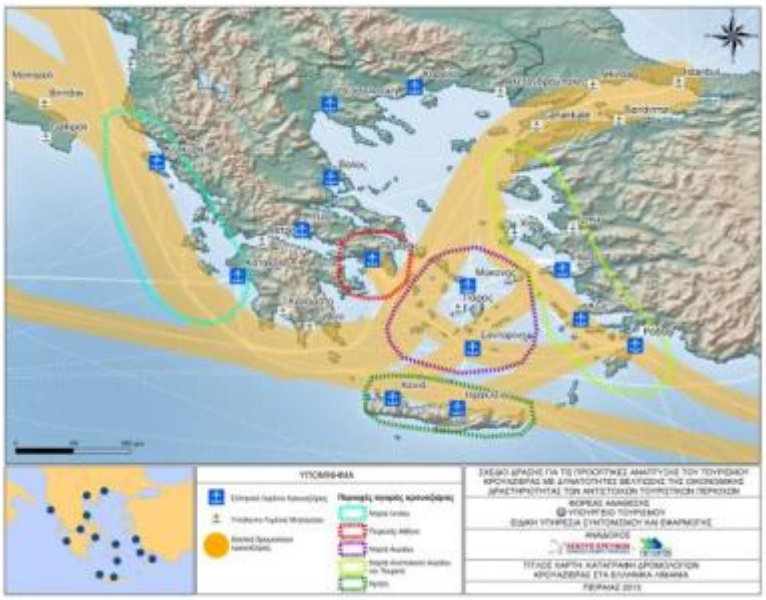
ΕΡΓΟ:
ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ:
ΔΡΑΣΗ 1 - «Περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα»



Εκπονήθηκε από την Ένωση Νομικών Προσώπων:

ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΩΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

nimertis

Για λογαριασμό:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ|ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΜΑΙΟΣ 2013

Πίνακας Περιεχομένων

Εισαγωγή 8

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΔΡΑΣΗΣ 9

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ 10

ΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΟΜΙΚΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ 11

Κεφάλαιο 1. Ανάλυση του Διεθνούς και Ευρωπαϊκού Περιβάλλοντος Κρουαζιέρας 14

1.1 Εισαγωγικά 14

1.2 Ανάλυση του Διεθνούς Περιβάλλοντος Κρουαζιέρας 15

1.2.1 Η Διεθνής Ζήτηση Κρουαζιέρας 15

1.2.2 Η Διεθνής Προσφορά Κρουαζιέρας 17

1.2.3 Ανάλυση της Δυναμικής των Διεθνών Προορισμών Κρουαζιέρας 19

1.3 Ο Κλάδος της Κρουαζιέρας στην Ευρώπη 24

1.3.1 Η Διάρθρωση της Ζήτησης Υπηρεσιών Κρουαζιέρας στην Ευρώπη 24

1.3.1.1 Τα Αναπτυξιακά Χαρακτηριστικά και ο Βαθμός Διείσδυσης του Τουρισμού Κρουαζιέρας στις Αγορές της Ευρώπης 24

1.3.1.2 Το Προφίλ των Τουριστών Κρουαζιέρας 30

1.3.2 Η Διάρθρωση της Προσφοράς Υπηρεσιών Κρουαζιέρας στην Ευρώπη 34

1.3.3 Η Συμβολή του Κλάδου της Κρουαζιέρας στην Ευρωπαϊκή Οικονομία 46

1.3.3.1 Οικονομικά Αποτελέσματα και Θέσεις Απασχόλησης του Ευρωπαϊκού Κλάδου Κρουαζιέρας 46

1.3.3.2 Οικονομικά Αποτελέσματα και Θέσεις Απασχόλησης του Κλάδου Κρουαζιέρας στις Κυριότερες Ευρωπαϊκές Χώρες 50

1.4 Οι Επιδόσεις και ο Ανταγωνισμός των Λιμένων Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο 54

1.4.1 Εισαγωγή 54

1.4.2 Οι Λιμενικές Ζώνες και τα Χαρακτηριστικά των Λιμένων Κρουαζιέρας 55

1.4.3 Οι Επιδόσεις και τα Χαρακτηριστικά της Κίνησης των Μεσογειακών Λιμενικών Ζωνών 62

1.4.3.1 Η Επιβατική Κίνηση Κρουαζιέρας στις Μεσογειακές Λιμενικές Ζώνες 62

1.3.3.2 Οι Αφίξεις Πλοίων στις Μεσογειακές Λιμενικές Ζώνες 68

1.3.3.3 Η Εποχικότητα της Κίνησης στις Μεσογειακές Λιμενικές Ζώνες 69

1.4.4 Η Ανταγωνιστική Δυναμική των Λιμένων της Μεσογείου 71

1.4.4.1 Ανάλυση Επιδόσεων Μεσογειακών Λιμένων στην Προσέλκυση Επιβατών και Κρουαζιερόπλοιων 71

1.4.4.2 Ανάλυση Ανταγωνισμού με Βάση τις Προοπτικές Ανάπτυξης των Μεσογειακών Λιμένων 76

Κεφάλαιο 2. Οι Ελληνικοί Προορισμοί Κρουαζιέρας 86

2.1 Εισαγωγή 86

2.2 Οι Υποδομές των Ελληνικών Λιμένων.....86

2.3 Διαχρονική Ανάλυση Επιβατικής Κίνησης Κρουαζιέρας στα Ελληνικά Λιμάνια.....92

2.3.1 Η Εξέλιξη της Ετήσιας Επιβατικής Κίνησης στα Ελληνικά Λιμάνια 92

2.3.2 Η εξέλιξη των Ετήσιων Αφίξεων Κρουαζιερόπλοιων στα Ελληνικά Λιμάνια 98

2.4 Τα Χαρακτηριστικά της Κίνησης Κρουαζιέρας στην Ελλάδα 103

2.4.1 Η Εποχικότητα του Τουρισμού Κρουαζιέρας 103

2.4.2 Οι Χώρες Προέλευσης των Επιβατών Κρουαζιέρας.....107

2.5 Ο Λιμενικός Ανταγωνισμός στον Ελληνικό Χώρο 112

2.6 Οι Εκτιμήσεις της Εξέλιξης της Επιβατικής Κίνησης Κρουαζιέρας στην Ελλάδα 115

Κεφάλαιο 3. Καταγραφή, κωδικοποίηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου θεσμικού – νομικού πλαισίου.....119

3.1 Εισαγωγικές παρατηρήσεις 119

3.2 Το διεθνές και ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο.....120

3.3 Το ελληνικό δίκαιο 122

3.3.1 Ο νόμος 3287/2010 «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα».....122

3.3.2 ΚΥΑ 117/14.12.2010 «Καθορισμός των δικαιολογητικών και ορισμός του περιεχομένου της Σύμβασης για την Εκτέλεση Περιηγητικών Πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 1 περ. γ’ του ν. 3872/2010 (ΦΕΚ Α΄ 148/3.9.2010) 127

3.3.3 Νόμος 4072/2012 «Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος - Νέα εταιρική μορφή - Σήματα - Μεσίτες Ακινήτων - Ρύθμιση θεμάτων ναυτιλίας, λιμένων και αλιείας και άλλες διατάξεις» 129

3.4 Αξιολόγηση θεσμικού πλαισίου και τεκμηρίωση απαραίτητων μεταρρυθμίσεων 132

3.5 Τεκμηρίωση λοιπών θεσμικών αλλαγών και προτάσεων.....132

Κεφάλαιο 4. Κατηγοριοποίηση λιμένων και περιοχών με προστιθέμενη αξία στην ανάπτυξη τουρισμού κρουαζιέρας 135

4.1 Ανάπτυξη μεθοδολογίας κατηγοριοποίησης – Καθορισμός κριτήριων και παραγόντων αξιολόγησης περιοχών.....135

4.1.1 Ανασκόπηση της βιβλιογραφίας 135

4.1.2 Κριτήρια και Μεθοδολογία 142

4.2 Εφαρμογή της μεθοδολογίας κατηγοριοποίησης και Βαθμολόγηση κριτηρίων αξιολόγησης λιμένων κρουαζιέρας.....145

4.2.1 Κέρκυρα 145

4.2.2 Πειραιάς.....146

4.2.3 Θεσσαλονίκη.....147

4.2.4 Κατάκολο 148

4.2.5 Ηράκλειο 149

4.2.6 Σαντορίνη 150

4.2.7 Χανιά (Σούδα) 151

4.2.8 Καβάλα.....152

4.2.9 Βόλος.....153

4.2.10 Ρόδος.....154

4.2.11 Σάμος 155

4.2.12 Κως 156

4.2.13 Μύκονος 157

4.2.14 Ιτέα.....158

4.3 Συγκεντρωτική απεικόνιση της αξιολόγησης των περιοχών ανάπτυξης κρουαζιέρας 159

4.4 Τεκμηρίωση βαθμολογίας και συγκριτικής αξιολόγησης περιοχών λιμένων κρουαζιέρας – Στατιστική και Χαρτογραφική τεκμηρίωση 160

Κεφάλαιο 5. Αξιολόγηση κρίσιμων ζητημάτων για την τοπική ανάπτυξη ανά μελετώμενη περιοχή 184

Βιβλιογραφία και Πηγές έρευνας 190

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1 Η Ζήτηση για Κρουαζιέρα στις Ευρωπαϊκές Χώρες (2003-2011) (χιλ. επιβάτες) 26
Πίνακας 2 Παράγοντες Επιλογής Πλοίου και Ταξιδίου Επιβατών (Η.Β.) 32
Πίνακας 3 Οι Εταιρείες Κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2011) 35
Πίνακας 4 Η Χωρική Διασπορά της Κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2011) 36
Πίνακας 5 Τουρίστες Κρουαζιέρας στις Ευρωπαϊκές Χώρες (2011) 41
Πίνακας 6 Οι Κυριότερες Κατηγορίες Άμεσων Δαπανών του Κλάδου της Κρουαζιέρας 48
Πίνακας 7 Οι Επιπτώσεις του Ευρωπαϊκού Κλάδου Κρουαζιέρας στην Απασχόληση 49
Πίνακας 8 Οι Επιπτώσεις του Κλάδου Κρουαζιέρας στην Απασχόληση των Ευρωπαϊκών Χωρών 52
Πίνακας 9 Τα Κυριότερα Χαρακτηριστικά των Λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου 58
Πίνακας 10 Τα Χαρακτηριστικά των Υποδομών των Λιμένων Βάσης και Ενδιάμεσων Προορισμών 61
Πίνακας 11 Η Επιβατική Κίνηση στη Μεσόγειο ανά Λιμενική Ζώνη 66
Πίνακας 12 Οι Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων στις Λιμενικές Ζώνες της Μεσογείου 69
Πίνακας 13 Μέση Χωρητικότητα και Μέσος Αριθμός Πλοίων ανά Μεσογειακό Λιμάνι (2010) 76
Πίνακας 14 Η Κατάταξη Των Ελληνικών Λιμένων στις Κατηγορίες Ανταγωνιστικότητας 83
Πίνακας 15 Οι Υποδομές των Κυριότερων Ελληνικών Λιμένων Κρουαζιέρας 87
Πίνακας 16 Συγκριτική Καταγραφή Υποδομών Ελληνικών και Μεσογειακών Λιμένων 88
Πίνακας 17 Συγκριτική Καταγραφή Υποδομών Ελληνικών και Μεσογειακών Λιμένων Βάσης 90
Πίνακας 18 Διαχρονική Εξέλιξη Αριθμού Αφίξεων Κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα 98
Πίνακας 19 Τα Κορυφαία Ελληνικά Λιμάνια σε Όρους Συνολικών Αφίξεων (2012) 99
Πίνακας 20 Τα Κορυφαία Ελληνικά Λιμάνια σε Όρους Αύξησης Ετήσιου Αριθμού Αφίξεων (2006 – 2012) 100
Πίνακας 21 Τα Κορυφαία Ελληνικά Λιμάνια σε Όρους Αριθμού Επιβατών ανά Άφιξη Πλοίου (2012) 101
Πίνακας 22 Τα Κορυφαία Ελληνικά Λιμάνια σε Όρους Αύξησης του Αριθμού Επιβατών ανά Άφιξη Πλοίου (2006 – 2012) 102
Πίνακας 23 Τα Ελληνικά Λιμάνια με τη Μεγαλύτερη Δραστηριότητα ανά Τρίμηνο (2010) 105
Πίνακας 24 Παράγοντες και Κριτήρια επικογής λιμένος αναχώρησης και η σχετική βαρύτητα τους 137
Πίνακας 25 Κριτήρια – παράγοντες για την κατάταξη των λιμένων που μελετώνται 143
Πίνακας 26 Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου 161
Πίνακας 27 Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου 162
Πίνακας 28 Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στις Διοικητικές ενότητες των λιμένων κρουαζιέρας 165
Πίνακας 29 Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών 167

Πίνακας 30 Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών 169
Πίνακας 31 Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας 171
Πίνακας 32 Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων και αριθμός επιβατών 180
Πίνακας 33 Αποστάσεις προορισμών και τουριστικών πόλων από λιμάνια κρουαζιέρας 183

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1 Παγκόσμια Επιβατική Κίνηση Κρουαζιέρας 16
Διάγραμμα 2 Γεωγραφική Κατανομή Ζήτησης Υπηρεσιών Κρουαζιέρας 17
Διάγραμμα 3 Μεταφορικό Έργο Εταιρειών Κρουαζιέρας 18
Διάγραμμα 4 Συνολικές Ανθρωποημέρες ανά Προορισμό (2001-2011) 21
Διάγραμμα 5 Μερίδια Αγοράς Προορισμών Κρουαζιέρας (2011-2011) 22
Διάγραμμα 6 Διαχρονικές Τιμές του Συντελεστή Gini των Προορισμών Κρουαζιέρας 23
Διάγραμμα 7 Διάρθρωση της Ζήτησης της Ευρωπαϊκής Αγοράς Κρουαζιέρας ανά Προορισμό (2008-2010) 26
Διάγραμμα 8 Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Ανάπτυξης Ευρωπαϊκών Αγορών (2003-2011) 28
Διάγραμμα 9 Διείσδυση και Ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών Αγορών Κρουαζιέρας (2003-2011) 29
Διάγραμμα 10 Κατανομή Τουριστών Κρουαζιέρας σε Ηλικιακές Ομάδες (Η.Β.) 31
Διάγραμμα 11 Κατανομή Τουριστών ανά Διάρκεια Κρουαζιέρας (Η.Β.) 33
Διάγραμμα 12 Κατανομή Τουριστών σε Κατηγορίες Κόστους Ταξιδίου (Η.Β.) 34
Διάγραμμα 13 Κατανομή Μεταφορικού Έργου στη Μεσόγειο ανά Εταιρεία (2010) 37
Διάγραμμα 14 Τουρίστες Κρουαζιέρας ανά Ευρωπαϊκή Χώρα (2006-2009-2011) 41
Διάγραμμα 15 Αφίξεις Τουριστών σε Ενδιάμεσους Σταθμούς Κρουαζιέρας (2011) 43
Διάγραμμα 16 Επιβατική Κίνηση Κρουαζιέρας στα Κυριότερα Λιμάνια Βάσης (2011) 44
Διάγραμμα 17 Διάρθρωση Κίνησης Κρουαζιέρας στα Κυριότερα Λιμάνια Βάσης (2011) 45
Διάγραμμα 18 Οικονομικά Αποτελέσματα Ευρωπαϊκού Κλάδου Κρουαζιέρας (2005-2011) 47
Διάγραμμα 19 Κατανομή Άμεσων Δαπανών Κλάδου Κρουαζιέρας στις Ευρωπαϊκές Χώρες 51
Διάγραμμα 20 Ταξινόμηση Λιμένων σε Κλίμακες Επιδόσεων ανά Λιμενική Ζώνη 68
Διάγραμμα 21 Εποχιακή Κατανομή Ετήσιας Επιβατικής Κίνησης ανά Λιμενική Ζώνη 71
Διάγραμμα 22 Επιβατική Κίνηση Αφετηρίας/Τερματισμού στα Κυριότερα Λιμάνια Βάσης (2010) 72
Διάγραμμα 23 Διερχόμενοι Επιβάτες στου Κυριότερους Ενδιάμεσους Προορισμούς (2010) 74
Διάγραμμα 24 Boston Consulting Group Matrix της Κατηγορίας «Υψηλών Επιδόσεων» 79
Διάγραμμα 25 Boston Consulting Group Matrix της Κατηγορίας «Μέσων Επιδόσεων» 80
Διάγραμμα 26 Boston Consulting Group Matrix της Κατηγορίας «Χαμηλών Επιδόσεων» 82
Διάγραμμα 27 Επιβατική Κίνηση Κρουαζιέρας στην Ελλάδα (2005-2012) 93

Διάγραμμα 28 Επιβατική Κίνηση Βάσης Κρουαζιέρας στην Ελλάδα (2005-2012) 94
Διάγραμμα 29 Κίνηση Κρουαζιέρας Ελληνικών Λιμένων Υψηλής Επιβατικής Κίνησης (2006 – 2012) . 95
Διάγραμμα 30 Κίνηση Κρουαζιέρας Ελληνικών Λιμένων Μεσαίας Επιβατικής Κίνησης (2006 – 2012) 96
Διάγραμμα 31 Κίνηση Κρουαζιέρας Ελληνικών Λιμένων Μικρής Επιβατικής Κίνησης (2006 – 2012) .. 98
Διάγραμμα 32 Εποχιακή Κατανομή Ετήσιας Επιβατικής Κίνησης στην Ελλάδα (2006 – 2010) 103
Διάγραμμα 33 Κατανομή Τουριστών Κρουαζιέρας ανά Εθνικότητα στο Λιμάνι της Κέρκυρας (2012) 109
Διάγραμμα 34 Κατανομή Τουριστών Κρουαζιέρας ανά Εθνικότητα στο Λιμάνι του Βόλου (2000 – 2012) 110
Διάγραμμα 35 Εξέλιξη Επιρροής του Λιμένα του Βόλου στις Αγορές-Στόχους (2000 – 2012) 111
Διάγραμμα 36 Η Εξέλιξη της Καμπύλης του Lorenz για τα Ελληνικά Λιμάνια Κρουαζιέρας (2006 – 2012) 112
Διάγραμμα 37 Η Συνιστώσα της Απόκλισης για τα Ελληνικά Λιμάνια Κρουαζιέρας (2006 – 2012) 114
Διάγραμμα 38 Πρόβλεψη Επιβατικής κίνησης Κρουαζιέρας 2013-2016 (Κανονικό Σενάριο) 116
Διάγραμμα 39 Πρόβλεψη Επιβατικής κίνησης Κρουαζιέρας 2013-2016 (Αισιόδοξο Σενάριο) 117
Διάγραμμα 40 Πρόβλεψη Επιβατικής κίνησης Κρουαζιέρας 2013-2016 (Απαισιόδοξο Σενάριο) 118

Κατάλογος Χαρτών

Χάρτης 1 Οι Ζώνες των Λιμένων Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο 57
Χάρτης 2 Οι Επιδόσεις των Λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου (2010) 64
Χάρτης 3 Οι Επιδόσεις των Λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου (2010) 65
Χάρτης 4 Καταγραφή δρομολογίων κρουαζιέρας λιμένων Ανατολικής Μεσογείου 160
Χάρτης 5 Καταγραφή δρομολογίων κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια 164
Χάρτης 6 Διανυκτερεύσεις τουριστών στις διοικητικές ενότητες δραστηριότητας των λιμανιών κρουαζιέρας 166
Χάρτης 7 Κλίνες στις διοικητικές ενότητες δραστηριότητας των λιμανιών κρουαζιέρας 168
Χάρτης 8 Αφίξεις τουριστών στις διοικητικές ενότητες δραστηριότητας των λιμανιών κρουαζιέρας 170
Χάρτης 9 Εμφανίσεις κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας (προγραμματισμός 2013-2014 για 7 επιλεγμένα λιμάνια) 179
Χάρτης 10 Αριθμός κατάπλων κρουαζιερόπλοιων στα λιμάνια κρουαζιέρας για την περίοδο 2010-2012 181
Χάρτης 11 Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια για την περίοδο 2010-2012 182

Εισαγωγή

Το παρόν αποτελεί το πρώτο παραδοτέο του έργου **«ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ»** και αφορά στην **Δράση 1** του έργου σύμφωνα με το άρθρο 2 της από 31/10/2011 Προκήρυξης του Έργου για το ως άνω αναγραφόμενο έργο.

Το παραδοτέο της Δράσης 1 της μελέτης περιελάμβανε τα κάτωθι Πακέτα Εργασίας:

- **Πακέτο Εργασίας 1**. Επικοινωνία με την Αναθέτουσα Αρχή – Ορισμός Στόχων και προσδόκιμων αποτελεσμάτων
- **Πακέτο Εργασίας 2**. Αναζήτηση στοιχείων μέσα από δευτερογενείς και πρωτογενείς πηγές
- **Πακέτο Εργασίας 3**. Κατηγοριοποίηση περιοχών με δυνατότητα προστιθέμενης αξίας σε σχέση με την ανάπτυξη δραστηριότητας τουρισμού κρουαζιέρας
- **Πακέτο Εργασίας 4**. Αξιολόγηση τυχόν προβλημάτων και εμποδίων για την τοπική ανάπτυξη ανά περιοχή
- **Πακέτο Εργασίας 5**. Ανάλυση της υφιστάμενης κίνησης και προσεγγίσεων ανά λιμένα και ανά είδος – μέγεθος πλοίου, επιβάτες – εθνικότητες
- **Πακέτο Εργασίας 6**. Καταγραφή, κωδικοποίηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου θεσμικού – νομικού πλαισίου
- **Πακέτο Εργασίας 7**. Σύνθεση των επιμέρους παραδοτέων - Σύνταξη τελικής έκθεσης περιγραφής και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης

Το έργο «***Σχέδιο Δράσης για τις προοπτικές ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας με δυνατότητες βελτίωσης της οικονομικής δραστηριότητας των αντίστοιχων τουριστικών περιοχών***» συγχρηματοδοτείται από το ΕΤΠΑ και από το Ελληνικό Δημόσιο μέσω του Ε.Π. «Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα» με Αναθέτουσα Αρχή την Ειδική Υπηρεσία Συντονισμού και Εφαρμογής του Υπουργείου Τουρισμού.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΔΡΑΣΗΣ

Η 1η Δράση αφορά στην περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα και πιο συγκεκριμένα: στην κατηγοριοποίηση με συγκεκριμένους παράγοντες περιοχών με δυνατότητα προστιθέμενης αξίας σε σχέση με την ανάπτυξη δραστηριότητας τουρισμού κρουαζιέρας και διερεύνηση – αξιολόγηση τυχόν τοπικών προβλημάτων και εμποδίων για την τοπική ανάπτυξη, στην ανάλυση της υφιστάμενης κίνησης και προσεγγίσεων ανά λιμένα και ανά είδος – μέγεθος πλοίου, επιβάτες- εθνικότητες, και στην καταγραφή και αξιολόγηση του υφιστάμενου θεσμικού – νομικού πλαισίου με αποτέλεσμα να προταθούν οι αναγκαίες αλλαγές, για την περαιτέρω προώθηση του τουρισμού κρουαζιέρας.

Για την υλοποίηση πραγματοποιήθηκαν τα εξής:

Πακέτο Εργασίας 1. Επικοινωνία με την Αναθέτουσα Αρχή – Ορισμός Στόχων και προσδόκιμων αποτελεσμάτων που αποσκοπούσε στη δημιουργία και καθιέρωση ευέλικτων διαύλων επικοινωνίας μεταξύ της Αναθέτουσας Αρχής και του Αναδόχου, με σκοπό την γρήγορη αμφίδρομη μεταφορά τεχνογνωσίας, πληροφοριών και στοιχείων.

Πακέτου Εργασίας 2. Αναζήτηση στοιχείων μέσα από δευτερογενείς και πρωτογενείς πηγές, αναζητήθηκαν οι προηγούμενες μελέτες, αλλά και τα πλέον πρόσφατα στατιστικά στοιχεία και οι δείκτες που συνθέτουν την παρούσα κατάσταση, αλλά και τις προοπτικές, του κλάδου της κρουαζιέρας.

Πακέτο Εργασίας 3. Πραγματοποιήθηκε κατηγοριοποίηση των περιοχών με δυνατότητα προστιθέμενης αξίας σε σχέση με την ανάπτυξη δραστηριότητας τουρισμού κρουαζιέρας. Για το σκοπό αυτό έγινε ανάπτυξη μεθοδολογίας κατηγοριοποίησης – Καθορισμός κριτήριων και παραγόντων αξιολόγησης περιοχών καθώς και εφαρμογή της μεθοδολογίας κατηγοριοποίησης. Επιπροσθέτως στο πλαίσιο του παραδοτέου έγινε αναλυτική χαρτογράφηση των περιοχών ως προς τις δυνατότητες ανάπτυξης δραστηριότητας τουρισμού κρουαζιέρας.

Πακέτο Εργασίας 4. Στο πλαίσιο του παρόντος Πακέτου Εργασίας έγινε αξιολόγηση τυχόν προβλημάτων και εμποδίων για την τοπική ανάπτυξη ανά περιοχή με μία ενδελεχή ανάλυση και αξιολόγηση των εν λόγω αδυναμιών και προβλημάτων, εκτιμώντας τόσο τα αίτια και τους παράγοντες που διαμορφώνουν τις εν λόγω αδυναμίες, όσο και τις προοπτικές και δυνατότητες επίλυσής τους.

Πακέτο Εργασίας 5. Αντικείμενο του συγκεκριμένου Πακέτου Εργασίας ήταν η ανάλυση της υφιστάμενης κίνησης και προσεγγίσεων ανά λιμένα και ανά είδος – μέγεθος πλοίου, επιβάτες – εθνικότητες και ειδικότερα στην ανάλυση των στοιχείων και παραγόντων που συνθέτουν την υφιστάμενη κατάσταση ως προς την κίνηση των επιβατών και τις προσεγγίσεις των ελληνικών λιμανιών.

Πακέτο Εργασίας 6. Στο παρόν Πακέτο Εργασία πραγματοποιήθηκε καταγραφή, κωδικοποίηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου θεσμικού – νομικού πλαισίου που διέπει την ανάπτυξη της δραστηριότητας τουρισμού κρουαζιέρας.

Το Πακέτο Εργασίας 7 αποτέλεσε τη σύνθεση των επιμέρους παραδοτέων και τη Σύνταξη της παρούσας τελικής έκθεσης περιγραφής και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης**.** **Ουσιαστικά,** αποτελεί τη σύνθεση των επιμέρους παραδοτέων της σε ένα τελικό – συνολικό παραδοτέο με τη μορφή μίας τελική έκθεσης, με παραδοτέο την τελική έκθεση περιγραφής και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα.

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ

Η Ομάδα Έργου της παρούσας Δράσης αποτελείται από τους:

- **Δρ. Κότιος Άγγελος**, Καθηγητής Τμήματος Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς PhD Οικονομολόγος, πρ. Ειδικός Σύμβουλος Υπουργείου Οικονομικών και Υπουργείου Εξωτερικών
- **Δρ. Γαλανός Γεώργιος** , Λέκτορας Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων (υπ.τ), Πτυχίο Οικονομικών Επιστημών, MSc σε Tourism Management, PhD Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών, πρ. Ειδικός Σύμβουλος Υπουργείου Τουρισμού
- **Υπ. Δρ. Κουτουλάκης Εμμανουήλ**, Χωροτάκτης – Πολεοδόμος – Περιφερειολόγος, MSc στην Χωροταξία και την Περιφερειακή Πολιτική, Υποψήφιος Διδάκτωρ Πανεπιστημίου Πειραιώς τομέα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σχέσεων – Εμπειρογνώμονας αναπτυξιακού προγραμματισμού και αξιολόγηση έργων και επενδύσεων, πρ. Ειδικός Σύμβουλος Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας
- **Υπ Δρ. Θεοδώρου Σπυριδούλα**, Πτυχίο Στατιστικής, M.Sc. in Services Management - Διαφήμιση, Δημόσιες Σχέσεις και Επικοινωνία , Υποψήφια Διδάκτωρ Opinion Polls – Statistical Analysis.

- **Δρ. Μητσιός Βασίλης**, Πτυχίο εξειδίκευσης με τίτλο "Σύμβουλος Επιχειρήσεων με Εφαρμογές Πληροφορικής", Πτυχίο Βαλκανικών Σπουδών, Master of Science in Management, PhD in Management
- **Δρ. Νιαβής Σπυρίδων**, Πτυχίο Οικονομολόγου, MSc Περιφερειακής Πολιτικής, Διδάκτωρ Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στον τομέα της Ανταγωνιστικότητας Λιμένων.
- **Υπ. Δρ. Ψαρράς-Τασιόπουλος Ιωάννης**, Πτυχίο Μηχανικού Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc Χωροταξία και Περιφερειακή Πολιτική, Υποψήφιος Διδάκτωρ Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

ΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΟΜΙΚΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Η βασική συνιστώσα του έργου είναι η σύνταξη ενός σχεδίου δράσης για τις προοπτικές ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας με δυνατότητες βελτίωσης της οικονομικής δραστηριότητας των αντίστοιχων τουριστικών περιοχών.

Προς αυτή την κατεύθυνση, πρωταρχική επιδίωξη αποτελούσε η δημιουργία και καθιέρωση ευέλικτων διαύλων επικοινωνίας μεταξύ της Αναθέτουσας Αρχής και του Αναδόχου, με σκοπό τη γρήγορη και αμφίδρομη μεταφορά τεχνογνωσίας, πληροφοριών και στοιχείων. Για το λόγο αυτό και δεδομένης της πολυπλοκότητας του έργου, εκπρόσωποι της Ομάδας Έργου, στο πλαίσιο των συμβατικών της υποχρεώσεων, πραγματοποίησαν δύο Τεχνικές Συναντήσεις Εργασίας με την Αναθέτουσα Αρχή (στις 20.12.12 και στις 20.03.12) για την περαιτέρω εξειδίκευση της **Δράσης 1** του έργου αλλά και των υπολοίπων Δράσεων.

Μέσα από τις συναντήσεις καθορίστηκαν πλήρως τα αναμενόμενα αποτελέσματα καθώς και οι κατευθύνσεις προς τις οποίες θα έπρεπε να προσανατολιστεί ο ρόλος του. Έχοντας αποσαφηνίσει τους ιδιαίτερους στόχους και τις ανάγκες του έργου, ο Ανάδοχος προχώρησε στην υλοποίηση της **Δράσης 1**. Μέσα από την εποικοδομητική επικοινωνία με τα αρμόδια στελέχη της Αναθέτουσας Αρχής, ο Ανάδοχος κεφαλαιοποίησε πλήρως την απαιτούμενη πληροφόρηση αναφορικά με το προς ανάθεση έργο. Προκειμένου οι προδιαγραφές των παραδοτέων του έργου να είναι απόλυτα σύμφωνες με τις απαιτήσεις και τις προσδοκίες της Αναθέτουσας Αρχής και να ανταποκρίνονται πιστά στα προσδοκώμενα αποτελέσματα (expected outputs and results) του έργου, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση, στις συναντήσεις με την Αναθέτουσα Αρχή.

Με βάση τις συναντήσεις **καθορίστηκαν οι ιδιαιτερότητες και συνιστώσες** της κρουαζιέρας που συνοψίζονται στις κάτωθι:

- **χωρική διάσταση**: λαμβάνει χώρα στην ανοιχτή θάλασσα. Στην Ελλάδα προτιμούνται περιοχές όπως τα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους, ενώ, συχνά, συνδυάζονται τα νησιά του Αιγαίου με τις ακτές της Τουρκίας. Διεθνείς προορισμοί θεωρούνται η Καραϊβική και η Μεσόγειος.
- **χρονική διάσταση**: μια κρουαζιέρα διαρκεί συνήθως 10-15 μέρες, ενώ είναι σημαντικές οι καλές καιρικές συνθήκες. Υπάρχουν, όμως και περιπτώσεις με περιορισμένη διάρκεια (επταήμερη) ή και επεκταμένη (μηνιαία). Στην Ελλάδα οι θαλάσσιες κρουαζιέρες δραστηριοποιούνται στο οκτάμηνο Απριλίου έως Νοεμβρίου. Μια μέση διάρκεια για την εικοσιπενταετία 1980-2005 ήταν 6,5 ημέρες.
- **αγορά-στόχος**: τα προϊόντα κρουαζιέρας απευθύνονται σε όλο και μεγαλύτερη κλίμακα ατόμων με σημαντικές ιδιαιτερότητες σε κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο. Άλλα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των τουριστών αυτού του τύπου είναι η ασφάλεια, μια και η κρουαζιέρα αποτελεί ασφαλή μέθοδο για τον τουρίστα να δει τον κόσμο (ιδιαίτερα οι μεγαλύτεροι άνθρωποι μπορούν να διασκεδάζουν μέχρι αργά, χωρίς κίνδυνο), καθώς επίσης και η κοινωνικότητα (μια και οι συνεπιβάτες είναι συνέχεια μαζί). Οι λόγοι που οδηγούν τους τουρίστες να πραγματοποιήσουν κρουαζιέρα παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές σε σχέση με την ηλικία, διαχωρίζοντάς τους σε δύο κατηγορίες: στους νεώτερους (κάτω από 50 ετών) και τους μεγαλύτερους (πάνω από 50 ετών).
- **ταξιδιωτική δαπάνη**: εκτός από το ναύλο τον οποίο πληρώνουν όλοι οι συμμετέχοντες / φιλοξενούμενοι στο πλοίο επιβάτες που περιλαμβάνει διαμονή-διατροφή-περιηγήσεις, υπάρχει επιπλέον κόστος για προαιρετικές εκδρομές, άλλες αγορές κ.λπ.
- **τουριστικό πακέτο**: πρόκειται για αυστηρά προκαθορισμένο και καλά οργανωμένο ταξίδι. Ακολουθείται συγκεκριμένο πρόγραμμα που αναφέρει αναλυτικά το λιμάνι και την ώρα αναχώρησης/επιστροφής, το ακριβές δρομολόγιο, τα λιμάνια και τις ώρες που θα προσεγγισθούν, αλλά και τις ώρες παραμονής εκτός πλοίου (εάν υπάρχουν) και οι συμμετέχοντες πρέπει υποχρεωτικά να το ακολουθήσουν, δίχως παρεκκλίσεις από αυτό.

Με βάση τα παραπάνω σκοπός του παρόντος έργου είναι η αποφασιστική συμβολή του για την **περαιτέρω εξειδίκευση και ωρίμανση του τομέα του τουρισμού κρουαζιέρας**, σε βαθμό ώστε να περιγραφεί η σκοπιμότητα και να προδιαγραφούν σε γενικές γραμμές προτάσεις για επιλογή/ δημιουργία/ κατασκευή νέων υποδομών σε τρεις (3) λιμένες προσέγγισης (ports of call), τα οποία θα αποτελέσουν εμβληματικά έργα – σημαία για την τουριστική ανάπτυξη. Στο ίδιο πλαίσιο θα προδιαγραφούν και οι δυνατότητες ανάπτυξης δύο (2) τερματικών λιμένων (home ports) εκτός του λιμένα Πειραιά.

Κεφάλαιο 1. Ανάλυση του Διεθνούς και Ευρωπαϊκού Περιβάλλοντος Κρουαζιέρας

1.1 Εισαγωγικά

Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί ένα δυναμικό κλάδο της παγκόσμιας τουριστικής βιομηχανίας. Οι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης του κλάδου της κρουαζιέρας παραμένουν υψηλοί σε παγκόσμιο επίπεδο. Ενδεικτικό της δυναμικής του κλάδου είναι το γεγονός πως η ζήτηση για τουρισμό κρουαζιέρας παρέμεινε σχεδόν ανεπηρέαστη από τη διεθνή οικονομική κρίση του 2008 (Cruise Market Watch, 2013). Οι προοπτικές ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας παραμένουν σημαντικά μεγάλες και συνεπώς τα οικονομικά αποτελέσματα του κλάδου δύνανται να βελτιωθούν περαιτέρω. Η παροχή του τελικού προϊόντος καθιστά απαραίτητη την αλληλεπίδραση δυναμικών κλάδων της παγκόσμιας οικονομίας με κυριότερους το ναυπηγοεπισκευαστικό, το ναυτιλιακό, τον τουριστικό και το λιμενικό. Συνεπώς, ο τουρισμός κρουαζιέρας αποκτά εξαιρετική σημασία για την ανάπτυξη και την τόνωση της ανταγωνιστικότητας των χωρών. Η διεθνοποίηση του κλάδου και η διεκδίκηση μεριδίων αγοράς από ολοένα και περισσότερες εταιρείες παροχής κρουαζιέρας αλλά και προορισμών υποδοχής τουριστών καθιστούν το ανταγωνιστικό περιβάλλον του τουρισμού κρουαζιέρας εξαιρετικά περίπλοκο (ECC,2011). Συνεπώς, για την ανάλυση των προοπτικών ανάπτυξης του συγκεκριμένου είδους τουρισμού στην Ελλάδα είναι απαραίτητη η πλήρης αποσαφήνιση της διεθνής δυναμικής του κλάδου και των ανταγωνιστικών δυνάμεων που καθορίζουν το πλαίσιο ανάπτυξης της ελληνικής κρουαζιέρας.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, στο παρόν κεφάλαιο επιχειρείται μια συνολική εκτίμηση των προοπτικών ανάπτυξης της αγοράς της κρουαζιέρας και ταυτόχρονα καταγράφεται και αναλύεται η ανταγωνιστική θέση και δυναμική της ελληνικής αγοράς. Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο μέρος η ανάλυση θα εστιάσει στη διάρθρωση της ζήτησης του προσφερόμενου προϊόντος, καταγράφοντας το κοινωνικοοικονομικό προφίλ των χρηστών, τις χώρες προέλευσής τους και τους προορισμούς που επιλέγουν. Από την άλλη, η έρευνα θα κατευθυνθεί στη διάρθρωση της προσφοράς υπηρεσιών κρουαζιέρας αναλύοντας τα μερίδια αγοράς των ναυτιλιακών εταιρειών και χωρών προορισμού, τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα τους και τα άμεσα και έμμεσα οφέλη από την ανάπτυξη της

κρουαζιέρας, τόσο σε όρους χρηματοοικονομικούς, όσο και σε όρους απασχόλησης. Στο πλαίσιο αυτό, αρχικώς, θα αναλυθεί το διεθνές περιβάλλον του τουρισμού κρουαζιέρας ενώ ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί στην ανάλυση του περιβάλλοντος της Ευρώπης και δη της Μεσογείου από το οποίο η Ελλάδα δέχεται τις μεγαλύτερες ανταγωνιστικές πιέσεις.

1.2 Ανάλυση του Διεθνούς Περιβάλλοντος Κρουαζιέρας

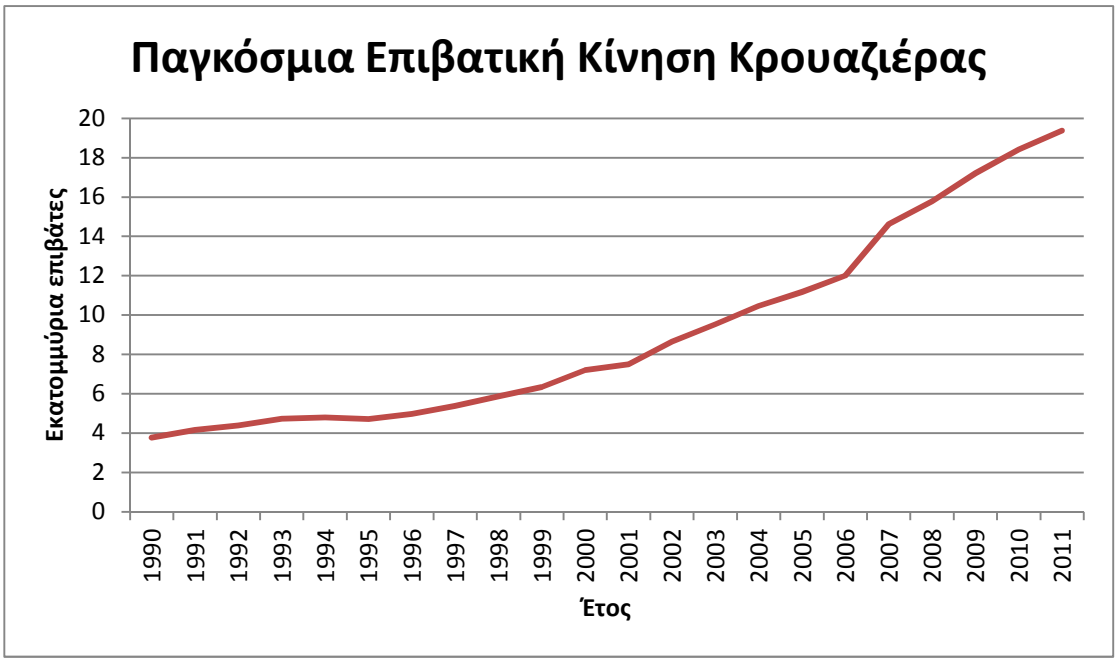
1.2.1 Η Διεθνής Ζήτηση Κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα ως τουριστικός κλάδος άρχισε να αναπτύσσεται σταδιακά από τη δεκαετία του 1960. Στις δύο επόμενες δεκαετίες ο κλάδος χαρακτηρίστηκε από μια αργή και σταθερή ανάπτυξη μέσω της συνεχούς ναυπήγησης νέων πλοίων τα οποία εισέρχονταν στα προγραμματισμένα δρομολόγια των εταιρειών. Η μεγάλη ανάπτυξη του κλάδου άρχισε να διαφαίνεται από τη δεκαετία του 1990, καθώς ο κλάδος άρχισε να αναπτύσσεται με ετήσιους ρυθμούς διπλάσιους από τους αντίστοιχους του παγκόσμιου τουρισμού. Η αγορά της κρουαζιέρας η οποία μέχρι και το 1990 ελεγχόταν από εταιρίες της Βόρειας Αμερικής επεκτάθηκε σταδιακά και στις άλλες Ηπείρους παρουσιάζοντας εξαιρετικές προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης. Οι κυριότερες αιτίες για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας ήταν η τεχνολογική πρόοδος των πλοίων, η μείωση των χρονοαποστάσεων, η αύξηση του παγκοσμίου ΑΕΠ και το άνοιγμα των αγορών (Klein, 2005; Brida and Zapata, 2010).

Αναλυτικότερα, στο Σχήμα 1-1 διαφαίνεται ο συνολικός αριθμός επιβατών κρουαζιέρας ανά έτος για την περίοδο 1990-2011. Από τα στοιχεία του διαγράμματος διαφαίνεται καθαρά πως μέσα σε 20 χρόνια η παγκόσμια επιβατική κίνηση μέσω της κρουαζιέρας σχεδόν πενταπλασιάστηκε, αγγίζοντας το 2011 τους 20 εκ. επιβάτες. Οι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης παραμένουν καθ' όλη την περίοδο θετικοί, με εξαίρεση το 1995, ξεπερνώντας κατά μέσο όρο το 7%. Η τουριστική κίνηση δε φαίνεται να επηρεάζεται από τη διεθνή οικονομική κρίση, καθώς με εξαίρεση το 2008 όπου οι ρυθμοί ανάπτυξης υποχώρησαν κάτω από το 3%, ο κλάδος επέδειξε ανθεκτικότητα και οι ρυθμοί ετήσιας ανάπτυξής του επανήλθαν στα μέσα επίπεδα της 20ετίας. Τη μεγαλύτερη πηγή χρηστών των υπηρεσιών κρουαζιέρας αποτελεί η αγορά της Β. Αμερικής. Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί διαδεδομένο είδος τουρισμού στους κατοίκους της εν λόγω περιοχής και για αυτό το λόγο καθ' όλη τη διάρκεια ανάπτυξης του κλάδου η Β. Αμερική κατέχει σταθερά το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς. Παρά

ταύτα, σταδιακά η κρουαζιέρα ως εναλλακτική μορφή τουρισμού αρχίζει να αποκτά σημαντικά μερίδια αγοράς, τόσο στην Ευρώπη, όσο και στην Ασία και τη Ν. Αμερική.

Διάγραμμα 1 Παγκόσμια Επιβατική Κίνηση Κρουαζιέρας



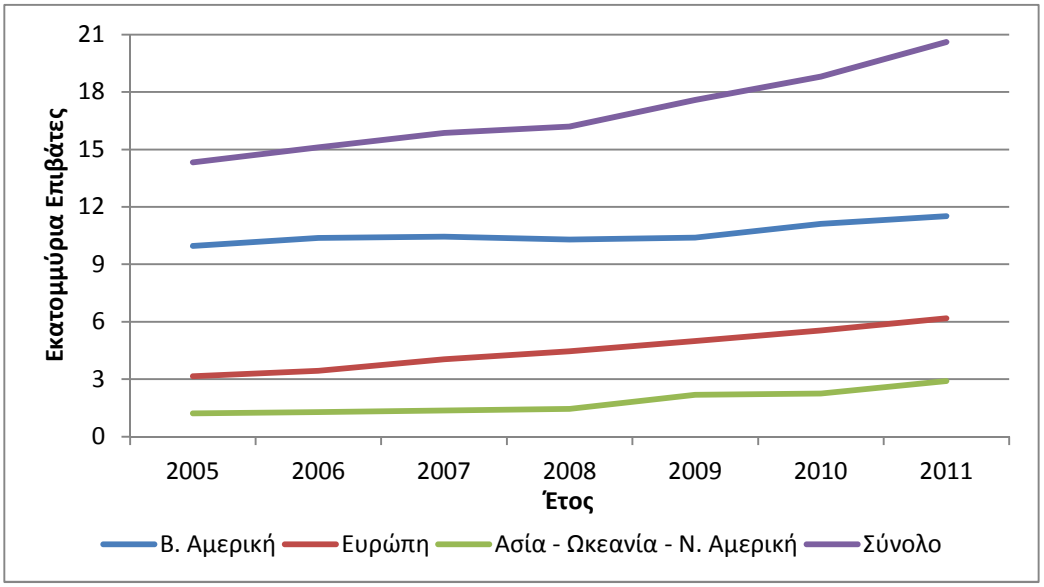
Πηγή: Cruise Market Watch, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Στο Διάγραμμα 2 παρατίθεται η διαχρονική εξέλιξη των μεριδίων αγοράς ανά γεωγραφική περιοχή για την περίοδο 2005-2011. Από τα στοιχεία του Σχήματος 1-2 καθίσταται σαφής η υπεροχή της Β. Αμερικής στη διείσδυση του συγκεκριμένου είδους τουρισμού. Τις επιδόσεις της Β. Αμερικής ακολουθεί η Ευρώπη όπου η ζήτηση για τουρισμό κρουαζιέρας βαίνει συνεχώς αυξανόμενη. Τέλος, η ζήτηση ταξιδιών κρουαζιέρας στις άλλες τρεις γεωγραφικές ενότητες παραμένει σημαντικά χαμηλότερη των προαναφερθέντων, εμφανίζοντας ωστόσο, σημαντικές τάσεις ανάπτυξης.

