

10.2017

διαΝΕΟσις

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΑΝΑΛΥΣΗΣ

Η Αναπτυξιακή Προοπτική της Κρουαζιέρας Αφετηρίας στην Ελλάδα

Θάνος Πάλλης, Γιώργος Κ. Βαγγέλας
Κλεοπάτρα Αράπη, Παρασκευή Κλαδάκη
Αιμιλία Παπαχρήστου

Οκτώβριος 2017

Ομάδα Έργου

Συντονιστές

Θάνος Πάλλης

Αναπληρωτής Καθηγητής Οικονομικής και Πολιτικής Λιμένων, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου και Γενικός Γραμματέας της MedCruise (Ένωση των Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας).

Γιώργος Κ. Βαγγέλας

Διευθύνων Σύμβουλος και Εταίρος, Ports & Shipping Advisory και ερευνητής, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Ερευνητική Ομάδα

Κλεοπάτρα Αράπη

Υποψήφια διδάκτωρ, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Εύη Κλαδάκη

Υποψήφια διδάκτωρ, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Αιμιλία Παπαχρήστου

Διδακτορική υπότροφος του Ιδρύματος Κρατικών Υποτροφιών (ΙΚΥ), Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου.

Περιεχόμενα

A	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	14
B	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΕΣ- ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ (HOME-PORTS) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ....	29
	B1. Εισαγωγή.....	30
	B2. Δραστηριότητα Κρουαζιέρας στους Ελληνικούς Λιμένες.....	31
	B3. Ελληνικοί Λιμένες Κρουαζιέρας.....	35
	B4. Λιμένες Αφετηρίας (Home-Ports).....	41
	B5. Δραστηριότητα Home-Porting στους Ελληνικούς Λιμένες.....	44
	B6. Θεσμικό Πλαίσιο και Κρουαζιέρα.....	58
Γ	ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ: ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΕ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΟ	66
	Γ1. Εισαγωγή.....	67
	Γ2. Ανάπτυξη Κρουαζιέρας: Μεσόγειος vs. Ελλάδα.....	69
	Γ3. Σύγκριση Τάσεων Ελληνικής Αγοράς με άλλες Μεσογειακές Χώρες.....	75
	Γ4. Σύγκριση Τάσεων ανά Μέγεθος Λιμένων.....	77
	Γ5. Αύξηση Μεγέθους Κρουαζιερόπλοιων που Δρομολογούνται στη Μεσόγειο....	78
	Γ6. Εποχικότητα: Η Ελληνική Ιδιαιτερότητα.....	83
Δ	ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ: ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΣΕ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....	85
	Δ1. Εισαγωγή.....	86
	Δ2. Λιμένες Αφετηρίας στη Μεσόγειο: Μια Ιδιαίτερα Δυναμική Αγορά.....	87
	Δ3. Σύγκριση Κίνησης Απιβατών Απιβίβασης/Αποβίβασης σε Ελλάδα και Μεσόγειο.....	89
	Δ4. Οι Ανταγωνίστριες Χώρες.....	93
	Δ5. Τάσεις στους Δημοφιλέστερους Λιμένες Αφετηρίας της Μεσογείου.....	96
	Δ6. Εποχικότητα Home-Porting σε Ελλάδα και Μεσόγειο.....	99
	Δ7. Χαρακτηριστικά Λιμένων Αφετηρίας στη Μεσόγειο.....	101

Ε	ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ.....	103
	E1. Εισαγωγή.....	104
	E2. Οι Θετικές Οικονομικές Επιπτώσεις της Κρουαζιέρας.....	105
	E3. Οικονομικές Επιπτώσεις της Παγκόσμιας Βιομηχανίας Κρουαζιέρας.....	107
	E4. Οικονομικές Επιπτώσεις της Κρουαζιέρας: Ευρώπη.....	110
	E5. Οι Θετικές Οικονομικές Επιπτώσεις της Κρουαζιέρας στην Ελλάδα.....	114
	E6. Ο Αντίκτυπος της Κρουαζιέρας στις Τοπικές Οικονομίες.....	116
	E7. Πολλαπλασιασμός Ωφελειών στον Λιμένα-Αφετηρία.....	120
	E8. Η «Κοινωνική Ενσωμάτωση» των Λιμένων.....	122
	E9. Εξωτερικές Επιπτώσεις από την Αύξηση των Δραστηριοτήτων Κρουαζιέρας.....	123
ΣΤ	ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ: ΔΟΜΗ, ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ, ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	125
	ΣΤ1. Εισαγωγή.....	126
	ΣΤ2. Δομικά Στοιχεία της Σύγχρονης Κρουαζιέρας.....	129
Ζ	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ: ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ.....	160
	Z1. Εισαγωγή.....	161
	Z2. Σχεδιασμός Δρομολογίων Κρουαζιέρας: Γενικές Αρχές.....	162
	Z3. Επισκόπηση: Παράγοντες Καθορισμού Ελκυστικότητας Λιμένα-Αφετηρίας.....	164
	Z4. Διαμορφώνοντας το Λιμενικό Περιβάλλον.....	167
	Z5. Διαμορφώνοντας το Εξωτερικό (προς τον Λιμένα) Περιβάλλον.....	187
	Z6. Θεσμικές Πρωτοβουλίες.....	193
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι. ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΑ-ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	201
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΘΕΣΕΩΝ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ.....	202
Η	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ-ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΝΑ ΛΙΜΕΝΑ.....	204
	H1. Εισαγωγή.....	205
	H2. Αξιολόγηση Ελκυστικότητας Ελληνικών Λιμένων για Home-Porting.....	206
	H3. Προτάσεις για την Ανάπτυξη των Ελληνικών Λιμένων-Αφετηρίας.....	211
	H4. Σύνοψη.....	231
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	233

Ευρετήριο Συντομογραφιών

AAPA	American Association of Port Authorities
AIVP	International Association of Ports Cities
B2B	Business to Business
CLIA	Cruise Lines International Association
ESPO	European Sea Ports Organization
FCCA	Florida-Caribbean Cruise Association
GPH	Global Ports Holding
ICTO	International Cruise Terminal Operators
IMO	International Maritime Organization
LNG	Liquefied Natural Gas
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MedCruise	Association of Mediterranean Cruise Ports
MSC	Mediterranean Shipping Company
NCLH	Norwegian Cruise Line Holdings
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development
P&S	Ports & Shipping Advisory
PIANC	The World Association for Waterborne Transport Infrastructure
RCCL	Royal Caribbean Cruise Limited
TEN-T	Trans-European Transport Network
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNWTO	World Tourism Organization
ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
ΔΑΔ	Δημόσια Αρχή Λιμένων
ΕΕΚΦΝ	Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιέρας και Φορέων Ναυτιλίας
ΕΛΙΜΕ	Ένωση Λιμένων Ελλάδος
ΕΟΤ	Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

ΟΛΗ	Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου
ΟΛΘ	Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης
ΟΛΚΕ	Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας
ΟΛΠ	Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς
ΠΓΔΜ	Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας
ΡΑΛ	Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων
ΣΕΜΠΟ	Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων
ΣΕΠ	Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά
ΣΥΕΤΕ	Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων
ΤΑΙΠΕΔ	Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου
ΤτΕ	Τράπεζα της Ελλάδος

Ευρετήριο Γραφημάτων

Γράφημα I:	Μερίδιο Ελληνικών Λιμένων στη Μεσογειακή Αγορά της Κρουαζιέρας (2010-2016).....	19
Γράφημα 1:	Κρουαζιέρα, Σύνολο Χώρας (Κινήσεις Επιβατών & Προσεγγίσεις, 2012-2016).....	32
Γράφημα 2:	Ετήσια Μεταβολή Κρουαζιέρας, Σύνολο Χώρας (Επιβάτες/ Προσεγγίσεις).....	33
Γράφημα 3:	Εξέλιξη Αριθμού Κινήσεων Επιβατών και Προσεγγίσεων Κρουαζιερόπλοιων στους Κύριους Λιμένες Κρουαζιέρας (2012-2016).....	37
Γράφημα 4:	Εξέλιξη Αριθμού Κινήσεων Επιβατών και Προσεγγίσεων Κρουαζιερόπλοιων στους Δευτερεύοντες Λιμένες Κρουαζιέρας (2012-2016).....	40
Γράφημα 5:	Εξέλιξη Συνολικού Αριθμού Επιβατών Κρουαζιέρας στους Λιμένες Αφετηρίας (.000, 2007-2016).....	42
Γράφημα 6:	Ετήσια Μεταβολή Συνολικού Αριθμού Επιβατών Κρουαζιέρας στους Λιμένες Αφετηρίας (2007-2016).....	42
Γράφημα 7:	Εξέλιξη Συνολικού Αριθμού Προσεγγίσεων Κρουαζιερόπλοιων στους Λιμένες Αφετηρίας (2007-2016).....	43
Γράφημα 8:	Ετήσια Μεταβολή Συνολικού Αριθμού Προσεγγίσεων Κρουαζιερόπλοιων στους Λιμένες Αφετηρίας (2007-2016).....	43
Γράφημα 9:	Εξέλιξη Αριθμού Home-Porting Επιβατών στους Λιμένες Αφετηρίας (2007-2016).....	45
Γράφημα 10:	Ετήσια Μεταβολή Home-Porting Επιβατών στους Λιμένες Αφετηρίας (2007-2016).....	45
Γράφημα 11:	Κατανομή Δραστηριότητας Home-Porting στους Ελληνικούς Λιμένες.....	46
Γράφημα 12:	Δείκτες Ανάπτυξης Επιβατών Home-Porting (2010=100).....	47
Γράφημα 13:	Επιβάτες Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο (2016).....	68
Γράφημα 14:	Κίνηση Επιβατών Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο (2000-2016).....	70
Γράφημα 15:	Δείκτες Ανάπτυξης της Κρουαζιέρας σε Ελλάδα και Μεσόγειο (2010=100).....	71
Γράφημα 16:	Μερίδιο της Ελλάδας στη Μεσογειακή Αγορά της Κρουαζιέρας (2010-2016).....	71

Γράφημα 17:	Μεγαλύτεροι Λιμένες Κρουαζιέρας Μεσογείου (2016/2000).....	74
Γράφημα 18:	Κίνηση Κρουαζιέρας ανά Χώρα.....	75
Γράφημα 19:	Προσεγγίσεις Κρουαζιερόπλοιων στη Μεσόγειο (2000-2016)....	78
Γράφημα 20:	Δείκτες Ανάπτυξης της Κρουαζιέρας σε Ελλάδα και Μεσόγειο: Προσεγγίσεις Κρουαζιερόπλοιων (2010=100).....	79
Γράφημα 21:	Μέσος Αριθμός Επιβατών ανά Κρουαζιέρα (2000-2016).....	80
Γράφημα 22:	Πλήθος Επιβατών ανά Κρουαζιέρα.....	81
Γράφημα 23:	Αριθμός Επιβατών ανά Κρουαζιέρα - Ελλάδα και Περιοχές Μεσογείου.....	82
Γράφημα 24:	Εποχικότητα της Κρουαζιέρας στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο (2016).....	84
Γράφημα 25:	Μηνιαία Κατανομή Επιβατών ανά Κρουαζιέρα σε Ελλάδα και Μεσόγειο (2016).....	84
Γράφημα 26:	Εξέλιξη Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης στη Μεσόγειο (2000-2016).....	87
Γράφημα 27:	Εξέλιξη Πλήθους Λιμένων Αφετηρίας στη Μεσόγειο (2000-2016).....	88
Γράφημα 28:	Δείκτης Ανάπτυξης των Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης στην Ελλάδα και στη Μεσόγειο (2010=100).....	89
Γράφημα 29:	Εξέλιξη Επιβατών Επιβίβασης/ Αποβίβασης ανά Περιοχή της Μεσογείου (2000-2016).....	90
Γράφημα 30:	Επιβάτες Επιβίβασης/Αποβίβασης στην Ανατολική Μεσόγειο (2013-2016).....	91
Γράφημα 31:	Δείκτης Ανάπτυξης Επιβατών Επιβίβασης/ Αποβίβασης στην Ανατολική Μεσόγειο (2010=100).....	92
Γράφημα 32:	Επιβάτες Επιβίβασης/Αποβίβασης ανά Χώρα της Μεσογείου (2016).....	94
Γράφημα 33:	Κατανομή Κίνησης στους 10 Μεγαλύτερους Λιμένες Αφετηρίας της Μεσογείου: Home-Porting vs. Transit (2016).....	97
Γράφημα 34:	Εξέλιξη Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης – Top 5 Μεσογείου & Πειραιάς (2000-2016).....	98
Γράφημα 35:	Εποχικότητα Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης σε Ελλάδα και Μεσόγειο (2016).....	99
Γράφημα 36:	Εποχικότητα Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης ανά Λιμένα της Μεσογείου (Top 10, 2016).....	100
Γράφημα 37:	Χαρακτηριστικά Λιμένων Αφετηρίας (%).....	102
Γράφημα 38:	Κατανομή Δαπανών Επιβατών Κρουαζιέρας.....	109
Γράφημα 39:	Άμεσες Δαπάνες και Συνολική Οικονομική Επίπτωση της Κρουαζιέρας στην Ευρώπη, 2008-2015.....	111
Γράφημα 40:	Εξέλιξη Αριθμού Επιβατών.....	130
Γράφημα 41:	Νέα Πλοία ανά τύπο Κρουαζιέρας, 2001-2015.....	132

Γράφημα 42:	Εξέλιξη Αριθμού Κλινών/Χωρητικότητας Παγκόσμιου Στόλου Κρουαζιέρας, 2000-2027.....	133
Γράφημα 43:	Μέση Χωρητικότητα των Κρουαζιερόπλοιων (2000-2016).....	136
Γράφημα 44:	Ετήσια Μεταβολή Μεριδίων Αγοράς Μεταξύ των Γεωγραφικών Περιοχών της Μεσογείου, 2005-2016.....	152
Γράφημα 45:	Ευρωπαϊοί Επιβάτες Κρουαζιέρας (εκατομμύρια, 2007-2015)...	156
Γράφημα 46:	Αριθμός Παραχωρήσεων Τερματικών Σταθμών Λιμένων Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο.....	177
Γράφημα 47:	Τύποι Κρουαζιέρας - Πειραιά (2016, Αριθμός Προσεγγίσεων)...	213

Πίνακες

Πίνακας I:	Σημαντικότερες Τάσεις στη Σύγχρονη Αγορά Κρουαζιέρας.....	24
Πίνακας II:	Διαμορφώνοντας το Λιμενικό Περιβάλλον.....	26
Πίνακας III:	Διαμορφώνοντας το Εξωτερικό (προς το λιμένα) Περιβάλλον.....	26
Πίνακας IV:	Θεσμικές Πρωτοβουλίες.....	26
Πίνακας V:	Σύνοψη Προτάσεων για την Αύξηση της Ελκυστικότητας Λιμένων-Αφετηρίας.....	28
Πίνακας 1:	Κρουαζιέρα, Σύνολα Χώρας 2012-2016.....	32
Πίνακας 2:	Κατανομή Λιμένων Κρουαζιέρας ανά Περιφέρεια.....	35
Πίνακας 3:	Κύριοι και Δευτερεύοντες Ελληνικοί Λιμένες Κρουαζιέρας (2016).....	36
Πίνακας 4:	Κύριοι Λιμένες Κρουαζιέρας (2016).....	37
Πίνακας 5:	Δευτερεύοντες Λιμένες Κρουαζιέρας (2016).....	39
Πίνακας 6:	Λιμένες Αφετηρίας (Home-Ports), 2016.....	41
Πίνακας 7:	Χαρακτηριστικά Λιμένων Κρουαζιέρας.....	48
Πίνακας 8:	Χαρακτηριστικά Ελληνικών Λιμένων-Αφετηρίας (Home-Ports).....	49
Πίνακας 9:	Λειτουργικά Χαρακτηριστικά, Υποδομές & Υπηρεσίες Λιμένα Πειραιά.....	51
Πίνακας 10:	Λειτουργικά Χαρακτηριστικά, Υποδομές & Υπηρεσίες Λιμένα Κέρκυρας.....	52
Πίνακας 11:	Λειτουργικά Χαρακτηριστικά, Υποδομές & Υπηρεσίες Λιμένα Ρόδου.....	54
Πίνακας 12:	Λειτουργικά Χαρακτηριστικά, Υποδομές & Υπηρεσίες Λιμένα Ηρακλείου.....	55
Πίνακας 13:	Λειτουργικά Χαρακτηριστικά, Υποδομές & Υπηρεσίες Λιμένα Θεσσαλονίκης.....	56
Πίνακας 14:	Λειτουργικά Χαρακτηριστικά, Υποδομές & Υπηρεσίες Λιμένα Λαυρίου.....	57
Πίνακας 15:	Μεταρρυθμίσεις και Αναδιοργάνωση στο Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα.....	59
Πίνακας 16:	Top 10 – Κινήσεις Επιβατών Κρουαζιέρας.....	73
Πίνακας 17:	Εξέλιξη Κίνησης Κρουαζιέρας ανά Κατηγορία Λιμένα.....	77
Πίνακας 18:	Μεγαλύτεροι Λιμένες Αφετηρίας στην Αδριατική (Top-3).....	92

Πίνακας 19: Κύριες χώρες Μεσογείου - Επιβάτες Επιβίβασης/Αποβίβασης (2012-2016).....	94
Πίνακας 20: Κύριες Χώρες Μεσογείου - Εποχικότητα Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης.....	95
Πίνακας 21: Top 10 – Λιμένες Αφετηρίας (Home-Porting).....	96
Πίνακας 22: Δαπάνες Δραστηριότητας Κρουαζιέρας σε έναν Λιμένα-Προορισμό.....	106
Πίνακας 23: Άμεσες Δαπάνες Κρουαζιέρας (δισ. Σολάρια Η.Π.Α., 2015).....	107
Πίνακας 24: Εκτίμηση Άμεσων Δαπανών Δραστηριότητας Κρουαζιέρας στην Περίπτωση του Πειραιά (σε €, 2008).....	117
Πίνακας 25: Δαπάνες Επιβατών Κρουαζιέρας ανά Κατηγορία: Πειραιάς (σε εκατ. €, 2008).....	117
Πίνακας 26: Δαπάνες Επιβατών Κρουαζιέρας και Μελών Πληρώματος ανά Κατηγορία: Χίος (σε €).....	118
Πίνακας 27: Παραδόσεις και Παραγγελίες νέων Κρουαζιερόπλοιων, 1990-2016.....	132
Πίνακας 28: Παραδόσεις Κρουαζιερόπλοιων, 2017-2026.....	134
Πίνακας 29: Κρουαζιερόπλοια (ocean cruise ships) υπό Παραγγελία μέχρι το 2020.....	135
Πίνακας 30: Γενικά Χαρακτηριστικά των Διαφορετικών τύπου του Προϊόντος της Κρουαζιέρας.....	139
Πίνακας 31: Χαρακτηριστικά Επιβατών και Πληρώματος Πλοίων ανά Εταιρεία (brand).....	141
Πίνακας 32: Εταιρείες Κρουαζιέρας, 2017.....	145
Πίνακας 33: Παγκόσμια Κατάταξη Γεωγραφικών Περιοχών/Αγορών, Σύμφωνα με την Χωρητικότητα (μερίδια 2006-2017).....	148
Πίνακας 34: Πρόβλεψη Αριθμού Επιβατών στην Ασία μέχρι το 2020 (σε χιλιάδες).....	151
Πίνακας 35: Εξέλιξη Συνολικού Αριθμού Κινήσεων Επιβατών ανά χώρα της Μεσογείου, 2004, 2010 και 2016.....	153
Πίνακας 36: Χώρες Προέλευσης Επιβατών, 2010-2015 (σε χιλιάδες).....	155
Πίνακας 37: Ικανοποίηση Επιβατών Κρουαζιέρας από Μεσογειακούς Προορισμούς.....	158
Πίνακας 38: Σχεδιασμός Δρομολογίου Κρουαζιέρας - Κρίσιμοι Παράγοντες.....	163
Πίνακας 39: Σημαντικότεροι Παράγοντες Καθορισμού Ελκυστικότητας Λιμένα Αφετηρίας.....	165
Πίνακας 40: Υποδομές Λιμένα Αφετηρίας με Αναφορά στη Διεπαφή Λιμένα-Κρουαζιερόπλοιου.....	168
Πίνακας 41: Εφαρμογή Συστήματος Προκαθορισμού Θέσεων Ελλιμενισμού Κρουαζιερόπλοιων από τους Λιμένες της Μεσογείου.....	170
Πίνακας 42: Ημερομηνίες Συστήματος Κράτησης Θέσης Ελλιμενισμού για το 2019.....	171

Πίνακας 43: Αναγκαίες Υποδομές Τερματικού Σταθμού για την Εξυπηρέτηση Διαδικασιών Επιβίβασης/Αποβίβασης στον Λιμένα-Αφετηρίας...	174
Πίνακας 44: Χαρακτηριστικά Επενδυτών σε Τερματικούς Σταθμούς Κρουαζιέρας – Μεσόγειος (1996-2016).....	179
Πίνακας 45: Κατανομή Ιδιωτικών Επενδύσεων ανά Γεωγραφική Περιοχή και Μέγεθος Λιμένα.....	180
Πίνακας 46: Προκλήσεις Λιμένων σε Σχέση με τις Εταιρείες Κρουαζιέρας.....	185
Πίνακας 47: Χώρες Προέλευσης Επιβατών Κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2013).....	199
Πίνακας 48: Αξιολόγηση Ελληνικών Λιμένων ως προς την Προοπτική Ανάπτυξης του Home-Porting.....	208
Πίνακας 49: Τελική Βαθμολογία Ελληνικών Λιμένων ως προς την Προοπτική Ανάπτυξης του Home-Porting.....	209
Πίνακας 50: Οικονομικές Επιπτώσεις Home-porting: Σενάριο Βάσης.....	228
Πίνακας 51: Οικονομικές Επιπτώσεις Home-porting: Αισιόδοξο Σενάριο.....	229
Πίνακας 52: Οικονομικές Επιπτώσεις Home-porting: Βέλτιστο Σενάριο.....	230
Πίνακας 53: Σύνοψη Προτάσεων για την Αύξηση της Ελκυστικότητας Ελληνικών Λιμένων-Αφετηρίας.....	232

Σχήματα

Σχήμα 1: Δομή Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος.....	60
Σχήμα 2: Εξέλιξη Ελληνικού Θεσμικού Πλαισίου για την Κρουαζιέρα.....	62
Σχήμα 3: Παράδειγμα Ποσοτήτων Εβδομαδιαίων Προμηθειών Κρουαζιερόπλοιου: Costa Pacifica.....	121
Σχήμα 4: Οδικός Χάρτης Διαδικασίας Προκαθορισμού Θέσης Ελλιμενισμού..	172
Σχήμα 5: Δρώντες Παράγοντες στην Εξυπηρέτηση της Κρουαζιέρας.....	183
Σχήμα 6: Απεικόνιση Διαδικασίας Πολυκριτηριακής Ανάλυσης.....	207

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οκτώβριος 2017

Εισαγωγή



A. Εισαγωγή

Το ενδιαφέρον για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στη χώρα μας είναι έντονο και διαχρονικό. Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, η εκτεταμένη ακτογραμμή, ο πολυνησιωτικός χαρακτήρας, το κλίμα, η φυσική ομορφιά, και τα σημαντικά αποθέματα ιστορικού πλούτου και πολιτιστικής κληρονομιάς, αποτελούν συγκριτικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα της κρουαζιέρας. Τα άμεσα, έμμεσα και παραγόμενα οφέλη από τις προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων και τις αφίξεις επιβατών είναι σημαντικά και διαχέονται σε ένα ευρύτερο κοινωνικό σύνολο.

Ο δημόσιος διάλογος συμπεριλαμβάνει ολοένα και συχνότερα το ερώτημα «τι πρέπει να γίνει ώστε να λειτουργήσει η κρουαζιέρα ως αναπτυξιακός πυλώνας για την εθνική οικονομία;». Όταν η ελληνική οικονομία αναζητά τη δυνατότητα και την προοπτική να επανέλθει σε βιώσιμη ανοδική τροχιά, εκμεταλλευόμενη τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα, η κρουαζιέρα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα με δυνητικά σημαντική προστιθέμενη αξία.

Εντονότερο όλων είναι το ενδιαφέρον για τη χρησιμοποίηση ελληνικών λιμένων ως λιμένες αφετηρίας και τερματισμού των κυκλικών διαδρομών κρουαζιέρας (home-ports). Στη συγκεκριμένη περίπτωση οι χρόνοι παραμονής κρουαζιερόπλοιων και επιβατών στον προορισμό διευρύνονται σημαντικά. Τα παραγόμενα οφέλη στον ίδιο τον λιμένα, αλλά και στην τοπική κοινωνία και την ευρύτερη οικονομία πολλαπλασιάζονται. Οι ελληνικοί λιμένες, όσοι δραστηριοποιούνται επιχειρηματικά στον κλάδο του τουρισμού, οι ευρύτερες τοπικές κοινωνίες και οι φορείς που τις εκπροσωπούν, η τοπική αυτοδιοίκηση και οι αρμόδιοι κυβερνητικοί παράγοντες αναζητούν τον τρόπο να διευρύνουν την ελκυστικότητα των ελληνικών λιμένων και προορισμών.

Οι μέχρι σήμερα εξελίξεις δεν δικαιώνουν τις προσπάθειες που έχουν καταβληθεί: ο κλάδος της κρουαζιέρας αναπτύχθηκε στην ευρύτερη περιοχή –και σε παγκόσμια κλίμακα– με αξιοσημείωτους ρυθμούς, αλλά οι ελληνικοί λιμένες και προορισμοί φιλοξενούν ένα μειούμενο ποσοστό των δραστηριοτήτων home-porting που λαμβάνουν χώρα στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου.

Την ίδια στιγμή, οι ευκαιρίες παραμένουν, καθώς η αγορά κρουαζιέρας διευρύνεται. Σύμφωνα με τις προβλέψεις, περισσότεροι από 25,3 εκατομμύρια πολίτες σε όλο τον κόσμο, σχεδόν 4% περισσότεροι από το 2016, αναμένεται να πραγματοποιήσουν περισσότερες από 140 εκατομμύρια επισκέψεις σε προορισμούς κρουαζιέρας μέσα στο 2017. Πρόκειται για μια βιομηχανία μοναδική καθώς έχει κινηθεί ανοδικά σε ετήσια βάση για τρεις δεκαετίες αδιαλείπτως, και με συνολική αύξηση κατά 62% τη δεκαετία 2007-2016.

Η έρευνα

Αντικείμενο της έρευνάς μας αποτελούν οι προοπτικές, οι προϋποθέσεις, και η διατύπωση των λειτουργικών και θεσμικών προτάσεων που θα επιτρέψουν την ανάπτυξη λιμένων αφετηρίας κρουαζιέρας (home-ports) στην ελληνική επικράτεια.

Καταθέτουμε ένα ολοκληρωμένο μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο ενεργειών, το οποίο επιτρέπει να αδράξουμε την ευκαιρία. Συμπεριλαμβάνει πρωτοβουλίες για τη διαμόρφωση των υποδομών, ανωδομών, και προσφερόμενων υπηρεσιών σε λιμένες-αφετηρίας, αλλά και ένα σύνολο ενεργειών και πολιτικών που διαμορφώνουν το εξωτερικό (προς τους λιμένες-αφετηρίας) περιβάλλον (Ενότητα Ζ'). Αξιολογεί τις προοπτικές ανάπτυξης των κύριων ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας ως σημεία εκκίνησης κυκλικών διαδρομών κρουαζιέρας, δίνει προτεραιότητα στις προοπτικές και τη βελτίωση της ελκυστικότητας των λιμένων Πειραιά, Θεσσαλονίκης και Ηρακλείου, και διατυπώνει τις αναγκαίες πρωτοβουλίες και πολιτικές ανά λιμάνι (Ενότητα Η').

Οι προτάσεις θεμελιώνονται στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, των τάσεων και των λειτουργικών δομών των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας και ειδικότερα των λιμένων οι οποίοι χρησιμοποιούνται, ή έχουν χρησιμοποιηθεί στο παρελθόν, ως λιμένες-αφετηρίας (Ενότητα Β') , καθώς και στη σύγκριση με τις τάσεις που επικρατούν στην κρουαζιέρα (Ενότητα Γ') και τους λιμένες αφετηρίας (Ενότητα Δ) στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Η διαφαινόμενη προοπτική «να καθεί οριστικά η ευκαιρία» έρχεται σε αντιδιαστολή με τα έσοδα και τη δημιουργία θέσεων εργασίας που παράγει η ανάπτυξη της κρουαζιέρας και ειδικότερα των λιμένων-αφετηρίας σε μια οικονομία (Ενότητα Ε'), αλλά και την αξιολόγηση της δυναμικής και των συγχρόνων δομών της κρουαζιέρας (Ενότητα ΣΤ'). Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση ενός σχεδίου ανάπτυξης λιμένων αφετηρίας στη χώρας μας είναι απαραίτητος και χρησιμότερος όσο ποτέ στο παρελθόν.

Όπως θα διαπιστωθεί, το σχέδιο το οποίο καταθέτουμε είναι πολύπλευρο, όχι όμως πολύπλοκο. Τα κόστη που συνδέονται δεν είναι απαγορευτικά, ακόμα και για μια εθνική οικονομία σε κρίση. Ενδεικτικά, το πλέον κοστοβόρο έργο το οποίο παρουσιάζεται, η δημιουργία έξι νέων θέσεων ελλι-

μενισμού, ικανών να φιλοξενήσουν τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια στο λιμάνι του Πειραιά, υπολογίζεται πως αντιστοιχεί σε επενδύσεις της τάξης των 200 εκατ. ευρώ συνολικά, με υφιστάμενη την προοπτική ευρωπαϊκής συγχρηματοδότησης.

Προϋποθέτει, όμως, μια συνολικά διαφορετική προσέγγιση και τη συντονισμένη ανάληψη πρωτοβουλιών. Συμπεριλαμβάνει ενέργειες και πολιτικές που απαιτούν πρωτοβουλίες από ένα ευρύτερο σύνολο παραγόντων: φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων και αεροδρομίων, επιχειρήσεις και δημόσιους φορείς, τοπική αυτοδιοίκηση και υπηρεσίες της κεντρικής κυβέρνησης χρειάζεται να συμβάλουν, ώστε να επιτευχθεί ο στόχος και τα σημαντικά οφέλη. Ορισμένες προτάσεις συμπεριλαμβάνουν δομικές αλλαγές, ενώ άλλες περιγράφουν το 'αυτονόητο', η απουσία του οποίου προβληματίζει. Ορισμένες πρωτοβουλίες μπορούν να αναληφθούν μεμονωμένα (π.χ. βελτίωση λιμενικών υποδομών), αλλά ένα αξιοσημείωτο σύνολο επιβάλλει τη συλλογική δράση περισσότερων παραγόντων. Σε κάθε περίπτωση οι ενέργειες έχουν έναν μακροπρόθεσμο ορίζοντα: τα θετικά αποτελέσματα είναι σημαντικά, αλλά θα είναι ορατά σε μελλοντικό χρόνο, καθώς οι εταιρείες κρουαζιέρας προγραμματίζουν τα δρομολόγια τουλάχιστον δύο έτη ωρύτερα από την πραγματοποίησή τους.

Εκτός των άλλων, η έρευνα συμβάλει στη διεύρυνση του δημόσιου διάλογου, ο οποίος παραμένει περιορισμένος, ενίοτε μονοθεματικά αφιερωμένος στο θεσμικό πλαίσιο για το καμποτάζ (cabotage). Η απελευθέρωση του καμποτάζ (παροχή κυκλικών δρομολογίων κρουαζιέρας εντός της ελληνικής επικράτειας από κρουαζιερόπλοια νηολογημένα σε τρίτες χώρες) θεωρήθηκε για περισσότερο από μια δεκαετία πανάκεια για την ανάπτυξη λιμένων αφετηρίας. Με σχετικό νομοσχέδιο το 2012 πραγματοποιήθηκε η πλήρης άρση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών καμποτάζ για την ελληνική κρουαζιέρα, 'χωρίς αστερίσκους και υποσημειώσεις', με όλα τα κρουαζιερόπλοια να μπορούν να πραγματοποιήσουν δρομολόγια εντός της Ελλάδας, ανεξάρτητου χώρας και λιμένα νηολόγησης, χωρίς τα προσδοκώμενα αποτελέσματα. Είναι η στιγμή να αναλυθεί διεξοδικά ο τρόπος με τον οποίο μπορούν να επιτευχθούν τα επιθυμητά θετικά αποτελέσματα και να οριστικοποιηθεί το σχέδιο-δράσης που θα επιτρέψει στη χώρα μας να κερδίσει την εμπιστοσύνη των εταιρειών και των επιβατών κρουαζιέρας.

Ένας λιμένας κρουαζιέρας κατηγοριοποιείται (i) ως λιμένας-αφετηρίας (home-port), όταν ένα κρουαζιερόπλοιο χρησιμοποιεί τις λιμενικές εγκαταστάσεις για υπηρεσίες αφετηρίας και τερματισμού κρουαζιέρας, (ii) ως ενδιάμεσος λιμένας (port of call ή transit port), όταν χρησιμοποιείται για ελλιμενισμό και παραμονή κρουαζιερόπλοιων για ορισμένη χρονική διάρκεια (transit), (iii) ως υβριδικός λιμένας κρουαζιέρας ο οποίος για ορισμένες κρουαζιέρες και για αντίστοιχο υποσύνολο επιβατών, λειτουργεί ως λιμένας-αφετηρίας, ενώ για άλλες κρουαζιέρες και επιβάτες ως ενδιάμεσος λιμένας.

Κάθε επιλογή συνοδεύεται με ανάλογες λειτουργίες, σχεδιασμό και στρατηγική ανάπτυξης του λιμένα. Οι λιμένες-αφετηρίας βρίσκονται γενικά σε τοποθεσίες με μεγάλα αεροδρόμια, καλή οδική πρόσβαση, επαρκή χωρητικότητα ξενοδοχείων και επαρκείς λιμενικές εγκαταστάσεις. Η ελκυστικότητα της τοποθεσίας (π.χ. πόλη με τουριστικό 'brand name') ενισχύει τις προοπτικές του λιμένα-αφετηρίας, αλλά η επιλογή του από τις εταιρείες κρουαζιέρας συνδέεται με σειρά προϋποθέσεων πρόσβασης και εξυπηρέτησης του πλοίου και των επιβατών στον λιμένα, αλλά και με τις γενικότερες συνθήκες εξυπηρέτησης στο συγκεκριμένο προορισμό. Αντίστοιχα, οι ενδιαμέσοι λιμένες βρίσκονται κοντά σε τοποθεσίες ιστορικής ή ψυχαγωγικής σημασίας, προσφέροντας κίνητρο στους τουρίστες να επισκεφθούν την περιοχή, με τα πλοία να παραμένουν σε κάθε προορισμό για συγκεκριμένο, ολιγόωρο διάστημα.

Η επιλογή ενός λιμένα-αφετηρίας συνεπάγεται σημαντικές ωφέλειες για τον λιμένα, τη συνδεδεμένη οικονομία, και τους γειτονικούς προορισμούς ενδιαφέροντος που επισκέπτονται οι επιβάτες κρουαζιέρας. Οι εταιρείες κρουαζιέρας εκτιμούν ότι οι δαπάνες ανά επιβάτη στον λιμένα-αφετηρίας είναι τρεις φορές περισσότερες σε σύγκριση με τις δαπάνες στον ενδιάμεσο λιμένα. Οι πολλαπλάσιες ωφέλειες παράγονται αφενός από την άφιξη/παραμονή των επιβατών και στον προορισμό πριν/μετά την έναρξη/ολοκλήρωση της κρουαζιέρας και αφετέρου από την πολλαπλότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται κατά τους διευρυμένους χρόνους παραμονής κρουαζιερόπλοιων, επιβατών και πληρώματος.

Ένα σύνολο 42 λιμένων της χώρας μας φιλοξενεί ετησίως 5,2 εκατ. κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας, και 4.300 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων. Οκτώ (8) από τους ελληνικούς λιμένες υποδέχονται ετησίως περισσότερους από 100.000 επισκέπτες κρουαζιέρας, με σημαντικά οφέλη για τις τοπικές οικονομίες.

Συνολικά, στη διάρκεια της πενταετίας 2012-2016 στη χώρα μας έγιναν περισσότερες από 26 εκατ. κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας* σε 42 διαφορετικούς ελληνικούς λιμένες. Παρότι ο αριθμός των τουριστών που επιλέγουν να πραγματοποιήσουν μια κρουαζιέρα στη χώρα μας είναι σημαντικός, οι τάσεις της πλέον πρόσφατης πενταετίας δεν είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικές.

Αρνητικότερη είναι η εικόνα όσον αφορά τη χρησιμοποίηση των ελληνικών λιμένων ως λιμένες αφετηρίας. Ο αριθμός κρουαζιερών με σημείο αφετηρίας έναν ελληνικό λιμένα είναι μικρός και μειώνεται. Το 2016, οι επιβιβάσεις/αποβιβάσεις επιβατών κρουαζιέρας (home-porting) ανήλθαν σε μόλις 468.000. Η σχετική κίνηση καταγράφεται σε έξι (6) λιμένες κρουαζιέρας και συγκεκριμένα σε Πειραιά, Κέρκυρα, Ρόδο, Ηράκλειο, Λαύριο, Θεσσαλονίκη, με τον αριθμό των επιβατών οι οποίοι ξεκινούν την κρουαζιέρα τους από

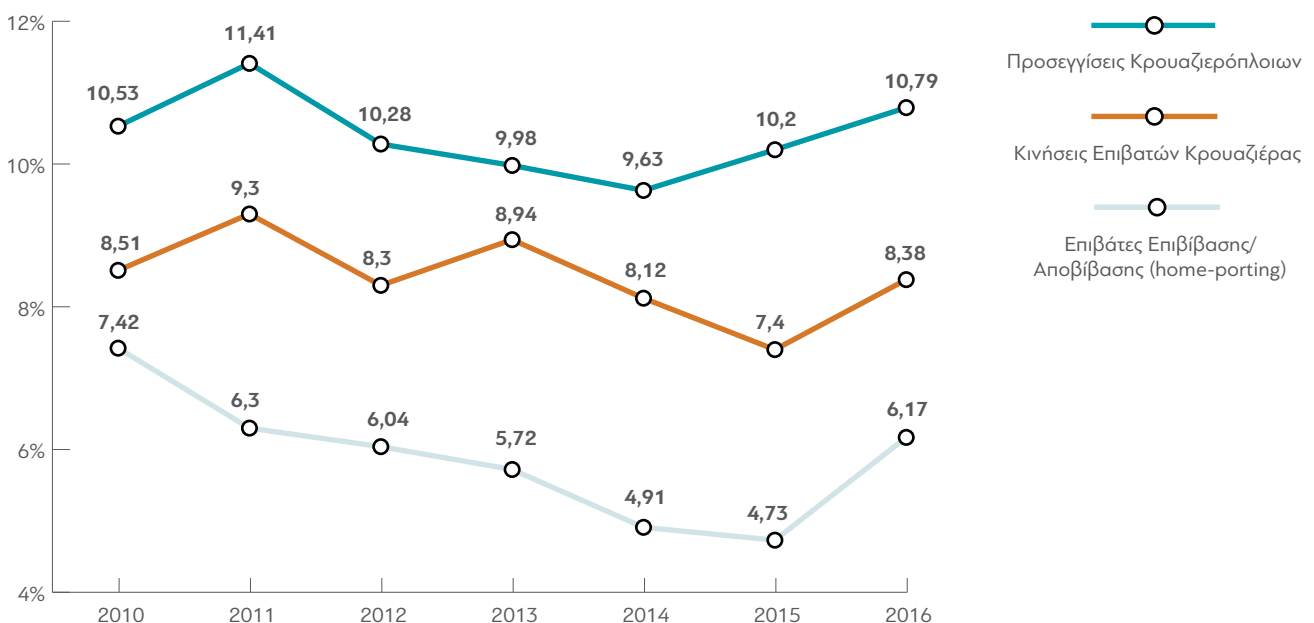
* «Κινήσεις επιβατών» αποκαλούμε τις στάσεις που κάνει κάθε επιβάτης σε λιμάνια κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας του. Για παράδειγμα ένας μεμονωμένος επιβάτης κρουαζιέρας, αν επισκεφθεί 10 λιμάνια έχει κάνει 10 κινήσεις επιβατών.

έναν ελληνικό λιμένα να υπολείπεται σημαντικά σε σχέση με τα αντίστοιχα μεγέθη που καταγράφηκαν στην αρχή της δεκαετίας.

Η κρουαζιέρα στην περιοχή της Μεσογείου γνώρισε μια σημαντική αύξηση στην πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα. Την τελευταία πενταετία (2012-2016), το σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέπτονται ετησίως την περιοχή της Μεσογείου σταθεροποιήθηκε σε πρωτόγνωρα επίπεδα, μεγαλύτερα των 25 εκατομμυρίων κινήσεων επιβατών ετησίως, χωρίς όμως να διατηρεί τη δυναμική της προγενέστερης περιόδου. Οι λιμένες κρουαζιέρας σε 20 διαφορετικές χώρες της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου, υποδέχθηκαν το 2016 οκτώ (8) εκατομμύρια περισσότερους επιβάτες κρουαζιέρας σε σύγκριση με το 2007.

Το αρνητικό στοιχείο για την ελληνική περίπτωση είναι εμφανές όταν γίνεται σύγκριση Ελλάδας και Μεσογείου όσον αφορά στους δείκτες ανάπτυξης της κρουαζιέρας για την περίοδο 2010-2016 (Γράφημα Ι). Η υστέρηση των ελληνικών λιμένων είναι εμφανής σε όλους τους τομείς: στον αριθμό των επιβατών κρουαζιέρας που υποδέχονται, στον αριθμό των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων ανά έτος, αλλά και στον αριθμό των επιβατών επιβίβασης/αποβίβασης. Το 2016, η έκτακτη αλλαγή των προγραμμάτων αρκετών εταιρειών λόγω των αρνητικών εξελίξεων στην Τουρκία ωφέλησε πρόσκαιρα την Ελλάδα, αλλά η εικόνα είναι αναμφισβήτητη: η δυναμική των ελληνικών λιμένων και προορισμών στον συγκεκριμένο κλάδο περιορίζεται.

Γράφημα Ι: Μερίδιο Ελληνικών Λιμένων στη Μεσογειακή Αγορά της Κρουαζιέρας (2010-2016)



Ο μεγαλύτερος ελληνικός λιμένας κρουαζιέρας, ο Πειραιάς, δεν κατάφερε μέχρι σήμερα να παρακολουθήσει τα θετικά αποτελέσματα άλλων μεσογειακών λιμένων. Σήμερα είναι ο 7ος μεγαλύτερος μεσογειακός λιμένας κρουαζιέρας, και ένας από τους πέντε μεσογειακούς λιμένες κρουαζιέρας με περισσότερες από 600 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων. Στις αρχές του αιώνα ήταν ο 4ος μεγαλύτερος μεσογειακός λιμένας κρουαζιέρας, υποδεχόμενος λίγες μόνο χιλιάδες επιβάτες κρουαζιέρας λιγότερους από τη Βαρκελώνη.

Παράλληλα έχει πραγματοποιηθεί μια μετατόπιση της «γεωγραφίας» της κρουαζιέρας προς τη Δυτική Μεσόγειο, με κυριαρχία των ιταλικών, ισπανικών και κατά δεύτερο λόγο των γαλλικών λιμένων. Οι ελληνικοί λιμένες αφετηρίας βιώνουν τα τελευταία χρόνια τις επιπτώσεις της γεωπολιτικής αστάθειας, καθώς η Αραβική Άνοιξη, τα γεγονότα στην Κριμαία, ο πόλεμος στη Συρία και οι τρομοκρατικές επιθέσεις στην Τουρκία έχουν μειώσει δραματικά την ελκυστικότητα της Νοτιοανατολικής Μεσογείου ως προορισμού κρουαζιέρας.

Η συγκριτική ανάλυση αποκαλύπτει δύο ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ελληνικής αγοράς: Πρώτον ότι σήμερα απουσιάζει ο ελληνικός λιμένας κρουαζιέρας που να διαθέτει την ελκυστικότητα προσέγγισης μεγαλύτερων σε μέγεθος κρουαζιερόπλοιων. Δεύτερον ότι στην περίπτωση των ελληνικών λιμένων και προορισμών η εποικικότητα των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας είναι πολύ μεγαλύτερη σε σύγκριση με το σύνολο της Μεσογείου, ενώ το τρίμηνο Δεκεμβρίου – Φεβρουαρίου δεν καταγράφεται στην Ελλάδα ουσιαστική δραστηριότητα κρουαζιέρας.

Η αναμενόμενη μείωση της κίνησης κρουαζιέρας το 2017 επιβεβαιώνει ότι είναι επιτακτική η άμεση ανάληψη πρωτοβουλιών, ώστε να αναστραφούν οι αρνητικές τάσεις που παρατηρούνται τα τελευταία χρόνια. Οι πρώτες εκτιμήσεις κάνουν λόγο για μειωμένο αριθμό προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων κατά 15% σε σχέση με το 2016 και μείωση επιβατών κρουαζιέρας 24%. Η εκτιμώμενη μείωση εμφανίζεται στο σύνολο των κύριων λιμένων κρουαζιέρας της χώρας. Ενδεικτικά στον Πειραιά αναμένονται 85.000 λιγότεροι επιβάτες και 50 λιγότερες προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων, ενώ η μεγαλύτερη μείωση παρουσιάζεται στη Σαντορίνη, η οποία αναμένεται να φιλοξενήσει 160 λιγότερες προσεγγίσεις και 173.000 λιγότερους επιβάτες.

Όταν συγκρίνουμε με τις τάσεις που επικρατούν στη Μεσόγειο, το μερίδιο της χώρας μας στη συνολική δραστηριότητα home-porting είναι σημαντικά υποδεέστερο του μεριδίου της κρουαζιέρας που φιλοξενείται στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα να μην αξιοποιούνται επαρκώς οι ευκαιρίες που προσφέρουν τα μορφολογικά, ιστορικά, πολιτιστικά, πολιτισμικά και άλλα πλεονεκτήματα που διαθέτει η χώρα μας και την καθιστούν ως ένα δημοφιλή τουριστικό προορισμό (Γράφημα Ι).

Από το 2010 μέχρι σήμερα περισσότεροι από 7 εκατομμύρια επιβάτες επιλέγουν ετησίως έναν μεσογειακό λιμένα κρουαζιέρας ως λιμένα αφετηρίας. Παρά την απώλεια της δυναμικής της προηγούμενης δεκαετίας, το σύνολο των λιμένων-αφετηρίας της Μεσογείου είδε την κίνηση home-porting να αυξάνεται κατά τουλάχιστον 500.000 επιβάτες (+6%) σε σύγκριση με το 2010. Παράλληλα αυξήθηκε σε 52 ο αριθμός των λιμένων αφετηρίας. Οι εταιρείες κρουαζιέρας και οι φιλοξενούμενοι επιβάτες αναζητούν νέες επιλογές στα προγράμματα κρουαζιέρας που προσφέρουν και επιλέγουν αντίστοιχα, δημιουργώντας μια δυναμική αγορά –η οποία με τη σειρά της επιτρέπει σε όσα κύρια λιμάνια επιθυμούν, να διεκδικήσουν μεγαλύτερα μερίδια αγοράς.

Την ίδια περίοδο η απώλεια της ελκυστικότητας των ελληνικών λιμένων και προορισμών όσον αφορά στη χρήση τους ως λιμένες αφετηρίας κρουαζιέρας είναι έντονη. Την πλέον πρόσφατη πενταετία 2012-2016, οι επιβάτες κρουαζιέρας που ξεκίνησαν/ολοκλήρωσαν την κρουαζιέρα τους σε έναν ελληνικό λιμένα ήταν σημαντικά λιγότεροι, τουλάχιστον κατά 60.000 (-12%) σε σχέση με το 2010.

Η απώλεια της δυναμικής των ελληνικών λιμένων αφετηρίας συνδέεται άμεσα με τη μείωση της χρήσης της Ανατολικής Μεσογείου ως περιοχή αφετηρίας κρουαζιέρας. Όμως ακόμα και όταν συγκρίνεται η δυναμική των πέντε ελληνικών λιμένων αφετηρίας της Ανατολικής Μεσογείου (δηλαδή του συνόλου των ελληνικών λιμένων αφετηρίας εκτός της Κέρκυρας, η οποία βρίσκεται στην Αδριατική) με τη δυναμική του συνόλου των λιμένων αφετηρίας της Ανατ. Μεσογείου οι ελληνικοί λιμένες παρουσιάζουν χαμηλότερους δείκτες ανάπτυξης, με εξαίρεση το 2016 όταν οι εταιρείες κρουαζιέρας αποφάσισαν λόγω των έκτακτων συνθηκών να ακυρώσουν τα δρομολόγια με αφετηρία έναν τουρκικό λιμένα.

Την ίδια στιγμή, σε ένα αξιοσημείωτο βαθμό εμφανίζεται στο μεσογειακό χώρο η επιλογή της παραχώρηση της ευθύνης της διαχείρισης και ανάπτυξης των λιμένων-αφετηρίας από διαχειριστές τερματικών κρουαζιέρας, είτε αυτόνομα (52% του συνόλου των περιπτώσεων) ή από κοινού με το φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης του λιμένα (3%).

Οι ιδιαίτερα θετικές οικονομικές επιπτώσεις της χρήσης των λιμένων κρουαζιέρας ως λιμένες-αφετηρίας (home-ports), αλλά και η προστιθέμενη αξία που παράγεται από τη συγκεκριμένη δραστηριότητα, αποτελούν σημαντικά κίνητρα για την ανάπτυξη στρατηγικών και τη δημιουργία συνθηκών που θα επιτρέψουν σε όσους Ελληνικούς λιμένες διαθέτουν σχετική προοπτική να χρησιμοποιηθούν εκτεταμένα από τις εταιρείες κρουαζιέρας ως λιμένες έναρξης ή/και ολοκλήρωσης των δρομολογίων κρουαζιέρας.

Κύριες πηγές εισροών από την κρουαζιέρα αποτελούν οι δαπάνες των κρουαζιερόπλοιων και των εταιρειών που τα διαχειρίζονται, οι δαπάνες των

επιβατών, και οι δαπάνες των μελών πληρώματος των κρουαζιερόπλοιων. Οι θετικές οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας διαχέονται σε ένα μεγάλο τμήμα του οικονομικού συστήματος σε τοπικό και σε εθνικό επίπεδο.

Στη χώρα μας, η Τράπεζα της Ελλάδος εκτιμά τη συνολική οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας να υπερβαίνει τα €500 εκατ. ευρώ, αλλά υπάρχουν σημαντικές ενδείξεις, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων μελετών-περιπτώσεων στην Ελλάδα, ότι πρόκειται για συντηρητική εκτίμηση. Πρόσφατη μελέτη στον λιμένα της Βαρκελώνης υποστηρίζει ότι κάθε ελλιμενισμός κρουαζιερόπλοιου παράγει, κατά μέσο όρο, έσοδα ενός εκατομμυρίου ευρώ, συμβάλλει €500 εκατ. στην ευρύτερη οικονομία και παράγει εννέα θέσεις εργασίας. Η αύξηση της οικονομικής επίπτωσης που προκαλεί η κρουαζιέρα στην Ευρώπη λειτουργεί, πολλαπλασιαστικά: τη δεκαετία που διανύουμε, οι άμεσες δαπάνες της κρουαζιέρας στην Ευρώπη αυξήθηκαν κατά 19%, ενώ η συνολική οικονομική επίπτωση αυξήθηκε κατά 27,3%.

Συμπέρασμα όλων των υφιστάμενων μελετών είναι ότι στον λιμένα-αφετηρίας δαπανιούνται πολλαπλάσια χρήματα ανά επιβάτη. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Διεθνούς Ένωσης Εταιρειών Κρουαζιέρας (Cruise Lines International Association – CLIA), κάθε επιβάτης κρουαζιέρας δαπανά στον λιμένα-αφετηρίας (home-port) που επιβιβάζεται ή αποβιβάζεται ένα ποσό τρεις φορές μεγαλύτερο από το ποσό που δαπανά σε κάθε λιμάνι που επισκέπτεται το κρουαζιερόπλοιο για μια μικρή ή μεγαλύτερη χρονική περίοδο.

Σήμερα, στην ελληνική περίπτωση εμφανίζεται αδυναμία μεγιστοποίησης των ωφελειών από τις υφιστάμενες δραστηριότητες για την εθνική οικονομία. Η Ελλάδα αποτελεί την 4η χώρα σε αριθμό επισκεπτών επιβατών κρουαζιέρας στον ευρωπαϊκό χώρο, αλλά καταλαμβάνει μόλις την 8η θέση όταν εξετάζονται τα έσοδα από τη δραστηριότητα κρουαζιέρας.

Ο συνδυασμός βελτίωσης των υπηρεσιών που προσφέρονται και ανάπτυξης του home-porting μπορούν να συμβάλλουν αποφασιστικά στην αύξηση των εσόδων. Με βάση όλα τα δεδομένα, αξίζει μια συντονισμένη προσπάθεια να εκμεταλλευτούμε το γεγονός ότι η Μεσόγειος παραμένει σταθερά ελκυστική για τις εταιρείες κρουαζιέρας - ενδεικτικά, στη διάρκεια της ετήσιας συνάντησης της κρουαζιέρας στις Η.Π.Α. (Seatrade Cruise Global) επιβεβαιώθηκε ότι για μια εταιρεία κρουαζιέρας ο επιβάτης που πραγματοποιεί κρουαζιέρα στην Ανατολική Μεσόγειο αφήνει κατά μέσο όρο τριπλάσιο κέρδος από τον επιβάτη που πραγματοποιεί κρουαζιέρα στην Καραϊβική.

Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης προσπάθειας δε θα πρέπει να αγνοηθούν και οι εξωτερικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας, όπως η υπερεκμετάλλευση των τοπικών συστημάτων υπηρεσιών. Η πλειονότητα των εξωτερικών επιπτώσεων μπορούν να περιοριστούν, ακόμη και να εξαιρεθούν, με την

ανάληψη των κατάλληλων πρωτοβουλιών και τη συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων.

Προϋπόθεση για τη διαμόρφωση μακροπρόθεσμης στρατηγικής αποτελεί η κατανόηση των χαρακτηριστικών και των τάσεων της σύγχρονης κρουαζιέρας, και ιδιαίτερα των εξελίξεων στον μεσογειακό χώρο αναπόσπαστο μέρος του οποίου αποτελούν οι ελληνικοί προορισμοί.

Η κρουαζιέρα δεν είναι άγνωστη δραστηριότητα για την ελληνική οικονομία και επιχειρηματικότητα καθώς, αποτελεί έναν κλάδο στον οποίο στο παρελθόν οι Έλληνες κυριάρχησαν. Ένας μικρός αριθμός πλοιοκτητών αποτέλεσαν σημείο αναφοράς για τον κλάδο κατά τις δεκαετίες του 1970 και 1980, με την Epirotiki Lines να θεωρείται η πρωτοπόρος εταιρεία κρουαζιέρας. Οι εταιρείες αυτές σήμερα δεν υπάρχουν. Η Epirotiki γράφει τον «επίλογο» της το 2015, με τη διάλυση του τελευταίου κρουαζιερόπλοιου που λειτούργησε με τα σήματά της. Συγκριτικά πρόσφατες προσπάθειες, π.χ. Royal Olympic Cruises, Monarch Classic Cruises, απέκτησαν προσωρινά μερίδιο στο Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο με πλοία μικρών διαστάσεων αλλά αποδείχθηκαν θνησιγενείς. Οι Έλληνες επιχειρηματίες βρέθηκαν τελικά εκτός αγορών. Μοναδική αναφορά μπορεί να γίνει ίσως στην κυπριακών συμφερόντων εταιρεία Celestyal Cruises, η οποία δραστηριοποιείται στο Αιγαίο και διεθνώς, χωρίς όμως να χρησιμοποιεί την ελληνική σημαία.

Την ίδια στιγμή, οι ελληνικοί λιμένες κρουαζιέρας που φιλοξενούν κρουαζιέρα βρίσκονται σε μεταβατικό στάδιο. Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης του φορέα διαχείρισης του μεγαλύτερου λιμένα της χώρας, του Πειραιά, ολοκληρώθηκε τον Αύγουστο του 2016. Η ιδιωτικοποίηση του λιμένα της Θεσσαλονίκης βρίσκεται σε εξέλιξη, ενώ αναμένονται και περαιτέρω εξελίξεις όσον αφορά στο μοντέλο διακυβέρνησης αρκετών από τους υπόλοιπους λιμένες.

Αποτέλεσμα, η γνώση για τα χαρακτηριστικά της σύγχρονης κρουαζιέρας να εμφανίζεται αρκετές φορές περιορισμένη, όπως αντίστοιχα και η κατανόηση των πρωτοβουλιών εκείνων που θα μπορούσαν να συμβάλουν, μερικώς ή καταλυτικά, στην περαιτέρω διεύρυνση των φιλοξενούμενων κρουαζιερόπλοιων και επιβατών κρουαζιέρας στους ελληνικούς λιμένες.

Η κρουαζιέρα παραμένει μια δυναμική αγορά, η οποία καταγράφει υψηλότερη δραστηριότητα κάθε χρόνο. Σύμφωνα με τις προβλέψεις από 25,3 εκατομμύρια πολίτες σε όλο τον κόσμο αναμένεται να πραγματοποιήσουν μία κρουαζιέρα μέσα στο 2017, σχεδόν 4% περισσότεροι από το 2016. Στον Πίνακα I καταγράφονται συνοπτικά οι σημαντικότερες τάσεις που συνοδεύουν τους εντυπωσιακούς ρυθμούς ανάπτυξης και τις αξιοσημείωτες προοπτικές στην αγορά της κρουαζιέρας. Οι τάσεις αυτές – οι οποίες αναλύονται στην Ενότητα ΣΤ´ – πρέπει να ληφθούν υπόψη από το σύνολο

των εμπλεκομένων στη διαμόρφωση της στρατηγικής για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας, αλλά και από τις επιχειρήσεις και τους φορείς που δραστηριοποιούνται, ή επιδιώκουν να δραστηριοποιηθούν, επιτυχώς στην πρόσφορα υπηρεσιών κρουαζιέρας.

Πίνακας Ι: Σημαντικότερες Τάσεις στη Σύγχρονη Αγορά Κρουαζιέρας

1	Διαχρονική ανάπτυξη κρουαζιέρας
2	Εκσυγχρονισμός προσφερόμενου προϊόντος και ανανέωση του στόλου κρουαζιερόπλοιων
3	Μεγέθυνση κρουαζιερόπλοιων (Οικονομίες κλίμακας)
4	Διαφοροποίηση Προϊόντος (ανά εταιρεία/αλλά και ανά πλοίο)
5	Συγκέντρωση αγοράς (παρουσία μικρού αριθμού ομίλων/εταιρειών κρουαζιέρας, αλλά δραστηριοποίηση μικρού αριθμού νέων)
6	Παγκοσμιοποιημένη αγορά κρουαζιέρας
7	Ανάπτυξη νέων αγορών – δυναμική ανάπτυξη της Ασίας
8	Δυναμικές μεταβολές εντός μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής
9	Δυναμικές μεταβολές και διαφοροποίηση τάσεων μεταξύ γεωγραφικών περιοχών
10	Χαμηλή διεισδυτικότητα και σημαντικές προοπτικές στις κύριες αγορές επιβατών – ιδιαίτερα της Ευρώπης και ακόμα περισσότερο της Ασίας.
11	Σημαντικότητα ικανοποίησης των επιβατών για την επιλογή των δρομολογίων Κρουαζιέρας
12	Έμφαση Εταιρειών Κρουαζιέρας στην Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη

Η συνεχής αύξηση οφείλεται σε μια σειρά παραγόντων που προσφέρουν σημαντικές ευκαιρίες για μια χώρα με δεδομένο τουριστικό ενδιαφέρον. Πρώτον, στην καινοτομία και ανανέωση του προϊόντος που προσφέρουν οι εταιρείες κρουαζιέρας. Δεύτερον, στην αξιοσημείωτη αναβάθμιση των υποδομών σημαντικού αριθμού λιμένων. Τρίτον, στην είσοδο στην αγορά νέων πλοίων. Τέταρτον, στη συνεχή δημιουργία νέων κυκλικών διαδρομών ώστε να διατηρηθεί αμείωτο, αλλά και να διευρυνθεί το ενδιαφέρον των επιβατών. Πέμπτον, στην «παγκοσμιοποίηση» του προϊόντος και την επακόλουθη δημιουργία νέων αγορών επιβατών.

Η διαφοροποίηση του προϊόντος που προσφέρουν σήμερα οι εταιρείες κρουαζιέρας και τα πλοία τους (π.χ. budget/contemporary κρουαζιέρες, “premium” κρουαζιέρες, “luxury” κρουαζιέρες, εξειδικευμένες (specialty) κρουαζιέρες) είναι καθοριστική: ένας λιμένας κρουαζιέρας μπορεί να είναι ελκυστικός για ορισμένες εταιρείες, όχι όμως απαραίτητα για όλες. Το στοίχημα για κάθε προορισμό ο οποίος επιθυμεί να επωφεληθεί από τη δυναμική της κρου-

αζιέρας και να επιλεγεί ως αφετηριακό σημείο κρουαζιέρας προϋποθέτει –εκτός από την αξιοσημείωτη αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών – τη διαμόρφωση των συνθηκών εκείνων που θα συμβάλουν στην αύξηση της ελκυστικότητάς του για τις εταιρείες κρουαζιέρας, οι οποίες προσφέρουν σημαντικά διαφοροποιημένο προϊόν, χρησιμοποιούν πλοία διαφορετικών τεχνικών χαρακτηριστικών, απευθύνονται σε επιβάτες με διαφορετικά κοινωνικά, εισοδηματικά, ηλικιακά χαρακτηριστικά (αλλά και ορισμένες φορές συγκεκριμένων εθνικοτήτων), δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην ικανοποίηση των επιβατών για την επιλογή των δρομολογίων κρουαζιέρας που σχεδιάζουν, και δίνουν αυξημένη έμφαση στην εταιρική κοινωνική ευθύνη.

Στους καθοριστικούς παράγοντες για την επιλογή λιμένα-αφετηρίας -και με προϋπόθεση την παρουσία επαρκών λιμενικών υποδομών - κυριαρχούν οι παράγοντες που σχετίζονται με τις αερομεταφορές, θέματα ασφάλειας στον λιμένα και στον προορισμό, άλλα και η (γεω)πολιτική σταθερότητα, η εξειδίκευση στις λιμενικές υποδομές και στην επιχειρησιακή ικανότητα του λιμένα, και η σχέση λιμένα και εταιρείας κρουαζιέρας.

Το προτεινόμενο σχέδιο για την προώθηση λιμένων-αφετηρίας συμπεριλαμβάνει τρεις διακριτές δέσμες προτάσεων.

Η πρώτη δέσμη έχει στόχο την **αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό του λιμενικού περιβάλλοντος και της λειτουργίας των λιμένων**. Ο Πίνακας II συνοψίζει τους τέσσερις πυλώνες στους οποίους θεμελιώνεται η συγκεκριμένη δέσμη προτάσεων, καθώς και τις επιμέρους ενότητες ενεργειών - οι οποίες εξειδικεύονται σε συγκεκριμένες προτάσεις στη σχετική ενότητα της έρευνας.

Η δεύτερη στοχεύει στη διαμόρφωση του **ευρύτερου – εξωτερικού προς τους λιμένες – περιβάλλοντος**. Ο Πίνακας III συνοψίζει τους τέσσερις πυλώνες στους οποίους θεμελιώνεται η συγκεκριμένη δέσμη προτάσεων, καθώς και τις επιμέρους ενότητες ενεργειών.

Η τρίτη δέσμη περιλαμβάνει την **ανάληψη των απαραίτητων θεσμικών πρωτοβουλιών και πολιτικών σε λιμενικό, τοπικό, ή εθνικό επίπεδο** και συνοψίζονται στον Πίνακα IV.

Πίνακας II: Διαμορφώνοντας το Λιμενικό Περιβάλλον

Πυλώνες	I. Λιμενικές υποδομές και ανωδομές	II. Λειτουργία του λιμένα -παρεχόμενες υπηρεσίες	III. Διακυβέρνηση λιμένων κρουαζιέρας	IV. Συνεργασία δρώντων παραγόντων
Ενότητες Ενεργειών	Υποδομές διεπαφής λιμένα-κρουαζιερόπλοιου	Λειτουργία τερματικού σταθμού επιβατών	Τεχνογνωσία και μακροπρόθεσμη στρατηγική φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων	Συνεργασία λιμένα-προορισμού
	Σύστημα προκαθορισμού θέσεων ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων	Εύρος και ποιότητα προσφερόμενων υπηρεσιών	Εξειδικευμένη διαχείριση τερματικών σταθμών κρουαζιέρας	Συνεργασία λιμένα- αφετηρίας και αεροδρομίου
	Υποδομές τερματικού σταθμού επιβατών			Συνεργασία λιμένα-αφετηρίας και εταιρειών κρουαζιέρας

Πίνακας III: Διαμορφώνοντας το Εξωτερικό (προς το λιμένα) Περιβάλλον

Ενότητες Ενεργειών	Βελτίωση της εμπειρίας των επιβατών στους ελληνικούς λιμένες και προορισμούς	Δημιουργία προϋποθέσεων επέκτασης χρονικής περιόδου πραγματοποίησης κρουαζιέρας	Κατανόηση των επιπτώσεων της οικονομικής δραστηριότητας και κοινωνική αποδοχή
--------------------	--	---	---

Πίνακας IV: Θεσμικές Πρωτοβουλίες

Ενότητες Ενεργειών	Αναγκαίες θεσμικές παρεμβάσεις I. Περιορισμός των δυσλειτουργιών κατά τη χρονική περίοδο προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων - II. Εκσυγχρονισμός της Πλοηγικής Υπηρεσίας III. Παροχή δυνατότητας συμμετοχής Λιμενικών Ταμείων σε δράσεις προώθησης κρουαζιέρας και συναντήσεις με εκπροσώπους εταιρειών IV. Εκσυγχρονισμός διαδικασίας έκδοσης αδειών πληρωμάτων από λιμενική αρχή.	Στοχευμένη Τουριστική Πολιτική	Συμμετοχή και Προώθηση σε διεθνή φόρα	Διεύρυνση της Ζήτησης: I. Ενίσχυση της Ελληνικής Αγοράς II. Προσέλκυση επιβατών από την Ασία
--------------------	---	--------------------------------	---------------------------------------	--

Αξίζει να σημειωθεί ότι (α) ορισμένες από τις συγκεκριμένες προτάσεις αποσκοπούν να επιλύσουν διαχρονικές παθογένειες του ελληνικού λιμενικού συστήματος, αλλά και του ελληνικού θεσμικού πλαισίου, η επίλυση των οποίων θα δημιουργούσε ευνοϊκότερες προϋποθέσεις για τις εταιρείες κρουαζιέρας στην επιλογή ελληνικών λιμένων-αφετηρίας, (β) η εφαρμογή αρκετών από τις προτάσεις δεν επιφέρουν ιδιαίτερο κόστος εφαρμογής, (γ) στην περίπτωση των ελληνικών λιμένων, εμφανίζεται η περιορισμένη προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων και εξειδικευμένης διαχείρισης τερματικών σταθμών κρουαζιέρας, μέσω συμμετοχής ιδιωτικών εταιρειών στη διαχείρισή τους ή/και στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών, όταν η πρακτική της παραχώρησης τερματικών σταθμών κρουαζιέρας κερδίζει συνεχώς έδαφος ως μία διευρυνόμενη πρακτική στην περιοχή της Μεσογείου, καθώς και ότι (δ) η υλοποίηση αρκετών προτάσεων επιβάλλει την ανάληψη πρωτοβουλιών από τον ίδιο το λιμένα που επιδιώκει την ανάπτυξη του home-porting, όσων συμμετέχουν στην εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας, τοπικών φορέων και κεντρικής διοίκησης.

Συνολικά έξι (6) ελληνικοί λιμένες έχουν χρησιμοποιηθεί ή χρησιμοποιούνται σήμερα ως λιμένες αφετηρίας και ολοκλήρωσης κρουαζιέρας. Πρόκειται για τους λιμένες Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Λαυρίου, Ηρακλείου και Ρόδου.

Στη βάση των αποτελεσμάτων της πολυκριτηριακής ανάλυσης αναφορικά με τους σημαντικότερους παράγοντες-προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων home-porting, παρουσιάζονται συγκεκριμένες προτάσεις (Πίνακας V) για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των τριών λιμένων οι οποίοι διαθέτουν το συγκριτικά πλεονεκτήματα: τον Πειραιά, το Ηράκλειο και τη Θεσσαλονίκη.

Πίνακας V: Σύνοψη Προτάσεων για την Αύξηση της Ελκυστικότητας Λιμένων-Αφετηρίας

Λιμένας	Προτάσεις
Πειραιάς	<ol style="list-style-type: none"> 1. Δημιουργία υποδομών-ανωδομών για την εξυπηρέτηση σύγχρονων (νέας γενιάς) κρουαζιερόπλοιων 2. Αναβάθμιση της συνεργασίας με εταιρείες κρουαζιέρας 3. Προσέλκυση επιβατών από την Ασία – ιδιαίτερα την Κίνα 4. Βελτίωση της συνεργασίας φορέων, υπηρεσιών και εταιρειών 5. Βελτίωση χερσαίων μεταφορικών υποδομών 6. Συνδεσιμότητα Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος» 7. Συμμετοχή έμπειρων διαχειριστών τερματικών σταθμών κρουαζιέρας
Ηράκλειο	<ol style="list-style-type: none"> 1. Διαμόρφωση τερματικού σταθμού κρουαζιέρας 2. Κατασκευή υποδομών και ανωδομών 3. Συνδεσιμότητα αεροδρομίου Ηρακλείου 4. Συμμετοχή έμπειρων διαχειριστών τερματικών σταθμών κρουαζιέρας
Θεσσαλονίκη	<ol style="list-style-type: none"> 1. Αναβάθμιση υποδομών και κατασκευή ανωδομών 2. Ενίσχυση αναγνωρισιμότητας προορισμού 3. Ανάπτυξη νέων δρομολογίων κρουαζιέρας 4. Εκμετάλλευση Βαλκανικής ενδοχώρας 5. Συνδεσιμότητα αεροδρομίου Θεσσαλονίκης 6. Συμμετοχή έμπειρων διαχειριστών τερματικών σταθμών κρουαζιέρας

Οι θετικές οικονομικές επιπτώσεις από την ανάπτυξη του Πειραιά ως λιμένα-αφετηρίας είναι σημαντικές. Η υφιστάμενη κίνηση home-porting, και η διατήρησή της στα τρέχοντα επίπεδα (2016) δημιουργεί ετήσια οικονομική ωφέλεια στην εθνική οικονομία €143 εκατ. και δημιουργεί 3.300 θέσεις εργασίας. Στην περίπτωση εφαρμογής τμήματος της προτεινόμενης στρατηγικής στον Πειραιά θα μπορούσε να παραχθεί την προσεχή πενταετία αύξηση της συγκεκριμένης οικονομικής ωφέλειας κατά €45 εκατ. και να δημιουργηθούν 350 νέες θέσεις εργασίας.

Στο σενάριο εφαρμογής του συνόλου των προτεινόμενων μέτρων της παρούσας μελέτης, η αύξηση της χρήσης του Πειραιά ως λιμένα-αφετηρίας θα μπορούσε την προσεχή πενταετία να ενισχύσει την εθνική οικονομία με περισσότερα από €165 εκατ. και να δημιουργήσει 1.330 νέες θέσεις εργασίας. Για το 2022 τα οικονομικά οφέλη θα είναι αυξημένα κατά €60 εκατ. σε σύγκριση με τα οφέλη της χώρας από το home-porting που πραγματοποιήθηκε το 2016.

Η ανάληψη πρωτοβουλιών από τους αντίστοιχους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων, καθώς και όσων έχουν ευθύνη για τη διαμόρφωση της λιμενικής πολιτικής και του λιμενικού σχεδιασμού για την υλοποίηση των συγκεκριμένων προτάσεων, σε συνδυασμό με την υλοποίηση των προτάσεων πολιτικών, θεσμικών παρεμβάσεων, και δράσεων που διατυπώθηκαν στην προηγούμενη ενότητα, αποτελούν ένα ολοκληρωμένο μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο ενεργειών το οποίο θα επιτρέψει την προοδευτική ανάπτυξη λιμένων αφετηρίας κρουαζιέρας (home-ports) στην ελληνική επικράτεια και τη μεγιστοποίηση των ωφελειών της χώρας μας από την κρουαζιέρα.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οκτώβριος 2017

Κρουαζιέρα και Λιμένες- Αφετηρίας (Home-Ports) στην Ελλάδα



B1. Εισαγωγή

Η Ελλάδα αποτελεί παραδοσιακά μια ιδιαίτερα σημαντική αγορά για την κρουαζιέρα, καθώς ένας αξιοσημείωτος αριθμός τουριστών επιλέγουν να πραγματοποιήσουν μια κρουαζιέρα στη χώρα μας. Στην παρούσα ενότητα, παρουσιάζονται οι τάσεις της κρουαζιέρας στη χώρα μας, με έμφαση στις εξελίξεις της πλέον πρόσφατης πενταετίας (2012-2016).

Στο πρώτο μέρος καταγράφονται οι τάσεις όσον αφορά στις επισκέψεις επιβατών, τις προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων, ενώ παράλληλα γίνεται αναφορά στις τάσεις του τουρισμού στη χώρα μας, ώστε να καταγραφεί ο βαθμός στον οποίο οι τάσεις των τελευταίων χρόνων στην κρουαζιέρα -ειδικότερα της πλέον πρόσφατης πενταετίας- είναι εξίσου ενθαρρυντικές.

Στο δεύτερο μέρος της ενότητας παρουσιάζονται αναλυτικά οι τάσεις όσον αφορά στη χρήση των ελληνικών λιμένων ως λιμένων αφετηρίας κρουαζιέρας, τα χαρακτηριστικά των υφιστάμενων (6) λιμένων αφετηρίας, και συγκεκριμένα των λιμένων του Πειραιά, της Κέρκυρας, της Ρόδου, του Ηρακλείου, του Λαυρίου και της Θεσσαλονίκης.

Στο τρίτο μέρος της ενότητας παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά του θεσμικού πλαισίου όσον αφορά στην οργάνωση των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας, οι κύριες ρυθμίσεις για την προσφορά υπηρεσιών κρουαζιέρας στην Ελλάδα και οι σημαντικότερες σχετικές θεσμικές πρωτοβουλίες σε ευρωπαϊκό και διεθνές πλαίσιο.

B2. Δραστηριότητα Κρουαζιέρας στους Ελληνικούς Λιμένες

Στη διάρκεια της πενταετίας 2012-2016 στη χώρα μας είχαμε περίπου 26 εκατ. κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας σε 42 διαφορετικούς ελληνικούς λιμένες. Την ίδια χρονική περίοδο, οι προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων στο σύνολο των λιμένων της χώρας ξεπέρασαν τις 21.000. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της PwC (που διατυπώθηκαν στα τέλη τους 2016), εάν διατηρηθούν οι υφιστάμενοι ρυθμοί μεταβολής, το 2021 η κρουαζιέρα θα αποτελεί το 10% των συνολικών αφίξεων τουριστών στη χώρα μας και 3% των συνολικών εσόδων.¹

Παρά τα σημαντικά μεγέθη, οι τάσεις των τελευταίων χρόνων και ειδικότερα της πλέον πρόσφατης πενταετίας δεν είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικές. Συγκρίνοντας τη διακίνηση επιβατών κρουαζιέρας στους λιμένες της ελληνικής επικράτειας στην αρχή (2012) και στο τέλος (2016) της πενταετίας διαπιστώνουμε μείωση κατά 6% (Πίνακας 1 και Γράφημα 1)². Το 2012 και το 2013 οι κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας στους ελληνικούς λιμένες ανήλθαν σε 5,5 εκατ., με τις προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων να ξεπερνούν τις 4.000. Το 2014 τα συγκεκριμένα μεγέθη σημείωσαν σημαντική πτώση, καθώς οι κινήσεις επιβατών ήταν 700.000 λιγότερες και οι προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων σημείωσαν πτώση μεγαλύτερη από 400 προσεγγίσεις.

Το 2016 υπήρξε μια ανάκαμψη των συγκεκριμένων μεγεθών, χωρίς όμως τα συγκεκριμένα μεγέθη να υπερβούν τα αντίστοιχα του 2012. **Το 2016 είχαμε στους λιμένες της χώρας μας 5,19 εκατ. κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας σε ένα σύνολο 4.289 προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων.**

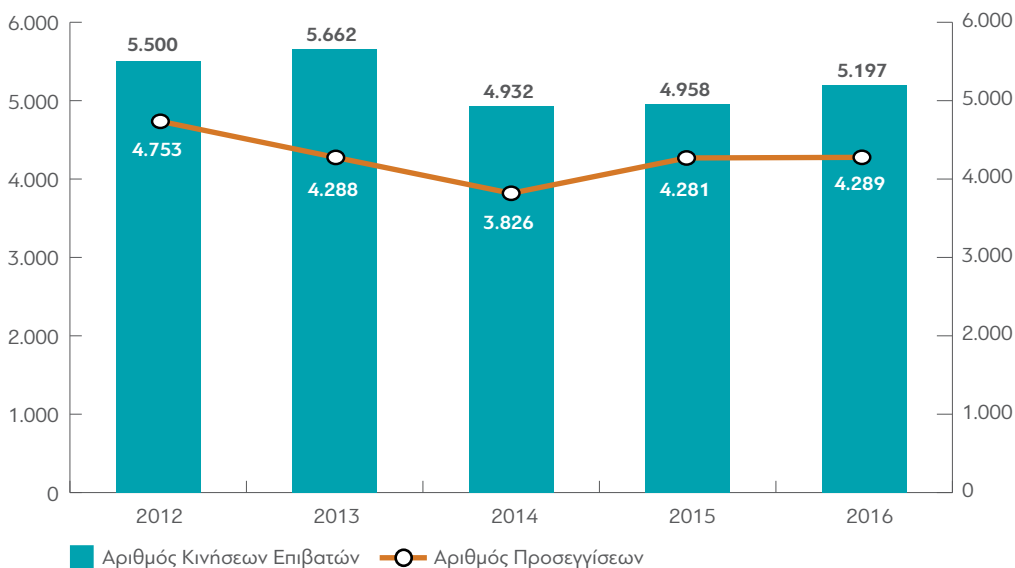
1. PwC-REMACO (2016).

2. Εκτός αν αναφέρεται ρητά, τα δεδομένα των Πινάκων, Γραφημάτων, Εικόνων και Σχημάτων της μελέτης αποτελούν προϊόν επεξεργασίας από τους συγγραφείς στατιστικών δεδομένων της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ), της Ένωσης Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας (MedCruise) και στατιστικών δεδομένων και στοιχείων των Οργανισμών Λιμένων και των Λιμενικών Ταμείων.

Πίνακας 1: Κρουαζιέρα, Σύνολο Χώρας 2012-2016

Σύνολο χώρας	2012	2013	2014	2015	2016	Μεταβολή 2016-2015	Μεταβολή 2016-2012
Κινήσεις Επιβατών Κρουαζιέρας	5.500.192	5.661.859	4.932.373	4.957.742	5.197.116	5%	-6%
Προσεγγίσεις Κρουαζιερόπλοιων	4.753	4.288	3.826	4.281	4.289	0%	-10%

Γράφημα 1: Κρουαζιέρα, Σύνολο χώρας (Κινήσεις Επιβατών & Προσεγγίσεις, 2012-2016)



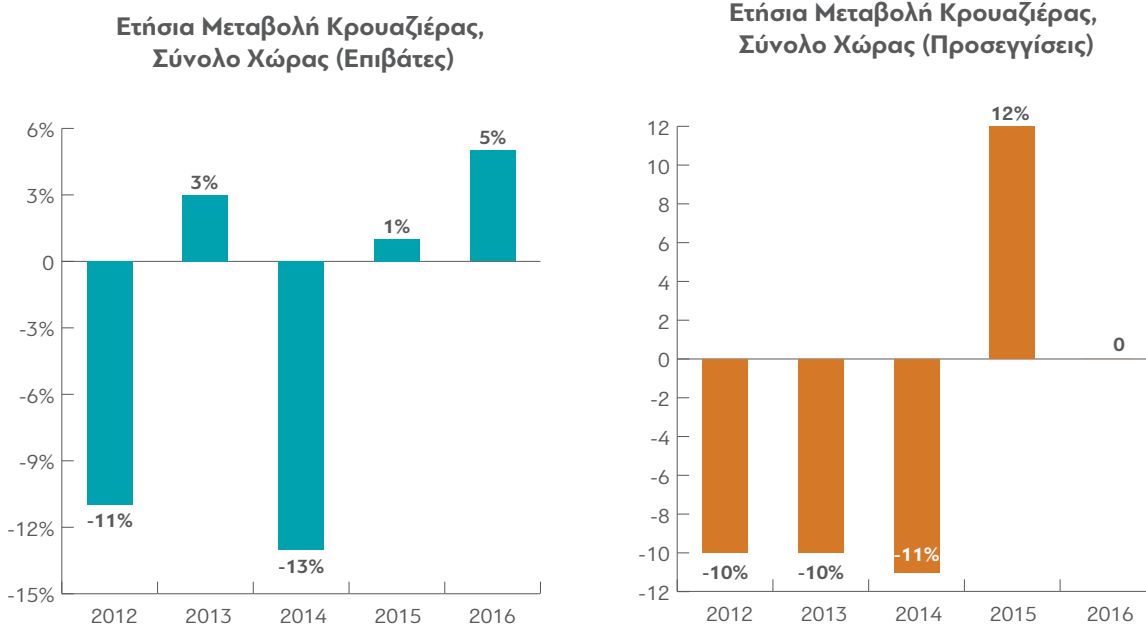
Οι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής σε όρους προσεγγίσεων και συνόλου επιβατών, παρέχουν πληρέστερη εικόνα των συνολικών μεγεθών και της διαχρονικής πορείας της αγοράς της κρουαζιέρας κατά την πενταετία 2012-2016 (Γράφημα 2). Το 2014 η πτώση στη συνολική διακίνηση επιβατών ανήλθε σε -13% και η πτώση στις προσεγγίσεις στο -11%, ενώ τα έτη 2015 και 2016 σηματοδοτούν τη σταδιακή ανάκαμψη της αγοράς. Οι ποσοστιαίοι ρυθμοί μεταβολής για το πρόσφατο έτος ανάλυσης (2016) είναι οριακοί όσον αφορά στις προσεγγίσεις πλοίων, εμφανίζουν όμως αύξηση της τάξεως του 5% όσον αφορά στις κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας.

Οι τάσεις στην κρουαζιέρα δεν συμβαδίζουν με τις συνολικές τάσεις όσον αφορά στην άφιξη τουριστών στην χώρα μας, καθώς την ίδια περίοδο ο τουρισμός στην Ελλάδα ενισχύεται σημαντικά. Το 2015 σημειώθηκαν ρεκόρ αφίξεων αλλοδαπών τουριστών και εσόδων, καθώς η χώρα υποδέχθηκε περισσότερους από 26 εκατομμύρια αλλοδαπούς τουρίστες, εμφανίζοντας ετήσια αύξηση κατά 7,6%.

