροντος για τα λιμάνια αφετηρίας μετατρέπεται σε χαμηλότερης βαρύτητας λόγω της διεκπεραιωτικής υπόστασής τους. Οι παράγοντες και τα κριτήρια που αναφέρθηκαν διαμορφώνουν έναν χάρτη οδηγό για την ανάπτυξη των λιμένων αφετηρίας, αφού περιλαμβάνουν και το εσωτερικό και το εξωτερικό περιβάλλον, δημιουργώντας ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο δράσεων και ενεργειών.

8.2. Εφαρμογή κριτηρίων στο λιμάνι του Βόλου

Τα κριτήρια για την επιλογή ενός homeporting λιμένα, αναφέρθηκαν παραπάνω, και είναι αποτέλεσμα των ερευνητών Πάλλη, Βαγγέλα και Λεκάκου (2010). Τα κριτήρια αυτά έχουν εφαρμοστεί στην ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία από πολλούς μελετητές και περιλαμβάνουν ένα μεγάλο εύρος απαιτήσεων στο οποίο μπορεί να βασιστεί κάποιος και να καταλήξει με ασφάλεια σε ένα συμπέρασμα για το πόσο ελκυστικό μπορεί να είναι ένα λιμάνι αφετηρίας για τις εταιρείες κρουαζιέρας. Πάραυτα υπάρχουν και επιπλέον παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψιν για τη δημιουργία μια ολοκληρωμένης και στοχευμένης στρατηγικής. Κάποια από αυτά είναι γενικότερης φύσεως και απευθύνονται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω η εθνική πολιτική και η στρατηγική του υπερκείμενου σχεδιασμού πρέπει να εναρμονίζεται με τις βλέψεις του εκάστοτε λιμένα για να επιτευχθεί ο στόχος και η ανάπτυξή του.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται ποια από τα 81 κριτήρια διαθέτει το λιμάνι του Βόλου:

Πίνακας 24: Εφαρμογή των κριτηρίων επιλογής για τη δραστηριότητα homeporting στο λιμένα του Βόλου

Επιλογής Ενός Λιμένα Για Δραστηριότητα Homeporting Από Τις Εταιρείες Κρουαζιέρας							
A.A	Κριτήρια	Συντ. Βαρύτητας	Το λιμάνι Βόλου		Κριτήρια	Συντ. Βαρύτητας	Το λιμάνι Βόλου
1	Διαθεσιμότητα διεθνούς αεροδρομίου	4,77	OXI	42	Ορθή διαχείριση στην διοίκηση του λιμανιού	3,73	ΝΑΙ
2	Ασφαλές περιβάλλον	4,59	ΝΑΙ	43	Σταθμός πρώτων βοηθειών	3,73	OXI
3	Αεροπορικές συνδέσεις/ Διεθνή δρομολόγια	4,55	OXI	44	Υπηρεσίες Πλοήγησης από το λιμάνι	3,73	OXI
4	Ασφαλείς αεροπορικές μεταφορές	4,5	OXI	45	Συνδέσεις ακτογραμμής	3,68	ΝΑΙ
5	Ικανότητα εξυπηρέτησης μεγάλου αριθμού επιβατών ταυτοχρόνως	4,45	OXI	46	Χώρος στάθμευσης ΙΧ	3,64	ΝΑΙ
6	Βάθος λιμανιού	4,41	ΝΑΙ	47	Κόστος λειτουργίας για τις εγκαταστάσεις των εταιρειών κρουαζιέρας	3,64	OXI
7	Υποδομή ασφαλούς και γρήγορης επιβίβασης/αποβίβασης επιβατών	4,41	OXI	48	Ενδολιμενικές μεταφορές	3,64	OXI
8	Πολιτική άρσης καμποτάζ	4,36	ΝΑΙ	49	Επαρκής αριθμός λεωφορείων και λεωφορειακών γραμμών	3,64	ΝΑΙ
9	Χωρητικότητα αεροδρομίου	4,36	OXI	50	Ανταπόκριση στις μη-προβλεπόμενες ανάγκες των εταιρειών κρουαζιέρας	3,64	OXI
10	Υπηρεσίες Ασφάλειας Λιμανιού	4,32	ΝΑΙ	51	Αξιόπιστες επίγειες μεταφορές	3,59	ΝΑΙ
11	Μέρη ιστορικού ενδιαφέροντος	4,32	ΝΑΙ	52	Έξοδα ρυμούλκησης	3,55	ΝΑΙ
12	Κίνητρα σε εταιρείες για ανάπτυξη δραστηριότητας home Porting	4,32	OXI	53	Σημεία ενημέρωσης τουριστών κρουαζιέρας	3,55	ΝΑΙ
13	Πολιτική Σταθερότητα	4,27	ΝΑΙ	54	Τοπική αγορά	3,5	ΝΑΙ
14	Υποδομές διευκόλυνσης επιβατών	4,27	ΝΑΙ	55	Ελκυστικές δραστηριότητες	3,5	ΝΑΙ
15	Εγγύτητα σε δρομολόγια κρουαζιέρας	4,18	ΝΑΙ	56	Αξιόπιστες θαλάσσιες μεταφορές	3,5	ΝΑΙ
16	Κόστος υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια	4,18	ΝΑΙ	57	Δυνατότητα θέσπισης μακροχρόνιων επιχειρηματικών/εμπορικών σχέσεων	3,5	ΝΑΙ
17	Μήκος προβλήτα	4,18	ΝΑΙ	58	Πρακτορεία ταξιδιών/κρουαζιέρας	3,5	ΝΑΙ
18	Χρόνος πλήρους μεταστροφής πλοίου	4,18	ΝΑΙ	59	Τουριστική Αστυνομία	3,45	OXI
19	Σύγχρονοι τερματικοί σταθμοί επιβατών	4,14	OXI	60	Εστιατόρια	3,45	ΝΑΙ
20	Μέρη τουριστικού ενδιαφέροντος	4,14	ΝΑΙ	61	Θρησκευτικός τουρισμός	3,32	ΝΑΙ
21	Κόστος υπηρεσιών προς τους επιβάτες	4,14	ΝΑΙ	62	Υποδομές για το προσωπικό της κρουαζιέρας	3,23	OXI
22	Τροφοδοσία καυσίμων	4,14	ΝΑΙ	63	Σιδηροδρομικές υποδομές	3,23	ΝΑΙ
23	Μέρη Πολιτιστικού ενδιαφέροντος	4,14	ΝΑΙ	64	Συνεργασία με επίγειους παρόχους μεταφορών	3,23	OXI

24	Cruise Sites	4,09	NAI	65	Χώροι ανάπλασης	3,23	NAI
25	Παροχή προμηθειών προς το κρουαζιερόπλοιο	4,09	OXI	66	Συνεργασία με θαλάσσιους παρόχους μεταφορών	3,23	NAI
26	Λιμενικά τέλη	4,05	NAI	67	Πράσινος Τουρισμός	3,23	NAI
27	Κράτηση αποσκευών	4,05	OXI	68	Συνεδριακός Τουρισμός	3,18	NAI
28	Προστασία από καιρικά φαινόμενα	4,05	NAI	69	Τραπεζικές υπηρεσίες	3,18	NAI
29	Συνεργασία με αερομεταφορείς	4,05	OXI	70	Συμμετοχή σε παραδοσιακές δραστηριότητες	3,18	NAI
30	Υπηρεσίες που σχετίζονται με την ασφάλεια	4,05	NAI	71	Διασύνδεση λιμανιού με άλλα λιμάνια κρουαζιέρας	3,18	NAI
31	Ειδική μεταχείριση συχνών πελατών	4	OXI	72	Επιθεωρητές Ανώνυμων Εταιρειών	3,18	OXI
32	Επαρκής αριθμός ταξί γύρω από το λιμάνι	3,95	NAI	73	Πολιτική marketing του λιμανιού	3,14	OXI
33	Χρόνος για ελέγχους ασφαλείας	3,95	OXI	74	Υποδομές ναυπηγείων	3,09	NAI
34	Εθνική Τουριστική Πολιτική	3,95	OXI	75	Καταστήματα Duty Free	3	OXI
35	Υποδομές διαχείρισης λημμάτων	3,95	NAI	76	Internet Café	2,91	NAI
36	Πολιτική που αφορά στην παραχώρηση τερματικών του λιμανιού	3,86	NAI	77	Αθλητικός Τουρισμός	2,82	NAI
37	Κατάλληλες ξενοδοχειακές υποδομές	3,86	OXI	78	Ταχυδρομικές υπηρεσίες	2,77	NAI
38	Επίγειες συνδέσεις	3,82	NAI	79	Χώρος VIP	2,73	OXI
39	Δυνατότητα επίσκεψης σε κοντινούς τουριστικούς προορισμούς	3,82	NAI	80	Παιδότοπος	2,55	NAI
40	Υποδομές οδικού δικτύου	3,77	NAI	81	Αθλητικές εγκαταστάσεις	2,45	NAI
41	Διαθεσιμότητα διεθνούς σιδηροδρομικού σταθμού	3,73	OXI				

Πηγή: Pallis et.,al, 2010), ίδια επεξεργασία

Από τα 81 κριτήρια, το λιμάνι του Βόλου σήμερα διαθέτει τα 53, ενώ τα 28 όχι. Η γενικότερη εικόνα δείχνει ότι η κατάσταση του Βόλου, ως προορισμός αφετηρίας έχει προοπτικές αφού ήδη πληροί τα περισσότερα κριτήρια. Εμβαθύνοντας λίγο περισσότερο στην ανάλυση των κριτηρίων διαπιστώνεται ότι τα 28 κριτήρια που δεν πληρούνται έχουν κατά μέσο όρο συντελεστή βαρύτητας 3,83 σε κλίμακα από ένα έως πέντε, ενώ τα κριτήρια που πληρούνται έχουν κατά μέσο όρο 3,67. Αυτό φανερώνει ότι από τα κριτήρια που δεν πληρούνται, επειδή είναι και λιγότερα σε αριθμό, έχουν τα περισσότερα αυξημένο συντελεστή βαρύτητας, είναι επομένως πιο σημαντικά για την επιλογή του λιμανιού από τις εταιρείες, όπως δείχνει και ο μέσος όρος. Άρα είναι επιτακτικότερη η ανάγκη για το λιμάνι και την πόλη να κάνουν τις απαραίτητες ενέργειες για να τα εκπληρώσει.

Οι περισσότερες αρνητικές απαντήσεις εντοπίζονται στις προϋποθέσεις που αφορούν στις υποδομές του λιμένα και τις μεταφορικές υποδομές, ιδίως την αεροπορική σύνδεση του λιμένα αλλά και την ικανότητα του αεροδρομίου. Δηλαδή τα κριτήρια που δεν πληρούνται αφορούν περισσότερο την ομάδα των υποδομών του λιμένα που αναφέρθηκε παραπάνω αλλά και λιγότερο την ομάδα των χαρακτηριστικών του προορισμού, ειδικότερα στον παράγοντα που αφορά την παροχή διατροφικών μεταφορών.

Ειδική αναφορά πρέπει να γίνει στο γεγονός ότι το κριτήριο με τη μεγαλύτερη βαρύτητα που αφορά στην ύπαρξη διεθνούς αερολιμένα, στην περιοχή δεν υπάρχει, ενώ στα δέκα πρώτα κριτήρια, τα 6 από αυτά δεν πληρούνται και αφορούν στις υποδομές του αεροδρομίου και του λιμένα. Πιο συγκεκριμένα, το λιμάνι δεν έχει την δυνατότητα να εξυπηρετήσει μεγάλο αριθμό επιβατών ταυτοχρόνως, αλλά και τη δυνατότητα για γρήγορη και ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση λόγω της έλλειψης σύγχρονων τερματικών σταθμών, με αποτέλεσμα οι χρόνοι των ελέγχων ασφαλείας να καθυστερούν. Γενικότερα, οι υποδομές υποδοχής των επιβατών αλλά και οι υποδομές του προσωπικού δεν πληρούν τις προϋποθέσεις της σύγχρονης βιομηχανίας της κρουαζιέρας. Παράλληλα δεν παρέχεται ειδική μεταχείριση για τους συχνούς πελάτες και δεν υπάρχει κάποιος χώρος υποδοχής και εξυπηρέτησης των VIP επιβατών αλλά και ούτε παροχή για την κράτηση αποσκευών.

Όπως αναφέρθηκε και πριν κάποιες από τις σημαντικότερες προϋποθέσεις είναι οι μεταφορικές συνδέσεις. Για να επιτευχθούν πρέπει να επιδιώκονται συνεργασίες μεταξύ του αερομεταφορικού και του οδικού συστήματος που στην παρούσα κατάσταση δεν υφίστανται, όπως και η σύνδεση με διεθνή σιδηρόδρομο. Ο σιδηροδρομικός άξονας που εξυπηρετεί την πόλη είναι τοπικού χαρακτήρα και συνδέεται με τον σταθμό της Λάρισας από όπου περνάει η σιδηροδρομική γραμμή που συνδέει την χώρα με τα Βαλκάνια και την υπόλοιπη Ευρώπη. Ελλειπείς φαίνεται να είναι και οι ξενοδοχειακές υποδομές της πόλης που αποτελούν πολύ σημαντικό παράγοντα για την homeporting δραστηριότητα. Όσον αφορά στα καταστήματα duty free στο λιμάνι δεν παρέχονται, όπως και η παροχή προμηθειών προς τα κρουαζιερόπλοια που είναι μια διαδικασία που πρέπει να διεξάγεται με προκαθορισμένο τρόπο.

Ένα από τα σημαντικότερα όμως προβλήματα για το λιμάνι είναι η έλλειψη στρατηγικής πολιτικής και σχεδίου μάρκετινγκ (για όλα τα επίπεδα του σχεδιασμού, εθνικό, περιφερειακό, τοπικό) που θα ορίζει το πλαίσιο και τις δράσεις που θα πρέπει να ληφθούν για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας και ειδικότερα του homeporting στην περιοχή.

Συμπεράσματα:

Η παραπάνω ανάλυση έχει γίνει με σκοπό την μελέτη του λιμένα του Βόλου ως homeport. Όπως έχει σήμερα η υφιστάμενη κατάσταση, το λιμάνι δεν μπορεί να αποτελέσει λιμάνι αφετηρίας, λόγω της ελλειμματικής κατάστασης του, ιδίως στις αεροπορικές συνδέσεις και στις υποδομές του ίδιου του λιμανιού αλλά και στην έλλειψη μιας στοχευμένης στρατηγικής marketing. Επενδύοντας λοιπόν στις αναπτυξιακές προοπτικές αλλά και στα ήδη κεκτημένα τα οποία χρειάζονται συνεχείς αναθεωρήσεις για να διατηρηθούν, είναι δυνατόν, το λιμάνι του Βόλου να αποτελέσει ένα κόμβο homeporting, ελκυστικό προς τις διεθνείς εταιρείες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Πολιτικές για την ανάπτυξη του homeporting

9.1. Γενικές προτάσεις για την ανάπτυξη του ελληνικού homeporting

Για την ανάπτυξη οποιουδήποτε χώρου ή αντικειμένου ή υποδομής, πρέπει το περιβάλλον στον οποίο εντάσσεται να έχει κατάλληλες, ευνοϊκές αλλά και υποστηρικτικές συνθήκες έτσι ώστε να ακμάσει. Έτσι και στην περίπτωση του homeporting που αποτελεί υποκατηγορία της δραστηριότητας της κρουαζιέρας, του τομέα του τουρισμού και της ναυτιλίας, αυτές πρέπει να διέπονται από τις αρχές της συνεργασίας, της υποστήριξης, της οργάνωσης και εξέλιξης.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω υπάρχουν συγκεκριμένα κριτήρια τα οποία πρέπει να πληροί ένα λιμάνι για να έχει δραστηριότητα homeporting. Οι γενικότερες προδιαγραφές που ισχύουν σε όλα τα λιμάνια που θέλουν ή προσπαθούν να αναπτυχθούν ως homeports αναφέρονται συνοπτικά παρακάτω:

- ✚ Η θέση του λιμένα ως προορισμός στρατηγικής σημασίας για την κρουαζιέρα
- ✚ Το δημοφιλές του τουριστικού προορισμού
- ✚ Ευρύτερη πολιτική και θεσμική σταθερότητα της χώρας και του προορισμού
- ✚ Ασφάλεια
- ✚ Άμεση και έμμεση εγγύτητα με υποδομές τουρισμού και καταλυμάτων
- ✚ Άμεση επικοινωνία με διεθνές αεροδρόμιο, οδικές συνδέσεις και αγορές-κέντρα της πόλης
- ✚ Σύγχρονες υποδομές πρόσδεσης για τον ελλιμενισμό των κρουαζιερόπλοιων
- ✚ Εναρμονισμός με τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας
- ✚ Υποδομές επιβατικών σταθμών που θα εξυπηρετούν τη διακίνηση των επιβατών, των αποσκευών και θα παρέχουν υπηρεσίες σε επιβάτες και πλήρωμα.
- ✚ Σύγχρονες συνθήκες τροφοδοσίας, εφοδιασμού υλικών και εξοπλισμών, διαχείρισης αποβλήτων, τεχνικής υποστήριξης, πετρέλευσης.

Πηγή: INSETE, 2015

9.1.1 Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελλάδα

Η δραστηριότητα του homeporting για την Ελλάδα αποτελεί έναν καινούριο τομέα ο οποίος εκτυλίσσεται κυρίως στο λιμάνι του Πειραιά. Πριν την πλήρη άρση του

καμποτάζ το 2011, η κρουαζιέρα αφετηρίας στη χώρα λειτουργούσε σχεδόν υπό μονοπωλιακό καθεστώς με τις λιγοστές ελληνικές εταιρείες που έπλεαν στα ελληνικά ύδατα. Τα ελληνικά λιμάνια για τις εταιρείες που δεν έφεραν ελληνική σημαία, μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν μόνο ως προορισμοί. Το homeporting ήταν εποχιακό και περιστασιακό καθώς, η κίνηση τους χειμερινούς μήνες ήταν σχεδόν μηδενική και βασιζόταν στην εγχώρια κίνηση της αγοράς. Ακόμα όμως και μετά την απελευθέρωση του τομέα, η θεσμική αυτή ευκαιρία δεν αξιοποιήθηκε και τα αποτελέσματα δεν ήταν ενθαρρυντικά. Από το τεράστιο πλήθος των ελληνικών λιμένων μόνο στα 7 από αυτά επιλέγεται να από-επιβιβάζονται επιβάτες κρουαζιέρας και σε αυτά, (εκτός του Πειραιά) η κίνηση είναι χαμηλή, σχετικά με τα υπόλοιπα λιμάνια της Μεσογείου (INSETE, 2015).