Λαμβάνοντας υπόψη τους ρυθμούς ανάπτυξης των διαφορετικών γεωγραφικών ενοτήτων είναι ορατό πως η διαφοροποίηση στα ύψη της επιβατικής κίνησης μεταξύ Β. Αμερικής και των υπολοίπων γεωγραφικών ενοτήτων σταδιακά φθίνει. Πιο συγκεκριμένα, ενώ το 2005 το ποσοστό των χρηστών κρουαζιέρας προερχόμενο από τη Β. Αμερική έφτανε το 70% επί του συνόλου των χρηστών, το αντίστοιχο ποσοστό το 2011 δεν ξεπερνούσε το 56%. Συνεπώς, ο ανταγωνισμός δείχνει σταδιακά να ευνοεί τις υπόλοιπες ηπείρους και κυρίως την Ευρώπη που μέσα σε μια επταετία αύξησε το μερίδιο αγοράς από 21 % σε 30%. Η διεκδίκηση

ολοένα και μεγαλύτερων μεριδίων αγοράς από τις περιοχές εκτός της Β. Αμερικής δείχνει πως θα συνεχιστεί λαμβάνοντας υπόψη και το γεγονός πως η διείσδυση του τουρισμού κρουαζιέρας στη Β. Αμερική ως ποσοστό επί των υποψήφιων χρηστών ανά έτος αγγίζει το 3%, ενώ στην Ευρώπη και στην Ασία τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 1,5% και 0,05%. Συνεπώς, το προϊόν της κρουαζιέρας στις δύο αυτές αγορές δύναται να χαρακτηριστεί ως σχετικά νέο και με μεγαλύτερα περιθώρια διείσδυσης του στην αγορά από τη Β. Αμερική (ECC, 2011a).

Διάγραμμα 2 Γεωγραφική Κατανομή Ζήτησης Υπηρεσιών Κρουαζιέρας



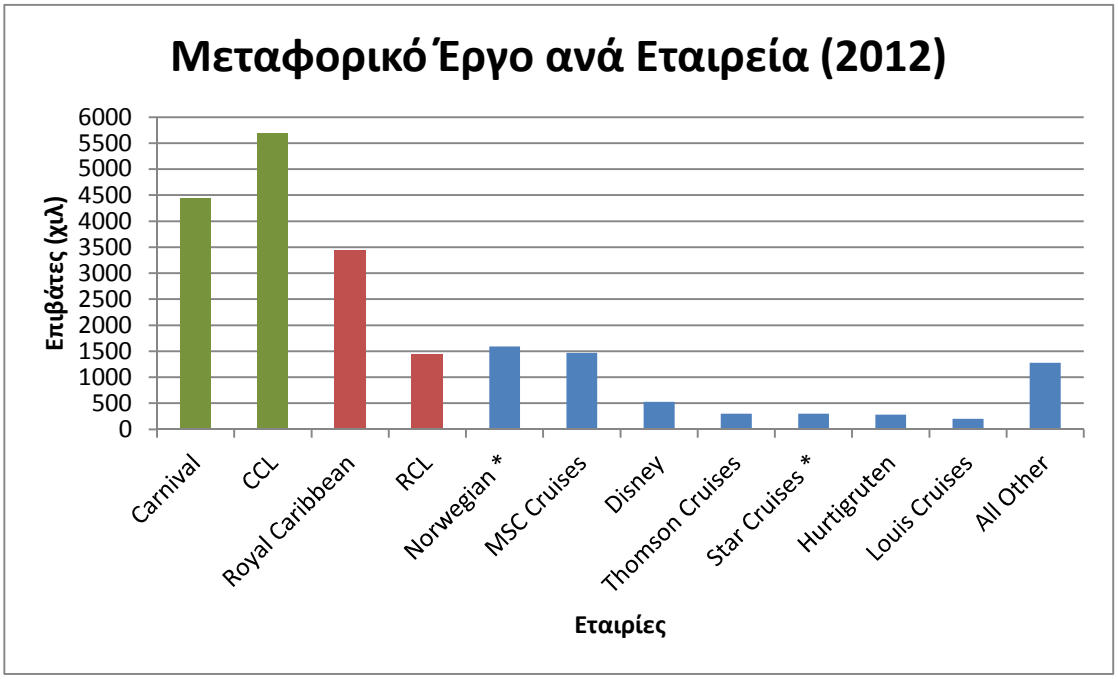
Πηγή: ECC, 2012; 2013; Ιδία Επεξεργασία

1.2.2 Η Διεθνής Προσφορά Κρουαζιέρας

Οι τεράστιες προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου της κρουαζιέρας οδήγησαν στη σταδιακή είσοδο νέων ναυτιλιακών εταιρειών παροχής ταξιδιών κρουαζιέρας στον παγκόσμιο ανταγωνισμό. Ωστόσο, η αγορά συνεχίζει να κυριαρχείται από μικρό αριθμό εταιρειών οι οποίες εξασφαλίζουν την παρουσία τους σε όλες τις περιφερειακές αγορές, είτε αυτόνομα, είτε μέσω θυγατρικών τους. Χαρακτηριστικό αναφορικά με τη διάρθρωση της αγοράς προσφοράς ταξιδιών κρουαζιέρας είναι το Διάγραμμα 3 όπου παρουσιάζεται το μεταφορικό έργο των εταιρειών κρουαζιέρας για το έτος 2012. Κυρίαρχη εταιρεία κρουαζιέρας είναι η Carnival Cruises η οποία το 2012 παρουσίασε μεταφορικό έργο περίπου 4,5 εκ. επιβατών. Συνυπολογίζοντας το μεταφορικό έργο των θυγατρικών της εταιρειών οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στον όμιλο εταιρειών Carnival Cruise Lines (CCL)

και δραστηριοποιούνται σε διάφορες αγορές με διαφορετική επωνυμία, οι συνολικοί διακινηθέντες επιβάτες από τον όμιλο το 2012 ξεπέρασαν τα 10 εκ. Τις μεταφορικές επιδόσεις της Carnival ακολουθεί η εταιρεία Royal Caribbean η οποία διακίνησε περίπου 3,5 εκ επιβάτες. Επιπλέον, οι θυγατρικές εταιρείες του ομίλου υπό την επωνυμία Royal Caribbean Lines (CCL) διακίνησαν περίπου 1,5 εκ. επιβάτες σε διάφορες αγορές παγκοσμίως (CMW, 2013).

Διάγραμμα 3 Μεταφορικό Έργο Εταιρειών Κρουαζιέρας



Πηγή: Πηγή: Cruise Market Watch, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Χαρακτηριστικό της συγκέντρωσης της αγοραίας δύναμης του κλάδου είναι το γεγονός πως η RCL διατηρεί περίπου το 50% της παγκόσμιας επιβατικής κίνησης κρουαζιέρας, ενώ συνυπολογίζοντας και το μερίδιο αγοράς της RCL οι δύο μεγαλύτεροι όμιλοι διατηρούν περίπου το 72% της παγκόσμιας κίνησης. Οι κυριότερες ανταγωνιστικές πιέσεις στους δύο ομίλους προέρχονται από τις εταιρείες Norwegian και MSC Cruises οι οποίες το 2012 διακίνησαν 1,59 και 1,47 εκ. επιβάτες, αντίστοιχα. Τις επιδόσεις των εταιρειών αυτών ακολουθούν αυτές εταιρειών όπως η Disney, η Thomson Cruises, η Star Cruises και η Hurtigruten οι οποίες παρουσιάζουν επιβατική διακίνηση η οποία κυμαίνεται από 100 έως 500 χιλ επιβάτες. Ένα αξιοσημείωτο στοιχείο του Διαγράμματος 3 είναι το γεγονός πως η κυπριακών συμφερόντων εταιρεία κρουαζιέρας Louis Cruises συγκαταλέγεται στις κορυφαίες εταιρείες παγκοσμίως. Η συγκεκριμένη εταιρεία αναπτύσσει έντονη

δραστηριότητα στην Ελλάδα ενώ κατά το παρελθόν λειτουργούσε και υπό την ονομασία Louis Hellenic Cruise Line. Η εταιρεία το 2012 μετέφερε περισσότερους από 100 χιλ. επιβάτες. Τέλος, οι υπόλοιπες εταιρείες του κλάδου το 2012 παρουσίασαν επιδόσεις που προσέγγισαν τους 1,25 εκ. επιβάτες συνολικά.

Η ηγετική θέση των δύο εταιρειών διαφαίνεται και από το μέγεθος τους στόλου τον οποίο διαθέτουν για την εκτέλεση ταξιδιών κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα η CCL διαθέτει 103 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 208.710 επιβατών ενώ η RCL διαθέτει 40 πλοία συνολικής δυναμικότητας 97.610 επιβατών. Ο στόλος όλων των άλλων εταιρειών αποτελείται από 140 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 132.360 επιβατών. Η δυναμική των δύο ομίλων και ιδιαιτέρως του ομίλου CCL διακρίνεται και από την ανάλυση των στοιχείων που αφορούν στις παραγγελίες πλοίων που αναμένεται να ενταχθούν στον παγκόσμιο στόλο την περίοδο 2013-2016. Πιο συγκεκριμένα, από τα 20 πλοία που αναμένονται να δρομολογηθούν στην επόμενη τετραετία τα 8 ανήκουν στην CCL και τα 2 στην RCL. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω η διατήρηση της CCL ως κορυφαίας εταιρείας του κλάδου θεωρείται δεδομένη, ενώ και η RCL θα συνεχίσει να κατέχει ένα σημαντικό μερίδιο αγοράς. Ωστόσο, ο ανταγωνισμός προς τις δύο μεγάλες εταιρείες του κλάδου αναμένεται να ενταθεί όσο οι μικρότερες εταιρείες διεκδικούν ολοένα και μεγαλύτερα μερίδια αγοράς. Παρά ταύτα, η στρατηγική των δύο ηγετικών εταιρειών με τη λειτουργία τους μέσω θυγατρικών σε διάφορες περιφερειακές αγορές, τις καθιστά ανθεκτικές στις ανταγωνιστικές πιέσεις. Από τη μία, η διασπορά του επιχειρηματικού κινδύνου και από την άλλη η σχετική ευκολία με την οποία πραγματοποιούν επενδύσεις στη ναυπήγηση νέων πλοίων και στον εκσυγχρονισμό των υπαρχόντων, λόγω των μεγάλων κεφαλαίων τους, τους παρέχουν συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία τις βοηθούν να διατηρούν τον ηγετικό τους ρόλο (CMW, 2013; ECC, 2013).

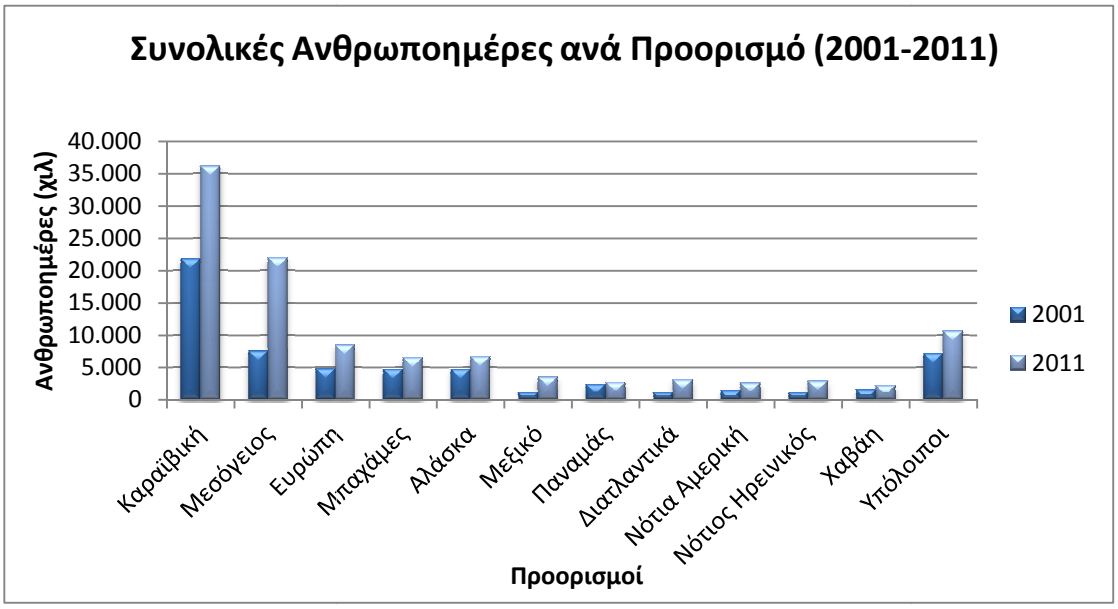
1.2.3 Ανάλυση της Δυναμικής των Διεθνών Προορισμών Κρουαζιέρας

Η διαχρονική εξέταση των προτιμήσεων των τουριστών σχετικά με τις περιοχές όπου επιλέγουν να επισκεφτούν κατατάσσει τα νησιά της Καραϊβικής ως το δημοφιλέστερο προορισμό για κρουαζιέρα. Ωστόσο, η διεθνοποίηση και το άνοιγμα του κλάδου της κρουαζιέρας και σε άλλες περιοχές σταδιακά αρχίζουν και αναδεικνύουν νέους τουριστικούς προορισμούς. Αυτό γίνεται αντιληπτό εξετάζοντας του ρυθμούς ανάπτυξης

του δεύτερου δημοφιλέστερου προορισμού κρουαζιέρας, τη Μεσόγειο, όπου είναι σαφώς μεγαλύτεροι από τους αντίστοιχους της Καραϊβικής. Χαρακτηριστικό της αναπτυξιακής δυναμικής των δημοφιλέστερων προορισμών κρουαζιέρας είναι το Σχήμα 1-4 όπου διαφαίνονται τα διαφορετικά επίπεδα επισκεψιμότητας των προορισμών για τα έτη 2000 και 2011. Ως μέτρο της επισκεψιμότητας των προορισμών επιλέχθηκαν οι ανθρωποημέρες, καθώς το συγκεκριμένο μέτρο λαμβάνει υπόψη, τόσο το συνολικό αριθμό επισκεπτών, όσο και τη συνολική διάρκεια της επίσκεψής τους.

Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 4 διαφαίνεται καθαρά πως η Καραϊβική παραμένει ο προορισμός με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα, παρουσιάζοντας αύξηση της τάξης των 15 εκ. ανθρωποημερών στη δεκαετία 2001-2011. Από την άλλη, ισχυρή δυναμική παρουσιάζει και η Μεσόγειος η οποία παρουσίασε ανάλογη αύξηση στον αριθμό ανθρωποημερών. Ωστόσο, η κυριαρχία της Καραϊβικής πιστοποιείται από το γεγονός πως χρειάστηκαν 10 χρόνια συνεχούς αύξησης της επισκεψιμότητας των Μεσογειακών λιμένων, ώστε το 2011 να ξεπεράσουν τις προ δεκαετίας αντίστοιχες επιδόσεις των λιμένων της Καραϊβικής. Τις επιδόσεις των δύο χωρικών ενοτήτων που προαναφέρθηκαν ακολουθούν οι προορισμοί που βρίσκονται στην υπόλοιπη Ευρώπη, στο νησιωτικό σύμπλεγμα Μπαχάμες και στην Αλάσκα. Οι προορισμοί αυτοί εμφανίζουν σημαντική αύξηση στον αριθμό των τουριστών κρουαζιέρας που υποδέχονται καθ' όλη τη δεκαετία, ενώ το 2011 κατέγραψαν επιδόσεις που κυμαίνονται μεταξύ 6,5 εκ. και 8,5 εκ. ανθρωποημερών. Οι υπόλοιποι προορισμοί παρουσιάζουν σε γενικές γραμμές μια αξιοσημείωτη αναπτυξιακή δυναμική, χωρίς όμως να παρουσιάζουν ανάλογες επιδόσεις με τις αντίστοιχες των προαναφερθέντων χωρικών ενοτήτων.

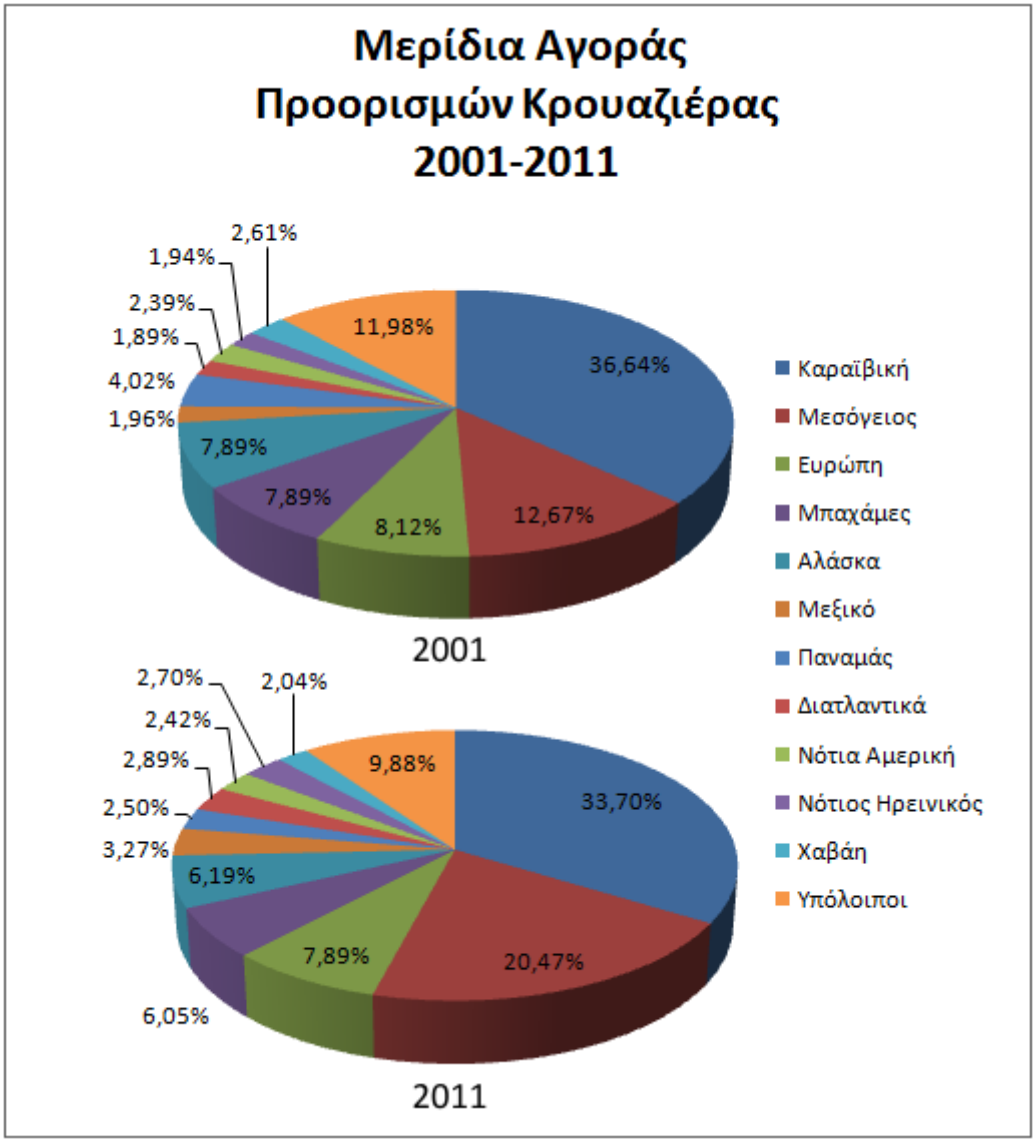
Διάγραμμα 4 Συνολικές Ανθρωποημέρες ανά Προορισμό (2001-2011)



Πηγή: Clia, 2011;2012; Ιδία Επεξεργασία

Στο Διάγραμμα 5 παρουσιάζονται τα διαχρονικά ποσοστά των διαφόρων χωρικών ενοτήτων επί της συνολικής διεθνούς επιβατικής κίνησης. Από τα στοιχεία του Σχήματος 2-5 διαφαίνεται καθαρά η σταδιακή υποχώρηση των ποσοστών της Καραϊβικής ως προς το σύνολο της επιβατικής κίνησης τη δεκαετία 2001-2011. Ωστόσο, το κυριότερο στοιχείο του σχήματος είναι η εντυπωσιακή δυναμική της Μεσογειακής αγοράς η οποία αποτυπώνεται ευκρινώς όταν λαμβάνονται υπόψη τα ποσοστά των προορισμών. Πιο συγκεκριμένα, οι Μεσογειακοί προορισμοί κατάφεραν να αυξήσουν το ποσοστό τους κατά 8 περίπου ποσοστιαίες μονάδες, αποτελώντας ως προορισμός την επιλογή του 1/5 των συνολικών τουριστών κρουαζιέρας παγκοσμίως. Οι υπόλοιποι προορισμοί παρουσιάζουν μικρές αυξομειώσεις που δε μεταβάλλουν ιδιαίτερα τη σχετική αγοραία δύναμή τους.

Διάγραμμα 5 Μερίδια Αγοράς Προορισμών Κρουαζιέρας (2011-2011)



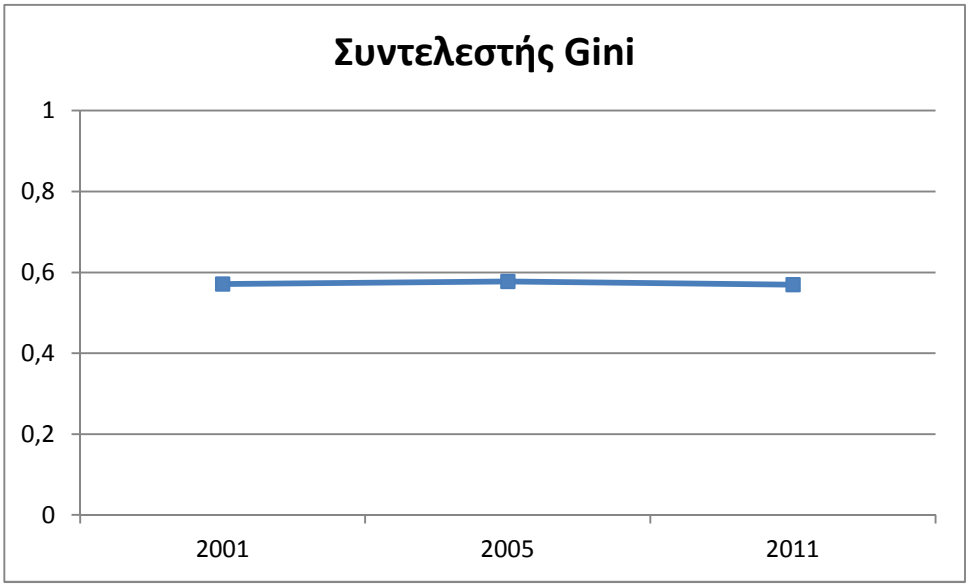
Πηγή: CLIA, 2011;2012; Ιδία Επεξεργασία

Η αύξηση του συνολικού μεταφερόμενου αριθμού επιβατών κρουαζιέρας έδωσε την ευκαιρία σε πολλούς νέο-αναδυόμενους προορισμούς εισέλθουν στην αγορά και σε πολλούς άλλους να διεκδικήσουν ολοένα και μεγαλύτερα μερίδια αγοράς. Ωστόσο, παρά τη σημαντική κινητικότητα των τουριστών κρουαζιέρας η αγορά συνεχίζει διαχρονικά να εμφανίζει μία σχετικά συγκεντρωτική μορφή. Χαρακτηριστικό σε αυτό είναι το Διάγραμμα 6 όπου παρουσιάζεται η εξέλιξη των τιμών του συντελεστή Gini[1] ο οποίος αποτελεί ένα μέτρο

[1] Ο συντελεστής Gini χρησιμοποιείται για να αποτυπώσει την ποσοστιαία παρεκτροπή μιας κατανομής σε σχέση με το πρότυπο μιας ισοκατανομής. Αποτελεί τη μαθηματική έκφραση της καμπύλης Lorenz. Ο υπολογισμός του δείκτη Gini προκύπτει από την παρακάτω εξίσωση:

της συγκέντρωσης που παρουσιάζει η κατανομή των τουριστών στους διάφορους προορισμούς. Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 6 καθίσταται σαφές πως η τιμή του δείκτη ουσιαστικά παραμένει αμετάβλητη, προσεγγίζοντας την τιμή 0,6. Το αποτέλεσμα αυτό υποδεικνύει πως η αύξηση του διεθνούς επιβατικού έργου συνεχίζει να ωφελεί πρωτίστως τους δύο δημοφιλέστερους προορισμούς, την Καραϊβική και τη Μεσόγειο, οι οποίες καταφέρνουν να διατηρούν μια ηγετική θέση στην αγορά της κρουαζιέρας.

Διάγραμμα 6 Διαχρονικές Τιμές του Συντελεστή Gini των Προορισμών Κρουαζιέρας



Πηγή: Clia, 2011;2012; Ιδία Επεξεργασία

Η ανάλυση που προηγήθηκε κατέδειξε τις σύγχρονες διεθνείς εξελίξεις στην αγορά του τουρισμού κρουαζιέρας. Ο κλάδος παρουσιάζει συνεχή ανάπτυξη η οποία σταδιακά

$$G_j = 0,5\sum_{i=1}^{N}\left|X_i - Y_i\right| \qquad (1)$$

Όπου,

G_j = *ο συντελεστής Gini για το λιμενικό σύστημα j*

X = *το συσσωρευτικό ποσοστό του αριθμού των λιμένων ως το λιμένα i*

Y = *το συσσωρευτικό ποσοστό του μεριδίου αγοράς όλων των λιμένων μέχρι το λιμένα i*

N = *είναι ο συνολικός αριθμός των λιμένων στο σύστημα.*

Ο δείκτης Gini παίρνει τιμές στο διάστημα 0< G_j *<1. Τιμές του δείκτη κοντά στο 1 φανερώνουν μια συγκεντρωτική δομή της αγοράς ενώ αντίθετα τιμές κοντά στο 0 φανερώνουν μια ισοκατανομή της διακίνησης. Στην παρούσα διατριβή θα χρησιμοποιηθεί ο δείκτης Gini για την κατασκευή ενός κανονικοποιημένου ως προς τον αριθμό των παρατηρήσεων δείκτη συγκέντρωσης. Ο δείκτης αυτός εκφράζεται από τον τύπο (Νιαβής, 2012):*

$$CG = \frac{N}{N-1}G_j \qquad (2)$$

διαχέεται σε όλες τις ηπείρους καθιερώνοντας τον τουρισμό κρουαζιέρας ως έναν από τους πυλώνες του παγκόσμιου τουρισμού. Νέες εταιρείες εισέρχονται στον ανταγωνισμό προσφοράς ταξιδιών κρουαζιέρας, ενώ ταυτόχρονα το προϊόν διαφοροποιείται μέσω της ναυπήγησης πολυτελών πλοίων, της παροχής υπηρεσιών υψηλών προδιαγραφών και της εκτέλεσης εναλλακτικών δρομολογίων. Στις επόμενες ενότητες η μελέτη θα επικεντρωθεί χωρικά στον Ευρωπαϊκό και δη στο Μεσογειακό χώρο με σκοπό την καταγραφή των σύγχρονων εξελίξεων και των αναπτυξιακών προοπτικών που παρουσιάζει ο κλάδος, εστιάζοντας, τόσο στη μεριά της ζήτησης, όσο και της προσφοράς υπηρεσιών κρουαζιέρας.

1.3 Ο Κλάδος της Κρουαζιέρας στην Ευρώπη

Στην παρούσα ενότητα θα καταγραφούν και θα αναλυθούν όλες οι σύγχρονες εξελίξεις του κλάδου της κρουαζιέρας στον Ευρωπαϊκό χώρο. Η έρευνα θα κινηθεί σε διαφορετικές κατευθύνσεις με σκοπό την ολοκληρωμένη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Αρχικώς, θα αναλυθεί η διάρθρωση της ζήτησης υπηρεσιών κρουαζιέρας για τους Ευρωπαϊκούς προορισμούς. Στη συνέχεια η έρευνα θα εστιάσει στους παράγοντες προσφοράς των συγκεκριμένων τουριστικών υπηρεσιών αναλύοντας την αγορά των εταιρειών διοργάνωσης ταξιδιών κρουαζιέρας στην Ευρώπη, καθώς και τις επιδόσεις αναφορικά με την επιβατική κίνηση των περιοχών υποδοχής των τουριστών. Τέλος, θα εξεταστεί ο αντίκτυπος του τουρισμού κρουαζιέρας στις οικονομίες των Ευρωπαϊκών χωρών.

1.3.1 Η Διάρθρωση της Ζήτησης Υπηρεσιών Κρουαζιέρας στην Ευρώπη

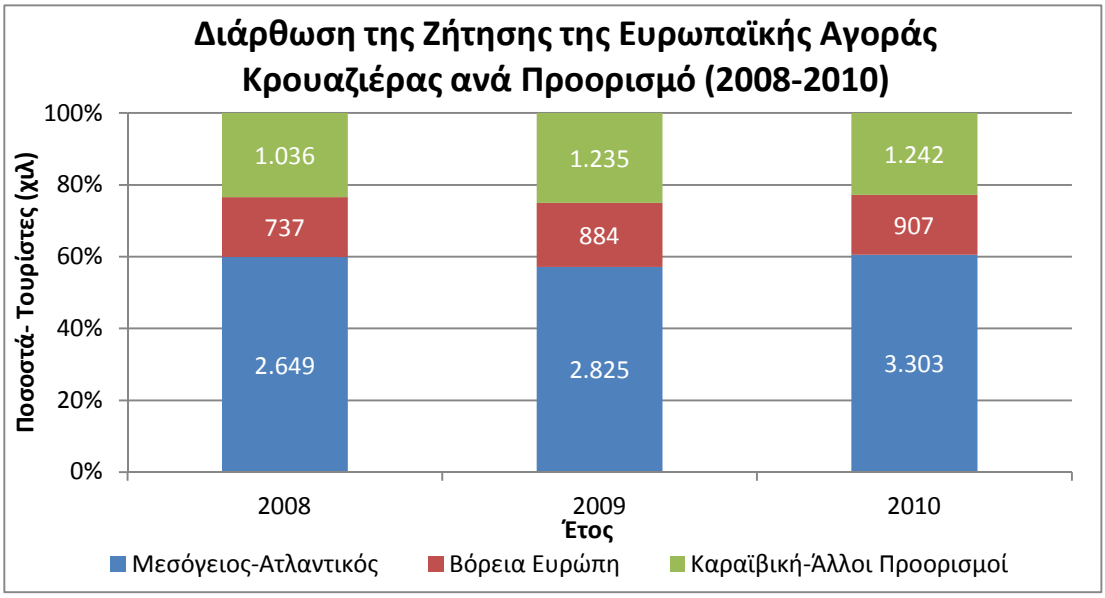
1.3.1.1 Τα Αναπτυξιακά Χαρακτηριστικά και ο Βαθμός Διείσδυσης του Τουρισμού Κρουαζιέρας στις Αγορές της Ευρώπης

Όπως προαναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα η ζήτηση τουρισμού κρουαζιέρας στην Ευρώπη την τελευταία δεκαετία χαρακτηρίζεται από συνεχή αύξηση. Η ζήτηση για κρουαζιέρα από τους Ευρωπαίους πολίτες είναι φανερό πως επηρεάζεται από τις πιέσεις που ασκεί η παρατεταμένη οικονομική ύφεση που παρατηρείται στην Ευρώπη. Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε, η διείσδυση του συγκεκριμένου τρόπου διακοπών στις προτιμήσεις των πολιτών της Ευρώπης είναι ακόμη χαμηλή, γεγονός που εξασφαλίζει υψηλά περιθώρια

ανάπτυξης για τον τουρισμό κρουαζιέρας. Συνεπώς, με τις κατάλληλες προωθητικές ενέργειες και με την παροχή ανταγωνιστικών πακέτων διακοπών κρουαζιέρας ο κλάδος προσελκύει σταδιακά ολοένα και περισσότερους νέους καταναλωτές, με συνέπεια να αντιστέκεται στις υφεσιακές πιέσεις και να παρουσιάζει θετικούς ετήσιους ρυθμούς ανάπτυξης οι οποίοι διαφάνηκαν στο Σχήμα 1-2 (EEC, 2012; 2013).

Η πλειονότητα των Ευρωπαίων τουριστών προτιμά τα πακέτα κρουαζιέρας με προορισμούς την Ευρώπη. Όπως διαφαίνεται από τα στοιχεία του Διαγράμματος 7, το μεγαλύτερο μέρος των τουριστών προσελκύει η Μεσόγειος, η οποία αποτελεί διαχρονικά τον πιο δημοφιλή τουριστικό προορισμό κρουαζιέρας, καθώς έξι στους δέκα ευρωπαίους που αποφασίζουν να συμμετέχουν σε μια κρουαζιέρα επιλέγουν τη Μεσόγειο. Χαρακτηριστικά αναφέρεται πως το 2010 περισσότεροι από 3 εκ. Ευρωπαίοι τουρίστες επέλεξαν μια κρουαζιέρα στη Μεσόγειο. Αν στους Ευρωπαίους τουρίστες που προτιμούν τη Μεσόγειο προστεθούν και αυτοί που κατευθύνονται σε προορισμούς όπως, η Βόρεια Ευρώπη και οι περιοχές της Ευρώπης που βρέχονται από τον Ατλαντικό, τότε το ποσοστό που κατέχουν οι ευρωπαϊκοί προορισμοί γενικώς στις προτιμήσεις των Ευρωπαίων ξεπερνά το 70% καθ' όλη την τριετία 2008-2010. Το ποσοστό αυτό μάλιστα ξεπέρασε το 77% το 2010. Από την άλλη, πρέπει να σημειωθεί πως και τα ποσοστά των Ευρωπαίων που δεν επιλέγουν την Ευρώπη για κρουαζιέρα είναι σημαντικά, καθώς την περίοδο 2008-2010 κυμαινόταν γύρω στο 25%. Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 7 φαίνεται καθαρά πως ετησίως περισσότεροι από 1 εκ. Ευρωπαίοι επιλεγούν να συμμετέχουν σε κρουαζιέρες εκτός της Ευρώπης. Τέλος, η σχετική σταθερότητα των ποσοστών προτιμήσεων των προορισμών την τριετία, υποδεικνύει πως η αύξηση των Ευρωπαίων τουριστών κρουαζιέρας κατανέμεται σχεδόν αναλογικά στους προορισμούς εντός και εκτός Ευρώπης.

Διάγραμμα 7 Διάρθρωση της Ζήτησης της Ευρωπαϊκής Αγοράς Κρουαζιέρας ανά Προορισμό (2008-2010)



Πηγή: ECC, 2012α; Ιδία Επεξεργασία

Στον Πίνακα 1 παρουσιάζεται η ετήσια ζήτηση για ταξίδια κρουαζιέρας στις κυριότερες αγορές της Ευρώπης για την περίοδο 2003-2011. Κυρίαρχη αγορά για ταξίδια κρουαζιέρας αποτελεί διαχρονικά η αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου. Το 2011 1,7 εκ. κάτοικοι του Ηνωμένου Βασιλείου συμμετείχαν σε ταξίδια κρουαζιέρας, όταν το 2003 οι κάτοικοι που επέλεξαν το συγκεκριμένο είδος ταξιδιού δεν ξεπερνούσαν το 1 εκ. Σημαντικές επιδόσεις εμφανίζει και η αγορά της Γερμανίας καθώς από το 2009 και έπειτα τα ταξίδια κρουαζιέρας προσελκύουν σταθερά πάνω από 1 εκ. Γερμανούς. Τις επιδόσεις των δύο προαναφερθέντων αγορών ακολουθεί η Ιταλία καθώς το 2011 οι κάτοικοι οι οποίοι συμμετείχαν σε κρουαζιέρες προσέγγισαν το 1 εκ. Τέταρτη μεγαλύτερη αγορά είναι η Ισπανία η οποία το 2011 ξεπέρασε τους 700 χιλ. τουρίστες κρουαζιέρας. Τη χαμηλότερη ζήτηση από τις χώρες με τη μεγαλύτερη δραστηριότητα στον κλάδο της κρουαζιέρας παρουσιάζουν η Αυστρία και η Ελβετία, οι οποίες όμως κατάφεραν να ξεπεράσουν το φράγμα των 100 χιλ. κρατήσεων το 2011. Οι υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης το 2011 παρουσίασαν συνολική ζήτηση που ξεπέρασε τις 220 χιλ. κρατήσεις, ενώ πρέπει να αναφερθεί πως σημαντικές επιδόσεις καταγράφει και η Ρωσία η οποία το 2011 ξεπέρασε τις 120 χιλ. κρατήσεις κρουαζιέρας.

Πίνακας 1 Η Ζήτηση για Κρουαζιέρα στις Ευρωπαϊκές Χώρες (2003-2011) (χιλ. επιβάτες)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Η.Β.	964	1.029	1.071	1.204	1.335	1.477	1.533	1.622	1.700
Γερμανία	537	583	639	705	763	907	1.027	1.219	1.388
Ιταλία	346	400	514	517	640	682	799	889	923
Ισπανία	307	300	379	391	518	497	587	645	703
Γαλλία	212	222	233	242	280	310	347	387	441
Σκανδιναβία	54	56	42	62	94	123	173	168	306
Κάτω Χώρες	42	41	42	64	82	92	110	126	159
Αυστρία	35	38	39	44	52	59	80	93	104
Ελβετία	47	50	51	56	64	65	76	91	121
Υπόλοιπες	127	115	117	123	175	211	213	212	224
Σύνολο	**2.671**	**2.835**	**3.126**	**3.409**	**4.004**	**4.422**	**4.944**	**5.452**	**6.069**

Πηγή: ECC, 2011b; 2013

Από τα στοιχεία του Πίνακα 1 διαφαίνεται πως η εξέλιξη της ετήσιας ζήτησης για τουρισμό κρουαζιέρας στις διάφορες χώρες παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις, με συνέπια οι διάφορες χώρες να παρουσιάζουν διαφορετική δυναμική ως προς την ανάπτυξη της εγχώριας αγοράς. Χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία του Διαγράμματος 8 όπου διαφαίνονται οι μέσοι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης των διαφορετικών αγορών της Ευρώπης για την περίοδο 2003-2011. Αδιαμφισβήτητα, οι κυρίαρχες Ευρωπαϊκές αγορές κρουαζιέρας δεν παρουσιάζουν την ίδια δυναμική. Πιο συγκεκριμένα, οι ρυθμοί ανάπτυξης των μικρότερων αγορών εμφανίζουν σαφώς μεγαλύτερους ρυθμούς ετήσιας αύξησης της ζήτησης από τις ήδη ανεπτυγμένες αγορές. Εξαίρεση αποτελεί η Ελβετία η οποία υπολείπεται σε ρυθμούς ανάπτυξης της Ιταλίας. Τις μεγαλύτερες επιδόσεις κατέγραψε η αγορά της Σκανδιναβίας η οποία παρουσιάζει ετήσια αύξηση των τουριστών κρουαζιέρας που ξεπερνά το 25% κατά μέσο όρο. Επίσης, σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης παρουσιάζουν οι χώρες της Benelux και η Αυστρία καθώς αυτοί ξεπερνούν κατά μέσο όρο το 15%. Το μικρότερο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης στην περίοδο 2003-2011 παρουσιάζει το Ηνωμένο Βασίλειο, καθώς αυτός κυμαίνεται στο 7%. Τα παραπάνω ευρήματα καθιστούν σαφές πως η αγορά της κρουαζιέρας στην Ευρώπη βρίσκεται σε πλήρη ανάπτυξη. Από τη μία πλευρά βρίσκονται οι χώρες με μεγάλα μερίδια αγοράς και σχετικά χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και από την άλλη οι χώρες όπου διαθέτουν μικρότερα μερίδια αγοράς και παρουσιάζουν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Αναμφισβήτητα, κλειδί για την ανάπτυξη της αγοράς σε κάθε χώρα είναι το κατά πόσο ο συγκεκριμένος τρόπος διακοπών θα ενσωματωθεί στις συνήθειες ολοένα και περισσότερων κατοίκων.

Διάγραμμα 8 Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Ανάπτυξης Ευρωπαϊκών Αγορών (2003-2011)

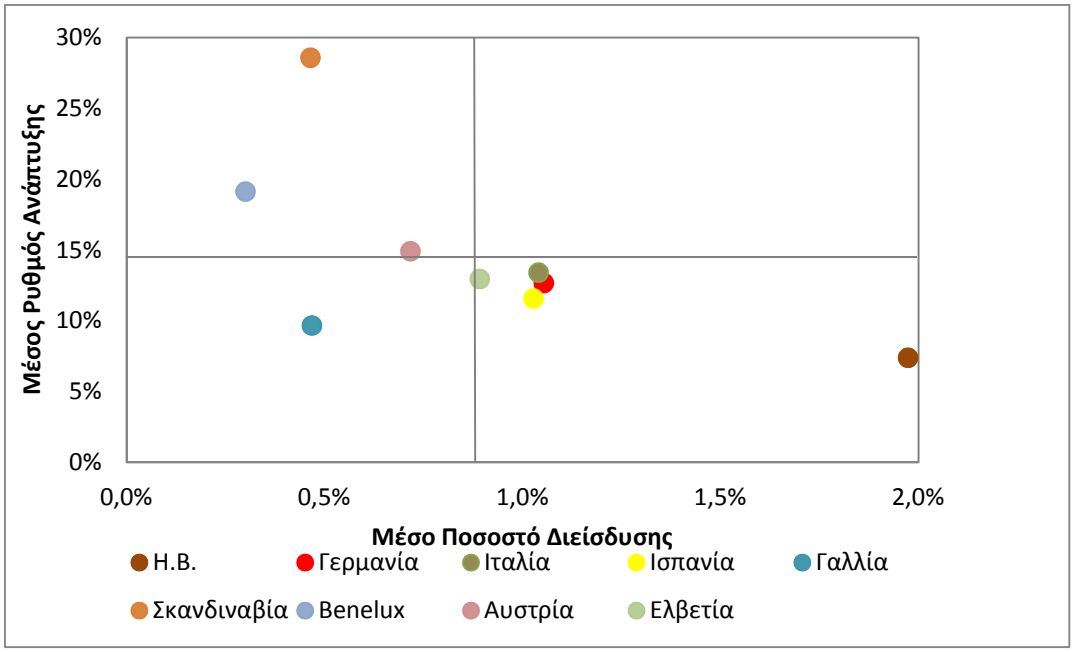
Πηγή: ECC, 2011b; 2013; Ίδιοι Υπολογισμοί

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω είμαστε σε θέση να αντιληφθούμε την πραγματική δυναμική των μεγαλύτερων Ευρωπαϊκών χωρών-αγορών με τη βοήθεια του Διαγράμματος 9. Στο συγκεκριμένο σχήμα αποτυπώνεται γραφικά η σχετική θέση της κάθε χώρας ως προς τις επιδόσεις της στον κλάδο της κρουαζιέρας με βάση τους ρυθμούς ανάπτυξης που επιδεικνύει καθώς και με το ποσοστό των κατοίκων που επιλεγούν το συγκεκριμένο τρόπο διακοπών ως προς το σύνολο του πληθυσμού της. Πιο συγκεκριμένα, στο Διάγραμμα 9 παρουσιάζεται ένα σύστημα αξόνων στο οποίο ο οριζόντιος άξονας παρουσιάζει τη μέση διείσδυση της αγοράς κρουαζιέρας ως προς τον πληθυσμό της κάθε χώρας και ο κάθετος το μέσο ρυθμό ανάπτυξης της ζήτησης για κρουαζιέρα για την περίοδο 2003-2011.

Από τα στοιχεία του διαγράμματος διαφαίνεται πως οι αγορές κρουαζιέρας παρουσιάζουν δύο βασικές μορφές ανάπτυξης. Στην πρώτη κατηγορία κατατάσσονται οι αγορές που η προβολή τους στο διάγραμμα βρίσκεται στο κάτω δεξιά πεδίο του νοητού άξονα που σχηματίζουν οι ευθείες των μέσων επιδόσεων των δύο δεικτών υπό εκτίμηση. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι αγορές του Ηνωμένου Βασιλείου, της Γερμανίας, της Ιταλίας, της Ισπανίας και οριακά της Ελβετίας. Αυτές οι αγορές παρουσιάζουν διείσδυση

μεγαλύτερη του Ευρωπαϊκού μέσου όρου (0,9%) και σχετικά χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης οι οποίοι κυμαίνονται κάτω από το 14% (μέσος ρυθμός ανάπτυξης των Ευρωπαϊκών αγορών κρουαζιέρας). Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί πως και σε αυτή την κατηγορία παρατηρούνται διαφοροποιήσεις αναφορικά με τη δυναμική των αγορών, καθώς όπως είναι ορατό η διείσδυση που παρατηρείται στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι σαφώς μεγαλύτερη από αυτή των άλλων αγορών της κατηγορίας, ενώ ταυτόχρονα οι μέσοι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης της αγοράς του Ηνωμένου Βασιλείου είναι σαφώς χαμηλότεροι από από τους αντίστοιχους ρυθμούς των άλλων χωρών της κατηγορίας.