Η ανοδική τάση του τουρισμού διακόπηκε το 2016, όταν ο ελληνικός τουρισμός αντιμετώπισε μια σειρά από ιδιαίτερες προκλήσεις: Τη χώρα επισκέφθηκαν 24,7 εκατ. αλλοδαποί τουρίστες, με τα έσοδα από τον τουρισμό να ανέρχονται σε 12,7 δισ. ευρώ, μειωμένα κατά 6,5% σε σχέση με το 2015³. Η πολύ αργή ανάπτυξη στην Ευρώπη και ιδιαίτερα στις κύριες χώρες-προέλευσης των επισκεπτών στη χώρα μας, οι δυσκολίες της εγχώριας οικονομίας και η προσφυγική κρίση, σε συνδυασμό με τις γεωπολιτικές εξελίξεις στην περιοχή μας και τους αυξημένους φόβους για έκνομες ενέργειες, αποθάρρυναν την έλευση επισκεπτών στην ευρύτερη περιοχή.

3. ΣΕΤΕ (2017).

Γράφημα 2: Ετήσια Μεταβολή Κρουαζιέρας, Σύνολο Χώρας (Επιβάτες/Προσεγγίσεις)



Τα προσωρινά μεγέθη του 2017 εμφανίζονται και πάλι ενθαρρυντικά, επιβεβαιώνοντας τη δυναμική της χώρας μας ως χώρα υποδοχής τουριστών. Σύμφωνα με τις προβλέψεις του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), οι αφίξεις αλλοδαπών τουριστών ως το τέλος του τρέχοντος ημερολογιακού έτους θα ανέλθουν στον αριθμό ρεκόρ των 28,5 εκατ. με τα έσοδα να υπερβαίνουν τα 14 δισ. ευρώ⁴.

4. Κουσσούνης (2017).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η στρατηγική ανάπτυξης των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας απευθύνεται σε πολίτες χωρών που ήδη επιλέγουν την Ελλάδα ως προορισμό διακοπών. Οι τέσσερις κυριότερες χώρες προέλευσης αλλοδαπών τουριστών εκτός κρουαζιέρας για το 2016 είναι οι: Γερμανία (3,14

εκατ.), Ηνωμένο Βασίλειο (2,89 εκατ.), Ιταλία (1,39 εκατ.), Γαλλία (1,31 εκατ.). Τρεις εξ αυτών των χωρών, η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γαλλία αποτελούν τις αμέσως σημαντικότερες μετά τις Η.Π.Α. χώρες προέλευσης των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέπτονται την Ελλάδα⁵.

⁵. Όπ. παρ.1.

Την ίδια στιγμή τα οφέλη από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας θα είναι ιδιαίτερα θετικά όσον αφορά τα έσοδα από τον τουρισμό. Το προφίλ των επισκεπτών των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας διαθέτει υψηλό οικογενειακό εισόδημα και υψηλό εκπαιδευτικό επίπεδο,⁶ όταν η Ελλάδα βρίσκεται στη 14η θέση στον κόσμο όσον αφορά στις αφίξεις τουριστών αλλά μόλις στην 23η όσον αφορά στα έσοδα από τον τουρισμό⁷, η δε δαπάνη ανά ταξίδι μη κατοίκων στην Ελλάδα μειώνεται (σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας, η σχετική μείωση ανήλθε το 2016 σε 11,3%).⁸

⁶. Όπ. παρ.3.

⁷. UNWTO (2017).

⁸. Τράπεζα της Ελλάδας (2017).

B3. Ελληνικοί Λιμένες Κρουαζιέρας

Το ελληνικό λιμενικό σύστημα συμπεριλαμβάνει ένα σύνολο 42 ελληνικών λιμένων που δραστηριοποιούνται στην αγορά κρουαζιέρας (Πίνακας 2). Όσον αφορά στη γεωγραφική κατανομή τους ανά την επικράτεια, συναντάμε δύο (2) λιμένες στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, έναν (1) στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, δύο λιμένες (2) στην Περιφέρεια Ηπείρου, τρεις (3) στην Περιφέρεια Θεσσαλίας και στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, δύο (2) στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, έναν (1) στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, τρεις (3) στην Περιφέρεια Αττικής, πέντε (5) στην Περιφέρεια Πελοποννήσου, τέσσερις (4) στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, έντεκα (11) λιμένες στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου και πέντε (5) στην Περιφέρεια Κρήτης.

Πίνακας 2: Κατανομή Λιμένων Κρουαζιέρας ανά Περιφέρεια

Περιφέρεια	Λιμένας/ες
Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	Αλεξανδρούπολη (& Σαμοθράκη), Καβάλα
Κεντρικής Μακεδονίας	Θεσσαλονίκη
Ηπείρου	Πρέβεζα, Ηγουμενίτσα
Θεσσαλίας	Σκιάθος, Σκόπελος, Βόλος
Ιονίων Νήσων	Ζάκυνθος, Κεφαλλονιά-Ιθάκη, Κέρκυρα
Δυτικής Ελλάδας	Κατάκολο, Πάτρα
Στερεάς Ελλάδας	Ιτέα
Αττικής	Κύθηρα, Πειραιάς, Λαύριο
Πελοποννήσου	Γύθειο, Καλαμάτα, Μονεμβασιά, Ναύπλιο, Πύλος
Βορείου Αιγαίου	Λήμνος, Μυτιλήνη, Σάμος, Χίος
Νοτίου Αιγαίου	Άνδρος, Κως, Μήλος, Μύκονος, Νάξος, Πάρος, Ρόδος, Σαντορίνη, Σύμη, Σύρος, Πάτμος
Κρήτης	Αγ. Νικόλαος, Ρέθυμνο, Σπεία, Χανιά (Σούδα), Ηράκλειο

Β3.1. Κύριοι και Δευτερεύοντες Λιμένες

Οι 42 λιμένες που φιλοξενούν κρουαζιέρα διαχωρίζονται, με βάση τον συνολικό αριθμό επιβατών κρουαζιέρας που φιλοξενούν ετησίως, σε κύριους και σε δευτερεύοντες λιμένες. Στους Κύριους (Κ) λιμένες συμπεριλαμβάνονται όσοι ελληνικοί λιμένες διακινούν περισσότερους από 100.000 επιβάτες ετησίως (με έτος βάσης το 2016). Στους Δευτερεύοντες (Δ) Λιμένες συμπεριλαμβάνονται εκείνοι που διακίνησαν συνολικά λιγότερους από 100.000 επιβάτες για το ίδιο έτος βάσης.

Συνολικά, στην ελληνική επικράτεια δραστηριοποιούνται στην αγορά κρουαζιέρας οκτώ (8) κύριοι λιμένες κρουαζιέρας και 34 δευτερεύοντες λιμένες κρουαζιέρας (Πίνακας 3).

Πίνακας 3: Κύριοι και Δευτερεύοντες Ελληνικοί Λιμένες Κρουαζιέρας (2016)

Κατηγορία	Περιγραφή	Αριθμός Λιμένων	Λιμένες
Κύριοι Λιμένες (Κ)	Σύνολο επιβατών κρουαζιέρας > 100.000 ετησίως	8	Ηράκλειο, Κατάκολο, Κέρκυρα, Μύκονος Πειραιάς, Ρόδος, Σαντορίνη, Χανιά (Σούδα)
Δευτερεύοντες Λιμένες (Δ)	Σύνολο επιβατών κρουαζιέρας < 100.000 ετησίως	34	Αγ. Νικόλαος, Αλεξανδρούπολη (Σαμοθράκη), Άνδρος, Βόλος, Γύθειο, Ζάκυνθος, Ηγουμενίτσα, Θεσσαλονίκη, Ιτέα, Καβάλα, Καλαμάτα, Κεφαλλονιά-Ιθάκη, Κύθηρα, Κως, Λαύριο, Λήμνος, Μήλος, Μονεμβασιά, Μυτιλήνη, Νάξος, Ναύπλιο, Πάρος, Πάτμος, Πάτρα, Πρέβεζα, Πίλος, Ρέθυμνο, Σάμος, Σπτεία, Σκιάθος, Σκόπελος, Σύμη, Σύρος, Χίος

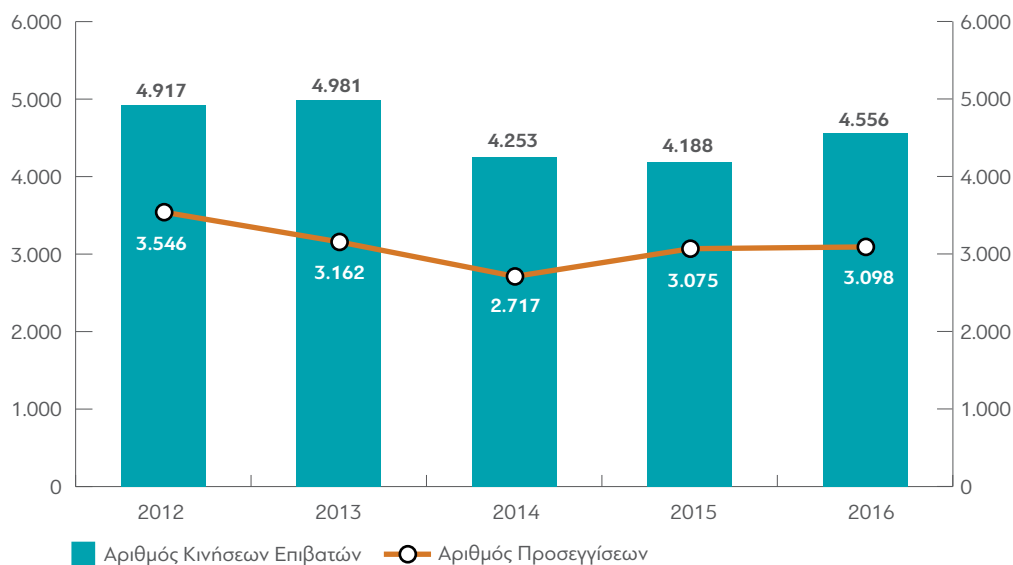
Β3.2. Κύριοι Λιμένες Κρουαζιέρας

Οι οκτώ κύριοι ελληνικοί λιμένες κρουαζιέρας υποδέχθηκαν αθροιστικά το 2016 4,55 εκατ. επιβάτες κρουαζιέρας, ή το 88,7% του συνόλου των κινήσεων επιβατών της χώρας (Πίνακας 4) και 3.098 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων. Το 2013 είχε καταγραφεί και το υψηλότερο σύνολο επιβατών (4,9 εκατ.), ενώ το 2012 καταγράφηκε ο μεγαλύτερος αριθμός προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων (3.546) (Γράφημα 3).

Πίνακας 4: Κύριοι Λιμένες Κρουαζιέρας (2016)

Όνομα Λιμένα	Σύνολο Κινήσεων Επιβατών Κρουαζιέρας, Έτος 2016	% των Κινήσεων Επιβατών Κρουαζιέρας που Επισκέφθηκαν την Ελλάδα
Πειραιάς	1.094.135	21,1%
Σαντορίνη	783.893	15,1%
Κέρκυρα	748.914	14,4%
Μύκονος	722.517	13,9%
Κατάκολο	505.111	9,7%
Ρόδος	314.689	6,1%
Ηράκλειο	238.780	4,6%
Χανιά (Σούδα)	147.915	2,8%
Σύνολο Κύριων Λιμένων:	4.555.954	87,7%

Γράφημα 3: Εξέλιξη Αριθμού Κινήσεων Επιβατών και Προσεγγίσεων Κρουαζιερόπλοιων στους Κύριους Λιμένες Κρουαζιέρας (2012-2016)



Η γεωγραφική κατανομή των κύριων λιμένων, συμπεριλαμβάνει έναν (1) λιμένα στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, έναν (1) στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος, έναν (1) στην Περιφέρεια Αττικής, τρεις (3) λιμένες στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου και δύο (2) στην Περιφέρεια Κρήτης.

B3.3. Δευτερεύοντες Λιμένες Κρουαζιέρας

Οι 34 δευτερεύοντες ελληνικοί λιμένες κρουαζιέρας υποδέχθηκαν το 2016 αθροιστικά **641.162** επιβάτες κρουαζιέρας (Πίνακας 5), και 1.191 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων.

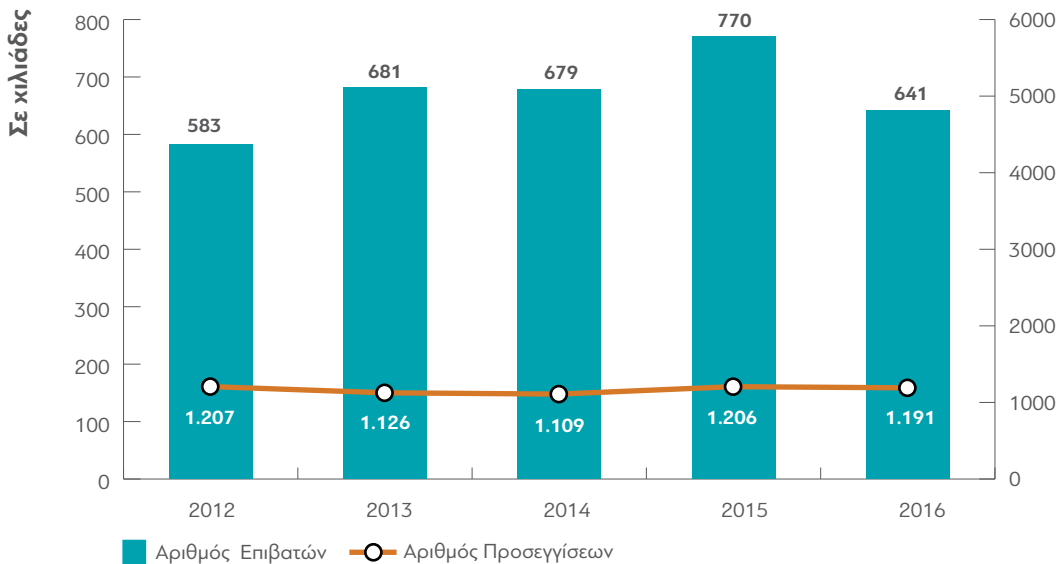
Η πορεία του αριθμού κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στους δευτερεύοντες λιμένες κατά την πενταετία 2012-2016 ακολουθεί διαφορετική τάση από εκείνη που παρατηρήθηκε στους κύριους λιμένες κρουαζιέρας. Ειδικότερα, τα σχετικά μεγέθη κινήθηκαν ανοδικά έως το έτος 2015, όταν και ο αριθμός των κινήσεων επιβατών άγγιξε τις 770 χιλιάδες, ενώ παρουσίασε οριακή μείωση το 2016 (Γράφημα 4). Για την ίδια περίοδο ανάλυσης οι προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων μπορούν να θεωρηθούν σταθερές.

Πίνακας 5: Δευτερεύοντες Λιμένες Κρουαζιέρας (2016)

	Όνομα Λιμένα (Κατάταξη με βάση τη συνολική διακίνηση επιβατών 2016)	Σύνολο Κινήσεων Επιβατών Κρουαζιέρας, Έτος 2016
1	Πάτμος	91.785
2	Κεφαλλονιά-Ιθάκη	85.46
3	Ναύπλιο	51.551
4	Σάμος	43.659
5	Λαύριο	43.236
6	Βόλος	37.445
7	Καλαμάτα	28.132
8	Αγ. Νικόλαος	26.560
9	Σύρος	26.403
10	Ζάκυνθος	25.175
11	Χίος	21.933
12	Κως	19.222
13	Θεσσαλονίκη	18.876
14	Ιτέα	14.848
15	Μήλος	14.735
16	Σύμη	14.206
17	Μυτιλήνη	13.923
18	Γυθείου	13.019
19	Μονεμβασιά	12.904
20	Ηγουμενίτσα	7.623
21	Σκιάθος	6.232
22	Καβάλα	6.042
23	Κύθηρα	4.479
24	Λήμνος	4.072
25	Πάρος	3.127
26	Νάξος	2.470
27	Πύλος	1.060
28	Σκόπελος	755
29	Πάτρα	743
30	Πρέβεζα	556
31	Άνδρος	528
32	Ρέθυμνο	400
33	Αλεξανδρούπολη (Σαμοθράκη)	-
34	Σητεία	-
Σύνολο		641.162
Σύνολο χώρας		5.197.116

* Οι Λιμένες της Αλεξανδρούπολης (Σαμοθράκης) και της Σητείας συμπεριλαμβάνονται στη λίστα, παρότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για το 2016, καθώς εξυπηρέτησαν προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων σε παρελθόντα έτη.

Γράφημα 4: Εξέλιξη Αριθμού Κινήσεων Επιβατών και Προσεγγίσεων Κρουαζιερόπλοιων στους Δευτερεύοντες Λιμένες Κρουαζιέρας (2012-2016)



Η γεωγραφική κατανομή των δευτερευόντων λιμένων είναι ιδιαίτερα ισόρροπη, καθώς οι εταιρείες κρουαζιέρας συμπεριλαμβάνουν στις προσφερόμενες κρουαζιέρες έναν αξιοσημείωτο αριθμό νησιωτικών ή ηπειρωτικών προορισμών της χώρας. Ειδικότερα, η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης περιλαμβάνει έναν (1) λιμένα, όπως και η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Στην Περιφέρεια Ηπείρου βρίσκονται δύο (2) δευτερεύοντες λιμένες, τρεις (3) στην Περιφέρεια Θεσσαλίας, τέσσερις (4) στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, δύο (2) στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, από έναν (1) συναντάμε στις Περιφέρειες Δυτικής και Στερεάς Ελλάδας, δύο (2) στην Περιφέρεια Αττικής, πέντε (5) στην Περιφέρεια Πελοποννήσου, οκτώ (8) στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου και, τέλος, τρεις (3) στην Περιφέρεια Κρήτης.

B4. Λιμένες Αφετηρίας (Home-Ports)

Σήμερα, έξι (6) από τους ελληνικούς λιμένες που δραστηριοποιούνται στην αγορά κρουαζιέρας λειτουργούν και ως λιμένες αφετηρίας (home-ports). Το 2016 οι συγκεκριμένοι λιμένες υποδέχθηκαν 2,45 εκατ. επιβάτες κρουαζιέρας, ποσοστό 47,3% του συνόλου των κινήσεων επιβατών (Πίνακας 6). Οι προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων που σημειώθηκαν το 2016 στους λιμένες αυτούς ανήλθαν σε 1.653.

Πίνακας 6: Λιμένες Αφετηρίας (Home-Ports), 2016

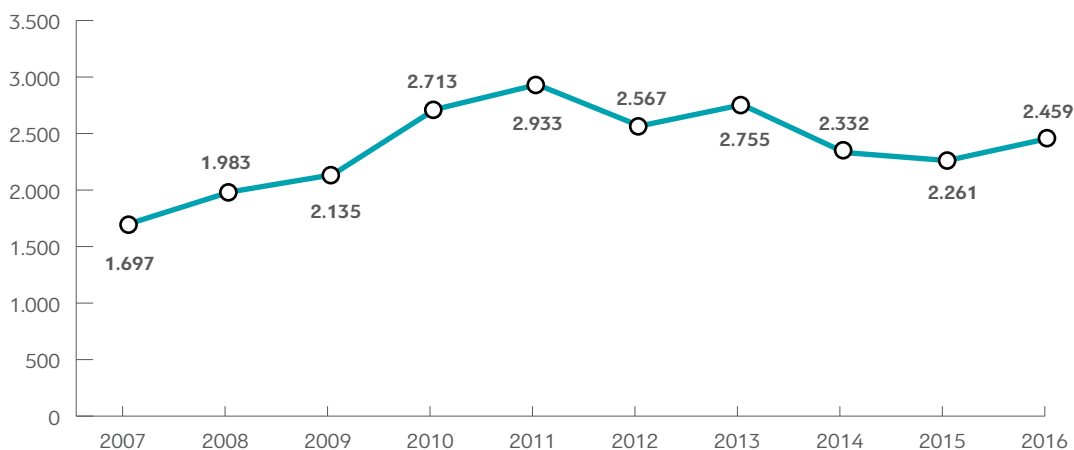
α/α	Όνομα Λιμένα	Σύνολο Επιβατών Κρουαζιέρας, (2016)	Σύνολο Προσεγγίσεων, (2016)
1(Κ)	Ηράκλειο	238.780	165
2(Δ)	Θεσσαλονίκη	18.876	23
3(Κ)	Κέρκυρα	748.914	481
4(Δ)	Λαύριο	43.236	65
5(Κ)	Πειραιάς	1.094.135	625
6(Κ)	Ρόδος	314.689	299
ΣΥΝΟΛΟ		2.458.630	1.658

Γεωγραφικά, οι έξι ελληνικοί λιμένες αφετηρίας, βρίσκονται στις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας (λιμένας Θεσσαλονίκης), στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων (λιμένας Κέρκυρας), στην Περιφέρεια Αττικής (οι λιμένες Πειραιά και Λαυρίου), στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (λιμένας Ρόδου), καθώς και στην Περιφέρεια Κρήτης (λιμένας Ηρακλείου).

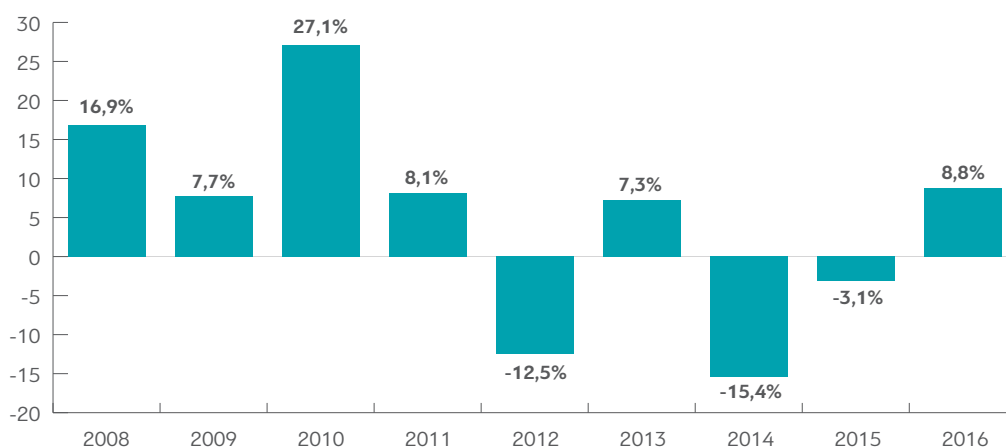
Οργανωτικά, οι ελληνικοί λιμένες αφετηρίας λειτουργούν ως Οργανισμοί Λιμένων που απέκτησαν τη νομική μορφή της Ανωνύμου Εταιρείας το 2001. Μοναδική εξαίρεση ο λιμένας της Ρόδου που λειτουργεί ως Λιμενικό Ταμείο, και αποτελεί μέρος των λιμένων που έχουν ως φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης το Λιμενικό Ταμείο Νότιας Δωδεκανήσου.

Την πλέον πρόσφατη πενταετία (2012-2016) σημειώθηκε μια μείωση των επιβατών κρουαζιέρας που υποδέχονται ετησίως οι έξι λιμένες που χρησιμοποιούνται και ως λιμένες αφετηρίας (home-ports) κατά -4,2%, με την κίνηση να ανακάμπτει σχετικά, μετά από μια μεγάλη μείωση το 2015, μόλις το 2016 (+8,8% σε σύγκριση με το 2015). Σε βάθος δεκαετίας (2007-2016) ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας που υποδέχονται ετησίως οι έξι λιμένες αυξήθηκε κατά 44,9%: οι έξι συγκεκριμένοι λιμένες υποδέχθηκαν το 2016 συνολικά 762.000 περισσότερους επιβάτες κρουαζιέρας από τους 1,7 εκατ. επιβάτες που είχαν υποδεχθεί το 2007 (Γράφημα 5 και Γράφημα 6). Το 2011 παραμένει το έτος ρεκόρ, καθώς οι συγκεκριμένοι λιμένες υποδέχθηκαν 2,9 εκατ. επιβάτες, ή 878.000 περισσότερους απ' ό,τι το 2016.

Γράφημα 5: Εξέλιξη Συνολικού Αριθμού Επιβατών Κρουαζιέρας στους Λιμένες Αφετηρίας (.000, 2007-2016)

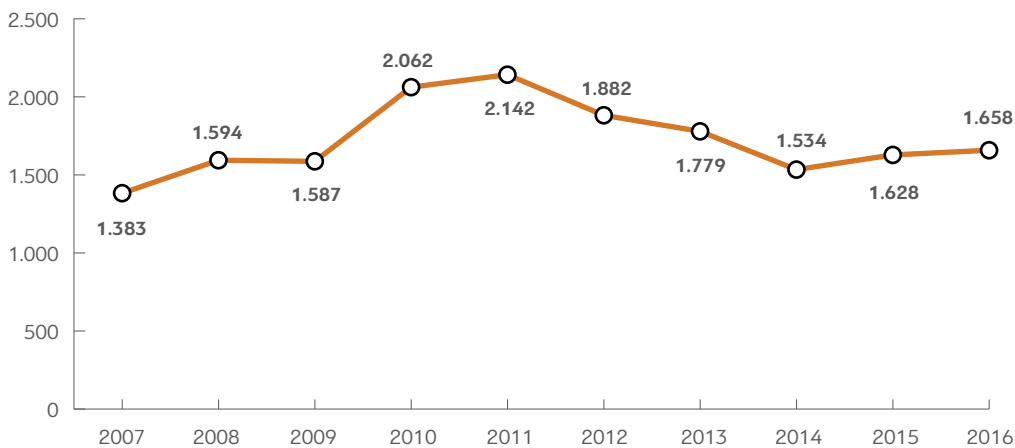


Γράφημα 6: Ετήσια Μεταβολή Συνολικού Αριθμού Επιβατών Κρουαζιέρας στους Λιμένες Αφετηρίας (2007-2016)

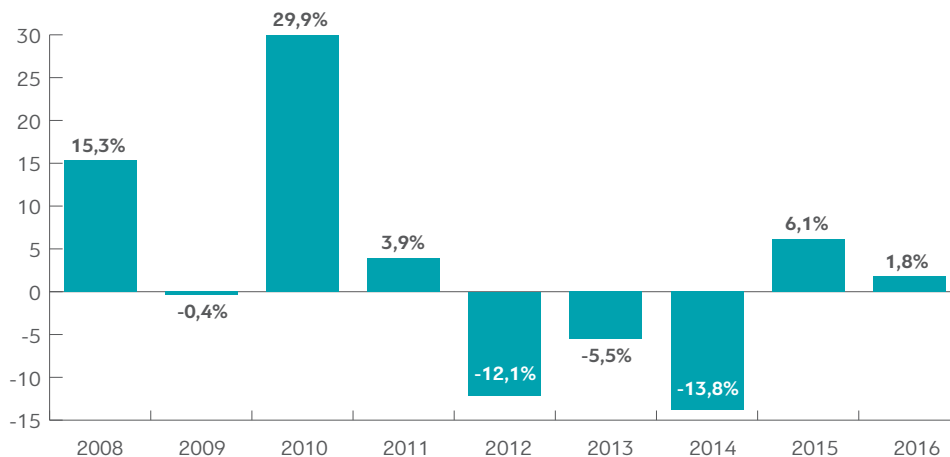


Οι συνολικές προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων στους έξι λιμένες που χρησιμοποιούνται και ως λιμένες αφετηρίας (home-ports), μειώθηκαν επίσης σημαντικά μετά το 2011. Το σύνολο των 1.658 προσεγγίσεων του 2016 είναι μικρότερο κατά 484, ή οι 22,6%, από τις αντίστοιχες που πραγματοποιήθηκαν το 2011. Και στην περίπτωση αυτή το 2011 παραμένει το έτος ρεκόρ, καθώς οι συγκεκριμένοι λιμένες υποδέχθηκαν 2.142 κρουαζιερόπλοια. Η ποσοστιαία μεταβολή που σημειώθηκε στο σύνολο των προσεγγίσεων τη δεκαετία 2007-2016 ήταν συγκριτικά μικρότερη από αυτή των επιβατών, και συγκεκριμένα 19,9%.

Γράφημα 7: Εξέλιξη Συνολικού Αριθμού Προσεγγίσεων Κρουαζιερόπλοιων στους Λιμένες Αφετηρίας (2007-2016)



Γράφημα 8: Ετήσια Μεταβολή Συνολικού Αριθμού Προσεγγίσεων Κρουαζιερόπλοιων στους Λιμένες Αφετηρίας (2007-2016)



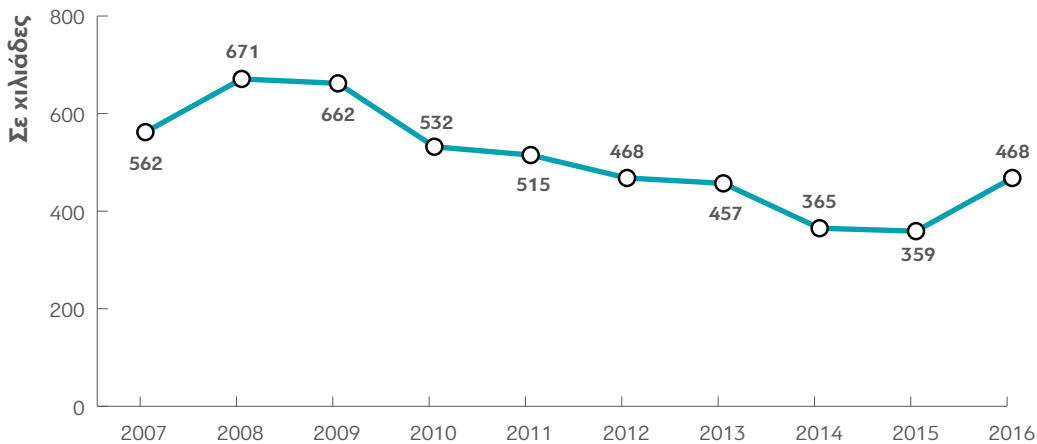
B5. Δραστηριότητα Home-Porting στους Ελληνικούς Λιμένες

Το 2016 το σύνολο των επιβατών που ξεκίνησαν και ολοκλήρωσαν την κρουαζιέρα τους σε έναν ελληνικό λιμένα (home-porting επιβάτες) ανήλθε σε 467.571 επιβάτες και αντιστοιχεί στο 19% των επιβατών κρουαζιέρας που υποδέχθηκαν οι συγκεκριμένοι λιμένες (Γράφημα 9).

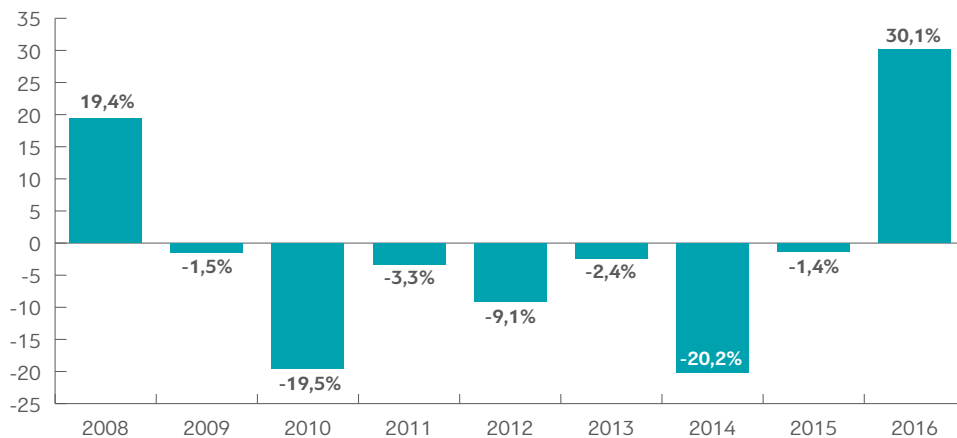
Σε απόλυτους αριθμούς, το σύνολο αυτό βρίσκεται σε καθοδική πορεία. Η μείωση κατά τη δεκαετία 2007-2016 ήταν μεγάλη και συνεχής, καθώς έκανε την εμφάνισή της σε όλα τα έτη της περιόδου 2008-2015 (Γράφημα 10). Το 2016 οι επιβάτες που επιβιβάστηκαν και αποβιβάστηκαν σε έναν ελληνικό λιμένα (home in/home out) ήταν 94.000, ή 16,7%, λιγότεροι σε σύγκριση με το αντίστοιχο σύνολο που καταγράφηκε το 2007. Σε σχέση με το 2009 το σύνολο των επιβατών επιβίβασης/αποβίβασης (home-porting) ήταν 203.000 επιβάτες, ή 30,3% λιγότεροι – και αυτό παρότι το 2012 μεσολάβησε η αλλαγή του θεσμικού πλαισίου που διέπει το καμποτάζ και η πλήρης απελευθέρωση την οποία διεκδικούσαν οι εταιρείες κρουαζιέρας ως προϋπόθεση για την περαιτέρω χρήση των ελληνικών λιμένων ως σημεία έναρξης και ολοκλήρωσης κρουαζιέρας.

Να σημειωθεί ότι η μεγαλύτερη μεταβολή παρατηρήθηκε την περίοδο 2015-2016, καθώς παρατηρήθηκε σημαντική ανάκαμψη της τάξης του 30,1%, δημιουργώντας προϋποθέσεις περαιτέρω ανάπτυξης -πάντοτε στον βαθμό που η συγκεκριμένη μεταβολή θα συνοδευτεί από εκείνες τις πρωτοβουλίες που θα επιτρέψουν την περαιτέρω ανάπτυξη του home-porting.

Γράφημα 9: Εξέλιξη Αριθμού Home-Porting Επιβατών στους Λιμένες Αφετηρίας (2007-2016)

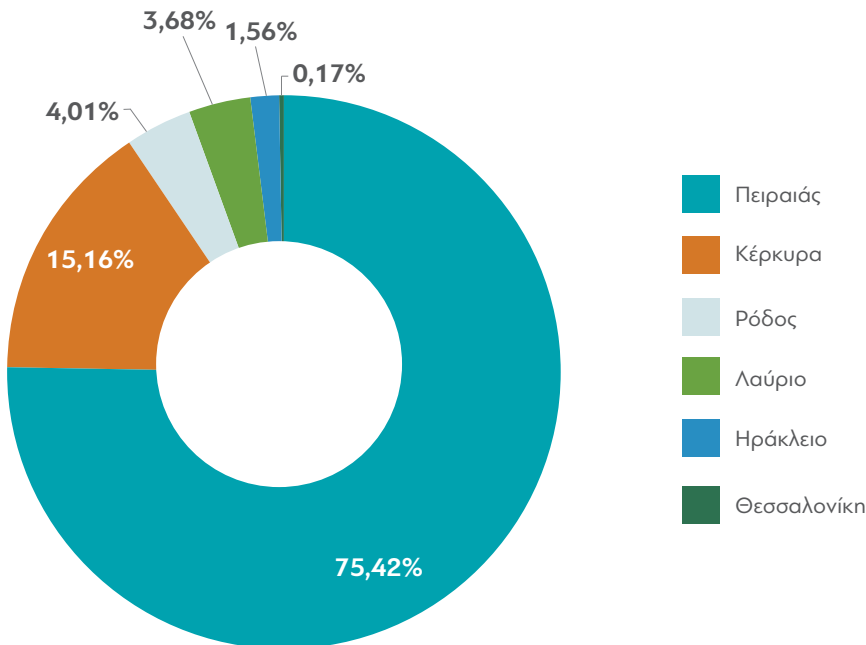


Γράφημα 10: Ετήσια Μεταβολή Home-Porting Επιβατών στους Λιμένες Αφετηρίας (2007-2016)



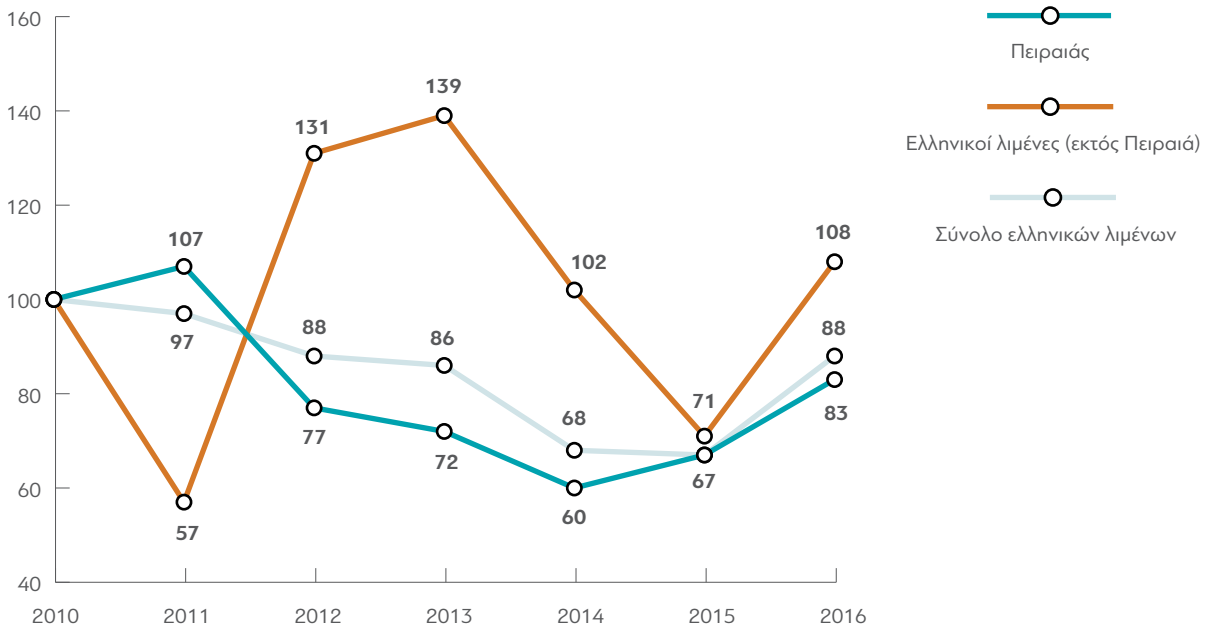
Ο Πειραιάς αποτελεί τον λιμένα που κυριαρχεί στο ελληνικό λιμενικό σύστημα όσον αφορά στις δραστηριότητες home-porting (Γράφημα 11). Το 2016 υποδέχθηκε 352.663 επιβάτες επιβίβασης/αποβίβασης, ένα σύνολο που αντιστοιχεί στο 75,4% του συνόλου των δραστηριοτήτων που πραγματοποιήθηκε στους ελληνικούς λιμένες. Η Κέρκυρα αποτελεί τον δεύτερο σημαντικότερο λιμένα-αφετηρίας στην Ελλάδα. Το 2016 ξεκίνησαν την κρουαζιέρα τους από τον συγκεκριμένο λιμένα 70.864 επιβάτες, ή 15,2% των δραστηριοτήτων home-porting που έλαβαν χώρα στους ελληνικούς λιμένες. Περιορισμένη ήταν η σχετική δραστηριότητα στη Ρόδο (μερίδιο 4,1%), στο Λαύριο (3,7%), στο Ηράκλειο (1,6%) και οριακή στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης (0,2%).

Γράφημα 11: Κατανομή Δραστηριότητας Home-Porting στους Ελληνικούς Λιμένες (2016)



Χρησιμοποιώντας δείκτες για να διαπιστώσουμε την τάση του αριθμού επιβατών επιβίβασης/αποβίβασης (home-porting) στους ελληνικούς λιμένες, με έτος βάσης το 2010 (2010 = 100), διαπιστώνουμε ότι στην περίοδο 2010-2016 το home-porting στον Πειραιά μειώθηκε κατά 17%, το (περιορισμένο) home-porting στους υπόλοιπους ελληνικούς λιμένες αυξήθηκε κατά 8%, και ως αποτέλεσμα η συνολική δραστηριότητα home-porting στους ελληνικούς λιμένες αφετηρίας υποχώρησε στην υπό εξέταση περίοδο (Γράφημα 12). Να σημειωθεί ότι τα μεγέθη αυτά εμφανίζονται βελτιωμένα όταν το έτος αναφοράς είναι το 2016, καθώς μετά το 2010 η τάση ήταν εμφανώς αρνητικότερη πριν την (προσωρινή;) ανάκαμψη που παρατηρήθηκε το 2016: όταν συγκρίνονται τα μεγέθη του 2015 με τα αντίστοιχα του 2010, εμφανίζεται μια μείωση περίπου 30% για όλες τις συγκρίσιμες κατηγορίες.

Γράφημα 12: Δείκτες Ανάπτυξης Επιβατών Home-Porting (2010=100)



B5.1. Χαρακτηριστικά Ελληνικών Λιμένων Αφετηρίας

Ταξινόμηση λιμένων κρουαζιέρας με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους

Στον τομέα της κρουαζιέρας οι λιμένες που προσεγγίζει ένα κρουαζιερόπλοιο διαθέτουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά (Πίνακας 7). Οι λιμένες διαφέρουν ως προς πέντε διαφορετικές παραμέτρους: (α) τα χαρακτηριστικά των λιμενικών υποδομών που διαθέτουν, (β) το ιδιοκτησιακό καθεστώς, (γ) το μέγεθος του λιμένα ως προς τον αριθμό των επιβατών που υποδέχεται ετησίως, (δ) τις αιτίες που τους καθιστούν ελκυστικούς ως προορισμούς κρουαζιέρας, και (ε) τον βαθμό που χρησιμοποιούνται ως λιμένες αφετηρίας (home-ports) για την πραγματοποίηση κρουαζιέρας, τον βαθμό δηλαδή που χρησιμοποιούνται ως λιμένες όπου επιβιβάζονται οι επιβάτες κρουαζιέρας ώστε να ξεκινήσουν την κρουαζιέρας τους, και αποβιβάζονται με την ολοκλήρωσή της.

Πίνακας 7: Χαρακτηριστικά Λιμένων Κρουαζιέρας

I. Λιμενικές Υποδομές	<ol style="list-style-type: none">1. Ύπαρξη τερματικού σταθμού /αποβάθρας που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση κρουαζιέρας2. Εγκαταστάσεις πολλαπλών χρήσεων, που χρησιμοποιούνται ευκαιριακά για την εξυπηρέτηση κρουαζιέρας
II. Ιδιοκτησιακό καθεστώς	<ol style="list-style-type: none">1. Δημόσιος φορέας2. Ιδιωτικός φορέας3. Δημόσιος φορέας με σύμβαση παραχώρησης τερματικού σταθμού και/ή λιμένα κρουαζιέρας σε ιδιώτη διαχειριστή
III. Μέγεθος λιμένα (στην αγορά κρουαζιέρας)	<ol style="list-style-type: none">1. Πολύ Μεγάλο: > 500χιλ. επιβάτες2. Μεγάλο: 250-500 χιλ. επιβάτες3. Μεσαίο: 100-200 χιλ. επιβάτες4. Μικρό: < 100 χιλ. επιβάτες
IV. Ελκυστικότητα	<ol style="list-style-type: none">1. «Διάσημος» προορισμός (marquee port)2. «Ιδιαίτερος» προορισμός (discovery port)
V. Λειτουργία λιμένα στα δρομολόγια	<ol style="list-style-type: none">1. Λιμένας αφετηρίας (home-port)2. Λιμένας κατάπλου (port of call)3. Υβριδικός (hybrid port) (ταυτόχρονη χρήση ως λιμένας-αφετηρίας και ως λιμένας-κατάπλου)

Πηγή: Επεξεργασία της συγγραφικής ομάδας

Στον Πίνακα 8 παρουσιάζονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των έξι ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας που χρησιμοποιούνται σήμερα ως λιμένες-αφετηρίας. Η συγκεκριμένη ταξινόμηση, καθώς και η περαιτέρω ανάλυση των χαρακτηριστικών των υποδομών που διαθέτουν, μας επιτρέπει να εξετάσουμε τα χαρακτηριστικά των κύριων ελληνικών λιμένων που χρησιμοποιούνται και ως λιμένες αφετηρίας, προκειμένου να αξιολογηθούν τα υφιστάμενα θετικά και αρνητικά στοιχεία, αλλά και οι πιθανές ευκαιρίες για περαιτέρω ανάπτυξη τους.

Πίνακας 8: Χαρακτηριστικά Ελληνικών Λιμένων-Αφετηρίας (Home-Ports)

	Πειραιάς	Κέρκυρα	Ρόδος	Ηράκλειο	Θεσσαλονίκη	Λαύριο
I. Λιμενικές Υποδομές	Τρεις (3) τερματικοί σταθμοί κρουαζιέρας	Τερματικός σταθμός	Εγκαταστάσεις πολλαπλών χρήσεων	Εγκαταστάσεις πολλαπλών χρήσεων	Εγκαταστάσεις πολλαπλών χρήσεων	Εγκαταστάσεις πολλαπλών χρήσεων
II. Ιδιοκτησιακό καθεστώς	Από τον Αύγουστο του 2016 η πλειοψηφία των μετοχών του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα ανήκει στην China COSCO Shipping Ltd, που έχει αναλάβει και τη διαχείριση των τερματικών σταθμών κρουαζιέρας	Δημόσια Αρχή (μονομετοχική Ανώνυμος Εταιρεία)	Δημόσια Αρχή (Λιμενικό Ταμείο)	Δημόσια Αρχή (μονομετοχική Ανώνυμος Εταιρεία)	Δημόσια Αρχή (Τον Απρίλιο του 2017 ολοκληρώθηκε ο διαγωνισμός παραχώρησης της πλειοψηφίας των μετοχών του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα)	Δημόσια Αρχή (μονομετοχική Ανώνυμος Εταιρεία)
III. Μέγεθος λιμένα κρουαζιέρας	Πολύ μεγάλο	Πολύ μεγάλο	Μεγάλο	Μεγάλο	Μικρό	Μικρό
IV. Ελκυστικότητα	«Διάσημος»	«Διάσημος»	«Διάσημος»	«Διάσημος»	«Διάσημος»/ «Ιδιαίτερος»	«Ιδιαίτερος»
V. Λειτουργία λιμένα	Υβριδικός (χρήση home-porting)	Υβριδικός (περιορισμένη χρήση home-porting)	Υβριδικός (περιορισμένη χρήση home-porting)	Υβριδικός (περιορισμένη χρήση home-porting)	Υβριδικός (οριακή χρήση home-porting)	Υβριδικός (οριακή χρήση home-porting)

Πηγή: Επεξεργασία της συγγραφικής ομάδας

Πειραιάς

Ο Πειραιάς (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.), ένας από τους αρχαιότερους λιμένες της Μεσογείου, αποτελεί σήμερα τον 7ο μεγαλύτερο λιμένα κρουαζιέρας της Μεσογείου και των γειτονικών θαλασσών. Το 2016 υποδέχθηκε 1.094.135 επιβάτες κρουαζιέρας και 625 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων. Τα μεγέθη αυτά αντιστοιχούν σε 21,1% των κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφτηκαν την Ελλάδα το 2016 και σε 51,1% των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων. Είναι προφανές ότι ο Πειραιάς αποτελεί τον σημαντικότερο ελληνικό λιμένα κρουαζιέρας και το επίκεντρο του ενδιαφέροντος για την περαιτέρω ανάπτυξή της.

Συνολικά, ο λιμένας του Πειραιά κατέχει την πρώτη θέση στην Ευρώπη αναφορικά με τον όγκο της διακίνησης επιβατών, καθώς όταν συνυπολογίζεται η ακτοπλοΐα, το σύνολο των κινήσεων επιβατών που πραγματοποιούνται ετησίως προσεγγίζει τα 20 εκατ. επιβάτες.

Διαθέτει τρία πλήρως εξοπλισμένα τερματικά υποδοχής επιβατών, παρέχοντας ολοκληρωμένες υπηρεσίες στα κρουαζιερόπλοια και τους επιβάτες τους (Πίνακας 2.9). Τον Οκτώβριο του 2016, κατά τα εγκαίνια του νέου προβλήτα κρουαζιερόπλοιων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. στην περιοχή του Αγίου Νικολάου, είχε ανακοινωθεί η υλοποίηση της περαιτέρω επέκτασης και αναβάθμισης των υποδομών υποδοχής κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά από τη νέα διοίκηση του Οργανισμού.

Όσον αφορά στα τουριστικά στοιχεία, ο Πειραιάς, ως το βασικό λιμάνι της Αθήνας αποτελεί μία από τις κυριότερες πύλες εισόδου στην πόλη, καθώς μπορεί κανείς να φτάσει στο κέντρο της εντός μόλις 30 λεπτών με τον υπόγειο σιδηρόδρομο. Η Αθήνα, αποτελεί έναν ιδιαίτερα δημοφιλή τουριστικό προορισμό, όχι μόνο λόγω της μακράς ιστορίας της και των αρχαιολογικών της μνημείων (που αποτελούν πόλο έλξης εκατομμυρίων ενδιαφερόμενων ετησίως), αλλά και λόγω της ιδιαίτερης θέσης της, η οποία προσφέρει τη δυνατότητα στον επισκέπτη ακόμη και σε μία σύντομη σε διάρκεια παραμονή να επισκεφθεί προορισμούς όπως είναι το Σούνιο, το αρχαίο θέατρο της Επιδαύρου, οι Δελφοί, αλλά και κοντινά νησιά, όπως η Αίγινα, ο Πόρος και η Ύδρα.

Πίνακας 9: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά, Υποδομές & Υπηρεσίες Λιμένα Πειραιά

Γενικά Χαρακτηριστικά	• Ωράριο Λειτουργίας	24 ώρες
	• Εφαρμογή Κώδικα ISPS	ΝΑΙ
	• Διαχείριση Αποβλήτων	ΝΑΙ
	• Τερματικό Υποδοχής Επιβατών (έκταση)	15.000 μ ²
Προσφερόμενες Υπηρεσίες στο/α Τερματικό/ά Κρουαζιέρας	• Γραφείο τουριστικών πληροφοριών (για επιβάτες)	ΝΑΙ
	• Γραφείο Πληροφοριών (για το πλήρωμα)	ΟΧΙ
	• Σαλόني Υποδοχής	ΟΧΙ
	• Χώρος Πληρώματος	ΝΑΙ
Ασφάλεια	• Ανιχνευτής μετάλλων	ΝΑΙ
Λοιπές Υπηρεσίες	• Υπηρεσίες χειρισμού αποσκευών	ΝΑΙ
	• Φύλαξη αποσκευών	ΝΑΙ
Προσβασιμότητα	• Ορατή Σήμανση	ΝΑΙ
	• Πρόσβαση αναπηρικών αμαξιών	ΝΑΙ
	• Διαδρομές για πεζούς	ΝΑΙ
	• Εγγύτερο Διεθνές Αεροδρόμιο	40 χλμ.
	• Απόσταση από την πόλη Πειραιάς Αθήνα	700 μ. 13 χλμ.
	• Απόσταση από μέσα μεταφοράς Ταξί Λεωφορείο Μετρό	30 μ. 300 μ. 1 χλμ.

Κέρκυρα

Ο λιμένας της Κέρκυρας (Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Α.Ε.) υποδέχθηκε το 2016 748.914 επιβάτες κρουαζιέρας και 481 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων. Τα μεγέθη αυτά αντιστοιχούν σε 14,4% των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφθηκαν την Ελλάδα το 2016 και 11,2% των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων. Η Κέρκυρα αποτελεί έναν παραδοσιακό προορισμό κρουαζιέρας με καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην περιοχή της Αδριατικής Θάλασσας-Ιόνιων Νήσων.

Ο λιμένας συνδυάζει χώρους υποδοχής κρουαζιέρας συνολικής επιφάνειας 3.360 μ². Διαθέτει έναν μοντέρνο χώρο υποδοχής με πρόσβαση στο διαδίκτυο, τουριστικό περίπτερο παροχής πληροφοριών για τον επισκέπτη αλλά

και χώρους ιδιαίτερα διαμορφωμένους για τη διευκόλυνση της κίνησης αναπηρικών αμαξιδίων (Πίνακας 10).

Ο λιμένας απέχει μόλις 15 λεπτά από την πόλη. Ο μοναδικός συνδυασμός ιστορίας, κουλτούρας και παράδοσης που προσφέρει η πόλη της Κέρκυρας αλλά και ολόκληρο το νησί, το έντονο ενετικό στοιχείο και οι πολλαπλές επιλογές διασκέδασης και αναψυχής καθιστούν την εμπειρία της τουριστικής επίσκεψης ιδιαίτερα ελκυστική.

Πίνακας 10: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά, Υποδομές & Υπηρεσίες Λιμένα Κέρκυρας

Γενικά Χαρακτηριστικά	• Ωράριο Λειτουργίας	24 ώρες
	• Εφαρμογή Κώδικα ISPS	ΝΑΙ
	• Διαχείριση Αποβλήτων	ΝΑΙ
	• Τερματικό Υποδοχής Επιβατών (έκταση)	3.360 μ ²
Προσφερόμενες Υπηρεσίες στο/α Τερματικό/ά Κρουαζιέρας	• Γραφείο τουριστικών πληροφοριών (για επιβάτες)	ΝΑΙ
	• Γραφείο Πληροφοριών (για το πλήρωμα)	ΟΧΙ
	• Σαλόνι Υποδοχής	ΝΑΙ
	• Χώρος Πληρώματος	ΟΧΙ
Ασφάλεια	• Ανιχνευτής μετάλλων	ΝΑΙ
Λοιπές Υπηρεσίες	• Υπηρεσίες χειρισμού αποσκευών	ΝΑΙ
	• Φύλαξη αποσκευών	ΟΧΙ
Προσβασιμότητα	• Ορατή Σήμανση	ΝΑΙ
	• Πρόσβαση αναπηρικών αμαξιδίων	ΝΑΙ
	• Διαδρομές για πεζούς	ΝΑΙ
	• Εγγύτερο Διεθνές Αεροδρόμιο	2,5 χλμ.
	• Απόσταση από την πόλη	1,5 χλμ.
	• Απόσταση από μέσα μεταφοράς Ταξί Λεωφορείο Μετρό	50 μ. 50 μ. Δ/Υ

Το λιμάνι της Κέρκυρας, στοχεύει στην περαιτέρω ανάπτυξή του στην αγορά της κρουαζιέρας, με την τελευταία να κατέχει σημαντική θέση στις επιχειρησιακές και στρατηγικές στοιχειοθετήσεις της διοίκησης του οργανισμού. Η αναπτυξιακή δυναμική του λιμανιού λοιπόν εξελίσσεται με βασικό μοχλό τον θαλάσσιο τουριστικό τομέα.

Το κυριότερο έργο που έχει ενταχθεί σε αυτό το πλαίσιο κατά την πρόσφατη περίοδο 2007-2013 υπήρξε η επέκταση του προσήνεμου μόλου κατά 430 μ. Το έργο αυτό -με συνολικό προϋπολογισμό αποπεράτωσης €18,3 εκατ.- προσδίδει προοπτικές στην κρουαζιέρα, καθώς η επέκταση καθιστά δυνατή την παραβολή δύο ή τριών κρουαζιερόπλοιων επιπλέον. Παράλληλα, σχεδιάζεται η μεταφορά όλων των γραμμών εσωτερικού στον υπήνεμο Ανατολικό μόλο, με σκοπό τον πλήρη διαχωρισμό των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας και των πορθμειακών γραμμών με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση και των δύο επιμέρους δραστηριοτήτων.

Ρόδος

Ο λιμένας της Ρόδου (ένας από τους λιμένες του Διαδημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νότιας Δωδεκανήσου) υποδέχθηκε το 2016 314.689 επιβάτες κρουαζιέρας και 299 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων. Τα μεγέθη αυτά αντιστοιχούν σε 6% των κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφτηκαν την Ελλάδα το 2016 και 7% των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων.

Ο λιμένας εξυπηρετεί κυρίως κίνηση κρουαζιέρας, με την ικανότητα να φιλοξενήσει στις εγκαταστάσεις του μέχρι και οκτώ κρουαζιερόπλοια ταυτόχρονα. Αποτελεί έναν σημαντικό, σχετικά «παραδοσιακό» και ιδιαίτερα δημοφιλή προορισμό κρουαζιέρας, σε νευραλγικό γεωγραφικό σημείο, καθώς συνδέεται με σειρά νησιωτικών και ηπειρωτικών περιορισμών τόσο στην Ελλάδα όσο και σε γειτονικές χώρες.

Η ομορφιά και η ιστορία της Ρόδου την έχουν κατατάξει σε εξέχουσα θέση ως τουριστικό προορισμό και ως μία από τις πιο δημοφιλείς επιλογές για τους επιβάτες κρουαζιέρας σε ολόκληρη τη Μεσόγειο. Η μεσαιωνική πόλη της Ρόδου, αποτελεί Πόλη Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO από το 1988. Οι επισκέπτες έχουν την ευκαιρία να απολαύσουν ένα μοναδικό αμάλγαμα αρχιτεκτονικής διαφόρων ιστορικών περιόδων, σε μια πόλη που αναδεικνύει μια ατμόσφαιρα ζωντανή, προσφέροντας πλήθος επιλογών σε ψυχαγωγικές δραστηριότητες. Ανάμεσα στα αξιοθέατα που διαθέτει η πόλη της Ρόδου, εκτός από τη μεσαιωνική της πόλη, εξέχοντες προορισμοί είναι τα διάσπαρτα μοναστήρια, αλλά και η Ακρόπολη και τα χωριά της Λίνδου, καθώς και η διάσημη κοιλάδα με τις πεταλούδες.

Πίνακας 11: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά, Υποδομές και Υπηρεσίες Λιμένα Ρόδου

Γενικά Χαρακτηριστικά	• Ωράριο Λειτουργίας	24 ώρες
	• Εφαρμογή Κώδικα ISPS	ΝΑΙ
	• Διαχείριση Αποβλήτων	ΝΑΙ
	• Τερματικό Υποδοχής Επιβατών (έκταση)	200 μ ²
Προσφερόμενες Υπηρεσίες στο/α Τερματικό/ά Κρουαζιέρας	• Γραφείο τουριστικών πληροφοριών (για επιβάτες)	ΝΑΙ
	• Γραφείο Πληροφοριών (για το πλήρωμα)	ΜΔ
	• Σαλόνι Υποδοχής	ΜΔ
	• Χώρος Πληρώματος	ΜΔ
Ασφάλεια	• Ανιχνευτής μετάλλων	ΜΔ
Λοιπές Υπηρεσίες	• Υπηρεσίες χειρισμού αποσκευών	ΜΔ
	• Φύλαξη αποσκευών	ΜΔ
Προσβασιμότητα	• Ορατή Σήμανση	ΜΔ
	• Πρόσβαση αναπηρικών αμαξιδίων	ΝΑΙ
	• Διαδρομές για πεζούς	ΝΑΙ
	• Εγγύτερο Διεθνές Αεροδρόμιο	18 χλμ.
	• Απόσταση από την πόλη	1 χλμ.
	• Απόσταση από μέσα μεταφοράς Ταξί Λεωφορείο Μετρό	30 μ. 800 μ. Δ/Υ

Ηράκλειο

Ο λιμένας του Ηρακλείου (Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.) υποδέχθηκε το 2016 238.780 επιβάτες κρουαζιέρας και 165 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων. Τα μεγέθη αυτά αντιστοιχούν σε 4,6% των κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφτηκαν την Ελλάδα το 2016 και 3,9% των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων. Το λιμάνι του κατέχει σημαντική γεωστρατηγική θέση στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο, καθώς βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων. Είναι το τρίτο μεγαλύτερο σε επιβατική κίνηση λιμάνι της Ελλάδας, εξυπηρετώντας περίπου 2 εκατ. επιβάτες και 300 χιλ. οχήματα ετησίως (κρουαζιέρα & ακτοπλοΐα). Συνδέεται οδικά απευθείας με την πόλη του Ηρακλείου αλλά και με το διεθνές αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης».

Η πόλη του Ηρακλείου προσφέρει αμέτρητες επιλογές για τους επισκέπτες της, μέσα και γύρω από αυτήν. Σημαντικότερα αξιοθέατα αποτελούν οι

αρχαίες πόλεις της Κνωσού και της Φαιστού, λίγα μόλις χιλιόμετρα μακριά από το Ηράκλειο. Πολλά ακόμη όμως μνημεία αρχαιολογικού ενδιαφέροντος προσελκύουν την τουριστική προσοχή εντός της πόλης, όπως είναι το Ενετικό Κάστρο Κούλες. Παράλληλα, η τοπική ομορφιά αλλά και η κρητική κουζίνα καθιστούν το Ηράκλειο ως έναν ιδιαίτερα δημοφιλή προορισμό.

Πίνακας 12: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά, Υποδομές και Υπηρεσίες Λιμένα Ηρακλείου

Γενικά Χαρακτηριστικά	• Ωράριο Λειτουργίας	24 ώρες
	• Εφαρμογή Κώδικα ISPS	ΝΑΙ
	• Διαχείριση Αποβλήτων	ΝΑΙ
	• Τερματικό Υποδοχής Επιβατών (έκταση)	2.592 μ ²
Προσφερόμενες Υπηρεσίες στο/α Τερματικό/ά Κρουαζιέρας	• Γραφείο τουριστικών πληροφοριών (για επιβάτες)	ΝΑΙ
	• Γραφείο Πληροφοριών (για το πλήρωμα)	ΜΔ
	• Σαλόνι Υποδοχής	ΜΔ
	• Χώρος Πληρώματος	ΜΔ
Ασφάλεια	• Ανιχνευτής μετάλλων	ΜΔ
Λοιπές Υπηρεσίες	• Υπηρεσίες χειρισμού αποσκευών	ΜΔ
	• Φύλαξη αποσκευών	ΜΔ
Προσβασιμότητα	• Ορατή Σήμανση	ΜΔ
	• Πρόσβαση αναπηρικών αμαξιδίων	ΜΔ
	• Διαδρομές για πεζούς	ΜΔ
	• Εγγύτερο Διεθνές Αεροδρόμιο	1,5 χλμ.
	• Απόσταση από την πόλη	1,2 χλμ.
	• Απόσταση από μέσα μεταφοράς Ταξί Λεωφορείο Μετρό	20 μ. 600 μ. Δ/Υ

Θεσσαλονίκη

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης (Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.) υποδέχθηκε το 2016 18.876 επιβάτες κρουαζιέρας και 23 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων. Τα μεγέθη αυτά αντιστοιχούν σε 0,4% των κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφτηκαν την Ελλάδα το 2016 και 0,5% των

προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων. Η Θεσσαλονίκη, αποτελεί μία μοντέρνα και πολυπολιτισμική πόλη, με το λιμάνι της να διασφαλίζει τον ρόλο του ως μοχλός ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία, ενώ εξυπηρετεί όλα τα είδη εμπορευματικής κι επιβατικής κίνησης.

Η Θεσσαλονίκη ως προορισμός, προσφέρει στον επισκέπτη της μια μεγάλη γκάμα εικόνων και επιλογών. Από το κάστρο, τις βυζαντινές εκκλησίες και τον Λευκό Πύργο ως τη διάσημη νυχτερινή ζωή, τη γαστρονομική εμπειρία αλλά και την εγγύτητά της σε σημαντικές τοποθεσίες αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, όπως είναι η Βεργίνα -η πόλη όπου ανακαλύφθηκε ο τάφος του Φιλίππου του Β΄, του πατέρα του Μεγάλου Αλεξάνδρου-, η Θεσσαλονίκη αποτελεί έναν ιδιαίτερο τουριστικό προορισμό.

Πίνακας 13: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά, Υποδομές & Υπηρεσίες Λιμένα Θεσσαλονίκης

Γενικά Χαρακτηριστικά	• Ωράριο Λειτουργίας	24 ώρες
	• Εφαρμογή Κώδικα ISPS	ΝΑΙ
	• Διαχείριση Αποβλήτων	ΝΑΙ
	• Τερματικό Υποδοχής Επιβατών (έκταση)	1.300 μ ²
Προσφερόμενες Υπηρεσίες στο/α Τερματικό/ά Κρουαζιέρας	• Γραφείο τουριστικών πληροφοριών (για επιβάτες)	ΝΑΙ
	• Γραφείο Πληροφοριών (για το πλήρωμα)	ΝΑΙ
	• Σαλόνι Υποδοχής	ΜΔ
	• Χώρος Πληρώματος	ΜΔ
Ασφάλεια	• Ανιχνευτής μετάλλων	ΝΑΙ
Λοιπές Υπηρεσίες	• Υπηρεσίες χειρισμού αποσκευών	ΝΑΙ
	• Φύλαξη αποσκευών	ΝΑΙ
Προσβασιμότητα	• Ορατή Σήμανση	ΝΑΙ
	• Πρόσβαση αναπηρικών αμαξιδίων	ΝΑΙ
	• Διαδρομές για πεζούς	ΝΑΙ
	• Εγγύτερο Διεθνές Αεροδρόμιο	16 χλμ.
	• Απόσταση από την πόλη	500 μ.
	• Απόσταση από μέσα μεταφοράς Ταξί Λεωφορείο Μετρό	50 μ. 150 μ. Δ/Υ (1 χλμ.)

Λαύριο

Ο λιμένας του Λαυρίου (Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου Α.Ε.) υποδέχθηκε το 2016 43.236 επιβάτες κρουαζιέρας και 65 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων. Τα μεγέθη αυτά αντιστοιχούν σε 0,8% των κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα το 2016 και 1,6% των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων. Ο λιμένας αποτελεί βασικό σύνδεσμο των ακτοπλοϊκών γραμμών προς/από νησιά των Κυκλάδων και του Βορειοανατολικού Αιγαίου, ενώ τα τελευταία έτη έχει αναπτύξει τη δυναμική του στην αγορά της κρουαζιέρας, αποτελώντας σε πολλές περιπτώσεις λιμένα αφετηρίας για κρουαζιερόπλοια.

Η εγγύτητά του στην πόλη της Αθήνας αλλά και σε πολύ κοντινούς προορισμούς στο Αιγαίο, έχει προσδώσει στο Λαύριο μία ιδιαίτερη δυναμική στον τομέα της κρουαζιέρας.

Πίνακας 14: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά, Υποδομές και Υπηρεσίες Λιμένα Λαυρίου

Γενικά Χαρακτηριστικά	• Ωράριο Λειτουργίας	24 ώρες/ 365 ημέρες το χρόνο
	• Εφαρμογή Κώδικα ISPS	ΝΑΙ
	• Διαχείριση Αποβλήτων	ΝΑΙ
	• Τερματικό Υποδοχής Επιβατών (έκταση)	ΜΔ
Προσφερόμενες Υπηρεσίες στο/α Τερματικό/ά Κρουαζιέρας	• Γραφείο τουριστικών πληροφοριών (για επιβάτες)	ΝΑΙ
	• Γραφείο Πληροφοριών (για το πλήρωμα)	ΜΔ
	• Σαλόνι Υποδοχής	ΜΔ
	• Χώρος Πληρώματος	ΜΔ
Ασφάλεια	• Ανιχνευτής μετάλλων	ΜΔ
Λοιπές Υπηρεσίες	• Υπηρεσίες χειρισμού αποσκευών	ΜΔ
	• Φύλαξη αποσκευών	ΜΔ
Προσβασιμότητα	• Ορατή Σήμανση	ΜΔ
	• Πρόσβαση αναπηρικών αμαξιδίων	ΜΔ
	• Διαδρομές για πεζούς	ΜΔ
	• Εγγύτερο Διεθνές Αεροδρόμιο	35 χλμ.
	• Απόσταση από την πόλη	69,3 χλμ.
	• Απόσταση από μέσα μεταφοράς Ταξί Λεωφορείο Μετρό	ΝΑΙ ΝΑΙ Δ/Υ

Β6. Θεσμικό Πλαίσιο και Κρουαζιέρα

Β6.1. Οργανωτική Δομή του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος

Τα χαρακτηριστικά της σύγχρονης οργάνωσης του ελληνικού λιμενικού συστήματος έχουν ως αφετηρία το 1999, όταν οι σημαντικότεροι ελληνικοί λιμένες ξεκίνησαν να λειτουργούν ως αυτόνομοι φορείς, με τη νομική μορφή της Ανωνύμου Εταιρείας. Συνολικά, εννέα (9) λιμένες κρουαζιέρας λειτουργούν σήμερα ως αυτόνομες και αυτοτελείς μονομετοχικές Ανώνυμες Εταιρείες: Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Βόλος, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Καβάλα, Κέρκυρα, Λαύριο, Πάτρα. Οι υπόλοιποι λιμένες κρουαζιέρας λειτουργούν υπό το καθεστώς των (Δημοτικών) Λιμενικών Ταμείων.⁹

⁹ Για αναλυτική καταγραφή της θεσμικής μορφής των φορέων οργάνωσης και διοίκησης λιμένων στην ελληνική επικράτεια, βλ. Πάλλης Α. Α. (2016).

Τα σημαντικότερα γεγονότα που χαρακτηρίζουν το ελληνικό λιμενικό σύστημα κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες, συνοψίζονται στον Πίνακα 15. Το Σχήμα 1 καταγραφεί τη σημερινή δομή του ελληνικού λιμενικού συστήματος.

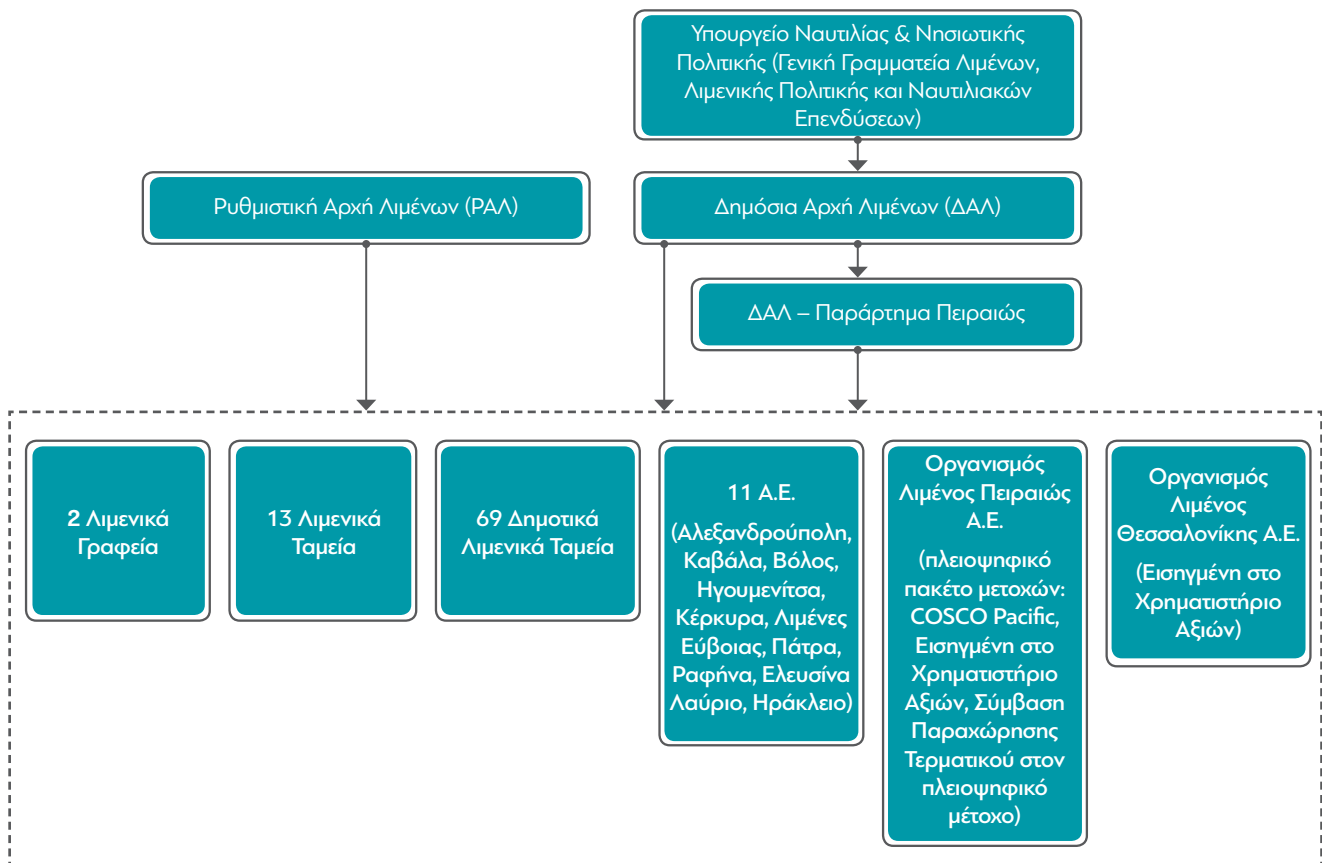
Πίνακας 15: Μεταρρυθμίσεις και Αναδιοργάνωση στο Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα

1999	Μετατροπή ΟΛΠ και ΟΛΘ σε Α.Ε. (Ν. 2688/1999)
2001	Σύσταση 10 Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. (Ν. 2932/2001)
	Εισαγωγή ΟΛΘ Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αθηνών (διάθεση 25,73% μετοχών με τιμή € 6,74)
	Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (Ν. 2932/2001)
2003	Εισαγωγή ΟΛΠ Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αθηνών (διάθεση 25,86% μετοχών με τιμή € 8,8)
2008	Διαγωνιστική διαδικασία παραχώρησης Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ ΟΛΘ) Α.Ε.
	Διαγωνιστική διαδικασία παραχώρησης Σ.ΕΜΠΟ Προβλήτα II και δικαιώματος κατασκευής Σ.Ε-ΜΠΟ Προβλήτα III ΟΛΠ Α.Ε.
2009	Έναρξη Λειτουργίας ΣΕΜΠΟ Προβλήτα I από την Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ) Α.Ε.
2011	Λειτουργία ΣΕΜΠΟ Προβλήτα I ΟΛΠ Α.Ε.
2012	Φιλικός Διακανονισμός ΟΛΠ Α.Ε. – ΣΕΠ Α.Ε.
2013	Μεταφορά μετοχών Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. στο ΤΑΙΠΕΔ
	Σύσταση Οργανισμού Λιμένων Νομού Εύβοιας Α.Ε.
	Δυνατότητα ενσωμάτωσης Λιμενικών Ταμείων σε Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε. (Ν. 4150/13)
2014	Σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ)
	Δεύτερος Φιλικός Διακανονισμός ΟΛΠ Α.Ε. – ΣΕΠ Α.Ε.
2016	Πώληση 51% μετοχών της ΟΛΠ Α.Ε. που κατείχε το ελληνικό δημόσιο στην China Cosco Shipping Corporation Ltd. (με συμφωνία πώλησης περαιτέρω 16% μετοχών που κατέχει το ελληνικό δημόσιο)
	Μετατροπή ΡΑΛ σε Ανεξάρτητη Αρχή
	Σύσταση Δημόσιας Αρχής Λιμένος (ΔΑΛ)
2017	Ολοκλήρωση διαγωνισμού για την Πώληση 51% μετοχών της ΟΛΘ Α.Ε. που κατείχε το ελληνικό δημόσιο (με συμφωνία πώλησης περαιτέρω 16%)

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Πάλλης Α. Α. & Βαγγέλας Γ. Κ. (2016)

Οι πρόσφατες κομβικές αλλαγές όπως είναι η ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (ΟΛΠ) Α.Ε. και η επερχόμενη αποκρατικοποίηση της Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) Α.Ε., προσδίδουν νέα δεδομένα στον χαρακτήρα της ελληνικής λιμενικής βιομηχανίας. Την ίδια στιγμή οι μετοχές των λιμένων Α.Ε. καθώς και ορισμένα Λιμενικά Ταμεία (π.χ. το νέο λιμάνι της Μυκόνου, τμήμα του λιμένα της Χίου κ.λπ.) έχουν περάσει στη δικαιοδοσία του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ).

Σχήμα 1: Δομή Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος



Πηγή: Pallis A.A. and Vaggelas G.K. (2017)

Σε μια προσπάθεια αποκρυστάλλωσης της εθνικής λιμενικής πολιτικής και ελέγχου ως προς τη διοίκηση του ελληνικού λιμενικού συστήματος, αλλά και στο πλαίσιο των προγραμμάτων δημοσιονομικής προσαρμογής της χώρας, θεσμοθετήθηκε πρόσφατα (ν. 4150/2013¹⁰) και συστήθηκε (Απρίλιος 2014) η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ). Αρχικά, η ΡΑΛ λειτούργησε κάτω από την επίβλεψη του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, λαμβάνοντας στη συνέχεια (το 2016) τον χαρακτήρα της αυτόνομης οικονομικά και θεσμικά Αρχής. Το εύρος αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων συνοψίζεται στα εξής βασικότερα στοιχεία: (1) έλεγχο ως προς τη θεσμική συμμόρφωση, (2) λειτουργικό έλεγχο ως προς τις λιμενικές υπηρεσίες, (3) εισήγηση μέτρων σχετικά με την εφαρμογή των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού, (4) εποπτεία της διαδικασίας χορήγησης αδειών σε παρόχους λιμενικών υπηρεσιών εμπορικού χαρακτήρα.

10. Ν. 4150 (ΦΕΚ201Α).

Παράλληλα, με πρόσφατο νόμο θεσμοθετήθηκε η δημιουργία της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (ΔΑΛ) της οποίας η σύσταση βρίσκεται σε αναμονή.

Η Δημόσια Αρχή Λιμένων αφορά μια αυτόνομη Αρχή, η οποία θα εργάζεται με κατεύθυνση: (1) την προαγωγή της συνεισφοράς του ελληνικού λιμενικού συστήματος στις τοπικές, περιφερειακές και εθνικές κοινότητες, (2) την εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος εντός των λιμενικών περιοχών, (3) τη διασφάλιση της αδιάλειπτης παροχής ποιοτικών και αξιόπιστων λιμενικών υπηρεσιών, (4) την προσπάθεια αναβάθμισης των λιμενικών υπηρεσιών (σε συνεργασία με τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων), (5) την προαγωγή της συνεργασίας μεταξύ όλων των αρμόδιων φορέων για τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων εντός της λιμενικής περιοχής. Η ΔΑΛ θα είναι υπεύθυνη για ολόκληρο το λιμενικό σύστημα της επικράτειας. Παράλληλα σε αυτήν, έχει ανακοινωθεί η λειτουργία ενός τοπικού γραφείου, της «Δημόσιας Αρχής Λιμένων Πειραιώς».

Οι Αρχές ΡΑΛ και ΔΑΛ υπάγονται στην εποπτεία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

B6.2. Κρουαζιέρα: Το θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα

Το 2010, στο πλαίσιο των προγραμμάτων δημοσιονομικής προσαρμογής της εθνικής οικονομίας, οι τομείς του τουρισμού και της κρουαζιέρας αναδείχθηκαν ως τομείς στρατηγικής προτεραιότητας, με τις αντίστοιχες τομεακές πολιτικές να θεωρούνται κατάλληλες για την ανάπτυξη της οικονομίας και την παραγωγή επιπρόσθετων εσόδων. Σε συνάρτηση με τη δυναμική της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, το αποτέλεσμα υπήρξε η δραστηριοποίηση αρκετών ελληνικών λιμένων προς την ανάπτυξη προωθητικών πρακτικών για την περαιτέρω προβολή της κρουαζιέρας στους ελληνικούς προορισμούς. Την ίδια στιγμή το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την προσφορά και την υποδοχή υπηρεσιών κρουαζιέρας βρέθηκε στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος.

Ειδικότερα, το 2010 ξεκίνησαν διαδικασίες για τη μεταβολή του ρυθμιστικού πλαισίου της χώρας σχετικά με την προσφορά κρουαζιέρας, με κύριο στόχο οι ελληνικοί λιμένες κρουαζιέρας να διευκολυνθούν και να αναπτυχθούν ως λιμένες-αφετηρίας (home-ports). Οι θεσμικές παρεμβάσεις όμως που έλαβαν χώρα αποδείχθηκαν ανεπαρκείς να τονώσουν τη σχετική δραστηριότητα, καθώς όπως αναλύεται σε άλλα σημεία της μελέτης, η αύξηση του home-porting στο σύνολο των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας δεν έχει επιτευχθεί.

Σε αρκετές χώρες οι λιμένες των οποίων δραστηριοποιούνται στην αγορά κρουαζιέρας, το θεσμικό πλαίσιο για πολλά έτη συμπεριελάμβανε εθνικές πολιτικές προσανατολισμένες συνήθως στον προστατευτισμό, σύμφωνα με τον οποίο οι δραστηριότητες κρουαζιέρας από πλοία ξένης σημαίας δεν ήταν αποδεκτές στον ίδιο βαθμό με εκείνες των πλοίων που έφεραν την

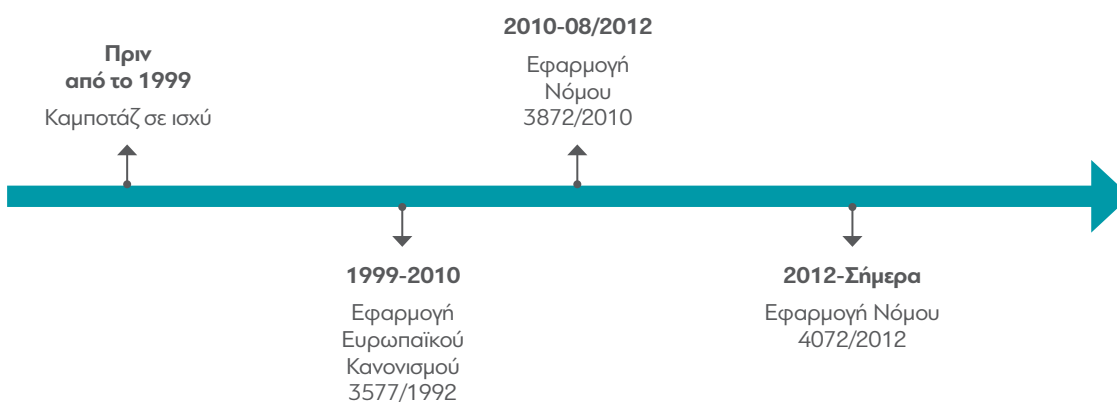
εθνική σημαία. Ο προστατευτισμός αυτός λάμβανε τη μορφή του περιορισμού του προνομίου εκτέλεσης περιηγητικών πλοών από επιβατηγά πλοία 49 επιβατών και άνω («κρουαζιέρα») εντός της επικράτειας (cabotage) αποκλειστικά σε πλοία που φέρουν την εθνική σημαία.

Ο περιορισμός στην προσφορά των θαλάσσιων υπηρεσιών κρουαζιέρας και ακτοπλοϊας που προσφέρονται εντός της επικρατείας αποτέλεσε παραδοσιακά μια πρακτική ευρέως διαδεδομένη στα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη, η οποία εξυπηρετούσε συγκεκριμένους σκοπούς, όπως, μεταξύ άλλων, την ανάγκη για διατήρηση των εθνικών στόλων και την προστασία του ναυτικού επαγγέλματος. Η πρακτική αυτή εφαρμοζόταν και στην Ελλάδα μέχρι πρόσφατα, αποτελώντας τη βάση για την πραγματοποίηση κρουαζιέρας που επισκέπτεται αποκλειστικά ελληνικούς περιορισμούς. Αποτέλεσε μάλιστα σε όλη την περίοδο και ως το 2012 σημαντικό κορμό της επιχειρηματολογίας των εταιρειών κρουαζιέρας ως προς τις αιτίες της μη-επιλογής των ελληνικών λιμένων ως λιμένες-αφετηρίας των περιηγητικών πλοών που προσφέρουν.

