



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

**ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ»
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΟ ΒΟΛΟ



ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: ΜΑΚΡΗ Α. ΘΕΟΔΩΡΑ

ΕΠΙΒΛΕΒΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΟΚΚΩΣΗΣ ΧΑΡΗΣ

**ΒΟΛΟΣ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ, 2017**

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Διατμηματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Σχεδιασμός και Ανάπτυξη Τουρισμού και Πολιτισμού» του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας υπό την επίβλεψη του Καθηγητή κ. Χάρη Κοκκώση.

Την τελευταία δεκαετία ο κλάδος της κρουαζιέρας αναπτύσσεται με γρήγορους ρυθμούς σε παγκόσμιο επίπεδο. Συνεπώς ολοένα και περισσότεροι προορισμοί προσπαθούν να κατοχυρώσουν μια θέση στην παγκόσμια αγορά της βιομηχανίας της κρουαζιέρας.

Επιδιωκόμενος σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση της δυνατότητας ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας στο Βόλο προκειμένου να καταστεί λιμάνι βάσης για τις εταιρείες κρουαζιέρας. Τέλος, για την εκπόνηση και διεξαγωγή της παρούσας διπλωματικής εργασίας απαραίτητη ήταν η συλλογή πρωτογενών (στατιστικά στοιχεία και μελέτες) και δευτερογενών δεδομένων (συνεντεύξεις φορέων).

Λέξεις κλειδιά: τουρισμός κρουαζιέρας, κρουαζιερόπλοια, λιμένες επιβίβασης, προορισμοί, Βόλος

CRUISE TOURISM: CURRENT SITUATION AND PROSPECTS FOR DEVELOPMENT IN VOLOS

ABSTRACT

This current thesis was prepared for the postgraduate programme «Tourism and Cultural Planning and Development», University of Thessaly, under the supervision of Professor Haris Kokkosis.

In the last decade the cruise industry is rapidly growing all over the world. Therefore, more and more destinations are trying to ensure a place in the global cruise industry market.

The aim of present paper is to investigate the potential for development of cruise tourism in Volos in order to be a home port for cruise companies. Finally, it was necessary to collect primary data (statistics and surveys) and also secondary data (interviews with local authorities) for the preparation and conduct of this thesis.

Keywords: cruise tourism, cruise ships, home ports, destinations, Volos

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

| | |
|---|----|
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ | 3 |
| ABSTRACT | 4 |
| ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ | 7 |
| ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ | 7 |
| ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ | 7 |
| ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ | 8 |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 9 |
| 1. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ | 11 |
| 1.1 ΟΡΙΣΜΟΙ-ΕΝΝΟΙΕΣ..... | 11 |
| 1.2 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ..... | 12 |
| 1.3 ΕΙΔΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ..... | 14 |
| 1.4 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ..... | 16 |
| 1.5 ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ..... | 17 |
| <i>1.5.1 ΚΟΣΤΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ</i> | 19 |
| <i>1.5.2 ΚΑΝΑΛΙΑ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ</i> | 20 |
| 1.6 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ..... | 21 |
| <i>1.6.1 ΚΙΝΗΤΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ</i> | 23 |
| 1.7 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ..... | 23 |
| 2. ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ | 26 |
| 2.1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ..... | 27 |
| <i>2.1.1. ΛΙΜΑΝΙΑ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ (HOME PORTS)</i> | 27 |
| <i>2.1.2. ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (PORTS OF CALL)</i> | 29 |
| <i>2.1.3. ΥΒΡΙΔΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (HYBRID PORTS)</i> | 30 |
| 2.2. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ..... | 31 |
| <i>2.2.1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ</i> | 31 |
| <i>2.2.2. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ</i> | 33 |
| <i>2.2.3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ</i> | 35 |
| 2.3. ΒΙΩΣΙΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ..... | 37 |
| 3. Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ | 40 |
| 3.1. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΖΗΤΗΣΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ..... | 40 |
| 3.2. Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΕ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΟ..... | 43 |
| <i>3.2.1. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ</i> | 47 |
| 3.3. Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ..... | 50 |
| <i>3.3.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ</i> | 50 |
| <i>3.3.2. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ Η ΑΡΣΗ ΤΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ</i> | 51 |

| | |
|---|-----|
| 3.3.3. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ..... | 53 |
| 4. Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ | 57 |
| 4.1. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ | 57 |
| 4.2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΑ | 58 |
| 4.3. Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ..... | 64 |
| 4.3.1. ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ..... | 65 |
| 4.3.2. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ | 66 |
| 4.3.2.1 ΤΟ ΤΡΕΝΑΚΙ ΤΟΥ ΠΗΛΙΟΥ..... | 67 |
| 4.4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ | 68 |
| 4.4.1. ΧΩΡΟΙ ΕΣΤΙΑΣΗΣ – ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ | 68 |
| 4.4.2. ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ..... | 68 |
| 4.4.3. ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ | 69 |
| 4.4.4. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ | 69 |
| 5. Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΒΟΛΟ | 71 |
| 5.1. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΟΛΗΣ..... | 71 |
| 5.2. ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ | 71 |
| 5.3. ΕΡΕΥΝΑ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ..... | 73 |
| 5.3.1. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ..... | 77 |
| 6. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ | 79 |
| 6.1. ΓΕΝΙΚΑ..... | 79 |
| 6.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ | 79 |
| 6.3. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ | 80 |
| 6.4. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ..... | 81 |
| 6.5. ΑΝΑΛΥΣΗ S.W.O.T..... | 88 |
| 7. ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΒΟΛΟ | 90 |
| 7.1. ΠΡΩΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ | 90 |
| 7.2. ΔΕΥΤΕΡΟ ΣΕΝΑΡΙΟ | 91 |
| 7.3. ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟ ΣΕΝΑΡΙΟ..... | 93 |
| 8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 94 |
| ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ | 99 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ | 100 |

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

| | |
|---|----|
| Πίνακας 2.1.1.1 : Βασικοί παράγοντες ελκυστικότητας και επιλογής ενός λιμένα εκκίνησης... | 28 |
| Πίνακας 3.1.1 : Διεθνής ζήτηση επιβατών (σε εκατομμύρια) για κρουαζιέρα 2005-2015..... | 40 |
| Πίνακας 3.2.1 : Κατανομή Ευρωπαίων επιβατών, 2010-2015..... | 43 |
| Πίνακας 3.2.2 : Επιβιβάσεις σε ευρωπαϊκά λιμάνια 2014-2015 | 44 |
| Πίνακας 3.2.3 : Λιμάνια επιβίβασης στην περιοχή της Μεσογείου, 2013-2015 | 45 |
| Πίνακας 3.2.4 : Σύγκριση Transit και Homeporting επιβατών μεταξύ των μεγαλύτερων λιμένων της Μεσογείου, 2010-2015 | 46 |
| Πίνακας 3.2.1.1 : Η συνολική οικονομική επίδραση της κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2012-2015) | 47 |
| Πίνακας 3.2.1.3 : Η άμεση οικονομική επίπτωση στην Ευρώπη ανά χώρα (2015) | 49 |
| Πίνακας 5.2.1 : Διακίνηση κρουαζιερόπλοιων και εθνικότητα επιβατών στο λιμάνι του Βόλου, 2012-2015 | 72 |

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

| | |
|---|----|
| Διάγραμμα 1.5.2.1: Ικανοποίηση επιβατών από τα ταξιδιωτικά πρακτορεία | 20 |
| Διάγραμμα 1.5.2.2: Αξιολόγηση των καναλιών διανομής με την καλύτερη εξυπηρέτηση και τιμή | 21 |
| Διάγραμμα 3.1.1: Μεριδία αγοράς κρουαζιέρας για το 2015 | 41 |
| Διάγραμμα 3.1.2: Επιβατική κίνηση κρουαζιέρας στην Κίνα (2012-2015)..... | 42 |
| Διάγραμμα 3.2.1.2 : Κατανομή των άμεσων δαπανών κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2015) | 48 |
| Διάγραμμα 4.4.4.1 : Διεθνείς αφίξεις - αναχωρήσεις επιβατών στο αεροδρόμιο Ν. Αγχιάλου, 2009-2015 | 70 |
| Διάγραμμα 5.3.1 : Κατανομή συχνοτήτων και ποσοστών ικανοποίησης στην περιοχή του Βόλου | 74 |
| Διάγραμμα 5.3.2 : Κατανομή ποσοστών επισκεψιμότητας στην περιοχή του Βόλου | 75 |
| Διάγραμμα 5.3.3 : Κατανομή ποσοστών ικανοποίησης επιβατών απο Μέσα/τρόπους μεταφοράς στην περιοχή του Βόλου | 76 |

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

| | |
|---|----|
| Χάρτης 4.2.1: Λιμένας Βόλου..... | 59 |
| Χάρτης 4.2.2: Γενικό προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) Λιμένα Βόλου..... | 61 |

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

| | |
|--------------|--|
| CLIA | Cruise Line International Association |
| ISPS | International Ship and Port Facility Security |
| RIS3 | Research and Innovation Strategies for Smart Specialisation |
| Γ.Π.Σ. | Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο |
| Γ.Π.Σ. | Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) |
| Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. | Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Πλαισίου και Αειφόρου Ανάπτυξης |
| Ε.ΛΙΜ.Ε | Ένωση Λιμένων Ελλάδος |
| ΕΛ.ΣΤΑΤ. | Ελληνική Στατιστική Αρχή |
| Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. | Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης |
| Ξ.Ε.Ε. | Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος |
| ΟΛΒ | Οργανισμός Λιμένα Βόλου |
| Π.Ε.Π. | Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα |
| Ρ.Σ.Β. | Ρυθμιστικό Σχέδιο Βόλου |
| Υ.Π.Α. | Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας |

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί μια μορφή θαλάσσιου τουρισμού ο οποίος έχει έρθει στο προσκήνιο την τελευταία δεκαετία για την συνεχή ανάπτυξη του αλλά και για την οικονομική επίδραση που επιφέρει στους προορισμούς, στα λιμάνια – σταθμούς των κρουαζιερόπλοιων. Η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για κρουαζιέρες οφείλεται στα πλεονεκτήματα τα οποία προσφέρουν οι εταιρείες κρουαζιέρας στους καταναλωτές αλλά και στην αναβάθμιση των υποδομών στις πόλεις-λιμάνια για την προσέγγιση κρουαζιερόπλοιων, ιδιαίτερα σε νέους προορισμούς σε όλο τον κόσμο.

Αρχικά γίνεται μια εισαγωγή στον τουρισμό κρουαζιέρας με την περιγραφή της έννοιας αυτής της μορφής τουρισμού καθώς και στη διαχρονική εξέλιξή της. Στο πρώτο μέρος της εργασίας παρουσιάζονται τα είδη και τα χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας και των κρουαζιερόπλοιων καθώς και οι παρεχόμενες υπηρεσίες και δραστηριότητες που πραγματοποιούνται εν πλω. Ακολούθως γίνεται μια σύντομη αναφορά στα χαρακτηριστικά των επιβατών κρουαζιέρας ενώ στην τελευταία ενότητα του πρώτου κεφαλαίου παρουσιάζονται εν συντομία οι διεθνείς εταιρίες και οργανισμοί κρουαζιέρας τόσο στις ΗΠΑ και Καναδά όσο και στην Ευρώπη και στην Ασία.

Στη συνέχεια, η εργασία επικεντρώνεται σε μια άλλη πτυχή που είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας που είναι αυτή των λιμένων. Έπειτα, το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με τις οικονομικές, κοινωνικό-πολιτισμικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του κλάδου καθώς και στους τρόπους διασφάλισης της βιωσιμότητας του προορισμού.

Ακολούθως, η εργασία επικεντρώνεται στους κύριους γεωγραφικούς προορισμούς κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο και έπειτα στην Ευρώπη και στην Μεσόγειο. Το τρίτο κεφάλαιο ολοκληρώνεται με τον τουρισμό κρουαζιέρας, την ιστορική εξέλιξη του, το θεσμικό πλαίσιο και την ανάπτυξη του κλάδου στην περιοχή της Ελλάδας.

Το τέταρτο κεφάλαιο επικεντρώνεται στον λιμένα και την πόλη του Βόλου σαν μελέτη περίπτωσης, με σύντομη περιγραφή τους, την παρουσίαση του τουριστικού προορισμού με την αναλυτική παράθεση της τουριστικής προσφοράς της περιοχής και ανάλυση στατιστικών στοιχείων και μελετών για τα επίπεδα του τουρισμού κρουαζιέρας στην περιοχή.

Στο επόμενο κεφάλαιο αναπτύσσεται η μεθοδολογία για την ολοκλήρωση της έρευνας η οποία ήταν βασισμένη σε συνεντεύξεις των φορέων της πόλης. Στη συνέχεια, διατυπώνονται δύο πιθανά σενάρια εξέλιξης της κρουαζιέρας για την ανάπτυξη του λιμένα του Βόλου ως λιμάνι βάσης με την επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου.

Τέλος, προκύπτουν τα βασικά συμπεράσματα της παρούσας εργασίας με την ανάπτυξη προσωπικών απόψεων αλλά και την υλοποίηση κάποιων προτάσεων προκειμένου ο Βόλος να καταστεί προορισμός κρουαζιέρας.

1. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

1.1 ΟΡΙΣΜΟΙ-ΕΝΝΟΙΕΣ

Η έννοια της κρουαζιέρας έχει γίνει αντικείμενο μελέτης από πολλούς μελετητές. Σύμφωνα με τον Σφακιανάκη Μ. (2000:263), η κρουαζιέρα ορίζεται ως «ένα ταξίδι αναψυχής με ειδικό επιβατηγό πλοίο, που ονομάζεται κρουαζιερόπλοιο». Στην πραγματικότητα, τα κρουαζιερόπλοια χρησιμεύουν ως πλωτά ξενοδοχεία δίνοντας τη δυνατότητα στους τουρίστες-επιβάτες να πραγματοποιούν επισκέψεις και εκδρομές στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζουν (Kester, 2002) και να ανακαλύψουν διαφορετικούς πολιτισμούς (Papadopoulou και Sambracos, 2014).

Μια άλλη προσέγγιση έρχονται να συμπληρώσουν οι Douglas, Douglas και Derrett (2001) οι οποίοι ορίζουν την κρουαζιέρα ως ένα ταξίδι με πλοίο το οποίο πραγματοποιείται για λόγους αναψυχής και ψυχαγωγίας. Σκοπός του θαλάσσιου ταξιδιού δεν είναι η μεταφορά των επιβατών από ένα λιμάνι Α σε ένα λιμάνι Β, αλλά η παροχή ενός πακέτου διακοπών (Douglas, Douglas και Derrett, 2001).

Ο Dowling (2006:3) αναφέρει ότι κρουαζιέρα είναι ένα ταξίδι που πραγματοποιείται με πλοίο στη θάλασσα για λόγους αναψυχής και ψυχαγωγίας, το οποίο συνήθως καταπλέει σε διάφορα λιμάνια. Τα πλοία αυτά δεν θεωρούνται ως ένα μέσο μεταφοράς αλλά χαρακτηρίζονται ως πλωτά θέρετρα τα οποία μεταφέρουν επιβάτες από τόπο σε τόπο.

Επιπρόσθετα, οι Wild και Dearing την ορίζουν ως ένα οποιοδήποτε ταξίδι αναψυχής έναντι ναύλου, με βασικό σκοπό την διαμονή των επιβατών μέσα στο πλοίο και την επίσκεψη τους σε μια ποικιλία προορισμών (Διακομιχάλης, 2006). Οι Lekakou και Pallis (2005:2) την προσδιορίζουν ως η δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου των επιβατών που πληρώνουν για ένα δρομολόγιο (και ενδεχομένως άλλες υπηρεσίες επί του πλοίου) και περιλαμβάνει τουλάχιστον μια διανυκτέρευση σε πλοίο χωρητικότητας τουλάχιστον 100 επιβατών.

Ο Διακομιχάλης (2006:36), προσπάθησε να δώσει μια πιο ολοκληρωμένη ερμηνεία του τουρισμού κρουαζιέρας, ο οποίος θεωρεί ότι «με τον όρο τουρισμός κρουαζιέρας εννοούμε την επιλογή ενός κατάλληλα διαμορφωμένου πλοίου, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας όσο και ως μέσο μετακίνησης, σύμφωνα με ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα, από ένα άτομο-τουρίστα, το οποίο αποδέχεται την ένταξη του

σε ένα κοινό περιβάλλον, με ένα σύνολο ατόμων που συμμετέχουν στο κοινό πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης, με σκοπό την αναψυχή».

Σε γενικές γραμμές, οι προαναφερθέντες μελετητές θεωρούν την κρουαζιέρα ως μια μορφή διακοπών πάνω σε ένα πλοίο το οποίο περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων και η οποία αποτελεί από μόνη της ένα ιδιόμορφο «προορισμό» (Διακομιχάλης, 2006).

Όπως διαπιστώνεται παραπάνω, στην τουριστική βιβλιογραφία, έχουν παρουσιαστεί πολλοί ορισμοί οι οποίοι αντανακλούν τον πολυσύνθετο και ευρύ χαρακτήρα του όρου.

1.2 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η ιστορία του τουρισμού κρουαζιέρας είναι χρήσιμη καθώς δεν συμβάλλει μόνο στην κατανόηση του αλλά και στον εντοπισμό στοιχείων της μελλοντικής ανάπτυξης του. Σύμφωνα με ιστορικές μελέτες, η κρουαζιέρα δεν αποτελεί ένα πρόσφατο φαινόμενο, καθώς ως τρόπος αναψυχής είναι γνωστή από την αρχαιότητα και αποτελούσε προνόμιο των υψηλών εισοδηματικών τάξεων. Το πιο γνωστό πλοίο εκείνης της εποχής που συνδύαζε το εμπόριο, την οικονομία και την ψυχαγωγία ήταν το περίφημο «Συρακουσία» (268-214 π.Χ). Πρόκειται για ένα εντυπωσιακό πλοίο το οποίο κατασκευάστηκε για τον τύραννο των Συρακουσών Ιέρωνα ο οποίος μετέπειτα το δώρισε στον Πτολεμαίο της Αιγύπτου και το μετονόμασε σε «Αλεξανδρίδα» (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2006).

Το πρώτο ταξίδι που μετέφερε επιβάτες από τις ΗΠΑ στη Μεγάλη Βρετανία πραγματοποιήθηκε το 1818 από την ναυτιλιακή εταιρεία Black Ball Line με έδρα την Νέα Υόρκη (Grace, 2008). Αργότερα, το 1835 περίπου, ο συνιδρυτής της εταιρείας Peninsular & Oriental Steam Navigation Company (γνωστή ως P&O), Arthur Anderson, οργάνωσε την πρώτη κρουαζιέρα με αρχικό προορισμό τη Μεσόγειο και στη συνέχεια την Καραϊβική και τη Βαλτική, με σκοπό την απόλαυση του ήλιου κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2006). Το 1844 η ίδια εταιρεία (P&G) πραγματοποίησε το πρώτο ταξίδι αναψυχής από την Αγγλία στο Κάιρο, την Αθήνα και την Κωνσταντινούπολη, όπου δημοφιλείς συγγραφείς επιδοτήθηκαν σε αντάλλαγμα για ένα δωρεάν ταξίδι, προκειμένου να δημοσιεύσουν τις περιπέτειες τους σε εξωτικές τοποθεσίες σε γνωστή εφημερίδα ή περιοδικά (Polat, 2015).

Στη συνέχεια, το 1900 μια γερμανική εταιρεία κατασκεύασε το πρώτο κρουαζιερόπλοιο (γνωστό ως *Prinzessin Victoria Luise*) αποκλειστικά για αυτό το σκοπό, εκτελώντας τη γραμμή Αμβούργο-Αμερική (Polat, 2015). Πρόκειται για ένα μικρό και πολυτελές πλοίο το οποίο αποσκοπούσε στην προσέλκυση πλούσιων επιβατών. Μέχρι την «Μεγάλη Ύφεση», της δεκαετίας του 1930, πραγματοποιούνταν κρουαζιέρες για μακρινούς προορισμούς κυρίως για τις εύπορες κοινωνικές τάξεις, οι οποίες είχαν την δυνατότητα να διαθέσουν χρόνο και χρήματα για αυτόν το σκοπό (Douglas, Douglas και Derrett, 2001). Ενδεικτικά, το 1933 κατασκευάστηκε το πλοίο «*Monarch of Bermuda*» το οποίο διέθετε ιδιαίτερους χώρους υγιεινής σε όλες τις καμπίνες καθώς και το «*Arandora Star*», γνωστό ως *Chocolate Box*, της *Blue Star Lines* (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2006; Κοκκώσης, Τσάρτας και Γκρίμπα, 2011).

Οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι διέκοψαν προσωρινά την ανάπτυξη της κρουαζιέρας καθώς όλα τα υπάρχοντα κρουαζιερόπλοια επιστρατεύτηκαν με σκοπό να χρησιμοποιηθούν για την μεταφορά στρατευμάτων στις εμπόλεμες περιοχές (Διακομιχάλης, 2006). Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, μειώθηκε σημαντικά η μεταφορά των επιβατών με πλοίο στα υπερατλαντικά ταξίδια μεταξύ Αμερικής και Ευρώπης λόγω της ανάπτυξης των επιβατικών αερογραμμών. Επομένως, οι πλοιοκτήτες προκειμένου να αξιοποιήσουν οικονομικά τα επιβατηγά πλοία, προβαίνουν στη μετασκευή τους σε κρουαζιερόπλοια¹ (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2006). Μια νέα εποχή, λοιπόν, ξεκινά για την κρουαζιέρα όπου ο μεγαλύτερος αριθμός των κρουαζιερόπλοιων επικεντρώνεται στη Μεσόγειο, τον Ειρηνικό Ωκεανό και τη Βόρεια Ευρώπη (Κοκκώσης, Τσάρτας και Γκρίμπα, 2011).

Στη συνέχεια, η πετρελαϊκή κρίση το 1973 επέφερε αρνητικές επιπτώσεις στην κρουαζιέρα καθώς τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια αντικαταστάθηκαν με μικρότερου μεγέθους πλοία λόγω των υψηλών τιμών του πετρελαίου (Polat, 2015). Στις αρχές της δεκαετίας του 1980, ιδιαίτερο ήταν το ενδιαφέρον για τα κρουαζιερόπλοια προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για τουριστικούς λόγους και για τους οποίους άρχισαν να κατασκευάζονται νέα πλοία ειδικά σχεδιασμένα για κρουαζιέρες². Την περίοδο αυτή παρατηρείται μια αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρα γεγονός που ενθάρρυνε τις

¹ Οι πλοιοκτήτες επηρεασμένοι από την είσοδο του αεροπλάνου ως μέσο μεταφοράς προσπάθησαν να αναδιαμορφώσουν τις επιχειρησιακές τους δραστηριότητες σύμφωνα με τις απαιτήσεις εκείνης της εποχής.

² Ενδεικτικά αναφέρουμε το πλοίο «*Tropicale*», το οποίο ναυπηγήθηκε στη Δανία το 1981 για λογαριασμό της εταιρείας *Carnival Cruise Lines*, με δυνατότητα μεταφοράς 1.400 επιβάτες ενώ επικεντρωνόταν κυρίως στις Δυτικές Ακτές των Η.Π.Α. και το Μεξικό (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2006).

εταιρείες κρουαζιέρας να ναυπηγήσουν μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2006).

Στη νέα χιλιετία, ο κλάδος της κρουαζιέρας αναπτύσσεται με ταχύτετους ρυθμούς όπου κυριαρχεί η πολυτέλεια. Τα κρουαζιερόπλοια, μετατρέπονται σε πλωτά θέρετρα τα οποία είναι υπερσύγχρονα και παρέχουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ξενοδοχειακού τύπου³. Πλέον, τα μεγαλύτερα πλοία μπορούν να μεταφέρουν έως 6000 επιβάτες ενώ τα μικρότερα λιγότερο από 100 επιβάτες (Robinson, Heitmann και Dieke 2011).

1.3 ΕΙΔΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Οι κρουαζιέρες μπορεί να ομαδοποιηθούν σε ορισμένες κατηγορίες καθώς διαφέρουν ως προς τον τουριστικό προορισμό που επιλέγεται (Κοκκώσης, Τσάρτας και Γκρίμπα, 2011), τη διάρκεια και τον σκοπό του ταξιδιού αλλά και ως προς το συνδυασμό των προσφερόμενων προϊόντων (Διακομιχάλης, 2006).

Ανάλογα με την επιλογή του τουριστικού προορισμού, οι κρουαζιέρες κατηγοριοποιούνται στις *κρουαζιέρες εσωτερικού ή εγχώριες* οι οποίες πραγματοποιούνται στα χωρικά ύδατα μιας χώρας από την οποία προέρχεται ο τουρίστας. Εάν μια κρουαζιέρα ξεκινά από το λιμάνι μιας χώρας και καταλήγει στο λιμάνι μιας άλλης χώρας πρόκειται για την λεγόμενη *μικτή κρουαζιέρα*. Στην περίπτωση που μια κρουαζιέρα πραγματοποιείται στο εσωτερικό της χώρας προορισμού ονομάζεται *κρουαζιέρα εξωτερικού* (Κοκκώσης, Τσάρτας και Γκρίμπα, 2011).

Όσον αφορά τη χρονική διάρκεια και με βάση τις κοινωνικό-οικονομικές αλλαγές οι κρουαζιέρες μπορεί να είναι *μονοήμερες*⁴ ή *τριήμερες*⁵, καθώς οι επιβάτες με μέσο εισόδημα αναζητούν να πραγματοποιήσουν ολιγοήμερες κρουαζιέρες με χαμηλό κόστος (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2006) ενώ η *μικρής διάρκειας* κρουαζιέρες κυμαίνονται από 5 ημέρες έως μια εβδομάδα. Στην περίπτωση που η διάρκεια του ταξιδιού κυμαίνεται από 8 ημέρες έως και 2 εβδομάδες τότε έχουμε τις κρουαζιέρες *μέσης διάρκειας*. Στη συνέχεια, έχουμε τις *μακράς διάρκειας κρουαζιέρες* οι οποίες πραγματοποιούν μακρινούς

³ Όπως μπαρ, μοντέρνα εστιατόρια, σπα, καζίνο, αθλητικές εγκαταστάσεις, θέατρο, σινεμά, βιβλιοθήκη, καταστήματα, αίθουσες συνεδρίων, υπηρεσίες καλλωπισμού που θα μπορούσαν να ξεπεράσουν ακόμα και τα πιο πολυτελή ξενοδοχεία (Kester, 2002).

⁴ Αποτελούν κυρίως ημερήσιες θαλάσσιες εκδρομές (Κοκκώσης, Τσάρτας και Γκρίμπα, 2011).

⁵ Πραγματοποιούνται κυρίως τα σαββατοκύριακα και αργίες.

προορισμούς και διαρκούν περισσότερο από 15 ημέρες έως τρεις εβδομάδες (Κοκκώσης, Τσάρτας και Γκρίμπα, 2011).

Ως προς το συνδυασμό των προσφερόμενων προϊόντων, οι κρουαζιέρες διακρίνονται σε *παραδοσιακές (traditional cruises)*, όπου πρόκειται για ένα θαλάσσιο ταξίδι αναψυχής το οποίο ξεκινά και τελειώνει στο ίδιο λιμάνι. Η διάρκεια του ταξιδιού είναι από 14 έως 21 ημέρες ενώ τα κρουαζιερόπλοια προσεγγίζουν 4-6 ενδιάμεσους προορισμούς. Η συγκεκριμένη μορφή κρουαζιέρας διακρίνεται σε μακράς διάρκειας καθώς διαρκεί περισσότερες από 21 ημέρες (Διακομιχάλης, 2006). Στην περίπτωση της *μικρής κρουαζιέρας (mini cruise)*, το ταξίδι είναι μικρής χρονικής διάρκειας (*short cruise*) και διαρκεί από 3 έως 5 ημέρες. Τα πλεονεκτήματα στις μικρές κρουαζιέρες είναι η αποφυγή της καθημερινότητας, η απαλλαγή από το άγχος και η αναζήτηση τρόπων διασκέδασης (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2006).

Μια άλλη εξίσου σημαντική μορφή κρουαζιέρας είναι εκείνη της *εκπαιδευτικής (educational cruise)*, η οποία απευθύνεται αποκλειστικά σε σπουδαστές που παρακολουθούν μαθήματα εν πλω από εξειδικευμένους καθηγητές (Κοκκώσης, Τσάρτας και Γκρίμπα, 2011) ενώ επισκέπτονται προορισμούς σύμφωνους με το εκπαιδευτικό αντικείμενο. Η εκπαιδευτικού χαρακτήρα κρουαζιέρα έχει ως σκοπό να συνδυάζει την μάθηση με την αναψυχή έναντι αμοιβής (Διακομιχάλης Μ., 2006).

Μια ακόμη μορφή είναι αυτή η οποία χαρακτηρίζεται από τον συνδυασμό της κρουαζιέρας με την παραμονή (*cruise and stay*) του επιβάτη-τουρίστα σε μια καθορισμένη παράκτια περιοχή προκειμένου να επισκεφτεί τα αξιοθέατα της περιοχής με λεωφορείο ή με τρένο. Εάν στο πακέτο διακοπών περιλαμβάνεται ο συνδυασμός του αεροπορικού ταξιδιού και της κρουαζιέρας (*fly-cruise*), ο επιβάτης ταξιδεύει αεροπορικώς από τον τόπο προέλευσης του στο λιμάνι επιβίβασης. Στην περίπτωση αυτή το κόστος του αεροπορικού εισιτηρίου δεν είναι υψηλό καθώς οι οργανωτές της κρουαζιέρας επιτυγχάνουν ειδικές τιμές από τις αεροπορικές εταιρείες για πτήσεις από τις μεγάλες αστικές περιοχές προς στις πόλεις λιμάνια (Διακομιχάλης, 2006; Κοκκώσης, Τσάρτας και Γκρίμπα, 2011).

Επιπλέον, μια άλλη κατηγορία είναι ο συνδυασμός του αεροπορικού ταξιδιού, της κρουαζιέρας και της παραμονής του επιβάτη (*fly, cruise and stay*) σε μια καθορισμένη παράκτια περιοχή όπου ο επιβάτης μεταβαίνει από τον τόπο διαμονής στον τόπο

προορισμού⁶ με αεροπλάνο ενώ ενδιάμεσα διανυκτερεύει σε κάποιο κατάλυμα. Τέλος, μια πιο ολοκληρωμένη μορφή είναι εκείνη που συνδυάζει το μέσο μαζικής μεταφοράς με την κρουαζιέρα και την παραμονή του τουρίστα (*drive, cruise and stay*), όπου περιλαμβάνει την μετάβαση του επιβάτη με λεωφορείο στο αεροδρόμιο, τη μεταφορά του από το αεροδρόμιο στο ξενοδοχείο και από το κατάλυμα στο οποίο διαμένει στο λιμάνι αφετηρίας και τέλος τη μετάβαση του στον τόπο μόνιμης κατοικίας του ή στον τόπο από τον οποίο αναχώρησε για το ταξίδι του (Παπαδοπούλου, 2015).

1.4 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

Ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών που μπορούν να φιλοξενήσουν και τις υπηρεσίες που προσφέρουν τα κρουαζιερόπλοια κατηγοριοποιούνται σε πολυτελή πλοία τύπου γιοτ (*luxurious yacht style ships*) τα οποία έχουν την δυνατότητα να φιλοξενήσουν από 72 ως 180 επιβάτες ενώ οι κρουαζιέρες που πραγματοποιούν διαρκούν από 7 έως 21 ημέρες (Διακομιχάλης, 2006). Τέτοιου είδους κρουαζιερόπλοια διαθέτει η εταιρεία SeaDream Yacht Club τα οποία διαθέτουν γυμναστήριο, σπα, εστιατόριο, βιβλιοθήκη, μπαρ και μαγαζιά παρά το γεγονός ότι είναι μικρού μεγέθους πλοία⁷.

Μια άλλη κατηγορία κρουαζιερόπλοιων είναι τα πλοία επίδειξης ή ιδιαίτερου χαρακτήρα (*exhibition ships*) τα οποία μπορούν να φιλοξενήσουν από 20 μέχρι 700 επιβάτες ενώ η μέγιστη διάρκεια της κρουαζιέρας που πραγματοποιούν είναι 36 ημέρες. Στην κατηγορία αυτή ανήκει το Corinthian (Διακομιχάλης, 2006).

Στη συνέχεια, τα παραδοσιακά ιστιοφόρα πλοία (*masted sailing ships*) μπορούν να φιλοξενήσουν από 12-439 επιβάτες, έχοντας ολική χωρητικότητα 12-15.000 gt. Πρόκειται για ιστιοφόρα κρουαζιερόπλοια τα οποία είναι υπερσύγχρονα και παρέχουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν το *Wind Spirit*⁸ της Windstar Cruises, το *Club Med II* της ομώνυμης γαλλικής εταιρείας Club Med και το *Sea Cloud II* της Sea Cloud Cruises Line⁹. Ακολουθούν τα μικρά κρουαζιερόπλοια (*small cruise ships*), των οποίων η χωρητικότητα κυμαίνεται από 3.000-30.000 gt με ικανότητα φιλοξενίας περισσότερο από 72 και λιγότερο από 1.200 επιβάτες. Τα κρουαζιερόπλοια

⁶ Δηλαδή στο λιμάνι που ξεκινάει και τελειώνει η κρουαζιέρα.

⁷ www.seadream.com

⁸ www.windstarcruises.com

⁹ www.seacloud.com

αυτής της κατηγορίας πραγματοποιούν κρουαζιέρες οι οποίες διαρκούν από 2 μέχρι 9 ημέρες (Διακομιχάλης, 2006) ενώ συνήθως επισκέπτονται ενδιάμεσους λιμένες που είναι μη προσβάσιμοι για μεγαλύτερα πλοία.

Τα μεσαίου μεγέθους κρουαζιερόπλοια (mid-size cruise ships) δεν διαφέρουν από τα μικρά κρουαζιερόπλοια καθώς οι κρουαζιέρες που πραγματοποιούν διαρκούν από 2 έως 9 ημέρες. Η μεταφορική τους ικανότητα κυμαίνεται από 120-800 επιβάτες με ολική χωρητικότητα 30.000-60.000 gt (Διακομιχάλης, 2006). Ενδεικτικά αναφέρουμε το Azamara Quest, της εταιρείας Azamara Club Cruises. Τα κρουαζιερόπλοια που μεταφέρουν από 1.380 μέχρι 2.852 επιβάτες ανήκουν στην κατηγορία των μεγάλου μεγέθους κρουαζιερόπλοιων (large cruise ships) τα οποία έχουν ολική χωρητικότητα 60.000-90.000 gt ενώ η μέγιστη χρονική διάρκεια του ταξιδιού είναι 21 ημέρες. Σε αντίθεση με τις προαναφερθέντες κατηγορίες τα συγκεκριμένα κρουαζιερόπλοια έχουν κυρίως πρόσβαση σε μεγαλύτερους λιμένες¹⁰.

Μια τελευταία κατηγορία κρουαζιερόπλοιων είναι αυτή των μέγα κρουαζιερόπλοιων (mega ships) με χωρητικότητα 90.000-150.000 gt και ικανότητα φιλοξενίας από 1.950 μέχρι 3.838 επιβάτες ενώ η κρουαζιέρα που πραγματοποιεί κυμαίνεται από 3 μέρες μέχρι και δύο εβδομάδες (Διακομιχάλης, 2006). Συνεπώς, όσο η ζήτηση για κρουαζιέρα αυξάνεται οι εταιρείες κρουαζιέρας προσανατολίζονται κυρίως στην ναυπήγηση μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων στοχεύοντας στη φιλοξενία περισσότερων από 3.000 επιβάτες.

1.5 ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Στα πλαίσια του παγκόσμιου ενδιαφέροντος για την κρουαζιέρα, η βιομηχανία της κρουαζιέρας διαμορφώνει τα προϊόντα της ανάλογα με τις απαιτήσεις και τις ανάγκες των πελατών καθώς διοργανώνουν κρουαζιέρες ειδικού σκοπού ικανοποιώντας με αυτό τον τρόπο τις προτιμήσεις και τα ενδιαφέροντα του κάθε επιβάτη.

Οι θεματικές κρουαζιέρες (*theme cruises*) περιλαμβάνουν ένα ευρύ φάσμα ιδιαίτερων δραστηριοτήτων όπως τζαζ, όπερα, μουσική δωματίου, κηπουρική, φωτογραφία, μαγειρική, γκολφ, γευσσιγνωσία κρασιού, χορό κλπ. (Douglas, Douglas και Derrett, 2001). Παράδειγμα θεματικών κρουαζιέρων αποτελεί η εταιρεία Disney Cruise Line η οποία

¹⁰ <https://www.azamarclubcruises.com/int>

πραγματοποιεί κρουαζιέρες βασισμένες σε αγαπημένους ήρωες της Disney (Ministry of Tourism, Government of India, 2005).

Στη συνέχεια, οι κρουαζιέρες εξερεύνησης/περιπέτειας (*expedition/adventure cruises*), πραγματοποιούνται σε απομακρυσμένους προορισμούς έχοντας ως στόχο την εξερεύνηση νέων εδαφών καθώς ο κύριος σκοπός του ταξιδιού είναι ο προορισμός (Polat, 2015). Αν και όχι ασήμαντη, η ζήτηση σε αυτές τις κρουαζιέρες είναι περιορισμένη. Τέτοιου είδους κρουαζιέρες πραγματοποιούνται κυρίως στον Νότιο και Βόρειο Πόλο. Τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τέτοιου είδους κρουαζιέρες είναι συνήθως τα yacht style ships και τα exhibition ships (Ministry of Tourism, Government of India, 2005).

Οι εταιρείες κρουαζιέρας έχουν προβεί και στην διαμόρφωση κρουαζιέρας «κινήτρων και συνεδρίων» (Incentive and Conferences) το οποίο αφορά επαγγελματίες που παρακολουθούν και συμμετέχουν σε συνέδρια τα οποία διεξάγονται μέσα στο πλοίο. Τα κρουαζιερόπλοια που εκτελούν τέτοιου είδους κρουαζιέρες παρέχουν τον απαραίτητο εξοπλισμό για την υλοποίηση του συνεδρίου. Πρόκειται για μια κρουαζιέρα η οποία συνδυάζει την εργασία με την αναψυχή ενώ είναι μικρής χρονικής διάρκειας (Ministry of Tourism, Government of India, 2005).

Οι κρουαζιέρες σε ποτάμι (*river cruises*) πραγματοποιούνται με μικρά κρουαζιερόπλοια τα οποία είναι κατάλληλα σχεδιασμένα για την πλοήγηση του πλοίου σε ποτάμια ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Οι πιο γνωστές ποτάμιες κρουαζιέρες είναι εκείνες που πραγματοποιούνται στο Νείλο, τον Αμαζόνιο, τον Δούναβη, τον Ρήνο αλλά και σε άλλες υδάτινες περιοχές του κόσμου. Σκοπός του ταξιδιού είναι η ξενάγηση των τουριστών σε θεαματικά παραποτάμια τοπία (Research Center for Coastal Tourism, 2012).

Ακολουθούν οι κρουαζιέρες ανά τον κόσμο (*world cruises*) οι οποίες πραγματοποιούνται σε πολλά μέρη του κόσμου με υψηλό κόστος. Τα κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν τέτοιου είδους κρουαζιέρες προσεγγίζουν περίπου 30-60 λιμένες ενώ η χρονική διάρκεια κυμαίνεται από 60 έως 110 ημέρες (Research Center for Coastal Tourism, 2012). Πρόκειται για πολυτελείς κρουαζιέρες (*luxury cruises*) οι οποίες απευθύνονται κυρίως σε υψηλές εισοδηματικές τάξεις. Σήμερα, αποτελούν ένα μικρό μέρος της βιομηχανίας καθώς εντάσσονται στις πιο ακριβές σε κατηγορία κρουαζιέρες (Polat, 2015).