Διάγραμμα 9 Διείσδυση και Ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών Αγορών Κρουαζιέρας (2003-2011)



Πηγή: ECC, 2011b; 2013; Ίδιοι Υπολογισμοί

Στη δεύτερη κατηγορία κατατάσσονται οι αγορές των οποίων η προβολή βρίσκεται στο επάνω αριστερά πεδίο που σχηματίζουν οι ευθείες των μέσων. Η κατηγορία περιλαμβάνει τη Σκανδιναβική αγορά, τις αγορές της Benelux και την Αυστρία. Ο τουρισμός κρουαζιέρας σε αυτές τις αγορές βρίσκεται χαμηλά στις προτιμήσεις των καταναλωτών, ωστόσο το γεγονός πως οι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης βαίνουν συνεχώς αυξανόμενοι καθ' όλη την περίοδο αναφοράς προμηνύει τη μεγαλύτερη διείσδυση του τουρισμού κρουαζιέρας στις εν λόγω αγορές. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί πως η αγορά με τις χειρότερες προοπτικές είναι η Γαλλία καθώς η προβολή της βρίσκεται στο κάτω αριστερό πεδίο του συστήματος αξόνων. Η προβολή της Γαλλίας οδηγεί στο συμπέρασμα πως η αγορά κρουαζιέρας

αναπτύσσεται με σχετικά χαμηλούς ρυθμούς, ενώ τα ταξίδια κρουαζιέρας ως τρόπος διακοπών προτιμώνται από ελάχιστους Γάλλους πολίτες.

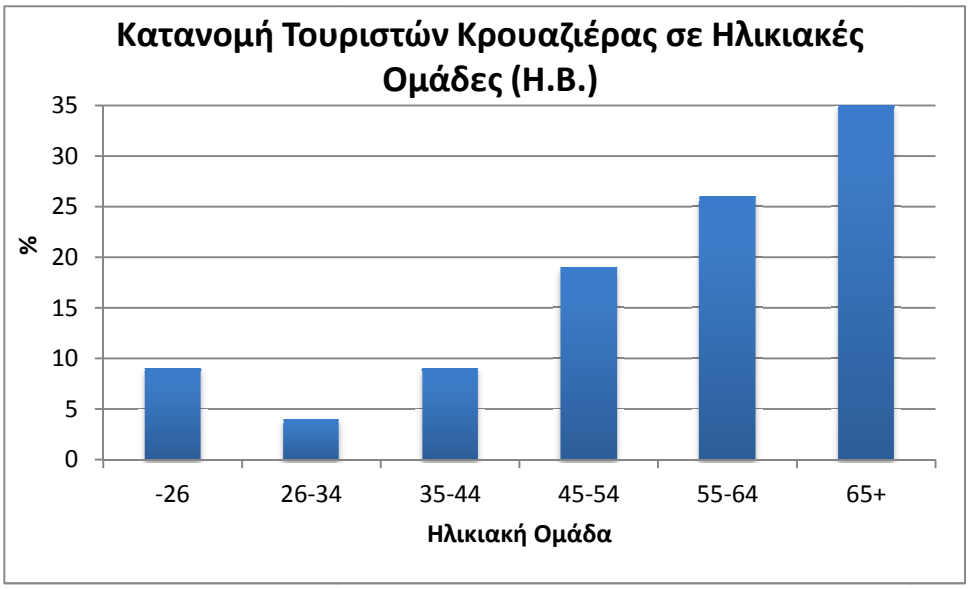
Συμπερασματικά, η αγορά της κρουαζιέρας στην Ευρώπη παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές. Οι περισσότερες χώρες, ακόμη και αυτές των οποίων οι κάτοικοι παρουσιάζουν σχετικά υψηλή προτίμηση προς αυτό το είδος διακοπών παρέχουν σημαντικά περιθώρια περαιτέρω διείσδυσης της κρουαζιέρας. Χαρακτηριστικό αυτού του γεγονότος αποτελεί ο απλός υπολογισμός των δυνητικών συνολικών τουριστών των πιο ανεπτυγμένων αγορών σε ένα υποθετικό σενάριο ποσοστού διείσδυσης της κρουαζιέρας ίσου με του Ηνωμένου Βασιλείου σε όλες τις ανεπτυγμένες αγορές (2%). Ο συνολικός ετήσιος αριθμός τουριστών κρουαζιέρας των εννιά πιο ανεπτυγμένων αγορών σε αυτή την περίπτωση θα άγγιζε τα 7.8 εκ. Το συγκεκριμένο σενάριο πιστοποιεί τις τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου. Ωστόσο, η ανάπτυξη του κλάδου εξαρτάται από τις ευρύτερες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες στην Ευρώπη οι οποίες σαφώς δεν βοηθούν την ανάπτυξη του κλάδου λόγω κυρίως της παρατεταμένης ύφεσης που υφίστανται ακόμη και οι πιο ανεπτυγμένες αγορές, όπως η Ιταλία και η Ισπανία. Επιπρόσθετα, η ανάπτυξη της κρουαζιέρας επηρεάζεται άμεσα από την αποτελεσματικότητα της προσέγγισης των αγορών από τους παράγοντες προσφοράς πακέτων κρουαζιέρας.

1.3.1.2 Το Προφίλ των Τουριστών Κρουαζιέρας

Μια από τις σημαντικότερες παραμέτρους της αγοράς κρουαζιέρας αποτελεί το προφίλ των τουριστών που επιλέγουν το συγκεκριμένο τουριστικό προϊόν. Τα δημογραφικά χαρακτηριστικά και οι προτιμήσεις των χρηστών των υπηρεσιών κρουαζιέρας αποτελούν κρίσιμα στοιχεία τα οποία οι εταιρείες κρουαζιέρας λαμβάνουν σοβαρά υπόψη ώστε να διαφοροποιούν τις προσφερόμενές υπηρεσίες τους. Σημαντικά στοιχεία για το προφίλ των τουριστών κρουαζιέρας στην Ευρώπη προσφέρει το ετήσιο βαρόμετρο της εμπορικής ένωσης κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας του Ηνωμένου Βασιλείου (Passenger Shipping Association) σχετικά με τις συνήθειες και τις προτιμήσεις των χρηστών κρουαζιέρας του Η.Β. που αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά της Ευρώπης. Στη συνέχεια της ανάλυσης θα παρουσιαστούν τα κυριότερα σημεία της εν λόγω έρευνας για το έτος 2011 τα οποία λόγω του μεγέθους της αγοράς του Η.Β. θεωρούνται πως αντιπροσωπεύουν ικανώς το προφίλ του μέσου Ευρωπαίου τουρίστα κρουαζιέρας.

Αναλυτικότερα, σημαντικές πληροφορίες σχετικά με το προφίλ των χρηστών κρουαζιέρας δύνανται να εξαχθούν από τα στοιχεία του Διαγράμματος 10 όπου παρουσιάζεται η κατανομή των επιβατών ανά ηλικιακή ομάδα για το 2011. Η πλειονότητα των επιβατών κρουαζιέρας είναι άτομα ηλικίας άνω των 55 ετών. Η μέση ηλικία ενός τουρίστα κρουαζιέρας υπολογίζεται στα 55,6 έτη. Πιο συγκεκριμένα, το 35% των επιβατών ξεπερνά τα 65 χρόνια ενώ το 26% έχει ηλικία μεταξύ 55-64 έτη. Έντονη προτίμηση στις κρουαζιέρες διαφαίνεται και στους τουρίστες της ηλικιακής ομάδας 45-54, καθώς αυτοί αποτελούν περίπου το 20% των τουριστών κρουαζιέρας το 2011. Σημαντικά χαμηλότερη διείσδυση φαίνεται πως έχει ο συγκεκριμένος τρόπος διακοπών στις νεότερες ηλικίες, καθώς οι τουρίστες κάτω των 44 ετών δεν ξεπερνούν το 22% του συνόλου. Τέλος, τη μικρότερη διείσδυση παρουσιάζει η κρουαζιέρα στην ομάδα 26-34 καθώς μόλις το 4% των τουριστών ανήκουν σε αυτή τη ηλικιακή ομάδα.

Διάγραμμα 10 Κατανομή Τουριστών Κρουαζιέρας σε Ηλικιακές Ομάδες (Η.Β.)



Πηγή: Passenger Shipping Association, 2012; Ιδία επεξεργασία

Πέρα από το ηλικιακά χαρακτηριστικά των χρηστών εξαιρετικό ενδιαφέρον για την κατανόηση του προφίλ των τουριστών παρουσιάζουν και οι προτιμήσεις τους αναφορικά με τα ταξίδια και τους προορισμούς. Αναλυτικότερα, στον Πίνακα 2 παρουσιάζονται οι ισχυρότεροι παράγοντες επιρροής των τουριστών κατά την επιλογή των πακέτων κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, στις δύο στήλες του Πίνακα 2 παρουσιάζονται με τη μορφή ποσοστών οι αποκρίσεις των χρηστών στον καθορισμό των τριών κυριότερων παραγόντων που λαμβάνουν υπόψη κατά την επιλογή του πακέτου κρουαζιέρας. Οι δύο ερωτήσεις

αφορούσαν στον καθορισμό των παραγόντων που λαμβάνονται υπόψη κατά την επιλογή τόσο της διαδρομής όσο και του κρουαζιερόπλοιου. Ο ισχυρότερος παράγοντας επιλογής πλοίου είναι η σχέση χρησιμότητας και τιμής (Value for Money), καθώς το 67% των τουριστών επιλέγει το πλοίο με βάση αυτό το δείκτη. Σημαντικούς παράγοντες επιπλέον αποτελούν η ποιότητα των υπηρεσιών και η επάρκεια των δραστηριοτήτων εν πλω καθώς περισσότερο από 20% των επιβατών δίνουν βαρύτητα σε αυτούς τους παράγοντες. Μικρότερη, αλλά σημαντική βαρύτητα δείχνουν να προσδίδουν οι χρήστες και στις προσφορές των εταιρειών, τόσο σε αυτές που αφορούν στην τιμή του ταξιδιού, όσο και σε αυτές που αφορούν τα πακέτα all-inclusive.

Πίνακας 2 Παράγοντες Επιλογής Πλοίου και Ταξιδίου Επιβατών (Η.Β.)

Λόγοι Επιλογής Πλοίου	%	Λόγοι Επιλογής Διαδρομής	%
Σχέση Χρησιμότητας Τιμής	67	Προορισμοί	69
Υπηρεσίες Εν πλω	29	Ευχάριστη Προηγούμενη Εμπειρία	64
Ατμόσφαιρα Εν Πλω	26	Ημέρα Αναχώρησης	31
Ποιότητα Γευμάτων	26	Διάρκεια	22
Δραστηριότητες Εν Πλω	25	Διαθεσιμότητα Πτήσεων	22
Ειδική Συγκυρία	20	Συμμετοχή Χωρίς Πτήση	21
All-inclusive	19	Δοκιμή Άλλης Εταιρείας	9
Ειδική Προσφορά	17	Προσωπική Σύσταση	9

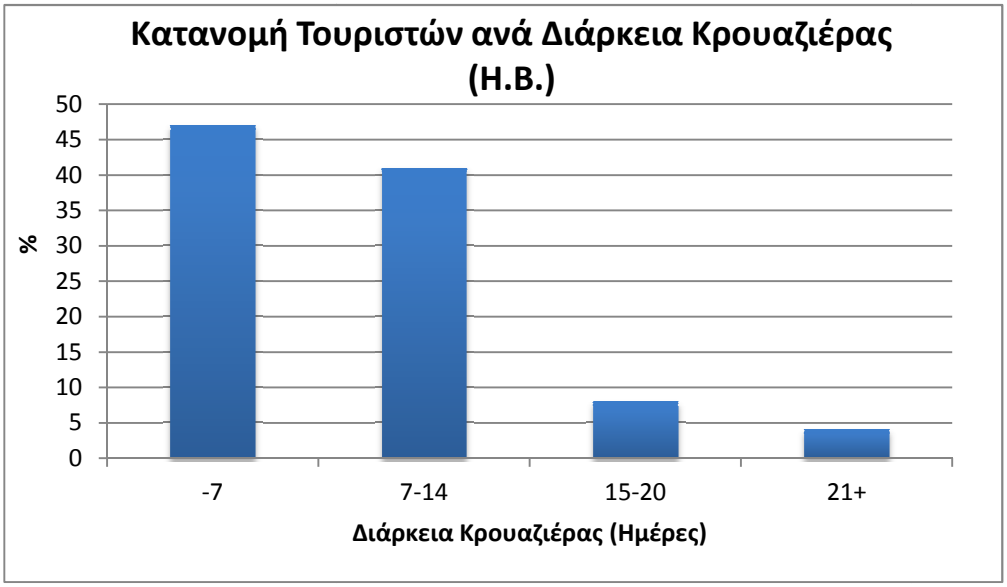
Πηγή: Passenger Shipping Association, 2012; Ιδία επεξεργασία

Από την άλλη, ο ισχυρότερος παράγοντας επιρροής κατά την επιλογή των διαδρομών φαίνεται πως είναι οι προορισμοί που εντάσσονται σε κάθε προσφερόμενο πακέτο. Το 69% των τουριστών επιλέγει το πακέτο κρουαζιέρας με βάση τους ενδιάμεσους σταθμούς που περιλαμβάνει. Από την άλλη, εξίσου σημαντικός παράγοντας επιλογής είναι η προηγούμενη εμπειρία από εταιρεία που διοργανώνει την κρουαζιέρα. Περίπου το 65% των τουριστών δίνουν σημαντική βαρύτητα στην αξιοπιστία των εταιρειών που επιλέγουν. Επιπρόσθετα, σημαντικοί παράγοντες θεωρούνται και οι ημερομηνίες των προσφερόμενων πακέτων, καθώς το 31% των επιβατών επιλέγει την κρουαζιέρα με βάση την ημέρα αναχώρησης και το 22% με βάση τη διάρκειά της. Πολλοί από τους επιβάτες επιλέγουν την κρουαζιέρα με βάση την αφετηρία της. Περίπου ο ένας στους πέντε τουρίστες συνυπολογίζει τον τρόπο

πρόσβασης στο λιμένα αφετηρίας και τερματισμού εστιάζοντας στο αν αυτός διαθέτει εύκολη αεροπορική πρόσβαση. Επιπλέον, το ίδιο ποσοστό επιλέγει κρουαζιέρες των οποίων η βάση δύναται να προσεγγιστεί χωρίς τη χρήση αεροπλάνου. Τέλος, μικρότερη βαρύτητα δίνουν οι τουρίστες σε παράγοντες όπως, η δυνατότητα δοκιμής νέας εταιρείας κρουαζιέρας και οι προσωπικές συστάσεις από γνωστούς τους.

Η πλειονότητα των χρηστών δείχνει να προτιμά τις μικρότερης διάρκειας κρουαζιέρες. Αυτό διαφαίνεται από τα δεδομένα του Διαγράμματος 11 όπου παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή των επιβατών με βάση τη διάρκεια της κρουαζιέρας που επιλέγουν. Πιο συγκεκριμένα, το 47% των τουριστών επιλέγουν κρουαζιέρες με διάρκεια μικρότερη των επτά ημερών. Επιπλέον, ένα σημαντικό κομμάτι της επιβατικής κίνησης το οποίο ξεπερνά ελαφρώς το 40% διοχετεύεται σε κρουαζιέρες μέσης διάρκειας που κυμαίνονται μεταξύ επτά και δεκατεσσάρων ημερών. Τέλος, το 8% επιλέγει κρουαζιέρες μεταξύ 15 και 20 ημερών, ενώ μόλις το 4% των τουριστών πραγματοποιεί ταξίδια κρουαζιέρας διάρκειας μεγαλύτερης των 21 ημερών. Τα ευρήματα αυτά επιβεβαιώνονται και από τη μελέτη των Rodriguez and Notteboom (2012) οι οποίοι υπολόγισαν πως η μέση διάρκεια των ταξιδιών κρουαζιέρας είναι οι επτά μέρες.

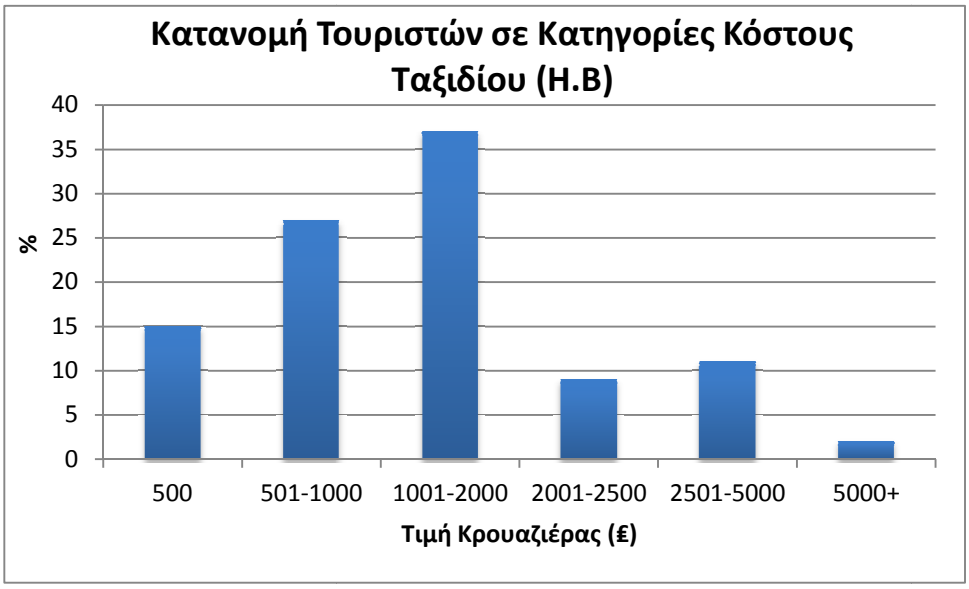
Διάγραμμα 11 Κατανομή Τουριστών ανά Διάρκεια Κρουαζιέρας (Η.Β.)



Πηγή: Passenger Shipping Association, 2012; Ιδία επεξεργασία

Κλείνοντας την ανάλυση του προφίλ των χρηστών θα πρέπει να γίνει αναφορά και στις δαπάνες των χρηστών για τη συμμετοχή σε ταξίδια κρουαζιέρας. Στο Διάγραμμα 12 παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή των επιβατών ανά κατηγορίες τιμών κρουαζιέρας. Η πλειονότητα των επιβατών προτιμά κρουαζιέρες με κόστος που κυμαίνεται μεταξύ 1.000€ και 2.000€, καθώς το 37% των συνολικών επιβατών επέλεξε κρουαζιέρα που κατατάσσεται σε αυτή την κατηγορία τιμής. Σημαντικά ποσοστά τουριστών προσελκύουν και οι οικονομικότερες κρουαζιέρες καθώς το 27% των επιβατών επέλεξε κρουαζιέρα με κόστος μεταξύ 501€ και 1.000€ ενώ το 15% επέλεξε κρουαζιέρες των οποίων η τιμή συμμετοχής δεν ξεπερνούσε τις 500€. Μικρότερα ποσοστά προσέλκυσης επιβατών παρουσιάζουν οι κρουαζιέρες με κόστος συμμετοχής μεταξύ 2001€ και 5000€, καθώς προσελκύουν το 20% της επιβατικής κίνησης. Τη μικρότερη προτίμηση παρουσιάζουν οι κρουαζιέρες πολυτελείας, καθώς το ποσοστό των επιβατών που κλείνουν πακέτα κρουαζιέρας με κόστος άνω των 5000€ δεν ξεπερνά το 2%. Κλείνοντας, θα πρέπει να αναφερθεί πως η μέση δαπάνη των επιβατών για τη συμμετοχή σε μια κρουαζιέρα το 2011 έφτασε τις 1.434€.

Διάγραμμα 12 Κατανομή Τουριστών σε Κατηγορίες Κόστους Ταξιδίου (Η.Β.)



Πηγή: Passenger Shipping Association, 2012; Ιδία επεξεργασία

1.3.2 Η Διάρθρωση της Προσφοράς Υπηρεσιών Κρουαζιέρας στην Ευρώπη

1.3.2.1 Η Προσφορά Ταξιδιών Κρουαζιέρας στην Ευρώπη

Η ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής αγοράς κρουαζιέρας και το αυξημένο ενδιαφέρον των τουριστών για τους Ευρωπαϊκούς προορισμούς και ιδιαίτερα για αυτούς της Μεσογείου επέφεραν την κατακόρυφη αύξηση της δραστηριότητας των ναυτιλιακών εταιρειών στην περιοχή. Πλέον στην Ευρώπη δραστηριοποιούνται, τόσο οι Ευρωπαϊκές εταιρείες, όσο και εταιρείες με έδρες εκτός Ευρώπης οι οποίες, είτε απευθείας είτε μέσω θυγατρικών εταιρειών διεκδικούν μερίδια αγοράς στην περιοχή. Στον Πίνακα 3 καταγράφονται αναλυτικά ο αριθμός των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη, οι έδρες τους και το μέγεθος τους στόλου που διατίθεται για τη διενέργεια ταξιδιών κρουαζιέρας στην Ευρώπη.

Το 2011 στην Ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας δραστηριοποιήθηκαν συνολικά 66 εταιρείες, παρέχοντας στόλο 196 κρουαζιερόπλοιων, συνολικής χωρητικότητας 240,2 χιλ. κλινών. Από το σύνολο των εταιρειών περίπου το 62% αυτών λειτουργούν με έδρα τους την Ευρώπη, ενώ οι Ευρωπαϊκές εταιρείες διέθεταν το 2011 το 61% του στόλου και το 60% της συνολικής δυναμικότητας κλινών στην Ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας. Τα παραπάνω στοιχεία καταδεικνύουν το μεγάλο ανταγωνισμό που δέχονται οι Ευρωπαϊκές εταιρείες από τις εταιρείες εκτός Ευρώπης και κυρίως από αυτές με έδρα τη Β. Αμερική, καθώς οι μη Ευρωπαϊκές εταιρίες ελέγχουν πλέον περίπου το 40% της Ευρωπαϊκής αγοράς. Ο αυξημένος ανταγωνισμός προέρχεται κυρίως από την ισχυρή τάση διεθνοποίησης του κλάδου, η οποία αναμένεται να ενδυναμωθεί περαιτέρω με τη λειτουργία του νεοσύστατου παγκόσμιου φορέα εταιρειών κρουαζιέρας (CLIA) ο οποίος αναμένεται να ενσωματώσει όλες τις κατά τόπους ενώσεις εταιρειών κρουαζιέρας.

Πίνακας 3 Οι Εταιρείες Κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2011)

	Εταιρείες	Στόλος	Κλίνες
Ευρωπαϊκές	41	120	143.200
Μη Ευρωπαϊκές	25	76	97.000
Σύνολο	66	196	240.200

Πηγή: ECC, 2012; Ιδία Επεξεργασία

Η χωρική κατανομή της δραστηριότητας των εταιρειών στην Ευρώπη παρουσιάζεται στον Πίνακα 4. Τη μεγαλύτερη συγκέντρωση δραστηριοτήτων παρουσιάζει η Μεσόγειος. Το 2011 χρησιμοποιήθηκαν για κρουαζιέρες στη Μεσόγειο και τα νησιά του Ατλαντικού 114 πλοία Ευρωπαϊκών εταιρειών και 57 πλοία μη Ευρωπαϊκών εταιρειών μέσης δυναμικότητας 1295

κλινών. Από την άλλη, στη Β. Ευρώπη χρησιμοποιήθηκαν 59 πλοία Ευρωπαϊκών και 29 μη Ευρωπαϊκών εταιρειών κρουαζιέρας με μέση δυναμικότητα 1090 κλίνες. Αν και η απευθείας σύγκριση των διαφορετικών χωρικών ενοτήτων αναφορικά με τη δραστηριότητα που συγκεντρώνουν καθίσταται αδύνατη λόγω κυρίως της μεταφοράς πλοίων σε διαφορετικές διαδρομές, τα στοιχεία του πίνακα αποτελούν μια ένδειξη της μεγαλύτερης ελκυστικότητας της Μεσογείου.

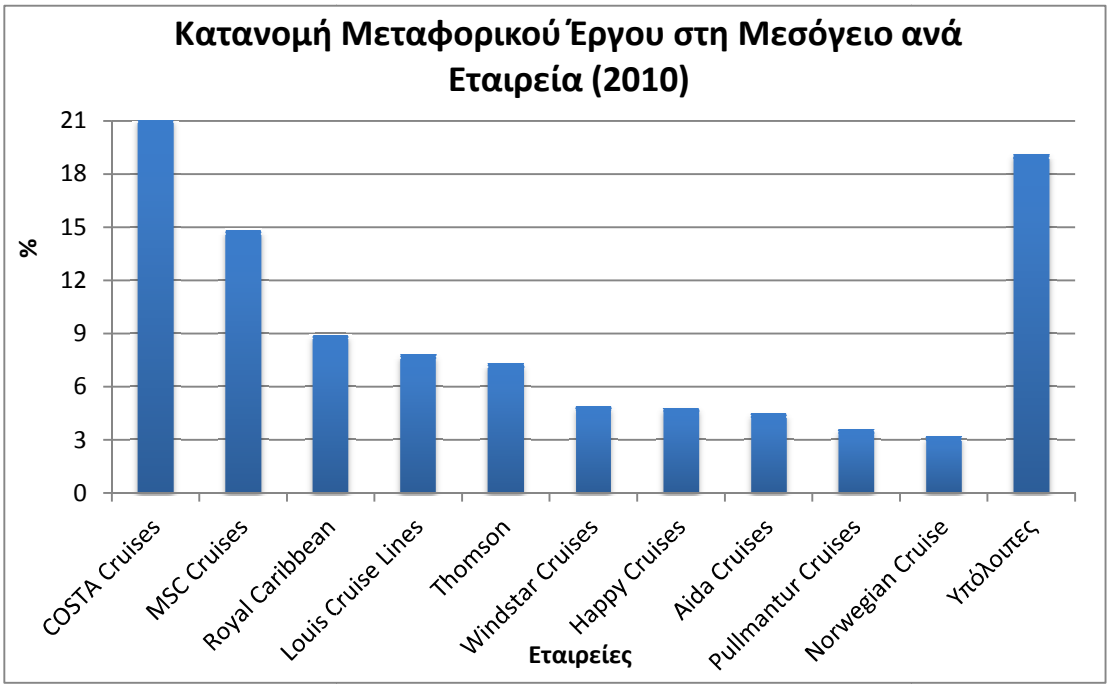
Πίνακας 4 Η Χωρική Διασπορά της Κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2011)

	Στόλος		**Μ.Ο.**
	Ευρωπαϊκές	Μη Ευρωπαϊκές	**Κλίνες/Πλοίο**
Μεσόγειος*	114	57	1295
Β. Ευρώπη	59	29	1090
***Συμπεριλαμβάνονται και τα Νησιά του Ατλαντικού**			

Πηγή: ECC, 2012; Ιδία Επεξεργασία

Αναλυτικότερα συμπεράσματα σχετικά με τη δραστηριότητα των εταιρειών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο δύναται να εξαχθούν με την ανάλυση των στοιχείων του Διαγράμματος 13. Στο Διάγραμμα 13 παρουσιάζονται με τη μορφή διαγράμματος οι κρουαζιέρες που πραγματοποίησε η κάθε εταιρεία στη Μεσόγειο το 2010 εκφρασμένες ως ποσοστό επί του συνόλου των κρουαζιέρων που πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή το ίδιο έτος. Κυρίαρχη εταιρεία αναδεικνύεται η Costa Cruises, καθώς το 21% των συνολικών κρουαζιέρων που πραγματοποιήθηκαν στη Μεσόγειο το 2010 εκτελέστηκε από τη συγκεκριμένη εταιρεία. Τις επιδόσεις της Costa Cruises ακολουθεί η MSC Cruises με ποσοστό συμμετοχής στο συνολικό μεταφορικό έργο που αγγίζει το 15%.

Διάγραμμα 13 Κατανομή Μεταφορικού Έργου στη Μεσόγειο ανά Εταιρεία (2010)



Πηγή: Marušić et Al, 2012; Ιδία Επεξεργασία

Οι δύο κορυφαίες εταιρείες λειτουργούν με έδρα τους την Ιταλία. Η μεν πρώτη αποτελεί θυγατρική της αμερικανικών συμφερόντων Carnival Cruise Lines ενώ η δεύτερη αποτελεί ανεξάρτητη εταιρεία. Η τρίτη σε επιδόσεις εταιρεία είναι η αμερικανικών συμφερόντων Royal Caribbean καθώς διοργάνωσε περίπου το 9% των κρουαζιέρων στη Μεσόγειο. Ακολουθούν σε επιδόσεις η Κυπριακών συμφερόντων Louis Cruise Lines και η βρετανικών συμφερόντων Thomson Cruises με μερίδιο αγοράς 7,8% και 7,3% αντίστοιχα. Στο διάγραμμα διαφαίνονται και άλλες εταιρείες όπως η Windstar Cruises, η Happy Cruises, η Aida Cruises, η Pullmantur Cruises και η Norwegian Cruise με μικρότερο μεταφορικό έργο το οποίο δε ξεπερνά το 5% επί του συνόλου για καμία εταιρεία. Τέλος, το συνολικό μεταφορικό έργο των μικρότερων εταιρειών κυμαίνεται στο 19% του συνολικού μεταφορικού έργου στη Μεσόγειο.

1.3.2.2 Η Προσφορά Προορισμών Κρουαζιέρας

Οι προορισμοί και τα λιμάνια που συμπεριλαμβάνονται σε κάθε ταξίδι κρουαζιέρας αποτελούν βασικό μέρος της διάθρωσης της προσφοράς του προϊόντος του τουρισμού της κρουαζιέρας. Ουσιαστικά, παρά την επιρροή που ασκούν οι διαθέσιμες δραστηριότητες και ανέσεις ενός πλοίου στις τελικές αποφάσεις των τουριστών για επιλογή ενός πακέτου

κρουαζιέρας, τα λιμάνια και οι περιοχές που περιλαμβάνονται στις προγραμματισμένες διαδρομές αποτελούν εξίσου σημαντικό επιλογής του πακέτου διακοπών των καταναλωτών και αναγκαία συνθήκη για τη βελτιστοποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων του στόλου των εταιρειών (Rodrigue and Notteboom, 2013). Στην προσπάθεια μεγιστοποίησης της ωφέλειας των τουριστών οι ναυτιλιακές εταιρείες κρουαζιέρας προβάλλουν την έννοια της διαδρομής και λιγότερο αυτής του προορισμού. Συνεπώς, οι σταθμοί που συνθέτουν την εκάστοτε διαδρομή θα πρέπει να διατηρούν το βαθμό ελκυστικότητας σε υψηλά επίπεδα ανάλογα με την εκάστοτε ομάδα-στόχο τουριστών. Από την άλλη, η επιλογή των λιμένων θα πρέπει να εξυπηρετεί τους λειτουργικούς στόχους της εταιρείας με τους κυριότερους να είναι η συγκράτηση του κόστους (καύσιμα, λιμενικές χρεώσεις κ.α.), η άριστη εξυπηρέτηση (λιμενικές υπηρεσίες, άριστες συγκοινωνίες λιμένα-ενδοχώρας κ.α.), καθώς και η πλήρης τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων (αποφυγή καθυστερήσεων, συντονισμός με αεροπορικές πτήσεις πριν και μετά την προγραμματισμένη κρουαζιέρα κ.α.) (Lekakou et al. 2009; Rodrigue and Notteboom, 2013).

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, γίνεται αντιληπτό το άκρως ανταγωνιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργούν οι λιμένες κρουαζιέρας. Η ανταγωνιστικότητα κάθε περιοχής έγκειται στην ικανότητά του λιμένα εισόδου της να παρουσιάζει τη μέγιστη αποτελεσματικότητα στην παροχή υπηρεσιών και από την άλλη στην αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων που διαθέτει η περιοχή σε τομείς όπως η πολιτιστική κληρονομιά, τα φυσικά αξιοθέατα, οι χώροι αναψυχής, οι επαρκείς συνδέσεις κ.α. Οι ναυτιλιακές εταιρείες δίνοντας έμφαση στη διαδρομή και όχι στους προορισμούς δύνανται να παραλείψουν στάσεις σε λιμάνια, είτε λόγω πλημμελούς εξυπηρέτησης των πλοίων, είτε λόγω μειωμένης ελκυστικότητας της ενδοχώρας τους. Συνεπώς, ο άριστος συνδυασμός των δύο προαναφερθέντων παραγόντων βελτιώνει την ανταγωνιστική θέση των δυνητικών περιοχών υποδοχής τουριστών κρουαζιέρας και αυξάνει τη διαπραγματευτική δυνατότητα των παραγόντων των τοπικών αγορών – λιμενικών και τουριστικών – έναντι των ναυτιλιακών εταιρειών κρουαζιέρας.

Τα λιμάνια υποδοχής τουριστών κρουαζιέρας δύνανται να διαχωριστούν σε δύο βασικές κατηγορίες αναφορικά με τον τρόπο που ενσωματώνονται στις προγραμματισμένες διαδρομές των ναυτιλιακών εταιρειών. Από τη μία, διακρίνουμε τα λιμάνια τα οποία αποτελούν τα σημεία αφετηρίας και τερματισμού των κρουαζιέρων και τα οποία καλούνται

με το διεθνή όρο ***Homeports (λιμάνια βάσης)***. Η λειτουργία των λιμένων στα πρότυπα της βάσης ενέχει τεράστια πλεονεκτήματα για τις περιοχές όπου χωροθετούνται λόγω των οικονομιών κλίμακας που επιτυγχάνονται από τη συγκέντρωση δραστηριοτήτων και την αντίστοιχη δημιουργία εισοδημάτων από την οικονομική δραστηριότητα των τουριστών, των ναυτιλιακών εταιρειών και των εργαζομένων στον κλάδο της κρουαζιέρας. Αναγκαία συνθήκη για τη λειτουργία των λιμένων βάσης είναι η ύπαρξη επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων και η ύπαρξη επαρκών τουριστικών καταλυμάτων και μεταφορικών υποδομών στην ενδοχώρα τους (Lekakou et al. 2009; Rodrigue and Notteboom, 2013).

Στη δεύτερη κατηγορία λιμένων ανήκουν οι λιμένες οι οποίοι αποτελούν **σημεία διαδρομών των κρουαζιερόπλοιων**. Τα συγκεκριμένου τύπου λιμάνια αποτελούν απλούς ενδιάμεσους σταθμούς ταξιδιών κρουαζιέρας των οποίων η αφετηρία και ο τερματισμός πραγματοποιείται σε άλλα λιμάνια. Η λειτουργία ενός λιμένα ως ενδιάμεσου σταθμού απαιτεί σαφώς λιγότερες προδιαγραφές σε σχέση με τα λιμάνια τύπου *homeport*. Η ύπαρξη μιας ενδοχώρας με τουριστικό ενδιαφέρον είναι μάλλον ο κυριότερος παράγοντας ανταγωνιστικότητας των συγκεκριμένων λιμένων τα οποία δύναται να ενταχθούν στους προγραμματισμούς των εταιρειών έστω και αν διαθέτουν υποτυπώδεις υποδομές. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί πως πολλά λιμάνια δύνανται να λειτουργούν στα πρότυπα και τω δύο κατηγοριών λιμένων που προαναφέρθηκαν (Lekakou et al. 2009; Rodrigue and Notteboom, 2013).

Μια εναλλακτική ταξινόμηση των λιμένων ανάλογα με τον τρόπο που εντάσσονται στα δίκτυα κρουαζιέρας προκύπτει από το πρόσφατο άρθρο των Rodrigue and Notteboom (2013). Οι συγγραφείς προτείνουν την ταξινόμηση των λιμένων σε τρεις κατηγορίες λαμβάνοντας υπόψη τους σκοπούς που εξυπηρετεί ο κάθε λιμένας και τη σχέση λιμένα-ενδοχώρας στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών κρουαζιέρας. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τα *λιμόνια προορισμούς*. Οι άμεσες ενδοχώρες των λιμένων αυτών περιλαμβάνουν ικανό αριθμό πολιτιστικών και ιστορικών αξιοθέατων. Συνέπεια αυτού είναι το ενδιαφέρον της επίσκεψης των τουριστών να επικεντρώνεται στο λιμάνι και στους γειτονικούς χώρους. Στη δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνονται τα *λιμάνια εισόδου-εξόδου*. Τα συγκεκριμένα λιμάνια δεν περιλαμβάνουν άμεσες ενδοχώρες με τουριστικό ενδιαφέρον. Το πλεονέκτημα των λιμένων αυτών έγκειται στη σχετική εγγύτητά τους με περιοχές υψηλής τουριστικής ελκτικότητας αποτελώντας τους θαλάσσιους κόμβους επιβατικής εισόδου-εξόδου προς αυτές τις περιοχές. Τέλος, η τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει τα

ισορροπημένα λιμάνια κρουαζιέρας τα οποία λειτουργούν σε πρότυπα που συνδυάζουν τα χαρακτηριστικά των δύο προαναφερθέντων κατηγοριών λιμένων.

Η ανάλυση που προηγήθηκε θεωρείται απαραίτητη για την πλήρη κατανόηση της δυναμικής που επιδεικνύουν οι Ευρωπαϊκοί προορισμοί κρουαζιέρας. Το διαφορετικό προφίλ των προορισμών και οι δυνατότητες των λιμένων υποδοχής αποτελούν σημαντικούς παράγοντες που πρέπει να συνεκτιμούνται κατά την ανάλυση της κίνησης κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω η ανάλυση που ακολουθεί στοχεύει στην πλήρη καταγραφή των επιδόσεων των Ευρωπαϊκών λιμένων κρουαζιέρας και στην εκτίμηση των ανταγωνιστικών δυνάμεων που δρουν και επηρεάζουν τις δραστηριότητές τους.

1.3.2.2.1 Οι Επιδόσεις των Ευρωπαϊκών Χωρών στον Τουρισμό Κρουαζιέρας

Η μεγάλη ελκυστικότητα των Μεσογειακών προορισμών διατηρεί τις Μεσογειακές χώρες σε υψηλές θέσεις στην κατάταξη των χωρών με βάση τους τουρίστες κρουαζιέρας που τις επισκέπτονται ετησίως. Χαρακτηριστικά πάνω σε αυτό είναι τα στοιχεία του Πίνακα 5 όπου παρουσιάζονται οι συνολικές επισκέψεις τουριστών κρουαζιέρας στις ευρωπαϊκές χώρες για το έτος 2011. Οι χώρες με τις μεγαλύτερες επιδόσεις στην υποδοχή τουριστών είναι οι Μεσογειακές χώρες Ιταλία, Ισπανία, Ελλάδα και Γαλλία, ενώ η πρώτη μη Μεσογειακή χώρα η οποία ακολουθεί τις επιδόσεις των προαναφερθέντων είναι η Νορβηγία. Οι τέσσερις πρώτες χώρες συγκεντρώνουν περισσότερο από το 66% των συνολικών επισκέψεων σε Ευρωπαϊκές χώρες, ενώ αν αφαιρεθούν οι επιδόσεις της Γαλλίας γίνεται σαφές πως οι τρεις πρώτες χώρες ελκύουν περίπου το 58% των συνολικών τουριστών κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Οι χώρες που κατέχουν περισσότερο από το 1% πέρα από τις προαναφερθείσες είναι κυρίως χώρες τις Βαλτικής και της Σκανδιναβίας.

Η κυριαρχία των Μεσογειακών χωρών στην προσέλκυση τουριστών κρουαζιέρας διαφαίνεται και από το Διάγραμμα 14 όπου παρουσιάζεται η εξέλιξη του συνολικού αριθμού ετήσιων επισκέψεων στους κορυφαίους ευρωπαϊκούς προορισμούς για τα έτη 2006, 2009, 2011. Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 14 διαφαίνεται πως ετήσιες επισκέψεις μεταξύ 2006 και 2011 παρουσιάζουν αυξητικές τάσεις. Ωστόσο, πρέπει να αναφερθεί πως οι προορισμοί της Ελλάδας, του Γιβραλτάρ, της Γερμανίας και της Δανίας παρουσιάζουν μικρή σχετική μείωση μεταξύ των ετών 2009-2011. Πάρα ταύτα, οι

επιδόσεις των προορισμών αυτών το 2011 είναι σαφώς καλύτερες από τις αντίστοιχες του 2006. Συνεπώς, η μείωση δύναται να είναι προσωρινή.

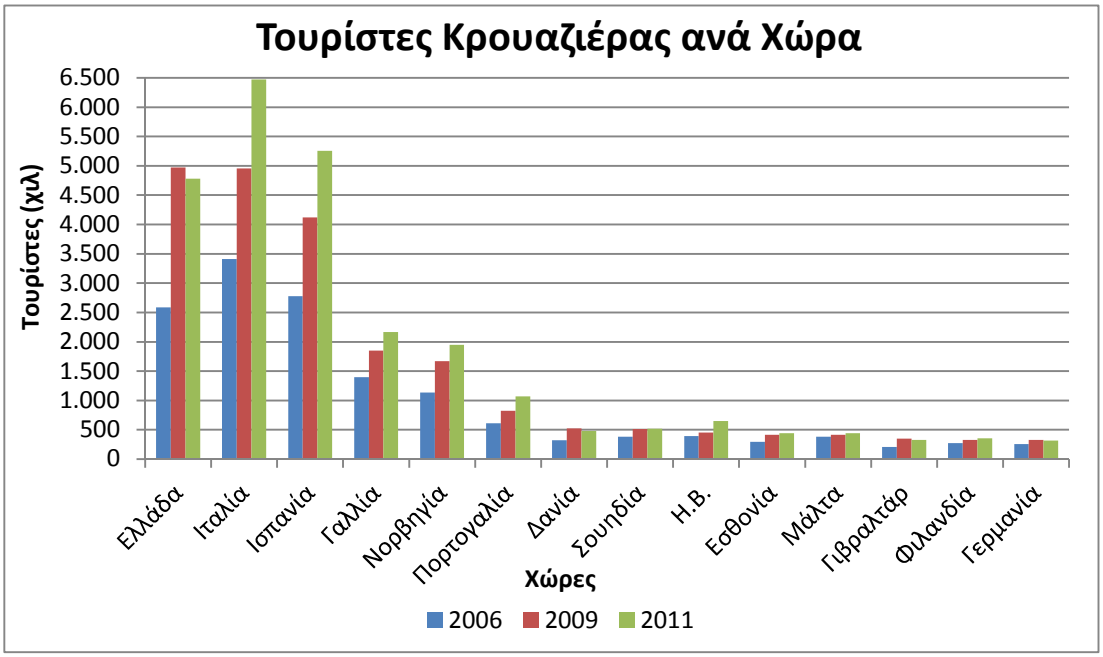
Πίνακας 5 Τουρίστες Κρουαζιέρας στις Ευρωπαϊκές Χώρες (2011)

Χώρα	Τουρίστες (χιλ)	Ποσοστό
Ιταλία	6.471	23,02%
Ισπανία	5.255	18,69%
Ελλάδα	4.780	17,00%
Γαλλία	2.167	7,71%
Νορβηγία	1.947	6,93%
Πορτογαλία	1.069	3,80%
Η.Β.	648	2,31%
Σουηδία	517	1,84%
Δανία	483	1,72%
Μάλτα	445	1,58%
Εσθονία	443	1,58%
Φιλανδία	356	1,27%
Γιβραλτάρ	329	1,17%
Γερμανία	315	1,12%
Benelux	311	1,11%
Υπόλοιπη Ευρώπη	2.575	9,16%
Σύνολο	28.111	100,00%

Πηγή: ECC, 2012b; Ιδία Επεξεργασία

Αναφορικά με τις χώρες που συνθέτουν την ομάδα των προορισμών με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα η Ιταλία φαίνεται να είναι η πιο ωφελημένη καθώς κατάφερε σε μία τριετία (2009-2011) να αυξήσει τις ετήσιες επισκέψεις κατά 1,5 εκ. τουρίστες. Αντίθετα, η Ελλάδα φαίνεται πως έχασε σημαντικό έδαφος, καθώς ενώ το 2009 ήταν η χώρα με το μεγαλύτερο αριθμό επισκέψεων, το 2011 υποχώρησε στην τρίτη θέση της σχετικής κατάταξης προς όφελος της Ισπανίας. Τέλος, σημαντική βελτίωση της επισκεψιμότητάς τους κατάφεραν να επιτύχουν η Γαλλία, η Νορβηγία η Πορτογαλία και το Η.Β. καθώς οι επισκέψεις στις χώρες αυτές στην πενταετία 2006-2011 παρουσιάζουν ποσοστιαία αύξηση που κυμαίνεται από 55% (Γαλλία) έως και 74% (Πορτογαλία).