Η σχετική μεταρρύθμιση του ρυθμιστικού πλαισίου ολοκληρώθηκε το 2012, με την πλήρη απελευθέρωση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα.

Η εξέλιξη του ελληνικού θεσμικού πλαισίου σχετικά με την κρουαζιέρα διακρίνεται σε τρεις χρονικές περιόδους, ξεκινώντας από την περίοδο πριν το 1999 όπου το καμποτάζ ήταν ακόμη εν ενεργεία, μέχρι μετά το έτος 2012 όπου τέθηκε σε εφαρμογή ο νόμος 4072/2012.

Σχήμα 2: Εξέλιξη Ελληνικού Θεσμικού Πλαισίου για την Κρουαζιέρα



Μέχρι το 1999, η ελληνική αγορά κρουαζιέρας λειτουργούσε υπό τις συνθήκες που επέβαλε ο περιορισμός του προνομίου εκτέλεσης κρουαζιέρας εντός της επικράτειας (καμποτάζ), αποκλειστικά σε πλοία που φέρουν την εθνική σημαία. Αυτό, είχε ως συνέπεια, οι εταιρείες κρουαζιέρας που έφεραν ξένες σημαίες στα πλοία τους και επιθυμούσαν να προσφέρουν κρουαζιέρα προς και από τα ελληνικά νησιά να μην μπορούν να χρησιμοποιήσουν τους ελληνικούς λιμένες ως λιμένες-αφετηρίας. Το γεγονός θεωρήθηκε καταλυτικό για τις επιλογές τους, και αναμφισβήτητα αφαίρεσε σημαντικά έσοδα από την εγχώρια αγορά κρουαζιέρας.

Το 1999, ξεκινά μία δεύτερη περίοδος όσον αφορά στο θεσμικό πλαίσιο σχετικά με την κρουαζιέρα, καθώς τέθηκε σε εφαρμογή και στην Ελλάδα, ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 3577/92 σχετικά με την άρση του καμποτάζ στις θαλάσσιες μεταφορές. Ως αποτέλεσμα, η δυνατότητα προσφοράς κρουαζιέρας απελευθερώθηκε πλήρως για τα πλοία που έφεραν ευρωπαϊκές σημαίες, χωρίς όμως να ισχύει το ίδιο για τα κρουαζιερόπλοια εκείνα που έπλεαν με σημαίες χωρών εκτός της Ε.Ε. Η αγορά της κρουαζιέρας στην Ελλάδα βρέθηκε περιορισμένη, καθώς πληττόταν η ελκυστικότητα της επιλογής των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας ως λιμένων-αφετηρίας.

Σε αυτό το πλαίσιο, το 2010 τέθηκε σε εφαρμογή ο νόμος 3872/2010 σχετικά με την άρση περιορισμών και για τα πλοία που έφεραν σημαίες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παρ' όλα αυτά, ο νόμος αυτός περιείχε συγκεκριμένες απαιτήσεις που καθιστούσαν δύσκολη και πάλι την επιλογή των ελληνικών λιμένων ως λιμένες βάσης. Οι απαιτήσεις αυτές, αφορούσαν, εκτός από την ελάχιστη χωρητικότητα των κρουαζιερόπλοιων (49 επιβάτες) που επιτρέπει την διάκριση του yachting, την ταυτοποίηση του λιμένα επιβίβασης με εκείνον της αποβίβασης, την ελάχιστη διάρκεια των προγραμμάτων κρουαζιέρας σε 48 ώρες αλλά και την ελάχιστη παραμονή του κρουαζιερόπλοιου στο λιμάνι σε 8 ώρες. Παράλληλα με τους δύο τελευταίους ιδιαίτερα περιοριστικούς όρους, τέθηκε ως επιπρόσθετη υποχρέωση η υπογραφή Συμφωνίας μεταξύ των εταιρειών κρουαζιέρας και του ελληνικού κράτους, ενώ το θεσμικό πλαίσιο επέβαλε και υψηλότερες ασφαλιστικές εισφορές για το πλήρωμα των κρουαζιερόπλοιων που θα δραστηριοποιούνταν στο καμποτάζ από αυτές που επέβαλε η σημαία την οποία φέρουν.

Οι συγκεκριμένοι περιορισμοί δημιούργησαν αρνητικό κλίμα, και θεωρήθηκαν από τις εταιρείες κρουαζιέρας ως «δώρο-άδωρο». Η συγκεκριμένη ημιτελής μεταρρύθμιση του 2010 συνέβαλε ακόμη περισσότερο στον περιορισμό του ενδιαφέροντος από τις εταιρείες κρουαζιέρας σχετικά με τη δραστηριοποίησή τους στην ελληνική αγορά, αλλά, κυρίως, αποτέλεσε εμπόδιο στην επιλογή των ελληνικών λιμένων ως λιμένες-αφετηρίας.

Η πολλαπλότητα των διατάξεων του θεσμικού πλαισίου του θαλάσσιου τουρισμού και οι δυσλειτουργίες που δημιουργούσε σε συνδυασμό με την

επιδίωξη ανάπτυξης συνολικά του θαλάσσιου τουρισμού, οδήγησε στη λήψη αποφάσεων για ανανέωση του θεσμικού πλαισίου. Ο Ν.3872/2010 αντικαταστάθηκε τον Απρίλη του 2012 με τον Ν.4072/2012, σύμφωνα με τον οποίο, η αγορά κρουαζιέρας στην Ελλάδα απελευθερώθηκε καθολικά από την πλειοψηφία των δεσμεύσεων που επιβάλλονταν με εκείνον του 2010.

Όπως έχει όμως καταγραφεί,¹¹ μετά την άρση του καμποτάζ και παρά τις περί του αντιθέτου πριν την απελευθέρωση διαβεβαιώσεις, καμία από τις εταιρείες-κολοσσούς της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας δεν ενδιαφέρθηκε να χρησιμοποιήσει συστηματικά ελληνικά λιμάνια για την ανάπτυξη δραστηριότητας home-porting.

¹¹. Γεωργακόπουλος Θ., διαΝΕΟσις (2016).

B6.3. Κρουαζιέρα και Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας συνδέεται με ένα μεταβαλλόμενο ρυθμιστικό πλαίσιο. Διεθνείς οργανισμοί, όπως ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (International Maritime Organisation-IMO) αλλά και εθνικές κυβερνήσεις, είτε ως κράτη στα οποία είναι νηολογημένα τα πλοία (flag-states) είτε ως κράτη στα οποία ελλιμενίζονται κρουαζιερόπλοια (port-states) είναι ιδιαίτερα δραστήρια, κυρίως μετά την προσάραξη και βύθιση του Costa Concordia αλλά και με δεδομένη τη διεύρυνση της κρουαζιέρας.

Η ασφάλεια, οι διαδικασίες πλοήγησης, η προετοιμασία για τις συνθήκες έκτακτης ανάγκης, οι εκπομπές των κρουαζιερόπλοιων, η ποιότητα και ο τύπος των καυσίμων που χρησιμοποιούνται, το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που δημιουργείται και ο χειρισμός των αποβλήτων που παράγονται κατά την πραγματοποίηση μιας κρουαζιέρας είναι σημαντικές παράμετροι της σχετικής ατζέντας ρύθμισης της διεθνούς αγοράς. Σ' αυτές θα πρέπει να προστεθούν και οι νομοθετικές πρωτοβουλίες με αντικείμενο την οργάνωση της αγοράς μέσω της (από)ρύθμισης της παροχής υπηρεσιών κρουαζιέρας, π.χ. μέσω της άρσης των περιορισμών στην προσφορά κρουαζιέρας εντός μίας χώρας (καμποτάζ).

Σημαντική εξέλιξη τόσο για τις εταιρείες κρουαζιέρας όσο και για τους λιμένες κρουαζιέρας αποτελεί η τάση για αύξηση της χρήσης LNG (Liquified Natural Gas) ως καύσιμο από τα κρουαζιερόπλοια, ώστε να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις διεθνών (στο πλαίσιο του IMO) και περιφερειακών κανονισμών (π.χ. της Ευρωπαϊκής Ένωσης) με στόχο τη μείωση των αέριων ρύπων (και κυρίως του CO₂) από τα πλοία.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ήδη διαμορφώσει στρατηγική για τη χρήση καθαρότερων καυσίμων, σύμφωνα με την οποία μέχρι το 2020 όλοι οι λιμένες που ανήκουν στο κύριο δίκτυο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (core TEN-T network) θα πρέπει να διαθέτουν εγκαταστάσεις ή/και εξοπλισμό για τον ανεφοδιασμό πλοίων με LNG. Για το ελληνικό λιμενικό

σύστημα, η συγκεκριμένη πρωτοβουλία της Ε.Ε. σημαίνει ότι οι λιμένες Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου και Πάτρας θα πρέπει, υποχρεωτικά, να αποκτήσουν τη δυνατότητα ανεφοδιασμού πλοίων με καύσιμο LNG.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
Οκτώβριος 2017

Συγκριτική Ανάλυση: Δυναμική της Κρουαζιέρας σε Ελλάδα και Μεσόγειο



Γ1. Εισαγωγή

Η προσφορά κρουαζιέρας σε έναν λιμένα, ή σε μια λιμενική περιοχή καθορίζεται σε σημαντικό βαθμό από τις επιλογές των εταιρειών για την περιοχή στην οποία δραστηριοποιείται κάθε κρουαζιερόπλοιο που διαθέτουν. Οι ελληνικοί προορισμοί κρουαζιέρας αποτελούν τμήμα της κρουαζιέρας που πραγματοποιείται στην περιοχή της Μεσογείου και των γειτονικών περιοχών, όπως η Μαύρη Θάλασσα και η Ερυθρά Θάλασσα.

Ειδικότερα, οι ελληνικοί λιμένες και προορισμοί αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της κρουαζιέρας που πραγματοποιείται στην Ανατολική Μεσόγειο. Με την ανάπτυξη της κρουαζιέρας να μη βασίζεται στην επίσκεψη προορισμών (destination), αλλά στον έγκαιρο προγραμματισμό και την πραγματοποίηση κυκλικών διαδρομών (itineraries) σε ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές, είναι προφανές ότι οι τάσεις που εμφανίζονται στη συγκεκριμένη αγορά είναι στενά συνδεδεμένες με τις στρατηγικές, καθώς και άλλες δυναμικές που αναπτύσσονται στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου – μία από τις τέσσερις διακριτές αγορές κρουαζιέρας που συνυπάρχουν στην ευρύτερη περιοχή (Γράφημα 13).

Γράφημα 13: Επιβάτες Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο (2016)



Στην παρούσα ενότητα εξετάζεται ο βαθμός στον οποίο οι τάσεις που καταγράφονται στην ελληνικούς προορισμούς όσον αφορά στη φιλοξενία δραστηριοτήτων κρουαζιέρας (επιβάτες, προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων, επιβιβάσεις/αποβιβάσεις επιβατών (home-porting)) συμβαδίζουν με εκείνες που παρατηρούνται στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Εκτός από τη συγκριτική ανάλυση Ελλάδας και Μεσογείου, συγκρίνονται οι εξελίξεις σε επίπεδο χωρών και κυριότερων λιμένων κρουαζιέρας. Επιπρόσθετα συγκρίνονται τα χαρακτηριστικά των κρουαζιερόπλοιων που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα με αυτά που προσεγγίζουν άλλους μεσογειακούς προορισμούς, καθώς και η ένταση της εποχικότητας των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας σε σύγκριση με την εποχικότητα που παρατηρείται στο σύνολο των λιμένων της Μεσογείου.

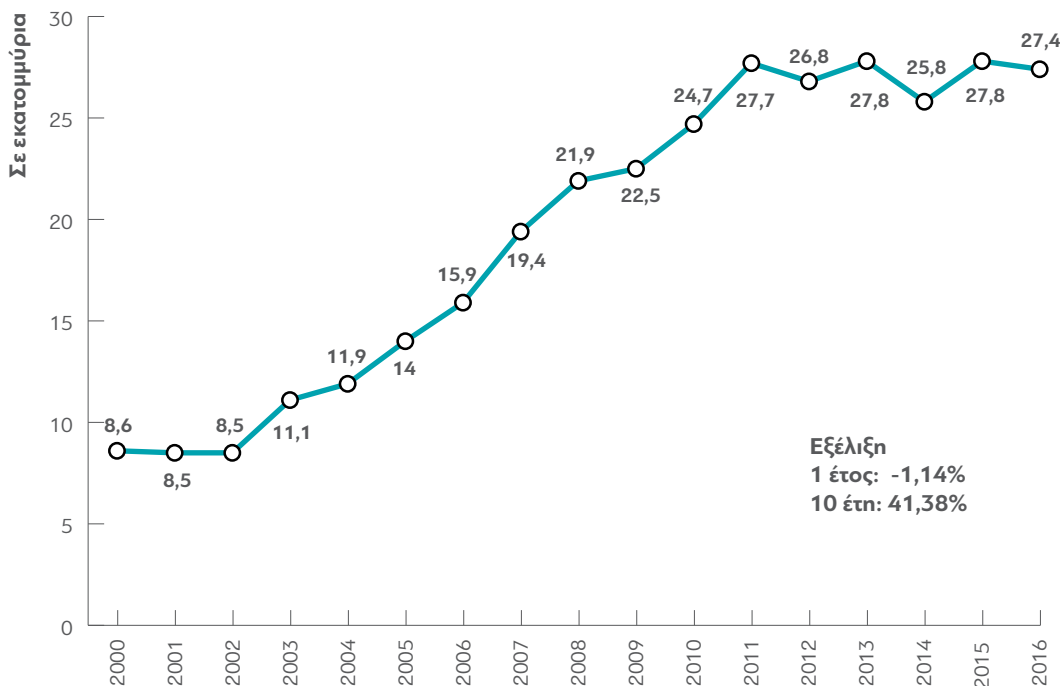
Γ2. Ανάπτυξη Κρουαζιέρας: Μεσόγειος vs. Ελλάδα

Η κρουαζιέρα στην περιοχή της Μεσογείου γνώρισε μια σημαντική αύξηση κατά την πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Λιμένων Κρουαζιέρας Μεσογείου (MedCruise), ο αριθμός των επιβατών που επισκέφτηκαν τους λιμένες της Μεσογείου τριπλασιάστηκε (Γράφημα 14). Συγκρίνοντας τις μεταβολές της πλέον πρόσφατης δεκαετίας, η αύξηση των επισκεπτών κρουαζιέρας διαμορφώθηκε στο 41,4%, αποτέλεσμα της δυναμικής της περιόδου 2000-2011.

Την τελευταία πενταετία (2012-2017), το σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέπτονται ετησίως την περιοχή της Μεσογείου σταθεροποιήθηκε σε επίπεδα μεγαλύτερα των 25 εκατομμυρίων κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας ετησίως, χωρίς όμως να διατηρεί τη δυναμική της προγενέστερης περιόδου.

Το γεγονός αυτό οφείλεται στις εξελίξεις που παρατηρούνται στην Ανατολική Μεσόγειο. Μια σειρά σημαντικών γεωπολιτικών εξελίξεων -όπως η Αραβική Άνοιξη, ο πόλεμος στη Συρία, η κρίση στις σχέσεις Ρωσίας-Ουκρανίας, σειρά έκνομων ενεργειών σε αρκετές χώρες της περιοχής, η πολιτική αστάθεια στην Τουρκία, αλλά και η αρνητική δημοσιότητα που συνοδεύει την κοινωνικοοικονομική κρίση που βιώνει η εθνική μας οικονομία - που δημιουργούν αστάθεια, ή διαμορφώνουν εικόνα αστάθειας στην περιοχή δεν επέτρεψαν στην Ανατολική Μεσόγειο να ακολουθήσει την αυξητική τάση του παρελθόντος.

Γράφημα 14: Κίνηση Επιβατών Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο (2000-2016)

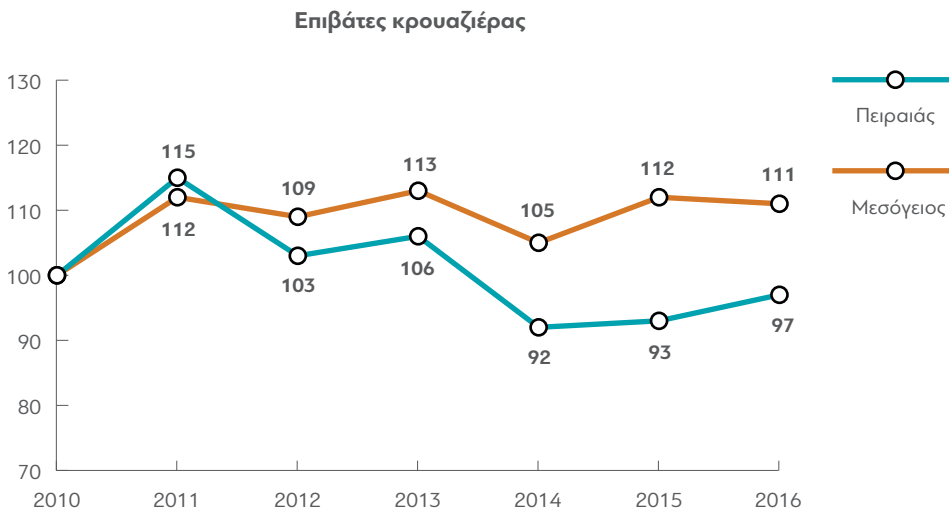


Ειδικότερα το 2016, οι προσεγγίσεις των κρουαζιερόπλοιων στην Ανατολική Μεσόγειο σημείωσαν μείωση ύψους 25,9%, καθώς οι εταιρείες περιόρισαν τις επισκέψεις στην Τουρκία -ενδεικτικά η Κωνσταντινούπολη φιλοξένησε μόλις 36.708 επιβάτες κρουαζιέρας, ή 93,8% λιγότερους σε σχέση με το 2015- αποτέλεσμα της αστάθειας και των τρομοκρατικών ενεργειών που συνέβησαν στη γείτονα χώρα. Συνεπώς, η σταθερότητα των μεγεθών της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο οφείλεται στη δυναμική κυρίως της Δυτικής Μεσογείου.

Ένα επίσης καθοριστικό στοιχείο των εξελίξεων που παρατηρούνται στην Ανατολική Μεσόγειο αποτελεί η ιδιαίτερα δυναμική ανάπτυξη της αγοράς κρουαζιέρας της (Νοτιοανατολικής) Ασίας. Οι ευκαιρίες που έχουν παρουσιαστεί στη μέχρι πρότινος ανεκμετάλλευτη αγορά της Ασίας, ιδιαίτερα στην Κίνα, έχουν βρεθεί στο επίκεντρο της στρατηγικής των εταιρειών κρουαζιέρας, με τα πλοία να δραστηριοποιούνται ολοένα και περισσότερο στην ιδιαίτερα δυναμική αυτή αγορά.

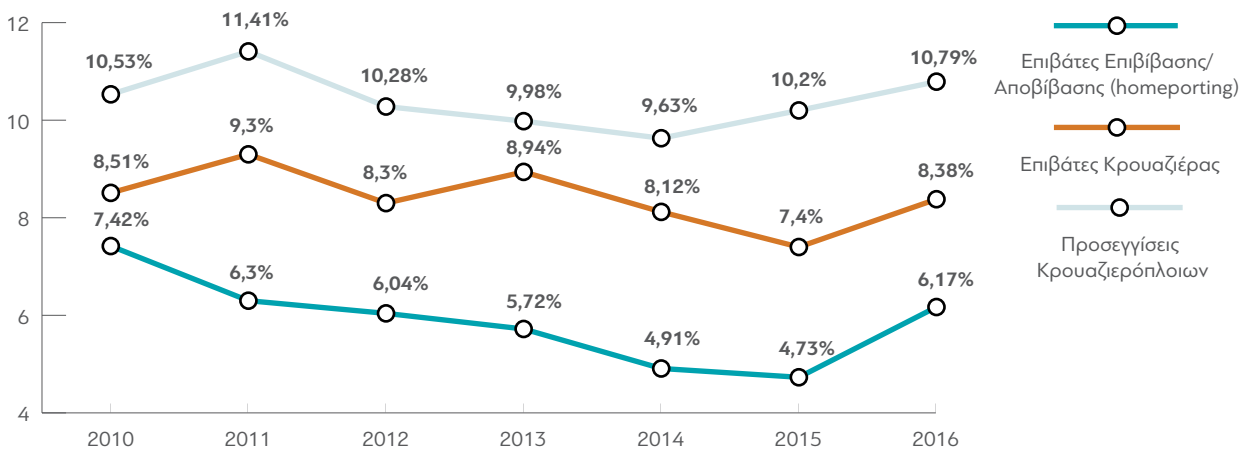
Αρνητικό στοιχείο για την ελληνική περίπτωση είναι το γεγονός ότι η σύγκριση Ελλάδας και Μεσογείου ως προς τους δείκτες ανάπτυξης της κρουαζιέρας για την περίοδο 2010-2016 δείχνει ότι η δυναμική της Ελλάδας στον συγκεκριμένο κλάδο περιορίζεται (Γράφημα 15). Χρησιμοποιώντας ως έτος βάσης το 2010 διαπιστώνουμε ότι η Ελλάδα βρίσκεται τα τρία τελευταία χρόνια σε χαμηλότερο επίπεδο από το έτος βάσης. Αντίθετα η συνολική περιοχή της Μεσογείου βρίσκεται για όλα τα έτη από το έτος βάσης σε υψηλότερο επίπεδο.

Γράφημα 15: Δείκτες Ανάπτυξης της Κρουαζιέρας σε Ελλάδα και Μεσόγειο (2010=100)



Η συνολική σύγκριση Ελλάδας και Μεσογείου (Γράφημα 16) αναδεικνύει ότι η Ελλάδα φιλοξενεί σήμερα το 8,4%, των συνολικών επισκέψεων επιβατών που πραγματοποιούνται στη Μεσόγειο και στις γειτονικές περιοχές, ένα ποσοστό το οποίο παραμένει σχετικά σταθερό, αν και στο πρόσφατο παρελθόν υπήρξε μια μικρή μείωση.

Γράφημα 16: Μεριδίο της Ελλάδας στη Μεσογειακή Αγορά της Κρουαζιέρας (2010-2016)



Το πλέον σημαντικό αρνητικό στοιχείο της σύγκρισης προκύπτει από το γεγονός ότι **στην Ελλάδα εξυπηρετείται ένα μικρό και μειούμενο ποσοστό του home-porting στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, με συνέπεια οι τοπικές κοινωνίες και η εθνική οικονομία να κινδυνεύουν να απωλέσουν σημαντικά οικονομικά οφέλη**. Στους ελληνικούς λιμένες φιλοξενείται μόλις το 6,2% του συνόλου των επιβατών που επιβιβάζονται/αποβιβάζονται σε ένα μεσογειακό λιμένα προκειμένου να πραγματοποιήσουν μια κρουαζιέρα, ποσοστό που στα χρόνια της κρίσης της διαμορφώθηκε και σε μικρότερα ποσοστά.

Την ίδια στιγμή, οι προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων στους ελληνικούς λιμένες ανά έτος αντιπροσωπεύουν το 10% του συνόλου των προσεγγίσεων που πραγματοποιούνται στη Μεσόγειο. Το σχετικό ποσοστό γνώρισε μείωση στο πρόσφατο παρελθόν και επανήλθε στα επίπεδα του 2010 μόνο μετά την ανάκαμψη που πραγματοποιήθηκε εντός του 2016. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι τα έκτακτα γεγονότα που συνέβησαν στη γειτονική Τουρκία το 2016 συνέβαλαν στην αναδρομολόγηση αρκετών προγραμματισμένων δρομολογίων προς τους ελληνικούς λιμένες αντί των προγραμματισμένων προσεγγίσεων σε τουρκικούς λιμένες, ο βαθμός που η συγκεκριμένη ανάκαμψη των σχετικών μεγεθών που αναφέρονται στη χώρα μας το 2016 δεν είναι περιστασιακή παραμένει προς απόδειξη.

Την ίδια στιγμή, ο μεγαλύτερος ελληνικός λιμένας κρουαζιέρας, ο Πειραιάς, εξακολουθεί να βρίσκεται στο top-10 των μεσογειακών λιμένων όσον αφορά στην ετήσια κίνηση επιβατών. Το 2016 μάλιστα ο Πειραιάς ανέβηκε μια θέση στη σχετική λίστα (από όγδοο μεγαλύτερο λιμάνι το 2015 σε έβδομο). Πρόκειται για έναν από τους οκτώ συνολικά μεσογειακούς λιμένες που υπερβαίνουν το ένα εκατομμύριο επιβάτες κρουαζιέρας ετησίως (Πίνακας 16). Οι δύο μεγαλύτεροι λιμένες της Μεσογείου είναι η Βαρκελώνη (2,7 εκατ. επιβάτες ετησίως) και η Ρώμη (Civitavecchia-2,3 εκατ. επιβάτες).

Ταυτόχρονα, ο Πειραιάς είναι και ένας από τους πέντε μεσογειακούς λιμένες κρουαζιέρας με περισσότερες από 600 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων ετησίως, ενώ το 2016 η Βαρκελώνη υποδέχθηκε 758 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων και η Ρώμη (Civitavecchia) 833 προσεγγίσεις. Να σημειωθεί ότι ο Πειραιάς είναι την ίδια στιγμή και ο λιμένας της σχετικής λίστας που είχε τις μεγαλύτερες απώλειες την τελευταία πενταετία, μετά την περίπτωση της Βενετίας. Στην περίπτωση της Βενετίας, η μείωση έχει ειδικά χαρακτηριστικά, καθώς οφείλεται στις σημαντικές αντιδράσεις απέναντι στον ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων με μεγάλο μέγεθος, με δεδομένο ότι το λιμάνι βρίσκεται πολύ κοντά στο κέντρο της πόλης.

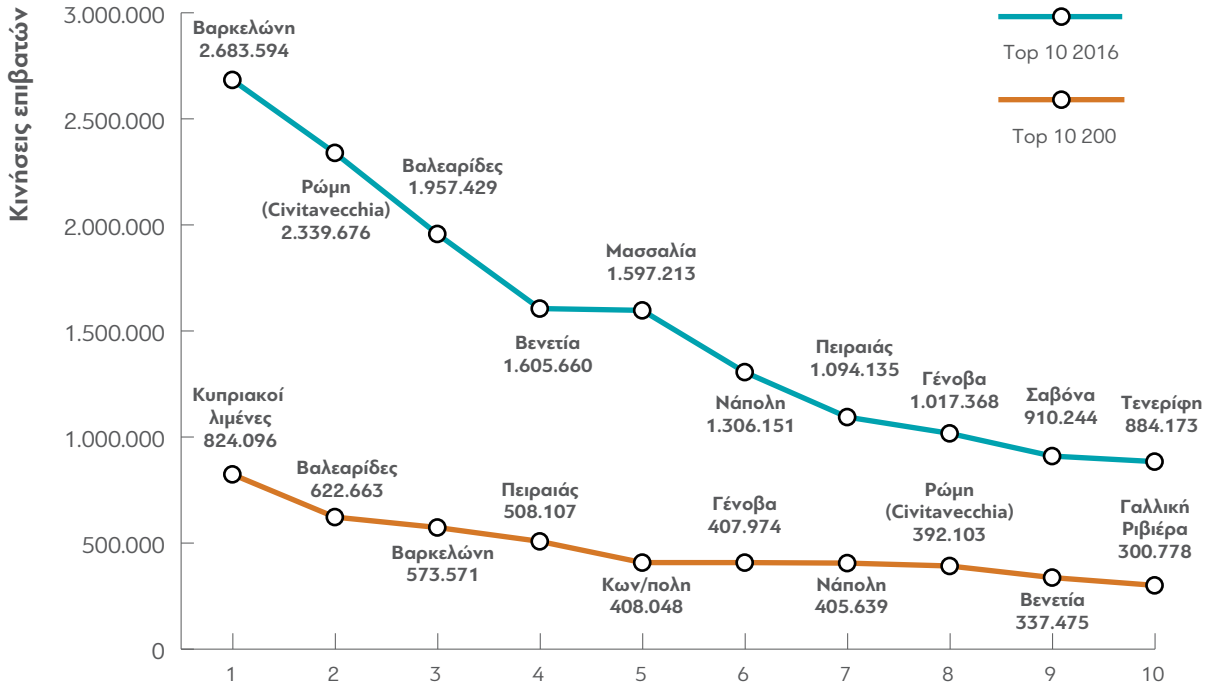
Πίνακας 16: Top 10 – Κινήσεις Επιβατών Κρουαζιέρας

2016	2015	Λιμάνι	2016	2015	2016/ 2015	2012	2016/ 2015
1	(1)	Βαρκελώνη	2.683.594	2.540.302	● 5,64%	2.408.634	● 11,42%
2	(2)	Ρώμη (Civitavecchia)	2.339.676	2.271.652	● 2,99%	2.393.570	● -2,25%
3	(3)	Βαλεαρίδες	1.957.429	1.996.533	● -1,96%	1.341.510	● 45,91%
4	(4)	Βενετία	1.605.660	1.582.481	● 1,46%	1.775.944	● -9,59%
5	(5)	Μασσαλία	1.597.213	1.451.059	● 10,07%	890.020	● 79,46%
6	(6)	Νάπολη	1.306.151	1.269.571	● 2,88%	1.297.233	● 0,69%
7	(8)	Πειραιάς	1.094.135	980.149	● 11,63%	1.198.047	● -8,67%
8	(10)	Γένοβα	1.017.368	848.227	● 19,94%	797.239	● 27,61%
9	(7)	Σαβόνα	910.244	982.226	● -7,33%	810.097	● 12,36%
10	(9)	Τενερίφη	884.173	933.154	● -5,25%	885.623	● -0,16%
Σύνολο			15.395.643	14.855.354	● 3,64%	13.797.917	● 11,58%

Είναι αξιοσημείωτο ότι ο όγκος των δραστηριοτήτων που καλούνται σήμερα να εξυπηρετήσουν οι μεσογειακοί λιμένες και προορισμοί είναι πολλαπλάσιος του αντίστοιχου όγκου που εξυπηρετούσαν στις αρχές του αιώνα. Συγκρίνοντας τις αλλαγές που συνέβησαν στον 21ο αιώνα (Γράφημα 17) παρατηρούμε ότι:

- Το μέγεθος της δραστηριότητας στο μεγαλύτερο λιμένα της Μεσογείου το 2000 δε θα ήταν αρκετό ώστε να καταταγεί ο συγκεκριμένος λιμένας ανάμεσα στους 10 μεγαλύτερους σήμερα λιμένες κρουαζιέρας.
- Κατ' επέκταση, οι ανάγκες για υποδομές και διαχείριση τόσο εντός του λιμένα όσο και προς/από τους τουριστικούς προορισμούς είναι πολλαπλάσιες.
- Έχει πραγματοποιηθεί μια μετατόπιση της «γεωγραφίας» της κρουαζιέρας και κατ' επέκταση των μεγαλύτερων λιμένων προς τη Δυτική Μεσόγειο, καθώς λιμένες με πρωταγωνιστικό ρόλο στο παρελθόν (π.χ. Κύπρος, Κωνσταντινούπολη) έχουν υποχωρήσει.
- **Ο Πειραιάς στις αρχές του αιώνα ήταν ο 4ος μεγαλύτερος μεσογειακός λιμένας κρουαζιέρας υποδεχόμενος λίγες μόνο χιλιάδες επιβάτες κρουαζιέρας λιγότερους από την Βαρκελώνη.** Πλέον, έχει χάσει έδαφος, καθώς δεν κατάφερε μέχρι σήμερα να παρακολουθήσει τις «βέλτιστες στρατηγικές» που ώθησαν σε θετικά αποτελέσματα σειρά άλλων μεσογειακών λιμένων.

Γράφημα 17: Μεγαλύτεροι Λιμένες Κρουαζιέρας Μεσογείου (2016/2000)

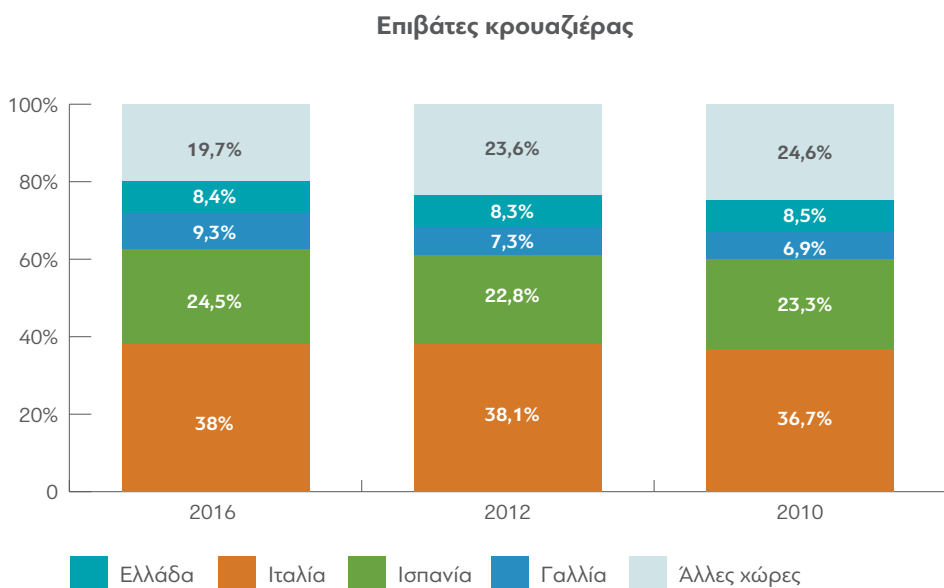


Γ3. Σύγκριση Τάσεων Ελληνικής Αγοράς με άλλες Μεσογειακές Χώρες

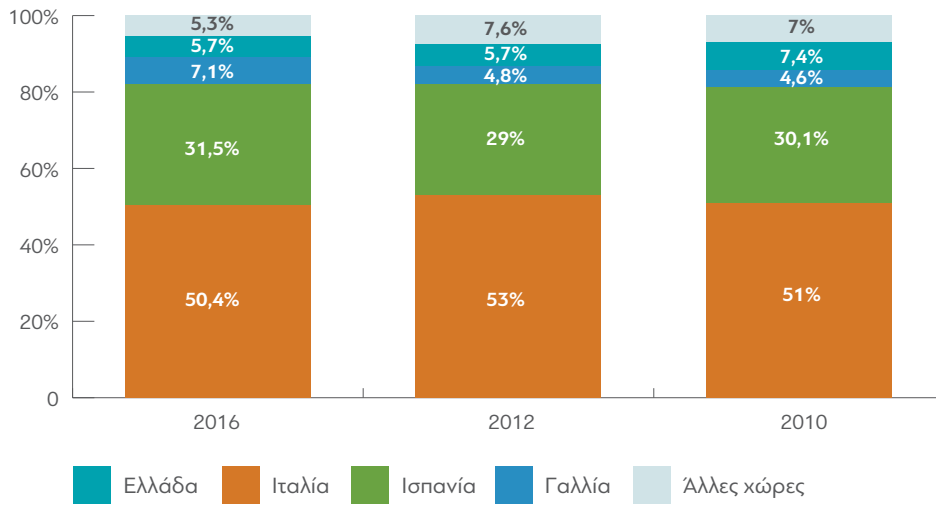
Οι χώρες της Μεσογείου που καρπώνονται το σημαντικότερο κομμάτι της δραστηριότητας της κρουαζιέρας είναι η Ιταλία (38% των κινήσεων επιβατών στην Μεσόγειο), η Ισπανία (24,5%), αλλά και η Γαλλία (9,3%), η οποία με τη δυναμική των τελευταίων ετών ξεπέρασε πλέον το μερίδιο της Ελλάδας (8,4%) (Γράφημα 18).

Εξετάζοντας τους επιβάτες επιβίβασης/αποβίβασης (home-porting), παρατηρούμε ότι η συγκέντρωση στη Μεσόγειο είναι ακόμα μεγαλύτερη, με τη χώρα μας να έχει απωλέσει τα τελευταία έτη την οποιαδήποτε δυναμική όσον αφορά στην κίνηση home-porting: Το 2016 η Ιταλία φιλοξένησε το 50,4% της εν λόγω δραστηριότητας, η Ισπανία το 31,4%, το δε ποσοστό της Γαλλίας (7,1%) ξεπερνά πλέον κατά πολύ το αντίστοιχο της Ελλάδας (5,7% του συνόλου το 2016). Το 2010, το μερίδιο αγοράς home-porting που διατηρούσαν οι ελληνικοί λιμένες ήταν σημαντικά υψηλότερο.

Γράφημα 18: Κίνηση Κρουαζιέρας ανά Χώρα



Επιβάτες Επιβίβασης/ Αποβίβασης (home-ported)



Γ4. Σύγκριση Τάσεων ανά Μέγεθος Λιμένων

Ολοκληρώνοντας τη σύγκριση των τάσεων που επικρατούν στις δραστηριότητες κρουαζιέρας στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, προκειμένου να κατανοήσουμε τον βαθμό στον οποίο οι εξελίξεις στην Ελλάδα ακολουθούν τις ευρύτερες τάσεις, αξίζει να εξετάσουμε τα σχετικά μεγέθη ανά κατηγορία λιμένων (Πίνακας 17). Είναι εμφανές ότι από το 2010 μέχρι το 2016, οι κύριοι λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα δεν κατάφεραν να ακολουθήσουν τη δυναμική της Μεσογείου, είτε συγκρίνουμε τον αριθμό των κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας (-0,7% έναντι +18,6%), είτε τις προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων (-10% έναντι +0,2%), είτε τη δραστηριότητα home-porting (-14,8% έναντι +8,7%).

Από την άλλη πλευρά, στην περίπτωση των δευτερευόντων λιμένων τόσο οι κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας (-14,4% έναντι -65,5%) όσο και ο αριθμός των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων (-1,8% έναντι -59,4%) υποχώρησαν σε μικρότερο βαθμό στην Ελλάδα σε σύγκριση με την υποχώρηση που σημειώθηκε στο σύνολο των δευτερευόντων λιμένων κρουαζιέρας της Μεσογείου.

Πίνακας 17: Εξέλιξη Κίνησης Κρουαζιέρας ανά Κατηγορία Λιμένα

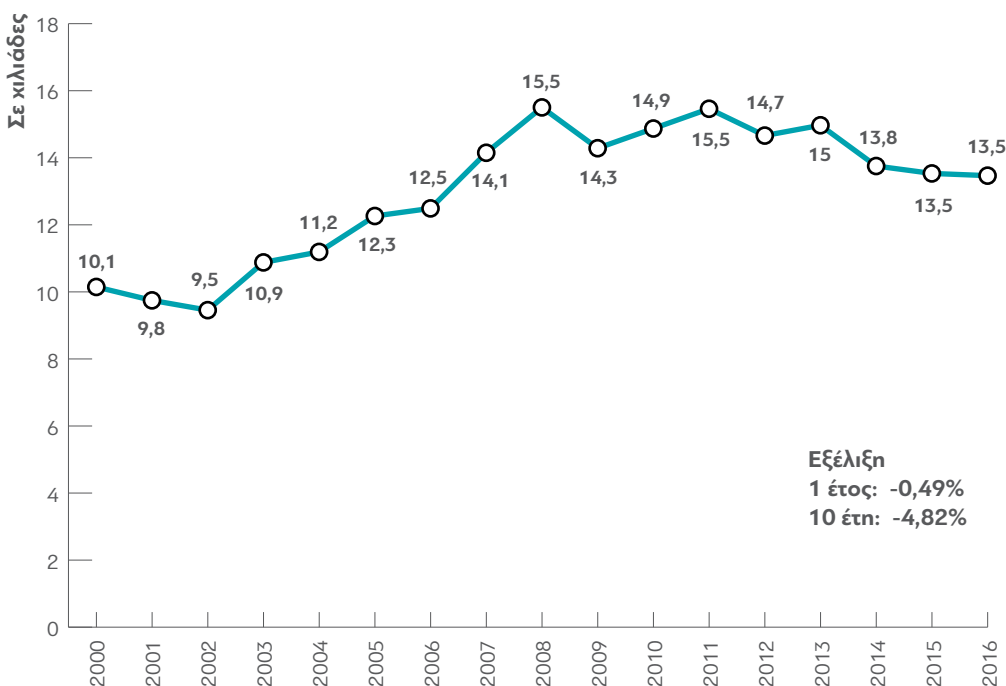
Κατηγορία		2016	2010	Μεταβολή 2016/2010
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ				
Κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας	Κ	26.682.048	22.493.241	18,62%
	Δ	763.650	2.215.382	-65,53%
Προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων	Κ	12.491	12.466	0,20%
	Δ	976	2.406	-59,43%
Επιβάτες επιβίβασης/ αποβίβασης	Κ	7.500.611	6.902.350	8,67%
	Δ	75.599	273.702	-72,38%
ΕΛΛΑΔΑ				
Κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας	Κ	4.555.954	4.588.674	-0,71%
	Δ	641.162	749.441	-14,45%
Προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων	Κ	3.098	3.443	-10,02%
	Δ	1.191	1.213	-1,81%
Επιβάτες επιβίβασης/ αποβίβασης	Κ	449.592	527.422	-14,76%
	Δ	17.979	5.048	256,16%

Κ: Κύριος λιμένας | Δ: Δευτερευόντων λιμένας

Γ5. Αύξηση Μεγέθους Κρουαζιερόπλοιων που Δρομολογούνται στη Μεσόγειο

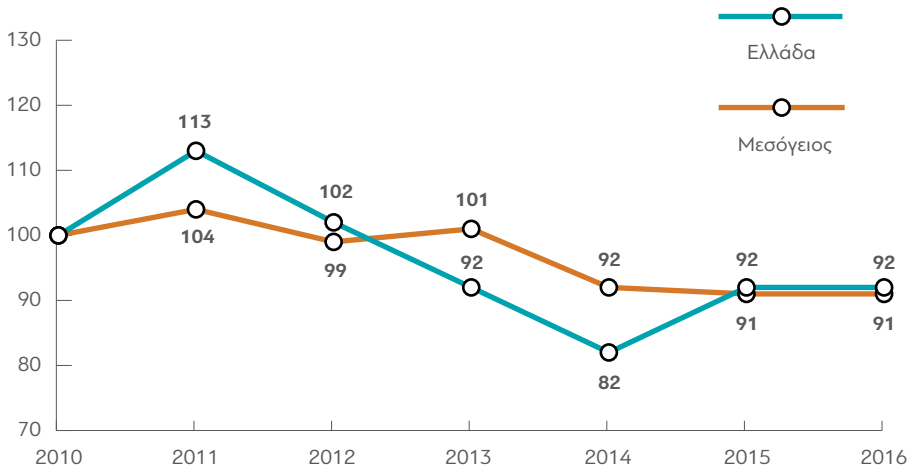
Την ίδια περίοδο παρατηρείται μια σημαντική μεταβολή στα δομικά χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας που εξυπηρετούν οι λιμένες της Μεσογείου, και αυτή δεν είναι άλλη από το γεγονός ότι η αύξηση του αριθμού των επισκεπτών συνοδεύεται από τη μείωση του συνόλου των ετήσιων προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων. Πρόκειται για μια μεταβολή που προέκυψε ως αποτέλεσμα των σχετικών αλλαγών που πραγματοποιούνται στη βιομηχανία της κρουαζιέρας ανά τον κόσμο –με τη μεγέθυνση των κρουαζιερόπλοιων που δραστηριοποιούνται ή βρίσκονται σε παραγγελία (βλ. Ενότητα ΣΤ΄). Όπως καταγράφεται και στο Γράφημα 19, οι προσεγγίσεις που πραγματοποιήθηκαν στους μεσογειακούς λιμένες κρουαζιέρας το 2016 ήταν κατά 4,8% λιγότερες από τις προσεγγίσεις που λάμβαναν χώρα ετησίως μια δεκαετία νωρίτερα (2007).

Γράφημα 19: Προσεγγίσεις Κρουαζιερόπλοιων στη Μεσόγειο (2000-2016)



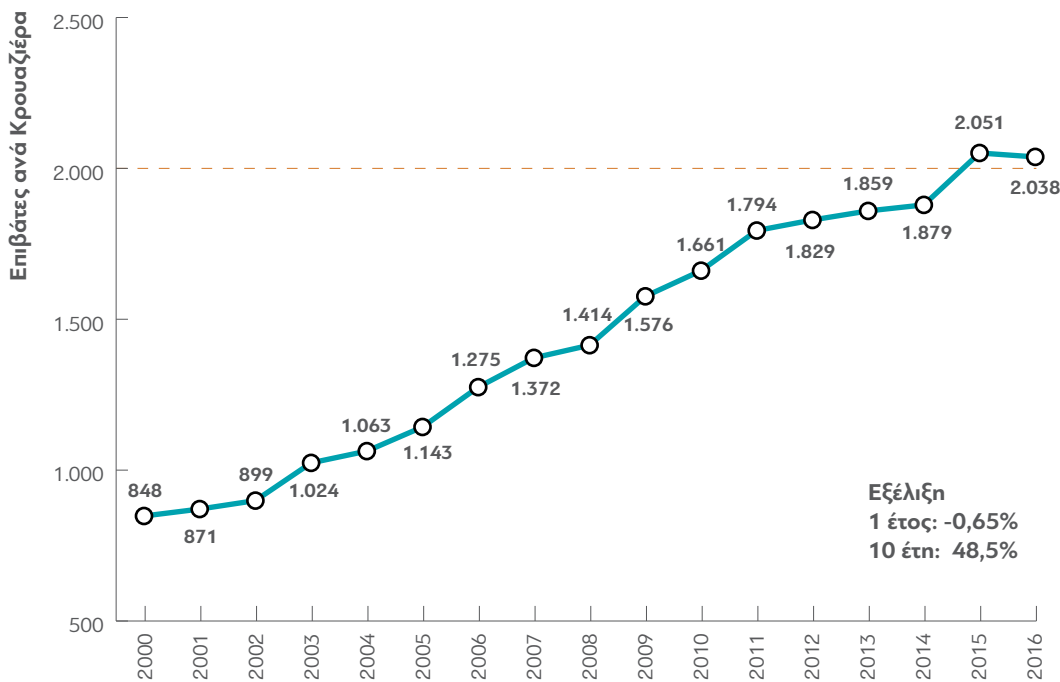
Το ενδιαφέρον για την ελληνική περίπτωση είναι πως παρότι ο αριθμός των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων (είτε προσεγγίσεων διερχόμενων επιβατών είτε home-porting) που πραγματοποιούνται ετησίως στους ελληνικούς λιμένες κρουαζιέρας συμβαδίζει με τις τάσεις που εμφανίζονται στη Μεσόγειο (Γράφημα 20), συνολικά δεν συμβαίνει το ίδιο με τους επιβάτες home-porting, όπου το μερίδιο της Ελλάδας μειώνεται.

Γράφημα 20: Δείκτες Ανάπτυξης της Κρουαζιέρας σε Ελλάδα και Μεσόγειο: Προσεγγίσεις Κρουαζιερόπλοιων (2010=100)



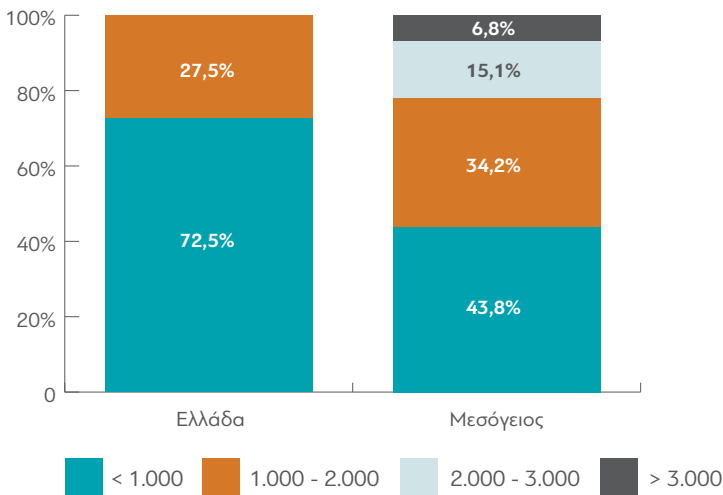
Αποτέλεσμα της παραπάνω τάσης είναι οι επιβάτες που αποβιβάζονται σε ένα λιμένα ανά προσέγγιση κρουαζιερόπλοιου να αυξάνονται σημαντικά. Ακολουθώντας μια διαχρονικά ανοδική τάση, από το 2015 ο αριθμός των επιβατών ανά κρουαζιερόπλοιο που προσεγγίζει τη Μεσόγειο είναι κατά μέσο όρο μεγαλύτερος από 2.000 (Γράφημα 21). Η κατά 48% αύξηση του αριθμού των επιβατών ανά προσέγγιση την τελευταία δεκαετία έχει σημαντικές επιπτώσεις στην οργάνωση των λιμένων αφετηρίας, των λιμένων υποδοχής, αλλά και των επιχειρήσεων και φορέων που συμμετέχουν στην προσφορά τουριστικών υπηρεσιών στις πόλεις και στους τουριστικούς προορισμούς που τους υποδέχονται.

Γράφημα 21: Μέσος Αριθμός Επιβατών ανά Κρουαζιέρα (2000-2016)



Συνολικά στη Μεσόγειο η αύξηση του αριθμού των επιβατών ανά κρουαζιέρα της περιόδου 2010-2016 ανήλθε σε 23%. Την ίδια περίοδο, η αντίστοιχη αύξηση στην Ελλάδα ήταν της τάξης του 6%. Αποτέλεσμα (Γράφημα 22), ο μέσος αριθμός επιβατών ανά κρουαζιέρα προκύπτει μικρότερος των 1.000 στο 75,5% των ελληνικών λιμένων που υποδέχονται κρουαζιέρα, ενώ στο υπόλοιπο 27,5% ο αντίστοιχος μέσος όρος βρίσκεται μεταξύ 1.000 και 2.000 επιβατών. Η κατανομή είναι πολύ διαφορετική από την αντίστοιχη κατανομή στο σύνολο της Μεσογείου (όπου για παράδειγμα 15% των λιμένων φιλοξενεί κατά μέσο όρο 2.000-3.000 επιβάτες ανά κρουαζιερόπλοιο, και 6,8% περισσότερους από 3.000).

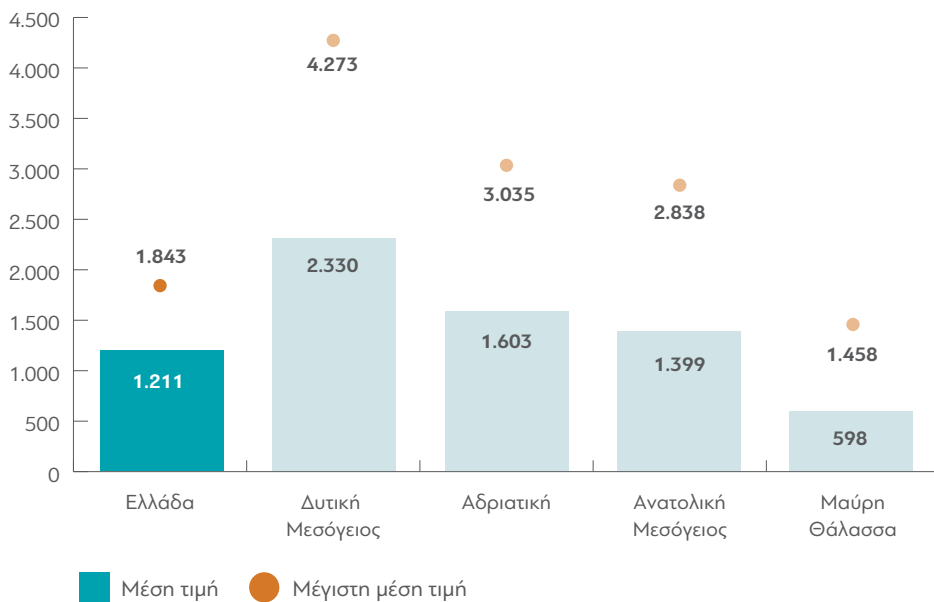
Γράφημα 22: Πλήθος Επιβατών ανά Κρουαζιέρα



Είναι προφανές ότι σήμερα απουσιάζει εκείνος ο ελληνικός λιμένας που να διαθέτει την ελκυστικότητα προσέγγισης μεγαλύτερων σε μέγεθος κρουαζιερόπλοιων και να αποκομίζει τα σχετικά οφέλη.

Το γεγονός επιβεβαιώνεται αν εξετάσουμε τον αριθμό των επιβατών που καταφτάνουν στους ελληνικούς λιμένες ανά προσέγγιση και τους συγκρίνουμε με την πραγματικότητα στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και τη Μαύρη Θάλασσα (Γράφημα 23). Κατά μέσο όρο, το 2016, οι λιμένες υποδέχονται κρουαζιερόπλοια με 1.211 επιβάτες, με το Κατάκολο να καταγράφει τη μέγιστη μέση τιμή, 1.843 επιβάτες ανά κρουαζιέρα και τον Πειραιά να ακολουθεί με 1.751. Τα σχετικά μεγέθη είναι μεγαλύτερα στην Ανατολική Μεσόγειο (μ.ό. 1.399 / μέγιστη μέση τιμή 2.838), γεγονός που αναδεικνύει την υστέρηση των ελληνικών λιμένων και προορισμών σε σύγκριση με τους πλέον γειτονικούς λιμένες / περιοχές, ενώ η σύγκριση με τους λιμένες της Αδριατικής (μ.ό. 1.603/ μέγιστη μέση τιμή 3.035), και της κυρίαρχης Δυτικής Μεσογείου (μ.ό. 2.330/ μέγιστη μέση τιμή 4.273 στη Βαρκελώνη) αναδεικνύει τις προοπτικές που δεν έχουν αξιοποιηθεί μέχρι το 2016.

Γράφημα 23: Αριθμός Επιβατών ανά Κρουαζιέρα - Ελλάδα και Περιοχές Μεσογείου



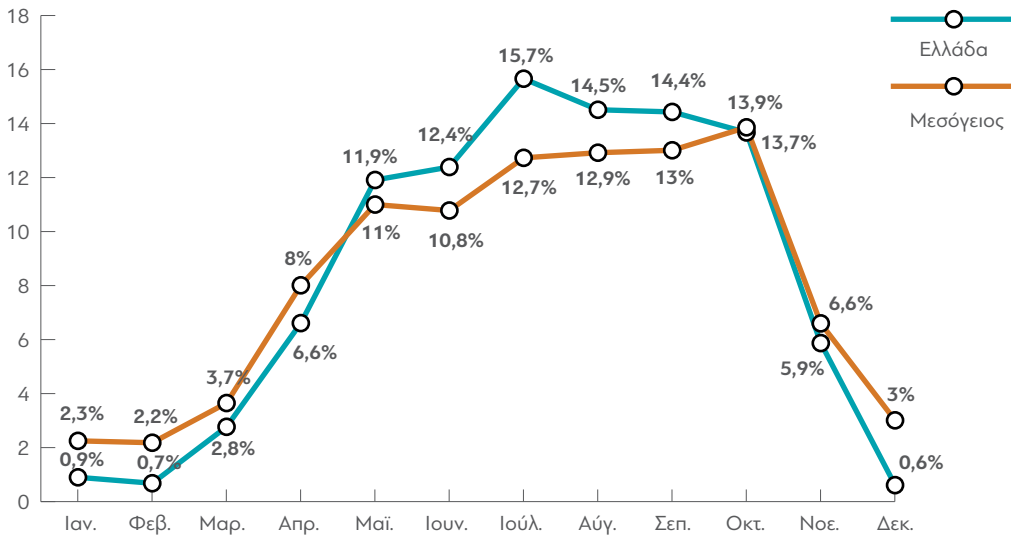
Σημείωση: Η μέγιστη μέση τιμή αντιστοιχεί στον λιμένα της περιοχής που υποδέχεται το μεγαλύτερο μέσο πλήθος επιβατών ανά κρουαζιέρα.

Γ6. Εποχικότητα: Η ελληνική Ιδιαιτερότητα

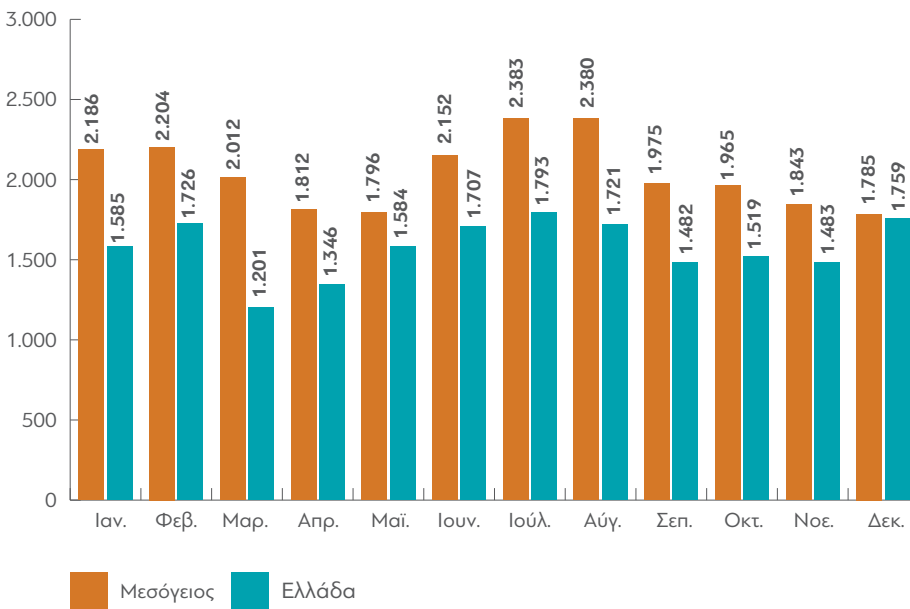
Η εποχικότητα αποτελεί ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο (Γράφημα 24). Μετά από τον Οκτώβριο που αποτελεί τον πλέον δημοφιλή μήνα, καθώς τότε πραγματοποιείται το 13,9% των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων στους μεσογειακούς λιμένες, την περίοδο Νοεμβρίου – Μαρτίου οι κρουαζιέρες είναι περιορισμένες σε αριθμό (μόλις 17,8% του συνόλου πραγματοποιείται στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα των πέντε μηνών), πριν ξεκινήσει τον Απρίλιο έως και το Σεπτέμβριο η περίοδος που πραγματοποιείται το 68,3% των προσεγγίσεων (στοιχεία 2016).

Οι ελληνικοί λιμένες και προορισμοί δεν αποτελούν εξαίρεση όσον αφορά στην εποχικότητα των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας. Το πλέον αξιοσημείωτο και αρνητικό φαινόμενο, όμως, είναι ότι στη χώρα μας η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων κατά την περίοδο Μαΐου – Οκτωβρίου είναι πολύ μεγαλύτερη. Στο διάστημα των συγκεκριμένων έξι μηνών στην Ελλάδα πραγματοποιείται το 82,6% των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας (έναντι 74,3% στο σύνολο της Μεσογείου), ενώ το τρίμηνο Δεκεμβρίου – Φεβρουαρίου δεν καταγράφεται ουσιαστική δραστηριότητα κρουαζιέρας. Ο στόχος της επιμήκυνσης της περιόδου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους παραμένει, καθώς υπάρχουν σημαντικά περιθώρια ώστε να ακολουθηθούν τουλάχιστον οι τάσεις που παρατηρούνται στην υπόλοιπη Μεσόγειο. Να σημειωθεί (Γράφημα 25) ότι κατά την περίοδο Δεκεμβρίου – Φεβρουαρίου στους μεσογειακούς λιμένες καταφτάνει μεν μικρός αριθμός κρουαζιερόπλοιων με σημαντικό, όμως, αριθμό επιβατών.

Γράφημα 24: Εποχικότητα της Κρουαζιέρας στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο (2016)



Γράφημα 25: Μηνιαία Κατανομή Επιβατών ανά Κρουαζιέρα σε Ελλάδα και Μεσόγειο (2016)



Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
Οκτώβριος 2017

Συγκριτική Ανάλυση: Δυναμική των Λιμένων Αφετηρίας σε Ελλάδα και Μεσόγειο



Δ1. Εισαγωγή

Η συγκριτική ανάλυση της κίνησης επιβατών επιβίβασης/ αποβίβασης στους μεσογειακούς λιμένες κρουαζιέρας και στους ελληνικούς λιμένες κρουαζιέρας ανέδειξε το γεγονός ότι οι ελληνικοί λιμένες ως σύνολο έχουν απωλέσει τα τελευταία έτη την όποια δυναμική όσον αφορά στη χρήση τους ως λιμένες αφετηρίας (home-ports) κρουαζιέρας.

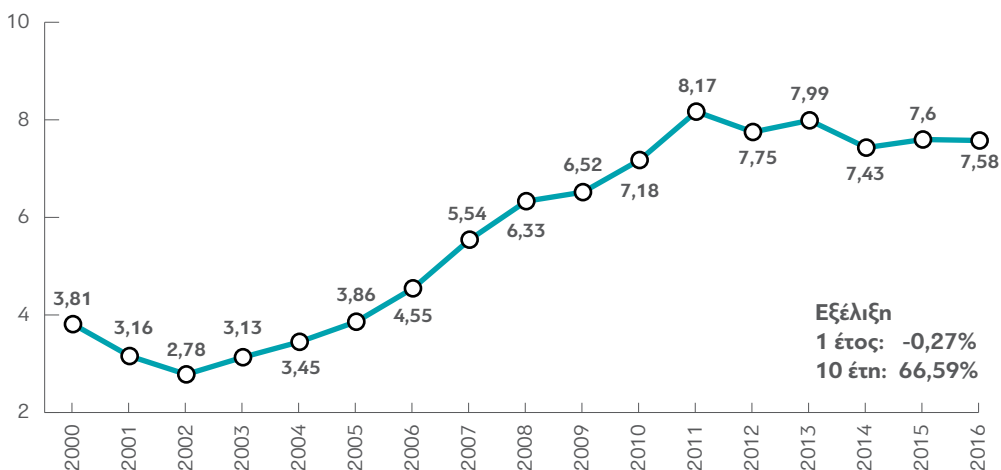
Η διαμόρφωση συνθηκών για την αντιστροφή της αρνητικής τάσης, προϋποθέτει την αξιολόγηση των προοπτικών που εμφανίζει η συγκεκριμένη «ιδιαιτέρη» αγορά της κρουαζιέρας, την κατανόηση του βαθμού υστέρησης των ελληνικών λιμένων, καθώς και των παραμέτρων που μειώνουν την ελκυστικότητά τους.

Στην παρούσα ενότητα αναλύονται περαιτέρω – και συγκρίνονται με την ελληνική πραγματικότητα, η δυναμική των λιμένων-αφετηρίας στη Μεσόγειο, οι τάσεις που παρατηρούνται στους μεγαλύτερους μεσογειακούς λιμένες αφετηρίας, οι χώρες που έχουν επιτύχει τον στόχο φιλοξενίας σχετικών δραστηριοτήτων, η κρίσιμη παράμετρος της εποχικότητας που εμφανίζει η συγκεκριμένη αγορά, καθώς και τα χαρακτηριστικά της οργάνωσης των λιμένων που επιλέγονται ως λιμένες αφετηρίας.

Δ2. Λιμένες Αφετηρίας στη Μεσόγειο: Μια Ιδιαίτερα Δυναμική Αγορά

Από το 2010 μέχρι σήμερα περισσότεροι από 7 εκατομμύρια επιβάτες επιλέγουν ετησίως ένα μεσογειακό λιμένα κρουαζιέρας ως λιμένα αφετηρίας (home-port) της κρουαζιέρας που πραγματοποιούν (Γράφημα 26). Το 2016, το σύνολο των επιβατών επιβίβασης/ αποβίβασης (home-porting) ανήλθε σε 7,58 εκατομμύρια επιβάτες, δηλαδή 3 εκατομμύρια περισσότεροι από το αντίστοιχο σύνολο που είχε καταγραφεί μια δεκαετία νωρίτερα (αύξηση 66,6%).

Γράφημα 26: Εξέλιξη Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης στη Μεσόγειο (2000-2016)

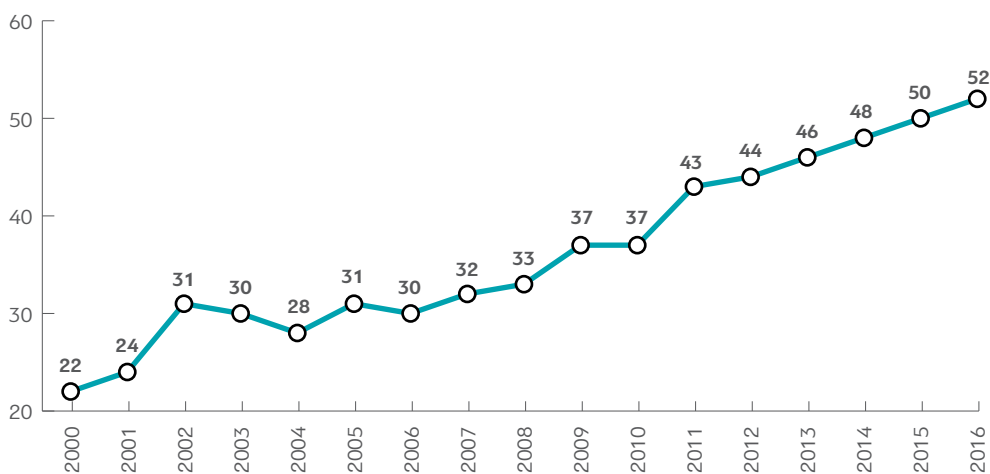


Η συγκεκριμένη δυναμική αναπτύχθηκε κατά την πενταετία 2006-2011, με έτος ρεκόρ το 2011. Την πλέον πρόσφατη πενταετία 2012-2016 σειρά γεωπολιτικών γεγονότων (Αραβική Άνοιξη, ένταση στην Τουρκία και στη γειτονική Μαύρη Θάλασσα) αλλά και οι έκνομες ενέργειες σε αρκετούς τουριστικούς προορισμούς επηρέασαν τη δυναμική της περιοχής. Όμως, δεν πρέπει να διαφύγει της προσοχής ότι ενώ το συγκεκριμένο σύνολο παρέμεινε σταθερά σημαντικό, κάθε έτος από το 2011 και πρόσφατα υπερβαίνει το αντίστοιχο μέγεθος του 2009 (7,18 εκατ. επιβάτες).

Παράλληλα αυξήθηκε ο αριθμός των λιμένων αφετηρίας (home-ports) της Μεσογείου (Γράφημα 27). Το 2016 καταγράφονται 52 μεσογειακοί λιμένες αφετηρίας έναντι 37 το 2010, και μόλις 30 το 2006. Στους 52 λιμένες συμπεριλαμβάνονται 36 κύριοι λιμένες που υποδέχθηκαν 7,5 εκατομμύρια επιβάτες home-porting, ενώ ένα σύνολο 75.599 επιβατών ξεκίνησε την κρουαζιέρα του σε έναν από τους 16 δευτερεύοντες λιμένες της Μεσογείου που επίσης χρησιμοποιήθηκαν ως λιμένες αφετηρίας.

Είναι εμφανές ότι τόσο οι εταιρείες κρουαζιέρας όσο και οι φιλοξενούμενοι επιβάτες αναζητούν νέες επιλογές στα προγράμματα κρουαζιέρας που προσφέρουν και που αντίστοιχα επιλέγουν, δημιουργώντας έτσι μια δυναμική αγορά, η οποία με τη σειρά της επιτρέπει στα κύρια λιμάνια που το επιθυμούν να αναπτύξουν τις κατάλληλες στρατηγικές που θα τους δώσουν τη δυνατότητα να διεκδικήσουν μεγαλύτερα μερίδια αγοράς.

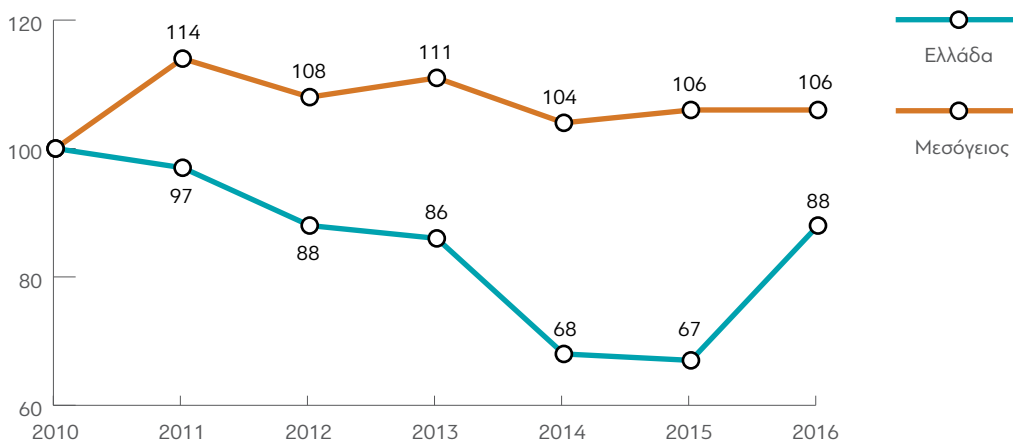
Γράφημα 27: Εξέλιξη Πλήθους Λιμένων Αφετηρίας στη Μεσόγειο (2000-2016)



Δ3. Σύγκριση Κίνησης Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης σε Ελλάδα και Μεσόγειο

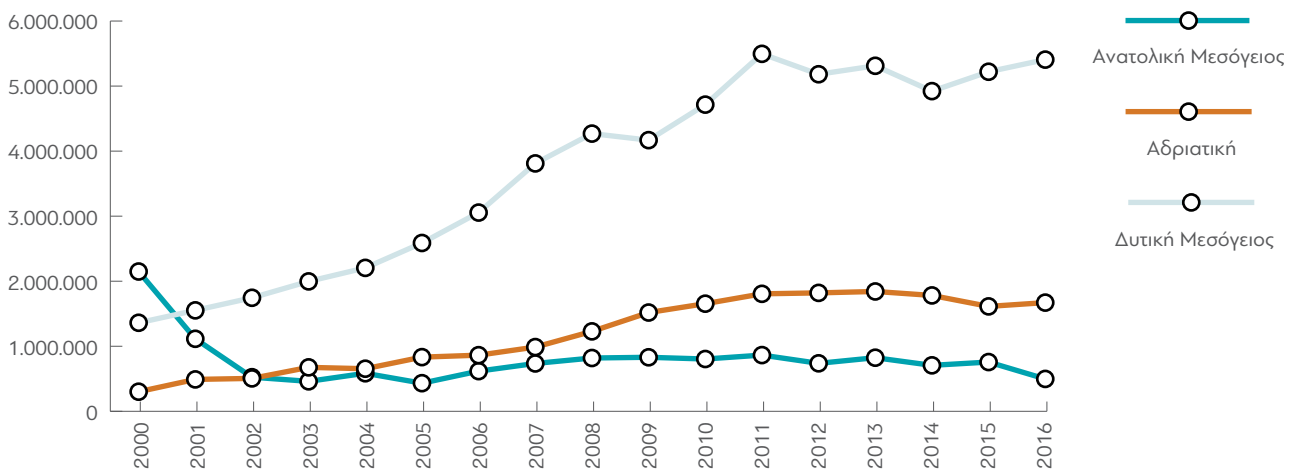
Η σύγκριση της κίνησης επιβατών επιβίβασης/αποβίβασης σε Ελλάδα και Μεσόγειο (Γράφημα 28) καθιστά προφανές ότι οι ελληνικοί λιμένες και προορισμοί υστερούν σε ελκυστικότητα ως προς τη χρήση τους ως λιμένες αφετηρίας (home-ports) κρουαζιέρας. Παρά την απώλεια της δυναμικής της προηγούμενης δεκαετίας, το σύνολο το λιμένων αφετηρίας της Μεσογείου είδε την κίνηση home-porting να αυξάνεται κατά τουλάχιστον 500.000 επιβάτες (+6%) σε σύγκριση με το 2010. Στην περίπτωση της Ελλάδας, από το 2010 και έπειτα, κάθε έτος οι επιβάτες home-porting ήταν σημαντικά λιγότεροι, τουλάχιστον κατά 60.000 (-12%) σε σχέση με το 2010.

Γράφημα 28: Δείκτης Ανάπτυξης των Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης στην Ελλάδα και στη Μεσόγειο (2010=100)

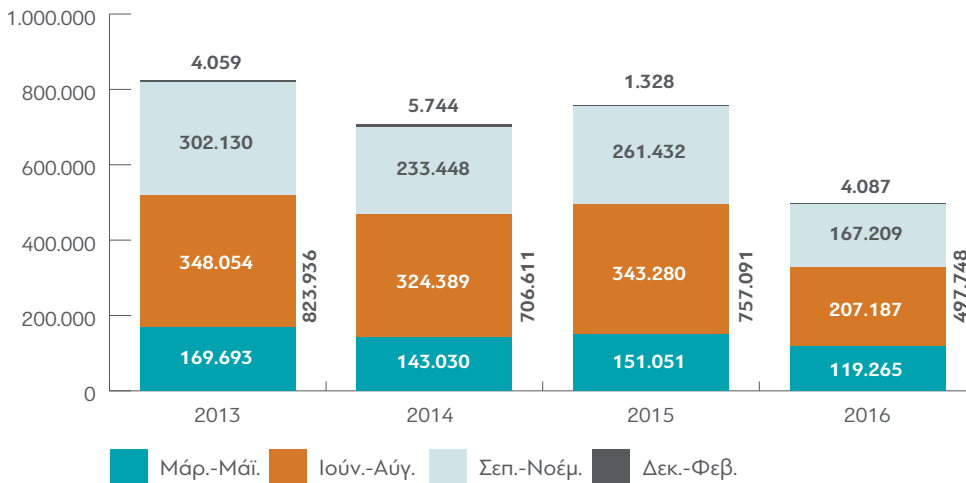


Η απώλεια της δυναμικής του Πειραιά, αλλά και των υπόλοιπων κύριων ελληνικών λιμένων, ως λιμένες αφετηρίας συνδέεται άμεσα με τη μείωση της χρήσης της Ανατολικής Μεσογείου ως περιοχή αφετηρίας κρουαζιέρας (Γράφημα 29). Σε μεγαλύτερο βαθμό στη Δυτική Μεσόγειο, και σε μικρότερο στην Αδριατική, ο αριθμός των επιβατών επιβίβασης/αποβίβασης αυξάνεται σημαντικά από το 2000 μέχρι και σήμερα. Σε αντίθεση, η Ανατολική Μεσόγειος, η οποία στις αρχές του αιώνα ήταν η δημοφιλέστερη περιοχή όσον αφορά στην αφετηρία κρουαζιέρας, δεν κατάφερε να εκμεταλλευτεί τη δυναμική της κρουαζιέρας, με αποτέλεσμα η χρήση των λιμένων αφετηρίας της περιοχής να παραμένει περιορισμένη, με τα τελευταία χρόνια να καταγράφεται σημαντική μείωση, τόσο σε ετήσια βάση (Γράφημα 29), όσο και ανά χρονική περίοδο στο πλαίσιο κάθε έτους (Γράφημα 30).

Γράφημα 29: Εξέλιξη Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης ανά Περιοχή της Μεσογείου (2000-2016)

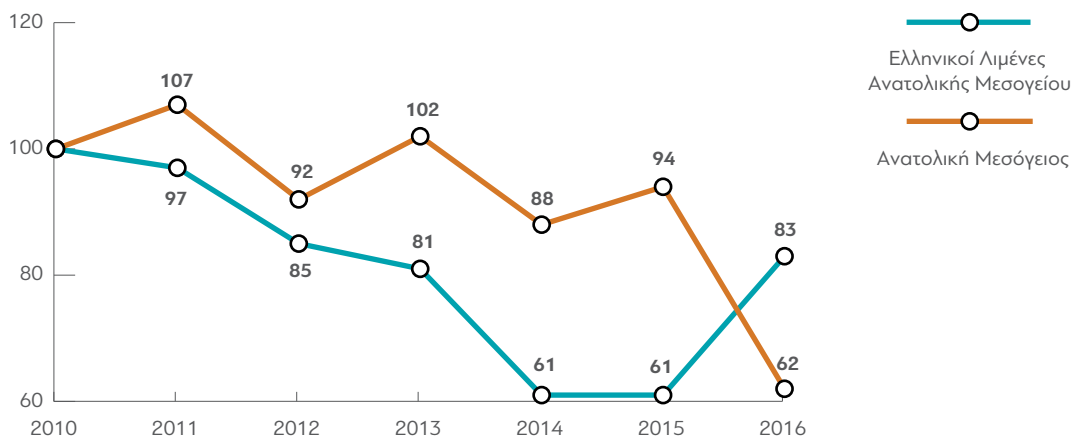


Γράφημα 30: Επιβάτες Επιβίβασης/Αποβίβασης στην Ανατολική Μεσόγειο (2013-2016)



Η ελκυστικότητα των κύριων ελληνικών λιμένων όσον αφορά στην επιλογή τους ως λιμένες αφετηρίας αποτελεί μια από τις αιτίες της τάσης που καταγράφεται στην Ανατολική Μεσόγειο, και συνεπώς η βελτίωση της μπορεί να συμβάλει στην αντιστροφή της. Ο λόγος είναι ότι η Ανατολική Μεσόγειος δεν διαθέτει πολλές επιλογές λιμένων αφετηρίας, ενώ η πλειονότητα των επιλογών βρίσκεται στην Ελλάδα και την Τουρκία. Συνεπώς μία αντιστροφή της τάσης στην Ελλάδα θα επηρεάσει και την τάση στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου γενικότερα. Αξίζει βέβαια να σημειωθεί το γεγονός ότι ακόμα και όταν η δυναμική των πέντε ελληνικών λιμένων αφετηρίας της Ανατολικής Μεσογείου (δηλαδή του συνόλου των ελληνικών λιμένων αφετηρίας εκτός της Κέρκυρας, η οποία τοποθετείται στην Αδριατική) συγκρίνεται με τη δυναμική του συνόλου των λιμένων αφετηρίας της Ανατολικής Μεσογείου (Γράφημα 31), οι ελληνικοί λιμένες παρουσιάζουν από το 2010 χαμηλότερους δείκτες ανάπτυξης, με εξαίρεση το 2016 όταν οι εταιρείες κρουαζιέρας αποφάσισαν λόγω των έκτακτων συνθηκών να ακυρώσουν σχεδόν όλα τα δρομολόγια που είχαν ως αφετηρία έναν τουρκικό λιμένα.

Γράφημα 31: Δείκτης Ανάπτυξης Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης στην Ανατολική Μεσόγειο (2010=100)



Εστιάζοντας στην περίπτωση της Κέρκυρας που βρίσκεται στην περιοχή της Αδριατικής (Πίνακας 18) αξίζει να σημειωθεί ότι το μερίδιο αγοράς της έχει διευρυνθεί, καθώς ο λιμένας της Βενετίας, ο οποίος αποτελούσε μέχρι πρότινος τον βασικό λιμένα αφετηρίας κρουαζιέρας στην περιοχή, προχώρησε στη λήψη μέτρων που αφορούν στον περιορισμό της προσέγγισης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων. Τα μέτρα αυτά στοχεύουν στην προστασία της πόλης από τα απόνερα των πλοίων, καθώς και στη μείωση της οπτικής ρύπανσης, γεγονός που οδήγησε ορισμένες εταιρείες κρουαζιέρας να αναζητήσουν νέους λιμένες αφετηρίας.

Πίνακας 18: Μεγαλύτεροι Λιμένες Αφετηρίας στην Αδριατική (Top 3)

Λιμάνι	2016	2015	Διαφορά		2014	2013	2012	Διαφορά
			2016/2015	2016/2012				
1 Βενετία	1.408.066	1.364.044	3,23%	1.509.097	1.512.596	1.444.100	-2,50%	
2 Μπάρι	109.137	85.314	27,92%	152.056	165.031	196.423	-44,44%	
3 Κέρκυρα	70.864	69.926	1,34%	71.881	70.735	64.165	10,44%	

Δ4. Οι Ανταγωνίστριες Χώρες

Από την ανάλυση που προηγήθηκε καθίσταται σαφές ότι τα ελληνικά λιμάνια αφετηρίας κρουαζιέρας δεν ακολουθούν τις τάσεις της συγκεκριμένης δραστηριότητας, όπως καταγράφονται στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Η κίνηση επιβατών επιβίβασης/αποβίβασης βαίνει μειούμενη, με εξαίρεση το έτος 2016 για λόγους που αναλύθηκαν στις προηγούμενες ενότητες, ενώ η συγκεκριμένη δραστηριότητα παρουσιάζει έντονη εποχικότητα με την κίνηση να συγκεντρώνεται σε μικρότερα χρονικά διαστήματα εντός του έτους, σε σύγκριση με τα υπόλοιπα λιμάνια αφετηρίας της Μεσογείου.

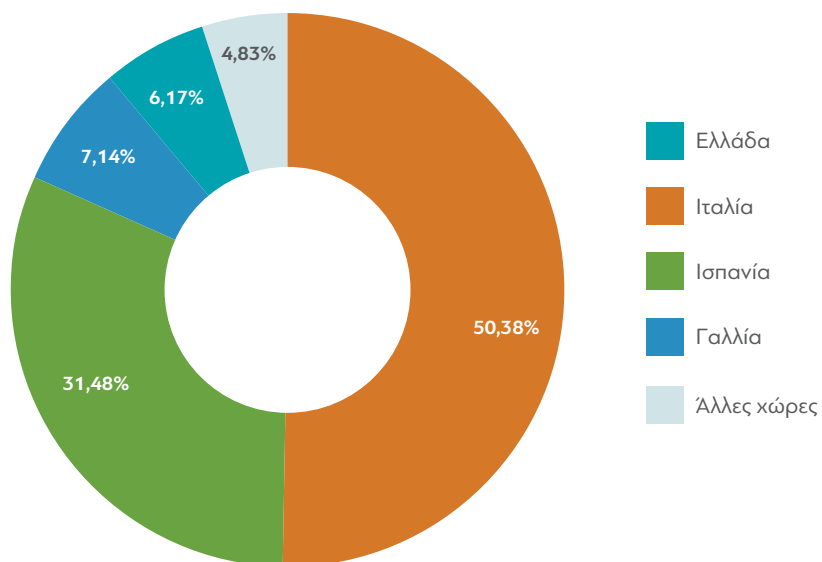
Με την κίνηση επιβατών επιβίβασης/αποβίβασης στη Μεσόγειο να παρουσιάζει σταθεροποιητικές τάσεις την τελευταία πενταετία, οι ελληνικοί λιμένες θα πρέπει να αποσπάσουν μερίδιο της αγοράς από τους βασικούς ανταγωνιστές, σε επίπεδο χώρας. Στον Πίνακα 19 παρουσιάζονται οι βασικές ανταγωνίστριες χώρες της Ελλάδας όσον αφορά στην κίνηση home-porting.