Ένας από τους βασικότερους λόγους που το ελληνικό homeporting δεν έχει ευδοκιμήσει στα ελληνικά λιμάνια είναι οι περιορισμένες αεροπορικές συνδέσεις της χώρας με την αγορά της Αμερικής από την οποία προέρχεται ένα πολύ μεγάλο ποσοστό επιβατών. Τα Ευρωπαϊκά brands όπως η MSC, η TUI, η Costa, η Celestyal στηρίζουν την ελληνική αγορά γιατί ευνοούνται από την επάρκεια των αερομεταφορών στην ενδοευρωπαϊκή κοινότητα.

Δύο από τους εκπροσώπους των μεγαλύτερων εταιρειών κρουαζιέρας παγκοσμίως είπαν σε διεθνές συνέδριο κρουαζιέρας ότι η Ελλάδα στερείται βασικών υποδομών για την ανάπτυξη του homeporting, όπως ότι υπάρχει και έλλειψη μεταφορικών συνδέσεων, χάνοντας έτσι μια μεγάλη ευκαιρία αξιοποίησης της στρατηγικής θέσης της και της φυσικής ομορφιάς που την καθιστούν ως ένα προορισμό με προοπτικές (Michel Nestour - Carnival Corp). Την ίδια στιγμή ο Adam Sharp εκπροσωπώντας την Royal Caribbean ανέφερε ότι το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει για την ανάπτυξη του homeporting είναι η προβληματική σύνδεση των ελληνικών αεροδρομίων με τη Νέα Υόρκη και γενικότερα την Αμερική από την οποία προέρχεται το 50% των επιβατών κρουαζιέρας (INSETE, 2015).

Τροχοπέδη στην ανάπτυξη του homeporting είναι επίσης το αμελητέο μέγεθος της εγχώριας αγοράς επιβατών κρουαζιέρας, αλλά και η ανυπαρξία γειτονικών αγορών, αφού οι βαλκανικές χώρες και η Τουρκία δεν αποτελούν σημαντική πηγή επιβατών κρουαζιέρας για να την στηρίξουν. Οι Έλληνες δεν επιλέγουν συχνά για τις διακοπές τους, την κρουαζιέρα, επομένως το homeporting στην χώρα εξαρτάται από την

εξωτερική αγορά με την οποία όπως προαναφέρθηκε όμως, υπάρχει πρόβλημα προσβασιμότητας στη χώρα και στα ελληνικά λιμάνια. Η καθιέρωση του homeporting στην Ελλάδα βασίζεται στην ικανότητα των backyard markets που στην προκειμένη περίπτωση είναι τα Βαλκάνια, τα οποία αν εξελίξουν την τουριστική δραστηριότητα τους, θα δώσουν μια ώθηση για την εδραίωση του κομβικού ρόλου της κρουαζιέρας στη χώρα (INSETE, 2015).

Το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας, το Ελευθέριος Βενιζέλος της Αθήνας, είναι ένα από τα ακριβότερα της Ευρώπης. Για να είναι περισσότερο ελκυστικά τα ελληνικά λιμάνια πρέπει το κόστος των αεροδρομίων να κινείται στις τιμές των υπόλοιπων ευρωπαϊκών χωρών, εάν όχι και χαμηλότερα. Αυτό θα συμβάλει στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας έναντι των άλλων ευρωπαϊκών πόλεων που δραστηριοποιούνται στο homeporting. (INSETE, 2015).

Οι υποδομές του αεροδρομίου είναι εξίσου ένας παράγοντας που επηρεάζει την συνολική εικόνα ενός προορισμού. Στην Ελλάδα πολλά αεροδρόμια που εξυπηρετούν την τουριστική χρήση και γειτνιάζουν με σημαντικά λιμάνια, είναι σε κακή κατάσταση. Εφόσον η υποδομή του αεροδρομίου είναι από τα πιο σημαντικά κριτήρια, πρέπει να δοθεί έμφαση σε αυτά και στις υπηρεσίες που προσφέρουν. Το ενδιαφέρον που έχουν προσελκύσει τα τελευταία χρόνια τα ελληνικά αεροδρόμια, οδήγησε στην εκμετάλλευση 14 εξ αυτών από την εταιρεία Fraport με σκοπό την αναβάθμιση των υποδομών και των δρομολογίων. Παρόμοιες κινήσεις με σκοπό την προσέλκυση επενδύσεων, μπορεί να επιφέρουν πολλές θετικές αλλαγές στο ελληνικό τοπίο και να αναβαθμίσουν το περιβάλλον. Η ελληνική πολιτική πρέπει να δει θετικά το ενδιαφέρον των επενδυτών και να δημιουργήσει ευνοϊκές συνθήκες για την προσέλκυση τους έτσι ώστε να επέλθει ανάπτυξη. Κάποιες από τις περιοχές που δυνητικά μπορούν να αναπτυχθούν ως homeports είναι η Καλαμάτα και ο Βόλος, που μπορούν να καταστούν ανταγωνιστικά με την ανέγερση και αναβάθμιση υποδομών (INSETE, 2015).

Εκτός από τα αεροδρόμια τα οποία πρέπει να συμβάλλουν, ως υποστηρικτικός παράγοντας, επενδύσεις πρέπει να γίνουν και στα ελληνικά λιμάνια για την αναβάθμιση των υποδομών τους. Οι ιδιωτικές επενδύσεις και οι επενδύσεις από cruise operators μπορεί να είναι ένας βοηθητικός παράγοντας για την ανάπτυξη του homeporting. Οι εταιρίες κρουαζιέρας επενδύουν στα λιμάνια και αναλαμβάνουν την ανέγερση υποδομών για την εξυπηρέτησή τους, όπου κρίνουν ότι υπάρχουν

προοπτικές. Για να προσελκυσθούν οι επενδυτές και να γίνουν μεγάλες επενδύσεις, πρέπει η χώρα να δείξει μεγάλη ευελιξία και στήριξη. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με ειδικούς κανονιστικούς όρους και διευκολύνσεις των διαδικαστικών.

Μια αναφορά πρέπει να γίνει και στην συνεργασία μεταξύ των περιοχών που ενδιαφέρονται να προσελκύσουν homeporting δραστηριότητες. Η Ελλάδα δεν έχει αναπτύξει συνεργασίες με τις γειτονικές χώρες για την προώθηση του τουρισμού. Για παράδειγμα η Κωνσταντινούπολη αποτελεί ένα υβριδικό λιμάνι κρουαζιέρας, το οποίο έχει χάσει μεγάλο μέρος της αγοράς λόγω εσωτερικών προβλημάτων που αναφέρθηκαν. Το τμήμα της Ανατολικής Μεσόγειου όπου ανήκει και η Ελλάδα και η δυτική Τουρκία, δηλαδή τα παράλια της Μικράς Ασίας και η Κωνσταντινούπολη μπορεί να συνεργαστεί με τους ελληνικούς λιμένες για την προώθηση της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο που αποτελεί δημοφιλή προορισμό. Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στις γειτονικές περιοχές θα ευνοήσει την Ελλάδα όπως και η σύνδεση με το διεθνές αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης που έχει την ικανότητα να προσελκύσει την αγορά της Αμερικής.

9.1.2. Παραδείγματα καλών πρακτικών

Ένα τρανό παράδειγμα που αναφέρθηκε είναι το λιμάνι της Βαρκελώνης που αποτελεί κομβικό homeport της Μεσογείου. Οι καλές πρακτικές που χρησιμοποίησε για την ανάδειξη του μπορούν να ακολουθηθούν ως παράδειγμα από τα ελληνικά λιμάνια. Πιο συγκεκριμένα μια διαδικασία που θα μπορούσαν να ακολουθήσουν τα ελληνικά λιμάνια είναι η εξής:

- Να τεθεί ο στόχος που θέλει να φτάσει το λιμάνι.
- Συντονισμένη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων όπως το αεροδρόμιο, ο ιδιωτικός τομέας, οι κρατικές υπηρεσίες, όπως τελωνεία, υπηρεσίες ελέγχου διαβατηρίων.
- Προσέλκυση επενδύσεων για την αναβάθμιση των υποδομών του λιμένα και του κτιριακού αποθέματος.
- Οργάνωση και συνεργασία των υπηρεσιών που απαιτούνται για να διεκπεραιωθεί το homeporting.
- Δημιουργία ενός δυναμικού σχεδίου μάρκετινγκ από τους αρμόδιους που θα εστιάζει στην ανάπτυξη του homeporting και την προώθηση του.

Πηγή: INSETE, 2015

Υπάρχουν περιπτώσεις όπως το λιμάνι της Μάλτας που αποτελεί επίσης ένα πετυχημένο παράδειγμα homeporting, στην οποία έγινε ιδιωτικοποίηση του επιβατικού της λιμένα από την εταιρεία η οποία διαχειρίζεται και το αεροδρόμιο, όποτε η συνεργασία των δύο έφερε πολύ θετικά αποτελέσματα, το λιμάνι αναβαθμίστηκε σημαντικά και αποτέλεσε έναν δυναμικό προορισμό κρουαζιέρας. Η εταιρεία διαχείρισης του λιμένα και του αεροδρομίου προχώρησε σε συνεργασίες με διάφορες μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας. Η συνεργασία είχε ως αποτέλεσμα την κατοχύρωση της χρήσης του λιμένα ως αφετηρία για συγκεκριμένα πλοία των εταιρειών και την επ'αόριστον συμφωνία με αυτές. Παράλληλα το νησί γνώρισε ανάπτυξη και ως ενδιάμεσος σταθμός κρουαζιέρας και τα νούμερα των επισκέψεων των επιβατών αυξήθηκαν (INSETE, 2015).

Σύμφωνα με το INSETE (2015), μια ανάλογη προσπάθεια με αυτή στο λιμάνι της Μάλτας, θα μπορούσε να γίνει στο λιμάνι του Βόλου το οποίο διαθέτει σε πολύ κοντινή απόσταση το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου.

Και στις δυο περιπτώσεις, της Μάλτας και της Βαρκελώνης σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των λιμένων είχαν οι ιδιωτικές επενδύσεις όπου έγιναν, αλλά και το πρόσφορο έδαφος της χώρας, για να τις υποδεχτεί.

9.1.3. Συνεργασία Εμπλεκόμενων Φορέων

Όπως πολλές φορές αναφέρθηκε μεγάλη σημασία για την ανάπτυξη του λιμένα ως σταθμός αφετηρίας είναι η συμμετοχή και συνεργασία όλων των δρώντων και για την ανάπτυξη μιας πετυχημένης στρατηγικής και για την επιτυχή εφαρμογή της. Για την επίτευξη αυτού πρέπει να συσταθεί ένα πλαίσιο που θα αφορά στην συνεργασία των δρώντων και τα καθήκοντά τους, έτσι ώστε να πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις των εταιρειών κρουαζιέρας για την εξυπηρέτηση των επιβατών. Το πλαίσιο που θα περιέχει τους συμβαλλόμενους φορείς πρέπει να αποτελείται από ένα ενεργό δίκτυο ή ένα συμβούλιο σε κάθε προορισμό, που θα συντονίζει τις κινήσεις και θα ενημερώνεται για τις νέες εξελίξεις. Έτσι θα επιτυγχάνεται η μέγιστη δυνατή διαχείριση. Στην εικόνα από κάτω απεικονίζονται όλοι οι άμεσοι εμπλεκόμενοι που ενεργούν στον τομέα.

Εικόνα 31: Άμεσα εμπλεκόμενοι φορείς στον τομέα της κρουαζιέρας



Πηγή: Pallis et., al, 2017

Εκτός όμως από τους άμεσα εμπλεκόμενους στην παραγωγική διαδικασία της ανάπτυξης του homeporting, υπάρχουν και πολλοί φορείς που περιλαμβάνονται στη διαδικασία και έχουν αρκετά σημαντικό ρόλο. Οι φορείς αυτοί δρουν εκτός των ορίων του λιμένα και αναδεικνύουν έτσι την υπερτοπική διάσταση που έχει η κρουαζιέρα (INSETE, 2015).

Παρακάτω παρατίθενται οι σημαντικότεροι φορείς εξ αυτών:

- «Υπουργείο Ναυτιλίας – Γενική εποπτεία επί ναυτιλιακών θεμάτων, Λιμεναρχεία, ασφάλεια λιμένων, κλπ».
- «Υπουργείο Τουρισμού και ΕΟΤ: Συνέβαλε, μαζί με την ΕΛΙΜΕ, καθοριστικά τα τελευταία χρόνια στην παρουσία της Ελλάδος με εθνικό περίπτερο στην μεγάλη ετήσια έκθεση κρουαζιέρας του Μαϊάμι».
- «Υπουργείο Οικονομικών – Τελωνεία»
- «Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη – Έλεγχος διαβατηρίων»
- «Εθνική Συντονιστική Επιτροπή Κρουαζιέρας (επαναλειτουργία 2019)»
- «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων – Ασχολείται με τον κεντρικό σχεδιασμό και προγραμματισμό λιμενικής πολιτικής, τον συντονισμό του τεχνικού σκέλους των λιμενικών έργων, την έγκριση ή αναθεώρηση μαστερπλαν, κλπ».
- «ΣΕΤΕ: Συνέβαλε καθοριστικά στην αλλαγή αντίληψης της πολιτικής εξουσίας για την σημασία που έχει η ανάπτυξη κρουαζιέρας για τον Ελληνικό τουρισμό και την εθνική οικονομία, ενώ βοήθησε και πολύ αποφασιστικά στο να θεσμοθετηθεί η πλήρης άρση του καμποτάζ».
- «Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος – Βοήθησε πολύ στην αλλαγή της νοοτροπίας της πολιτικής ηγεσίας για την κρουαζιέρα και συνέβαλε στην άρση του καμποτάζ».

- «ΕΛΙΜΕ (Ένωση Λιμένων Ελλάδος) – Είναι το εθνικό δίκτυο λιμένων κρουαζιέρας και ασχολείται με διάφορα θέματα λιμενικών υπηρεσιών, στατιστική, αναπτυξιακό προγραμματισμό, κλπ».
- «MEDCRUISE – Διεθνές δίκτυο λιμένων κρουαζιέρας της Μεσογείου, με ένα σημαντικό μέρος της οργανικής σύνθεσης του μόνιμα εγκατεστημένο στην Ελλάδα».
- «CLIA Europe – Το Ευρωπαϊκό παρακλάδι της πανίσχυρης διεθνούς ένωσης εταιρειών κρουαζιέρας CLIA (Cruise Lines International Association)».
- «ΕΕΚΦΝ (Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας) δημιουργήθηκε από την απόσχιση πρώην μελών της ΣΕΕΝ (Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας), με σκοπό την αποκλειστική κλαδική εκπροσώπηση της εγχώριας κρουαζιέρας».

Πηγή: INSETE, 2015 σελ. 27

Από τους παραπάνω φορείς, θεμελιώδη ρόλο για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα έχουν μέχρι τώρα διαδραματίσει η ΕΛΙΜΕ και η Medcruise. Οι δύο αυτοί φορείς συμπλήρωσαν το κενό της εθνικής πολιτικής κρουαζιέρας. Μέσω της συνεργασίας των λιμένων που εντάσσονται σε αυτές δίνεται η δυνατότητα να λυθούν τα κοινά προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα λιμάνια, η συλλογή στατιστικών στοιχείων, η προώθηση των τόπων, η αντιμετώπιση των απαιτήσεων των εταιρειών που αυξάνονται συνεχώς, και η ενημέρωση των χαρακτηριστικών όλων των λιμένων. Η συμμετοχή των φορέων αυτών για την Ελλάδα που δεν έχει μια ολοκληρωμένη πολιτική προώθησης ήταν και είναι ακόμα εξαιρετικά βοηθητική αφού διαφημίζει τη χώρα και τα λιμάνια της. Συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση πολιτικών και διευκολύνει την επαφή με τις εταιρείες κρουαζιέρας.

9.2. Πολιτικές για την προώθηση της κρουαζιέρας και του homeporting στον Βόλο

Ο τρόπος προώθησης της κρουαζιέρας με σκοπό την προσέλκυση κρουαζιερόπλοιων στα λιμάνια ακολουθεί περίπου μια πεπατημένη. Ακολουθώντας αυτήν αλλά και τους στόχους που έχει θέση η διοίκηση του εκάστοτε λιμένα, για το είδος της δραστηριότητας που επιθυμεί, το μέγεθος και η λειτουργία της κρουαζιεροπλοΐας που μπορεί να εξυπηρετήσει, οι δράσεις πρέπει να εξιδανικεύονται. Κάθε περιοχή έχει τις δικές της ανάγκες και τα δικά της συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία καλείται να αναδείξει.

Ο Οργανισμός Λιμένα Βόλου έχει αναπτύξει μια στρατηγική για την βελτίωση της κίνησης της κρουαζιέρας στην πόλη και το λιμάνι. Υπεύθυνη για τις υποδομές είναι

η διοίκηση του λιμένα, που έχει δρομολογήσει μια σειρά παρεμβάσεων για να είναι το λιμάνι αντάξιο των παγκόσμιων προδιαγραφών αλλά και ελκυστικό προς τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Για να επιτευχθούν οι στόχοι του λιμανιού για την κρουαζιέρα και μάλιστα να μπορέσει να θεωρηθεί ως ένας λιμένας αφετηρίας πρέπει να υπάρξει μια συντονισμένη προσπάθεια από όλους τους εμπλεκόμενους στον τομέα και να γίνει ανάθεση των υποχρεώσεων. Αρχικά σημαντικό ρόλο έχει ο Δήμος Βόλου που είναι ανώτερος στην ιεραρχία της διοίκησης για τα θέματα της πόλης και τις συμπληρωματικές ως προς το λιμάνι υποδομές. Έπειτα άλλοι εμπλεκόμενοι είναι ο Εμπορικός Σύλλογος, το Εμπορικό Επιμελητήριο, η Ένωση Ξενοδόχων ακόμα και οι πολίτες. Ο σχεδιασμός πρέπει να είναι στρατηγικού χαρακτήρα και συμμετοχικός με αποτέλεσμα να επιτευχθεί το μέγιστο δυνατό αποτέλεσμα.