Διάγραμμα 14 Τουρίστες Κρουαζιέρας ανά Ευρωπαϊκή Χώρα (2006-2009-2011)



Πηγή: ECC, 2008; 2010; 2012b; Ιδία Επεξεργασία

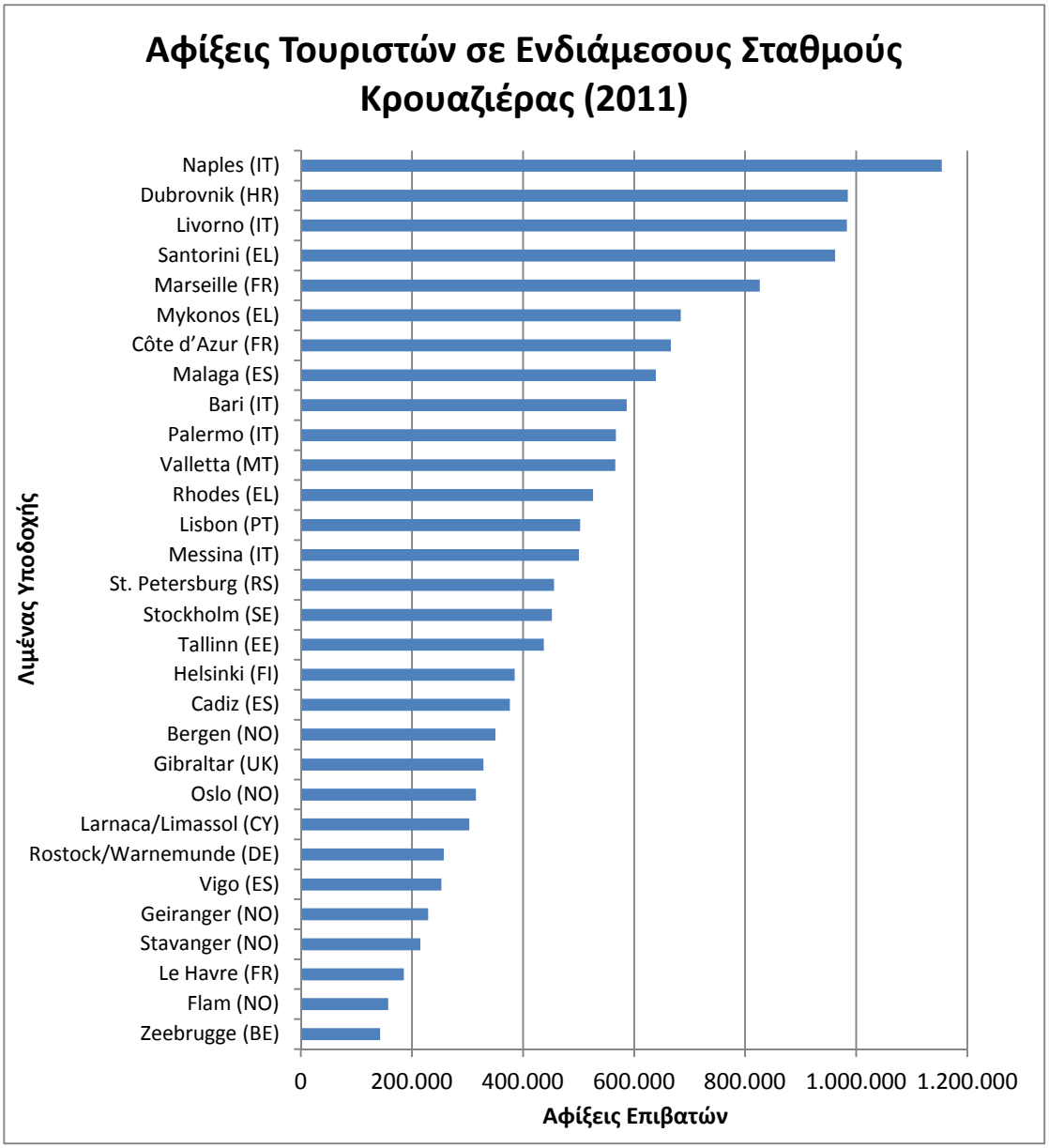
1.3.2.2.2 Οι Επιδόσεις των Ευρωπαϊκών Λιμένων στον Τουρισμό Κρουαζιέρας

Οι υψηλές επιδόσεις των Μεσογειακών χωρών όπως προαναφέρθηκε οφείλονται κυρίως στην υψηλή τουριστική αξία των λιμένων – προορισμών τους. Το γεγονός πως χώρες όπως η Ιταλία, η Ισπανία και η Ελλάδα παρουσιάζουν αριθμούς αφίξεων που ξεπερνούν τα 5 εκ. ετησίως καταδεικνύει πως ο μέσος τουρίστας κρουαζιέρας πραγματοποιεί πολλαπλές στάσεις στα λιμάνια των χωρών αυτών σε ένα ταξίδι κρουαζιέρας. Ενδεικτικό της δραστηριότητας των Ευρωπαϊκών λιμένων στον τομέα της κρουαζιέρας είναι το Διάγραμμα 15 όπου παρουσιάζεται ο συνολικός αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας στους κυριότερους Ευρωπαϊκούς ενδιάμεσους σταθμούς για το έτος 2011. Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 15 γίνεται σαφές πως τα λιμάνια τα οποία αποτελούν τους κυριότερους ενδιάμεσους σταθμούς κρουαζιέρας είναι τα Μεσογειακά λιμάνια των οποίων οι ενδοχώρες είναι γνωστά τουριστικά θέρετρα. Κορυφαίο λιμάνι αναφορικά με τις ετήσιες επισκέψεις είναι το λιμάνι Naples το οποίο επισκέφτηκαν περισσότεροι από 1,15 εκ. τουρίστες το 2011.

Τις επιδόσεις του ιταλικού λιμένα ακολουθούν λιμάνια που προσφέρουν πρόσβαση σε προορισμούς με διεθνή εμβέλεια όπως το Dubrovnik στην Κροατία, το Livorno στην Ιταλία, τα λιμάνια Santorini και Myconos στην Ελλάδα, το λιμάνι Marseille και τα λιμάνια της

Κυανής Ακτής στη Γαλλία και το λιμάνι Mallorca στην Ισπανία. Το πρώτο λιμάνι εκτός Μεσογείου στη σχετική κατάταξη είναι το Πορτογαλικό λιμάνι Lisbon το οποίο προσελκύοντας περίπου 500 χιλ. τουρίστες ετησίως καταλαμβάνει τη 13η θέση ανάμεσα στους ενδιάμεσους σταθμούς κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Στις χαμηλότερες θέσεις της σχετικής κατάταξης βρίσκονται τα λιμάνια της Β. Ευρώπης και της Βαλτικής απόρροια της μικρότερης ελκυστικότητας των πακέτων κρουαζιέρας των περιοχών αυτών. Ενδεικτικό των χαμηλών επιδόσεων των λιμένων της Β. Ευρώπης είναι το γεγονός πως το λιμάνι Stocholm όντας το κορυφαίο λιμάνι της Β. Ευρώπης σε όρους επισκεψιμότητας κατατάσσεται στη 16η θέση της σχετικής κατάταξης, καθώς υποδέχτηκε 452 χιλ. τουρίστες το 2011.

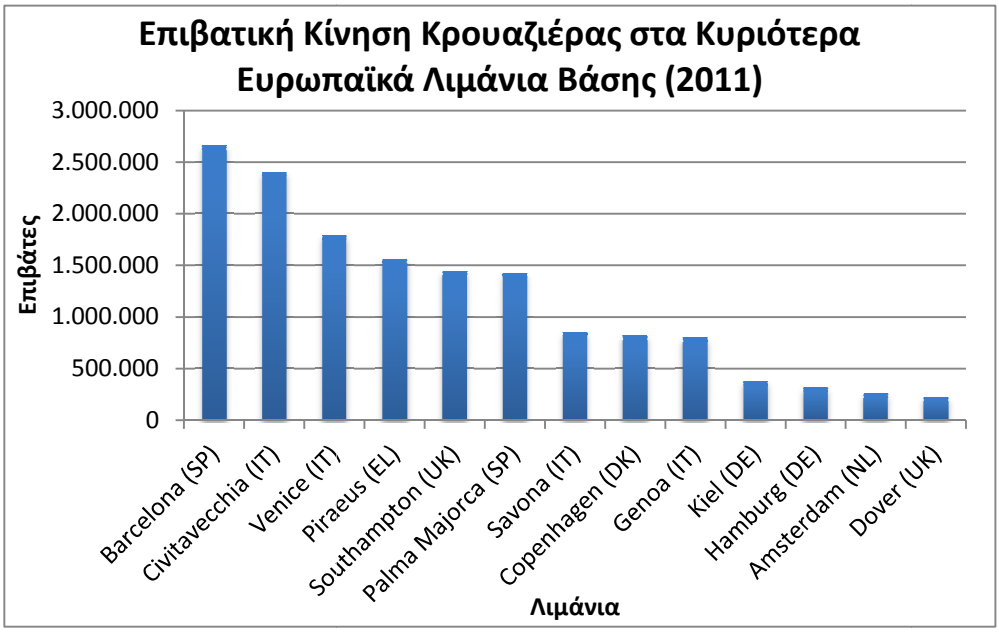
Διάγραμμα 15 Αφίξεις Τουριστών σε Ενδιάμεσους Σταθμούς Κρουαζιέρας (2011)



Πηγή: ECC, 2012b; Ιδία Επεξεργασία

Οι διεθνούς εμβέλειας τουριστικοί προορισμοί της Μεσογείου αποτελούν οδηγό για την κατάρτιση των δρομολογίων από τις εταιρείες παροχής ταξιδιών κρουαζιέρας. Συνεπώς, για να είναι ελκυστικό ένα πακέτο διακοπών θα πρέπει να περιλαμβάνει ορισμένους από τους κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς. Συνέπεια αυτού είναι να ωφελούνται συστηματικά τα λιμάνια βάσης τα οποία βρίσκονται πλησίον των προορισμών αυτών. Στο Διάγραμμα 16 παρουσιάζονται οι επιδόσεις των κυριότερων λιμένων βάσης της Ευρώπης για το 2011. Τα πιο δραστήρια λιμάνια είναι αυτά από τα οποία αποτελούν την αφετηρία και τον τερματισμό για τις κρουαζιέρες της Μεσογείου. Στην κορυφή βρίσκεται το Ισπανικό λιμάνι Barcelona ενώ ακολουθούν τα Ιταλικά λιμάνια Civitavecchia και Venice και το Ελληνικό λιμάνι Piraeus. Από τα λιμάνια της Β. Ευρώπης τις κορυφαίες επιδόσεις το 2011 παρουσίασε το λιμάνι Southampton και το λιμάνι Copenhagen. Τα λιμάνια βάσης καταφέρνουν να αξιοποιήσουν την επάρκεια υποδομών και τις άριστες συνδέσεις τους λειτουργώντας ως κεντρικοί κόμβοι στα ταξίδια κρουαζιέρας. Ωστόσο, πολλά από αυτά παρουσιάζουν και έντονο τουριστικό ενδιαφέρον λειτουργώντας παράλληλα ως ενδιάμεσοι σταθμοί κρουαζιέρας. Τα λιμάνια αυτά παρουσιάζουν μικτές τάσεις αναφορικά με το είδος της διακίνησης που προσελκύουν και ουσιαστικά καταφέρνουν να αξιοποιούν πλήρως τις ευκαιρίες ανάπτυξης που προσφέρει ο κλάδος της κρουαζιέρας.

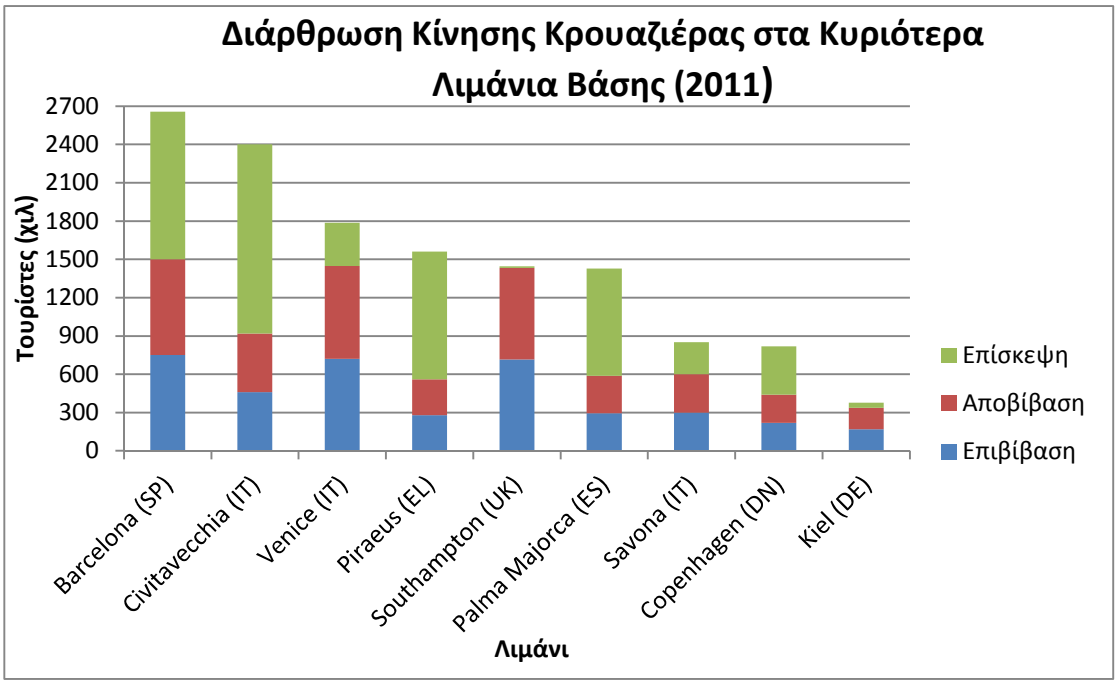
Διάγραμμα 16 Επιβατική Κίνηση Κρουαζιέρας στα Κυριότερα Λιμάνια Βάσης (2011)



Πηγή: ECC, 2012b; Ιδία Επεξεργασία

Ενδεικτικό του είδους επιβατικής διακίνησης που αντιμετωπίζουν τα κορυφαία λιμάνια βάσης είναι το Διάγραμμα 17. Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 17 διαφαίνεται καθαρά πως τα Μεσογειακά λιμάνια βάσης καταφέρνουν να λειτουργούν και ως ενδιάμεσοι σταθμοί κρουαζιέρας. Το λιμάνι Barcelona καταφέρνει να διατηρεί μια ισορροπία μεταξύ της κίνησης επιβίβασης – αποβίβασης και ενδιάμεσων επισκέψεων προσεγγίζοντας τους 2,7 εκ. τουρίστες ετησίως. Επιπρόσθετα, υπάρχουν προορισμοί όπως τα λιμάνια Piraeus, Civitavecchia και Mallorca που στηρίζονται κυρίως στις ενδιάμεσες επισκέψεις, παρουσιάζοντας όμως σημαντική δραστηριότητα και ως λιμάνια βάσης. Αντίθετα, τα λιμάνια Venice και Savona παρουσιάζουν μεγαλύτερες επιδόσεις στην κίνηση αποβίβασης-επιβίβασης. Τέλος, τα λιμάνια της Β. Ευρώπης λειτουργούν κυρίως ως λιμάνια βάσης (Hamburg, Kiel) με εξαίρεση το λιμένα Copenhagen που καταφέρνει να διατηρεί μια ισορροπία μεταξύ ενδιάμεσων επισκέψεων και κίνησης επιβίβασης - αποβίβασης.

Διάγραμμα 17 Διάρθρωση Κίνησης Κρουαζιέρας στα Κυριότερα Λιμάνια Βάσης (2011)



Πηγή: ECC, 2012b; Ιδία Επεξεργασία

Η ανάλυση που προηγήθηκε ανέδειξε τη δυναμική που επιδεικνύουν οι Ευρωπαϊκοί προορισμοί κρουαζιέρας. Η προσέλκυση και διατήρηση ενός υψηλού αριθμού τουριστών επηρεάζεται από διαφορετικούς παράγοντες που συνθέτουν το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον των λιμένων κρουαζιέρας. Συνεπώς, σκοπός των λιμενικών αρχών και των

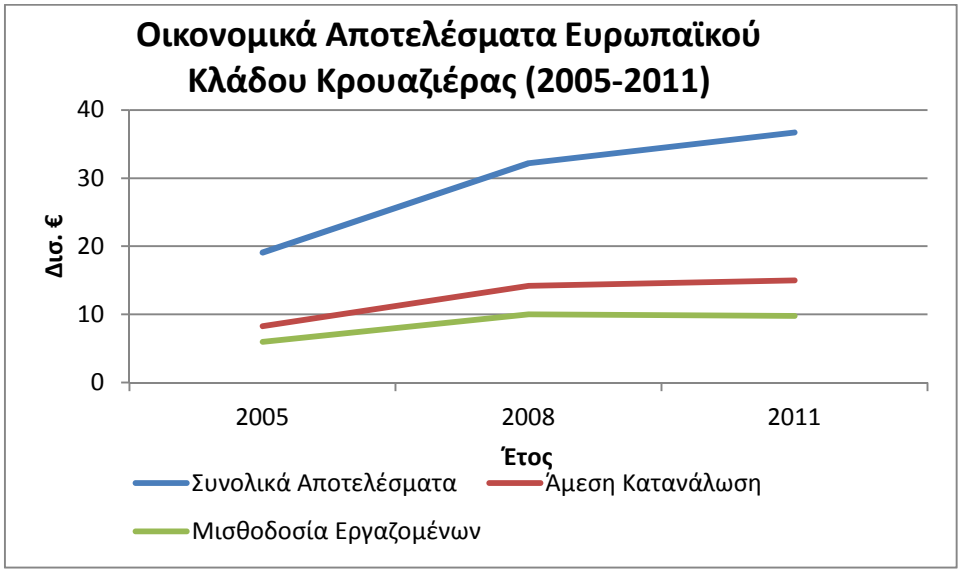
τουριστικών παραγόντων της κάθε περιοχής είναι η ανάδειξη και εκμετάλλευση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής τους τόσο αναφορικά με τις υποδομές της όσο και με τα αξιοθέατά της. Η διατήρηση υψηλών επιπέδων επισκεψιμότητας αποτελεί βασική προϋπόθεση για την εκμετάλλευση των ευκαιριών τοπικής ανάπτυξης που προσφέρει ο τουρισμός κρουαζιέρας. Οι προοπτικές αυτές γίνονται καλύτερα κατανοητές από την ανάλυση που ακολουθεί στην οποία περιγράφονται τα οικονομικά αποτελέσματα και η προσφορά εργασίας του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ευρώπη.

1.3.3 Η Συμβολή του Κλάδου της Κρουαζιέρας στην Ευρωπαϊκή Οικονομία

1.3.3.1 Οικονομικά Αποτελέσματα και Θέσεις Απασχόλησης του Ευρωπαϊκού Κλάδου Κρουαζιέρας

Όπως προαναφέρθηκε στην εισαγωγή του παρόντος κεφαλαίου η παροχή υπηρεσιών κρουαζιέρας απαιτεί την αλληλεπίδραση διαφορετικών κλάδων της οικονομίας. Συνεπώς, ο κλάδος της κρουαζιέρας αποκτά βαρύνουσα σημασία για τις εθνικές καθώς και τις τοπικές οικονομίες οι οποίες αναπτύσσουν σχετικές δραστηριότητες, καθώς τα οικονομικά αποτελέσματα του κλάδου επηρεάζουν ποικιλοτρόπως την οικονομική δραστηριότητα που αναπτύσσεται στις εν λόγω περιοχές. Ειδικότερα για την Ευρώπη και δη τη Μεσόγειο, η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας συνοδεύεται από εμφανείς επιπτώσεις στις οικονομίες των κρατών οι οποίες στην πλειονότητά τους αποτελούν μετρήσιμα μεγέθη. Χαρακτηριστικό σε αυτό είναι το Διάγραμμα 18 όπου παρουσιάζονται τα ετήσια οικονομικά αποτελέσματα που δημιουργούνται από τη δραστηριότητα του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ευρώπη για την περίοδο 2005-2011, καθώς και οι κυριότερες κατηγορίες αυτών.

Διάγραμμα 18 Οικονομικά Αποτελέσματα Ευρωπαϊκού Κλάδου Κρουαζιέρας (2005-2011)



Πηγή: ECC, 2012α; Ιδία Επεξεργασία

Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 18 είναι ορατή η αύξηση των οικονομικών επιπτώσεων του κλάδου της κρουαζιέρας την περίοδο 2005-2011. Πιο συγκεκριμένα, τα συνολικά αποτελέσματα του κλάδου το 2011 έφτασαν 36,7 δισ. € όταν το 2005 αυτά μόλις ξεπερνούσαν τα 19 δισ. € . Τα μεγαλύτερα οικονομικά οφέλη δημιουργούνται από τις άμεσες δαπάνες που δημιουργούνται από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρες με κυριότερες τις δαπάνες κατασκευής και συντήρησης των πλοίων, τις δαπάνες των ναυτιλιακών εταιρειών και τις δαπάνες των επισκεπτών και των πληρωμάτων κατά τις επιβιβάσεις στα πλοία. Οι συνολικές άμεσες δαπάνες του κλάδου το 2011 έφτασαν τα 15 δισ. €, ποσό αυξημένο κατά 81% σε σχέση με τις αντίστοιχες δαπάνες το 2005. Από την άλλη, σημαντικές είναι οι δαπάνες μισθοδοσίας του κλάδου για τους άμεσα και έμμεσα απασχολούμενους σε αυτόν οι οποίες την περίοδο 2005-2011 αυξήθηκαν κατά 63%, φτάνοντας το 2011 τα 9,8 δισ. €.

Αναλυτικότερα, αναφορικά με τις άμεσες δαπάνες του κλάδου της κρουαζιέρας αυτές στηρίζονται κυρίως στις δαπάνες για κατασκευές και συντήρηση των πλοίων και τις άμεσες δαπάνες που απορρέουν από τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη. Στον Πίνακα 6 παρουσιάζεται αναλυτικά η κατανομή των συνολικών άμεσων δαπανών στις κυριότερες κατηγορίες τους. Οι δαπάνες ναυπήγησης και συντήρησης των πλοίων στα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία έφτασαν τα 3,84 δισ. €, παρουσιάζοντας ετήσια μείωση της τάξης του 8,6%. Η μείωση της δραστηριότητας των

Ευρωπαϊκών ναυπηγείων οφείλεται κυρίως στον ανταγωνισμό που δέχονται από τα ναυπηγεία των Ανατολικών χωρών. Ωστόσο, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της ECC (2012a) η τάση στα επόμενα χρόνια αναμένεται να αντιστραφεί λόγω κυρίως της μεγέθυνσης του στόλου των κρουαζιερόπλοιων που εκτιμάται πως θα συντελεστεί στα επόμενα έτη.

Πίνακας 6 Οι Κυριότερες Κατηγορίες Άμεσων Δαπανών του Κλάδου της Κρουαζιέρας

Κατηγορίες Άμεσων Δαπανών (2011)	Δισ. €	Ετήσια Μεταβολή
Ναυπήγηση-Συντήρηση	**3,84**	**-8,6%**
Δαπάνες Κατανάλωσης και Υπηρεσιών	**6,4**	**6,7%**
Διαφήμιση, Ασφάλειες, Μηχανολογικές Υπηρεσίες	1,45	11,5%
Προμήθειες Πρακτόρευσης	0,9	4,7%
Ποτά και Τρόφιμα	0,55	11,1%
Λοιπές Δαπάνες	3,5	4,60%
Δαπάνες Επιβατών και Πληρωμάτων στα Λιμάνια	**3,4**	**9,7%**
Δαπάνες Επιβατών	3,28	8,9%
Δαπάνες Πληρωμάτων	0,12	37,9%

Πηγή: ECC, 2012a; Ιδία Επεξεργασία

Επιπρόσθετα, οι δαπάνες κατανάλωσης και υπηρεσιών έφτασαν το 2011 τα 6,4 δισ. € καταγράφοντας αύξηση 6,4% σε σχέση με τις αντίστοιχες δαπάνες του 2010. Οι κυριότερες κατηγορίες δαπανών αφορούν στην αγορά υπηρεσιών όπως αυτές της διαφήμισης, της ασφαλιστικής κάλυψης και των υπηρεσιών μηχανολογικών συντηρήσεων και μελετών. Οι συγκεκριμένες δαπάνες έφτασαν τα 1,45 δισ. €, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 11,5% σε σχέση με το 2010. Σημαντικές επίσης είναι οι δαπάνες που αφορούν τις προμήθειες των ταξιδιωτικών πρακτόρων οι οποίες αυξήθηκαν στο διάστημα 2010-2011 κατά 4,7%, φτάνοντας το 2011 τα 900 εκ. €. Επιπλέον, σημαντικές δαπάνες πραγματοποιούνται από τις ναυτιλιακές εταιρείες για την προμήθεια των κρουαζιερόπλοιων με τις απαραίτητες ποσότητες φαγητών και ποτών. Οι δαπάνες αυτές ξεπέρασαν τα 550 εκ. €. Τέλος, αναφορικά με τις λοιπές δαπάνες το κυριότερο μέρος αυτών αφορά στην προμήθευα καυσίμων.

Πέρα από τις δαπάνες των εταιρειών για τη λειτουργία τους, σημαντικό εισόδημα για τις Ευρωπαϊκές οικονομίες δημιουργείται και από τα έξοδα των επιβατών και των πληρωμάτων στα λιμάνια τα οποία επισκέπτονται. Οι δαπάνες αυτές έφτασαν το 2011 τα

3,4 δισ. €, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 9,7% σε σχέση με τις αντίστοιχες δαπάνες του 2010. Οι δαπάνες των επιβατών στα λιμάνια της Ευρώπης το 2010 στο πλαίσιο των ταξιδιών κρουαζιέρας έφτασαν τα 3,28 δισ. €. Υπολογίζεται πως ο μέσος επιβάτης ξοδεύει στο λιμάνι επιβίβασης περίπου 74 €. Αν στο ποσό αυτό προστεθεί και το αεροπορικό κόστος μεταφοράς προς το λιμάνι αφετηρίας της κρουαζιέρας, τότε οι μέσες δαπάνες ανά επιβάτη φτάνουν 290 €. Αντίστοιχα, υπολογίζεται πως η μέση δαπάνη ανά επιβάτη στους ενδιάμεσους σταθμούς των ταξιδιών κρουαζιέρας είναι 62 €. Σαφώς μικρότερες αλλά σημαντικές είναι και οι δαπάνες των πληρωμάτων στα λιμάνια οι οποίες το 2010 ξεπέρασαν τα 120 εκ. €, παρουσιάζοντας αύξηση λίγο μικρότερη από 38% σε σχέση με το 2010. Υπολογίζεται πως η μέση δαπάνη ανά μέλος πληρώματος σε κάθε λιμάνι που επισκέπτεται αγγίζει τα 21 €.

Σημαντική είναι η συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης στην Ευρώπη. Στον πίνακα 7 παρουσιάζονται οι εκτιμώμενες θέσεις άμεσες και έμμεσες θέσεις απασχόλησης καθώς και το σύνολο των δαπανών μισθοδοσίας για την κάλυψή τους στον Ευρωπαϊκό χώρο το 2011. Το σύνολο των άμεσων θέσεων εργασίας που τροφοδοτεί η δραστηριότητα του κλάδου στην Ευρώπη ξεπέρασε τις 153.000, ενώ οι δαπάνες για την κάλυψή τους κυμάνθηκαν στα 4,6 δισ. €. Πιο συγκεκριμένα, περίπου 52.000 εργαζόμενοι από την Ευρώπη εργάστηκαν ως πλήρωμα των κρουαζιερόπλοιων το 2011, ενώ 5.000 απασχολήθηκαν ως υπάλληλοι και αντιπρόσωποι των γραφείων των εταιρειών κρουαζιέρας με δραστηριότητα στην Ευρώπη. Επιπρόσθετα, η δραστηριότητα της κρουαζιέρας έχει σημαντικό αντίκτυπο στις επιχειρήσεις κλάδων που προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες προς τον κλάδο της κρουαζιέρας. Ο αντίκτυπος αυτός είναι ιδιαίτερα σημαντικός σε περιοχές όπου ελλιμενίζονται κρουαζιερόπλοια ή διαθέτουν ικανό αριθμό τουριστών κρουαζιέρας. Σύμφωνα με το ECC (2012a) οι θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν σε άλλους κλάδους μέσω της ζήτησης του κλάδου της κρουαζιέρας ξεπέρασαν τις 95.000 ενώ οι δαπάνες μισθοδοσίας ξεπέρασαν τα 3,3 δισ. €.

Πίνακας 7 Οι Επιπτώσεις του Ευρωπαϊκού Κλάδου Κρουαζιέρας στην Απασχόληση

Θέσεις Εργασίας	Αριθμός Θέσεων Εργασίας	Δαπάνες Μισθοδοσίας
Σύνολο Άμεσων Θέσεων Εργασίας	**153.011**	**4.643**

Υπάλληλοι Γραφείων Ναυτιλιακών Εταιρειών	56.959	1.317
Πλήρωμα Κρουαζιερόπλοιων		
Θέσεις Εργασίας σε Άλλους Κλάδους	95.052	3.326
Σύνολο Έμμεσων Θέσεων Εργασίας	**162.489**	**5.159**
Σύνολο Θέσεων Εργασίας	**315.500**	**9.802**

Πηγή: ECC, 2012a; 2012b; Ιδία Επεξεργασία

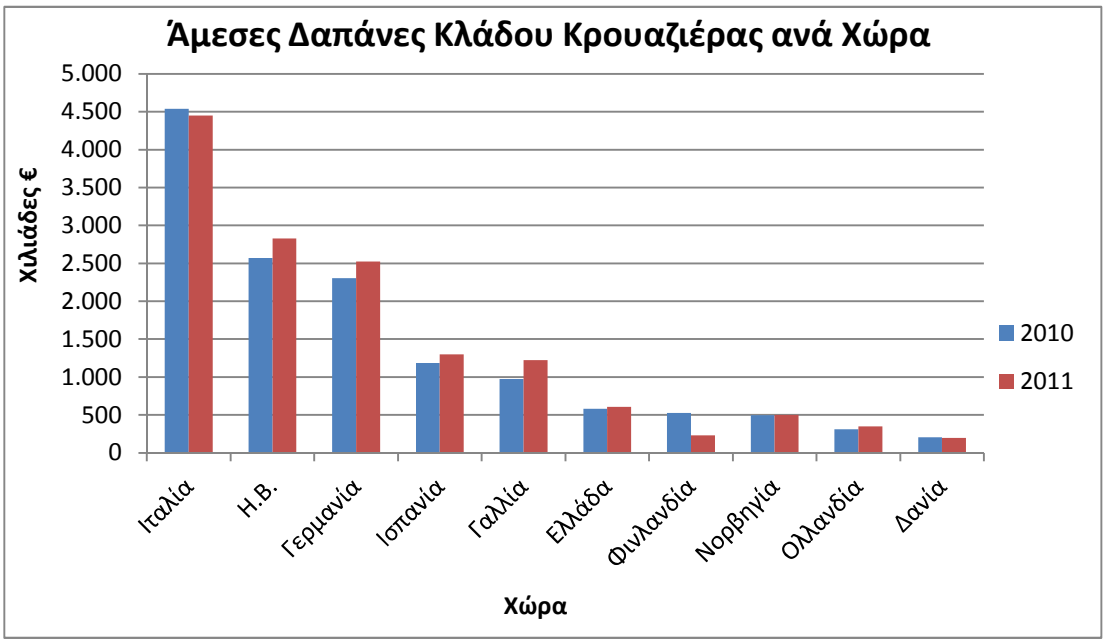
Οι κυριότερες επιπτώσεις της λειτουργίας της κρουαζιέρας αναφορικά με τη δημιουργία θέσεων εργασίας εντοπίζονται στον κλάδο της μεταποίησης όπου απορροφά το 46% των άμεσων εξόδων της κρουαζιέρας, μέσω κυρίως της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας και ο κλάδος των μεταφορών ο οποίος απορροφά το 23% των άμεσων εξόδων του κλάδου, μέσω κυρίως των υπηρεσιών της πρακτόρευσης και της διάθεσης πακέτων κρουαζιέρας. Υπολογίζεται πως οι άμεσες θέσεις εργασίας που δημιουργούνται σε αυτούς τους κλάδους απορροφούν περίπου το 50% των συνολικών δαπανών μισθοδοσίας που δημιουργεί ο κλάδος της κρουαζιέρας. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί πως ο κλάδος της κρουαζιέρας μέσω των συναφών δραστηριοτήτων του δημιουργεί ένα σημαντικό αριθμό έμμεσων θέσεων εργασίας σε κλάδους με τους οποίους αλληλεπιδρά, οι οποίες στην Ευρώπη για το 2011 ξεπέρασαν τις 160.000. Συνολικά, το 2011 οι έμμεσες θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν στην Ευρώπη έφτασαν τις 315.500, παρουσιάζοντας αύξηση μέσα στην περίοδο 2005-2011 κατά 68% περίπου. Τα πολλαπλασιαστικά οφέλη γίνονται αντιληπτά από το γεγονός πως για κάθε 1 εκ. € άμεσων δαπανών του κλάδου δημιουργείται εισόδημα 2,45 εκ. € στην Ευρωπαϊκή οικονομία και 21 θέσεις εργασίας με μέση ετήσια αποζημίωση 30.000 €.

1.3.3.2 Οικονομικά Αποτελέσματα και Θέσεις Απασχόλησης του Κλάδου Κρουαζιέρας στις Κυριότερες Ευρωπαϊκές Χώρες

Αναμφίβολα, οι οικονομικές επιπτώσεις του κλάδου της κρουαζιέρας δεν είναι ίδιες για όλες τις χώρες της Ευρώπης. Οι χώρες που ωφελούνται περισσότερο είναι αυτές οι οποίες διαθέτουν λιμάνια κρουαζιέρας, αποτελούν ισχυρή αγορά τουριστών κρουαζιέρας και αναπτύσσουν έντονη δραστηριότητα στο ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο. Οι οικονομικές επιπτώσεις των σχετικών με την κρουαζιέρα δραστηριοτήτων σε όρους άμεσων δαπανών του κλάδου παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 19. Επιπρόσθετα, οι θέσεις εργασίας και οι

συνολικές δαπάνες κάλυψής τους στις χώρες της Ευρώπης με τη μεγαλύτερη δραστηριότητα στον κλάδο παρουσιάζονται στον Πίνακα 8. Τα μεγαλύτερα οικονομικά οφέλη από τον κλάδο της κρουαζιέρας εντοπίζονται στην Ιταλία καθώς οι άμεσες δαπάνες αγγίζουν τα 4,5 δισ. €. Επιπλέον, το 2011 οι σχετικές με την κρουαζιέρα θέσεις εργασίας ξεπέρασαν τις 100.000 και οι δαπάνες μισθοδοσίας τα 3 δισ. €. Το αποτέλεσμα αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι η χώρα παρουσιάζει υψηλή δραστηριότητα στην υποδοχή τουριστών, στην πώληση πακέτων κρουαζιέρας, καθώς και στον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο. Χαρακτηριστικό της υψηλής δραστηριότητας στο ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο είναι πως οι άμεσες δαπάνες των ναυτιλιακών εταιρειών για κατασκευή πλοίων στην Ιταλία το 2011 ξεπέρασαν το 1 δισ. € και οι δαπάνες για συντήρηση τα 190 εκ. €.

Διάγραμμα 19 Κατανομή Άμεσων Δαπανών Κλάδου Κρουαζιέρας στις Ευρωπαϊκές Χώρες



Πηγή: ECC, 2012a; 2012b; Ιδία Επεξεργασία

Τις επιδόσεις της Ιταλίας ακολουθεί το Ηνωμένο Βασίλειο καθώς οι άμεσες δαπάνες της κρουαζιέρας στη χώρα το 2011 ξεπέρασαν τα 2,8 δισ. € και οι θέσεις εργασίας πλησίασαν τις 64.000. Το κυριότερο μέρος των δαπανών παράγεται από την έντονη δραστηριότητα στην πώληση πακέτων κρουαζιέρας καθώς όπως επισημάνθηκε το Η.Β. αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Ακολουθεί η Γερμανία με τις άμεσες δαπάνες του κλάδου να φτάνουν τα 2,5 δισ. €. Οι δαπάνες αυτές οφείλονται κυρίως στη δραστηριότητα του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου της χώρας. Η Γερμανία το 2011 ξεπέρασε την Ιταλία αναφορικά με τις άμεσες δαπάνες για ναυπηγοεπισκευαστικές

εργασίες, καθώς το ύψος των δαπανών για την κατασκευή νέων κρουαζιερόπλοιων και τη συντήρηση του υπάρχοντος στόλου έφτασε το τα 1,33 δισ. €. Υπολογίζεται πως στη Γερμανία το 2011 οι απασχολούμενοι σε επαγγέλματα σχετικά με την κρουαζιέρα έφτασαν τους 39.238 και οι δαπάνες μισθοδοσίας τα 1,43 δισ. €.

Πίνακας 8 Οι Επιπτώσεις του Κλάδου Κρουαζιέρας στην Απασχόληση των Ευρωπαϊκών Χωρών

	Θέσεις Εργασίας	**Δαπάνες Μισθοδοσίας (εκ. €)**
Ιταλία	100.089	3.043
Η.Β.	63.834	2.332
Γερμανία	39.238	1.433
Ισπανία	27.437	834
Γαλλία	16.009	726
Νορβηγία	12.364	388
Ελλάδα	12.078	234
Ολλανδία	5.733	165
Φινλανδία	3.408	125
Δανία	2.630	93

Πηγή: ECC, 2012a;2012b; Ιδία Επεξεργασία

Τις επιδόσεις των χωρών αυτών ακολουθούν η Ισπανία, η Γαλλία και η Ελλάδα. Η Ισπανία και η Γαλλία ωφελούνται εξίσου από τις δραστηριότητες της υποδοχής τουριστών και της πώλησης πακέτων κρουαζιέρας, ενώ αντίθετα η κύρια αιτία δημιουργίας εισοδήματος στην Ελλάδα είναι η δραστηριότητα της υποδοχής τουριστών. Σημαντικές επιπτώσεις δημιουργούνται από τον κλάδο της κρουαζιέρας και σε άλλες χώρες της Β. Ευρώπης με κυριότερες τη Φινλανδία, την Ολλανδία τη Νορβηγία και τη Δανία. Η μεγάλη πλειονότητα των δαπανών στις εν λόγω χώρες, με εξαίρεση τη Νορβηγία, αφορά στην κατασκευή και συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων των ναυτιλιακών εταιρειών. Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί πως το 2011 στις περισσότερες χώρες οι δαπάνες του κλάδου της κρουαζιέρας αυξήθηκαν συγκριτικά με το 2010. Εξαίρεση αποτελούν η Ιταλία και η Δανία που εμφάνισαν μια σχετικά μικρή κάμψη καθώς και η Φινλανδία η οποία εμφάνισε μείωση δαπανών που ξεπέρασε το 56%.

Η σχετικά χαμηλή προστιθέμενη αξία που παράγει ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα σε σχέση με άλλες χώρες της Ευρώπης, οφείλεται σε διάφορους παράγοντες που

σχετίζονται, είτε άμεσα, είτε έμμεσα με τη λειτουργία του συγκεκριμένου κλάδου στη χώρα μας. Αρχικώς, πρέπει να σημειωθεί η σημαντικότητα της απώλειας δυνητικού εισερχόμενου συναλλάγματος από την αδυναμία προσέλκυσης κίνησης βάσης. Η συγκριτικά υψηλότερη δαπάνη κατανάλωσης των τουριστών στα λιμάνια βάσης έναντι της αντίστοιχης δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης για την οποία έγινε αναφορά παραπάνω, αποτυπώνει τις απώλειες που καταγράφει η ελληνική οικονομία σε όρους δυνητικών κερδών. Αν η χώρα καταφέρει να καταστεί η βασική αφετηρία των κρουαζιέρων στην Ανατολική Ευρώπη είναι σίγουρο πως τα έσοδα του κλάδου θα αυξηθούν κατακόρυφα.

Από την άλλη, σημαντικές είναι οι απώλειες δυνητικών ωφελειών από την αδυναμία των ελληνικών εταιρειών κρουαζιέρας να αντέξουν στο διεθνή ανταγωνισμό. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες και εφοπλιστές ενώ καταγράφουν εξαιρετικές επιδόσεις σε άλλους κλάδους της παγκόσμιας ναυτιλίας, δεν καταφέρνουν να εκμεταλλευτούν πλεονεκτήματα που τους παρέχει η χώρα, όπως η γεωγραφική θέση, η εξαιρετικού επιπέδου εργαζόμενοι στα ναυτικά επαγγέλματα, η πληθώρα προορισμών κ.α, ώστε να αναπτύξουν εξίσου επιτυχημένες δραστηριότητες και στον τομέα της κρουαζιέρας. Συνέπεια αυτού είναι το κομμάτι της προσφοράς κρουαζιέρας να μονοπωλείται από εταιρείες της Αμερικής και της Δυτικής Ευρώπης.

Τέλος, σημαντικές είναι οι απώλειες από την έλλειψη δραστηριότητας της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Την υψηλή προστιθέμενη αξία των εργασιών ναυπήγησης και συντήρησης των κρουαζιερόπλοιων εκμεταλλεύονται στο έπακρο χώρες όπως η Ιταλία και η Γαλλία αλλά και χώρες με χαμηλές επιδόσεις στην κρουαζιέρα, όπως η Γερμανία και η Ολλανδία. Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι πως η Ελλάδα παρά τις σημαντικές επιδόσεις της στην προσέλκυση τουριστών κρουαζιέρας, δεν κεφαλαιοποιεί στο μεγαλύτερο βαθμό τα δυνητικά οφέλη από τις δραστηριότητες του συγκεκριμένου κλάδου. Η ανάληψη κατάλληλων πολιτικών προς τη βελτίωση των υποδομών των λιμένων και την ενίσχυση του ναυτιλιακού και ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου είναι σίγουρο πως θα έχουν σημαντικά θετικές επιδράσεις στον τρόπο που η Ελλάδα κεφαλαιοποιεί τα κέρδη του τουρισμού κρουαζιέρας.

1.4 Οι Επιδόσεις και ο Ανταγωνισμός των Λιμένων Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο

1.4.1 Εισαγωγή

Αναλύοντας τις σύγχρονες τάσεις του τουρισμού κρουαζιέρας στη Μεσόγειο είναι σημαντικό να τονιστούν τρία σημαντικά γεγονότα που επηρέασαν την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην περιοχή την τελευταία περίοδο. Το πρώτο σημαντικό γεγονός αφορά στην πολιτική αναταραχή που επικρατεί σε πολλές από τις νότιες μη ευρωπαϊκές χώρες της Μεσογείου. Η αναταραχή αυτή η οποία καλείται ως «Αρ αβική Άνοιξη» είχε σημαντικές επιπτώσεις στον κλάδο της κρουαζιέρας καθώς ολόκληρος ο προγραμματισμός των εταιρειών από το 2010 και έπειτα αναφορικά με τα δρομολόγια των πλοίων τους αναγκαστικά ανετράπη. Χώρες όπως η Αίγυπτος, η Τυνησία το Μαρόκο, η Λιβύη, η Αλγερία και η Συρία με σημαντική κίνηση κρουαζιέρας τα προηγούμενα χρόνια ουσιαστικά απομονώθηκαν τουριστικά, καθώς οι ταραχές και οι συγκρούσεις καθιστούσαν τα λιμάνια των εν λόγω χωρών μη ασφαλή για τους τουρίστες. Οι εταιρείες κρουαζιέρας αναπροσάρμοσαν τα δρομολόγιά τους αντικαθιστώντας αρκετούς από τους προορισμούς των χωρών αυτών με άλλους προορισμούς κυρίως ευρωπαϊκούς. Το φαινόμενο αυτό παρουσιάστηκε με μεγάλη ένταση το 2011 με συνέπεια πολλά από τα ευρωπαϊκά λιμάνια να εμφανίζουν ασυνήθιστα αυξημένη κίνηση. Η κατάσταση δείχνει να εξομαλύνεται καθώς με εξαίρεση τη Συρία οι υπόλοιπες χώρες παρουσιάζουν και πάλι σημαντική κίνηση κρουαζιέρας. Ωστόσο, η κίνηση αυτή παραμένει χαμηλότερη από άλλες χρονιές καθώς η ελκτικότητα των περιοχών αυτών δεν αναμένεται να επανέλθει στα επίπεδα του παρελθόντος αν δεν αποκατασταθεί πλήρως η κοινωνική ηρεμία (ECC, 2013).

Το δεύτερο γεγονός που επηρεάζει την κρουαζιέρα στη Μεσόγειο είναι η οικονομική ύφεση με την οποία έρχονται αντιμέτωπες οι Ευρωπαϊκές χώρες και ιδιαίτερα αυτές του Νότου. Αδιαμφισβήτητα παρά τη συνεχή αύξηση που παρουσιάζουν οι αφίξεις τουριστών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο η Ευρωπαϊκή κρίση παραμένει τροχοπέδη για την πλήρη ανάπτυξη του κλάδου. Η συνεχής δυναμική που επιδεικνύει η Μεσόγειος ως προορισμός κρουαζιέρας οφείλεται κυρίως στο γεγονός πως η πλειονότητα των επισκεπτών των Μεσογειακών χωρών προέρχονται από χώρες της Βόρειας Ευρώπης οι οποίες δεν πλήττονται σε ανάλογο βαθμό με τις χώρες του Ευρωπαϊκού Νότου από την κρίση, καθώς και από περιοχές της Βόρειας Αμερικής. Ωστόσο, η δυναμική αυτή θα ήταν σαφώς

μεγαλύτερη αν στις κρουαζιέρες θα μπορούσαν να συμμετέχουν περισσότεροι πολίτες των χωρών του Νότου καθώς αδιαμφισβήτητα σε αυτές τις περιοχές οι δαπάνες για τουρισμό παρουσιάζουν σημαντική κάμψη (ECC, 2013).

Το τρίτο γεγονός που επηρέασε άμεσα τον κλάδο της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο ήταν το ναυτικό ατύχημα με τη βύθιση του κρουαζιερόπλοιου Costa Concordia στην Ιταλική θάλασσα στις 13 Ιανουαρίου 2012. Το συγκεκριμένο περιστατικό επέφερε σημαντικές ανακατατάξεις των δρομολογίων καθώς και μεγάλο αριθμό ακυρώσεων ήδη κλεισμένων πακέτων κρουαζιέρας. Αναμφισβήτητα, το μέγεθος της καταστροφής είχε αρνητικό αντίκτυπο στον τρόπο που οι πολίτες αντιμετωπίζουν την προοπτική να συμμετέχουν σε μια κρουαζιέρα καθώς αναδύθηκαν σημαντικά ζητήματα σχετικά με την ασφάλεια των κρουαζιερόπλοιων. Οι συντονισμένες προσπάθειες των εταιρειών κρουαζιέρας προς την κατεύθυνση της αυστηροποίησης των όρων ασφαλείας της ναυσιπλοΐας των κρουαζιερόπλοιων και η υιοθέτηση της κατάλληλης στρατηγικής προώθησης του προϊόντος άμβλυναν σταδιακά τις στρεβλώσεις που δημιουργήθηκαν στην ανάπτυξη της ευρωπαϊκής αγοράς κρουαζιέρας. Το σημαντικότερο πρόβλημα εντοπίζεται στην Ιταλική αγορά η οποία σύμφωνα με παράγοντες της αγοράς πρόκειται να επανέλθει στα προ του ατυχήματος επίπεδα όχι πριν το 2014 (Griffin Consulting Group , 2012; ECC, 2013).