Τέλος, στις σύγχρονες κρουαζιέρες (*contemporary cruises*), κύριος σκοπός είναι η αναψυχή, η ψυχαγωγία και η διασκέδαση πάνω στο κρουαζιερόπλοιο ενώ οι προορισμοί κατέχουν δευτερεύουσα σημασία (Polat, 2015). Ιδιαίτερο είναι το ενδιαφέρον για τις

σύγχρονες κρουαζιέρες καθώς ανήκουν στην πιο δημοφιλή και κερδοφόρα κατηγορία κρουαζιέρας (Ministry of Tourism, Government of India, 2005). Καθώς η ζήτηση για σύγχρονη κρουαζιέρα είναι μεγάλη, οι εταιρείες ανταποκρίνονται στην κατασκευή μεγαλύτερου μεγέθους κρουαζιερόπλοια ικανά να φιλοξενήσουν ένα μεγάλο αριθμό επιβατών παρέχοντας ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων και προϊόντων.

1.5.1 ΚΟΣΤΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Βασικοί παράγοντες που συμπεριλαμβάνονται στο κόστος της κρουαζιέρας αποτελούν η μετακίνηση των τουριστών από την χώρα προέλευσης στη χώρα προορισμού αλλά και ο ναύλος που περιλαμβάνει όλες σχεδόν τις υπηρεσίες και τα προϊόντα που λαμβάνει ο επιβάτης (διαμονή, διατροφή, ψυχαγωγία), τα έξοδα αποβίβασης στα λιμάνια προσέγγισης και τις ξεναγήσεις. Η διαφοροποίηση στην τιμή έγκειται στα χαρακτηριστικά του πλοίου (σύγχρονο, μεγάλο, ποικιλία υπηρεσιών), στην κατηγορία της καμπίνας (εσωτερική-εξωτερική) που έχουν επιλέξει οι επιβάτες, στην εποχή¹¹ και τον προορισμό¹² καθώς και στη χρονική διάρκεια που πραγματοποιείται η κρουαζιέρα (Διακομιχάλης, 2006).

Σε όλες σχεδόν τις εταιρείες, το κόστος της κρουαζιέρας επηρεάζεται ανάλογα με τις προτιμήσεις και τα ενδιαφέροντα των επιβατών. Συγκεκριμένα, στην τιμή της κρουαζιέρας που πραγματοποιείται συμπεριλαμβάνεται η πλήρους διατροφή, ορισμένες δραστηριότητες ψυχαγωγίας και διασκέδασης εν πλω¹³, οι εγκαταστάσεις στο πλοίο (καμπίνες), οι ισχύοντες φόροι, το καμαρότο και η υπηρεσία του δωματίου, η εμπειρία επίσκεψης πολλών προορισμών σε μία μόνο κρουαζιέρα, τα κοκτέιλ πάρτι του πλοιάρχου και τα μπουφέ γκαλά (Διακομιχάλης, 2006).

Παρόλα αυτά, στην τιμή ενός πακέτου κρουαζιέρας δεν συμπεριλαμβάνονται ορισμένες παροχές όπως οι εκδρομές που πραγματοποιούνται στη στεριά και τα προσωπικά έξοδα (οινοπνευματώδη ποτά, καλλωπισμός, τηλεφωνικές υπηρεσίες κλπ.) (Royal Caribbean International, 2014/2015).

¹¹ Τους θερινούς μήνες το κόστος είναι υψηλό.

¹² Διαφορετικό το κόστος στην Καραϊβική από ότι στη Μεσόγειο (Διακομιχάλης, 2006).

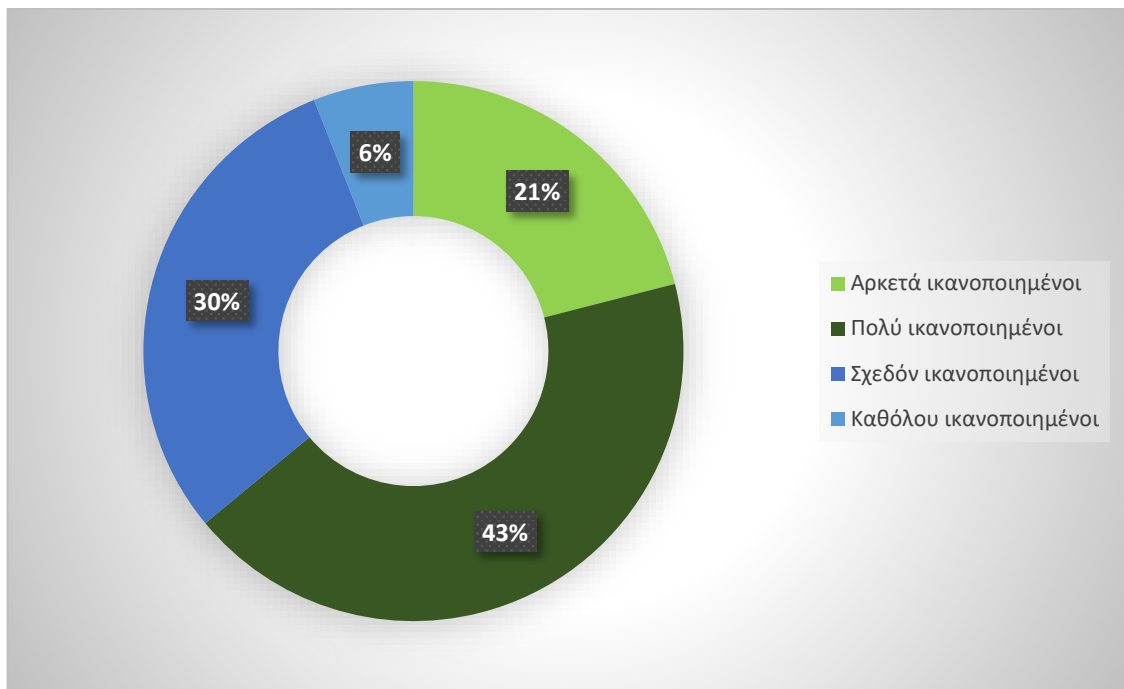
¹³ Γυμναστήριο, σάουνα, βραδινή διασκέδαση, μουσική, θεάματα, διαλέξεις κλπ.

1.5.2 ΚΑΝΑΛΙΑ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ

Παραδοσιακά η κρουαζιέρα οργανώνεται από εξειδικευμένους ή μη ταξιδιωτικούς πράκτορες (tour operators) και τους ναυλομεσίτες (brokers) (Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π. και Γκρίμπα Ε., 2011). Συγκεκριμένα, οι εταιρείες κρουαζιέρας πωλούν τα προϊόντα τους μέσω των ταξιδιωτικών γραφείων τα οποία στη συνέχεια προωθούν στο τουριστικό κοινό. Παρόλα αυτά, οι εταιρείες για την καλύτερη δυνατή προώθηση και πώληση των προϊόντων τους δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στη χρήση νέων τεχνολογιών που ανταποκρίνονται στη σύγχρονη εποχή.

Οι τουρίστες έχουν πλέον την δυνατότητα να ψάχνουν πληροφορίες, να κάνουν κρατήσεις και γενικότερα να αγοράζουν πακέτα κρουαζιέρας μέσα από το διαδίκτυο. Κάθε εταιρεία διαθέτει την δική της ιστοσελίδα μέσα από την οποία οι πελάτες μπορούν να αντλήσουν πληροφορίες σχετικά με το ταξίδι αλλά και να αγοράσουν πακέτα σε καλύτερη τιμή.

Διάγραμμα 1.5.2.1: Ικανοποίηση επιβατών από τα ταξιδιωτικά πρακτορεία



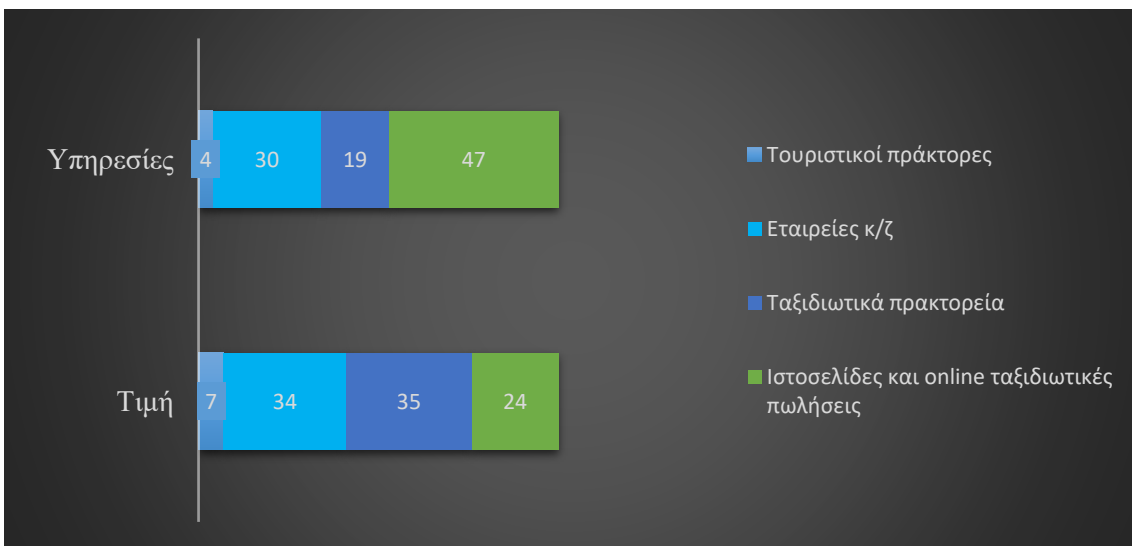
Πηγή: Cruise Line International Association, 2014 North America Cruise Market Profile, 2015, ίδια επεξεργασία

Λαμβάνοντας υπόψη την ετήσια έκθεση της Cruise Line International Association (CLIA, 2015), τα ταξιδιωτικά πρακτορεία αποτελούν το κύριο κανάλι διανομής για την κρουαζιέρα καθώς η πλειοψηφία των κρατήσεων πραγματοποιήθηκε από τουριστικούς

πράκτορες. Για το έτος 2014, το 43% των επιβατών εξέφρασε ικανοποίηση με το ταξιδιωτικό πρακτορείο ενώ το 21% δήλωσαν απόλυτα ικανοποιημένοι. Όσον αφορά την τιμολόγηση των πακέτων κρουαζιέρας, μεταξύ όλων των καναλιών διανομής που χρησιμοποιήθηκαν από τα άτομα που πραγματοποίησαν κρουαζιέρα, αντιλήφθηκαν ότι η online αγορά ενός πακέτου κρουαζιέρας ήταν σε καλύτερη τιμή σε σχέση με τον ταξιδιωτικό πράκτορα (CLIA, 2015).

Συνεπώς, ως προς την εξυπηρέτηση και την προώθηση των υπηρεσιών παρατηρείται ότι τα ταξιδιωτικά πρακτορεία¹⁴ κατέλαβαν την πρώτη θέση, παρά το γεγονός ότι το διαδίκτυο αποτελεί το κύριο μέσο στον τρόπο με τον οποίο κάνουν τις αγορές τους οι καταναλωτές.

Διάγραμμα 1.5.2.2: Αξιολόγηση των καναλιών διανομής με την καλύτερη εξυπηρέτηση και τιμή



Πηγή: Cruise Line International Association, 2014 North America Cruise Market Profile, 2015, ίδια επεξεργασία

1.6 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Απαραίτητη προϋπόθεση για την κατανόηση των χαρακτηριστικών των επιβατών αποτελεί η τάση για την ναυπήγηση νέων υπερσύγχρονων κρουαζιερόπλοιων. Τα προϊόντα τα οποία προσφέρει η βιομηχανία της κρουαζιέρας απευθύνονται σε όλο και

¹⁴ Τα οποία ελέγχονται από τις εταιρείες κρουαζιέρας.

μεγαλύτερη κλίμακα ατόμων, με σημαντικές ιδιαιτερότητες σε κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο (Κοκκώσης, Τσάρτας και Γκρίμπα, 2011).

Ενώ παραδοσιακά η κρουαζιέρα αποτελούσε προνόμιο των εύπορων κοινωνικών τάξεων και μεγαλύτερης ηλικίας ατόμων, πλέον απευθύνεται σε όλα τα κοινωνικό-οικονομικά στρώματα. Πλέον, από την κρουαζιέρα της «πολυθρόνας» και το κρουαζιερόπλοιο ως «πλωτό οίκο ευγηρίας» η κρουαζιέρα μετεξελίσσεται σε κρουαζιέρα «δράσης» και «πολυδύναμης δραστηριότητας» (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2006).

Επομένως, το προϊόν της κρουαζιέρας έγινε πιο προσιτό προκαλώντας το έναυσμα για μια σειρά από αλλαγές στη σύνθεση, τη στάση και την συμπεριφορά του πελατολογίου της κρουαζιέρας μειώνοντας σημαντικά τον μέσο όρο ηλικίας αλλά και τον μισθό αυτών που συμμετέχουν στην κρουαζιέρα (Παπαδοπούλου, 2015).

Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Κρουαζιέρας ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατών κρουαζιέρας είναι τα 49 έτη¹⁵ (CLIA,2014). Η μείωση του μέσου όρου ηλικίας πιθανόν να οφείλεται στην προσφορά κρουαζιέρων μικρότερης χρονικής διάρκειας, τη δυνατότητα των επιλογών fly and cruise και easy cruise καθώς και της αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των κρουαζιερόπλοιων (Μοίρα Π. και Μυλωνόπουλος Δ., 2006). Επίσης, ο κλάδος της κρουαζιέρας προσεγγίζει και νεότερες ηλικιακές ομάδες καθώς το ¼ των επιβατών ανήκει στην ηλικιακή ομάδα μεταξύ 30-39 ετών και 50-59 ετών αντίστοιχα, ενώ το 25% ανήκει στην ομάδα μεταξύ 60-74 ετών. Όσον αφορά άλλα δημογραφικά στοιχεία παρατηρούμε ότι η πλειοψηφία των επιβατών (72%) είναι εργαζόμενοι και το 21% συνταξιούχοι¹⁶ εκ των οποίων το 69% είναι απόφοιτοι κολεγίων και το 84% παντρεμένοι. Εξίσου σημαντική είναι και η οικονομική κατάσταση των επιβατών καθώς το μέσο εισόδημα των επιβατών σε δολάρια κυμαίνεται από 100.000-199.000/έτος (CLIA,2014). Επομένως, όσα πιο πολλά χρήματα ξοδεύει ένας επιβάτης κρουαζιέρας τόσο πιο πολύ αυξάνονται οι απαιτήσεις και οι παρεχόμενες υπηρεσίες ενώ συμπεριλαμβάνεται και η δαπάνη στα λιμάνια προορισμού.

¹⁵ Μειωμένη κατά 20 περίπου έτη από την δεκαετία του 1970 (Παπαδοπούλου,2015).

¹⁶ Η βιομηχανία πλέον δεν κυριαρχείται από ηλικιωμένους επιβάτες.

1.6.1 ΚΙΝΗΤΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Παρόλο που έχουν προταθεί διάφορες θεωρίες παρακίνησης στην τουριστική βιβλιογραφία προκειμένου να εξηγήσουν τη συμπεριφορά των τουριστών, λίγες ωστόσο μελέτες έχουν γίνει σχετικά με τα κίνητρα με βάση τα οποία οι τουρίστες επιλέγουν να πραγματοποιήσουν κρουαζιέρα (Hung και Petrick, 2011).

Παρόλα αυτά, η κρουαζιέρα αποτελεί από μόνη της έναν ιδιόμορφο «προορισμό» με μοναδικά χαρακτηριστικά τα οποία αποτελούν την κινητήρια δύναμη προκειμένου οι τουρίστες να επιλέξουν να κάνουν διακοπές με κρουαζιερόπλοιο λόγω του ευρύ φάσματος δραστηριοτήτων και υψηλής ποιότητας υπηρεσιών που προσφέρει. Σε αντίθεση με τα υπόλοιπα είδη διακοπών, η κρουαζιέρα παρέχει ένα προπληρωμένο all-inclusive πακέτο διακοπών καθιστώντας κινητήριο παράγοντα για πολλούς τουρίστες κυρίως για ηλικιωμένους ταξιδιώτες άνω των 50 ετών (Teye και Paris, 2010).

Επιπλέον, οι κρουαζιέρες περιλαμβάνουν πολλαπλούς διαφορετικούς προορισμούς τους οποίους οι επιβάτες μπορούν να επισκεφτούν σε σύντομο χρονικό διάστημα (Teye και Paris, 2010), έχοντας ως κίνητρο την αναζήτηση ουσιαστικών εμπειριών αλλά και την επιθυμία για προσωπική ολοκλήρωση και μάθηση (Nilsson, 2007).

Ένα άλλο εξίσου σημαντικό κίνητρο αποτελεί η ασφάλεια καθώς η κρουαζιέρα αποτελεί ασφαλή μέθοδο για τον σύγχρονο τουρίστα ιδιαίτερα σε μεγαλύτερης ηλικίας άτομα τα οποία μπορούν να διασκεδάσουν μέχρι αργά χωρίς κίνδυνο (Κοκκώσης, Τσάρτας και Γκρίμπα, 2011). Τέλος, καθοριστικός παράγοντας στην επιλογή του σύγχρονου τουρίστα να πραγματοποιήσει μια κρουαζιέρα αποτελεί και η κοινωνικότητα, καθώς αποδέχεται την αλληλεπίδραση (Yarnal και Kerstetter, 2005), την γνωριμία και την επικοινωνία με άλλους επιβάτες.

1.7 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

Τις τελευταίες δεκαετίες, η συνεχής ζήτηση για κρουαζιέρα οδήγησε στην αύξηση και την επέκταση πολλών εταιρειών κρουαζιέρας έχοντας ως στόχο την διεύρυνση των προϊόντων τους ανάλογα με τα ενδιαφέροντα του αγοραστικού κοινού. Ωστόσο, ο διεθνής κλάδος κρουαζιέρας ελέγχεται από τέσσερις μεγάλες εταιρείες, την Carnival η οποία ελέγχει το 44,3% της παγκόσμιας αγοράς, την Royal Caribbean Cruises (24,5%), την Norwegian Cruise Line (9,1%) και την Mediterranean Shipping Cruises (MSC) με

μερίδιο αγοράς 6,8%. Συνολικά, ελέγχουν το 84% των διαθέσιμων θέσεων σε κρουαζιερόπλοια σε όλο τον κόσμο, ενώ αναμένεται να διατηρήσουν την ισχύ τους μέχρι το 2021 με συνολικό μερίδιο αγοράς το 93% σε παγκόσμιο επίπεδο (Cruise Industry News, 2016-2017).

Κυρίαρχος της αγοράς παρουσιάζεται ο όμιλος Carnival Corporation ο οποίος ελέγχει 9 εταιρείες (Carnival Cruise Line, Princess Cruises, Costa Crociere, AIDA Cruises, Holland America Line, P&O Cruises Australia, P&O Cruises UK, Cunard Line, Seabourn Cruise Line) και στόλο 101 κρουαζιερόπλοια. Ακολουθεί η αμερικάνικη εταιρεία Royal Caribbean Cruises η οποία ελέγχει 6 εταιρείες (Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, TUI (partnership), Pullmantur, CDF, SkySea (partnership), Azamara) με 48 κρουαζιερόπλοια. Στην τρίτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης κατατάσσεται η Norwegian Cruise Line η οποία ελέγχει τις εταιρείες Oceania και Regen με στόλο 24 κρουαζιερόπλοια ενώ την τετράδα των κορυφαίων παγκόσμιων εταιρειών κρουαζιέρας συμπληρώνει η Mediterranean Shipping Cruises (MSC) η οποία σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία εκτιμάται πως θα αυξήσει το μερίδιο της ελέγχοντας το 9,1% της παγκόσμιας αγοράς για το έτος 2021 (Cruise Industry News, 2016-2017).

Καθοριστικό ρόλο στην προώθηση και προβολή των διακοπών κρουαζιέρας, στην ανάλυση της αγοράς και στην εκπαίδευση των τουριστικών πρακτόρων έχει η εμφάνιση των διεθνών οργανισμών κρουαζιέρας (Παπαδοπούλου, 2015).

Η Cruise Lines International Association (CLIA) αποτελεί παγκοσμίως τον μεγαλύτερο μη κερδοσκοπικό διεθνή οργανισμό¹⁷ με κύριο στόχο την προώθηση των διακοπών κρουαζιέρας ενώ απαρτίζεται από τις περισσότερες και μεγαλύτερες εταιρείες στον κόσμο¹⁸(CLIA, 2015). Ακολούθως, ο μη κερδοσκοπικός οργανισμός Florida - Caribbean Cruise Association (FCCA) επιδιώκει να διαμορφώσει συνεταιριστικές σχέσεις με τους συνεργάτες της στους εκάστοτε προορισμούς αλλά και να αναπτύξει παραγωγικές διμερείς συνεργασίες με κάθε τομέα. Παράλληλα συνεργάζεται με τις κυβερνήσεις, τους λιμένες και όλους τους εκπροσώπους του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα προκειμένου να μεγιστοποιηθούν οι δαπάνες τόσο των επιβατών όσο και των εταιρειών κρουαζιέρας. Ενδεικτικά, οι εταιρείες με τις οποίες συνεργάζεται είναι οι AIDA Cruises, Carnival

¹⁷ Βόρεια και Νότια Αμερική, Ευρώπη, Ασία και Αυστραλασία (www.cruising.org).

¹⁸ Όπως την Carnival Cruise Line, Cunard American Cruise Line, Azamara (Celebrity), Carnival, Celebrity, Costa, Crystal, Cunard, Disney, MSC, NCL, Princess, Royal Caribbean, SeaBourn Cruises κ.ά.

Cruise Lines, Costa Cruise Lines, Disney Cruise Line, Holland America Line, Norwegian Cruise Line, Royal Caribbean International, SeaBourn (FCCA,2015).

Σε αντίθεση με τους παραπάνω οργανισμούς που εδρεύουν στις ΗΠΑ και τον Καναδά, σημαντική είναι και η ύπαρξη των ευρωπαϊκών οργανισμών όπως οι European Cruise Council (ECC), Passenger Shipping Association (PSA), Medcruise και ο οργανισμός Verband der Fährschiffahrt und Fährtouristik e.V.

Σκοπός του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρας (ECC) είναι η προώθηση της κρουαζιέρας στο ευρωπαϊκό κοινό και η ενθάρρυνση επέκτασης του κλάδου στην ευρωπαϊκή αγορά. Επιπλέον, συνεργάζεται με ευρωπαϊκούς φορείς αλλά και με μη κυβερνητικούς οργανισμούς κρουαζιέρας σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος (European Cruise Council, 2010/2011).

Ο βρετανικός οργανισμός PSA έχει ως στόχο την προώθηση των θαλάσσιων ταξιδιών στο ευρύ κοινό, την αύξηση των πωλήσεων εντός του κλάδου και την καταπολέμηση όλων των περιορισμών ιδιαίτερα των φορολογικών επιβαρύνσεων στον χώρο της κρουαζιέρας (WTO, 2003).

Στη συνέχεια, η MedCruise διαχειρίζεται θέματα που αφορούν τους λιμένες της Μεσογείου με στόχο την προώθηση αυτών αλλά και την ανάπτυξη συνεργασίας με άλλους λιμένες κρουαζιέρας στον κόσμο. Επιπρόσθετα, έχει 47 μέλη που αντιπροσωπεύουν πάνω από 100 λιμένες γύρω από την περιοχή της Μεσογείου συμπεριλαμβανομένης της Μαύρης Θάλασσας, της Ερυθράς Θάλασσας και του Εγγύς Ατλαντικού (MedCruise Report, 2015).

Ένας άλλος ευρωπαϊκός οργανισμός είναι η Verband der Fährschiffahrt und Fährtouristik e.V που εδρεύει στο Αμβούργο στοχεύει στην προώθηση της εικόνας και των πωλήσεων των ταξιδιών κρουαζιέρας μέσω των ταξιδιωτικών πρακτορείων αλλά και στην ενοποίηση των συστημάτων κράτησης (WTO, 2003).

Τέλος, στην Ασία βρίσκονται οι οργανισμοί ICCA (International Cruise Council Australasia) και JOPA (Japan Oceangoing Passenger Ship Association). Ενώ η ICCA έχει ως βασικό στόχο την προώθηση της κρουαζιέρας η JOPA στοχεύει στη βελτίωση της ασφάλειας για την προστασία των επιβατών πάνω στο πλοίο (WTO, 2003).

2. ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Για μια εταιρεία κρουαζιέρας έχει ζωτική σημασία η επιλογή ενός λιμανιού για την προσέγγιση κρουαζιερόπλοιων. Είναι πλέον γνωστό ότι κύριος σκοπός της κρουαζιέρας δεν είναι η ίδια η μεταφορά από ένα λιμάνι σε ένα άλλο, αλλά η αναψυχή και η ψυχαγωγία των επιβατών. Στην προσπάθεια τους να επιτύχουν ένα υψηλό επίπεδο ικανοποίησης των πελατών τους (δηλαδή τους επιβάτες), οι εταιρείες κρουαζιέρας προγραμματίζουν δρομολόγια σε ελκυστικούς προορισμούς (Lekakou, Pallis και Vaggelas, 2009).

Καθώς οι απαιτήσεις, τα ενδιαφέροντα των επιβατών και η ζήτηση για κρουαζιέρα αυξάνονται πολλές εταιρείες προβαίνουν στην κατασκευή ολοένα και μεγαλύτερου μεγέθους κρουαζιερόπλοια τα οποία θα πρέπει να έχουν πρόσβαση σε κατάλληλες λιμενικές υποδομές, παροχές και υπηρεσίες (Lekakou, Pallis και Vaggelas, 2009). Οι λιμένες θα πρέπει να παρουσιάζουν επιπλέον έργα υποδομής και ανωδομής όπως γέφυρες από-επιβίβασης, μέσα μεταφοράς από το κρουαζιερόπλοιο στην πύλη εξόδου του λιμένα και χώροι στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων (Κοκκώσης, Τσάρτας και Γκρίμπα, 2011), προκειμένου να διευκολυνθούν το πλοίο και οι επιβάτες.

Οι δύο βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν τις εταιρείες για την επιλογή ενός λιμένα επιβίβασης είναι τα χαρακτηριστικά του λιμένα (site characteristics) αλλά και τα φυσικά-πολιτιστικά χαρακτηριστικά (situation characteristics) των περιοχών τους. Τα πρώτα αφορούν οτιδήποτε περιλαμβάνει ένα λιμάνι όπως το βάθος της λιμενολεκάνης, τις λιμενικές υποδομές, τις παρεχόμενες υπηρεσίες για τα κρουαζιερόπλοια και τους επιβάτες (όπως τερματικοί σταθμοί) κλπ. Τα φυσικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά αναφέρονται κυρίως σε εκείνα της ευρύτερης περιοχής τα οποία την καθιστούν ελκυστικό προορισμό για τουρισμό (Lekakou, Pallis και Vaggelas, 2009; Σκάγιαννης και Ραλλιάς, 2012) όπως μουσεία, αξιοθέατα, αρχαιολογικούς χώρους κ.α. Επιπλέον βασικοί παράμετροι για την επιλογή ενός λιμένα από τις εταιρείες κρουαζιέρας αποτελούν η ασφάλεια¹⁹, η οποία δεν περιορίζεται μόνο στην λιμενική ζώνη αλλά επεκτείνεται και στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή στην οποία ανήκει ο προορισμός. Εξίσου σημαντικούς παράγοντες αποτελούν η φήμη και η θέση του προορισμού, δηλαδή

¹⁹ Η εφαρμογή και η τήρηση του κανόνα ISPS στα λιμάνια υποδοχής αποτελούν βασική προϋπόθεση επιλογής (Λεκάκου και Στεφανιδάκη, 2015).

δημοφιλείς προορισμοί που απαιτούν μικρές αποκλίσεις (Λεκάκου και Στεφανιδάκη, 2015).

2.1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Ανάλογα με την χρήση τους από τις εταιρείες κρουαζιέρας, τα λιμάνια ταξινομούνται σε τρεις κατηγορίες: τα λιμάνια επιβίβασης ή αφετηρίας (home ports), τα λιμάνια διέλευσης (ports of call) και τα υβριδικά λιμάνια (hybrid ports) (Lekakou, Pallis και Vaggelas, 2009) για τα οποία στη συνέχεια θα γίνει μια εκτενής αναφορά.

2.1.1. ΑΙΜΑΝΙΑ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ (HOME PORTS)

Τα λιμάνια επιβίβασης αποτελούν το σημείο έναρξης ή λήξης μιας κρουαζιέρας (Lekakou, Pallis και Vaggelas, 2009), δηλαδή το σημείο από όπου ξεκινούν και τερματίζουν τα κρουαζιερόπλοια. Συνήθως η διάρκεια παραμονής του πλοίου είναι μεγαλύτερη σε ένα τέτοιου είδους λιμάνι καθώς κυμαίνεται από 12 μέχρι 24 ώρες (Styliadis, 2011/2012) ενώ ο οικονομικός αντίκτυπος στα λιμάνια εκκίνησης εκτιμάται ότι είναι έξι με επτά φορές μεγαλύτερος από άλλα είδη λιμένων κρουαζιέρας (G.P. Wild και B.R.E.A, 2007). Αυτό συμβαίνει, επειδή οι επιβάτες συνήθως διανυκτερεύουν στην περιοχή (1-2 ημέρες), συμβάλλοντας σημαντικά στην οικονομία της τοπικής κοινωνίας.

Για τις περισσότερες διεθνείς εταιρείες η επιλογή ενός λιμένα αφετηρίας είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς θα πρέπει να πληροί τις απαραίτητες προϋποθέσεις αλλά και να παρέχει σχεδόν όλες τις εγκαταστάσεις που απαιτούνται για να ξεκινήσει μια κρουαζιέρα. Συγκεκριμένα, τα κύρια χαρακτηριστικά τα οποία θα πρέπει να διαθέτει ένα λιμάνι επιβίβασης είναι η φήμη του προορισμού δηλαδή το πόσο αναγνωρίσιμο είναι από τους καταναλωτές (Λεκάκου και Στεφανιδάκη, 2015), το κόστος των λιμενικών υπηρεσιών, η εγγύτητα από τις τουριστικές περιοχές, η ποιότητα και η διαθεσιμότητα των λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών, η δυνατότητα πρόσβασης προς την ενδοχώρα, η χωρητικότητα του λιμανιού έτσι ώστε να μπορεί να υποδεχτεί έναν μεγάλο αριθμό επιβατών αποτελεσματικά καθώς και η εγγύτητα με αεροδρόμιο διεθνούς εμβέλειας ώστε οι επιβάτες να μπορούν να μεταβούν στο λιμάνι με αεροπλάνο (Lekakou, Pallis και Vaggelas, 2009) ενώ απαραίτητη κρίνεται και η εύκολη πρόσβαση στο υπόλοιπο της χώρας είτε οδικώς είτε μέσω σιδηροδρομικού δικτύου (Dowling, 2006). Επιπλέον, θα

πρέπει να διαθέτει θέσεις πάρκινγκ για τα μέσα μεταφοράς²⁰, εγκαταστάσεις για τις αποσκευές των επιβατών, επιπλέον χώρο για τον ανεφοδιασμό των πλοίων είτε με τρόφιμα, καύσιμα και κάθε λογής προϊόντα που απαιτούνται για να ξεκινήσει μια κρουαζιέρα, εμπορικά καταστήματα αλλά και υψηλού επιπέδου ξενοδοχεία τα οποία μπορούν να φιλοξενήσουν ένα μεγάλο ποσοστό των επιβατών πριν ή μετά την πραγματοποίηση της κρουαζιέρας (Ministry of Tourism, Government of India, 2005; Lekakou, Pallis και Vaggelas, 2009).

Πίνακας 2.1.1.1: Βασικοί παράγοντες ελκυστικότητας και επιλογής ενός λιμένα εκκίνησης

| A/A | Κριτήρια Επιλογής | Συντελεστής Βαρύτητας |
|-----|--|-----------------------|
| 1 | Διαθεσιμότητα διεθνούς αεροδρομίου | 4,77 |
| 2 | Ασφαλές και προστατευόμενο περιβάλλον | 4,59 |
| 3 | Αεροπορικές συνδέσεις | 4,55 |
| 4 | Αξιόπιστες αεροπορικές μεταφορές | 4,50 |
| 5 | Ικανότητα εξυπηρέτησης μεγάλου αριθμού επιβατών ταυτόχρονα | 4,45 |
| 6 | Βάθος Λιμένα | 4,41 |
| 7 | Υποδομές για την αποβίβαση και επιβίβαση των επιβατών | 4,41 |
| 8 | Πολιτική καμποτάζ | 4,36 |
| 9 | Υπηρεσίες ασφαλείας | 4,36 |
| 10 | Χωρητικότητα του αεροδρομίου | 4,32 |
| 11 | Περιοχές ιστορικού ενδιαφέροντος | 4,32 |
| 12 | Κίνητρα στις εταιρείες κρουαζιέρας για να ξεκινήσουν διαδικασίες homeporting | 4,32 |
| 13 | Πολιτική σταθερότητα | 4,27 |
| 14 | Υπηρεσίες για την διευκόλυνση των επιβατών | 4,27 |
| 15 | Εγγύτητα σε δρομολόγια κρουαζιέρας | 4,18 |
| 16 | Το κόστος υπηρεσιών στα κρουαζιερόπλοια | 4,18 |
| 17 | Κατάλληλη χωρητικότητα (θέσεις ελλιμενισμού) | 4,18 |
| 18 | Χρόνος πλήρους μεταστροφής πλοίου | |
| 19 | Σύγχρονοι τερματικοί σταθμοί επιβατών | 4,14 |
| 20 | Μέρη τουριστικού ενδιαφέροντος | 4,14 |
| 21 | Κόστος υπηρεσιών προς τους επιβάτες | 4,14 |
| 22 | Τροφοδοσία καυσίμων | 4,14 |
| 23 | Περιοχές πολιτιστικού ενδιαφέροντος | 4,14 |
| 24 | Cruise Sites | 4,09 |
| 25 | Παροχή προμηθειών προς το κρουαζιερόπλοιο | 4,09 |
| 26 | Λιμενικά τέλη | 4,05 |
| 27 | Κράτηση αποσκευών | 4,05 |
| 28 | Προστασία από καιρικά φαινόμενα | 4,05 |
| 29 | Συνεργασία με αερομεταφορείς | 4,05 |
| 30 | Υπηρεσίες που σχετίζονται με την ασφάλεια | 4,05 |

Πηγή: Lekakou M., Pallis A. και Vaggelas G., 2009, ίδια επεξεργασία

²⁰ Λεωφορεία, ταξί και τα ιδιωτικά αυτοκίνητα των επιβατών των οποίων η μετάβαση από και προς το λιμάνι πραγματοποιείται οδικώς.

Σύμφωνα με έρευνα²¹ των Lekakou, Pallis και Vaggelas (2009) υπάρχουν 81 κριτήρια τα οποία πρέπει να πληροί ένα λιμάνι για να μπορεί να είναι ελκυστικό home port για τις μεγάλες εταιρείες της κρουαζιέρας, τα οποία περιλαμβάνουν από το βάθος του λιμανιού και το μήκος του προβλήτα, μέχρι την πολιτική σταθερότητα και το ύψος των λιμενικών τελών. Μερικοί από τους βασικούς παράγοντες είναι η διαθεσιμότητα διεθνούς αεροδρομίου καθώς αποτελεί ζωτικής σημασίας η εύκολη και γρήγορη πρόσβαση από τον τόπο προέλευσης του επιβάτη στο σημείο από το οποίο αναχωρεί το κρουαζιερόπλοιο²². Ακολουθούν, το ασφαλές και προστατευόμενο περιβάλλον, οι αεροπορικές συνδέσεις, οι αξιόπιστες αεροπορικές μεταφορές, η ικανότητα εξυπηρέτησης μεγάλου αριθμού επιβατών ταυτόχρονα, το βάθος του λιμένα, οι υποδομές για την αποβίβαση και επιβίβαση των επιβατών, η ύπαρξη πολιτικών καμποτάζ, υπηρεσίες ασφαλείας, η χωρητικότητα του αεροδρομίου, περιοχές ιστορικού ενδιαφέροντος, κίνητρα στις εταιρείες κρουαζιέρας για να ξεκινήσουν διαδικασίες homeporting, η πολιτική σταθερότητα κ.ο.κ.

Ορισμένα από τα πιο δημοφιλή λιμάνια αναχώρησης για κρουαζιέρες είναι το Φόρτ Λότερντειλ και το Μαϊάμι (στις ΗΠΑ) και το Πόρτ Κανάβεραλ στην Καραϊβική, η Βαρκελώνη στη Δυτική Μεσόγειο, η Βενετία στην Αδριατική και ο Πειραιάς στην Ανατολική Μεσόγειο (Παπαδοπούλου, 2015).

2.1.2. ΑΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (PORTS OF CALL)

Τα λιμάνια διέλευσης χρησιμεύουν ως ενδιάμεσοι σταθμοί υποδοχής τόσο για τοπικά όσο και για διεθνή κρουαζιερόπλοια που προσεγγίζουν πολλαπλούς τουριστικούς προορισμούς στα πλαίσια πραγματοποίησης μιας κυκλικής κρουαζιέρας. Οι επιβάτες που αποβιβάζονται σε ένα λιμάνι διέλευσης είτε πραγματοποιούν εκδρομές σε περιοχές που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από την ενδοχώρα είτε σε πιο μακρινούς προορισμούς, συχνά αεροπορικώς (Ministry of Tourism, Government of India, 2005). Συνήθως, οι επιβάτες κρουαζιέρας όταν βρίσκονται σε έναν ενδιάμεσο λιμένα επωφελούνται από την συμμετοχή διαφόρων δραστηριοτήτων (Andriotis και Agiomirgianakis, 2010) όπως επισκέψεις σε μουσεία, αρχαιολογικούς χώρους κ.α. Επομένως, απαραίτητη προϋπόθεση

²¹ Σκοπός της έρευνας ήταν η ανάδειξη της σημασίας κάθε παράγοντα επιλογής ενός λιμένα εκκίνησης.

²² Ειδικότερα, όταν η προγραμματισμένη κρουαζιέρα είναι πάρα πολύ μακριά (δηλαδή σε άλλη ήπειρο) από τον τόπο διαμονής των επιβατών.

στην επιλογή ενός ενδιάμεσου λιμένα αποτελεί η διαθεσιμότητα διεθνούς εμβέλειας αξιοθέατα, ιστορικά μνημεία και τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Επιπλέον, θα πρέπει να παρέχουν μέσα μεταφοράς (ταξί, λεωφορεία) για την μεταφορά των επιβατών από το κρουαζιερόπλοιο στην ενδοχώρα (Martí, 2006), λιμενικές εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού²³ και συστήματα θαλάσσιας διάσωσης, (Wang, Notteboom και Pallis, 2014) ενώ απαραίτητη είναι και η παροχή απαραίτητων υποδομών και συστημάτων ασφαλείας για την ασφαλή αποβίβαση και επιβίβαση των επιβατών (Styliadis, 2011/2012).

Σε αντίθεση με τα λιμάνια εκκίνησης, οι υποδομές είναι λιγότερες παρά το γεγονός ότι πολλά από τα λιμάνια διέλευσης προβαίνουν στην αναβάθμιση των υπηρεσιών τους (για να μετατραπούν ίσως σε λιμάνια επιβίβασης) προσθέτοντας περισσότερες εγκαταστάσεις όπως αποβάθρες και εγκαταστάσεις διαχείρισης αποβλήτων προκειμένου να αποτελέσουν ελκυστικοί τουριστικοί προορισμοί για τις εταιρείες κρουαζιέρας. Η παραμονή των κρουαζιερόπλοιων στα ενδιάμεσα λιμάνια είναι μικρότερης χρονικής διάρκειας σε σύγκριση με τα λιμάνια αφετηρίας καθώς κυμαίνεται από 4 έως 8 ώρες (Styliadis, 2011/2012). Συνεπώς, ο οικονομικός αντίκτυπος είναι μικρός αλλά αρκετά σημαντικός για τις τοπικές κοινωνίες.