Η Ιταλία καταλαμβάνει την πρώτη θέση με 3,82 εκατ. επιβάτες και μερίδιο αγοράς στη Μεσόγειο της τάξης του 50,38% (Γράφημα 32), έχοντας υποστεί όμως σημαντική μείωση την τελευταία πενταετία. Επιπρόσθετα, η Ιταλία διαθέτει τους περισσότερους λιμένες αφετηρίας σε σύγκριση με τις άλλες χώρες (συνολικά 15). Η ανταγωνιστικότητα της Ιταλίας διαμορφώνεται εν πολλοίς από το γεγονός ότι υπάρχουν εταιρείες κρουαζιέρας που έχουν την έδρα τους στην Ιταλία (ενδεικτικά Costa Cruises) και επιλέγουν ιταλικούς λιμένες για την έναρξη των κρουαζιέρων που προσφέρουν, ενώ η Ιταλία αποτελεί και σημαντική πηγή προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας. Στη δεύτερη θέση βρίσκεται η Ισπανία με 2,38 εκατ. επιβάτες και μερίδιο αγοράς 31,48%, ενώ ακολουθεί η Γαλλία με 541 χιλ. επιβάτες και μερίδιο αγοράς 7,14%, με τις δυο προαναφερθείσες χώρες να αποτελούν επίσης τόπο προέλευσης σημαντικού αριθμού επιβατών κρουαζιέρας. Η Κύπρος και η Κροατία παρουσιάζουν μικρό αριθμό επιβατών επιβίβασης/αποβίβασης, ενώ η Τουρκία παρουσίασε τρομακτική πτώση το 2016 λόγω των γνωστών γεγονότων. Η Ελλάδα προσέλκυε τους περισσότερους επιβάτες επιβίβασης/αποβίβασης στην ΝΑ Μεσόγειο μέχρι και το 2014, ενώ το 2015 η Τουρκία πήρε τα νιά της περιοχής. Συνοψίζοντας, τα ελληνικά λιμάνια έχουν προοπτική να αποσπάσουν μερίδιο της συγκεκριμένης αγοράς, κυρίως από τα λιμάνια της Τουρκίας και της Ιταλίας (ιδίως όσα βρίσκονται στην περιοχή της Αδριατικής).

Πίνακας 19: Κύριες Χώρες Μεσογείου - Επιβάτες Επιβίβασης /Αποβίβασης (2012-2016)

Χώρα	Λιμένες αφετηρίας	2016	2015	Διαφορά 2016/2015	2014	2013	2012	Διαφορά 2016/2012
Ιταλία	15	3.816.562	3.885.301	-1,77%	3.872.309	4.247.989	4.105.920	-7,05%
Ισπανία	7	2.385.361	2.013.327	18,48%	1.977.257	2.142.514	2.244.168	6,29%
Γαλλία	4	541.145	580.033	-6,70%	572.994	464.936	369.354	46,51%
Ελλάδα	6	467.571	359.408	30,09%	364.574	456.828	468.242	-0,14%
Μάλτα	1	114.731	140.512	-18,35%	93.581	102.034	94.880	20,92%
Τουρκία	5	79.298	403.335	-80,34%	349.439	358.877	270.243	-70,66%
Κροατία	3	69.925	62.861	11,24%	35.909	34.901	36.025	94,10%
Κύπρος	1	58.163	66.120	-12,03%	76.892	100.905	90.511	-35,74%
Άλλες χώρες	10	79.164	81.236	-2,55%	80.170	101.736	97.994	-19,22%

Γράφημα 32: Επιβάτες Επιβίβασης/Αποβίβασης ανά Χώρα της Μεσογείου (2016)



Όπως και στην περίπτωση των λιμένων αφετηρίας που εξετάστηκαν στην παρούσα ενότητα, έτσι και σε επίπεδο χώρας, η κίνηση επιβίβασης/αποβίβασης παρουσιάζει έντονες εποχιακές διακυμάνσεις (Πίνακας 20).

Στις περισσότερες χώρες της Μεσογείου ο μεγάλος όγκος της κίνησης παρατηρείται την περίοδο Μαρτίου-Νοεμβρίου, ενώ μειωμένη είναι η κίνηση τους μήνες από Δεκέμβριο έως Φεβρουάριο. Η Ελλάδα παρουσιάζει ακόμα εντονότερη εποχικότητα, καθώς το 81,5% της σχετικής κίνησης λαμβάνει χώρα την περίοδο Ιουνίου-Νοεμβρίου, ενώ κατά τους χειμερινούς μήνες η κίνηση είναι σχεδόν μηδενική. Οι διαφορές που παρατηρούνται κατά τους χειμερινούς μήνες οφείλονται ως επί το πλείστον στο ότι η κίνηση επιβίβασης/αποβίβασης που παρουσιάζουν η Ιταλία, η Γαλλία και η Ισπανία τροφοδοτείται εν μέρει και από την εγχώρια αγορά. Ως εκ τούτου στην προσπάθειά της να αυξήσει την κίνηση επιβίβασης /αποβίβασης και να επιτύχει καλύτερη διασπορά εντός τους έτους, η Ελλάδα θα πρέπει να στηριχθεί εξ ολοκλήρου στην απόκτηση μεριδίου αγοράς από τους ανταγωνιστές της, καθώς η εγχώρια αγορά επιβατών κρουαζιέρας μετά βίας ξεπερνά τους 17.000 επιβάτες ετησίως.

Πίνακας 20: Κύριες χώρες Μεσογείου - Εποχικότητα Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης

A/A	Χώρα	Επιβάτες Αφετηρίας	% επί του Συνόλου	Μάρ-Μάϊ	Ιούν-Αύγ	Σεπ-Νοέμ	Δεκ-Φεβ
1	Ιταλία	3.816.562	50,4%	22,8%	36,6%	34,1%	6,6%
2	Ισπανία	2.385.361	31,5%	21,0%	40,3%	32,1%	6,5%
3	Γαλλία	541.145	7,1%	31,1%	27,2%	32,1%	9,6%
4	Ελλάδα	467.571	6,2%	18,1%	48,5%	32,7%	0,6%
5	Μάλτα	114.731	1,5%	15,9%	51,4%	32,5%	0,1%
6	Τουρκία	79.298	1,0%	38,5%	18,4%	43,1%	0,0%
7	Κροατία	69.925	0,9%	16,5%	48,9%	33,5%	1,0%
8	Κύπρος	58.163	0,8%	37,3%	32,7%	27,4%	2,6%

Δ5. Τάσεις στους Δημοφιλέστερους Λιμένες Αφετηρίας της Μεσογείου

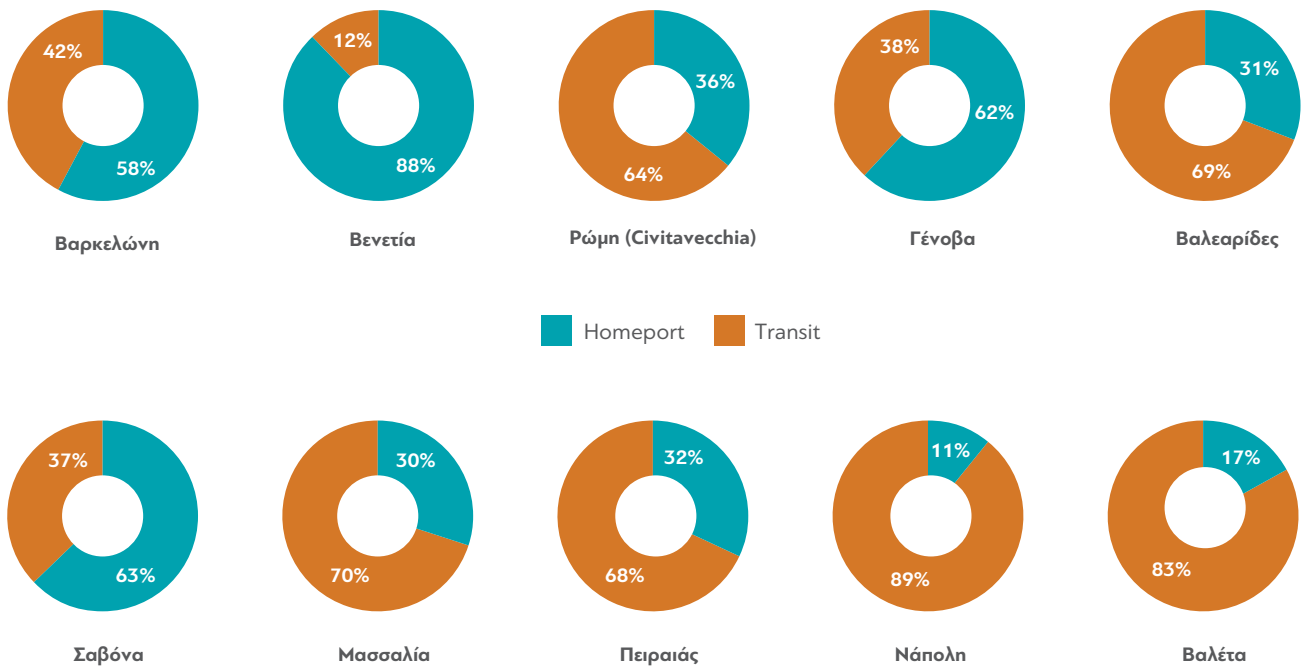
Στους 10 μεγαλύτερους λιμένες αφετηρίας στη Μεσόγειο περιλαμβάνεται και ο λιμένας του Πειραιά, ο οποίος το 2016 βρέθηκε στην 8η θέση της σχετικής κατάταξης (Πίνακας 21), υποδεχόμενος ένα σύνολο 352.663 επιβατών επιβίβασης / αποβίβασης. Η αύξηση του συγκεκριμένου συνόλου, κατά 68.000 επιβάτες σε σχέση με το 2015, οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στην αλλαγή προγραμματισμένων δρομολογίων με αφετηρία την Κωνσταντινούπολη, καθώς και στην προσωρινή επιλογή του Πειραιά ως σημείου αφετηρίας νεότευκτων πλοίων που ναυπηγήθηκαν σε ευρωπαϊκά ναυπηγία (βλ. Carnival Vista, 3.934 επιβατών και 1.450 μελών πληρώματος), επαναφέροντας έτσι τον Πειραιά σε μεγέθη υψηλότερα των μεγεθών που είχε το 2012.

Πίνακας 21: Top 10 – Λιμένες Αφετηρίας (Home-porting)

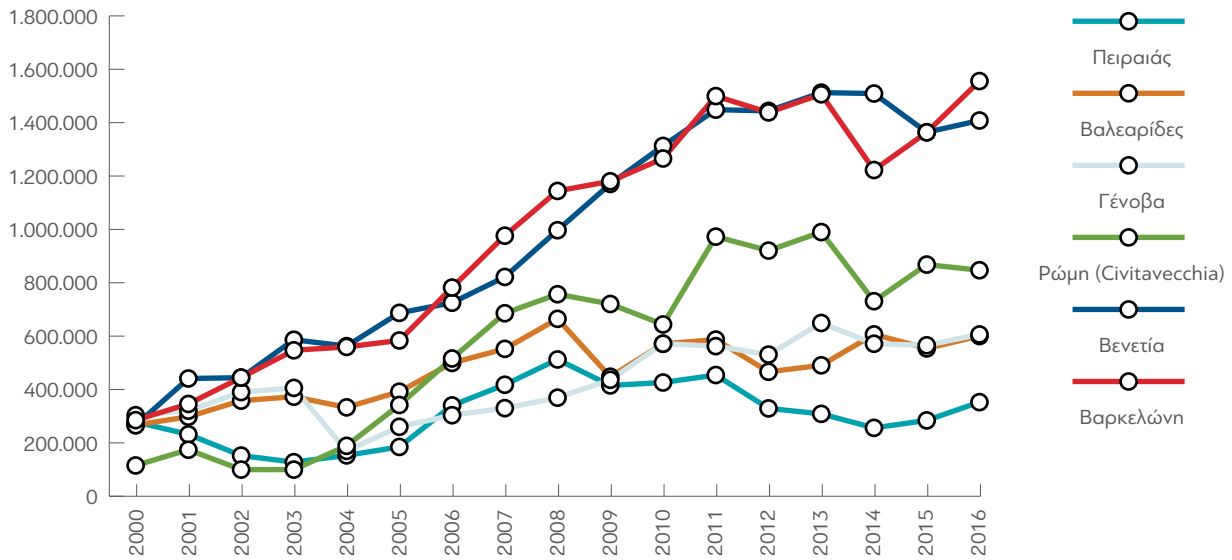
A/A 2016	A/A 2015	Λιμάνι	2016	2015	2016/ 2015	2012	2016/ 2012
1	(2)	Βαρκελώνη	1.555.819	1.363.754	14,08%	1.438.383	8,16%
2	(1)	Βενετία	1.408.066	1.364.044	3,23%	1.444.100	-2,50%
3	(3)	Ρώμη (Civitavecchia)	847.009	868.143	-2,43%	920.612	-8,00%
4	(5)	Γένοβα	606.278	565.687	7,18%	530.872	14,20%
5	(6)	Βαλεαρίδες	600.181	553.928	8,35%	466.385	28,69%
6	(4)	Σαβόνα	577.145	647.364	-10,85%	638.706	-9,64%
7	(7)	Μασσαλία	486.964	503.325	-3,25%	313.322	55,42%
8	(8)	Πειραιάς	352.663	284.241	24,07%	329.168	7,14%
9	(12)	Νάπολη	142.137	126.672	12,21%	160.219	-11,29%
10	(11)	Βαλέτα	114.731	140.512	-18,35%	94.880	20,92%
Σύνολο			6.690.993	6.417.670	4,26%	6.336.647	5,59%

Συγκρίνοντας την εξέλιξη των επιβατών επιβίβασης/αποβίβασης στους πέντε δημοφιλέστερους λιμένες αφετηρίας της Μεσογείου και στον Πειραιά από το 2000 μέχρι και σήμερα, διαπιστώνουμε ότι ο Πειραιάς -ο οποίος φιλοξενεί το 75% του home-porting που πραγματοποιείται στην Ελλάδα- υστερεί σε δυναμική. Η Βαρκελώνη και η Βενετία πέτυχαν να αναπτυχθούν εντυπωσιακά οι δραστηριότητες home-porting που φιλοξενούν, ενώ Ρώμη (Civitavecchia), Βαlearίδες και Γένοβα αναπτύχθηκαν σε σημαντικότερο βαθμό από τον Πειραιά. Να σημειωθεί (Γράφημα 33) ότι και οι πέντε προαναφερθέντες λιμένες έχουν επιτύχει να φιλοξενούν σημαντικά μεγαλύτερο ποσοστό home-porting (ως ποσοστό στο σύνολο των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας που εξυπηρετούν) από τον Πειραιά, στοιχείο που επιβεβαιώνει τα περιθώρια ανάπτυξης που διαθέτει ο μεγαλύτερος ελληνικός λιμένας.

Γράφημα 33: Κατανομή Κίνησης στους 10 Μεγαλύτερους Λιμένες Αφετηρίας της Μεσογείου: Home-Porting vs. Transit (2016)



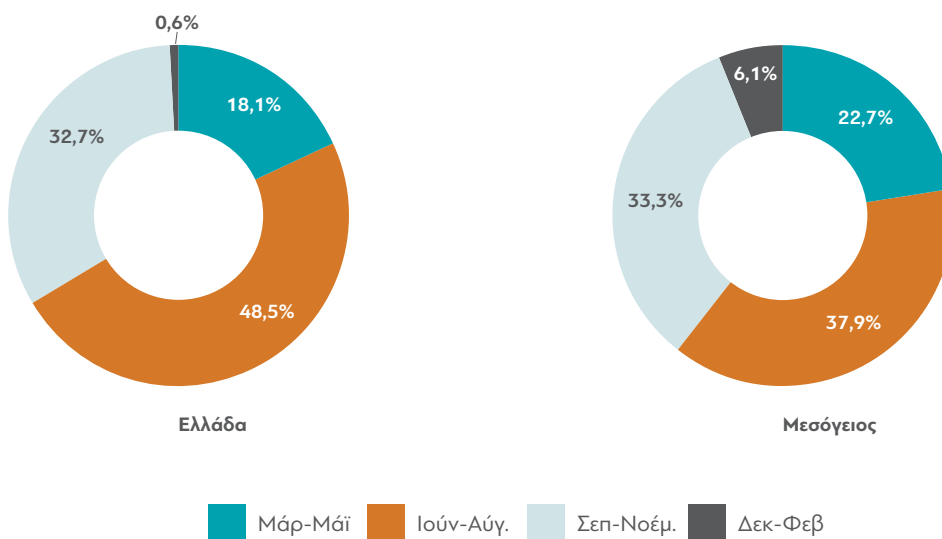
Γράφημα 34: Εξέλιξη Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης – Top 5 Μεσογείου & Πειραιάς (2000-2016)



Δ6. Εποχικότητα Home-Porting σε Ελλάδα και Μεσόγειο

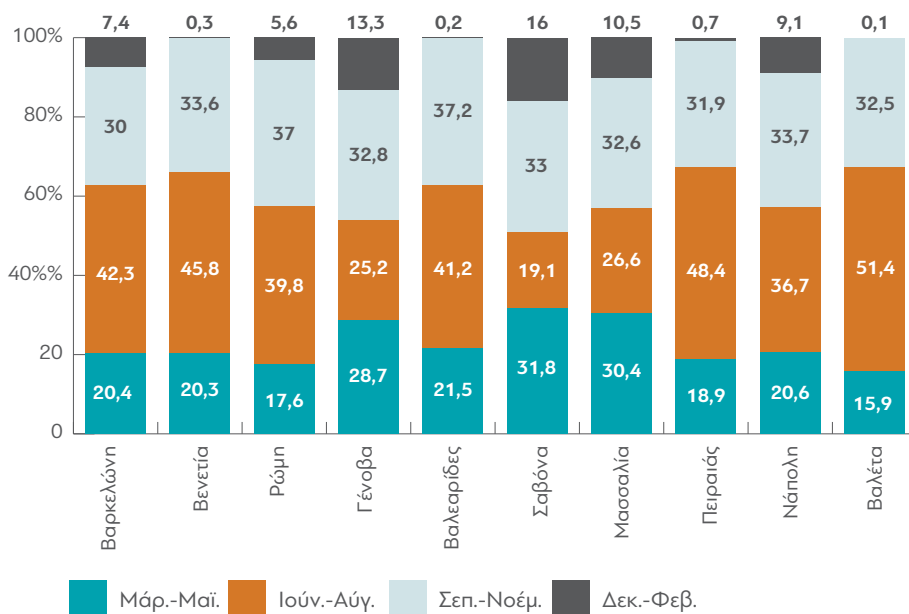
Όπως έχει ήδη αναφερθεί, χαρακτηριστικό επίσης του home-porting στην Ελλάδα παραμένει η συγκέντρωση της κίνησης σε ορισμένους μήνες του έτους. Όπως μάλιστα και στην περίπτωση των συνολικών δραστηριοτήτων κρουαζιέρας, η εποχικότητα επιβατών επιβίβασης / αποβίβασης (home-porting) παραμένει σημαντικά μεγαλύτερη από τις τάσεις που επικρατούν στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου (Γράφημα 35).

Γράφημα 35: Εποχικότητα Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης σε Ελλάδα και Μεσόγειο (2016)



Συγκρίνοντας την εποχικότητα των επιβατών επιβίβασης /αποβίβασης που υποδέχονται οι δέκα πλέον δημοφιλείς λιμένες αφετηρίας της Μεσογείου διαπιστώνουμε ότι ο Πειραιάς αποτελεί μία από τις περιπτώσεις με τον μεγαλύτερο βαθμό εποχικότητας σε όλη τη Μεσόγειο (Γράφημα 36). Ο Πειραιάς φιλοξένησε το 18,9% των επιβατών επιβίβασης /αποβίβασης το τρίμηνο Μαρτίου-Μαΐου, 48,4% τους καλοκαιρινούς μήνες, 31,9% τους φθινοπωρινούς μήνες, και μόλις 0,7% τους χειμερινούς μήνες – η μεγαλύτερη συγκέντρωση των συγκρινόμενων λιμένων μαζί με την Βαλέτα. Η έντονη εποχικότητα που παρουσιάζει ο Πειραιάς δείχνει ότι το λιμάνι δεν έχει εκμεταλλευτεί πλήρως τις δυνατότητες home-porting, δημιουργώντας παράλληλα προσδοκίες ότι με τη λήψη των αναγκαίων μέτρων η κατάσταση αυτή θα μπορούσε να εξομαλυνθεί και ο Πειραιάς να προσεγγίσει τις τάσεις που παρατηρούνται στους υπόλοιπους βασικούς λιμένες αφετηρίας της Μεσογείου.

Γράφημα 36: Εποχικότητα Επιβατών Επιβίβασης/Αποβίβασης ανά Λιμένα της Μεσογείου (Τop 10, 2016)



Δ7. Χαρακτηριστικά Λιμένων Αφετηρίας στη Μεσόγειο

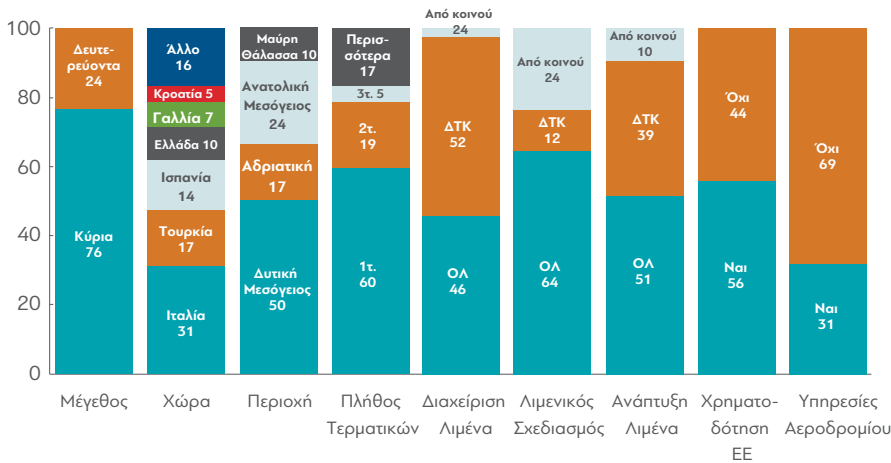
Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα χαρακτηριστικά των λιμένων-αφετηρίας της Μεσογείου, όπως τα καταγράψαμε με πρωτογενή έρευνα στους λιμένες της περιοχής, και παρουσιάζονται στο Γράφημα 37:

- I. Το 76% των λιμένων-αφετηρίας είναι κύριοι λιμένες, καθώς εξυπηρετούν περισσότερους από 100.000 επιβάτες ετησίως.
- II. Ιταλία, Τουρκία, Ισπανία, και κατά δεύτερο λόγο Γαλλία, Ελλάδα, Κροατία είναι οι έξι χώρες που συναντάμε λιμένες αφετηρίας.
- III. Το 50% των λιμένων αφετηρίας βρίσκεται στη Δυτική Μεσόγειο (50% των περιπτώσεων), ενώ 24% στην Ανατολική Μεσόγειο, 17% στην Αδριατική και 10% στη Μαύρη Θάλασσα.
- IV. Η πλειοψηφία των λιμένων αφετηρίας (60% των περιπτώσεων), διαθέτουν μόλις ένα τερματικό σταθμό κρουαζιέρας, ενώ το 19% αυτών διαθέτουν δύο τερματικούς. Τρεις τερματικούς διαθέτει το 5% των λιμένων αφετηρίας και περισσότερους από τρεις το 17% -σε μια πρώτη ανάγνωση των αποτελεσμάτων θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η ύπαρξη πολλών τερματικών δεν είναι προϋπόθεση για τη χρήση της ανταγωνιστικότητας ενός λιμένα.
- V. Στο 52% των περιπτώσεων την ευθύνη της διαχείρισης του λιμένα-αφετηρίας έχει ένας διαχειριστής τερματικών κρουαζιέρας. Στο 45% των περιπτώσεων η διαχείριση γίνεται από τον φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης του λιμένα (port authority/ λιμενική αρχή), και στο 3% των περιπτώσεων η διαχείριση γίνεται από κοινού.
- VI. Την ευθύνη του λιμενικού σχεδιασμού στο 64% των λιμένων-αφετηρίας έχει ο φορέας διαχείρισης και εκμετάλλευσης του λιμένα (port authority), στο 12% την ευθύνη έχει ο διαχειριστής τερματικών κρουαζιέρας και στο 24% των περιπτώσεων η ευθύνη μοιράζεται.
- VII. Οι αποφάσεις που αφορούν στην ανάπτυξη του λιμένα αφετηρίας λαμβάνονται από την αρχή λιμένος στο 51% των περιπτώσεων, ενώ

στο 39% οι σχετικές αποφάσεις είναι αρμοδιότητα του διαχειριστή τερματικών κρουαζιέρας, και στο 10% αποτελεί μία διαδικασία που σχεδιάζεται από κοινού.

- VIII. Το 56% των λιμένων αφετηρίας έχει λάβει χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την πραγματοποίηση επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές και ανωδομές.
- IX. Το 31% των λιμένων αφετηρίας της Μεσογείου προσφέρει σχετικές υπηρεσίες αεροδρομίου προς τους επιβάτες επιβίβασης-αποβίβασης (ενδεικτικά αναφέρονται: η δυνατότητα πραγματοποίησης check-in για την πτήση από τον τερματικό σταθμό κρουαζιέρας στο λιμάνι, η μεταφορά αποσκευών από το αεροδρόμιο στο λιμάνι και αντίστροφα χωρίς τη μεσολάβηση του επιβάτη και η διασύνδεση των υπηρεσιών πληροφόρησης επιβατών αεροδρομίου και λιμένα).

Γράφημα 37: Χαρακτηριστικά Λιμένων Αφετηρίας (%)



Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οκτώβριος 2017

Οφέλη από την Ανάπτυξη της Κρουαζιέρας και των Λιμένων-Αφετηρίας



E1. Εισαγωγή

Ποια είναι τα οφέλη της κρουαζιέρας; Αξίζει να δοθεί έμφαση στη διαμόρφωση μιας εθνικής ή τοπικής στρατηγικής για την ανάπτυξη της συγκεκριμένης οικονομικής δραστηριότητας ή τα οικονομικά οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες και τη χώρα συνολικά είναι περιορισμένα; Για ποιους λόγους ένας αυξανόμενος αριθμός λιμένων εκφράζει έντονο ενδιαφέρον για την αύξηση των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας τις οποίες φιλοξενεί;

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται οι σημαντικές θετικές επιπτώσεις από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Η ανασκόπηση σχετικών ερευνών συνοδεύεται από μελέτες περιπτώσεων, και πιο συγκεκριμένα του λιμένα της Βαρκελώνης που αποτελεί τον μεγαλύτερο μεσογειακό λιμένα-αφετηρίας, του λιμένα του Πειραιά που είναι ο μεγαλύτερος ελληνικός λιμένας-αφετηρίας, καθώς και του λιμένα της Χίου που φιλοξενεί μόνο διερχόμενους επιβάτες. Η μελέτη αυτών των περιπτώσεων αναδεικνύει εμπειρικά τα σημαντικά άμεσα και έμμεσα οφέλη που παράγονται για τις τοπικές κοινωνίες από τη φιλοξενία της κρουαζιέρας, και παρέχει έναν ακριβή προσδιορισμό των ωφελειών αυτών. Στη συνέχεια καταγράφονται ορισμένα έμμεσα οφέλη (κοινωνική ενσωμάτωση των λιμένων) αλλά και οι (αρνητικές) εξωτερικές επιπτώσεις από την αύξηση των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας, οι οποίες είναι αναγκαίο να αντιμετωπιστούν.

Η συζήτηση επιβεβαιώνει τη σημαντική οικονομική συμβολή της κρουαζιέρας στην πόλη που βρίσκεται το λιμάνι, καθώς και τη συμβολή στη συνδεδεμένη οικονομία και στους κοντινούς τουριστικούς προορισμούς, καθώς και τα εκτεταμένα έμμεσα και παραγόμενα οφέλη τα οποία καρπώνονται οι ευρύτερες (εθνικές) οικονομίες.

Τα δεδομένα επιβεβαιώνουν ότι αξίζει οι λιμένες να αντικαταστήσουν τους τερματικούς πολλαπλών χρήσεων ή τις προσωρινές εγκαταστάσεις, με εξειδικευμένους τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας, προκειμένου να λειτουργούν ως λιμένες προσέγγισης (port-call), και να επενδύσουν περαιτέρω ώστε να αναπτυχθούν ως λιμένες-αφετηρίας (home-ports άφιξης κρουαζιέρας) απολαμβάνοντας την οικονομικά κερδοφόρα δραστηριότητα της κρουαζιέρας.

Ε2. Οι Θετικές Οικονομικές Επιπτώσεις της Κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα αποτελεί σημαντική πηγή εισοδήματος για τους άμεσα εμπλεκόμενους στη συγκεκριμένη βιομηχανία (εταιρείες κρουαζιέρας, εργαζόμενοι, προμηθευτές, κτλ.), τους λιμένες που τη φιλοξενούν, καθώς και για ένα ευρύτερο σύνολο έμμεσα εμπλεκόμενων παραγόντων. Η τελευταία κατηγορία περιλαμβάνει κυρίως όλες εκείνες τις οικονομικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στον προορισμό που επισκέπτεται ένα κρουαζιερόπλοιο και έχουν στόχο να εξυπηρετήσουν τα πλοία και τους επιβάτες κρουαζιέρας (π.χ. καταστήματα εστίασης, μεταφορικά μέσα κτλ.). Συνολικά παράγονται πολλαπλάσιες οικονομικές ωφέλειες στους επισκεπτόμενους προορισμούς, ωφέλειες οι οποίες αρκετές φορές διαχέονται σε ένα μεγαλύτερο γεωγραφικό εύρος από τις περιοχές που γειτνιάζουν με τους λιμένες κρουαζιέρας.

Οι οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας σε ένα λιμάνι-προορισμό εντοπίζονται στην καταναλωτική δραστηριότητα τριών δρώντων παραγόντων:

- I. Δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας στον προορισμό που επισκέπτονται.
- II. Δαπάνες που πραγματοποιεί η εταιρεία κρουαζιέρας για την εξυπηρέτηση του κρουαζιερόπλοιού της στο λιμάνι που προσεγγίζει.
- III. Δαπάνες των μελών του πληρώματος του κρουαζιερόπλοιου –ποσό αρκετά σημαντικό αν υπολογίσει κανείς ότι η στελέχωση του πλοίου υπερβαίνει σε αριθμό τους 500-1000 εργαζόμενους.

Ο Πίνακας 22 καταγράφει τις κύριες δαπάνες που πραγματοποιούνται σε κάθε κατηγορία. Ως αποτέλεσμα, η κρουαζιέρα συμβάλει στη δημιουργία θέσεων εργασίας για την προσφορά υπηρεσιών, κυρίως για τους τομείς που συνδέονται με την παροχή κάθε είδους τουριστικών υπηρεσιών.

Πίνακας 22: Δαπάνες Δραστηριότητας Κρουαζιέρας σε έναν Λιμένα-Προορισμό

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

Πηγή: Επεξεργασία της συγγραφικής ομάδας.

Όταν ένας λιμένας αποτελεί το σημείο αφετηρίας και τερματισμού της κυκλικής διαδρομής και οι τρεις κατηγορίες δαπανών εμφανίζονται πολλαπλάσιες, καθώς ο μέσος χρόνος παραμονής των επιβατών-επισκεπτών, του πληρώματος και του κρουαζιερόπλοιου διευρύνεται, το δε σύνολο των υπηρεσιών που προσφέρονται αυξάνεται.

Οι οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας στην ευρύτερη οικονομία είναι μεγαλύτερες, καθώς εκτός από τη λειτουργία ενός κρουαζιερόπλοιου, οι εταιρείες κρουαζιέρας δαπανούν σημαντικά κεφάλαια για τη ναυπήγηση νέων κρουαζιερόπλοιων, καθώς και για τη λειτουργία και στελέχωση των γραφείων των εταιρειών τους.

Ε3. Οικονομικές Επιπτώσεις της Παγκόσμιας Βιομηχανίας Κρουαζιέρας

Σύμφωνα με την πλέον πρόσφατη μελέτη της Διεθνούς Ένωσης Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA, 2016b) αναφορικά με τις οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο, το 2015 η συνολική οικονομική επίπτωση της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας (άμεσες, έμμεσες, και παραγόμενες δαπάνες) ανήλθε σε \$117,09 δισ. Ειδικότερα, οι άμεσες δαπάνες της βιομηχανίας κρουαζιέρας (εταιρείες κρουαζιέρας, επιβάτες, και μέλη πληρώματος) ανήλθαν σε \$54,11 δισ. σε παγκόσμιο επίπεδο. Επιπρόσθετα οι εκτιμώμενες έμμεσες και παραγόμενες δαπάνες από την επανακυκλοφορία του χρήματος προσδιορίστηκαν στα \$62,98 δισ. Σύμφωνα με την ίδια μελέτη, οι θέσεις εργασίας που συντηρήθηκαν παγκοσμίως ως αποτέλεσμα της δραστηριότητας κρουαζιέρας, το 2015 ανήλθαν σε 956.597 θέσεις εργασίας.

Ο Πίνακας 23 παρουσιάζει την κατανομή των άμεσων δαπανών της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας, οι οποίες μπορούν να εκτιμηθούν με σημαντική ακρίβεια.¹²

12. Να σημειωθεί ότι μεθοδολογικά η εκτίμηση των έμμεσων και συνεπαγόμενων δαπανών έχει δεχτεί κριτική ως προς την ακρίβεια των εκτιμήσεων που παράγει.

Πίνακας 23: Άμεσες Δαπάνες Κρουαζιέρας (δισ. Δολάρια Η.Π.Α., 2015)

Κατηγορία Δαπάνης	Παγκόσμια Δαπάνη	Περιφερειακές Αγορές			
		Η.Π.Α.	Βόρεια Αμερική (εκτός Η.Π.Α.)	Ευρώπη (Ε.Ε.+3*)	Υπόλοιπος Κόσμος
Επιβάτες σε λιμένες-αφετηρίας (home in/out)	\$7,20	\$2,70	\$0,78	\$2,05	\$1,67
Διερχόμενοι επιβάτες (transit)	\$6,99	\$0,65	\$2,85	\$2,24	\$1,25
A. Σύνολο Επιβατών	\$14,99	\$3,35	\$3,63	\$4,29	\$2,92
Γ. Εταιρείες κρουαζιέρας	\$38,66	\$17,20	\$1,25	\$15,22	\$4,99
B. Πλήρωμα	\$1,26	\$0,33	\$0,49	\$0,17	\$0,28
ΣΥΝΟΛΟ	\$54,11	\$20,88	\$5,37	\$19,68	\$8,19

Πηγή: CLIA (2016b).

*Ο όρος Ε.Ε.+3 αναφέρεται στα 27 κράτη- μέλη της Ε.Ε. μαζί με την Ισλανδία, τη Νορβηγία και την Ελβετία.

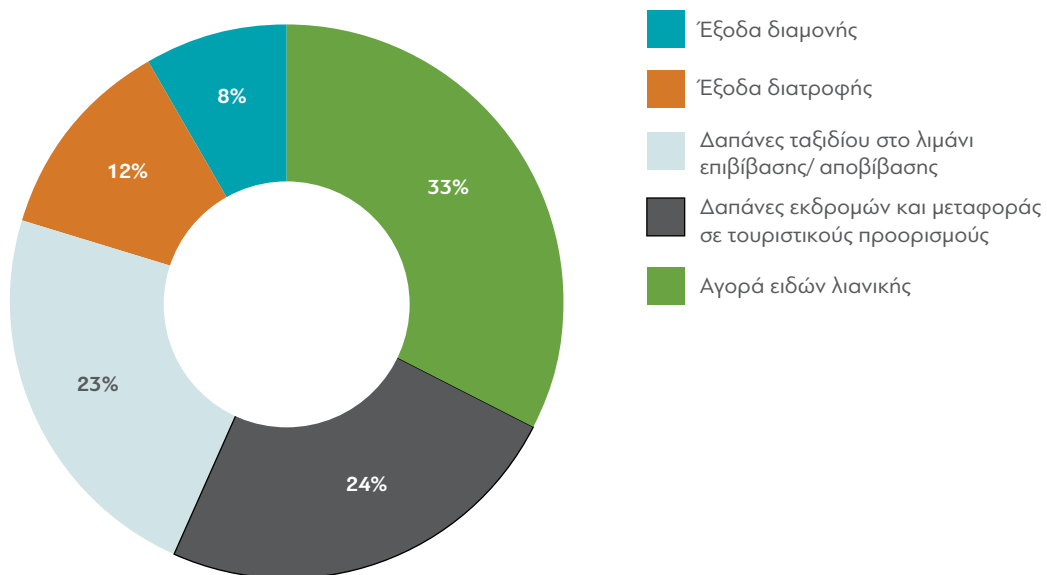
Το μεγάλο ποσοστό των παραγόμενων θετικών οικονομικών επιπτώσεων της βιομηχανίας κρουαζιέρας λαμβάνει χώρα στις Η.Π.Α. και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στην περίπτωση των Η.Π.Α. η σημαντική συμβολή οφείλεται αφενός στο γεγονός ότι η πλειονότητα των εταιρειών κρουαζιέρας έχουν την έδρα τους στις Η.Π.Α., συνεπώς μεγάλο μέρος των λειτουργικών δαπανών τους διαχέεται στην οικονομία των Η.Π.Α. και, αφετέρου στο γεγονός ότι η πλειοψηφία των επιβατών κρουαζιέρας προέρχονται από τις Η.Π.Α. - η ευρωπαϊκή περίπτωση αναλύεται στην προσεχή ενότητα

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

Οι συνολικές δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας κατανέμονται ως εξής:

- 32,67% των δαπανών αφορά αγορά ειδών λιανικής,
- 24,22% αφορά δαπάνες εκδρομών και μεταφοράς στους τουριστικούς προορισμούς που προσεγγίζει το κρουαζιερόπλοιο,
- 22,85% σχετίζεται με δαπάνες ταξιδιού στο λιμάνι επιβίβασης/αποβίβασης (home-porting),
- 11,94% είναι έξοδα διατροφής και,
- 8,31% αφορά έξοδα διαμονής.

Γράφημα 38: Κατανομή Δαπανών Επιβατών Κρουαζιέρας



Πηγή: CLIA (2016b).

Ε4. Οικονομικές Επιπτώσεις της Κρουαζιέρας: Ευρώπη

Στην περίπτωση της Ε.Ε. η σημαντική συμβολή της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας αποδίδεται κυρίως σε τρεις παράγοντες:

- i. Η πλειοψηφία των νέων παραγγελιών για την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων τοποθετείται σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία (βλ. Ιταλία, Γαλλία), τα οποία έχουν υψηλή εξειδίκευση στην κατασκευή αυτών των πλοίων.
- ii. Σημαντικός αριθμός επιβατών κρουαζιέρας προέρχεται από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης –συγκεκριμένα από τη Γερμανία, την Αγγλία, την Ισπανία και την Ιταλία.
- iii. Στην πληθώρα των προορισμών κρουαζιέρας, κυρίως στη Μεσόγειο και κατά δεύτερο λόγο στη Βόρεια Ευρώπη -με αποτέλεσμα τη δυναμική της κρουαζιέρας και των σχετικών δραστηριοτήτων να συνοδεύει η αύξηση των δαπανών που πραγματοποιούνται από τους επιβάτες, τις εταιρείες κρουαζιέρας, και τα μέλη του πληρώματος των κρουαζιερόπλοιων.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της μελέτης, του Ευρωπαϊκού Τμήματος της Ένωσης Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA Europe) που δημοσιεύτηκε το 2016, η άμεση οικονομική συμβολή των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας στην ευρωπαϊκή οικονομία ανήλθε σε €16,89 δισ. (δαπάνες εταιρειών κρουαζιέρας, επιβατών και μελών πληρώματος). Συνεκτιμώντας τις έμμεσες και συνεπαγόμενες δαπάνες, η μελέτη υπολογίζει τη συνολική οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στην ευρωπαϊκή οικονομία σε €40,95 δισ., ένα μέγεθος που αντιστοιχεί στη διατήρηση 360.571 θέσεων εργασίας στην ευρωπαϊκή ήπειρο.¹³

¹³. CLIA Europe (2016).

Τα €16,89 δισ. των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας κρουαζιέρας προέρχονται από:

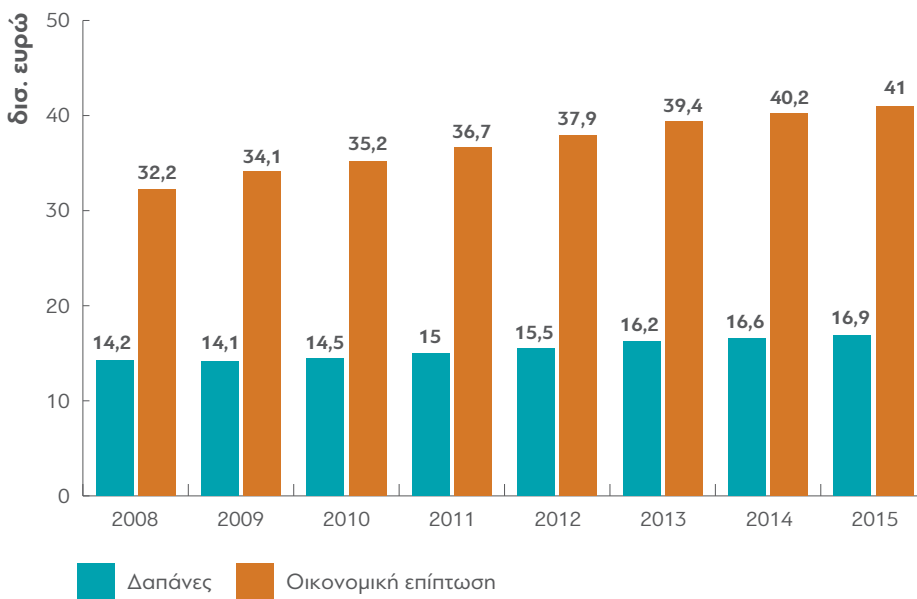
- €6,9 δισ. έξοδα που πραγματοποιούν ετησίως οι εταιρείες κρουαζιέρας,

- €3,83 δισ. δαπάνες επιβατών και μελών πληρώματος,
- €1,55 δισ. κόστος μισθοδοσίας των εργαζομένων στις εταιρείες κρουαζιέρας.

Σε αυτά θα πρέπει να προστεθεί και το ποσό των €4,6 δισ. το οποίο αντιστοιχεί στην αξία των ναυπηγήσεων κρουαζιερόπλοιων για το συγκεκριμένο έτος στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία.

Η εξέλιξη της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας στην Ευρώπη για την περίοδο 2008 – 2015 (Γράφημα 39) καταγράφει τη δυναμική της κρουαζιέρας και το μέγεθος των συνολικών επιπτώσεων της, και κατ'έκταση και τις ωφέλειες που μπορεί να διεκδικήσει ένας προορισμός που θα αυξήσει τις δραστηριότητες κρουαζιέρας που φιλοξενεί. Η αύξηση του οικονομικού αντίκτυπου που προκαλεί η κρουαζιέρα στην Ευρώπη είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς για τα τελευταία οκτώ έτη για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, οι άμεσες δαπάνες της κρουαζιέρας στην Ευρώπη αυξήθηκαν κατά 19%, ενώ ο συνολικός οικονομικός αντίκτυπος αυξήθηκε κατά 27,3%.

Γράφημα 39: Άμεσες Δαπάνες και Συνολική Οικονομική Επίπτωση της Κρουαζιέρας στην Ευρώπη, 2008-2015



Πηγή: Ιδία επεξεργασία με στοιχεία από CLIA Europe (2015) και (2016).

Την πρώτη θέση καταλαμβάνει η Ιταλία με €4,55 δισ., μια χώρα που διαθέτει ναυπηγεία που δραστηριοποιούνται στην κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, σημαντικά λιμάνια προορισμούς για τα κρουαζιερόπλοια, είναι έδρα ορισμένων εταιρειών κρουαζιέρας και αποτελεί μια σημαντική αγορά προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας. Τη δεύτερη θέση καταλαμβάνει το Ηνωμένο Βασίλειο με €3,26 δισ., με τη χώρα να αποτελεί βάση λειτουργίας εταιρειών κρουαζιέρας και τη δεύτερη σημαντικότερη πηγή επιβατών κρουαζιέρας στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Στην τρίτη θέση βρίσκεται η Γερμανία, με συνολική ωφέλεια €2,95 δισ., η οποία αποτελεί τη μεγαλύτερη πηγή επιβατών κρουαζιέρας στην Ευρώπη, διαθέτει ναυπηγεία κατασκευής κρουαζιερόπλοιων, ενώ αποτελεί και έδρα ορισμένων εταιρειών κρουαζιέρας.

Ε4.1. Μελέτη Περίπτωσης Οικονομικών Επιπτώσεων Κρουαζιέρας σε Μεσογειακό Λιμένα-Αφετηρίας: Βαρκελώνη

Η Βαρκελώνη αποτελεί το μεγαλύτερο λιμένα κρουαζιέρας στην Ευρώπη και στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, και τον τέταρτο μεγαλύτερο λιμένα στον κόσμο (οι τρεις μεγαλύτεροι λιμένες, ως προς τον αριθμό φιλοξενούμενων επιβατών κρουαζιέρας ετησίως, βρίσκονται στη Φλόριντα των Η.Π.Α.: Miami, Port Everglades και Port Canaveral). Την περίοδο 2000 έως 2014 ο λιμένας της Βαρκελώνης διέθεσε €109 εκατ. σε υποδομές κρουαζιέρας. Σήμερα διαθέτει έξι διεθνείς τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας και προγραμματίζει να προσθέσει έναν έβδομο, τον Terminal E, ο οποίος κατασκευάζεται και θα λειτουργήσει μετά από επενδύσεις που προσεγγίζουν τα €30 εκατ. ενός από τους μεγαλύτερους ομίλους κρουαζιέρας, της Carnival Corporation.

Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του λιμένα της Βαρκελώνης που πραγματοποιήθηκε από το University of Barcelona¹⁴ σε συνεργασία με τον Οργανισμό Τουρισμού της Βαρκελώνης, οι δραστηριότητες κρουαζιέρας που φιλοξενούνται παράγουν συνολικά ετήσια έσοδα €796 εκατ., συμβάλλοντας κατά €413,2 εκατ. στο τοπικό (καταλανικό) ΑΕΠ. Για την εξυπηρέτηση των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας απασχολούνται στην πόλη της Βαρκελώνης περίπου 7.000 εργαζόμενοι.

14. University of Barcelona (2014).

Ειδικότερα, οι άμεσες δαπάνες που παράγονται από την πραγματοποίηση της κρουαζιέρας ανέρχονται σε €442,5 εκατ. ετησίως και οφείλονται σε τρεις παράγοντες: εταιρείες κρουαζιέρας (€121,2 εκατ.), επιβάτες (€315,8 εκατ.) και πλήρωμα (€5,5 εκατ.). Η αρχική δαπάνη παράγει έμμεσες και παράγωγες οικονομικές επιπτώσεις ύψους €353,5 εκατ. ετησίως, ανεβάζοντας τον συνολικό κύκλο των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας που φιλοξενούνται στο λιμάνι στα €796 εκατ. Ο κλάδος παράγει επίσης φόρους εισοδήματος που ανέρχονται σε €152 εκατ. Η πόλη της Βαρκελώνης καρπώνεται το 75% των συνολικών δαπανών (σε απόλυτες τιμές €313,4 εκατ. συμβολή στο ΑΕΠ, και 5.039 θέσεις εργασίας).

Η άφιξη κάθε κρουαζιερόπλοιου στον λιμένα της Βαρκελώνης σημαίνει ένα ημερήσιο έσοδο €2,2 εκατ. για την ευρύτερη περιοχή της Καταλονίας, με το €1,7 εκατ. να παράγεται στην πόλη της Βαρκελώνης. Κάθε ελλιμενισμός κρουαζιερόπλοιου στον λιμένα της Βαρκελώνης παράγει, κατά μέσο όρο, έσοδα ενός εκατομμυρίου ευρώ, συμβάλλει €0,5 εκατ. στην ευρύτερη οικονομία και παράγει εννέα θέσεις εργασίας, επτά εκ των οποίων στη Βαρκελώνη.

Εξίσου σημαντικά είναι και τα πολλαπλασιαστικά οφέλη που παράγονται και τα οποία σχεδόν διπλασιάζουν τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις της κρουαζιέρας. Ειδικότερα, για κάθε €100 άμεσων δαπανών παράγονται €80, και για κάθε 100 θέσεις εργασίας διατηρούνται 68 επιπλέον θέσεις εργασίας χάρη στις έμμεσες και παράγωγες επιπτώσεις.

Να σημειωθεί ότι τα ευρήματα διαπιστώνουν θετικές επιπτώσεις όχι μόνο στον τομέα του τουρισμού, αλλά και σε αρκετούς άλλους τομείς της οικονομίας. Η διαπίστωση θεμελιώνεται στην κατανομή των θέσεων εργασίας που διατηρούνται χάρη στην κρουαζιέρα: οι 3.995 θέσεις εργασίας αφορούν στον κλάδο του τουρισμού και οι υπόλοιπες 2.764 άλλους τομείς, όπως η εφοδιαστική αλυσίδα, η παραγωγή τροφίμων, οι μεταλλικές κατασκευές, οι χημικές βιομηχανίες, οι υπηρεσίες υγείας και η διαχείριση αποβλήτων.

E5. Οι Θετικές Οικονομικές Επιπτώσεις της Κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους παραδοσιακότερους προορισμούς κρουαζιέρας στον κόσμο, ενώ η πραγματοποίηση κρουαζιέρας στις ελληνικές και γειτονικές θάλασσες διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της σύγχρονης κρουαζιέρας. Παρά το γεγονός ότι στη σημερινή πραγματικότητα η κρουαζιέρα μπορεί να αποτελέσει σημαντική οικονομική δραστηριότητα με πολλαπλές οικονομικές ωφέλειες για τη δοκιμαζόμενη ελληνική οικονομία, δεν υπάρχει κάποια σχετική αναλυτική μελέτη ακριβούς εκτίμησης των οικονομικών επιπτώσεων που παράγει.

Η Ελλάδα βρέθηκε το 2015 στην 8η θέση των χωρών της Ε.Ε. από άποψη οικονομικής ωφέλειας από τη δραστηριότητα κρουαζιέρας, με τις εν λόγω ωφέλειες να ανέρχονται το 2015 σε €489 εκατ.¹⁵ Σύμφωνα με τις προβλέψεις σχετικής μελέτης της PwC¹⁶ - στη βάση των δεδομένων του έτους 2015- εάν διατηρηθούν οι σημερινοί ρυθμοί μεταβολής, το 2021 η κρουαζιέρα θα αποτελεί το 10% των συνολικών αφίξεων τουριστών στη χώρα μας και 3% των συνολικών εσόδων.

15. BCLIA Europe (2016).
16. PwC-REMACO (2016).

Εκτός από τις προαναφερθείσες εκθέσεις, η μόνη πηγή πληροφόρησης για τις οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας στην Ελλάδα είναι η έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος¹⁷ για τις εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών. Η συγκεκριμένη έκθεση βασίζεται στην επεξεργασία δευτερογενών δεδομένων και όχι σε πρωτογενή έρευνα. Με βάση τα πλέον πρόσφατα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, η συνολική οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στη χώρα το 2016 ανήλθε σε €509 εκατ.

17. ΤτΕ (2017).

Ο Πειραιάς βρίσκεται στην πρώτη θέση από πλευράς ωφελειών, με την Τράπεζα της Ελλάδος να εκτιμά ότι η περιοχή επωφελείται από το 43,8% της συνολικής οικονομικής επίπτωσης. Στη δεύτερη θέση βρίσκεται η Κέρκυρα με το 14,7% των εισπράξεων και στην τρίτη θέση η Σαντορίνη, όπου καταγράφεται το 8,6% των συνολικών επιπτώσεων.

Σημαντικό στοιχείο της έκθεσης της Τράπεζας της Ελλάδος αποτελεί το γεγονός ότι το 90,9% των επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα είναι διερχόμενοι (transit) επιβάτες και μόλις το 9,1% αποτελούν επιβάτες που

ξεκινούν ή ολοκληρώνουν την κρουαζιέρα τους σε κάποιο ελληνικό λιμάνι (επιβάτες home-porting).

Για τους επιβάτες home-porting, η έκθεση της ΤτΕ εκτιμά ότι κάθε επιβάτης δαπανά κατά μέσο όρο €139. Συγκεκριμένα, κάθε επιβάτης που έχει έναν ελληνικό λιμένα ως λιμένα αφετηρίας-ολοκλήρωσης της κρουαζιέρας καταναλώνει:

- €34 ευρώ για αγορές
- €34 για διαμονή
- €26 σε ξεναγήσεις/μουσεία
- €6 σε μεταφορές
- €39 για λοιπές δαπάνες

Να σημειωθεί ότι εμπειρικές μελέτες σε επίπεδο λιμένα δείχνουν ότι η συγκεκριμένη εκτίμηση είναι μάλλον συντηρητική (βλ., Μελέτη περίπτωσης Πειραιά όπου το ποσό ανέρχεται σε €160 για το σύνολο των επιβατών), εκτίμηση στην οποία συνηγορεί το ιδιαίτερα χαμηλό ποσό δαπανών για μεταφορές (μόλις €6) το οποίο συμπεριλαμβάνει και τη μεταφορά από/προς το αεροδρόμιο μεταφορά. Σε κάθε περίπτωση υπολείπεται από την προαναφερθείσα εκτίμηση της CLIA για δαπάνη στον λιμένα-αφετηρίας \$310,76 ανά επιβάτη.

Ε6. Ο Αντίκτυπος της Κρουαζιέρας στις Τοπικές Οικονομίες

Παρά το γεγονός ότι μελέτες εκτίμησης οικονομικών επιπτώσεων της κρουαζιέρας χρησιμοποιούνται συχνά ως εργαλείο προβολής των ωφελειών της κρουαζιέρας, αλλά και ως μέσο αύξησης της κοινωνικής αποδοχής της συγκεκριμένης δραστηριότητας, δεν υφίσταται κάποια σχετική προσπάθεια αποτύπωσης των ωφελειών στο σύνολο της χώρας.

Δύο μελέτες που έχουν εκπονηθεί στις αρχές της δεκαετίας σε συγκεκριμένους λιμένες, με στόχο την αποτίμηση των ωφελειών που παράγει η κρουαζιέρα μας δίνουν ενδείξεις των ωφελειών που δημιουργεί η κρουαζιέρα στους συγκεκριμένους προορισμούς που εξυπηρετούν. Η πρώτη έρευνα εκτίμησε τις οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας σε ένα νησιωτικό προορισμό κρουαζιέρας¹⁸ και πιο συγκεκριμένα στη Χίο, ενώ η δεύτερη έρευνα εξέτασε το μεγαλύτερο ελληνικό λιμάνι κρουαζιέρας, τον Πειραιά¹⁹.

¹⁸. Lekakou M, Stefanidaki, E. and Vaggelas, G.K. (2011).

¹⁹. Stefanidaki E. and Lekakou, M. (2012).

Ε6.1. Η περίπτωση του Πειραιά

Όσον αφορά στις οικονομικές επιπτώσεις που προήλθαν από οικονομική δραστηριότητα της κρουαζιέρας στον λιμένα του Πειραιά, υπολογίστηκε ότι το έτος 2008 οι άμεσες δαπάνες που κατευθύνθηκαν στην τοπική οικονομία ανήλθαν σε €220,7 εκατ. (Πίνακας 24) – τα δεδομένα προήλθαν από πρωτογενή έρευνα (ερωτηματολόγιο σε επιβάτες κρουαζιέρας, συνεντεύξεις με εμπειρογνώμονες του κλάδου) και από δευτερογενείς πηγές δεδομένων.

Η σημαντικότερη πηγή εσόδων για την τοπική οικονομία είναι οι δαπάνες των επιβατών, οι οποίες για το ίδιο έτος (2008) ανήλθαν σε €108,4 εκατ. με τη μέση δαπάνη ανά επιβάτη να διαμορφώνεται σε €94,2. Οι επιμέρους κατηγορίες δαπανών των επιβατών κρουαζιέρας παρουσιάζονται στον Πίνακα 25.

Πίνακας 24: Εκτίμηση Άμεσων Δαπανών Δραστηριότητας Κρουαζιέρας στην Περίπτωση του Πειραιά (σε €, 2008)

Κατηγορία Δαπάνης	Συνολικό ποσό Δαπάνης
Φόροι (Πλοηγική υπηρεσία, φόροι)	€1.091.953
Λιμενικές χρεώσεις	€4.579.886
Έξοδα προμηθειών κρουαζιερόπλοιου	€7.949.293
Δαπάνες καυσίμων κρουαζιερόπλοιων	€98.752.577
Δαπάνες επιβατών κρουαζιέρας	€108.359.541
ΣΥΝΟΛΟ	€220.738.465

Πηγή: Stefanidaki & Lekakou (2012)

Πίνακας 25: Δαπάνες Επιβατών Κρουαζιέρας ανά Κατηγορία: Πειραιάς (σε εκατ. €, 2008)

Κατηγορία Δαπάνης Επιβατών	Δαπάνη	% επί της Συνολικής Δαπάνης
Διατροφή και διαμονή	€47,55	43,87%
Μεταφορές	€8,96	8,26%
Αναψυχή-Διασκέδαση	€7,8	7,19%
Αγορές λιανικής	€26,35	24,32%
Λοιπές δαπάνες	€17,73	16,35%
ΣΥΝΟΛΟ	€108,37	100%

Πηγή: Stefanidaki and Lekakou (2012).

* Για την μετατροπή των οικονομικών μεγεθών σε ευρώ χρησιμοποιήθηκε η ισοτιμία της 2ας Ιουνίου 2008 σύμφωνα με το Δελτίο συναλλαγματικών ισοτιμιών αναφοράς της Τράπεζας της Ελλάδος

Η βασικότερη κατηγορία δαπανών για τους επιβάτες κρουαζιέρας στον Πειραιά είναι η διατροφή και η διαμονή εκτός του κρουαζιερόπλοιου με ποσοστό 43,87% των συνολικών δαπανών και ακολουθούν οι αγορές λιανικής με ποσοστό 24,32%.

Ε6.2. Η Περίπτωση της Χίου

Το 2009 πραγματοποιήθηκε έρευνα εκτίμησης των οικονομικών επιπτώσεων της κρουαζιέρας στο νησί της Χίου το οποίο τη συγκεκριμένη χρονιά είχε

δεχτεί 22 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων.²⁰ Στόχος της έρευνας ήταν ο υπολογισμός των δαπανών από τους επιβάτες κρουαζιέρας όσο και από τα μέλη πληρώματος των κρουαζιερόπλοιων, μέσω συλλογής πρωτογενών στοιχείων, ενώ η έρευνα περιλάμβανε και την εξέταση των κοινωνικό-οικονομικών χαρακτηριστικών των επιβατών, όπως για παράδειγμα η οικογενειακή τους κατάσταση, το φύλλο και η ηλικία τους, το οικογενειακό εισόδημα κ.ά.

²⁰. Lekakou, M. Stefanidaki, E. and Vaggelas, G.K. (2011).

Ο Πίνακας 26 παρουσιάζει την κατανομή των δαπανών ανά κατηγορία δαπάνης διακρίνοντας σε δαπάνες επιβατών κρουαζιέρας και δαπάνες που πραγματοποίησαν τα μέλη του πληρώματος. Το 75% των επιβατών πραγματοποίησε κάποια δαπάνη κατά τη διάρκεια της ολιγόωρης παραμονής του στο νησί, με τη μέση δαπάνη ανά επιβάτη να διαμορφώνεται στα €40,5. Ένα σημαντικό στοιχείο της μελέτης είναι το γεγονός ότι τα μέλη πληρώματος των κρουαζιερόπλοιων παρουσίασαν μεγαλύτερη κατά κεφαλή δαπάνη. Η συγκεκριμένη δαπάνη διαμορφώνεται στα €49,45, δαπάνη περίπου 20% υψηλότερη σε σχέση με εκείνη των επιβατών κρουαζιέρας.

Πίνακας 26: Δαπάνες Επιβατών Κρουαζιέρας και μελών Πληρώματος ανά Κατηγορία: Χίος (σε €)

Κατηγορία Δαπάνης	Μέση Δαπάνη ανά Επιβάτη	Μέση Δαπάνη ανά μέλος Πληρώματος
Εστιατόρια	€6,93	€12,16
Καφετέριες	€2,70	€4,45
Ταξί και λεωφορεία	€8,58	€0,11
Ενοικιάσεις αυτοκινήτων	€0,80	-
Μουσεία και αρχαιολογικοί χώροι	€0,32	-
Διασκέδαση	€0,52	-
Είδη ρουχισμού	€6,65	€5,94
Αναμνηστικά	€11,67	€3
Άλλες δαπάνες	€2,38	€23,78
ΣΥΝΟΛΟ	€40,5	€49,45

Πηγή: Lekakou, M. Stefanidaki, E. and Vaggelas, G.K. (2011).

Το 1/3 των δαπανών των επιβατών αφορούν την αγορά αναμνηστικών και παραδοσιακών τοπικών προϊόντων, ενώ η συνολική κατηγορία «αγορές», στην οποία συμπεριλαμβάνονται και τα ενδύματα, τα καλλυντικά, τα κοσμήματα και οι λοιπές αγορές αποτελούν το 45,2%. Δεύτερη σημαντικότερη κατηγορία δαπανών είναι τα μεταφορικά μέσα και ειδικότερα τα ταξί, η οποία αποτελεί το 21% των συνολικών δαπανών. Οι συγκεκριμένες δαπάνες πραγματοποιήθηκαν από επιβάτες που δεν αγόρασαν κάποια οργανωμένη εκδρομή από το πλοίο και επέλεξαν να κάνουν μόνοι τους κάποια περιήγηση. Το 17% αποτελούν οι δαπάνες φαγητού, στις οποίες αν προστεθούν και οι δαπάνες στις καφετέριες, φθάνουν το 24,3%. Τέλος, οι ενοικιάσεις αυτοκινήτων αποτελούν το 2% και οι δαπάνες επίσκεψης σε αρχαιολογικούς χώρους και μουσεία το 2,5% των δαπανών.

Σε ό,τι αφορά στα μέλη του πληρώματος, το μεγαλύτερο ποσοστό των δαπανών τους καταλαμβάνουν τα εστιατόρια (24,58%), η αγορά ηλεκτρονικών ειδών (16,43%) και οι αγορές ρουχισμού (12,01%).

Ε7. Πολλαπλασιασμός Ωφελειών στον Λιμένα-Αφετηρία

Τα ποικίλα οφέλη της κρουαζιέρας για έναν λιμένα αλλά και για την αντίστοιχη ενδοχώρα πολλαπλασιάζονται, όταν αυτός λειτουργεί ως λιμένας αφετηρίας.

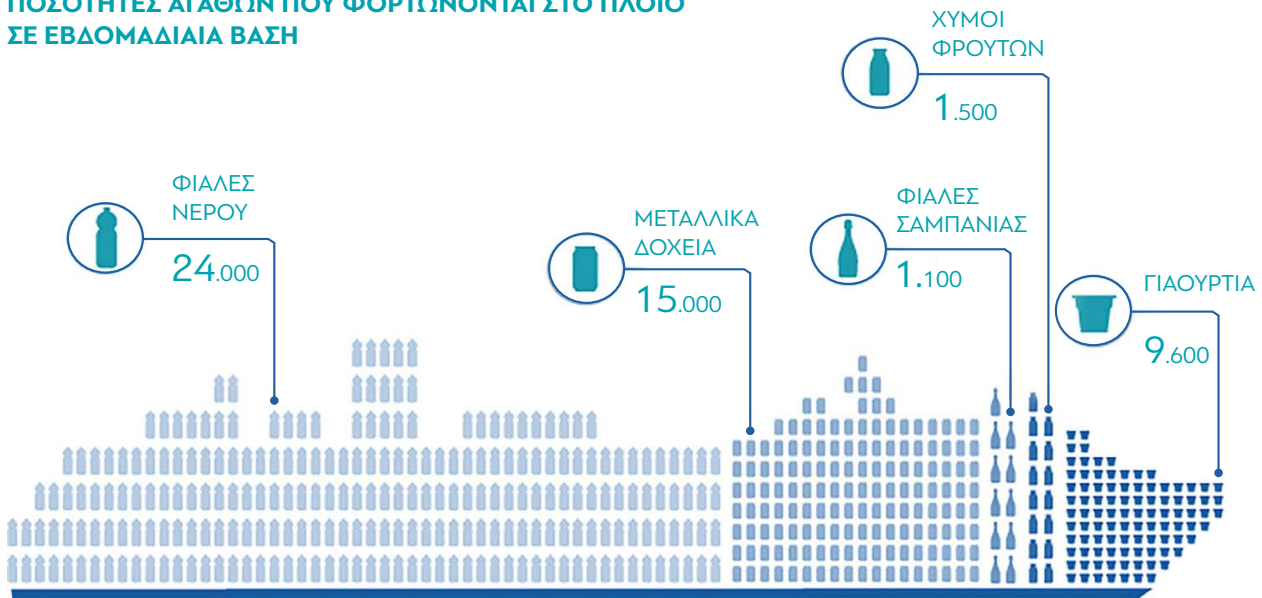
Οι αυξημένες ωφέλειες παράγονται από την πολλαπλότητα των υπηρεσιών που καλούνται να εξυπηρετήσουν τη συγκεκριμένη λειτουργία του λιμένα. Τα κρουαζιερόπλοια σε αυτή την περίπτωση ελλιμενίζονται για αρκετά σημαντικά χρονικά διαστήματα, ώστε οι επιβάτες να έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιούν αεροπορικές ανταποκρίσεις προς το σημείο αναχώρησης της κρουαζιέρας τους ή από το σημείο τερματισμού της κρουαζιέρας που έχουν πραγματοποιήσει. Οι επιβάτες περνούν από τελωνειακές διαδικασίες και υπηρεσίες ελέγχου διαβατηρίων, ενώ προσφέρονται και υπηρεσίες διαχείρισης των αποσκευών αυτών, π.χ. να σαρωθούν και να φορτωθούν οι αποσκευές των αφικνούμενων επιβατών, αλλά και να περάσουν οι επιβάτες από τον απαραίτητο έλεγχο εισιτηρίων και διαβατηρίων.

Παράλληλα, υπάρχει μία αλυσίδα από προσφερόμενες υπηρεσίες ώστε να πραγματοποιηθεί ο ανεφοδιασμός του πλοίου με τις προμήθειες για την επόμενη κρουαζιέρα, καθώς και με τα απαραίτητα καύσιμα. Η σημαντικότητα της εν λόγω αλυσίδας επιβεβαιώνεται αν υπολογίσει κάποιος τον σημαντικό αριθμό των αγαθών προς κατανάλωση που προμηθεύεται εβδομαδιαίως ένα κρουαζιερόπλοιο στον λιμένα-αφετηρίας.

Στο Σχήμα 3 δίνεται ένα ενδεικτικό παράδειγμα: οι προμήθειες του κρουαζιερόπλοιου Costa Pacifica, πλοίου χωρητικότητας 3.780 επιβατών, με 1.056 επιβάτες και μήκος 290 μέτρα. Έκτος του κύκλου εργασιών για την προμήθεια των σχετικών αγαθών είναι σημαντικός και ο κύκλος εργασιών που συνδέεται με τις ευκολίες υποδοχής των αποβλήτων που παράγονται από την κατανάλωση όλων των προϊόντων κατά την πραγματοποίηση μίας κρουαζιέρας.

Σχήμα 3: Παράδειγμα Ποσοτήτων Εβδομαδιαίων Προμηθειών Κρουαζιερόπλοιου: Costa Pacifica

ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΑΓΑΘΩΝ ΠΟΥ ΦΟΡΤΩΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ΣΕ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΒΑΣΗ



Πηγή: MedCruise (2016b).

Στον λιμένα αφετηρίας μπορεί να πραγματοποιηθούν μικροεπισκευές κατά την παραμονή του πλοίου στο λιμάνι, ενώ ένα μέρος του πληρώματος έχει τη δυνατότητα να επισκεφτεί τον προορισμό και να επιστρέψει στο πλοίο πριν από την αναχώρησή του. Η πλειοψηφία των επιβατών θα επιβιβαστεί/αποβιβαστεί στον επιβατικό τερματικό σταθμό του λιμένα, ο οποίος απαιτεί ειδικές εγκαταστάσεις όπως κτίριο επιβατών, χώρο στάθμευσης αλλά και μεταφοράς μεγάλου αριθμού ατόμων στο αεροδρόμιο που ξεκινούν ή τελειώνουν την κρουαζιέρα τους.

Τα χαρακτηριστικά των λιμένων αφετηρίας είναι συγκεκριμένα, και οι σύγχρονες υπηρεσίες που παρέχουν σε εταιρείες κρουαζιέρας και επιβάτες με αποτελεσματικό και αποδοτικό τρόπο έχουν καταγραφεί (βλ. Κεφάλαιο Δ). Η ανάπτυξη των λιμένων του ελληνικού λιμενικού συστήματος που έχουν τη δυνατότητα να λειτουργήσουν ως λιμένες αφετηρίας, θα συμβάλει, χωρίς αμφισβήτηση, σημαντικά στην τοπική και ευρύτερη οικονομία.

Ε8. Η «Κοινωνική Ενσωμάτωση» των Λιμένων

Να σημειωθεί ότι όσον αφορά στην ίδια τη λιμενική βιομηχανία, το σχετικό ενδιαφέρον των λιμένων συνδέεται αφενός με τις άμεσες οικονομικές ωφέλειες που παράγει ο ελλιμενισμός των πλοίων και η φιλοξενία επιβατών και, αφετέρου, με την αυξημένη σημασία της «κοινωνικής ενσωμάτωσης» και συνεισφοράς των λιμένων στις πόλεις που τους φιλοξενούν, ως αντιστάθμισμα της αξιοσημείωτης ανάπτυξης των εμπορικών δραστηριοτήτων (μεταφορά εμπορευμάτων) και των αρνητικών εξωτερικών επιπτώσεων που αυτές παράγουν (επέκταση χερσαίας ζώνης λιμένα, πολλαπλάσιο μεταφορικό έργο από/προς τον λιμένα, αύξηση περιβαλλοντικού αποτυπώματος λειτουργίας λιμένων, κ.λπ.).

Ε9. Εξωτερικές Επιπτώσεις από την Αύξηση των Δραστηριοτήτων Κρουαζιέρας

Όπως σε κάθε οικονομική δραστηριότητα, οι θετικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας σε ένα λιμάνι και ένα προορισμό, συνοδεύονται και από ορισμένες εξωτερικές επιπτώσεις που χρειάζεται να περιοριστούν ώστε να μην προκαλέσουν σημαντικές πιέσεις στις τοπικές κοινωνίες. Η κρουαζιέρα και ιδίως οι επιβάτες κρουαζιέρας ασκούν πιέσεις στα κοινωφελή δίκτυα και συστήματα υπηρεσιών ενός προορισμού. Ενδεικτικά, η αύξηση της δραστηριότητας της κρουαζιέρας προκαλεί την επιβάρυνση των μεταφορικών δικτύων και των μέσων μεταφοράς με την αύξηση των απορριμμάτων. Οι επιπτώσεις είναι σημαντικές ιδίως όταν ο αριθμός των επιβατών που αποβιβάζεται ταυτόχρονα σε έναν προορισμό είναι πολύ μεγάλος. Ενδεικτικό παράδειγμα στην Ελλάδα είναι η Σαντορίνη, όπου σε ημέρες υψηλής κίνησης, με ταυτόχρονες προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων, περίπου 10.000 επιβάτες κρουαζιέρας αποβιβάζονται στο νησί των 13.400 κατοίκων (αριθμός που ισοδυναμεί με το 75% του μόνιμου πληθυσμού), ενώ την ίδια στιγμή εξωτερικές οικονομίες παράγονται και από τους τουρίστες που βρίσκονται στο νησί.

Από την πλευρά του κρουαζιερόπλοιου οι επιπτώσεις εντοπίζονται κυρίως σε θέματα ρύπανσης. Το κρουαζιερόπλοιο καθ' όλη τη διάρκεια της παραμονής του σε ένα λιμάνι λειτουργεί τις ηλεκτρογεννήτριές του προκειμένου να έχει επάρκεια ηλεκτρικής ενέργειας για να λειτουργούν οι διάφοροι χώροι του και να εξυπηρετούνται οι επιβάτες του. Η λειτουργία των ηλεκτρομηχανών δημιουργεί ατμοσφαιρική ρύπανση στην περιοχή πέριξ του λιμένα. Ήδη είναι σε εξέλιξη επενδύσεις σε λιμένες αλλά και σχετικές κανονιστικές πρωτοβουλίες, προκειμένου τα λιμάνια να προσφέρουν τη δυνατότητα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στο πλοίο από εγκαταστάσεις της ξηράς, ενώ η ίδια η βιομηχανία κρουαζιέρας ναυπηγεί ήδη κρουαζιερόπλοια που καταναλώνουν φυσικό αέριο (LNG) προκειμένου να μειωθούν οι ατμοσφαιρικοί ρύποι.

Μια πρόσθετη επίπτωση των κρουαζιερόπλοιων έχει να κάνει με την αισθητική αλλοίωση του τοπίου του προορισμού, ιδιαίτερα σε περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Ενδεικτικό στην περίπτωση αυτή είναι το παράδειγμα της Βενετίας, όπου ένας από τους λόγους απαγόρευσης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων στον κεντρικό λιμένα της πόλης ήταν η αλλοίωση του χαρακτήρα και του τοπίου της πόλης από τους μεγάλους όγκους των κρουαζιερόπλοιων.

Όπως διαπιστώνεται, σε σημαντικό βαθμό οι εξωτερικές επιπτώσεις μπορούν να περιοριστούν μέσω της ανάληψης κατάλληλων πρωτοβουλιών σε τοπικό επίπεδο, ορισμένες φορές από τους ίδιους τους λιμένες κρουαζιέρας. Θέματα επιβάρυνσης προορισμών κρουαζιέρας μπορούν να περιοριστούν μέσω προγραμμάτων ορθολογικής κατανομής των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της κρουαζιέρας μπορεί να περιοριστεί μέσω κατάλληλων υποδομών για τη χρήση εναλλακτικού καύσιμου.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
Οκτώβριος 2017

Σύγχρονη Κρουαζιέρα: Δομή, Χαρακτηριστικά, Ευκαιρίες Ανάπτυξης



ΣΤ1. Εισαγωγή

Η κρουαζιέρα ορίζεται ως ένα μείγμα θαλάσσιας μεταφοράς που περιλαμβάνει μία ή περισσότερες διανυκτερεύσεις σε θαλάσσιο σκάφος χωρητικότητας τουλάχιστον 49 επιβατών, και ταξιδιωτικές και τουριστικές υπηρεσίες που διευκολύνουν την αναψυχή των επιβατών. Σε αντίθεση με τις συμβατικές μορφές τουρισμού, το μέσο μεταφοράς, δηλαδή το κρουαζιερόπλοιο, αποτελεί βασικό στοιχείο της εμπειρίας των επιβατών.

Η δομή της σύγχρονης κρουαζιέρας καθορίζεται από τρία στοιχεία:

- I. **Τα προσφερόμενα δρομολόγια:** Οι κρουαζιέρες συνήθως διαρκούν από τρεις μέχρι 12 ημέρες, με το μέσο όρο να εμφανίζεται στις 7,2 μέρες. Να σημειωθεί ότι δεν είναι λίγες οι κρουαζιέρες που διαρκούν μήνα(-ες), ενώ οι ημερήσιες κρουαζιέρες δε συμπεριλαμβάνονται, εξ ορισμού, στην έννοια της κρουαζιέρας. Η ελκυστικότητα, η εποχικότητα, η διαθεσιμότητα και οι προτιμήσεις των δυνητικών επιβατών επιδρούν καταλυτικά στις επιλογές των εταιρειών που προσφέρουν κρουαζιέρες, και συνεπώς στη δομή της βιομηχανίας.
- II. **Τη διαχείριση του στόλου που διαθέτει κάθε εταιρεία κρουαζιέρας (αριθμός και το μέγεθος των κρουαζιερόπλοιων) ως προς τη γεωγραφική περιοχή στην οποία δραστηριοποιούνται:** Οι κρουαζιέρες πραγματοποιούνται από έναν στόλο που αναπτύσσει δραστηριότητα σε διαφορετικές περιοχές, ενώ προσφέρονται και ορισμένες κρουαζιέρες με «παγκόσμια» γεωγραφική κάλυψη. Η ευελιξία της διαχείρισης του στόλου, καθώς και η γεωγραφική κατανομή της δραστηριοποίησής του είναι καθοριστικά. Τα πλοία αποτελούν πάγια περιουσιακά στοιχεία τα οποία προσφέρουν κρουαζιέρες σε μια συγκεκριμένη περιοχή (π.χ. Μεσόγειος), αλλά μεταφέρονται εύκολα μεταξύ των διακριτών αγορών (π.χ. από Μεσόγειο σε Καραϊβική, ή και από Ανατολική σε Δυτική Μεσόγειο) ακόμη και εντός του ίδιου ημερολογιακού έτους, περιορίζοντας την έκθεσή τους σε οικονομικές προκλήσεις και πολιτικές συνθήκες, όπως και στην εποχικότητα του τουριστικού προϊόντος.

III. **Τους λιμένες που επιλέγονται είτε ως λιμένες-αφετηρίας (home-ports) είτε ως λιμένες προσέγγισης (port-calls):** Μεταξύ του λιμένα αφετηρίας και ολοκλήρωσης μίας κρουαζιέρας, το πλοίο προσεγγίζει συνήθως τρεις με πέντε λιμένες. Η επιλογή λιμένα για την αφετηρία και τον τερματισμό της κρουαζιέρας (καθώς η κρουαζιέρα αναφέρεται σε κυκλική διαδρομή), η επιλογή λιμένα ενδιάμεσης προσέγγισης για ολιγόωρη ή πολύωρη επίσκεψη του προορισμού, η συχνότητα των προσεγγίσεων και ο προγραμματισμός τους σε βάθος χρόνου, αποτελούν κρίσιμες αποφάσεις για τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Η σύγχρονη κρουαζιέρα είναι μια εξαιρετικά κερδοφόρα παγκοσμιοποιημένη δραστηριότητα. Αρχικά, η κρουαζιέρα απευθυνόταν σε ταξιδιώτες υψηλότερων εισοδηματικών στρωμάτων που επιθυμούσαν να απολαμβάνουν διακοπές σε πλοία που προσεγγίζαν ένα ή περισσότερα λιμάνια στις Η.Π.Α. και στην Καραϊβική. Σήμερα, κρουαζιέρες προσφέρονται και στις πέντε ηπείρους με «πλωτά ξενοδοχεία» που φιλοξενούν μεγάλο αριθμό επιβατών, διαφορετικού κοινωνικοοικονομικού επιπέδου, και με την Καραϊβική και τη Μεσόγειο να παραμένουν οι γεωγραφικά πιο δημοφιλείς περιοχές κρουαζιέρας.

Η Μεσόγειος είναι η περιοχή που στις αρχές του 21^{ου} αιώνα αναπτύχθηκε γρηγορότερα από οποιαδήποτε άλλη περιοχή στον κόσμο, με τη Βόρεια Ευρώπη, την Αλάσκα και τη Νότια Αμερική να αποτελούν περιοχές με επίσης μεγάλη ανάπτυξη. Η δραστηριότητα αναπτύσσεται σήμερα σημαντικά και σε άλλα μέρη, ιδιαίτερα την Ασία, με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Οι εξελίξεις στην Ασία οδηγούν πολλούς στο να χαρακτηρίσουν την περιοχή ως «την επόμενη μεγάλη ευκαιρία για την περαιτέρω εξάπλωση της βιομηχανίας». Εξίσου δυναμική εμφανίζεται και η αγορά της Αυστραλίας, ενώ και η Αφρική αποτελεί ήδη στόχο ορισμένων εταιρειών.

Η διαχρονική ανάπτυξη της κρουαζιέρας βασίζεται σε μια σειρά από παραμέτρους. Στους κύριους παράγοντες ανάπτυξης της κρουαζιέρας σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή συμπεριλαμβάνονται, εκτός από τις ανέσεις που προσφέρουν τα σύγχρονα εξειδικευμένα κρουαζιερόπλοια, και:

- (i) Ο βαθμός στον οποίο οι προσφερόμενες επιλογές συνδυάζουν προσεγγίσεις σε λιμένες με ελκυστικές εκδρομές στις συνδεδεμένες πόλεις και τουριστικούς προορισμούς, και με άριστες συνδέσεις με τους συγκεκριμένους προορισμούς.
- (ii) Η δυνατότητα χρήσης λιμένων-αφετηρίας και ενδιάμεσων λιμένων προορισμών με επαρκείς υποδομές, οι οποίοι παρέχουν στους επιβάτες άριστες εμπειρίες και τη βέλτιστη συνδεσιμότητα με τις πόλεις επιβίβασης και τους κοντινούς τουριστικούς προορισμούς,

(iii) Οι γεωπολιτικές συνθήκες και η κοινωνική σταθερότητα, αλλά και το ικανοποιητικό ρυθμιστικό πλαίσιο, ακριβώς όπως συμβαίνει και σε κάθε σχετική με τον τουρισμό δραστηριότητα.

Η ανανέωση, ο εκσυγχρονισμός και η αύξηση της χωρητικότητας των κρουαζιερόπλοιων, η εξέλιξη της ναυπηγικής και των λιμένων και το αυξανόμενο ενδιαφέρον για νέους προορισμούς επιτρέπουν περισσότερο πολύπλοκα, εξειδικευμένα δρομολόγια και ένα διαρκώς βελτιούμενο προϊόν.

Εκτός από τη διεύρυνση των υπηρεσιών, προσφέρουν τη δυνατότητα να φιλοξενηθούν οικογένειες, διαφορετικές γενιές επιβατών, με διαφορετικά δημογραφικά χαρακτηριστικά, διευρύνοντας με αυτό τον τρόπο τους δυνητικούς επιβάτες. Οι επιβάτες που επιθυμούν να πραγματοποιήσουν κρουαζιέρα διαθέτουν σήμερα πληθώρα επιλογών, έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν την εταιρεία, το πλοίο, το δρομολόγιο, που ταιριάζει στις απαιτήσεις τους. Σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέγουν οι εταιρείες κρουαζιέρας, 89% των επιβατών δηλώνουν ιδιαίτερα ικανοποιημένοι με τις διακοπές τους, σε βαθμό που θα ενθάρρυναν τους φίλους τους να πραγματοποιήσουν μια κρουαζιέρα.²¹

21. CLIA (2015).

ΣΤ2. Δομικά Στοιχεία της Σύγχρονης Κρουαζιέρας

ΣΤ2.1. Διαχρονική Ανάπτυξη Κρουαζιέρας

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στον 21ο αιώνα είναι αξιοθαύμαστη, καθώς, παρά την παγκόσμια οικονομική κρίση του 2007-08, οι εταιρείες και οι λιμένες κρουαζιέρας συνέχισαν να εξυπηρετούν ένα σταθερά αυξανόμενο αριθμό επιβατών. Η τάση συνεχίστηκε ακόμα και όταν το ατυχές περιστατικό με τη βύθιση του Costa Concordia στην Ιταλία δημιούργησε τη μεγαλύτερη περίοδο αρνητικής δημοσιότητας για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας. Ο παγκόσμιος ρυθμός ανάπτυξης της βιομηχανίας είναι διαρκής και σταθερός, παρά τους παγκόσμιους, περιφερειακούς ή τοπικούς οικονομικούς κύκλους ανάπτυξης και ύφεσης.