1.4.2 Οι Λιμενικές Ζώνες και τα Χαρακτηριστικά των Λιμένων Κρουαζιέρας

Η Μεσόγειος διαθέτει περισσότερα από 170 λιμάνια τα οποία δύνανται να δεχτούν κίνηση κρουαζιέρας. Αν σε αυτά προστεθούν τα λιμάνια των Ευρωπαϊκών Ατλαντικών ακτών και της Μαύρης θάλασσας τα οποία συμπεριλαμβάνονται σε πολλές διαδρομές που περιλαμβάνουν Μεσογειακά λιμάνια τότε ο αριθμός των λιμένων τα οποία οι τουρίστες δύνανται να επισκεφθούν στη Μεσόγειο ξεπερνούν τα 200. Στο Χάρτη 1-1 παρουσιάζονται τα κυριότερα λιμάνια και οι λιμενικές ζώνες που διαμορφώνονται με βάση τη χωροθέτηση των λιμένων στις ακτές τις Μεσογείου και την πυκνότητα των δρομολογημένων κρουαζιέρων εντός των ορίων τους. Από τα στοιχεία του Χάρτη 1-1 διακρίνονται τέσσερις κύριες ζώνες: η Ζώνη της Δυτικής Μεσογείου, η Ζώνη της Ανατολικής Μεσογείου, η Ζώνη της Αδριατικής και η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας. Πρέπει να αναφερθεί πως η κατάτμηση της Μεσογείου σε λιμενικές ζώνες εξυπηρετεί κυρίως την ευκολότερη ανάλυση της κίνησης κρουαζιέρας που παρουσιάζει η εν λόγω περιοχή. Συνεπώς η ένταξη ενός λιμένα σε μια

συγκεκριμένη ζώνη δεν αποκλείει τη συμπερίληψή του σε δρομολόγια κρουαζιέρας που περιλαμβάνουν λιμάνια διαφορετικών ζωνών.

Χάρτης 1 Οι Ζώνες των Λιμένων Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στον Πίνακα 9 παρουσιάζεται ο βαθμός πληρότητας των υποδομών των λιμένων της κάθε λιμενικής ζώνης. Τα χαρακτηριστικά των λιμένων που αναλύονται είναι ο αριθμός των προβλητών, η ύπαρξη επιβατικών σταθμών, το μέγιστο μήκος και το μέγιστο βύθισμα των πλοίων που δύνανται να εξυπηρετηθούν από τα λιμάνια και η απόσταση των λιμένων από το πλησιέστερο αεροδρόμιο. Από τα στοιχεία του Πίνακα 9 καθίσταται σαφές πως οι διάφορες ζώνες παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις αναφορικά με τα χαρακτηριστικά των λιμένων που εντάσσονται σε αυτές. Αναλυτικότερα, η συντριπτική πλειονότητα των λιμένων (82,9%) διαθέτει περισσότερες από μία προβλήτες για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων. Το ποσοστό λιμένων με περισσότερες από μία προβλήτες φαίνεται να είναι μικρότερο του Μεσογειακού μέσου όρου μόνο για τα λιμάνια της Δυτικής Ζώνης. Παρά ταύτα τα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου φαίνεται πως παρουσιάζουν σημαντικό πλεονέκτημα αναφορικά με το μέγεθος των πλοίων που δύνανται να εξυπηρετήσουν στις εγκαταστάσεις τους.

Πίνακας 9 Τα Κυριότερα Χαρακτηριστικά των Λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου

Δείκτες	**Ζώνες**				**Μεσόγειος**
	Ανατολική	Δυτική	Αδριατική	Μαύρη Θάλασσα	
Ποσοστό λιμένων με >1 προβλήτες κρουαζιέρας	86,4%	80,0%	84,6%	83,3%	82,9%
Ποσοστό λιμένων που δύνανται να δεχτούν πλοία με βύθισμα >11 μ.	45,5%	60,0%	38,5%	50,0%	51,3%
Ποσοστό λιμένων που δύνανται να δεχτούν πλοία μήκους >350 μ.	40,9%	57,1%	30,8%	16,7%	44,7%
Ποσοστό λιμένων που διαθέτουν επιβατικούς σταθμούς	72,7%	88,6%	38,5%	100,0%	76,3%
Ποσοστό λιμένων σε απόσταση <60 χλμ. από αεροδρόμιο	72,7%	80%	76,9%	100,0%	78,9%
Αριθμός λιμένων	22	35	13	6	76

Πηγή: Greekcruise, 2013 Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Πιο συγκεκριμένα, μόνο στη Δυτική Ζώνη το ποσοστό των λιμένων που μπορούν να υποδεχτούν τα τελευταίας γενιάς κρουαζιερόπλοια τα οποία διαθέτουν μήκος μεγαλύτερο των 350 μ. και βύθισμα μεγαλύτερο των 11 μ. ξεπερνά το αντίστοιχο Μεσογειακό. Το χαμηλότερο ποσοστό λιμένων με δυνατότητα υποδοχής πλοίων με βύθισμα μεγαλύτερο

των 11 μ. παρουσιάζει η Ζώνη της Αδριατικής (38,5%) και το χαμηλότερο ποσοστό λιμένων με δυνατότητα εξυπηρέτησης πλοίων άνω των 350 μ. παρουσιάζει η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας (16,7%). Λαμβάνοντας υπόψη την τάση των εταιρειών για ναυπήγηση ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων τα οποία δύνανται να εξασφαλίσουν οικονομίες κλίμακας, το πλεονέκτημα των Δυτικών λιμένων αποκτά βαρύνουσα σημασία. Πιο συγκεκριμέν,α τα λιμάνια τα οποία δύνανται να εξυπηρετήσουν τα τελευταίας τεχνολογίας πλοία υποδέχονται μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών διατηρώντας τον ίδιο αριθμό αφίξεων με λιμάνια που δεν έχουν αυτή τη δυνατότητα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την καλύτερη διαχείριση της λιμενικής κίνησης, την αποφυγή καθυστερήσεων και συμφορήσεων και την αποφυγή των απαραίτητων κοστοβόρων επενδύσεων για τη διαμόρφωση επαρκών εγκαταστάσεων υποδοχής μεγάλων πλοίων.

Επιπρόσθετα, περίπου τρία στα τέσσερα λιμάνια πλέον έχουν κατασκευάσει και λειτουργούν εξειδικευμένους σταθμούς υποδοχής των επιβατών κρουαζιέρας. Ωστόσο, το ποσοστό των λιμένων με επιβατικούς σταθμούς εμφανίζει διαφοροποιήσεις κατά την εξέτασή της διακύμανσής του στις επί μέρους λιμενικές ζώνες. Το χαμηλότερο ποσοστό λιμένων με επιβατικούς σταθμούς εντοπίζεται στη ζώνη της Αδριατικής όπου μόλις το 38,5% των λιμένων διαθέτουν τέτοια εγκατάσταση. Αντίθετα, τα λιμάνια της Ανατολικής και Δυτικής Ζώνης φαίνεται πως έχουν αναπτύξει περισσότερο τη συγκεκριμένη λειτουργία καθώς το ποσοστό των λιμένων που διαθέτουν επιβατικούς σταθμούς στις δύο ζώνες αγγίζει το 73% και το 89% αντίστοιχα. Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί πως στη Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας δεν συναντάται λιμάνι από τα υπό εξέταση λιμάνια της περιοχής που να μη διαθέτει επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας.

Ένα επιπρόσθετο χαρακτηριστικό των λιμένων που εξετάζεται στην παρούσα φάση είναι η απόσταση των λιμένων από τους πλησιέστερους αερολιμένες. Από τα στοιχεία του Πίνακα 9 φαίνεται πως περίπου το 79% των λιμένων της Μεσογείου βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των 60 χλμ. από κάποιο αεροδρόμιο. Η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας φαίνεται πως διαθέτει το απόλυτο αναφορικά με τα λιμάνια που βρίσκονται κοντά σε αεροδρόμια. Αντίθετα οι υπόλοιπες τρεις ζώνες παρουσιάζουν ποσοστά τα οποία κυμαίνονται κοντά στο Μεσογειακό μέσο όρο. Τα συγκεκριμένα ποσοστά χαρακτηρίζονται ως σχετικά υψηλά. Συνεπώς, η διαφοροποίηση των λιμένων με βάση το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό έγκειται στο είδος και το μέγεθος της κίνησης που δύναται να εξυπηρετήσει το αεροδρόμιο πλησίον του κάθε λιμένα.

Η ύπαρξη ή μη ενός αεροδρομίου πλησίον των λιμένων θεωρείται ως ένα από τα κρισιμότερα χαρακτηριστικά που επηρεάζουν τις δυνατότητες ανάπτυξης των λιμένων. Το χαρακτηριστικό αυτό αποκτά εξαιρετική σημασία για τα Μεσογειακά λιμάνια καθώς οι περισσότερες κρουαζιέρες έχουν χαρακτηριστικά των λεγόμενων «Flight-Cruises». Πιο συγκεκριμένα, οι κρουαζιέρες τέτοιου τύπου είναι αυτές των οποίων το λιμάνι εκκίνησης βρίσκεται στη Μεσόγειο. Συνεπώς, για την πραγματοποίηση της κρουαζιέρας ένα μεγάλο μέρος των επιβατών κυρίως από τη Β. Ευρώπη και τη Β. Αμερική που αποτελούν και τις μεγαλύτερες αγορές-τροφοδότες των ταξιδιών κρουαζιέρας θα πρέπει να καταφτάσει στην αφετηρία μέσω αεροπορικής πτήσης. Κατ' αυτόν τον τρόπο τα λιμάνια που βρίσκονται σε εγγύτητα με διεθνή αεροδρόμια αποκτούν ένα σημαντικό πλεονέκτημα για να λειτουργήσουν ως λιμάνια βάσης κρουαζιέρας.

Τα στοιχεία του Πίνακα 9 ανέδειξαν τις διαφοροποιήσεις των λιμενικών χαρακτηριστικών των ζωνών της Μεσογείου. Η επάρκεια των λιμενικών εγκαταστάσεων αποτελεί κρίσιμο παράγοντα προσέλκυσης κίνησης κρουαζιέρας. Ο παράγοντας αυτός αποκτά μεγαλύτερη σημασία όταν ένα λιμάνι διεκδικεί να καταστεί αφετηρία και τερματισμός για δρομολόγια κρουαζιέρας. Δεδομένης της μορφής του Μεσογειακού χώρου και των σχετικά μικρών αποστάσεων μεταξύ των ζωνών, τα διάφορα λιμάνια δύνανται να αποτελούν λιμάνια αφετηρίας για κρουαζιέρες που περιλαμβάνουν ενδιάμεσους σταθμούς άλλων ζωνών της Μεσογείου. Συνεπώς, ο ανταγωνισμός για την προσέλκυση κίνησης βάσης εκτείνεται σε όλη τη Μεσόγειο και παρουσιάζει σημαντική ένταση ακόμη και σε λιμάνια που χωροθετούνται σε μεγάλη απόσταση.

Η κρισιμότητα των επαρκών υποδομών για την προσέλκυση κίνησης βάσης γίνεται καλύτερα κατανοητή με τη βοήθεια των στοιχείων που παρουσιάζονται στον Πίνακα 10, όπου παρουσιάζονται η διαφοροποίηση των κυριότερων χαρακτηριστικών των λιμενικών υποδομών με βάση τον τύπο της κίνηση κρουαζιέρας που εξυπηρετεί ο κάθε λιμένας. Στην πρώτη στήλη παρουσιάζονται οι μέσες τιμές των δεικτών επάρκειας λιμενικών υποδομών που παρουσιάζουν τα λιμάνια με σημαντική επιβατική κίνηση εισόδου-εξόδου και στη δεύτερη στήλη οι μέσες τιμές των αντίστοιχων δεικτών των λιμένων ενδιάμεσων προορισμών[2]. Από τα στοιχεία του Πίνακα 10 καθίσταται σαφής η υπεροχή των λιμένων με

[2] *Οι υποδομές όλων των λιμένων παρουσιάζονται αναλυτικά στον Πίνακα 1 του Παραρτήματος.*

σημαντική κίνηση βάσης αναφορικά με την πληρότητα των υποδομών που χρησιμοποιούνται για τον ελλιμενισμό και εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών τους αντίστοιχα. Αναλυτικότερα, το μέσο λιμάνι βάσης διαθέτει 10 προβλήτες για τον ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων, αριθμός περίπου διπλάσιος του αντίστοιχου αριθμού προβλητών που διαθέτει το μέσο λιμάνι ενδιάμεσος προορισμός. Επιπρόσθετα, τα λιμάνια βάσης διαθέτουν μέσο συνολικό μήκος προβλητών που ξεπερνά τα 3.000 μ. σε αντίθεση με τα λιμάνια ενδιάμεσους προορισμούς των οποίων το μέσο μήκος προβλητών δε ξεπερνά τα 1300 μ.

Πίνακας 10 Τα Χαρακτηριστικά των Υποδομών των Λιμένων Βάσης και Ενδιάμεσων Προορισμών

Δείκτες	Τύπος Λιμένα	
	Λιμάνια με Κίνηση Εισόδου-Εξόδου	**Λιμάνια Ενδιάμεσοι Προορισμοί**
Μέσος αριθμός προβλητών κρουαζιέρας	10,4	5,3
Μέσο μήκος προβλητών κρουαζιέρας	3080	1268,5
Μέσο μέγιστο μήκος πλοίου προς υποδοχή	432,6	328,8
Μέσο μέγιστο βύθισμα πλοίου προς υποδοχή	12,4	11,6
Μέσος αριθμός επιβατικών σταθμών	2,6	1,1
Ποσοστό λιμένων σε απόσταση < 60 χλμ. από αεροδρόμιο	95%	84%
Αριθμός λιμένων	19	19
Πηγή: Greekcruise, 2013; Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία		

Επιπλέον, τα λιμάνια βάσης διαθέτουν σημαντικό πλεονέκτημα αναφορικά με το μέγεθος των πλοίων που δύνανται να εξυπηρετήσουν, καθώς στο μέσο λιμάνι βάσης μπορούν να εξυπηρετηθούν πλοία μέγιστου μήκους 433 μ. και μέγιστου βυθίσματος 12,4μ. Αντίθετα, στις λιμενικές υποδομές των ενδιάμεσων προορισμών δύνανται κατά μέσο όρο να εξυπηρετηθούν πλοία μέγιστου μήκους 329 μ. περίπου και μέγιστου βυθίσματος 11,6 μ. Από την άλλη, τα λιμάνια βάσης υπερτερούν και στις υποδομές εξυπηρέτησης των επιβατών, καθώς διαθέτουν κατά μέσο όρο περίπου τρεις επιβατικούς σταθμούς, σε αντίθεση με τους ενδιάμεσους προορισμούς που διαθέτουν ένα. Τέλος, τα στοιχεία του

πίνακα καθιστούν ευδιάκριτη τη σημαντικότητα της γειτνίασης των λιμένων κρουαζιέρας με αεροδρόμια, καθώς όπως διακρίνεται στην τελευταία σειρά του πίνακα το ποσοστό των λιμένων βάσης τα οποία βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των 60 χλμ. από αεροδρόμιο φτάνει το 95%, όταν το αντίστοιχο ποσοστό στους ενδιάμεσους σταθμούς αγγίζει το 84%.

Τα παραπάνω στοιχεία επιβεβαιώνουν τη σημαντικότητα του παράγοντα των επαρκών λιμενικών υποδομών για την προσέλκυση τουρισμού κρουαζιέρας. Πέρα από παράγοντες όπως τα αξιοθέατα, οι κοινωνικές συνθήκες και το πολιτιστικό απόθεμα κάθε προορισμού οι οποίοι αδιαμφισβήτητα διαμορφώνουν το βαθμό ελκυστικότητας του, η δυνατότητα των λιμένων των προορισμών να υποδεχτούν και εξυπηρετήσουν ικανοποιητικά τους τουρίστες κρουαζιέρας αποτελεί προαπαιτούμενο για την ανάπτυξη του συγκεκριμένου είδους τουρισμού στις υπό εξέταση περιοχές. Οι περιοχές με υψηλή επάρκεια λιμενικών υποδομών αποκτούν σημαντικό πλεονέκτημα σε σχέση με αυτές που δε διαθέτουν τη δυνατότητα επαρκούς εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων. Η πληθώρα των υψηλού τουριστικού ενδιαφέροντος προορισμών στη Μεσόγειο συνεπάγεται την ύπαρξη πολλών εναλλακτικών προορισμών για την κατάρτιση των δρομολογίων και ταυτόχρονα αυξάνει τον ανταγωνισμό μεταξύ τους. Στην ενότητα που ακολουθεί αναλύονται οι επιδόσεις των λιμένων της Μεσογείου στον τουρισμό κρουαζιέρας σε επίπεδο λιμενικών ζωνών με σκοπό να αναδειχτούν οι ανταγωνιστικές δυνάμεις που αναπτύσσονται στην περιοχή.

1.4.3 Οι Επιδόσεις και τα Χαρακτηριστικά της Κίνησης των Μεσογειακών Λιμενικών Ζωνών

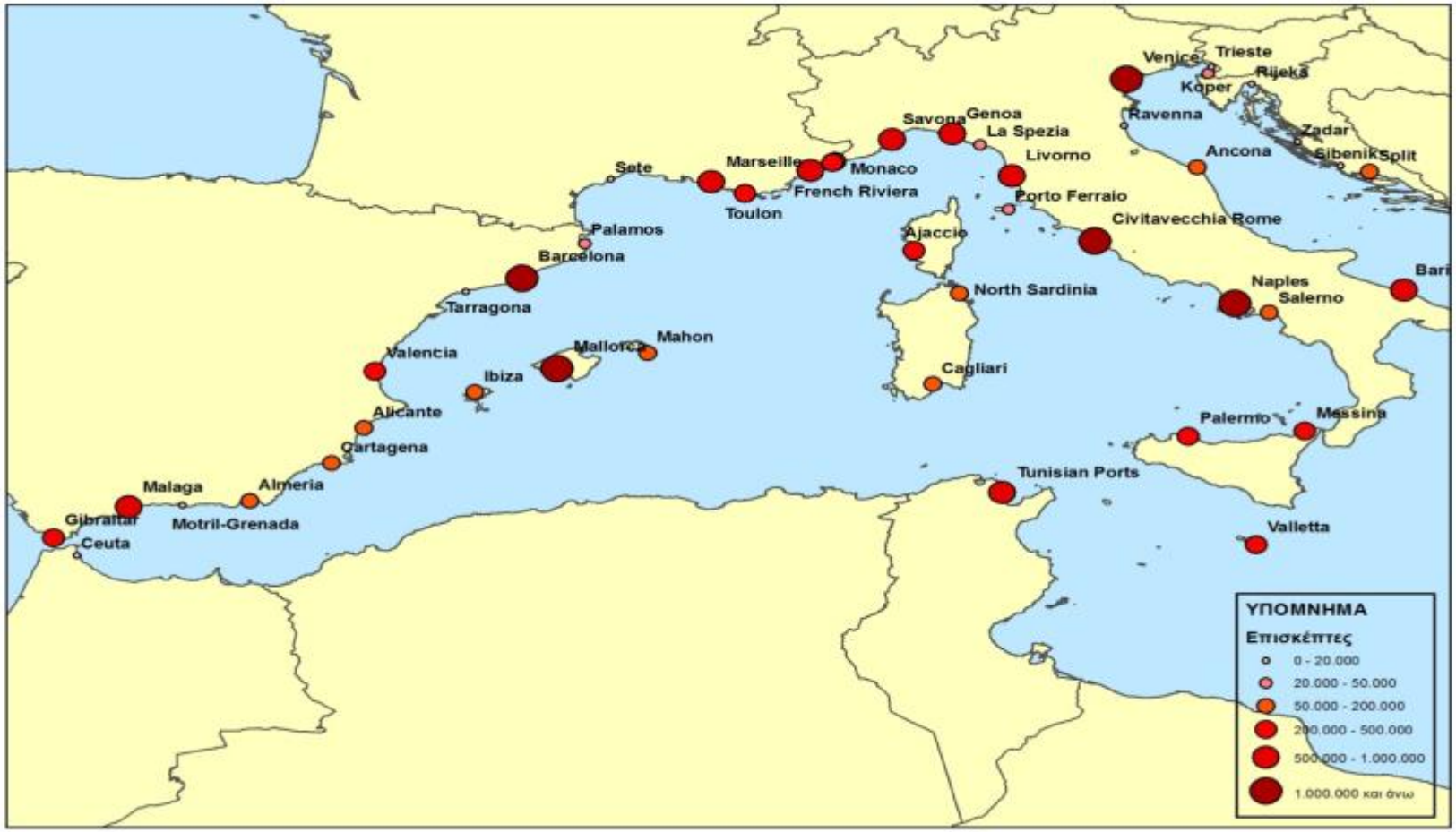
1.4.3.1 Η Επιβατική Κίνηση Κρουαζιέρας στις Μεσογειακές Λιμενικές Ζώνες

Στους Χάρτες 2 και 3 παρουσιάζονται οι επιδόσεις των κυριότερων λιμένων κρουαζιέρας της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας για το έτος 2010[3]. Η απεικόνιση των λιμένων στους χάρτες πραγματοποιείται με την πρότερη ταξινόμηση τους σε έξι βασικές κλίμακες ετήσιας επιβατικής κίνησης οι οποίες παρουσιάζονται στα υπομνήματα των χαρτών. Τα στοιχεία των χαρτών καταδεικνύουν τις σημαντικές διαφοροποιήσεις αναφορικά με τον ετήσιο αριθμό επισκέψεων που παρουσιάζουν τα λιμάνια κρουαζιέρας στη Μεσόγειο.

[3] *Το 2010 επιλέγεται ως έτος βάσης των συγκρίσεων των επιδόσεων των λιμένων καθώς περιλαμβάνει και τις επιδόσεις των λιμένων χωρών των οποίων ο κλάδος της κρουαζιέρας επλήγη από τα γεγονότα της Αραβικής άνοιξης. Συνεπώς, τα στοιχεία του 2010 θεωρούνται επαρκέστερα για την περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης σε όλη τη Μεσόγειο από τα πιο πρόσφατα στοιχεία του 2011 όπου λιμάνια χωρών της Αφρικής και της Ασίας παρουσιάζουν υποτονική κίνηση σε αντίθεση με Ευρωπαϊκούς προορισμούς που υποδέχτηκαν ασυνήθιστα μεγάλο φόρτο επιβατικής κίνησης.*

Αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό αποτελεί η έντονη συγκέντρωση επιβατικής κίνησης στο δίπολο Barcelona-Mallorca, στο τόξο που σχηματίζεται από τα λιμάνια Marseille και Civitavecchia, στο τόξο μεταξύ των λιμένων Dubrovnik και Katakolo, καθώς και στου Ελληνικούς και Τουρκικούς προορισμούς του Νότιου Αιγαίου.

Χάρτης 2 Οι Επιδόσεις των Λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου (2010)



Πηγή: Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Χάρτης 3 Οι Επιδόσεις των Λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου (2010)

Πηγή: Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Χαρακτηριστικές για τις επιδόσεις και τη δυναμική που επιδεικνύει η κάθε ζώνη είναι οι τιμές των στατιστικών μέτρων και των δεικτών ανάλυσης της επιβατικής κίνησης κρουαζιέρας για το έτος 2010 που παρατίθενται στον Πίνακα 1-11. Αναφορικά με τους συνολικούς επισκέπτες η Δυτική Ζώνη φαίνεται πως κυριαρχεί προσελκύοντας σχεδόν διπλάσιο αριθμό επισκεπτών από την Ανατολική Ζώνη που ακολουθεί σε όρους επιδόσεων. Η Ζώνη της Αδριατικής ακολουθεί σε επιδόσεις καταγράφοντας ετήσιους αριθμούς επισκεπτών που αγγίζουν το 50% του αντίστοιχου αριθμού της Ανατολικής Ζώνης. Τέλος, τις μικρότερες επιδόσεις καταγράφει η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας η οποία διαθέτει και το μικρότερο αριθμό λιμένων. Επιπρόσθετα, παρά το μεγαλύτερο αριθμό λιμένων που διαθέτει η Δυτική Ζώνη, αυτή παρουσιάζει τη μεγαλύτερη τιμή μέσης ετήσιας επιβατικής κίνησης ανά λιμένα (461.585). Ακολουθούν, η Ανατολική και η Ζώνη της Αδριατικής με μέσο όρο επισκέψεων 343.655 και 290.744, αντίστοιχα. Τέλος, τη χαμηλότερη επιβατική κίνηση ανά λιμένα παρουσιάζει η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας (22.784).

Πίνακας 11 Η Επιβατική Κίνηση στη Μεσόγειο ανά Λιμενική Ζώνη

Ζώνες	Ανατολική	Δυτική	Αδριατική	Μαύρη Θάλασσα	Μεσόγειος
Σύνολο Επισκεπτών	8.247.722	16.155.480	4.070.421	136.701	28.610.324
Μ.Ο. Επισκεπτών	343.655	461.585	290.744	22.784	362.156
Τυπική Απόκλιση	418.579	551.416	461.008	22.542	483.708
Συντελεστής Μεταβλητότητας (Σ.Μ)	121,80%	119,46%	158,56%	98,94%	133,56%
Δείκτης Συγκέντρωσης (Gini)	0,60	0,60	0,76	0,53	0,64
Λιμάνια	24	35	14	6	79

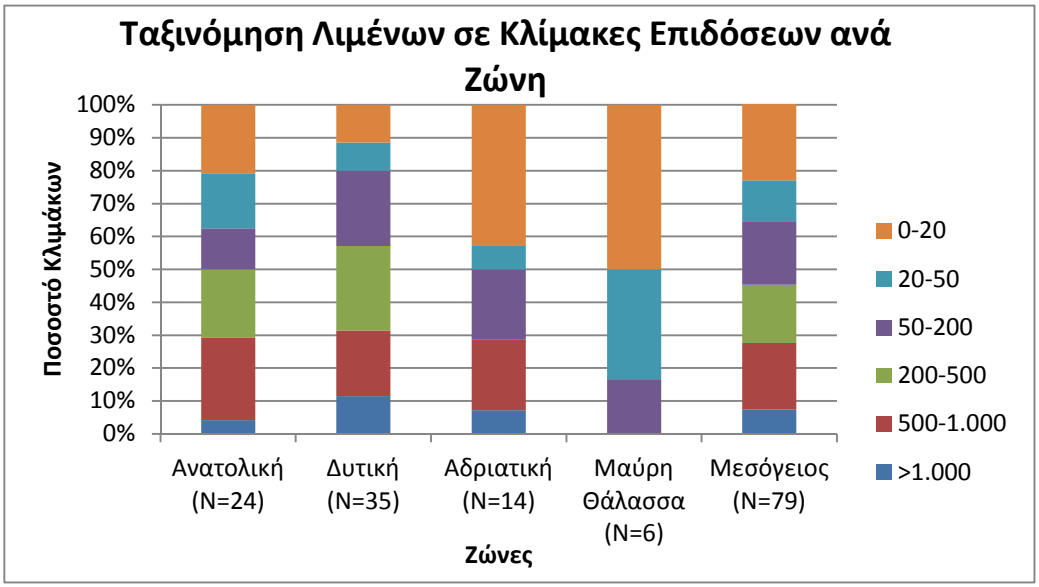
Πηγή: Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Επιπρόσθετα, πρέπει να τονιστεί πως όλες οι ζώνες παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ της επιβατικής κίνησης των λιμένων. Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει από την εξέταση του Συντελεστή Μεταβλητότητας του οποίου οι τιμές κρίνονται εξαιρετικά υψηλές. Τη μεγαλύτερη ανομοιογένεια μεταξύ του ύψους της επιβατικής κίνησης των λιμένων της παρουσιάζει η Ζώνη της Αδριατικής, καθώς ο Σ.Μ. φτάνει το 158,56%. Περίπου την ίδια μεταβλητότητα παρουσιάζουν οι παρατηρήσεις της Ανατολικής και Δυτικής ζώνης καθώς η τιμή του Σ.Μ. σε αυτές τις ζώνες κυμαίνεται γύρω στο 120%. Τέλος, τη μεγαλύτερη ομοιογένεια αναφορικά με το ύψος της επιβατικής κίνησης των λιμένων της παρουσιάζει η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας με την τιμή του Σ.Μ. να μην ξεπερνά το 100%.

Σημαντικά στοιχεία για τη δυναμική του ανταγωνισμού εντός των ζωνών αντλούμε και από τις τιμές του δείκτη συγκέντρωσης. Τη μεγαλύτερη συγκέντρωση επιβατικής κίνησης παρουσιάζει η Ζώνη της Αδριατικής καθώς η τιμή του δείκτη συγκέντρωσης (0,76) ξεπερνά κατά πολύ την τιμή του αντίστοιχου δείκτη της Μεσογείου (0,64). Από την άλλη, σχετικά υψηλή συγκέντρωση παρουσιάζουν η Ανατολική και Δυτική Ζώνη, καθώς η τιμή του δείκτη συγκέντρωσης, αν και υπολείπεται ελάχιστα αυτής του δείκτη της Μεσογείου, κρίνεται υψηλή (0,60). Τέλος, τη χαμηλότερη συγκέντρωση επιβατικής κίνησης παρουσιάζει η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας καθώς η τιμή του δείκτη συγκέντρωσης (0,53) υποδηλώνει πως η διακίνηση των επιβατών πλησιάζει την τέλεια ισοκατανομή μεταξύ των λιμένων περισσότερο από τη διακίνηση σε κάθε άλλη ζώνη.

Η ανταγωνιστική δυναμική η οποία αναπτύσσεται εντός των ζωνών δύναται να αναλυθεί περαιτέρω με τη βοήθεια του Διαγράμματος 20. Στο συγκεκριμένο σχήμα παρατίθενται με τη μορφή σωρευμένων στηλών ο αριθμός των λιμένων ανά κλίμακα επιβατικής κίνησης σε κάθε ζώνη. Από τα στοιχεία του διαγράμματος διακρίνεται η κυριαρχία της Δυτικής Ζώνης αναφορικά με τον αριθμό των λιμένων τα οποία κατατάσσονται στις τρεις μεγαλύτερες κλίμακες ετήσιας διακίνησης. Πιο συγκεκριμένα, το 10% των λιμένων της Δυτικής Ζώνης δέχονται περισσότερους από 1 εκ. επισκέπτες ετησίως, ενώ ταυτόχρονα το 55% των λιμένων παρουσιάζει επιδόσεις που ξεπερνούν τους 200 χιλ. επιβάτες ετησίως. Η Ανατολική Ζώνη διαθέτει μόνο ένα λιμάνι με περισσότερους από 1 κ. επισκέπτες (Piraeus) ενώ το ποσοστό των λιμένων με περισσότερους από 200 χιλ επισκέπτες ετησίως φτάνει το 50%.

Διάγραμμα 20 Ταξινόμηση Λιμένων σε Κλίμακες Επιδόσεων ανά Λιμενική Ζώνη



Πηγή: Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Διαφορετική είναι η εικόνα που παρουσιάζει η ζώνη των λιμένων της Αδριατικής. Η Ζώνη της Αδριατικής δε διαθέτει κανένα λιμάνι στην κατηγορία 200-500 με συνέπεια τα λιμάνια με διακίνηση άνω των 200 χιλ. επισκεπτών να αποτελούν λιγότερο από το 30% του συνόλου των λιμένων. Για το λόγο αυτό η Ζώνη παρουσιάζει και τη μεγαλύτερη τιμή στο Δείκτη Συγκέντρωσης η οποία επισημάνθηκε κατά την ανάλυση των στοιχείων του Πίνακα 11. Τέλος, η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας διαθέτει λιμάνια τα οποία εμπίπτουν αποκλειστικά στις χαμηλότερες κλίμακες ετήσιας διακίνησης. Χαρακτηριστικό της ζώνης είναι πως η πλειονότητα των λιμένων παρουσιάζει ετήσια διακίνηση που δε ξεπερνά τους 20 χιλ. επισκέπτες.

1.3.3.2 Οι Αφίξεις Πλοίων στις Μεσογειακές Λιμενικές Ζώνες

Σημαντικές διαφοροποιήσεις παρουσιάζουν οι ζώνες λιμένων κρουαζιέρας, τόσο αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων που καταπλέουν στα λιμάνια, όσο και με το μέγεθός τους. Στον Πίνακα 12 παρουσιάζονται οι συνολικές αφίξεις πλοίων, ο μέσος αριθμός αφίξεων, καθώς και ο μέσος αριθμός επιβατών ανά πλοίο στα κυριότερα λιμάνια κάθε ζώνης της Μεσογείου για το έτος 2010. Το 2010 στα λιμάνια υπό εξέταση ελλιμενίστικαν 15.905 πλοία τα οποία κατά μέσο όρο μετέφεραν 1.256 επιβάτες. Η Δυτική και Ανατολική

Ζώνη δέχονται το μεγαλύτερο αριθμό πλοίων ανά έτος, καθώς οι συνολικές αφίξεις το 2010 έφτασαν τις 7.369 και 5.466, αντίστοιχα. Ωστόσο, το ενδιαφέρον στοιχείο που διακρίνεται από τον Πίνακα 1-12 είναι πως οι δύο ζώνες παρουσιάζουν ακριβώς τον ίδιο αριθμό μέσων αφίξεων πλοίων ανά λιμένα (235). Η υπεροχή της Δυτικής Ζώνης σε όρους αφίξεων πλοίων οφείλεται στο γεγονός πως τα λιμάνια τους δέχονται υποδέχονται κατά μέσο μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών ανά άφιξη. Όπως διαφαίνεται στην 3η σειρά του πίνακα τα αφιχθέντα πλοία στη Δυτική Ζώνη μεταφέρουν κατά μέσο όρο περίπου 1.569 επιβάτες ενώ στην ανατολική περίπου 1.179 επιβάτες.

Πίνακας 12 Οι Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων στις Λιμενικές Ζώνες της Μεσογείου

	Ανατολική	Δυτική	Αδριατική	Μαύρη Θάλασσα	Μεσόγειος
Συνολικές Αφίξεις Πλοίων	5.466	7.369	2.793	277	15.905
Μ.Ο. Αφίξεων	238	238	215	46	218
Μ.Ο. Επιβατών ανά Άφιξη	1.179	1.569	988	511	1.256
Λιμάνια	23	31	13	6	73

Πηγή: Greekcruise, 2013; Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Τις επιδόσεις της Ανατολικής Ζώνης στον αριθμό αφιχθέντων πλοίων ακολουθεί η Ζώνη της Αδριατικής. Τα λιμάνια της Αδριατικής δέχονται κατά μέσο όρο 215 πλοία ετησίως με μέσο αριθμό επιβατών που προσεγγίζει τους 1.000. Τέλος, στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας αφίχθησαν 277 πλοία τα οποία μετέφεραν κατά μέσο όρο 511 επιβάτες. Οι εξαιρετικές επιδόσεις των λιμένων της Δυτικής Ζώνης πιστοποιούν τα όσα αναφέρθηκαν κατά την ανάλυση των στοιχείων του Πίνακα 1-9 που προηγήθηκε και η οποία αφορούσε στην ανάδειξη της κρισιμότητας του ρόλου της επάρκειας των λιμενικών υποδομών στην προσπάθεια της κάθε τοπικής οικονομίας να αντλήσει τα μέγιστα από τα οφέλη που συνοδεύουν τον τουρισμό κρουαζιέρας. Ο ελλιμενισμός των τελευταίας τεχνολογίας πλοίων που μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών συνεπάγεται μεγαλύτερα έσοδα τόσο για το λιμένα όσο και για την τοπική οικονομία της περιοχής που αυτός χωροθετείται.

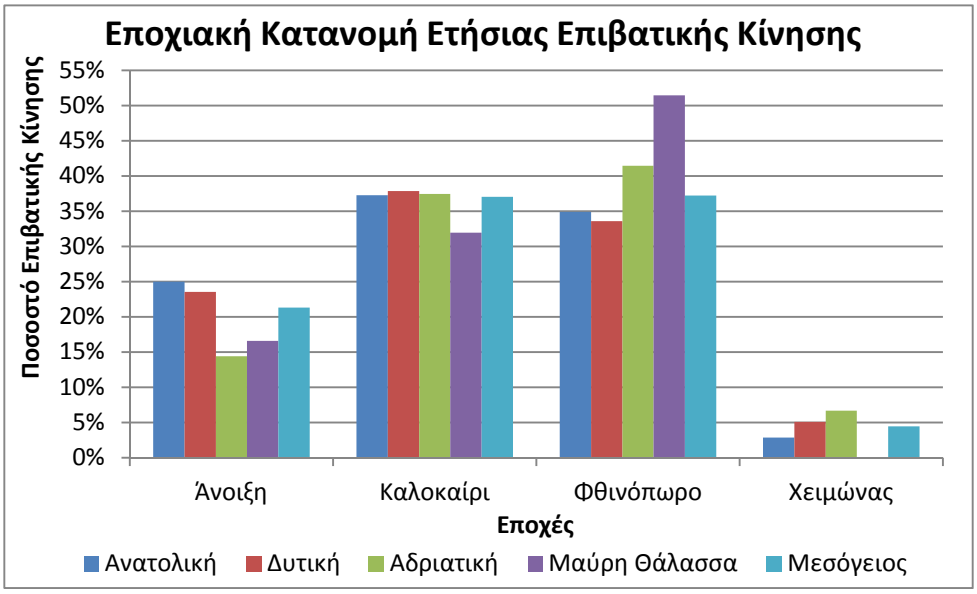
1.3.3.3 Η Εποχικότητα της Κίνησης στις Μεσογειακές Λιμενικές Ζώνες

Μια ακόμη σημαντική διάσταση του τουρισμού κρουαζιέρας στη Μεσόγειο αποτελεί η εποχικότητα που παρουσιάζει η επιβατική κίνηση. Σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τη διάσταση αυτή δύνανται να εξαχθούν από το Διάγραμμα 21, όπου παρουσιάζεται η κατανομή της ετήσιας επιβατικής κίνησης στις τέσσερις εποχές του έτους ανά γεωγραφική ζώνη. Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 21 γίνεται αντιληπτή η έντονη εποχικότητα που χαρακτηρίζει τον τουρισμό κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, καθώς η συντριπτική πλειονότητα των ταξιδιών (74,27%) πραγματοποιείται κατά τους καλοκαιρινούς και φθινοπωρινούς μήνες. Η πλειονότητα των ζωνών δέχεται περισσότερο από το 37% των επισκεπτών της το καλοκαίρι. Εξαίρεση αποτελεί η ζώνη της Μαύρης Θάλασσας στην οποία το καλοκαίρι εκδράμουν περίπου το 32% εκ του συνόλου των επισκεπτών της. Αντίθετα, η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας παρουσιάζει μεγάλη συγκέντρωση επισκεπτών το φθινόπωρο καθώς περισσότερο από το 50% των συνολικών ετήσιων επισκέψεων στα λιμάνια της ζώνης πραγματοποιείται τους φθινοπωρινούς μήνες. Σημαντική επιβατική κίνηση το φθινόπωρο παρατηρείται και στη ζώνη της Αδριατικής καθώς αυτή ξεπερνά το 40% της ετήσιας διακίνησης. Οι αφίξεις επισκεπτών το φθινόπωρο στην Ανατολική και Δυτική Ζώνη παρουσιάζουν χαμηλότερα ποσοστά επί των συνολικών αφίξεων καθώς δεν ξεπερνούν το 35%.

Η δραστηριότητα των λιμένων της Μεσογείου την άνοιξη κυμαίνεται σε σαφώς χαμηλότερα επίπεδα από τους καλοκαιρινούς και φθινοπωρινούς μήνες, καθώς το 21,31% των συνολικών επισκέψεων στα Μεσογειακά λιμάνια πραγματοποιείται αυτή την περίοδο. Τη σημαντικότερη δραστηριότητα κατά τη διάρκεια της άνοιξης παρουσιάζουν τα λιμάνια της Ανατολικής Ζώνης καθώς το 25% των συνολικών επισκεπτών των λιμένων της ζώνης λαμβάνει μέρος σε κρουαζιέρες τη συγκεκριμένη περίοδο. Σημαντική δραστηριότητα κατά την περίοδο της άνοιξης η οποία ξεπερνά το Μεσογειακό μέσο όρο συναντάται και στα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου (23,52%). Αντίθετα, τα λιμάνια της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας κατά την ίδια περίοδο παρουσιάζουν σχετικά χαμηλή δραστηριότητα, καθώς οι αφίξεις επισκεπτών στα λιμάνια των δύο ζωνών την άνοιξη δεν ξεπερνούν το 17% των συνολικών ετήσιων αφίξεων τους. Τέλος, τη χαμηλότερη δραστηριότητα παρουσιάζουν τα λιμάνια της Μεσογείου κατά τη χειμερινή περίοδο, καθώς οι επισκέψεις δε ξεπερνούν το 5% επί των ετήσιων επισκέψεων. Χαρακτηριστικό πάνω σε αυτό είναι το γεγονός πως τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας παρουσιάζουν μηδενική δραστηριότητα και τους τρεις

χειμερινούς μήνες. Τη μεγαλύτερη δραστηριότητα στη Μεσόγειο τους χειμερινούς μήνες παρουσιάζει η Αδριατική Ζώνη, καθώς το 7% εκ των ετήσιων αφίξεων στα λιμάνια της ζώνης πραγματοποιείται κατά τη χειμερινή περίοδο.

Διάγραμμα 21 Εποχιακή Κατανομή Ετήσιας Επιβατικής Κίνησης ανά Λιμενική Ζώνη



Πηγή: Medcruise, 2011; Ιδία Επεξεργασία

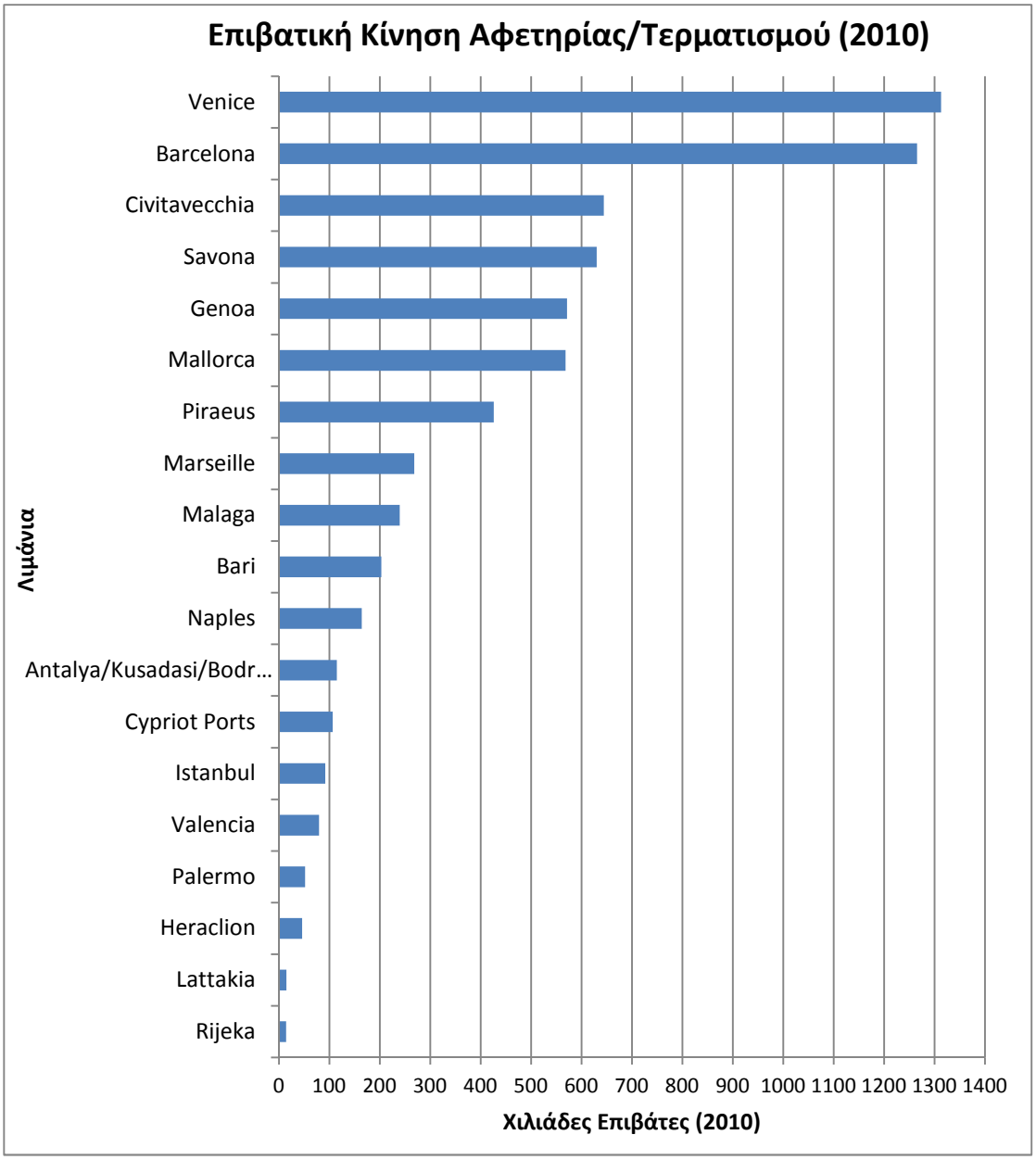
1.4.4 Η Ανταγωνιστική Δυναμική των Λιμένων της Μεσογείου

1.4.4.1 Ανάλυση Επιδόσεων Μεσογειακών Λιμένων στην Προσέλκυση Επιβατών και Κρουαζιερόπλοιων

Η ανάλυση που προηγήθηκε κατέδειξε με σαφήνεια τις διαφοροποιήσεις των επιδόσεων και των χαρακτηριστικών της κίνησης κρουαζιέρας κάθε ζώνης. Στη συνέχεια, η έρευνα θα κατευθυνθεί στην ανάλυση των επιδόσεων των μεμονωμένων λιμένων με σκοπό να αναζητηθούν τα λιμάνια των οποίων οι επιδόσεις διαμορφώνουν το ανταγωνιστικό πλαίσιο της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, καθώς και να εκτιμηθούν οι προοπτικές ανάπτυξης για κάθε λιμένα κρουαζιέρας της περιοχής. Στο Διάγραμμα 22 παρουσιάζονται τα κυριότερα λιμάνια βάσης της Μεσογείου και οι συνολικοί επιβάτες που μέσω των λιμένων αυτών ξεκίνησαν ή τερμάτισαν ένα ταξίδι κρουαζιέρας το 2010. Τη μεγαλύτερη κίνηση βάσης παρουσιάζει το λιμάνι Venice της Αδριατικής, καθώς αποτέλεσε το λιμάνι αφετηρίας ή

τερματισμού για περισσότερους από 1,3 εκ. επιβάτες. Το λιμάνι καταφέρνει να προσελκύσει την πλειονότητα των τουριστών με προορισμούς τα λιμάνια της Αδριατικής οι οποίοι συνδυάζουν την επιβίβαση ή αποβίβασή τους στα κρουαζιερόπλοια με την περιήγησή τους στην ελκυστική από τουριστικής άποψης πόλη της Βενετίας.