Ας αναφερθεί ότι υπάρχουν και ενδιάμεσοι λιμένες χωρίς αποβάθρες λόγω της ιδιομορφίας και της ιδιαιτερότητας του τοπίου (βραχώδεις ακτές) γεγονός που καθιστά την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών πρακτικώς αδύνατη. Στην περίπτωση αυτή τα κρουαζιερόπλοια αγκυροβολούν στα ανοιχτά της θάλασσας ενώ η μεταφορά των επιβατών στην ξηρά γίνεται με μικρότερα σκάφη (Styliadis, 2011/2012; Παπαδοπούλου, 2015). Παρά το γεγονός ότι η προσέγγιση των πλοίων σε αυτούς τους λιμένες αποτελεί μια χρονοβόρα διαδικασία, οι περισσότερες εταιρείες κρουαζιέρας περιλαμβάνουν τους προορισμούς αυτούς στα δρομολόγια τους λόγω των φυσικών και πολιτιστικών χαρακτηριστικών²⁴ που διαθέτουν στις ευρύτερες περιοχές. Τέλος, σημαντικά λιμάνια διέλευσης αποτελούν οι λιμένες του Αγίου Θωμά στην Καραϊβική, της Κοπεγχάγης, της Σαντορίνης και του Κάπρι στη Μεσόγειο (Styliadis, 2011/2012).

²³ Για τον ανεφοδιασμό των πλοίων με καύσιμα.

²⁴ Με ιδιαίτερη φυσική ομορφιά, ιστορία και πολιτισμό.

2.1.3. ΥΒΡΙΔΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (HYBRID PORTS)

Στην τελευταία κατηγορία λιμένων κρουαζιέρας κατατάσσονται τα υβριδικά λιμάνια (hybrid ports) τα οποία αποτελούν τον συνδυασμό των δύο παραπάνω κατηγοριών (Lekakou, Pallis και Vaggelas, 2009). Συγκεκριμένα, τα υβριδικά λιμάνια λειτουργούν είτε ως λιμάνια εκκίνησης (home ports) είτε ως λιμάνια διέλευσης (ports of call) δηλαδή επιβιβάζουν και αποβιβάζουν επιβάτες κρουαζιέρας ενώ παράλληλα αποτελούν λιμάνια προορισμού. Τα συγκεκριμένα λιμάνια δεν διαφέρουν από τις άλλες κατηγορίες λιμανιών καθώς οι απαραίτητες προϋποθέσεις που καθιστούν ένα υβριδικό λιμάνι είναι παρόμοιες με εκείνες του λιμένα επιβίβασης και του ενδιάμεσου λιμένα. Παρόλα αυτά, η διαφοροποίηση παρατηρείται στην ποικιλία των προγραμματισμένων δρομολογίων αλλά και στην ανάπτυξη νέων από τις εταιρείες κρουαζιέρας, που ανάλογα με τη διαδρομή που θα πραγματοποιήσουν, θα επιλέξουν πως θα χρησιμοποιήσουν αυτής της κατηγορίας λιμάνια. Υβριδικά λιμάνια αποτελούν το λιμάνι της Κέρκυρας, της Τεργέστης στη Μεσόγειο και του Αγίου Καρόλου στην Καραϊβική (Styliadis, 2011/2012).

2.2. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

2.2.1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Σύμφωνα με τους Wild και Dearing, (2000) η κρουαζιέρα αποτελεί μια σύνθετη οικονομική δραστηριότητα με πολυδιάστατες επιπτώσεις και εισφορές καθώς συνδυάζει ένα μείγμα χαρακτηριστικών από άλλους τομείς ιδίως των μεταφορών, του τουρισμού και της αναψυχής. Πρόκειται, επομένως, για μια συναλλαγματοφόρο δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού η οποία παρουσιάζει σημαντική αύξηση ζήτησης στον διεθνή χώρο (Διακομιχάλης, 2006). Ολοένα και περισσότεροι προορισμοί προσπαθούν να αναπτύξουν δραστηριότητες προώθησης του κλάδου με σκοπό να ενταχθούν στα προγράμματα των εταιρειών κρουαζιέρας, προκειμένου να προσελκύσουν ή και να αυξήσουν τον αριθμό των προσεγγίσεων των κρουαζιερόπλοιων (Λεκάκου και Στεφανιδάκη, 2015).

Σε αντίθεση με άλλες μορφές θαλάσσιου τουρισμού, οι κρουαζιέρες παράγουν το μεγαλύτερο ποσοστό της τάξης 46,12% του συνολικού φόρου εισοδήματος της τουριστικής βιομηχανίας στη θάλασσα. Στις κατηγορίες του φόρου εισοδήματος

προέλευσης ανά δραστηριότητα, οι κρουαζιέρες κατέχουν τη δεύτερη θέση (30.920.000 €) του ΦΠΑ εξαιτίας της απαλλαγής από τον ΦΠΑ στην τιμή της κρουαζιέρας. Τα έσοδα που προέρχονται από καθαρούς φόρους της παραγωγής των ναυτιλιακών βιομηχανιών, οι κρουαζιέρες παρέχουν συντριπτικά το μεγαλύτερο ποσοστό των 90,27%, κυρίως λόγω των υψηλών λιμενικών τελών (Diakomihalis, 2012).

Σύμφωνα με τους Brida και Zapata (2010) η οικονομική συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας εξαρτάται από την κατηγορία του λιμανιού. Συγκεκριμένα, σε ένα λιμάνι εκκίνησης οι δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας είναι περισσότερες από εκείνες των λιμένων προορισμού καθώς εκτιμάται ότι ο κάθε επιβάτης δαπανά 100 ευρώ σε έναν αφετήριο λιμένα και αντίστοιχα 50 ευρώ σε έναν ενδιάμεσο λιμένα (ECC, 2012).

Πρόκειται, για μια εισροή χρήματος το οποίο διαχέεται με τη σειρά του σε όλη την κοινωνία. Μια εναλλακτική λύση για την αντιμετώπιση της ανεργίας και για την εισροή χρημάτων αποτελεί ο τουρισμός κρουαζιέρας για τις πόλεις-λιμάνια καθώς και μεγάλη ευκαιρία ανάπτυξης και δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας. Πέρα από τους άμεσους απασχολούμενους οι οποίοι είναι το πλήρωμα ενός κρουαζιερόπλοιου, ευνοεί και άλλους κλάδους όπως το προσωπικό ταξιδιωτικών γραφείων και πρακτορείων (Brida και Zapata, 2010), τα εμπορικά καταστήματα, τα μουσεία και τους αρχαιολογικούς χώρους, τους χώρους εστίασης κ.α. (Diakomihalis, Lekakou, Stefanidaki και Syriopoulos, 2009).

Έξι πιθανές πηγές εσόδων που ο τομέας της κρουαζιέρας μπορεί να συνεισφέρει στην οικονομία είναι οι δαπάνες από τους επιβάτες κρουαζιέρας και τα πληρώματα για τα αγαθά και τις υπηρεσίες που σχετίζονται με τις κρουαζιέρες τους στις οποίες συμπεριλαμβάνονται το ταξίδι μεταξύ του τόπου διαμονής και του λιμένα εκκίνησης αλλά και οι διακοπές που πραγματοποιούν πριν και μετά την κρουαζιέρα. Η δεύτερη πηγή αφορά τη στελέχωση των γραφείων ξηράς από τις εταιρείες κρουαζιέρας για τα κεντρικά τους γραφεία (όπως το marketing, και τα λειτουργικά τους έξοδα) καθώς και οι δαπάνες για την στελέχωση των πλοίων. Ακολουθούν, οι δαπάνες από τις εταιρείες για αγαθά και υπηρεσίες που είναι απαραίτητες για την πραγματοποίηση της κρουαζιέρας ενώ εξίσου σημαντικές είναι και οι δαπάνες για τις λιμενικές υπηρεσίες στους λιμένες επιβίβασης και διέλευσης αντίστοιχα. Τελευταία πηγή εσόδων αποτελούν οι δαπάνες από τις εταιρείες κρουαζιέρας για τη συντήρηση και την επισκευή των πλοίων στα ναυπηγεία, οι κεφαλαιακές δαπάνες για τερματικούς λιμενικούς σταθμούς, ο εξοπλισμός γραφείων και λοιπού κεφαλαιακού εξοπλισμού (Lekakou και Pallis, 2005).

Οι δαπάνες του τουρισμού κρουαζιέρας έχουν άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στην οικονομία των πόλεων-λιμένων. Οι άμεσες επιπτώσεις αφορούν κυρίως τις δαπάνες που πραγματοποιούν οι επιβάτες (όπως ταξί, αναμνηστικά, τρόφιμα και ποτά, εκδρομές²⁵) και το πλήρωμα (εστιατόρια, δραστηριότητες αναψυχής, λιανικό εμπόριο αγαθών). Επιπλέον, στις άμεσες επιπτώσεις περιλαμβάνονται και οι δαπάνες που σχετίζονται με το κρουαζιερόπλοιο (όπως λιμενικά τέλη, τρόφιμα και ποτά, συντήρηση, καύσιμα και νερό) (Brida και Zapata, 2010).

Οι έμμεσες επιπτώσεις προκύπτουν από τη δημιουργία «πρόσθετων ροών» όταν οι άμεσοι προμηθευτές αγοράζουν εισροές από άλλες επιχειρήσεις, οι οποίες με την σειρά τους αγοράζουν εισροές από άλλες επιχειρήσεις κ.ο.κ (Dwyer, Douglas και Livaic, 2004) ενώ οι προκαλούμενες επιπτώσεις προκύπτουν από τις δαπάνες των άμεσων και έμμεσων δικαιούχων²⁶ που παράγονται από την αύξηση των εισοδημάτων τους (Brida και Zapata, 2010). Συνεπώς, οι οικονομικές επιπτώσεις μπορούν να εντοπιστούν τόσο σε εθνικό (μέσω της δημιουργίας θέσεων εργασίας, φόρους κ.α.) όσο και σε τοπικό επίπεδο (μέσω της επισκεψιμότητας των επιβατών κρουαζιέρας (Lekakou και Pallis, 2005).

2.2.2. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι κοινωνικές επιπτώσεις που επιφέρει ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι πιο εμφανείς σε μικρούς προορισμούς (μικρές πόλεις ή νησιά) (Brida και Zapata, 2010) ενώ δεν διαφέρουν με εκείνες του συμβατικού τουρισμού καθώς έχει παρατηρηθεί ότι η μεγάλη και μαζική προσέλευση τουριστών μπορεί να αναστατώσει την τοπική κοινωνία και τις καθημερινές συνήθειες των κατοίκων γενικότερα. Ο υψηλός βαθμός συγκέντρωσης επιβατών και οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τον τουρισμό κρουαζιέρας μπορεί να φθείρουν την ποιότητα ζωής των ντόπιων (Klein, 2011). Η μαζική προσέλκυση επιβατών σε μια χώρα υποδοχής μεταβάλλει σε βάθος τις τοπικές κοινωνικές συνήθειες διαφοροποιώντας με αυτό τον τρόπο τα παραδοσιακά και κοινωνικά πρότυπα.

Επιπλέον, ο τουρισμός κρουαζιέρας επηρεάζει αρνητικά τόσο την τοπική κοινωνία όσο και τους παραδοσιακούς τουρίστες που βρίσκονται στο ίδιο σημείο για τις διακοπές τους καθώς ο μεγάλος συνωστισμός τουριστών αυξάνει τη διάρκεια αναμονής στα πολιτιστικά

²⁵ Συνήθως οι επιβάτες κρουαζιέρας πραγματοποιούν εκδρομές στους ενδιάμεσους λιμένες οι οποίες δεν συμπεριλαμβάνονται στο κόστος ενός πακέτου κρουαζιέρας.

²⁶ Δηλαδή οι επιχειρήσεις και οι εργαζόμενοι τους (Dwyer και Forsyth, 1998).

κέντρα (μουσεία, αρχαιολογικούς χώρους και μνημεία) και στα κέντρα εστίασης (Brida και Zarata, 2010). Σύμφωνα με τις Λεκάκου και Στεφανιδάκη (2015), οι προορισμοί με την υψηλότερη επισκεψιμότητα παρουσιάζουν συμφόρηση και κατά συνέπεια τίθενται θέματα ασφαλείας και κορεσμού με αποτέλεσμα την καταστροφή της εικόνας του προορισμού αλλά και την μείωση επιπέδου ικανοποίησης των επιβατών κρουαζιέρας και των παραδοσιακών τουριστών αντίστοιχα.

Από την άλλη πλευρά, οι Gibson και Bentley (2006) αναφέρουν ότι ο τουρισμός μπορεί να αλλάξει το σύστημα των κοινωνικών αξιών, την ατομική και ηθική συμπεριφορά των ατόμων, τον συλλογικό τρόπο ζωής, τις παραδόσεις, ακόμη και την τοπική διάλεκτο προκειμένου να συμμορφωθεί με τα παγκόσμια πρότυπα (Brida και Zarata, 2010). Συνήθως, οδηγεί στη μεταβολή των κοινωνικών αξιών λόγω της προσδοκίας του εγχώριου πληθυσμού ότι έτσι θα αποκτήσει το υλικό επίπεδο και τις αξίες των τουριστών (Lickorish και Jenkins, 2004). Συχνά, παρατηρείται μια ομογενοποίηση στους λιμένες κρουαζιέρας με καταστήματα που παρέχουν αφορολόγητα προϊόντα παγκόσμιας φήμης προσανατολισμένα στους τουρίστες και στους επιβάτες κρουαζιέρας. Παρόλο που η ομογενοποίηση των λιμένων μπορεί να έχει οικονομική αξία για τις διεθνείς εταιρείες που κατέχουν τα καταστήματα ωστόσο προκαλεί αρνητικές επιπτώσεις στις τοπικές αγορές των κοινωνιών υποδοχής (Klein, 2011).

Σε άλλες περιπτώσεις, τόσο ο τουρισμός κρουαζιέρας όσο και ο παραδοσιακός τουρισμός, μπορούν να επιφέρουν και θετικές επιπτώσεις είτε στην κοινωνία υποδοχής και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων λόγω της αύξησης των εισοδημάτων τους και της δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας, είτε στην διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και των παραδόσεων οι οποίες λειτουργούν ως θέλητρα για τους τουρίστες (Lickorish και Jenkins, 2004). Τέλος, αξίζει να σημειωθεί, ότι ιδιαίτερα σημαντική είναι η αλληλεπίδραση και η γνωριμία μεταξύ των λαών, δημιουργώντας δεσμούς φιλίας τόσο από τους επισκέπτες όσο και από τους ίδιους τους κατοίκους (Jennings, 2007). Παράλληλα, ο τρόπος αλληλεπίδρασης μεταξύ της τοπικής κοινωνίας ενός προορισμού κρουαζιέρας αποτελεί μια δυναμική κυκλική διαδικασία κινήτρων και εμπειριών ανάμεσα στους επιβάτες κρουαζιέρας και τους κατοίκους. Από τη μία η τοπική κοινωνία που έχει ως κίνητρο την αύξηση των εισοδημάτων της ή την απασχόληση και από την άλλη οι επιβάτες που έχουν ως κίνητρο να βιώσουν ευχάριστες εμπειρίες κατά την διάρκεια των διακοπών τους. Αν η διαδικασία είναι θετική (θετική εμπειρία) κατά

συνέπεια η αντίληψη που δημιουργείται και η στάση της κοινωνίας προς την δραστηριότητα είναι θετική και αντίστροφα (Λεκάκου και Στεφανιδάκη, 2015).

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, παρατηρείται ότι η ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας επιφέρει σε μεγάλο βαθμό και αρνητικές επιπτώσεις στην κοινωνία και την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Για την αντιμετώπιση αυτών των επιπτώσεων, είναι απαραίτητη η κατανόηση των αναγκών αλλά και η επίλυση των προβλημάτων της εκάστοτε τοπικής κοινωνίας με την ενίσχυση απαραίτητων υποδομών και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας βελτιώνοντας με αυτό τον τρόπο το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων.

2.2.3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι κυριότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις που μπορεί να προκαλέσει ο τουρισμός είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση, η ηχορύπανση, η οπτική ρύπανση, η ακατάλληλη διάθεση αποβλήτων και καυσίμων καθώς και η διατάραξη της οικολογικής ισορροπίας (π.χ. η καταστροφή του κοραλλιογενή υφάλου) (Lickorish και Jenkins, 2004).

Επομένως, όσο η ζήτηση για κρουαζιέρες συνεχώς αυξάνεται, κατά συνέπεια αυξάνεται και ο αριθμός των επιβατών με αποτέλεσμα να αυξάνεται και το μέγεθος των κρουαζιερόπλοιων και η επίδραση τους στο περιβάλλον. Συγκεκριμένα, η ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας μπορεί να συμβάλλει στην καταστροφή των φυσικών οικοσυστημάτων και στην εκμετάλλευση τοπικών κατασκευών τα οποία προκαλούνται από την τροποποίηση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος για την καταλληλόλητα του προορισμού ως προορισμός κρουαζιέρας. Επιπλέον, άλλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις που δημιουργούνται από τον τουρισμό κρουαζιέρας είναι η τυχαία ή η σκόπιμη καταστροφή των θαλάσσιων οικοσυστημάτων και οι λειτουργικές χρήσεις (όπως η κατανάλωση ενέργειας, νερού και αντιρρυπαντικών), καθώς και η ατμοσφαιρική ρύπανση από την αύξηση των αεροπορικών ταξιδιών²⁷ που συνδέονται με την μεταφορά των επιβατών προς και από τους προορισμούς επιβίβασης και αποβίβασης αντίστοιχα. Εξίσου σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις που σχετίζονται με τις

²⁷ Σύμφωνα με ερευνητές από το Πανεπιστήμιο Εφαρμοσμένων Επιστημών στην Ολλανδία, ο αυξανόμενος αριθμός των πτήσεων μεγάλων αποστάσεων είναι η κύρια αιτία της αναμενόμενης αύξησης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στον τομέα του τουρισμού, όπου ενδέχεται να αυξηθούν κατά περισσότερο από 300% για την περίοδο 2010-2100 (Γαλδαδάς, Το Βήμα, 2015).

ψυχαγωγικές δραστηριότητες στην άγρια πανίδα όπως η διαταραχή, η ρίψη σκουπιδιών και η πίεση για τα απειλούμενα είδη από την εκμετάλλευσή τους για αναμνηστικά και κειμήλια (Brida και Zapata, 2010).

Εξίσου σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις αποτελούν και εκείνες οι οποίες προκύπτουν από την υποβάθμιση της βλάστησης και τη διάβρωση του εδάφους, τα οποία προκαλούνται από την κατασκευή νέων υποδομών. Η μαζική προσέλευση επιβατών και η κακή χρήση περιβαλλοντικά ευάλωτων αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων συχνά οδηγούν στην καταστροφή τους. Ακόμη, η οπτική ρύπανση η οποία προκαλείται από την αναβάθμιση και την κακή συντήρηση των υποδομών που μπορεί να μην ταιριάζουν με το τοπικό στυλ αρχιτεκτονικής ή την τοπική κλίμακα κατασκευής συντελούν στις αρνητικές επιπτώσεις του περιβάλλοντος (Lickorish και Jenkins, 2004; Brida και Zapata, 2010).

Κατά κύριο λόγο, τα κρουαζιερόπλοια είναι εκείνα τα οποία επιδρούν αρνητικά στο περιβάλλον καθώς αποτελούν την κύρια αιτία παραγωγής αποβλήτων τα οποία διαχέονται στις θάλασσες όλου του κόσμου. Σύμφωνα με έρευνα, εκτιμάται ότι ένα κρουαζιερόπλοιο με 3.000 επισκέπτες στο πλοίο παράγει καθημερινά 10,5 έως 12 τόνους στερεών αποβλήτων, 1.203 κιλά διοξειδίου του άνθρακα ανά χιλιόμετρο του ταξιδιού, καθώς και μεγάλες ποσότητες λυμάτων καθώς και 390 έως 480 κιλά επικίνδυνων αποβλήτων (Energia, 2015). Επιπρόσθετα, τα κρουαζιερόπλοια αποτελούν κίνδυνο για την προστασία του περιβάλλοντος καθώς για την λειτουργία τους είναι απαραίτητη η κατανάλωση ρεύματος και η μεγάλης ποσότητας νερού²⁸ (Polat, 2015).

Εκτός από τις αρνητικές επιπτώσεις που μπορεί να επιφέρει ο τουρισμός κρουαζιέρας στο περιβάλλον μπορεί να επιδράσει και θετικά ανάλογα με την κλίμακα την οποία αναπτύσσεται. Έχοντας ως κίνητρο οι επιβάτες να εξερευνήσουν νέους προορισμούς πραγματοποιώντας επισκέψεις σε αρχαιολογικούς χώρους και αξιοθέατα, έκδηλο είναι το ενδιαφέρον για την προστασία και την διατήρηση τους καθώς και η αύξηση της ευαισθητοποίησης για τα διάφορα περιβαλλοντικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν.

Παρόλα αυτά, για την πρόληψη και τον περιορισμό της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος είτε από λειτουργικά πλοία είτε από τυχαίες αιτίες, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός εφάρμοσε ύστερα από πολλές τροποποιήσεις την Διεθνή

²⁸ Εκτιμάται ότι η μέση ημερήσια κατανάλωση ενός επιβάτη κρουαζιέρας είναι 400 λίτρα ενώ 3 kg απόβλητα παράγονται ανά άτομο που βρίσκεται μέσα στο κρουαζιερόπλοιο (Polat, 2015).

Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), γνωστή ως MARPOL 73/78. Όλα τα κρουαζιερόπλοια με σημαία χωρών που έχουν υπογράψει τη Σύμβαση και ανεξάρτητα που πλέουν, υπόκεινται στις διατάξεις που ορίζονται. Στη Σύμβαση περιλαμβάνονται έξι παραρτήματα τα οποία καλύπτουν τις διάφορες πηγές ρύπανσης από τα πλοία καθορίζοντας τη ρύπανση από το πετρέλαιο, τα επιβλαβή υγρά απόβλητα, τα διάφορα είδη σκουπιδιών συμπεριλαμβανομένων των πλαστικών, τα λύματα και απορρίμματα των πλοίων καθώς και τη ρύπανση του αέρα από τα πλοία (Copeland, 2008).

Πλέον, η βιομηχανία της κρουαζιέρας δίνει ιδιαίτερη σημασία στην προστασία του περιβάλλοντος καθώς κατασκευάζονται και εκσυγχρονίζονται κρουαζιερόπλοια τα οποία είναι φιλικά προς το περιβάλλον και τα οποία θα πρέπει να πληρούν τα πρότυπα ενεργειακής απόδοσης. Συγκεκριμένα, την τελευταία δεκαετία η CLIA έχει επενδύσει περισσότερο από 1 δις δολάρια σε νέες περιβαλλοντικές τεχνολογίες και καθαρότερα καύσιμα ενώ έχουν διαπράξει πάνω από 8 δις δολάρια για την χρήση υδροποιημένου φυσικού αερίου (LNG)²⁹ ως καυσίμου για τα νέα υπό κατασκευή κρουαζιερόπλοια (Environment Sustainability Report, 2016).

Τέλος, εξίσου απαραίτητη προϋπόθεση των εταιρειών είναι και η ευαισθητοποίηση των επιβατών και του πληρώματος για περιβαλλοντικά θέματα όπως για τη μείωση κατανάλωσης ενέργειας και καυσίμου, την ανακύκλωση κλπ. (Environment Sustainability Report, 2016).

2.3. ΒΙΩΣΙΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Ο τουρισμός κρουαζιέρας θεωρείται από τους πιο αναπτυσσόμενους κλάδους του τουρισμού αναψυχής. Με την ανάπτυξη του, έχει προκληθεί έντονη ανησυχία σχετικά με τον αντίκτυπο που έχει τόσο στο παράκτιο όσο και στο θαλάσσιο περιβάλλον, στις τοπικές οικονομίες και στον κοινωνικό-πολιτισμικό χαρακτήρα των κοινωνιών υποδοχής (Klein, 2011).

²⁹ Το LNG αποτελεί μια σημαντική εναλλακτική λύση στα εν δυνάμει παραδοσιακά καύσιμα καθώς μπορεί να μειώσει έως 80% τις εκπομπές αερίων – οξειδία του αζώτου και περίπου 85% από τα σωματίδια καθώς δεν περιέχει θείο με σκοπό την πλήρη απάλειψη των συγκεκριμένων εκπομπών (Environment Sustainability Report, 2016).

Από την εμφάνιση του τουρισμού και την μαζική προσέλευση των τουριστών στις κοινωνίες υποδοχής, στην τουριστική βιβλιογραφία ιδιαίτερη σημασία δίνεται στη βιωσιμότητα της τουριστικής ανάπτυξης έτσι ώστε να ικανοποιούνται τόσο οι ανάγκες των τουριστών όσο και οι περιοχές που τους φιλοξενεί με σκοπό την προστασία και την ενίσχυση ευκαιριών για τις μελλοντικές γενιές. Σύμφωνα με τον Klein (2011), ο βιώσιμος τουρισμός αναφέρεται σε τρία βασικά σημεία όπως στην επίδραση που έχει ο τουρισμός στο περιβάλλον, στη δίκαιη κατανομή των οικονομικών πλεονεκτημάτων σε όλα τα τμήματα ενός τουριστικού προορισμού και στην ελαχιστοποίηση των κοινωνικό-πολιτισμικών επιπτώσεων.

Ο όρος του βιώσιμου τουρισμού είναι διττός καθώς δεν αφορά μόνο τον περιορισμό και την ελαχιστοποίηση των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιδράσεων αλλά και τη δημιουργία μεγαλύτερων οικονομικών πλεονεκτημάτων για τους ντόπιους και την ενίσχυση της ευημερίας των κοινωνιών υποδοχής, με την βελτίωση των συνθηκών εργασίας και την πρόσβαση στις βιομηχανίες. Επιπλέον, οι κάτοικοι της περιοχής θα πρέπει να συμμετέχουν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σε θέματα που επηρεάζουν την καθημερινή τους ζωή ενώ αναγκαία κρίνεται και η θετική συνεισφορά στη διατήρηση της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς αλλά και στη διατήρηση της παγκόσμιας ποικιλομορφίας. Παράλληλα, σημαντικός παράγοντας στην βιωσιμότητα του τουρισμού είναι η διατήρηση της πολιτιστικής ευαισθησίας, η οποία δημιουργεί υπερηφάνεια στην τοπική κοινωνία και την οποία θα πρέπει να σέβονται τόσο οι τουρίστες όσο και οι κάτοικοι της περιοχής. Επιπρόσθετα, οι κάτοικοι θα πρέπει να έχουν μια πιο ουσιαστική σχέση με τους τουρίστες προκειμένου να βιώσουν ευχάριστες εμπειρίες αλλά και να κατανοήσουν τα πολιτιστικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα της τοπικής κοινωνίας. Τέλος, για την βιωσιμότητα της τουριστικής ανάπτυξης σημαντική προϋπόθεση είναι και η παροχή υποδομών και το δικαίωμα συμμετοχής ατόμων με ιδιαιτερότητες (Klein, 2011).

Όσον αφορά τον τουρισμό κρουαζιέρας που μπορεί να αποτελεί μικρό τμήμα του παγκόσμιου τουρισμού αλλά κύρια πηγή των αφίξεων για συγκεκριμένους προορισμούς, οι επιπτώσεις που μπορεί να προκαλέσει στην χώρα υποδοχής και τους φυσικούς ή πολιτιστικούς πόρους που διαθέτει ίσως να αποτελέσουν τον κίνδυνο μια ανεπανόρθωτης βλάβης (UNWTO, 2016).

Λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω προϋποθέσεις της αειφόρου ανάπτυξης, ο τουρισμός κρουαζιέρας θα μπορούσε να καταστεί βιώσιμος. Ως προς τις επιπτώσεις του τουρισμού κρουαζιέρας στο περιβάλλον, οι εταιρείες δεν θα πρέπει να ακολουθούν μόνο τις διεθνείς πρακτικές και πολιτικές αλλά και εκείνες που εφαρμόζονται σε τοπικό επίπεδο. Για παράδειγμα, οι εταιρείες κρουαζιέρας με βάση τους διεθνείς κανονισμούς έχουν εγκαταστήσει στα κρουαζιερόπλοια τους προηγμένα συστήματα επεξεργασίας λυμάτων τα οποία μπορεί να έχουν επιβλαβή αποτελέσματα στα λιμάνια-σταθμούς (Klein, 2011). Παρόλα αυτά, με την εξέλιξη της τεχνολογίας, τα νέα κρουαζιερόπλοια διαμορφώνονται έτσι ώστε να είναι ενεργειακά αποδοτικά και φιλικά προς το περιβάλλον. Οι εταιρείες κρουαζιέρας δαπανούν μεγάλα ποσά για την διαχείριση και την προστασία των κοραλλιογενή υφάλων και των θαλάσσιων οικοσυστημάτων αντίστοιχα τα οποία αποτελούν πόλοι έλξης για τους επιβάτες κρουαζιέρας (Environment Sustainability Report, 2016).

Ωστόσο, ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί μια συναλλαγατοφόρο μορφή τουρισμού η οποία για να καταστεί βιώσιμη ως προς τις κοινωνίες υποδοχής, απαραίτητη είναι η ύπαρξη της δίκαιης κατανομής των οικονομικών πλεονεκτημάτων μεταξύ των εταιρειών κρουαζιέρας, των λιμένων και των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής. Για παράδειγμα, οι εταιρείες είναι εκείνες οι οποίες επωφελούνται σε μεγάλο βαθμό από τις οργανωμένες εκδρομές που πραγματοποιούνται στην ενδοχώρα με αποτέλεσμα οι υπεύθυνοι παροχής εκδρομών και ψυχαγωγίας των επιβατών στις γύρω περιοχές να λαμβάνουν ένα χαμηλό ποσοστό των οικονομικών ωφελειών (Klein, 2011).

Όσον αφορά τις κοινωνικό-πολιτισμικές επιπτώσεις, το μεγαλύτερο πρόβλημα έγκειται στη μαζική μετακίνηση και «εισβολή» των επιβατών κρουαζιέρας στα λιμάνια-σταθμούς και στους πολιτιστικούς χώρους. Συνεπώς, η φέρουσα ικανότητα κάθε προορισμού θα πρέπει να καθορίζεται τόσο από τις εταιρείες κρουαζιέρας όσο και από τα λιμάνια-σταθμούς με τον προγραμματισμό δρομολογίων και σχεδιασμό λιμένων προκειμένου να δεχτεί ένα συγκεκριμένο αριθμό τουριστών σε προκαθορισμένο χρόνο. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας θα μπορούσε να αποδείξει το ηθικά υψηλό επίπεδο της με βάση τις αρχές του υπεύθυνου και βιώσιμου τουρισμού (Klein, 2011).

3. Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

3.1. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΖΗΤΗΣΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας αποτελεί μια πλήρως παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία που λειτουργεί σε όλες τις περιοχές της γης και αναπτύσσεται 20% ταχύτερα από τον συμβατικό τουρισμό. Εντυπωσιακό, ωστόσο, παραμένει το γεγονός ότι από το κραχ του 2008 μέχρι σήμερα αυξήθηκε κατά 48% παρά την αργή ανάκαμψη που μεσολάβησε στις ώριμες αγορές της, δηλαδή αυτές της Βόρειας Αμερικής και της Ευρώπης (Στυλιανόπουλος, *SETE*, 2016).

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Διεθνούς Ένωσης Κρουαζιέρας (CLIA, 2016) ο τομέας της κρουαζιέρας αναπτύσσεται και εξελίσσεται με ταχύτερους ρυθμούς σε όλο τον κόσμο, σημειώνοντας μια δυναμική πορεία μέσα σε μια περίοδο 40 χρόνων. Αρχικά, η ζήτηση για κρουαζιέρες ήταν ιδιαίτερα αυξημένες στη Βόρεια Αμερική ενώ σήμερα παρατηρείται μια αύξηση της ζήτησης τόσο στην Ευρώπη όσο και σε άλλες περιοχές του κόσμου, ιδιαίτερα στην Ασία και την Αυστραλία.

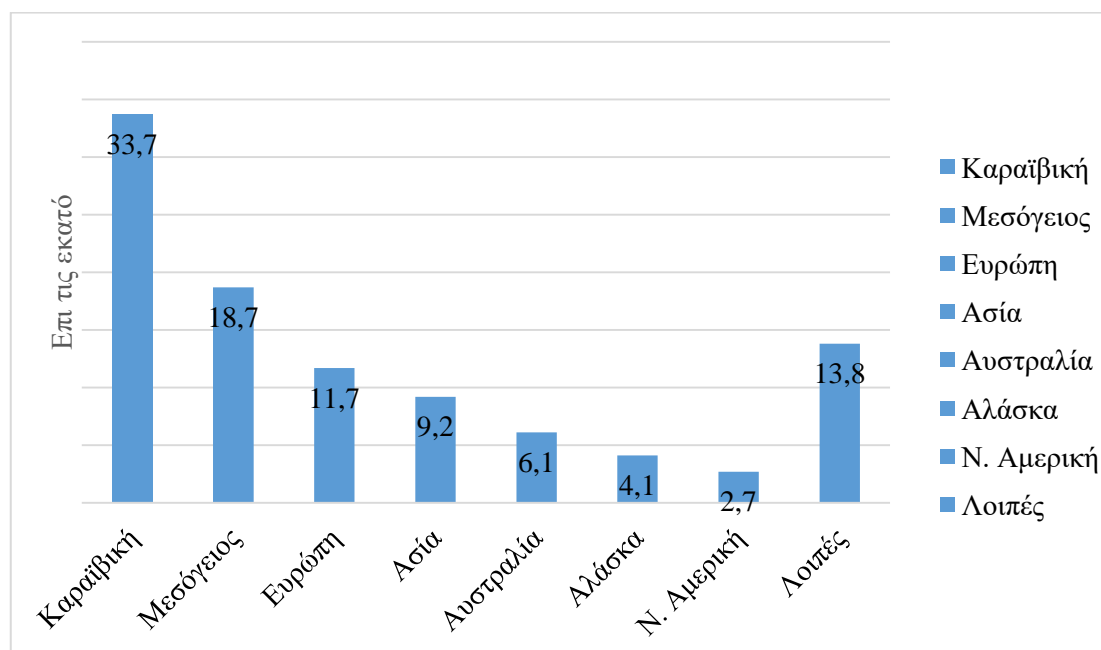
Πίνακας 3.1.1: Διεθνής ζήτηση επιβατών (σε εκατομμύρια) για κρουαζιέρα 2005-2015

| Περιοχή | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Βόρεια Αμερική | 9.96 | 11.00 | 11.44 | 11.64 | 11.82 | 12.16 | 12.08 |
| Ευρώπη | 3.19 | 5.67 | 6.15 | 6.23 | 6.39 | 6.39 | 6.59 |
| Υποσύνολο | 13.15 | 16.67 | 17.58 | 17.87 | 18.21 | 18.55 | 18.77 |
| Υπόλοιπες περιοχές | 1.21 | 2.40 | 2.91 | 3.03 | 3.09 | 3.49 | 4.33 |
| Σύνολο | 14.36 | 19.07 | 20.49 | 20.90 | 21.30 | 22.04 | 23.10 |

Πηγή: CLIA, 2016, ίδια επεξεργασία

Συγκεκριμένα, το διάστημα 2005-2015 η διεθνής ζήτηση για κρουαζιέρες αυξήθηκε από 14.360.000 σε 23 εκατομμύρια επιβάτες (+60%). Αν και ο αριθμός των επιβατών στη Βόρεια Αμερική έχει μειωθεί από 69,4% το 2005 σε 52,5% το 2015, στην Ευρώπη από 22,2% αυξήθηκαν σε 28,7% (CLIA, 2016).

Διάγραμμα 3.1.1: Μερίδια αγοράς κρουαζιέρας για το 2015



Πηγή: *Cruise Industry Outlook, 2016, ίδια επεξεργασία, (www.cruising.org)*

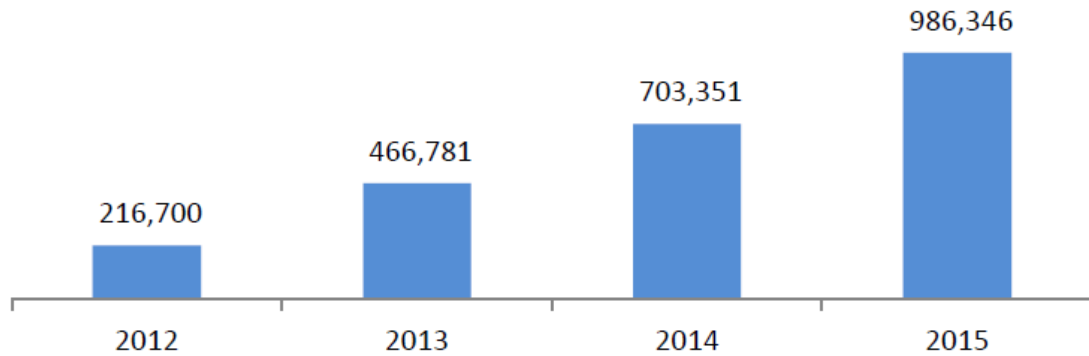
Δημοφιλής τουριστικός προορισμός προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων είναι η Καραϊβική η οποία αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας με μερίδιο αγοράς 33,7% για το έτος 2015 (CLIA, 2016). Σε αντίθεση με το 2014, παρατηρείται μια μικρή μείωση ως προς την ανάπτυξη γραμμών κρουαζιέρας καθώς αντιπροσώπευε το 37,3% του μεριδίου αγοράς (CLIA, 2015). Παρόλα αυτά, η Καραϊβική παραμένει ο πιο κορυφαίος προορισμός κρουαζιέρας καθώς προτιμάται όλους τους μήνες του χρόνου λόγω των κλιματολογικών συνθηκών που διαθέτει ενώ στην περιοχή δραστηριοποιούνται και οι μεγαλύτερες παγκοσμίως εταιρείες κρουαζιέρας (Κοκκώσης, Τσάρτας και Γκρίμπα, 2011).

Ακολουθεί η Μεσόγειος η οποία κατέχει μερίδιο αγοράς 18,7% ενώ από το 2014 παρατηρείται μια αύξηση προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων στα ύδατα της Μεσογείου από 152 το 2014 σε 164 κρουαζιερόπλοια για το έτος 2015 (CLIA, 2015; 2016). Παρόλα αυτά, στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου παρατηρείται μια μείωση τόσο των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων όσο και του αριθμού επιβατών, παρά το γεγονός ότι προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια 3ης γενιάς, δυναμικότητας άνω των 4.000 επιβατών το καθένα (Τσαμόπουλος, *Newmoney*, 2015).

Στην τρίτη θέση κατατάσσεται η Ευρώπη με μερίδιο αγοράς 11,7% ενώ στην τέταρτη θέση αισθητή είναι η εμφάνιση της Ασίας (με μερίδιο αγοράς 9,2%) (CLIA, 2016) με κύρια αγορά την Κίνα η οποία έχει την δυνατότητα να γίνει η μεγαλύτερη αγορά

κρουαζιέρας στον κόσμο, καθώς μία ανερχόμενη μεσαία τάξη αναζητά διακοπές πολυτελείας (Τσιμπλάκης, *Naftemporiki*, 2016).

Διάγραμμα 3.1.2: Επιβατική κίνηση κρουαζιέρας στην Κίνα (2012-2015)



Πηγή: CLIA, *Asia Cruise Trends*, 2016

Σχεδόν 2,1 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας προέρχονται από την Ασία ενώ 986.000 επιβάτες προήλθαν από την ηπειρωτική Κίνα για το έτος 2015 (Asia Cruise Trends, 2016). Σύμφωνα με τον Στυλιανόπουλο (*SETE*, 2016) η αγορά της Κίνας άρχισε ήδη να παράγει 700.000 επιβάτες ετησίως μέσα σε σχετικά ελάχιστο χρονικό διάστημα. Αναφορικά με την μελέτη της CLIA ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Ασία αυξάνεται με διψήφιους ρυθμούς, τόσο σε ισχύ όσο και ως πηγή της αγοράς επιβατών. Το διάστημα 2013-2015, ο αριθμός των πλοίων που αναπτύσσεται στην Ασία αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 10% και ο αριθμός των ταξιδιών αυξήθηκε κατά 11% ενώ η μεταφορική ικανότητα των πλοίων στην Ασία αυξήθηκε κατά 20% με 2,2 εκατομμύρια επιβάτες για το έτος 2015 (CLIA, 2016; Asia Cruise Trends, 2015). Ωστόσο, ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ασία έχει η έγκαιρη προετοιμασία λιμενικών υποδομών καθώς επίσης αεροδρόμια και αερογέφυρες σύνδεσης με πολυπληθείς χώρες υψηλού οικονομικού επιπέδου (*Ναυτικά Χρονικά*, 2016).