Σημαντικό κομμάτι για τη δημιουργία υποδομών είναι οι χρηματοδοτήσεις. Τα έσοδα της εταιρείας του λιμένα δεν μπορούν να καλύψουν τα έξοδα για τα έργα υποδομής, ειδικά σε ένα λιμάνι όπως του Βόλου που δεν έχει εκτεταμένη κίνηση. Για την εύρεση αυτών, ο οργανισμός έχει έρθει σε επαφή με τα Υπουργεία Ναυτιλίας, Τουρισμού-Πολιτισμού και Υποδομών-Μεταφορών, αναζητώντας λύσεις για το θέμα της χρηματοδότησης (www.port-volos).

Η κρουαζιέρα όμως δεν είναι μόνο το λιμάνι, το σημαντικότερο μέρος της δραστηριότητας συμβαίνει έξω από αυτό, στην πόλη και στις κοντινές περιοχές της. Ο προορισμός και η ελκυστικότητα αποτελούν κατά το ήμισυ και πολλές φορές περισσότερο, παράγοντες που επηρεάζουν τις εταιρείες κρουαζιέρας για την ενσωμάτωση του στα δρομολόγια τους. Απαραίτητη είναι, η κινητοποίηση των εμπλεκόμενων φορέων και η συνεργασία τους στις δράσεις, έτσι ώστε να επιτευχθεί το αποτέλεσμα.

Το λιμάνι του Βόλου και η ύπαρξη του αεροδρομίου στην περιοχή δημιουργούν μια αναπτυξιακή προοπτική, όχι μόνο για την πόλη, αλλά και για την Περιφερειακή Ενότητα της Μαγνησίας, ακόμα και για την Περιφέρεια. Η κρουαζιέρα εντοπίζεται στον κλάδο του τουρισμού, της ναυτιλίας και των μεταφορών. Οι τρεις αυτοί κλάδοι πρέπει να συνυπάρξουν, να συνεργαστούν με αποτέλεσμα να αναπτυχθούν στην συγκεκριμένη περίπτωση.

Ο ΟΛΒ βασίζεται για την προώθηση και ανάπτυξη της κρουαζιέρας σε τρεις τομείς δυνατοτήτων. Αυτοί είναι: 1) η θέση της περιοχής στον ευρύτερο χώρο και η εγγύτητά της με τους οδικούς άξονες της χώρας, 2) οι δραστηριότητες της πόλης που συμμετέχουν ενεργά στην παραγωγική δραστηριότητα και 3) οι υποδομές της πόλης και του λιμένα. Οι παράγοντες αυτοί περνούν από αξιολόγηση ως προς την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν. Ο Βόλος ως τουριστικός προορισμός παρέχει ένα ευρύ φάσμα επιλογών για τον επισκέπτη. Θετικό στοιχείο για το λιμάνι είναι ότι βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από το παγκοσμίου φήμης αξιοθέατο, τα Μετέωρα, που ελκύουν πλήθος επισκεπτών αλλά και κρουαζιερόπλοιων τα οποία οργανώνουν εκδρομές απευθείας από το λιμάνι στην περιοχή. Εκμεταλλευόμενοι λοιπόν τη φήμη του προορισμού αυτού, μπορεί να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο που θα περιλαμβάνει και θα αναδεικνύει τα τουριστικά μέρη του Βόλου.

Ο σχεδιασμός από τον ΟΛΒ έχει θέσει κάποιες προτεραιότητες για την ανάπτυξη και προβολή του λιμανιού ως προορισμός κρουαζιέρας:

- I. Εύρεση και αξιολόγηση των δυνατοτήτων που προσφέρονται για την κρουαζιέρα
- II. Τεκμηρίωση του αναπτυξιακού σχεδιασμού του λιμανιού και εκπόνηση έκθεσης που θα αξιολογεί τις δυνατότητες του
- III. Εκπόνηση σχεδίου marketing για τον τουρισμό κρουαζιέρας
- IV. Σύνταξη εξειδικευμένου εντύπου που θα παρέχει οδηγίες: i) στους πλοιάρχους, ii) στους υπεύθυνους σχεδιασμού δρομολογίων για τη θάλασσα και τη ξηρά, iii) στις εταιρείες κρουαζιέρας, που θα αποτελεί τεκμήριο για τη συνέπεια και την ευχρηστία.
- V. Εξειδικευμένα εργαλεία, όπως έντυπα πληροφόρησης που θα καταγράφουν τις υποδομές που προσφέρονται.
- VI. Συνεργασία με πρακτορεία κρουαζιέρας στην Ελλάδα που εκπροσωπούν τις κυριότερες εταιρείες και δικτύωση με αυτές.
- VII. Ενημέρωση και συνεργασία με τις προωθητικές κινήσεις, τις εκδηλώσεις και διοργανώσεις που σχετίζονται με τον κλάδο.
- VIII. Συνεργασία με συνέδρια με κύριο θέμα την κρουαζιέρα και την προώθηση της κρουαζιέρας αλλά και γενικότερα με τις διεθνείς εκδηλώσεις και συναντήσεις των εταίρων.
- IX. Ενημέρωση και εκπαίδευση της τοπικής κοινωνίας μέσω προγραμμάτων για την ολοκλήρωση και αποδοχή των κοινών στόχων τους, έχοντας ως γνώμονα την κοινή ωφέλεια.

- X. Συνεργασία με τους γειτνιάζοντες προορισμούς για το σχεδιασμό κοινής πολιτικής και δράσεων.

Πηγή: (www.port-volos.gr).

Ενθαρρυντικό είναι το γεγονός ότι ο ΟΛΒ με πρόεδρο την κ. Μήτρου όπου εκπροσώπησε το λιμάνι, έλαβε μέρος στο Παγκόσμιο Συνέδριο Κρουαζιέρας, με τόπο διεξαγωγής τη Μαδρίτη το 2020. Μέσα από αυτή την διαδικασία ο ΟΛΒ ήρθε σε επαφή με συνέδρους, ενημερώθηκε, συζήτησε με εκπροσώπους των μεγαλύτερων εταιρειών και τους ενημέρωσε για το λιμάνι. Σε δηλώσεις που έκανε η πρόεδρος είπε ότι υπάρχει αισιοδοξία για το μέλλον της κρουαζιέρας στον Βόλο, ότι βασική προτεραιότητα είναι η ασφάλεια και ότι θα δημιουργηθούν νέες τάσεις με κριτήριο τον πελάτη. Κλείνοντας πρόσθεσε ότι το λιμάνι θα διεκδικήσει το μερίδιο που του αναλογεί (www.port-volos.gr).

Όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 6,7, η πόλη του Βόλου και η ευρύτερη περιοχή της Μαγνησίας, έχει αναπτυξιακές προοπτικές όσον αφορά το λιμάνι. Σκοπός είναι μέγιστη η εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που παρέχει η πόλη, προς όφελος της ανάπτυξης της κρουαζιέρας.

Για την ανάπτυξη του homeporting στον Βόλο, αρχικά, πρέπει να αξιοποιηθούν οι τουριστικοί και πολιτιστικοί πόροι, να οργανωθούν ανάλογα με τα πρόσωπα που απευθύνονται. Οι επισκέπτες κρουαζιέρας και ειδικότερα οι επισκέπτες που καταφθάνουν σε έναν προορισμό με σκοπό να ξεκινήσουν από εκεί την εκδρομή τους αναζητούν ένα ολοκληρωμένο πακέτο διακοπών έτσι ώστε να μπορέσουν να δουν την κουλτούρα του τόπου και να τον γνωρίσουν στο μικρό χρονικό διάστημα που διαθέτουν.

- XI. Εύρεση και αξιολόγηση των δυνατοτήτων που προσφέρονται για την κρουαζιέρα.
- XII. Τεκμηρίωση του αναπτυξιακού σχεδιασμού του λιμανιού και εκπόνηση έκθεσης που θα αξιολογεί τις δυνατότητες του.
- XIII. Εκπόνηση σχεδίου marketing για τον τουρισμό κρουαζιέρας.
- XIV. Σύνταξη εξειδικευμένου εντύπου που θα παρέχει οδηγίες: i) στους πλοιάρχους, ii) στους υπεύθυνους σχεδιασμού δρομολογίων για τη θάλασσα και τη ξηρά, iii) στις εταιρείες κρουαζιέρας, που θα αποτελεί τεκμήριο για τη συνέπεια και την ευχρηστία.
- XV. Εξειδικευμένα εργαλεία, όπως έντυπα πληροφόρησης που θα καταγράφουν τις υποδομές που προσφέρονται.

9.3. Διαμόρφωση θεσμικού πλαισίου

Μέχρι στιγμής έχει αποδειχθεί ότι το θεσμικό πλαίσιο μιας χώρας μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη του homeporting είτε προωθώντας το, είτε δημιουργώντας εμπόδιο. Μετά την άρση του καμποτάζ το 2011 οι δρόμοι απελευθερώθηκαν και το homeporting μπορούσε να δραστηριοποιείται στην επικράτεια. Εκτός όμως από αυτή την νομοθεσία, το θεσμικό πλαίσιο γύρω από την κρουαζιέρα πρέπει να εμπλουτιστεί.

Αρχικά, το πρώτο βήμα πρέπει να αποτελέσει η ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης τουριστικής πολιτικής η οποία θα περιλαμβάνει όλα τα λιμάνια κρουαζιέρας της χώρας. Οι πρωτοβουλίες που θα ληφθούν σε εθνικό επίπεδο πρέπει να αφορούν την καθολική ενίσχυση της κρουαζιέρας και των υποκατηγοριών της, ενώ θα πρέπει να προβλέπεται και η συμμετοχή της διοίκησης των λιμανιών στις κρίσιμες αποφάσεις που θα διαμορφώνουν την τουριστική και λιμενική πολιτική. Πιο συγκεκριμένα ο σχεδιασμός πρέπει να είναι συμμετοχικός και να επιδρούν σε αυτόν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς που αναφέρθηκαν παραπάνω και σχετίζονται με την κρουαζιέρα και το homeporting. Το σχέδιο που θα δημιουργηθεί θα πρέπει να είναι στρατηγικού χαρακτήρα και να έχει θεσμική ισχύ.

Τα σχέδια που πρέπει να μελετηθούν θα πρέπει να έχουν στρατηγικές κατευθύνσεις, οι οποίες θα υπεισέρχονται στον σχεδιασμό και τέλος θα υλοποιούνται από αυτόν. Αρχικά η κρουαζιέρα θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψιν από την Εθνική Χωρική Στρατηγική της χώρας, και αμέσως μετά κάποιες στρατηγικές κατευθύνσεις θα πρέπει να περιλαμβάνει το Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό. Το επόμενο στάδιο του σχεδιασμού είναι τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια τα οποία εξειδικεύουν τις προτάσεις των παραπάνω. Σε αυτό το σημείο το λιμάνι του Βόλου αποτελεί το μοναδικό λιμάνι της περιφέρειας, άρα θα πρέπει να δοθεί και η ανάλογη σημασία στο στάδιο του περιφερειακού σχεδιασμού. Τέλος ο σχεδιασμός σε επίπεδο δήμου ή δημοτικής ενότητας που καλύπτεται με τα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια θα πρέπει να περιλαμβάνει συγκεκριμένες κατευθύνσεις και περιορισμούς για την ανάπτυξη του λιμένα ενώ κανονιστικοί όροι μπορούν να επιβληθούν σε επίπεδο υποδομών και χρήσεων του λιμανιού.

Η τουριστική πολιτική που θα αφορά την κρουαζιέρα και τις διαφορετικές κατηγορίες των λιμένων υπάγεται στο δεύτερο επίπεδο του σχεδιασμού, δηλαδή, μαζί με τα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια. Όλα τα σχέδια θα πρέπει να εναρμονίζονται μεταξύ τους και οι κατευθύνσεις θα πρέπει να υπεισέρχονται από τον υπερκείμενο στον υποκείμενο σχεδιασμό.

9.3.1. Διαμόρφωση πολιτικών για την πόλη του Βόλου

Η διαμόρφωση μια ολοκληρωμένης πολιτικής για την κρουαζιέρα στο Βόλο θα μπορούσε να αποτελέσει την κινητήρια δύναμη για την προσέλκυση των εταιρειών και των επιβατών κρουαζιέρας, αφού θα τονώσει την ελκυστικότητα του. Στην πόλη του Βόλου πρέπει να δημιουργηθεί μια πολιτική με συγκεκριμένες κατευθύνσεις και όρους, που να προωθεί τον τόπο και να θέτει συγκεκριμένες πρωτοβουλίες που πρέπει να ληφθούν για την ανάπτυξη είτε του homeporting, είτε του transit κλάδου. Αυτό θα μπορούσε να είναι ένα σχέδιο marketing θα αφορά αποκλειστικά την κρουαζιέρα αφετηρίας και την κρουαζιέρα transit στον Βόλο αλλά ξεχωριστά.

Για την ανάπτυξη του λιμένα του Βόλου, απαραίτητη είναι η συμμετοχή όλων των δρώντων για να συνταχθούν πολιτικές και σχέδια που θα αφορούν στην ανάπτυξη της δραστηριότητας του homeporting. Το σχέδιο που θα περιλαμβάνει τις πολιτικές πρέπει να γίνει σε επίπεδο Δήμου, και να λαμβάνει υπόψιν τον σχεδιασμό.

Κάποιες από τις πολιτικές που πρέπει να ληφθούν υπόψιν για την ανάπτυξη του homeporting στην περιοχή του Βόλου είναι οι εξής:

- I. Προώθηση της συνεργασίας της τοπικής κοινωνίας, των μελών του εμπορικού επιμελητηρίου, της διοίκησης του λιμένα (ΟΛΒ), της διοίκησης του αεροδρομίου, των ταξιδιωτικών γραφείων και του Δήμου.
- II. Ανάπτυξη κοινών στρατηγικών των εμπλεκόμενων φορέων που αναφέρθηκαν
- III. Προσαρμογή της πόλης και του λιμανιού του Βόλου στις νέες τάσεις και ανάγκες του τομέα.
- IV. Βελτίωση της εικόνας και των τουριστικών αξιοθέατων της πόλης.
- V. Μελέτη και παραδειγματισμό από τις βέλτιστες πρακτικές που έχουν υιοθετήσει άλλες πόλεις που θεωρούνται πετυχημένοι σταθμοί αφετηρίας.

VI. Αλλαγή της μέχρι τώρα νοοτροπίας που έθετε το λιμάνι του Βόλου ως ενδιάμεσο προορισμό κρουαζιέρας και όχι σαν προορισμό αφετηρίας και αντίστοιχη αντιμετώπιση από τους φορείς και εμπλεκόμενους.

Το κατάλληλο σχέδιο για την προώθηση του λιμένα είναι ένα εστιασμένο προσχέδιο μάρκετινγκ που θα αφορά αποκλειστικά την ανάπτυξη του λιμένα ως σταθμός αφετηρίας κρουαζιέρας. Το πλαίσιο θα πρέπει να στοχεύει στα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής, της δραστηριότητας που περιλαμβάνει, το σύνολο των υποδομών που καλύπτονται, τα σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος, τα καταλύματα. Επιπλέον το σχέδιο μάρκετινγκ θα πρέπει να χωρίζεται σε δύο τομείς, στον τομέα που θα απευθύνεται στις εταιρείες και στον τομέα που θα απευθύνεται στους επιβάτες. Με αυτόν τον τρόπο θα εξειδικεύεται το σχέδιο στις ανάγκες του κάθε αποδέκτη.

Ένας έξυπνος τρόπος διαφήμισης της δραστηριότητας της κρουαζιέρας στο Βόλο είναι με την δημιουργία μια ιστοσελίδας που θα διαφημίζει αποκλειστικά τον Βόλο ως προορισμό κρουαζιέρας, με έμφαση στο homeporting που θα απευθύνεται ξεχωριστά στις εταιρείες και στους επιβάτες και θα προωθεί τις τουριστικές υποδομές, τις λιμενικές υποδομές και όλα όσο αναφέρθηκαν παραπάνω. Ένας τρόπος είναι η δημιουργία των Virtual Tours στην πόλη και το λιμάνι που θα προσφέρει μια άμεση εικόνα της πόλης και των τουριστικών αξιοθέατων, αλλά παράλληλα θα δίνει μια ακριβή εικόνα στις εταιρείες για το προσφερόμενο προϊόν. Τέλος άλλος ένας έξυπνος τρόπος να προωθηθεί η πόλη ως προορισμός κρουαζιέρας είναι με την χρήση των εφαρμογών κοινωνικής δικτύωσης, οι οποίες χρησιμοποιούνται ευρέως από το μεγαλύτερο ποσοστό του κοινού. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί με τη δημιουργία χορηγούμενων διαφημίσεων στο facebook, instagram και twitter, και με την δημιουργία σελίδων σε αυτά. Ο τουρίστες πρέπει μπορούν να δικτυώνονται με αυτά τα μέσα και να τους παρέχονται οι πληροφορίες μέσω των δικτυακών τόπων για την πόλη, τις δραστηριότητες και τις διαδρομές που μπορούν να ακολουθήσουν.