Διάγραμμα 22 Επιβατική Κίνηση Αφετηρίας/Τερματισμού στα Κυριότερα Λιμάνια Βάσης (2010)



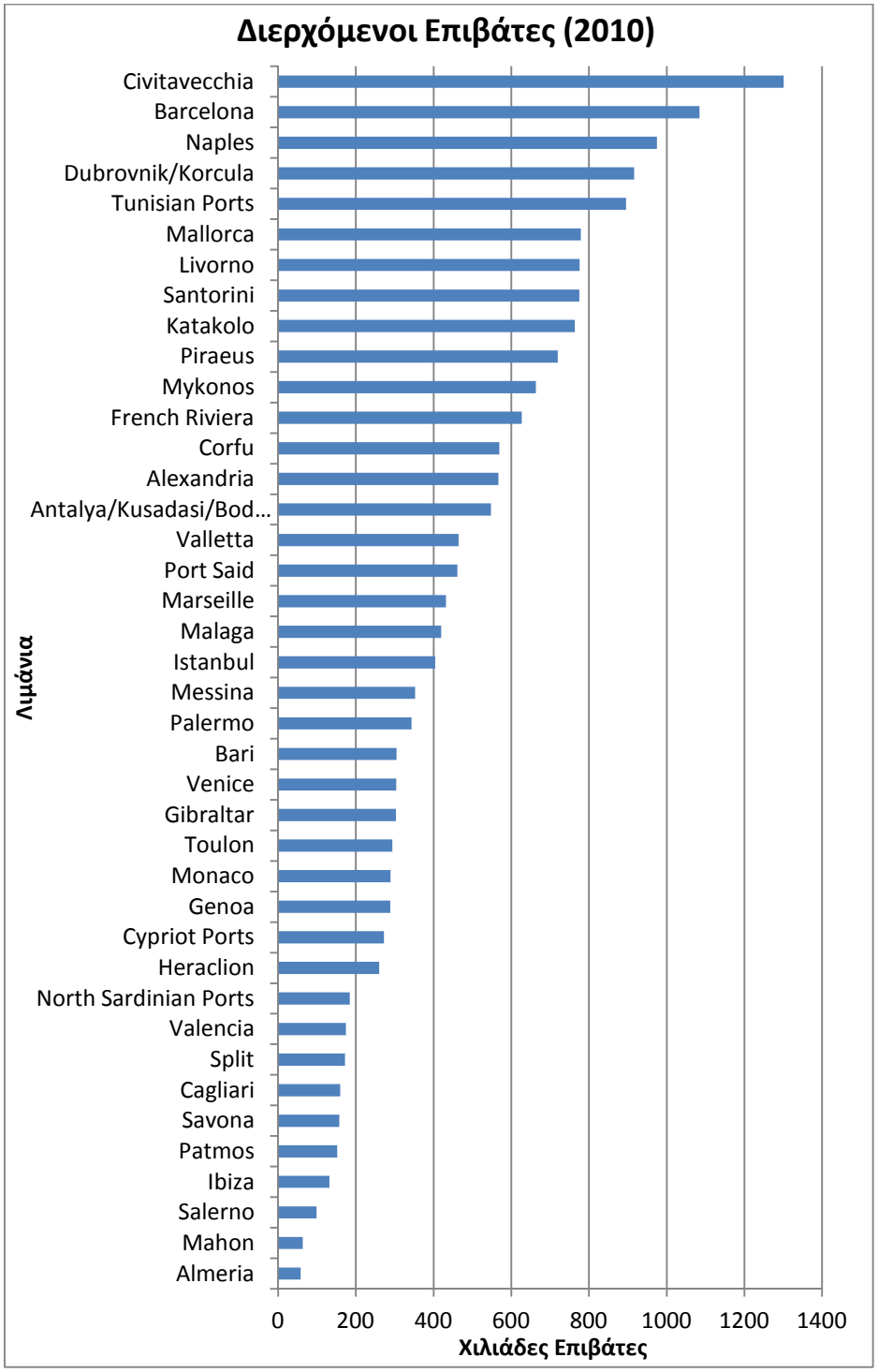
Πηγή: Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Τις επιδόσεις του λιμένα Venice ακολουθούν το λιμάνι Barcelona και το λιμάνι Civitavecchia που αποτελεί το πλησιέστερο σημείο θαλάσσιας εξόδου της πόλης της Ρώμης. Τα λιμάνια πέρα από την κομβική τους θέση στη Μεσόγειο και την επάρκεια των υποδομών τους αποτελούν δημοφιλείς κόμβους αφετηρίας και τερματισμού των ταξιδιών κρουαζιέρας λόγω της υψηλής τουριστικής ελκυστικότητας των πόλεων των οποίων αποτελούν θαλάσσιους κόμβους εισόδου-εξόδου. Σημαντική επιβατική κίνηση εισόδου-εξόδου παρουσιάζει και το Ιταλικό λιμάνι Savona. Η λειτουργία της κρουαζιέρας στο συγκεκριμένο λιμάνι επιτελείται μέσω σύμβασης παραχώρησης που έχει υπογράψει η λιμενική αρχή με την εταιρεία Costa Cruises. Η εταιρεία χρησιμοποιεί αποκλειστικά τον προβλήτα κρουαζιέρας του λιμένα για την αφετηρία και τερματισμό σημαντικού αριθμού προγραμματισμένων ταξιδιών της στη Μεσόγειο. Το λιμάνι προσελκύει χαμηλή σχετικά κίνηση ως ενδιάμεσος προορισμός, χαρακτηριστικό που το διαφοροποιεί από τα προηγούμενα λιμάνια. Δυναμικούς κόμβους αφετηρίας-τερματισμού αποτελούν και τα λιμάνια Genoa και Mallorca τα οποία ξεπερνούν ετησίως τους 500 χιλιάδες επιβάτες. Τα προαναφερθέντα λιμάνια μαζί με τα λιμάνια Marseille και Naples τα οποία παρουσιάζουν χαμηλότερη κίνηση βάσης αποτελούν τα κυριότερα λιμάνια εισόδου-εξόδου της Δυτικής Ζώνης.

Το λιμάνι Piraeus αποτελεί το κορυφαίο λιμάνι βάσης για την Ανατολική Ζώνη. Το λιμάνι λόγω κυρίως της κομβικής του θέσης και του υψηλού τουριστικού αποθέματος της πόλης των Αθηνών καταφέρνει να αποτελέσει το σημείο αφετηρίας ή τερματισμού για περισσότερους από 400 χιλιάδες τουρίστες κρουαζιέρας. Τις επιδόσεις του λιμένα Piraeus ακολουθούν τα λιμάνια της Νότιας Τουρκίας (Kusadasi, Antalya, Bodrum), της Κύπρου και της Κωνσταντινούπολης τα οποία αποτελούν τα σημεία εκκίνησης και τερματισμού περίπου 100 χιλιάδων επιβατών, αντίστοιχα. Αξιοσημείωτο σημείο σχετικά με στοιχεία του Διαγράμματος 22 είναι η απουσία κάποιου λιμένα της Βόρειας Θάλασσας. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί πως παρά τις χαμηλές τους επιδόσεις στο γράφημα περιλαμβάνονται και τα λιμάνια Lattakia και Rijeka. Ο λόγος ο για τον οποίο τα λιμάνια συμπεριλαμβάνονται στα κορυφαία λιμάνια βάσης είναι το γεγονός πως η επιβατική κίνηση που παρουσιάζουν τα λιμάνια αυτά οφείλεται αποκλειστικά σε επιβάτες που, είτε ξεκινούν, είτε τερματίζουν την κρουαζιέρα τους σε αυτά. Ειδικότερα, το λιμάνι Rijeka αποτελεί τη βάση για τη πραγματοποίηση ταξιδιών κρουαζιέρας πολύ μικρών πλοίων με προορισμούς την

Αδριατική. Η τιμή του Δείκτη Συγκέντρωσης (Gini) για την επιβατική κίνηση των κυριότερων λιμένων βάσης φτάνει το 57,1% υποδεικνύοντας τη σχετική συγκέντρωση της κίνησης σε μικρό αριθμό λιμένων.

Διάγραμμα 23 Διερχόμενοι Επιβάτες στου Κυριότερους Ενδιάμεσους Προορισμούς (2010)



Πηγή: Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Σε αντιδιαστολή με την κίνηση βάσης η οποία συγκεντρώνεται σε μικρό σχετικά αριθμό λιμένων η Μεσόγειος διαθέτει σημαντικό αριθμό λιμένων που προσελκύουν χιλιάδες επισκεπτών ως ενδιάμεσοι προορισμοί. Η τιμή του Δείκτη Συγκέντρωσης για τα λιμάνια ενδιάμεσων προσεγγίσεων με ετήσια διακίνηση άνω των 50 χιλ. επιβατών υπολογίζεται στο 37,2%. Η τιμή του δείκτη καταδεικνύει το μεγαλύτερο ανταγωνισμό μεταξύ των ενδιάμεσων προορισμών για την προσέλκυση επιβατικής κίνησης σε σχέση με τον αντίστοιχο των λιμένων βάσης. Το αποτέλεσμα αυτό είναι αναμενόμενο καθώς όπως προαναφέρθηκε οι ενδιάμεσες προσεγγίσεις δεν απαιτούν την πληρότητα των υποδομών που απατιεί η κίνηση αφετηρίας-τερματισμού.

Στο Διάγραμμα 23 παρουσιάζονται οι επιδόσεις των κυριότερων λιμένων στην επιβατική κίνηση ενδιάμεσων προορισμών. Τις κορυφαίες επιδόσεις παρουσιάζουν τα λιμάνια Civitavecchia, Barcelona και Naples τα οποία όπως προαναφέρθηκε παρουσιάζουν σημαντικές επιδόσεις και στην κίνηση εισόδου-εξόδου. Εξαιρετικές επιδόσεις παρουσιάζουν και τα λιμάνια Dubrovnik της Αδριατικής και τα λιμάνια της Τυνησίας με κορυφαίο το λιμάνι LA Goullette τα οποία συγκαταλέγονται στους πέντε κορυφαίους ενδιάμεσους προορισμούς της Μεσογείου. Στα λιμάνια με τις μεγαλύτερες επιδόσεις περιλαμβάνονται επίσης τα λιμάνια της Δυτικής Ζώνης Mallorca, Livorno και French Riviera ενώ στην Ανατολική Ζώνη πέρα από τα λιμάνια της Τυνησίας στους κορυφαίους προορισμούς συγκαταλέγονται τα λιμάνια του Νότιου Αιγαίου το Ελληνικό λιμάνι Katakolo και το Αιγυπτιακό λιμάνι Alexandria. Στο γράφημα περιλαμβάνονται και άλλοι σημαντικοί προορισμοί οι οποίοι όμως παρουσιάζουν διακίνηση μικρότερη των 500 χιλιάδων επισκεπτών ετησίως.

Σημαντικά στοιχεία σχετικά με τη διάκριση των λιμένων της Μεσογείου με βάση τις επιδόσεις τους περιλαμβάνονται και στον Πίνακα 13. Στην 1η στήλη παρουσιάζονται τα κορυφαία λιμάνια σε επιδόσεις αναφορικά με το μέσο μέγεθος των πλοίων που υποδέχονται. Στη 2η του Πίνακα 13 παρουσιάζονται τα λιμάνια τα οποία υποδέχτηκαν το μεγαλύτερο αριθμό πλοίων το 2010. Από τα στοιχεία του Πίνακα 13 καθίσταται σαφής η σχετική διαφοροποίηση της κατάταξης των λιμένων με βάση τις επιδόσεις στις δύο

κατηγορίες μετρήσεων, καθώς μόλις έξι λιμάνια εμφανίζονται στη λίστα με τα κορυφαία λιμάνια και στις δύο κατηγορίες μετρήσεων (Civitavecchia, Barcelona, Venice, Mallorca, Naples, LA Goullette). Από τα Ελληνικά λιμάνια το μόνο λιμάνι το οποίο παρουσιάζει σημαντικές επιδόσεις αναφορικά με το μέγεθος των πλοίων που υποδέχεται είναι το λιμάνι Katakolo (2.122 μ.ο.). Αντίθετα το 1/3 των κορυφαίων σε επιδόσεις λιμένων με βάση τον αριθμό των πλοίων που υποδέχονται είναι ελληνικά καθώς τα λιμάνια Piraeus, Santorini, Myconos, Patmos, Corfu το 2010 υποδέχτηκαν σημαντικό αριθμό κρουαζιερόπλοιων.

Πίνακας 13 Μέση Χωρητικότητα και Μέσος Αριθμός Πλοίων ανά Μεσογειακό Λιμάνι (2010)

Λιμάνι	Μ.Ο. Επιβατών ανά Πλοίο	Λιμάνι	Αριθμός Κρουαζιερόπλοιων
Bari	3.340	Civitavecchia	900
Genoa	3.296	Barcelona	841
Barcelona	2.795	Piraeus	799
Alexandria	2.648	Dubrovnik	705
Mallorca	2.576	Santorini	700
Venice	2.571	Venice	629
Antalya	2.533	Myconos	594
Izmir	2.379	Naples	537
La Goulette	2.205	Patmos	531
Civitavecchia	2.161	Mallorca	523
Palermo	2.146	Kusadasi	517
Katakolo	2.122	Livorno	508
Naples	2.122	French Riviera	496
Malaga	2.053	Corfu	430
Port Said	2.049	LA Goulette	406

Πηγή: GreekCruise, 2013; Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

1.4.4.2 Ανάλυση Ανταγωνισμού με Βάση τις Προοπτικές Ανάπτυξης των Μεσογειακών Λιμένων

Τα στοιχεία που παρατέθηκαν αναφορικά με την επιβατική κίνηση κρουαζιέρας των λιμένων έδωσαν μια σαφή απεικόνιση της μορφής και της κατανομής των μεριδίων της

λιμενικής αγοράς της Μεσογείου για το έτος 2010. Ωστόσο, η ανάλυση της λιμενικής αγοράς για να θεωρηθεί ολοκληρωμένη θα πρέπει να ενσωματώνει το στοιχείο του χρόνου, ώστε να καταγραφεί επακριβώς η δυναμική ανάπτυξης του κάθε λιμένα. Η ανάλυση αυτή πραγματοποιείται στη συνέχεια και στηρίζεται στην αντιπαραβολή των μεριδίων αγοράς του κάθε λιμένα και των ρυθμών ανάπτυξης που επιδεικνύει την τελευταία δεκαετία. Για την ακριβέστερη καταγραφή των τάσεων τα λιμάνια διαχωρίζονται σε τρεις βασικές κατηγορίες με βάση τις επιδόσεις τους στον τουρισμό κρουαζιέρας το 2010. Η 1η κατηγορία περιλαμβάνει τα λιμάνια με ετήσια διακίνηση άνω των 500 χιλιάδων επιβατών (Λιμάνια Υψηλών Επιδόσεων), η 2η τα λιμάνια με ετήσια διακίνηση 50-500 χιλιάδων επιβατών (Λιμάνια Μέσων Επιδόσεων) και η 3η τα λιμάνια με ετήσια διακίνηση μικρότερη των 50 χιλιάδων επισκεπτών (Λιμάνια Χαμηλών Επιδόσεων). Τρία διαφορετικά διαγράμματα στο πλαίσιο του Product Portfolio Analysis που αναπτύχθηκε από την εταιρεία Boston Consulting Group κατασκευάζονται για να περιγράψουν τη δυναμική ανάπτυξης των λιμένων των αντίστοιχων κατηγοριών[4].

Στο Διάγραμμα 24 παρουσιάζεται το Boston Consulting Group Matrix (BCGM) των μεγάλων λιμένων της Μεσογείου. Από τα στοιχεία του σχήματος διαφαίνεται πως μόνο δύο λιμάνια ανήκουν στην κατηγορία «Stars». Πρόκειται για τα Ιταλικά λιμάνια Civitavecchia και Venice τα οποία κατέχουν ένα σημαντικό μερίδιο αγοράς και διατηρούν ρυθμούς ανάπτυξης υψηλότερους των μέσων ρυθμών της κατηγορίας. Αντίστοιχα, στην κατηγορία «Cash Cows» ανήκουν τα λιμάνια τα οποία έχοντας ένα σημαντικό μερίδιο αγορά παρουσιάζουν χαμηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης. Πρόκειται για τα λιμάνια Piraeus, Naples, Barcelona και

---

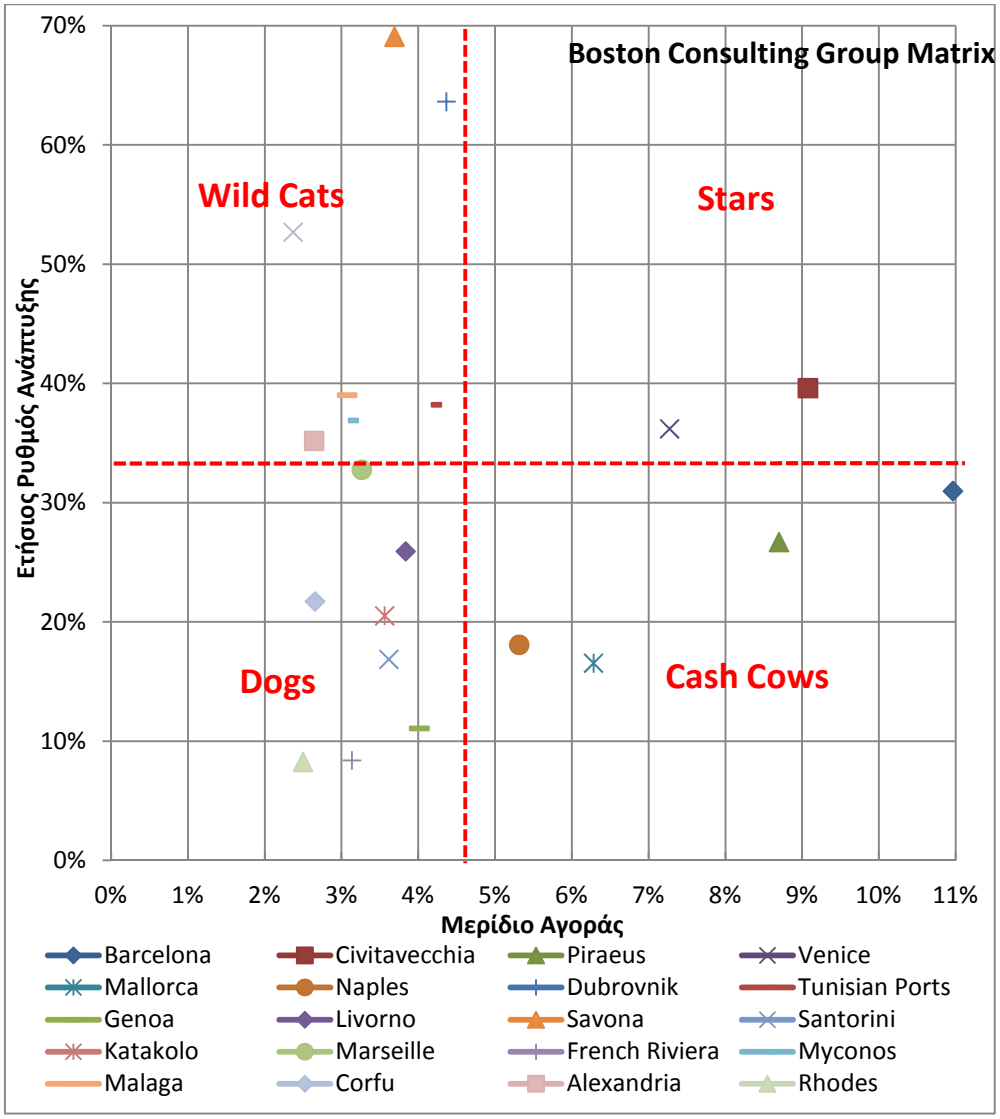
[4] *Πρόκειται για μια μεθοδολογία η οποία αναπτύχθηκε από την εταιρεία Boston Consulting Group και βρίσκει εφαρμογή στη λιμενική βιομηχανία. Η μέθοδος χρησιμοποιώντας δύο μεταβλητές, το μερίδιο αγοράς και το δείκτη ανάπτυξης, αποτυπώνει την εικόνα που παρουσιάζει τόσο η αγορά όσο και το κάθε λιμάνι ξεχωριστά με σκοπό να ταξινομήσει τα λιμάνια ανάλογα με τις επιδόσεις τους. Η μέθοδος αποτυπώνει γραφικά τις επιδόσεις των λιμένων με τη χρησιμοποίηση ενός συστήματος αξόνων στο οποίο ο οριζόντιος άξονας παρουσιάζει τα σχετικά μερίδια αγοράς και ο κάθετος το ρυθμό ανάπτυξης κάθε λιμένα. Στη συνέχεια η επιφάνεια που περικλείεται από τους δύο άξονες διαχωρίζεται σε τέσσερα μέρη με βάση τις μέσες επιδόσεις των λιμένων. Ο διαχωρισμός οδηγεί στη διάκριση των λιμένων σε τέσσερις διαφορετικούς τύπους:*

- *Stars: Πρόκειται για λιμάνια τα οποία διαθέτουν ήδη μεγάλο μερίδιο αγοράς και ταυτοχρόνως παρουσιάζουν μεγάλους ρυθμούς ανάπτυξης.*
- *Cash Cows: Πρόκειται για λιμάνια τα οποία διαθέτουν σημαντικό μερίδιο αγοράς αλλά παρουσιάζουν χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης.*
- *Question Marks: Πρόκειται για λιμάνια τα οποία επιδεικνύουν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης κατέχοντας όμως μικρό μερίδιο αγοράς.*
- *Dogs: Πρόκειται για τα λιμάνια τα οποία κατέχουν μικρό μερίδιο αγοράς και ταυτόχρονα χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης.*

Mallorca. Χαρακτηριστικό των δύο κατηγοριών είναι πως η πλειονότητα των λιμένων που περιλαμβάνονται σε αυτές είναι λιμάνια της Δυτικής ζώνης.

Στην κατηγορία "Wild Cats» περιλαμβάνονται έξι λιμάνια με χαμηλότερα μερίδια αγοράς και ταυτόχρονα υψηλότατους ρυθμούς ανάπτυξης. Τα λιμάνια αυτά προέρχονται από διαφορετικές ζώνες και παρουσιάζουν μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης αν καταφέρουν να διατηρήσουν τους ίδιους ρυθμούς ανάπτυξης. Ως κορυφαία λιμάνια της κατηγορίας δύνανται να θεωρηθούν το λιμάνι Savona λόγω κυρίως των υψηλών ρυθμών ανάπτυξης και το λιμάνι Dubrovnik το οποίο διαγραμματικά απέχει ελάχιστα από το να περιληφθεί στην κορυφαία κατηγόριά λιμένων. Τέλος, τα λιμάνια της κατηγορίας «Dogs» είναι τα λιμάνια τα οποία παρουσιάζουν τις μικρότερες προοπτικές μεταξύ των λιμένων μεγάλων επιδόσεων. Με εξαίρεση το λιμάνι Marseille το οποίο παρουσιάζει σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης τα υπόλοιπα λιμάνια της κατηγορίας παρά το γεγονός πως κατέχουν σημαντικά μερίδια αγοράς στο σύνολο της Μεσογείου δείχνουν πως δύσκολα θα μπορέσουν να ανταγωνιστούν μελλοντικά τα λιμάνια των υπόλοιπων κατηγοριών του διαγράμματος.

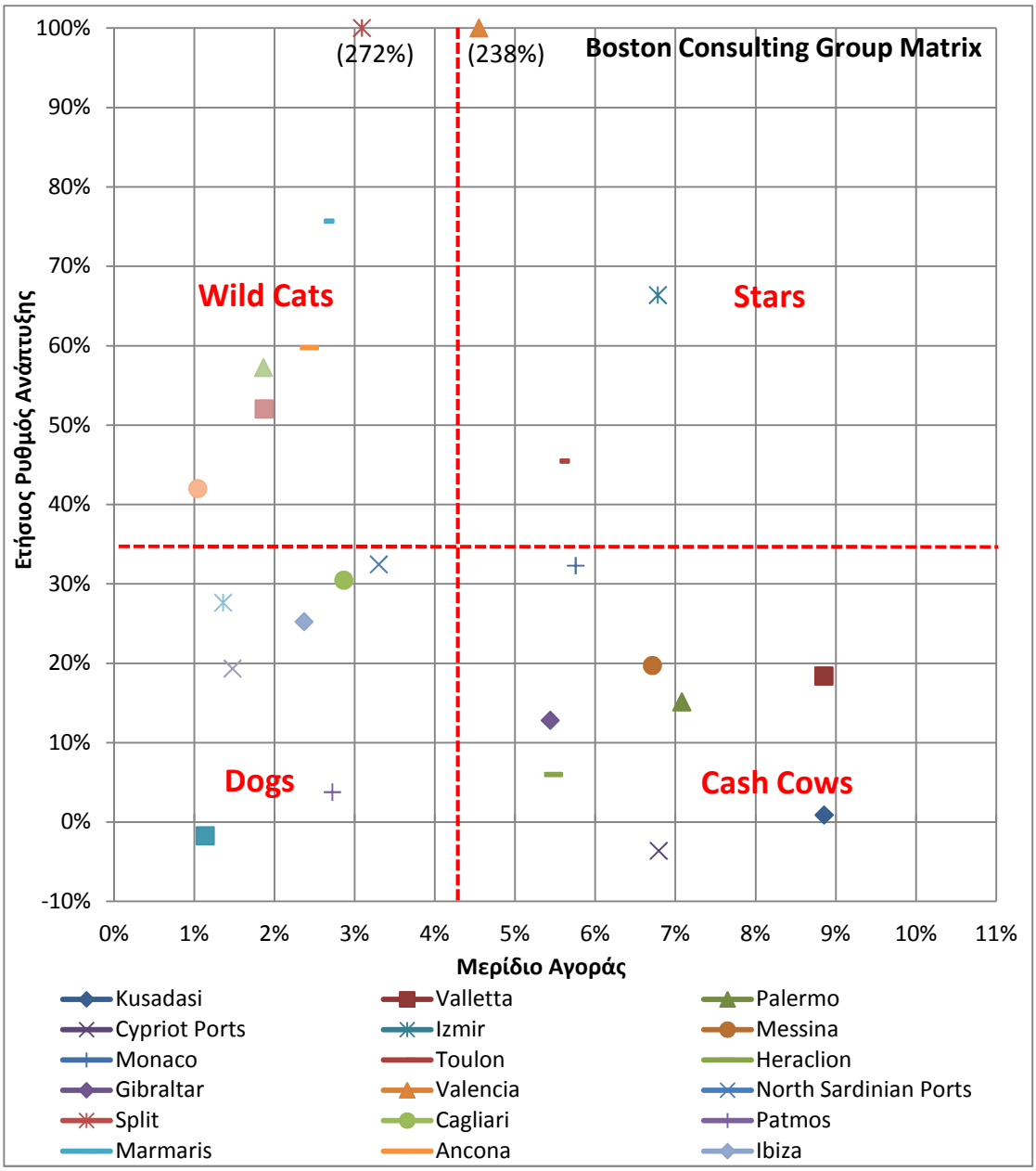
Διάγραμμα 24 Boston Consulting Group Matrix της Κατηγορίας «Υψηλών Επιδόσεων»



Πηγή: Medcruise, 2004; 2010; 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Επιπρόσθετα, στο Διάγραμμα 25 παρουσιάζεται το BCGM της κατηγορίας λιμένων «Μέσων Επιδόσεων». Τις μεγαλύτερες προοπτικές ανάπτυξης παρουσιάζουν τα λιμάνια της κατηγορίας «Stars» Valencia, Izmir και Toulon. Τα λιμάνια αυτά λαμβάνοντας υπόψη τους ρυθμούς ανάπτυξης που επέδειξαν παρουσιάζουν σοβαρές πιθανότητες να ξεπεράσουν τους 500 χιλ. επισκέπτες ετησίως. Σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης παρουσιάζουν και τα λιμάνια της κατηγορίας «Wild Cats» με κυρίαρχο το λιμάνι της Κροατίας Split. Ωστόσο, τα λιμάνια αυτά αν και δύνανται να αυξήσουν τα μερίδια αγοράς τους θεωρείται δύσκολο να μπορέσουν να ξεπεράσουν το όριο των 500 χιλ. επισκεπτών ετησίως.

Διάγραμμα 25 Boston Consulting Group Matrix της Κατηγορίας «Μέσων Επιδόσεων»



Πηγή: Medcruise, 2004; 2010; 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Μικρότερες προοπτικές παρουσιάζουν τα λιμάνια των υπόλοιπων δύο κατηγοριών λόγω κυρίως των χαμηλών ρυθμών ανάπτυξης που παρουσιάζουν. Τα λιμάνια της κατηγορίας «Cash Cows» θα συνεχίσουν να διατηρούν μία σχετικά σημαντική κίνηση, χωρίς όμως να παρουσιάζουν πιθανότητες υψηλής αύξησής της, με εξαίρεση το λιμάνι Monaco το οποίο

διατηρεί σχετικά υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Από την άλλη, τα λιμάνια της κατηγορίας «Dogs» αντιμετωπίζουν το πιο αβέβαιο μέλλον καθώς είναι εξαιρετικά απίθανο να μπορέσουν να προσελκύσουν σημαντική διακίνηση από τα ανταγωνιστικά λιμάνια.

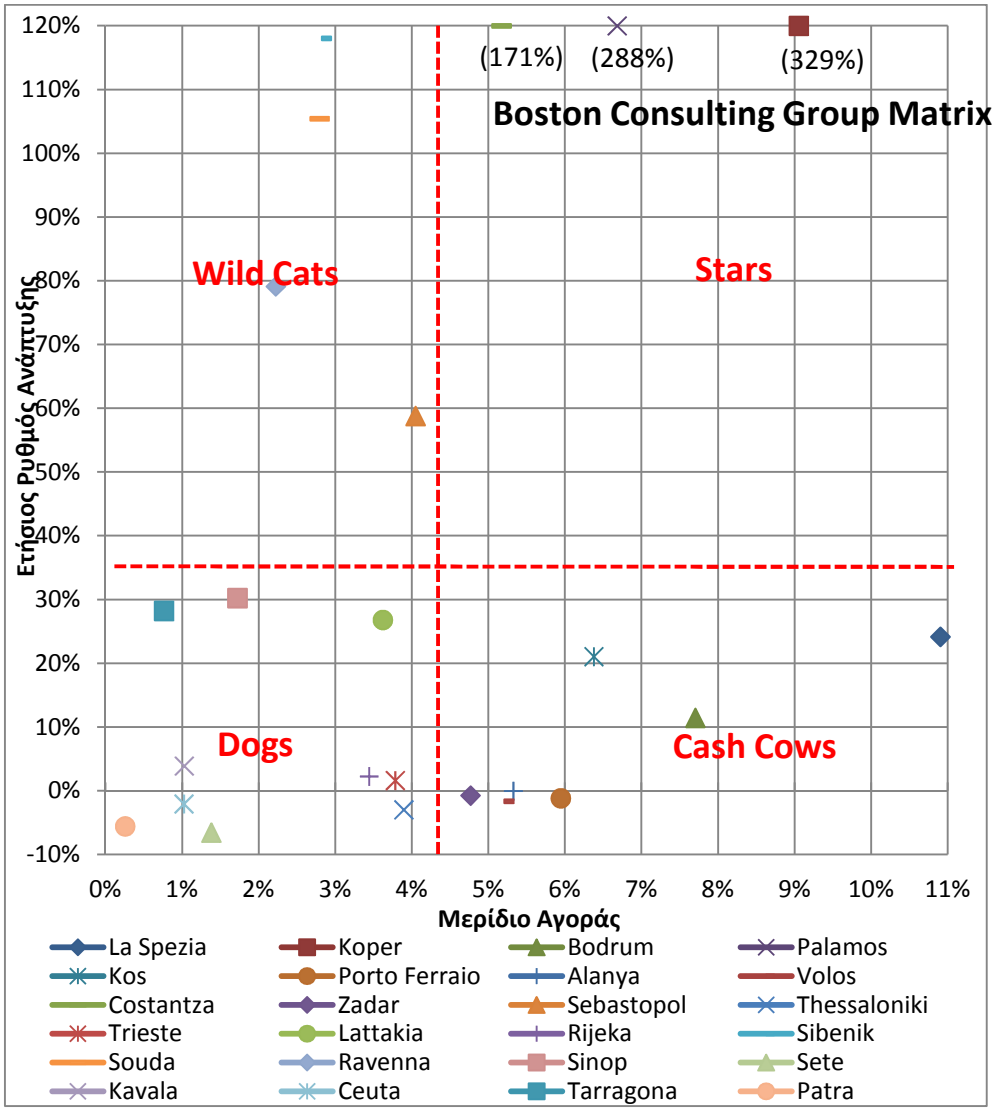
Στην κατηγορία των «Λιμένων Μέσων Επιδόσεων» περιλαμβάνονται και λιμάνια με αρνητικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Πρόκειται για το λιμάνι Mahon των Βαλλεαρικών νήσων και τα δύο Κυπριακά λιμάνια. Η επιβατική κίνηση στο Ισπανικό λιμάνι φαίνεται ότι υποχωρεί σε όφελος των γειτονικών προορισμών της Ίμπιζα και της Μαγιόρκα. Από την άλλη, τα Κυπριακά λιμάνια παρά τις μεγάλες επιδόσεις που παρουσίαζαν στο παρελθόν παρουσιάζουν μια σημαντική κάμψη στην επιβατική κίνησή τους. Η μελλοντική πορεία των λιμένων και η δυνατότητα επανάκαμψης στα παλαιότερα επίπεδα επιβατικής κίνησης αποτελούν ζητήματα υπό ερώτημα.

Τέλος, στο Διάγραμμα 26 παρουσιάζεται το BCGM των λιμένων της κατηγορίας «Χαμηλών Επιδόσεων». Η κατηγορία αυτή χαρακτηρίζεται από μεγάλη ετερογένεια σχετικά με τους ρυθμούς ανάπτυξης που παρουσιάζουν τα λιμάνια τα οποία τη συνθέτουν. Πιο συγκεκριμένα, η κατηγορία περιλαμβάνει πέντε λιμάνια τα οποία παρουσιάζουν ετήσιους ρυθμούς ανάπτυξης που ξεπερνούν το 100% και έντεκα λιμάνια τα οποία παρουσιάζουν αρνητικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Οι συνεχείς αυξομειώσεις στην ετήσια διακίνηση σε συνδυασμό με το μικρό επιβατικό έργο των λιμένων καθιστούν τα όποια συμπεράσματα σχετικά ανασφαλή. Αναμφίβολα, τα λιμάνια με τις μεγαλύτερες προοπτικές είναι τα λιμάνια Palamos, Koper και Costantza τα οποία κατέχουν υψηλά μερίδια αγοράς και παρουσιάζουν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, καθώς και το λιμάνι La Spezia το οποίο αν και παρουσιάζει χαμηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης των αντίστοιχων μέσων της κατηγορίας παραμένει το λιμάνι με το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς.

Τα διαγράμματα BCGM των μεσογειακών λιμένων είναι σε θέση να αποτυπώσουν την ανταγωνιστική θέση των ελληνικών λιμένων στην αγορά της Μεσογείου. Στον Πίνακα 14 κωδικοποιείται η ανταγωνιστική θέση των ελληνικών λιμένων με βάση τα αποτελέσματα της ανάλυσης για τις τρεις διαφορετικές κατηγορίες λιμένων. Από τα στοιχεία του πίνακα είναι εμφανές πως κανένα από τα ελληνικά λιμάνια δε ταξινομείται στην κατηγορία των λιμένων «Stars» της ομάδας λιμένων τους. Η πλειονότητα των λιμένων κατατάσσεται στην

κατηγορία «Dogs» καθώς οκτώ από τα 14 λιμάνια που συμπεριλήφθηκαν στην ανάλυση παρουσιάζουν χαμηλές προοπτικές ανάπτυξης συγκρινόμενα με τα αντίστοιχα λιμάνια της κατηγορίας επιδόσεών τους. Από την άλλη, τέσσερα λιμάνια ανήκουν στην κατηγορία «Cash Cows» καθώς συγκρινόμενα με τις διαχρονικές επιδόσεις των άλλων μεσογειακών λιμένων της κατηγορίας τους δείχνουν να διατηρούν τα μερίδια αγορά τους χωρίς όμως να παρουσιάζουν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Τέλος, δύο από τα ελληνικά λιμάνια κατατάσσονται στην κατηγορία «Wild Cats» καθώς αν και κατέχουν σχετικά μικρά μερίδια αγοράς σε σχέση με τα αντίστοιχα των άλλων λιμένων της κατηγορίας τους, ταυτόχρονα παρουσιάζουν σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης.

Διάγραμμα 26 Boston Consulting Group Matrix της Κατηγορίας «Χαμηλών Επιδόσεων»



Πηγή: Medcruise, 2004; 2010; 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Αναλυτικότερα, στην κατηγορία των λιμένων με υψηλή επιβατική κίνηση οι τρεις δημοφιλείς ελληνικοί τουριστικοί προορισμοί της Σαντορίνης, της Κέρκυρας και της Ρόδου καθώς και το Κατάκολο που λειτουργεί ως είσοδος προς τους σημαντικού αρχαιολογικού ενδιαφέροντος προορισμούς της Πελοποννήσου δείχνουν να υπολείπονται σημαντικά σε όρους επιδόσεων των λιμένων της κατηγορίας τους. Τα λιμάνια υποδέχονται σημαντικό αριθμό τουριστών, ωστόσο λόγω κυρίως των ελλείψεων σε υποδομές που δεν επιτρέπουν τον ελλιμενισμό περισσότερων πλοίων, υπολείπονται ρυθμών ανάπτυξης. Από την άλλη, το λιμάνι Piraeus κατατάσσεται στα κορυφαία λιμάνια της κατηγορίας χωρίς όμως να ακολουθεί τους υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης των άλλων λιμένων. Σημαντικό ρόλο σε αυτό διαδραμάτισε η αδυναμία προσέλκυσης σημαντικής κίνησης βάσης, όχι λόγω έλλειψης υποδομών, αλλά κυρίως λόγω νομοθετικών εμποδίων. Τέλος, η Μύκονος παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης, καθώς κατατάσσεται στους προορισμούς με τους υψηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης της συγκεκριμένης κατηγορίας.

Πίνακας 14 Η Κατάταξη Των Ελληνικών Λιμένων στις Κατηγορίες Ανταγωνιστικότητας

Χιλιάδες Επιβάτες 2010	**Λιμάνι**	**Κατηγορίες**			
		Stars	*Cash Cows*	*Wild Cats*	*Dogs*
>500	Piraeus		•		
	Santorini				•
	Katakolo				•
	Myconos			•	
	Corfu				•
	Rhodes				•
50-500	Heraclion		•		
	Patmos				•
	Kefalonia				•
<50	Kos		•		
	Volos		•		
	Thessaloniki				•
	Souda			•	
	Kavala				•
	Patra				•

Στα ελληνικά λιμάνια της μεσαίας κατηγορίας επιδόσεων τις μεγαλύτερες προοπτικές παρουσιάζει το λιμάνι της πόλης του Ηρακλείου. **Το συγκεκριμένο λιμάνι προσελκύοντας κίνηση βάσης, κατατάσσεται στα λιμάνια με τα μεγαλύτερα μερίδια αγοράς της κατηγορίας του.** Ωστόσο, και σε αυτή την περίπτωση όπως και στον Πειραιά η αδυναμία ενίσχυσης του ρόλου του λιμένα ως λιμένα αφετηρίας περιορίζει αισθητά τους ρυθμούς ανάπτυξής του. Τα άλλα δύο λιμάνια της κατηγορίας, των νησιών της Πάτμου και της Κεφαλονιάς, παρουσιάζουν σαφώς χαμηλότερες προοπτικές από το λιμάνι του Ηρακλείου. Η έλλειψη υποδομών, ιδιαίτερα στο λιμάνι Patmos, μειώνει την ανταγωνιστικότητα των λιμένων, τα οποία περιορίζονται στην προσέλκυση κίνησης ενδιάμεσης στάσης η οποία και αυτή δεν μπορεί να ξεπεράσει ένα συγκεκριμένο όριο, λόγω της αδυναμίας εξυπηρέτησης επιπλέον κρουαζιερόπλοιων.

Τέλος, από τα ελληνικά λιμάνια της κατηγορίας μικρής επιβατικής κίνησης τις καλύτερες προοπτικές παρουσιάζουν τα λιμάνια του Βόλου, της Κω και των Χανίων (Souda). Τα δύο πρώτα λόγω των σταθερά σημαντικών μεριδίων αγοράς που διατηρούν σε σχέση με τα μεσογειακά λιμάνια της κατηγορίας και το τελευταίο λόγω των υψηλών ρυθμών ανάπτυξης που παρουσιάζει τα τελευταία έτη. Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία του 2012 που παρουσιάζονται στο επόμενο κεφάλαιο, πρέπει να αναφερθεί πως οι επιβάτες κρουαζιέρας στα Χανιά ξεπέρασαν τις 100 χιλ., ενώ και το νησί της Κω υποδέχτηκε σημαντικό αριθμό τουριστών που προδιαγράφει τη μεταπήδηση του λιμένα του στην αμέσως υψηλότερη κατηγορία επιδόσεων. Τέλος, τα λιμάνια των πόλεων της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Πάτρας παρουσιάζουν τις χαμηλότερες προοπτικές ανάπτυξης. Κυριότερες αιτίες για την περιορισμένη ανάπτυξη των λιμένων είναι η έλλειψη ενδιαφέροντος των εταιρειών να συμπεριλάβουν τα λιμάνια στα δρομολόγιά τους και από την άλλη η αδυναμία προσέλκυσης κίνησης βάσης, παρά τις υψηλού επιπέδου υποδομές και τη γειτνίασή τους με διεθνή αεροδρόμια.

Κλείνοντας την ανάλυση των επιδόσεων των λιμένων κρουαζιέρας της Μεσογείου θα πρέπει να επισημανθούν δύο βασικές παρατηρήσεις. Η πρώτη αφορά στην κυριαρχία της Δυτικής Ζώνης στην προσέλκυση επιβατικής κίνησης. Η ζώνη διαθέτει τα περισσότερα λιμάνια στην κατηγορία των λιμένων άνω των 1 εκ. επιβατών ετησίως, τα οποία ταυτόχρονα παρουσιάζουν σημαντικούς ρυθμούς και προοπτικές ανάπτυξης. Από την άλλη,

εξίσου σημαντική παρατήρηση αποτελεί η διαπίστωση πως, ενώ η Ανατολική Ζώνη παρουσιάζει σημαντική διακίνηση αναφορικά με τις στάσεις πλοίων και επιβατών, δεν παρουσιάζει ταυτόχρονα σημαντική κίνηση βάσης. Η πλειονότητα των ταξιδιών κρουαζιέρας, ακόμη και με προορισμούς της Ανατολικής Μεσογείου, έχουν ως αφετηρία και τερματισμό τα μεγάλα λιμάνια της Δυτικής Ζώνης τα οποία παρουσιάστηκαν στο Διάγραμμα 22. Το μοναδικό λιμάνι που παρουσιάζει αξιόλογη κίνηση βάσης είναι το λιμάνι Piraeus. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη τη μεγάλη ελκυστικότητα των Ανατολικών προορισμών και ιδιαίτερα των Ελληνικών νησιών καθίσταται σαφές πως τα περιθώρια ανάπτυξης των λιμένων βάσης τόσο στην Ελλάδα όσο και γενικότερα σε όλη την Ανατολική Μεσόγειο είναι ακόμη μεγάλα.

Κεφάλαιο 2. Οι Ελληνικοί Προορισμοί Κρουαζιέρας

2.1 Εισαγωγή

Όπως προαναφέρθηκε, ο διεθνής χαρακτήρας της κρουαζιέρας εντείνει τον ανταγωνισμό μεταξύ προορισμών οι οποίοι δύναται να απέχουν χιλιάδες ναυτικά μιλιά. Παραδειγματικά αναφέρεται πως η προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού επισκεπτών από την Ισπανία, επηρεάζει άμεσα τις επιδόσεις του κλάδου της κρουαζιέρας σε όλες τις άλλες χώρες, μεταξύ αυτών και την Ελλάδα. Συνεπώς, πριν η ανάλυση κατευθυνθεί στην καταγραφή των επιδόσεων και της δυναμικής του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ελλάδα θεωρήθηκε σκόπιμο να αναλυθούν και να καταδειχτούν με σαφήνεια οι διεθνείς τάσεις του τουρισμού κρουαζιέρας, καθώς και οι σύγχρονες εξελίξεις αναφορικά με την ανάπτυξη του κλάδου στην Ευρώπη και ιδιαίτερα στη Μεσόγειο.

Έχοντας αναλύσει το διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον των ελληνικών προορισμών, στο παρόν κεφάλαιο θα επιχειρηθεί η λεπτομερής καταγραφή των χαρακτηριστικών και των επιδόσεων των λιμένων κρουαζιέρας της Ελλάδας. Πιο συγκεκριμένα η ανάλυση θα επικεντρωθεί σε δύο κατευθύνσεις. Από τη μία, θα καταγραφούν και θα αξιολογηθούν οι υποδομές των ελληνικών λιμένων με βάση τις αντίστοιχες υποδομές των ανταγωνιστικών προς τα ελληνικά λιμάνια. Από την άλλη, η ανάλυση θα στοχεύσει στην καταγραφή της διαχρονικής εξέλιξης και των χαρακτηριστικών της επιβατικής κίνησης των ελληνικών λιμένων και στην αποτύπωση του ανταγωνισμού που αναπτύσσεται εντός του ελληνικού χώρου.