Τέλος, με βάση τα επίσημα στοιχεία της CLIA (2016), στην τέταρτη κατάταξη βρίσκεται η Αυστραλία (με μερίδιο 6,1%) η οποία αναπτύσσεται με ταχύτατους ρυθμούς με τους επιβάτες να ανέρχονται περισσότερο από ένα εκατομμύριο σε ένα ημερολογιακό έτος. Μέσα σε μια δεκαετία οι επιβάτες κρουαζιέρας της Αυστραλίας είναι έξι φορές περισσότεροι όπου από 158.000 που ήταν το 2004 ανήλθαν στους 1.003.256 επιβάτες το

2014. Παράλληλα, ακολουθούν η Αλάσκα και η Νότια Αμερική με μικρά μερίδια αγοράς της τάξης του 4,1% και 2,7% αντίστοιχα.

3.2. Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΕ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Από το 2008 η ευρωπαϊκή αγορά της κρουαζιέρας έχει αυξηθεί εντυπωσιακά κατά 49% αποδεικνύοντας τόσο την ανθεκτικότητα του κλάδου στην οικονομική ύφεση όσο και την αξία που παρέχει μια κρουαζιέρα διακοπών. Γεγονός που ανέρχεται με ένα μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 6% για τα τελευταία επτά χρόνια (CLIA, 2015;2016).

Η Ευρώπη αποτελεί σημαντικό προορισμό για τους επιβάτες κρουαζιέρας από όλον τον κόσμο καθώς σύμφωνα με μελέτη της CLIA (2016) το 2015 επιβιβάστηκαν σε κρουαζιερόπλοια από ευρωπαϊκά λιμάνια 6.120.000 επιβάτες από 5,28 εκ. που ήταν το 2010. Παρόλο που το 2014 σημειώθηκε μια πτώση της τάξης του 3,6%, οι επιβιβάσεις σε ευρωπαϊκά λιμάνια αυξήθηκαν σημαντικά κατά 4,6% το 2015, απόρροια της σταθεροποίησης των οικονομικών συνθηκών σε όλη την Ευρώπη.

Πίνακας 2.2.1: Κατανομή Ευρωπαϊών επιβατών, 2010-2015

| Κατηγορία | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Μεταβολή % 2010-2015 |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------------|
| Ευρωπαίοι επιβάτες | 5.57 | 6.07 | 6.14 | 6.36 | 6.39 | 6.59 | 18.4 |
| Μεταβολή % | 12.6 | 9.04 | 1.23 | 3.64 | 0.5 | 3.1 | |
| Επιβάτες homeporting | 5.28 | 5.59 | 5.77 | 6.07 | 5.85 | 6.12 | 15.9 |
| Μεταβολή % | 9.3 | 5.9 | 3.2 | 5.2 | -3.6 | 4.6 | |
| Επιβάτες transit | 25.18 | 27.50 | 28.49 | 31.19 | 28.96 | 31.17 | 23,8 |
| Μεταβολή % | 6.0 | 9.2 | 4.3 | 8.7 | -7.1 | 7.6 | |

Πηγή: CLIA, 2016, ίδια επεξεργασία

Επιπλέον, υπολογίστηκε ότι 6,6 εκατ. Ευρωπαίοι κάτοικοι έκαναν διακοπές κρουαζιέρας το 2015, δηλαδή κατά 3,1% περισσότεροι από το προηγούμενο έτος (αντιπροσωπεύοντας το 30% της συνολικής επιβατικής κίνησης), με 200.000 περισσότερους επιβάτες σε σχέση με το 2014. Σύμφωνα με μελέτη της CLIA (2016), οι Ευρωπαίοι επιβάτες το διάστημα 2010-2015 έχουν αυξηθεί κατά 18,4% (από 5,6 εκ. περίπου επιβάτες σε 6,6 εκ.).

Όσον αφορά όμως την επισκεψιμότητα στα λιμάνια διέλευσης παρατηρείται ότι σε διάστημα πέντε ετών οι transit επιβάτες αυξήθηκαν κατά 23,8% (δηλαδή από 25,18 εκ. σε 31,17 εκ.). Τόσο στα λιμάνια επιβίβασης όσο και στα λιμάνια διέλευσης παρατηρείται μια μικρή κάμψη το 2014 στις αποβιβάσεις επιβατών όπου το 2015 σημειώθηκε σημαντική αύξηση αντισταθμίζοντας ουσιαστικά τη μείωση που σημειώθηκε το προηγούμενο έτος (CLIA, 2016).

Πίνακας 3.2.2 : Επιβιβάσεις σε ευρωπαϊκά λιμάνια 2014-2015

| Χώρα | 2014 | 2015 |
|------------------|-----------|-----------|
| Ιταλία | 1.957.300 | 2.000.000 |
| Ισπανία | 1.258.100 | 1.282.000 |
| Ηνωμένο Βασίλειο | 942.000 | 1.060.000 |
| Γερμανία | 584.800 | 584.800 |
| Γαλλία | 306.600 | 309.800 |
| Δανία | 244.000 | 185.000 |
| Ελλάδα | 176.600 | 201.200 |
| Σύνολο | 4.528.342 | 5.038.584 |

Πηγή: CLIA 2015, 2016

Στην πρώτη θέση βρίσκονται τα λιμάνια της Ιταλίας (Βενετία, Σιβιταβέκια, Σαβόνα και Γένοβα) τα οποία προσέλκυαν 2.000.000 επιβάτες ενώ στην δεύτερη θέση βρίσκεται η Ισπανία³⁰ με 1.282.000 επιβάτες και το Ηνωμένο Βασίλειο με 1,06 εκατ. επιβιβάσεις. Οι επόμενες τρεις πιο σημαντικές χώρες επιβίβασης επιβατών κρουαζιέρας στην Ευρώπη είναι η Γερμανία, η Γαλλία και η Ελλάδα. Στα λιμάνια της Γερμανίας (Αμβούργο, Κίελο και Ρόστοκ) επιβιβάστηκαν σχεδόν 585.000 επιβάτες κατέχοντας σταθερά την τέταρτη θέση ενώ λιγότερο από 310.000 επιβάτες επιβιβάστηκαν στο λιμάνι της Μασσαλίας στη Γαλλία. Ο αριθμός των επιβατών που επιβιβάστηκε στο λιμάνι του Πειραιά αυξήθηκε στους 201.200 επιβάτες το 2015 (CLIA,2016) από τους 176.600 που ήταν το 2014, ξεπερνώντας την Δανία η οποία το 2014 βρισκόταν στην 6^η θέση των επιβιβάσεων επιβατών κρουαζιέρας.

³⁰ Τα μεγάλα λιμάνια επιβίβασης στην Ισπανία είναι η Βαρκελώνη και η Πάλμα (CLIA,2016).

Για την Ευρώπη, ωστόσο, η κύρια περιοχή δραστηριότητας κρουαζιέρας είναι η Μεσόγειος (Στυλιανόπουλος, *SETE*, 2016) η οποία αποτελεί ελκυστικός προορισμός καθώς διαθέτει συγκριτικά και ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα έναντι άλλων χωρών (Σκάγιαννης και Ραλλιάς, 2012) όπως οι εξωτικοί προορισμοί, οι κλιματολογικές συνθήκες, τα πολιτιστικά και φυσικά χαρακτηριστικά που διαθέτει κ.α.

Παρόλα αυτά, από το 2011 στη Μεσόγειο μειώθηκε αισθητά η προσφορά κλινών κρουαζιέρας εξαιτίας ορισμένων παραγόντων. Συγκεκριμένα, η οικονομική κρίση του 2008-2010, η αργή ανάκαμψη στη Β. Αμερική και την Ευρώπη, οι εξελίξεις που έφερε η Αραβική Άνοιξη λόγω των αναταραχών στον Αραβικό κόσμο, το μεταναστευτικό, η επιδείνωση του εμφυλίου πολέμου στη Συρία και η κρίση στην Ουκρανία αποτελούν βασικοί παράγοντες για τους οποίους δημιουργήθηκε μια εικόνα επικινδυνότητας αλλά και απώλειας σημαντικών εμπορικά προορισμών της Ανατολικής Μεσογείου (Στυλιανόπουλος, *SETE*, 2016).

Αναφορικά, όμως, με την ετήσια έκθεση της CLIA (2016), για το έτος 2016, το μεγαλύτερο μέρος των κρουαζιέρων πραγματοποιήθηκε κυρίως στα λιμάνια της Μεσογείου (η οποία αντιπροσωπεύει το 54% της συνολικής επιβατικής κίνησης), τη Βαλτική (16%) και σε άλλες ευρωπαϊκές περιοχές καθώς εκτιμήθηκε ότι 31.170.000 επιβάτες κρουαζιέρας επισκέφτηκαν 250 ευρωπαϊκές πόλεις-λιμάνια το 2015, σημειώνοντας μια αύξηση της τάξης του 7,4% από το 2014. Επομένως, κατά τη διάρκεια του 2015, στη Μεσόγειο δραστηριοποιήθηκαν 164 κρουαζιερόπλοια και 104 στη Βόρεια Ευρώπη, τα οποία κυμαίνονταν σε μέγεθος 5.408 επιβάτες με χωρητικότητα μικρότερη από 100 επιβάτες (CLIA,2016).

Πίνακας 3.2.3: Λιμάνια επιβίβασης στην περιοχή της Μεσογείου, 2013-2015

| Λιμάνι Επιβίβασης | Χώρα | 2013 | 2014 | 2015 |
|----------------------|---------|-----------|-----------|-----------|
| Μεσόγειος | | | | |
| Βαρκελώνη | Ισπανία | 2.599.332 | 2.364.292 | 2.540.302 |
| Σιβιταβέκια | Ιταλία | 2.538.259 | 2.140.039 | 2.271.652 |

| | | | | |
|-----------------------------|---------|-----------|-----------|-----------|
| Πάλμα Μαγιόρκα | Ισπανία | 1.245.244 | 1.336.437 | 1.721.906 |
| Βενετία | Ιταλία | 1.815.823 | 1.733.839 | 1.582.481 |
| Σαβόνα | Ιταλία | 939.038 | 1.018.794 | 982.226 |
| Πειραιάς (Αθήνα) | Ελλάδα | 1.302.581 | 1.055.556 | 980.049 |
| Γένοβα | Ιταλία | 1.051.015 | 824.109 | 848.227 |

Πηγή: CLIA, 2016, ίδια επεξεργασία

Η Βαρκελώνη αποτελεί ένα εξαιρετικό παράδειγμα μελέτης καθώς έχει δώσει μεγάλη έμφαση στο homerorting. Κίνητρο αποτέλεσαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες που πραγματοποιήθηκαν στην Βαρκελώνη το 1992 με αποτέλεσμα την ενεργή συμμετοχή και συνεργασία όλων των φορέων της περιοχής, οι οποίοι προσπάθησαν να εκμεταλλευτούν τις συγκυρίες και να καταστήσουν την Βαρκελώνη ως ελκυστικό προορισμό κρουαζιέρας της Μεσογείου. Η δημιουργία ενός δομημένου στρατηγικού σχεδίου ήταν απόρροια προσέλκυσης μεγάλων επενδύσεων από τις μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας (Γεωργακόπουλος, *ΔιαΝέοσις*, 2016).

Πίνακας 3.2.3: Σύγκριση Transit και Homerorting επιβατών μεταξύ των μεγαλύτερων λιμένων της Μεσογείου, 2010-2015

| | Βαρκελώνη | | Βενετία | | Μασσαλία | | Πειραιάς | |
|------|-----------|-------------|---------|-------------|----------|-------------|-----------|-------------|
| | Transit | Homerorting | Transit | Homerorting | Transit | Homerorting | Transit | Homerorting |
| 2010 | 975.530 | 1.265.613 | 304.116 | 1.312.895 | 431.649 | 268.451 | 719.255 | 426.147 |
| 2011 | 1.021.656 | 1.499.534 | 337.794 | 1.448.622 | 545.787 | 264.703 | 1.031.544 | 454.284 |
| 2012 | 875.125 | 1.438.383 | 331.844 | 1.444.100 | 576.698 | 313.322 | 868.879 | 329.168 |
| 2013 | 1.050.745 | 1.506.286 | 303.227 | 1.512.596 | 806.713 | 381.318 | 993.876 | 308.705 |
| 2014 | 980.515 | 1.222.487 | 224.742 | 1.509.097 | 804.872 | 506.412 | 799.360 | 256.196 |
| 2015 | 1.176.548 | 1.363.754 | 218.437 | 1.364.044 | 947.734 | 503.325 | 695.908 | 284.241 |

Πηγή: Γεωργακόπουλος, 2016, *ΔιαΝέοσις*, (<http://www.dianeosis.org>)

3.2.1. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Όσον αφορά την οικονομική συμβολή του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ευρώπη, οι άμεσες δαπάνες επιβατών και εταιρειών ξεπερνούν τα 17 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, ενώ η συνολική επίπτωση της κρουαζιέρας κυμαίνεται σε επίπεδα άνω των 40 δισεκατομμυρίων ευρώ όπου συγκαταλέγονται όλα τα άμεσα και έμμεσα οφέλη της κρουαζιέρας, μαζί με τις πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις στις τοπικές κοινωνίες που την υποδέχονται. Παράλληλα, υπολογίζεται ότι η κρουαζιέρα έχει δημιουργήσει περίπου 350.000 θέσεις εργασίας με ένα σύνολο αποδοχών που ξεπερνά τα 11 δις σε αποδοχές (Στυλιανόπουλος, *SETE*, 2016).

Αναλυτικότερα, η συνολική οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στην ευρωπαϊκή οικονομία το 2015 έφτασε περίπου τα 40,95 δις σημειώνοντας 2% αύξηση από το 2014 όπου τα συνολικά έξοδα του κλάδου ήταν 40,2 δις και 360,571 θέσεις εργασίας σε σύγκριση με το 2014 που ήταν 348.930 (CLIA, 2015, 2016). Από τα 40,95 δις της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας, τα 16,9 δις περίπου αφορούν τις άμεσες επιπτώσεις³¹ ενώ από τις 360.571 θέσεις εργασίας οι 175.476 αφορούν τους φορείς που εξυπηρετούν άμεσα τον κλάδο. Οι εταιρείες απασχολούν 67,035 ευρωπαίους πολίτες στα πλοία τους και στα υπόλοιπα διοικητικά γραφεία. Οι αμοιβές των άμεσα εργαζομένων στον κλάδο ανέρχονται σε 5,24 δις με τις συνολικές αμοιβές να αγγίζουν τα € 11,05 δις. Συνεπώς, για κάθε € 1 εκ. άμεσων εξόδων «παράγονται» € 2.42 εκ. συνολικές οικονομικές επιπτώσεις και 21 θέσεις εργασίας με ετήσια έσοδα περίπου € 30.650 (CLIA, 2016).

Πίνακας 3.2.1.1: Η συνολική οικονομική επίδραση της κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2012-2015)

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|-------------------------------|----------|----------|-----------|-----------|
| Άμεσες επιπτώσεις | 15.5 δις | 16.2 δις | 16.6 δις | 16.89 δις |
| Συνολικές επιπτώσεις | 37.9 δις | 39.4 δις | 40.2 δις | 40.95 δις |
| Άμεσες αμοιβές | 4.8 δις | 5.0 δις | 5.08 δις | 5.24 δις |
| Συνολικές αμοιβές | 10.1 δις | 10.5 δις | 10.75 δις | 11.05 δις |
| Άμεσες θέσεις εργασίας | 158.654 | 164.804 | 169.831 | 175.476 |

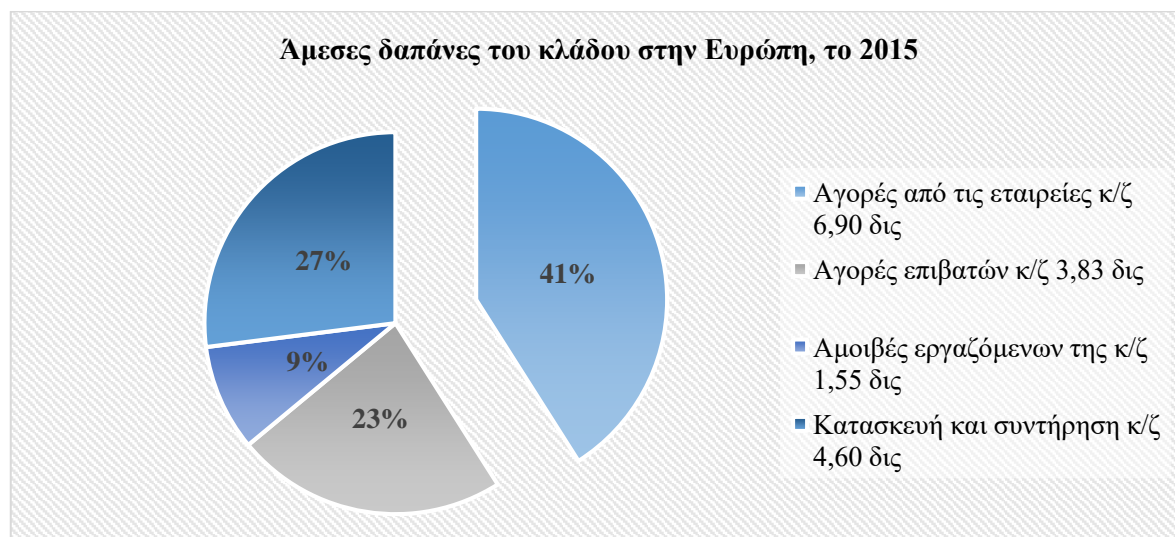
³¹ Οι άμεσες οικονομικές επιδράσεις περιλαμβάνουν την παραγωγή, την απασχόληση και την αμοιβή των απασχολούμενων που παράγεται στην ευρωπαϊκή αγορά, στους κλάδους που παρέχουν αγαθά και υπηρεσίες στα κρουαζιερόπλοια, στους επιβάτες και τα πληρώματα τους καθώς και τις αμοιβές των εργαζομένων στις εταιρίες κρουαζιέρας (CLIA, 2016)

| | | | | |
|----------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Συνολικές θέσεις εργασίας | 326.904 | 339.417 | 348.930 | 360,571 |
|----------------------------------|---------|---------|---------|---------|

Πηγή: CLIA, 2013-2016, ίδια επεξεργασία

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η Ευρώπη παραμένει το κέντρο της ναυπήγησης κρουαζιερόπλοιων καθώς οι δαπάνες για νέες κατασκευές και συντήρηση έχουν αυξηθεί για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά, μετά από τέσσερα χρόνια ύφεσης που έληξε το 2012. Μέχρι το 2019 αναμένεται να γίνει παραγγελία 48 κρουαζιερόπλοιων συνολικής αξίας άνω των 27 δις ευρώ. Το 2015, οι εταιρείες κρουαζιέρας ξόδεψαν 4,6 δις ευρώ σε νέες κατασκευές και ανακαινίσεις στην Ευρώπη, ποσό που αντιπροσωπεύει αύξηση ύψους 1,2% στα έσοδα των ναυπηγείων συγκριτικά με το 2014 (CLIA,2016). Παρόλα αυτά, τα παραπάνω μπορούν να παρουσιαστούν συνοπτικά στο παρακάτω διάγραμμα αναδεικνύοντας την σημασία που έχουν για την οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας οι δαπάνες για την αγορά αγαθών και υπηρεσιών από τις εταιρείες του κλάδου όπως και η κατασκευή νέων πλοίων και η επισκευή των παλιότερων για το έτος 2015.

Διάγραμμα 3.2.1.2: Κατανομή των άμεσων δαπανών κρουαζιέρας στην Ευρώπη για το 2015



Πηγή: CLIA, 2016, ίδια επεξεργασία

Σύμφωνα με την CLIA (2016) οι συνολικές δαπάνες των επιβατών και του πληρώματος για το 2015 αντιστοιχούν σε 3,83 δις οι οποίες αφορούν τις εκδρομές που πραγματοποίησαν στη χώρα υποδοχής, διαμονές σε ξενοδοχεία πριν και μετά την

κρουαζιέρα καθώς και σε άλλες υπηρεσίες στα λιμάνια επιβίβασης και στα λιμάνια πλεύσης (Dwyer και Forsyth, 1998). Επιπλέον, τα χρήματα που δαπανώνται από τα πλοία για την κάλυψη αναγκών κατά την διάρκεια της κρουαζιέρας (τρόφιμα, ποτά, καύσιμα κτλ.) αποτελούν εξίσου θετικές επιπτώσεις στην οικονομία. Συγκεκριμένα για το 2015 ξοδεύτηκαν 687 εκ. ευρώ για την αγορά τροφίμων και ποτών ενώ υπολογίστηκε ότι δαπανήθηκαν 1.41 δις στις χρηματοοικονομικές και επιχειρηματικές υπηρεσίες της Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένων την ασφάλιση, τη διαφήμιση, τη μηχανική και άλλες επαγγελματικές υπηρεσίες (CLIA, 2016).

Πίνακας 3.2.1.3: Η άμεση οικονομική επίπτωση στην Ευρώπη ανά χώρα (2015)

| Χώρα | Άμεση επίπτωση | Αριθμός θέσεων εργασίας | Αμοιβές |
|-------------------------|----------------|-------------------------|--------------|
| Ιταλία | € 4.554 εκ. | 103.010 | € 3.130 εκ. |
| Ηνωμένο Βασίλειο | € 3.260 εκ. | 73.919 | € 2.700 εκ. |
| Γερμανία | € 2.946 εκ. | 45.673 | € 1.634 εκ. |
| Ισπανία | € 1.323 εκ. | 28.576 | € 856 εκ. |
| Γαλλία | € 1.238 εκ. | 16.555 | € 735 εκ. |
| Συνολικά (Top 5) | € 13.321 εκ. | 267.733 | € 9.055 εκ. |
| Φιλανδία | € 627 εκ. | 9.441 | € 356 εκ. |
| Νορβηγία | € 599 εκ. | 14.743 | € 478 εκ. |
| Ελλάδα | € 489 εκ. | 9.983 | € 188 εκ. |
| Ολλανδία | € 466 εκ. | 7.573 | € 220 εκ. |
| Σουηδία | € 271 εκ. | 3.528 | € 141 εκ. |
| Σύνολο (Next 5) | € 2.452 εκ. | 45.268 | € 1.383 εκ. |
| Υπόλοιπη ΕΕ +3 | € 1.113 εκ. | 47.570 | € 613 εκ. |
| Σύνολο | € 16.886 εκ. | 360.571 | € 11.051 εκ. |

Πηγή: CLIA, 2016, ίδια επεξεργασία

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα, οι ευρωπαϊκές χώρες που επωφελούνται περισσότερο από την κρουαζιέρα είναι η Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία. Στην πρώτη θέση βρίσκεται η Ιταλία (+1,02%) όσον αφορά τόσο τα άμεσα έσοδα από την κρουαζιέρα αλλά και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Ακολουθεί το Ηνωμένο Βασίλειο το οποίο σημείωσε αύξηση 3,3% στις άμεσες δαπάνες σε σχέση με το προηγούμενο έτος καθώς δημιουργήθηκαν 73,919 θέσεις εργασίας ενώ οι συνολικές άμεσες αμοιβές

αντιστοιχούσαν σε 2,7 εκατ. ευρώ οι οποίες αυξήθηκαν κατά 1,7% από το 2014. Παρόλο που η Γερμανία είχε περισσότερα κέρδη το 2014 σημειώνοντας μια αύξηση της τάξης του 6,3% των άμεσων δαπανών (CLIA, 2015), κατά τη διάρκεια του 2015 οι συνολικές άμεσες δαπάνες μειώθηκαν κατά 9,47% γεγονός που οφείλεται στη μείωση των δαπανών σε γερμανικά ναυπηγεία. Τέλος, στη Γαλλία παρατηρείται μια σημαντική ανάπτυξη του κλάδου καθώς οι άμεσες δαπάνες αυξήθηκαν κατά 10,8% σε σχέση με το προηγούμενο έτος που ήταν 1,11 εκατ. ευρώ (CLIA, 2016).

3.3. Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3.3.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Η κρουαζιερόπλοια στην Ελλάδα ξεκίνησε να αναπτύσσεται από τη δεκαετία του 1930 με την εμφάνιση των πρώτων εταιρειών, οι οποίες πραγματοποίησαν ταξίδια αναψυχής στο Αιγαίο αλλά και στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου (Λεκάκου και Στεφανιδάκη, 2015). Την περίοδο εκείνη η Ελλάδα θεωρήθηκε ως ένας από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς στη Μεσόγειο (Diakomihalis, 2007).

Πρόδρομος της ανάπτυξης της σύγχρονης κρουαζιέρας στην Ελλάδα θεωρήθηκε το πλοίο «Σεμίραμις» (μέσα δεκαετίας του 1950) της ναυτιλιακής εταιρείας «Ηπειρωτική» των αδελφών Ποταμιάνου (Diakomihalis, 2007). Ναυλωμένο από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (ΕΟΤ) μέσα σε διάστημα ενός έτους, το 1957, μετέφερε περισσότερους από 8000 ξένους και Έλληνες περιηγητές στα νησιά του Αιγαίου και σε περιοχές φυσικού κάλλους και ιστορικού ενδιαφέροντος (Λάμπρος, *Libertypress*, 2016).

Το πρώτο βήμα του ελληνικού πλοίου για την κατάκτηση της παγκόσμιας αγοράς των κρουαζιερόπλοιων πραγματοποιήθηκε το 1966 με το κρουαζιερόπλοιο «Αργοναύτης», της εταιρείας Ηπειρωτική, το οποίο ναυλώθηκε για τρεις εβδομάδες κρουαζιέρες προσεγγίζοντας 20 λιμάνια της Καραϊβικής και της Κεντρικής Αμερικής, με αφετηρία το λιμάνι Σαν Χουάν του Πουέρτο Ρίκο (Λάμπρος, *Libertypress*, 2016).

Στα μέσα της δεκαετίας του 1990, η εταιρεία *Ηπειρωτική* συγχώνευσε τις δραστηριότητες της με την εταιρεία Sun Cruise Lines του Χ. Κισέογλου, δημιουργώντας μια νέα εταιρεία με την επωνυμία Royal Olympic Cruise. Ωστόσο, αυτή η συνεργασία διήρκεσε περίπου τέσσερα χρόνια καθώς το 1999 η ROC είχε εισαχθεί στο χρηματιστήριο της Wall Street

και είχε αποκτήσει ένα νέο βασικό μέτοχο τον Κωστάκη Λοΐζο (πρόεδρος του Ομίλου Louis Cruise Lines). Στη συνέχεια, η εταιρεία Louis Cruise Lines συγχωνεύθηκε με την Royal Olympic Cruise, μια από τις παλαιότερες εταιρείες κρουαζιέρας η οποία πτώχευσε το 2003 (Diakomihalis, 2007).

Άλλες εξίσου σημαντικές εταιρείες οι οποίες είχαν δραστηριοποιηθεί στον κλάδο της κρουαζιέρας ήταν και η Royal Cruise Line του εφοπλιστή Περικλή Παναγόπουλου, η οποία διέθετε τρία κρουαζιερόπλοια (το Golden Odyssey³², το Royal Odyssey και το Crown Odyssey) και η οποία μετέπειτα πουλήθηκε σε μια νορβηγική εταιρεία προκαλώντας έκπληξη στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία. Επιπλέον, δυναμικά μερίδια αγοράς στον διεθνή κλάδο διεκδίκησε και η Festival Corporation (1993) του Γεωργίου Πουλίδη η οποία όμως δέκα χρόνια μετά χρεοκόπησε (Diakomihalis, 2007).

Ενώ η Ελλάδα ήταν πρωτοπόρος και πρώτη σε παγκόσμια κλίμακα που ξεκίνησε κρουαζιέρες, βρίσκεται σε μηδενική βάση καθώς τα σκήπτρα της κρουαζιέρας έχουν από χρόνια μετατοπιστεί στις μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας στην Αμερική, την Ιταλία και τη Νορβηγία (Λάμπρος, *Libertypress*, 2016).

Σήμερα, η μοναδική εταιρεία η οποία δραστηριοποιείται στον κλάδο της κρουαζιέρας και εδρεύει στην Ελλάδα είναι η Celestyal Cruises Company (πρώην Louis Cruise) η οποία διαχειρίζεται πέντε κρουαζιερόπλοια εκ των οποίων τα τρία (Celestyal Olympia, Celestyal Crystal, Celestyal Nefeli) εκκινούν από ελληνικά λιμάνια ενώ τα άλλα δύο είναι ναυλωμένα στον μεγάλο τουριστικό όμιλο TUI (Touristic Union International)³³.

3.3.2. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ Η ΑΡΣΗ ΤΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ

Βασική προϋπόθεση αποτελεί η θέσπιση ενός νομικού πλαισίου για τη διαμόρφωση και εξέλιξη του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Εδώ και αρκετά χρόνια, στις περισσότερες χώρες ο κλάδος της κρουαζιέρας καθορίζονταν υπό καθεστώς καμποτάζ σύμφωνα με το οποίο τα κρουαζιερόπλοια που δεν φέρουν την εθνική σημαία δεν μπορούσαν να πραγματοποιήσουν κρουαζιέρες εντός της επικρατείας. Τις ίδιες διατάξεις ακολούθησε και το νομοθετικό πλαίσιο στην Ελλάδα μέχρι το 2010 (Vaggelas και

³² Πρόκειται για ένα πρωτοποριακό κρουαζιερόπλοιο της δεκαετίας του '70, το οποίο ναυπηγήθηκε στη Δανία (Diakomihalis, 2007).

³³ www.celestyalcruises.gr

Stefanidaki, 2015). Δηλαδή τα κρουαζιερόπλοια με σημαίες ξένων χωρών μπορούσαν να επισκεφτούν τα ελληνικά λιμάνια, αλλά δεν επιτρεπόταν να τα χρησιμοποιήσουν ως (home ports), δηλαδή ως λιμάνια αφετηρίας και τερματισμού της κρουαζιέρας, παρά μόνο ως λιμάνια διέλευσης (transit ports) (Γεωργακόπουλος, *ΔιαΝΕΟσις*, 2016).

Η ψήφιση του Κανονισμού 3577/92³⁴ από το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου το 1993, επέτρεπε «την ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο» (Επίσημη Εφημερίδα Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1990).

Επομένως, με την ενσωμάτωση του στην ελληνική νομοθεσία το 2010³⁵ έδινε την δυνατότητα ελευθέρων πλόων σε ελληνικούς λιμένες και σε πλοία με κοινοτική σημαία ή σημαία των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ). Παράλληλα, οι επιβάτες μπορούσαν να μεταφερθούν σε ελληνικούς λιμένες από πλοία με σημαία τρίτων χωρών σε περίπτωση όμως που ο λιμένας επιβίβασης ή τερματισμού θα βρίσκεται στο εξωτερικό (Σκάγιαννης και Ραλλιάς, 2012).

Στόχος της νομοθετικής ρύθμισης του νόμου 3872/2010 ήταν η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του τομέα στα ελληνικά λιμάνια καθώς και η αύξηση του homeporting. Παρ' όλα αυτά, το καθεστώς αυτό προέβλεπε μια σειρά από ορισμένες προϋποθέσεις για τη λειτουργία των ξένων εταιρειών στην Ελλάδα, από την θέσπιση ελάχιστης διάρκειας της κρουαζιέρας και μια εισφορά υπέρ του Ταμείου Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών, μέχρι την υπογραφή τριετούς σύμβασης της εταιρείας με το ελληνικό δημόσιο, την οποία θα έπρεπε να εγκρίνουν και τα συνδικαλιστικά σωματεία (*ΔιαΝΕΟσις*, 2016). Πιο συγκεκριμένα, οι κρουαζιέρες θα πρέπει να έχουν ελάχιστη διάρκεια των 48 ωρών ενώ η παραμονή του κρουαζιερόπλοιου στα ελληνικά λιμάνια εκκίνησης θα πρέπει να είναι

³⁴ Στις 12 Ιουνίου 1992, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα για την ελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ και τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες (Επίσημη Εφημερίδα Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1990).

³⁵ Μέχρι το 2004 η Ελλάδα είχε αποκλειστεί από την εφαρμογή του Κανονισμού λόγω του μεγάλου αριθμού νησιών που διαθέτει γεωγραφικά (Vaggelas και Stefanidaki, 2015).

τουλάχιστον 8 ώρες (Σκάγιαννης και Ραλλιάς, 2012). Επιπλέον, τα κρουαζιερόπλοια που θα προσεγγίζουν τους ελληνικούς λιμένες θα πρέπει να έχουν δυνατότητα φιλοξενίας περισσότερους από 49 επιβάτες ενώ οι λιμένες επιβίβασης θα πρέπει να είναι ίδιοι με τους λιμένες αποβίβασης (Stefanidaki και Vaggelas, 2015).

Ο νέος νόμος (Ν. 4072/2012) που αφορούσε την πλήρη άρση του καμποτάζ και καταργούσε όλους τους περιορισμούς του προηγούμενου, ψηφίστηκε στις 12 Απριλίου το 2012. Έκτοτε, τα ελληνικά λιμάνια έχουν την νόμιμη δικαιοδοσία να υποδεχτούν μεγάλο μεγέθους κρουαζιερόπλοια των μεγάλων εταιρειών της αγοράς.

3.3.3. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ανάμεσα στις χώρες της Μεσογείου, η Ελλάδα αποτελεί δημοφιλή προορισμό για τα κρουαζιερόπλοια καθώς η μακραίωνη ιστορία της χώρας (Τουριστική Αγορά, 2012), τα γεωγραφικά-φυσικά της χαρακτηριστικά και το εκτεταμένο δίκτυο νησιών (427 νησιά) (Diakomichalis, Lekakou, Stefanidaki και Sygiopoulos, 2009) είναι μερικά από τα γνωρίσματα τα οποία την καθιστούν ελκυστικό προορισμό.

Σύμφωνα με την Ένωση Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε) για το 2015 καταγράφηκε σημαντική αύξηση της τάξης του 12% στον αριθμό αφίξεων κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Συγκεκριμένα, οι αφίξεις έφτασαν τις 4.279 το έτος 2015 από τις 3.826 το 2014, προσεγγίζοντας τα επίπεδα του 2013 αποτελώντας χρονιά-σταθμός για την ελληνική κρουαζιέρα (Ε.ΛΙΜ.Ε, 2016).

Οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και οι επισκέψεις επιβατών κρουαζιέρας το 2015, παρόλο που υπολείπονται των επισκέψεων του 2013, δείχνουν ότι η χώρα έχει σταθεροποιήσει το επίπεδο των 5 εκατ. επισκέψεων επιβατών στα λιμάνια κρουαζιέρας, καθιστώντας την Ελλάδα την σταθερή τρίτη δύναμη κρουαζιέρας στη Μεσόγειο. Επίσης, παρατηρείται ότι οι δέκα πρώτοι προορισμοί (Πειραιάς, Σαντορίνη, Μύκονος, Κέρκυρα, Κατάκολο, Ρόδος, Ηράκλειο, Κεφαλληνία –Ιθάκη, Πάτμος και Σούδα-Χανιά) παραμένουν σταθερά στην κορυφή των προτιμήσεων της αγοράς ενώ τα τελευταία χρόνια την θέση τους διατηρούν και άλλα λιμάνια ως νέοι προορισμοί προτίμησης με ανοδική τάση (Βόλος, Λαύριο, Θεσσαλονίκη, Χίος, Ιτέα, Λήμνος, Σκιάθος) (Ε.ΛΙΜ.Ε, 2016).

Σύμφωνα με τα επίσημα στατιστικά στοιχεία που δημοσιοποίησε η Ε.ΛΙΜ.Ε για τις χρονικές περιόδους 2013-2015, παρατηρούνται διαφορετικές διακυμάνσεις ως προς τα

ελληνικά λιμάνια προορισμού που αντιμετωπίζουν άμεσα την προσφυγική κρίση. Συγκεκριμένα, στα νησιά της Ρόδου και της Χίου σημειώνεται αύξηση των αφίξεων σε αντίθεση με την Κω και τη Σάμο όπου ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων μειώθηκε σημαντικά. Παρά το γεγονός ότι η Μυτιλήνη αποτελεί την πύλη εισόδου των προσφύγων δεν παρατηρείται κάποια διακύμανση καθώς βρίσκεται σταθερά στην 18^η κατάταξη του πίνακα.

Όσον αφορά τη συμβολή της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία και με βάση την ετήσια έκθεση του Διεθνούς Οργανισμού Κρουαζιέρας, από τα 16.89 δις των άμεσων δαπανών στον ευρωπαϊκό κλάδο κρουαζιέρας, το 2,9% των εσόδων αντιστοιχούσε στην Ελλάδα, δηλαδή το ποσό της τάξης των € 489 εκατ. Η μείωση επικεντρώνεται κυρίως στις δαπάνες από τις εταιρείες για την υποστήριξη των δραστηριοτήτων της κρουαζιέρας που πραγματοποίησαν, οι οποίες μειώθηκαν κατά 14% από το 2014 που ήταν 506 εκατ. ευρώ κυρίως λόγω της πτώσης της αγοράς καυσίμων. Η μείωση αυτή αντισταθμίστηκε εν μέρει από την αύξηση κατά 21% των δαπανών στα ναυπηγεία της Ελλάδας και 2,7% από την αύξηση των δαπανών από τους επιβάτες και του πληρώματος στους προορισμούς κρουαζιέρας της χώρας (CLIA 2015, 2016).

Η κρουαζιέρα για το έτος 2015 δημιούργησε 9.983 θέσεις εργασίας σημειώνοντας μια μείωση της τάξης του 1,5% από το 2014, οι οποίες συνδέονται άμεσα με την κρουαζιέρα, εκ των οποίων το 41% απασχολούνταν στον τομέα των μεταφορών και το 12% στον κλάδο επισκευής των κρουαζιερόπλοιων. Παράλληλα, οι αποζημιώσεις των εργαζομένων του κλάδου ανήλθαν σε € 188 εκ. δηλαδή το 1,7% των συνολικών ευρωπαϊκών αποζημιώσεων (11,05 δις). Στην Ελλάδα τη μεγαλύτερη συνεισφορά στην ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας είχε ο κλάδος των μεταφορών και αυτός της παραγωγής. Στις μεταφορές απασχολούνταν το 2015 το 49% του συνολικού αριθμού των εργαζομένων παρουσιάζοντας μια σταθερή αυξητική πορεία από το 2014 (40%), ενώ στον κλάδο των κατασκευών απασχολούνταν το 13% των εργαζομένων. Αυτό οφείλεται στη διακοπή της λειτουργίας των ναυπηγοκατασκευαστικών ζωνών της χώρας, όπως και σε ολόκληρη την Ευρώπη εξαιτίας της δυναμικής εισόδου στην αγορά της κατασκευής πλοίων των ναυπηγείων της Κίνας, της Ιαπωνίας και της Κορέας αλλά και της συγκέντρωσης του κλάδου στα τέσσερα μεγαλύτερα ναυπηγεία της Ευρώπης στη Γερμανία, την Ιταλία και στη Φιλανδία και τη Γαλλία (CLIA, 2016).

Συμπερασματικά, ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες που δέχονται τις μεγαλύτερες εισροές από τις άμεσες δαπάνες της κρουαζιέρας, παρατηρείται ότι η Ελλάδα κατατάσσεται στην όγδοη θέση παρά το γεγονός ότι παραμένει σταθερά ο τρίτος πιο δημοφιλής προορισμός κρουαζιέρας στην Ευρώπη (CLIA, 2016). Απόρροια της μείωσης των εσόδων αποτελεί η έλλειψη του homeporting στην Ελλάδα καθώς μια σειρά από αιτίες που μπορεί να είναι είτε δομικές³⁶ και οι οποίες χρειάζονται μεγάλες τομές για να διορθωθούν είτε πιο απλές για να αντιμετωπιστούν³⁷ (Γεωργακόπουλος, *ΔιαΝΕΟσις*, 2016) στερούν από την εθνική οικονομία σημαντικά δυνητικά οφέλη, τόσο σε συνάλλαγμα και καταναλωτική δαπάνη όσο και σε θέσεις εργασίας και δημόσια έσοδα (Μπέλλος, *Καθημερινή*, 2015).