Συμπεράσματα:

Το ελληνικό homeporting μέχρι στιγμής στην Ελλάδα γίνεται κυρίως από το λιμάνι του Πειραιά. Ένα από τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα είναι

οι υποδομές των αεροδρομίων και η κακή σύνδεση με τους προορισμούς που αποτελούν αγορές επιβατών όπως η Αμερική. Η Ελλάδα πρέπει να επενδύσει στις υποδομές των αεροδρομίων αν θέλει να αναπτύξει την κρουαζιέρα αφετηρίας και να παραδειγματιστεί από άλλες καλές πρακτικές όπως την πόλη της Μάλτας και της Βαρκελώνης που αποτελούν πετυχημένα παραδείγματα. Επίσης για την σωστή και ολοκληρωμένη διαδικασία του σχεδιασμού πρέπει όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς να συμμετέχουν στην ανάπτυξη της πολιτικής για την προώθηση του homeporting. Ο ΟΛΒ, που είναι υπεύθυνος για την διαχείριση του λιμένα του Βόλου, έχει αντιληφθεί τις αναπτυξιακές προοπτικές που υπάρχουν και θέλει να προσελκύσει τις εταιρίες στο λιμάνι και ως προορισμό και ως αφετηρία. Ο σχεδιασμός από τον ΟΛΒ έχει θέσει κάποιες προτεραιότητες για την ανάπτυξη και προβολή του λιμανιού ως προορισμός κρουαζιέρας και ως homeport. Για να είναι ολοκληρωμένη όμως η προσπάθεια και για ολόκληρο τον Ελλαδικό χώρο και για το Βόλο, πρέπει να δημιουργηθεί μια ενιαία πολιτική προώθησης της κρουαζιέρας. Για την ανάπτυξη του homeporting στο Βόλο προτείνεται να γίνει ένα στρατηγικό σχέδιο μάρκετινγκ που θα περιλαμβάνει όλους τους τομείς και θα στοχεύει στην προώθηση της κρουαζιέρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: Ανάπτυξη-Αναβάθμιση των υποδομών

10.1. Λιμενικές υποδομές

Το λιμάνι του Βόλου, όπως αναφέρθηκε στην ανάλυση βρίσκεται σήμερα σε λειτουργία και εξυπηρετεί εμπορικές και επιβατικές χρήσεις. Για την εξυπηρέτηση δρομολογίων κρουαζιέρας με αφετηρία το λιμάνι χρειάζονται συγκεκριμένες υποδομές που θα υποστηρίζουν τη δραστηριότητα homeporting. Από κάτω αναλύονται κάποιες γενικές προϋποθέσεις για τις υποδομές του λιμένα, οι οποίες θα αναλυθούν εκτενέστερα αμέσως μετά:

- I. Δημιουργία νέου ή αναβάθμιση του υφιστάμενου τερματικού σταθμού κρουαζιέρας έτσι ώστε να προσφέρει γρήγορη και ασφαλή εξυπηρέτηση κατά την διαδικασία επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών και κατά τον ελλιμενισμό των κρουαζιερόπλοιων.
- II. Δημιουργία νέων ή παραχώρηση και επέκταση των υφιστάμενων κρηπιδωμάτων που θα αφορούν αποκλειστικά την πρόσδεση κρουαζιερόπλοιων και θα καλύπτουν επαρκώς την ζήτηση δίνοντας τη δυνατότητα προκαθορισμού και δέσμευσης θέσεων ελλιμενισμού που ζητείται από τις εταιρείες.
- III. Τα κρηπιδώματα θα πρέπει να έχουν το κατάλληλο μήκος και βύθισμα έτσι ώστε να υπάρχει επαρκής εξυπηρέτηση για την πρόσδεση των πλοίων. Συγκεκριμένα η περιοχή αγκυροβόλησης πρέπει να έχει ελάχιστο μήκος ίσο με το μήκος του πλοίου και επιπλέον 20% από το μήκος του πλοίου διαμοιρασμένο ισάξια στην πρύμνη και στην πλώρη.
- IV. Το βύθισμα του λιμανιού πρέπει να είναι επαρκές και στην περιοχή πρόσδεσης αλλά και εκτός αυτής, και πρέπει να υπάρχουν υποδομές προστασίας της θαλάσσιας περιοχής του λιμένα, που στην περίπτωση του Βόλου προσφέρονται. Για την εξυπηρέτηση των πλοίων τελικώς πρέπει να υπάρχουν οι κατάλληλες ανωδομές και ο μηχανικός εξοπλισμός όπως: προσκρουστήρες, ράμπες επιβατών, δέστρες με επαρκή αντοχή.

Το λιμάνι του Βόλου στη σημερινή του κατάσταση εξυπηρετεί την δραστηριότητα της κρουαζιέρας από τον προβλήτα 2 και συγκεκριμένα από την δυτική του πλευρά. Η ανατολική πλευρά χρησιμοποιείται για γενικό φορτίο και κυρίως για εμπορευματοκιβώτια. Ο προβλήτας αυτός έχει επαρκές μήκος και βάθος για την πρόσδεση κρουαζιερόπλοιων. Η εμπορική χρήση του ανατολικού τμήματος του

προβλήτα αποτελεί πρόβλημα για τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας. Ειδικότερα για την αφετηριακή κρουαζιέρα, που το πλοίο μένει στο λιμάνι περισσότερο και έχει περισσότερες απαιτήσεις, όπως συντηρήσεις, ανεφοδιασμούς.

Ανάλογα με τα πλοία που θέλει να προσελκύσει η πόλη και το λιμάνι, απαιτούνται και οι κατάλληλες υποδομές από αυτό. Υπάρχουν πολύ μεγάλου μεγέθους πλοία, που ακολουθούν τις τάσεις της εποχής (3.500-6.500 επιβάτες) αλλά και μικρότερα πλοία με 1000 επιβάτες και λιγότερες απαιτήσεις σε χώρο. Υπάρχουν εταιρείες που διαθέτουν πλοία διαφόρων μεγεθών, αλλά και εταιρίες που έχουν πλοία συγκεκριμένου μεγέθους όπως η Viking Cruises που τα περισσότερα πλοία της είναι 930 επιβατών και 230 μέτρων μήκους. Κάθε κατηγορία πλοίου απαιτεί συγκεκριμένες υποδομές. Σε ένα λιμάνι αφετηρίας πρέπει να παρέχεται ένα εύρος υποδομών και υπηρεσιών, έτσι ώστε να μην δημιουργείτε αποκλεισμός κάποιων, εξ αυτών λόγω ανικανότητας να το υποδεχτεί και να το εξυπηρετήσει.

Το λιμάνι του Βόλου από τον προβλήτα δυο μπορεί να εξυπηρετήσει κάποια από τα μεγαλύτερα πλοία από θέμα διαστάσεων και βυθίσματος. Ο όγκος των επιβατών παρόλα αυτά δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί από τον τερματικό σταθμό κρουαζιέρας. Ο προγραμματισμός επίσης είναι ένα από σημαντικότερα ζητήματα διότι η περιοχή και η γενικότερη κατάσταση της, δεν μπορεί να παρέχει υπηρεσίες σε πάνω από ένα μεγάλα πλοία την ημέρα.

Το πρώτο σενάριο για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας, είναι να αλλάξει η χρήση του λιμένα από εμπορική-επιβατική σε τουριστική και η εμπορική χρήση του να μεταφερθεί στον Αλμυρό. Η μεταφορά αυτή συνεπάγεται, την απόδοση των προβλητών στην κίνηση των κρουαζιερόπλοιων και στην επιβατική κίνηση που συνδέει την Βόλο κυρίως με τις Σποράδες. Η ελευθέρωση των προβλητών παράλληλα με την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών, δηλαδή την διαμόρφωση του χώρου έτσι ώστε να καλύπτει την τουριστική χρήση από την εμπορική που εξυπηρετεί τώρα, θα δώσει στο λιμάνι την ικανότητα να εξυπηρετεί ένα μεγάλο εύρος της βιομηχανίας της κρουαζιέρας. Επιπλέον η αλλαγή της χρήσης, πρέπει να ακολουθηθεί από την δημιουργία τερματικού σταθμού υψηλών προδιαγραφών, που θα δίνει την δυνατότητα παράλληλης εξυπηρέτησης πολλών επιβατών.

Με την αλλαγή αυτή το λιμάνι του Βόλου θα μπορεί να παρέχει τις υπηρεσίες του σε όλες τις εταιρίες κρουαζιέρας που θα θέλουν να χρησιμοποιήσουν το λιμάνι ως λιμάνι αφετηρίας αφού το βύθισμα στους προβλήτες είναι επαρκές, όπως το μήκος και η συνολική επιφάνεια. Δυνατή θα είναι η πρόσδεση πάνω από ενός κρουαζιερόπλοιου την ίδια μέρα, ενώ θα μπορεί να εξυπηρετείτε παράλληλα και δραστηριότητα homeporting και δραστηριότητα transit. Πιο συγκεκριμένα θα υπάρχει η δυνατότητα να επισκέπτονται το λιμάνι πλοία ως ενδιάμεσο σταθμό, χωρίς να εμποδίζεται η δραστηριότητα του homeporting. Το σενάριο αυτό βασίζεται στην προσέλκυση μεγάλης κίνησης κρουαζιερόπλοιων και πρέπει να συνδυαστεί με μια μεγάλη προωθητική ενέργεια για την κρουαζιέρα στον Βόλο. Ένα πρόβλημα που μπορεί να δημιουργηθεί και πρέπει να αποφευχθεί είναι οι μεγάλες επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές που δεν ανταποκρίνονται εν τέλει στη ζήτηση της αγοράς, με αποτέλεσμα να μην αξιοποιούνται και να ερημώνουν.

Αναλυτικά, η απόδοση του λιμένα για χρήσεις τουρισμού συνεπάγεται ότι οι προβλήτες 1,2,3, ο κεντρικός προβλήτας και αυτός στη θέση Πευκάκια θα εξυπηρετούν αυτήν την χρήση. Ειδικότερα προτείνεται ο κεντρικός προβλήτας να συνεχίσει να εξυπηρετεί την επιβατική κίνηση, αλλά και κρουαζιερόπλοια μικρότερου μήκος, ενώ ιδανικοί είναι οι προβλήτες 1,2,3 για την πρόσδεση όλων των τύπων κρουαζιερόπλοιων, ενώ ο προβλήτας στην θέση Πευκάκια δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την δραστηριότητα της κρουαζιέρας κυρίως λόγω του βάθους του (7,5 μ.) αλλά και του μήκους του. Λόγω κάλυψης των αναγκών της κρουαζιέρας από τους άλλους προβλήτες του λιμένα δεν προτείνεται η αναβάθμιση του υφιστάμενου, και η χρήση του μπορεί να αποδοθεί σε βοηθητικές λειτουργίες, όπως η επισκευή σκαφών αναψυχής.

Το δεύτερο και λιγότερο επεμβατικό σενάριο αφορά την διατήρηση των υφιστάμενων χρήσεων του λιμένα, δηλαδή και της εμπορικής και της επιβατικής χρήσης, αλλά παράλληλα χρήση του προβλήτα 2 αποκλειστικά για την κρουαζιέρα. Ταυτόχρονα στον κεντρικό προβλήτα πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα ελλιμενισμού μικρών κρουαζιερόπλοιων (>200μ. μήκος) από την ανατολική πλευρά. Στον προβλήτα δυο μπορούν να ελλιμενιστούν έως και δυο πολύ μεγάλα κρουαζιερόπλοια ταυτόχρονα, με αποτέλεσμα να εξυπηρετείτε η δραστηριότητα του homeporting, χωρίς να παρεμποδίζεται η προσέλευση πλοίων που θέλουν να χρησιμοποιήσουν το λιμένα ως

port of call, την ίδια δεδομένη στιγμή. Ο υφιστάμενος τερματικός σταθμός πρέπει να αναβαθμιστεί έτσι ώστε να μπορεί να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα μεγάλο φόρτο επιβατών που έχουν έρθει για επιβίβαση ή αποβίβαση.

Για να την εξυπηρετήσει του homeporting ο τερματικός σταθμός κρουαζιέρας που υπάρχει δεν επαρκεί. Παραδείγματος χάρη για ένα πλοίο με 3.500 χιλιάδες επιβάτες πρέπει να εξυπηρετείτε από τουλάχιστον τρεις θύρες ελέγχου στον τερματικό σταθμό, έτσι ώστε να γίνεται ομαλά η επιβίβαση και η αποβίβαση, επιπλέον σίγουρα πρέπει να έχει καταστήματα duty free. Επίσης πρέπει να γίνουν κάποιες διορθωτικές επεμβάσεις στον προβλήτα έτσι ώστε να εξυπηρετεί την τουριστική χρήση της κρουαζιεροπλοΐας που απαιτεί ένα υψηλής ποιότητας περιβάλλον για την υποδοχή των επιβατών. Για την προφύλαξη από τις καιρικές συνθήκες προτείνεται να γίνουν στέγαστρα, αλλά και η δημιουργία ενός αποσπασμένου κυματοθραύστη προς την εξωτερική δυτική πλευρά του κόλπου η οποία δεν καλύπτεται από τον κυματοθραύστη που υπάρχει.

Η απόδοση του προβλήτα 2 για τη χρήση κρουαζιέρας και η αναβάθμιση αυτού και του τερματικού σταθμού, είναι μια κίνηση που θα βοηθήσει στην προώθηση της κρουαζιέρας στον Βόλο και ειδικότερα του homeporting αφού θα δημιουργηθεί ένα ευμενές περιβάλλον ικανό να προσελκύσει τις εταιρίες κρουαζιέρας. Επιπλέον θα βοηθήσει στην προβολή του τόπου και στην καθιέρωση του λιμένα ως σημαντικός λιμένας κρουαζιέρας στον χάρτη των προορισμών της χώρας και της Μεσογείου.

Η τρίτη πρόταση δεν περιλαμβάνει κάποια παρέμβαση όσον αφορά τις λιμενικές υποδομές. Αν το λιμάνι μείνει όπως έχει, η κρουαζιέρα θα συνεχίσει να εξυπηρετείτε από την ανατολική πλευρά του προβλήτα 2, η οποία έχει την δυνατότητα να φιλοξενήσει ένα μεγάλο κρουαζιερόπλοιο (=3.500 επιβάτες η >300μ. μήκος). Υπάρχει η δυνατότητα homeporting και μπορούν τα πλοία να ελλιμενίζονται και οι επιβάτες να εξυπηρετούνται από τον τερματικό σταθμό της κρουαζιέρας. Βασική προϋπόθεση γι' αυτό είναι η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου μέσα και έξω από την λιμενική περιοχή, που ισχύει επίσης για όλες τις προτάσεις. Πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στα ταξί να έχουν πρόσβαση στην λιμενική περιοχή και να υπάρχουν οι απαραίτητες σημάνσεις για να οδηγούν τους επιβάτες στην πόλη. Επιπλέον και σε αυτή την περίπτωση πρέπει να γίνουν κάποιες αναβαθμίσεις στον τερματικό σταθμό έτσι ώστε να μπορεί να διαχειριστεί μεγάλο όγκο επιβατών.

Σε αυτήν την περίπτωση όπου δεν γίνονται επεμβάσεις στις χρήσεις του λιμένα, πολύ σημαντική είναι η στρατηγική που θα ακολουθηθεί και ο προγραμματισμός των επισκέψεων. Πιο συγκεκριμένα λόγω της έλλειψης χώρου πρέπει να υπάρχει ένα μακροπρόθεσμο πρόγραμμα με τις επισκέψεις των πλοίων έτσι ώστε να μην συμπίπτει η άφιξη τους, (ειδικά για homeporting), ενώ παράλληλα μπορεί να υιοθετηθεί μια διαφορετική στρατηγική προσέλκυσης πλοίων μικρότερου μεγέθους που παρέχουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες (κατηγορία luxury cruise). Τέτοια πλοία θα έχουν την ικανότητα να προσδένονται και στον κεντρικό προβλήτα όπου φιλοξενείται η επιβατική χρήση και έχει άμεση σύνδεση με το κέντρο της πόλης όπως θα αναλυθεί στο παρακάτω μέρος των προτάσεων. Συμπερασματικά η τρίτη πρόταση περιλαμβάνει την χρήση της ανατολικής πλευράς του προβλήτα 2 και την χρήση της ανατολικής πλευράς του κεντρικού προβλήτα για την πρόσδεση των κρουαζιερόπλοιων αλλά και για δραστηριότητες homeporting.

Οι τρεις προτάσεις βασίζονται κυρίως στην διαφορετική ανάπτυξη του λιμένα. Πιο συγκεκριμένα ανάλογα με τον στόχο που θα τεθεί και την στρατηγική που θα ακολουθηθεί το λιμάνι κάθε σενάριο προσφέρει μια διαφορετική προοπτική. Το πρώτο σενάριο προϋποθέτει μεγάλη αύξηση της κίνησης της κρουαζιέρας στο λιμάνι και την προσέλκυση πολλών εταιριών και πλοίων, προσφέροντας ένα πλήρες φάσμα λιμενικών υποδομών που μπορεί να εξυπηρετήσει μεγάλο όγκο επιβατών και homeporting και transit. Το δεύτερο σενάριο μπορεί να εξυπηρετήσει εξίσου καλά ένα μεγάλο εύρος επιβατικής κίνησης κρουαζιέρας και homeporting και να προσελκύσει πολλά πλοία στο λιμάνι αλλά και να αναπτύξει αρκετά την τουριστική κίνηση. Ένα αρκετά φιλόδοξο σενάριο για την δεύτερη πρόταση είναι να ελλιμενίζονται στο λιμάνι πάνω από τέσσερα πλοία την εβδομάδα και να χρησιμοποιούν το λιμάνι και ως αφετηρίας και ως ενδιάμεσο σταθμό. Το τελευταίο σενάριο είναι πιο συντηρητικό αφού δεν επεμβαίνει στις χρήσεις της υποδομής του λιμένα και στηρίζεται αποκλειστικά στον τρόπο προώθησης του τόπου και στις στρατηγικές που θα ακολουθηθεί αυτός για την προσέλκυση των εταιριών κρουαζιέρας. Με αυτό το σενάριο η υπάρχει η δυνατότητα για την ανάπτυξη του homeporting και γενικότερα του Βόλου ως προορισμός κρουαζιέρας, με την διαφορά ότι δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί μεγάλος όγκος επιβατών και πλήθος πλοίων ανά εβδομάδα, όπως και η παράλληλη εξυπηρέτηση πλοίων transit και homeporting, την ίδια μέρα.