2.2 Οι Υποδομές των Ελληνικών Λιμένων

Η ανάλυση του προηγούμενου κεφαλαίου κατέδειξε τη σημαντικότητα των υποδομών των λιμένων κρουαζιέρας για την διεκδίκηση επιβατικής κίνησης. Λαμβάνοντας υπόψη τη βαρύτητα που δίνουν οι εταιρείες στην ομαλή εκτέλεση των προγραμματισμένων δρομολογίων τους, καθίσταται σαφές πως η επάρκεια υποδομών αποτελεί πλέον προαπαιτούμενο για την επιλογή των λιμένων στον προγραμματισμό των εταιρειών. Στον Πίνακα 15 παρουσιάζονται οι υποδομές των βασικότερων λιμένων κρουαζιέρας στην

Ελλάδα. Από τα στοιχεία του Πίνακα 15 διαφαίνονται οι μεγάλες διαφοροποιήσεις των υποδομών που διαθέτουν τα λιμάνια για την εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων. Τα ελληνικά λιμάνια έχουν κατά μέσο όρο τέσσερις προβλήτες τις οποίες διαθέτουν για τη λειτουργία της κρουαζιέρας. Το μικρότερο αριθμό προβλητών (1) διαθέτουν τα λιμάνια του Βόλου, της Ηγουμενίτσας και της Πάτμου, ενώ το μεγαλύτερο, τα λιμάνια του Πειραιά και του Ηρακλείου που προσελκύουν σημαντική κίνηση βάσης, καθώς και αυτό της Κέρκυρας το οποίο σταδιακά προσεγγίζει και αυτό κίνηση βάσης. Το μέσο μήκος προβλητών ξεπερνά τα 1000 μ. Ωστόσο, ο υψηλός μέσο όρο οφείλεται κυρίως στο μήκος των προβλητών των δύο μεγάλων λιμένων βάσης (Πειραιάς και Ηράκλειο). Τα λιμάνια που επίσης διαθέτουν μήκος προβλητών άνω του ελληνικού μέσο όρο είναι το λιμάνι της Κέρκυρας και το νέο λιμάνι της Σούδας στα Χανιά. Τα υπόλοιπα λιμάνια διαθέτουν συνολικό μήκος προβλητών που δεν ξεπερνά τα 1000 μ.

Πίνακας 15 Οι Υποδομές των Κυριότερων Ελληνικών Λιμένων Κρουαζιέρας

Λιμάνια	Προβλήτες	Μήκος	Τερματικοί Σταθμοί	Μέγιστο Μήκος Πλοίων	Μέγιστο Βύθισμα	Απόσταση από Αεροδρόμιο
Βόλος	1	460	0	445	11	25
Ηγουμενίτσα	1	341	1	225	12,5	>60
Ηράκλειο	8	3394	1	790	15	1,5
Θεσσαλονίκη	3	630	1	370	8	16
Καβάλα	2	380	1	220	10	35
Κέρκυρα	5	1250	1	150	11	2,5
Κως	3	340	1	200	10	23
Μύκονος	4	750	0	330	10,5	5
Πάτμος	1	208	0	200	7,5	>60
Πάτρα	3	781	1	370	9	>60
Πειραιάς	9	2800	2	395	11	45
Σαντορίνη	4	480	0			7
Σούδα	2	1370	0	300	10	15
Μ.Ο.	**4**	**1014**	**1**	**333**	**10**	**38**

Πηγή: GreekCruise, 2013; Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Επιπρόσθετα, τα ελληνικά λιμάνια διαθέτουν κατά μέσο όρο έναν επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας (μ.ο. 0,70). Τα λιμάνια του Βόλου, της Μυκόνου, της Πάτμου, της Σαντορίνης

και της Σούδας δε διαθέτουν κανένα εξειδικευμένο σταθμό εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας, ενώ το μοναδικό λιμάνι που διαθέτει δύο σταθμούς κρουαζιέρας είναι ο Πειραιάς. Από την άλλη, τα περισσότερα λιμάνια δε διαθέτουν υποδομές εξυπηρέτησης των τελευταίας γενιάς πλοίων καθώς, είτε δεν δύνανται να υποδεχτούν πλοία με μήκος άνω των 350 μ., είτε δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν πλοία βυθίσματος που ξεπερνά τα 11 μ. Τα λιμάνια τα οποία διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές ώστε να ανταποκριθούν επαρκώς στην προσέγγιση των μεγαλυτέρων κρουαζιερόπλοιων είναι το Ηράκλειο, ο Πειραιάς και ο Βόλος. Τέλος, τα ελληνικά λιμάνια στην πλειονότητά τους βρίσκονται σε σχετικά μικρή απόσταση από αεροδρόμια που δύνανται να εξυπηρετήσουν διεθνή κίνηση. Τα μοναδικά λιμάνια τα οποία βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 60 χλμ. είναι τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, της Πάτμου και της Πάτρας.

Τα στοιχεία που καταγράφηκαν ανέδειξαν το διαφορετικό βαθμό πληρότητας που παρουσιάζουν τα ελληνικά λιμάνια αναφορικά με την εξυπηρέτηση της κίνησης κρουαζιέρας. Στον Πίνακα 16 καταγράφεται συγκριτικά η συνολική πληρότητα των κυριότερων Ελληνικών και Μεσογειακών λιμένων στις βασικότερες λιμενικές υποδομές για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας. Η σύγκριση εστιάζει και στις διαφορές μεταξύ των Ελληνικών λιμένων και των λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου που αποτελούν τους αμεσότερους ανταγωνιστές της εγχώριας λιμενικής βιομηχανίας.

Πίνακας 16 Συγκριτική Καταγραφή Υποδομών Ελληνικών και Μεσογειακών Λιμένων

	Ελλάδα	Ανατολική Ζώνη	Μεσόγειος
Ποσοστό λιμένων με >1 προβλήτες κρουαζιέρας	76,9%	86,4%	82,9%
Ποσοστό λιμένων που διαθέτουν επιβατικούς σταθμούς	61,5%	72,7%	76,3%
Ποσοστό λιμένων που δύνανται να δεχτούν πλοία μήκους > 350 μ.	38,5%	40,9%	44,7%
Ποσοστό λιμένων που δύνανται να δεχτούν πλοία με βύθισμα >11 μ.	38,5%	45,5%	51,3%
Ποσοστό λιμένων σε απόσταση < 60 χλμ. από αεροδρόμιο	76,9%	63,6%	65,8%

Πηγή: GreekCruise, 2013; Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Από τα στοιχεία του Πίνακα 16 είναι εμφανές πως οι υποδομές των ελληνικών λιμένων επιδέχονται μεγάλες βελτιώσεις, αν λάβουμε υπόψη την πληρότητα των υποδομών των ανταγωνιστικών λιμένων της Μεσογείου. Πιο συγκεκριμένα, το ποσοστό των ελληνικών λιμένων με περισσότερους από ένα προβλήτες είναι 76,9%. Το ποσοστό υπολείπεται κατά λίγο του αντίστοιχου ποσοστού της Μεσογείου που είναι 82,9%. Επιπλέον, όταν η ανάλυση εστιάζει μόνο στη σύγκριση μεταξύ Ελλάδος και Ανατολικής Μεσογείου φαίνεται πως η Ελλάδα υστερεί περισσότερο, καθώς το 86,4% των λιμένων της Ανατολικής Ζώνης διαθέτει περισσότερους από ένα προβλήτα κρουαζιέρας.

Επιπρόσθετα, τα ελληνικά λιμάνια υστερούν σημαντικά των μεσογειακών στις υποδομές που αφορούν στην ύπαρξη τερματικών σταθμών εξυπηρέτησης των επιβατών κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, μόλις το 61,5% των ελληνικών λιμένων διαθέτει επιβατικούς σταθμούς, όταν το αντίστοιχο ποσοστό στην Ανατολική Μεσόγειο ξεπερνά το72% και στο σύνολο της Μεσογείου το 76%. Ανάλογη είναι η εικόνα που παρουσιάζουν τα ελληνικά λιμάνια αναφορικά με το μέγεθος των πλοίων που δύνανται να υποδεχτούν προς ελλιμενισμό. Αναλυτικότερα, μόλις το 38,5% των ελληνικών λιμένων δύναται να υποδεχτεί τα τελευταίας γενιάς κρουαζιερόπλοια τα οποία ξεπερνούν σε μήκος τα 350μ. και διαθέτουν βύθισμα που φτάνει τα 11μ. Αντίθετα, το 41% των λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου και το 44,7% των λιμένων όλης της Μεσογείου δύναται να υποδεχτεί πλοία άνω των 350 μ. Επιπρόσθετα, στο 45,5% των λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου και στο 51,3% των λιμένων όλης της Μεσογείου δύνανται να ελλιμενιστούν πλοία με βύθισμα άνω των 11 μ.

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί πως τα ελληνικά λιμάνια παρά τη χαμηλότερη πληρότητα αναφορικά με τις υποδομές τους, παρουσιάζουν ένα σοβαρό πλεονέκτημα το οποίο απορρέει από τη χωροθέτησή τους. Πιο συγκεκριμένα, περίπου το 77% των ελληνικών λιμένων βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 60 χιλιομέτρων από αεροδρόμιο όταν ο αντίστοιχος αριθμός των λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου είναι 63,6% και της Μεσογείου στο σύνολό της 65,8%. Το γεγονός αυτό αποτελεί πρόκριμα για τα ελληνικά λιμάνια, ιδιαίτερα για την προσέλκυση κρουαζιέρων που απαιτούν την αεροπορική μεταφορά των επιβατών προς και από τα σημεία αφετηρίας και τερματισμού, αντίστοιχα.

Η ανάλυση που προηγήθηκε κατέδειξε τις διαφοροποιήσεις των υποδομών των ελληνικών λιμένων-ενδιάμεσων σταθμών σε σχέση με τις υποδομές των αντίστοιχων Μεσογειακών. Σημαντικά στοιχεία δύναται να προκύψουν και από την αντιπαράθεση των στοιχείων που αφορούν τις υποδομές των λιμένων στον ελληνικό και μεσογειακό χώρο αναφορικά με τα λιμάνια τα οποία λειτουργούν στα πρότυπα της βάσης για τα ταξίδια κρουαζιέρας. Στον Πίνακα 17 παρουσιάζονται τα κυριότερα χαρακτηριστικά των υποδομών των δύο ελληνικών λιμένων (Πειραιάς και Ηράκλειο) που αποτελούν αφετηρίες σημαντικού αριθμού ταξιδιών κρουαζιέρας, συγκριτικά με τις αντίστοιχες υποδομές των λιμένων βάσης της Μεσογείου.

Πίνακας 17 Συγκριτική Καταγραφή Υποδομών Ελληνικών και Μεσογειακών Λιμένων Βάσης

Υποδομές	Μεσόγειος	Υποδομές	Ηράκλειο	Πειραιάς
Μέσος αριθμός προβλητών κρουαζιέρας	10,4	Αριθμός προβλητών κρουαζιέρας	8	9
Μέσο μήκος προβλητών κρουαζιέρας	3080,0	Μήκος προβλητών κρουαζιέρας	3393,6	2800
Μέσο μέγιστο μήκος πλοίου προβλήτα	432,6	Μέγιστο μήκος προβλήτα	790	395
Μέσο μέγιστο βύθισμα πλοίου προς υποδοχή	12,4	Μέγιστο βύθισμα πλοίου προς υποδοχή	15	11
Μέσος αριθμός επιβατικών σταθμών	3	Αριθμός επιβατικών σταθμών	1	2

Πηγή: GreekCruise, 2013; Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Από τα στοιχεία διαφαίνεται πως, τόσο ο Πειραιάς, όσο και το Ηράκλειο διαθέτουν προβλήτες των οποίων ο αριθμός υπολείπεται του μέσου μεσογειακού αριθμού προβλητών ανά λιμάνι. Ωστόσο, ο αριθμός προβλητών των δύο λιμένων κρίνεται ικανοποιητικός, καθώς εξασφαλίζει την εξυπηρέτηση πολλών κρουαζιερόπλοιων ταυτοχρόνως. Αντίθετα, διαφορετική είναι η εικόνα των δύο λιμένων αναφορικά με το συνολικό μήκος των προβλητών που διαθέτουν προς εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων. Πιο συγκεκριμένα, το Ηράκλειο διαθέτει συνολικό μήκος προβλητών που ξεπερνά το μεσογειακό μέσο όρο, ενώ το συνολικό μήκος των προβλητών στον Πειραιά υπολείπεται αυτού. Επιπλέον, τα δύο ελληνικά λιμάνια δύνανται να εξυπηρετήσουν τα τελευταίας γενιάς κρουαζιερόπλοια, καθώς διαθέτουν προβλήτες άνω των 350 μ. με μέγιστο βύθισμα 11 μ. Θα πρέπει να

αναφερθεί, πως σε αυτό τον τομέα το Ηράκλειο υπερτερεί του Πειραιά, καθώς στο συγκεκριμένο λιμάνι δύνανται να ελλιμενιστούν πλοία μεγαλύτερου μήκους και βυθίσματος από ότι στον Πειραιά.

Επιπρόσθετα, τα δύο λιμάνια φαίνεται να υστερούν των μεσογειακών αναφορικά με τον αριθμό των επιβατικών σταθμών που διαθέτουν. Το λιμάνι του Πειραιά διαθέτει δύο επιβατικούς σταθμούς, ενώ του Ηρακλείου ένα, όταν ο μεσογειακός μέσος όρος είναι 3 σταθμοί. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, τα λιμάνια βάσης της Ελλάδας παρουσιάζουν προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης, καθώς σε γενικές γραμμές οι υποδομές τους κρίνονται επαρκείς. Ωστόσο, κρίνεται απαραίτητη η κατασκευή και λειτουργία περισσότερων επιβατικών σταθμών για την ομαλότερη εξυπηρέτηση των επιβατών που χρησιμοποιούν τα λιμάνια ως αφετηρία ή τερματισμό. Σημειώνεται πως οι γραφειοκρατικές διαδικασίες που πρέπει να τηρηθούν για την επιβίβαση των επιβατών στις αφετηρίες των κρουαζιέρων απαιτούν σαφώς μεγαλύτερο χρόνο από τις αντίστοιχες στους ενδιάμεσους σταθμούς. Συνεπώς, η ταχύτερη διεκπεραίωση τους στα λιμάνια αποτελεί παράγοντα τον οποίο λαμβάνουν σοβαρά υπόψη οι εταιρείες κρουαζιέρας κατά την επιλογή των λιμένων βάσης.
Η ανάλυση καταδεικνύει την αναγκαιότητα παρεμβάσεων για τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Σε πολλές περιπτώσεις από λιμάνια της Ελλάδας με επισκεψιμότητα που ξεπερνά κατά πολύ το μεσογειακό μέσο όρο απουσιάζουν ακόμη και στοιχειώδης υποδομές, όπως οι επιβατικοί τερματικοί σταθμοί. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στην ενίσχυση των λιμένων βάσης από τους οποίους προκύπτουν και τα μεγαλύτερα πολλαπλασιαστικά οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες και \ για την εθνική οικονομία της χώρας. Η συνολική αποτίμηση των υποδομών των λιμένων της χώρας οδηγεί στο συμπέρασμα πως αν η Ελλάδα διεκδικεί ηγετική θέση στον κλάδο της κρουαζιέρας, η πολιτική ανάπτυξης θα πρέπει πρωτίστως να στοχεύει στην παροχή ολοένα και καλύτερων υπηρεσιών τόσο προς τις εταιρείες κρουαζιέρας όσο και ως προς τους επιβάτες.

2.3 Διαχρονική Ανάλυση Επιβατικής Κίνησης Κρουαζιέρας στα Ελληνικά Λιμάνια

2.3.1 Η Εξέλιξη της Ετήσιας Επιβατικής Κίνησης στα Ελληνικά Λιμάνια

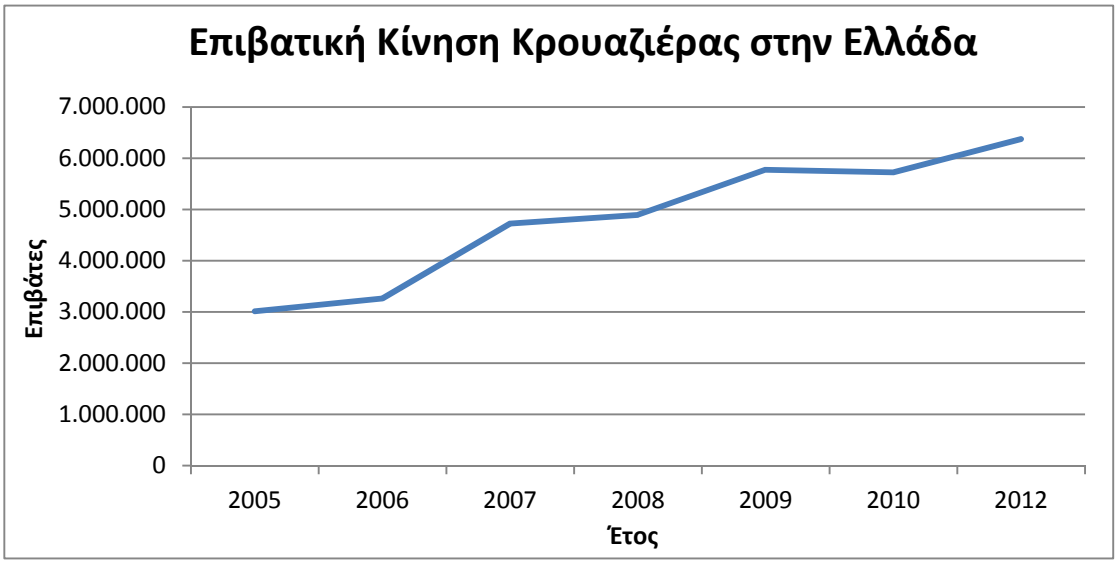
Η διαχρονική εξέλιξη του ετήσιου αριθμού επισκεπτών της Ελλάδας μέσα από τον τουρισμό κρουαζιέρας καταδεικνύει τις μεγάλες προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης του συγκεκριμένου είδους τουρισμού στη χώρα. Όπως διαφαίνεται και στο Σχήμα 2-1, οι επιβάτες κρουαζιέρας που επισκέπτονται την Ελλάδα ανά έτος διπλασιάστηκαν κατά την περίοδο 2005-2012[5]. Πιο συγκεκριμένα, οι επισκέπτες το 2005 ξεπερνούσαν κατ' ελάχιστο τα 3 εκ., ενώ ο αντίστοιχος αριθμός το 2012 ξεπέρασε α 6,3 εκ[6]. Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2005-2012 οι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης παρουσιάζουν θετικό πρόσημο, με εξαίρεση το 2010, όπου παρουσιάστηκε μια μικρή κάμψη σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Ωστόσο, οι ρυθμοί ανάπτυξης επανήλθαν σε θετικό πρόσημο, καθώς μεταξύ του 2010 και του 2012 οι επισκέπτες αυξήθηκαν κατά 600 χιλ. Στα αξιοπρόσεκτα του Διαγράμματος 17 είναι η μεγάλη αύξηση που παρατηρήθηκε το 2007 σε σχέση με το προηγούμενο έτος, η οποία ξεπέρασε το 1 εκ. επισκέπτες.

---

[5] *Από τους υπολογισμούς του παρόντος κεφαλαίου παραλείπονται σκοπίμως τα στοιχεία που αφορούν στις επιδόσεις των λιμένων το 2011 λόγω της ασυνήθιστα υψηλής κίνησης που παρουσιάστηκε σε όλη την Ευρώπη, εξαιτίας των γεγονότων της «Αραβικής Άνοιξης» και τη ματαίωση δρομολογίων προς τις χώρες που επηρεάστηκαν από αυτή.*

[6] *Τα στοιχεία του παρόντος κεφαλαίου αναφορικά με την επιβατική κίνηση των ελληνικών λιμένων εμφανίζονται ελαφρώς διαφοροποιημένα από τα αντίστοιχα του προηγούμενου κεφαλαίου, λόγω των διαφορετικών πηγών που χρησιμοποιήθηκαν. Σημειώνεται, πως καταβλήθηκε κάθε δυνατή προσπάθεια διασταύρωσης των στοιχείων και διόρθωσης των λαθών που εντοπίστηκαν.*

Διάγραμμα 27 Επιβατική Κίνηση Κρουαζιέρας στην Ελλάδα (2005-2012)



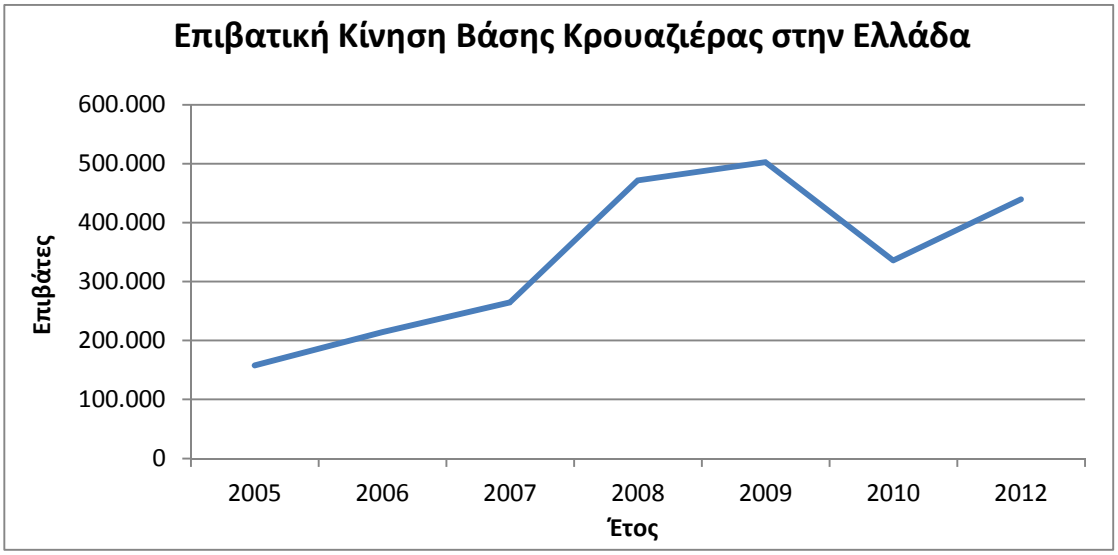
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Οι επιδόσεις των ελληνικών λιμένων στην προσέλκυση επιβατικής κίνησης οφείλονται κυρίως στο παγκόσμια αναγνωρισμένο τουριστικό και πολιτιστικό απόθεμα πολλών εκ των ελληνικών προορισμών. Ωστόσο, παρά τη σημαντική αύξηση των τουριστών κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια η Ελλάδα δεν παρουσιάζει ανάλογους ρυθμούς ανάπτυξης στην κίνηση αφετηρίας και τερματισμού των κρουαζιέρων. Το δύσκαμπτο νομοθετικό πλαίσιο, η απουσία συγκροτημένης πολιτικής και η σχετικά χαμηλή πληρότητα υποδομών των ελληνικών λιμένων είχαν ως αποτέλεσμα τη σχετικά χαμηλή απορρόφηση κίνησης βάσης από τα ελληνικά λιμάνια. Χαρακτηριστικά πάνω σε αυτά είναι τα στοιχεία του Διαγράμματος 28 όπου παρουσιάζεται η διαχρονική επιβατική κίνηση βάσης σο σύνολο των ελληνικών λιμένων.

Όπως διαφαίνεται από το Διάγραμμα 28 η κίνηση βάσης παρουσίαζε μια σημαντική αυξητική τάση μέχρι και το 2009, καθώς από περίπου 150 χιλ. επιβάτες που ξεκίνησαν την κρουαζιέρα τους από ελληνικό λιμάνι το 2005, το 2009 οι επιβάτες που ξεκίνησαν την κρουαζιέρα από την Ελλάδα ξεπέρασαν τις 500 χιλ. Στη συνέχεια η πορεία δεν ήταν ανάλογη, καθώς το 2010 παρατηρήθηκε μια κατακόρυφη πτώση, με την επιβατική κίνηση βάσης να μην ξεπερνά τις 340 χιλ. επιβάτες. Η κατάσταση δείχνει να αντιστρέφεται, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία του 2012. Στο συγκεκριμένο έτος περισσότεροι από 440 χιλ. τουρίστες ξεκίνησαν την κρουαζιέρα τους από ελληνικά λιμάνια, ωστόσο πρέπει να

αναφερθεί πως ο αριθμός παραμένει σημαντικά χαμηλότερος από τον αντίστοιχο του 2010. Το νέο νομοθετικό πλαίσιο και οι πολιτικές για την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμένων στον τομέα της κρουαζιέρας αναμένονται να αποτελέσουν τα κυριότερα εχέγγυα για την ανάπτυξη της κίνησης αφετηρίας και τερματισμού στην Ελλάδα με ρυθμούς ανάλογους της κίνησης ενδιάμεσων σταθμών.

Διάγραμμα 28 Επιβατική Κίνηση Βάσης Κρουαζιέρας στην Ελλάδα (2005-2012)

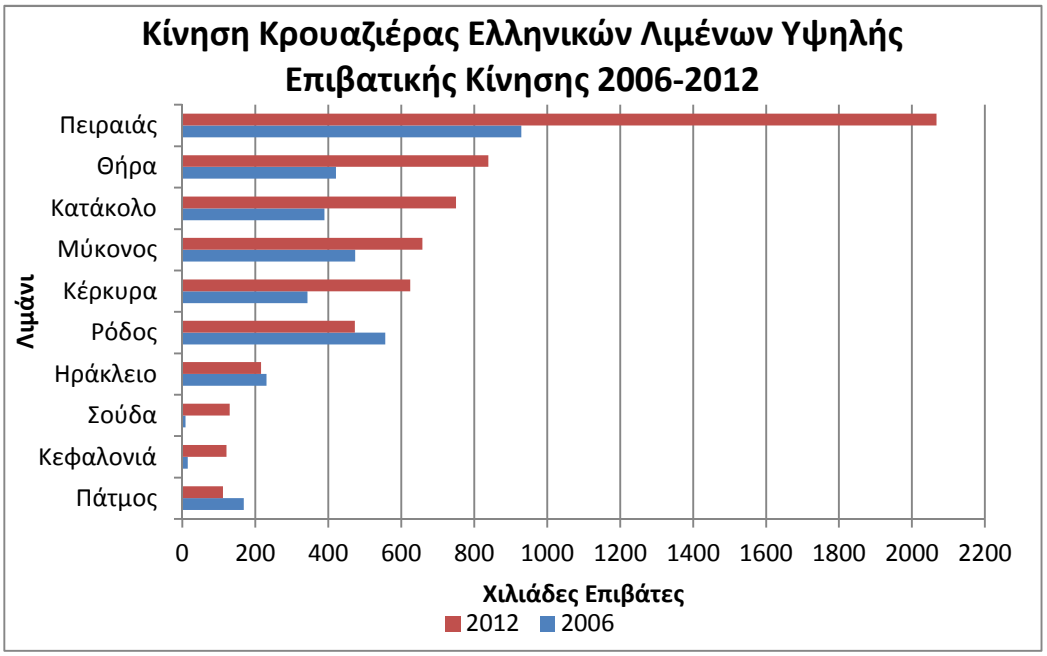


Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Τα παραπάνω στοιχεία καταδεικνύουν τη γενική εικόνα των ελληνικών προορισμών κρουαζιέρας αναφορικά με τις διαχρονικές επιδόσεις τους στην προσέλκυση επισκεπτών. Ωστόσο, η εξέλιξη της κίνησης των λιμένων στην περίοδο υπό εξέταση παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις όταν η ανάλυση εστιάζει στις επιδόσεις των μεμονωμένων ελληνικών λιμένων. Η ανάλυση που ακολουθεί καταγράφει την εξέλιξη της επιβατικής κίνησης των κυριότερων λιμένων της χώρας με σκοπό την αποτύπωση της δυναμικής του κάθε λιμένα. Για την ευκολότερη κατανόηση των αποτελεσμάτων, τα λιμάνια διαχωρίζονται σε τρεις βασικές κατηγορίες με βάση το μέγεθος των τουριστικών ροών κρουαζιέρας που υποδέχονται ετησίως. Στο Διάγραμμα 29 παρουσιάζονται οι επιδόσεις των μεγαλύτερων λιμένων κρουαζιέρας για τα έτη 2006 και 2012. Τα λιμάνια του Διαγράμματος 29 είναι αυτά που το 2012 υποδέχτηκαν περισσότερους από 100 χιλ επιβάτες.

Το κορυφαίο λιμάνι της Ελλάδας είναι ο Πειραιάς καθώς το 2012 υποδέχτηκε περισσότερους από 2 εκ. επιβάτες, συνολικά. Ακολουθεί το λιμάνι της Σαντορίνης, το οποίο το 2012 υποδέχτηκε περισσότερους από 800 χιλ. επιβάτες κρουαζιέρας. Τις επιδόσεις των προαναφερθέντων λιμένων ακολουθούν αυτές των λιμένων του Κατάκολου, της Μυκόνου και της Κέρκυρας με ετήσια κίνηση που κυμαίνεται μεταξύ 624 χιλ. και 750 χιλ επιβάτες. Σημαντικές επιδόσεις, αλλά σαφώς χαμηλότερες των προηγούμενων, παρουσιάζουν τα λιμάνια της Ρόδου και του Ηρακλείου με την επιβατική κίνηση στο πρώτο να ξεπερνά τις 420 χιλ. επιβάτες και στο δεύτερο τους 200 χιλ. επιβάτες. Τέλος, πάνω από 100 χιλ. τουρίστες υποδέχτηκαν το 2012 και τα νησιά της Κεφαλονιάς και της Πάτμου.

Διάγραμμα 29 Κίνηση Κρουαζιέρας Ελληνικών Λιμένων Υψηλής Επιβατικής Κίνησης (2006 – 2012)



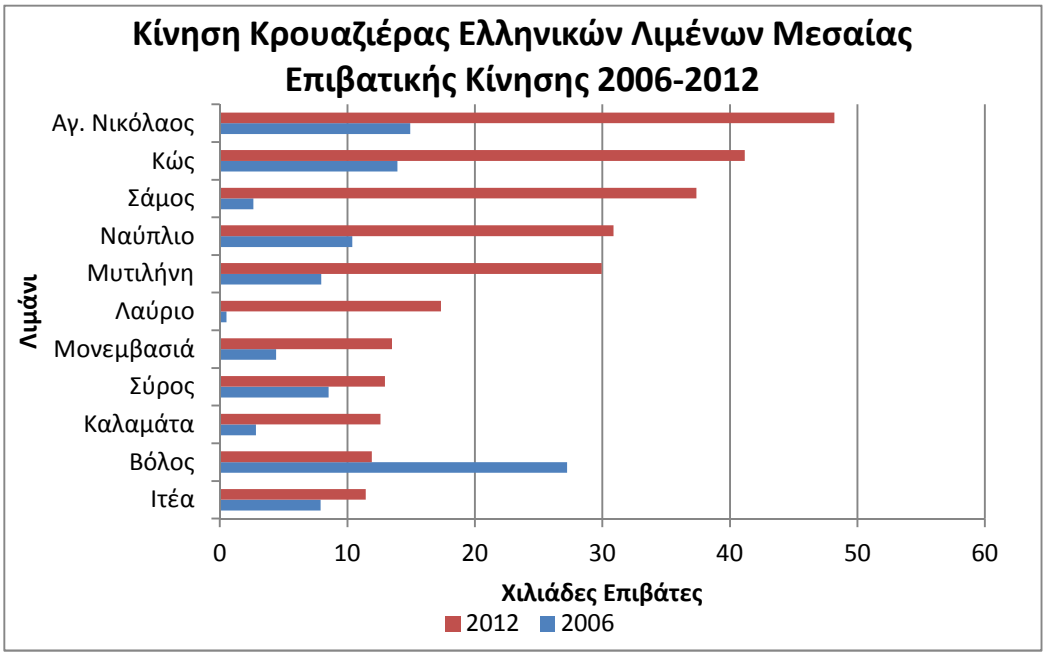
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Στα αξιοσημείωτα του Διαγράμματος 29 συγκαταλέγεται το γεγονός πως τα οκτώ από τα δέκα κορυφαία λιμάνια κρουαζιέρας της Ελλάδας είναι λιμάνια νησιωτικών περιοχών, καθώς μόνο ο Πειραιάς και το Κατάκολο αποτελούν λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας. Από την άλλη, πρέπει να σημειωθεί πως η εξέλιξη της κίνησης στην περίοδο υπό εξέταση παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις. Σε απόλυτους όρους τη μεγαλύτερη αύξηση στην επιβατική κίνηση παρουσιάζουν τα λιμάνια του Πειραιά, της Σαντορίνης και του Κατάκολου. Σε όρους ποσοστιαίας αύξησης τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσιάζουν τα

λιμάνια των Χανίων (Σούδα) και της Κεφαλονιάς, καθώς το 2006 οι επιβάτες κρουαζιέρας στα συγκεκριμένα λιμάνια δεν ξεπερνούσαν τους 15 χιλ. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί πως τα λιμάνια του Ηρακλείου, της Ρόδου και της Πάτμου παρουσιάζουν μειωμένη επιβατική κίνηση το 2012 σε σχέση με την αντίστοιχη του 2006.

Η δεύτερη κατηγορία λιμένων περιλαμβάνει τα λιμάνια όπου το 2012 υποδέχτηκαν από 10 χιλ. έως 50 χιλ. τουρίστες κρουαζιέρας. Οι επιδόσεις των λιμένων αυτών παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 30. Τα λιμάνια με τις κορυφαίες επιδόσεις της κατηγορίας είναι ο Άγιος Νικόλαος και η Κως, καθώς το 2012 υποδέχτηκαν περισσότερους από 40 χιλ επιβάτες. Σημαντικές επιδόσεις παρουσιάζουν και τα λιμάνια της Σάμου, της Μυτιλήνης και του Ναυπλίου, καθώς η επιβατική κίνηση το 2012 ξεπέρασε τους 30 χιλ επιβάτες. Τα υπόλοιπα λιμάνια της κατηγορίας παρουσιάζουν κίνηση που κυμαίνεται μεταξύ 10 και 20 χιλ. επιβατών, με το λιμάνι του Λαυρίου να παρουσιάζει τη μεγαλύτερη δραστηριότητα και αυτό της Ιτέας τη μικρότερη.

Διάγραμμα 30 Κίνηση Κρουαζιέρας Ελληνικών Λιμένων Μεσαίας Επιβατικής Κίνησης (2006 – 2012)



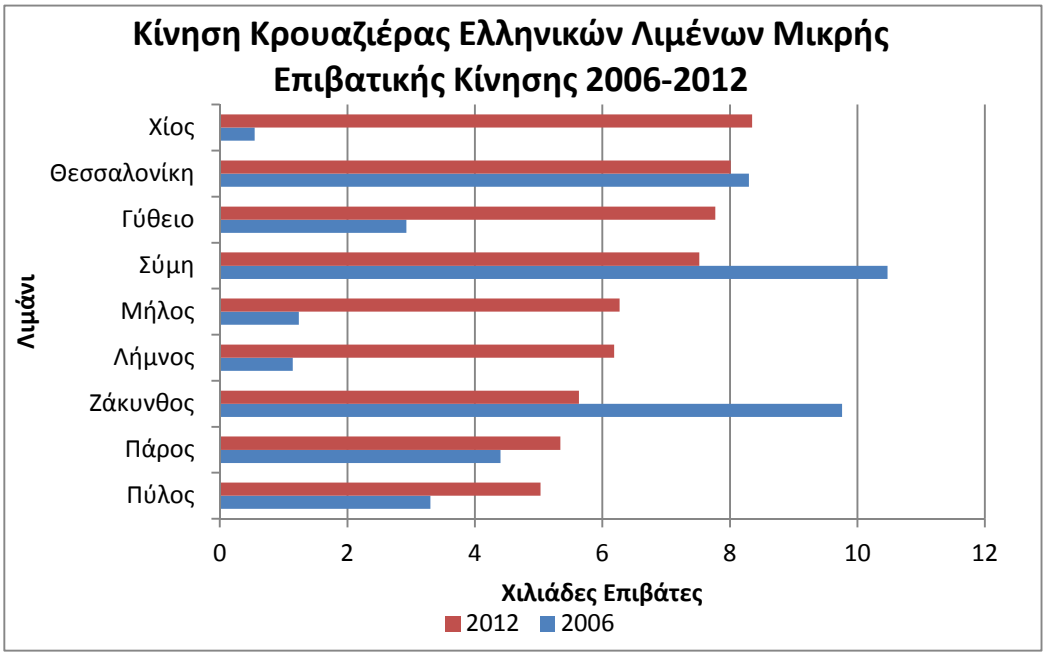
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει κυρίως λιμάνια νησιωτικών περιοχών με μικρότερη ελκτικότητα από τους αντίστοιχους της προηγούμενης κατηγορίας και λιμάνια ηπειρωτικών

προορισμών με υψηλό σχετικά τουριστικό απόθεμα. Με εξαίρεση το λιμάνι του Βόλου το οποίο παρουσίασε μείωση στην επιβατική κίνηση, όλα τα λιμάνια παρουσιάζουν αυξητικές τάσεις αναφορικά με τον αριθμό των επισκεπτών που υποδέχονται ετησίως. Σε απόλυτους όρους τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσιάζει η επιβατική κίνηση των λιμένων της Σάμου, του Αγίου Νικολάου και της Κω. Από την άλλη, σε όρους ποσοστών η μεγαλύτερη αύξηση κίνησης παρατηρείται στα λιμάνια του Λαυρίου και της Σάμου και η μικρότερη στο λιμάνι της Σύρου.

Τέλος, στην τρίτη κατηγορία περιλαμβάνονται τα λιμάνια στα οποία η κίνηση δεν ξεπερνά τους 10 χιλ. επιβάτες και οι επιδόσεις τους παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 31. Τα λιμάνια με τη μεγαλύτερη δραστηριότητα είναι τα λιμάνια της Χίου και της Θεσσαλονίκης, καθώς η επιβατική κίνηση κυμαίνεται γύρω στους 8 χιλ. επιβάτες. Ακολουθούν τα λιμάνια του Γυθείου και της Σύμης που υποδέχτηκαν περισσότερους από 7 χιλ. επιβάτες και τα λιμάνια της Μήλου και της Λήμνου στα οποία οι τουρίστες κρουαζιέρας ξεπέρασαν τους 6 χιλ. Τέλος, η επιβατική κίνηση στα λιμάνια της Ζακύνθου, της Πάρου και της Πύλου δεν ξεπέρασε τις 6. χιλ. επιβάτες. Τη μεγαλύτερη αύξηση στην τουριστική κίνηση παρουσιάζουν τα λιμάνια της Χίου, της Λήμνου και της Μήλου, τόσο σε απόλυτους όρους, όσο και σε όρους ποσοστών. Αντίθετα, τη μικρότερη αύξηση επιβατικής κίνησης παρουσιάζει το λιμάνι της Πάρου. Τέλος, τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Σύμης και της Ζακύνθου παρουσιάζουν αρνητική μεταβολή στην τουριστική κίνηση των ετών 2006 και 2012.

Διάγραμμα 31 Κίνηση Κρουαζιέρας Ελληνικών Λιμένων Μικρής Επιβατικής Κίνησης (2006 – 2012)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

2.3.2 Η εξέλιξη των Ετήσιων Αφίξεων Κρουαζιερόπλοιων στα Ελληνικά Λιμάνια

Σημαντικές πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξη του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα δύνανται να εξαχθούν από την ανάλυση της εξέλιξης του αριθμού των αφίξεων πλοίων και τη μεταφορική ικανότητα των κρουαζιερόπλοιων που ελλιμενίζονται στα ελληνικά λιμάνια. Στον Πίνακα 18 παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των πλοίων που ελλιμενίστηκαν στα ελληνικά λιμάνια για τα έτη αναφοράς, καθώς και ο μέσος όρος επιβατών που μετέφεραν. Από τα στοιχεία είναι ορατό πως κατά την περίοδο 2006-2012 ο αριθμός των πλοίων που προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια αυξήθηκε κατά περίπου 1300, φτάνοντας το 2012 τα 4.818. Αντίστοιχη τάση εντοπίζεται και στο μέγεθος των πλοίων που προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια, καθώς ενώ το 2006 τα πλοία μετέφεραν κατά μέσο όρο 806 επιβάτες, το 2012 τα πλοία που ελλιμενίστηκαν στην Ελλάδα μετέφεραν κατά μέσο όρο 1.136 επιβάτες.

Πίνακας 18 Διαχρονική Εξέλιξη Αριθμού Αφίξεων Κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα

Έτος	Αριθμός	Μ.Ο. Αφίξεων ανά	Μ.Ο. Επιβατών ανά

	Κρουαζιερόπλοιων	Λιμένα	Πλοίο
2006	3.524	95	804
2008	4.373	118	968
2010	4.479	121	947
2012	4.818	130	1.136

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία του Πίνακα όπου εμφανίζονται οι αντίστοιχες επιδόσεις του συνόλου των λιμένων της Μεσογείου για το 2010, το συμπέρασμα που προκύπτει είναι πως τα ελληνικά λιμάνια υπολείπονται σημαντικά του Μεσογειακού μέσου όρου, τόσο σε όρους αφίξεων, όσο και σε όρους μεγέθους των πλοίων που εξυπηρετούν. Πιο συγκεκριμένα, για το 2010 τα μεσογειακά λιμάνια υποδέχτηκαν κατά μέσο όρο 218 κρουαζιερόπλοια μέσης μεταφορικής πληρότητας που ξεπερνούσε τους 1200 επιβάτες. Αντίθετα, τα κυριότερα ελληνικά λιμάνια υποδέχτηκαν κατά μέσο όρο 121 πλοία με επιβατική πληρότητα που δεν ξεπερνούσε τους 950 επιβάτες. Τα στοιχεία του 2012 παρουσιάζουν βελτιωμένες επιδόσεις για τα ελληνικά λιμάνια, οι οποίες όμως εξακολουθούν να παραμένουν χαμηλότερες από τις αντίστοιχες επιδόσεις των μεσογειακών λιμένων για το έτος 2010.

Εστιάζοντας την ανάλυση στο επίπεδο των μεμονωμένων λιμένων, τα στοιχεία που παρατίθενται στους πίνακες που ακολουθούν είναι ικανά να αποτυπώσουν ευκρινώς τη δυναμική που παρουσιάζουν τα ελληνικά λιμάνια. Πιο συγκεκριμένα στον Πίνακα 19 παρουσιάζεται το πλήθος των αφιχθέντων πλοίων στα 20 λιμάνια με τις καλύτερες σχετικές επιδόσεις για το έτος 2012. Τα κορυφαία λιμάνια αναφορικά με το πλήθος των αφίξεων πλοίων για το 2012 είναι ο Πειραιάς και η Σαντορίνη, καθώς ο ετήσιος αριθμός αφίξεων ξεπέρασε τις 700. Σημαντικές επιδόσεις παρουσιάζουν και τα λιμάνια της Μυκόνου, της Κέρκυρας και της Ρόδου όπου οι αφίξεις το 2012 ξεπέρασαν τις 400. Αντίθετα, τις μικρότερες επιδόσεις στην κατηγορία των κορυφαίων λιμένων παρουσιάζουν τα λιμάνια της Μυτιλήνης και του Γυθείου όπου οι αφίξεις το 2012 δεν ξεπέρασαν τις 40.

Πίνακας 19 Τα Κορυφαία Ελληνικά Λιμάνια σε Όρους Συνολικών Αφίξεων (2012)

	Αφίξεις Πλοίων	Αφίξεις Πλοίων

Λιμάνι	**2012**	**Λιμάνι**	**2012**
Πειραιάς	763	Ιτέα	87
Θήρα	718	Άγιος Νικόλαος	71
Μύκονος	585	Σύρος	71
Κέρκυρα	485	Κως	64
Ρόδος	448	Ναύπλιο	63
Κατάκολο	337	Σούδα	54
Πάτμος	286	Μονεμβασιά	49
Ηράκλειο	156	Νάξος	45
Πάρος	100	Μυτιλήνη	39
Κεφαλονιά	98	Γύθειο	30

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Τα στοιχεία του Πίνακα 19 καταδεικνύουν τη διαφοροποίηση των επιδόσεων των λιμένων αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων που υποδέχονται, ωστόσο αποτελούν μια σημειακή ανάλυση των επιδόσεων των λιμένων του πιο πρόσφατου έτους αναφοράς για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία. Η δυναμική των λιμένων γίνεται πιο εύκολα αντιληπτή από τα στοιχεία που παρατίθενται στον Πίνακα 20 όπου παρουσιάζονται οι επιδόσεις των 20 κορυφαίων λιμένων σε όρους αύξησης του απόλυτου αριθμού των αφίξεων την περίοδο 2006-2012. Κυρίαρχο λιμάνι σε όρους αύξησης αφίξεων είναι η Σαντορίνη, καθώς το 2012 το νησί προσεγγίστηκε από 267 περισσότερα πλοία από τον αντίστοιχο αριθμό πλοίων του 2006. Ακολουθεί η Κέρκυρα με 151 περισσότερες αφίξεις και ο Πειραιάς με 109. Άξιο αναφοράς είναι το γεγονός πως λιμάνια με σχετικά μικρό αριθμό αφιχθέντων τουριστών όπως η Πάρος, Σύρος, η Νάξος και η Ιτέα παρουσιάζουν μεγάλη αύξηση στον αριθμό των πλοίων που υποδέχονται ετησίως. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει τη δυναμική που παρουσιάζουν οι μικρότεροι λιμένες της χώρας και τα τεράστια περιθώρια ανάπτυξης της κρουαζιέρας στην Ελλάδα με την ανάδειξη και νέων προορισμών.