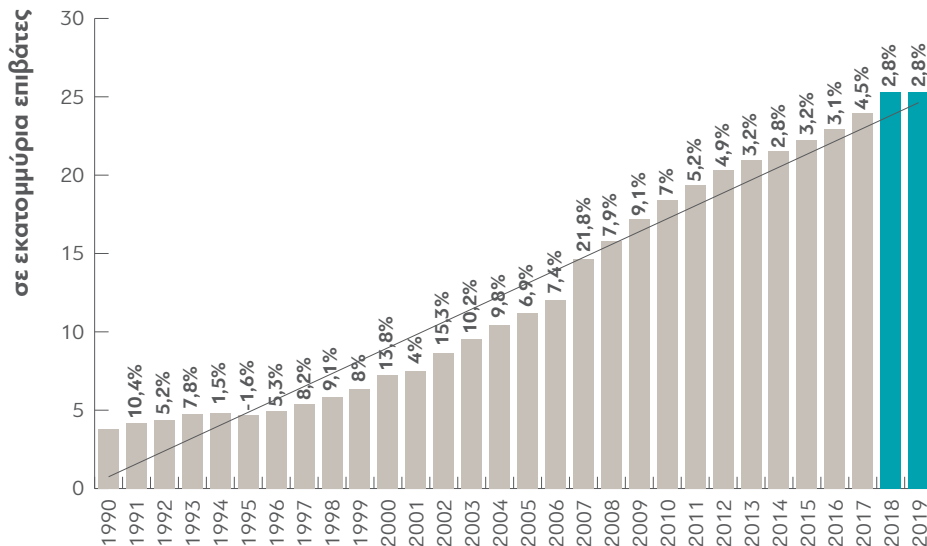
Ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας το 2016 ήταν σχεδόν διπλάσιος από αυτόν που καταγράφηκε πριν από μια δεκαετία και 12,8% υψηλότερος από τον αριθμό των επιβατών που ταξίδευαν πέντε χρόνια πριν (2012). Συγκεκριμένα, το 2016 24,7 εκατομμύρια πολίτες²² πραγματοποίησαν μια κρουαζιέρα σε ένα από τα 315 κρουαζιερόπλοια²³ που πρόσφεραν επιλογές στη Βόρεια Αμερική, Καραϊβική, Νότια Αμερική, Μεσόγειο, Βόρεια Ευρώπη, Αυστραλία, Ασία, Αφρική.

²². CLIA Europe (2017a).

²³. Cruise Industry News (2017).

Το Γράφημα 40 απεικονίζει την παγκόσμια αύξηση των επιβατών που επέλεξαν να κάνουν κρουαζιέρα από το 1990 μέχρι σήμερα. Ακριβώς 20 χρόνια πριν, το 1997, είναι το πρώτο έτος στο οποίο περισσότεροι από 5 εκατ. άνθρωποι επέλεξαν να πραγματοποιήσουν μια κρουαζιέρα. Ο αριθμός των επιβατών που ταξίδευαν ετησίως στα τέλη του αιώνα (2000) ήταν μικρότερος από το ένα τρίτο των σημερινών επιβατών κρουαζιέρας. Το 2004 ήταν ο πρώτος χρόνος που περισσότεροι από 10 εκατ. άνθρωποι αποφάσισαν να κάνουν κρουαζιέρα. Για τις περισσότερες βιομηχανίες, η βραχυπρόθεσμη εικόνα όσο και η μακροπρόθεσμη ανάπτυξη που εμφανίζει η κρουαζιέρα αποτελούν ζηλευτά επιτεύγματα.

Γράφημα 40: Εξέλιξη Αριθμού Επιβατών



Πηγή: Cruise Market Watch (2017) και CLIA Europe (2017a & 2017b).

Οι ανοδικές τάσεις επιβεβαιώνουν τις αξιοσημείωτες προοπτικές της κρουαζιέρας και τη δυναμική της σε σχέση με τις οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές ή άλλες κρίσεις που προκαλούν τακτικά αρνητικές τάσεις στον τουριστικό τομέα. Σε μία παρατεταμένη περίοδο χαμηλής ανάπτυξης της οικονομίας, και οικονομικής και κοινωνικής κρίσης σε πολλούς προορισμούς, η κρουαζιέρα αποτελεί τον ταχύτερα αναπτυσσόμενο κλάδο του παγκόσμιου τουρισμού.

Σύμφωνα με το Παγκόσμιο Βαρόμετρο Τουρισμού-UNWTO²⁴, η ζήτηση για διεθνή τουρισμό παραμένει ισχυρή παρά τις προκλήσεις. Οι διεθνείς αφίξεις τουριστών αυξήθηκαν το 2016 κατά 3,9% σε σύγκριση με το 2015, φθάνοντας συνολικά τα 1,235 εκατομμύρια. Πρόκειται για το έβδομο συνεχές έτος σταθερής ανάπτυξης μετά την παγκόσμια οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση του 2009, με τα μεγέθη να εμφανίζονται ιδιαίτερα ενθαρρυντικά και το 2017.

24. UNWTO (2017).

Οι τάσεις και στις τρεις διαφορετικές ηπείρους που περικλείουν τη Μεσόγειο είναι αυξητικές. Η Ασία (+8%) οδήγησε στην αύξηση των διεθνών τουριστικών αφίξεων το 2016, που τροφοδοτήθηκε από την έντονη ζήτηση τόσο από ενδο-περιφερειακές όσο και από δια-περιφερειακές αγορές προέλευσης επιβατών. Η Αφρική (+8%) παρουσίασε ισχυρή ανάκαμψη μετά από δύο αδύναμα χρόνια, με τη Βόρεια Αφρική να ανακάμπτει σταδιακά (+3%). Η Ευρώπη (+2%) παρουσίασε μεικτά αποτελέσματα, με διψήφιους ρυθμούς ανάπτυξης σε ορισμένους προορισμούς και μειώσεις σε άλλες χώρες, με τις συνολικές αφίξεις της μεσογειακής Ευρώπης να αυξάνονται κατά 1%.

Λαμβάνοντας υπόψη το έντονο ενδιαφέρον των καταναλωτών για κρουαζιέρες, τη στροφή νεότερων σε ηλικία τουριστών στην κρουαζιέρα - συμπεριλαμβανομένων των Millennials και της Γενιάς Χ - την αύξηση του ενδιαφέροντος των ταξιδιωτικών πρακτόρων να προωθήσουν την πώληση κρουαζιέρας, την αύξηση των επιλογών προορισμών και δρομολογίων που προσφέρονται, καθώς και τον εκσυγχρονισμό του στόλου και του προϊόντος, οι προσδοκίες για τα προσεχή έτη είναι ιδιαίτερα θετικές. Η CLIA, στην ετήσια έκδοσή της που κυκλοφόρησε το Δεκέμβριο του 2016, προβλέπει μεγαλύτερους ρυθμούς ανάπτυξης της κρουαζιέρας για το 2017, αναμένοντας 25 εκατ. επιβάτες κρουαζιέρας εντός του τρέχοντος έτους.²⁵

25. CLIA (2017).

Όσον αφορά στις μακροπρόθεσμες προβλέψεις, οι ίδιοι παράγοντες αναμένεται να συμβάλουν στη διατήρηση της ανάπτυξης. Από το 2014, έχει εκτιμηθεί ότι το 2024, θα αποτελέσει έτος-ορόσημο, καθώς 30 εκατ. πολίτες θα πραγματοποιήσουν μια κρουαζιέρα.²⁶ Η εκτίμηση συνδέεται με την ανανέωση των κρουαζιερόπλοιων και, ως εκ τούτου, των διαθέσιμων σε αυτά κλινών. Συνδέεται παράλληλα με την τάση των Αμερικανών επιβατών να επιστρέφουν συχνά για μια ακόμα κρουαζιέρα (repeaters), τη συνέχιση της ανάπτυξης στην Ευρώπη και την Αυστραλία αλλά και την ταχεία ανάπτυξη στην Κίνα και στην υπόλοιπη αγορά της Ασίας.

26. Peisley T. (2014).

ΣΤ2.2. Ανανέωση του Στόλου

Η ευρεία ανανέωση του στόλου αποτελεί θεμέλιο της ανάπτυξης της βιομηχανίας, με τις εταιρείες να επενδύουν συνεχώς σε σύγχρονα και μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια.

Συνολικά, 108 πλοία παραγγέλθηκαν κατά τη δεκαετία του 1990 και 127 από το έτος 2000 έως το 2016 (Πίνακας 27). Με τις παραδόσεις των νεότευκτων πλοίων κατά την τελευταία δεκαπενταετία, η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου αγγίζει τα 19 έτη.

Πίνακας 27: Παραδόσεις και Παραγγελίες νέων Κρουαζιερόπλοιων, 1990-2016

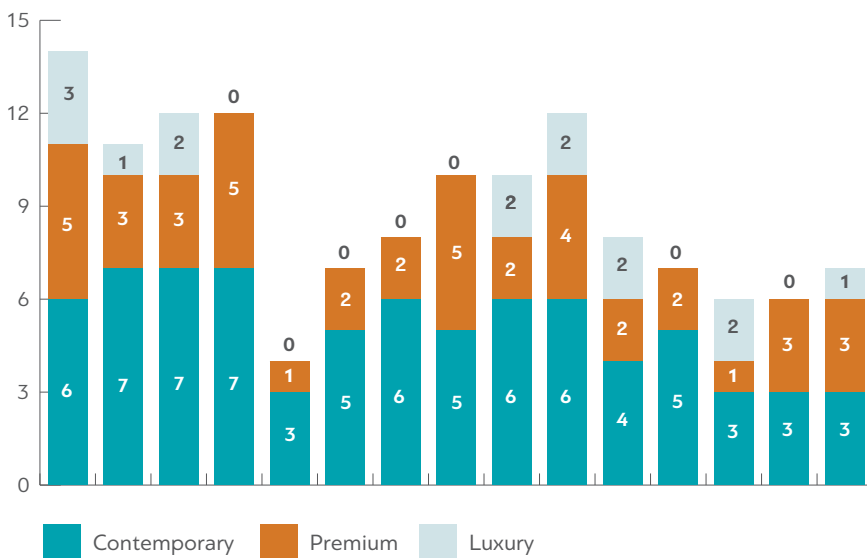
Χρονική Περίοδος	Αριθμός Πλοίων που Παραγγέθηκαν	Αριθμός Πλοίων που Παραδόθηκαν
1990-1994	35	47
1995-1999	73	47
2000-2004	38	72
2005-2009	62	44
2010-2016	72	79
1990-2016	280	289

Σημείωση: Οι παραγγελίες του έτους αφορούν μελλοντικές παραδόσεις, καθώς ο χρόνος κατασκευής υπερβαίνει το ημερολογιακό έτος.

Πηγή: Barry Rogliano Sales (2016) και CLIA (2016a & 2017).

Στο σύνολό τους, 134 κρουαζιερόπλοια από τον σημερινό στόλο εισήλθαν στην αγορά το 2000 ή λίγο αργότερα. Περισσότερο από το μισά, 76 κρουαζιερόπλοια, προσφέρουν «σύγχρονες» (“contemporary”) κρουαζιέρες, 43 στοχεύουν σε κρουαζιέρες “premium” και 15 στην κρουαζιέρα πολυτελείας (“luxury”) (Γράφημα 41).

Γράφημα 41: Νέα Πλοία ανά Τύπο Κρουαζιέρας, 2001-2015

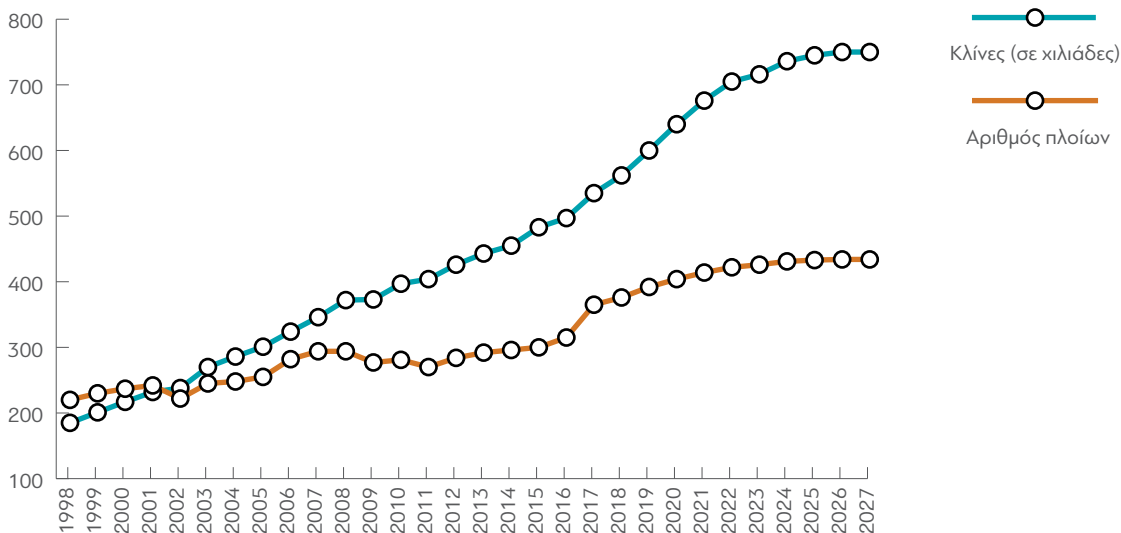


Πηγή: Peisley T. (2014)

Ενδεικτικά, η Carnival Cruise Lines, η μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιέρας στον κόσμο, έχει ανανεώσει τον στόλο της προσθέτοντας περισσότερα από 30 νέα πλοία την τελευταία δεκαετία (2007-2016). Η δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιέρας, η Royal Caribbean Cruise Lines (RCCL) πρωτοπορεί στις παραγγελίες μεγαλύτερων πλοίων κρουαζιέρας, με την κατηγορία κρουαζιερόπλοιων Oasis να φιλοξενεί περισσότερους από 6.000 επιβάτες και πλήρωμα που υπερβαίνει τις 2.000. Σημαντικές είναι οι επενδύσεις τόσο από τις θυγατρικές τους όσο και από άλλες εταιρείες κρουαζιέρας, όπως η τρίτη μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιέρας, η MSC, αλλά και από εταιρείες με διαφορετικό στόχο, όπως για παράδειγμα η Saga, και εταιρείες με μικρότερα κρουαζιερόπλοια, όπως η Azamara, η Crystal κ.λπ.

Το Δεκέμβριο του 2016, παραγγέλθηκαν 26 νέα κρουαζιερόπλοια, με ορίζοντα παραλαβής την προσεχή δεκαετία, με το σύνολο των επενδύσεων για το έτος 2017 μόνον να ξεπερνά τα 6,8 δισ. δολάρια. Το έτος 2016, ο παγκόσμιος εν ενεργεία στόλος έφτασε τα 315 κρουαζιερόπλοια, αγγίζοντας χωρητικότητα περίπου μισού εκατομμυρίου κλινών (Γράφημα 42).

Γράφημα 42: Εξέλιξη Αριθμού Κλινών/Χωρητικότητας Παγκόσμιου Στόλου Κρουαζιέρας, 2000-2027



Πηγή: Cruise Industry News (2017).

Το 2017 εμφανίζεται μεταξύ των πιο «επιθετικών χρόνων» ως προς τις παραδόσεις νεότευκτων κρουαζιερόπλοιων κατά τα 10 τελευταία έτη. Ο ρυθμός αύξησης αναμένεται να συνεχιστεί, με τον παγκόσμιο στόλο να φτάνει τα 370 μέχρι το 2020 (Πίνακας 28). Το σύνολο των κλινών αυξήθηκε την πενταετία 2011-2016 κατά 16,6% και αναμένεται να ξεπεράσει για πρώτη φορά στην ιστορία το ορόσημο των 500 εκατομμυρίων το 2017, με τον ρυθμό ανάπτυξης να επιταχύνεται τα επόμενα χρόνια. Με βάση τα κρουαζιερόπλοια που αναμένεται να εισέλθουν στην αγορά, το 2019 ο όμιλος Carnival θα φθάσει τα 110 πλοία και ο όμιλος RCCL τα 51 πλοία.

Πίνακας 28: Παραδόσεις Κρουαζιερόπλοιων, 2017-2026

Έτος	Αριθμός πλοίων	Τεχνολογίας LNG	Tonnage	Χωρητικότητα
2017	10	0	1.133.200	28.006
2018	15	1	1.343.745	34.222
2019	18	1	1.529.400	40.644
2020	12	2	1.540.400	39.356
2021	10	2	1.435.325	35.600
2022	8	3	1.008.900	29.000
2023	4	0	527.000	11.000
2024	5	2	524.000	18.900
2025	2	1	340.000	8.700
2026	1	1	200.000	5.400

Πηγή: Cruise Industry News (2017).

Για τα περισσότερα από τα αναμενόμενα προς παράδοση κρουαζιερόπλοια η περιοχή που θα εξυπηρετήσουν αναμένεται να αποφασιστεί σε μεταγενέστερο στάδιο. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, έχει ήδη αναγγελθεί ότι 13 πλοία θα δρομολογηθούν στην Ευρώπη, πιστοποιώντας ότι η περιοχή παραμένει στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος για τις εταιρείες κρουαζιέρας (Πίνακας 29).

Η ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων λαμβάνει χώρα κυρίως στην Ευρώπη (Ιταλία, Γαλλία, Γερμανία), παρέχοντας σημαντική συμβολή στις τοπικές οικονομίες, σε αντίθεση με τη ναυπήγηση πλοίων μεταφοράς φορτίου που πραγματοποιείται κυρίως στις χώρες της Άπω Ανατολής. Ο αριθμός των ναυπηγείων είναι περιορισμένος (συνολικά πέντε εταιρείες) με την περαιτέρω ενοποίησή τους να είναι υπό συζήτηση. Παρ' όλο που η πρόθεση των εταιρειών γραμμής κρουαζιέρας να εισέλθουν στην κινεζική αγορά συνοδεύεται από την ανεύρεση κατάλληλων εγκαταστάσεων δεξαμενισμού αλλά και ναυπηγείων στην Κίνα, δεν αναμένονται μεγάλες αλλαγές σε αυτόν τον τομέα για την επόμενη δεκαετία.

Πίνακας 29: Κρουαζιερόπλοια (ocean cruise ships) υπό Παραγγελία Μέχρι το 2020

Χωρικότητα (επιβάτες)	Περιοχή που θα εξυπηρετεί							Ναυπηγείο				
	Αριθμός πλοίων	Καριβική	Ευρώπη	Ευρώπη/Καριβική	Ασία	Όλες τις περιοχές	Δεν έχει ανακοινωθεί	Fincantieri	Meyer Werft	Meyer Turku	Mitsubishi	STX France
5.000-5.999	2						2					2
4.000-4.999	12	1	1	1			9	3	6			3
3.000-3.999	7		2		2		3	3	2		2	
2.000-2.999	8		6				2	1		5		2
1.000-1.999												
500-999	7		4				2	1	7			
100-499	1						1	1				
Σύνολο	37	1	13	1	2	3	17	15	8	5	2	7

Πηγή: Peisley T. (2014)

ΣΤ2.2.1. Επιδράσεις Ρυθμιστικού Πλαισίου

Το ρυθμιστικό πλαίσιο συμβάλει στη διαμόρφωση των εξελίξεων αναφορικά με τους τύπους των παραγγελθέντων πλοίων. Αξίζει να αναφερθούν δύο σημαντικές εξελίξεις: Η πρώτη αφορά την τάση της μείωσης των ρύπων που παράγει η βιομηχανία και είναι εμφανής στο βιβλίο παραγγελιών των διαφόρων ναυπηγείων ανά τον κόσμο. Από τα 75 κρουαζιερόπλοια που έχουν παραγγελθεί στα ναυπηγεία (Πίνακας 28), τα 11 θα διαθέτουν μηχανές ικανές να χρησιμοποιήσουν LNG (Liquefied Natural Gas) ως καύσιμο, με τις εταιρείες κρουαζιέρας να δεσμεύονται για ακόμα περισσότερα πλοία υδροποιημένου αερίου. Επτά κρουαζιερόπλοια καύσης LNG έχουν παραγγείλει εταιρείες κρουαζιέρας που ανήκουν στον όμιλο της Carnival, δύο κρουαζιερόπλοια έχει παραγγείλει η Royal Caribbean, ενώ η MSC Cruises έχει σε εξέλιξη ναυπηγικό πρόγραμμα για την κατασκευή δύο κρουαζιερόπλοια κλάσης World-Class, μεταφορικής ικανότητας 6.850 επιβατών που θα καταναλώνουν αποκλειστικά LNG ως καύσιμο. Τον Ιούνιο του 2017, το νεότευκτο κρουαζιερόπλοιο της AIDAperla, το δεύτερο κρουαζιερόπλοιο στον κόσμο που διαθέτει διπλές μηχανές (χρήσης συμβατικού καύσιμου και LNG αντίστοιχα) πραγματοποίησε το παρθενικό του ταξίδι στην Ισπανία,

προσεγγίζοντας λιμένες που αναπτύσσουν προγράμματα ανεφοδιασμού πλοίων με καύσιμο LNG, ενώ το 2021 η AIDA Cruises (του ομίλου Carnival) στοχεύει να αποτελέσει την πρώτη εταιρεία με λειτουργία κρουαζιερόπλοιων με αποκλειστική χρήση LNG ως καύσιμου.

Η δεύτερη έχει σχέση με το μέγεθος των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική. Μετά την απόφαση των ιταλικών αρχών να περιορίσουν το μέγεθος των σκαφών που επισκέπτονται το λιμάνι της Βενετίας, προέκυψε η κατηγορία κρουαζιερόπλοιων “Venice Class”, δηλαδή κρουαζιερόπλοια αρκετά μικρά, ώστε να αποφευχθούν οι κανονιστικοί περιορισμοί που επιβάλλονται στα μεγάλα πλοία που καταπλέουν στην ιταλική πόλη.

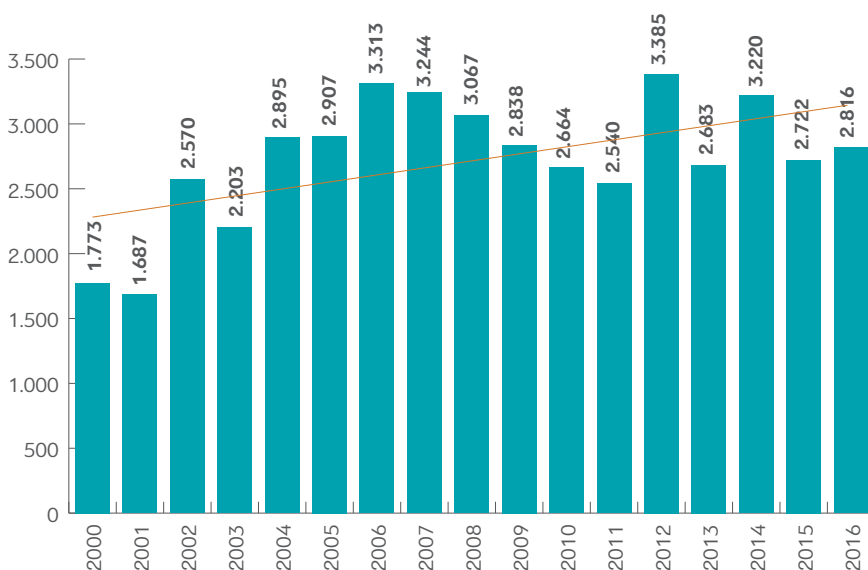
ΣΤ2.3. Οικονομίες Κλίμακας

Ο παγκόσμιος στόλος κρουαζιερόπλοιων αναμένεται να φτάσει φέτος τα 365 πλοία συνολικής χωρητικότητας 25,2 εκατ. επιβατών.²⁷ Οι μέσες διαστάσεις ενός σημερινού κρουαζιερόπλοιου συμπεριλαμβάνουν μήκος 200μ., πλάτος 26μ. και χωρητικότητα 3.220 επιβάτες (Γράφημα 43).

27. Cruise Industry News (2017).

Οι συγκεκριμένες προδιαγραφές απέχουν σημαντικά από τα μεγέθη της προηγούμενης δεκαετίας, όταν ελάχιστα κρουαζιερόπλοια είχαν μεταφορική ικανότητα άνω των 2.000 επιβατών, ενώ εκείνα που προσέγγιζαν χωρητικότητα επιβατών κοντά στους 3.000 επιβάτες θεωρούνταν «γιγαντιαία». Οι σημερινές παραγγελίες υποδηλώνουν μία τάση σταθεροποίησης, με τη μέση χωρητικότητα αυτών να κυμαίνεται σε μεγέθη μεγαλύτερα των 2.700 επιβατών.

Γράφημα 43: Μέση Χωρητικότητα των Κρουαζιερόπλοιων (2000-2016)



Η Carnival, η μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιέρας στον κόσμο, έχει ήδη ανακοινώσει αύξηση της μεταφορικής της ικανότητας κατά σχεδόν 10% από το 2014 έως το 2016, ενώ ανανέωσε τον στόλο της, τον μεγαλύτερο στον κόσμο, με περισσότερες από 30 προσθήκες πλοίων από το έτος 2007. Παράλληλα, η Royal Caribbean (RCCL) έχει αποτελέσει την ηγέτιδα εταιρεία στην αυξανόμενη χωρητικότητα των κρουαζιερόπλοιων, με πλοία κατηγορίας Oasis τα οποία φιλοξενούν πάνω από 6.000 επιβάτες και πλήρωμα της τάξεως των 2.000 ατόμων.

Στα τέλη του 2014, η Royal Caribbean Cruise Line (RCCL), εισήγαγε την κλάση του πλοίου Quantum, δίνοντας έμφαση στην επέκταση των ανέσεων έναντι της χωρητικότητας, δεδομένου ότι η νέα κατηγορία που κατασκευάστηκε με κόστος 1,1 εκατ. δολάρια, φέρει περίπου 4.200 επιβάτες. Την ίδια χρονιά η Costa παρέλαβε το Costa Diadema, χωρητικότητας 4.947 επιβατών με διαφορετικό είδος ανέσεων και κόστος που άγγιξε τα 556 εκατ. ευρώ. Το Allure of the Seas, που ανήκει και λειτουργεί από τη RCCL, αποτέλεσε, στις αρχές του 2015 το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο στον κόσμο με μήκος 360 μ. και μέγιστο πλάτος 60 μ. Χτίστηκε το 2010 και διαθέτει μέγιστη χωρητικότητα 6.296 επιβάτες. Η RCCL έχει ήδη παραγγείλει δυο νέα πλοία τύπου Quantum Class, χωρητικότητας 4.180 επιβατών, (παράδοση 2019 και 2020 αντίστοιχα) κι δύο κρουαζιερόπλοια τύπου Oasis, χωρητικότητας 5.497 κλινών (παράδοση 2018 και 2021). Η τρίτη μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιέρας, η MSC μόλις παρέλαβε το τέταρτο μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο 5.714 επιβατών, το MSC Meraviglia, ενώ ναυπηγεί πλοία 6.850 επιβατών.

Το μέσο πλοίο της δεκαετίας του 1980 είχε οχτώ καταστρώματα, ενώ τα μοντέρνα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν 13 ή και 14 καταστρώματα, καμπίνες με περισσότερο χώρο και ιδιωτικές βεράντες. Παράλληλα, στα τέλη της δεκαετίας του 1980 εγκαινιάστηκε το σύστημα «one-class cruising», όπου όλοι οι επιβάτες απολάμβαναν τις ίδιες ποιοτικές εγκαταστάσεις, το οποίο και εφαρμόζεται σχεδόν από το σύνολο της αγοράς μέχρι και σήμερα. Αλλαγές και επενδύσεις έγιναν επίσης στην τεχνολογία πλοήγησης, προσθέτοντας σταθεροποιητές, μειώνοντας την κίνηση του πλοίου λόγω των κυματισμών και βελτιώνοντας την εμπειρία του επιβάτη.

Ο στόχος της επίτευξης οικονομιών κλίμακας (οι οποίες στη βιομηχανία της κρουαζιέρας συνδέονται με τις οικονομίες πεδίου) υποστηρίζεται από την ανάπτυξη της τεχνολογίας στη ναυπηγική βιομηχανία. Εκτός από τις επιπρόσθετες παροχές και τις εκάστοτε παραλλαγές επί του πλοίου, τα μεγάλα μεγέθους κρουαζιερόπλοια έχουν χαμηλότερο μέσο κόστος εργασίας. Επιτρέπουν επίσης τη σημαντική βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών. Διαθέτουν, μεταξύ άλλων, εύχρηστα συστήματα που διευρύνουν τις επιλογές των πελατών, αλλά και προηγμένη τεχνολογία που επιταχύνει τις διάφορες διαδικασίες (επιβίβαση, παρακολούθηση αποσκευών κ.λπ.) και βελτιώνει την ταξιδιωτική εμπειρία.

ΣΤ2.4. Διαφοροποίηση Προϊόντος

Το προϊόν που προσφέρουν οι εταιρείες κρουαζιέρας δεν είναι ομογενοποιημένο. Η καινοτομία στο σχεδιασμό των πλοίων επιτρέπει τη διαφοροποίηση στις ανέσεις και τις υπηρεσίες, ενώ τα νέα δρομολόγια, οι θεματικές κρουαζιέρες και οι πολλαπλές επιλογές ως προς τη διάρκεια του ταξιδιού διευρύνουν τις δραστηριότητες στους επισκεπτόμενους προορισμούς. Αφενός ανταποκρίνονται στα μεταβαλλόμενα πρότυπα διακοπών των επιβατών κρουαζιέρας και, αφετέρου, διευρύνουν δημογραφικά το σύνολο του πληθυσμού στο οποίο απευθύνεται η κρουαζιέρα.

ΣΤ2.4.1. Τύποι Προϊόντος

Αποτέλεσμα της εξειδίκευσης των υπηρεσιών είναι η διαφοροποίηση του προσφερόμενου προϊόντος, και η συνεπακόλουθη τμηματοποίηση της σχετικής αγοράς.

Χρησιμοποιώντας την αγγλική ορολογία, μπορούμε να διακρίνουμε κρουαζιέρες με διαφορετικά χαρακτηριστικά, ανέσεις και υπηρεσίες οι οποίες προσφέρονται από πλοία με διαφοροποιημένα τεχνικά χαρακτηριστικά (Πίνακας 30):

- (i) Εταιρείες/ πλοία που προσφέρουν budget/contemporary κρουαζιέρες,
- (ii) Εταιρείες/ πλοία που προσφέρουν "premium" κρουαζιέρες,
- (iii) Εταιρείες/ πλοία που προσφέρουν "luxury" κρουαζιέρες,
- (iv) Εταιρείες/ πλοία που προσφέρουν εξειδικευμένες (specialty) κρουαζιέρες.

Πίνακας 30: Γενικά Χαρακτηριστικά των Διαφορετικών τύπου του Προϊόντος της Κρουαζιέρας

	Contemporary	Premium	Luxury	Specialty
Λέξη κλειδί	Ποσότητα	Ποιότητα	Αποκλειστικότητα	Περιπέτεια
Πλοία	Μεγάλα	Μεσαίου μεγέθους	Μικρά	Πολύ μικρά πλοία
Μέγιστη χωρητικότητα	2.000 – 5.600	1.500 – 2.500	100-800	100-300
Καμπίνες	Μικρές	Μεγάλες	Πολύ μεγάλες ή suites	Μικτές επιλογές
Φαγητό	Καλό	Εκλεπτυσμένο	Gourmet	Μικτές επιλογές
Προσανατολισμός	Φιλικός προς οικογένειες	Φιλικός προς οικογένειες, αλλά περισσότερο προσανατολισμένος σε ενήλικες	Όχι φιλικός προς οικογένειες	Όχι κατάλληλος για τις περισσότερες οικογένειες
Ανέσεις	Fitness/Αθλήματα	Spa	Spa	Κάποιες fitness /spa επιλογές
Διάρκεια κρουαζιέρας	3-7+ βράδια	7-14 βράδια	10+ βράδια	3-20 βράδια
Ποιότητα υπηρεσιών	3-4 ****	4-5 *****	5-6 *****	3-5 *****
Κόστος	\$-\$\$\$	\$\$-\$\$\$	\$\$\$\$\$	\$\$\$\$-\$\$\$\$\$
Εταιρείες κρουαζιέρας	Carnival Cruise Line, Costa Cruise Line, Disney Cruise Line, MSC, Norwegian Cruise Line, Royal Caribbean Internl	Azamara Cruise Line, Celebrity Cruises, Holland America, Oceania Cruises, Princess Cruises	Crystal Cruises, Cunard Line, Regent Seven Seas Cruises, Seabourn, Sea Dream, Silversea Cruises	Cruise West, Delta Queen Steamboat, Discovery World Cruises, Hurtigruten, Peter Deilmann, Star Clippers, Viking River Cruises, Windstar Cruises

Πηγή: Mintel Academic (2013)

ΣΤ2.4.2. Εταιρείες ανά Τύπο Προϊόντος

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας χαρακτηρίζεται από τάσεις συγκέντρωσης, καθώς ένας μικρός αριθμός ομίλων εταιρειών, στην ουσία κατέχει την πλειοψηφία της παγκόσμιας χωρητικότητας

Το επίπεδο συγκέντρωσης διαφέρει ανά περιοχή: η αγορά της Βόρειας Αμερικής χαρακτηρίζεται από υψηλότερα επίπεδα συγκέντρωσης σε σχέση με τις υπόλοιπες αγορές, με τις τρεις μεγαλύτερες εταιρείες να μοιράζονται το 89,7% αυτής. Στην αγορά της Μεσογείου τα επίπεδα συγκέντρωσης είναι λιγότερο υψηλά, καθώς δραστηριοποιούνται 46 διαφορετικά σχήματα τα οποία ανήκουν στις τέσσερις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου (Costa, MSC, Norwegian, Royal Caribbean), εκμεταλλευόμενα το 51,3% της υφιστάμενης χωρητικότητας.

Αλλαγές στις συγκεκριμένες δομές δεν είναι πιθανό να παρατηρηθούν στο άμεσο μέλλον. Αυτό οφείλεται σε δύο κυρίως λόγους:

- I. Η είσοδος στην αγορά απαιτεί σημαντικές επενδύσεις σε κεφάλαιο, ιδιαίτερα τη στιγμή που οι περισσότερες από τις υφιστάμενες εταιρείες κρουαζιέρας αποτελούν μέλη ομίλων εταιρειών που είναι ήδη εισηγμένοι στο χρηματιστήριο, με πρόσβαση σε σημαντικές πηγές κεφαλαίων.
- II. Η υφιστάμενη ομαδοποίηση των προσφερόμενων υπηρεσιών και των δραστηριοτήτων από τις υφιστάμενες εταιρείες κρουαζιέρας καθιστά δύσκολο για τους νέο-εισερχόμενους να αποκτήσουν μερίδιο αγοράς.

Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της κρουαζιέρας αποτελεί η διαφοροποίηση του προσφερόμενου προϊόντος από τις εταιρείες, σε μια προσπάθεια να καλύψουν όσο το δυνατό μεγαλύτερο τμήμα των χαρακτηριστικών της ζήτησης. Οι εταιρείες κρουαζιέρας εξειδικεύονται σε τμήματα της ζήτησης και σε επιβάτες με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά προκειμένου να αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα αλλά και διακριτή ταυτότητα στον κλάδο.

Η στρατηγική τους ευνοείται από τη συγκέντρωση που παρατηρείται στη βιομηχανία κρουαζιέρας: Κάθε όμιλος εταιρειών κρουαζιέρας δημιουργεί εταιρείες (brands) κάθε μία εκ των οποίων στοχεύει στην κάλυψη τμήματος της ζήτησης, ώστε ο όμιλος συνολικά να μπορέσει να απευθυνθεί και να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του συνόλου της ζήτησης. Υπάρχουν εταιρείες κρουαζιέρας το προσφερόμενο προϊόν των οποίων χαρακτηρίζεται ως «μαζικό» (“contemporary”), άλλων ως “premium”, ενώ υπάρχουν και εταιρείες που στοχεύουν σε τμήματα της ζήτησης με βάση την εθνικότητα των επιβατών, την ηλικία τους και την οικογενειακή τους κατάσταση. Επίσης, υπάρχουν και προϊόντα κρουαζιέρας που προσφέρονται με βάση το περιεχόμενο της κρουαζιέρας (θρησκευτικού περιεχομένου, πολιτιστικού περιεχομένου, αρχαιολογικού περιεχομένου κ.ά.).

Ο Πίνακας 31 παρουσιάζει τις εταιρείες κρουαζιέρας και τα κύρια χαρακτηριστικά των επιβατών που απαρτίζουν τη ζήτηση του προσφερόμενου προϊόντος τους. Οι προορισμοί που φιλοδοξούν να εξυπηρετήσουν τη σύγχρονη κρουαζιέρα οφείλουν να γνωρίζουν τις ιδιαιτερότητες ώστε να αναπτύξουν στρατηγικές που να ανταποκρίνονται ανά περίπτωση στις διαφορετικές απαιτήσεις των εταιρειών κρουαζιέρας, επιβατών και πληρώματος, που συνοδεύουν την επιλογή τους από μια συγκεκριμένη εταιρεία.

Πίνακας 31: Χαρακτηριστικά Επιβατών και Πληρώματος Πλοίων ανά Εταιρεία (brand)

	Κύρια Χαρακτηριστικά Επιβατών	Πλήρωμα
CARNIVAL CRUISE LINE	Κυρίως αγγλόφωνοι και Βόρειο-Αμερικανοί. Μέση ηλικία γύρω στα 40, πολλές οικογένειες. Χαμηλού εισοδηματικού επιπέδου, με τάση να δαπανούν αρκετά στους τομείς λιανικής και εστίασης.	Πολυεθνικό. 900-1.400 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
NORWEGIAN CRUISE LINE	Κυρίως αγγλόφωνοι και Βόρειο-Αμερικανοί, αλλά και ένα μεγάλο μέρος Βρετανών στα ευρωπαϊκά δρομολόγια. Οι κρουαζιέρες στη Μεσόγειο συνήθως έλκουν Ευρωπαίους, οι οποίοι μάλιστα αναμένουν τις περιηγήσεις στους προορισμούς να γίνονται στη γλώσσα τους. Μέση ηλικία γύρω στα 40, αυξανόμενος αριθμός οικογενειών αλλά και μόνους επισκέπτες στα μεγαλύτερα πλοία.	Πολυεθνικό. 900 -1.750 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
MSC CRUISES	Κυρίως Ευρωπαίοι (Ιταλοί, Γερμανοί, Γάλλοι, Ισπανοί) με μία μικρή μερίδα Βρετανών και Βόρειο-Αμερικανών. Στα μεγαλύτερα πλοία υπάρχει η ανάγκη για πολύγλωσσους ξεναγούς στα ενδιάμεσα λιμάνια. Μέση ηλικία λίγο πάνω από τα 40, πέραν των νεαρών Κινέζων και Βραζιλιάνων.	Πολυεθνικό, με επικρατέστερη εθνικότητα την Ιταλική. 900 -1.400 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
PRINCESS CRUISES	Κυρίως Βόρειο-Αμερικανοί και Βρετανοί. Μεγάλος αριθμός αγγλόφωνων επιβατών. Αυξανόμενη προτίμηση από Κινέζους και Ιάπωνες στις κρουαζιέρες από αυτές τις χώρες. Μέσης τάξης και ηλικίας (και μεγαλύτεροι), με επικρατέστερο γκρουπ τα ζευγάρια. Τα μεγαλύτερα πλοία έλκουν περισσότερο οικογένειες με παιδιά. Μεγάλος αριθμός επιβατών επαναλαμβάνουν τις κρουαζιέρες, γεγονός που δημιουργεί την ανάγκη για νέες ξεναγήσεις και αξιοθέατα σε τακτική βάση.	Πολυεθνικό, με σημαντικό αριθμό Ιταλών και Βρετανών. 400 -1.350 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
HOLLAND AMERICA LINE	Κυρίως Βόρειο-Αμερικανοί, αλλά και Αυστραλοί, Βρετανοί και άλλες αγγλόφωνες ομάδες. Πολυταξιδεμένοι, αναζητούν μοναδικές εμπειρίες στους προορισμούς.	Πολυεθνικό, με σημαντικό αριθμό Ολλανδών αξιωματικών και Ινδονήσιου πληρώματος. 400 - 800 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
TUI CRUISES	Γερμανοί ή γερμανόφωνοι (Αυστριακοί, Ελβετοί, Ιταλοί). Η "all inclusive" πολιτική και τα νέα πλοία που προσφέρουν περισσότερο χώρο ανά επιβάτη, οδήγησαν την εταιρεία στην Premium κλάση. Επιβάτες (ζευγάρια και οικογένειες) με περισσότερο ραφιναρισμένες προτιμήσεις σχετικά με τις περιηγήσεις στους προορισμούς.	Πολυεθνικό, με σημαντικό αριθμό Γερμανών και γερμανόφωνων. 900 – 1.000 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
DISNEY CRUISE LINE	Κυρίως Βόρειο-Αμερικανοί. Διαφορετικά ηλικιακά γκρουπ οικογενειών, αλλά και ζευγάρια δίχως παιδιά. Φανατικοί της "Disney" αισθητικής.	Πολυεθνικό, αλλά με σημαντικό αριθμό Αμερικανών. 950 – 1.450 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
AIDA CRUISES	Σχεδόν όλοι οι επιβάτες είναι Γερμανοί, με τους υπόλοιπους να είναι γερμανόφωνοι (Αυστριακοί, Ελβετοί). Ανάγκη στους ενδιάμεσους προορισμούς για γερμανόφωνους ξεναγούς. Μέση ηλικία λίγο πάνω από 40, αν και τα νεότερα και μεγαλύτερα πλοία έλκουν ένα μεγαλύτερο ηλικιακό και δημογραφικό εύρος επιβατών. Η εταιρεία στοχεύει σε περισσότερο αθλητικές δραστηριότητες στους προορισμούς.	Πολυεθνικό, με κύρια εθνικότητα τη γερμανική.
COSTA CRUISES	Κυρίως Ευρωπαίοι (Ιταλοί, Γερμανοί, Γάλλοι και Ισπανοί) με κάποιους Βόρειο-Αμερικανούς και Βρετανούς. Ανάγκη για πολύγλωσσους ξεναγούς στους ενδιάμεσους λιμένες. Νυχτερινές δραστηριότητες και ξεναγήσεις στους προορισμούς, λόγω των συχνών διανυκτερεύσεων. Πέραν αυτών των δύο εθνικοτήτων που αφορά νεότερα ηλικιακά γκρουπ, η μέση ηλικία είναι στα τέλη των 40 αλλά και πολλά παιδιά κατά τη διάρκεια των σχολικών διακοπών.	300 – 700 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου. Περίπου 1.000 άτομα στο νέο AIDA prima, ενώ περισσότερα αναμένονται στα δύο μεγαλύτερα υπό παραγγελία πλοία, χωρητικότητας 5.000 επιβατών.
CELEBRITY CRUISES	Κυρίως Βόρειο-Αμερικανοί, μεγάλος αριθμός Βρετανών και Αυστραλών αλλά και άλλων αγγλόφωνων εθνικοτήτων. Η εταιρεία στοχεύει στην γαστρονομική εμπειρία, οργανώνοντας σχετικές δραστηριότητες στους προορισμούς.	Πολυεθνικό. 450 – 1.250 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.

	Κύρια Χαρακτηριστικά Επιβατών	Πλήρωμα
CUNARD LINE	Κυρίως Βρετανοί και Βόρειο-Αμερικανοί. Αυξανόμενος αριθμός Γερμανών αλλά και Αυστραλών, Ινδών και Ασιατών. Μεγάλο εύρος στα κόστη της προσφερόμενης υπηρεσίας, άρα ανάγκη για αντίστοιχο εύρος κόστους σε ό,τι αφορά τους προορισμούς.	Πολυεθνικό, με Βρετανούς αξιωματικούς. 1.000 – 1.250 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
SAGA CRUISES	Βρετανοί και κάποιοι λίγοι Βόρειο-Αμερικανοί. Μέση ηλικία γύρω στα 70, καθώς τα 50 αφορούν το ελάχιστο ηλικιακό όριο. Φανατικοί των τουρ στους προορισμούς, με περιορισμένη αγοραστική δύναμη.	Πολυεθνικό, με Βρετανούς αξιωματικούς. 220 – 380 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
OCEANIA CRUISES BRAND	Κυρίως Βόρειο-Αμερικανοί και Βρετανοί. Μέση ηλικία γύρω στα 50+. Αναζητούν τα βασικά που προσφέρει μία κρουαζιέρα.	Πολυεθνικό. 370 – 800 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
AZAMARA CLUB CRUISES	Κυρίως Βόρειο – Αμερικανοί, με σημαντικό αριθμό Βρετανών, Αυστραλών και άλλων αγγλόφωνων εθνικοτήτων. Αναχωρήσεις αργά το βράδυ από τους λιμένες και διανυκτερεύσεις. Πληθώρα νυκτερινών δραστηριοτήτων.	Πολυεθνικό. 370 περίπου άτομα ανά πλοίο.
PAUL GAUGUIN CRUISES	Πολυεθνικό επιβατικό κοινό. Βόρειο – Αμερικανοί και Γάλλοι οι μεγαλύτερες ομάδες εθνικοτήτων. Μέση ηλικία τα 50+. “All inclusive” δραστηριότητες.	Γάλλοι και Γάλλοι από την Πολυνησία.
VIKING OCEAN CRUISES	Κυρίως ζευγάρια Βόρειο – Αμερικανών. Μεγάλη έμφαση στην εμπειρία από τον προορισμό, ειδικά σε επίπεδο κουλτούρας.	Πολυεθνικό. 600 περίπου άτομα ανά πλοίο.
CRYSTAL CRUISES	Βόρειο – Αμερικανοί, Βρετανοί, Αυστραλοί, ζευγάρια Ασιατών. Υψηλό εισοδηματικό επίπεδο. Μέση ηλικία περίπου 55+. Η εταιρεία στοχεύει στα παρατεταμένα τουρ προορισμού.	Πολυεθνικό, με μεγάλο αριθμό Ευρωπαίων. 60-650 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
SILVERSEA CRUISES	Βόρειο – Αμερικανοί, Βρετανοί, Αυστραλοί, ζευγάρια Ασιατών. Υψηλό εισοδηματικό επίπεδο. Μέση ηλικία περίπου 55+. Οι περισσότεροι επισκέπτονται ανεξάρτητα τους προορισμούς, κι έτσι δημιουργείται η ανάγκη για οργάνωση των τουρ σε μικρές ομάδες.	Πολυεθνικό, με μεγάλο αριθμό Ευρωπαίων. 65-380 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
SEABOURN CRUISES	Βόρειο – Αμερικανοί, Βρετανοί, Αυστραλοί, ζευγάρια Ασιατών. Υψηλό εισοδηματικό επίπεδο. Μέση ηλικία περίπου 55+. Χαμηλότερο ηλικιακό εύρος για τις κρουαζιέρες της Ευρώπης. Οι περισσότεροι επισκέπτονται ανεξάρτητα τους προορισμούς, κι έτσι δημιουργείται η ανάγκη για οργάνωση των τουρ σε μικρές ομάδες.	Πολυεθνικό, με μεγάλο αριθμό Ευρωπαίων. 335 άτομα ανά πλοίο.
REGENT SEVEN SEAS CRUISES	Κυρίως Βόρειο – Αμερικανοί. Υψηλού εισοδηματικού επιπέδου ζευγάρια. Μέση ηλικία περίπου 50. Οι επιβάτες των κλασικών τύπου “Star” πλοίων επιλέγουν εκδρομές στους προορισμούς σε μικρές ομάδες, κυρίως για την τοπική γαστρονομική εμπειρία.	Πολυεθνικό, με μεγάλο αριθμό Ευρωπαίων. 145-200 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL	Κυρίως Αγγλόφωνοι. Πλειοψηφούν οι Βορειο – Αμερικανοί. Μέση ηλικία είναι τα 40, με τους Κινέζους να είναι συνήθως αρκετά νεότεροι. Στα μεγαλύτερα της πλοία η εταιρεία προσελκύει κυρίως οικογένειες. Οι εκδρομές στην ξηρά πρέπει να είναι ιδιαίτερα καινοτόμες για να ανταγωνιστούν τα αξιοθέατα του πλοίου.	Πολυεθνικό. 700-2.200 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
P&O CRUISES	Σχεδόν αποκλειστικά Βρετανοί. Η μέση ηλικία είναι τα 50 έτη, με πολλές βρετανικές οικογένειες με παιδιά να ταξιδεύουν κατά τη διάρκεια των σχολικών διακοπών. Οι εκδρομές περιλαμβάνουν εκτός των άλλων και δραστηριότητες κοινωνικού αντίκτυπου ή εθελοντισμού.	Πολυεθνικό, με Βρετανούς αξιωματικούς και προσωπικό κρουαζιέρας. Το υπόλοιπο πλήρωμα είναι κυρίως ινδικής καταγωγής. Οι συνολικοί αριθμοί κυμαίνονται από 400 έως 1.400 άτομα.
VOYAGES OF ANTIQUITY	Βρετανοί και Βορειο-Αμερικανοί που ταξιδεύουν είτε σε ζευγάρια είτε μόνοι, με μέσο όρο ηλικίας τα 60 έτη. Το πακέτο περιλαμβάνει περιηγήσεις στους προορισμούς, συνήθως πιο περιπετειώδεις από απλές βόλτες στην πόλη ή shopping στην κεντρική αγορά.	Πολυεθνικό πλήρωμα άνω των 200 ατόμων.
HAPAG-LLOYD CRUISES	Κυρίως Γερμανοί ή Γερμανόφωνοι, με το Eurora 2 να επιλέγεται μέχρι και σε ποσοστό 15% από Βορειο – Αμερικανούς. Οι εκδρομές που διοργανώνονται περιλαμβάνουν συνήθως μια δραστηριότητα (π.χ. ποδηλασία).	Κυρίως γερμανικά πληρώματα με πλήθος που κυμαίνεται από 90 μέχρι 420 άτομα ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.

	Κύρια Χαρακτηριστικά Επιβατών	Πλήρωμα
WINDSTAR CRUISES	Κυρίως Βορειο-Αμερικανοί και ζευγάρια υψηλού εισοδήματος κι όχι τόσο οικογένειες. Η μέση ηλικία είναι στα 50 έτη, με νεότερους επιβάτες να προτιμούν τα πλοία "Wind" που λειτουργούν και ως ιστιοπλοϊκά, αγκυροβολώντας συχνά στις κοντινές παραλίες αντί να αποβιβάζουν τους επιβάτες σε κάποιο λιμάνι. Οι επιβάτες στα συμβατικά πλοία "Star" είναι πιο πιθανό να συμμετέχουν σε εκδρομές στη στεριά, οργανωμένοι σε μικρές ομάδες που καλύπτουν συνήθως ειδικά ενδιαφέροντα, όπως η τοπική κουζίνα.	Πολυεθνικό, με Ευρωπαίους αξιωματικούς. 145- 200 άτομα ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
PONANT CRUISES	Κυρίως Γάλλοι ή γαλλόφωνοι επιβάτες, αλλά υπάρχουν και Βορειο-Αμερικανοί, Βρετανοί και άλλοι αγγλόφωνοι επιβάτες. Καθώς τα πλοία συνδυάζουν τους πιο κλασικούς προορισμούς κρουαζιέρας με την Αρκτική και άλλους πιο ιδιαίτερους προορισμούς, το προφίλ των επιβατών ποικίλλει από ταξιδιώτες που αναζητούν ώρες χαλάρωσης σε κάποιο μεσογειακό λιμάνι κρουαζιέρας, μέχρι και πιο τολμηρούς ταξιδιώτες που δεν αφήνουν να πάει χαμένη μια ευκαιρία εξερεύνησης.	Κυρίως γαλλικά πληρώματα με αριθμούς που κυμαίνονται από 30 στο Le Ponant έως 140 στα υπόλοιπα πλοία.
SEADREAM YACHT CLUB	Κυρίως ζευγάρια Βορειο-Αμερικανών, αλλά και αρκετοί επιβάτες που ταξιδεύουν μόνοι, συνήθως άνω των 50 ετών. Τα πλοία είναι συχνά ναυλωμένα, με αποτέλεσμα οι διάφορες ομάδες επιβατών να επιλέγουν τη διοργάνωση συγκεκριμένων εκδρομών και ειδικών εκδηλώσεων.	Πολυεθνικό, με Ευρωπαίους αξιωματικούς και προσωπικό κρουαζιέρας, οι οποίοι αποτελούν πάνω από το 95% του πληρώματος σε κάθε πλοίο.
THOMSON CRUISES	Βρετανοί, μεσαίου budget και μέσο όρο ηλικίας τα 45 έτη. Κάποια από τα πλοία ενδείκνυται περισσότερο για οικογενειακές διακοπές σε σχέση με άλλα. Μεγάλο ποσοστό επιβατών συμμετέχει σε οργανωμένες εκδρομές στους προορισμούς.	Πολυεθνικό, με Βρετανούς αξιωματικούς. 520-640 άτομα ανά πλοίο.
PULLMANTUR CRUISES	Κυρίως Ισπανοί και Λατινοαμερικάνοι. Μέση ηλικία τα 40 έτη. Ζευγάρια και οικογένειες. Απαραίτητοι οι ισπανόφωνοι ξεναγοί.	Πολυεθνικό. 690-780 άτομα ανά πλοίο.
FRED. OLSEN CRUISE LINES	Ζευγάρια αλλά και μόνοι ταξιδιώτες Βρετανών. Μέση ηλικία 60+. Προτίμηση οι παραδοσιακές κρουαζιέρες με συμβατικού τύπου δραστηριότητες στους προορισμούς. Επισκέπτες χαμηλών εξόδων στους προορισμούς.	Πολυεθνικό. 320-510 άτομα ανά πλοίο.
CELESTYAL CRUISES	Πηγή επιβατών αποτελεί κυρίως η Βόρεια Αμερική. Επίσης, Βρετανοί, Ευρωπαίοι και Καναδοί απαρτίζουν ένα μεγάλο μέρος των επιβατών της εταιρείας. Ζευγάρια και οικογένειες. Θεματικές κρουαζιέρες με φόντο την ελληνική ατμόσφαιρα στα πλοία.	Πολυεθνικό. 360-540 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
CRUISE & MARITIME VOYAGES	Κυρίως μεγαλύτερα σε ηλικία ζευγάρια Βρετανών αλλά και μόνων ταξιδευτών, καθώς και Γερμανοί και Αυστραλοί.	Πολυεθνικό με Βρετανούς, Γερμανούς και Γάλλους. 300-650 άτομα, ανά πλοίο.
PHOENIX REISEN	Γερμανοί και Γερμανόφωνοι. Μέση ηλικία 50+. Ζευγάρια και μόνοι επισκέπτες. Προτιμούν έναν συνδυασμό από στάνταρ εκδρομές και ευέλικτου τύπου δραστηριότητες από γερμανόφωνους ξεναγούς.	Πολυεθνικό με Γερμανούς αξιωματικούς. 360-520 άτομα, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
FTI CRUISES	Ζευγάρια Γερμανών και μόνοι ταξιδιώτες. Προτίμησή τους είναι οι εκδρομές στους προορισμούς με έντονο το στοιχείο κουλτούρας.	Πολυεθνικό και Γερμανοί. 170 περίπου άτομα.
STAR CLIPPERS	Συνδυασμός Ευρωπαίων, Βρετανών, Βόρειο-Αμερικανών και Αυστραλών. Όλες οι ηλικίες. Αγγλόφωνες κρουαζιέρες ιστιοπλοϊας. Υψηλής ποιότητας πλοία, τα οποία συνήθως αγκυροβολούν μακριά από το λιμάνι και προσφέρουν δικές τους ξεναγήσεις με βάρκες σε κοντινές παραλίες και τοποθεσίες για καταδύσεις.	Πολυεθνικό. 72 σε κάθε ένα από τα μικρά πλοία 106 στο Royal Clipper.
SEA CLOUD CRUISES	Γερμανόφωνοι, κυρίως οικογένειες υψηλού εισοδηματικού επιπέδου. Τα πλοία συνήθως ναυλώνονται για γάμους ή άλλα ειδικά events. Σε αυτές τις περιπτώσεις οι επιβάτες προέρχονται και από άλλες χώρες/εθνικότητες. Όπως και στις κρουαζιέρες ιστιοπλοϊας, τα πλοία αγκυροβολούν μακριά και προσφέρουν δικές τους ξεναγήσεις με βάρκες σε κοντινές παραλίες και τοποθεσίες για καταδύσεις.	Κυρίως Γερμανοί. 57-60 άτομα.
CLUB MED CRUISES	Κυρίως ζευγάρια και οικογένειες Γάλλων. Συνήθως συνδυάζουν τις κρουαζιέρες με παραμονή στα Club Med θέρετρα. Μεγάλη ζήτηση για συμβατικές δραστηριότητες και tour στους προορισμούς.	Κυρίως Γάλλοι (ή γαλλόφωνοι). 210 άτομα.
NOBLE CALEDONIA	Κυρίως Βρετανοί, φανατικοί της κρουαζιέρας. Επιλέγουν περισσότερο συμβατικές δραστηριότητες στους προορισμούς και όχι τόσο περιπετειώδεις.	Πολυεθνικό. 70 περίπου άτομα ανά πλοίο.

ΣΤ2.5. Συγκέντρωση Αγοράς

Η επέκταση της αγοράς της κρουαζιέρας διαδραματίστηκε πάνω σε μια πολύ συγκεντρωτική οργανωτική δομή. Σήμερα, 52 εταιρείες λειτουργούν σε όλο τον κόσμο με λίγες γραμμές κρουαζιέρας να ελέγχουν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς (Πίνακας 32).

Οι ιδρυτές της σύγχρονης αγοράς, η Carnival Corporation (έτος ίδρυσης 1972), η Royal Caribbean Cruise Ltd (RCCL- έτος ίδρυσης 1968) και η Norwegian Cruise Lines (έτος ίδρυσης 1966) αποτελούν τους τρεις μεγαλύτερους σύγχρονους ομίλους εταιρειών. Το 2017, η Carnival και η RCCL ελέγχουν, συνολικά 156 πλοία, 16 διαφορετικές εταιρείες και μοιράζονται τη χωρητικότητα ενός ποσοστού 68% των επιβατών κρουαζιέρας παγκοσμίως. Η Carnival είναι ο μεγαλύτερος όμιλος, με 10 διαφορετικές εταιρείες, που διαχειρίζονται 106 πλοία και φιλοξένησαν το 44,1% των επιβατών κρουαζιερόπλοιων κατά το έτος 2017. Οι έξι εταιρείες που συνδέονται με την RCCL φιλοξένησαν το 23,9% των επιβατών παγκοσμίως σε 50 κρουαζιερόπλοια. Ακόμη δύο εταιρείες διαχειρίζονται ένα σημαντικό παγκόσμιο μερίδιο: η Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH- 8,8% του συνόλου των επιβατών παγκοσμίως) και η MSC (7%).

Το μοντέλο ανάπτυξης των ηγέτιδων επιχειρήσεων της αγοράς συμπεριλαμβάνει την εκτεταμένη ενοποίηση διαφόρων εταιρικών σχημάτων, με στόχο την κάλυψη ποικίλων τμημάτων της αγοράς. Οι στρατηγικές επιλογές τους επιτρέπουν την παροχή διαφοροποιημένων υπηρεσιών, παράλληλα με την προώθηση κάθε εταιρικού σχήματος ως «μοναδικό» ως προς τις προσφερόμενες κρουαζιέρες και τις σχετικές υπηρεσίες.

Τα εταιρικά σχήματα ακολουθούν μια εναλλαγή στρατηγικών επιλογών προς την επίτευξη αυξημένων μεριδίων αγοράς. Η Carnival επιλέγει στρατηγικές αναδιάρθρωσης στα δρομολόγια, ενώ η RCCL επικεντρώνεται στα έσοδα μέσω των επενδύσεων σε μεγάλα πλοία. Για την επίτευξη των στρατηγικών επιλογών, είναι συνήθης πρακτική η μεταφορά των πλοίων μεταξύ των εταιρικών σχημάτων. Για παράδειγμα, το 2015 η Celebrity Century μετέφερε ένα πλοίο (Mein Schiff 3) στην TUI, η Holland America μετέφερε δύο πλοία στην P&O Australia (Ryndam και Statendam) και η Seabourn άλλα δύο στη Windstar (Legend and Seabourn Spirit).

Πίνακας 32: Εταιρείες Κρουαζιέρας, 2017

Όμιλος	Εταιρεία	Τύπος Προϊόντος	Αριθμός Πλοίων	Μερίδιο Επιβατών	
Carnival Corporation	Carnival	Contemporary	25	17,1%	
	Costa Cruises	Contemporary	15	7,8%	
	Princess	Premium	18	7,2%	
	AIDA	Contemporary	12	3,8%	
	Holland America	Premium	14	3,3%	
	P&O Cruises	Premium	8	2,2%	
	P&O Cruises Australia	Budget/Contemporary	6	1,6%	
	Cunard	Premium	3	0,8%	
	Seabourn	Luxury	4	0,2%	
	Fathom	Contemporary	1	0,1%	
		Σύνολο	106	44,1%	
Royal Caribbean Cruises	Royal Caribbean	Contemporary	25	16,6%	
	Celebrity	Premium	12	3,2%	
	TUI Cruises	Contemporary	6	1,8%	
	Pullmantur	Budget	4	1,6%	
	Azamara	Premium Plus	2	0,2%	
	SkySea	Budget	1	0,5%	
		Σύνολο	50	23,9%	
Norwegian Cruise Line	Norwegian	Contemporary	15	7,9%	
	Oceania Cruises	Premium	6	0,6%	
	Regent Seven Seas	Luxury	4	0,3%	
		Σύνολο	25	8,8%	
ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ 4-ΜΕΓΑΛΩΝ			195	83,8%	
Genting Hong-Kong	Star		4	2,8%	
	Dream		2	1,0%	
	Crystal		3	0,2%	
			Σύνολο	9	4,0%
	Disney		4	2,4%	
	Thomson		6	1,6%	
	Celestyal Cruises		3	0,8%	
Άλλες εταιρείες; με μερίδιο αγοράς επιβατών παγκοσμίως λιγότερο από 1%			140	5,30%	

Πηγή: Cruise Industry News (2017), Cruise Market Watch (2017), Peisley (2014), CLIA (2016a) και ιστοσελίδες των εταιρειών ρουαζιέρας.

ΣΤ2.5.1. Συνεργασίες Εταιρειών Κρουαζιέρας

Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές αποτελούν επίσης συχνό φαινόμενο. Η Norwegian Cruise Lines εξαγόρασε το 2014 δύο εταιρείες από την Prestige Cruise Holdings: την Oceania Cruises και την Regent Seven Seas. Την ίδια χρονιά, η Carnival Corporation αποφάσισε να ενοποιήσει την Iberocruceros με την Costa Brand. Η σημαντικότερη συγχώνευση πραγματοποιήθηκε το 2003, με την εξαγορά ενός εκ των σημαντικότερων παικτών της αγοράς (P&O Princess Cruises) από την Carnival Corporation.

Δύο δεκαετίες πριν, οι δομές της κρουαζιέρας ήταν σημαντικά διαφορετικές. Οι τρεις σημερινοί μεγαλύτεροι όμιλοι εταιρειών ήταν παρόντες, όμως η οργάνωσή τους ήταν διαφορετική. Ο όμιλος Carnival εκμεταλλευόταν πέντε διαφορετικές εταιρείες και συνολικά 20 πλοία χωρητικότητας 22.000 κλινών. Η Royal Caribbean αποτελούσε μία εταιρεία, με εννέα πλοία χωρητικότητας 14.000 κλινών. Η NCL λειτουργούσε ως μέρος του ομίλου Kloster. Ενώ οι τρεις μεγαλύτεροι παίκτες παραμένουν μέρος της σύγχρονης αγοράς κρουαζιέρας, οι υπόλοιποι είτε εξαγοράστηκαν είτε έπαψαν να υπάρχουν. Ο όμιλος P&O, ο οποίος εκμεταλλευόταν 12 πλοία και ήταν οριακά τρίτος σε κατάταξη όσον αφορά στη χωρητικότητα, εξαγοράστηκε το 2000 από την Carnival, μια εξαγορά που συνέβαλε στη σημερινή συγκέντρωση που παρατηρείται στη βιομηχανία. Παρόμοια ήταν και η κατάληξη του πέμπτου σε κατάταξη μεγαλύτερου ομίλου εταιρειών Costa/Paquet (τρεις εταιρείες, 10 πλοία, χωρητικότητας 8.376 κλινών) καθώς και του έκτου σε σειρά ομίλου Cunard /Efffjohn (τρεις εταιρείες, 11 πλοία, 7.831 κλίνες) με ακόμη περαιτέρω συμβολή στη συγκέντρωση της αγοράς.

Να σημειωθεί επίσης, ότι τρεις εταιρείες ήταν ελληνικές με τα κρουαζιερόπλοια να φέρουν ελληνική σημαία: Η Epirotiki/Ulysses, η Lelakis και η Chandris διαχειρίζονταν τέσσερις, τρεις και δύο διαφορετικές εταιρείες αντίστοιχα. Ενώ η ελληνική αγορά παραμένει διαχρονικά μια περιοχή με σημαντική δραστηριότητα κρουαζιέρας, οι εταιρείες αυτές έπαψαν να υπάρχουν. Η ύπαρξη κρουαζιερόπλοιων που φέρουν την ελληνική σημαία έχει παψει να υπάρχει από το 2011, ως συνέπεια της απόφασης της κυπριακών συμφερόντων εταιρείας Louis Cruises (μετονομάστηκε σε Celestyal το 2014) να μεταφέρει τα πλοία της σε τρίτη σημαία, παρότι δραστηριοποιείται κυρίως στην ελληνική αγορά.

ΣΤ2.5.2. Νέοι Παίχτες

Με δεδομένες τις προοπτικές και την επέκταση της γεωγραφικής παρουσίας της κρουαζιέρας, νέοι παίκτες ενδιαφέρονται να ενταχθούν σε αυτόν.

Ένα παράδειγμα είναι η Virgin Group, η οποία έχει ανακοινώσει την πρόθεσή της να εισέλθει στην αγορά της κρουαζιέρας και κατασκευάζει δύο

κρουαζιερόπλοια. Ο συγκεκριμένος όμιλος δεν διαθέτει προγενέστερη εμπειρία στην κρουαζιέρα.

Από την άλλη πλευρά, η εμπειρία στον κλάδο προσδίδει ευκαιρίες και σε νέες εταιρείες, είτε με στόχο την αξιοποίηση της εμπειρίας, είτε με στόχο την προσφορά ενός διακριτού προϊόντος. Η Viking River Cruises, ηγέτιδα στην ποτάμια κρουαζιέρα, δραστηριοποιήθηκε με το πρώτο πλοίο της στη θαλάσσια κρουαζιέρα το 2015, ενώ έως το 2020 ο στόλος της αναμένεται να επεκταθεί, καθώς θα προστεθούν ακόμη τρία πλοία. Ο στόχος της είναι να αναπτυχθούν τα πλοία σε όσο το δυνατόν περισσότερες περιοχές, προσφέροντας έτσι ένα παγκόσμιο προϊόν. Η στρατηγική βασίζεται στη διαφοροποίηση του προϊόντος, με μικρότερα από τους ανταγωνιστές πλοία που όμως περνούν περισσότερο χρόνο στους προορισμούς. Στις αρχές του 2015, στελέχη με εμπειρία δημιούργησαν την Bahamas Paradise Cruise Line, λειτουργώντας ένα κρουαζιερόπλοιο το οποίο προηγουμένως ήταν στην κατοχή της Celebration.

Εντός της επόμενης δεκαετίας αναμένεται να εισέλθουν στην αγορά εταιρείες ασιατικών και κινεζικών συμφερόντων, οι οποίες θα προσδώσουν περαιτέρω διαφοροποιήσεις στην αγορά. Οι τρέχουσες εξελίξεις στον σημαντικό τουριστικό προορισμό της Κούβας, ενδέχεται να λειτουργήσουν ως μοχλός για νέα δρομολόγια.

Η αγορά της ποτάμιας κρουαζιέρας διαφαίνεται επίσης να ανθίζει. Η μεγαλύτερη εταιρεία που δραστηριοποιείται στην αγορά, η Viking Rivers, παρήγγειλε μέσα σε ένα έτος περισσότερα από 20 πλοία. Και άλλες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο έχουν επενδύσει σε νέα πλοία, με τους ευρωπαϊκούς ποταμούς και τις ποτάμιες κρουαζιέρες στις Η.Π.Α. να είναι αυτές που αναπτύσσονται ταχύτερα από άλλες σχετικές αγορές.

ΣΤ2.6. Παγκοσμιοποιημένη Αγορά

Η ανάπτυξη του στόλου κρουαζιερόπλοιων στις διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές, καθορίζεται από το συνδυασμό της υπάρχουσας ζήτησης και της επιλογής των εταιρειών κρουαζιέρας να δημιουργήσουν νέες αγορές.

Με το μερίδιο της αγοράς της να μειώνεται την τελευταία δεκαετία (από το 46,7% στο 33,6%) η Καραϊβική παραμένει κυρίαρχη. Η Μεσόγειος αποτελεί τη δεύτερη πιο δυναμική περιοχική κρουαζιέρα του κόσμου κατά την τελευταία δεκαετία (12,9% το 2006, 18,7% το 2016). Ωστόσο πρόσφατα η ανάπτυξη στην περιοχή έχει επιβραδυνθεί, καθώς η Ασία και η Αυστραλασία κερδίζουν το ενδιαφέρον των επισκεπτών. Συνδυαστικά, οι δύο μεγαλύτερες περιοχές κρουαζιέρας, η Καραϊβική και η Μεσόγειος, φιλοξενούν το 52,4% της συνολικής χωρητικότητας του στόλου της κρουαζιέρας.

Ο Πίνακας 33 παρουσιάζει την εξέλιξη των μεριδίων αγοράς των γεωγραφικών περιοχών κρουαζιέρας από το 2006 έως το 2017. Το 2017 τα μερίδια αγοράς αναμένεται να κινηθούν στα ίδια επίπεδα. Καραϊβική (36% και Μεσόγειος (20%) κυριαρχούν ενώ και οι υπόλοιποι προορισμοί αναμένεται να διατηρήσουν τα μερίδιά τους: η Ευρώπη, πέραν της Μεσογείου, 11%, η Ν. Αμερική 3%, η Ασία και η Αυστραλασία 6%, ενώ στη Β. Αμερική, η Αλάσκα θα διατηρήσει το μειωμένο σε σχέση με το 2016 μερίδιό της στο 5%.

Πίνακας 33: Παγκόσμια Κατάταξη Γεωγραφικών Περιοχών/Αγορών, Σύμφωνα με την Χωρητικότητα (μερίδια 2006-2017)

Γεωγραφική Περιοχή/ Αγορά	2006	2008	2014	2016	2017*
Καραϊβική	46,7%	37,2%	37,3%	33,7%	36%
Αλάσκα	7,8%	7,6%	4,5%	4,1%	5%
Ν. Αμερική	2,0%	2,9%	3,3%	2,7%	3%
Ευρώπη (εκτός Μεσογείου)	8,4%	8,3%	11,1%	11,7%	11%
Μεσόγειος	12,9%	17,6%	19,9%	18,7%	20%
Ασία	0,9%	1,2%	4,4%	9,2%	6%
Αυστραλασία	0,8%	2,2%	5,9%	6,1%	6%
Λοιπές αγορές	20,5%	23,0%	13,6%	13,8%	15%

* Πρόβλεψη

Πηγή: CLIA (2017) και CLIA Europe (2017b).

Σύμφωνα με τους γνωστοποιημένες παραγγελίες κρουαζιερόπλοιων και την αναμενόμενη εξυπηρέτηση των αγορών από αυτά, γίνονται προβλέψεις ότι η αγορά της Β. Αμερικής θα εξακολουθεί να κυριαρχεί σε 10 χρόνια από σήμερα, με μερίδιο αγοράς 50,7% της συνολικής χωρητικότητας, ακολουθούμενη από την Ευρώπη με 29,2%. Και οι δύο αγορές αναμένεται να χάσουν μέρος του μεριδίου αγοράς το οποίο διαθέτουν σήμερα, προς όφελος της Ασίας, η οποία σε μια δεκαετία θα έχει μερίδιο αγοράς 20,1%. Να σημειωθεί βέβαια ότι τα συγκεκριμένα μερίδια αγοράς αναφέρονται σε μια συνολική αγορά κρουαζιέρας η οποία θα είναι σημαντικά μεγαλύτερη από τη σημερινή.

Τα κρουαζιερόπλοια αναπτύσσονται σε διαφορετικούς τύπους δρομολογίων, έτσι ώστε να επωφελούνται από τη μέγιστη χρησιμοποίηση της χωρητικότητάς τους, σε συνδυασμό με τη μεγιστοποίηση των κερδών ανά επιβάτη, καθώς και τη μείωση των εξόδων τους (κυρίως μέσω της χαμηλότερης κατανάλωσης καυσίμων). Οι παράγοντες που επηρεάζουν τις αποφάσεις για

την ανάπτυξη αυτών στις διάφορες αγορές, περιλαμβάνουν: τη γεωγραφική κατανομή των πηγών προέλευσης των επιβατών, την ανάγκη αντιστοίχισης των εταιρειών και των πλοίων με τη δημογραφική εικόνα της αγοράς, την εποχικότητα της κάθε περιοχής, τις συνδέσεις με την αεροπλοΐα, τις κερσαίες μεταφορές, τη δυνατότητα συνδυασμού δημοφιλών (“marquee”) με λιγότερο δημοφιλείς προορισμούς, ή ανάπτυξης νέων προορισμών και δρομολογίων σε αυτούς, τα πιθανά έσοδα από παράκτιες δραστηριότητες σε σύγκριση με τις δαπάνες επί του πλοίου, την προμήθεια, διαθεσιμότητα και το κόστος καυσίμων. Όλα αυτά, εξετάζονται παράλληλα με τον τύπο χρόνου – ταχύτητας – απόστασης, προκειμένου να αποφασιστεί πού και πώς θα αναπτυχθούν τα κρουαζιερόπλοια.

Θα μπορούσαμε να προσδιορίσουμε τρεις τύπους δρομολογίων με κρουαζιερόπλοια:²⁸

28. Rodrigue, J-P. and Notteboom, T. (2013).

- I. *Ολοετή*, που εξυπηρετούν μια περιοχή που έχει ανθεκτική ζήτηση (με υψηλές / χαμηλές περιόδους). Τέτοιες αγορές είναι η Καραϊβική και η Μεσόγειος.
- II. *Εποχικά*, τα οποία εξυπηρετούν τις περιοδικές δυνατότητες της αγοράς σε χρονικά διαστήματα με καλές καιρικές συνθήκες – με τις περιοχές της Βαλτικής, της Νορβηγίας, της Αλάσκας και της Νέας Αγγλίας να αποτελούν τυπικά παραδείγματα εποχικής δρομολογήσεως κρουαζιερόπλοιων
- III. *Δρομολόγια που εναλλάσσονται μεταξύ αγορών* - μια εμφανή πρακτική στις περιοχές της Καραϊβικής και της Μεσογείου, (όπως και μεταξύ Αλάσκας και Χαβάης), η οποία με την παγκοσμιοποίηση της αγοράς επεκτείνεται και σε άλλες αγορές (π.χ. μεταξύ Μεσογείου και Ινδικού Ωκεανού). Τα νέα πλοία αναπτύσσονται σε περισσότερες από μία γεωγραφικές περιοχές ώστε να ικανοποιήσουν – ή/και να δημιουργήσουν – πρόσθετη ζήτηση για κρουαζιέρα.

Η συνήθης διάρκεια ενός δρομολογίου είναι 4-7 ημέρες, αν και αυτό εξαρτάται από τους προορισμούς. Η μέση διάρκεια ενός δρομολογίου κρουαζιέρας αυξήθηκε από 6,4 ημέρες στη δεκαετία του 1990 σε 6,9 ημέρες το 2000 και 7,2 το 2013. Στην αγορά της Β. Αμερικής, το 41,8% των κρουαζιερών διαρκεί επτά (7) ημέρες, ενώ το 22% διαρκεί τέσσερις (4) ή (5) ημέρες και μόνο 9,4% εξ αυτών έχουν διάρκεια 10 ή περισσότερες ημέρες. Στις Μπαχάμες και τη Δυτική Καραϊβική, η κάθε κρουαζιέρα έχει μέση διάρκεια 3-5 ημέρες, ενώ στον Ν. Ειρηνικό πραγματοποιούνται και δρομολόγια κρουαζιέρας με διάρκεια 14 ημερών ή και περισσότερο.

ΣΤ2.7. Νέες αγορές (Ασία) - Ανταγωνισμός Μεταξύ Γεωγραφικών Περιοχών

Η ανάπτυξη της βιομηχανίας των πολλαπλών περιοχών συνδέεται άμεσα με τη μεταβαλλόμενη γεωγραφία της ζήτησης.

Η Ασία είναι εμφανίζεται όλο και περισσότερο στις στρατηγικές επιλογές των εταιρειών γραμμών κρουαζιέρας, τόσο ως προορισμός, όσο και ως πηγή προέλευσης επιβατών. Η δυναμική της περιοχής αναπτύσσεται παράλληλα με το άνοιγμα πρακτορείων από πολλές εταιρείες κρουαζιέρας στην Κίνα, το Χονγκ – Κονγκ, την Κορέα, τη Σιγκαπούρη και την Ταϊβάν, προσδίδοντας έτσι στην αγορά της Ασίας σημαντικό πλεονέκτημα σχετικά με την κάλυψη χωρητικότητας. Οι προβλέψεις υποστηρίζουν πως οι Ασιάτες επιβάτες θα ανέλθουν από 1,3 εκατ. το 2012 σε περίπου 4 εκατ. το έτος 2020 (Πίνακας 34).

Η Κίνα, διαφαίνεται ως μία αγορά στρατηγικής σημασίας. Οι κινήσεις πολλών εταιρειών αποσκοπούν στο να εξελίξουν την αγορά αυτή στη δεύτερη μεγαλύτερη παγκοσμίως για το έτος 2017. Η RCCL έχει ήδη αφιερώσει μεγάλα κρουαζιερόπλοια στην αγορά αυτή. Η Carnival ανέπτυξε τέσσερα πλοία στη Σαγκάη το 2015, αυξάνοντας την προορισμένη για την Κίνα χωρητικότητα κατά 130% από το 2013. Από τα μέσα του 2000, ένας αριθμός μεγάλων εταιρειών εγκαινίασε γραφεία στην περιοχή, με σκοπό να προωθήσει τη φιλοσοφία της κρουαζιέρας και να προετοιμάσει το έδαφος για περαιτέρω αφίξεις στην Κίνα και την Ασία. Ο αριθμός των πλοίων που προσφέρει υπηρεσίες κρουαζιέρας στη Ασία το 2017 είναι 45, (30 Contemporary, 10 Premium, 5 Specialty), ενώ το 2017 προβλέπεται ότι ο αριθμός αυτός θα έχει αυξηθεί στα 51.

Μία απρόβλεπτη μεταβλητή αποτελεί η Κούβα. Πρόκειται για μια δυνητικά αναπτυσσόμενη αγορά, με τις μεταβολές στη χώρα – και ειδικότερα η συζήτηση και οι πρωτοβουλίες για την άρση του εμπορικού εμπόργκο των Η.Π.Α. - να αναμένεται να επιφέρουν αλλαγές αναφορικά με την αγορά κρουαζιέρας στην ευρύτερη περιοχή. Ήδη πολλές εταιρείες προσφέρουν επιλογές δρομολογίων που συμπεριλαμβάνουν την Κούβα.

Πίνακας 34: Πρόβλεψη Αριθμού Επιβατών στην Ασία μέχρι το 2020 (σε χιλιάδες)

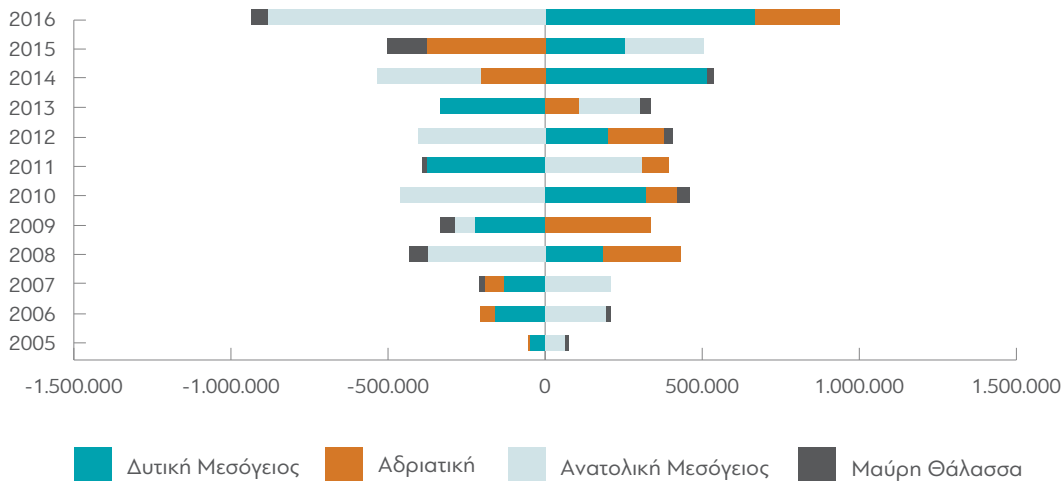
Χώρα Προέλευσης Επιβατών	Επιβάτες 2012	Επιβάτες 2020	Μεταβολή 2020/2012 (εκτίμηση)
Κίνα	472	1,617	242,6%
Ιαπωνία	217	766	253,0%
Μαλαισία	144	288	100,0%
Ινδία	133	242	82,0%
Σιγκαπούρη	91	181	98,9%
Νότια Κορέα	73	219	200,0%
Ινδονησία	59	238	303,4%
Χονγκ-Κονγκ	53	124	134,0%
Ταϊβάν	47	163	246,8%
Άλλες χώρες	52	102	96,2%
ΣΥΝΟΛΟ	1,341	3,940	193,8%

Πηγή: Chart Management (2014)

ΣΤ2.8. Ανταγωνισμός εντός Γεωγραφικών Περιοχών

Ο ανταγωνισμός στη σύγχρονη κρουαζιέρα δεν περιορίζεται μόνο στον ανταγωνισμό μεταξύ διαφορετικών γεωγραφικών περιοχών. Ακόμα και εντός μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής, οι μεταβολές είναι συχνές, αλλά και σημαντικές. Το παράδειγμα της Μεσογείου, και συγκεκριμένα οι ετήσιες μεταβολές στην κίνηση που παρατηρούνται από το 2005 έως και το 2016 (Γράφημα 44) είναι περισσότερο από ενδεικτικές. Πλοία που δραστηριοποιούνται τη μία χρονιά στη Δυτική Μεσόγειο μεταφέρονται την επόμενη σε άλλες περιοχές (π.χ. Αδριατική ή Ανατολική Μεσόγειο), ενώ ορισμένες περιοχές αναπτύσσονται συνεχώς σε αντίθεση με άλλες που εμφανίζουν διακυμάνσεις. Εστιάζοντας για παράδειγμα τα τελευταία τρία χρόνια, η Ανατολική Μεσόγειος γνώρισε σημαντική αύξηση το 2013, πτώση το 2014, αύξηση το 2015, και σημαντικότερη μείωση το 2016 - σε αντίθεση με την Αδριατική που γνώρισε πτώση το 2014 και 2015, αλλά επέστρεψε σε αύξηση το 2016, ή τη Δυτική Μεσόγειο που γνώρισε αυξητικές τάσεις καθ' όλη την περίοδο 2014-2016.