Μια τελική πρόταση θα μπορούσε να περιλαμβάνει και τα τρία παραπάνω σενάρια με μια σειρά που θα βασίζεται στην ανάπτυξη του λιμένα και του προορισμού μακροπρόθεσμα. Η στρατηγική που θα μπορούσε να ακολουθηθεί είναι να ξεκινήσει το λιμάνι την αναπτυξιακή του πορεία με το τρίτο σενάριο, έχοντας κυρίως ως στόχο την διαφήμιση του τόπου και την προώθηση σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς. Επιπλέον προϋπόθεση, είναι να έρθει το λιμάνι σε επαφή με τις εταιρίες κρουαζιέρας και να δει αυτές τι απαιτήσεις έχουν και αν επιθυμούν να συμπεριλάβουν το Βόλο στους προορισμούς τους, παράλληλα βασιζόμενοι σε μια ενιαία στρατηγική που θα δίνει κίνητρα για την προσέλκυση νέας κίνησης. Αφού αρχίσει το λιμάνι να ενσωματώνεται στα δίκτυα της κρουαζιέρας και αποκτήσει φήμη και αρκετή κίνηση, το αμέσως επόμενο στάδιο είναι η ανάπτυξη των υποδομών και υιοθέτηση των στρατηγικών του δεύτερου σεναρίου που καλύπτει ένα μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης που θα προκύψει. Αυτό θα επιτευχθεί δηλαδή με την απελευθέρωση του προβλήτα 2 από την εμπορική χρήση και την κατεξοχήν χρήση του από πλοία κρουαζιέρας όπως προβλέπεται από το σενάριο δυο. Η τελική αναπτυξιακή κίνηση για τον τουρισμό κρουαζιέρας στον Βόλο και αφού έχει ήδη προκύψει ζήτηση από τους επιβάτες και τις εταιρείες είναι η εξ ολοκλήρου τουριστική χρήση και εκμετάλλευση του λιμένα. Η απευθείας μετεγκατάσταση όλης της εμπορικής χρήσης από το λιμάνι του Βόλου και η απόδοση του για την εξυπηρέτηση του τουρισμού μπορεί να αποτελέσει μια άκαρπη προσπάθεια αν δεν συνδυαστεί με ένα επιθετικό σχέδιο μάρκετινγκ για την προώθηση του κλάδου. Με τον παραπάνω τρόπο η αναπτυξιακή πορεία της κρουαζιέρας και του homeporting μπορεί να αντιμετωπίζεται περισσότερο συντηρητικά, αλλά έχει περισσότερες πιθανότητες να στεφθεί με επιτυχία αφού θα βασίζεται σε βήματα που θα ακολουθούν μια ανοδική αναπτυξιακή πορεία.

10.1.1. Υποδομές της λιμενικής ζώνης

Ο τερματικός σταθμός της κρουαζιέρας είναι ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία του λιμένα αφού αποτελεί την πρώτη επαφή με τον προορισμό και την πρώτη εντύπωση, επομένως η εικόνα του σταθμού πρέπει να είναι προσεγμένη και από αισθητικής και από λειτουργικής απόψεως. Η πρόσβαση από και προς το λιμάνι για την πόλη πρέπει να είναι εύκολη και να υπάρχει επαρκής σήμανση στο δρόμο για να οδηγεί την κίνηση των επιβατών. Έμφαση όμως πρέπει να δοθεί και στην εξυπηρέτηση των επιβατών αφού φτάσουν στην πόλη και βγουν από το λιμάνι. Οι οδηγοί ταξί πρέπει

να είναι ενημερωμένοι για να τους εξυπηρετήσουν, ενώ ο σταθμός των αστικών λεωφορείων που βρίσκεται κοντά στο λιμάνι πρέπει να έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει το πλήθος των επιβατών για να αποφευχθεί η κυκλοφορική συμφόρηση.

Το πάρκινγκ του λιμανιού εξυπηρετεί επαρκώς την κίνηση, αλλά θα πρέπει να διαμορφωθούν ειδικοί χώροι για την έλευση τους με όλα τα μέσα και να υπάρχει σήμανση για εύκολη πρόσβαση.

Οι υπηρεσίες του λιμένα προς το πλοίο περιλαμβάνουν ένα μεγάλο εύρος που πρέπει να καλυφθεί. Αυτές χωρίζονται στις ναυτιλιακές που αφορούν την πλοήγηση, την ρυμούλκηση, την καθοδεσία, την υποδοχή των αποβλήτων και τις τελωνειακές υπηρεσίες όπως η παροχή ασφάλειας και νερού και η αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης. Επιπλέον επιβάλλεται να παρέχονται υπηρεσίες προμήθειας καυσίμων, πυρόσβεσης και επισκευών για το πλοίο.

Πέραν όμως των παρεχόμενων υπηρεσιών του τερματικού σταθμού, ο λιμένας του Βόλου πρέπει να έχει και κάποιες λειτουργίες που απαιτούν τα διεθνή πρότυπα για τους λιμένες αφετηρίας και θεωρούνται απαραίτητα. Αυτά αφορούν:

1. Οργάνωση όλων των λειτουργιών και υπηρεσιών του λιμένα έχοντας ως γνώμονα την ασφάλεια των επιβατών, του πλοίου, του πληρώματος και των αποσκευών τους και συγχρόνως τήρηση των διαδικασιών ασφαλείας του διεθνή κώδικα ISPS όπως και γίνεται στο λιμάνι του Βόλου.
2. Λειτουργία του λιμανιού σε καθημερινή βάση, όλο το εικοσιτετράωρο.
3. Ειδικά διαμορφωμένος εξοπλισμός (κυματοθραύστες και ειδικά διαμορφωμένα σκέπαστρα για την προστασία από τις καιρικές συνθήκες) για τη χειμερινή λειτουργία του, η οποία μπορεί να παρέχεται για να προσελκύει πλοία στο λιμάνι του Βόλου όλο το χρόνο.

Τέλος μέσα στο λιμενικό χώρο παρόλο που οι αποστάσεις είναι μικρές προτείνεται να συμπεριληφθούν μεταφορικές υποδομές που θα εξυπηρετούν αποκλειστικά το χώρο του λιμένα και τους επιβάτες κρουαζιέρας, έτσι ώστε να γίνεται γρήγορα και με ασφάλεια η μεταφορά αυτών και των χειραποσκευών τους από τον τερματικό σταθμό, στον προβλήτα που επρόκειτο να επιβιβαστούν.

10.2. Αστικές υποδομές

Για την επιτυχή ανάπτυξη του λιμένα αφετηρίας σημαντικό είναι να υπάρχει επαρκής ενημέρωση και αποδοχή του κλάδου από την τοπική κοινότητα. Η γνωστοποίηση των οικονομικών ωφελειών στους πολίτες της πόλης του Βόλου έχει πολύ σημασία γιατί αποτελούν ένα τομέα των δρώντων όλης της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, ως έναν από τους τελικούς αποδέκτες της. Η τουριστική συνείδηση των πολιτών αποτελεί ένα καθοριστικό παράγοντα για την ικανοποίηση των επιβατών κρουαζιέρας αφού καθορίζει τον τρόπο εξυπηρέτησης τους και την εντύπωση που τους μένει από την υποδοχή και την κουλτούρα του τόπου. Το φιλικό και ασφαλές κλίμα δρα θετικά στην αξιολόγηση ενός προορισμού, δημιουργώντας πολλαπλασιαστικά οφέλη για τον προορισμό. Επιπλέον το φιλικό περιβάλλον συντελεί κατά ένα μεγάλο ποσοστό στην επανεπιλογή ενός προορισμού από τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Η καταγραφή και εκτίμηση των παραγόμενων ωφελειών από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας αλλά και η γνωστοποίηση αυτών στην κοινότητα, ενισχύει την αποδοχή της από τους κατοίκους της πόλης. Με αυτόν τον τρόπο δίνονται κίνητρα σε αυτούς για την υποδοχή και την εξυπηρέτηση των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και αποκομίζοντας έτσι την μέγιστη ωφέλεια.

Μια ακόμα πολύ σημαντική υπηρεσία που μπορεί να συγκαταλεχθεί στον αστικό χώρο και αποτελεί ένα από τα βασικότερα κριτήρια για την επιλογή ενός λιμένα είτε για προορισμό είτε για αφετηρία, είναι η ασφάλεια του τόπου. Πρέπει στον Βόλο και στο λιμάνι αρχικά να υπάρχει τουριστική αστυνομία, αλλά και να βρεθεί ένας τρόπος από τις αρχές που να εντείνει το αίσθημα της ασφάλειας για τους επιβάτες, όταν επισκέπτονται το λιμάνι. Οι αστυνομικές αρχές πρέπει να είναι υπεύθυνες για την ομαλή ενσωμάτωση των επιβατών στην πόλη κατά την διάρκεια της επίσκεψης τους, έτσι ώστε να μην δημιουργούνται προβλήματα στους πολίτες. Η αστυνομία θα πρέπει να είναι ενήμερη για τις επισκέψεις των πλοίων και για τον όγκο των επιβατών που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται από το λιμάνι και να βρίσκεται σε ετοιμότητα. Με τα παραπάνω συνεπάγεται η συνεργασία της διοίκησης του λιμένα και όλων των εμπλεκόμενων δρώντων με τις αρχές που είναι υπεύθυνες για την ασφάλεια του τόπου, αλλά και σε συνεργασία με τον δήμο. Επιπλέον, ένας προορισμός όπου δέχεται μεγάλο όγκο τουριστών πρέπει να είναι επανδρωμένος με τον απαραίτητο αριθμό των ατόμων, που θα προσφέρουν τις υπηρεσίες τους, οπότε όσοι περισσότεροι είναι και οι επιβάτες,

αντίστοιχα πρέπει να υπάρχει και ο κατάλληλος αριθμός των αστυνομικών αρχών και να μην υπάρχουν ελλείψεις στο προσωπικό.

Το ίδιο ισχύει και τις υποδομές της υγείας που είναι εξίσου σημαντικό κριτήριο. Ένας τουριστικός προορισμός, και δη ένας προορισμός κρουαζιέρας, πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει υπηρεσίες περιθάλψης στους επιβάτες και στο προσωπικό του πλοίου, ειδικά σε περιπτώσεις ατυχημάτων. Για παράδειγμα το νοσοκομείο του Βόλου Αγχιλοπούλειο διαθέτει πολύ λίγα ασθενοφόρα, ενώ στα επείγοντα του, υπάρχουν λίγα κρεβάτια που δεν διαχωρίζονται ανάλογα την ιατρική εξειδίκευση. Συνεπώς κρίνεται απαραίτητη η αναβάθμιση της υποδομής και των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Όσον αφορά τις υποδομές του αστικού κέντρου της πόλης, υπάρχει επαρκής αριθμός εστιατορίων και καφέ για να επισκεφτούν οι επιβάτες. Επάρκεια υπάρχει επίσης και στα σούπερ μάρκετ στο κέντρο της πόλης που μπορούν να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες του πληρώματος για ψώνια και ανεφοδιασμό, αλλά και των επιβατών. Επιπλέον το εμπορικό κέντρο της πόλης βρίσκεται σε άμεση εγγύτητα με το λιμάνι και διαθέτει πλήθος εμπορικών καταστημάτων. Το παραλιακό διαμορφωμένο μέτωπο που προσφέρει περίπατο στους επισκέπτες και τους πολίτες είναι επίσης σε γειτνίαση με τον λιμενικό χώρο που προσδένουν τα κρουαζιερόπλοια. Υπάρχει άμεση σύνδεση με το Πήλιο από την πόλη, είτε με αυτοκίνητο, είτε με την υπεραστική συγκοινωνία. Στο Πήλιο υπάρχουν πολλά παραδοσιακά καταστήματα, είδη λιανικής, παραδοσιακά εστιατόρια και καφέ αλλά και πολλά παραδοσιακά καταλύματα. Ενδιαφέρον είναι η πηλιορείτικη κουζίνα και η αρχιτεκτονική των χωριών του Πηλίου που πρέπει να προωθηθεί. Τέλος πολύ σημαντικό είναι να αναφερθούν τα τσιπουράδικα της πόλης που αποτελούν ένα άτυπο brand name λόγω της παράδοσης τους που έχει καθιερωθεί από το τέλος της Μικρασιατικής καταστροφής. Στον Βόλο μπορεί να συναντήσει κανείς πλήθος τσιπουράδικων τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν εξίσου για την προβολή του τόπου αφού προσφέρεται μια μοναδική βιωματική εμπειρία που σχετίζεται με την γαστρονομία. Εν κατακλείδι η πόλη του Βόλου είναι μια σύγχρονη πρωτεύουσα πλήρως εξοπλισμένη με τις απαραίτητες υποδομές, ενώ συνδυάζει σε πολύ μικρές αποστάσεις από το αστικό κέντρο και βουνό και θάλασσα. Αν μπορεί να εντοπιστεί κάποια έλλειψη, θα αφορά κάποιο ιδιαίτερο τουριστικό στοιχείο μέσα στην πόλη που θα μπορούσε να αποτελέσει σημείο αναφοράς.

10.3. Μεταφορικές υποδομές

Το βασικότερο στοιχείο για την εκπλήρωση του homeporting σε ένα λιμάνι είναι η ύπαρξη διεθνούς αεροδρομίου. Στην περίπτωση της πόλης του Βόλου κάτι τέτοιο δεν υφίσταται. Αυτό που μπορεί να επιτευχθεί είναι η ανάπτυξη του αερολιμένα με την αύξηση των πτήσεων τσάρτερ, ειδικότερα από τις χώρες προέλευσης επιβατών. Η προσέλκυση πτήσεων είναι ένα δύσκολο εγχείρημα και πρέπει να γίνει συνδυαστικά με την ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Υπάρχει άμεση συσχέτιση των δύο αυτών δραστηριοτήτων και η μία δεν μπορεί να δρα χωρίς την άλλη. Οι εταιρείες κρουαζιέρας πρέπει να συνεργαστούν με τις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις τσάρτερ έτσι ώστε να ξέρουν πότε θα χρειαστεί να εκτελέσουν δρομολόγια και από ποιες χώρες υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση. Οι υποδομές του αεροδρομίου είναι καινούριες και σε καλή κατάσταση, όπως και η χωρητικότητά τους και μπορούν να εξυπηρετήσουν επαρκή όγκο επιβατών.

Μια επιπλέον λύση είναι και η συνεργασία με το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης είτε ως ενδιάμεσος σταθμός, δηλαδή με ανταπόκριση για το αεροδρόμιο του Βόλου, είτε ως τελικός. Για επίτευξη αυτού πρέπει να υπάρχει οδική εξυπηρέτηση, είτε με τη ναύλωση ιδιωτικών πούλμαν είτε με τη συνεργασία του σταθμού υπεραστικών δρομολογίων ΚΤΕΛ όταν το επιτρέπει ο αριθμός των επιβατών του πλοίου και είναι εφικτή η εύρεση πολλών λεωφορείων. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν αποτελεί διάσημο προορισμό κρουαζιέρας, αφού έχει πολύ λίγες αφίξεις κρουαζιερόπλοιων τον χρόνο. Το λιμάνι του Βόλου μπορεί να εκμεταλλευτεί αυτήν την ευκαιρία, αφού το αεροδρόμιο του της Θεσσαλονίκης βρίσκεται λίγο πάνω από δυο ώρες απόσταση από την πόλη του Βόλου. Μια τέτοια απόσταση μπορεί να καλύπτεται εύκολα για τις ανάγκες του homeporting. Όσο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν κάνει κινήσεις για να αυξήσει την κίνηση της κρουαζιέρας και του homeporting, η βόρεια αυτή πύλη της χώρας που αποτελεί το αεροδρόμιο μπορεί να χρησιμοποιείται για να καλύψει την ζήτηση για την κρουαζιέρα του Βόλου, τουλάχιστον συμπληρωματικά. Η ανάπτυξη ωστόσο της κρουαζιέρας στην Θεσσαλονίκη και ειδικότερα του homeporting, θα αποτελέσει έναν πολύ ανταγωνιστικό αντίπαλο για το λιμάνι του Βόλου.

Για το σιδηροδρομικό σταθμό δεν χρειάζεται να γίνουν νέες γραμμές αφού υπάρχει έμμεση σύνδεση με τον κύριο άξονα. Προτείνεται όμως η αναβάθμιση του

υφιστάμενου που εμφανίζει κάποια προβλήματα, η διεύρυνση των δρομολογίων και η εξασφάλιση της εγκυρότητας τους, έτσι ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες των εισερχόμενων επιβατών.

Η οδική σύνδεση δεν είναι προβληματική, ειδικότερα με τα νέα έργα του Δήμου στην είσοδο της πόλης από την βόρεια πλευρά που ενώνεται με το κεντρικό εθνικό δίκτυο, τον τελευταίο χρόνο, και αυτών που είναι ήδη σε εξέλιξη, έχει αναβαθμιστεί.

10.4. Καταλύματα

Στις υποδομές της πόλης και σύμφωνα με την ανάλυση των κριτηρίων του προηγούμενου κεφαλαίου πρέπει να ενταχθούν κάποια νέα έργα. Το πιο σημαντικό από αυτά είναι η ανέγερση ξενοδοχείων για την υποδοχή των επιβατών κρουαζιέρας που θα χρησιμοποιούν το λιμάνι του Βόλου ως λιμάνι αφετηρίας. Για να προσελκυσθούν επενδυτές πρέπει να δοθούν κίνητρα και να αυξηθεί η κίνηση της κρουαζιέρας ώστε να μην καταλήξουν με ερημωμένα ξενοδοχεία και καταλύματα, την προσφορά των οποίων θα αδυνατεί να καλύψει από μόνη της η τουριστική ζήτηση της πόλης ως έχει σήμερα.