Θεωρητικά, στην Ελλάδα υπάρχουν πέντε λιμάνια που θα μπορούσαν να αναμορφωθούν για να πληρούν τις προϋποθέσεις ανάπτυξης homeporting όπως εκείνο του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Κέρκυρας, της Ρόδου και του Ηρακλείου τα οποία αφενός διαθέτουν κάποια βασικά χαρακτηριστικά αφετέρου αντιμετωπίζουν πολύ σοβαρές ελλείψεις (Γεωργακόπουλος, *ΔιαΝΕΟσις*, 2016) όπως ελλείψεις σε λιμενικές υποδομές καθώς και η απουσία ενός συγκροτημένου εθνικού σχεδίου ανάπτυξης του κλάδου (Μπέλλος, *Καθημερινή*, 2015).

Επιπρόσθετα, η ανεπάρκεια των αεροπορικών συνδέσεων με την κυρίαρχη αγορά κρουαζιέρας της Βόρειας Αμερικής, οι αρνητικές συνθήκες που έπληξαν τη Μεσόγειο οι οποίες είχαν σαν αποτέλεσμα την μετατόπιση της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην αγορά της Ασίας και η απουσία των ιδιωτικοποιήσεων είναι μερικοί από τους βασικούς παράγοντες για τους οποίους δεν αναπτύσσεται στην Ελλάδα το homeporting (Μελέτη INSETE Workshops, 2015).

Καθώς η ανάπτυξη του κλάδου στη χώρα συμβαδίζει με την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο (Σκάγιαννης και Ραλλιάς, 2012) αυτή την περίοδο η εμπορική δύναμη στην Ελλάδα βρίσκεται στο κατώτατο σημείο μιας εξελικτικής πορείας του κλάδου γεγονός που οφείλεται στις αναταραχές και τις αρνητικές συνθήκες που ταλανίζουν την περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

³⁶ Όπως ο κλάδος κατασκευής κρουαζιερόπλοιων και η εγχώρια αγορά της κρουαζιέρας.

³⁷ Τα ελληνικά λιμάνια δεν αποτελούν ικανοποιητικά homeports με αποτέλεσμα να μην συμμετέχουν σε δύο σημαντικές πηγές εσόδων της αγοράς όπως τις δαπάνες των επιβατών και των εταιρειών κρουαζιέρας στα λιμάνια εκκίνησης (εξοπλισμός, προμήθειες και όλα τα έξοδα που κάνει ένα κρουαζιερόπλοιο στα home ports), καθώς και τις δαπάνες για επισκευή και συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων (Γεωργακόπουλος, *ΔιαΝΕΟσις*, 2016).

Παρόλα αυτά, για το διάστημα που η Ανατολική Μεσόγειος θα βιώνει μια σειρά από αναταραχές, η Ελλάδα θα πρέπει να επαναπροσδιορίσει την εμπορική της θέση προς τα δυτικά της χώρας. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να ενισχυθεί η Δυτική ακτή της χώρας, δηλαδή το Ιόνιο, η οποία θα είναι περισσότερο συνδεδεμένη με την Αδριατική και άλλους δυτικούς προορισμούς που δεν αντιμετωπίζουν προβλήματα (Στυλιανόπουλος, *SETE*, 2016).

Τέλος, η μετατόπιση του κλάδου προς την αγορά της Κίνας με την ορμητική επίθεση προσφοράς κλινών στην περιοχή, αποτελεί πλεονέκτημα για την χώρα η οποία βρίσκεται υψηλά στις προτιμήσεις των Κινέζων. Την περίοδο που η αγορά της Κίνας θα έχει ωριμάσει και θα έχει αρχίσει να ζητά κρουαζιέρες στην Ευρώπη μπορεί να αποφέρει ένα αναπτυξιακό κύμα στην περιοχή της Ελλάδας (Στυλιανόπουλος, *SETE*, 2016). Παρόλα αυτά, για να αποδειχθεί ως ευκαιρία, δηλαδή με την προσέλκυση μέρους από το homeporting που θα προκύψει, θα πρέπει αρχικά να έχουν βελτιωθεί το ζήτημα της βίζας και η ανάπτυξη επαρκών αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ Ελλάδος και Κίνας (Μελέτη INSETE Workshops, 2015).

4. Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

4.1. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η θαλάσσια επικοινωνία του λιμανιού του Βόλου με άλλα μέρη του Αιγαίου χρονολογείται στα τέλη της νεολιθικής περιόδου³⁸. Την εποχή του Χαλκού, οι θαλάσσιες μεταφορές αυξήθηκαν και διευρύνθηκαν από τα βορειοανατολικά προς το νότιο Αιγαίο και την Κρήτη.

Κατά την Μυκηναϊκή περίοδο ο Ιωλκός αναπτύχθηκε ως λιμάνι με τις Παγασές που συνδέεται με την Αργοναυτική εκστρατεία του Ιάσονα. Το περίφημο πλοίο «*Αργώ*» ξεκίνησε από τον Ιωλκό για τις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας προκειμένου ο Ιάσοντας και οι Αργοναύτες του να διεκδικήσουν το χρυσόμαλλο δέρας και να αναπτύξουν οικονομικές σχέσεις με τον Εύξεινο Πόντο. Από την εποχή αυτή μέχρι τον 4^ο αιώνα π.Χ. οι Παγασές εξελίχθηκαν σε ένα από τα πλέον σημαντικά λιμάνια της περιοχής, εξυπηρετώντας τις ανάγκες όλης της Θεσσαλίας.

Τον 3^ο αιώνα π.Χ. κοντά στις Παγασές ιδρύθηκε η Δημητριάδα από τον Μακεδόνα βασιλιά Δημήτριο το Πολιορκητή και γρήγορα έγινε το πιο σημαντικό λιμάνι του Μακεδονικού κράτους. Κατά την ακμή της, από το 217 έως το 168 π.Χ., η Δημητριάδα και το λιμάνι της αναπτύχθηκαν ως ένα σημαντικό διεθνές κέντρο μεταφορών και ναυπηγείων, όπου κατέπλεαν πλοία απ' όλη τη Μεσόγειο (συμπεριλαμβανομένων αυτών της Μικράς Ασίας, των νησιών του Αιγαίου, της Συρίας, της Αιγύπτου, της Λιβύης και της Ρώμης).

Κατά τη Ρωμαϊκή και Βυζαντινή περίοδο ο λιμένας του Βόλου κατείχε μια σημαντική θέση μεταξύ των εμπορικών λιμανιών της Ελλάδας. Προς τα τέλη της Βυζαντινής περιόδου, το λιμάνι μετεγκαταστάθηκε νότια του κάστρου που βρίσκεται στη συνοικία των Παλαιών, εκτεινόμενο ανατολικά από το λιμάνι της Δημητριάδας. Κύριος σκοπός του λιμανιού ήταν η εξαγωγή φυσικών και βιοτεχνικών προϊόντων από το Πήλιο και των δημητριακών από την Θεσσαλία.

³⁸ Όπως αποδεικνύεται από τα αρχαιολογικά ευρήματα στους δύο νεολιθικούς οικισμούς του Σέσκλου και του Διμηνίου (www.port-volos.gr).

Το 1881 μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλίας από τους Τούρκους, ο Βόλος ήταν μια ανερχόμενη μικρή εμπορική πόλη, με προοπτικές δημιουργίας σπουδαίου λιμανιού (Ταχυδρόμος, 2007) καθώς μετά την προσάρτηση ιδρύθηκε η Λιμενική Επιτροπή και το Λιμενικό Ταμείο Βόλου με σκοπό την επιβολή ειδικών λιμενικών φόρων για έργα υποδομής του λιμένα.

Η ανάπτυξη τόσο της πόλης του Βόλου όσο και του λιμανιού ήταν ραγδαία με αποτέλεσμα το 1886 να ολοκληρωθεί η σύνδεση του λιμανιού μέσω οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων με την ενδοχώρα, συμπεριλαμβανομένου του Πηλίου, της Θεσσαλίας, της Ηπείρου και της Δυτικής Μακεδονίας.

Το 1939 αποτελούσε το τρίτο κατά σειρά σπουδαίο λιμάνι της χώρας, μετά τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, διακινώντας ετησίως 250.000 τόνους εμπορευμάτων και 50.000 επιβάτες. Παράλληλα, με την ανάπτυξη της βιομηχανίας και της βιοτεχνίας, η περιοχή μετασηματίστηκε σε ένα από τα σημαντικότερα μεταφορικά κέντρα της Ελλάδας. Απόρροια της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής ήταν η δημογραφική ανάπτυξη, καθώς το 1922 (μετά την Μικρασιατική καταστροφή) ο πληθυσμός αυξήθηκε σημαντικά με την μετανάστευση χιλιάδων προσφύγων στην πόλη του Βόλου. Αυτό με τη σειρά του έδωσε νέα ώθηση στη τοπική οικονομία η οποία συνδέθηκε από την έντονη πολιτιστική δραστηριότητα. Παρά τη διεθνή οικονομική κρίση του μεσοπολέμου και τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η πόλη τέθηκε σε μια αργή αλλά ανοδική ωστόσο πορεία³⁹.

4.2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΑ

Ο λιμένας του Βόλου μεταπολεμικά αποτελούσε το τρίτο λιμάνι στο τέταρτο αστικό κέντρο της χώρας το οποίο βρίσκεται στο μυχό του Παγασητικού κόλπου.

Η ζώνη του λιμένα έχει έκταση περίπου 1.000 τ.χλμ. η οποία διαθέτει τέσσερις προβλήτες, τον κεντρικό προβλήτα (τουριστικός)⁴⁰, τον προβλήτα Σιλό (εμπορικός), τον προβλήτα Νο 2 (εμπορικός), προβλήτα Νο 3 (Containers), προβλήτα σιδηροδρομικού πορθμείου⁴¹) κτίρια διοικητικής και τεχνικής υποστήριξης, αποθήκες, υπόστεγα, φορτοεκφορτωτικά μέσα και λοιπές εγκαταστάσεις. Η θαλάσσια έκταση του κεντρικού λιμένα φτάνει τα 1.350 τ.χλμ. ενώ ο διαθέσιμος κύκλος ελιγμών των πλοίων έχει

³⁹ www.port-volos.gr

⁴⁰ Εξυπηρετεί πλοία ακτοπλοϊκών γραμμών και κρουαζιερόπλοια με βύθισμα -8.00 μ.

⁴¹ Δεν είναι ολοκληρωμένος αφού υπολείπεται η κατασκευή του νότιου κρηπιδώματος.

διάμετρο περίπου 500 μέτρων επιτρέποντας την εξυπηρέτηση πλοίων μήκους 200-250 μ. (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013, 2006).

Χάρτης 4.2.1: Λιμένας Βόλου



Πηγή: Οργανισμός Λιμένα Βόλου (ΟΛΒ)

Όσον αφορά τις κτηριακές εγκαταστάσεις, ο λιμένας διαθέτει 26 κτίρια ανάμεσα στα οποία βρίσκονται δύο φυλάκια (εξόδου λιμένος και πάρκινγκ), το κεντρικό κτίριο του ΟΛΒ ΑΕ, αίθουσα αναμονής των επιβατών, αίθουσα αναμονής και εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων, το κτίριο του Λιμεναρχείου κ.α. (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013, 2006).

Αντικείμενο μελέτης στην παρούσα εργασία αποτελεί ο σταθμός ο οποίος εξυπηρετείται για την διακίνηση των επιβατών. Συγκεκριμένα, στον κεντρικό προβλήτα εξυπηρετούνται κυρίως τα επιβατικά πλοία για την διακίνηση των επιβατών προς Βόρειες Σποράδες, Ανατολικό και Νότιο Αιγαίο. Η διακίνηση των επιβατών κρουαζιέρας πραγματοποιείται στην δυτική πλευρά του προβλήτα Νο 2 όπου έχει χαρακτηριστεί χώρος ασφάλειας με προδιαγραφές C4I για να εξυπηρετεί την πρόσδεση μεγάλων κρουαζιερόπλοιων. Παράλληλα, στην ανατολική πλευρά του προβλήτα πραγματοποιείται η φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων και η εξυπηρέτηση πλοίων μεταφοράς οχημάτων (Ro-Ro) (Μελέτη Περιβάλλοντος Τροποποίησης ΑΕΠΟ, 2015).

Σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 128/Α/2008 - «Έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης») το λιμάνι του Βόλου συγκαταλέγεται ανάμεσα στις κύριες διεθνείς θαλάσσιες πύλες της χώρας και δίδεται η κατεύθυνση να γίνουν περεταίρω επενδύσεις σε υποδομές ακτοπλοΐας, φιλοξενίας κρουαζιέρας και θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και σε υποδομές εμπορευματικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η κατασκευή νέων ή η αναβάθμιση υφιστάμενων, εξειδικευμένων και μη, λιμενικών υποδομών που θα ενισχύσουν την τουριστική ανάπτυξη της χώρας μέσω του κλάδου της κρουαζιέρας (κρουαζιερόπλοια, mega yacht κ.ά.).

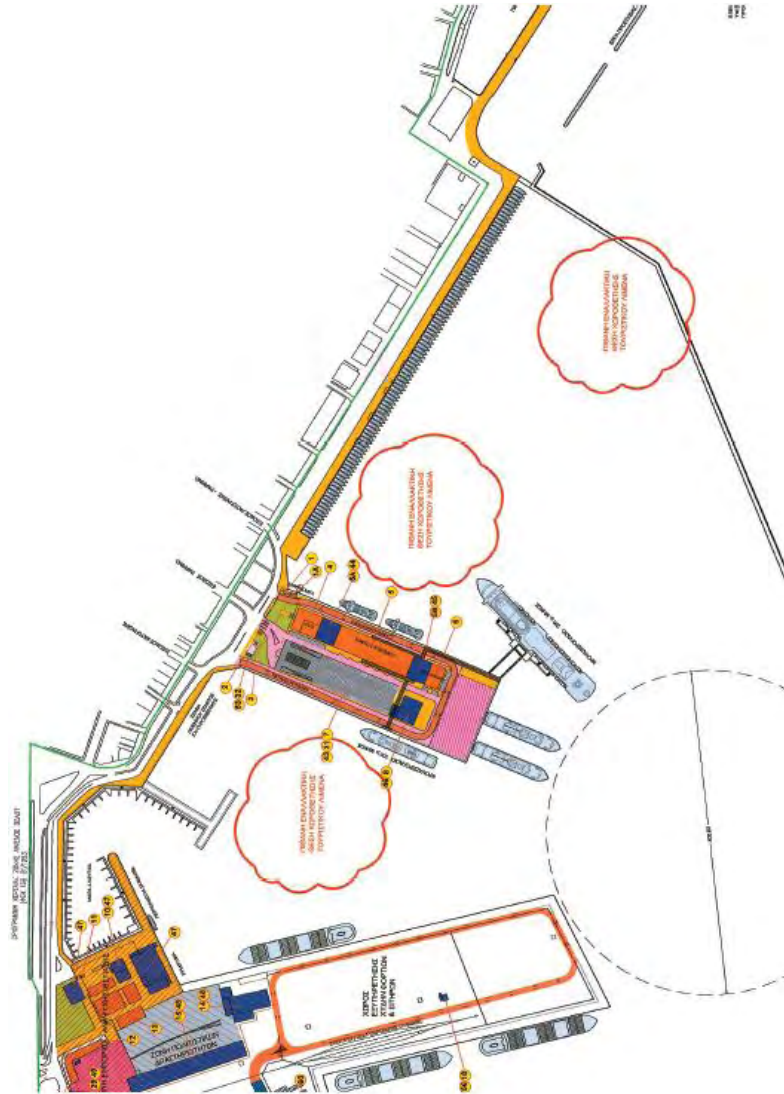
Έπειτα, για την ανάπτυξη του λιμένα εκπονήθηκε Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan), το οποίο θεσμοθετήθηκε με την αποφ. 8216/224/13, ΦΕΚ ΑΑΠ/419/2013 όπου εγκρίθηκαν οι βασικές επιλογές ανάπτυξης του λιμένα με κάποιες παρατηρήσεις. Οι παρατηρήσεις αφορούν την άμεση απομάκρυνση των θέσεων φορτοεκφόρτωσης του παλαιοσιδήρου (scrap) και των χύδην φορτίων από τον Προβλήτα Νο 1 και την μεταφορά τους στον Προβλήτα Νο 3 προκειμένου να γίνει η αξιοποίηση του πρώτου. Επιπλέον, η θέση στην οποία θα χωροθετηθεί ο τουριστικός λιμένας θα καθοριστεί από την Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων σε μια εκ των τριών προτεινόμενων εναλλακτικών θέσεων, χωρίς να απαιτείται η εκ νέου γνωμοδότηση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ). Λόγω της ύπαρξης αρχαιολογικών ευρημάτων στη θέση Πευκάκια απαγορεύεται η χωροθέτηση ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων (τεχνική υποστήριξη σκαφών), οι οποίες θα πραγματοποιούνται στην περιοχή της Ιχθυόσκαλας.

Πιο συγκεκριμένα, στο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο του λιμένα του Βόλου προτείνονται ενδεικτικές θέσεις χωροθέτησης του τουριστικού λιμένα όπως η ανατολική πλευρά του κεντρικού προβλήτα να χρησιμοποιηθεί για την εξυπηρέτηση μεγάλων κρουαζιερόπλοιων (μέχρι 200μ. μήκος) όπου θα προβλέπεται η μεταφορά των επιβατών στον επιβατικό σταθμό με εναέρια πεζογέφυρα. Η ανατολική πλευρά του κεντρικού προβλήτα χαρακτηρίζεται από μια γραμμική διάταξη κτιρίων που περιλαμβάνουν το κτίριο ΟΛΒ, δύο διατηρητέα τμήματα της πρώην «Ανατολικής Αποθήκης», τον επιβατικό σταθμό (με καταστήματα στο ισόγειο και αίθουσες πολιτιστικών δραστηριοτήτων, συνεδριακό κέντρο) και το Λιμεναρχείο.

Τα μικρότερα κρουαζιερόπλοια (μέχρι 100μ. μήκος) θα εξυπηρετούνται στη δυτική πλευρά του Κεντρικού Προβλήτα ενώ παράλληλα θα εξυπηρετούνται και τα σκάφη

ακτοπλοΐας καθώς και υδροπλάνα. Επιπλέον, κατ' επέκταση των χώρων στάθμευσης προβλέπεται η μετατροπή του υφιστάμενου κτιρίου σε σταθμό διακίνησης επιβατών ακτοπλοΐας. Όσον αφορά τον προβλήτα Νο 2 προτείνεται να εξυπηρετούνται εμπορευματοκιβώτια (Ε/Κ).

Χάρτης 4.2.2: Γενικό προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) Λιμένα Βόλου



Πηγή: ΦΕΚ ΑΑΠ/419/2013 – Τεύχος Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων.

Περαιτέρω, στο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 3155/Β/2013 – «Έγκριση Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού») το λιμάνι του Βόλου συγκαταλέγεται ανάμεσα σε λιμένες που

έχουν ήδη την δυνατότητα, ή μπορούν να αποκτήσουν τη δυνατότητα να εξυπηρετούν μεγάλα κρουαζιερόπλοια και βρίσκονται σε περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος.

Σύμφωνα με την «Αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιφόρου ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας, Φάση Β΄ - Στάδιο Β.1, Οκτώβριος 2014» οι δυνατότητες να αξιοποιηθεί ο λιμένας του Βόλου περαιτέρω ως μοχλός ανάπτυξης της Περιφέρειας είναι μεγάλες, δεδομένου ότι συνδέεται με το κύριο Εθνικό (και Διευρωπαϊκό) οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς και με το αεροδρόμιο της Ν. Αγχιάλου αλλά και της Σκιάθου. Ωστόσο, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η υλοποίηση των έργων που προβλέπονται στο master plan που θα συμβάλλουν στη λειτουργική του αναβάθμιση ως επιβατικού, τουριστικού (με υποδομές κατάλληλες για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων) και εμπορικού λιμανιού εθνικής και διεθνούς εμβέλειας. Παράλληλα, η επέκταση του επιβατικού και τουριστικού τμήματος στο λιμάνι θα επιτρέψει την εκτέλεση έργων αναβάθμισης της ποιότητας ζωής στην πόλη του Βόλου όπου θα διευκολύνει την ένταξη σημαντικού τμήματος του θαλάσσιου μετώπου στον αστικό ιστό, επιτρέποντας την επέκταση των κεντρικών λειτουργιών της πόλης που σήμερα ασφυκτιούν.

Επιπρόσθετα, οι προτάσεις του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου αποτελούν εξειδίκευση των κατευθύνσεων του ΡΣ Βόλου όπου για να εξελιχθεί το λιμάνι του Βόλου σε πραγματικό συγκριτικό πλεονέκτημα για τη περιοχή απαιτείται περαιτέρω ανάπτυξη και εξειδίκευση των υποδομών του με βάση σύγχρονα διεθνή δεδομένα. Παράλληλα, χρειάζεται να διασφαλιστεί η περιβαλλοντική βιωσιμότητα του Παρασητικού Κόλπου και της πόλης του Βόλου από τη λειτουργία του λιμένα. Συγκεκριμένα, για την επίτευξη των παραπάνω απαιτούνται υποδομές θαλάσσιου τουρισμού, ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας, συμπληρωματικές εξειδικευμένες υποδομές εμπορευματικών μεταφορών, την μεταφορά της δραστηριότητας «διακίνηση του σκράπ» από το Κεντρικό Λιμάνι στις λιμενικές εγκαταστάσεις Αλμυρού («Τσιγκέλι»).

Στην πρόσφατη Έγκριση Μελέτης (ΦΕΚ 237/Α.Α.Π/2016 για την «Αναθεώρηση και Επέκταση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Πολεοδομικού Συγκροτήματος (Π.Σ.) Βόλου» ελήφθησαν υπόψη οι κατευθύνσεις του ΡΣΒ για το λιμάνι Βόλου τα οποία εξειδικεύονται στα άρθρα 5 και 6.

Συγκεκριμένα το άρθρο 5 αναφέρεται στην στρατηγική κατεύθυνση για την αναβάθμιση του λιμένα και τη βέλτιστη σύνδεση του με τους διεθνείς θαλάσσιους άξονες της

Αδριατικής, διαμέσου των λιμανιών Πάτρας και Ηγουμενίτσας καθώς και του Εύξεινου Πόντου, μέσω δε αυτών με τον διαμήκη Μεσογειακό θαλάσσιο άξονα. Μέσω του άξονα του Εύξεινου Πόντου και του διαμήκη Μεσογειακού άξονα, το λιμάνι του Βόλου συνδέεται με τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου ενώ δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την αποτελεσματικότερη πολιτιστική, τουριστική και εμπορική συνεργασία μεταξύ τους.

Όσον αφορά το άρθρο 6, δίδονται συγκεκριμένες κατευθύνσεις με τη μεταφορά οχλουσών δραστηριοτήτων από το λιμάνι στην περιοχή Τσιγκέλι Αλμυρού και την απόδοση του πρώτου προβλήτα (Σιλό) καθώς και των παλαιών αποθηκών τελωνείου στις δραστηριότητες της ακτοπλοΐας και της φιλοξενίας κρουαζιέρας και του θαλάσσιου τουρισμού σε συνδυασμό με την υπάρχουσα μαρίνα.

Στη Θεσσαλία, κυρίαρχη θέση στο λιμενικό σύστημα διαδραματίζει το λιμάνι του Βόλου που μπορεί υπό προϋποθέσεις (πχ. τιμολογιακή πολιτική, εξειδίκευση, ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων, έργα υποδομής) να γίνει ανταγωνιστικό και να αποκτήσει ορισμένες διεθνείς συνδέσεις σε συνδυασμό με τα προγραμματισμένα έργα στα υπόλοιπα υποσυστήματα μεταφορών. Στόχος του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Θεσσαλίας Στερεάς Ελλάδας και Ηπείρου 2007-2013 ήταν η ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων στο πλαίσιο της εφαρμογής του Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS CODE), η διασφάλιση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η βελτίωση της σύνδεσης της λειτουργίας των λιμένων με τον τοπικό αστικό ιστό.

Σήμερα το λιμάνι του Βόλου διαθέτει ένα πλήρες σύστημα ασφαλείας για όλα τα φορτία, οχήματα και επιβάτες που αφορούν τη διακίνηση από και προς χώρες του εξωτερικού. Το έργο εγκατάστασης του νέου ολοκληρωμένου συστήματος ασφαλείας ISPS χρηματοδοτήθηκε από το ΕΣΠΑ Θεσσαλίας 2007-2013, με προϋπολογισμό 935.788,59 ευρώ. Ενδεικτικά, περιλαμβάνει Φυλάκιο Κεντρικής Πύλης/Κέντρο Ελέγχου Ασφάλειας (ΚΕΑ), σύστημα επιτήρησης με κάμερες, συστήματα επικοινωνίας, ηλεκτρονικούς μηχανισμούς ελέγχου πρόσβασης, ανιχνευτή μεταλλικών αντικειμένων, περιφράξεις, θύρες εισόδου-εξόδου οχημάτων κοκ.

Επιπλέον στόχος σύμφωνα με το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Θεσσαλίας 2014-2020 είναι η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των λιμένων της Περιφέρειας. Ανάλογα με τις ανάγκες και τον σχεδιασμό του εκάστοτε λιμένα, στόχος είναι η

υλοποίηση επέκτασης λιμενικών έργων (κυματοθραύστες, μόλοι κ.α.), η ενίσχυση δυναμικότητας και χωρητικότητας λιμένων, η βελτίωση επίγειων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών, χώροι στάθμευσης, η δημιουργία/επέκταση δικτύων εξυπηρέτησης σκαφών, τα έργα πυρασφάλειας, ηλεκτροφωτισμού και σημάτων, η περιβαλλοντική αναβάθμιση εξοπλισμού και συστημάτων λειτουργίας και με χρήση ΤΠΕ κ.α.

Ωστόσο πρέπει να σημειωθεί ότι στην Στρατηγική Καινοτομίας Έξυπνης Εξειδίκευσης της Περιφέρειας Θεσσαλίας για την Προγραμματική περίοδο 2014-2020 δεν δίδεται έμφαση στη διαμόρφωση αναπτυξιακού οράματος για τον λιμένα και την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην περιοχή του Βόλου.

Τέλος, οι αρχές του λιμένα δίνουν ιδιαίτερη σημασία σε περιβαλλοντικά θέματα καθώς ο λιμένας του Βόλου πιστοποιήθηκε με το ευρωπαϊκό πιστοποιητικό PERS (Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης Λιμένων) από την ECOPORTS (European Sea Ports Organization). Το ζήτημα της περιβαλλοντικής διαχείρισης των λιμένων είναι ιδιαίτερα σημαντικό καθώς αποτελεί έναν από τους πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης. Συνεπώς, το λιμάνι του Βόλου προκειμένου να αποτελέσει πρότυπο περιβαλλοντικής λειτουργίας και αρμονικής συνύπαρξης με την πόλη συμμετέχει σε προγράμματα και δράσεις με στόχο την προαγωγή των περιβαλλοντικών ζητημάτων⁴².

4.3. Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Γεωγραφικά η πόλη του Βόλου βρίσκεται στο μυχό του Παγασητικού κόλπου και αποτελεί πρωτεύουσα του Νομού Μαγνησίας ενώ συγκαταλέγεται ανάμεσα στις πιο μεγάλες πόλεις της χώρας. Σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.), ο πληθυσμός στην περιοχή το 2011 ανήλθε στους 144.449 μόνιμους κατοίκους, ενώ ο πληθυσμός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος στους 125.248 κατοίκους.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα αποτελεί η παρουσία της βιομηχανίας και του τουρισμού στην περιοχή καθώς και η ύπαρξη της πλειονότητας τμημάτων του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Σύμφωνα με την Χαστάογλου (2002) η σχέση της πόλης με το βουνό του Πηλίου και τη θάλασσα έχει επηρεάσει στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ζωή των κατοίκων καθώς έχει διαμορφώσει καθοριστικά την εξέλιξη του επιπέδου

⁴² www.volos-port.gr

οικονομικής ανάπτυξης του Βόλου (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013, 2006).

Μια καλή ευκαιρία για την ανάπτυξη και την ανάδειξη της πόλης του Βόλου αποτέλεσαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες το 2004, η οποία συμπεριλαμβανόταν ανάμεσα στις «Ολυμπιακές Πόλεις». Για την περιοχή του Βόλου, το πρόγραμμα «Ελλάδα 2004» προέβλεπε μια σειρά από έργα υποδομής και μεταφορών, έργα αναπλάσεων πολιτιστικής και τουριστικής υποδομής, την μελέτη και το έργο του τουριστικού λιμένα κ.α. Από εκείνη την περίοδο, οι αφίξεις τουριστών σημείωσαν σημαντική άνοδο, η οποία θα μπορούσε να αποδοθεί στην προβολή της περιοχής ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων (Λιούρης και Δέφνερ, 2012).

Επιπλέον, η γεωγραφική θέση της περιοχής και ο συνδυασμός βουνό-θάλασσα συντελούν στη δυνατότητα πραγματοποίησης επισκέψεων από τουρίστες καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Ένα από τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς αποτελεί το βουνό των Κενταύρων (Πήλιο) που βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από την πόλη του Βόλου συγκεντρώνοντας επισκέπτες τόσο τους χειμερινούς όσο και τους θερινούς μήνες. Παράλληλα, τα αξιοθέατα πολιτιστικού, ιστορικού και θρησκευτικού ενδιαφέροντος και οι περιοχές φυσικού κάλλους αποτελούν βασικοί παράγοντες στην προσέλκυση τουριστών, ενώ ευνοούνται και ημερήσιες εκδρομές σε κοντινές αποστάσεις (Μετέωρα, Σποράδες, Πήλιο).

4.3.1. ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Μερικά από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής αποτελούν οι παραλίες της περιοχής και το βουνό των Κενταύρων. Η πόλη του Βόλου βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από τα παραδοσιακά χωριά του Πηλίου και από τις παραλίες του Παγασητικού κόλπου, του Αιγαίου αλλά και από τα νησιά των Βόρειων Σποράδων. Συγκεκριμένα, διαθέτει μια πληθώρα από παραλίες μερικές από τις οποίες έχουν βραβευτεί με γαλάζια σημαία από την Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς το 2016 έχουν συνολικά βραβευτεί εννέα παραλίες⁴³.

⁴³Όπως ο Άναυρος, η Αγριά/Μπάρμπα Θωμάς, οι Αλυκές, η Αμαρυλίδα, η Αμφάνων, η Χρυσή Παναγιά, τα Πλατανίδια, η Νέα Αγχίαλος 2 και το Καρνάγιο, Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης, webmail.eepf.gr

Επιπλέον, το Πήλιο έχει χαρακτηριστεί ως τόπος ιδιαίτερου φυσικού κάλλους καθώς το βόρειο τμήμα του Πηλίου έχει ενταχθεί στο Ευρωπαϊκό δίκτυο περιοχών προστασίας της φύσης NATURA 2000 ενώ αποτελεί πόλο έλξης τόσο για του αλλοδαπούς όσο και του ημεδαπούς τουρίστες καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013, 2006).

4.3.2. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ένα από τα σημαντικότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα της πόλης του Βόλου αποτελεί η πλούσια πολιτιστική κληρονομιά που διαθέτει η οποία συμπεριλαμβάνει στοιχεία της μυθολογίας (Αργοναυτική εκστρατεία, Κένταυροι), της ιστορίας (αρχαιολογικά ευρήματα της νεολιθικής περιόδου, βυζαντινά μνημεία), του νεότερου αλλά και του σύγχρονου πολιτισμού (νεοκλασικά κτίρια, ήθη και έθιμα, τρενάκι Πηλίου) (GreenKeys Report, 2008).

Αναπόσπαστο τμήμα της πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελούν ο μυκηναϊκός οικισμός Δημητριάδα στα Πευκάκια και οι νεολιθικοί οικισμοί στο Διμήνι και στο Σέσκλο αποτελούν από τους σημαντικότερους τουριστικούς πόρους καθώς έχουν μια ιδιαίτερη ιστορική σημασία για την περιοχή (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013, 2006).

Επιπρόσθετα, τα μουσεία στο Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου είναι ποικίλα ενώ τα περισσότερα βρίσκονται συγκεντρωμένα στον Δήμο Βόλου. Ενδεικτικά, αναφέρουμε το Αθανασάκειο Αρχαιολογικό Μουσείο, το Μουσείο της Πόλης του Βόλου, το Μουσείο Βιομηχανικής Ιστορίας, το Λαογραφικό Μουσείο του Λυκείου Ελληνίδων Βόλου και το Μουσείο Μεταξιού στην περιοχή της Νέας Ιωνίας (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2007-2013, 2006).

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η πόλη διαθέτει μια πληθώρα δραστηριοτήτων (όπως εκθέσεις, φεστιβάλ μουσικής, χορού, μουσικού θεάτρου κτλ.) που πραγματοποιούνται σε οργανωμένες υποδομές (GreenKeys Report, 2008). Συγκεκριμένα, ιδιαίτερη σημασία δίνεται στη διοργάνωση εκδηλώσεων και φεστιβάλ στην περιοχή όπου πραγματοποιούνται τους θερινούς κυρίως μήνες και τον μήνα Νοέμβριο. Τους θερινούς μήνες διοργανώνονται το Pilio Trail City Run, όπου πρόκειται για τέσσερις αγώνες (*Volos Regional Trail, Ascent Makrinitza, Volos City Core* και *Kids Run*) οι οποίοι πραγματοποιούνται σε ημιορεινά εδάφη, χωματόδρομους και καλντερίμια περιμετρικά της πόλης του Βόλου. Επιπλέον, πραγματοποιούνται δύο φεστιβάλ το Διεθνές Φεστιβάλ Βόλου και το Διεθνές Φεστιβάλ Κιθάρας Βόλου, εκ των οποίων το πρώτο είναι

πολιτισμικού χαρακτήρα⁴⁴ ενώ το δεύτερο θεωρείται ένα από τα πιο ιστορικά φεστιβάλ κιθάρας του κόσμου. Επιπρόσθετα, σημαντικός προορισμός για τους λάτρεις της ηλεκτρικής μουσικής αποτελεί η περιοχή του Πηλίου καθώς πραγματοποιείται το φεστιβάλ Rhythmic Open Air Festival. Η τελευταία εκδήλωση αφορά έναν αγώνα rally το οποίο πραγματοποιείται τον Νοέμβριο μήνα στο βουνό των Κενταύρων (Πήλιο) και είναι γνωστό ως Adventure Rally Enduro South Pelion⁴⁵.

Παράλληλα, ιδιαίτερα είναι τα στοιχεία της πολιτιστικής κληρονομιάς τα οποία παρουσιάζουν τη ζωή και τα προϊόντα του τόπου όπως οι συλλογές, οι εκδηλώσεις-εορτές, η εκκλησιαστική παράδοση που αποτυπώνεται στα εκκλησιαστικά μνημεία, τις μονές, τις εκκλησίες καθώς και στα θρησκευτικά πανηγύρια τα οποία πραγματοποιούνται κυρίως τους θερινούς μήνες.

4.3.2.1. ΤΟ ΤΡΕΝΑΚΙ ΤΟΥ ΠΗΛΙΟΥ

Το τρενάκι του Πηλίου διαθέτει μια πλούσια ιστορία το οποίο λειτουργεί από την άνοιξη μέχρι το φθινόπωρο, με ειδικό πρόγραμμα κυκλοφορίας. Παλαιότερα διένυε την απόσταση Βόλος – Μηλιές⁴⁶ ενώ από το Μάιο του 1996 λειτουργεί με ένα δρομολόγιο στη διαδρομή Άνω Λεχώνια – Μηλιές – Άνω Λεχώνια κυρίως τα Σαββατοκύριακα και τι αργίες.

Ωστόσο, κατά τις ημέρες δρομολογίων ενοικίασης για τους επιβάτες κρουαζιέρας, οι μέρες και οι ώρες αναχώρησης και επιστροφής καθορίζονται έγκαιρα από το Γραφείο Ταξιδιών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Βόλο, σε συνάρτηση με τις ώρες αναχώρησης/άφιξης των πλοίων⁴⁷. Το Τρενάκι του Πηλίου έχει την τύχη να είναι γνωστό στο διεθνή χώρο ως «επώνυμο τραίνο» (legend train) συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην τουριστική και πολιτιστική ανάδειξη της περιοχής (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013, 2006).

⁴⁴ Εναρμονισμένο με τα πολιτιστικά και πολιτισμικά στοιχεία της ευρύτερης περιοχής της Μαγνησίας με κύριο σκοπό να καταστεί μακροχρόνια ο Βόλος ως σύγχρονο κέντρο πολιτισμού στον εθνικό αλλά και παγκόσμιο χάρτη.

⁴⁵ Ιστοσελίδες Εκδηλώσεων, www.enjoythessaly.com

⁴⁶ <http://www.trainose.gr>

⁴⁷ <http://www.trainose.gr>

4.4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

4.4.1. ΧΩΡΟΙ ΕΣΤΙΑΣΗΣ – ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

Η περιοχή της Μαγνησίας αποτελείται από ποικιλόμορφα εμπορικά μαγαζιά και κέντρα εστίασης, όπου τα περισσότερα είναι γεωγραφικά συγκεντρωμένα στην περιοχή του Βόλου. Κύριο στοιχείο της ταυτότητας της πόλης του Βόλου αποτελεί το τσίπουρο καθώς η πόλη είναι γνωστή, κυρίως σε Έλληνες τουρίστες, για τα τσιπουράδικα τα οποία αποτελούν μια μοναδική κατηγορία καταστήματος που σερβίρει το ποτό με φαγητό (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2007-2013, 2006).

Ωστόσο, η εικόνα του προορισμού δεν περιορίζεται στις υπηρεσίες εστίασης καθώς συνδυάζονται με τις επισκέψιμες παραγωγικές μονάδες, τις εκθέσεις και τις συλλογές που αφορούν την τοπική παραγωγή, τους συνεταιρισμούς, τις ανοιχτές αγορές, τις γιορτές τοπικών προϊόντων και τις μικρές αγροτουριστικές πρωτοβουλίες. Παραδείγματα αποτελούν η «Γιορτή Τσίπουρου» (Κατηχώρι), η «Γιορτή Λουκάνικου» (Σταγιάτες), «Γιορτή Κρασιού» (Νέα Αγχίαλο) και η «Ψαράδικη Βραδιά» (Αγριά), οι οποίες πραγματοποιούνται τους θερινούς μήνες.

4.4.2. ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ

Σύμφωνα με τα επίσημα στατιστικά στοιχεία του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΞΕΕ, 2016), η Περιφερειακή Ενότητα της Μαγνησίας παρουσίασε τη μεγαλύτερη δυναμική μεταξύ των άλλων Περιφερειακών Ενοτήτων της Θεσσαλίας, ως προς την διαθεσιμότητα των ξενοδοχειακών μονάδων και ομοειδών καταλυμάτων. Συνολικά για το έτος 2015 αριθμούνται 267 καταλύματα με 9.393 κλίνες και 4.747 δωμάτια ενώ η πλειοψηφία των διανυκτερεύσεων πραγματοποιήθηκε κυρίως στο κέντρο του Βόλου σημειώνοντας την υψηλότερη πληρότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Από το 2014 παρατηρείται αύξηση των διανυκτερεύσεων από ημεδαπούς και αλλοδαπούς επισκέπτες. Συνολικά, η Περιφερειακή Ενότητα Μαγνησίας το 2015 υποδέχτηκε 552.242 τουρίστες από 514.520 που ήταν το προηγούμενο έτος. Από τους 552.242 τουρίστες 439.257 αφορούσαν ημεδαπούς τουρίστες ενώ οι υπόλοιποι 112.985 ήταν ξένης υπηκοότητας (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2015).

Ωστόσο, βασικός παράγοντας αποτελεί και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στα ξενοδοχειακά καταλύματα καθώς το πρόβλημα που αντιμετωπίζεται είναι η έλλειψη καταλυμάτων πρώτης κατηγορίας (Στρατηγικός Σχέδιο Ανάπτυξης Βόλου 2007-2013, 2006). Στην υπάρχουσα κατάσταση στην Περιφερειακή Ενότητα Μαγνησίας αριθμούνται συνολικά 15 ξενοδοχειακές μονάδες υψηλής ποιότητας (ΞΕΕ, 2016) ενώ για την περιοχή του Βόλου μόνο δύο ξενοδοχειακά καταλύματα προσφέρουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες όπως το Volos Palace και το Ξενία⁴⁸. Ωστόσο, οι περισσότερες ξενοδοχειακές μονάδες που συγκαταλέγονται στην πρώτη κατηγορία καταλυμάτων βρίσκονται στην περιοχή του Πηλίου.