Γράφημα 44: Ετήσια Μεταβολή Μεριδίων Αγοράς Μεταξύ των Γεωγραφικών Περιοχών της Μεσογείου, 2005-2016



Πηγή: Pallis & Arapi (2016).

Οι εταιρείες κρουαζιέρας, επηρεαζόμενες από τις συνθήκες που επικρατούν σε κάθε γεωγραφική περιοχή, χώρα, ή ακόμα και συγκεκριμένο προορισμό, μεταβάλλουν τον προγραμματισμό των προσφερόμενων δρομολογίων κρουαζιέρας σε τακτικά χρονικά διαστήματα.

Οι αλλαγές δεν αφορούν μόνο τις γεωγραφικές περιοχές, αλλά και την ανταγωνιστικότητα κάθε χώρας ξεχωριστά. Μεριδία αγοράς κερδίζονται και χάνονται ετησίως. Ο Πίνακας 35 απεικονίζει την περίπτωση της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, όπου Ισπανία, Ιταλία, Γαλλία κατάφεραν προοδευτικά να προσελκύσουν συγκριτικά περισσότερους επιβάτες κρουαζιέρας και να διευρύνουν το ποσοστό της συνολικής επιβατικής κίνησης που τις επισκέπεται, σε αντίθεση με χώρες όπως η Κύπρος ή η Τυνησία, οι οποίες, για εντελώς διαφορετικούς λόγους, φιλοξένησαν το 2016 σημαντικά μικρότερα ποσοστά της συνολικής κίνησης επισκεπτών κρουαζιέρας που επισκέφτηκαν τη Μεσόγειο εντός του συγκεκριμένου έτους.

Πίνακας 35: Εξέλιξη Συνολικού Αριθμού Κινήσεων Επιβατών ανά Χώρα της Μεσογείου, 2004, 2010 και 2016

	2004	2010	2016	Τάσεις 2004-16
Σύνολο Επιβατών	10.706.447	21.285.328	24.121.485	
Ιταλία	27,70%	26,55%	29,44%	
Ισπανία	25,90%	27,10%	27,92%	
Γαλλία	8,61%	7,99%	10,63%	
Ελλάδα	8,01%	9,88%	9,54%	
Κροατία	4,72%	5,42%	5,26%	
Πορτογαλία	4,96%	4,87%	4,94%	
Μάλτα	2,73%	2,32%	2,83%	
Μαυροβούνιο	0,18%	0,68%	2,22%	
Τουρκία	4,54%	5,53%	2,07%	
Αίγυπτος	1,21%	0,00%	1,71%	
Γιβραλτάρ	1,52%	1,43%	1,67%	
Μονακό	1,16%	1,51%	0,77%	
Κύπρος	3,54%	1,78%	0,59%	
Σλοβενία	0,00%	0,18%	0,33%	
Βουλγαρία	0,07%	0,03%	0,03%	
Ρουμανία	0,06%	0,10%	0,03%	
Ουκρανία	0,78%	0,31%	0,01%	
Ρωσία	0,10%	0,11%	0,00%	
Τυνησία	4,19%	4,21%	0,00%	

Πηγή: MedCruise (2017), ΕΛΙΜΕ (2017).

Οι συνθήκες που επηρεάζουν τις συγκεκριμένες αποφάσεις είναι διαφορετικών κατηγοριών – η Μεσόγειος και οι γειτονικές περιοχές αποτελούν μια περιοχή που παρέχει αρκετά σχετικά παραδείγματα:

Πρώτον, οι γεωπολιτικές συνθήκες είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Η ένταση που συνόδεψε την Αραβική Άνοιξη περιόρισε τις επισκέψεις στη μεσογειακή Αφρική. Η ένταση μεταξύ Ουκρανίας/Ρωσίας οδήγησε σε ακυρώσεις δρομολογίων κρουαζιέρας στην περιοχή. Ο πόλεμος στη Συρία διέκοψε όλες τις δραστηριότητες. Οι έκνομες ενέργειες στην Τυνησία οδήγησαν στην ακύρωση όλων των δρομολογίων κρουαζιερόπλοιων. Οι αρνητικές πολιτικές εξελίξεις (πραξικόπημα) και οι έκνομες ενέργειες που έλαβαν χώρα το 2016 στην Τουρκία μετέτρεψαν την Κωνσταντινούπολη από σημαντικό λιμένα κρουαζιέρας σε έναν λιμένα με μονοψήφιο αριθμό προσεγγίσεων,

ενώ οδήγησαν αρκετά πλοία σε γειτονικούς λιμένες – ευνοώντας, βραχυπρόθεσμα, τους ελληνικούς λιμένες).

Να σημειωθεί ότι όλα σχεδόν τα προαναφερθέντα παραδείγματα αρνητικών συγκυριών αφορούν στην Ανατολική Μεσόγειο, γεγονός που ερμηνεύει σε σημαντικό βαθμό τη συγκριτικά μειωμένη κίνηση που φιλοξένησε η συγκεκριμένη περιοχή το 2016 και αναμένεται να φιλοξενήσει τα επόμενα δύο-τρία έτη. Στον βαθμό όμως που γεγονότα του συγκεκριμένου τύπου περιοριστούν, θα υπάρξει σημαντικό ενδιαφέρον για την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην συγκεκριμένη περιοχή

Δεύτερον, είναι σημαντικές οι συνθήκες υποδοχής κρουαζιέρας, όσον αφορά στις τεχνικές και οικονομικές προδιαγραφές υποδοχής της στους λιμένες, στην προσφορά των μεταφορικών υπηρεσιών προς/από τους τουριστικούς προορισμούς, και στις επισκέψεις στους ίδιους τους τουριστικούς προορισμούς – παράγοντες οι οποίοι και αναλύονται εκτενώς με αναφορά στους λιμένες-αφετηρίας στην Ενότητα Η' της παρούσας μελέτης.

ΣΤ2.9. Προοπτικές Κύριων Αγορών Επιβατών Κρουαζιέρας

Η Β. Αμερική παραμένει η σημαντικότερη αγορά προέλευσης επιβατών με περισσότερους από τους μισούς συνολικά επιβάτες κρουαζιερόπλοιων ετησίως να προέρχονται από την τη γεωγραφική περιοχή (Πίνακας 36). Το 2014 περισσότεροι από 12 εκατ. Αμερικάνοι πραγματοποίησαν μια κρουαζιέρα – με το σχετικό μερίδιο της αγοράς να αντιστοιχεί σε περίπου 55%.

Η δεύτερη σε μέγεθος περιοχή ζήτησης κρουαζιέρας είναι η Ευρώπη. Σύμφωνα με στοιχεία για το 2013, 6,4 εκατ. Ευρωπαίοι αποφάσισαν να ταξιδέψουν, με σχεδόν το ένα τέταρτο να ζει στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία.

Πίνακας 36: Χώρες Προέλευσης Επιβατών, 2010-2015 (σε χιλιάδες)

	2010	2011	2012	2013	2014*	2015*	Μεταβολή 2015/2014	Μεταβολή 2015/2011
Βόρεια Αμερική	11.111	11.582	11.996	12.051	12.160	12.170	0,08%	9,53%
Ηνωμένο Βασίλειο & Ιρλανδία	1.622	1.700	1.701	1.726	1.610	1.790	11,18%	10,36%
Ευρώπη (εκτός Ηνωμένου Βασιλείου & Ιρλανδίας)	3.945	4.368	4.438	4.631	4.780	4.810	0,63%	21,93%
Ασία (εκτός Ιαπωνίας)*	915	855	1.124	1.260	1.283	1.904	48,40%	108,08%
Ιαπωνία*	188	160	217	240	120	180	50,00%	-4,26%
Αυστραλία-Νέα Ζηλανδία	451	632	699	839	1.068	1.059	-0,84%	134,80%
Λατινική Αμερική και υπόλοιπες χώρες	1.030	1.150	1.100	0 953	1.019	1.287	26,30%	25,00%
Σύνολο	19.262	20.447	21.275	21.700	22.040	23.200		
Ετήσια αύξηση (%)	8,20%	6,20%	4,00%	2,00%	1,57%	5,26%		

* Εκτίμηση

Σημείωση: Τα στοιχεία της Βόρειας Ευρώπης βασίζονται σε δεδομένα της CLIA (περιλαμβάνονται και οι επιβάτες της κρουαζιέρας στα ποτάμια) και προσαρμόστηκαν για τους επιβάτες που επιλέγουν εταιρείες μη μέλη της CLIA. Τα υπόλοιπα σύνολα περιλαμβάνουν μόνο τους επιβάτες της ποταμοπού κρουαζιέρας.

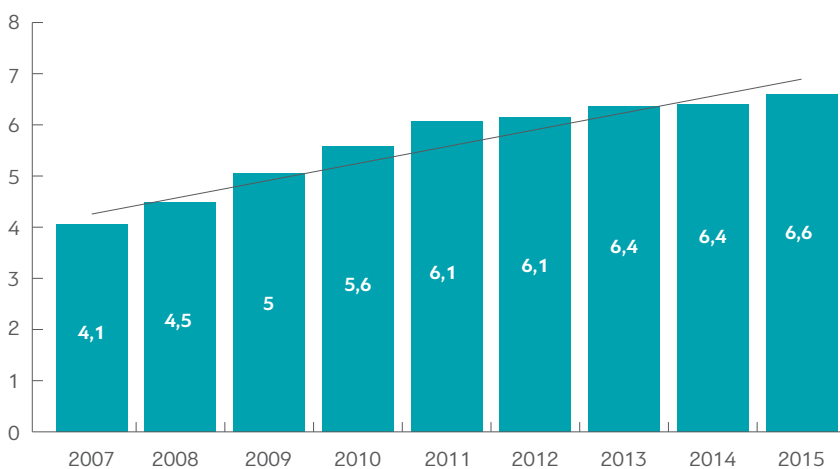
Πηγή: Peisley T. (2014), CLIA (2014 & 2015) και Wild. G.P. (1994).

Συνολικά 3,2 εκατ. επιβάτες ήρθαν από τον υπόλοιπο κόσμο. Η Αυστραλασία και η Ασία (εξαιρουμένης της Ιαπωνίας) ήταν οι πιο δυναμικές αγορές προέλευσης επιβατών τα τελευταία χρόνια. Παρ' όλο που τα υψηλότερα ποσοστά αύξησης αφορούν σε κάποιο βαθμό το αποτέλεσμα των χαμηλών επιπέδων διείσδυσης της κρουαζιέρας στις συγκεκριμένες αγορές τα προηγούμενα χρόνια, είναι επίσης ενδεικτικό της προώθησης στρατηγικών που αποσκοπούν στην επέκταση της κρουαζιέρας στις συγκεκριμένες περιοχές. Η Ιαπωνία και η Ευρώπη (εξαιρουμένου του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας) ήταν επίσης περιοχές που παρουσίασαν διψήφια ανάπτυξη από το 2010, παρά το γεγονός ότι τα ίδια χρόνια η ηπειρωτική Ευρώπη και ιδιαίτερος το νότιο τμήμα της βίωσε συνθήκες ταραχώδους οικονομικού περιβάλλοντος. Η Λατινική Αμερική είναι η μόνη αγορά προέλευσης επιβατών που γνώρισε πτώση από το 2010.

ΣΤ2.9.1. Αριθμός Επιβατών με Προέλευση Ευρωπαϊκές Χώρες

Η τάση των Ευρωπαίων που επιλέγουν να ταξιδέψουν με κρουαζιερόπλοιο αυξάνεται συνεχώς: το 2007, ο αριθμός ήταν 4,05 εκατομμύρια, ενώ το 2015 6,6 εκατομμύρια (Γράφημα 45).

Γράφημα 45: Ευρωπαίοι Επιβάτες Κρουαζιέρας (εκατομμύρια, 2007-2015)



Πηγή: CLIA (2016b), CLIA (2014).

Εξετάζοντας αναλυτικότερα τα πρόσφατα στοιχεία όσον αφορά τις χώρες προέλευσης των Ευρωπαίων επιβατών κρουαζιέρας,²⁹ το 2016, 2,02 εκατομμύρια των επιβατών κρουαζιέρας ήταν Γερμανοί, ποσοστό αυξημένο κατά 11,3% σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο (2015), όταν οι Γερμανοί επιβάτες κρουαζιέρας ήταν 1,81 εκατομμύρια.

²⁹. Seatrade (2017b).

Σε αντίθεση με τους Γερμανούς, οι Ιταλοί επιβάτες κρουαζιέρας μειώθηκαν κατά 7%. Ωστόσο οι Ιταλοί επιμένουν να επιλέγουν τη Μεσόγειο και από τους 751.000 που επέλεξαν να ταξιδέψουν με ένα κρουαζιερόπλοιο, το 74% επέλεξε προορισμούς της Μεσογείου.

Η προοπτική της αγοράς της Γαλλίας είναι από τις καλύτερες στην Ευρώπη: Η μέση διάρκεια μιας κρουαζιέρας για τους Γάλλους ανήλθε το 2015 σε 7,8 νύχτες, και ένα σύνολο 4,45 εκατ. διανυκτερεύσεων και με τη διείσδυση της κρουαζιέρας να παραμένει στο ιδιαίτερα χαμηλό 0,9% του συνολικού πληθυσμού.

Η Ισπανία παρουσίασε έντονη ανάπτυξη το 2016 (4% σε επιβάτες κρουαζιέρας), μία τάση η οποία διαμορφώθηκε τα προηγούμενα έτη. Αυτό οφείλεται

κυρίως στη βελτίωση του εισοδήματος για πολλά ισπανικά νοικοκυριά μετά από συνεχή χρόνια ύφεσης.

Ρεκόρ αύξησης είχε και η αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας. 5,6% περισσότεροι επιβάτες -σχεδόν 1,9 εκατομμύρια- επέλεξαν να κάνουν κρουαζιέρα, αύξηση που αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη ετήσια τα τελευταία έξι χρόνια. Τέλος, αύξηση 4% (μετά από σημαντική πτώση του 10% το 2015), εμφάνισε η βελγική αγορά επιβατών κρουαζιέρας, ενώ η φινλανδική αγορά αυξήθηκε κατά 10% το 2016. Να σημειωθεί ότι η αγορά επιβατών κρουαζιέρας τη Φιλανδίας είχε καταρρεύσει το 2014, όταν η εταιρεία Kristina Cruises εξήλθε από την αγορά.

ΣΤ2.9.2. Σημαντικότητα Ικανοποίησης Επιβατών – “Repeaters”

Να σημειωθεί ότι ένα σημαντικό ποσοστό επιβατών κρουαζιέρας ανήκει στην κατηγορία εκείνων που πραγματοποιεί περισσότερες από μια κρουαζιέρες. Στην Ιταλία, οι “repeaters” ανέρχονται στο 32,4%, ενώ γνωρίζουμε ότι ο μέσος όρος ηλικίας έχει μειωθεί από 56 έτη το 2002 σε 49 το 2014, καθώς νεότεροι επιβάτες επιλέγουν να πραγματοποιήσουν κρουαζιέρα.³⁰ Σύμφωνα με στοιχεία του λιμένα της Τενερίφης, το 70% των επιβατών επαναλαμβάνουν την κρουαζιέρα στην ίδια ακριβώς περιοχή λόγω του ψηλού βαθμού ικανοποίησης από την προγενέστερη εμπειρία.

30. Satta G. et. al. (2016).

Οι εμπειρίες και ο βαθμός ικανοποίησης των επισκεπτών είναι ιδιαίτερα σημαντικός, καθώς αποτελεί αποφασιστικό παράγοντα για την επιλογή ενός επιβάτη να πραγματοποιήσει ο ίδιος μια δεύτερη κρουαζιέρα επιστρέφοντας στη συγκεκριμένη περιοχή, ή να διαφημίσει – προτρέψει άλλους επιβάτες (συγγενείς, γνωστούς, φίλους, συνεργάτες κ.λπ.) να πραγματοποιήσουν μια κρουαζιέρα σε συγκεκριμένη περιοχή. Πρόσφατες εμπειρικές έρευνες, επιβεβαιώνουν ότι η μεγαλύτερη ικανοποίηση συνδέεται με μεγαλύτερα έξοδα στο συγκεκριμένο προορισμό, με μεγαλύτερες πιθανότητες επιστροφής, και με μεγαλύτερη πιθανότητα προτροπής άλλων να πραγματοποιήσουν μια κρουαζιέρα σε έναν προορισμό.³¹

31. Satta G. et.al. (2014).

Πίνακας 37: Ικανοποίηση Επιβατών Κρουαζιέρας από Μεσογειακούς Προορισμούς

	Μάλαγα	Καζαμπλάνκα	Καντίθ	Λισσαβόνα	Βαλένθια	Βαρκελώνη
Ικανοποίηση από τον προορισμό	4,09	4,02	4,34	4,24	4,08	4,38
Έξοδα κρουαζιέρας	39,42 €	66,58 €	55,35 €	59,16 €	44,44 €	54,53 €
Shopping	23,39 €	44,21 €	37,44 €	40,24 €	28,13 €	35,92 €
Τοπική μεταφορά	6,48 €	9,84 €	4,92 €	9,02 €	8,42 €	8,03 €
Φαγητό & ποτό	7,91 €	10,38 €	10,63 €	8,45 €	7,08 €	8,90 €
Εκπαίδευση & ψυχαγωγία	1,61 €	2,01 €	2,36 €	1,42 €	0,67 €	1,50 €
Άλλα έξοδα	0,03 €	0,14 €		0,03 €	0,14 €	0,18 €
Πιθανότητα επιστροφής (1-5)	3,20	2,96	3,49	3,37	3,16	3,33
Πιθανότητα σύστασης του προορισμού σε φίλους (1-5)	3,34	3,06	3,61	3,43	3,37	3,54

Πηγή: Satta G. et.al. (2014).

ΣΤ2.10. Έμφαση Εταιρειών Κρουαζιέρας στην Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη

Η έμφαση των εταιρειών κρουαζιέρας στην εταιρική κοινωνική ευθύνη και στις πρωτοβουλίες για τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, αλλά και των όποιων άλλων εξωτερικών οικονομιών παράγει η ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων, έχει επηρεάσει και την αγορά της κρουαζιέρας.

Όπως ανέδειξε πρόσφατη έρευνα³² με δείγμα εταιρείες κρουαζιέρας που μεταφέρουν 83% των επιβατών κρουαζιέρας ετησίως (Όμιλος εταιρειών Carnival - 48,1% μεταφερόμενων επιβατών, Royal Caribbean Cruise Lines - 23,1%, και Genting Group - 11,7%), οι εταιρείες κρουαζιέρας εστιάζουν ολοένα και περισσότερο στις δράσεις εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, με αναφορά σε:

³². Satta G. et.al. (2017).

- Περιβαλλοντικά θέματα – π.χ. κατανάλωση νερού, διαχείριση υγρών και στερεών αποβλήτων και εκπομπών ρύπων, κ.λπ.
- Θέματα με κοινωνικό-οικονομικές διαστάσεις – π.χ. εργασιακές σχέσεις, ανθρώπινα δικαιώματα, υγιεινή και ασφάλεια, προϊόντα που χρησιμοποιούνται και καταναλώνονται, αποφυγή αρνητικών επιπτώσεων

από την υπερβολική επισκεψιμότητα συγκεκριμένων προορισμών και λιμένων κ.λπ.

- Οικονομικές επιπτώσεις από την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας – π.χ. δημιουργία βιώσιμης εφοδιαστικής αλυσίδας, ισόρροπες συμφωνίες με λιμένες, τουριστικούς πράκτορες και όσες επιχειρήσεις εμπλέκονται στην εξυπηρέτηση επιβατών και πλοίων κρουαζιέρας.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
Οκτώβριος 2017

Ανάπτυξη Ελληνικών Λιμένων-Αφετηρίας: Κρίσιμες Παράμετροι & Προϋποθέσεις



Z1. Εισαγωγή

Οι ιδιαίτερα θετικές οικονομικές επιπτώσεις της χρήσης των λιμένων κρουαζιέρας ως λιμένες-αφετηρίας (home-ports) αλλά και η προστιθέμενη αξία που παράγεται από τη συγκεκριμένη δραστηριότητα αποτελούν σημαντικά κίνητρα για την ανάπτυξη στρατηγικών και τη δημιουργία συνθηκών που θα επιτρέψουν σε όσους ελληνικούς λιμένες διαθέτουν σχετική προοπτική να χρησιμοποιηθούν εκτεταμένα από τις εταιρείες κρουαζιέρας ως λιμένες έναρξης ή/και ολοκλήρωσης των δρομολογίων κρουαζιέρας.

Όπως αναλύθηκε (βλ. Ενότητα Β' και Δ'), σήμερα η ελκυστικότητα των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας ως σημείο αφετηρίας των προσφερόμενων προγραμμάτων κρουαζιέρας είναι περιορισμένη, με σχετική κίνηση να εμφανίζεται κυρίως στο λιμάνι του Πειραιά και, δευτερευόντως στους λιμένες Λαυρίου, Κέρκυρας και Ηρακλείου, ενώ παραμένει ανύπαρκτη σε λιμένες όπως η Θεσσαλονίκη. Όταν συγκρίνουμε με τις τάσεις που επικρατούν στη Μεσόγειο, το μερίδιο της χώρας μας στο home-porting, είναι σημαντικά υποδεέστερο του μεριδίου της κρουαζιέρας που φιλοξενείται στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα να μην αξιοποιούνται επαρκώς οι ευκαιρίες που προσφέρουν τα μορφολογικά, ιστορικά, πολιτιστικά, πολιτισμικά και άλλα πλεονεκτήματα που διαθέτει η χώρα μας και την καθιστούν ως ένα δημοφιλή τουριστικό προορισμό.

Με στόχο να ανατραπεί η υφιστάμενη κατάσταση, λαμβάνοντας υπόψη τις δομές και τα χαρακτηριστικά της σύγχρονης κρουαζιέρας, καταγράφουμε τους παράγοντες εκείνους και τις αντίστοιχες πρωτοβουλίες που πρέπει να συμπεριλάβει η στρατηγική ώστε να αναπτυχθεί η δραστηριότητα home-porting και στη χώρα μας.

Z2. Σχεδιασμός Δρομολογίων Κρουαζιέρας: Γενικές Αρχές

Οι αποφάσεις των εταιρειών κρουαζιέρας όσον αφορά στο σχεδιασμό ενός δρομολογίου κρουαζιέρας είναι πολυπαραγοντικές, καθώς λαμβάνουν υπόψη τους (α) τις επιθυμίες των επιβατών, (β) λειτουργικούς παράγοντες, αλλά και (γ) τη στρατηγική καθεμίας εταιρείας κρουαζιέρας (Πίνακας 38).

Ο προγραμματισμός των εταιρειών κρουαζιέρας είναι ιδιαίτερα μακροπρόθεσμος: Προκειμένου να πραγματοποιηθεί μια κρουαζιέρα, ο σχεδιασμός από την εταιρεία που δρομολογεί το πλοίο χρειάζεται να οριστικοποιηθεί έγκαιρα ώστε να κοινοποιηθεί στους ταξιδιωτικούς πράκτορες δίνοντάς τους επαρκή χρόνο να προσελκύσουν τον επιβάτη κρουαζιέρας, ο οποίος στις παραδοσιακές αγορές (Η.Π.Α., Μεγάλη Βρετανία, Γερμανία) έχει την τάση να οριστικοποιεί τις επιλογές του 8-10 μήνες πριν την υλοποίησή τους.

Συνεπώς, ο προγραμματισμός οριστικοποιείται τουλάχιστον δύο έτη πριν από την πραγματοποίηση της κρουαζιέρας. Ενδεικτικά, στους πρώτους μήνες του 2017 βρίσκονται προς πώληση κρουαζιέρες που πρόκειται να πραγματοποιηθούν το 2018 αλλά και το 2019, με τις εταιρείες κρουαζιέρας να βρίσκονται στη διαδικασία διαμόρφωσης και προγραμματισμού των δρομολογίων για τους καλοκαιρινούς μήνες και κυρίως για το ημερολογιακό έτος 2020.

Πίνακας 38: Σχεδιασμός Δρομολογίου Κρουαζιέρας: Κρίσιμοι Παράγοντες

Παράγοντες Προσανατολισμένοι στον Επιβάτη (ζήτηση)	Λειτουργικοί Παράγοντες (προσφορά)	Στρατηγικοί Παράγοντες
Άριστη διάρκεια κρουαζιέρας (ισορροπία χρόνου στο πλοίο και χρόνου στους επισκεπτόμενους λιμένες/ προορισμούς)	Αριθμός και σειρά λιμένων προσέγγισης	Δημογραφικό προφίλ επιβατών
Επίσκεψη σε προορισμούς οι οποίοι θεωρούνται ως 'υποχρεωτικοί' από τους επιβάτες που επισκέπτονται μια ευρύτερη περιοχή - υψηλός βαθμός ικανοποίησης επιβατών	Προσδιορισμός των λιμένων-αφετηρίας/ τερματισμού (home-ports) - και συγχρονισμός με αερομεταφορές	Δρομολόγια ανταγωνιστικών εταιρειών
Εποχικότητα	Ταχύτητα και μέγεθος πλοίου	Πρόβλεψη αναπτυσσόμενων αγορών
Συγχρονισμός με αερομεταφορές και άλλα μέσα μεταφοράς (τρένο, αυτοκίνητο) για την έναρξη/ τερματισμό της κρουαζιέρας	Διαθεσιμότητα θέσεων ελλιμενισμού και πρόσβασης λιμένων - δυνατότητα έγκαιρου προγραμματισμού	Η πίεση της προσφοράς για νέες αγορές
Ανταπόκριση στα καταναλωτικά πρότυπα, τα εισοδήματα και τον προϋπολογισμό διακοπών των επιβατών	Αποστάσεις μεταξύ των λιμένων προσέγγισης	Δυνητικά έσοδα από ημερήσιες εκδρομές, δραστηριότητες στο πλοίο, κ.λπ.

Πηγή: Επεξεργασία της συγγραφικής ομάδας.

Z3. Επισκόπηση: Παράγοντες Καθορισμού Ελκυστικότητας Λιμένα-Αφετηρίας

Ο συνδυασμός βιβλιογραφικής επισκόπησης, εξέτασης των υφιστάμενων πρακτικών και απόψεων από τον χώρο της λιμενικής βιομηχανίας οδηγούν στην καταγραφή 81 παραγόντων, οι οποίοι καθορίζουν την ελκυστικότητα ενός λιμένα ώστε να επιλεγεί ως λιμένας-αφετηρίας από τις εταιρείες. Οι παράγοντες αναλύονται σε 12 κατηγορίες στη βάση των κοινών χαρακτηριστικών και της αναφοράς σε συγκεκριμένες λιμενικές δραστηριότητες (βλ. Παράρτημα Α). Ο Πίνακας 39 παρουσιάζει την ιεράρχηση των 28 παραγόντων οι οποίοι αξιολογούνται ως οι σημαντικότεροι από τους εμπειρογνώμονες του κλάδου της κρουαζιέρας σε Ελλάδα και εξωτερικό, (στην κλίμακα 1-5 βαθμολογήθηκαν με μέσο όρο μεγαλύτερο του 4).³³

Η διαθεσιμότητα ενός αεροδρομίου είναι σημαντική, καθώς οι περισσότεροι επιβάτες κρουαζιέρας κατευθύνονται στον λιμένα-αφετηρίας από τις χώρες προέλευσής τους, με αεροπορικές μεταφορές. Σημαντικότερος παράγοντας όλων είναι η ύπαρξη διεθνούς αεροδρομίου στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα. Στην τρίτη και τέταρτη θέση της αξιολόγησης βρίσκονται ο αριθμός των αεροπορικών συνδέσεων και η αξιοπιστία των αεροπορικών μεταφορών αντίστοιχα, ενώ στην όγδοη συναντάμε τη χωρητικότητα του αεροδρομίου επιβεβαιώνοντας την ιδιαίτερη σημασία των αερομεταφορών για την ανάπτυξη ενός λιμένα-αφετηρίας.

³³. Βλ. επίσης Lekakou M., Pallis A.A. and Vaggelas G.K. (2009). Ο McCalla (1998) εξέτασε ορισμένους παράγοντες που επηρεάζουν την ελκυστικότητα ενός λιμένα για τα εταιρείες κρουαζιέρας από την οπτική των ίδιων των λιμένων και οι Nolan (1987), Baird (1997) και Peisley (2003) έκαναν αποσπασματικές αναφορές σε παράγοντες ελκυστικότητας χωρίς να προσεγγίσουν ολιστικά το ζήτημα. Συνολικά, στη διεθνή βιβλιογραφία, υπάρχουν ελάχιστες μελέτες που εξετάζουν τις κρίσιμες παραμέτρους που διαμορφώνουν την ανταγωνιστικότητα ενός λιμένα προκειμένου να αποτελέσει αφετηρία για κρουαζιερόπλοια.

Πίνακας 39: Σημαντικότεροι Παράγοντες Καθορισμού Ελκυστικότητας Λιμένα Αφετηρίας

	Παράγοντας ελκυστικότητας	Σημαντικότητα
1	Διαθεσιμότητα διεθνούς αεροδρομίου	4,77
2	Ασφαλές περιβάλλον για τους επιβάτες	4,59
3	Αριθμός αεροπορικών συνδέσεων	4,55
4	Αξιοπιστία αεροπορικών μεταφορών	4,50
5	Δυνατότητα διαχείρισης μεγάλου αριθμού επιβατών ταυτόχρονα	4,45
6	Βάθος λιμένα	4,41
7	Υποδομές επιβίβασης-αποβίβασης	4,41
8	Υπηρεσίες ασφάλειας	4,36
9	Χωρητικότητα αεροδρομίου	4,32
10	Περιοχές ιστορικού ενδιαφέροντος	4,32
11	Παροχή κινήτρων στις εταιρείες κρουαζιέρας	4,32
12	Πολιτική σταθερότητα	4,27
13	Εξυπηρέτηση επιβατών	4,27
14	Κόστος υπηρεσιών προς κρουαζιερόπλοια	4,18
15	Επαρκής χωρητικότητα λιμένα	4,18
16	Χρόνος 'turn around'	4,18
17	Τερματικός σταθμός επιβατών	4,14
18	Περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος	4,14
19	Κόστος υπηρεσιών προς επιβάτες	4,14
20	Πετρέλευση	4,14
21	Περιοχές πολιτιστικού ενδιαφέροντος	4,14
22	Περιοχές κρουαζιέρας	4,09
23	Προμήθειες για τα κρουαζιερόπλοια	4,09
24	Λιμενικά τέλη	4,05
25	Διαχείριση αποσκευών	4,05
26	Προστασία από καιρικές συνθήκες	4,05
27	Συνεργασίες με αεροπορικές εταιρείες	4,05
28	Υπηρεσίες προστασίας	4,05

Πηγή: Lekakou M., Pallis A.A. and Vaggelas G.K. (2009).

Τα θέματα ασφάλειας στον λιμένα και στον προορισμό είναι η δεύτερη σημαντική ενότητα παραγόντων, ενώ στην πλέον σημαντική δωδεκάδα συμπεριλαμβάνεται και η πολιτική σταθερότητα. Τα πρόσφατα γεγονότα (π.χ. έκνομες ενέργειες, πολιτική και στρατιωτική αστάθεια κ.λπ.) σε χώρες της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, και οι αρνητικές επιπτώσεις που επέφεραν (βλ. Ενότητα ΣΤ΄) καταδεικνύουν τη σημασία που έχουν οι συγκεκριμένοι παράγοντες για τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Η τρίτη σημαντική ομάδα παραγόντων αφορά στις λιμενικές υποδομές και την επιχειρησιακή ικανότητα του λιμένα: τη δυνατότητα διαχείρισης μεγάλου αριθμού επιβατών ταυτόχρονα, το βάθος λιμένα και τις υποδομές επιβίβασης-αποβίβασης. Τα στοιχεία αυτά είναι ιδιαίτερα σημαντικά για τις επιλογές της σύγχρονης βιομηχανίας κρουαζιέρας, όπου τα κρουαζιερόπλοια μεταφέρουν σημαντικό αριθμό επιβατών, όπου απαιτούνται εγκαταστάσεις και υπηρεσίες στους λιμένες-αφετηρίας που τους επιτρέπουν να διαχειριστούν αποδοτικά και αποτελεσματικά ένα μεγάλο αριθμό επιβατών προς επιβίβαση/ αποβίβαση σε μικρό χρονικό διάστημα.

Η τέταρτη σημαντική ενότητα παραγόντων αφορά στη σχέση λιμένα και εταιρείας κρουαζιέρας. Η δυνατότητα παροχής κινήτρων στις εταιρείες κρουαζιέρας θεωρείται μάλιστα σημαντικότερος παράγοντας από το κόστος των υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια – με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης να τονίζει τη σημαντικότητα της σχέσης λιμένα-εταιρείας κρουαζιέρας για τη διαμόρφωση των όρων χρήσης του λιμένα ως λιμένα-αφετηρίας.

Είναι προφανές ότι δεν μπορούν όλοι οι λιμένες κρουαζιέρας να καταστούν λιμένες-αφετηρίας καθώς οι λιμένες κρουαζιέρας διαφέρουν σημαντικά ως προς:

- I. Τα χαρακτηριστικά του ίδιου του λιμένα,
- II. Τα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου και της πόλης που συνδέεται με το λιμένα κρουαζιέρας,
- III. Τα χαρακτηριστικά του προορισμού,
- IV. Τα χαρακτηριστικά της αγοράς κρουαζιέρας σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο.

Είναι αξιοσημείωτο ότι στη δεκάδα των καθοριστικών παραγόντων για την επιλογή λιμένα-αφετηρίας κυριαρχούν οι παράγοντες που σχετίζονται με τις μεταφορικές υποδομές (διεθνούς αεροδρομίου και λιμένα-αφετηρίας) καθώς και με την ασφάλεια των υποδομών και της χώρας, ενώ οι παράγοντες που σχετίζονται με το τουριστικό ενδιαφέρον στον προορισμό ακολουθούν. Η γενική εκτίμηση είναι ότι η ύπαρξη περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος είναι ιδιαίτερα σημαντική στην περίπτωση των λιμένων που εξυπηρετούν διερχόμενη κίνηση κρουαζιέρας, ενώ μετατρέπονται (συγκριτικά με άλλους) σε λιγότερο σημαντική όταν η κρίσιμη απόφαση αναφέρεται στην απόφαση για την επιλογή λιμένων για την έναρξη και ολοκλήρωση μιας κρουαζιέρας.

Οι τέσσερις ενότητες παραγόντων που παρουσιάστηκαν περιλαμβάνουν παραμέτρους που μπορούν να διαμορφώσουν ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο ενεργειών, πρωτοβουλιών και δράσεων καθώς και ένα οδικό χάρτη για την προώθηση λιμένων-αφετηρίας. Οι συγκεκριμένες παράμετροι έχουν αναφορά είτε στο εσωτερικό περιβάλλον των λιμένων είτε στο ευρύτερο εξωτερικό περιβάλλον.

Ζ4. Διαμορφώνοντας το Λιμενικό Περιβάλλον

Στους παράγοντες με αναφορά στις λειτουργίες των λιμένων κρουαζιέρας, οι οποίοι καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την ελκυστικότητα του λιμένα ως λιμένα-αφετηρίας, αλλά και το επίπεδο ικανοποίησης εταιρειών και επιβατών κρουαζιέρας από τη χρήση του λιμένα, συμπεριλαμβάνονται:

- Οι λιμενικές υποδομές και οι όποιες ανωδομές είναι απαραίτητες για την υποδοχή πλοίων και επιβατών.
- Η λειτουργία του λιμένα - με αναφορά στις παρεχόμενες υπηρεσίες και την εφαρμογή των απαιτούμενων διαδικασιών στην εξυπηρέτηση πλοίων και επιβατών- συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής συστημάτων κατανομής προκαθορισμένων θέσεων ελλιμενισμού (berth allocation) κρουαζιερόπλοιων.
- Η διακυβέρνηση του λιμένα κρουαζιέρας - το μοντέλο οργάνωσης, διοίκησης και λειτουργίας του λιμένα-κρουαζιέρας.
- Η συνεργασία λιμένα και όλων των επιχειρήσεων και φορέων που συνεισφέρουν στην προσφορά υπηρεσιών εξυπηρέτησης των επιβατών κρουαζιέρας (προσφορά υπηρεσιών από τρίτους εντός λιμένα, μεταφορικές υπηρεσίες, τουριστικές υπηρεσίες, αεροδρόμιο) για την καλύτερη δυνατή σύνδεση λιμένα και πόλης/προορισμού.

Οι λιμενικές υποδομές χρειάζεται να είναι επαρκείς, ώστε να εξασφαλίζουν την αποδοτική, αποτελεσματική και ασφαλή προσέγγιση των κρουαζιερόπλοιων και την εξυπηρέτηση των επιβατών. Η σημαντικότητα της συγκεκριμένης παραμέτρου αυξάνει καθώς συνεχίζεται η τάση ναυπήγησης μεγαλύτερων σε μέγεθος και χωρητικότητα κρουαζιερόπλοιων. Οι λιμένες αφετηρίας πρέπει να διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές για την εξυπηρέτηση όχι μόνο των μικρών και μεσαίων κρουαζιερόπλοιων, αλλά και των πλοίων νέας γενιάς. Ένας δεύτερος λόγος που αυξάνει τη σημαντικότητα των λιμενικών υποδομών είναι η συνεχόμενη διεύρυνση του προϊόντος, καθώς εξυπηρετούνται πλοία και επιβάτες με διαφορετικές απαιτήσεις. Οι προσφερόμενες λιμενικές υποδομές πρέπει να εξασφαλίζουν τη βέλτιστη δυνατή διεπαφή λιμένα και κρουαζιερόπλοιου (θαλάσσια ζώνη), τη βέλτιστη υποδομή και άριστη λειτουργία των απαιτούμενων υπηρεσιών στη λιμενική περιοχή που αφιερώνεται στην εξυπηρέτηση κρουαζιέρας (τερ-

ματικός σταθμός κρουαζιέρας) και την καλύτερη δυνατή διεπαφή λιμένα και πόλης/τουριστικών προορισμών («χερσαία πλευρά»).

Αναλυτικότερα, προκειμένου να επιτευχθούν οι παραπάνω στόχοι και να αυξηθεί η ελκυστικότητα ενός λιμένα αφετηρίας, θα πρέπει να δοθεί έμφαση στις ακόλουθες επτά (7) ενότητες πρωτοβουλιών/δράσεων/ενεργειών:

Z4.1. Υποδομές Διεπαφής Λιμένα-Κρουαζιερόπλοιου

Οι απαραίτητες υποδομές του λιμένα με αναφορά στη διεπαφή λιμένα-κρουαζιερόπλοιου συμπεριλαμβάνουν τις παρακάτω κατηγορίες καταγράφονται στον Πίνακα 40.

Πίνακας 40: Υποδομές Λιμένα Αφετηρίας με Αναφορά στη Διεπαφή Λιμένα-Κρουαζιερόπλοιου

<p>I.</p> <p>Ύπαρξη εξειδικευμένου τερματικού σταθμού κρουαζιέρας που εξασφαλίζει την άνετη και χωρίς καθυστέρηση εξυπηρέτηση του ελλιμενισμού του κρουαζιερόπλοιου και των προς επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών και των αποσκευών τους.</p>	<p>II.</p> <p>Ο επαρκής αριθμός κρηπιδωμάτων ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί ο λιμένας στη ζήτηση – δίνοντας τη δυνατότητα προκαθορισμού και δέσμευσης θέσεων ελλιμενισμού των κρουαζιερόπλοιων (berth allocation) όταν αυτό ζητηθεί από τις εταιρείες κρουαζιέρας.</p>
<p>III.</p> <p>Κρηπιδώματα με κατάλληλο μήκος και βύθισμα προκειμένου να εξυπηρετηθούν αποδοτικά και με ασφάλεια τα κρουαζιερόπλοια προς ελλιμενισμό. Γενικά, η περιοχή αγκυροβόλησης που απαιτείται για την ασφαλή άφιξη / αναχώρηση και παραμονή ενός κρουαζιερόπλοιου θα πρέπει να διαθέτει ελάχιστο μήκος ίσο με το μήκος του κρουαζιερόπλοιου που θα κληθεί να εξυπηρετήσει συν 20% (απόσταση 10% του μήκους του πλοίου τόσο στην πλώρη όσο και στην πρύμνη).</p>	<p>IV.</p> <p>Επαρκές βύθισμα λιμένα εντός της θαλάσσιας λιμενικής περιοχής (κύκλος ελιγμών) και εκτός της θαλάσσιας λιμενικής περιοχής (διάυλος ναυσιπλοΐας) – καθώς και σχετικές υποδομές προστασίας της θαλάσσιας λιμενικής περιοχής (π.χ. κυματοθραύστες)</p>
<p>V.</p> <p>Ανωδομές και μηχανολογικό εξοπλισμό για την κατάλληλη εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων – ο οποίος συμπεριλαμβάνει προσκρουστήρες (fenders), ράμπες επιβατών (gangways), δέστρες επαρκούς αντοχής κ.α.</p>	

Z4.2. Σύστημα Προκαθορισμού Θέσεων Ελλιμενισμού Κρουαζιερόπλοιων

Η διεπαφή λιμένα και κρουαζιερόπλοιου περιλαμβάνει και ένα πρόσθετο χαρακτηριστικό που συνδέεται με τη διαχείριση των θέσεων ελλιμενισμού που διαθέτει ένας λιμένας-αφετηρίας. Πρόκειται για την παροχή από μέρους του λιμένα προς τις εταιρείες κρουαζιέρας της δυνατότητας προ-κράτησης θέσεων, υπηρεσία ιδιαίτερα σημαντική καθώς αυξάνει τη δυναμική της

κρουαζιέρας. Η ανάγκη τήρησης συγκεκριμένων χρονοδιαγραμμάτων (δρομολόγια κρουαζιέρας), ο σημαντικός αριθμός προσεγγίσεων σε σύγκριση με τη διαθέσιμη υποδομή που παρατηρείται σε ορισμένους κύριους προορισμούς κρουαζιέρας (π.χ. Πειραιά, Μύκονο, Σαντορίνη, Ρόδο) και η ανεπάρκεια λιμενικών υποδομών σε ορισμένα λιμάνια δημιουργούν την ανάγκη έγκαιρης εξασφάλισης συγκεκριμένης θέσης πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων. Στόχος είναι η έγκαιρη οργάνωση της αλυσίδας υπηρεσιών που προσφέρονται στους επιβάτες, αλλά και των υπηρεσιών και προμηθειών οι οποίες είναι αναγκαίες για να πραγματοποιήσει (συνεχίσει) την κρουαζιέρα του.

Η εφαρμογή ενός συστήματος με συγκεκριμένες αρχές και διαδικασίες προκαθορισμού θέσεων ελλιμενισμού διευκολύνει τόσο τον προγραμματισμό των εταιρειών κρουαζιέρας, όσο και τη λειτουργία των λιμένων, ειδικότερα των λιμένων αφετηρίας, οι οποίοι, εκτός από τη θέση ελλιμενισμού, καλούνται να διαχειριστούν και ένα σημαντικό αριθμό επιβατών και αποσκευών που πρόκειται να επιβιβαστούν προκειμένου να ξεκινήσουν την κρουαζιέρα τους ή να αποβιβαστούν μετά την ολοκλήρωση της.

Οι εταιρείες κρουαζιέρας επιζητούν τη δυνατότητα να προχωρούν σε κράτηση θέσης τουλάχιστον 12 μήνες πριν από την προσέγγιση του κρουαζιερόπλοιου, ώστε να είναι βέβαιες ότι το κρουαζιερόπλοιο θα μπορέσει να εξυπηρετηθεί και συνεπώς να συμπεριλάβουν το λιμάνι/ προορισμό στο πρόγραμμα των δρομολογίων που προσφέρουν, και να οργανώσουν έγκαιρα την πώληση των σχετικών τουριστικών προϊόντων. Επιπρόσθετα, μειώνει τον αναίτιο ανταγωνισμό ανάμεσα στις εταιρείες κρουαζιέρας οι οποίες σε ορισμένες περιπτώσεις, όπου η προ-κράτηση δεν είναι διαθέσιμη, καλούνται να «ανταγωνιστούν» με κάθε τρόπο να εξασφαλίσουν μία θέση στο λιμάνι που επιθυμούν.

Αφετέρου, το σύστημα επιτρέπει την καλύτερη διαχείριση των υποδομών του λιμένα (θέσεις παραβολής κρουαζιερόπλοιων), τον καλύτερο προγραμματισμό των λιμενικών λειτουργιών, μέσω της έγκαιρης γνώσης του έργου που θα κληθεί να εξυπηρετήσει. Παράλληλα αποφεύγονται οι ακυρώσεις προσεγγίσεων σε περιπτώσεις όπου οι διαθέσιμες θέσεις του λιμένα είναι λιγότερες από τις προσεγγίσεις σε μία δεδομένη χρονική περίοδο. Επίσης, οι διαδικασίες προκαθορισμού θέσεων ελλιμενισμού ελαχιστοποιούν τον αναίτιο ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων για την αύξηση του αριθμού των προσεγγίσεων. Επιπρόσθετα περιορίζει τα πολλαπλά αιτήματα αλλαγής δρομολογίων και μειώνει σημαντικά τις περιπτώσεις ακυρώσεων τελευταίας στιγμής ή διπλών κρατήσεων (σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας³⁴, το 55% των λιμένων της Μεσογείου έχει εμπειρίες ταυτόχρονων κρατήσεων θέσεων ελλιμενισμού με άλλο λιμάνι για το ίδιο κρουαζιερόπλοιο, για την ίδια μέρα).

34. MedCruise (2016b).

Σημαντικότερο όλων είναι το γεγονός ότι το σύστημα προκαθορισμού θέσεων ελλιμενισμού επιτρέπει στα λιμάνια και στους προορισμούς να γνωρίζουν έγκαιρα ποια εταιρεία, ποιο πλοίο, πόσοι επιβάτες θα έρθουν και πότε, και συνεπώς να οργανώσουν τις προσφερόμενες υπηρεσίες με τρόπο που ανταποκρίνεται στις δομικές αλλαγές της κρουαζιέρας που περιγράψαμε στις προηγούμενες ενότητες της μελέτης (π.χ. αύξηση δραστηριοτήτων κρουαζιέρας, αύξηση μεγέθους πλοίων, ή διαφορετικές λογικές που επιβάλουν η εποχικότητα της κρουαζιέρας, και συνοδεύουν τη διαφοροποίηση των εταιρειών κρουαζιέρας).

Σήμερα, σχεδόν 6 στους 10 λιμένες της Μεσογείου (57,2%) εφαρμόζουν συστήματα κράτησης προκαθορισμένων θέσεων ελλιμενισμού από ένα έως και δύο χρόνια νωρίτερα από την ημερομηνία άφιξης του κρουαζιερόπλοιου - ανάμεσα στους λιμένες αυτούς συμπεριλαμβάνονται ο Πειραιάς, και η Κέρκυρα - ενώ 4 στους 10 δίνουν τη δυνατότητα για κράτηση θέσης δύο χρόνια νωρίτερα (Πίνακας 41).

Πίνακας 41: Εφαρμογή Συστήματος Προκαθορισμού Θέσεων Ελλιμενισμού Κρουαζιερόπλοιων από τους Λιμένες της Μεσογείου

	Αριθμός Λιμένων(N=70)	Ποσοστό
2 χρόνια νωρίτερα	30	42,9%
Μεταξύ 1-2 χρόνια νωρίτερα	10	14,3%
Μεταξύ 6-12 μήνες νωρίτερα	6	8,6%
Μεταξύ 3-6 μήνες νωρίτερα	1	1,4%
Μεταξύ 1-3 μήνες νωρίτερα	3	4,3%
Λιγότερο από ένα μήνα νωρίτερα	8	11,4%
Λιγότερο από μία εβδομάδα νωρίτερα	4	5,7%
Δεν υπάρχει η δυνατότητα	8	11,4%

Πηγή: MedCruise (2016b).

Στην Ελλάδα είναι απαραίτητη η επέκταση του συστήματος και σε άλλους λιμένες – όπως η Σαντορίνη, η οποία βρίσκεται σε διαδικασία συζήτησης πιλοτικής εφαρμογής, η Μύκονος και στους άλλους σημαντικούς λιμένες κρουαζιέρας. Η εφαρμογή αντίστοιχων συστημάτων στους άλλους λιμένες θα έχει ως αποτέλεσμα οι ελληνικοί λιμένες να ανταποκριθούν σε ένα βασικό αίτημα των εταιρειών κρουαζιέρας, καθώς θα διασφαλίσουν τη βελτιστοποίηση του προγραμματισμού και της εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιου και επιβατών.

Αναζητώντας τις προοπτικές για τη συγκεκριμένη επέκταση στην ελληνική αγορά κρουαζιέρας, να σημειωθεί ότι τα περισσότερα συστήματα προκαθορισμού θέσης ελλιμενισμού αναπτύσσονται στη βάση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και αναγκών κάθε λιμένα. Πάραυτα, οι μεσογειακοί λιμένες, στο πλαίσιο της Ένωσης Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας (MedCruise) έχουν ήδη διαμορφώσει ένα πλαίσιο διαδικασιών και κατευθυντήριων γραμμών προς εφαρμογή στην περιοχή της Μεσογείου. Με τον τρόπο αυτόν, αναγνωρίζεται από τους λιμένες κρουαζιέρας, εκτός από τη διαφάνεια και την καλή επιχειρηματική πρακτική, ότι είναι απαραίτητος ο διαρκής και συστηματικός διάλογος μεταξύ λιμένων και εταιρειών κρουαζιέρας για τη διαχείριση ακυρώσεων και αλλαγών δρομολογίων.

Το Σχήμα 4 καταγράφει έναν οδικό χάρτη εφαρμογής διαδικασίας προκαθορισμού θέσεων ελλιμενισμού, το οποίο περιλαμβάνει εννέα βήματα. Οι βασικές αρχές λειτουργίας τους συστήματος είναι η έγκαιρη δήλωση των προθέσεων από πλευράς εταιρείας κρουαζιέρας, π.χ. η υποχρέωση των λιμένων να επιβεβαιώσουν εντός του Ιανουαρίου του έτους Χ, τις θέσεις ελλιμενισμού για το επόμενο ημερολογιακό έτος (Χ+1), και η δέσμευση λιμένων και εταιρειών σε ένα συγκεκριμένο πλάνο. Οι συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές αποτελούν ήδη και τη βάση του συστήματος προκαθορισμένων θέσεων ελλιμενισμού που εφαρμόζεται στους μεγαλύτερους μεσογειακούς λιμένες -Βαρκελώνη, η Μασσαλία, το Ντουμπρόβνικ, και η Τενερίφη- συμπεριλαμβανομένου του Πειραιά αλλά και σε σημαντικούς λιμένες της Βόρειας Ευρώπης, όπως το Αμβούργο.

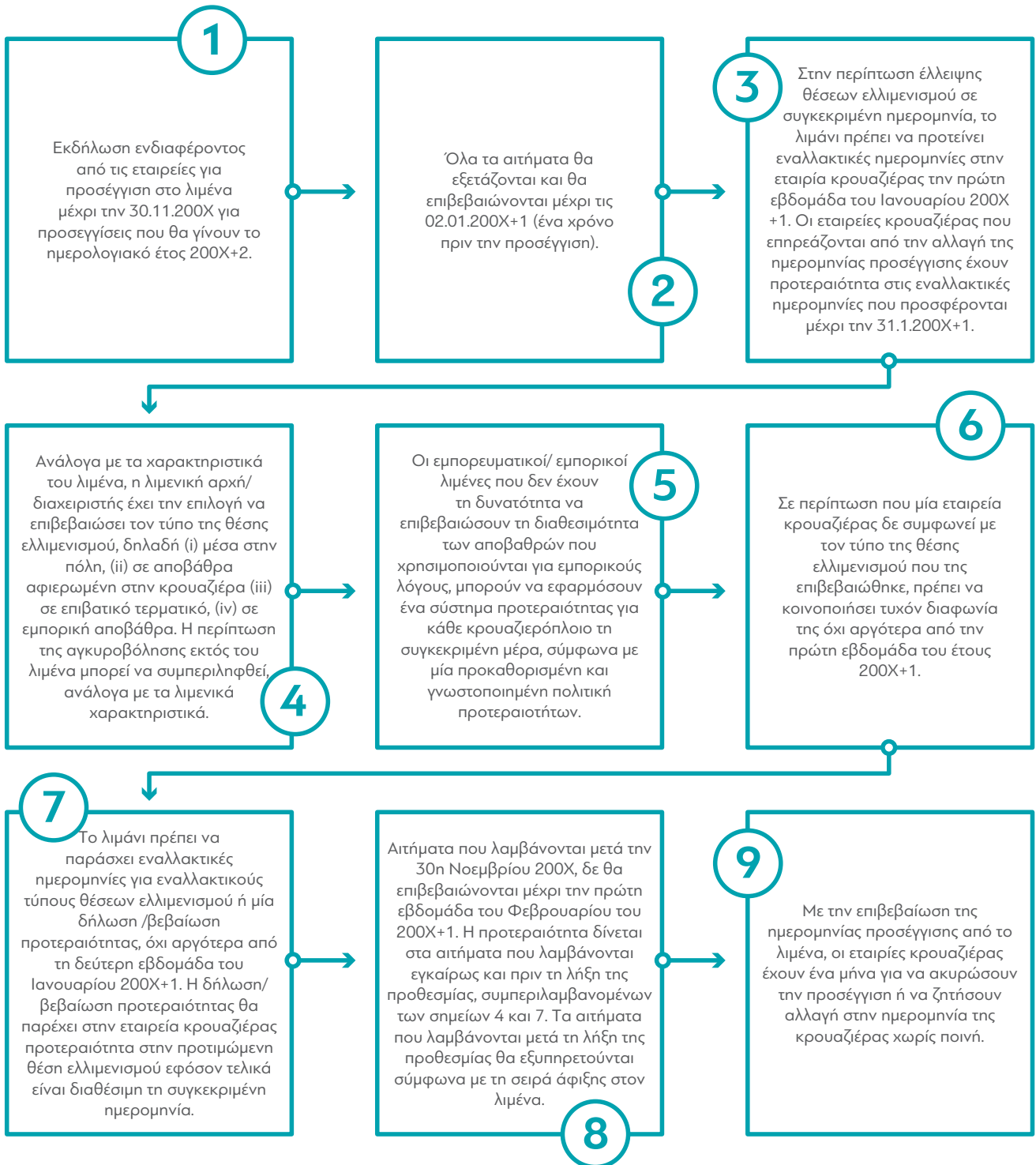
Ο Πίνακας 42 παρουσιάζει ενδεικτικά τις σημαντικές ημερομηνίες του συστήματος κράτησης θέσης ελλιμενισμού για το 2019, όπως εφαρμόζεται σε τέσσερις από τους προαναφερθέντες λιμένες-κρουαζιέρας, οι οποίοι λειτουργούν και ως λιμένες αφετηρίας (οι εφαρμοζόμενες πρακτικές περιγράφονται αναλυτικότερα στο Παράρτημα II της ενότητας).

Πίνακας 42: Ημερομηνίες Συστήματος Κράτησης Θέσης Ελλιμενισμού για το 2019

	Πειραιάς	Βαρκελώνη	Τενερίφη	Αμβούργο
Υποβολή αιτημάτων για 2019	01-30/06/2017	30/11/2017	30/11/2017	30/11/2017
Επιβεβαίωση κράτησης εντός προθεσμίας	10/07/2017	01/01/2018	15/01/2018	30/04/2018*
Επιβεβαίωση κράτησης εκτός προθεσμίας	Εξέταση σε μηνιαία βάση	01/02/2018	31/01/2018	Σειρά προτεραιότητας σύμφωνα με την ημερομηνία κατάθεσης του αιτήματος

* Έχει προηγηθεί επιβεβαίωση της κράτησης χωρίς επιβεβαίωση της ακριβούς θέσης ελλιμενισμού.

Σχήμα 4: Οδικός Χάρτης Διαδικασίας Προκαθορισμού Θέσης Ελλιμενισμού



ΣΤ4.3. Υποδομές και Λειτουργία Τερματικού Σταθμού Επιβατών

Στις απαραίτητες υποδομές της λιμενικής ζώνης συμπεριλαμβάνονται οι επαρκείς χώροι στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, ταξί και Ι.Χ. οχημάτων, καθώς και το κτίριο τερματικού σταθμού επιβατών, με τους σύγχρονους λιμένες αφετηρίας να επιβάλλεται να διαθέτουν τερματικούς σταθμούς επιβατών για τη βέλτιστη και αποδοτική διαχείριση των επιβατών και των αποσκευών τους.

Η λειτουργία λιμένα-αφετηρίας σχετίζεται τόσο με ένα εύρος υπηρεσιών που προσφέρονται σε κρουαζιερόπλοια και επιβάτες κρουαζιέρας όσο και με τις διαδικασίες που ακολουθούνται κατά τη διαχείριση των επιβατών και των αποσκευών τους.

Αφενός ο λιμένας καλείται να προσφέρει τις αναγκαίες ναυτιλιακές υπηρεσίες –όπως η πλοήγηση, ρυμούλκηση, καβοδεσία, υποδοχή αποβλήτων, αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης, τελωνειακές υπηρεσίες, υπηρεσίες ασφάλειας, παροχή ύδατος. Αφετέρου ένας λιμένας-αφετηρίας καλείται να παρέχει υπηρεσίες πετρέλευσης (προμήθεια καυσίμων), και παροχής προμηθειών στα κρουαζιερόπλοια, υπηρεσίες πυρόσβεσης καθώς και υπηρεσίες επισκευών έστω και μικρής έκτασης.

Ειδικότερα για να εξυπηρετηθεί η διαδικασία επιβίβασης/αποβίβασης στον λιμένα-αφετηρίας θα πρέπει ο τερματικός σταθμός να διαθέτει τις υποδομές που καταγράφονται στον Πίνακα 43.

Πίνακας 43: Αναγκαίες Υποδομές Τερματικού Σταθμού για την Εξυπηρέτηση Διαδικασιών Επιβίβασης/Αποβίβασης στον Λιμένα-Αφετηρίας

Χώρος συγκέντρωσης επιβατών	Κατά την άφιξη των επιβατών στον λιμένα, προστατευμένος από τις καιρικές συνθήκες, που προσφέρει πληροφορίες και οδηγεί κατάλληλα τους επιβάτες προς το επόμενο βήμα της επιβίβασης/αποβίβασης τους. Αυτονόητη θεωρείται η ύπαρξη χώρων υγιεινής για όλες τις κοινωνικές ομάδες (WC, WC ΑΜΕΑ), πρώτων βοηθειών, τηλεφώνων επικοινωνίας, παροχή ελεύθερου ασύρματου δικτύου (wi-fi) και όλου του αναγκαίου αστικού εξοπλισμού (καθαριότητας, φωτισμού, ανάπαυσης, κ.λπ.). Επίσης η αποδοτική διαχείριση των επιβατών επιβάλει την ύπαρξη ξεχωριστών χώρων αλλά και ροών για τους επιβάτες που πρόκειται να επιβιβαστούν και όσων πρόκειται να αποβιβαστούν από το κρουαζιερόπλοιο.
Χώρος εναπόθεσης και ελέγχου αποσκευών μέσω σκάνερ με x-rays	Στον συγκεκριμένο χώρο συγκεντρώνονται οι αποσκευές για τη διενέργεια ελέγχου και περιλαμβάνει χώρο τοποθέτησης, προώθηση για έλεγχο μέσω x-ray, διαλογή και τοποθέτηση σε οχήματα μεταφοράς στο κρουαζιερόπλοιο. Ο χώρος πρέπει να εξασφαλίζει την ασφάλεια και τον εύρυθμο έλεγχο των αποσκευών μέσω της εγκατάστασης ενός ελάχιστου αριθμού σκάνερ (γενικά για την εξυπηρέτηση 3.000-5.000 επιβατών απαιτείται ένας ελάχιστος αριθμός 3-4 σκάνερ αποσκευών.
Σημεία ελέγχου επιβατών (με συγκεκριμένες προδιαγραφές)	Οι συγκεκριμένες προδιαγραφές συμπεριλαμβάνουν τη γραμμική διαγράμμιση του χώρου, πάγκους, μηχανήματα x-rays για τις χειραποσκευές, πύλες ελέγχου μετάλλων για τον έλεγχο των επιβατών, προσωπικό ασφαλείας και αστυνόμευση. Γενικά, για την εξυπηρέτηση 3.000 - 4.000 επιβατών χρειάζονται τουλάχιστον τέσσερις διάδρομοι, με περίπου 12μ. μήκος και 3μ. πλάτος, καθώς και 8-12 άτομα προσωπικό ασφαλείας που αυξάνεται ανάλογα για κάθε 1.000 επιβάτες, καθώς και πρόγραμμα λειτουργίας το οποίο προσαρμόζεται ανάλογα με την κίνηση, τις ώρες αιχμής κ.λπ. Στη διαχείριση των επιβατών θα πρέπει να υπάρχουν επαρκώς καθορισμένες ζώνες για επιβάτες που προέρχονται από χώρες εντός και εκτός Schengen, στις οποίες θα εφαρμόζεται η κείμενη νομοθεσία. Επιπρόσθετα θα πρέπει να λειτουργούν αποδοτικά οι τελωνειακές υπηρεσίες, καθώς και οι υπηρεσίες θεώρησης VISA προκειμένου να μη δημιουργούνται καθυστερήσεις στην εξυπηρέτηση των επιβατών γεγονός που μειώνει την ικανοποίησή τους και εντέλει δημιουργεί αρνητικές εμπειρίες από το λιμάνι και τον προορισμό.
Αίθουσα παραλαβής καρτών επιβίβασης	Για την εξυπηρέτηση των επιβατών σχετικά με την παραλαβή των καρτών επιβίβασης τους.
Σημεία ελέγχου καρτών επιβίβασης (check-in)	Τα σημεία πρέπει να είναι στελεχωμένα με το κατάλληλο προσωπικό για τη διενέργεια του ελέγχου των εισιτηρίων.
Φιλικούς προς τον επιβάτη χώρους αναμονής πριν την επιβίβαση	Ο κατάλληλος σχεδιασμός κι εξοπλισμός του χώρου, αλλά και ο επαρκής κλιματισμός αποτελούν την καταλληλότερη ευκαιρία για την αύξηση της ικανοποίησης του επιβάτη.
Χώροι VIP	Ιδιαίτερα διαμορφωμένοι και περισσότερο πολυτελείς χώροι ενδέχεται να υπάρχουν σε ειδικά διαμορφωμένα σημεία του χώρου αναμονής για VIP επιβάτες, στους οποίους ενδέχεται να προσφέρονται ξεχωριστά και οι υπηρεσίες ελέγχου επιβατών, εισιτηρίων κ.λπ.
Χώροι υποδοχής & αναμονής για συγκεκριμένες ομάδες επιβατών	Αφορούν συνήθως χώρους όπου μπορούν να συγκεντρωθούν μεγάλες ομάδες επιβατών οι οποίοι συμμετέχουν μαζί στην κρουαζιέρα. Οι χώροι αυτοί είναι ιδιαίτερα διαμορφωμένοι, όπως και στην περίπτωση των VIP.
Πρόσθετες υπηρεσίες	Χώροι αποθήκευσης αποσκευών (lockers), οθόνες πληροφόρησης, γραφεία ενοικιάσεως αυτοκινήτων, ATM και ανταλλακτήρια συναλλάγματος, καταστήματα αφορολογίτων ειδών, μηχανήματα αυτόματης πώλησης, σημεία πληροφόρησης επισκεπτών, καταστήματα εστίασης και αγορών, σταθμό Α' βοηθειών, υπηρεσίες τουριστικού πρακτορείου, και προφανώς Wi-Fi.

Πηγή: Επεξεργασία της συγγραφικής ομάδας & PIANC (2016).

Με τον λιμένα και ιδιαίτερα το κτίριο του τερματικού σταθμού να αποτελούν την πρώτη εντύπωση που αποκομίζουν οι επιβάτες από έναν προορισμό, είναι σημαντικό η εικόνα του λιμένα κρουαζιέρας να ανταποκρίνεται στις προσδοκίες επιβατών και εταιρειών κρουαζιέρας τόσο σε επίπεδο υποδομών όσο και σε επίπεδο αισθητικής και παρεχόμενων υπηρεσιών.

Επιπρόσθετα, η εύκολη πρόσβαση των επιβατών προς το λιμάνι αλλά και προς τον προορισμό προσδίδουν προστιθέμενη αξία στον λιμένα, καθώς αυξάνουν τη θετική εμπειρία των επιβατών, ενώ παράλληλα έχει θετικές επιπτώσεις και στον προορισμό και την τοπική κοινωνία, μέσω της μείωσης των περιστατικών κυκλοφοριακής συμφόρησης. Έμφαση πρέπει να δοθεί και στις υποδομές χερσαίας ζώνης που σχετίζονται με την εξυπηρέτηση της μετακίνησης των επιβατών από και προς το λιμάνι, είτε με τη χρήση τουριστικών λεωφορείων, είτε μέσω μαζικής μεταφοράς, είτε με τη χρήση μέσων ιδιωτικής χρήσης (ταξί-Ι.Χ.).

Σημαντική είναι η συνδιαμόρφωση συγκεκριμένων χαρακτηριστικών των τερματικών σταθμών κρουαζιέρας με τις εταιρείες κρουαζιέρας, καθώς αποφάσεις που σχετίζονται για παράδειγμα με το μέγεθος, τον τύπο και τη θέση των χώρων σε ένα τερματικό κρουαζιέρας, και τις απαιτούμενες περιοχές/ χώρους για την απρόσκοπτη ροή των επιβατών είναι απαραίτητο να λαμβάνουν υπόψη μεταβλητές, όπως ο τύπος και το μέγεθος κρουαζιερόπλοιων που προσεγγίζουν το λιμένα, αναμενόμενες ροές επιβατών ανά προσέγγιση και άλλα στοιχεία τα οποία ολόένα και περισσότερο διαφέρουν ανά εταιρεία κρουαζιέρας και ανά κρουαζιερόπλοιο.

Εκτός από τις παρεχόμενες υπηρεσίες, ένας λιμένας αφετηρίας πρέπει να διαθέτει ορισμένα χαρακτηριστικά λειτουργίας που θεωρούνται απαραίτητα στους σύγχρονους λιμένες κρουαζιέρας και τα οποία αφορούν:

1. **Οργάνωση ασφαλείας:** Όλες οι διαδικασίες που αφορούν το home-porting, από την πιο απλή μέχρι την πιο σύνθετη, πρέπει να σχεδιάζονται με γνώμονα την ασφάλεια των επιβατών, του πλοίου και των εγκαταστάσεων. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να τηρούνται συγχρόνως οι διαδικασίες ασφαλείας που προβλέπει ο διεθνής κώδικας ISPS, οι επιμέρους διαδικασίες ασφαλείας της κάθε εταιρείας που πραγματοποιεί home-porting, καθώς και να λαμβάνονται πρόσθετα ad hoc μέτρα ασφαλείας όπου οι περιστάσεις το απαιτούν.
2. **Λειτουργία λιμένα 24 ώρες, 7 ημέρες την εβδομάδα:** Αν και το σύνηθες είναι τα κρουαζιερόπλοια να επισκέπτονται έναν προορισμό κατά τη διάρκεια της ημέρας και να ταξιδεύουν κατά τη διάρκεια της νύχτας, θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα λειτουργίας των λιμενικών εγκαταστάσεων 24 ώρες το εικοσιτετράωρο, 7 ημέρες την εβδομάδα, είτε για να εξυπηρετήσουν έκτακτες προσεγγίσεις και περιστατικά είτε συγκεκριμένες απαιτήσεις κάποιας εταιρείας.

3. **Εξοπλισμός για χειμερινή λειτουργία:** Το λιμάνι πρέπει να διαθέτει όλες τις κατάλληλες υποδομές για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της κρουαζιέρας και κατά την χειμερινή περίοδο. Αυτό σημαίνει την προστασία τόσο των επιβατών όσο και του πλοίου από τις αντίξοες καιρικές συνθήκες που μπορεί να παρατηρηθούν κατά τους χειμερινούς μήνες (ισχυροί άνεμοι, βροχή, κρύο, κ.λπ.).

Συνολικά, η λειτουργία του λιμένα αφετηρίας θα πρέπει να πραγματοποιείται με τρόπο αποδοτικό και αποτελεσματικό, παρέχοντας παράλληλα ένα αίσθημα ασφάλειας τόσο στους επιβάτες όσο και στην εταιρεία κρουαζιέρας, ενώ σημαντικό είναι ο επιβάτης σε όλες τις λιμενικές λειτουργίες να αντιμετωπίζεται με τρόπο φιλικό, καθώς διαθέτει τις δικές του ανάγκες, επιθυμίες και προσδοκίες.

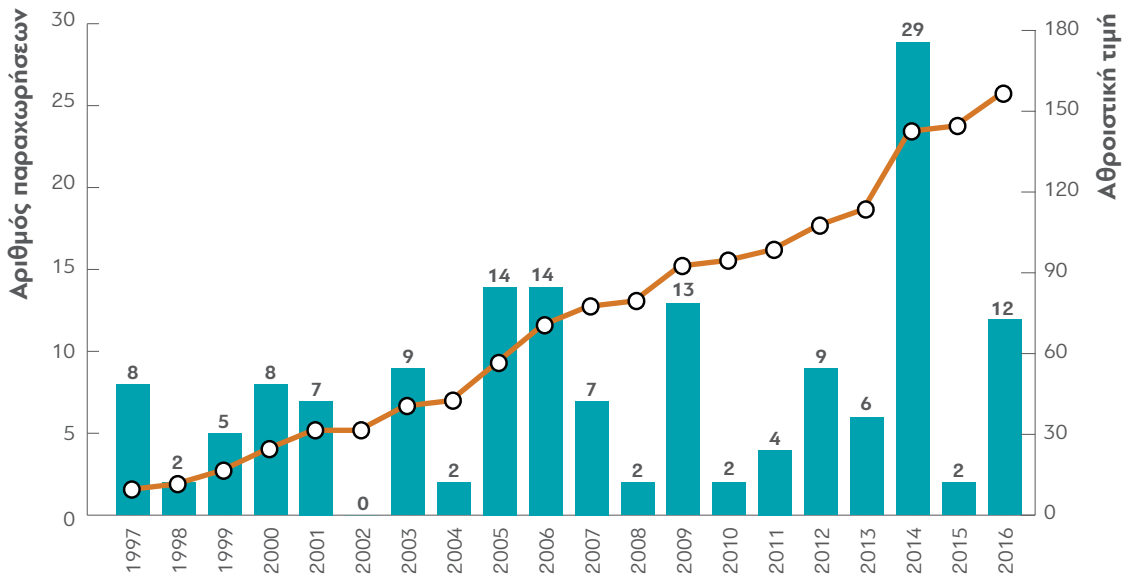
ΣΤ4.4. Διαχείριση Τερματικών Σταθμών Κρουαζιέρας

Το μοντέλο οργάνωσης και διοίκησης των λιμένων κρουαζιέρας συνδυάζεται ολοένα και περισσότερο με τη χρόνια ενίσχυση των παραχωρήσεων τερματικών σταθμών κρουαζιέρας σε διαχειριστικές εταιρείες τερματικών σταθμών κρουαζιέρας. Πρόσφατη μελέτη κατέγραψε στη Μεσόγειο 155 διαφορετικές περιπτώσεις ενεργοποίησης εταιρειών στη διαχείριση λιμενικών τερματικών σταθμών κρουαζιέρας κατά την περίοδο 1997-2016.³⁵

35. Pallis et.al. (2016).

Η συγκεκριμένη τάση αποτελεί συνέπεια της μεγέθυνσης της αγοράς κρουαζιέρας, αλλά κυρίως της εξειδίκευσης του προσφερόμενου προϊόντος κρουαζιέρας που διαθέτουν οι εταιρείες, καθώς και των πλοίων που ναυπηγούν και δρομολογούν. Οι τάσεις αυτές επιβάλλουν αφενός εξειδικευμένες διαδικασίες και υπηρεσίες και, αφετέρου, σημαντικές κεφαλαιακές επενδύσεις σε αναβάθμιση ή κατασκευή υποδομών και προσφορά υπηρεσιών, με αποτέλεσμα οι λιμένες ή οι υπεύθυνοι άσκησης λιμενικής πολιτικής να δημιουργούν προϋποθέσεις εισόδου νέων παικτών στη διαχείριση τερματικών σταθμών κρουαζιέρας.

Γράφημα 46: Αριθμός Παραχωρήσεων Τερματικών Σταθμών Λιμένων Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο



Πηγή: Pallis, A.A. et al. (2017)

Οι νέοι διαχειριστές διαθέτουν διαφορετικά χαρακτηριστικά και κίνητρα (Πίνακας 44) συνδέονται όμως με την εξειδίκευση στην προσφορά υπηρεσιών υποδοχής κρουαζιέρων, και τη δέσμευση επένδυσης κεφαλαίων για την αναβάθμιση/κατασκευή υποδομών και παροχής υπηρεσιών.

Οι εταιρείες κρουαζιέρας εισέρχονται στη λιμενική αγορά στοχεύοντας στην καθετοποίηση της παραγωγικής τους διαδικασίας με τη λειτουργία τερματικών σταθμών και την παροχή ενός ολοκληρωμένου ποιοτικού προϊόντος με αυξημένη προστιθέμενη αξία.

Παράλληλα έχουν κάνει την εμφάνισή τους και διαχειριστές λιμένων κρουαζιέρας που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικές χώρες (International Cruise Terminal Operators – ICTOs), επενδύοντας στην κατασκευή και διαχείριση τερματικών σταθμών και λιμένων κρουαζιέρας προσδοκώντας σημαντικές χρηματοοικονομικές αποδόσεις. Η εμφάνιση εταιρειών με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά ακολουθεί τις τάσεις που έχουν καταγραφεί σε άλλες λιμενικές αγορές (π.χ. τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων) και παρουσιάζει πλέον σημαντική ανάπτυξη. Η πλέον δραστήρια εταιρεία στην κρουαζιέρα είναι η Global Port Holdings - GPH (τουρκικών συμφερόντων, εισηγμένη στο χρηματιστήριο του Λονδίνου), η οποία έχει επενδύσει σε σειρά λιμένων κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο. Η GPH συμμετέχει μέσω

συμφωνιών παραχώρησης στη διαχείριση 13 λιμένων κρουαζιέρας, δύο στην Ισπανία, τεσσάρων στην Ιταλία, ενός στην Κροατία, ενός στην Μάλτα, ενός στο Μαυροβούνιο, τριών στην Τουρκία και ενός στη Σιγκαπούρη.

Όπως απεικονίζεται και στον Πίνακα 44, ναυτιλιακά πρακτορεία, ταξιδιωτικοί πράκτορες και εταιρείες εφοδιαστικής αλυσίδας, εμπορικά επιμελητήρια και τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες και χρηματοοικονομικά ινστιτούτα είναι επίσης ενεργά στη διαχείριση τερματικών σταθμών κρουαζιέρας, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι το ενδιαφέρον επεκτείνεται σε όλες τις περιοχές και σε όλα τα μεγέθη λιμένων (Πίνακας 45).

Πίνακας 44: Χαρακτηριστικά Επενδυτών σε Τερματικούς Σταθμούς Κρουαζιέρας – Μεσόγειος (1996-2016)

Τύπος Επενδυτών	Επενδύσεις Δείγματος		Εγκώριες Επενδύσεις		Άμεσες Ξένες Επενδύσεις		Αριθ. Διαχειριστών	Αριθ. Λιμένων	Αριθ. Τερματικών	Κίνητρο
	Αριθ.	%	Αριθ.	%	Αριθ.	%				
Εταιρεία κρουαζιέρας	30	19,4%	10	33%	20	66,7%	5	12	21	Κάθετη ολοκλήρωση (έλεγχος κόστους, βελτιώσεις ποιότητας και αξιοπιστίας υπηρεσίας). Χρηματοοικονομική προστασία των περιουσιακών στοιχείων (μέγεθος πλοίων). Αύξηση διαπραγματευτικής δύναμης. Αξιοποίηση επενδυτικών ευκαιριών.
Διαχειρίστρια εταιρεία τερματικών κρουαζιέρας	27	17,4%	11	41%	16	59,3%	2	10	19	Οριζόντια ολοκλήρωση. Οικονομίες πεδίου. Γεωγραφική διαφοροποίηση. Αξιοποίηση επιχειρηματικών ευκαιριών.
Διεθνής διαχειρίστρια εταιρεία τερματικών σταθμών	11	7,1%	7	64%	4	36,4%	4	9	11	Ομόκεντρη διαφοροποίηση. Τυχαίες εισοδοί σε μη-κύριες δραστηριότητες.
Λιμενική εταιρεία	20	12,9%	20	100%	0	0%	11	10	19	Οικονομίες σκοπού. Αξιοποίηση επιχειρηματικών και επίσημων / άτυπων δεσμών.
Διαχειριστής ακινήτων και υποδομών	20	12,9%	17	85%	3	15%	12	10	17	Οικονομίες σκοπού. Αξιοποίηση επιχειρηματικών ευκαιριών.
Ναυτιλιακά πρακτορεία, ταξιδιωτικοί πράκτορες & εταιρείες εφοδιαστικής αλυσίδας	12	7,7%	12	100%	0	0%	12	6	6	Ομόκεντρη διαφοροποίηση. Υποστήριξη των οικείων τουριστικών δραστηριοτήτων.
Εμπορικό Επιμελητήριο	15	9,7%	15	100%	0	0%	4	8	15	Προώθηση του τοπικού επιχειρείν και της περιφέρειας.
Ναυτιλιακή εταιρεία	6	3,9%	6	100%	0	0%	4	4	5	Ομόκεντρη διαφοροποίηση.
Κοινοπραξία/Ομίλος	8	5,2%	8	100%	0	0%	6	6	8	Διαφοροποίηση σε ετερογενείς δραστηριότητες.
Τράπεζες, Ασφαλιστικές εταιρείες και Χρηματοοικονομικά Ινστιτούτα	6	3,9%	4	67%	2	33,3%	6	5	5	Χρηματοοικονομική διαφοροποίηση του χαρτοφυλακίου περιουσιακών στοιχείων.
Σύνολο Δείγματος	155		110	71%	45	29%	66	46	71	

Πίνακας 45: Κατανομή Ιδιωτικών Επενδύσεων ανά Γεωγραφική Περιοχή και Μέγεθος Λιμένα

	Επενδύσεις δείγματος		Εγκώριες Επενδύσεις		Άμεσες Ξένες Επενδύσεις	
	Αριθ.	%	Αριθ.	%	Αριθ.	%
Κατανομή ανά Γεωγραφική Περιοχή						
Αδριατική	35	22,6%	31	88,6%	4	11,4%
Μαύρη Θάλασσα	5	3,2%	5	100%	0	0%
Ανατολική Μεσόγειος	19	12,3%	12	63,2%	7	36,8%
Δυτική Μεσόγειος	96	61,9%	62	64,6%	34	35,4%
Κατανομή ανά Μέγεθος Λιμένα						
Μεγάλος λιμένας (400.000 ≤ κινήσεις επιβατών)	108	69,7%	71	65,7%	37	34,3%
Μεσαίου μεγέθους λιμένας (50.000 ≤ κινήσεις επιβατών < 400.000)	27	17,4%	24	88,9%	3	11,1%
Μικρός λιμένας (κινήσεις επιβατών < 50.000)	20	12,9%	15	75,0%	5	25%
ΣΥΝΟΛΟ	155	100%	110	71,0%	45	29%

* κινήσεις επιβατών = ανά έτος κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας

Πηγή: Pallis, A.A. et al. (2017)

Η συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων κρίνεται ως ουσιώδους σημασίας για την ανάπτυξη των λιμένων αφετηρίας καθώς:

- Η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών και ανωδομών απαιτεί σημαντικά κεφάλαια. Ιδιαίτερα σε μια περίοδο στενών δημοσιοοικονομικών μεγεθών, η συνεισφορά ιδιωτικών κεφαλαίων αποτελεί διέξοδο για τους λιμένες αφετηρίας προκειμένου να προχωρήσουν σε ανάπτυξη νέων ή σε αναβάθμιση υφιστάμενων λιμενικών υποδομών.
- Σε ό,τι αφορά στις επενδύσεις των ίδιων των εταιρειών κρουαζιέρας, η συμμετοχή τους στην ανάπτυξη και διαχείριση ενός τερματικού σταθμού αφετηρίας κρουαζιέρας, εξασφαλίζει εν μέρει την αύξηση των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων και του αριθμού των επιβατών. Οι εταιρείες κρουαζιέρας καθορίζουν τη ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες (και δρομολόγησης πλοίων) συνεπώς έχουν τη δυνατότητα να κατευθύνουν επιβατικές ροές σε λιμένες που επιλέγουν. Επενδύοντας σημαντικά κεφάλαια σε έναν τερματικό σταθμό, μία εταιρεία κρουαζιέρας στοχεύει στην αύξηση της διακίνησης και μέσω προσεγγίσεων δικών

της πλοίων προκειμένου να καταστήσει την επένδυσή της οικονομικά βιώσιμη. Επιπρόσθετα οι εταιρείες κρουαζιέρας διαμορφώνουν τις λιμενικές υποδομές στη βάση των πραγματικών αναγκών τους ανταποκρινόμενοι, εξ ορισμού, καλύτερα στις απαιτήσεις της αγοράς.

- Οι επενδύσεις των ICTO's δημιουργούν προϋποθέσεις αύξησης της διακίνησης κυρίως εξαιτίας της λειτουργίας των τερματικών σταθμών με καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια αλλά και της καλύτερης δικτύωσης των ICTO's με εταιρείες κρουαζιέρας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το κυρίαρχο μοντέλο πραγματοποίησης ιδιωτικών επενδύσεων στους λιμένες κρουαζιέρας στηρίζεται στην παραχώρηση τερματικών σταθμών ή γης εντός του λιμένα προκειμένου ο ανάδοχος να αναβαθμίσει ή να κατασκευάσει, αντίστοιχα, λιμενικές υποδομές.