Όπως αναφέρθηκε στην ανάλυση οι κλίνες της ευρύτερης περιοχής της Μαγνησίας είναι 4.282, οι οποίες ανήκουν στα 92 ξενοδοχεία της περιοχής και στα 74 ενοικιαζόμενα δωμάτια. Πρόβλημα αποτελεί ότι από αυτά μόνο δυο είναι 5* και 7 από αυτά είναι 4*, όλα τα υπόλοιπα είναι κατώτερης κατηγορίας. Στην περιοχή του Βόλου συγκεκριμένα υπάρχουν 1.693 κλίνες. Οι κλίνες αυτές εξυπηρετούν δηλαδή κατά μέσο όρο, με την υπόθεση ότι είναι δίκλινες, 3.386 άτομα. Στην ευρύτερη περιοχή της Μαγνησίας περιλαμβάνονται και οι κλίνες του Πήλιου, οι οποίες απέχουν αρκετά από την πόλη και το λιμάνι, ειδικά αυτές που βρίσκονται στην ανατολική πλευρά του βουνού. Για την ανάπτυξη του τόπου μέσω του homeporting που προτείνεται, το καλύτερο θα ήταν οι εισερχόμενοι τουρίστες που έχουν ως σκοπό να επιβιβαστούν στο κρουαζιερόπλοιο για να ξεκινήσουν το δρομολόγιο τους, να μένουν στην πόλη, και όχι στο Πήλιο που αποτελεί ήδη ένας αναγνωρίσιμος προορισμός της χώρας, ιδιαίτερα για την εγχώρια αγορά.

Πιο συγκεκριμένα μέσω του στόχου που είναι προβολή του Βόλου ως τουριστικό προορισμό για την αφετηριακή κρουαζιέρα, το Πήλιο πρέπει να είναι ένας συμπληρωματικός προορισμός και όχι να δρα ανταγωνιστικά. Το γεγονός ότι κάποιοι

από τους δημοφιλέστερους προορισμούς του Πηλίου βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη από μισή ώρα από το κέντρο του Βόλου δεν είναι αρκετά βοηθητικό για τις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις του Βόλου. Για παράδειγμα ένα ζευγάρι επιβατών που επρόκειτο να ταξιδέψει στην πόλη του Βόλου για να επιβιβαστεί σε ένα κρουαζιερόπλοιο, ιδανικότερα θα φτάσει στον προορισμό αφετηρίας μία ή και δύο μέρες νωρίτερα ή θα προγραμματίσει να μείνει στην επιστροφή μία ή δυο επιπλέον μέρες για να γνωρίσει τον προορισμό. Αυτές τις μέρες είναι καλύτερο να τις περάσει στον Βόλο και διανυκτερεύσει σε κάποιο από τα ξενοδοχεία της πόλης, έχοντας παράλληλα την δυνατότητα να επισκεφτεί το Πήλιο. Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει να υπάρχει ικανή ποσότητα κλινών που θα παρέχουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες. Οι επιβάτες κρουαζιέρας συχνότερα αναζητούν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, άρα το πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη είναι κυρίως η έλλειψη ξενοδοχείων 5 αστέρων κυρίως και 4 αστέρων. Αν στην πόλη έρχεται αρχικά ένα κρουαζιερόπλοιο την εβδομάδα το οποίο έχει κατά μέσο όρο 3.500 χιλιάδες επιβάτες, οι υποδομές της πόλης σε ξενοδοχειακές υπηρεσίες δεν μπορούν να καλύψουν την ζήτηση. Υπάρχει λοιπόν η ανάγκη για την ανέγερση ξενοδοχείων 5 και 4 αστέρων που θα έχουν συγκεντρωτικά τουλάχιστον 1.700 δίκλινα δωμάτια. Λαμβάνοντας υπόψιν ότι ένα μεγάλο ξενοδοχείο έχει κατά μέσο όρο 100 δωμάτια, σημαίνει ότι η περιοχή έχει ανάγκη για την ανέγερση τουλάχιστον 15 νέων μονάδων υψηλών προδιαγραφών, δηλαδή 5 και 4 αστέρων. Αυτό σημαίνει ότι θα καλύπτεται η ζήτηση 3000 κλινών επίσης κατά μέσο όρο, αφού κάθε ξενοδοχείο δεν θα έχει ακριβώς 100 δωμάτια. Για παράδειγμα το ξενοδοχείο Volos Palace στο κέντρο της πόλης του Βόλου διαθέτει 72 δωμάτια και εξυπηρετεί πάνω από 150 επισκέπτες που έχουν σκοπό να διανυκτερεύσουν. Η ανέγερση αυτών των ξενοδοχείων πρέπει να γίνει σε περιοχές που απέχουν μικρή απόσταση από το κέντρο του Βόλου και του λιμανιού. Μια λύση που θα ωφελούσε την κατάσταση, είναι η αναπαλαίωση κάποιων κτιρίων της πόλης και η απόδοση τους στη χρήση ξενοδοχειακών καταλυμάτων. Με τα απαραίτητα έργα θα είναι δυνατή η χρήση τους ως ξενοδοχεία και θα ωφεληθεί και η πόλη βελτιώνοντας το αστικό περιβάλλον και τα παλαιά κτίρια που αποτελούν πηγές ρύπανσης και παραβατικότητας για την πόλη.

Για τους επιβάτες που δεν επιθυμούν να μείνουν σε ξενοδοχεία, αλλά να έχουν μια πιο βιωματική εμπειρία της πόλης, υπάρχουν επίσης πολλά καταλύματα στην ιστοσελίδα Airbnb, τα οποία βρίσκονται κατανεμημένα σε πολλά σημεία της πόλης και ειδικά στο κέντρο. Τα καταλύματα αυτά είναι συνήθως ολόκληρα διαμερίσματα και

μπορούν να δεχτούν περισσότερα άτομα, όπως για παράδειγμα μια τετραμελή οικογένεια. Επιπλέον είναι πιο οικονομικά άρα και πιο ελκυστικά για τους επιβάτες που αναζητούν αυτού του είδους την διαμονή.

10.5 Αξιοποίηση πολιτιστικών και τουριστικών υποδομών

Για την ανάδειξη και αξιοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς του Βόλου, όπως προτείνεται και από το ΓΠΣ Δήμου Βόλου, πρέπει να δημιουργηθούν κάποιες πολιτιστικές διαδρομές που να συνδέουν τους αρχαιολογικούς χώρους που υπάρχουν στην ευρύτερη περιοχή με τα μουσεία που υπάρχουν όπως το Αρχαιολογικό Μουσείο Βόλου αλλά και τα μικρότερα τοπικά μουσεία.

Η περιοχή της Μαγνησίας διαθέτει πολλά σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος, τα οποία πρέπει να αναδειχτούν. Οι 4 αρχαιολογικοί χώροι της ευρύτερης περιοχής του Βόλου είναι μεγάλης σημασίας και μπορούν να προσελκύσουν πλήθος τουριστών που έχουν ενδιαφέρον για την ιστορία της περιοχής. Επιπλέον η περιοχή έχει έναν ικανοποιητικό αριθμό μουσείων. Ο συνδυασμός αυτών σε μια πολιτιστική διαδρομή που θα αφορά την ιστορία της πόλης, είναι μια προωθητική ενέργεια που ενισχύσει το τουριστικό προφίλ της πόλης.

Οι προωθητικές ενέργειες πρέπει καλύπτουν ένα μεγάλο εύρος επιλογών για τους επιβάτες κρουαζιέρας. Σκοπός είναι η δημιουργία ενός πακέτου που θα προσφέρει διαφορετικές επιλογές, απευθυνόμενο σε διαφορετικούς αποδέκτες. Ανάλογα με το είδος των εταιρειών και των επισκεπτών που θέλει να προσελκύσει η πόλη, πρέπει να διαμορφωθούν διαφορετικές στρατηγικές.

Μια ομάδα επισκεπτών και εταιρειών κρουαζιέρας που μπορεί να προσελκύσει η πόλη, είναι αυτή, της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών. Όπως θα αναλυθεί και παρακάτω υπάρχουν εταιρίες που ανήκουν στην κατηγορία premium ή luxury, των οποίων οι επιβάτες είναι υψηλότερου εισοδήματος, και έχουν διαφορετικές προτιμήσεις. Η δημιουργία ενός πακέτου που θα εκπληρώνει τις επιθυμίες αυτών των επιβατών θα βοηθούσε πολύ στη προσέλκυση τους. Ένα τέτοιο πακέτο μπορεί να περιλαμβάνει επισκέψεις σε κάποια από τα καλύτερα εστιατόρια και τσιπουράδικα της πόλης, επισκέψεις στα χωριά του Πηλίου και σε ξενώνες όπου διαθέτουν κέντρα ευεξίας και σπα, επισκέψεις στα οινοποιεία της Θεσσαλίας και γευσιγνωσία κρασιών,

δραστηριότητες όπως ιστιοπλοΐα τους θερινούς μήνες, και σκι τους χειμερινούς, επισκέψεις σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους, βόλτα στο εμπορικό κέντρο της πόλης για ψώνια. Ένα τέτοιο πακέτο που θα περιλαμβάνει αυτές τις δραστηριότητες αποτελεί μια προωθητική ενέργεια της πόλης για την προσέλκυση των εταιρειών που αναφέρθηκαν. Ειδικότερα με αυτόν τον τρόπο προσελκύνονται οι επιβάτες homeporting, αφού τους προσφέρονται τόσες δραστηριότητες για να κάνουν τις μέρες πριν και μετά την αποβίβαση τους.

Μια άλλη ομάδα επιβατών που μπορεί να προσελκύσει ο Βόλος είναι οι οικογένειες. Ο Βόλος είναι ένας προορισμός που είναι φιλικός προς τις οικογένειες. Οι δραστηριότητες που τις αφορούν διαφέρουν από αυτές της προηγούμενης κατηγορίας. Προτείνεται λοιπόν ένα πακέτο που θα περιλαμβάνει εκδρομή στα χωριά του Πηλίου και στο διάσημο τρενάκι του Μουντζούρη, επισκέψεις σε τσιπουράδικα, βόλτα στο κέντρο της πόλης, επίσκεψη και περίπατοι στους πολιτιστικούς και αρχαιολογικούς χώρους, επίσκεψη των παραλιών της περιοχής τους θερινούς μήνες.

Μια άλλη κατηγορία είναι αυτή του «silver tourism» δηλαδή του «Τουρισμού 55+». Αυτή η κατηγορία τουριστών, δηλαδή της μεγαλύτερης ηλικίας είναι μια κατηγορία που ενδιαφέρει πολλούς προορισμούς, αλλά αποτελεί και μια κατηγορία κρουαζιέρων που οργανώνουν οι εταιρείες κρουαζιέρας. Οι τουρίστες αυτού του είδους δείχνουν ενδιαφέρον για δραστηριότητες που σχετίζονται με τον πολιτισμό, όπως επισκέψεις σε μουσεία, σε θέατρα, σε καλά εστιατόρια, σε κοντινές παραλίες, δείχνουν ενδιαφέρον για την αρχιτεκτονική. Ένα κατάλληλο μοντέλο προώθησης του τύπου σε αυτήν της ομάδα ανθρώπων θα αφορούσε διαδρομές που θα περιλάμβαναν ακριβώς τα παραπάνω, τα οποία προσφέρονται στην πόλη του Βόλου.

Τέλος μια γενικότερη προωθητική ενέργεια που θα αφορά τον μέσο τουρίστα και προτείνεται περιλαμβάνει πολλά από τα παραπάνω. Πιο συγκεκριμένα ένας τουρίστας που επρόκειτο να ταξιδέψει στον Βόλο για να ξεκινήσει από εκεί την κρουαζιέρα του μπορεί να κάνει και να επισκεφτεί πολλά πράγματα και μέρη. Αρχικά το μεγαλύτερο πλεονέκτημα της περιοχής είναι η γειτνίαση με το Πήλιο, οπότε η επίσκεψη στον Βόλο πρέπει να περιλαμβάνει επισκέψεις σε διάφορα χωριά του Πηλίου και στα εστιατόρια, για να γνωρίσουν οι τουρίστες την πηλιορείτικη κουζίνα η οποία φημίζεται. Αμέσως μετά, προτείνεται σίγουρα η επίσκεψη στα τσιπουράδικα του Βόλου τα οποία διατηρούν μια διαχρονική παράδοση σεββιρισμάτος φαγητού,

μοναδικό για την χώρα. Ανάλογα με την εποχή που θα επισκεφτεί τον τόπο κάποιος επισκέπτης μπορεί να πραγματοποιήσει πεζοπορίες στο βουνό, επισκέψεις στις παραλίες του Πηλίου, επίσκεψη στο χιονοδρομικό κέντρο. Ένα από τα πιο γνωστά αξιοθέατα του Βόλου είναι επίσης το τρενάκι του Πηλίου το οποίο πρέπει να συμπεριληφθεί στις δραστηριότητες κάποιου τουρίστα. Αμέσως μετά η ξενάγηση θα πρέπει να περιλαμβάνει τα μουσεία και τους αρχαιολογικούς χώρους της περιοχής, περιπάτους στο παραλιακό μέτωπο και στο κέντρο της πόλης, βόλτα στην αγορά της πόλης, επισκέψεις στα κτίρια με αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Συνοπτικά, ένας τουρίστας μπορεί να επισκεφτεί κάποια μέρη από αυτά που αναφέρθηκαν σε σύντομο χρονικό διάστημα, αφού οι αποστάσεις στην περιοχή δεν είναι μεγάλες. Μέσο αυτών οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων έχουν κίνητρο για να επισκεφτούν την πόλη αρκετές μέρες νωρίτερα και να γνωρίσουν τον τόπο.

10.6 Δημιουργία νέων υποδομών τουρισμού

Για την ανάπτυξη και καθιέρωση του Βόλου στους χάρτες των προορισμών κρουαζιέρας ωφέλιμο θα ήταν να δημιουργηθούν νέες υποδομές που θα προσδίδουν στην ελκυστικότητα του τόπου. Κάποιες από αυτές είναι η δημιουργία ενός Θεματικού Μυθολογικού Πάρκου της Αργούς, που αφορά την Αργοναυτική Εκστρατεία του Ιάσωνα όπως προτείνεται από το ΓΠΣ Δήμου Βόλου. Το πάρκο αυτό έχει οριστεί ότι θα χωροθετηθεί στο Πεδίο του Άρεως και ανήκει στην κατηγορία των θεματικών πάρκων που αποτελούν εναλλακτική μορφή τουρισμού.

Μια άλλη πρόταση που προέρχεται από τον υφιστάμενο σχεδιασμό αφορά την δημιουργία συνεδριακού κέντρου στις αποθήκες του λιμανιού και προβλέπεται από το Masterplan του λιμένα. Ο συνεδριακός τουρισμός μπορεί να μην σχετίζεται άμεσα με την κρουαζιέρα, αλλά βοηθάει πολύ στην προώθηση της πόλης σε συνδυασμό με την ύπαρξη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Τέλος μια έλλειψη που παρατηρείται στον Βόλο και θα μπορούσε να προσελκύσει κάποιους τουρίστες αλλά και να αναδείξει την πόλη είναι η επένδυση στις τέχνες. Για παράδειγμα θα μπορούσαν να γίνουν κινήσεις για την φιλοξενία κάποιων έργων τέχνης στις υφιστάμενες εκθέσεις, όπως μοντέρνα ζωγραφική και γλυπτική, παράλληλα με την κατάλληλη προώθηση και διαφήμιση. Στην πόλη φιλοξενούνται ανά

διαστήματα τέτοιες εκθέσεις αλλά δεν έχουν μεγάλη απήχηση, και δεν συνοδεύονται από τις κατάλληλες ενέργειες για την προβολή τους.

Συμπεράσματα:

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω η ευρύτερη περιοχή του Βόλου έχει αρκετές υποδομές. Αυτό που χρειάζεται είναι η αναβάθμιση κυρίως αυτών και η δημιουργία προσφερόμενων πακέτων που θα διαφοροποιούνται ανάλογα με τους αποδέκτες. Όσον αφορά τις λιμενικές υποδομές που είναι και οι σημαντικότερες προτείνεται να ακολουθηθεί μια αναπτυξιακή πορεία σε βάθος χρόνου, ενώ παράλληλα προτείνεται ο εμπλουτισμός των καταλυμάτων και η αναβάθμιση του ρόλου του αεροδρομίου. Στην συνολική εικόνα του προορισμού μπορεί να προσδώσει στην ελκυστικότητα επίσης η δημιουργία κάποιων νέων υποδομών τουρισμού με σκοπό την προσέλκυση επιβατών αφετηρίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: Προσέλκυση νέων επιβατών

11.1. Προσέλκυση κρουαζιερόπλοιων πολυτελείας

Μια ενδιαφέρουσα κατηγορία κρουαζιέρων που ταιριάζει στο Βόλο και θα μπορούσε να προσελκύσει, είναι αυτή των κρουαζιέρων πολυτελείας. Οι κρουαζιέρες αυτές και οι εταιρείες που τις πραγματοποιούν έχουν πλοία με μικρή χωρητικότητα συνήθως έως 1000 επιβάτες και μικρότερου μεγέθους, περίπου 200μ. μήκος. Έχουν συνήθως μόνο σουίτες και όλα τα δωμάτια διαθέτουν μπαλκόνι. Παρέχουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, και το προφίλ των επιβατών που έχουν, είναι υψηλών εισοδημάτων. Αυτού του τύπου οι επιβάτες ξοδεύουν και πολλά χρήματα στους προορισμούς που αποβιβάζονται, άρα η προσέλκυση τους στο Βόλο μπορεί να επιφέρει πολύ σημαντική οικονομική ωφέλεια. Όπως αναφέρεται και παραπάνω, πρέπει να υπάρχει ένα διαφορετικό πλάνο με τις δραστηριότητες που θα τους προσφερθούν. Τα κρουαζιερόπλοια αυτά λόγω του μεγέθους τους θα μπορούσαν να προσδεθούν στον κεντρικό προβλήτα που έχει άμεση σύνδεση με την πόλη. Κάποιες από τις εταιρείες που ανήκουν στην κατηγορία αυτή είναι: η Seabourn Cruise Line, η Viking Ocean Cruises, η Crystal Cruises, η Azamara Club Cruises, η Oceania Cruises, η Silversea Cruises, η Regent Seven Seas Cruises. Πρέπει να δημιουργηθούν σχέσεις με αυτές τις εταιρείες και να τους παρουσιαστεί ένα πακέτο με όλες τις δραστηριότητες που θα μπορούσαν να κάνουν οι επιβάτες και τα μέρη που μπορούν να επισκεφτούν όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα.