4.4.3. ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

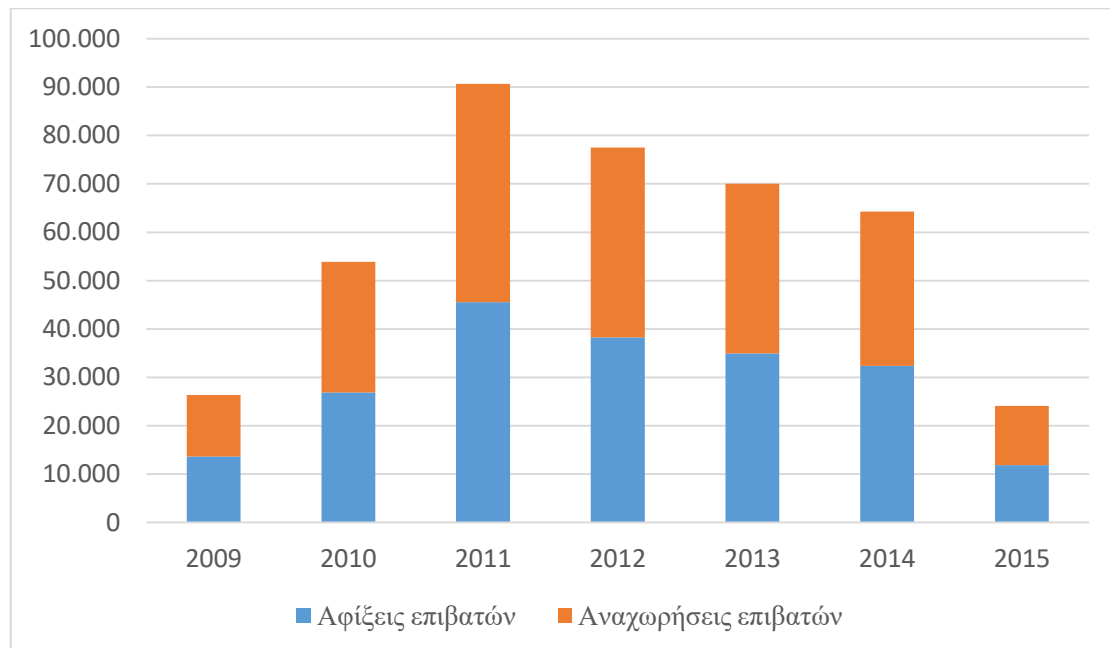
Στην πόλη του Βόλου λειτουργούν τουριστικοί οργανισμοί, ταχυδρομείο, τράπεζες, νοσοκομείο, τμήμα τουριστικής πληροφόρησης του Δήμου Βόλου, τηλεπικοινωνίες, πυκνό συγκοινωνιακό δίκτυο, σταθμός υπεραστικών και αστικών λεωφορείων, ταξί κ.α. με στόχο την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση και πληροφόρηση των τουριστών και επισκεπτών της περιοχής.

4.4.4. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Σημαντικός παράγοντας στην ανάπτυξη του τουρισμού της περιοχής του Βόλου αποτελεί η ύπαρξη του Κρατικού Αερολιμένα της Νέας Αγχιάλου ο οποίος βρίσκεται σε απόσταση περίπου 30 χιλιομέτρων από τη πόλη του Βόλου (ΥΠΑ) εξυπηρετώντας ναυλωμένες πτήσεις (charter). Ενδεικτικό της αναγκαιότητας και χρησιμότητας του αεροδρομίου αποτελεί η συνολική αύξηση των εξυπηρετούμενων πτήσεων (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Βόλου, 2006) κυρίως το διάστημα 2009-2014 όπου σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), παρατηρείται ραγδαία αύξηση τόσο στις αφίξεις όσο και στις αναχωρήσεις των επιβατών εξωτερικού.

⁴⁸ Ένωση Ξενοδόχων Νομού Μαγνησίας, (<http://www.travel-pelion.gr/>).

Διάγραμμα 4.4.4.1: Διεθνείς αφίξεις - αναχωρήσεις επιβατών στο αεροδρόμιο Ν. Αγχιάλου, 2009-2015



Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), ίδια επεξεργασία

Συγκεκριμένα, οι διεθνείς αφίξεις από 13.675 το 2009 αυξήθηκαν σε 32.346 το 2014. Παράλληλα, αυξήσεις παρατηρούνται και στις αναχωρήσεις επιβατών από 12.665 που ήταν το 2009 έφτασαν στις 31.940 το 2014 (ΥΠΑ).

Ωστόσο, η μεγαλύτερη αύξηση των αφίξεων και αναχωρήσεων των τουριστών σημειώθηκε το 2011 καθώς το αεροδρόμιο αύξησε τις πτήσεις του προς ευρωπαϊκούς προορισμούς με πτήσεις από και προς Ρώμη, Μιλάνο, Φρανκφούρτη, Βρυξέλλες, Νυρεμβέργη, Βερολίνο, Ντίσελντορφ, Αμβούργο, Βιέννη, Λονδίνο, Άμστερνταμ και Παρίσι (Λιούρης και Δέφνερ, 2012).

Παρόλα αυτά, το 2015 παρατηρείται σημαντική μείωση τόσο των διεθνών αφίξεων όσο και των αναχωρήσεων καθώς έφτασαν στα ίδια περίπου επίπεδα με το έτος 2009 όπου οι αφίξεις μειώθηκαν στις 11.881 ενώ οι αναχωρήσεις των επιβατών ανήλθαν στις 12.198

5. Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΒΟΛΟ

5.1. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΡΩΩΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΟΛΗΣ

Από τις τοπικές αρχές έχουν γίνει προσπάθειες προκειμένου να δοθούν κίνητρα για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας και την οργάνωση προώθησης και προβολής της εικόνας της περιοχής του Βόλου.

Σύμφωνα λοιπόν με το σχέδιο τουριστικής προβολής του τμήματος τουρισμού του Δήμου Βόλου, για το έτος 2016 οργανώθηκε δράση προώθησης της τοπικής αγοράς του Βόλου στους επιβάτες κρουαζιέρας με σκοπό να δοθεί κίνητρο ώστε η τοπική αγορά⁴⁹, να συμμετέχει σε δράση οργάνωσης προσφορών προκειμένου να γίνει πιο δελεαστική για τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων.

Επίσης, διαμορφώθηκε προωθητική καμπάνια μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου με την αποστολή προωθητικού υλικού σε εταιρίες κρουαζιέρας όπου ενημερώθηκαν με mail list 360 διευθυντικά και ανώτερα στελέχη εταιρειών κρουαζιέρας για τον προορισμό και τις δυνατότητες που παρέχει.

Η υποστήριξη των δράσεων⁵⁰ έγινε με την ανάληψη και υλοποίηση ενεργειών προβολής όπως η ψηφιακή προβολή της περιοχής μέσω βίντεο (Radio spot, Video spot αγώνων, Video spot εκθέσεων) και η προβολή με φυλλάδια (διαφημιστικά flyer, αυτοκόλλητα, έντυπα εναλλακτικού τουρισμού και χάρτες της πόλης του Βόλου και του Πηλίου) (Πρόγραμμα Τουριστικής Προβολής, 2015).

5.2. ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Οργανισμού Λιμένος Βόλου (ΟΛΒ) παρατηρείται ότι το διάστημα 2012-2015 θετικές ήταν οι εξελίξεις στον τομέα της κρουαζιέρας καθώς σημειώθηκε ραγδαία αύξηση τόσο των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων όσο και των επιβατών στο λιμάνι του Βόλου. Συγκεκριμένα το 2015 το λιμάνι του Βόλου υποδέχτηκε 57 κρουαζιερόπλοια τα οποία μετέφεραν 67.096 επιβάτες έναντι 21 κρουαζιερόπλοιων και 11.926 επιβατών κρουαζιέρας που ήταν το 2012.

⁴⁹ Δηλαδή τα καταστήματα εμπορίου και εστίασης.

⁵⁰ Επιχειρηματική αποστολή στη Σύρνη, Ημερίδα για την Παγκόσμια ημέρα Βουνού, Παγκόσμιο πρωτάθλημα μπάσκετ K18 και παγκόσμιο πρωτάθλημα πόλο που πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή.

Πίνακας 5.2.1: Διακίνηση κρουαζιερόπλοιων και εθνικότητα επιβατών στο λιμάνι του Βόλου, 2012-2015

| Α/Α | ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ | 2012 | | 2013 | | 2014 | | 2015 | |
|---------------|------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|
| | | ΠΛ. | ΕΠΙΒ. | ΠΛ. | ΕΠΙΒ. | ΠΛ. | ΕΠΙΒ. | ΠΛ. | ΕΠΙΒ. |
| 1 | ΑΓΓΛΟΙ | | 575 | | 3.150 | | 5.675 | | 5.787 |
| 2 | ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ | | 1.209 | | 2.657 | | 6.342 | | 4.413 |
| 3 | ΑΥΣΤΡΙΑΚΟΙ | | 86 | | 210 | | 1.286 | | 656 |
| 4 | ΒΕΛΓΟΙ | | 14 | | 121 | | 670 | | 762 |
| 5 | ΓΑΛΛΟΙ | | 213 | | 1.701 | | 5.382 | | 14.445 |
| 6 | ΓΕΡΜΑΝΟΙ | | 2.189 | | 4.987 | | 9.023 | | 20.048 |
| 7 | ΔΑΝΟΙ | | 4 | | 17 | | 208 | | 212 |
| 8 | ΔΙΑΦΟΡΟΙ | | 1.057 | | 2.383 | | 9.718 | | 6.647 |
| 9 | ΕΛΒΕΤΟΙ | | 76 | | 353 | | 1.717 | | 1.347 |
| 10 | ΙΣΠΑΝΟΙ | | 3.434 | | 126 | | 740 | | 512 |
| 11 | ΙΣΡΑΗΛΙΤΕΣ | | 1.388 | | 1.672 | | 2.269 | | 840 |
| 12 | ΙΤΑΛΟΙ | | 41 | | 1.210 | | 12.526 | | 8.609 |
| 13 | ΚΥΠΡΙΟΙ | | 1.199 | | 1.049 | | 568 | | 1.525 |
| 14 | ΜΕΞΙΚΑΝΟΙ | | 46 | | 75 | | 279 | | 270 |
| 15 | ΝΟΡΒΗΓΟΙ | | 4 | | 25 | | 185 | | 53 |
| 16 | ΟΛΛΑΝΔΟΙ | | 25 | | 374 | | 604 | | 614 |
| 17 | ΠΟΡΤΟΓΑΛΟΙ | | 34 | | 27 | | 232 | | 119 |
| 18 | ΣΟΥΗΔΟΙ | | 7 | | 57 | | 165 | | 90 |
| 19 | ΤΟΥΡΚΟΙ | | 1 | | 25 | | 120 | | 120 |
| 20 | ΦΙΛΛΑΝΔΟΙ | | 324 | | 8 | | 116 | | 27 |
| ΣΥΝΟΛΟ | | 21 | 11.926 | 31 | 20.227 | 53 | 57.825 | 57 | 67.096 |

Πηγή: ΟΑΒ, ίδια επεξεργασία

Όσον αφορά τις εθνικότητες των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφτηκαν το λιμάνι του Βόλου, η πλειοψηφία ήταν κυρίως Γερμανοί (20.048), Γάλλοι (14.445), Ιταλοί (8.609), Άγγλοι (5.787) και Αμερικάνοι (4.413). Συνεπώς, παρατηρείται μια διπλάσια αύξηση κυρίως των επιβατών κρουαζιέρας που προέρχονται από τη Γαλλία (από 5.382 το 2014 σε 14.445 το 2015) και τη Γερμανία (από 9.023 το 2014 σε 20.048 το 2015).

Σύμφωνα με την Ένωση Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε), τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ότι το λιμάνι του Βόλου διατήρησε τη θέση⁵¹ του ανάμεσα σε άλλους ελληνικούς λιμένες ως νέος προορισμός προτίμησης σημειώνοντας ανοδική τάση αποτελώντας ελκυστικός προορισμός για τις εταιρίες κρουαζιέρας.

⁵¹ Ανάμεσα στους ελληνικούς λιμένες το λιμάνι του Βόλου κατατάσσεται στην 11^η θέση.

5.3. ΕΡΕΥΝΑ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

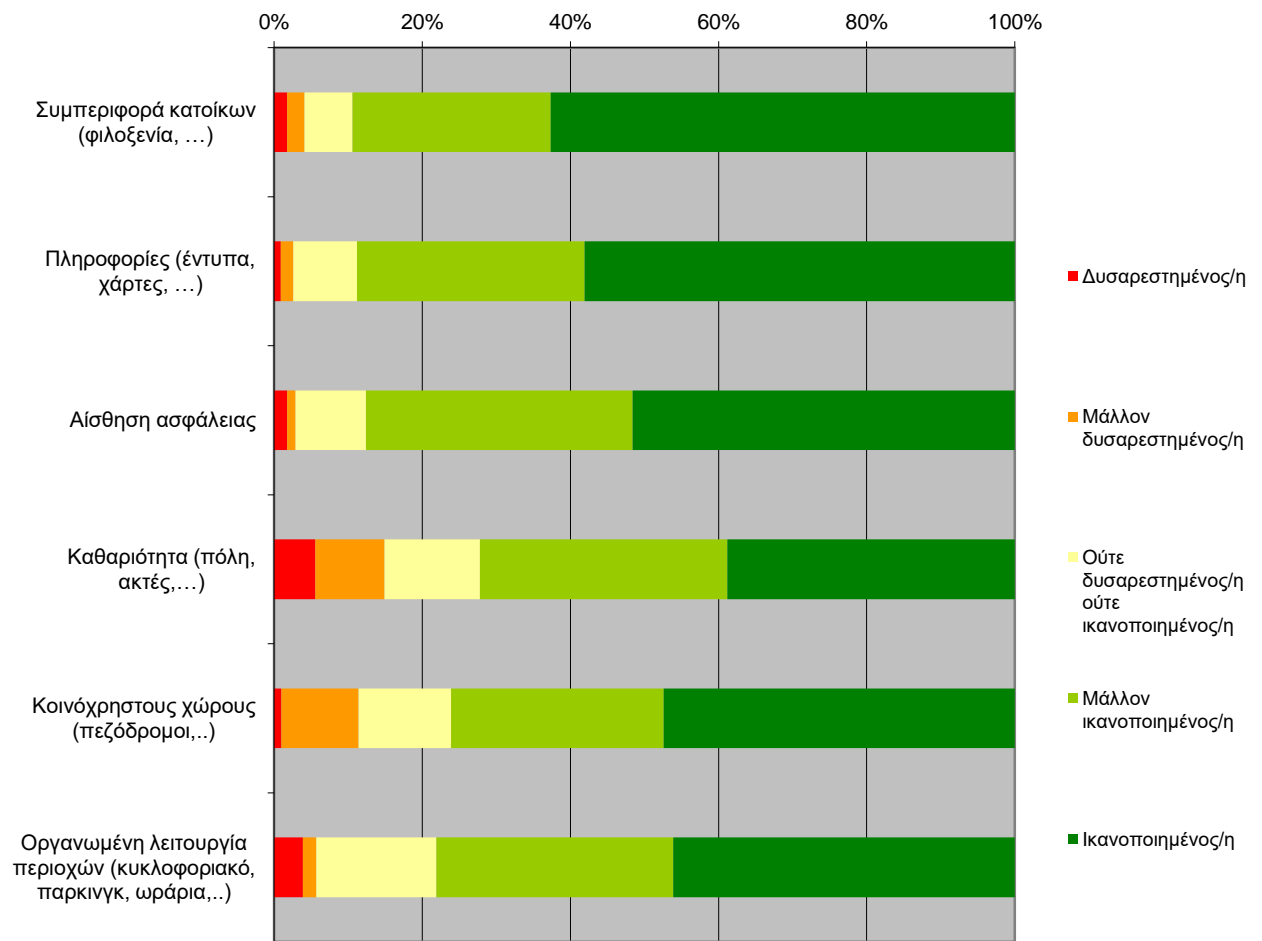
Σύμφωνα με έρευνα του Τμήματος Τουρισμού του Δήμου Βόλου (2015), η οποία πραγματοποιήθηκε το χρονικό διάστημα Σεπτέμβριος-Οκτώβριος του 2015 σε δείγμα 563 επιβάτες κρουαζιέρας⁵², κατέγραψε υψηλό ποσοστό βαθμού ικανοποίησης του συνόλου των επιβατών από την εμπειρία στην περιοχή του Βόλου όπως και πολύ υψηλά ποσοστά ενδιαφερόμενων να επαναλάβουν την επίσκεψη τους πραγματοποιώντας διακοπές στην πόλη.

Το δείγμα είχε σταθμιστεί ως προς την εθνικότητα με βάση κύριες εθνικότητες επισκεπτών (Ιταλία, Βρετανία, Γερμανία, Γαλλία) και της ποσοστιαίας κατανομής των εθνικοτήτων αυτών όπως καταγράφηκαν με βάση το ολοκληρωμένο προηγούμενο έτος. Οι Ιταλοί αποτελούσαν ένα ποσοστό της τάξης του 21,7%, το 15,6% ήταν Γερμανοί ενώ με όμοια περίπου ποσοστά δηλώνονται οι Βρετανοί και οι Γάλλοι (9,8% και 9,3% αντίστοιχα). Το υπόλοιπο 44% αποτελούνταν από άτομα διαφόρων εθνικοτήτων (συγκεκριμένα από 21 διαφορετικές εθνικότητες) (Έρευνα Τμήματος Τουρισμού Δήμου Βόλου, 2015).

Αναφορικά με την ικανοποίηση των επιβατών, εννιά στους δέκα από τους επιβάτες κρουαζιέρας (δηλαδή περίπου το 65% του συνόλου των επιβατών), δήλωσαν ικανοποιημένοι από την πόλη και την περιοχή ενώ περίπου οκτώ στους δέκα δήλωσαν ότι βλέπουν θετικά την προοπτική να πραγματοποιήσουν μελλοντικά διακοπές στην περιοχή. Πιο συγκεκριμένα, εξετάστηκε η γενική ικανοποίηση της συνολικής εμπειρίας από την περιοχή όπου το 61,4% των επιβατών του δείγματος δήλωσε ικανοποιημένο με το αθροιστικό ποσοστό των δύο θετικότερων απαντήσεων (*Ικανοποιημένος* και *Μάλλον ικανοποιημένος*) να είναι 88% ενώ το 5,3% των επιβατών δήλωσε δυσαρεστημένο.

⁵² Το δείγμα αφορά τους τουρίστες κρουαζιέρας που επέλεξαν να παραμείνουν στην περιοχή κατά τη διάρκεια της επίσκεψης, χωρίς να συμμετέχουν σε κάποια από τις οργανωμένες εκδρομές κρουαζιέρας.

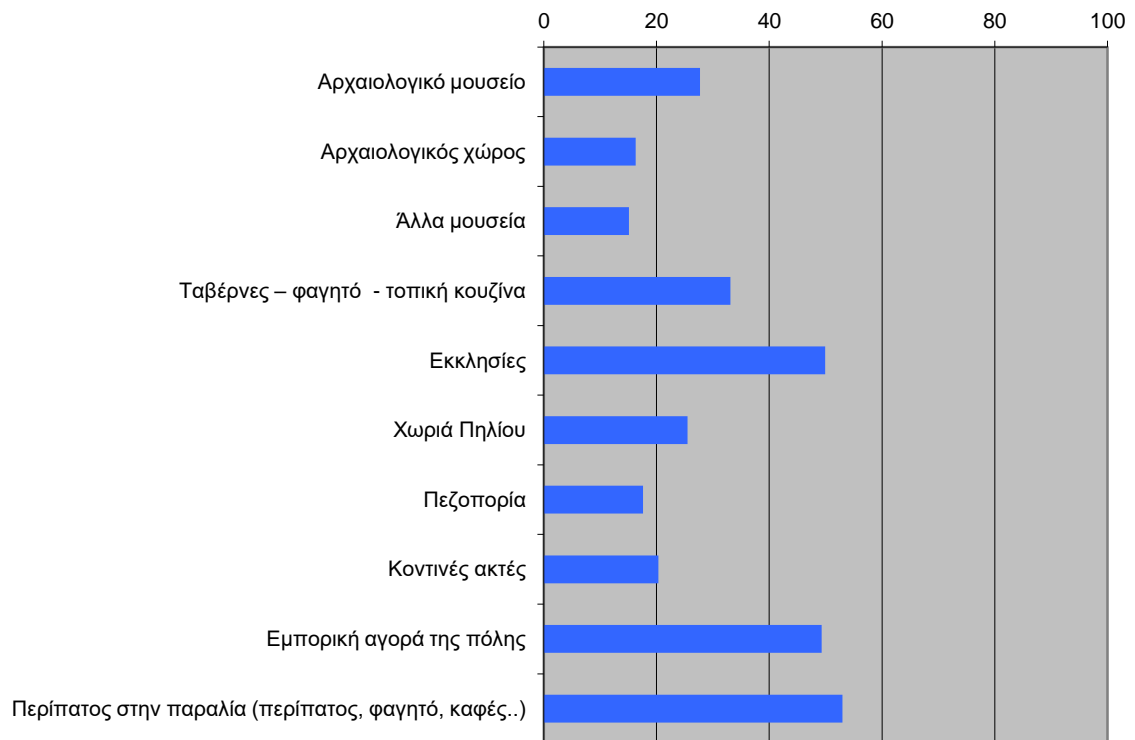
Διάγραμμα 5.3.1: Κατανομή συχνοτήτων και ποσοστών ικανοποίησης στην περιοχή του Βόλου



Πηγή: Έρευνα Τμήματος Τουρισμού Δήμου Βόλου, 2015

Επιπρόσθετα, οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων που επισκέφτηκαν το Βόλο δήλωσαν ικανοποιημένοι σε ποσοστό 89% τόσο από τη συμπεριφορά των κατοίκων και την φιλοξενία όσο και από την παροχή τουριστικού υλικού και πληροφόρησης. Επιπλέον, σε υψηλό ποσοστό καταγράφηκε και ο δείκτης ικανοποίησης των επισκεπτών για την καθαριότητα της πόλης (72,2%), τη λειτουργία κοινόχρηστων χώρων (το κυκλοφοριακό, το παρκάρισμα) και τα ωράρια της αγοράς αγγίζοντας το ποσοστό της τάξης του 78% με τους δυσανεστημένους επιβάτες να αποτελούν το 6% του δείγματος.

Διάγραμμα 5.3.2: Κατανομή ποσοστών επισκεψιμότητας στην περιοχή του Βόλου

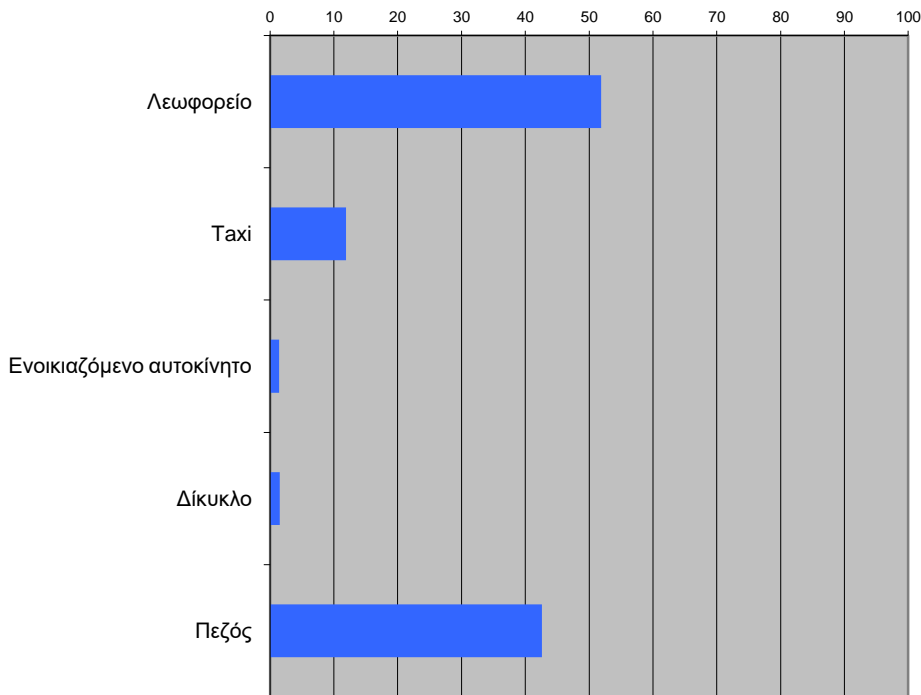


Πηγή: Έρευνα Τμήματος Τουρισμού Δήμου Βόλου, 2015

Οι επιβάτες κρουαζιέρας που επισκέφτηκαν την περιοχή του Βόλου, προτίμησαν να κάνουν ένα περίπατο στην παραλία, να επισκεφτούν την εμπορική αγορά και τις εκκλησίες της περιοχής με κύρια προτίμηση τον Καθεδρικό Ναό του Αγίου Νικολάου και τον Ναό του Αγίου Κωνσταντίνου καθώς δήλωσαν απόλυτα ικανοποιημένοι σε ποσοστό 64%. Επίσης, από την έρευνα διαπιστώθηκε ότι ένα μικρό ποσοστό των επιβατών προτίμησε να επισκεφτεί το Αθανασάκειο Αρχαιολογικό Μουσείο, ορισμένα χωριά του Πηλίου ή να γευτεί την τοπική κουζίνα (ταβέρνες και παραδοσιακά τσιπουράδικα) (Έρευνα Τμήματος Τουρισμού Δήμου Βόλου, 2015).

Ωστόσο, στην έρευνα δεν διασαφηνίζεται ο λόγος για τον οποίο πολλοί από τους επιβάτες δεν επισκέφτηκαν τα μουσεία της πόλης. Όσον αφορά την χαμηλή σε ποσοστό επισκεψιμότητα στα κέντρα εστίασης υποθέτουμε στο γεγονός ότι οι επιβάτες κρουαζιέρας δεν δαπανούν χρήματα σε αυτή την κατηγορία δεδομένου ότι στο πακέτο κρουαζιέρας περιλαμβάνεται και το φαγητό χωρίς καμιά επιπλέον χρέωση.

Διάγραμμα 5.3.3: Κατανομή ποσοστών ικανοποίησης επιβατών από Μέσα/τρόπους μεταφοράς στην περιοχή του Βόλου



Πηγή: Έρευνα Τμήματος Τουρισμού Δήμου Βόλου, 2015

Όσον αφορά τον τρόπο μετακίνησης στην περιοχή, καταγράφηκε ότι το 52% των τουριστών χρησιμοποίησε λεωφορείο ενώ το 42,6% μετακινήθηκε με τα πόδια. Παράλληλα, σημειώθηκε ότι το 11,9% των ερωτηθέντων χρησιμοποίησε ταξί ενώ άλλα μέσα δηλώθηκαν με πολύ μικρό ποσοστό. Εξετάζοντας τον βαθμό ικανοποίησης από τους παραπάνω τρόπους μετακίνησης προκύπτει και πάλι υψηλή μέση τιμή βαθμολόγησης η οποία είναι άνω της τιμής 4,5 κυρίως για τους τρεις πιο χρησιμοποιούμενους τρόπους μετακίνησης (Έρευνα Τμήματος Τουρισμού Δήμου Βόλου, 2015). Συνεπώς, παρατηρούμε ότι ο Βόλος αποτελεί μια φιλική και εύκολη σε προσβασιμότητα πόλη.

Εν κατακλείδι, οι ερωτηθέντες δήλωσαν ικανοποιημένοι σε ποσοστό 88% καθώς από τη συνολική εμπειρία τους στην περιοχή αποτυπώνεται και η πρόθεσή τους να πραγματοποιήσουν, μελλοντικά, διακοπές στην περιοχή ως συμβατικοί τουρίστες.

5.3.1. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω και με βάση την έρευνα του Τμήματος Τουρισμού του Δήμου Βόλου (2015), την τοπική εμπορική αγορά επισκέφτηκε το 50% των επιβατών ενώ η πλειοψηφία αυτών δήλωσε ικανοποιημένη σε πολύ μεγάλο βαθμό από την εμπορική αγορά της περιοχής. Δηλαδή, δύο στους τρεις απάντησαν ότι είχαν ψωνίσει κάτι από την περιοχή. Εξετάζοντας, λοιπόν, αν οι επιβάτες έχουν ψωνίσει κάτι από την περιοχή, προέκυψε ότι το 68,6% είχε απαντήσει θετικά. Στην ερώτηση, αν έχει αξιοποιηθεί από τους επιβάτες κρουαζιέρας η ύπαρξη προσφορών σε καταστήματα της αγοράς, θετικά απάντησε μόνο το 15,4% των ατόμων του δείγματος συνολικά. Ωστόσο, το παραπάνω ποσοστό αν σταθμιστεί μόνο στα άτομα που δήλωσαν ότι έκαναν αγορές προκύπτει ότι το 22,4% των ατόμων που έχουν πραγματοποιήσει αγορές έχουν κάνει χρήση των προσφορών (Έρευνα Τμήματος Τουρισμού Δήμου Βόλου, 2015).

Δεδομένου ότι πραγματοποιούνται ειδικές τιμές στα εμπορικά καταστήματα για τους επιβάτες κρουαζιέρας που επισκέπτονται την περιοχή διαπιστώθηκε ότι ένα χαμηλό ποσοστό των επιβατών πραγματοποίησε αγορές σε εκπτώτικα είδη.

Όσον αφορά τις δαπάνες των επιβατών του δείγματος κατά τη διάρκεια της επίσκεψης στην περιοχή εκτιμήθηκε ότι η μέση δαπάνη ήταν € 34,11 ανά επιβάτη. Αναφορικά με το αν κάποιος έχει αγοράσει προϊόντα από την περιοχή προέκυψε ότι στην περίπτωση της αγοράς προϊόντων η μέση δαπάνη ήταν 47,08 € σε αντίθεση με τις περιπτώσεις των υπόλοιπων ατόμων που δεν έχουν προχωρήσει σε αγορές όπου η μέση δαπάνη ήταν 5,94 €. Θα πρέπει, ωστόσο, να διευκρινιστεί ότι το ποσό που καταγράφηκε ως δαπάνη κατά την επίσκεψη των επιβατών στην περιοχή, αφορούσε το συνολικό ποσό που δαπανήθηκε από τα άτομα που συνταξίδευαν. Επίσης, από παρατήρηση προέκυψε ότι η συνηθέστερη περίπτωση για άτομα που συνταξίδευαν αφορούσαν ζευγάρια. Μεμονωμένοι επισκέπτες αλλά και οικογένειες διαπιστώθηκαν με όμοια συχνότητα και συνεπώς εκτιμάται ότι κατά μέσο όρο το πλήθος των ατόμων που συνταξιδεύουν ήταν δύο. Συνεπώς, η παραπάνω δαπάνη αντιστοιχούσε σε δύο επιβάτες (Έρευνα Τμήματος Τουρισμού Δήμου Βόλου, 2015).

Υποθέτοντας, λοιπόν, ότι η μέση δαπάνη ανά άτομο ήταν € 17,05 και η μέση δαπάνη ανά άτομο που έχει πραγματοποιήσει αγορά στην περιοχή ήταν € 23,54 προέκυψε ότι, από τον συνολικό αριθμό επιβατών κρουαζιέρας για το έτος 2015 (δηλαδή 58.000 επιβάτες) εκ των οποίων το 65% αυτών παρέμεινε στην περιοχή χωρίς να συμμετέχει σε κάποιες

από τις οργανωμένες εκδρομές, η συνολική δαπάνη ανά έτος ήταν 642.785 ευρώ ενώ για την αγορά προϊόντων στην περιοχή ήταν € 608.796 (Έρευνα του Τμήματος Τουρισμού του Δήμου Βόλου, 2015).

Συμπερασματικά, η συμβολή του τουρισμού κρουαζιέρας στην τοπική οικονομική ανάπτυξη μπορεί να είναι μικρή αλλά σημαντική για την κοινωνία του Βόλου. Πάρα το γεγονός ότι ένα μικρό ποσοστό των επιβατών παραμένει στην πόλη αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα για την τόνωση της εμπορικής αγοράς και της ευρύτερης τοπικής οικονομίας. Ωστόσο, η έρευνα απευθύνονταν κυρίως στους επιβάτες κρουαζιέρας χωρίς να ληφθεί υπόψιν το πλήρωμα προκειμένου να γίνει μια περαιτέρω εκτίμηση της οικονομικής συνεισφοράς του τουρισμού κρουαζιέρας στην περιοχή. Δεδομένου ότι το πλήρωμα των κρουαζιερόπλοιων παραμένει στον τόπο υποδοχής αρκετή ώρα καθώς δεν συμμετέχουν σε εκδρομές που πραγματοποιούν οι επιβάτες κρουαζιέρας πιθανόν να ψωνίζουν περισσότερα προϊόντα, γεγονός το οποίο συμβάλλει σημαντικά στην τοπική κοινωνία.

6. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

6.1. ΓΕΝΙΚΑ

Αρχικά, με τον όρο «μεθοδολογία» εννοούνται οι θεωρητικές παραδοχές και αξίες που αρχίζουν να εμφανίζονται σε μια συγκεκριμένη ερευνητική προσέγγιση. Η μεθοδολογία είναι ένα εργαλείο σκέψης που καθοδηγεί το πώς ένας ερευνητής θα μπορούσε να πλαισιώσει τα ερευνητικά του ερωτήματα και για το τι επιλογές θα κάνει σχετικά με τις τεχνικές ή μεθόδους έρευνας συλλογής δεδομένων και αργότερα ανάλυσης και ερμηνείας τους. Οι μέθοδοι έρευνας διακρίνονται σε ποσοτικές και ποιοτικές. Σύμφωνα με τον Lund (2005) η ποιοτική έρευνα χρησιμοποιεί λεκτικά και παραστατικά δεδομένα (παρατηρήσεις, συνεντεύξεις, προφορικές αφηγήσεις, φωτογραφίες, ταινίες, βίντεο, κ.λπ.), σε αντιδιαστολή με την ποσοτική έρευνα, η οποία εδράζεται κυρίως στην αξιοποίηση αριθμητικών δεδομένων. Κυρίαρχο εργαλείο των ποσοτικών μεθόδων έρευνας αποτελεί η ποσοτική ανάλυση και μέτρηση ενώ στις ποιοτικές μεθόδους είναι η πλαισιοθετημένη κατανόηση και σύνθεση (Ισαρη και Πουρκός, 2015).

6.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Για την εκπόνηση και διεξαγωγή της παρούσας διπλωματικής εργασίας απαραίτητη ήταν η συλλογή δευτερογενών δεδομένων για τη συλλογή στοιχείων και πληροφοριών σχετικά με το θέμα. Τα δευτερογενή δεδομένα αφορούν τη συλλογή στοιχείων όπως ακαδημαϊκές και ψηφιακές βιβλιοθήκες, επιστημονικά περιοδικά, μελέτες διεθνών και εθνικών οργανισμών/φορέων, εθνικές στατιστικές υπηρεσίες, διδακτορικές διατριβές και διαδίκτυο.

Επιπλέον, για την διερεύνηση του θέματος επιλέχθηκε η ποιοτική συλλογή στοιχείων με την μέθοδο των συνεντεύξεων. Ανάλογα με τον βαθμό δόμησης ή τυποποίησης της συνέντευξης από τους ερευνητές, μπορούμε να διακρίνουμε την ημιδομημένη και τη μη δομημένη ποιοτική συνέντευξη προκειμένου οι ερευνητές να παράγουν όσο το δυνατόν πλουσιότερο ερευνητικό υλικό (Ισαρη και Πουρκός, 2015). Στη παρούσα έρευνα επιλέχθηκε η διαδικασία της ημιδομημένης συνέντευξης (ανοιχτού τύπου) μέσα από μια σειρά ερωτήσεων. Συγκεκριμένα, η έρευνα αποτελούνταν από έξι προκαθορισμένες

ανοιχτές ερωτήσεις προσανατολισμένες σε μια γενική κατεύθυνση και όχι σε συγκεκριμένες απαντήσεις.

Το δείγμα των ερωτώμενων αποτελούνταν από αντιπροσώπους φορέων της πόλης του Βόλου που έχουν γνώση σχετικά με το αντικείμενο της κρουαζιέρας και του τουρισμού γενικότερα. Επομένως το δείγμα αφορούσε ερωτώμενους (συνολικά τεσσάρων ατόμων) από τον φορέα του ΟΛΒ, του Δήμου Βόλου, του Επιμελητηρίου Μαγνησίας και του Εμπορικού Συλλόγου. Πιο συγκεκριμένα τον Οργανισμό Λιμένος Βόλου (ΟΛΒ) εκπροσώπησε ο υπεύθυνος κίνησης και σε θέματα του τουρισμού κρουαζιέρας στην περιοχή του Βόλου Φεύγας Παναγιώτης, τον Δήμο Βόλου ο Αντιδήμαρχος Τουρισμού και ο εκτελών χρέη Δήμαρχος Βόλου Θεοδώρου Θάνος, ο Πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Τσέλιος Κωνσταντίνος και το μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Επιμελητηρίου Μαγνησίας Καμμένου Θέκλα.

Η πρώτη προσέγγιση και επαφή με τους ερωτώμενους ήταν τηλεφωνική με σκοπό την ενημέρωση των συμμετεχόντων σχετικά με το θέμα και την πραγματοποίηση συνάντησης με τους ίδιους. Προκειμένου οι συνεντεύξεις να είναι αποτελεσματικές ως προς την καταγραφή των απαντήσεων ακολούθησε η διαδικασία της ηχογράφησης με τεχνικό μέσο (εφαρμογή προγράμματος μαγνητοφώνησης έξυπνου κινητού τηλεφώνου (smart phone)). Οι ηχογραφήσεις διήρκησαν περίπου 20 με 40 λεπτά της ώρας ενώ οι συνεντεύξεις διήρκησαν μέσα σε διάστημα δύο εβδομάδων από τις 5-17 Δεκεμβρίου 2016. Ύστερα ακολούθησε η διαδικασία της απομαγνητοφώνησης εστιάζοντας κυρίως στο σημασιολογικό μέρος της έρευνας.

6.3. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

Ως προς την διαδικασία συλλογής δεδομένων δεν εμφανίστηκαν κάποιες δυσκολίες. Όσον αφορά τη μέθοδο συλλογής στοιχείων πρωτογενή δεδομένων η διαδικασία προσέγγισης με τους παραπάνω φορείς ήταν αρκετά ομαλή καθώς παρουσίασαν θετική στάση σχετικά με το θέμα. Ωστόσο, η δυσκολία που παρουσιάστηκε ήταν στην πραγματοποίηση συνάντησης με την Περιφέρεια Θεσσαλίας καθότι ο φόρτος εργασίας δυσκόλεψε την πραγματοποίηση μιας συνάντησης με την Αντιπεριφερειάρχη Μαγνησίας Κολυνδρίνη Δωροθέα με αποτέλεσμα να μην διεξαχθεί συνέντευξη με την Περιφέρεια Θεσσαλίας.

Επιπρόσθετα δε υπήρξε δυνατότητα προσωπικής επαφής με τον Αντιδήμαρχο Τουρισμού του Δήμου Βόλου λόγω φόρτου εργασίας καθώς εκπρόσωπος του οποίου απέστειλε μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας τις απαντήσεις από το ερωτηματολόγιο που τους είχε αποσταλεί.

Εν κατακλείδι, δεν υπήρξαν δυσκολίες ως προς την διεξαγωγή της έρευνας καθώς οι παραπάνω ερωτώμενοι παρουσίασαν θετική στάση σχετικά με το θέμα με αποτέλεσμα την πραγματοποίηση μια εποικοδομητικής συζήτησης με τους συμμετέχοντες. Στο παρακάτω κεφάλαιο παρατίθενται τα αποτελέσματα της έρευνας.