Τα λιμάνια κρουαζιέρας της Ελλάδας υστερούν σήμερα σε λιμενικές υποδομές, ανωδομές και ποιότητα υπηρεσιών. Παρ' όλα αυτά η κινητοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων περιορίζεται στον λιμένα του Πειραιά, καθώς μέχρι πρόσφατα η λιμενική πολιτική της χώρας είχε ως βάση τον πλήρη έλεγχο της παροχής λιμενικών υπηρεσιών και τη διαχείριση τερματικών σταθμών λιμένων από τον δημόσιο τομέα. Ακόμα, όμως, και μετά την πρόσφατη παραχώρηση της πλειοψηφίας της ΟΛΠ ΑΕ και της εν εξελίξει παραχώρησης των μετοχών της ΟΛΘ ΑΕ, οι συνθήκες που διαμορφώνονται στους ελληνικούς λιμένες συμπεριλαμβάνουν τη συγκριτική απειρία στη διαχείριση τερματικών σταθμών κρουαζιέρας τόσο του νέου διαχειριστή του λιμένα του Πειραιά, όσο και του προτιμπτέου επενδυτή του λιμένα Θεσσαλονίκης, καθώς και οι δύο διαθέτουν την εμπειρία της λιμενικής αγοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Απαιτείται συνεπώς, επιπλέον των όποιων επενδύσεων για τη δημιουργία και αναβάθμιση των υποδομών και η παρουσία κατάλληλων διαχειριστών τερματικών σταθμών που θα μπορούσε να δημιουργήσει ευνοϊκότερες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας γενικά και λιμένα/ λιμένων αφετηρίας ειδικότερα.

Η τελευταία παράμετρος έχει ιδιαίτερη βαρύτητα στην περίπτωση των άλλων λιμένων της χώρας στα περισσότερα εκ των οποίων απαιτείται αναβάθμιση υποδομών για την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων. Να σημειωθεί ότι για ορισμένους λιμένες έχει εκφραστεί ενδιαφέρον ιδιωτικών επενδύσεων, όπως για παράδειγμα η πρόσφατη εκδήλωση ενδιαφέροντος της Celestyal Cruises να επενδύσει στο λιμάνι του Λαυρίου, η απουσία όμως ενός κατάλληλου θεσμικού πλαισίου και μίας αποφασιστικής λιμενικής πολιτικής και πολιτικής προσέλκυσης ξένων επενδύσεων στερεί τη χώρα και τους λιμένες κρουαζιέρας από σημαντικά κεφάλαια και τεχνογνωσία, τα οποία θα μπορούσαν να αναβαθμίσουν το λιμενικό της προϊόν και να δημιουργήσουν ελκυστικότερες συνθήκες προσέλκυσης κρουαζιερόπλοιων και ανάπτυξης λιμένων-αφετηρίας στη χώρα μας.

ΣΤ4.5. Συνεργασία Λιμένα-Προορισμού

Η δημιουργία δικτύων συνεργασίας με όσους δραστηριοποιούνται στην εξυπηρέτηση της κίνησης κρουαζιέρας εντός και εκτός του λιμένα είναι ένας κρίσιμος παράγοντας επιτυχίας για την ανάπτυξη ενός λιμένα-αφετηρίας.

Το Σχήμα 5 παρουσιάζει τους δρώντες παράγοντες που αλληλεπιδρούν με τη λιμενική αρχή στην προσπάθειά τους να εξυπηρετήσουν τα κρουαζιερόπλοια και τους επιβάτες κρουαζιέρας. Εντός του λιμένα κρουαζιέρας δραστηριοποιείται πλήθος παρόχων λιμενικών υπηρεσιών αλλά και κρατικών υπηρεσιών, οι οποίοι μαζί με το διαχειριστή του τερματικού σταθμού αποτελούν τη συνολική αλυσίδα υπηρεσιών που προσφέρονται σε κρουαζιερόπλοια και επιβάτες κρουαζιέρας.

Η διαμόρφωση πλαισίου συνεργασίας όλων των φορέων, εταιρειών και αρχών, προκειμένου το παρεχόμενο προϊόν να πληροί τις απαιτήσεις των εταιρειών κρουαζιέρας και των επιβατών, είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς πολλές φορές η ελκυστικότητα ενός λιμένα αφετηρίας, εξαρτάται από παράγοντες που δεν αποτελούν ευθύνη του λιμένα ή του φορέα-διαχειριστή του τερματικού σταθμού.

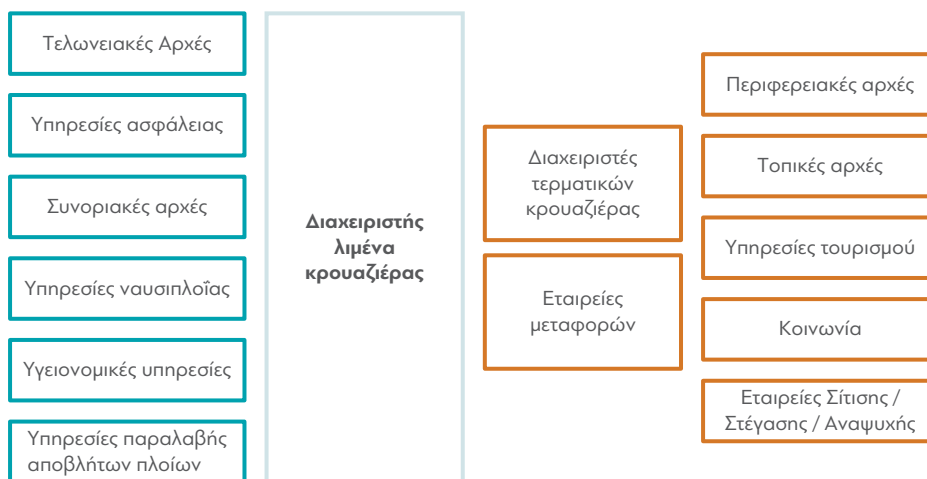
Ειδικότερα, η σύσταση ενός ενεργού δικτύου ή ενός συμβουλίου συντονισμού με τη συμμετοχή όλων των δρώντων παραγόντων επιτρέπει τον καλύτερο συντονισμό, τη συζήτηση και επίλυση προβλημάτων και γενικότερα τη συνεργασία για την καλύτερη δυνατή διαχείριση της επερχόμενης περιόδου κρουαζιέρας.

Εκτός από τη συνεργασία των δρώντων παραγόντων στο πλαίσιο της λιμενικής περιοχής, υπάρχουν και παράγοντες που λειτουργούν εκτός των ορίων του λιμένα, αναδεικνύοντας την υπερτοπική διάσταση της κρουαζιέρας. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στις σχέσεις του λιμένα με την πόλη που τον φιλοξενεί, καθώς και με το αεροδρόμιο που αποτελεί τον ενδιάμεσο κρίκο στην αλυσίδα μεταφοράς των επιβατών κρουαζιέρας από τον τόπο διαμονής τους προς το κρουαζιερόπλοιο και αντίστροφα.

Οι σχέσεις πόλης-λιμένα είναι καθοριστικής σημασίας για την αύξηση των θετικών εμπειριών των επιβατών και των εταιρειών κρουαζιέρας από ένα προορισμό. Να σημειωθεί σε αυτό το σημείο ότι ο προορισμός αποκομίζει τα περισσότερα οφέλη από τη δραστηριότητα κρουαζιέρας. Για την αποτελεσματική διαχείριση της κίνησης κρουαζιέρας στον προορισμό αλλά και για την αύξηση των θετικών εμπειριών των επιβατών είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός κλίματος συν-αντίληψης ανάμεσα στην πόλη και το λιμένα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την αλληλοκατανόηση από τα δύο μέρη τόσο όσον αφορά στην προστιθέμενη αξία που δημιουργεί η δραστηριότητα κρουαζιέρας όσο και για τις αρνητικές της επιπτώσεις. Η

παροχή αξιόπιστων στοιχείων στην τοπική κοινωνία τόσο για τις θετικές όσο και για τις τυχόν αρνητικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας συμβάλει στη δημιουργία ενός κλίματος εμπιστοσύνης, αλλά και στην κατανόηση από μέρους της κοινωνίας του ρόλου του λιμένα και της κρουαζιέρας στην τοπική οικονομία και ανάπτυξη. Από την πλευρά της, η πόλη πρέπει να παράσχει κάθε δυνατή συνδρομή για την εξυπηρέτηση των επιβατών κρουαζιέρας, όπως για παράδειγμα η δημιουργία επαρκούς αριθμού σημείων τουριστικής πληροφόρησης, η ύπαρξη κατάλληλης σήμανσης για τα σημαντικότερα αξιοθέατα και τα κεντρικά σημεία της πόλης, η βέλτιστη οργάνωση των μέσων μαζικής μεταφοράς, η καθαριότητα κ.ά.

Σχήμα 5: Δρώντες Παράγοντες στην Εξυπηρέτηση της Κρουαζιέρας



Πηγή: ESPO (2016)

ΣΤ4.6. Συνεργασία Λιμένα Αφετηρίας και Αεροδρομίου

Σε ό,τι αφορά στη συνεργασία λιμένα αφετηρίας και αεροδρομίου, αυτή προσδίδει ιδιαίτερη προστιθέμενη αξία στους επιβάτες συμβάλλοντας σημαντικά στην αύξηση της ικανοποίησής τους. Η συνεργασία μεταξύ λιμένα και αεροδρομίου στοχεύει στην όσο το δυνατόν πιο ομαλή εξυπηρέτηση των επιβατών κρουαζιέρας και στην ελαχιστοποίηση των διαδικασιών. Η συνεργασία μπορεί να περιλαμβάνει:

- Λειτουργία cruise check-in counters στο αεροδρόμιο, ώστε οι επιβάτες να πραγματοποιούν το check-in στο αεροδρόμιο κερδίζοντας χρόνο στον τερματικό σταθμό κρουαζιέρας.

- Λειτουργία airport check-in counter στον τερματικό σταθμό κρουαζιέρας ώστε οι επιβάτες να ολοκληρώνουν τη διαδικασία check-in στο λιμάνι κερδίζοντας χρόνο.
- Μεταφορά αποσκευών από αεροδρόμιο προς λιμάνι και αντίστροφα χωρίς πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου. Οι αποσκευές των επιβατών περνάνε από έλεγχο ασφαλείας μία φορά, είτε στο αεροδρόμιο είτε στο λιμάνι. Επιπρόσθετα ο επιβάτης παραδίδει τις αποσκευές του στο αεροδρόμιο από το οποίο ξεκίνησε το ταξίδι του και τις παραλαμβάνει στην καμπίνα του στο κρουαζιερόπλοιο.

Ιδιαίτερης σημασίας παράμετρος για την επιτυχία ενός λιμένα αφετηρίας είναι η συνδεσιμότητα του αεροδρομίου στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα, με τις κυριότερες αγορές προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας, όπως άλλωστε αναλύθηκε και στις πρώτες ενότητες του παρόντος κεφαλαίου, όπου παράμετροι που συνδέονται με τις αεροπορικές μεταφορές καταλαμβάνουν πολύ υψηλή θέση σε όρους σημαντικότητας για την επιτυχία ενός λιμένα αφετηρίας. Στο σκέλος αυτό εντοπίζεται και μία από τις βασικές αδυναμίες των ελληνικών λιμένων που καλούνται ή θα κληθούν να αποτελέσουν λιμένες αφετηρίας για τις εταιρείες κρουαζιέρας. Το αεροδρόμιο Αθηνών δε διαθέτει επαρκείς αεροπορικές συνδέσεις με τις βασικές αγορές επιβατών κρουαζιέρας, όπως για παράδειγμα οι Η.Π.Α., ενώ σε ό,τι αφορά τις διηπειρωτικές πτήσεις ο αριθμός των γραμμών είναι πολύ μικρός και οι πτήσεις είναι εποχιακές.

ΣΤ4.7. Συνεργασία Λιμένων-Αφετηρίας και Εταιρειών Κρουαζιέρας

Σημαντική παράμετρος για τις προοπτικές των λιμένων-αφετηρίας αποτελούν και οι σχέσεις που διαμορφώνονται μεταξύ του λιμένα και των εταιρειών κρουαζιέρας. Πρόκειται για έναν παράγοντα που έχει αξιολογηθεί ως η σημαντικότερη πρόκληση για τους μεσογειακούς λιμένες κρουαζιέρας, καθώς οι λιμένες καλούνται να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις συγκεκριμένου μικρού αριθμού εταιρειών, οι οποίες (όπως αναλύθηκε στην Ενότητα ΣΤ΄) διαθέτουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και επιθυμίες, τα οποία με τη σειρά τους διαμορφώνονται με βάση τα χαρακτηριστικά των πλοίων που διαθέτουν και των επιβατών που πραγματοποιούν κρουαζιέρα με τα συγκεκριμένα πλοία.

Σε γενικές γραμμές οι λιμένες κρουαζιέρας αφιερώνουν σημαντικό χρόνο και προσπάθεια στην προβολή τους, με στόχο να δημιουργήσουν μακροχρόνιες επιχειρηματικές σχέσεις. Ιδιαίτερα για τους λιμένες-αφετηρίας, η ανάπτυξη και διατήρηση σχέσεων με εταιρείες κρουαζιέρας έχουν στρατηγικό χαρακτήρα ώστε να γνωρίζουν τις προθέσεις, τις απαιτήσεις και τον προγραμματισμό των εταιρειών κρουαζιέρας, αλλά και για να εξασφαλίσουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο αριθμό προσεγγίσεων αλλά και αριθμό διακινούμενων επιβατών. Πολλές υπηρεσίες, ή ακόμα και τερματικοί σταθμοί, προσφέρονται και/ή κατασκευάζονται αντίστοιχα, βάσει των αναγκών των εταιρειών.

Οι σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι λιμένες κρουαζιέρας σε ό,τι αφορά τις σχέσεις τους με τις εταιρείες κρουαζιέρας αναφέρονται στον Πίνακα 46, και αποτελούν τη θεματολογία των συζητήσεων μεταξύ λιμένων και εταιρειών κρουαζιέρας.

Πίνακας 46: Προκλήσεις Λιμένων σε Σχέση με τις Εταιρείες Κρουαζιέρας

Προκλήσεις Λιμένων	Μέσος Όρος (0: δεν αποτελεί πρόκληση 5: αποτελεί τη μεγαλύτερη πρόκληση)
Λιμενικά τέλη	3,02
Εκδρομές στη στεριά (shorex)	2,97
Δέσμευση εταιρειών σε βάθος χρόνου	2,93
Ακυρώσεις προσεγγίσεων	2,90
Έλλειψη συνεργασίας κατά τον προγραμματισμό / σχεδιασμό δρομολογίων	2,68
Διαθεσιμότητα ταξί και άλλων μέσων μεταφοράς	2,67
Άλλες λιμενικές υπηρεσίες (πρόσδεση, MARPOL ...)	2,57
Προκαθορισμένη άφιξη και θέση ελλιμενισμού (berth allocation)	2,39

Πηγή: MedCruise (2016b)

Τα λιμενικά τέλη (επίπεδο τελών, εκπτωτικά πακέτα κ.λπ.) αποτελούν τη σημαντικότερη πρόκληση για τα λιμάνια ενώ η διαμόρφωση εκδρομών στον προορισμό καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση, καθώς οι εταιρείες κρουαζιέρας προσπαθούν να διαμορφώσουν όσο το δυνατόν περισσότερες εκδρομές προκειμένου να αυξήσουν τα έσοδά τους από τη συγκεκριμένη δραστηριότητα. Η οργάνωση της σύνδεσης λιμένα και προορισμού αποτελεί τη δεύτερη σημαντικότερη συζήτηση. Η μακροχρόνια δέσμευση των εταιρειών κρουαζιέρας είναι η τρίτη σημαντικότερη πρόκληση καθώς επιτρέπει στα λιμάνια να διαμορφώσουν μία μακροπρόθεσμη στρατηγική ανάπτυξης μειώνοντας το σχετικό επιχειρηματικό ρίσκο.

Σε ό,τι αφορά τους ελληνικούς λιμένες κρουαζιέρας απουσιάζει η διαχρονική στρατηγική μάρκετινγκ και η συνεχής επαφή με τις εταιρείες κρουαζιέρας ώστε να κατανοηθεί τι ζητούν οι σημερινοί και δυνητικοί χρήστες των λιμένων. Ενδεικτικά η συστηματική παρουσία των λιμένων και των προορισμών στα κοινωνικά δίκτυα που προσελκύουν επιβάτες είναι σχεδόν μηδενική, ενώ δύσκολα θα είχε κάποιος θετικά σχόλια για τη συστηματικότητα των συναντήσεων των ελληνικών λιμένων με τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Να σημειωθεί ότι οι όποιες σχετικές πρωτοβουλίες είναι επίσης βραχυπρόθεσμοι χαρακτήρα. Οι αλλαγές στις διοικήσεις των λιμένων είναι συχνές, με αποφασιστικό παράγοντα τα αποτελέσματα εθνικών ή αυτοδιοικητικών εκλογών. Η απουσία διάρκειας δεν επιτρέπει στην τεχνοκρατική διοίκηση την ανάπτυξη τεχνογνωσίας και την ύπαρξη μακροπρόθεσμων στρατηγικών προώθησης και λειτουργίας του λιμένα.

Συμπερασματικά, η επιτυχής συνεργασία λιμένα και εταιρειών κρουαζιέρας μπορεί να δημιουργήσει καταστάσεις επωφελείς και για τους δύο συμμετέχοντες με απώτερο στόχο την αύξηση της διακίνησης και των εσόδων αλλά και τη βελτίωση της ικανοποίησης των επιβατών. Στο πλαίσιο αυτό στρατηγικό πλεονέκτημα διατηρούν οι λιμένες οι οποίοι:

- διατηρούν απευθείας επαφή με εταιρείες κρουαζιέρας,
- πραγματοποιούν τακτικές συναντήσεις με τις εταιρείες κρουαζιέρας,
- διεξάγουν από κοινού με τις εταιρείες κρουαζιέρας, έρευνες ικανοποίησης επιβατών, και φορέων ώστε να εντοπιστούν τυχόν παραλείψεις στη λειτουργία του λιμένα αλλά και προβλήματα στον προορισμό,
- συζητούν και επιλύουν από κοινού με τις εταιρείες κρουαζιέρας, τα όποια προβλήματα ανακύπτουν,
- συν-διαμορφώνουν με μία μακροπρόθεσμη οπτική τη στρατηγική ανάπτυξής τους.

Είναι επίσης χρήσιμο –και ισχύει για το σύνολο των ελληνικών λιμένων– να διαμορφωθεί μια επιτελική ομάδα στελεχών, χωρίς συχνές αλλαγές στα φυσικά πρόσωπα, η οποία θα αποτελέσει για τις εταιρείες κρουαζιέρας το σταθερό, έμπειρο και αξιόπιστο συνομιλητή. Ο αριθμός των εταιρειών κρουαζιέρας είναι μικρός, οι αποφάσεις λαμβάνονται από έναν επίσης μικρό αριθμό στελεχών με μακροχρόνια παρουσία και σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των δρομολογίων και στην εμπορική εκμετάλλευση του προσφερόμενου προϊόντος. Με δεδομένη την επιθυμία κυριολεκτικά χιλιάδων λιμένων να υποδεχθούν κρουαζιερόπλοια και επιβάτες, είναι σημαντικό να μπορούν οι εταιρείες να αναγνωρίσουν και να εμπιστευθούν το συνομιλητή τους.

Z5. Διαμορφώνοντας το Εξωτερικό (προς τον Λιμένα) Περιβάλλον

Ένα δεύτερο σύνολο παραμέτρων συμβάλει επίσης στην ανάπτυξη των λιμένων-αφετηρίας. Πρόκειται για παραμέτρους που βρίσκονται εκτός του άμεσου ελέγχου της λιμενικής αρχής και απαιτούν συναινέσεις, συνεργασίες και κλίμα συνεννόησης μεταξύ ενός ευρύτερου συνόλου που εξυπηρετεί τις δραστηριότητες κρουαζιέρας.

Οι παράμετροι που αξιολογούνται ως σημαντικότερες όλων συμπεριλαμβάνουν:

- I. Τη δημιουργία προϋποθέσεων για την επέκταση της περιόδου πραγματοποίησης κρουαζιέρας σε όλη τη διάρκεια του χρόνου – ή εναλλακτικά, τη μείωση της εποχικότητας της κρουαζιέρας.
- II. Τη βελτίωση των εμπειριών των επιβατών από το λιμένα-αφετηρίας και τον προορισμό.
- III. Την αύξηση της κοινωνικής αποδοχής της κρουαζιέρας ως οικονομικής και τουριστικής δραστηριότητας.

Z5.1. Δημιουργία Προϋποθέσεων Επέκτασης Χρονικής Περιόδου Πραγματοποίησης Κρουαζιέρας

Η επιμήκυνση της περιόδου που πραγματοποιούνται κρουαζιέρες σε ένα συγκεκριμένο λιμένα, τον καθιστά ελκυστικότερη επιλογή προς χρήση ως λιμένα αφετηρίας ή τερματισμού κρουαζιέρας - ενώ οι λιμένες εκμεταλλεύονται στο μέγιστο τις υποδομές τους και έχουν τη δυνατότητα ταχύτερης απόσβεσης των όποιων επενδύσεων πραγματοποιούν.

Όπως έχει αναλυθεί (Ενότητα Γ΄) στην περίπτωση της Ελλάδας η εποχικότητα εμφανίζεται πιο έντονη από τις άλλες μεσογειακές χώρες, καθώς ακόμα και στην περίπτωση των λιμένων που υποδέχονται κρουαζιερόπλοια τους χειμερινούς μήνες, η κίνηση σε μηνιαία βάση αφορά μονοψήφιο αριθμό προσεγγίσεων. Ιδιαίτερα δε για τους ελληνικούς λιμένες που χρησιμοποιούνται ως ένα βαθμό ως λιμένες-αφετηρίας, τους χειμερινούς μήνες φιλοξενούν μόνο κίνηση διερχόμενων επιβατών.

Οι εταιρείες κρουαζιέρας εκμεταλλεύονται τα κρουαζιερόπλοια 12 μήνες το χρόνο, επανατοποθετώντάς τα σε περιοχές που υπάρχει ζήτηση για μια συγκεκριμένη περίοδο του έτους. Για τις εταιρείες κρουαζιέρας η επανατοποθέτηση ενός κρουαζιερόπλοιου σε μία άλλη γεωγραφική περιοχή κρουαζιέρας δεν είναι η πλέον βέλτιστη πρακτική καθώς συνεπάγεται σημαντικά κόστη όπως:

- Κόστος καυσίμων και λοιπά κόστη λειτουργίας για το ταξίδι αλλαγής γεωγραφικής περιοχής.
- Χαμηλότερα έσοδα στην κρουαζιέρα που περιλαμβάνει το ταξίδι από τη μία περιοχή δραστηριοποίησης στη νέα.
- Νέα έξοδα προβολής-προώθησης των προσφερόμενων προγραμμάτων κρουαζιέρας στη νέα γεωγραφική περιοχή.
- Νέες προκλήσεις στη λειτουργία του κρουαζιερόπλοιου (νέες αλυσίδες μεταφοράς, logistics κ.ά.).

Για τη χώρα μας, αλλά και την Ανατολική Μεσόγειο γενικότερα, μια σχετική επέκταση είναι εφικτή καθώς συνυπάρχουν τα απαραίτητα χαρακτηριστικά-πλεονεκτήματα για την προσέλκυση κρουαζιέρας και τους χειμερινούς μήνες:

- I. Θετικές κλιματολογικές συνθήκες (συχνή ηλιοφάνεια και την χειμερινή περίοδο, ήπιο κλίμα χωρίς μεγάλες μεταβολές θερμοκρασιών).
- II. Δυνατότητα σχεδιασμού πολλών δρομολογίων με διαφορετικά χαρακτηριστικά, με αρκετά από αυτά να αποφεύγουν ή/ και περιορίζουν την παρουσία του κρουαζιερόπλοιου σε ανοικτές θάλασσες.
- III. Δυνατότητα διαφοροποίησης προσφερόμενου προϊόντος -π.χ. στοχεύοντας ηλικιωμένους επιβάτες, που ενδιαφέρονται για την ιστορία και τον πολιτισμό, ή όσους λαμβάνουν σημαντικά υπόψη το κόστος της κρουαζιέρας, όταν οι τιμές της χειμερινής κρουαζιέρας είναι σημαντικά χαμηλότερες σε σχέση με τη θερινή περίοδο
- IV. Δυνατότητα για τους επιβάτες να εξερευνήσουν τη χειμερινή «εικόνα» δημοφιλών τουριστικών προορισμών.
- V. Χαμηλότερες τιμές εισιτηρίων προς/από την Ελλάδα.
- VI. Η Βόρεια Ευρώπη αποτελεί μια βασική πηγή ζήτησης για τουρισμό και κατά τους χειμερινούς μήνες, καθώς το κλίμα στη Βόρεια Ευρώπη το χειμώνα είναι κατά πολύ ψυχρότερο συγκριτικά με τη Μεσόγειο.

Η χειμερινή κρουαζιέρα στην Ελλάδα όσο και στην ευρύτερη περιοχή εμφανίζει σημαντικά περιθώρια βελτίωσης υπό την προϋπόθεση δημιουργίας παρακίνησης και τελικά αύξηση της ζήτησης.

Βασική προϋπόθεση αποτελεί η επαρκής προσφορά λιμενικών υπηρεσιών, και η επαρκής προσφορά τουριστικού προϊόντος. Είναι απαραίτητη η λειτουργία των αρχαιολογικών χώρων, η διαθεσιμότητα χώρων εστίασης και αναψυχής των επιβατών εκτός της θερινής περιόδου, η παρουσία τουριστικών πρακτόρων και προσφοράς εκδρομών, η επαρκής συγκοινωνιακή σύνδεση λιμένα και τουριστικών προορισμών και άλλες σχετικές υπηρεσίες. Είναι αυτονόητη η ανάγκη η σχετική προσφορά να γίνει γνωστή σε εταιρείες κρουαζιέρας ώστε να επιλέξουν την επέκταση της χρήσης του συγκεκριμένου λιμένα ή λιμένων.

Παράλληλα είναι απαραίτητη η συνεργασία λιμένων κρουαζιέρας των χωρών της ευρύτερης περιοχής καθώς μία χώρα (π.χ. Ελλάδα) δεν μπορεί από μόνη της να υποστηρίξει τη χειμερινή κρουαζιέρα: οι εταιρείες και οι επιβάτες επιθυμούν τα κρουαζιερόπλοια να επισκέπτονται προορισμούς σε διαφορετικές χώρες ώστε να εμπλουτιστεί η εμπειρία τους. Είναι λοιπόν χρήσιμο να υπάρξουν συνέργειες με λιμένες γειτονικών χωρών και από κοινού να αναπτυχθεί ένα πλάνο προώθησης της Ανατολικής Μεσογείου ως προορισμού χειμερινής κρουαζιέρας. Προς το παρόν δεν έχουν γίνει ουσιαστικά βήματα προς αυτή την κατεύθυνση, ενώ οι όποιες πρωτοβουλίες είναι αποσπασματικές και αναλώνονται στη δημιουργία κάποιων προωθητικών εντύπων, χωρίς όμως ουσιαστική και ολοκληρωμένη στρατηγική.

Z5.2. Βελτίωση της Εμπειρίας των Επιβατών

Οι επιλογές των εταιρειών κρουαζιέρας ως προς τη δρομολόγηση ενός κρουαζιερόπλοιου σχετίζονται άμεσα με την ικανοποίηση των επιβατών από τον προορισμό που επισκέπτονται και την αξιοποίηση των θετικών εμπειριών που αποκομίζουν για την περαιτέρω αύξηση της ζήτησης. Η αύξηση της ικανοποίησης των επιβατών σχετίζεται άμεσα με την ανταπόκριση του προορισμού στις προσδοκίες που έχουν οι επιβάτες.

Η συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων για την αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών προς τους επιβάτες και τη διαμόρφωση μίας αξέχαστης ταξιδιωτικής εμπειρίας είναι καθοριστική. Προσφέρει πολλαπλά οφέλη στον προορισμό, καθώς η ικανοποίηση του επιβάτη επηρεάζει καθοριστικά την απόφασή τους να επισκεφτούν εκ νέου ένα προορισμό, αυτή τη φορά ως τουρίστες (repeaters) και όχι ως επιβάτες κρουαζιέρας.

Η σχετική συνεργασία συμπεριλαμβάνει το σύνολο των δραστηριοτήτων και υπηρεσιών τις οποίες χρησιμοποιεί ο επιβάτης κρουαζιέρας:

- I. Επιβίβαση/ αποβίβαση και εξυπηρέτηση στο λιμάνι. Αποτελούν το πρώτο κρίσιμο τεστ του προορισμού, καθώς με αυτές έρχεται αντιμέτωπος ο επιβάτης όταν αποβιβάζεται από το κρουαζιερόπλοιο και είναι επίσης η τελευταία του εμπειρία πριν επιβιβαστεί για να

συνεχίσει το ταξίδι του. Στις προηγούμενες ενότητες αναφερθήκαμε εκτενώς στο ποιες είναι οι συγκεκριμένες υπηρεσίες, ποια χαρακτηριστικά συμπεριλαμβάνουν και πώς πρέπει να προσφέρονται στους επιβάτες.

- II. Εκδρομές στον προορισμό. Οι εκδρομές αποτελούν ένα σημαντικό έσοδο για τις εταιρείες κρουαζιέρας και από τις βασικές επιλογές των επιβατών προκειμένου να γνωρίσουν έναν προορισμό και να έρθουν σε επαφή με τα τουριστικά του αξιοθέατα. Η επιβίβαση στα μέσα μεταφοράς πρέπει να είναι αποδοτική και να μην σπαταλά το διαθέσιμο χρόνο του επιβάτη. Οι κερσαίες εκδρομές πρέπει να εξασφαλίζουν την άνεση και την αποφυγή κάθε ταλαιπωρίας του επιβάτη. Είναι σημαντικό ο προορισμός να είναι σε θέση να προσφέρει ποικιλία εκδρομών ώστε να καλύψει τις προσδοκίες του μεγαλύτερου δυνατού συνόλου επιβατών.
- III. Logistics επιβατών κρουαζιέρας. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται όλες οι υπηρεσίες που σχετίζονται με την υποστήριξη του επιβάτη στον προορισμό, όπως για παράδειγμα οι υπηρεσίες μεταφορών (Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ταξί κ.ά.), οι υπηρεσίες σίτισης (αριθμός εστιατορίων, σχέση ποιότητας-τιμής) και αναψυχής.

Είναι κρίσιμο να κατανοηθεί ότι οι προορισμοί εξασφαλίζουν προσεγγίσεις και κέρδη κυρίως μέσα από τις εκδρομές που πραγματοποιούν οι επιβάτες. Περισσότεροι από τους μισούς επιβάτες μιας κρουαζιέρας έχουν προηγούμενες εμπειρίες από κρουαζιέρες, συνεπώς επισκέπτονται προορισμούς από ενδιαφέρον, και διάθεση συλλογής εμπειριών και διαφορετικών παραστάσεων.

Z5.3. Κατανόηση των Επιπτώσεων της Οικονομικής Δραστηριότητας και Κοινωνική Αποδοχή

Η επιτυχία ενός λιμένα κρουαζιέρας θεμελιώνεται στην επαρκή γνώση των οικονομικών επιπτώσεων και τη θετική αποδοχή του προορισμού από τις εταιρείες και από τους επιβάτες. Σημαντικό ρόλο σε αυτήν την κατεύθυνση διαδραματίζει η θέση του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου, τόσο σε εθνική κλίμακα όσο και στον προορισμό/πόλη που βρίσκεται ο λιμένας κρουαζιέρας.

Εκτός των άλλων, η διαμόρφωση τουριστικής συνείδησης, σε πρώτο στάδιο, και η διαμόρφωση κουλτούρας 'υποδοχής και εξυπηρέτησης της κρουαζιέρας' σε δεύτερο στάδιο, αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες για την αύξηση της ικανοποίησης των επισκεπτών ενός προορισμού. Η ύπαρξη φιλικού κλίματος και ασφάλειας δρουν καταλυτικά στη θετική αξιολόγηση ενός προορισμού, η οποία με τη σειρά της δημιουργεί σημαντικά πολλαπλασιαστικά οφέλη (βλ. Ενότητα ΣΤ') και συμβάλλει καθοριστικά στην απόφαση της εταιρείας κρουαζιέρας να αυξήσει τις προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιών της στο συγκεκριμένο λιμένα.

Προς αυτήν την κατεύθυνση σημαντικό ρόλο έχει η ακριβής εκτίμηση των ωφελειών και αποτύπωση του συνόλου των επιπτώσεων που παράγει η κρουαζιέρα σε τοπικό επίπεδο, αλλά και η διάχυση της πληροφόρησης για τις συγκεκριμένες επιπτώσεις. Πρόκειται για τη βάση δημιουργίας θετικού κλίματος για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας και, σε επόμενο στάδιο, της διαμόρφωσης θετικής κουλτούρας στην κοινωνία, η οποία μπορεί να δώσει σημαντική προστιθέμενη αξία στον προορισμό.

Η σημασία της κοινωνικής αποδοχής καθίσταται εμφανής με τη χρήση δύο πρόσφατων παραδειγμάτων. Το πρώτο αφορά το λιμάνι της Βενετίας στην Ιταλία, ένα καθιερωμένο προορισμό κρουαζιέρας και ένα από τα βασικότερα λιμάνια αφετηρίας στη Μεσόγειο. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, τμήμα της τοπικής κοινωνίας αντιμετώπισε την κρουαζιέρα ως «μία δραστηριότητα οι αρνητικές επιπτώσεις της οποίας σε ορισμένες περιπτώσεις είναι μεγαλύτερες από τα οφέλη που προσδίδει». Αντικείμενο κριτικής ήταν η χρήση του κεντρικού λιμένα της πόλης από μεγάλα κρουαζιερόπλοια τα οποία αλλοιώνουν αισθητικά το οπτικό τοπίο και επιβαρύνουν την πόλη της Βενετίας. Το θέμα προωθήθηκε στο δημοτικό συμβούλιο της πόλης το οποίο υπό το βάρος αντιδράσεων πολιτών και συλλογικών φορέων αποφάσισε την απαγόρευση προσέγγισης των μεγάλων σε μέγεθος κρουαζιερόπλοιων στον κεντρικό λιμένα της πόλης (σήμερα γίνεται λόγος για κρουαζιερόπλοια «Venice class», δηλαδή τα κρουαζιερόπλοια που επιτρέπεται να χρησιμοποιήσουν τον συγκεκριμένο λιμένα).

Η δεύτερη περίπτωση αφορά έναν ιδιαίτερα δημοφιλή ελληνικό λιμένα κρουαζιέρας, τον λιμένα της Σαντορίνης. Η Δημοτική Αρχή έθεσε ως προτεραιότητα την αποσυμφόρηση του νησιού από τις υψηλές ροές επιβατών κρουαζιέρας που παρατηρούνται σε περιόδους αιχμής, προτάσσοντας τη βιώσιμη λειτουργία του νησιού ως τουριστικού προορισμού, την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών κρουαζιέρας, τη μείωση του φόρτου που προκαλούν οι μεγάλες ροές επιβατών κρουαζιέρας στα τοπικά δίκτυα μεταφορών και κοινής ωφέλειας, και τη μείωση της επιβάρυνσης στην τοπική κοινωνία και την καθημερινότητα των κατοίκων του νησιού. Προς αυτή την κατεύθυνση πρότεινε την καθιέρωση ενός ανώτατου ορίου επιβατών κρουαζιέρας που θα εξυπηρετείται σε ημερήσια βάση.

Πράγματι, ο περιορισμός στην ημερήσια κίνηση επιβατών κρουαζιέρας υπάρχει ήδη σε άλλες περιοχές. Ενδεικτικά εφαρμόζεται με επιτυχία στους λιμένες της Γαλλικής Ριβιέρας (Νίκαια, Κάννες, κ.λπ.) όπου το όριο επισκεπτών κρουαζιέρας συνδυάζεται με επαρκείς υποδομές φιλοξενίας και εξυπηρέτησης, αποτελεσματικές πρακτικές προκαθορισμένων θέσεων ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων και ισόρροπη κατανομή των επιβατών/πλοίων ανά ημέρα – σε αντίθεση με τη Σαντορίνη όπου τα κρουαζιερόπλοια συνωστίζονται σε συγκεκριμένες ημέρες της εβδομάδας, οι δε λιμενικές και χερσαίες υποδομές εξυπηρέτησης της κρουαζιέρας παραμένουν ανεπαρκείς.

Όμως, στην περίπτωση της Σαντορίνης, αξίζει να σημειωθεί η απουσία επαρκούς καταγραφής και εκτίμησης των πραγματικών επιπτώσεων της κρουαζιέρας στον προορισμό, καθώς και η απουσία συγκριτικής ανάλυσης με τις επιπτώσεις της αύξησης των άλλων μορφών τουρισμού στο νησί. Όπως επίσης παραμένει εξαιρετικά περιορισμένος ο διάλογος με τις εταιρείες κρουαζιέρας προκειμένου να κατανοηθούν οι εκατέρωθεν ανάγκες. Με δεδομένο τον ιδιαίτερο ρόλο της Σαντορίνης στον παγκόσμιο τουριστικό χάρτη, οι επιπτώσεις 'τιμωρητικών' πρωτοβουλιών δίνουν αρνητικές ενδείξεις όσον αφορά στην έμφαση που δίνεται στη χώρα μας για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας.

Τα δύο αυτά παραδείγματα αναδεικνύουν:

- I. Τη σημασία της κοινωνικής αποδοχής για την επιτυχή μετεξέλιξη ενός προορισμού σε προορισμό κρουαζιέρας.
- II. Την ανάγκη επαρκούς γνώσης των επιπτώσεων από την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας και την απαραίτητη διάχυση της γνώσης σε ευρύτερο κοινό το οποίο δεν είναι εξοικειωμένο με τη συγκεκριμένη πραγματικότητα και τη σχετικά -συχνά τεχνοκρατική- συζήτηση.
- III. Την αναγκαιότητα να λαμβάνονται υπόψη οι όποιες πιέσεις (θεωρείται ότι) ασκεί η δραστηριότητα κρουαζιέρας σε μια τοπική κοινωνία, αλλά και να περιορίζονται οι πιέσεις αυτές μέσα από τον διάλογο και τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων με τις ευρύτερες τοπικές κοινωνίες.

Ζ6. Θεσμικές Πρωτοβουλίες

Εκτός από πρωτοβουλίες λιμένων, προορισμών κρουαζιέρας αλλά και τουριστικής πολιτικής η ανάπτυξη της κίνησης κρουαζιέρας αλλά και του home-porting μπορεί να ωφεληθεί και από συγκεκριμένες θεσμικές παρεμβάσεις:

- I. Την ανάπτυξη ολοκληρωμένης τουριστικής πολιτικής της χώρας στην οποία δραστηριοποιείται ο λιμένας αφετηρίας.
- II. Τις θεσμικές πρωτοβουλίες σε επίπεδο χώρας για την ενίσχυση της δραστηριότητας κρουαζιέρας.
- III. Τη συμμετοχή του λιμένα αφετηρίας, σε φόρα όπου λαμβάνονται κρίσιμες αποφάσεις και διαμορφώνονται τόσο η λιμενική πολιτική και η τουριστική πολιτική, όσο και άλλες πρωτοβουλίες που καθορίζουν το μέλλον του κλάδου της κρουαζιέρας.

Εκτός από τα «στρατηγικής» σημασίας προβλήματα, υπάρχουν και αναγκαίες θεσμικές παρεμβάσεις σε θέματα λειτουργίας των λιμένων, τα οποία σήμερα επηρεάζουν αρνητικά την ελκυστικότητα των λιμένων της χώρας ή θέτουν εμπόδια για την περαιτέρω ανάπτυξή τους.

Ειδική αναφορά θα πρέπει να γίνει στη συμβολή ενός ευέλικτου και φιλικού πλαισίου για ιδιωτικές επενδύσεις στους λιμένες κρουαζιέρας προκειμένου να κινητοποιηθούν ιδιωτικά κεφάλαια (εταιρείες κρουαζιέρας, διαχειριστές τερματικών σταθμών) για την κατασκευή, οργάνωση και λειτουργία των λιμένων.

Οι ιδιωτικές επενδύσεις για την ανάπτυξη των λιμένων κρουαζιέρας στη χώρα μας είναι ζωτικής σημασίας λαμβάνοντας υπόψη:

- i. Τη δημοσιονομική κατάσταση της χώρας.
- ii. Την απουσία σημαντικών επενδύσεων στους ελληνικούς λιμένες κρουαζιέρας για μακρά χρονική περίοδο.
- iii. Την ανάγκη οι ελληνικοί λιμένες να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στην αγορά (αύξηση μεγέθους κρουαζιερόπλοιων, αύξηση επιβατικών ροών).

- iv. Την ανάγκη κατασκευής νέων λιμενικών υποδομών σε προορισμούς που εξαιτίας της έλλειψης κατάλληλων υποδομών είναι αποκλεισμένοι από την κρουαζιέρα, εμπλουτίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο και το προσφερόμενο προϊόν της χώρας.
- v. Την ανάγκη αναβάθμισης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Z6.1. Αναγκαίες Θεσμικές Παρεμβάσεις

Στα συγκεκριμένα προβλήματα τα οποία πρέπει να αντιμετωπιστούν μέσω της άμεσης αναδιαμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου περιλαμβάνονται:

- I. Ο εκσυγχρονισμός της Πλοηγικής Υπηρεσίας: ένα κρίσιμο ζήτημα με δεδομένο ότι σήμερα η Πλοηγική Υπηρεσία δεν διαθέτει το προσωπικό, τα μέσα και τις δομές ώστε να εξυπηρετήσει το σύνολο της κίνησης πλοίων στους ελληνικούς λιμένες. Οι δυσλειτουργίες σήμερα είναι σημαντικές, πλήττουν ακόμα και το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, και οι αρνητικοί όροι εξυπηρέτησης προκαλούν συχνά τη δυσαρέσκεια των εταιρειών κρουαζιέρας. Η αντικατάσταση περιστασιακών λύσεων (π.χ. εποχική κάλυψη των θέσεων πλοηγών με προσλήψεις έκτακτου προσωπικού) επιβάλλεται με νομοθετική ρύθμιση για τη συνολική αναδιοργάνωση της Πλοηγικής Υπηρεσίας στα πρότυπα αντίστοιχων πρακτικών στον ευρωπαϊκό χώρο- εκσυγχρονισμός εφικτός με δεδομένο ότι υπάρχουν ήδη συγκεκριμένες προτάσεις από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας αλλά και άλλους φορείς.
- II. Ο περιορισμός των δυσλειτουργιών οι οποίες προκύπτουν κατά τη χρονική περίοδο προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων. Ενδεικτικά αναφέρουμε το ιδιαίτερα σημαντικό θέμα των ανοικτών αγορών και τουριστικών και αρχαιολογικών χώρων κατά τη διάρκεια παραμονής των επιβατών. Θεσμικές παρεμβάσεις, μετά από διάλογο και συνεργασία με τους παρόχους υπηρεσιών στην κρουαζιέρα, θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν τις συγκεκριμένες δυσλειτουργίες.
- III. Η παροχή δυνατότητας των Λιμενικών Ταμείων της χώρας να συμμετέχουν σε δράσεις προώθησης, π.χ. διεθνείς εκθέσεις κρουαζιέρας προκειμένου να μπορούν να προβληθούν στη βιομηχανία και να προσελκύσουν εταιρείες κρουαζιέρας. Με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο και την υπαγωγή των δημοτικών λιμενικών ταμείων στον έλεγχο Επιτρόπων του Ελεγκτικού Συνεδρίου, καθίσταται αδύνατη η συμμετοχή τους σε δράσεις προβολής και προώθησης, με τα σχετικά έξοδα να μη θεωρούνται επιλέξιμες δαπάνες. Το ίδιο ισχύει και όσον αφορά στη συμμετοχή τους στις Ενώσεις Λιμένων είτε διεθνείς (π.χ. Ένωση Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας - MedCruise) είτε εθνικές (Ένωση Λιμένων Ελλάδας – ΕΛΙΜΕ).

IV. Ο εκσυγχρονισμός της διαδικασίας έκδοσης αδειών («πάσο») πληρωμάτων από το κατά τόπους λιμεναρχείο. Πρόκειται για μία χρονοβόρα διαδικασία που τηρείται κατά γράμμα σε ορισμένα λιμάνια, στερώντας ουσιαστικά τη δυνατότητα εξόδου του πληρώματος του κρουαζιερόπλοιου και την πόλη από μία πρόσθετη πηγή εισοδήματος, ενώ σε άλλα λιμάνια απλά καταβάλλεται το αντίστοιχο κόστος από τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Χρειάζεται επίσης ένα θεσμικό πλαίσιο το οποίο ενθαρρύνει πρωτοβουλίες συνεργασίας. Ειδικότερα χρειάζεται να παρέχει κατευθυντήριες γραμμές και να ενθαρρύνει την οργάνωση του κλάδου, τον συντονισμό όλων των εμπλεκόμενων φορέων, την εκπαίδευση όσων ασχολούνται με τη βιομηχανία της κρουαζιέρας, και να αξιολογεί την αποτελεσματικότητα των όποιων δράσεων. Πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη και την ανάγκη συνεργασίας ανάμεσα στην πόλη-προορισμό και τον λιμένα. Σήμερα μια τέτοια συνεργασία είναι εξαιρετικά περιορισμένη, και στην πλειονότητα των περιπτώσεων παραμένει σε επίπεδο διακηρύξεων. Θέτοντας ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές, τα οφέλη θα μπορούσαν να ήταν πολλαπλά τόσο για τον λιμένα όσο και για τον προορισμό.

Z6.2. Στοχευμένη Τουριστική Πολιτική

Η διαμόρφωση ολοκληρωμένης εθνικής τουριστικής πολιτικής μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εργαλείο στην προσέλκυση κίνησης κρουαζιέρας καθώς και στην αύξηση της ελκυστικότητας των λιμένων-αφετηρίας της Ελλάδας.

Η τουριστική πολιτική διαχωρίζεται σε δύο κατηγορίες, την εθνική και την τοπική αντίστοιχα. Η πρώτη αφορά στο σύνολο της χώρας ως προορισμό κρουαζιέρας. Η δεύτερη επικεντρώνεται σε ενέργειες και πρωτοβουλίες σε επίπεδο συγκεκριμένου προορισμού ή συνόλου προορισμών.

Στην Ελλάδα υπάρχει έλλειμμα μακροπρόθεσμης τουριστικής πολιτικής για την κρουαζιέρα σε εθνικό επίπεδο, καθώς πολιτικές αλλαγές συνεπάγονται τη διαρκή 'επανεκκίνηση' των όποιων πολιτικών πρωτοβουλιών. Σε τοπικό επίπεδο οι πρωτοβουλίες είναι περιορισμένες και επικεντρώνονται κυρίως στην ανάπτυξη δράσεων προβολής του προορισμού, ενώ απουσιάζουν πολιτικές με στόχο την ολοκληρωμένη τουριστική ανάπτυξη ενός προορισμού.

Απουσιάζει επίσης ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αξιοποίησης της χώρας και των λιμένων της ως προορισμών κρουαζιέρας, με την τουριστική πολιτική να επικεντρώνεται σε συγκριτικά πιο παραδοσιακές μορφές τουρισμού - καθώς στο επίκεντρό της βρίσκεται η αύξηση του όγκου του εισερχόμενου τουρισμού και όχι οι ευρύτερες ωφέλειες από μια δραστηριότητα όπως η κρουαζιέρα. Η συγκεκριμένη απουσία οφείλεται εν μέρει και στην έλλειψη πληροφόρησης όσον αφορά στις ωφέλειες που παράγει η κρουαζιέρα και

ειδικότερα η παρουσία ενός σημαντικού λιμένα-αφετηρίας στους προορισμούς και στην εθνική οικονομία.

Κρίνεται συνεπώς απαραίτητη η διαμόρφωση μακροπρόθεσμης εθνικής τουριστικής πολιτικής η οποία:

- I. Προωθεί τους ελληνικούς λιμένες κρουαζιέρας, ως καταλληλότερους λιμένες για την έναρξη και την ολοκλήρωση μια κρουαζιέρας, καθώς οι επιβάτες μπορούν να παρατείνουν την παραμονή τους στους συγκεκριμένους προορισμούς, συνδυάζοντας την κρουαζιέρα που πραγματοποιούν με τη δυνατότητα σειράς τουριστικών δραστηριοτήτων, μοναδικής ιστορίας, πολιτισμού, κουλτούρας και διασκέδασης, σε τόπους με επαρκή και ιδιαίτερα ικανοποιητική τουριστική υποδομή.
- II. Προωθεί την Ελλάδα και τους λιμένες της σε παραδοσιακές και νέες αγορές προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας – π.χ. ευρωπαϊκές χώρες, και Κίνα/Ασία αντίστοιχα.
- III. Προωθεί την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας ανάμεσα σε εκπροσώπους λιμένων και εταιρειών κρουαζιέρας.
- IV. Αναπτύσσει δράσεις δικτύωσης και προώθησης των λιμένων κρουαζιέρας και ιδιαίτερα των λιμένων αφετηρίας σε ταξιδιωτικούς πράκτορες, λιμένες κρουαζιέρας, τον παγκόσμιο κλαδικό τύπο, και άλλους φορείς του κλάδου.
- V. Ενθαρρύνει την αποτελεσματική συμμετοχή και ικανοποιητική εκπροσώπηση της χώρας σε παγκόσμια συνέδρια και εκθέσεις που αφορούν στον κλάδο της κρουαζιέρας.
- VI. Συμβάλλει στην εκπόνηση μελετών και ερευνών αγοράς για τις οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας, αλλά και για την κατανόηση του υφιστάμενου βαθμού ικανοποίησης εταιρειών και επιβατών κρουαζιέρας.

Σε τοπικό επίπεδο είναι κρίσιμη η συνέργεια όλων των φορέων που εμπλέκονται στην εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας με στόχο τη βελτίωση της ικανοποίησης των χρηστών (εταιρειών και επιβατών κρουαζιέρας) και τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας στον προορισμό. Ενδεικτικά μία τουριστική πολιτική σε τοπικό επίπεδο κρίνεται σκόπιμο να:

- I. προωθεί τη συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων,
- II. αναπτύσσει κοινές στρατηγικές των φορέων της πόλης με εταιρείες κρουαζιέρας,
- III. επιτρέπει στον προορισμό να αντιλαμβάνεται και να προσαρμόζεται στις νέες τάσεις του τουρισμού και τις ανάγκες των πελατών,

- IV. βελτιώνει την εικόνα του προορισμού κρουαζιέρας,
- V. προωθεί την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και εμπειριών με άλλους προορισμούς κρουαζιέρας και,
- VI. προωθεί συμβάλλει στην αλλαγή νοοτροπίας και προσαρμογής της δράσης των εμπλεκόμενων μερών για την κάλυψη των κοινών αναγκών και στόχων.

Προϋπόθεση όλων είναι η κατανόηση της σημασίας της κρουαζιέρας ως τουριστικού προϊόντος αλλά και ως πηγή σημαντικών οικονομικών ωφελειών για τη χώρα και τον προορισμό.

Z6.3. Συμμετοχή και Προώθηση σε Διεθνή Φόρα

Η σημασία της κρουαζιέρας ως τουριστικού προϊόντος έχει αναγνωριστεί τα τελευταία χρόνια τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο ξεκίνησε το 2015 και είναι σε εξέλιξη ένας διάλογος με θέμα τη σημαντικότητα της κρουαζιέρας και της ανάληψης σχετικών πρωτοβουλιών προκειμένου να ενθαρρυνθεί η συγκεκριμένη δραστηριότητα, να μπορέσουν οι ευρωπαϊκοί προορισμοί να αποκομίσουν τα οφέλη που τη συνοδεύουν, αλλά και να μειώσουν τις αρνητικές συνέπειές της. Προς την κατεύθυνση αυτή έχουν δημιουργηθεί πανευρωπαϊκά δίκτυα και φόρα συζήτησης των προοπτικών της κρουαζιέρας.

Παράλληλα υπάρχουν και διεθνή φόρα όπου διεξάγονται συζητήσεις και καθορίζονται οι στρατηγικές εταιρειών και λιμένων, όπως και οι πρακτικές που εφαρμόζουν οι εμπλεκόμενοι στην εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας.

Η συμμετοχή της ελληνικής πλευράς στη διαμόρφωση των εξελίξεων του κλάδου από την πλευρά των λιμένων και των προορισμών είναι περιορισμένη. Όσον αφορά τις πρωτοβουλίες των φορέων διοίκησης και οργάνωσης των ελληνικών λιμένων για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας, οι λιμένες του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, του Βόλου, της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου, της Καβάλας, της Κέρκυρας, και της Πάτρας συμμετέχουν στην Ένωση Λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου (MedCruise). Το σύνολο των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας συντονίζει τη δράση του μέσω της συμμετοχής στην ειδική επιτροπή που λειτουργεί στα πλαίσια της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ).

Η αναβάθμιση της συμμετοχής (κατάθεση προτάσεων, ανάληψη πρωτοβουλιών, συστηματική παρουσία, κ.λπ.) όπως και η διεύρυνση των λιμένων που συμμετέχουν στις σχετικές εργασίες είναι απαραίτητη – καθώς θα επιτρέψει:

- i. Να αναπτύξουν τεχνογνωσία.

- ii. Να συν-διαμορφώνουν τις εξελίξεις, τις πολιτικές για την κρουαζιέρα και τις πρακτικές της κρουαζιέρας.
- iii. Να έχουν πρόσβαση σε επικαιροποιημένα στοιχεία αλλά και πληροφόρηση.
- iv. Να γίνονται κοινωνοί καλών πρακτικών άλλων ευρωπαϊκών λιμένων και προορισμών.
- v. Να έρχονται σε επαφή με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς της κρουαζιέρας.

Z6.4. Διευρύνοντας τη Ζήτηση: Ενίσχυση της Ελληνικής Αγοράς

Η ελκυστικότητα ενός λιμένα αφετηρίας διευρύνεται από την ύπαρξη μιας ικανοποιητικής τοπικής αγοράς επιβατών κρουαζιέρας. Χώρες με υψηλό αριθμό επιβατών κρουαζιέρας τείνουν να διαθέτουν και σημαντικό αριθμό λιμένων αφετηρίας, καθώς η εγχώρια ζήτηση αποτελεί βάση για την περαιτέρω ανάπτυξη ενός λιμένα-αφετηρίας.

Ο Πίνακας 47 παρουσιάζει τις βασικές χώρες προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Παρατηρούμε ότι χώρες προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας διαθέτουν παράλληλα και σημαντικούς λιμένες αφετηρίας κρουαζιέρας, όπως για παράδειγμα το Ηνωμένο Βασίλειο (Southampton), η Γερμανία (Αμβούργο), η Ιταλία (Civittavecchia /Ρώμη, Βενετία, Σαβόνα) και η Ισπανία (Βαρκελώνη).

Η Ελλάδα δεν παρουσιάζει σημαντική αγορά επιβατών κρουαζιέρας. Το 2013 μόλις δύο στους 1.000 Έλληνες επέλεξαν να κάνουν διακοπές πραγματοποιώντας μία κρουαζιέρα, το μικρότερο ποσοστό στον ευρωπαϊκό χώρο. Σε απόλυτες τιμές, πρόκειται για τη μικρότερη αγορά κρουαζιέρας στην Ευρώπη μετά το Λουξεμβούργο: μόλις 17.000 επιβάτες κρουαζιέρας είχαν ως χώρα προέλευσης τη χώρα μας.

Πίνακας 47: Χώρες Προέλευσης Επιβατών Κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2013)

	Επιβάτες Κρουαζιέρας/1000 Άτομα Πληθυσμού	Σύνολο Επιβατών (χιλ.)	Σύνολο Διανυκτερεύσεων (χιλ.)	Μέσος Αριθμός Διανυκτερεύσεων
Νορβηγία	28	141	569	4
Ηνωμένο Βασίλειο και Ιρλανδία	25	1726	17.667	10,2
Γερμανία	21	1.687	14.714	8,7
Ελβετία	19	152	1.282	8,4
Αυστρία	15	126	1.013	8
Ιταλία	15	869	6.587	7,6
Ισπανία	10	475	3.504	7,4
Σουηδία	9	85	603	7,1
Λουξεμβούργο	8	4	36	9
Γαλλία	8	522	4.046	7,8
Δανία	7	38	275	7,2
Ολλανδία	7	114	1.074	9,4
Βέλγιο	6	69	571	8,3
Φινλανδία	4	24	179	7,5
Πορτογαλία	4	37	296	8
Ελλάδα	2	17	91	5,4
Μ.Ο./ΣΥΝΟΛΟ	15	6.086	52.507	8,6

Πηγή: CLIA Europe (2014)

Η ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς θα μπορούσε να ενισχύσει και την κίνηση στους λιμένες αφετηρίας της χώρας δημιουργώντας μια τάση που ενδεχομένως θα τους καταστήσει ελκυστικότερους για τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Z6.5. Διευρύνοντας τη Ζήτηση: Προσέλκυση Επιβατών από την Ασία

Οι εναλλαγές και μετατοπίσεις στον σχεδιασμό των δρομολογίων και στις επιλογές των προορισμών πραγματοποιούνται ανάλογα με τις προοπτικές που προσφέρουν οι διάφορες αγορές ως πηγές επιβατών, μείζονος σημασίας αποτελεί η σε τακτική βάση εξέταση των γενικότερων προοπτικών της αγοράς. Όπως έχει αναλυθεί, η δυναμική ανάπτυξης που προσφέρει η ασιατική

αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται ήδη (στοιχεία 2016) 26 εταιρείες και 52 κρουαζιερόπλοια, αναμένεται να συνοδευτεί από τη σημαντική αύξηση των επιβατών με προέλευση τις ασιατικές χώρες και ειδικότερα την Κίνα.

Είναι λοιπόν απαραίτητη η ανάπτυξη στρατηγικής προσέλκυσης επιβατών, οι οποίοι θα πραγματοποιήσουν κρουαζιέρα στη Μεσόγειο, με αφετηρία την Ελλάδα, έναν παραδοσιακό και πλούσιο προορισμό κρουαζιέρας.

Η σημαντικότητα της συγκεκριμένης στρατηγικής έχει ήδη κατανοηθεί από σημαντικό αριθμό λιμένων της Μεσογείου, οι οποίοι την τελευταία τριετία έχουν αναπτύξει επιθετικές πολιτικές, είτε μεμονωμένα είτε συλλογικά (μέσω της Ένωσης Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας - MedCruise), επιθετικές πολιτικές προσέλκυσης επιβατών από χώρες της Ασίας. Την ίδια στιγμή αρκετές εταιρείες κρουαζιέρας οργανώνουν τη στρατηγική τους τοποθέτηση στην αγορά αυτή, ανοίγοντας γραφεία στην Κίνα, το Χονγκ-Κονγκ, την Κορέα, τη Σιγκαπούρη, κ.λπ.

Η προοπτική επιβεβαιώνεται από την ανάπτυξη του αριθμού των Κινέζων επιβατών κρουαζιέρας στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου: την περίοδο 2012-2014 σημειώθηκε αύξηση Κινέζων επιβατών κρουαζιέρας κατά 79% (697 χιλιάδες Κινέζοι επιβάτες το 2014), ενώ 701 χιλιάδες επιβάτες προέρχονται από όλες τις άλλες ασιατικές αγορές συνδυαστικά. Μόλις πρόσφατα (2017), Κινέζοι επιβάτες πραγματοποίησαν κρουαζιέρα με αφετηρία ελληνικό λιμένα (Πειραιάς). Η εξαιρετική ευκαιρία που αναδεικνύεται για τους ελληνικούς λιμένες και προορισμούς, συμπυκνώνεται στο ότι ο μέσος Κινέζος ταξιδιώτης είναι κατά τεκμήριο υψηλού εισοδήματος και ιδιαίτερα καταναλωτικός.

Στη σχετική στρατηγική θα πρέπει να συνυπολογιστούν τα ιδιαίτερα γνωρίσματα της περιοχής. Στην περίπτωση των επιβατών είναι χρήσιμο να υπάρξει επιθετική πολιτική που να αναδεικνύει το τουριστικό προϊόν που παρέχει η Ελλάδα. Στην περίπτωση των εταιρειών κρουαζιέρας είναι χρήσιμο να αναδειχθούν τα πλεονεκτήματα των προορισμών, όταν η Άπω Ανατολή προσφέρει περιορισμένο εύρος επιλογών για τους εν δυνάμει επισκέπτες, ενώ οι αποστάσεις μεταξύ των προορισμών είναι σημαντικά μεγαλύτερες σε σχέση με αυτές που συναντώνται στην Ανατολική Μεσόγειο.

Σήμερα η Ελλάδα είναι σε θέση να προσεταιριστεί μια νέα και ταχέως αναπτυσσόμενη αγορά επιβατών κρουαζιέρας, την Κίνα, εκμεταλλευόμενη ορισμένα συγκριτικά πλεονεκτήματα. Το πρώτο πλεονέκτημα είναι το νέο ιδιοκτησιακό καθεστώς του λιμένα τον οποίο πλέον διαχειρίζεται μια (κρατική) κινεζική εταιρεία με σημαντική παρουσία και στη μητρική χώρα. Το δεύτερο πλεονέκτημα είναι η απόφαση της κρατικής αεροπορικής εταιρείας της Κίνας (Air China) να εγκαταστήσει την απευθείας σύνδεση Αθήνας-Πεκίνου με δύο πτήσεις την εβδομάδα. Τα δύο αυτά γεγονότα δίνουν τη δυνατότητα (μέσω συνεργειών των κινεζικών κρατικών εταιρειών) να αυξήσουν την

κίνηση επιβατών κρουαζιέρας από την Κίνα προς την Ελλάδα με σκοπό την έναρξη της κρουαζιέρας από έναν ελληνικό λιμένα, και ιδιαίτερα του Πειραιά (για συγκεκριμένες δράσεις προώθησης του Πειραιά ως λιμένα-αφετηρίας κρουαζιέρας για Κινέζους επιβάτες βλ. Ενότητα Η΄).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι. Σύνολο Παραγόντων Διαμόρφωσης Ελκυστικότητας Λιμένα-Αφετηρίας για τις Εταιρείες Κρουαζιέρας

Φυσικά χαρακτηριστικά λιμένα	Εγγύτητα στα δρομολόγια κρουαζιέρας / Προστασία από καιρικές συνθήκες
Αποδοτικότητα λιμένα	Αποδοτικότητα διαχείρισης/ Διαχείριση αποσκευών/ Απαιτούμενος χρόνος για διαδικασίες ελέγχου ασφαλείας/ Εξυπηρέτηση επιβατών/ Turn around time
Διοίκηση λιμένα	Δυνατότητα μακροχρόνιων επιχειρηματικών σχέσεων/ Ανταπόκριση στις ανάγκες των εταιρειών κρουαζιέρας/ Καμπάνιες προώθησης λιμένα/ Ειδική μεταχείριση τακτικών χρηστών/ Δικτυωση λιμένα με άλλους λιμένες κρουαζιέρας
Λιμενικές υποδομές	Υποδομές επιβίβασης-αποβίβασης επιβατών / Τερματικός σταθμός επιβατών / Επαρκής χωρητικότητα/ Υποδομές για μέλη πληρώματος/ Δυνατότητα διαχείρισης μεγάλου αριθμού επιβατών ταυτόχρονα/ Βάθος λιμένα
Υπηρεσίες προς επιβάτες	Πρακτορεία ταξιδιών/ ταχυδρομικές υπηρεσίες/ VIP χώροι αναμονής/ Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτου/ internet cafes/ Ασφαλές περιβάλλον/ Τραπεζικές υπηρεσίες/ Καταστήματα αφορολογήτων ειδών/ Χώροι απασχόλησης παιδιών/ Χώροι άθλησης/ Πρώτες βοήθειες/ Μεταφορικά επιβατών εντός του λιμένα
Κόστος λιμενικών υπηρεσιών	Κόστος υπηρεσιών προς κρουαζιερόπλοια/ Λειτουργικά κόστη γραφείων εταιρειών κρουαζιέρας/ Κόστη υπηρεσιών προς επιβάτες/ Λιμενικά τέλη
Υπηρεσίες προς κρουαζιερόπλοια	Πλοήγηση/ Προμήθειες/ Νπογνώμονες/ Υπηρεσίες προστασίας/ Υπηρεσίες ασφάλειας/ Υπηρεσίες παραλαβής αποβλήτων πλοίων/ Ρυμούλκηση/ Πετρέλευση/ Ναυπηγεία - Υπηρεσίες επισκευών
Παροχές προορισμού	Διαθεσιμότητα διεθνούς αεροδρομίου/ Εστιατόρια/ Σημεία πληροφόρησης/ Τουριστική Αστυνομία/ Διαθεσιμότητα διεθνούς σιδηροδρομικού σταθμού/ Εμπορικές οδοί-Αγορά/ Επαρκής αριθμός λεωφορείων και δρομολογίων/ Επάρκεια ξενοδοχειακών υποδομών/ Χώροι αναψυχής/ Επαρκής αριθμός ταξί
Πολιτικό περιβάλλον και ρυθμιστικό πλαίσιο	Δυνατότητα παροχής κινήτρων στις εταιρείες κρουαζιέρας/ Πολιτική περί cabotage/ Εθνική πολιτική τουρισμού/ Πλαίσιο παραχωρήσεων τερματικών σταθμών κρουαζιέρας/ Πολιτική Σταθερότητα
Παροχή συνδυασμένων μεταφορών	Διαθεσιμότητα ακτοπλοϊκών συνδέσεων/ Συνεργασία με ακτοπλοϊκές εταιρείες/ Σιδηροδρομικές υποδομές/ Αξιοπιστία ακτοπλοϊκών υπηρεσιών/ Αξιοπιστία κερσαίων μεταφορών (λεωφορεία)/ Συνεργασία με παρόχους υπηρεσιών κερσαίας μεταφοράς/ Δίκτυο συνδέσεων στην ενδοχώρα/ Οδικές υποδομές/ Αριθμός αεροπορικών συνδέσεων/ Χωρητικότητας αεροδρομίου/ Αξιοπιστία αεροπορικών μεταφορών/ Συνεργασία με αεροπορικές εταιρείες
Εγγύτητα με αγορές προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας	
Ελκυστικότητα τουριστικών περιοχών	Σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος/ Περιοχές ιστορικού ενδιαφέροντος/ Δραστηριότητες σχετιζόμενες με την τοπική κουλτούρα/ Συνεδριακός τουρισμός/ Δυνατότητα επίσκεψης γειτονικών περιοχών/ Θρησκευτικός τουρισμός/ Αειφόρος τουρισμός/Περιοχές για κρουαζιέρα/ Περιοχές πολιτιστικού ενδιαφέροντος/ Δραστηριότητες αναψυχής/ Αθλητικός τουρισμός

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II. Συστήματα Προκαθορισμού Θέσεων Ελλιμενισμού: Μελέτη Περιπτώσεων

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τέσσερις περιπτώσεις λιμένων-αφετηρίας οι οποίοι εφαρμόζουν σύστημα προκαθορισμού θέσης ελλιμενισμού, καθώς και τα βασικά χαρακτηριστικά λειτουργίας των συγκεκριμένων συστημάτων.

Πειραιάς

Για το ημερολογιακό έτος 2019, οι εταιρείες κρουαζιέρας υπέβαλαν τα αιτήματά τους από 01.06 έως 30.06.2017. Η Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (Ο.Λ.Π.) Α.Ε. δεσμεύεται για δημοσιοποίηση των ημερομηνιών προσέγγισης κάθε πλοίου το πρώτο δεκαήμερο του επόμενου μήνα με τη λήξη της προθεσμίας υποβολής των αιτημάτων από τις εταιρείες κρουαζιέρας. Τυχόν μεταβολές των αιτημάτων (αλλαγές/ ακυρώσεις) μπορούν να υποβάλλονται από 01.10.2017 έως 31.10.2017. Το πρόγραμμα αφίξο-αναχωρήσεων των κρουαζιερόπλοιων μετά τις τροποποιήσεις θα δημοσιεύεται το πρώτο δεκαπενθήμερο μετά τη λήξη της προθεσμίας. Αιτήματα ελλιμενισμού στον λιμένα μετά την ημερομηνία λήξης εξετάζονται σε μηνιαία βάση. Το τελικό πρόγραμμα των θέσεων ελλιμενισμού για το ημερολογιακό έτος 2019 θα αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της ΟΛΠ Α.Ε. στις 07/01/2019.

Βαρκελώνη

Η Βαρκελώνη εφαρμόζει σύστημα προκαθορισμού θέσεων ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων βασισμένο στην πρόταση των Ένωσης Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας (MedCruise). Όλα τα αιτήματα για ελλιμενισμό το ημερολογιακό έτος 2019 πρέπει να κατατεθούν μέχρι τις 30.11.2017 και θα επιβεβαιωθούν μέχρι την 01.01.2018. Η Λιμενική Αρχή δεσμεύεται, στην περίπτωση που δεν μπορεί να ικανοποιήσει το αίτημα ελλιμενισμού σε συγκεκριμένη ημερομηνία λόγω μεγάλου αριθμού αιτημάτων, να συνεργαστεί με την εταιρεία για εύρεση της καλύτερης λύσης. Εκπρόθεσμα αιτήματα εξετάζονται ξεχωριστά, με βασικό κριτήριο την προτεραιότητα κατάθεσης τους αιτήματος ('first come-first served'), ενώ η επιβεβαίωση της ικανοποίησης του αιτήματος δε θα γίνει νωρίτερα από τις 28.02.2018.

Τενερίφη

Η Λιμενική Αρχή της Τενερίφης εφαρμόζει τις αρχές του συστήματος προκαθορισμού θέσεων ελλιμενισμού βασισμένο στην πρόταση των Ένωσης Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας (MedCruise), όπως ακριβώς και η Βαρκελώνη. Όλα τα αιτήματα για ελλιμενισμό το ημερολογιακό έτος 2019 πρέπει να κατατεθούν μέχρι τις 30.11.2017 και θα επιβεβαιωθούν μέχρι τις 15.01.2018.

Η Λιμενική Αρχή, κατά την εξέταση των αιτημάτων από τις εταιρείες κρουαζιέρας, λαμβάνει υπόψη της συγκεκριμένες αρχές, οι οποίες είναι οι εξής με σειρά προτεραιότητας:

1. Η προσέγγιση αναφέρεται σε από/επιβίβαση (75-100% των επιβατών).
2. Η προσέγγιση είναι μερική από/επιβίβαση (10-75% των επιβατών).
3. Ο αριθμός των προσεγγίσεων που πραγματοποιεί η εταιρεία κρουαζιέρας που υποβάλει το αίτημα κατά τη διάρκεια του έτους στο σύνολο των λιμένων που διαχειρίζεται η συγκεκριμένη Λιμενική Αρχή (Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma, Los Cristianos, San Sebastián de La Gomera και La Estaca).
4. Ο αριθμός των προσεγγίσεων που πραγματοποιεί η εταιρεία κρουαζιέρας κατά τη διάρκεια του έτους στο συγκεκριμένο λιμένα.
5. Ο αριθμός των επιβατών που μπορεί να μεταφέρει το κρουαζιερόπλοιο.

Η Λιμενική Αρχή είναι σε επικοινωνία με τις εταιρείες κρουαζιέρας για την από κοινού εξεύρεση λύσης στην περίπτωση που είναι αδύνατη η ικανοποίηση αιτήματος της εταιρείας για ελλιμενισμό σε συγκεκριμένη ημερομηνία. Τα αιτήματα που λαμβάνονται εκτός της προθεσμίας, δηλαδή μετά τις 30.11.2017), θα επιβεβαιώνονται μέχρι τις 31.01.2018.

Αμβούργο

Ο λιμένας του Αμβούργου επίσης εφαρμόζει τις αρχές της πολιτικής των λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου. Ο συγκεκριμένος σημαντικός λιμένας της Βόρειας Ευρώπης διαθέτει τρεις τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας με τέσσερις θέσεις ελλιμενισμού, ενώ διαχειρίζεται περισσότερους από 500.000 επιβάτες σε ετήσια βάση. Όλα τα αιτήματα για ελλιμενισμό το 2019 πρέπει να κατατεθούν μέχρι τις 30.11.2017, ενώ θα επιβεβαιωθούν και οι ακριβείς θέσεις ελλιμενισμού στις 30.04.2018. Νωρίτερα από το τέλος Απριλίου 2018, οι εταιρείες κρουαζιέρας θα λάβουν επιβεβαίωση ελλιμενισμού αλλά όχι επιβεβαίωση συγκεκριμένης θέσης.

Και το Αμβούργο εφαρμόζει συγκεκριμένα κριτήρια στη διαδικασία εξέτασης των αιτημάτων ελλιμενισμού με βασικότερα:

1. Το μέγεθος του πλοίου και ο αριθμός των επιβατών.
2. Τη συχνότητα των προσεγγίσεων.
3. Τον αριθμό των επιβατών σε από/επιβίβαση προσεγγίσεις.
4. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του πλοίου (Environmental Ship Index-ESI)

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
Οκτώβριος 2017

Αξιολόγηση Λιμένων- Αφετηρίας και Προτάσεις Ανάπτυξης ανά Λιμένα



H1. Εισαγωγή

Έχοντας αναφερθεί στις γενικές παραμέτρους και προϋποθέσεις ώστε να αναπτυχθούν λιμένες αφετηρίας, αλλά και η κρουαζιέρα συνολικά στη χώρα μας, στην παρούσα ενότητα αξιολογείται η δυναμική επιλεγμένων ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας, οι οποίοι είτε σήμερα είτε στο παρελθόν έχουν αποτελέσει λιμένες αφετηρίας και εμφανίζουν προοπτικές ανάπτυξης σχετικής δραστηριότητας. Η ανάλυση περιορίζεται στους συγκεκριμένους λιμένες με δεδομένο ότι δεν μπορούν όλοι οι ελληνικοί λιμένες κρουαζιέρας να αποτελέσουν λιμένες αφετηρίας. Η απουσία κατάλληλου μεγέθους λιμένα και τοπικής οικονομίας, υποδομών και διεθνούς αεροδρομίου αποτελούν καταλυτικούς περιοριστικούς παράγοντες.

Λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά κριτήρια ελκυστικότητας ενός λιμένα αφετηρίας, αλλά και τις ευκαιρίες που παρέχει η σημερινή δυναμική και δομή της κρουαζιέρας, οι επιλεγμένοι λιμένες αξιολογούνται στη βάση των σημαντικότερων παραγόντων που καθορίζουν τις προοπτικές τους ως λιμένες αφετηρίας.

Το αποτέλεσμα της πολυκριτηριακής ανάλυσης οδηγεί στην επιλογή των λιμένων Πειραιά, Ηρακλείου και Θεσσαλονίκης ως των πλέον κατάλληλων για να αναπτυχθούν περαιτέρω ως λιμένες αφετηρίας. Για τους λιμένες αυτούς κατατίθενται συγκεκριμένες προτάσεις για την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους ως λιμένες-αφετηρίας.

Η2. Αξιολόγηση Ελκυστικότητας Ελληνικών Λιμένων για Home- Porting

Οι ελληνικοί λιμένες που έχουν χρησιμοποιηθεί ή χρησιμοποιούνται σήμερα ως λιμένες αφετηρίας και ολοκλήρωσης κρουαζιέρας είναι έξι. Πρόκειται για τους λιμένες Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Λαυρίου, Ηρακλείου και Ρόδου.

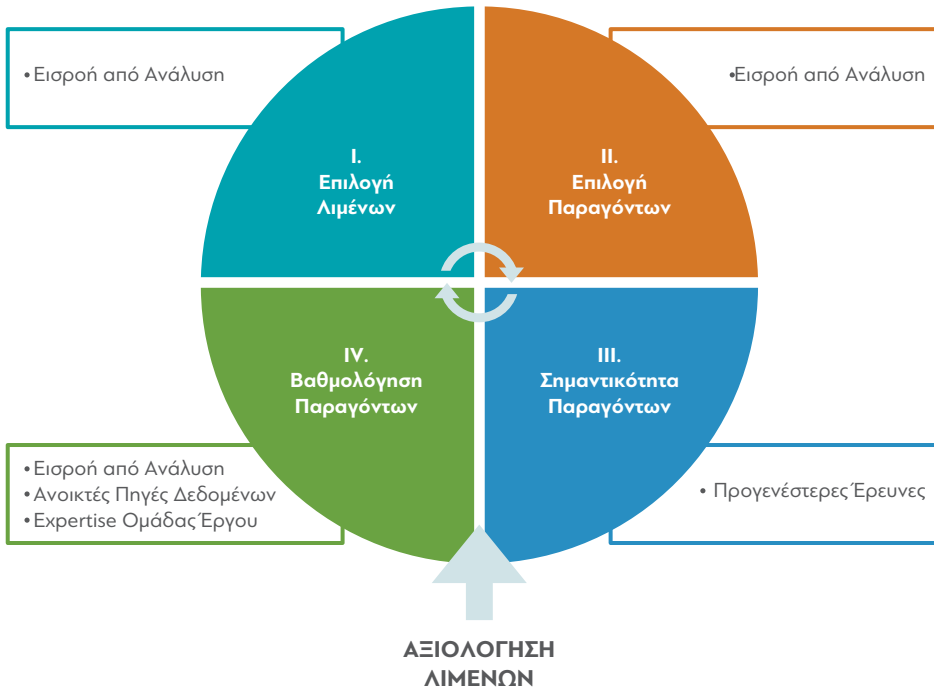
Για τους λιμένες αυτούς διενεργήθηκε μια πολυκριτηριακή ανάλυση (multicriteria analysis) αναφορικά με τους σημαντικότερους παράγοντες-προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων επιβίβασης/αποβίβασης (home-porting).

Ως μεθοδολογία, η πολυκριτηριακή ανάλυση εφαρμόζεται στην αξιολόγηση εταιρειών και οργανισμών με βάση τη βαθμολόγηση και ιεράρχηση συγκεκριμένων παραγόντων/κριτηρίων. Κάθε παράγοντας λαμβάνει αξιολόγηση (ανά λιμάνι) είτε (α) στη βάση 5-βάθμιας κλίμακας Likert (1=πολύ χαμηλή αξιολόγηση, 5=πολύ υψηλή αξιολόγηση) για όσους παράγοντες μπορούν να αξιολογηθούν με κλίμακα, είτε (β) με τιμή απόδοσης 1 ή 0 ανάλογα με το αν το λιμάνι ανταποκρίνεται στον συγκεκριμένο παράγοντα. Η τιμή που δίνεται σε κάθε παράγοντα πολλαπλασιάζεται στη συνέχεια με την ειδική βαρύτητα του παράγοντα – όπως προκύπτει από την αξιολόγηση του κάθε παράγοντα από ειδικούς της αγοράς που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο προγενέστερων ερευνητικών εργασιών με τη συμμετοχή μελών της ερευνητικής ομάδας. Κάθε λιμένας αξιολογείται σε σύγκριση με τους υπόλοιπους ελληνικούς λιμένες (όχι με κάποιο «πρότυπο» λιμένα κρουαζιέρας).

Τα βήματα που ακολουθήθηκαν στη συγκεκριμένη διαδικασία παρουσιάζονται στο Σχήμα 6. Η αξιολόγηση του κάθε παράγοντα βασίζεται σε:

- I. Πληροφορίες από ανοικτές πηγές (ιστοσελίδα λιμένα, ιστοσελίδες από τον προορισμό, εκθέσεις και αναλύσεις του κλάδου),
- II. Πληροφορίες που παρατέθηκαν σε προηγούμενα κεφάλαια της μελέτης,
- III. Την τεχνογνωσία των μελών της ερευνητικής ομάδας και τη δημιουργική ανταλλαγή ιδεών και απόψεων μεταξύ των μελών της κατά τη διαδικασία εκπόνησης της μελέτης.

Σχήμα 6: Απεικόνιση Διαδικασίας Πολυκριτηριακής Ανάλυσης



Στον Πίνακα 48 παρουσιάζονται οι παράγοντες που επιλέχθηκαν, η βαρύτητα κάθε παράγοντα και η αξιολόγηση του κάθε ελληνικού λιμένα ανά παράγοντα.

Έχοντας αξιολογήσει κάθε λιμένα ανά παράγοντα, ο Πίνακας 49 παρουσιάζει την τελική βαθμολογία κάθε λιμένα, η οποία προκύπτει ως άθροισμα των γινομένων της βαρύτητας του κάθε παράγοντα με την αξιολόγηση του ίδιου παράγοντα.

Πίνακας 48: Αξιολόγηση Ελληνικών Λιμένων ως προς την Προοπτική Ανάπτυξης του Home-Porting

Παράγοντας	Βαρύτητα	Αξιολόγηση Λιμένα					
		Ηράκλειο	Θεσσαλονίκη	Κέρκυρα	Λαύριο	Πειραιάς	Ρόδος
Εγγύτητα με διεθνές αεροδρόμιο (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	4,77	1	1	1	1	1	1
Αριθμός αεροπορικών συνδέσεων (1-5)	4,55	3	4	1	5	5	2
Δυνατότητα διαχείρισης μεγάλου όγκου επιβατών (1-5)	4,45	3	3	4	2	5	3
Βάθος λιμένα (1-5)	4,41	4	2	4	1	5	4
Υπηρεσίες ασφάλειας (ISPS Code) (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	4,36	1	1	1	1	1	1
Χωρητικότητα αεροδρομίου (1-5)	4,32	3	4	2	5	5	3
Εγγύτητα στα δρομολόγια κρουαζιέρας (1-5)	4,18	5	2	4	5	5	5
Χωρητικότητα λιμένα (1-5)	4,18	4	2	4	1	5	4
Τερματικός σταθμός επιβατών (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	4,14	1	1	1	1	1	1
Περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος (1-5)	4,14	5	5	3	4	5	4
Διαχείριση αποσκευών (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	4,05	1	1	1	1	1	0
Προστασία από καιρικές συνθήκες (1-5)	4,05	4	5	3	3	5	3
Παραλαβή αποβλήτων πλοίων (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	3,95	1	1	1	1	1	1
Δυνατότητα παραχώρησης τερματικών σταθμών (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	3,86	0	1	0	0	1	0

Πηγή: Επεξεργασία της συγγραφικής ομάδας.