11.2. Ανάπτυξη της εγχώριας αγοράς επιβατών

Η ελληνική αγορά της κρουαζιέρας δεν παρουσιάζει αυξημένη κίνηση. Για να είναι ένα λιμάνι σε μία χώρα ελκυστικό πρέπει να στοχεύσει στο να καλύπτει ένα μέρος της αγοράς του από τους Έλληνες πολίτες. Ειδικότερα η πόλη του Βόλου αποτελεί έναν ιδανικό προορισμό για την εγχώρια αγορά λόγω της θέσης του, λόγω της εύκολης πρόσβασης που έχει και για την βόρεια και για την νότια ηπειρωτική Ελλάδα, και λόγω της αναγνωρισιμότητας του. Η εκκίνηση των πλοίων από το λιμάνι του Βόλου με προορισμό το Αιγαίο ή ακόμα και την Κωνσταντινούπολη αλλά και άλλες Μεσογειακές χώρες ιδιαίτερα του ανατολικού χώρου της Ευρώπης, αποτελεί μια μεγάλη ευκαιρία για τις εταιρείες. Με τις κατάλληλες μεθόδους προώθησης της

κρουαζιέρας στην ελληνική επικράτεια, μπορούν να προσελκυσθούν πολλοί νέοι επιβάτες από όλα τα μέρη της χώρας.

Ιδιαίτερη θέση για την προώθηση της κρουαζιέρας από το λιμάνι του Βόλου έχουν τα ταξιδιωτικά γραφεία που μπορούν να προωθούν προσφορές για το ελληνικό κοινό σε συνεννόηση με τις εταιρίες. Πολύ σημαντική είναι η διαφήμιση των διαφόρων δρομολογίων της κρουαζιέρας που έπεται να γίνουν από την πόλη του Βόλου, αλλά και η απόσπαση κάποιων από το λιμάνι του Πειραιά από όπου και γίνονται οι περισσότερες αφίξεις που αφορούν την εγχώρια αγορά. Ο Βόλος λόγω της θέσης του αποτελεί ιδανικό λιμάνι για την προσέλκυση επιβατών από την ηπειρωτική Ελλάδα αφού έχει καλή συνδεσιμότητα με τους κύριους άξονες της και με τους οδικούς και τους σιδηροδρομικούς.

11.3. Προσέλκυση επιβατών από την Ασία

Μια νέα αναδυόμενη αγορά όπως αναφέρθηκε και στην ανάλυση της συγκεκριμένης μελέτης, των τελευταίων χρόνων, είναι η Ασία. Επίσης η Ασία αποτελεί και μια από τις σημαντικότερες πηγές προελεύσεως επιβατών. Η νέα προοπτική αυτή μπορεί να αποτελέσει μια πηγή ιδεών για τη δημιουργία μιας στρατηγικής προσέλκυσης αυτών των επιβατών στην αφετηριακή κρουαζιέρα της Ελλάδας και πιο συγκεκριμένα του Βόλου. Ήδη στη Μεσόγειο έχουν εφαρμοστεί κάποιες πολιτικές προώθησης της κρουαζιέρας, και των μεσογειακών λιμανιών ως αφετηρίας, στην αγορά της Κίνας. Μέρος αυτών των στρατηγικών είναι το άνοιγμα τουριστικών γραφείων σε Κίνα, Χονγκ-Κονγκ, Κορέα, Σιγκαπούρη κτλ. Στοιχεία του ομίλου MedCruise δείχνουν ότι μεγάλο πλήθος Κινέζων χρησιμοποίησε τον λιμένα του Πειραιά ως αφετηρία για κρουαζιέρα στο Αιγαίο και τη Μεσόγειο, ενώ πολλοί Ασιάτες επιλέγουν και την κυπριακή εταιρεία της Celestyal Cruises που δραστηριοποιείται κυρίως στο Αιγαίο. Επιπλέον η πλειοψηφία της αγοράς των Ασιατών που ταξιδεύουν έχουν υψηλό εισόδημα και είναι αρκετά καταναλωτικοί όποτε αυξάνεται και η ωφέλεια που επωμίζονται τα λιμάνια από αυτούς.

Προτείνεται λοιπόν η ανάπτυξη μιας επιθετικής πολιτικής που θα στοχεύει στην προσέλκυση όσων περισσότερων επιβατών γίνεται και ακόμα η δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων διακοπών από τα τουριστικά γραφεία του Βόλου σε

συνδυασμό με τη διοίκηση του λιμένα και του αεροδρομίου που θα προσφέρονται στην ασιατική αγορά.

11.4. Ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας

Ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα για την περιοχή του Βόλου είναι η ύπαρξη του βουνού του Πηλίου συγχρόνως με την ύπαρξη φημισμένων παραλιακών μετώπων. Η ύπαρξη αυτών δίνει τη δυνατότητα να μειωθεί η εποχικότητα του λιμένα. Το γεγονός αυτό δίνει ένα παραπάνω κίνητρο στις εταιρείες για να εντάξουν τον Βόλο ως προορισμό αφετηρίας στα δρομολόγια τους, με τα κατάλληλα υποστηρικτικά έργα που αναφέρθηκαν (σκέπαστρα, κυματοθραύστες, κτίρια νέας τεχνολογίας). Οι δραστηριότητες που περιλαμβάνει η περιοχή, εκτός από αυτές που αφορούν τη θάλασσα, μπορούν να γίνουν και κατά την χειμερινή και φθινοπωρινή περίοδο, ειδικότερα αφού η περιοχή έχει βαρύ χειμώνα μόνο κατά τα τέλη Δεκεμβρίου και αυτό για μικρή περίοδο. Το κλίμα της περιοχής είναι μεσογειακό με ήπιους χειμώνες. Το ορεινό μέρος του Πηλίου είναι ένας προορισμός ιδιαίτερα δημοφιλής για την χώρα κατά τους χειμερινούς μήνες. Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να συνδυαστεί με την προσέλκυση εγχώριων επιβατών κατά τους χειμερινούς μήνες. Με την πραγματοποίηση homeporting δραστηριοτήτων και το χειμώνα αλλά και το φθινόπωρο που αποτελούν χαμηλής κίνησης εποχές το λιμάνι επιτυγχάνει ταχύτερα την απόσβεση των επενδύσεων αλλά και την πλήρη εκμετάλλευση αυτού, βγάζοντας κέρδος. Επιπλέον συμφέρει και τις εταιρείες η χρησιμοποίηση των πλοίων όλο το χρόνο, με αποτέλεσμα ο προορισμός να γίνεται έτσι περισσότερο ελκυστικός.

11.5. Προσέλκυση γαστρονομικού τουρισμού

Η γαστρονομία του Βόλου που αφορά την παράδοση των τσιπουράδικων σε συνδυασμό με την πηλιορείτικη κουζίνα μπορεί να προσελκύσει τουρίστες κρουαζιέρας που έχουν ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την γαστρονομία. Οι τουρίστες αυτοί συνήθως ταξιδεύουν με κρουαζιερόπλοια πολυτελείας. Επιπλέον το ενδιαφέρον έχουν προσελκύσει και οι θεματικές κρουαζιέρας με επίκεντρο την γαστρονομία. Εκμεταλλευόμενοι την φήμη του Βόλου και του Πηλίου, σε συνδυασμό με την βοήθεια των ταξιδιωτικών πρακτορείων και την επαφή με εταιρείες όπου εκτελούν τέτοια δρομολόγια, μπορεί να επιτευχθεί το άνοιγμα σε μια νέα αγορά και να επωφεληθεί πολύ ο τόπος. Κάποιες από τις εταιρείες που είναι εστιασμένες στη γαστρονομία και πρέπει

να προσεγγιστούν είναι: η Holland America Line, η Celebrity Cruises, η Oceania Cruises η Crystal Cruises, οι οποίες έχουν μέσα στο πλοίο κουζίνες υψηλής γαστρονομίας και διάσημους σεφς, sommeliers, bartenders για την προετοιμασία των γευμάτων και των ποτών. Τα εστιατόρια κάποιων από αυτών έχουν προδιαγραφές εστιατορίων με αστέρι Michelin, αν και ακόμα δεν έχει αποκτήσει αστέρι κάποιο από αυτά. Η προωθητική ενέργεια πρέπει να περιλαμβάνει διαδρομές στα τσιπουράδικα του Βόλου, επισκέψεις στα οινοποιεία, στα παραδοσιακά καφέ και εστιατόρια του Πηλίου. Ειδικότερα οι επιβάτες του εξωτερικού που αναζητούν διαφορετικότητα και ποιότητα και είναι περισσότερο ενημερωμένοι, θα επιλέξουν τον Βόλο ως προορισμό, αφού ενημερωθούν για το προσφερόμενο προϊόν

11.6. Προώθηση “family friendly” πακέτων

Μια άλλη κατηγορία επιβατών που μπορεί να στοχεύσει η πόλη είναι οι οικογένειες. Οι οικογένειες αποτελούν μια ιδιαίτερη ομάδα, αφού έχουν διαφορετικές απαιτήσεις από έναν προορισμό. Στα κρουαζιερόπλοια υπάρχουν συχνά πακέτα προσφορών για αυτές, με εκπτώσεις ανάλογα με τον αριθμό των παιδιών που έχει η κάθε οικογένεια ή απαλλαγή από τα λιμενικά τέλη στα παιδιά. Κάτι ανάλογο μπορεί να γίνει και με τα ξενοδοχεία της πόλης για την υποδοχή των επιβατών homeporting που ταξιδεύουν ως οικογένειες, όπως και με άλλα καταστήματα. Γενικά ο Βόλος είναι ένας προορισμός που ενδείκνυται για οικογενειακές διακοπών, λόγω της θέσης του, της μορφολογίας του, της ασφάλειας που παρέχει. Επιπλέον με την κατάλληλη διαφήμιση στην Ελλάδα από τα ταξιδιωτικά πρακτορεία σε συνδυασμό με ειδικά πακέτα προσφορών μπορούν να προσελκυσθούν οι ελληνικές οικογένειες οι οποίες δεν γνωρίζουν πολλά πράγματα για την κρουαζιέρα και ίσως αυτός είναι ένας παράγοντας που δεν την επιλέγουν.

Συμπεράσματα:

Τελικώς για την ανάπτυξη του λιμένα του Βόλου ως προορισμός αφετηρίας της κρουαζιέρας, κρίνεται ότι πρέπει να διευρυνθεί το κοινό στο οποίο απευθύνεται. Εκτός φυσικά από τους επιβάτες γενικού ενδιαφέροντος, ανάλογα με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, υπάρχει η δυνατότητα να εστιάσει το λιμάνι σε ομάδες ανθρώπων οι οποίοι ταιριάζουν περισσότερο με τις αναπτυξιακές προοπτικές και παράλληλα η πόλη μπορεί να επωφεληθεί περισσότερο. Στόχος είναι να προσελκυσθούν οι επιβάτες που

θα φέρουν και τα περισσότερα οικονομικά οφέλη στον προορισμό, αλλά και θα μείνουν περισσότερο ικανοποιημένοι. Τέτοιοι επιβάτες είναι αυτοί που προέρχονται από πλοία πολυτελείας, επιβάτες από την Ασία, επιβάτες που δείχνουν ενδιαφέρον για χειμερινούς προορισμούς, επιβάτες με γαστρονομικό ενδιαφέρον, οικογένειες αλλά και η προσέλκυση επιβατών από την Ελλάδα. Με αυτό το κεφάλαιο ολοκληρώνεται και το πλαίσιο που αφορά την ανάπτυξη της αφετηριακής κρουαζιέρας στην πόλη του Βόλου, έχοντας αναλύσει όλες τις αναπτυξιακές προοπτικές και προτείνοντας τις κατάλληλες μεθόδους.

Συμπεράσματα κειμένου:

Η κρουαζιέρα και γενικότερα ο κλάδος του τουρισμού έχει γνωρίσει σημαντική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Η έννοια της κρουαζιέρας έχει απασχολήσει ανά τους καιρούς πολλούς μελετητές και ο προσδιορισμός της, ενέχεται σε πολλούς τομείς των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Το κρουαζιερόπλοιο ως ένα πλωτό θέρετρο που εκτελεί κυκλικά δρομολόγια σε καθορισμένους προορισμούς διαθέτει κάποια σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι των θέρετρων της ηπειρωτικής χώρας.

Η ανάπτυξη του κλάδου πάραυτα έχει επιφέρει κάποιες αρνητικές συνέπειες. Κύριος αποδέκτης αυτών είναι το περιβάλλον. Η δραστηριότητα προκαλεί αέρια ρύπανση, ρύπανση των υδάτων, αλλά υπεισέρχεται και στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον των περιοχών που την συμπεριλαμβάνουν. Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι πολύ μεγάλο ποσοστό των στερεών αποβλήτων παγκοσμίως προέρχεται από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας. Παράλληλα οι συνέπειες που έχει η κρουαζιέρα αφορούν και την κοινωνία και τον πολιτισμό των προορισμών. Αρνητική είναι, τις περισσότερες φορές η αντίληψη αυτών που δεν ασχολούνται με τον τουρισμό αλλά αλληλοεπιδρούν με τους επιβάτες κρουαζιέρας στο τόπο της κατοικίας τους, όπως αρνητική είναι και η αντίληψη των τουριστών που έχουν επισκεφτεί έναν προορισμό και έρχονται στη θέση του να μοιραστούν το χώρο και τις υπηρεσίες, με τους επιβάτες κρουαζιέρας. Εκτός όμως από τα παραπάνω πρέπει να σημειωθεί και η αλληλοεπίδραση των επιβατών με τους κατοίκους των περιοχών όπου επισκέπτονται, και η ανταλλαγή των συνηθειών και της κουλτούρας που υφίσταται.

Εκτός όμως από τις συνέπειες, πολύ σημαντική είναι η οικονομική ωφέλεια που προκύπτει από τη δραστηριότητα. Οι οικονομικές ωφέλειες που προκύπτουν από την κρουαζιέρα διαφοροποιούνται ανάλογα με τους τομείς της οικονομίας που γίνονται οι δαπάνες. Ο διαχωρισμός που προκύπτει οδηγεί στις άμεσες, έμμεσες και επαγόμενες συνέπειες, ενώ η πρόσθεση αυτών, δίνει την συνολική οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας στην οικονομία. Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία, το 2018 η παγκόσμια συνεισφορά της κρουαζιέρας στην οικονομία έφτασε τα 150 δις \$, ενώ η έμμεση και η επαγόμενη συνεισφορά της κρουαζιέρας παγκοσμίως ήταν αρκετά μεγαλύτερη σε σχέση με τις άμεσες δαπάνες που έγιναν. Η κυρίαρχη αγορά κρουαζιέρας είναι και ήταν τα τελευταία χρόνια η Αμερική, ενώ αμέσως μετά έρχεται η Ευρώπη που περιλαμβάνει την Μεσόγειο. Οι υπόλοιπες χώρες μοιράζονται ένα μικρό ποσοστό της κίνησης και

των δαπανών που γίνονται. Παγκοσμίως η περιοχή με τις περισσότερες κινήσεις είναι η Καραϊβική, δεύτερη είναι η Μεσόγειος ενώ μέσα σε ένα μικρό σχετικά διάστημα, η Ασία έχει αναδειχτεί ως ένας δημοφιλής προορισμός κρουαζιέρας. Η γενικότερη πορεία των κινήσεων και των δαπανών είναι σταθερά ανοδική με την χρονιά 2019 να φτάνει στο ανώτερο σημείο.

Στην Μεσόγειο που είναι η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά παγκοσμίως αντιστοιχεί ένα μεγάλο μέρος των δαπανών. Γενικότερα η Μεσόγειος διαθέτει πλήθος λιμένων κρουαζιέρας, όπως και πολλούς δημοφιλής προορισμούς. Ανάμεσα σε αυτούς κυριαρχούν τα λιμάνια της ιταλικής και γαλλικής Ριβιέρας, η Βαρκελώνη που είναι πρώτη σε κινήσεις επιβατών για το 2019, ενώ εντοπίζεται και το λιμάνι του Πειραιά το οποίο κατέχει πολύ σημαντική θέση. Το λιμάνι του Πειραιά είναι επίσης το μεγαλύτερο homeport της χώρας με την μεγαλύτερη κίνηση αλλά και με το μεγαλύτερο ποσοστό των δαπανών, υπερಿಸχύει έναντι των υπόλοιπων κατά 42%.

Η χαμηλή κίνηση στους homeport λιμένες της Ελλάδας μέχρι και το 2012 οφειλόταν στην θέσπιση του προστατευτικού νόμου του καμποτάζ, όπου δεν επέτρεπε την εκκίνηση πλοίων από τα ελληνικά λιμάνια χωρίς αυτά να φέρουν ελληνική σημαία. Η άρση του καμποτάζ το 2012 δεν κατάφερε από μόνη της να προσελκύσει κίνηση στα ελληνικά λιμάνια. Για την χώρα εδώ εντοπίζεται μια χαμένη ευκαιρία, η οποία συνοδευόταν από έλλειψη πολιτικής και απαραίτητων υποδομών που θα βοηθούσαν τον τομέα της κρουαζιέρας να ευδοκιμήσει.

Η συγκέντρωση της αγοράς, εντοπίζεται κυρίως στην Αμερική, όπου κατέχει και τις περισσότερες εταιρείες αλλά αποτελεί και τη σημαντικότερη πηγή προελεύσεως των επιβατών παγκοσμίως. Η σύνδεση της χώρας με την αγορά της Αμερικής πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα, όπως και με την Ασία από όπου προέρχεται επίσης ένα σημαντικό ποσοστό επιβατών.