6.4. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας ενώ μετέπειτα γίνεται μια συγκριτική ανάλυση αυτών. Ακολουθεί μια S.W.O.T ανάλυση η οποία προέκυψε από την συλλογή των πρωτογενή και δευτερογενή δεδομένων για τον λιμένα του Βόλου και την ευρύτερη περιοχή γενικότερα.

Το ερωτηματολόγιο το οποίο απευθύνθηκε στους ερωτώμενους απαρτίζονταν από έξι ερωτήσεις οι οποίες είναι προσανατολισμένες σε μια γενική κατεύθυνση και οι οποίες καταγράφονται αναλυτικότερα παρακάτω.

1. Ποια θεωρείτε ότι είναι τα πλεονεκτήματα του λιμένα Βόλου και της ευρύτερης περιοχής; Αυτή τη στιγμή σε τι κατάσταση βρίσκονται; Απαιτείται περεταίρω βελτίωση;
2. Πιστεύετε ότι υπάρχουν δυσκολίες-απειλές για την ανάπτυξη του λιμένα; Αν ναι, πως τις αντιμετωπίζετε;
3. Ποιες ενέργειες έχουν γίνει μέχρι σήμερα για την ανάπτυξη του λιμένα και της ευρύτερης περιοχής;
4. Σήμερα το λιμάνι του Βόλου λειτουργεί ως λιμένα διέλευσης για τα κρουαζιερόπλοια. Ποιο είναι το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών;
5. Θα μπορούσε το λιμάνι του Βόλου να καταστεί λιμάνι εκκίνησης για τα κρουαζιερόπλοια; Για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο, τι απαιτείται και ενδεχομένως από ποιους παράγοντες επηρεάζεται;

6. Ποια είναι τα μελλοντικά σχέδια για την ανάπτυξη του λιμένα και της ευρύτερης περιοχής προκειμένου ο Βόλος να καταστεί ως τουριστικός προορισμός κρουαζιέρας;

Στην πρώτη ερώτηση οι συνεντευξιαζόμενοι ως προς τα πλεονεκτήματα του λιμένα αναφέρουν τη γεωγραφική θέση και την τοποθεσία του λιμανιού στο κέντρο της πόλης. Επιπλέον, ο συνδυασμός βουνό-θάλασσα, το Τρενάκι του Πηλίου καθώς και η ύπαρξη πλήθος δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή αποτελούν δυνατά σημεία για την προσέλκυση κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Βόλου. Πιο συγκεκριμένα, οι τουρίστες μπορούν να επισκεφτούν τα εκκλησιαστικά μνημεία, τα μουσεία, τους αρχαιολογικούς χώρους στο Σέσκλο και το Διμήνι, τα τσιπουράδικα, να συμμετέχουν σε ορεινές και θαλάσσιες δραστηριότητες καθώς και στις εκδηλώσεις-γιορτές που πραγματοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή. Επιπλέον, σε κοντινή απόσταση από την περιοχή του Βόλου βρίσκονται τα Μετέωρα τα οποία είναι παγκοσμίου φήμης καθώς αποτελούν ένα μοναδικό γεωλογικά φαινόμενο και σημαντικό μνημείο της Ορθοδοξίας. Συνεπώς σε πρώτο στάδιο ο λόγος για τον οποίο τα κρουαζιερόπλοια προσεγγίζουν τον λιμένα του Βόλου είναι η επίσκεψη των επιβατών στα Μετέωρα καθώς το 70%-80% των transit επιβατών επισκέπτεται την περιοχή των Μετεώρων. *Το λιμάνι του Βόλου συγκριτικά με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και της Καβάλας (για μια κρουαζιέρα η οποία ενώνει την Βορειοανατολική Μεσόγειο ειδικότερα τη λεκάνη του Βορειοανατολικού Αιγαίου) έχει λιγότερα ναυτικά μίλια με σκοπό την λιγότερη κατανάλωση καυσίμων από τις εταιρίες κρουαζιέρας για τα κρουαζιερόπλοια τους πράγμα το οποίο αποτελεί βασικό πλεονέκτημα για τις ίδιες τις εταιρίες (ΘΚ, 12-12-2016).* Επιπρόσθετα, οι ερωτώμενοι τονίζουν ότι δυνατό στοιχείο του λιμανιού αποτελεί και η εγκατάσταση ενός ολοκληρωμένου συστήματος ISPS που καθιστά την ασφαλή αποβίβαση των επιβατών και του πληρώματος. Επιπλέον πλεονέκτημα του λιμένα αποτελεί και η ύπαρξη κτιρίου τερματικού σταθμού στον κεντρικό προβλήτα το οποίο όμως παραμένει ανεκμετάλλευτο⁵³.

Σήμερα, το λιμάνι του Βόλου υποδέχεται τα κρουαζιερόπλοια στην δυτική πλευρά του 2^{ου} προβλήτα του εμπορικού λιμένα κάτι το οποίο δεν καθιστά την εύκολη πρόσβαση του

⁵³ Παρά το γεγονός ότι κατασκευάστηκε το τερματικό στο κέντρο της πόλης είναι μη αξιοποιήσιμο απόρροια της κακής συνεργασίας του ΟΑΒ και των Φορέων (ΘΘ, 19-12-2016).

επιβάτη στο κέντρο της πόλης. Ωστόσο, το σημείο στο οποίο ελλιμενίζονται τα κρουαζιερόπλοια δεν διαθέτει ένα σύγχρονο τερματικό ούτε κάποιες παροχές οι οποίες είναι απαραίτητες για τον πελάτη της κρουαζιέρας χωρίς ωστόσο να αναδεικνύεται η πραγματική εικόνα της πόλης. Επιπλέον, θεωρούν σημαντική την μεταφορά της πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων στον προβλήτα όπου βρίσκεται κοντά στην πόλη, δηλαδή σε ένα πιο καθαρό και φιλικό σημείο για την αποβίβαση των επιβατών καθώς και στη βελτίωση των υποδομών και υπηρεσιών του λιμένα. Παρά το γεγονός ότι ο κεντρικός προβλήτας διαθέτει τερματικό σταθμό, δεν χρησιμοποιείται για την προσέγγιση κρουαζιερόπλοιων καθώς δεν είναι κατάλληλος ούτε σε βυθίσματα ούτε σε μήκη να υποδεχτεί μεγάλου μεγέθους κρουαζιερόπλοια. Από τη στιγμή όμως που τα κρουαζιερόπλοια ελλιμενίζονται στον 2^ο προβλήτα είναι σημαντικό να γίνονται βελτιώσεις σε έργα υποδομής κυρίως εκβάθυνση, βελτίωση του terminal κ.α. Με βάση την υφιστάμενη κατάσταση η μεγαλύτερη βελτίωση που απαιτείται είναι να βρεθεί ένας χώρος εκτός του εμπορικού λιμένα για την προσέγγιση κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι. Πρόσθετα στοιχεία που μπορούν να βελτιωθούν είναι το ξενοδοχειακό δυναμικό με συμπληρωματικές-διαφοροποιημένες επενδύσεις, το εσωτερικό οδικό δίκτυο και η ανάπτυξη εμπειριών (πολιτισμός, δραστηριότητες κτλ.).

Στο ερώτημα αν υπάρχουν δυσκολίες ή απειλές για την ανάπτυξη του λιμένα αναφέρεται ότι υπάρχουν δυσκολίες και πιο συγκεκριμένα η οικονομική κατάσταση της χώρας καθώς αποτελεί βασικό παράγοντα για την βελτίωση υποδομών. Οι περιορισμένες πηγές χρηματοδότησης αποτελούν εμπόδιο σε μεγάλα έργα υποδομών και ανάπτυξης του λιμένα. Παρόλα αυτά, *η κρουαζιέρα είναι ένα πολύ σύνθετο και ευαίσθητο τουριστικό προϊόν που δεν εξαρτάται μόνο από τις υποδομές και τη προώθηση αλλά και από τα πλεονεκτήματα που προσφέρει ένας τόπος όπως φυσικές ομορφιές ή κάποιο σημείο ενδιαφέροντος (ΠΦ, 5-12-2016)*. Από την άλλη, αναφέρεται ότι το λιμάνι του Βόλου χρησιμοποιείται κυρίως για λόγους εμπορικούς χωρίς να δίνεται σημασία στο τουριστικό προϊόν. Συγκεκριμένα, *ο θαλάσσιος τουρισμός (μαρίνα σκαφών, προσβασιμότητα, εφοδιασμός) αλλά και ο τουρισμός κρουαζιέρας, δεν βρίσκονται στους κύριους στόχους ανάπτυξης του Λιμένα με αποτέλεσμα να μην αποτελούν προτεραιότητα σε θέματα όπως η αύξηση των ετήσιων προσεγγίσεων, η αλλαγή του σημείου προσέγγισης ή η αύξηση των σημείων προσέγγισης με διαχωρισμό του επιβατικού και τουριστικού χαρακτήρα από τον εμπορικό και διαμετακομιστικό ρόλο (ΘΘ, 19-12-2016)*. Γενικότερα, αναφέρεται πως η αρχή της αντιμετώπισης θα πρέπει να γίνει μέσω της ανασύνταξης νέου master plan με πιο σαφή τουριστικό χαρακτήρα.

Στη συνέχεια οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να απαντήσουν στο ερώτημα σχετικά με το ποιες ενέργειες έχουν γίνει μέχρι σήμερα για την ανάπτυξη του λιμένα αλλά και της ευρύτερης περιοχής σχετικά με τον τουρισμό κρουαζιέρας. Η κρουαζιέρα στην περιοχή του Βόλου ξεκίνησε το 2002, ενώ από το 2010 υπήρξε συνεργασία μεταξύ φορέων για την προώθηση της κρουαζιέρας στην περιοχή, καθώς η προηγούμενη διοίκηση του Λιμένα ξεκίνησε μια οργανωμένη προσπάθεια συμμετέχοντας σε συνέδρια και εκθέσεις (στην διεθνή έκθεση κρουαζιέρας στο Μαϊάμι και στην έκθεση Seatrade Med στη Μασσαλία) ενώ είχαν γίνει και κάποιες συναντήσεις με ορισμένες εταιρίες κρουαζιέρας. Επιπρόσθετα, οι πρωτοβουλίες που έχουν γίνει σχετικά με τον τουρισμό κρουαζιέρας από τον Δήμο Βόλου είναι η παραγωγή υλικού (έντυπου) με στόχο την προώθηση τουριστικών δυνατοτήτων και προτεινόμενων εκδρομών, η παραγωγή έντυπου υλικού υποστήριξης της πληροφόρησης (χάρτες διαδρομών), ο εξωραϊσμός του terminal, η λειτουργία info point υποδοχής επιβατών και η οργάνωση εκπαιδευτικού προγράμματος τοπικής αγοράς σε συνεργασία με τους επιχειρηματίες για τους επιβάτες κρουαζιέρας ενώ αισθητή είναι και η συμμετοχή της Αρχής του Δήμου σε εκθέσεις κρουαζιέρας (Ποσειδώνια). Επιπρόσθετα, πραγματοποιήθηκε η διαμόρφωση διαδρομής από το terminal προς το κέντρο της πόλης με καθαρισμούς, βελτιώσεις, διαγραμμίσεις διαδρομής και η τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων (εντός του 2016) ενώ εντός του 2017 αναμένεται και η οργάνωση εφαρμογής για έξυπνες συσκευές. Παρά το γεγονός ότι οι πρωτοβουλίες έχουν γίνει, η υλοποίηση αυτών κατά το παρελθόν έγιναν μεμονωμένα με αποτέλεσμα να μην υπάρχει συντονισμός και ουσιαστική συνεργασία μεταξύ των φορέων. Συνεπώς, μια επιτυχημένη πολιτική για την κρουαζιέρα απαιτεί την συνεργασία των φορέων η οποία πολλές φορές είναι άκαρπη.

Στο τέταρτο ερώτημα ως προς το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών κλήθηκε να απαντήσει ο ΟΛΒ ο οποίος αναφέρει ότι παρέχει τη δυνατότητα υδροδότησης, την παροχή μηχανήματος κλαρκ και οτιδήποτε για τον ανεφοδιασμό των πλοίων, έλεγχο διαβατηρίων, ολοκληρωμένο σύστημα ISPS για την παροχή ασφάλειας των εταιριών και τους επιβάτες καθώς και τις βασικές υπηρεσίες (νερό, τροφοδοσία, ασφάλεια).

Όσον αφορά για το αν θα μπορούσε το λιμάνι του Βόλου να καταστεί λιμάνι εκκίνησης για τις εταιρείες κρουαζιέρας οι ερωτώμενοι υποστήριξαν ότι αποτελεί μακροπρόθεσμος στόχος αρκετά όμως δύσκολος για να επιτευχθεί. Η ανεπάρκεια διεθνών συνδέσεων με το αεροδρόμιο καθιστά δύσκολη την δυνατότητα να καταστεί το λιμάνι του Βόλου καθώς η προσβασιμότητα από το εξωτερικό (αεροπορικά) δεν είναι σταθερή και πυκνή ενώ δεν είναι αναπτυγμένο το δίκτυο του αεροδρομίου. Πιθανόν ένας τέτοιος στόχος θα μπορούσε

να επιτευχθεί μελλοντικά σε περίπτωση που θα ήταν εφικτό να αναπτυχθεί το αεροδρόμιο με πτήσεις από διάφορα μέρη της Ευρώπης και ουσιαστικά να μην είναι τσάρτερ (ή να είναι μισό τσάρτερ και μισό *schedule*) (ΘΚ, 12-12-2016). Από την άλλη, η έλλειψη υποδομών του λιμένα αποτελεί βασικό παράγοντα στην δημιουργία του *homeporting* στο λιμάνι του Βόλου καθώς δεν διαθέτει ούτε τον εξοπλισμό ούτε τις εγκαταστάσεις ενώ απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί και η έλλειψη των ξενοδοχειακών καταλυμάτων στην ευρύτερη περιοχή. Θεωρητικά, θα μπορούσε να καταστεί λιμάνι εκκίνησης για ορισμένες εταιρείες όμως βασικές ελλείψεις σε υποδομές καθίσταται πρακτικώς αδύνατο. Πιο συγκεκριμένα, χρειάζεται οδικό δίκτυο, αεροδρόμιο, μεγάλο terminal για να χωρέσει περίπου 5000 επιβάτες⁵⁴, όλα τα μηχανήματα ελέγχου επισκευών και επιβατών, κλίνες που να μπορούν να φιλοξενήσουν έναν μεγάλο αριθμό επιβατών στην πόλη αλλά και η ύπαρξη συνεργασίας με άλλους λιμένες. Το λιμάνι του Βόλου μπορεί να καταστεί λιμάνι εκκίνησης από μια μικρή εταιρεία κρουαζιέρας η οποία θα διαθέτει ένα μικρό κρουαζιερόπλοιο με δυνατότητα φιλοξενίας 100 επιβάτες (Yacht cruising). Στην περίπτωση αυτή και στα πλαίσια ενός ευρύτερου πακέτου οι πελάτες κρουαζιέρας (δηλαδή οι επιβάτες) θα μπορούν να ταξιδέψουν από την χώρα προέλευσης στο αεροδρόμιο της Αθήνας ή της Θεσσαλονίκης και έπειτα θα μπορέσουν να ταξιδέψουν μέχρι τον Βόλο με την προϋπόθεση ότι κατά τη διάρκεια της διαδρομής θα προσφέρεται στους επιβάτες μια σειρά από δραστηριότητες (για παράδειγμα επίσκεψη στους Δελφούς ή στις Θερμοπύλες). Μια άλλη περίπτωση, είναι η εταιρεία κρουαζιέρας να ναυλώνει αεροπλάνα η οποία θα μεταφέρει τους πελάτες της με τσάρτερ κάτι το οποίο είναι δύσκολο να επιτευχθεί καθώς τα πλοία πλέον είναι μεγάλου μεγέθους και δεν απευθύνονται σε μια αγορά.

Στο τελευταίο ερώτημα οι φορείς κλήθηκαν να απαντήσουν για τα μελλοντικά σχέδια που πιθανόν να υπάρχουν προκειμένου ο Βόλος να καταστεί τουριστικός προορισμός κρουαζιέρας. Μέχρι σήμερα, ο Βόλος αποτελεί τουριστικός προορισμός κρουαζιέρας ο οποίος όμως δεν έχει αναπτυχθεί επαρκώς ενώ υπάρχουν μελλοντικά σχέδια για την ανάπτυξη του λιμένα. Η μεταφορά της κρουαζιέρας (ολόκληρο⁵⁵ ή κομμάτι αυτής) στον Κεντρικό Προβλήτα του λιμένα αποτελεί ένα μακροπρόθεσμο σχέδιο με βάση το οποίο τα κρουαζιερόπλοια θα ελλιμενίζονται μέσα στην καρδιά της πόλης καθώς έχει

⁵⁴ Καθώς οι περισσότερες εταιρείες κρουαζιέρας πλέον προβαίνουν στην κατασκευή μεγαλύτερου μεγέθους κρουαζιερόπλοιων ενώ τα μικρότερα πλοία θα αρχίσουν να αποσύρονται από την αγορά (ΠΦ, 5-12-2016).

⁵⁵ Είναι δύσκολο να επιτευχθεί (ΠΦ, 5-12-2016).

κατασκευαστεί τερματικό το οποίο σήμερα είναι ανεκμετάλλευτο. Ωστόσο, για να επιτευχθεί ένα τέτοιο σχέδιο απαιτεί μεγαλύτερος προγραμματισμός. Παράλληλα, η ίδια η πόλη και οι πολίτες του Βόλου θα πρέπει να γίνουν κοινωνοί αυτού του θέματος προκειμένου οι επιβάτες κρουαζιέρας να αντιμετωπίζουν μια πιο καθαρή, φιλική και ανοιχτή πόλη ενώ η τοπική αγορά θα πρέπει να είναι ανοιχτή. Παρά το γεγονός ότι η διοίκηση του λιμένα καταβάλλει προσπάθειες για την βελτίωση τόσο των υπηρεσιών όσο και των υποδομών, το λιμάνι του Βόλου εντάχθηκε στο ΤΑΙΠΕΔ (Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου) με σκοπό την ιδιωτικοποίηση του. Η ιδιωτικοποίηση του λιμένα μπορεί να είναι είτε θετική για την ανάπτυξη του λιμένα σχετικά με την κρουαζιέρα είτε αρνητική σε περίπτωση αξιοποίησης του για εμπορικές ή για κάποιες άλλες δραστηριότητες. Κύριο και καθοριστικό βήμα θα πρέπει να είναι η οργάνωση ενός ειδικού και σύγχρονου σχεδίου προσέλκυσης κρουαζιέρας, με μετρήσιμους στόχους και συγκεκριμένες δράσεις, στο οποίο οι λοιποί φορείς να μπορούν να συμβάλουν. Δεδομένου ότι ο Λιμένας (ΟΛΒ) είναι ο κύριος φορέας εκπροσώπησης και συνομιλητής με τις εταιρίες κρουαζιέρας, κάθε δράση θα πρέπει να αρχίζει και να συντονίζεται από τον ΟΛΒ (ΘΘ, 19-12-2016). Ο κάθε φορέας ξεχωριστά⁵⁶ συμβάλλει στην ύπαρξη μελλοντικών σχεδίων με στόχο την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας στην περιοχή του Βόλου. Επιπλέον, παρά το γεγονός ότι καταβάλλονται προσπάθειες από τον Εμπορικό Σύλλογο για το άνοιγμα των εμπορικών καταστημάτων, η πόλη δεν διαθέτει σημεία ενδιαφέροντος που θα αναδεικνύουν την ταυτότητα της πόλης προκειμένου οι επιβάτες να πραγματοποιήσουν αγορές σουβενίρ τονίζοντας και τον λόγο για τον οποίο δεν υπάρχουν καταστήματα με σουβενίρ. Συνεπώς, τίθεται και το πρόβλημα της μη ύπαρξης κάποιου θεματικού πάρκου ή μουσείου της Αργούς, το οποίο αποτελεί σύμβολο της πόλης, προκειμένου η πόλη του Βόλου να γίνει ελκυστικός προορισμός για την κρουαζιέρα καθώς και για άλλα είδη τουρισμού. Ωστόσο, για την υλοποίηση των παραπάνω ενεργειών σημαντικό ρόλο παίζουν και οι συγκυρίες που επικρατούν. Πιο συγκεκριμένα, τη δεδομένη στιγμή η μετατόπιση του ενδιαφέροντος της κρουαζιέρας προς τις θάλασσες της Ασίας και κυρίως οι τρομοκρατικές επιθέσεις στη γειτονική Τουρκία επηρεάζουν την προσέλκυση των κρουαζιερόπλοιων στην Νοτιοανατολική Μεσόγειο και κατά συνέπεια στο λιμάνι του Βόλου καθώς οι εταιρίες κρουαζιέρας που πραγματοποιούσαν κρουαζιέρες στην περιοχή έχουν ακυρώσει τα δρομολόγια τους. Επιπρόσθετα, μεθοδικές και προσεχτικές προσπάθειες έχει καταβάλλει το Επιμελητήριο

⁵⁶ Καμία συντονισμένη προσπάθεια δεν έγινε από τους φορείς (ΠΦ, 5-12-2016).

Μαγνησίας προκειμένου να πραγματοποιηθεί χειμερινή κρουαζιέρα (winter cruising) στην περιοχή του Βόλου, με ένα κρουαζιερόπλοιο μικρότερου μεγέθους και δυνατότητα φιλοξενίας περίπου 100 επιβατών⁵⁷, η οποία θα συνδέει τον Βόλο με την Σμύρνη. Πιο συγκεκριμένα, η μετακίνηση των επιβατών (κυρίως αγγλικής και αμερικάνικης προέλευσης) θα γίνεται αεροπορικώς από το αεροδρόμιο της Αθήνας οι οποίοι θα πραγματοποιούν κρουαζιέρα στο Βορειοανατολικό Αιγαίο (Βόλος-Σποράδες-Σαμοθράκη-Τένεδο-Λέσβο-Χίο-Σμύρνη). Παρόλο που προγραμματίστηκε να γίνει τον φθινόπωρο του 2017 και την άνοιξη του 2018, οι συνεχείς τρομοκρατικές επιθέσεις στην Τουρκία επηρεάζουν την υλοποίηση ενός τέτοιου σχεδίου. Παρόλα αυτά, για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας σημαντικό ρόλο διαδραματίζει το άνοιγμα των εμπορικών καταστημάτων καθώς εκτός από τους επιβάτες κρουαζιέρας που δεν συμμετέχουν σε οργανωμένες εκδρομές εξίσου ένα σημαντικό ποσοστό του πληρώματος παραμένει στην πόλη και το οποίο θα δαπανήσει σε καταναλωτικά αγαθά (φαγητό, αγορές, ίντερνετ). Τέλος, προτείνεται η προβολή και διαφήμιση της περιοχής αλλά και η πραγματοποίηση καμπάνιας μάρκετινγκ για τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Κλείνοντας με τις απόψεις των συμμετεχόντων στον παρακάτω πίνακα γίνεται ανάλυση των δυνατών και αδύνατων σημείων του λιμένα του Βόλου αλλά και της ευρύτερης περιοχής αναφέροντας και τις ευκαιρίες τις οποίες οι αρμόδιοι φορείς θα μπορούσαν να αξιοποιήσουν αλλά και τις απειλές τις οποίες θα μπορούσαν να αποφύγουν, προκειμένου το λιμάνι του Βόλου να καταστεί λιμάνι εκκίνησης για κρουαζιερόπλοια αλλά και ως ελκυστικός τουριστικός προορισμός κρουαζιέρας.

⁵⁷ Το οποίο θα απευθύνεται σε ένα niche market, αρκετά υψηλό (ΘΚ, 12-12-2016).

6.5. ΑΝΑΛΥΣΗ S.W.O.T.

Δυνατά στοιχεία

- ✓ Γεωγραφική θέση περιοχής.
- ✓ Τοποθεσία λιμένα στο κέντρο της πόλης.
- ✓ Αξιοθέατα πολιτιστικού ενδιαφέροντος (εκκλησιαστικά μνημεία, μουσεία, αρχαιολογικοί χώροι).
- ✓ Τρενάκι του Πηλίου.
- ✓ Γαστρονομία (τσιπουράδικα, γιορτές τοπικών προϊόντων, εκθέσεις και συλλογές που αφορούν την τοπική παραγωγή).
- ✓ Εγγύτητα σε πολιτιστικά και περιβαλλοντικής σημασίας μέρη (Μετέωρα, Σποράδες, Πήλιο).
- ✓ Εύκολη προσβασιμότητα στην πόλη (εμπορικά καταστήματα – κέντρα εστίασης).
- ✓ Φιλική και καθαρή πόλη.
- ✓ Μικρή θαλάσσια διαδρομή (λιγότερα ναυτικά μίλια).
- ✓ Ύπαρξη αεροδρομίου στη Νέα Αγχίαλο.
- ✓ Σύστημα ασφαλείας ISPS
- ✓ Σύνδεση με το Βόρειοανατολικό Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο.
- ✓ Ύπαρξη ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου.
- ✓ Οργάνωση εκπαιδευτικού προγράμματος τοπικής αγοράς για τους επιβάτες κρουαζιέρας.

Αδυναμίες

- Έλλειψη λιμενικών υποδομών θαλάσσιου τουρισμού.
- Ασάφεια τουριστικού χαρακτήρα λιμένα.
- Ανεπάρκεια διεθνών συνδέσεων με το αεροδρόμιο.
- Δυναμικότητα ξενοδοχειακών καταλυμάτων.
- Εσωτερικό οδικό δίκτυο.
- Απουσία συντονισμού και ουσιαστικής συνεργασίας των φορέων της πόλης.
- Έλλειψη marketing και προβολής της πόλης.
- Κλειστά τα εμπορικά καταστήματα σε ώρες αιχμής επιβατών κρουαζιέρας.
- Έλλειψη σημείων ενδιαφέροντος.

Ευκαιρίες

- Η πρόσδεση των κρουαζιερόπλοιων στον Κεντρικό Προβλήτα του λιμένα.
- Ανασύνταξη νέου Master Plan με σαφέστερο τουριστικό χαρακτήρα.
- Εκβάθυνση του λιμένα.
- Συντονισμός και συνεργασία φορέων της πόλης για ενιαία στρατηγική προώθησης.
- Η ανάπτυξη του αεροδρομίου με διεθνείς αεροπορικές συνδέσεις.
- Ένταξη του λιμένα στο Υπερταμείο (ΤΑΙΠΕΔ) και την ιδιωτικοποίηση του.
- Χειμερινή κρουαζιέρα (winter cruising) με μικρότερου μεγέθους κρουαζιερόπλοιο.
- Οργάνωση ενός ειδικού και σύγχρονου σχεδίου προσέλκυσης κρουαζιέρας.
- Η πραγματοποίηση κρουαζιέρας με μικρότερου μεγέθους κρουαζιερόπλοια (Yacht cruising).
- Επανάληψη επισκεψιμότητας επιβατών στην πόλη
- Δημιουργία θεματικού πάρκου της «Αργώ»

Απειλές

- Η οικονομική κατάσταση της χώρας (περιορισμένες πηγές χρηματοδότησης).
- Οι αναταράξεις και τα γεγονότα στην Ανατολική Μεσόγειο.
- Η μετατόπιση της κρουαζιέρας στην Ασία και η αγορά της Κίνας.
- Ανύπαρκτος συντονισμός και ουσιαστική συνεργασία μεταξύ των φορέων.

7. ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΒΟΛΟ

7.1. ΠΡΩΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

Σύμφωνα με τα παραπάνω, υποθέτουμε ότι το πρώτο σενάριο σχετικά με την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας στην περιοχή είναι να καταστεί το λιμάνι του Βόλου μακροπρόθεσμα σημείο εκκίνησης προσελκύοντας μεγαλύτερου μεγέθους κρουαζιερόπλοια καθώς ένα μεγάλο ποσοστό αναζητά κρουαζιέρες με αποτέλεσμα οι εταιρείες κρουαζιέρας να προβαίνουν πλέον στην κατασκευή μεγαλύτερων σε χωρητικότητα πλοίων. Λαμβάνοντας υπόψη, τα στατιστικά στοιχεία της Ε.ΛΙΜΕ ο Βόλος για το έτος 2015 είχε την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση συγκριτικά με άλλους μεσαίους λιμένες όπως εκείνα της Καλαμάτας και της Καβάλας τα οποία επισκέφτηκαν ένα χαμηλό ποσοστό επιβατών κρουαζιέρας γεγονός που αποδεικνύει ότι ο Βόλος αποτελεί ελκυστικός προορισμός για τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Τη περίοδο αυτή το λιμάνι του Βόλου διαθέτει ένα ολοκληρωμένο σύστημα ασφαλείας (ISPS) αλλά και τερματικό σταθμό στον κεντρικό προβλήτα του λιμένα ο οποίος όμως δεν χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων. Βασικό παράγοντα αποτελεί και η μικρή θαλάσσια διαδρομή από και προς το λιμάνι του Βόλου συγκριτικά με άλλους λιμένες του Βορειανατολικού Αιγαίου όπως το λιμάνι της Καβάλας και της Θεσσαλονίκης ενώ παράλληλα διαθέτει αεροδρόμιο το οποίο βρίσκεται σε μικρή χιλιομετρική απόσταση (περίπου 30χλμ.) από τον λιμένα.

Παρόλα αυτά, η έλλειψη υποδομών και υπηρεσιών στο λιμάνι του Βόλου παραμένουν ως περιοριστικοί παράγοντες⁵⁸ για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην περιοχή. Συγκεκριμένα, πρόκειται για έναν έμμεσα μελλοντικό στόχο του οποίου η επίτευξη απαιτεί βασικές βελτιώσεις υποδομών και υπηρεσιών τόσο του λιμένα του Βόλου όσο και της ευρύτερης περιοχής. Απαραίτητες βελτιώσεις που απαιτούνται προκειμένου το λιμάνι του Βόλου να καταστεί σημείο εκκίνησης για μεγάλου μήκους κρουαζιερόπλοια είναι η μετακίνηση του σημείου προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων στον κεντρικό προβλήτα, η εκβάθυνση του λιμένα, η κατασκευή σύγχρονων εγκαταστάσεων με βάση τα διεθνή πρότυπα, η ανάπτυξη του αεροδρομίου με διεθνείς πτήσεις, η βελτίωση του

⁵⁸ Για την προσέλκυση μεγάλου μήκους κρουαζιερόπλοια στον λιμένα, απαιτούνται μεγάλα έργα υποδομής, τα οποία απαιτούν χρονοβόρες αλλά και κοστοβόρες διαδικασίες για την επίτευξη τους.

εσωτερικού οδικού δικτύου και των ξενοδοχειακών καταλυμάτων καθώς και η έλλειψη μάρκετινγκ και προγραμματισμού.

Επιπρόσθετα, πρόσθετα ερωτήματα προκύπτουν σχετικά με τις συγκυρίες και συνθήκες που επικρατούν τόσο στο εσωτερικό της χώρας όσο και στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Η οικονομική κατάσταση της χώρας, οι περιορισμένες πηγές χρηματοδότησης για μεγάλα έργα υποδομών και οι αναταράξεις στην περιοχή της Μεσογείου επηρεάζουν σημαντικά την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στη χώρα και κατά συνέπεια στην περιοχή του Βόλου.

Αφενός με βάση το συγκεκριμένο σενάριο η ανάπτυξη του homeporting στο λιμένα του Βόλου για μεγάλου μεγέθους κρουαζιερόπλοια (με δυνατότητα φιλοξενίας περίπου 5.000 ατόμων) θα μπορούσε να επιφέρει μεγαλύτερα οφέλη στην τοπική οικονομία λόγω του μεγάλου αριθμού επιβατών που την επισκέπτονται (περισσότερες δαπάνες σε καταναλωτικά αγαθά) αφετέρου θα μπορούσε να αποτελέσει ευκαιρία ανάπτυξης του προορισμού με την επένδυση μεγάλων έργων υποδομών.

Παρόλα αυτά, ένα τέτοιο σενάριο θα μπορούσε να αποτελέσει απειλή για την διασφάλιση της βιωσιμότητας του περιβάλλοντος αλλά και της τοπικής κοινωνίας. Πιο συγκεκριμένα, η προσέγγιση αυτής της κατηγορίας κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Βόλου μπορεί να επιφέρει και αρνητικές συνέπειες τόσο στην τοπική κοινωνία όσο και στο περιβάλλον με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν προβλήματα από τον τουριστικό κορεσμό και την έντονη συμφόρηση επιβατών-τουριστών επηρεάζοντας αρνητικά την εικόνα της πόλης και τους κατοίκους της.

7.2. ΔΕΥΤΕΡΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

Το δεύτερο σενάριο αφορά την εξέλιξη του λιμένα του Βόλου ως λιμένα εκκίνησης τους χειμερινούς (winter cruising) και τους θερινούς μήνες, για τα μικρότερα μεγέθους κρουαζιερόπλοια (περίπου 100 επιβάτες) καθώς πληροί τις προϋποθέσεις τόσο σε βυθίσματα χωρίς να απαιτούνται έργα ελλιμενισμού όσο και σε θέματα ασφάλειας. Δεδομένου ότι στον Κεντρικό Προβλήτα του λιμένα μπορεί να εξυπηρετηθούν κρουαζιερόπλοια με βύθισμα μέχρι -8.00 μ. ο λιμένας του Βόλου θα μπορούσε να καταστεί αφετήριος λιμένας με την αξιοποίηση της ποιοτικής κρουαζιέρας από μικρότερες εξειδικευμένες εταιρείες υψηλού τουρισμού.

Η πόλη του Βόλου διαθέτει μια πληθώρα από δραστηριότητες καθώς και αξιοθέατα πολιτιστικού και περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος σε κοντινές αποστάσεις τα οποία αποτελούν συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής καθώς και βασικοί παράγοντες για τις εταιρείες κρουαζιέρας. Επιπλέον, η υφιστάμενη δυναμικότητα των ξενοδοχειακών καταλυμάτων ευνοεί την ανάπτυξη της κρουαζιέρας για μικρότερης χωρητικότητας κρουαζιερόπλοια καθώς μπορεί να φιλοξενηθεί ένα ικανοποιητικό ποσοστό των επιβατών στην περιοχή. Παρόλα αυτά, απαιτούνται κάποιες βελτιώσεις ως προς την ποιότητα των ξενοδοχειακών μονάδων προκειμένου να εξυπηρετήσει πελάτες που απαιτούν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες.

Ουσιαστικά στην υπάρχουσα κατάσταση έχουν γίνει προσπάθειες από το Επιμελητήριο Μαγνησίας βασισμένες σε σταθερά βήματα προκειμένου το λιμάνι του Βόλου να καταστεί λιμάνι βάσης για μικρότερα κρουαζιερόπλοια τα οποία θα εκτελούν τη θαλάσσια διαδρομή Βόλος-Σμύρνη. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, παρά το γεγονός ότι το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου δεν συνδέεται με διεθνείς προορισμούς, η μετακίνηση των επιβατών στο λιμάνι του Βόλου θα πραγματοποιείται από το αεροδρόμιο της Αθήνας.

Δεδομένου ότι η ζήτηση για κρουαζιέρες στην περιοχή βασίζεται αποκλειστικά στη σύνδεση Ελλάδας – Τουρκίας καθώς η εμπορικότητα των δρομολογίων βασίζεται στην ποικιλία χωρών, πολιτισμών και παραστάσεων (Μελέτη INSETE, 2015), οι συνεχείς τρομοκρατικές επιθέσεις στην Τουρκία και γενικότερα των γεωπολιτικών εξελίξεων στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου αποτελούν απειλή για τους ελληνικούς λιμένες και κατά συνέπεια για το λιμάνι του Βόλου το οποίο γεωγραφικά συνδέεται με τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου.

Τέλος, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι με βάση το συγκεκριμένο σενάριο η προσέγγιση μικρότερων κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι θα μπορούσε να αποφέρει αναπτυξιακά οφέλη ως προς την τοπική οικονομία καθώς απευθύνεται σε υψηλότερες εισοδηματικές τάξεις. Παράλληλα, εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα του τόπου και της τοπικής κοινωνίας γενικότερα με μικρότερη επιβάρυνση στο περιβάλλον.

7.3. ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

Οι υστερήσεις βασικών λιμενικών υποδομών (για μεγάλου μήκους πλοία) και υπηρεσιών, η ανεπάρκεια αεροπορικών συνδέσεων με διεθνείς προορισμούς, η έλλειψη υποδομών φιλοξενίας στην πόλη, η έλλειψη μάρκετινγκ και προγραμματισμού, οι περιορισμένες πηγές χρηματοδότησης για μεγάλα έργα υποδομών καθώς και η έλευση ενός μεγάλου αριθμού επιβατών-τουριστών κρουαζιέρας καθιστούν δύσκολη την ανάπτυξη του λιμένα του Βόλου προκειμένου να χρησιμοποιηθεί ως λιμένας εκκίνησης για μεγάλου μεγέθους κρουαζιερόπλοια τα προσεχή έτη.

Συνεπώς, επιλέγεται το δεύτερο σενάριο καθώς ο λιμένας πληροί τις προϋποθέσεις σε θέματα κυρίως ελλιμενισμού αλλά και μιας σειράς πλεονεκτημάτων της περιοχής. Η γεωγραφική θέση της πόλης, ο συνδυασμός βουνό-θάλασσα, οι κοντινές αποστάσεις σε πολιτιστικά και περιβαλλοντικά σημεία ενδιαφέροντος αποτελούν μερικά από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής.

Επιπλέον, ο Βόλος αποτελεί τουριστικός προορισμός καθ' όλη τη διάρκεια του έτους καθώς η τουριστική περίοδος δεν περιορίζεται στους καλοκαιρινούς μήνες. Επομένως, η πραγματοποίηση κρουαζιέρων την χειμερινή περίοδο στο λιμάνι του Βόλου δεν φαντάζει δύσκολη. Ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής αποτελεί το Πήλιο το οποίο αποτελεί δημοφιλής τουριστικός προορισμός τους χειμερινούς μήνες καθώς προσφέρεται μια ποικιλία δραστηριοτήτων (οργανωμένες εκδρομές στα παραδοσιακά χωριά, χιονοδρομικό κέντρο, περίπατο στα μονοπάτια του Πηλίου, γαστρονομία κ.α.) καθιστώντας την περιοχή εξίσου ελκυστικό προορισμό χειμερινής κρουαζιέρας.

Συμπερασματικά, αφενός το προκρινόμενο σενάριο μπορεί να αποτελεί ένας μεσοπρόθεσμος στόχος αφετέρου μπορεί να επιφέρει μια σειρά από πλεονεκτήματα τα οποία θα εξασφαλίζουν και την βιωσιμότητα του τόπου. Από την άλλη, οι αλλαγές που μπορεί να επιφέρει συμβαδίζουν με την υπάρχουσα κατάσταση του λιμένα και της ευρύτερης περιοχής χωρίς να απαιτούνται χρονοβόρες και κοστοβόρες διαδικασίες συγκριτικά με το πρώτο σενάριο προκειμένου το λιμάνι του Βόλου να καταστεί λιμάνι εκκίνησης για μικρότερα κρουαζιερόπλοια τόσο τους χειμερινούς όσο και τους θερινούς μήνες.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τις τελευταίες δεκαετίες ο κλάδος της κρουαζιέρας αναπτύσσεται και εξελίσσεται με ταχύτερους ρυθμούς καθώς αποτελεί ένα πολυσύνθετο προϊόν που καλύπτει όλο το φάσμα δραστηριοτήτων της τουριστικής αλυσίδας. Συνεπώς, ο κλάδος της κρουαζιέρας εξελίσσεται συνεχώς ενώ προσαρμόζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τις ανάγκες του σύγχρονου τουρίστα καθώς ολοένα και περισσότεροι τουρίστες επιλέγουν την κρουαζιέρα ως τρόπο διακοπών ο οποίος πλέον δεν αποτελεί προνόμιο των υψηλών εισοδηματικών τάξεων.