Πίνακας 49: Τελική Βαθμολογία Ελληνικών Λιμένων ως προς την Προοπτική Ανάπτυξης του Home-Porting

Παράγοντας	Αξιολόγηση λιμένα					
	Ηράκλειο	Θεσσαλονίκη	Κέρκυρα	Λαύριο	Πειραιάς	Ρόδος
Εγγύτητα με διεθνές αεροδρόμιο (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	4,77	4,77	4,77	4,77	4,77	4,77
Αριθμός αεροπορικών συνδέσεων (1-5)	13,65	18,2	4,55	22,75	22,75	9,1
Δυνατότητα διαχείρισης μεγάλου όγκου επιβατών (1-5)	13,35	13,35	17,8	8,9	22,25	13,35
Βάθος λιμένα (1-5)	17,64	8,82	17,64	4,41	22,05	17,64
Υπηρεσίες ασφάλειας (ISPS Code) (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	4,36	4,36	4,36	4,36	4,36	4,36
Χωρητικότητα αεροδρομίου (1-5)	12,96	17,28	8,64	21,6	21,6	12,96
Εγγύτητα στα δρομολόγια κρουαζιέρας (1-5)	20,9	8,36	16,72	20,9	20,9	20,9
Χωρητικότητα λιμένα (1-5)	16,72	8,36	16,72	4,18	20,9	16,72
Τερματικός σταθμός επιβατών (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	4,14	4,14	4,14	4,14	4,14	4,14
Περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος (1-5)	20,7	20,7	12,42	16,56	20,7	16,56
Διαχείριση αποσκευών (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	0
Προστασία από καιρικές συνθήκες (1-5)	16,2	20,25	12,15	12,15	20,25	12,15
Παραλαβή αποβλήτων πλοίων (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	3,95	3,95	3,95	3,95	3,95	3,95
Δυνατότητα παρακώρσης τερματικών σταθμών (ΝΑΙ/ΟΧΙ)	0	3,86	0	0	3,86	0
ΣΥΝΟΛΟ	153,39	140,45	127,91	132,72	196,53	136,6

2

3

6

5

1

4

Η2.1. Αποτελέσματα Πολυκριτηριακής Ανάλυσης

Τα αποτελέσματα της πολυκριτηριακής ανάλυσης δείχνουν ότι ο Πειραιάς διαθέτει τη μεγαλύτερη δυναμική όσον αφορά στην προσέλκυση κίνησης home-porting. Στη δεύτερη θέση βρίσκεται το Ηράκλειο, το οποίο στο πρόσφατο παρελθόν εξυπηρετούσε κίνηση home-porting, έχοντας συνεργασίες με τις μεγαλύτερες εταιρείες της βιομηχανίας κρουαζιέρας. Στην τρίτη θέση βρίσκεται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το οποίο όμως σήμερα αντιμετωπίζει σοβαρά ζητήματα σε ό,τι αφορά στις λιμενικές υποδομές και ειδικότερα στους περιορισμούς που επιβάλλουν ο συνολικός αριθμός διαθέσιμων κρηπιδωμάτων για κρουαζιερόπλοια (χωρητικότητα λιμένα) και το μικρό βάθος του λιμένα, το οποίο δεν επιτρέπει την αποδοτική εξυπηρέτηση των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων.

Στην τέταρτη θέση βρίσκεται το λιμάνι της Ρόδου, το οποίο εμφανίζει σχετική υστέρηση όσον αφορά στις λιμενικές υποδομές, αλλά λαμβάνει υψηλές αξιολογήσεις στην πλειονότητα των άλλων κριτηρίων. Στην πέμπτη θέση βρίσκεται το Λαύριο το οποίο εξυπηρετεί ήδη σημαντική διακίνηση επιβατών home-porting, για τα δεδομένα του λιμένα, ενώ στην 6η θέση της αξιολόγησης βρίσκεται η Κέρκυρα, το λιμάνι της οποίας ενώ διαθέτει επαρκείς λιμενικές υποδομές, εντούτοις υστερεί σε ζητήματα που συνδέονται των αεροπορικών μεταφορών και το μέγεθος της τοπικής οικονομίας.

Η3. Προτάσεις για την Ανάπτυξη των Ελληνικών Λιμένων-Αφετηρίας

Στη βάση των αποτελεσμάτων της πολυκριτηριακής ανάλυσης, παρουσιάζονται προτάσεις για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των τριών λιμένων που έλαβαν την υψηλότερη βαθμολογία: του Πειραιά, του Ηρακλείου και της Θεσσαλονίκης.

Η3.1. Προτάσεις για τη Βελτίωση της Ανταγωνιστικότητας του Λιμένα Πειραιά

Ο Πειραιάς αποτελεί το βασικό ελληνικό λιμένα αφετηρίας κρουαζιέρας, με τις σημαντικότερες προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης. Ο έβδομος μεγαλύτερος λιμένας κρουαζιέρας της Μεσογείου – και ένας από τους μεγαλύτερους εμπορικούς λιμένες – εξυπηρετεί παραδοσιακά σχετική δραστηριότητα, χωρίς όμως να εκμεταλλευτεί την πρόσφατη αύξηση της κίνησης στην ευρύτερη περιοχή, ώστε να αυξήσει το μερίδιό του στις από/επιβιβάσεις και στην έναρξη και ολοκλήρωση κρουαζιέρας στον συγκεκριμένο λιμένα.

Τα περιθώρια βελτίωσης της ελκυστικότητας του Πειραιά ως λιμένα-αφετηρίας και της αύξησης της σχετικής κίνησης είναι σημαντικά. Προς αυτήν την κατεύθυνση μπορεί να συμβάλει η υλοποίηση των παρακάτω ενεργειών.

1. Δημιουργία υποδομών για την εξυπηρέτηση σύγχρονων (νέας γενιάς) κρουαζιερόπλοιων

Ο Πειραιάς διαθέτει κρηπιδώματα για την εξυπηρέτηση της νέας γενιάς κρουαζιερόπλοιων εντούτοις ο αριθμός των υφιστάμενων θέσεων ελλιμενισμού και οι διαθέσιμοι χώροι (ως προς την έκταση και τα χαρακτηριστικά) περιορίζουν την περαιτέρω ανάπτυξη του home-porting στον μεγαλύτερο λιμένα της χώρας.

Συνολικά το λιμάνι του Πειραιά διαθέτει 11 θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων, εκ των οποίων μόλις δύο (2) μπορούν να εξυπηρετήσουν κρουαζιερόπλοια με μήκος μεγαλύτερο των 300 μέτρων. Συγκριτικά, το λιμάνι της Βαρκελώνης διαθέτει έξι έως οκτώ θέσεις ελλιμενισμού (αναλόγως το μήκος των κρουαζιερόπλοιων) με τέσσερις θέσεις να μπορούν να εξυπηρετήσουν κρουαζιερόπλοια άνω των 300 μέτρων. Τα αντίστοιχα

μεγέθη για τη Βενετία είναι πέντε κρηπιδώματα με τα τέσσερα εξ αυτών να εξυπηρετούν κρουαζιερόπλοια άνω των 300 μέτρων.

Επίσης, το λιμάνι του Πειραιά υπολείπεται έναντι των μεσογειακών ανταγωνιστών του σε αριθμό τερματικών σταθμών επιβατών: παρότι διαθέτει 11 θέσεις ελλιμενισμού, τα κτίρια των τερματικών σταθμών επιβατών είναι μόλις τρία (3). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να απαιτείται περισσότερος χρόνος για τη διεκπεραίωση όλων των διαδικασιών που αφορούν την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών που λαμβάνουν χώρα εντός των τερματικών σταθμών. Στην περίπτωση επιβίβασης για την έναρξη κρουαζιέρας, ή αποβίβασης με τη λήξη της κρουαζιέρας, οι σχετικές διαδικασίες είναι αυξημένες (αποσκευές, διαβατήρια, τελωνειακοί έλεγχοι, υπηρεσίες σε επιβιβασθέντες/ αποβιβασθέντες επιβάτες κ.λπ.) και οι απαιτούμενοι χώροι είναι σημαντικά περισσότεροι.

Να σημειωθεί ότι η ΟΛΠ Α.Ε. έχει ήδη στον προγραμματισμό της τη νότια επέκταση του λιμένα που σχεδιάστηκε ώστε να επιτρέψει την υποδοχή των νέων κρουαζιερόπλοιων, με την πρόοδο του έργου, όμως, να έχει καθυστερήσει σημαντικά. Ο νέος ιδιοκτήτης του λιμένα, η China Cosco Shipping Corporation Limited, δεσμεύτηκε ως προς την υλοποίηση του πρώτου σταδίου της επέκτασης του λιμένα της κρουαζιέρας, που προβλέπεται στις δεσμευτικές από την ιδιωτικοποίηση επενδύσεις, αλλά και το δεύτερο, δημιουργώντας έτσι συνολικά έξι νέες θέσεις ελλιμενισμού, ικανές να φιλοξενήσουν τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια διεθνώς. Επενδύσεις συνολικού ύψους 136 εκατ. ευρώ αφορούν το πρώτο στάδιο, ενώ υπολογίζεται πως μαζί με τη δαπάνη για την ολοκλήρωση του δεύτερου σταδίου οι επενδύσεις θα είναι της τάξης των 200 εκατ. συνολικά.

Με βάση αυτά τα χαρακτηριστικά προτείνεται:

- I. Η αύξηση των κρηπιδωμάτων που μπορούν να εξυπηρετήσουν κρουαζιερόπλοια μήκους άνω των 300 μέτρων, είτε με αναβάθμιση κρηπιδωμάτων που χρησιμοποιούνται για εξυπηρέτηση άλλων τύπων πλοίων ή για άλλες λιμενικές λειτουργίες, είτε με την κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων.
- II. Κατασκευή πρόσθετων, ποιοτικά αναβαθμισμένων, κτιρίων τερματικών σταθμών επιβατών.

2. Αναβάθμιση της συνεργασίας με τις εταιρείες κρουαζιέρας

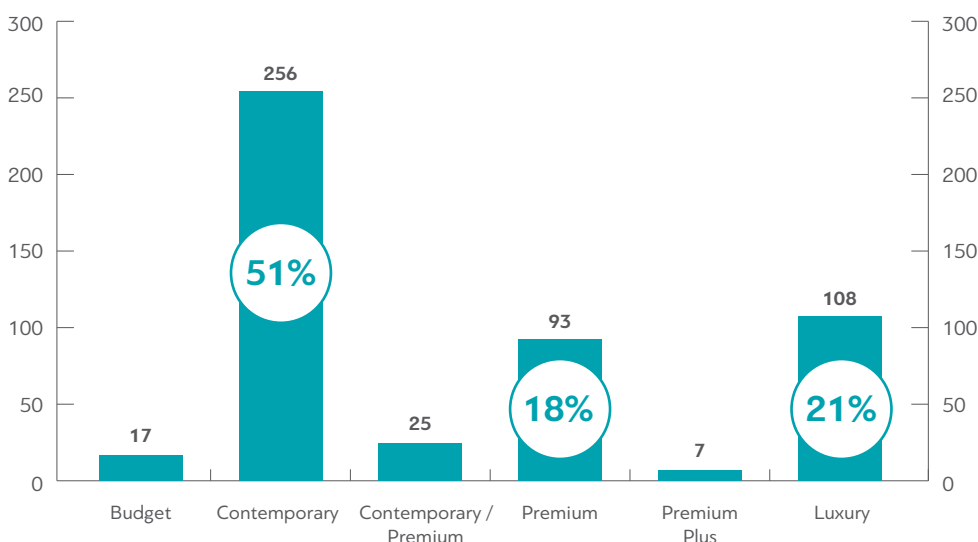
Το λιμάνι του Πειραιά, σε αντίθεση με την πρακτική που έχουν αναπτύξει οι περισσότεροι λιμένες αφετηρίας της Μεσογείου, δεν έχει προχωρήσει σε μακροχρόνιες συμφωνίες-χρήσης με εταιρείες κρουαζιέρας (σε αντίθεση με την περίπτωση των εμπορικών δραστηριοτήτων όπου τα τελευταία 20 τουλάχιστον έτη έχει αναπτύξει σχετικές πρακτικές).

Ο στόχος αύξησης της κίνησης home-porting συνοδεύεται από μια σειρά αλληλο-δεσμεύσεων, π.χ. πραγματοποίηση δρομολογίων με δέσμευση του λιμένα για συγκεκριμένους όρους εξυπηρέτησης – π.χ. παρόμοιες συμφωνίες σε άλλους λιμένες αφετηρίας της Μεσογείου έχουν ως αντικείμενο (ενδεικτικά):

- Όρους προτεραιότητας στην εξυπηρέτηση των επιβατών από/επιβίβασης.
- Ειδική τιμολογιακή πολιτική.
- Πραγματοποίηση επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές και διαδικασίες οι οποίες ανταποκρίνονται στα λειτουργικά και τεχνικά χαρακτηριστικά.

Με δεδομένα τα χαρακτηριστικά της σύγχρονης βιομηχανίας κρουαζιέρας – και ειδικότερα την εξειδίκευση των εταιρειών κρουαζιέρας σε επιβάτες με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, σε πλοία με ιδιαίτερο προϊόν και τεχνικές απαιτήσεις, αλλά ακόμα και πλήρωμα με διαφορετικές ανάγκες (βλ. Ενότητα ΣΤ'), η συγκεκριμένη στρατηγική αποκτά μεγαλύτερη αξία. Έμφαση αξίζει να δοθεί στην ικανότητα του λιμένα στην εξυπηρέτηση διαφορετικών τύπων κρουαζιέρας. Σήμερα ο Πειραιάς εξυπηρετεί ήδη διαφορετικούς τύπους κρουαζιέρας (Γράφημα 47) με δυνατότητες σημαντικής επέκτασης στην πλειονότητα των κατηγοριών και ειδικότερα στις κατηγορίες που δεν φιλοξενείται σημαντική κίνηση.

Γράφημα 47: Τύποι Κρουαζιέρας - Πειραιά (2016, Αριθμός Προσεγγίσεων)



Να σημειωθεί ότι η συγκεκριμένη στρατηγική χρειάζεται να υποστηριχτεί με ενέργειες συντονισμού με όσους εμπλέκονται στην εξυπηρέτηση επιβατών κρουαζιέρας συμπεριλαμβανομένων επιχειρήσεων και δημόσιων φορέων που εμπλέκονται στην προσφορά του τουριστικού προϊόντος (βλ., Πρόταση 4), καθώς η συζήτηση με τις εταιρείες κρουαζιέρας δεν περιορίζεται αποκλειστικά στις συνθήκες που επικρατούν στο λιμάνι, αλλά στο συνολικό προσφερόμενο προϊόν. Όπως επίσης (βλ. Ενότητα ΣΤ΄) – και ισχύει για το σύνολο των ελληνικών λιμένων – να διαμορφωθεί μια επιτελική ομάδα στελεχών, η οποία θα αποτελέσει για τις εταιρείες κρουαζιέρας σταθερό, έμπειρο και αξιόπιστο συνομιλητή.

3. Προσέλκυση επιβατών από την Ασία, ιδιαίτερα την Κίνα

Όπως έχει ήδη αναφερθεί η επιτυχία ενός λιμένα-αφετηρίας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πρόσβαση που διαθέτει σε βασικές αγορές προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας, είτε άμεσα, εκμεταλλευόμενος την ενδοχώρα του, είτε έμμεσα μέσω της εκμετάλλευσης της συνδεσιμότητας ενός αεροδρομίου. Στην Ενότητα Ζ΄ παρουσιάστηκε η σημαντικότητα της διεύρυνσης της ζήτησης, αφενός στην τοπική αγορά (Ελλάδα), της οποίας το μέγεθος δεν είναι σήμερα σημαντικό – αλλά και διευρύνοντας τη ζήτηση από επιβάτες νέων δυναμικών αγορών κρουαζιέρας, όπως οι ασιατικές αγορές και ιδιαίτερα η Κίνα.

Ο Πειραιάς διαθέτει σήμερα ορισμένα συγκριτικά πλεονεκτήματα (νέο ιδιοκτησιακό καθεστώς λιμένα, απευθείας σύνδεση Αθήνας-Πεκίνου – βλ. Ενότητα Ζ΄) ώστε να αυξήσει την έναρξη της κρουαζιέρας Κινέζων επιβατών από το λιμάνι του Πειραιά. Η ύπαρξη των προϋποθέσεων αυτών δεν σημαίνει, όμως, ότι δεν απαιτούνται πρόσθετες ενέργειες για την αύξηση της ελκυστικότητας του Πειραιά ως λιμένα αφετηρίας για Κινέζους επιβάτες κρουαζιέρας. Βασική προϋπόθεση είναι η συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων προκειμένου να πραγματοποιηθεί με επιτυχία το άνοιγμα της κινεζικής αγοράς επιβατών κρουαζιέρας για τον Πειραιά.

Προς αυτήν την κατεύθυνση η συνεργασία του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (ΕΟΤ), των ταξιδιωτικών πρακτόρων, του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών αλλά και των δημοτικών αρχών κρίνεται ως απαραίτητη. Η συνεργασία πρέπει να επικεντρώνεται στη διερεύνηση και ανάπτυξη προτάσεων και πρωτοβουλιών που σχετίζονται με:

- Τη διαμόρφωση εκδρομικών πακέτων που να ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις του κινεζικού επιβατικού κοινού, το οποίο δείχνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για εκδρομές αρχαιολογικού ενδιαφέροντος με επισκέψεις σε ιστορικά μνημεία και μουσεία.
- Την επίλυση όλων των θεμάτων μεταφοράς των επιβατών από τον τόπο κατοικίας τους προς το λιμένα Πειραιά προκειμένου να ξεκινή-

σουν την κρουαζιέρα τους και το αντίστροφο. Απαιτείται συνεργασία ταξιδιωτικών πρακτόρων, αεροπορικής εταιρείας, αεροδρομίου Αθηνών και του λιμένα, για τη διαμόρφωση αλυσίδας μεταφοράς με στόχο τη βελτιστοποίηση του απαιτούμενου χρόνου και κόστους.

- Μάρκετινγκ στην αγορά της Κίνας.

Σήμερα, υπάρχει ήδη μία στρατηγική από την πλευρά του ΕΟΤ, η οποία όμως επικεντρώνεται στην τουριστική αγορά της Κίνας και δεν εξειδικεύεται στην προσέλκυση επιβατών κρουαζιέρας. Παρ' όλα αυτά αποτελεί μια καλή βάση για τον περαιτέρω συντονισμό όλων των εμπλεκόμενων φορέων και τη διαμόρφωση κατάλληλων εργαλείων προβολής. Ενδεικτικά, η βασική ιστοσελίδα της τουριστικής προβολής της Ελλάδας, www.visitgreece.com, παρέχεται και στην κινεζική γλώσσα, ενώ ήδη λειτουργεί και γραφείο του ΕΟΤ στο Πεκίνο το οποίο θα μπορούσε να διεκπεραιώσει όλες τις προωθητικές ενέργειες για την επιλογή των ελληνικών λιμένων ως λιμένες αφετηρίας κρουαζιέρας.

Παρόμοιες πρωτοβουλίες υπάρχουν και από άλλα εμπλεκόμενα μέρη, όπως για παράδειγμα η ανάπτυξη ιστοσελίδας και εφαρμογής για έξυπνα κινητά τηλέφωνα (www.destinationpiraeus.com) τα οποία προβάλλουν τον Πειραιά ως τουριστικό προορισμό, ενώ παρέχουν και χρηστικές πληροφορίες για τους επισκέπτες της πόλης, αν και προς το παρόν η εφαρμογή δεν παρέχεται στην κινεζική γλώσσα. Επίσης αρκετές επιχειρήσεις που ασχολούνται με τουριστικές εκδρομές και περιηγήσεις στην Αθήνα και στον Πειραιά, παρέχουν πλέον τη δυνατότητα παροχής πληροφοριών και ξενάγησης και στην κινεζική γλώσσα.

Η εκμετάλλευση της κινεζικής αγοράς επιβατών κρουαζιέρας προϋποθέτει επίσης την ύπαρξη εξειδικευμένων τουριστικών πρακτορείων και παρόχων τουριστικών υπηρεσιών, που θα προσαρμόσουν το προϊόν τους στις ιδιαίτερες ανάγκες της κινεζικής αγοράς αλλά και στην επίλυση των όποιων διαδικαστικών ζητημάτων απαιτούνται προκειμένου οι Κινέζοι επιβάτες κρουαζιέρας να μην αντιμετωπίσουν το οποιοδήποτε πρόβλημα στο ταξίδι τους. Ενδεικτικά ένα εξειδικευμένο τουριστικό πρακτορείο καθώς και πράκτορες εταιρειών κρουαζιέρας θα πρέπει να επικεντρωθούν:

- Στη διερεύνηση πιθανών ημερομηνιών έναρξης και ολοκλήρωσης κρουαζιέρας, με βάση τη διακύμανση της ζήτησης στην Κίνα, π.χ. εορταστικές περιόδους και αργίες στην Κίνα.
- Στην εξασφάλιση ότι τα κρουαζιερόπλοια που θα κληθούν να εξυπηρετήσουν Κινέζους επιβάτες διαθέτουν μέλη πληρώματος τα οποία θα ομιλούν την κινεζική γλώσσα.
- Στη διασφάλιση ότι τα προσφερόμενα γεύματα επί του κρουαζιερόπλοιου θα ανταποκρίνονται στις προτιμήσεις των Κινέζων επιβατών.

- Στη διευθέτηση των διαδικασιών έκδοσης visa για τους επιβάτες (σε συνεργασία με την κινεζική πρεσβεία στην Ελλάδα και την ελληνική πρεσβεία στην Κίνα).
- Στην οργάνωση της υποδοχής και της μεταφοράς των επιβατών από το αεροδρόμιο της Αθήνας προς το λιμάνι.
- Στην εξασφάλιση διαμονής, όταν αυτό απαιτείται.

Από την πλευρά του λιμένα και του προορισμού απαιτείται η διευκόλυνση των Κινέζων επιβατών κρουαζιέρας με την ύπαρξη σημείων τουριστικής πληροφόρησης όπου θα υπάρχει προσωπικό που να ομιλεί την κινεζική γλώσσα, την τοποθέτηση ενημερωτικών πινακίδων και την εύρεση ξεναγών που να επικοινωνούν στην κινεζική γλώσσα.

Στην κατεύθυνση εκμετάλλευσης της αγοράς επιβατών κρουαζιέρας της Κίνας, το λιμάνι του Πειραιά έχει τη δυνατότητα να εκμεταλλευτεί τη σημαντική προεργασία που έχει γίνει από τη MedCruise, της οποίας το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί ιδρυτικό μέλος. Η MedCruise έχει ξεκινήσει την προβολή της Μεσογείου ως προορισμού κρουαζιέρας στην κινεζική αγορά, μέσω της ανάπτυξης ιστοσελίδων και προωθητικού υλικού στην κινεζική γλώσσα αλλά και μέσω της συμμετοχής σε τουριστικές εκθέσεις στην Κίνα και τη διοργάνωση Business to Business (B2B) συναντήσεων με τουριστικούς πράκτορες της χώρας.

4. Βελτίωση της συνεργασίας φορέων, υπηρεσιών και εταιρειών

Όπως αναφέρθηκε, απαιτείται καλύτερος συντονισμός και συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων στην εξυπηρέτηση του κρουαζιερόπλοιου και των επιβατών κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένων επιχειρήσεων και δημόσιων φορέων οι οποίοι εμπλέκονται στην προσφορά του τουριστικού προϊόντος. Η εμπλοκή εμπορικών συλλόγων, επιμελητηρίων, αλλά και φορέων που έχουν την ευθύνη για χώρους τουριστικού ενδιαφέροντος είναι απαραίτητη ώστε να δημιουργήσουν τη βέλτιστη δυνατή εμπειρία για τους επιβάτες που ξεκινούν ή ολοκληρώνουν την κρουαζιέρα τους στον Πειραιά και κατά τεκμήριο διαθέτουν σημαντικά αυξημένο χρόνο να διαθέσουν στο συγκεκριμένο προορισμό.

Η συνεργασία αφορά όλες τις βαθμίδες της τοπικής αυτοδιοίκησης και την κεντρική διοίκηση (εμπλεκόμενα υπουργεία), ενώ απαραίτητη κρίνεται η προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου, καθώς και η προώθηση του προσφερόμενου προϊόντος με τις κατάλληλες δράσεις.

Προς το παρόν οι διάφορες υπηρεσίες λειτουργούν -ως επί το πλείστον- αποσπασματικά και όχι ως τμήμα μιας ενιαίας διαδικασίας (συντονισμού και) εξυπηρέτησης των χρηστών του λιμένα κρουαζιέρας.

5. Βελτίωση των χερσαίων μεταφορικών συνδέσεων

Το λιμάνι του Πειραιά παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα σε ό,τι αφορά τη σύνδεσή του με τους βασικούς οδικούς άξονες της πόλης και ιδίως στο ζήτημα της χωρητικότητας των οδικών δικτύων. Συχνά η έλευση πολλών κρουαζιερόπλοιων και η ταυτόχρονη αναχώρηση εκατοντάδων τουριστικών λεωφορείων για τη μεταφορά επιβατών προς τα τουριστικά αξιοθέατα (κυρίως την Ακρόπολη), δημιουργούν κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κεντρικό οδικό δίκτυο του Πειραιά με αποτέλεσμα οι επιβάτες να βιώνουν μια αρνητική εμπειρία.

Η συνεργασία μεταξύ φορέων θα συμβάλει, εκτός των άλλων, και στην αντιμετώπιση κρίσιμων προβλημάτων που αντιμετωπίζει η πόλη του Πειραιά, όπως η βελτίωση του συγκοινωνιακού συστήματος το οποίο εξυπηρετεί την κρουαζιέρα και η αναγκαία αποτελεσματική εξυπηρέτηση των επιβατών, το συντριπτικό ποσοστό των οποίων μετακινείται στους χώρους αρχαιολογικού και τουριστικού ενδιαφέροντος που βρίσκονται την Αθήνα. Σε πρόσφατη μελέτη του ΟΟΣΑ (Merk, 2017), η συγκεκριμένη βελτίωση εκτιμήθηκε ως ιδιαίτερα σημαντική, καθώς εκτός από τη βελτίωση της ελκυστικότητας του λιμένα θα δημιουργήσει και ελεύθερο χρόνο στους επιβάτες κρουαζιέρας για να επισκεφθούν και την πόλη του Πειραιά ως προορισμό και όχι μόνο ως ενδιάμεση στάση με προορισμό την Αθήνα.

6. Συνδεσιμότητα Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος»

Για την αύξηση της ελκυστικότητας του Πειραιά ως λιμένα αφετηρίας απαιτείται η στενή συνεργασία ανάμεσα στους φορείς διαχείρισης των δυο βασικών μεταφορικών υποδομών της Αττικής που εμπλέκονται στην εξυπηρέτηση των επιβατών κρουαζιέρας, δηλαδή των οργανισμών που έχουν την ευθύνη του λιμένα και του αεροδρομίου Αθηνών αντίστοιχα.

Ειδικότερα θα πρέπει να αντιμετωπιστούν συλλογικά μια σειρά από συνθήκες που περιορίζουν την ανάπτυξη του home-porting, και ειδικότερα οι παρακάτω:

- I. Αυξημένο κόστος χρήσης του αεροδρομίου των Αθηνών: το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» θεωρείται πολύ ακριβό σε σύγκριση με τους βασικούς ανταγωνιστές του στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Μεσογείου. Το ύψος των τελών είναι δυσανάλογο με τα τέλη άλλων αεροδρομίων με αποτέλεσμα οι εταιρείες κρουαζιέρας να στρέφονται προς άλλες εναλλακτικές λύσεις αεροδρομίου και λιμένα αφετηρίας.
- II. Ο περιορισμένος αριθμός των διαθέσιμων διηπειρωτικών πτήσεων: το αεροδρόμιο Αθηνών δεν διαθέτει επαρκή αριθμό πτήσεων προς βασικές αγορές προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας, όπως για παράδειγμα οι Η.Π.Α., ενώ οι όποιες συνδέσεις υπάρχουν είναι εποχιακές

και συνδέουν λίγες μεγάλες πόλεις με την Αθήνα (για παράδειγμα για τις Η.Π.Α. υπάρχουν απευθείας πτήσεις μόνο προς Νέα Υόρκη και Φιλαδέλφεια, πολλές εκ των οποίων είναι εποχιακές).

- III. Ενίσχυση του συντονισμού σε λειτουργικά θέματα, όπως η διαχείριση αποσκευών, check-in επιβατών, μεταφορές από/προς αεροδρόμιο, πληροφόρηση επιβατών κ.λπ.

7. Συμμετοχή έμπειρων διαχειριστών τερματικών σταθμών κρουαζιέρας

Η εξυπηρέτηση κρουαζιέρας γενικότερα, και του home-porting ειδικότερα, θα μπορούσε να επωφεληθεί από την ενεργοποίηση έμπειρων παρόχων λιμενικών υπηρεσιών στη διαχείριση των τερματικών σταθμών κρουαζιέρας.

Η εν λόγω συμμετοχή θα μπορούσε να αφορά είτε εταιρείες κρουαζιέρας είτε εταιρείες διαχείρισης τερματικών σταθμών κρουαζιέρας που θα εκδήλωναν ενδιαφέρον για την απόκτηση δικαιωμάτων λειτουργίας του λιμένα κρουαζιέρας για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και με τους όρους και τις προϋποθέσεις που θα προσδιόριζε μια διαδικασία παραχώρησης.

Λόγω της αυξημένης συμμετοχής τους στη διαχείριση τερματικών, και οι δυο κατηγορίες διαχειριστών διαθέτουν σημαντική εμπειρία και γνώση για την επιτυχή ανάπτυξη ενός λιμένα κρουαζιέρας. Παρά το γεγονός ότι η ΟΛΠ Α.Ε. αποτελεί ήδη ιδιοκτησία και βρίσκεται υπό τη διαχείριση της China COSCO Shipping Corporation Limited, ο νέος διαχειριστής του λιμένα δε διαθέτει εμπειρία στη διαχείριση τερματικών λιμενικών σταθμών κρουαζιέρας, σε αντίθεση με την περίπτωση των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων, οι οποίοι όμως παρουσιάζουν σημαντικά διαφορετικές ανάγκες διαχείρισης και χαρακτηριστικά σε σχέση με τους τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας.

Η είσοδος εταιρειών στη διαχείριση των τερματικών σταθμών κρουαζιέρας στον λιμένα Πειραιά μπορεί υπό προϋποθέσεις να οδηγήσει σε ταχύτερη ανάπτυξη της κίνησης, ιδίως στην περίπτωση που στη διαχείριση εμπλακούν και εταιρείες κρουαζιέρας. Ο Πειραιάς, με τον αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και τις προοπτικές που διαθέτει μπορεί να προχωρήσει ακόμα και σε πληθυσμιακό αριθμό παραχωρήσεων, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει και σε ανάπτυξη ενδο-λιμενικού ανταγωνισμού, που με τη σειρά του αποτελεί θετικό παράγοντα για να βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και να μειωθούν τα κόστη για τους χρήστες.

Η3.2. Προτάσεις για την Αύξηση της Ανταγωνιστικότητας του Λιμένα Ηρακλείου

Το λιμάνι Ηρακλείου έχει εξυπηρέτησει στο παρελθόν κίνηση home-porting, όμως, η συγκεκριμένη δραστηριότητα δεν είχε χρονική διάρκεια: το λιμάνι λειτουργεί ως λιμένας αφετηρίας περιστασιακά και για μεμονωμένες περι-

πτώσεις. Παρακάτω παρατίθενται προτάσεις για την αύξηση της ελκυστικότητας του ως λιμένα αφετηρίας.

1. Εξειδίκευση κρηπιδωμάτων

Το λιμάνι του Ηρακλείου διαθέτει έξι (6) προβλήτες, ενώ η κίνηση κρουαζιέρας εξυπηρετείται κυρίως στους προβλήτες IV και V και περιστασιακά στον προβλήτα III. Παρ' όλα αυτά κανένας προβλήτας δε χρησιμοποιείται αποκλειστικά από την κρουαζιέρα με αποτέλεσμα σε ορισμένες περιπτώσεις να υπάρχει επικάλυψη χρήσεων. Ενδεικτικά ο προβλήτας III χρησιμοποιείται και από πλοία της ακτοπλοΐας, ο προβλήτας IV χρησιμοποιείται για τη διακίνηση γενικών και χύδην ξηρών φορτίων, ενώ το δυτικό τμήμα του προβλήτα V χρησιμοποιείται για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Το λιμάνι του Ηρακλείου μπορεί να προχωρήσει σε εξειδίκευση των κρηπιδωμάτων που διαθέτει ώστε τα κρουαζιερόπλοια να εξυπηρετούνται σε χώρο που προορίζεται αποκλειστικά για την κρουαζιέρα, βελτιώνοντας την εμπειρία των επιβατών και τους όρους εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων.

2. Κατασκευή υποδομών και ανωδομών

Στοχεύοντας στην εξυπηρέτηση κίνησης home-porting αλλά και τα νέας γενιάς κρουαζιερόπλοια προτείνεται η κατασκευή συγκεκριμένων υποδομών και ανωδομών.

Σε ό,τι αφορά τις υποδομές, προτείνεται η ολοκλήρωση της κατασκευής του δυτικού κρηπιδώματος του προβλήτα VI, καθώς και των συνοδών του έργων. Σημαντικό τμήμα της υποδομής υφίσταται ήδη, αλλά λόγω της μη ολοκλήρωσής του, ο χώρος χρησιμοποιείται κυρίως για τη διαχείριση σκαφών. Η ολοκλήρωση του κρηπιδώματος θα μπορούσε να αποδώσει μια νέα θέση ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων ικανή να εξυπηρετεί τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια του παγκόσμιου στόλου.

Στο θέμα των ανωδομών κρίνεται επωφελής η δημιουργία πρόσθετου τερματικού σταθμού επιβατών. Το λιμάνι διαθέτει ένα κτίριο εξυπηρέτησης επιβατών το οποίο, όμως, εξυπηρετεί πέρα από την κίνηση κρουαζιέρας και την κίνηση ακτοπλοΐας, ενώ επιπρόσθετα βρίσκεται σε απόσταση από τις βασικές θέσεις ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων γεγονός που αυξάνει το χρόνο διεκπεραίωσης των διαδικασιών για τους επιβάτες.

3. Συμμετοχή έμπειρων διαχειριστών τερματικών σταθμών κρουαζιέρας

Ενεργοποίηση έμπειρων διαχειριστών τερματικών σταθμών κρουαζιέρας στη διαχείριση και ανάπτυξη του τερματικού σταθμού κρουαζιέρας του λιμένα (π.χ. μέσω παραχωρήσεων). Εμπλοκή είτε εταιρειών κρουαζιέρας, είτε εταιρειών διαχείρισης τερματικών σταθμών κρουαζιέρας θα προσέδιδε σημαντικά οφέλη στην προσπάθεια του λιμένα Ηρακλείου να καταστεί

λιμένας αφετηρίας τόσο στο σκέλος της ανάπτυξης επενδύσεων όσο και στο σκέλος της λειτουργίας. Το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) έχει εκφράσει την κατ' αρχήν πρόθεσή του να διερευνήσει το ενδιαφέρον ιδιωτικών εταιρειών ώστε να επενδύσουν στο λιμάνι του Ηρακλείου μέσω παραχωρήσεων υποδομών.

4. Συνδεσιμότητα αεροδρομίου Ηρακλείου

Η ενίσχυση της χρήσης του Ηρακλείου ως λιμένα αφετηρίας συνδέεται άμεσα με τις εξελίξεις και τις προοπτικές του αεροδρομίου Ηρακλείου και των αεροπορικών συνδέσεων στο σύνολο τους. Ειδικότερα πρέπει να αναπτυχθούν πρωτοβουλίες αναφορικά με:

- I. Τη χωρητικότητα του αεροδρομίου: Ήδη το αεροδρόμιο του Ηρακλείου κατά την περίοδο τουριστικής αιχμής λειτουργεί στα όρια της χωρητικότητάς του. Η πρόθεση κατασκευής νέου αεροδρομίου στην περιοχή Καστέλι ενδέχεται να λύσει το συγκεκριμένο πρόβλημα.
- II. Τις αεροπορικές συνδέσεις. Οι συνδέσεις του αεροδρομίου του Ηρακλείου περιορίζονται σε ευρωπαϊκούς κατά κύριο λόγο προορισμούς, ενώ απουσιάζουν πτήσεις προς τη βασική αγορά κρουαζιέρας που είναι οι Η.Π.Α. Επιπρόσθετα οι περισσότερες αεροπορικές συνδέσεις είναι εποχιακές και αφορούν πτήσεις τσάρτερ γεγονός που δε δίνει πολλές επιλογές σε επιβάτες κρουαζιέρας προκειμένου να επιλέξουν να ξεκινήσουν ή να ολοκληρώσουν την κρουαζιέρα τους στο λιμάνι του Ηρακλείου.
- III. Την ενίσχυση του συντονισμού σε λειτουργικά θέματα, όπως η διαχείριση αποσκευών, check-in επιβατών, μεταφορές από και προς αεροδρόμιο, πληροφόρηση επιβατών κ.λπ.

Η3.3. Προτάσεις για την Αύξηση της Ανταγωνιστικότητας του Λιμένα Θεσσαλονίκης

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξακολουθεί ακόμα και σήμερα να μην αποτελεί σημαντικό προορισμό κρουαζιέρας, καθώς διαχρονικά η κίνηση επιβατών κρουαζιέρας περιορίζεται σε μερικές χιλιάδες ετησίως. Ωστόσο το λιμάνι έχει δυνατότητα να λειτουργήσει ως λιμένας αφετηρίας, άλλωστε είχε εξυπηρετήσει στο παρελθόν κίνηση home-porting, καθώς η ευρύτερη περιοχή προσφέρει χαρακτηριστικά που μπορούν να ικανοποιήσουν τις εταιρείες κρουαζιέρας που αναζητούν λιμένες που μπορούν να αξιοποιηθούν ως λιμένες-αφετηρίας.

Στα διαθέσιμα χαρακτηριστικά συμπεριλαμβάνονται:

- το διεθνές αεροδρόμιο,
- η ποικιλία τουριστικών αξιοθέατων, ιστορικού, πολιτιστικού και θρησκευτικού χαρακτήρα σε κοντινές περιοχές, και
- η σημαντική ξενοδοχειακή υποδομή στην ευρύτερη περιοχή.

Με βάση τα παραπάνω, και με στόχο την αύξηση της ελκυστικότητας της Θεσσαλονίκης ως λιμένα αφετηρίας διατυπώνονται στη συνέχεια ορισμένες προτάσεις που αφορούν τόσο το λιμάνι όσο και τον προορισμό.

1. Αναβάθμιση υφιστάμενων και κατασκευή νέων υποδομών

Βασικό μειονέκτημα του λιμένα Θεσσαλονίκης είναι το γεγονός ότι ο υφιστάμενος λιμενικός χώρος στον οποίο εξυπηρετείται η κρουαζιέρα, δεν διαθέτει τα κατάλληλα βυθίσματα, παρότι παρέχει επαρκές μήκος για την εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων. Επιπρόσθετα, το υφιστάμενο κτίριο του τερματικού σταθμού επιβατών χρήζει άμεσων εργασιών επισκευής και αναβάθμισης καθώς, παρότι αποτελεί κτίριο ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αξίας παρουσιάζει εικόνα εγκατάλειψης.

Να σημειωθεί ότι η ΟΛΘ Α.Ε. θα μπορούσε να μελετήσει την αξιοποίηση του προβλήτα II ως νέου τερματικού κρουαζιέρας, με τη διαμόρφωση των χερσαίων χώρων του και την κατασκευή νέου κτιρίου εξυπηρέτησης επιβατών.

Με βάση τα προαναφερθέντα σημεία προτείνεται:

- I. Εκβάθυνση των κρηπιδωμάτων 4-8 έως το βάθος των 10 μέτρων, είτε με βυθοκόρηση, είτε με επικώσεις στα κρηπιδώματα προς το μέτωπο της θάλασσας.
- II. Αναβάθμιση του κτιρίου εξυπηρέτησης των επιβατών κρουαζιέρας και εμπλουτισμός περιεχομένου με την παροχή πρόσθετων υπηρεσιών προς τους επιβάτες (π.χ. χώροι αναψυχής, εμπορικά καταστήματα κ.τ.λ.).
- III. Διερεύνηση της σκοπιμότητας μετατροπής του προβλήτα II σε νέο τερματικό σταθμό κρουαζιέρας. Ο προβλήτας II διαθέτει τα κατάλληλα μήκη και βυθίσματα για την εξυπηρέτηση των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων, αλλά θα πρέπει να υπάρξει διαμόρφωση του χερσαίου χώρου και κατασκευή ενός κτιρίου τερματικού σταθμού εξυπηρέτησης των επιβατών.

2. Πρωτοβουλίες ενίσχυσης της αναγνωρισιμότητας του προορισμού

Παρότι η Θεσσαλονίκη και η ευρύτερη περιοχή διαθέτουν αξιόλογα τουριστικά αξιοθέατα που καθιστούν τον προορισμό ως ελκυστική επιλογή για τουρισμό αλλά και για την κρουαζιέρα, οι προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων και η κίνηση επιβατών κρουαζιέρας κινούνται σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα. Κύρια αιτία είναι η περιορισμένη αναγνωρισιμότητα της Θεσσαλονίκης τόσο από τις εταιρείες κρουαζιέρας όσο και από τους επιβάτες κρουαζιέρας, γεγονός που οδηγεί τις εταιρείες να μην επιλέγουν τη Θεσσαλονίκη ως προορισμό και τους επιβάτες να μην διερευνούν και να μην επιζητούν προσεγγίσεις σε αυτήν.

Η περιορισμένη αναγνωρισιμότητα προέρχεται από την απουσία μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής μάρκετινγκ-προβολής του προορισμού τόσο από τον φορέα διαχείρισης του λιμένα (Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.) όσο και από τους φορείς της πόλης (Δήμος και Περιφέρεια) των οποίων το τουριστικό μάρκετινγκ στοχεύει αποκλειστικά στην προσέλκυση τουριστών κλασικών μορφών τουρισμού. Την ίδια στιγμή, οι εταιρείες κρουαζιέρας αναζητούν συνεχώς νέους προορισμούς προκειμένου να εμπλουτίσουν το προϊόν τους, αλλά και να προσφέρουν όσο το δυνατόν πιο εξειδικευμένα πακέτα στους επιβάτες κρουαζιέρας με στόχο να καλύψουν κάθε ανάγκη της αγοράς.

Για την αύξηση της ελκυστικότητας του λιμένα, συνεπώς, απαιτείται η ανάπτυξη ενός πλάνου προβολής το οποίο θα εμπλέκει όλους τους δρώντες παράγοντες της κρουαζιέρας στην πόλη της Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ, Δήμος, Περιφέρεια, Επιμελητήρια κ.ά.) με στόχο:

- τη στοχευμένη προώθηση της πόλης ως προορισμού κρουαζιέρας στις εταιρείες κρουαζιέρας και
- τη δημιουργία ζήτησης μέσω της προβολής του προορισμού στους δυνητικούς επιβάτες κρουαζιέρας.

3. Ανάπτυξη νέων δρομολογίων κρουαζιέρας

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από τις βασικές περιοχές κρουαζιέρας στο Αιγαίο (π.χ. Κυκλάδες και Δωδεκάνησα) καθώς και από τη βασική γραμμή που ακολουθούν τα κρουαζιερόπλοια στην περιοχή που συνδέει τον Πειραιά με την Κωνσταντινούπολη. Η απόφαση μιας εταιρείας κρουαζιέρας να προσεγγίσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συνεπάγεται μια σημαντική απόκλιση από τις υφιστάμενες περιοχές και γραμμές κρουαζιέρας με επακόλουθο τα αυξημένα κόστη για την εταιρεία (κόστος καυσίμων, λειτουργικά) αλλά και την αύξηση του χρόνου θαλάσσιου ταξιδιού. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την περιορισμένη αναγνωρισιμότητα του προορισμού, αποτρέπει σήμερα τις εταιρείες κρουαζιέρας από το να επιλέξουν τη Θεσσαλονίκη ως ενδιάμεσο προορισμό σε μια κρουαζιέρα και πολύ περισσότερο ως λιμένα-αφετηρίας.

Μια επιπλέον πρόταση για τη μείωση των επιπτώσεων του συγκεκριμένου (γεωγραφικού) μειονεκτήματος της Θεσσαλονίκης, είναι η συνεργασία των λιμένων της Βορείου Ελλάδας, η οποία συνολικότερα αποτελεί μια γεωγραφική περιοχή όπου η δραστηριότητα κρουαζιέρας είναι περιορισμένη.

Η συνεργασία λιμένων κρουαζιέρας και προορισμών στη Βόρεια Ελλάδα (ενδεικτικά αναφέρονται τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, του Βόλου, της Καβάλας, της Λήμνου, της Σκιάθου και της Σκοπέλου) με στόχο τη δημιουργία και προώθηση στις εταιρείες κρουαζιέρας νέων διαδρομών στη Βόρεια Ελλάδα, θα μπορούσε να αυξήσει την ελκυστικότητα της συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής και να τη βγάλει από την απομόνωση σε ό,τι αφορά την κρουαζιέρα.

Στη διαμόρφωση δρομολογίων αποκλειστικά για λιμένες-προορισμούς στη Βόρεια Ελλάδα ή σε συνδυασμό με γνωστούς προορισμούς στις Κυκλάδες, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα μπορούσε να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο ως λιμένας αφετηρίας για τα δρομολόγια αυτά.

4. Εκμετάλλευση της βαλκανικής ενδοχώρας

Όπως αναφέρθηκε η ανάπτυξη ενός λιμένα αφετηρίας μπορεί να στηριχθεί και στην εγκώρια αγορά επιβατών κρουαζιέρας, μια αγορά που στην περίπτωση της Ελλάδας είναι πολύ μικρή. Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, η ελκυστικότητα του λιμένα ως αφετηρία κρουαζιέρας μπορεί να βελτιωθεί, αν το λιμάνι εκμεταλλευτεί την άμεση ενδοχώρα του, τη Νότια Βαλκανική. Η μικρή απόσταση του λιμένα από Βαλκανικές χώρες αποτελεί πλεονέκτημα για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Η προώθηση της κρουαζιέρας ως τουριστικού προϊόντος σε χώρες όπως η ΠΓΔΜ, η Βουλγαρία, η Ρουμανία, η Αλβανία και η Σερβία θα μπορούσε να δημιουργήσει ζήτηση για κρουαζιέρα την οποία ο λιμένας Θεσσαλονίκης θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί ως σημείο αφετηρίας. Να σημειωθεί ότι οι χώρες της Νότιας Βαλκανικής παρουσιάζουν σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης ενώ σε ορισμένες εξ αυτών ενισχύεται η διαμόρφωση μεσαίας τάξης που δυνητικά αποτελούν την κύρια αγορά υπηρεσιών κρουαζιέρας.

5. Αύξηση συνδεσιμότητας αεροδρομίου Θεσσαλονίκης

Παρά το γεγονός ότι η Θεσσαλονίκη διαθέτει διεθνές αεροδρόμιο, ο αριθμός των απευθείας συνδέσεων με χώρες και πόλεις του εξωτερικού είναι περιορισμένος, ενώ αρκετές από τις συνδέσεις έχουν εποχιακό χαρακτήρα και εκτελούνται μόνο κατά τη θερινή περίοδο. Η ενίσχυση του λιμένα Θεσσαλονίκης ως λιμένα αφετηρίας για κρουαζιέρες προϋποθέτει επαρκή αριθμό συνδέσεων και χωρητικότητα τόσο του αεροδρομίου όσο και των πτήσεων.

Η πρόσφατη ιδιωτικοποίηση του αεροδρομίου και η αναμενόμενη ολοκλήρωση του νέου διαδρόμου προσγείωσης που θα δώσει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης και διηπειρωτικών πτήσεων, δημιουργούν συνθήκες για την αύξηση της κίνησης όσο και των συνδέσεων με βασικές αγορές κρουαζιέρας στην Ευρώπη αλλά και στις Η.Π.Α.

6. Παραχώρηση τερματικού σταθμού κρουαζιέρας

Παρά το γεγονός ότι η κίνηση κρουαζιέρας είναι μικρή στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το γεγονός ότι οι εταιρείες κρουαζιέρας αναζητούν νέους προορισμούς αλλά και νέους λιμένες αφετηρίας στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Μεσογείου, δημιουργούν ένα ευνοϊκό περιβάλλον για τη διερεύνηση της εισόδου εταιρειών κρουαζιέρας ή εταιρειών διαχείρισης τερματικών σταθμών στο λιμένα Θεσσαλονίκης. Επιπρόσθετα, η εν εξελίξει ιδιωτικοποίηση του λιμένα βελτιώνει περαιτέρω τις συνθήκες υπέρ της εισόδου εξειδικευμένων εταιρειών διαχείρισης τερματικών κρουαζιέρας στον λιμένα Θεσσαλονίκης. Η προκρινθείσα κοινοπραξία των εταιρειών που θα αναλάβει τη διαχείριση του λιμένα αποτελείται από ένα επενδυτικό fund, μια εταιρεία διαχείρισης τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και μια εταιρεία με πολυσιδεΐς επιχειρηματικές δραστηριότητες, όχι όμως στο χώρο των λιμένων. Ως εκ τούτου μόλις ένας εταίρος της κοινοπραξίας διαθέτει εμπειρία στη διαχείριση τερματικών λιμενικών σταθμών και μάλιστα τερματικών σταθμών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Το γεγονός αυτό ενδεχομένως να μπορούσε να οδηγήσει στην απόφαση παραχώρησης του τερματικού σταθμού κρουαζιέρας σε εξειδικευμένη εταιρεία διαχείρισης δημιουργώντας νέες, ελκυστικές συνθήκες για την ανάπτυξη του λιμένα Θεσσαλονίκης σε σημείο αφετηρίας κρουαζιέρας.

H4. Χρηματοδότηση Αναγκαίων Επενδύσεων

Οι προτεινόμενες επενδύσεις στους ελληνικούς λιμένες κρουαζιέρας διακρίνονται σε έργα στρατηγικών υποδομών και σε έργα βελτίωσης υφιστάμενων υποδομών και ανωδομών. Τα έργα στρατηγικών υποδομών αναφέρονται σε έργα αύξησης της χωρητικότητας των λιμένων κρουαζιέρας. Ενδεικτικό παράδειγμα η κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων και περισσότερων κρουαζιερόπλοιων. Τα έργα βελτίωσης των υφιστάμενων υποδομών αφορούν παρεμβάσεις για την αύξηση της λειτουργικότητας των λιμένων και την αύξηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Στα έργα στρατηγικών υποδομών εντάσσεται η κατασκευή των νέων προβλητών κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά. Το συγκεκριμένο έργο έχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση μέσω ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών εργαλείων σε ποσοστό 95%, με το υπόλοιπο 5% καλύπτεται από ίδια κεφάλαια της ΟΛΠ Α.Ε. και είναι απαραίτητη η επιτάχυνση των διαδικασιών υλοποίησής του. Απομένει βεβαία να εξεταστεί και να οριστικοποιηθεί σε συνεννόηση με τα θεσμικά όργανα της Ε.Ε. ότι μετά την ιδιωτικοποίηση της ΟΛΠ Α.Ε. το συγκεκριμένο χρηματοδοτικό σχήμα μπορεί να εφαρμοστεί.

Σε γενικές γραμμές έργα στρατηγικών υποδομών μπορούν να χρηματοδοτηθούν από τις ακόλουθες εναλλακτικές πηγές:

1. Ιδία Κεφάλαια του αντίστοιχου Οργανισμού Λιμένος Α.Ε. Η συγκεκριμένη λύση είναι εφικτή στην περίπτωση των λιμένων Θεσσαλονίκης και Πειραιά, οι οποίοι διαθέτουν σημαντικά ταμειακά διαθέσιμα και ικανοποιητική κερδοφορία ετησίως. Αντίθετα ο τρίτος λιμένας που διαθέτει προοπτικές ανάπτυξης ως λιμένας-αφετηρίας, το Ηράκλειο, όπως και οι υπόλοιποι ελληνικοί λιμένες δεν διαθέτουν την αναγκαία οικονομική επιφάνεια για την πραγματοποίηση κοστοβόρων υποδομών.
2. Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ). Το σημαντικό αυτό εργαλείο χρηματοδότησης λιμενικών υποδομών και ανωδομών μπορεί να αποτελέσει τη βασική πηγή χρηματοδότησης έργων κρουαζιέρας στο σύνολο των ελληνικών λιμένων. Είναι γεγονός ότι στο πλαίσιο των πολιτικών δημοσιονομικής προσαρμογής της εθνικής οικονομίας το συγκεκριμένο χρηματοδοτικό πλαίσιο έχει μειωθεί σημαντικά. Ενδεικτικά το ΠΔΕ το 2009 ανέρχονταν σε €9,588 δισ., ενώ το 2015 σε €5,882 δισ. παρουσιάζοντας μείωση 38,65%. Με ένα μικρό ποσοστό των συγκεκριμένων πόρων να κατευθύνεται σε λιμενικές επενδύσεις, χρειάζεται στοχευμένη αναπροσαρμογή του ΠΔΕ προκειμένου να κατευθυνθούν πόροι σε έργα προτεραιότητας. Ωστόσο πρέπει να διευκρινιστούν οι όροι και οι προϋποθέσεις χρηματοδότησης μέσω του ΠΔΕ των ιδιωτικοποιημένων Αωνύμων Εταιρειών Ο.Λ.Π. Α.Ε. και Ο.Λ.Θ. Α.Ε. προκειμένου να βελτιώσουν τις λιμενικές υποδομές και ανωδομές τους που σχετίζονται με την κρουαζιέρα. Εναλλακτικά θα πρέπει οι λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης να αναζητήσουν εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης.
3. Ιδιωτικές επενδύσεις. Με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων στην ανάπτυξη αλλά και διαχείριση των τερματικών σταθμών και λιμένων κρουαζιέρας να αποτελεί την κυρίαρχη τάση στους σύγχρονους λιμένες κρουαζιέρας, η αναζήτηση χρηματοδοτικών εργαλείων από την ιδιωτική οικονομία μέσω συμβάσεων παραχώρησης αποτελεί μία ελκυστική επιλογή για τους ελληνικούς λιμένες κρουαζιέρας προκειμένου να προχωρήσουν στις απαραίτητες επενδύσεις για νέες υποδομές αλλά και για βελτίωση των υφιστάμενων.

Η προοπτική αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς υπάρχει ενδιαφέρον εταιρειών κρουαζιέρας και διαχειριστών τερματικών σταθμών να επενδύσουν μέσω ολιγόχρονων παραχωρήσεων. Μπορεί μάλιστα να αποδειχθεί ιδιαίτερα αποτελεσματική αν συνοδευτεί από διαμόρφωση θεσμικού πλαισίου που θα επιτρέψει την ανάπτυξη λιμενικών υποδομών με τη δοκιμασμένη διαδικασία Κατασκευής (από ιδιώτη)-Διαχείρισης Υποδομής (από ιδιώτη)-Μεταφοράς (στο δημόσιο) μετά την ολοκλήρωση της χρονικής περιόδου της παραχώρησης (μέθοδος Built-Operate-Transfer).

H5. Πρόβλεψη Ωφελειών από την Εφαρμογή του Προτεινόμενου Σχεδίου Ανάπτυξης Λιμένων-Αφετηρίας: Πειραιάς

Οι προτεινόμενες δέσμες μέτρων για τη βελτίωση της ελκυστικότητας των ελληνικών λιμένων ως λιμένες αφετηρίας κρουαζιέρας θα αυξήσουν σημαντικά τα οικονομικά οφέλη από την κρουαζιέρα.

Η εκτίμηση των επιπτώσεων από την αύξηση της κίνησης home-porting στην περίπτωση του Πειραιά αναδεικνύει το μέγεθος του θετικού αντίκτυπου στην τοπική και κατ' επέκταση και στην εθνική οικονομία, την οποία θα επιφέρει η ανάπτυξη λιμένων-αφετηρίας στη χώρα μας, καθώς, όπως έχει ήδη τονιστεί, ο Πειραιάς αποτελεί τον βασικό λιμένα αφετηρίας κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Μια αξιόπιστη εκτίμηση σε ορίζοντα πενταετίας μπορεί να γίνει στη βάση εναλλακτικών σεναρίων για την εξέλιξη της κίνησης home-porting, τη χρήση των στοιχείων οικονομικών επιπτώσεων της δραστηριότητας κρουαζιέρας στον Πειραιά τα οποία ήδη παρουσιάστηκαν, στην εκτίμηση των θέσεων εργασίας που θα δημιουργήσει η αύξηση της διακίνησης home-porting, καθώς και με την αξιοποίηση των υφιστάμενων τάσεων και ειδικότερα των πλέον πρόσφατων στοιχείων διακίνησης επιβατών οι οποίοι ξεκίνησαν ή ολοκλήρωσαν την κρουαζιέρα τους από/στον Πειραιά (έτος 2016).

Εξετάσαμε τα εναλλακτικά σενάρια στη βάση των κάτωθι παραδοχών:

- Η μέση δαπάνη ανά επιβάτη κρουαζιέρας που επιβιβάζεται-αποβιβάζεται από/στον Πειραιά υπολογίζεται σε € 160, δηλαδή είναι 70% μεγαλύτερη από την μέση δαπάνη επιβατών κρουαζιέρας (€ 94,2 ανά επιβάτη) κυρίως λόγω των πρόσθετων δαπανών διαμονής και μετακινήσεων. Το ποσό είναι συντηρητικό, καθώς υπολείπεται των \$ 310 που εκτιμούν την δαπάνη/επιβάτη οι εταιρείες κρουαζιέρας, αλλά υψηλότερο των εκτιμήσεων της Τράπεζας της Ελλάδας η οποία εκτιμά μετακινήσεις ύψους μόλις € 6 και το συνολικό ποσό δαπανών ανά επιβάτη στα € 139.
- Οι εκτιμήσεις γίνονται σε ετήσια βάση για την περίοδο 2018 – 2022 (πενταετία) καθώς τα στοιχεία κίνησης κρουαζιέρας για το 2017 δεν είναι διαθέσιμα.
- Για τον υπολογισμό του συνόλου των άμεσων και των έμμεσων δαπανών έχουν αξιοποιηθεί τα στοιχεία και η ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στον λιμένα της Βαρκελώνης το 2014 (University of Barcelona, 2014)
- Η οικονομική δραστηριότητα που θα δημιουργηθεί από την αύξηση της κίνησης επιβατών home-porting θα παράγει νέες θέσεις εργασίας.

Για την εκτίμηση των θέσεων εργασίας θα χρησιμοποιηθεί η αναλογία του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος της Ελλάδας (ΑΕΠ) προς το σύνολο του απασχολούμενου εργατικού δυναμικού της χώρας. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, το ΑΕΠ της Ελλάδας το 2016 ανήλθε σε €175.888 εκατ. ενώ το απασχολούμενο εργατικό δυναμικό ήταν 4.071.607. Συνεπώς κάθε €1.000.000 προστιθέμενης αξίας στο ΑΕΠ της χώρας δημιουργεί 23,14 θέσεις εργασίας. Να σημειωθεί ότι χρησιμοποιήθηκαν τα γενικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας και όχι συγκεκριμένου οικονομικού κλάδου, καθώς οι οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας διαχέονται σε μεγάλο αριθμό οικονομικών κλάδων της οικονομίας (π.χ. λιανικό εμπόριο, μεταφορές, εστίαση, παροχή καταλύματος, διασκέδαση κ.τ.λ.).

- Οι υπολογισμοί έγιναν σε τρέχουσες τιμές.

Υπολογισμός οικονομικών επιπτώσεων στην βάση εναλλακτικών σεναρίων

Η εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων από τη χρήση του Πειραιά ως λιμένα-αφετηρίας πραγματοποιήθηκε στη βάση τριών σεναρίων. Το κάθε σενάριο προσδιορίστηκε από τον βαθμό στον οποίο θα ληφθούν υπόψη οι προτάσεις για την αύξηση της ελκυστικότητας του λιμένα Πειραιώς ως λιμένα αφετηρίας, όπως παρουσιάστηκαν στην Ενότητα Ζ' και εξειδικεύτηκαν στην Ενότητα Η' της μελέτης.

- Σενάριο 1 – (Σενάριο Βάση): Δεν υπάρχει ανάληψη πρωτοβουλιών για την βελτίωση της ελκυστικότητας του λιμένα Πειραιά ως λιμένα αφετηρίας κρουαζιέρας. Η κίνηση home-porting θα παραμένει στα επίπεδα του 2016 καθ' όλη την περίοδο 2018-2022.
- Σενάριο 2 – (Αισιόδοξο Σενάριο): Υπάρχει μερική υλοποίηση του προτεινόμενου σχεδίου, με την ανάληψη πρωτοβουλιών (μικρές παρεμβάσεις) σε επίπεδο εθνικής πολιτικής αλλά και σε επίπεδο λιμένα. Η κίνηση home-porting στο λιμάνι του Πειραιά αυξάνεται 2% σε ετήσια βάση καθ' όλη την περίοδο 2018-2022 (με έτος βάσης το 2016).
- Σενάριο 3 – (Βέλτιστο Σενάριο): Υλοποιούνται το σύνολο των προτεινόμενων μέτρων και πρωτοβουλιών, όπως αναφέρονται στην Ενότητα Ζ' και Η' της μελέτης. Η αύξηση της διακίνησης επιβατών home-porting θα αυξάνεται με ρυθμό 7% σε ετήσια βάση την περίοδο 2018-2022.

Στο Σενάριο-Βάση (Σενάριο 1), η κίνηση home-porting παραμένει στα επίπεδα του 2016 καθ' όλη την διάρκεια της πενταετίας 2018-2022. Ως αποτέλεσμα, οι άμεσες δαπάνες που παράγονται από την πραγματοποίηση home-porting την προσεχή πενταετία (Πίνακας 50) ανέρχονται σε €397,3 εκατ. και οφείλονται σε τρεις παράγοντες: επιβάτες (€282,1 εκατ.),

εταιρείες κρουαζιέρας (€108,8 εκατ.), και πλήρωμα (€21,8 εκατ.). Η αρχική δαπάνη παράγει έμμεσες και παράγωγες οικονομικές επιπτώσεις ύψους €317,5 εκατ. ετησίως, ανεβάζοντας το συνολικό κύκλο των δραστηριοτήτων home-porting που φιλοξενούνται στο λιμάνι σε €714,9 εκατ. Οι θέσεις εργασίας ανέρχονται σε 3.308 ετησίως.

Πίνακας 50: Οικονομικές Επιπτώσεις Home-porting: Σενάριο Βάσης

	2018	2019	2020	2021	2022	Σύνολο 2018-2022
Αριθμός επιβατών home-porting	352.663	352.663	352.663	352.663	352.663	
Άμεσες δαπάνες επιβατών (71,4% συνόλου άμεσων δαπανών)	€ 56.426.080	€ 56.426.080	€ 56.426.080	€ 56.426.080	€ 56.426.080	€ 282.130.400
Άμεσες δαπάνες εταιρειών κρουαζιέρας (27,4% συνόλου άμεσων δαπανών)	€ 21.775.698	€ 21.775.698	€ 21.775.698	€ 21.775.698	€ 21.775.698	€ 108.878.492
Άμεσες δαπάνες πληρώματος (1,2% συνόλου άμεσων δαπανών)	€ 4.371.034	€ 4.371.034	€ 4.371.034	€ 4.371.034	€ 4.371.034	€ 21.855.172
Σύνολο Άμεσων Δαπανών	€ 79.473.352	€ 79.473.352	€ 79.473.352	€ 79.473.352	€ 79.473.352	€ 397.366.761
Σύνολο Έμμεσων Δαπανών	€ 63.499.208	€ 63.499.208	€ 63.499.208	€ 63.499.208	€ 63.499.208	€ 317.496.042
Σύνολο Δαπανών	€ 142.972.560	€ 142.972.560	€ 142.972.560	€ 142.972.560	€ 142.972.560	€ 714.862.802
Θέσεις εργασίας	3.308	3.308	3.308	3.308	3.308	

Στο Αισιόδοξο Σενάριο, η κίνηση home-porting αυξάνεται κατά 2% κάθε χρόνο της εξεταζόμενης περιόδου. Ως αποτέλεσμα, οι άμεσες δαπάνες που παράγονται από την πραγματοποίηση home-porting την προσεχή πενταετία (Πίνακας 51) ανέρχονται σε €421,8 εκατ., οι δε έμμεσες και παράγωγες οικονομικές επιπτώσεις σε €337,1 εκατ. ετησίως, ανεβάζοντας τον συνολικό κύκλο των δραστηριοτήτων home-porting που φιλοξενούνται στο λιμάνι σε €758,9 εκατ. (αύξηση σε σχέση με σενάριο-βάσης κατά €44 εκατ.). Την ίδια στιγμή οι θέσεις εργασίας αυξάνονται και στο τέλος της πενταετούς περιόδου εκτιμώνται σε 3.653 ή 355 θέσεις περισσότερες σε σύγκριση με το σενάριο-βάσης.

Πίνακας 51: Οικονομικές Επιπτώσεις Home-porting: Αισιόδοξο Σενάριο

	2018	2019	2020	2021	2022	Σύνολο 2018-2022
Αριθμός επιβατών home-porting	359.716	366.911	374.249	381.734	389.368	
Άμεσες δαπάνες επιβατών (71,4% συνόλου άμεσων δαπανών)	€ 57.554.602	€ 58.705.694	€ 59.879.808	€ 61.077.404	€ 62.298.952	€ 299.516.458
Άμεσες δαπάνες εταιρειών κρουαζιέρας (27,4% συνόλου άμεσων δαπανών)	€ 22.211.212	€ 22.655.437	€ 23.108.545	€ 23.570.716	€ 24.042.131	€ 115.588.042
Άμεσες δαπάνες πληρώματος (1,2% συνόλου άμεσων δαπανών)	€ 4.458.455	€ 4.547.624	€ 4.638.577	€ 4.731.348	€ 4.825.975	€ 23.201.979
Σύνολο Άμεσων Δαπανών	€ 81.062.819	€ 82.684.076	€ 84.337.757	€ 86.024.512	€ 87.745.002	€ 421.854.166
Σύνολο Έμμεσων Δαπανών	€ 64.769.193	€ 66.064.576	€ 67.385.868	€ 68.733.585	€ 70.108.257	€ 337.061.479
Σύνολο Δαπανών	€ 145.832.012	€ 148.748.652	€ 151.723.625	€ 154.758.097	€ 157.853.259	€ 758.915.645
Θέσεις εργασίας	3.375	3.442	3.511	3.581	3.653	

Στο Βέλτιστο Σενάριο, η κίνηση home-porting αυξάνεται κατά 7% κάθε χρόνο της εξεταζόμενης περιόδου. Ως αποτέλεσμα, οι άμεσες δαπάνες, οι οποίες παράγονται από την πραγματοποίηση home-porting την προσεχή πενταετία (Πίνακας 52) ανέρχονται σε €489 εκατ., οι δε έμμεσες και παράγωγες οικονομικές επιπτώσεις σε €390,7 εκατ. ετησίως, ανεβάζοντας τον συνολικό κύκλο των δραστηριοτήτων home-porting που φιλοξενούνται στο λιμάνι σε €879,5 εκατ. (αύξηση σε σχέση με σενάριο-βάσης κατά €164,9 εκατ.). Μόνο κατά το τελευταίο έτος της υπό εξέταση πενταετίας (2022), οι ωφέλειες από το home-porting ανέρχονται σε 200,5 εκατ., ποσό μεγαλύτερο κατά 57 εκατ. σε σύγκριση με τις προβλέψεις του σεναρίου βάσης. Την ίδια στιγμή οι θέσεις εργασίας αυξάνονται και στο τέλος της πενταετούς περιόδου εκτιμώνται σε 4.640 ή 1.302 περισσότερες σε σύγκριση με το σενάριο-βάσης.

Πίνακας 52: Οικονομικές Επιπτώσεις Home-porting: Βέλτιστο Σενάριο

	2018	2019	2020	2021	2022	Σύνολο 2018-2022
Αριθμός επιβατών home-porting	377.349	403.764	432.027	462.269	494.628	
Άμεσες δαπάνες επιβατών (71,4% συνόλου άμεσων δαπανών)	€ 60.375.906	€ 64.602.219	€ 69.124.374	€ 73.963.081	€ 79.140.496	€ 347.206.076
Άμεσες δαπάνες εταιρειών κρουαζιέρας (27,4% συνόλου άμεσων δαπανών)	€ 23.299.997	€ 24.930.997	€ 26.676.167	€ 28.543.499	€ 30.541.544	€ 133.992.204
Άμεσες δαπάνες πληρώματος (1,2% συνόλου άμεσων δαπανών)	€ 4.677.007	€ 5.004.397	€ 5.354.705	€ 5.729.534	€ 6.130.602	€ 26.896.245
Σύνολο Άμεσων Δαπανών	€ 85.036.487	€ 90.989.041	€ 97.358.274	€ 104.173.353	€ 111.465.488	€ 489.022.642
Σύνολο Έμμεσων Δαπανών	€ 67.944.153	€ 72.700.244	€ 77.789.261	€ 83.234.509	€ 89.060.925	€ 390.729.091
Σύνολο Δαπανών	€ 152.980.640	€ 163.689.284	€ 175.147.534	€ 187.407.862	€ 200.526.412	€ 879.751.732
Θέσεις εργασίας	3.540	3.788	4.053	4.337	4.640	

Να σημειωθεί ότι οι ανωτέρω εκτιμήσεις αφορούν αποκλειστικά στην κίνηση του home-porting στον Πειραιά και όχι στο σύνολο των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας που φιλοξενεί το εν λόγω λιμάνι. Για μια γενικότερη εκτίμηση των ωφελειών της χώρας μας από τις δραστηριότητες home-porting υπενθυμίζεται ότι ο Πειραιάς φιλοξενεί σήμερα το 75,4% των δραστηριοτήτων home-porting που πραγματοποιούνται στη χώρα μας. Συνεπώς, γίνεται αντιληπτό ότι τυχόν ανάπτυξη του home-porting και στους άλλους ελληνικούς λιμένες που εξετάστηκαν στην παρούσα ενότητα θα δημιουργήσει πρόσθετα οικονομικά οφέλη στην ελληνική οικονομία.

H4. Σύνοψη

Τα έξι ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας που εξετάστηκαν στην παρούσα ενότητα πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις για να καταστούν ή να επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους ως λιμένες-αφετηρίας.

Η αξιολόγηση που πραγματοποιήθηκε ανέδειξε ορισμένες αδυναμίες για την κάλυψη των οποίων διατυπώθηκαν συγκεκριμένες προτάσεις για τους τρεις λιμένες που συγκέντρωσαν τη καλύτερη αξιολόγηση ως προς τις προοπτικές ανάπτυξής τους ως λιμένες αφετηρίας. Ο Πίνακας 53 περιλαμβάνει συνοπτικά τις προτάσεις της ομάδας μελέτης για κάθε έναν από τους τρεις επιλεγέντες ελληνικούς λιμένες: Πειραιά, Ηράκλειο και Θεσσαλονίκη.

Κοινή συνιστώσα αποτελεί η ανάγκη για επενδύσεις για την αναβάθμιση ή την κατασκευή νέων λιμενικών υποδομών και ανωδομών, για την ασφαλή προσέγγιση και την αποδοτική εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών κρουαζιέρας. Όπως επίσης και η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων τα οποία θα αναπτύξουν τη δραστηριότητα home-porting, με την υιοθέτηση του μοντέλου των παραχωρήσεων να προκρίνεται ως η βέλτιστη λύση. Ιδιαίτερη βαρύτητα και για τους τρεις υπό εξέταση λιμένες δίνεται στη βελτίωση της συνδεσιμότητας των αεροδρομίων με τα οποία γειτνιάζουν. Η ανάπτυξη τους ως λιμένες-αφετηρίας προϋποθέτει επαρκή χωρητικότητα αεροδρομίου και τακτικές συνδέσεις καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου με τις βασικές αγορές προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας.

**Πίνακας 53: Σύνοψη Προτάσεων για την Αύξηση της Ελκυστικότητας
Ελληνικών Λιμένων-Αφετηρίας**

Λιμένας	Προτάσεις
Πειραιάς	<ol style="list-style-type: none"> 1. Δημιουργία υποδομών-αλωδομών για την εξυπηρέτηση σύγχρονων (νέας γενιάς) κρουαζιερόπλοιων 2. Αναβάθμιση της συνεργασίας με εταιρείες κρουαζιέρας 3. Προσέλκυση επιβατών από την Ασία – ιδιαίτερα την Κίνα 4. Βελτίωση της συνεργασίας φορέων, υπηρεσιών και εταιρειών 5. Βελτίωση κερσαίων μεταφορικών υποδομών 6. Συνδεσιμότητα Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος» 7. Συμμετοχή έμπειρων διαχειριστών τερματικών σταθμών κρουαζιέρας
Ηράκλειο	<ol style="list-style-type: none"> 1. Διαμόρφωση τερματικού σταθμού κρουαζιέρας 2. Κατασκευή υποδομών και αλωδομών 3. Συνδεσιμότητα αεροδρομίου Ηρακλείου 4. Συμμετοχή έμπειρων διαχειριστών τερματικών σταθμών κρουαζιέρας
Θεσσαλονίκη	<ol style="list-style-type: none"> 1. Αναβάθμιση υποδομών και κατασκευή αλωδομών 2. Ενίσχυση αναγνωρισιμότητας προορισμού 3. Ανάπτυξη νέων δρομολογίων κρουαζιέρας 4. Εκμετάλλευση Βαλκανικής ενδοκώρας 5. Συνδεσιμότητα αεροδρομίου Θεσσαλονίκης 6. Συμμετοχή έμπειρων διαχειριστών τερματικών σταθμών κρουαζιέρας

Η ανάληψη πρωτοβουλιών από τους αντίστοιχους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων, καθώς και όσων έχουν ευθύνη για τη διαμόρφωση της λιμενικής πολιτικής και του λιμενικού σχεδιασμού για την υλοποίηση των συγκεκριμένων προτάσεων, σε συνδυασμό με την υλοποίηση των προτάσεων πολιτικών, θεσμικών παρεμβάσεων, και δράσεων που διατυπώθηκαν στην προηγούμενη ενότητα της μελέτης (Ενότητα Ζ'), αποτελούν ένα ολοκληρωμένο μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο ενεργειών, που θα επιτρέψει την προοδευτική ανάπτυξη λιμένων αφετηρίας κρουαζιέρας (home-ports) στην ελληνική επικράτεια και την μεγιστοποίηση των ωφελειών της χώρας μας από την κρουαζιέρα.

Βιβλιογραφία

Baird, A.J. (1997). An Investigation into the suitability of an enclosed seaport for cruise ships: the case of Leith. *Maritime Policy and Management*, 24(1), pp.31-43.

Barry Rogliano Sales (2016). 2016 Annual Report, BRS Group.

Chart Management (2014). Asia Cruise Trends 2014: Analysis, Assessment, Appreciation. November 2014 for CLIA Southeast Asia.

Cruise Lines International Association (CLIA) (2014). The Global contribution of Cruise Tourism 2013. Washington DC: CLIA.

CLIA (2015). The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2014. September 2015, Washington DC: CLIA.

CLIA (2016a). State of the Cruise Industry Report. Washington DC: CLIA.

CLIA (2016b). The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2015. September 2016, Washington DC: CLIA.

CLIA (2017). State of the Cruise Industry Report. Washington DC: CLIA.

CLIA Europe (2014). The Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2013 Edition, Brussels: CLIA Europe.

CLIA Europe (2015). The Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition, Brussels: CLIA Europe.

CLIA Europe (2016). The Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition. Brussels: CLIA Europe.

CLIA Europe (2017a). 2016 Year in Review. Brussels: CLIA Europe.

CLIA Europe (2017b). The Med in the global picture. Presentation by Tom Fecke, CLIA SG in Posidonia Sea Tourism Forum 2017.

Cruise Business Review (2015). Issue 1/2015, Cruise Media Ltd.

Cruise Industry News (2014). 2014-2015 Cruise Industry News Annual Report.

Cruise Industry News (2015). 2015-2016 Cruise Industry News Annual Report.

Cruise Industry News (2016). 2016-2017 Cruise Industry News Annual Report.

Cruise Industry News (2017). 2017-2018 Annual Report

ESPO (2016). ESPO Code of good practices for cruise and ferry ports. European Sea Ports Organisation, Brussels, Belgium.

Hellenic Ports Association - ELIME (2017). Following the light of Apollo, Cruising Greece. Piraeus: ELIME.

Lekakou, M.B., Pallis, A.A. and Vaggelas, G.K. (2009). Which homeport in Europe: The cruise industry's selection criteria. *TOURISMOS: An international multidisciplinary journal of tourism*, 4 (4), pp. 215-240.

Lekakou, M.B., Stefanidaki, E. and Vaggelas G.K. (2011). The economic impact of cruise to local economies. The case of an island. Athens Tourism Symposium 2011, Athens, Greece.

McCalla, R.J. (1998). An investigation into site and situation: Cruise ship ports. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 89(1), pp.44-55.

MedCruise (2015a). Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2014. March 2015, Piraeus: MedCruise.

MedCruise (2015b). Sustainable Cruise Project, EU funded: LIFE 10 ENV/IT/367. <http://www.sustainablecruise.eu>.

MedCruise (2016a). Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2015. March 2016, Piraeus: MedCruise.

MedCruise (2016b). Ports Together. Piraeus: MedCruise.

MedCruise (2017). Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2016. March 2017, Piraeus: MedCruise.

Merk O. (2017). Cruise shipping and Urban Development, the case of Piraeus. OECD/International Transport Forum. Paris.

Mintel Academic, (2013). Leading Companies. <http://academic.mintel.com.ezproxy.bu.edu/display/683136>.

Nolan, A. (1987). What takes to be a US cruise port. *Marine Engineering Log*, 92(2), 27-29.

Odo Maritime Research (2014). Global Ocean Cruise Market Analysis and Forecast 2014, June 2014.

OECD (2014). The Competitiveness of Global Port-Cities. OECD Publishing.

Pallis, A.A. (2015). Cruise shipping and Ports. Cruise Shipping and Urban Development State of the Art of the Industry and Cruise Ports. OECD-ITF Discussion Paper 2015-14, OECD: Paris.

Pallis, A.A. and Arapi K.P. (2016). A Multi-Port Cruise Region: Dynamics and Hierarchies in the Med. *Tourismos*, 16(2), 162-181.

Pallis A.A., Parola F, Satta G. and Notteboom, T. (2017). Private Entry and Emerging Partnerships in Cruise Terminal Operations in the Med. Paper presented at International Association of Maritime Economists (IAME) Conference 2017, Kyoto, Japan.

Pallis, A.A. and Vaggelas G.K. (2017). Port governance: A Greek Prototype. *Research in Transportation Business and Management*, 22, 49-57.

Peisley, T. (2003). Cruising – A global view of the challenge and the opportunity. Paper presented at the International Association Cities and Ports Days. Le Port, La Reunion, 19-22 November.

Peisley, T. (2012). Cruising Through the Perfect Storm: Will Draconian New Fuel Regulations in 2015 Change the Cruise Industry's Business Model Forever?. Colchester: Seatrade Communications Ltd.

Peisley, T. (2014). End of The Beginning for Cruising. Colchester: Seatrade Communications Ltd.

The World Association for Waterborne Transport Infrastructure-PIANC (2016) Guidelines for cruise terminals. Working Group 152.

Rodrigue, J.-P. and Notteboom, T. (2012). The geography of cruise shipping: itineraries, capacity deployment and ports of call. International Association of Maritime Economists (IAME) 2012 Conference, Taipei, Taiwan.

Rodrigue, J.-P. and Notteboom, T. (2013). The Geography of Cruises: Itineraries, not Destinations. *Applied Geography*, 38, 31-42.

Satta G., Parola F, Penco L., Persico L. (2014). Destination satisfaction as a predictor of cruiser expenditures and behavioural intentions. International Association of Maritime Economists (IAME) 2014 Conference, Virginia, USA.

Satta G., Persico L. Parola F, Penco L. and Musso E. (2016). Targeting the young cruisers market: Motivation and behavioural intentions. International Association of Maritime Economists (IAME) 2016 Conference, Hamburg, Germany.

Satta G., Parola F, Penco L., Persico L. (2017). Cruise lines searching for legitimacy: Stakeholder relationship management and CSR reporting. Paper presented at IAME Conference 2017, 27-30 June 2017, Kyoto, Japan.

Seatrade (2017a). An A-Z of Cruise Brands, their Fleets and Passengers. Colchester: Seatrade.

Seatrade (2017b). European Passenger Sourcing by numbers. Coulchester: Seatrade.

Stefanidaki E. and Lekakou M. (2012). Generated economic impact on cruise destinations: The Piraeus case. In: Papathanassis A. et al (Eds.) *Cruise Tourism and Society*, pp. 69-84, Springer-Verlag, Berlin.

University of Barcelona (2014). CRUISE ACTIVITY IN BARCELONA: Impact on the Catalan economy and socioeconomic profile of cruise passengers, Barcelona, Spain. UNWTO (2014). *Tourism Highlights. 2014 Edition.*

UNWTO (2017). *World Tourism Barometer. June 2017.*

Vaggelas, G.K. and Stefanidaki, E. (2015). The cabotage abolishment in the Greek cruise market: an initial assessment vis-à-vis homeport operations. European Conference on Shipping, Intermodalism and Port (ECONSHIP) 2015 Conference, Chios, Greece.

Wild G.P. (1994). *The Cruise Market*, London: Lloyd's of London Press.

Ελληνική

Βαγγέλας, Γ.Κ. και Πάλλης, Α.Α. (2016). GREPORT-Report on Greek Ports. Αθήνα: Ports & Shipping Advisory.

Γεωργακόπουλος Θ. (2016). Τι πέτυχε η άρση του καμποτάζ. <http://www.dianeosis.org/2016/06/ti-petyxe-i-arsi-tou-cabotage/>, Ιούνιος 2016.

Κουσούνης Σ. (2017). Ρεκόρ επισκεπτών και έσοδα πάνω από 14 δισ. ευρώ. *Η Καθημερινή*, 13.8.2017.

Πάλλης Α.Α. (2016). Προοπτικές συγχώνευσης δημοτικών, διαδημοτικών και κρατικών λιμενικών ταμείων, Πανεπιστήμιο Αιγαίου: ΕΔΙΝΑΛΕ.

PwC-REMACO (2016). Ελληνικός τουρισμός: Προοπτικές και δυνατότητες. Συνέδριο ΣΕΤΕ: «Ελληνικός Τουρισμός: Νέα Δεδομένα και Μελλοντικές Προκλήσεις», 18 Οκτωβρίου 2016.

Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ) (2017). Βασικά μεγέθη του Ελληνικού τουρισμού. www.sete.gr, Ιούλιος 2017.

Τράπεζα της Ελλάδας (2017). Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών. Δεκέμβριος 2016.

Τσιμπλάκης Α. (2017). Σε ύφαλο οι αφίξεις κρουαζιέρας, *Ναυτεμπορική*, 4 Σεπτεμβρίου 2017.

N.4150 (2013). Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις. ΦΕΚ201Α

Ιστοσελίδες εταιρειών κρουαζιέρας

www.aida.de www.azamarclubcruises.com www.carnival.com
www.celebritycruises.com www.costacrociere.it www.costacruises.com
www.cdfcroisieresdefrance.com www.crystalcruises.com www.cunard.com
www.disneycruise.com www.fredolsencruises.co.uk www.hlkf.de
www.hollandamerica.com www.hurtigruten.us www.thomson.co.uk/cruises
www.celestyalcruises.com www.msccruisesusa.com www.ncl.com
www.oceaniacruises.com www.pocruises.com www.princess.com
www.pullmanturcruises.com www.rssc.com www.royalcaribbean.com
www.seabourn.com www.SeaDream.com www.silversea.com
www.swanhellenic.com www.thomson.co.uk/cruises www.tuicruises.com
www.voyagesofdiscovery.com www.voyagestoantiquity.com www.windstarcruises.com

Άλλες ιστοσελίδες

CLIA/ CLIA Europe, www.cruising.org / www.cliaeurope.eu

Cruise Market Watch, www.cruisemarketwatch.com

Hellenic Ports Association, www.elime.gr

Florida-Caribbean Cruise Association, www.f-cca.com

MedCruise Association, www.medcruise.com

Seatrade Insider, www.seatrade-insider.com

Sustainable Cruise, www.sustainablecruise.eu

ΔιαΝΕΟσις, www.dianeosis.org

ΣΕΤΕ, www.sete.gr