Σε αυτό το σημείο εντοπίζεται μια σημαντική έλλειψη για την ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας για την χώρα που αφορά και στην πολύ μικρή εγχώρια αγορά των επιβατών αλλά επίσης και στην ανύπαρκτη αγορά ελληνικών εταιρειών κρουαζιέρας. Η ενασχόληση με τον κλάδο της κρουαζιέρας όσον αφορά τις εταιρείες φυσικά αποτελεί ένα δύσκολο εγχείρημα, αφού ο κλάδος θα μπορούσε να χαρακτηριστεί με τη σημερινή του μορφή ως ένα ολιγοπώλιο που κυριαρχείται από ένα

μικρό αριθμό μεγάλων παιχτών, μιας και οι κυρίαρχες μητρικές εταιρείες κρουαζιέρας είναι τρεις και έχουν στην κατοχή τους το μεγαλύτερο ποσοστό.

Ερχόμενοι στο λιμάνι του Βόλου και έχοντας εξετάσει καλές πρακτικές άλλων λιμένων, συμπεραίνεται ότι υπάρχει η αναπτυξιακή δυνατότητα για την δημιουργία ενός σημαντικού λιμένα αφετηρίας που θα έχει σημαντική θέση ανάμεσα στους λιμένες κρουαζιέρας της χώρας. Υπάρχουν αρκετοί τουριστικοί πόροι που μπορούν να προωθηθούν αλλά και μια σημαντική βάση υποδομών στην οποία μπορεί να στηριχθεί η αναπτυξιακή πολιτική του λιμένα.

Την διατύπωση αυτή επιβεβαιώνει η εφαρμογή των κριτηρίων ελκυστικότητας του λιμένα για τις εταιρείες που προηγήθηκε. Σημαντικό πρόβλημα αποτελεί η κίνηση του αεροδρομίου που είναι και η πιο σημαντική προϋπόθεση για την ανάπτυξη ενός λιμένα αφετηρίας.

Ένα άλλο πολύ σημαντικό πρόβλημα είναι η έλλειψη μια εθνικής πολιτικής που θα αφορά τον τομέα της κρουαζιέρας αλλά και μια εστιασμένη πολιτική προώθησης που θα αφορά την ανάπτυξη του λιμένα του Βόλου ως προορισμό αφετηρίας για την κρουαζιέρα. Ειδικότερα το λιμάνι χρειάζεται ένα σχέδιο μάρκετινγκ που θα αφορά το homeporting και την προώθηση του.

Επιπλέον η δημιουργία έργων υποδομής κρίνεται απαραίτητη. Οι λιμενικές υποδομές χρειάζονται αναβάθμιση. Το σχέδιο ανάπτυξης του λιμένα θα πρέπει να γίνει με σύνεση και να είναι επακόλουθο της αναπτυξιακής δυναμικής του.

Τέλος η προώθηση θα πρέπει να στοχεύει σε συγκεκριμένες ομάδες στόχους, που θα ταιριάζουν με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του τόπου και θα επιφέρουν την μεγαλύτερη ωφέλεια σε αυτόν.

Ο τελικός στόχος της διπλωματικής είναι η ανάπτυξη της πόλης του Βόλου, βρίσκοντας τις κατάλληλες τεχνικές, μεθόδους και πολιτικές που θα τον αναδείξουν ως ένα λιμάνι αφετηρίας για τη χώρα που θα το θέτει σε μια νέα αναπτυξιακή τροχιά, εκμεταλλευόμενο την τουρισμό κρουαζιέρας ως έναν κλάδο του τουρισμού που προσδίδει σημαντική οικονομική ωφέλεια.

Πηγές Τεκμηρίωσης:

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γεωργακόπουλος Γ., (2016). “Τι Πέτυχε Η Άρση Του Καμποτάζ”, ΔιαΝΕΟσις
- Δέφνερ Α., (2006). “Σχεδιασμός για τον Ελεύθερο Χρόνο” (Τουρισμός- Πολιτισμός- Αθλητισμός), Βόλος: ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Διακομιχάλης Μ., (2009) “Θαλάσσιος τουρισμός και Οικονομικές Επιδράσεις”, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα σελ. 62,64
- Εθνική Τράπεζα, (2012) Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυναμικά έσοδα ύψους €2 δις. Αθήνα Εκδόσεις: Interbooks.
- Ηγουμενάκης Ν., Κραβαρίτης Κ., Λύτρας Π., (1999). “Εισαγωγή στον Τουρισμό”
- Καραμαγκάλης Γ., (2016) “Το Χρονικό Της Άρσης Του Καμποτάζ”, ΔιαΝΕΟσις
- Κορρές Ά. & Παπαχρήστου Υ.,(2013). “Προοπτικές Ελληνικής κρουαζιέρας 2013-2014, μια αντικειμενική εκτίμηση του οικονομικού κλίματος και των τάσεων στις κυριότερες χώρες προέλευσης επιβατών”
- Λεκάκου Μ., Στεφανιδάκη Ε., (2015). “ΠΕ2.1.1. Σχέδιο δράσης για τον θαλάσσιο και αθλητικό τουρισμό στις Κυκλάδες” Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Εργαστήριο Τοπικής και Νησιωτικής Ανάπτυξης, Εργαστήριο Τουριστικών Ερευνών και Μελετών.
- Μοίρα Π., & Μυλωνόπουλος Δ., (2014). ”Τουρισμός υγείας και ταξίδι υγείας. Κοινωνιολογική προσέγγιση και εννοιολογική διασαφήνιση”, e- Περιοδικό Επιστήμης και Τεχνολογίας.
- Πάλλης Θ. & Βαγγέλας Γ., (2017). “Η Αναπτυξιακή Προοπτική της Κρουαζιέρας Αφετηρίας στην Ελλάδα”, ΔιαΝΕΟσις
- Σκάγιαννης Π. & Ραλλιάς Ε., (2012). “Οι προοπτικές και οι προκλήσεις της κρουαζιέρας για τον τοπικό χώρο στην Ελλάδα”, 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ, Σεπτεμβρίου 2012, Βόλος, Ελλάδα
- ΣΕΤΕ, (2019). Βασικά Μεγέθη του Ελληνικού Τουρισμού 2019.
- Χαστάογλου Β. (2007). “Βόλος: Πορτραίτο της πόλης τον 19ο και 20ό αιώνα”.
- Ψαραύτης Χ., (2006). “ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ CABOTAGE: Κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα του κλάδου και την επίλυσή τους”. Ίδρυμα Ευγενίδου 1954
- INSETE, (2015). “Κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα”

INSETE, (2020) “ Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2019”

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Bayazit S., Kirval L., Sune a., (2015). “Main Factors to Select a Cruise Homeport in the Mediterranean Region: A Perspective from the Cruise Industry Agents”.

Brida J. and Zapata-Aguirre S., (2010). “Cruise tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts” 1 (3)

Castillo-Manzano, J.I., X. Fageda, and F. Gonzalez-Laxe, (2014). “An Analysis of the Determinants of Cruise Traffic: An Empirical Application to the Spanish Port System”. *Current Issues in Tourism* 18 (7), 701-705

Sergi Ros Chaos S.R., Pallis A.A., Marchan S.S., Pino D., Conejo A.S., (2020). “Economies of scale in cruise shipping”. *Maritime Economics & Logistics*

Sun H., Zeng Q., Xiang H. & Chen C., (2018). “Competition model of cruise home ports based on the cruise supply chain – based on China cruise market”. *Maritime Policy & Management* 46 (3), 277–294

Cruise Lines Industry Association (CLIA), (2019). *State of the Industry*. Washington DC

Dowling R. K., (2006). “Cruise ship tourism”. Wallingford: CABI.

Dwyer L. and Forsyth, P., (1998). “Economic significance of cruise tourism”, *Annals of Tourism*

Dwyer L., & Forsyth, P., (1998). “Economic significance of cruise tourism”. *Annals of Tourism Research*, 25 (2), 393-415.

Dwyer L., Douglas N. and Livaic, Z., (2004). “Estimating the economic contribution of a cruise ship

Gibson, P. and Bentley, M. (2007) “A study of impacts – cruise tourism and the south west of England”, *Journal of Travel & Tourism Marketing* 20 (4), 63-77

Haralambides H., Hussain M., Barros, C.P., Peypoch, N., (2010). “A new approach in benchmarking seaport efficiency and technological change”. *International Journal of Transport Economics*, 37 (1), 77-97

Hoxie P., Smith V.H., (2019). “The Jones Act in Historical Context”. *Maritime Policy*

International Maritime Organization (IMO)., (1983). *International Conference On Tonnage Measurement of Ships, 1969*. London: IMO.

- Jordan L.A., (2013). "A critical assessment of Trinidad and Tobago as a cruise homeport: doorway to the South American cruise market?". *Maritime Policy & Management* 40 (4), 367-383,
- Johnson D., (2002). "Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check" *Marine Policy* 26 (4), 261–270.
- Karlis T. and Polemis D., (2018). "Cruise homeport competition in the Mediterranean". *Tourism Management* 68 168–176
- Klein R., (2005) "Playing off the ports: BC and the cruise tourism industry". *Cruise Ship Tourism*.
- Klein R., (2006). "Turning Water into Money: The Economics of the Cruise Industry". *Cruise Ship Tourism*.
- Lekakou M., Tzannatos E., (2000). "Cruising and sailing: A new tourist product for the Ionian Sea", University of Piraeus
- Lekakou M.B, Pallis A.A, Vaggelas G.K., (2010) "Which homeport in Europe: The cruise Industry's selection criteria". *Tourismos: An international multidisciplinary journal of tourism*.
- Lekakou M.B., Pallis, A. A., (2005). "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). "Which homeport in Europe: the cruise industry's selection criteria". *Tourismos* 4 (4), 215–240.
- Marti B.E., (1990). "Geography and the cruise ship port selection process". *Maritime Policy and Management* 17 (3), 157-164.
- MacNeill T. and Wozniak, D., (2018). "The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism". *Maritime Policy and Management* 66, 387-404
- McCalla R.J., (1998). "An investigation into site and situation: cruise ship ports". *Econ. Soc. Geogr.* 89 (1), 44–55.
- McCarthy, J., (2003) "Spatial planning, tourism and regeneration in historic port"
- McKee, D.L. (1988) "Some reflections on cruise ships and the economic development of small island nations", *Canadian Journal of Development Studies* 9 (2), 249–259.
- MedCruise Report, Cruise Activities in MedCruise Ports, STATISTICS 2019 Second Edition
Published: September 2020
- Ngairé D., Zelko L., (2004)." Estimating the economic contribution of a cruise ship visit". *Tourism in Marine Environments* 1(1), 5-16

- Niavis S. and Vaggelas, G.K., (2016). “An empirical model for assessing the effect of ports and hinterlands characteristics on homeports potential. The case of Mediterranean ports”. *Maritime Business Review*, 1 (3), 186-207.
- Pallis A.A., (2015). “Cruise Shipping and Urban Development: State of the Art of the Industry and Cruise Ports”. *International Transport Forum Discussion Paper 2015–2014*.
- Pallis A.A., and Vaggelas G.K., (2020). ”The Changing Geography of Cruise Shipping”. *Geographies of Waterborne Transport: Transitions from Transport to Mobilities, Policy Alternatives Research* 25 (2), 393–415.
- Pallis A.A. and Arapi K.P., (2016). “A Multi-Port Cruise Region: Dynamics and Hierarchies in the Med.”. *Tourismos*11 (2), 168-201.
- Rodrigue J.P., and Notteboom T., (2013). “The Geography of Cruises: Itineraries, Not Destinations”. *Applied Geography* 38 31–42.
- Savado C., (2003). “Medcruise looks forward. In: *Cruise and Ferry Info*”
- Seidl A., Guillano F. and Pratt L. (2006). “Cruise tourism and community economic development in Central America and the Caribbean: The case of Costa Rica”.
- Stefanidaki E. and Lekakou M., (2014). “Cruise Carrying Capacity: A Conceptual Approach”. *Research in Transportation Business & Management* 13 43–52.
- The Ocean Conservancy, (2002). “Cruise control: A report on how cruise ships affect the marine environment”
- Theotokas Y. and Charlafti J., (2007). “Greek shipowners and maritime enterprises”. *Organization, Management and Strategy*, Athens: Alexandria Publications. *Visit*”, *Tourism in Marine Environments*.
- Vaggelas G.K., Stefanidaki E., (2015). “The cabotage abolishment in the greek cruise market: an initial assessment vis-à-vis homeport operation”. *European Conference on Shipping, Intermodalism and Ports (ECONSHIP)*. Chios, Greece, June 2015
- Weaver A., (2005). “The McDonaldization thesis and cruise shipping”. *Annals of Tourism Research*.
- Weaver A. (2005). “Spaces of Containment and Revenue Capture: ‘Super-sized ’Cruise Ships as Mobile Tourism Enclaves”. *Tourism Geographies* 7 (2) 165–184.
- Wild G.P., (2012) “The cruise Industry: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition”. *Limited and Business Research & Economic Advisors (BREA)* European Cruise Council, Brussels
- Wild G.P. and Dearing J., (2000) “Development of and prospects for cruising in Europe”. *Maritime Policy and Management*, 27 (4) 315-333.

ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑ

Έγκριση Αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Θεσσαλίας και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού. Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Θεσσαλίας - ΠΧΠ Θεσσαλίας (ΦΕΚ 269/ΑΑΠ/15 – 11 – 2018)

Έγκριση Μελέτης «Αναθεώρηση και Επέκταση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Πολεοδομικού Συγκροτήματος (Π.Σ.) Βόλου». (ΦΕΚ 237/2016)

Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης Δήμου Βόλου, Α' Φάση Στρατηγικός Σχεδιασμός 2015-2019, 1η Έκδοση Βόλος, 2015

Σχέδιο Παραλαβής – Διαχείρισης Αποβλήτων και Καταλοίπων Φορτίου Πλοίου ΟΛΒ ΑΕ, 4^η Έκδοση 2015

Στοιχεία Εμπορικού Επιμελητηρίου Μαγνησίας

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973 περί: «Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου». (ΦΕΚ Α'261 /3.10.1973).

Απόφαση 3597/ΕΚ/92 «ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ: «της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)».

Commission Regulation (EC) 1072/1999 “amending Annexes I, II, III, V, VII, VIII and IX to Council Regulation (EEC) No 3030/93 on common rules for imports of certain textile products from third countries”.

Νόμος 2932/2001 «περί Ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές και Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ145/Α/27-6-2001).

Προεδρικό Διάταγμα 344/2003 με τίτλο «Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές σε συμμόρφωση προς τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου», (ΦΕΚ 314/Α/31-12-2003).

Νόμος 3872/2010 περί: «Εκτέλεση περιηγητικών πλοών από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις». (ΦΕΚ Α 148/03.09.2010).

Νόμος 4072/2012 περί: «Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος - Νέα εταιρική μορφή - Σήματα - Μεσίτες Ακινήτων - Ρύθμιση θεμάτων ναυτιλίας, λιμένων και αλιείας και άλλες διατάξεις». (ΦΕΚ Α'86/11.4.2012)

Νόμος 4150/2013 περί: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις». (ΦΕΚ Α'102/29.04.2013)

Νόμος 4676/2020 περί: «Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και λοιπές διατάξεις». ΦΕΚ Α' 67/19.03.2020.

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΕΣ ΔΙΑΤΡΙΒΕΣ

Δανάμπασης Α., (2010). “ Το νομικό και θεσμικό πλαίσιο της Κρουαζιέρας”. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία. Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Βαλάσκας Μ., (2015). “Μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας και οι προοπτικές της Ελλάδας στον τομέα”. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία. Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά

ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

<https://www.royalcaribbean.com/faq/questions/jones-act>

<https://www.isalos.net/2016/04/ti-einai-to-kampotaz-kai-poia-ta-pleonektimata-tou-vinteo/>

https://www.cruiselaws.com/Cruise_Laws_Solas_Regulations.html

<https://www.desfa.gr/national-natural-gas-system/lng-facility>

<http://www.gastrade.gr>

<https://www.depa.gr/i-depa-anigi-to-dromo-gia-tin-chrisi-to/>

<https://cruisemarketwatch.com/growth/>

<https://www.worldatlas.com/articles/the-10-busiest-cruise-ports-in-the-world.html>

<https://www.ship-technology.com/features/worlds-busiest-cruise-ports/>

<https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/17487-the-busiest-cruise-ports.html>

<https://www.cruisemapper.com/ports/civitavecchia-port-81>.

<https://www.vallettacruiseport.com/about-us>

<https://www.azamara.com/int/our-ships>

<https://www.celebritycruises.com/cruise-ships>

<https://www.cruisemapper.com/cruise-lines/Silversea-Cruises-19>

<https://www.royalcaribbean.com/cruise-ships>

<http://www.nclhld.com/>

<https://cruisemarketwatch.com/capacity/>

<http://www.olp.gr/el/>

<https://www.dimosvolos.gr/el>

<https://www.port-volos.gr/>

<https://doepap.gr/>

<https://www.airbnb.gr/>

<https://www.statistics.gr/>

<https://www.e-civitavecchia.com/>

<https://www.medcruise.com/>

<https://www.elime.gr/>

Παράρτημα:

Πίνακας 25: Πολιτιστικά στοιχεία Βόλου

<p>Νεκροταφείο Ταξιαρχών Βόλου και Νέας Ιωνίας.</p>	
<p>Λαογραφικό Κέντρο του Κίτσου Μακρή</p>	
<p>Μουσείο Πλινθοκεραμοποιίας</p>	
<p>Εντομολογικό Μουσείο</p>	

<p>Μουσείο Θεόφιλου</p>	
<p>Μουσείο της Πόλης</p>	
<p>Αθανασάκειο Αρχαιολογικό Μουσείο</p>	
<p>Τυπογραφικό Μουσείο εφημερίδας ΘΕΣΣΑΛΙΑ</p>	
<p>Μουσείο Μεταξουργείου Αφών Ετμεκτζόγλου</p>	
<p>Μουσείο Εθνικής Αντίστασης</p>	

<p>Μουσείο – Πινακοθήκη Χρυσούλας Ζιώγας</p>	
<p>Κέντρο Τέχνης «Τζιόρτζιο Ντε Κίρικο»</p>	
<p>Δικαστικό Μέγαρο.</p>	
<p>Κτίρια καπναποθηκών Σπίρερ.</p>	

Πηγή: www.dimosvolos.gr, ίδια επεξεργασία