Καθώς η ζήτηση για κρουαζιέρες αυξάνεται, κατά συνέπεια αυξάνεται και το μέγεθος των κρουαζιερόπλοιων με αποτέλεσμα οι εταιρείες κρουαζιέρας να προσανατολίζονται στη ναυπήγηση μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοίων αλλά και στην προσφορά δελεαστικών πακέτων σε προσιτές τιμές με στόχο την προσέλκυση περισσότερων πελατών. Επιπρόσθετα, αποτελεί μια συναλλαγματοφόρο μορφή τουρισμού η οποία μπορεί να επιταχύνει τις τοπικές οικονομίες και να αποτελέσει πυλώνα ανάπτυξης καθώς υπάρχουν πολλοί κλάδοι οι οποίοι απασχολούνται για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας.

Σε παγκόσμιο επίπεδο ο τομέας της κρουαζιέρας παρατηρούμε ότι σημειώνει ανοδική πορεία στα χωρικά ύδατα της Ασίας η οποία αυξάνεται με διψήφιους ρυθμούς, τόσο σε ισχύ όσο και ως πηγή της αγοράς επιβατών. Όσον αφορά όμως την ελληνική πραγματικότητα δύναται να υποστηριχθεί ότι διατήρησε την κατάταξη της ως ο τρίτος πιο δημοφιλής προορισμός στην Ευρώπη όμως οι συγκυρίες στη Μεσόγειο και ιδιαίτερα στην ανατολική λεκάνη επιδρούν αρνητικά στην ανάπτυξη του κλάδου στην περιοχή καθώς πολλές εταιρείες αναμένεται να ακυρώσουν τα προγραμματισμένα δρομολόγια για κρουαζιέρες στα ελληνικά λιμάνια για το προσεχές έτος.

Συνεπώς, η αναζήτηση για νέους προορισμούς και η επικινδυνότητα που επικρατεί στη λεκάνη της Μεσογείου ωθούν τις εταιρείες κρουαζιέρας στην μετατόπιση των κρουαζιερόπλοιων στην περιοχή της Ασίας. Ωστόσο, η μετατόπιση αυτή μπορεί να αποτελέσει ευκαιρία για την Ελλάδα προκειμένου να αναπτύξει το homeporting σε λιμένες που ήδη διαθέτουν τα χαρακτηριστικά αλλά υστερούν σε λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες.

Όσον αφορά στην περίπτωση μελέτης της παρούσας εργασίας που είναι ο Βόλος, προκύπτει το συμπέρασμα ότι βρίσκεται σε ικανοποιητικό στάδιο καθώς ο λιμένας του Βόλου διατήρησε τη θέση του ανάμεσα σε άλλους ελληνικούς λιμένες ως νέος

προορισμός προτίμησης σημειώνοντας ανοδική τάση αποτελώντας ελκυστικός προορισμός για τις εταιρείες κρουαζιέρας καθώς το 2015 υποδέχτηκε 57 κρουαζιερόπλοια με σύνολο επιβατών 67.096. Η κατάσταση αυτή οφείλεται στις προσπάθειες που έχουν καταβάλει στο παρελθόν οι αρμόδιοι φορείς προκειμένου ο Βόλος να αναπτύξει την κρουαζιέρα στην περιοχή.

Επιπλέον, από την έρευνα που πραγματοποίησε το Τμήμα Τουρισμού του Δήμου Βόλου σημειώθηκε ότι το 88% των επιβατών ικανοποιήθηκε από την συνολική εμπειρία του στην πόλη ενώ το 76.6% εξέφρασε την πρόθεση του ότι θα επιστρέψει στην περιοχή ως συμβατικοί τουρίστες. Η ικανοποίηση των επιβατών οφείλεται στην πληθώρα δραστηριοτήτων που προσφέρει η περιοχή όπως εμπορικά καταστήματα, κέντρα εστίασης, αξιοθέατα πολιτιστικού και θρησκευτικού ενδιαφέροντος και φυσικού κάλλους κ.α. Σε αυτή την περίπτωση, θα μπορούσε να διαμορφωθεί ειδικός χώρος στο σημείο όπου ελλιμενίζονται τα κρουαζιερόπλοια για την οργάνωση «events» με παραδοσιακούς χορούς, συναυλίες από το Δημοτικό Ωδείο Βόλου και από διάφορες μπάντες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, μικρές παραστάσεις της μυθολογίας στην αγγλική γλώσσα καθώς και διαφήμιση των τοπικών προϊόντων και εδεσμάτων για τους επιβάτες κρουαζιέρας.

Η γεωγραφική θέση της πόλης και η εγγύτητα σε ιδιαίτερα πολιτιστικά και περιβαλλοντικής σημασίας μέρη όπως τα Μετέωρα τα οποία είναι γνωστά στον διεθνή χώρο και το Πήλιο, τη καθιστούν σημείο αναφοράς για την οργάνωση και τη συμμετοχή των επιβατών κρουαζιέρας σε εκδρομές. Σύμφωνα με τις απόψεις των φορέων, σημειώθηκε ότι ο Βόλος παρουσίασε αυξητική τάση σε οργανωμένες εκδρομές για τους επιβάτες κρουαζιερόπλοιων συγκριτικά με άλλους ελληνικούς λιμένες οι οποίοι αποτελούν πόλοι έλξης για τα κρουαζιερόπλοια. Δεδομένου ότι ένα μεγάλο ποσοστό των επιβατών συμμετέχει στις οργανωμένες εκδρομές στα Μετέωρα, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από τους επιχειρηματίες η παραμονή του πληρώματος στην περιοχή, καθιστώντας αναγκαίο το άνοιγμα των καταστημάτων τις μεσημβρινές ώρες καθώς και την ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων με σουβενίρ τα οποία η πόλη δεν διαθέτει.

Ο λιμένας του Βόλου αφενός διαθέτει ένα σύγχρονο τερματικό στον Κεντρικό Προβλήτα του λιμένα καθώς και σύστημα ασφαλείας (ISPS) στο σημείο προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων το οποίο αποτελεί βασικό κριτήριο επιλογής προορισμού για τις εταιρείες κρουαζιέρας αφετέρου υστερεί σε βασικές υποδομές οι οποίες θα πρέπει να

χρήζουν συνεχούς και περαιτέρω βελτίωσης για την επαρκώς ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην περιοχή. Δεδομένου ότι στο σημείο προσέγγισης των κρουαζιερόπλοιων πραγματοποιείται και η φορτοεκφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων καθώς και η εξυπηρέτηση πλοίων μεταφοράς οχημάτων καθιστά δύσκολη την πρόσβαση των επιβατών προς το κέντρο της πόλης. Η μεταφορά του σημείου πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων στον κεντρικό προβλήτα θα καθιστούσε την εύκολη προσβασιμότητα των επιβατών, οι οποίοι θα έχουν την δυνατότητα να αντιμετωπίζουν μια πιο φιλική και καθαρή εικόνα της πόλης. Επομένως, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η έγκριση χωροθέτησης του τουριστικού λιμένα από την Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων στον κεντρικό προβλήτα.

Από τη διεξαγωγή των συνεντεύξεων διαπιστώθηκε ότι οι φορείς έχουν ασχοληθεί στο παρελθόν με την προώθηση του λιμένα και της ευρύτερης περιοχής καθώς συμμετείχαν σε κάποιες διεθνείς εκθέσεις θαλάσσιου τουρισμού είτε μεμονωμένα είτε με τη συνέργεια των αρμόδιων φορέων. Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι η έλλειψη συντονισμού και μιας ουσιαστικής συνεργασίας μεταξύ των φορέων της πόλης καθώς και οι συγκυρίες στο εξωτερικό περιβάλλον έχουν δημιουργήσει ένα κλίμα δισταγμού ως προς τις μελλοντικές δράσεις σχετικά με την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην περιοχή.

Με βάση το πρώτο σενάριο, η πιθανότητα το λιμάνι του Βόλου να καταστεί λιμάνι εκκίνησης φαντάζει δύσκολη άλλα όχι στο να πραγματοποιηθεί για συγκεκριμένες εταιρείες που δραστηριοποιούνται κυρίως στην περιοχή της Ευρώπης. Συγκεκριμένα, θα μπορούσε το λιμάνι μακροπρόθεσμα να αποτελέσει λιμάνι βάσης με την παράλληλη ανάπτυξη του αεροδρομίου στη Νέα Αγχίαλο αλλά και την βελτίωση των υποδομών φιλοξενίας στην περιοχή δεδομένου ότι τα νέας γενιάς κρουαζιερόπλοια είναι μεγάλης χωρητικότητας.

Από το δεύτερο σενάριο το οποίο είναι και το επικρατέστερο φαίνεται ότι το λιμάνι πληροί τις προϋποθέσεις να φιλοξενήσει πλοία μικρότερου μεγέθους χωρίς να απαιτούνται έργα ελλιμενισμού και να καταστεί λιμάνι βάσης για εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται σε μικρότερους λιμένες και προσφέρουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους τουρίστες. Το ήπιο κλίμα και η θέση της πόλης κοντά στο βουνό του Πηλίου καθιστούν την πραγματοποίηση χειμερινής κρουαζιέρας στην περιοχή ενώ ήδη έχουν γίνει κάποιες προσεκτικές ενέργειες από το Επιμελητήριο Μαγνησίας για την επίτευξη του η οποία θα εκτελεί τη διαδρομή Βόλος - Σμύρνη. Στα πλαίσια ανάπτυξης

αυτού του σεναρίου διασφαλίζεται η βιωσιμότητα της περιοχής χωρίς να αποφέρει αρνητικές επιπτώσεις στην κοινωνία με μικρότερη επιβάρυνση στο περιβάλλον.

Με αυτή την προοπτική ο ΟΛΒ θα μπορούσε να προσεγγίσει και την μοναδική εταιρεία κρουαζιέρας Celestyal Cruises που εδρεύει στην Ελλάδα η οποία δραστηριοποιεί κρουαζιέρες με μικρότερου μεγέθους κρουαζιερόπλοια. Δεδομένου ότι ο Βόλος αποτελεί τουριστικός προορισμός για τον εγχώριο τουρισμό, μια καλή ευκαιρία θα αποτελούσε το λιμάνι του Βόλου ως λιμάνι βάσης και για την εγχώρια αγορά κρουαζιέρας. Οι κρουαζιέρες αυτές μπορεί να είναι και θεματικές οι οποίες θα περιλαμβάνουν κυρίως δραστηριότητες γαστρονομίας (παραδοσιακές γεύσεις του Πηλίου) και οινοποιίας (τσίπουρο-κρασί) στις οποίες η εταιρεία δραστηριοποιείται.

Από την άλλη με βάση τα στοιχεία του ΟΛΒ, η πλειοψηφία των επιβατών για το έτος 2015 αποτελούνταν κυρίως από Γάλλους και Γερμανούς οι οποίοι σημείωσαν αύξηση ρεκόρ συγκριτικά με τα προηγούμενα χρόνια. Συνεπώς, όλοι οι φορείς της πόλης θα πρέπει να εστιάσουν την προσοχή τους και να εκμεταλλευτούν το γεγονός αυτό και να προβούν σε περαιτέρω διερεύνηση της συγκεκριμένης αγοράς.

Προκειμένου, ο Βόλος να συνεχίσει να διατηρεί την θέση του ως τουριστικός προορισμός κρουαζιέρας και να σημειώνει ανοδική πορεία στον κλάδο της κρουαζιέρας θα πρέπει αρχικά να κατανοήσει σε βάθος τις θετικές επιπτώσεις που θα επιφέρει στην τοπική οικονομία και στην ανάπτυξη της περιοχής αντίστοιχα. Έπειτα, η συνέργεια με τους φορείς της πόλης και τους επιχειρηματίες αποτελεί βασικό παράγοντα για την δημιουργία πολιτικών προβολής και προώθησης του λιμένα αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Οι πολιτικές θα πρέπει να βασίζονται σε ένα δομημένο στρατηγικό σχέδιο για την κρουαζιέρα στο οποίο θα αναδεικνύονται τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής έτσι ώστε ο Βόλος να καταστεί αναγνωρίσιμος και ανταγωνιστικός προορισμός κρουαζιέρας για τις μικρότερες εταιρείες κρουαζιέρας. Επιπλέον, η αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού (παρακολούθηση σεμιναρίων, γνώση ξένων γλωσσών) και η άρτια οργάνωση των υπηρεσιών που εμπλέκονται στον κλάδο αποτελούν σημαντικοί παράμετροι στη διαχείριση προτεραιοτήτων και αρμοδιοτήτων.

Τέλος, ως αναφερθεί ότι τα γεγονότα στην Ανατολική Μεσόγειο θα μπορούσαν να αποτελέσουν προσωρινά ευκαιρία για την ανάπτυξη του κλάδου στην περιοχή δεδομένου ότι εξασφαλίζεται ο χρόνος προκειμένου να συντονιστούν όλοι οι φορείς αλλά και οι πολίτες να γίνουν κοινωνοί αυτής της προσπάθειας. Διαφορετικά, η ιδιωτικοποίηση του

λιμένα η οποία θα δίνει τα δικαιώματα σε ιδιώτες επενδυτές να εκμεταλλευτούν την αξιοποίηση του λιμένα μπορεί να καταστεί η μόνη λύση για την ανάπτυξη του σε υποδομές θαλάσσιου τουρισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στοιχεία κρουαζιέρας για την Ελλάδα, 2013-2015

| ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 2013 - 2015 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΩΡΑΣ | | | | | | | |
|---|-------------------------------------|---------------------|---|---------------------|---|---------------------|---|
| κ/α | ΕΝΩΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ | 2015 | | 2014 | | 2013 | |
| | | Αριθμός αφίξεων κ/ζ | Αριθμός αφίξεων επιβατιών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις) | Αριθμός αφίξεων κ/ζ | Αριθμός αφίξεων επιβατιών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις) | Αριθμός αφίξεων κ/ζ | Αριθμός αφίξεων επιβατιών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις) |
| 1 | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 621 | 980.149 | 606 | 1.055.556 | 711 | 1.302.581 |
| 2 | ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ | 636 | 791.927 | 512 | 742.553 | 582 | 778.057 |
| 3 | ΜΥΚΟΝΟΣ | 600 | 649.914 | 441 | 610.207 | 485 | 587.501 |
| 4 | ΚΕΡΚΥΡΑ | 407 | 647.347 | 395 | 672.368 | 480 | 744.673 |
| 5 | ΚΑΤΑΚΟΛΟ | 242 | 459.882 | 251 | 584.879 | 307 | 763.966 |
| 6 | ΡΟΔΟΣ | 340 | 342.063 | 314 | 311.182 | 373 | 409.991 |
| 7 | ΗΡΑΚΛΕΙΟ | 170 | 219.805 | 160 | 242.951 | 177 | 270.020 |
| 8 | ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ | 112 | 149.227 | 79 | 88.032 | 100 | 135.659 |
| 9 | ΠΑΤΜΟΣ | 192 | 124.476 | 156 | 109.429 | 177 | 113.339 |
| 10 | ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ) | 59 | 96.612 | 38 | 33.304 | 47 | 124.205 |
| 11 | ΒΟΛΟΣ | 57 | 67.096 | 53 | 57.825 | 31 | 20.227 |
| 12 | ΝΑΥΠΛΙΟ | 62 | 46.075 | 46 | 26.050 | 54 | 23.732 |
| 13 | ΛΑΥΡΙΟ | 55 | 44.815 | 30 | 30.493 | 20 | 13.504 |
| 14 | ΚΑΛΑΜΑΤΑ | 31 | 38.549 | 16 | 17.951 | 6 | 3.128 |
| 15 | ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 52 | 37.762 | 66 | 46.432 | 52 | 43.817 |
| 16 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ | 35 | 26.356 | 31 | 19.720 | 18 | 14.585 |
| 17 | ΧΙΟΣ | 42 | 25.229 | 36 | 16.963 | 33 | 9.924 |
| 18 | ΜΥΤΙΛΗΝΗ | 53 | 24.894 | 53 | 34.150 | 56 | 42.423 |
| 19 | ΣΥΡΟΣ | 53 | 21.986 | 53 | 24.012 | 37 | 9.396 |
| 20 | ΚΩΣ | 41 | 18.277 | 79 | 42.040 | 86 | 64.756 |
| 21 | ΙΤΕΑ | 83 | 17.851 | 50 | 8.309 | 88 | 8.141 |
| 22 | ΣΥΜΗ | 36 | 16.728 | 48 | 24.050 | 16 | 3.715 |
| 23 | ΛΗΜΝΟΣ | 41 | 15.787 | 24 | 7.657 | 19 | 4.777 |
| 24 | ΜΗΛΟΣ | 28 | 15.394 | 17 | 10.362 | 9 | 2.962 |
| 25 | ΚΑΒΑΛΑ | 22 | 12.783 | 26 | 13.087 | 14 | 6.995 |
| 26 | ΣΑΜΟΣ | 19 | 10.893 | 23 | 24.865 | 25 | 38.676 |
| 27 | ΓΥΘΕΙΟ | 23 | 10.448 | 20 | 18.144 | 40 | 48.200 |
| 28 | ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ | 38 | 10.391 | 39 | 22.068 | 29 | 11.621 |
| 29 | ΣΚΙΑΘΟΣ | 23 | 8.220 | 14 | 4.563 | 11 | 3.158 |
| 30 | ΖΑΚΥΝΘΟΣ | 8 | 5.742 | 13 | 10.953 | 34 | 34.143 |
| 31 | ΝΑΞΟΣ | 23 | 4.738 | 16 | 780 | 16 | 1.023 |
| 32 | ΠΑΡΟΣ | 25 | 3.679 | 65 | 7.048 | 88 | 7.071 |
| 33 | ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ | 6 | 3.090 | 13 | 3.096 | 14 | 4.650 |
| 34 | ΠΥΛΟΣ | 11 | 3.080 | 9 | 1.435 | 13 | 4.133 |
| 35 | ΠΑΤΡΑ | 3 | 1.090 | 2 | 745 | 2 | 1.278 |
| 36 | ΡΕΘΥΜΝΟ | 11 | 1.076 | 18 | 4.220 | 5 | 1.336 |
| 37 | ΚΥΘΗΡΑ | 4 | 1.050 | 2 | 395 | 20 | 862 |
| 38 | ΠΡΕΒΕΖΑ | 5 | 967 | 4 | 1.112 | 4 | 908 |
| 39 | ΑΝΔΡΟΣ | 2 | 838 | 0 | 0 | 1 | 727 |
| 40 | ΣΚΟΠΕΛΟΣ | 8 | 735 | 4 | 585 | 6 | 645 |
| 41 | ΣΗΤΕΙΑ | 1 | 444 | 4 | 2.802 | 1 | 910 |
| 42 | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ (ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ) | 1 | 278 | 0 | 0 | 1 | 474 |
| | ΣΥΝΟΛΟ: | 4281 | 4.957.743 | 3826 | 4.932.373 | 4288 | 5.661.889 |

ΠΗΓΗ: ΕΛΙΜΕ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

1. Διακομιγάλης, Μ. (2006) ‘‘Θαλάσσιος Τουρισμός και οι επιδράσεις του στην Ελληνική Οικονομία. Μεθοδολογική προσέγγιση μέσω του Δορυφόρου Λογαριασμού Τουρισμού και της σύνδεσης του με το Εθνικολογιστικό Σύστημα’’, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
2. Ίσαρη Φ., και Πουρκός, Μ. (2015), Ποιοτική Μεθοδολογία Έρευνας: Εφαρμογές στην Ψυχολογία και στην Εκπαίδευση, Ελληνικά Ακαδημαϊκά Ηλεκτρονικά Συγγράμματα και Βοηθήματα, <URL: https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/5826/4/15327_Isari-KOY.pdf, [Πρόσβαση: 20/12/2016].
3. Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π. και Γκρίμπα Ε. (2011) ' Ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού : Ζήτηση και προσφορά νέων προϊόντων τουρισμού', Κριτική, Αθήνα.
4. Λεκάκου Μ. και Στεφανιδάκη Ε., (2015), Σχέδιο δράσης για τον θαλάσσιο και αθλητικό τουρισμό στις Κυκλάδες, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Εργαστήριο Τοπικής και Νησιώτικης Ανάπτυξης, Εργαστήριο Τουριστικών Ερευνών και Μελετών.
5. Lickorish L. και Jenkins C., (2004), Μια Εισαγωγή στον Τουρισμό, Κριτική, Αθήνα.
6. Μοίρα Π. και Μυλωνόπουλος Δ.(2006), «Η Κρουαζιέρα ως τουριστική Υπηρεσία, Κοινωνιολογική προσέγγιση», Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας, 1(2), σελ.28-38.
7. Παπαδοπούλου Γ., (2015), Διερεύνηση των χαρακτηριστικών που επηρεάζουν την δαπάνη επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
8. Σκάγιαννης Π. και Ραλλιάς Ε. (2012) 'Οι Προοπτικές και οι Προκλήσεις της Κρουαζιέρας για τον Τοπικό Χώρο στην Ελλάδα'. Στο 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης: Βόλος.
9. Σφακιανάκης Μ., (2000), Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού, Εκδόσεις: “ΕΛΛΗΝ” – Γ. ΠΑΡΙΚΟΣ & ΣΙΑ Ε.Ε.
10. Μελέτη INSETE Workshops, (2015), «Κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα», Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών

- Επιχειρήσεων, CTM Hellas <URL: http://www.insete.gr/Portals/0/meletes-INSETE/06/2015_Cruise_Study.pdf>, [Πρόσβαση: 30/11/2016].
11. Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013, Φορέας Εκπόνησης: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Εργαστήριο Περιφερειακών Οικονομικών Αναλύσεων, Φορέας Ανάθεσης: Δήμος Βόλου, Δημοτική Τουριστική Επιχείρηση Βόλου, Ιούλιος 2006,<URL:https://2007-2013.espa.gr/elibrary/Episimo_Kemeno_EP_Thessalias_Stereas_Hpeirou.pdf>,[Πρόσβαση: 15/12/2016].
12. Οργανισμός Λιμένα Βόλου, (2015), ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΕΠΟ του έργου «Λειτουργία του λιμένα Βόλου Ν.Α. Μαγνησίας» για τη “Λειτουργία υδατοδρομίου”, ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ Α.Ε., <URL: [http://www.thessaly.gov.gr/data/mpe/2016//4562/YDATODROMIO%20LIMENOS%20BOLOY%20%20PARADOTEA/FAKELOS%20TROPO.%20AERO%20NOV%202015/ΤΕΧΝΙΚΗ%20ΕΚΤΗΕΣΗ/ΤΕΧΝΙΚΗ%20ΕΚΤΗΕΣΙ.pdf](http://www.thessaly.gov.gr/data/mpe/2016//4562/YDATODROMIO%20LIMENOS%20BOLOY%20%20PARADOTEA/FAKELOS%20TROPO.%20AERO%20NOV%202015/TEΧΝΙΚΗ%20ΕΚΤΗΕΣΗ/ΤΕΧΝΙΚΗ%20ΕΚΤΗΕΣΙ.pdf)>, [Πρόσβαση:17/12/2016].
13. Αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αιφόρου ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας, Φάση Β' - Στάδιο Β.1, Οκτώβριος 2014, <URL: <http://www.thessaly.gov.gr/data/mpe/2015//3517/B1%20STADIO/ΚΕΙΜΕΝΑ/%CE%A0%CE%A0%20%CE%98%CE%B5%CF%83%CF%83%CE%B1%CE%BB%CE%AF%CE%B1%20%CE%9A%CE%B5%CE%AF%CE%BC%CE%B5%CE%BD%CE%BF%20%CE%921-%CE%84%CE%B5%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CF%8C.pdf>>, [Πρόσβαση, 17/12/2016].
14. ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΟΟΑΠ / ΓΠΣ ΔΗΜΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΒΟΛΟΥ Β1' ΣΤΑΔΙΟ : ΠΡΟΤΑΣΗ, Κεφάλαιο Π.2 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΠΣ ΒΟΛΟΥ Σχέδιο Π.2 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΠΣΒ, κλ. 1:25.000, <URL: <http://epoleodomia.volos.gr/ftp/anathGPS/4.pdf>>, [Πρόσβαση: 17/12/2016].
15. Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Θεσσαλίας 2014-2020, <URL: https://www.espa.gr/elibrary/Thessalia_2014GR16M2OP003_1_4_el.pdf>, [Πρόσβαση: 18/12/2016].

16. Παπαμακάριος Γ., (2015), Έρευνα Ικανοποίησης Επιβατών Κρουαζιερόπλοιων, Τμήμα Τουρισμού, Δήμος Βόλου.
17. Πρόγραμμα Τουριστικής Προβολής, (2015), Σχέδιο Τουριστικής Προβολής 2016, Διεύθυνση Τοπικής Οικονομικής Ανάπτυξης, Τμήμα Τουρισμού.
18. Στρατηγική Έρευνας και Καινοτομίας για την Έξυπνη Εξειδίκευση Research and Innovation Strategy for Smart Specialization – RIS3 Thessaly, 2014-2020.
19. ΦΕΚ 128/Α/2008 - «Έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης».
20. ΦΕΚ ΑΑΠ/419/2013, Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) Λιμένα Βόλου και ΠΠΠΑ.
21. ΦΕΚ 3155/Β/2013 – «Έγκριση Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού».
22. ΦΕΚ 237/Α.Α.Π/2016 - Αναθεώρηση και Επέκταση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Πολεοδομικού Συγκροτήματος (Π.Σ.) Βόλου.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

1. Andriotis, K. and Agiomirgianakis, G. (2010). Cruise Visitors' Experience in a Mediterranean Port of Call. *International Journal of Tourism Research*, 12(4): 390-404.
2. Brida, J.G. and Zapata Aguirre, S. (2010), Cruise Tourism: Economic, SocioCultural and Environmental Impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing* 1(3): 205-226.
3. Copeland, C. (2008) 'Cruise ship pollution: Background, laws and regulations, and key issues', [https://www.google.gr/search?q=cruise%2520ship%2520pollution%2520backgr%2520ound%2520laws%2520and%2520regulations%2520and%2520key%2520issues%2520\(2\).pdf&oq=cruise%2520ship%2520pollution%2520background%2520laws%2520and%2520regulations%2520and%2520key%2520issues%2520\(2\).pdf&aqs=chrome..69i57.805j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF8#q=cruise%2520shop%2520+pollution%2520back%2520ground%2520+laws%2520and%2520+regulations%2520and%2520key%2520issues%2520\(2\).pdf](https://www.google.gr/search?q=cruise%2520ship%2520pollution%2520backgr%2520ound%2520laws%2520and%2520regulations%2520and%2520key%2520issues%2520(2).pdf&oq=cruise%2520ship%2520pollution%2520background%2520laws%2520and%2520regulations%2520and%2520key%2520issues%2520(2).pdf&aqs=chrome..69i57.805j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF8#q=cruise%2520shop%2520+pollution%2520back%2520ground%2520+laws%2520and%2520+regulations%2520and%2520key%2520issues%2520(2).pdf) [Πρόσβαση: 17/10/2016]

4. Cruise Line International Association, (2015), North America Cruise Market Profile, http://www.cruising.org/docs/default-source/research/clia_naconsumerprofile_2014.pdf [Πρόσβαση: 28/9/2015].
5. Cruise Line International Association, (2016), Environment Sustainability Report, http://cruising.org/docs/default-source/research/clia_2016_envsust_8-5x11_8-8.pdf?sfvrsn=0 [Πρόσβαση: 22/10/2016].
6. Cruise Line International Association, 2015, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, http://www.cliaeurope.eu/images/downloads/reports/CLIA_Europe_Economic_Contribution_Report_2015.pdf [Πρόσβαση: 10/11/2016].
7. Cruise Line International Association, 2016, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015, http://www.cliaeurope.eu/images/downloads/Contribution_Cruise_Tourism_to_Economies_of_Europe_2015.pdf [Πρόσβαση: 10/11/2016].
8. Cruise Line International Association, 2016, Asia Cruise Trends, <http://www.cruising.org/docs/default-source/research/clia-2016-asia-cruise-trends-report-.pdf?sfvrsn=0> [Πρόσβαση: 11/11/2016].
9. Cruise Industry News Annual Report, Buyer's Guide and Industry Growth Forecast, Edition: 2016-2017, <http://www.cruiseindustrynews.com/annual-cruise-industry-report.html> [Πρόσβαση: 1/10/2016].
10. Diakomihalis, M. (2007), Chapter 13, Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects, *Maritime Transport: The Greek Paradigm, Research in Transportation Economics*, 21:419-455.
11. Diakomichalis M., Lekakou M.B, Stefanidaki E., Syriopoulos T.C., (2009) The economic impact of the cruise industry on local communities: the case of Greece, 4th International Scientific Conference: Planning for the Future - Learning from the Past: Contemporary Developments in Tourism, Travel & Hospitality", Rhodes April.
12. Diakomihalis M., (2012), Maritime Tourism Tax Revenues in Greece: A New Framework for Collection. *International Journal of Economic Sciences and Applied Research*, 5 (1): 109-127.
13. Douglas N., Douglas N. and Derrett R. (2001), *Special Interest Tourism*, John Wiley and Sons Australia, Ltd.
14. Dowling R. (2006), *Cruise Ship Tourism*, Wallingford: CABI Publishing.

15. Dwyer L., Forsyth P., (1996), “Economic Impacts of Cruise Tourism in Australia”, *Journal of Tourism Studies* 7(2), pp. 36-43.
16. Dwyer, L. , Forsyth, P. (1998), Economic Significance of Cruise Tourism, *Annals of Tourism Research*, 25(2):393-415.
17. Dwyer L., Douglas N. and Livaic Z., 2004, ESTIMATING THE ECONOMIC CONTRIBUTION OF A CRUISE SHIP VISIT, *Tourism in Marine Environments*, Vol. 1, pp. 1–12.
18. European Cruise Council, 2010/2011, Report, <http://www.ashcroftandassociates.com/images/ECC-LR.pdf>, [Πρόσβαση: 1/10/2016].
19. European Cruise Council, (2012), Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, <http://www.nee.gr/downloads/175ec%20cruise%20report%202012.pdf>, [Πρόσβαση: 15/10/2016].
20. Florida – Caribbean Cruise Association, Cruise Industry Overview – 2015, State of the Cruise Industry, <http://www.f-cca.com/downloads/2015-Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf> [Πρόσβαση: 1/10/2016].
21. G.P. Wild (international) Limited and Business Research & Economic Advisors (BREA) (2007) “Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe”. http://www.maralgarve.com/Upload/estudos/Anexos/Cruise_Report%202007.pdf [Πρόσβαση: 15/10/2016].
22. Hung K. and Petrick J., (2011), Why do you cruise? Exploring the motivations for taking cruise holidays, and the construction of a cruising motivation scale, *Tourism Management*, 32:386-393.
23. Jennings, G. 2007. Water based tourism, sport, leisure, and recreation experiences. Butterworth-Heinemann. New York
24. Kester J.G.C., (2002), Cruise Tourism, *Tourism Economics*, 9(3):337-350.
25. Klein, R.A. (2011), “Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability”, *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18, pp.107- 116.
26. Lekakou, M. B., & Pallis, A. A. (2005). Cruising the Mediterranean Sea: Market structures and EU policy initiatives. *Aegean Working Papers*, 2(1), 45–61.
27. Lekakou M.B., Pallis, A.A. and Vaggelas, G.K.,(2009c) , Which homeport in Europe: “The cruise industry’s selection criteria”, *Tourismos*
28. Marti B., (2006), Geography and the cruise ship port selection process, *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 17(3):157-164.

29. MedCruise Report, (2015), Cruise activities in Medcruise Ports, http://www.medcruise.com/sites/default/files/cruise_activities_in_medcruise_ports_statistics_2015_final_0.pdf, [Πρόσβαση: 2/10/2016].
30. Ministry of Tourism, Government of India, (2005), Cruise Tourism Potential & Strategy Study”, Final Report, CRISIL Limited, <http://incredibleindia.org/lang/images/docs/trade-pdf/surveys-and-studies/study-reports/Cruise%20Tourism%20-%20Potential%20&%20Strategy%20Study.pdf> [Πρόσβαση: 26/9/2016].
31. Nilsson P. A., (2007), Cruise Tourism and the New Tourist: The Need for a New Typology?, *Nautical Tourism: Concepts and Issues*, Chapter 7:92-106
32. Papadopoulou, G. and Sambracos, E. (2014a) Recent evolution of cruise activities in European ports of embarkation: A Quantitative approach, *Archives of Economic History*, XXVI(1), pp. 7-26.
33. Polat, N., (2015), Technical Innovations in Cruise Tourism and Results of Sustainability, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 195: 438 – 445.
34. Robinson P., Heitmann S. and Dieke P., (2011), *Research Themes for Tourism*, Oxfordshire: CABI
35. Styliadis T., (2011/2012), Greek Sea is not in Crisis. An institutional approach of the economic impact cruise ships have on local societies: the case of two Ionian Islands, *MSc Maritime Economics and Logistics*, Erasmus University Rotterdam.
36. Teye V. and Paris C.M., (2010), Cruise Line Industry and Caribbean Tourism: Guests’ Motivations, Activities and Destination Preference, *Tourism Review International*, Vol 14(1):17-28
37. Vaggelas G. and Stefanidaki E., (2015), THE CABOTAGE ABOLISHMENT IN THE GREEK CRUISE MARKET: AN INITIAL ASSESSMENT vis-à-vis HOMEPORT OPERATIONS, ResearchGate, Conference paper.
38. Wang G. W-Y, Notteboom T. and Pallis A., (2014) Incentives in Cruise Terminal Concession Contracts, *Research in Transportation*, p. 2-18
39. World Tourism Organization, (2003), Worldwide Cruise Ship Activity, http://sete.gr/files/Media/Ebook/110302_Worldwide%20Cruise%20Ship%20Activity.pdf [Πρόσβαση: 3/10/2016].
40. Yarnal C. M. and Kerstetter D., (2005), Casting Off: An Exploration of Cruise Ship Space, Group Tour Behavior, and Social Interaction, *Journal of Travel Research*, 43:368-379.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

1. Grace M. L., (2008), A Brief History of the Cruise Ship Industry, <URL: <http://cruiselinehistory.com/a-brief-history-of-the-cruise-ship-industry/>>, [Πρόσβαση: 22/9/2016]
2. Research Center for Coastal Tourism, Cruise Tourism From a broad perspective to a focus on Zeeland, (2012), Vol. 4, <URL: <http://www.kenniscentrumtoerisme.nl/1/library/download/13920>> [Πρόσβαση: 26/9/2016].
3. Royal Caribbean International, (2014/2015) Cruise Holidays, First Edition, <URL: <http://viewer.zmags.com/publication/2cd33063#/2cd33063/1>> [Πρόσβαση: 26/9/2016].
4. Γαλδαδάς Άλκης, Το καπνισμένο... λιμάνι, (2015), <URL: <http://www.tovima.gr/science/article/?aid=710796>>, [Πρόσβαση: 16/10/2016].
5. Energia, 2015, Τουρισμός Κρουαζιέρας και Περιβαλλοντικοί Κίνδυνοι για τη Ν.Α. Ευρώπη, <URL: http://www.energia.gr/article.asp?art_id=93199> [Πρόσβαση: 16/10/2016].
6. UNWTO, 2016, Sustainable Cruise Tourism Development Strategies – Tackling the Challenges in Itinerary Design in South-East Asia, <URL: <http://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284417292>>, [Πρόσβαση: 22/10/2016].
7. Στυλιανόπουλος Α., (2016), Ομιλία του Μέλους ΔΣ του ΣΕΤΕ Ανδρέα Στυλιανόπουλου στην εκδήλωση της Ευρωβουλευτού, κας Ε. Βοζενμπεργκ – Βριωνίδη με τίτλο: «The future of tourism and cruise in Greece and Europe: Challenges and interactions», <URL: <http://sete.gr/el/kentro-typou/omilies-parousiaseis/andreas-stulianopoulos-stis-vruxelles/>>, [Πρόσβαση: 29/10/2016].
8. Τσαμόπουλος Μ. (2015), «Τα νησιά «σώζουν» την ελληνική κρουαζιέρα», <URL: <http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/nautilia/item/248776-ta-nisia-%C2%ABsozoun%C2%BB-tin-elliniki-krouaziera>> [Πρόσβαση: 11/11/2016].
9. Τσιμπλάκης Α., (2016), Την τρίτη θέση στην κρουαζιέρα διεκδικεί η Ασία μέχρι το 2020, <URL: <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1095728/tin-triti-thesi-stin-krouaziera-diekdikiei-iasia-mexri-to-2020>>, [Πρόσβαση: 15/11/2016].
10. Άμεση στήριξη της κρουαζιέρας σε έξι σημεία, (2016), <URL: <http://www.naftikachronika.gr/2016/08/26/amesi-stirixi-tis-krouazieras-se-exi-simeia/>>, [Πρόσβαση: 16/11/2016].

11. Λάμπρος Μ., (2016), Η Ιστορία του Ελληνικού Κρουαζιερόπλοιου και η Σημερινή Πραγματικότητα του Τομέα της Κρουαζιέρας, <URL:<http://libertypress.gr/istoria-krouazieras/>>, [Πρόσβαση: 22/11/2016].
12. Γεωργακόπουλος Θ., (2016), Τι Πέτυχε Η Άρση Του Καμποτάζ, <URL:<http://www.dianeosis.org/2016/06/ti-petyxe-i-arsi-tou-cabotage/>>, [Πρόσβαση: 24/11/2016].
13. Επίσημος διαδικτυακός τόπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Η πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, «Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου 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)», αριθ. L 364 της 12/12/1992 σ. 0007 – 0010,<URL:<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992R3577::HTML>>, [πρόσβαση 24/11/2016].
14. Τουριστική Αγορά, 2012, Louis Cruises: Η Ελληνική κρουαζιέρα, <URL:<http://www.touristiki-agora.gr/article.asp?ID=442>>, [Πρόσβαση: 26/11/2016].
15. Μπέλλος Η., 2015, Και το στοίχημα της κρουαζιέρας χάνει η Ελλάδα, <URL:<http://www.kathimerini.gr/836231/article/oikonomia/epixeirhseis/kai-to-stoixhma-ths-kroyazieras-xanei-h-ellada>>, [Πρόσβαση: 28/11/2016].
16. Η απελευθέρωση του Βόλου από τον τούρκικο ζυγό, (2007), <URL:<http://www.taxydromos.gr/article.php?id=6806&cat=1>> [Πρόσβαση: 2/12/2016].
17. Ταυτότητα και Ιστορικό του Λιμένα Βόλου, <URL:<http://www.port-volos.gr/cgi-bin/pages/index.pl?type=article&arlang=Greek&argenkat=%CE%9F%20%CE%9B%CE%99%CE%9C%CE%95%CE%9D%CE%91%CE%A3&arcode=11072117129>>, [Πρόσβαση: 2/12/2016].
18. Λιούρης Χ. και Δέφνερ Α., (2012), Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 και η τουριστική ανάπτυξη της Μαγνησίας και του Βόλου, <URL:<http://www.citybranding.gr/2012/05/2004.html>>, [Πρόσβαση: 19/12/2016].
19. Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ), Μόνιμος Πληθυσμός κατά φύλο και επίπεδο εκπαίδευσης Περιφερειακές Ενότητες Δήμοι, Δημογραφικά Χαρακτηριστικά/2011, <URL:<http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SAM03/2011>>, [Πρόσβαση: 19/12/2016].

20. URBAN GREEN AS A KEY FOR SUSTAINABLE CITIES, Δήμος Βόλου, GreenKeys is part-financed by the European Union Community Initiative INTERREG III B CADSES: <URL: www.greenkeys-project.net> [Πρόσβαση: 19/12/2016].
21. Ιστοσελίδες Εκδηλώσεων, <URL: enjoythessaly.com/el/events>, [Πρόσβαση: 19/12/2016].
22. Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ), Δυναμικότητα καταλυμάτων Ξενοδοχειακού Τύπου και Κάμπινγκ (2015), <URL: <http://www.statistics.gr/statistics/-/publication/STO12/->>, [Πρόσβαση: 20/12/2016].
23. Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ), Διανυκτερεύσεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου και κάμπινγκ, κατά Περιφερειακή Ενότητα (2015), <URL: <http://www.statistics.gr/statistics/-/publication/STO12/->>, [Πρόσβαση: 20/12/2016].
24. Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΞΕΕ), 2016, Ξενοδοχειακό Δυναμικό Ελλάδας 2015 - Ανά Περιφέρεια - Νομό - Νησί, <URL: http://www.grhotels.gr/GR/BussinessInfo/library/DocLib/CapacityDetail_2015.pdf>, [Πρόσβαση: 20/12/2016].