Πίνακας 20 Τα Κορυφαία Ελληνικά Λιμάνια σε Όρους Αύξησης Ετήσιου Αριθμού Αφίξεων (2006 – 2012)

Λιμάνι	Διαφορά 2012-2006	Λιμάνι	Διαφορά 2012-2006
Θήρα	267	Άγιος Νικόλαος	36
Κέρκυρα	151	Σούδα	34

Πειραιάς	109	Κως	30
Κατάκολο	94	Ναύπλιο	29
Πάρος	89	Μονεμβασιά	28
Μύκονος	66	Μύρινα Λήμνου	22
Κεφαλονιά	64	Ρέθυμνο	22
Σύρος	46	Σάμος	20
Νάξος	42	Χίος	19
Ιτέα	38	Μήλος	18

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Εξαιρετικό ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι διαφοροποιήσεις των ελληνικών λιμένων αναφορικά με το μέσο αριθμό επιβατών των αφιχθέντων πλοίων. Στον Πίνακα 21 παρουσιάζονται τα 20 ελληνικά λιμάνια με το μεγαλύτερο μέσο αριθμό επιβατών ανά άφιξη για το έτος 2012. Τα λιμάνια που περιλαμβάνονται στη σχετική λίστα και η σειρά κατάταξή τους παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις από την αντίστοιχη λίστα των λιμένων με τις περισσότερες αφίξεις πλοίων. Στη συγκεκριμένη λίστα ως κορυφαίο λιμάνι σε όρους μεγέθους πλοίων (μ.ο. επιβατών) προβάλλει το λιμάνι της Σούδας, όπου το 2012 υποδέχτηκε πλοία τα οποία κατά μέσο όρο μετέφεραν 2391 επιβάτες. Ακολουθεί το Κατάκολο με μέσο αριθμό επιβατών 2225 και ο Πειραιάς με 1583. Τη λίστα με τα κορυφαία λιμάνια συμπληρώνει ως τελευταίο το Ναύπλιο, καθώς το λιμάνι της πόλης υποδέχτηκε πλοία με μέσο αριθμό επιβατών, τους 490.

Πίνακας 21 Τα Κορυφαία Ελληνικά Λιμάνια σε Όρους Αριθμού Επιβατών ανά Άφιξη Πλοίου (2012)

Λιμάνι	Επιβάτες ανά Πλοίο	Λιμάνι	Επιβάτες ανά Πλοίο
Σούδα	2391	Καλαμάτα	1050
Κατάκολο	2225	Λαύριο	913
Πειραιάς	1583	Μυτιλήνη	768
Ηράκλειο	1383	Θεσσαλονίκη	729
Σάμος	1289	Άγιος Νικόλαος	679
Κέρκυρα	1287	Κως	643
Κεφαλονιά	1232	Ζάκυνθος	626
Θήρα	1168	Βόλος	568
Μύκονος	1124	Σύμη	501
Ρόδος	1054	Ναύπλιο	490

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Στα αξιοσημείωτα του Πίνακα 21 είναι πως τα λιμάνια που υποδέχονται σε κάθε άφιξη αριθμό επιβατών άνω του μέσου όρου της Ελλάδας (1136) βρίσκονται σε νησιωτικές περιοχές, με εξαίρεση το Κατάκολο και τον Πειραιά. Επίσης, πρέπει να αναφερθεί πως πέρα από τα προαναφερθέντα, το μοναδικό λιμάνι της ηπειρωτικής Ελλάδας στο οποίο ελλιμενίζονται πλοία που μεταφέρουν κατά μέσο όρο πάνω από 1000 επιβάτες είναι η Καλαμάτα. Λαμβάνοντας υπόψη και τις επιδόσεις του λιμένα του Κατάκολου, γίνεται σαφής η δυναμική που επιδεικνύουν τα λιμάνια της Δυτικής Πελοποννήσου.

Επιπρόσθετα προς τα στοιχεία του Πίνακα 21, στον Πίνακα 22 παρουσιάζεται η εξέλιξη του μέσου αριθμού των επιβατών που υποδέχονται τα ελληνικά λιμάνια ανά άφιξη πλοίου για τα έτη 2006 – 2012. Αναλυτικότερα, το λιμάνι των Χανίων παρουσιάζει εντυπωσιακή εξέλιξη, καθώς ο μέσος αριθμός επιβατών ανά άφιξη αυξήθηκε κατά 1954 επιβάτες. Σε αυτό συνέβαλαν τα μέγιστα, τα έργα που πραγματοποιήθηκαν στο λιμάνι της Σούδας, το οποίο πλέον δύναται να υποδεχτεί πλοία τελευταίας τεχνολογίας. Σημαντική αύξηση παρουσιάζουν και τα λιμάνια της Σάμου και της Κεφαλονιάς καθώς, στο μεν πρώτο ο μέσος αριθμός επιβατών ανά άφιξη αυξήθηκε κατά ελάχιστα λιγότερο από 1000 επιβάτες, ενώ στο δεύτερο κατά 800 επιβάτες. Ο μέσος αριθμός επιβατών στα προαναφερθέντα ξεπερνά ακόμη και αυτή του κορυφαίου λιμένα της Ελλάδας, καθώς η αύξηση του μέσου αριθμού επιβατών ανά άφιξη στον Πειραιά δεν ξεπέρασε τους 675 επιβάτες.

Πίνακας 22 Τα Κορυφαία Ελληνικά Λιμάνια σε Όρους Αύξησης του Αριθμού Επιβατών ανά Άφιξη Πλοίου (2006 – 2012)

Λιμάνι	Διαφορά 2012-2006	Λιμάνι	Διαφορά 2012-2006
Σούδα	1954	Θεσσαλονίκη	350
Σάμος	997	Χίος	255
Κεφαλονιά	800	Άγιος Νικόλαος	252
Πειραιάς	675	Θήρα	236
Ηράκλειο	668	Κως	234
Κατάκολο	623	Σκιάθος	232
Καλαμάτα	577	Μύκονος	213
Μυτιλήνη	409	Καβάλα	202
Λαύριο	400	Ρόδος	196
Κέρκυρα	375	Ναύπλιο	192

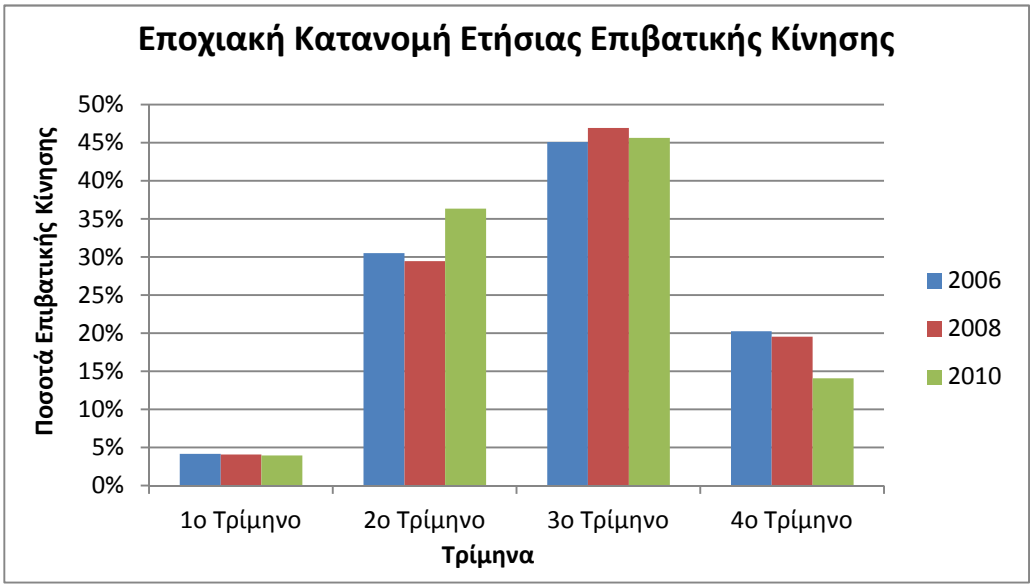
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

2.4 Τα Χαρακτηριστικά της Κίνησης Κρουαζιέρας στην Ελλάδα

2.4.1 Η Εποχικότητα του Τουρισμού Κρουαζιέρας

Μια σημαντική παράμετρος του τουρισμού κρουαζιέρας είναι η εποχικότητα η οποία παρατηρείται στην ετήσια διακίνηση των επιβατών. Στο Διάγραμμα 32 παρουσιάζεται η διαχρονική κατανομή της επιβατικής κίνησης στα τρίμηνα του έτους για τα έτη 2006, 2008 και 2010. Η πλειονότητα των επισκέψεων στην Ελλάδα πραγματοποιείται στο τρίτο τρίμηνο του έτους, καθώς και στα τρία έτη αναφοράς το ποσοστό των αφίξεων του τριμήνου επί των συνολικών αφίξεων του έτους ξεπερνά το 45 %. Επιπλέον, σημαντική δραστηριότητα παρουσιάζεται και στο δεύτερο τρίμηνο του έτους, ήτοι τους δύο τελευταίους μήνες της άνοιξης και τον πρώτο μήνα του καλοκαιριού. Για τα έτη 2006 και 2008 το ποσοστό των αφίξεων επί των συνολικών αφίξεων του έτους κυμάνθηκε στο 30%, ενώ το 2010 αυτό αυξήθηκε αισθητά, ξεπερνώντας το 35%.

Διάγραμμα 32 Εποχιακή Κατανομή Ετήσιας Επιβατικής Κίνησης στην Ελλάδα (2006 – 2010)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Σημαντικά χαμηλότερος αριθμός αφίξεων πραγματοποιείται στο τέταρτο τρίμηνο του έτους, καθώς οι αφίξεις δεν ξεπερνούν το 20% των ετήσιων αφίξεων. Το ποσοστό αυτό

μειώθηκε περαιτέρω το 2010, καθώς οι αφίξεις που πραγματοποιήθηκαν το τέταρτο τρίμηνο δεν ξεπερνούσαν το 15% των συνολικών. Φαίνεται πως το 2010, υπήρξε μια αξιοπρόσεκτη αλλαγή του προγραμματισμού των εταιρειών αναφορικά με τα δρομολόγιά τους στην Ελλάδα, η οποία είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της κίνησης τους φθινοπωρινούς μήνες. Τέλος, η χαμηλότερη δραστηριότητα για την κρουαζιέρα παρατηρείται το πρώτο τρίμηνο κάθε έτους, καθώς οι αφίξεις τουριστών στην Ελλάδα από τον Ιανουάριο μέχρι το Μάρτιο δεν ξεπερνούν σε κανένα έτος αναφοράς το 5% των ετήσιων αφίξεων.

Τα στοιχεία του Διαγράμματος 32 συνηγορούν πως η κρουαζιέρα στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα. Η πλειονότητα των τουριστών επισκέπτεται μέσω της κρουαζιέρας την Ελλάδα την περίοδο μεταξύ Απριλίου και Σεπτεμβρίου, καθώς το ποσοστό αφίξεων στη συγκεκριμένη περίοδο ξεπερνά σταθερά σε ποσοστό το 75% επί των συνολικών ετήσιων αφίξεων. Μάλιστα, το 2010 το ποσοστό αυτό ξεπέρασε το 80%. Η κατανομή της τουριστικής κίνησης στα τρίμηνα του έτους είναι λογική καθώς η Ελλάδα ως Μεσογειακός προορισμός αποτελεί πόλο έλξης για τους τουρίστες κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες. Είναι σαφές πως η Ελλάδα ακολουθεί το μοτίβο εποχιακής κατανομής της ετήσιας κίνησης της πλειονότητας των Μεσογειακών προορισμών[7]. Αυτό εξηγείται από το γεγονός πως το μεγαλύτερο μέρος της τουριστικής κίνησης κρουαζιέρας διαχέεται στα νησιωτικά τουριστικά θέρετρα της Ελλάδας που ούτως ή άλλως αποτελούν πόλο έλξης για εκατομμύρια τουρίστες τους καλοκαιρινούς μήνες. Το τουριστικό κίνητρο «ήλιος και θάλασσα» φαίνεται πως υπερτερεί των κινήτρων για πολιτιστικό ή άλλου είδους τουρισμό.

Έχοντας αντιληφθεί τη γενική εποχική τάση της εποχικότητας του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα, πρέπει να αναφερθεί πως σχεδόν κανένα από τα ελληνικά λιμάνια δε διαφοροποιείται σημαντικά από το γενικό μοτίβο της εποχικής κατανομής της κίνησης της κρουαζιέρας της χώρας. Ωστόσο, η εξέταση των μικρών σχετικά διαφοροποιήσεων δύναται να οδηγήσει σε ενδιαφέροντα συμπεράσματα και να αποδώσει μια ακόμη πιο ξεκάθαρη εικόνα της δυναμικής και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των Ελληνικών λιμένων. Χαρακτηριστικά των διαφοροποιήσεων της κατανομής της κίνησης στις υπό-περιόδους του

[7] Η απευθείας σύγκριση των στοιχείων των δύο Σχημάτων δεν είναι εφικτή καθώς η κατάτμηση του έτους σε υποπεριόδους δεν είναι ίδια.

έτους ανά λιμάνι είναι τα στοιχεία του Πίνακα 23. Στο συγκεκριμένο πίνακα εμφανίζονται τα 10 λιμάνια με τη μεγαλύτερη ποσοστιαία κατανομή της ετήσιας κίνησης τους για κάθε ένα από τα τέσσερα τρίμηνα του έτους 2010.

Από τα στοιχεία είναι ορατό πως τα λιμάνια που εμφανίζουν μια σημαντική δραστηριότητα το πρώτο τρίμηνο του 2010 είναι τα λιμάνια του Ηρακλείου και της Ρόδου. Στα λιμάνια αυτά το πρώτο τρίμηνο του 2010 αφίχθηκε το 14 % του συνόλου των επιβατών του συγκεκριμένου έτους. Σημαντική κίνηση παρουσιάζουν επίσης η Καβάλα, το Κατάκολο και το Γύθειο, καθώς η ποσοστιαία κατανομή της συνολικής κίνησης των λιμένων αυτών για το πρώτο τρίμηνο ξεπερνά το 7%. Τα προαναφερθέντα λιμάνια, μαζί με το λιμάνι της Ιτέας, είναι τα μοναδικά που ξεπερνούν το μέσο όρο της χώρας για το συγκεκριμένο τρίμηνο.

Πίνακας 23 Τα Ελληνικά Λιμάνια με τη Μεγαλύτερη Δραστηριότητα ανά Τρίμηνο (2010)

Λιμάνι	1ο Τρίμηνο	Λιμάνι	2ο Τρίμηνο
Ηράκλειο	14%	Καλαμάτα	100%
Ρόδος	14%	Πάρος	100%
Καβάλα	9%	Σητεία	100%
Κατάκολο	9%	Μυτιλήνη	72%
Γύθειο	7%	Ζάκυνθος	67%
Ιτέα	4%	Μήλος	67%
Πειραιάς	3%	Χίος	61%
Πάτμος	3%	Σαντορίνη	57%
Θεσσαλονίκη	2%	Κεφαλονιά	57%
Μύκονος	1%	Σάμος	56%
Λιμάνι	**3ο Τρίμηνο**	**Λιμάνι**	**4ο Τρίμηνο**
Ηγουμενίτσα	100%	Λαύριο	100%
Λήμνος	100%	Μονεμβασιά	71%
Πρέβεζα	100%	Πύλος	69%
Σύμη	93%	Σάμος	44%
Σύρος	85%	Κεφαλονιά	43%
Πειραιάς	66%	Πάτρα	43%
Ρέθυμνο	64%	Καβάλα	38%
Σκιάθος	58%	Ιτέα	32%
Πάτρα	57%	Ρέθυμνο	28%

Θεσσαλονίκη	49%	Ρόδος	28%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Τα συγκεκριμένα αποτελέσματα θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως αναμενόμενα, καθώς οι τουρίστες που προτιμούν να λάβουν μέρος σε μια κρουαζιέρα τους κατά τεκμήριο πιο κρύους μήνες του έτους δεν έλκονται από παράγοντες αντίστοιχους με αυτούς που ωθούν την πλειονότητα των τουριστών για να επισκεφτούν τη χώρα μας. Το κατά τεκμήριο κύριο κίνητρο «ήλιος - θάλασσα» φαίνεται πως δε συναντάται στους τουρίστες αυτής της περιόδου. Για το λόγο αυτό, τη μεγαλύτερη δραστηριότητα την περίοδο αυτή παρουσιάζουν, εκτός των δύο λιμένων του Ηρακλείου και της Ρόδου, προορισμοί της ηπειρωτικής Ελλάδας, όπως ο Πειραιάς το Κατάκολο, το Γύθειο και η Θεσσαλονίκη.

Στο δεύτερο τρίμηνο του 2010 τη μεγαλύτερη δραστηριότητα παρουσιάζουν τα λιμάνια της Καλαμάτας, της Πάρου και της Σητείας. Για τα συγκεκριμένα λιμάνια, στο δεύτερο τρίμηνο κατανέμεται το 100% της ετήσιας επιβατικής τους κίνησης. Ακολουθεί η Μυτιλήνη με πάνω από το 70% της ετήσιας κίνησης να κατανέμεται στο συγκεκριμένο τρίμηνο και τα λιμάνια της Ζακύνθου, της Χίου και της Μήλου όπου το ποσοστό της κίνησης τριμήνου ξεπερνά το 60% της ετήσιας κίνησης. Με εξαίρεση την Καλαμάτα, τα λιμάνια με αυξημένη κίνηση το συγκεκριμένο τρίμηνο βρίσκονται σε νησιωτικούς προορισμούς.

Στο τρίτο τρίμηνο αυξημένη κίνηση που φτάνει το 100% της ετήσιας κίνησής τους, παρουσιάζεται στα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, της Λήμνου και της Πρέβεζας. Ακολουθούν τα λιμάνια της Σύμης και της Σύρου, με ποσοστά επί της συνολικής κίνησης που ξεπερνούν το 85%. Επίσης, σημαντικό μέρος των ετήσιων αφίξεων πραγματοποιείται το τρίτο τρίμηνο και στα λιμάνια του Πειραιά κα του Ρεθύμνου, καθώς αυτές ξεπερνούν το 64% επί του συνόλου του έτους. Τέλος, στο τέταρτο τρίμηνο τη σημαντικότερη δραστηριότητα παρουσιάζει το λιμάνι του Λαυρίου καθώς το 100% της ετήσιας επιβατικής κίνησης του λιμένα κατανέμεται στο συγκεκριμένο τρίμηνο. Επιπλέον, σημαντική κίνηση προσελκύουν τα λιμάνια της Μονεμβασιάς και της Πύλου καθώς περίπου το 70% των συνολικών αφίξεων τουριστών σε αυτά τα λιμάνια παρατηρείται το τέταρτο τρίμηνο του έτους.

2.4.2 Οι Χώρες Προέλευσης των Επιβατών Κρουαζιέρας

Ένα ακόμη σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει τις προοπτικές του τουρισμού κρουαζιέρας της χώρας είναι η επιρροή των ελληνικών προορισμών στις διεθνείς αγορές-στόχους. Η ανάλυση των χωρών προέλευσης των τουριστών κρουαζιέρας στην Ελλάδα αποτελεί μια σημαντική παράμετρο η οποία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τη χάραξη της πολιτικής ανάπτυξης του συγκεκριμένου είδους τουρισμού στη χώρα. Η γνώση των προτιμήσεων των τουριστών-στόχων και ο βαθμός διείσδυσης των ελληνικών προορισμών στις χώρες-αγορές, αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη δημιουργία ενός επιτυχημένου μίγματος προώθησης του ελληνικού τουριστικού πακέτου στο σύνολό του.

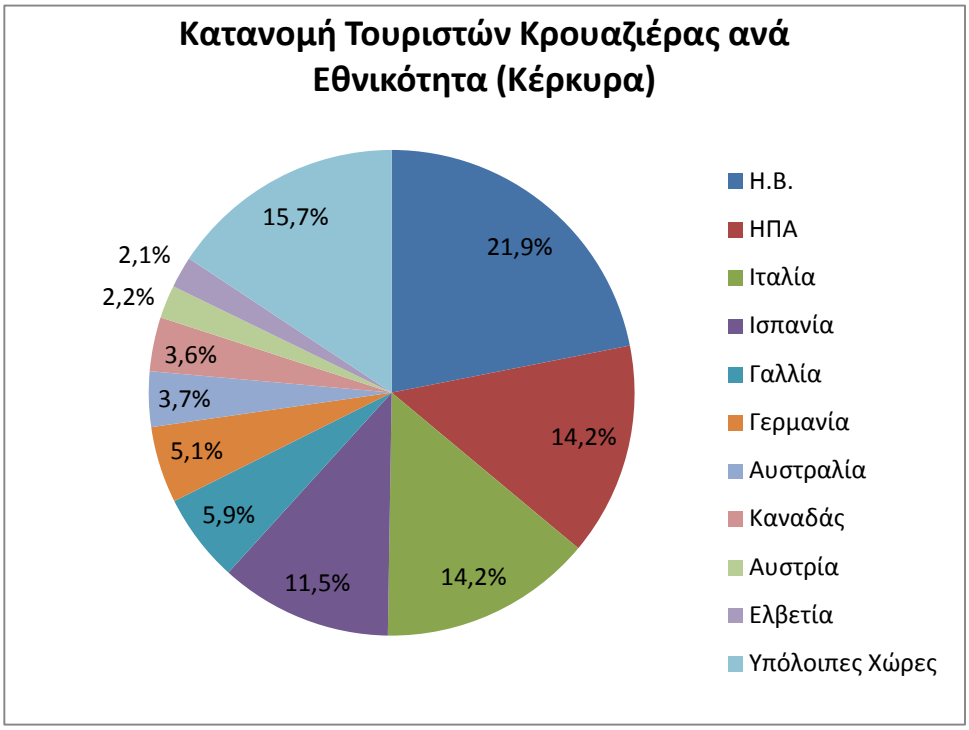
Στην ενότητα αυτή θα παρουσιαστούν στοιχεία που σχετίζονται με την σύνθεση εθνικοτήτων των επιβατών κρουαζιέρας. Πρέπει να σημειωθεί ότι κατά την έρευνα σε πρωτογενείς και δευτερογενείς πηγές, προέκυψε το συμπέρασμα ότι οι λιμενικές ή τελωνειακές αρχές στις κατά τόπους λιμενικές υποδομές, δηλώνουν αδυναμία τήρησης τέτοιας φύσεως δεδομένων για τους επιβάτες και η ανάλυση καλύπτεται με βάση τις δηλώσεις – ανακοινώσεις των εταιρειών που δραστηριοποιούνται. Στο πλαίσιο των επαφών της ομάδας έργου με τις διοικήσεις των υπό μελέτη λιμένων κρουαζιέρας, επισημάνθηκε η ανάγκη τήρησης των στατιστικών προέλευσης των επιβατών, ώστε να καταστεί δυνατή η ανάλυση των «αγορών στόχου» που επιλέγουν τον τουρισμό κρουαζιέρας. Κατά τη διάρκεια οριστικοποίησης και των επόμενων φάσεων του έργου και ολοκληρώνοντας της έρευνα πεδίου, η ομάδα έργου αναμένεται να λάβει πρόσθετα στοιχεία σύνθεσης εθνικοτήτων, μέσα από μελέτες των λιμενικών διοικήσεων, αλλά και μέσω των βασικότερων πρακτόρων κρουαζιέρας. Στην ανάλυση που ακολουθεί έχουν επιλεγεί τα λιμάνια της Κέρκυρας και του Βόλου για τα οποία εντοπίστηκαν λεπτομερή στοιχεία για την προέλευση των επιβατών. Αντίστοιχη ανάλυση θα γίνει και για τα υπόλοιπα 12 λιμάνια κατά την παράδοση επόμενων φάσεων του έργου.

Δυστυχώς, δεν κατέστη δυνατή η συγκέντρωση στοιχείων αναφορικά με την κατανομή των τουριστών ανά εθνικότητα για το σύνολο της χώρας, καθώς τα στοιχεία αυτά δεν είναι διαθέσιμα σε καμία επίσημη στατιστική πηγή της Ελλάδος. Ωστόσο, η ανάλυση θα εστιάσει στην κατανομή της τουριστικής κίνησης ανά εθνικότητα επιβατών σε δύο από λιμάνια κρουαζιέρας της χώρας, για τα οποία διαθέτουμε αξιόπιστα στοιχεία.

Πιο συγκεκριμένα, στα Διαγράμματα 33 και 34 παρουσιάζεται η κατανομή των τουριστών που επισκέφτηκαν τα λιμάνια της Κέρκυρας και του Βόλου με βάση την εθνικότητά τους. Η ανάλυση της επιβατικής κίνησης των δύο λιμένων που επιλεγήκαν δεν αποτυπώνει πλήρως τη σύνθεση των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων που επισκέπτονται τη χώρα μας, ωστόσο παρουσιάζει μια σαφή εικόνα της επιρροής δύο δημοφιλών προορισμών που χωροθετούνται στη δυτική και ανατολική θαλάσσια απόληξη της Ελλάδας (Ιόνιο και Αιγαίο Πέλαγος). Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 33 διαφαίνεται πως κυρίαρχη χώρα προέλευσης των τουριστών κρουαζιέρας στην Κέρκυρα είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, καθώς το 22% των τουριστών που επισκέφτηκαν την Κέρκυρα το 2012 είχαν προέλευση τη Μεγάλη Βρετανία.

Το ποσοστό των Βρετανών ακολουθούν οι Αμερικανοί και οι Ιταλοί, καθώς παρουσιάζουν παρόμοια ποσοστά επί των συνολικών επιβατών, τα οποία αγγίζουν το 14%. Σημαντική επιρροή φαίνεται πως υπάρχει και στην αγορά της Ισπανίας, καθώς το 11,5 των τουριστών κρουαζιέρας στην Κέρκυρα το 2012 ήταν ισπανικής εθνικότητας. Τα ποσοστά των επιβατών γερμανικής και γαλλικής εθνικότητας ήταν 5,9 και 5,1, αντίστοιχα, ενώ μικρότερα αλλά σημαντικά ποσοστά φαίνεται πως παρουσιάζουν και οι αφίξεις Αυστραλών και Καναδών τουριστών, καθώς αυτές ξεπερνούν το 3,5% του συνόλου. Η επιρροή του προορισμού της Κέρκυρας είναι σαφώς μικρότερη σε χώρες όπως η Αυστρία και η Ελβετία, καθώς τα ποσοστά των επιβατών των χωρών αυτών ξεπερνούν κατά λίγο το 2% επί του συνόλου. Τέλος, οι τουρίστες διαφορετικής εθνικότητας καλύπτουν ένα ποσοστό που φτάνει το 15,7%.

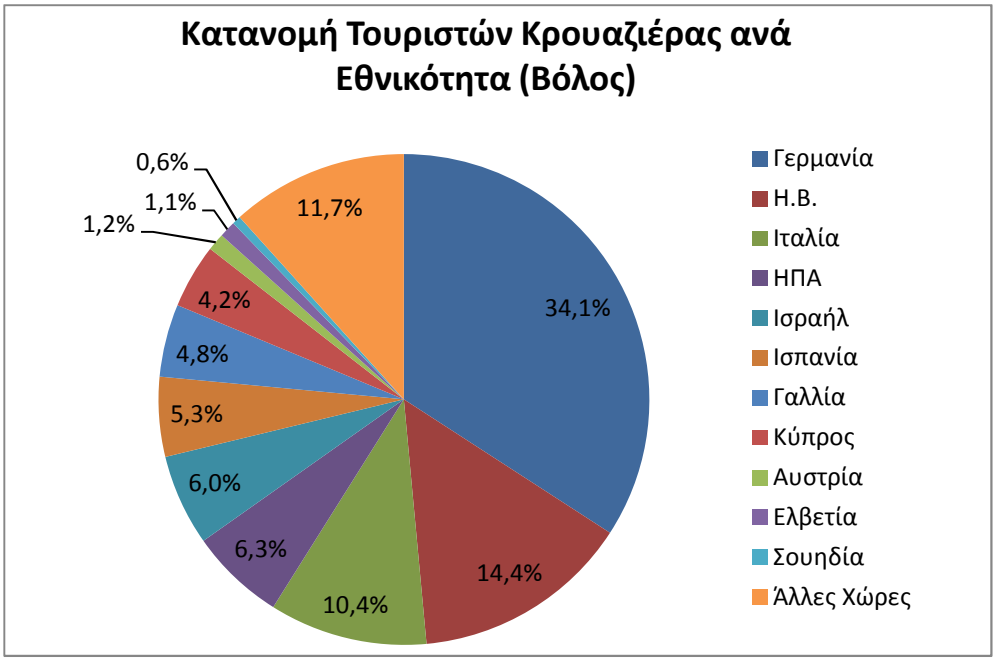
Διάγραμμα 33 Κατανομή Τουριστών Κρουαζιέρας ανά Εθνικότητα στο Λιμάνι της Κέρκυρας (2012)



Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Επιπρόσθετα, στο Διάγραμμα 34 παρουσιάζονται τα αντίστοιχα ποσοστά των χωρών προέλευσης των επιβατών στο λιμάνι του Βόλου. Τα ποσοστά αφορούν στο μέσο όρο των ποσοστών των χωρών προέλευσης για τα έτη 2000-2012. Η μεγαλύτερη αγορά προέλευσης για το λιμάνι του Βόλου είναι η γερμανική, καθώς το 34,1% των τουριστών που επισκέπτονται το λιμάνι του Βόλου με κρουαζιερόπλοια είναι Γερμανοί. Ακολουθεί η αγορά της Βρετανίας με το ποσοστό των Βρετανών να ξεπερνά κατά λίγο το 14% και η αγορά της Ιταλίας με 10,4% επί του συνόλου. Επιπρόσθετα, περίπου 6,3% των τουριστών κρουαζιέρας στο Βόλο προέρχονται από τις ΗΠΑ, ενώ σημαντική διείσδυση φαίνεται πως έχει ο προορισμός του Βόλου στην αγορά του Ισραήλ, λαμβάνοντας υπόψη πως το 6% των επιβατών προέρχονται από τη συγκεκριμένη αγορά. Στα αξιοσημείωτα του διαγράμματος είναι και το ποσοστό της Κυπρίων που ξεπερνά διαχρονικά το 4,2%.

Διάγραμμα 34 Κατανομή Τουριστών Κρουαζιέρας ανά Εθνικότητα στο Λιμάνι του Βόλου (2000 – 2012)



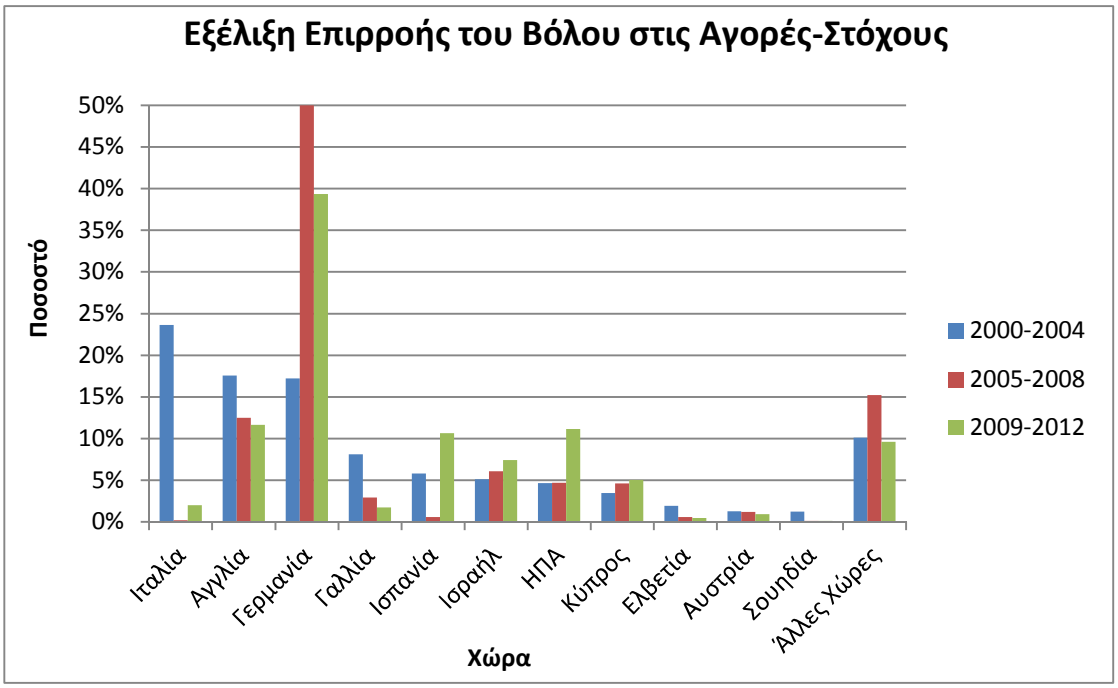
Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Βόλου, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Επιχειρώντας μια σύγκριση της επιρροής των δύο λιμένων στις διαφορετικές χώρες-αγορές το συμπέρασμα που προκύπτει είναι πως υπάρχουν διαφοροποιήσεις στη σύνθεση του συνόλου των επιβατών που επισκέπτονται τα δύο λιμάνια. Κυρίαρχη χώρα προέλευσης για το λιμάνι της Κέρκυρας είναι το Η.Β. ενώ στο Βόλο η Γερμανία. Ωστόσο, το ποσοστό των Γερμανών στο βόλο είναι σημαντικά υψηλότερο από αυτό των Βρετανών στην Κέρκυρα. Από την άλλη, τα λιμάνια επιδεικνύουν σημαντική επιρροή σε κοινές χώρες η οποία όμως αποτυπώνεται με διαφορετικά ποσοστά αφίξεων. Τέλος, οι δυο προορισμοί φαίνεται πως ασκούν επιρροή και σε διαφορετικές χώρες, καθώς η Κέρκυρα αποτελεί πόλο έλξης για σημαντικό αριθμό Καναδών και Αυστραλών, οι οποίοι δεν φαίνεται να επισκέπτονται τόσο μαζικά το Βόλο. Από την άλλη, ο Βόλος προτιμάται από Ισραηλινούς και Κύπριους οι οποίοι δεν κατέχουν σημαντικά ποσοστά στη σύνθεση της επιβατικής κίνησης του λιμένα της Κέρκυρας.

Τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία του λιμένα του Βόλου, τα οποία έχουν περίοδο αναφοράς το 2000-2012, επιτρέπουν την περαιτέρω ανάλυση της διαχρονικής εξέλιξης της επιρροής του λιμένα στις αγορές-στόχους. Στο Διάγραμμα 35 παρουσιάζεται η εξέλιξη των

ποσοστών των κυριότερων χωρών προέλευσης στη σύνθεση της επιβατικής κίνησης κρουαζιέρας του λιμένα του Βόλου. Οι τρείς κυρίαρχες χώρες την περίοδο 2000-2004 ήταν η Ιταλία, η Βρετανία και η Γερμανία, με την πρώτη να αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά προέλευσης των τουριστών κρουαζιέρας του λιμένα. Ωστόσο, κρίνεται ως εντυπωσιακή η υποχώρηση των ποσοστών των Ιταλών τουριστών τις επόμενες περιόδους και ιδιαίτερα της περιόδου 2005-2008, όπου δεν ξεπέρασαν το 1% επί του συνόλου. Στα αξιοσημείωτα του διαγράμματος είναι το εντυπωσιακό ποσοστό των Γερμανών τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, το οποίο ξεπέρασε το 50%. Την ίδια περίοδο και τα ποσοστά των Βρετανών υποχώρησαν κάτω από το 15%. Τέλος, την περίοδο 2008-2012 είναι ορατή η υποχώρηση των ποσοστών των κυριότερων αγορών της προηγούμενης περιόδου, ήτοι της Γερμανίας και της Βρετανίας και η ταυτόχρονη αύξηση των ποσοστών χωρών όπως η Ισπανία, το Ισραήλ, η ΗΠΑ και η Κύπρος.

Διάγραμμα 35 Εξέλιξη Επιρροής του Λιμένα του Βόλου στις Αγορές-Στόχους (2000 – 2012)

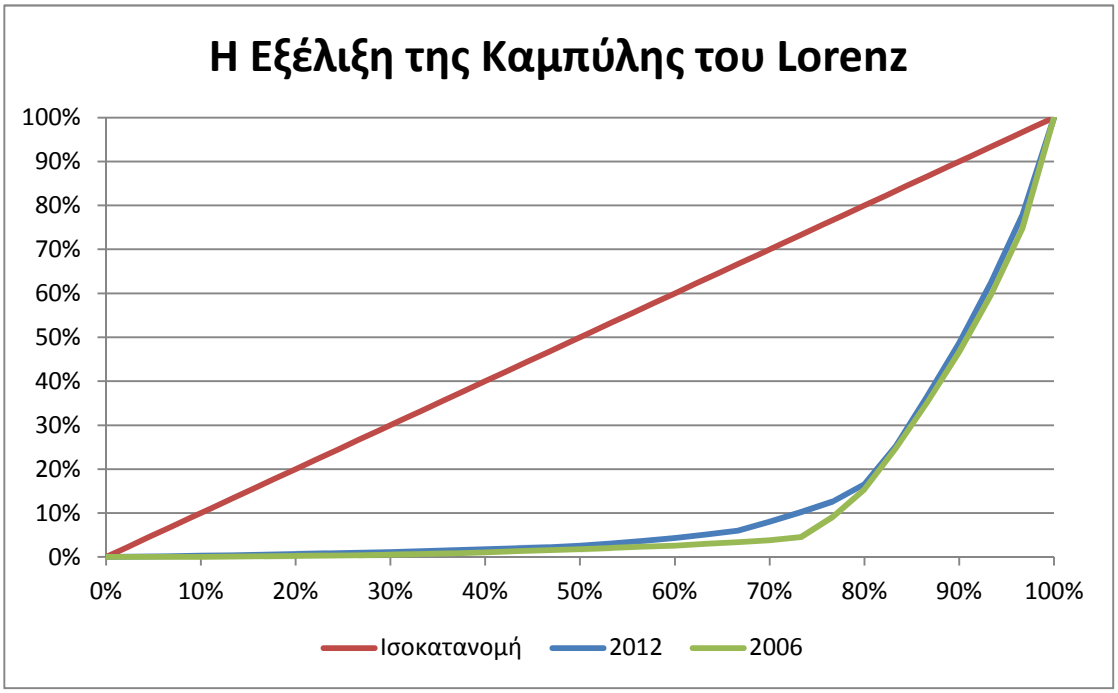


Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Βόλου, 2013; Ιδία Επεξεργασία

2.5 Ο Λιμενικός Ανταγωνισμός στον Ελληνικό Χώρο

Η ανάλυση που προηγήθηκε ανέδειξε την εξέλιξη της επιβατικής κίνησης τόσο σε επίπεδο χώρας όσο και σε επίπεδο λιμένων. Μέσα από τα στοιχεία που παρατέθηκαν κατέστη δυνατή η αποτύπωση της δυναμικής του κάθε λιμένα. Η συνεχής αύξηση των ετήσιων αφίξεων στην Ελλάδα επέτρεψαν την ανάπτυξη της λειτουργίας της κρουαζιέρας και σε λιμάνια όπου στο παρελθόν δεν παρουσίαζαν σχετική δραστηριότητα. Θα περίμενε κανείς πως η είσοδος των νέων λιμένων και η αύξηση του ανταγωνισμού θα μετέβαλλαν την συγκεντρωτική δομή της αγοράς της Ελλάδας που μονοπωλούνταν από τους διαχρονικά δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς της. Ωστόσο, η κατάσταση είναι διαφορετική. Χαρακτηριστικό πάνω σε αυτό είναι το Διάγραμμα 36 όπου αποτυπώνεται η εξέλιξη της καμπύλης του Lorenz, η οποία εκφράζει διαγραμματικά την παρεκτροπή της κατανομής της συνολικής κίνησης από την πιθανή ισοκατανομή της (Νιαβής, 2012).

Διάγραμμα 36 Η Εξέλιξη της Καμπύλης του Lorenz για τα Ελληνικά Λιμάνια Κρουαζιέρας (2006 – 2012)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

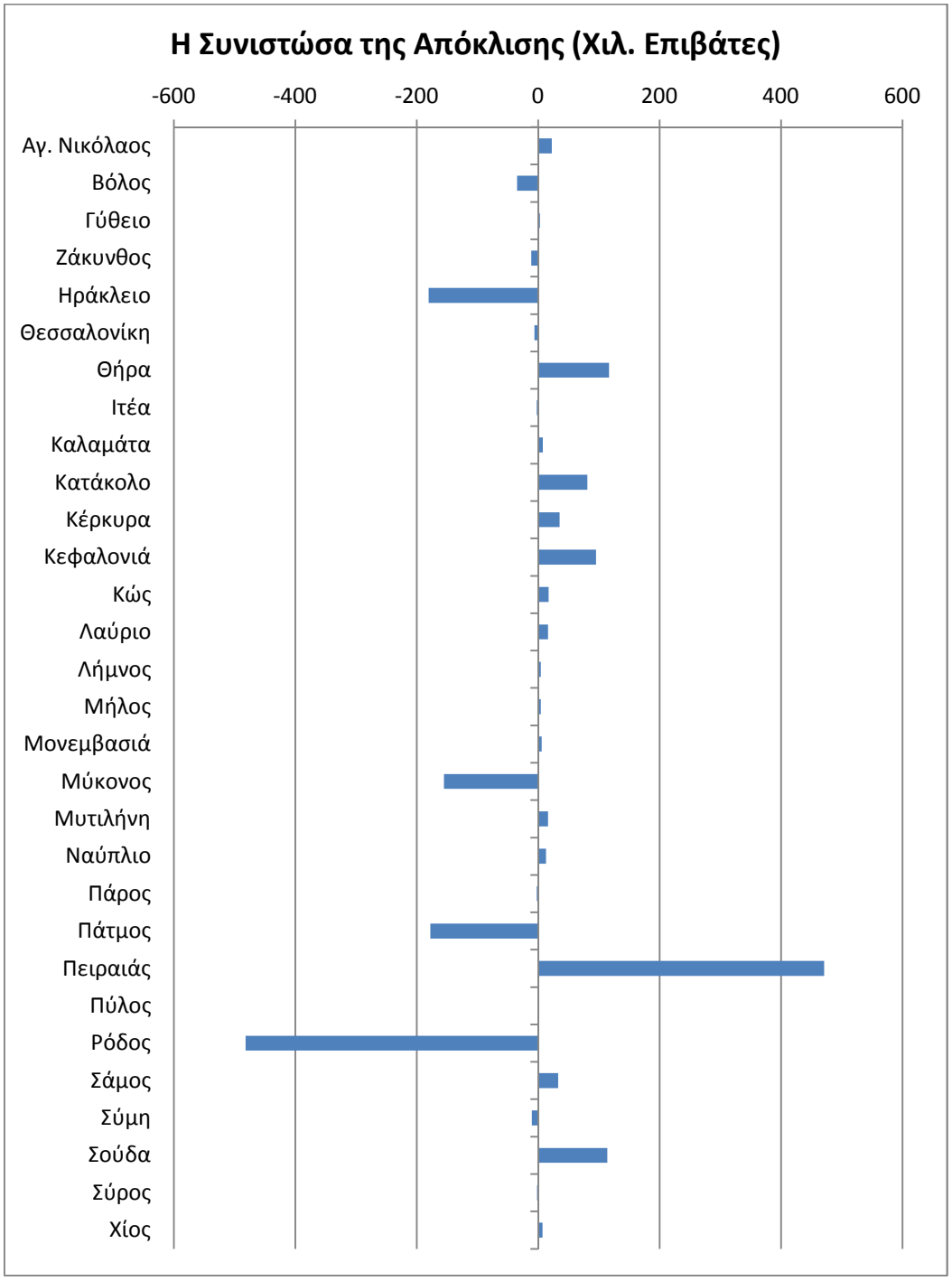
Η διαγραμματική απεικόνιση της κατανομής της κίνησης για το 2006 και το 2012 είναι παρόμοια. Οι καμπύλες και των δύο ετών φανερώνουν τη **συγκέντρωση της επιβατικής**

κίνησης στο 20% των λιμένων. Ωστόσο, πρέπει να αναφερθεί πως το 2012 διακρίνεται μια μικρή τάση αποκέντρωσης της αγοράς, καθώς ένα ποσοστό των ελληνικών λιμένων που αγγίζει το 10%, ανέπτυξε περαιτέρω τη λειτουργία της κρουαζιέρας απορροφώντας σημαντικά μερίδια αγοράς. Οι μικρές τάσεις αποκέντρωσης αποτυπώνονται και στις τιμές των δεικτών συγκέντρωσης, καθώς η τιμή του δείκτη Gini του έτους 2006 ήταν 0,769, ενώ η αντίστοιχη τιμή του δείκτη το 2012, 0,742.

Αδιαμφισβήτητα, η ανταγωνιστική δυναμική που αναπτύσσεται μεταξύ των λιμένων κρουαζιέρας της Ελλάδας, επηρεάζει με διαφορετικό τρόπο την ετήσια επιβατική κίνηση που επιτυγχάνει ο κάθε λιμένας. Στο Διάγραμμα 37 παρουσιάζονται διαγραμματικά τα αποτελέσματα την ανάλυσης Απόκλισης-Συμμετοχής, όπου καταγράφονται τα κέρδη και οι απώλειες των κυριότερων λιμένων της Ελλάδας στην οκταετία 2001-2008, σε όρους συνολικών επιβατικών διελεύσεων. Από το σχήμα διαφαίνεται πως 18 λιμάνια εμφάνισαν θετικό πρόσημο στη συνιστώσα της απόκλισης, ενώ 12 αρνητικό. Τα μεγαλύτερα κέρδη καταγράφει το λιμάνι του Πειραιά, καθώς απορρόφησε από τον ανταγωνισμό περισσότερους από 400 χιλ. επιβάτες. Σημαντικά κέρδη τα οποία ξεπέρασαν τους 110 χιλ. επιβάτες, κατέγραψαν και τα λιμάνια της Σούδας και της Σαντορίνης, ενώ ακολουθούν τα λιμάνια της Κεφαλονιάς και του Κατάκολου των οποίων τα κέρδη υπολείπονται ελάχιστα των 100 χιλ. επιβατών. Από την άλλη, τις μεγαλύτερες απώλειες από τον ανταγωνισμό κατέγραψε το λιμάνι της Ρόδου, καθώς απώλεσε περισσότερους από 400 χιλ. επιβάτες. Σημαντικές απώλειες καταγράφονται και για τους δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς των νησιωτικών περιοχών του Ηρακλείου, της Πάτμου και της Μυκόνου. Τα υπόλοιπα λιμάνια με αρνητικό πρόσημο στη συνιστώσα της απόκλισης παρουσιάζουν σχεδόν μηδαμινές απώλειες. Εστιάζοντας στους ηπειρωτικούς προορισμούς, πλην των προαναφερθέντων, τα μεγαλύτερα κέρδη φαίνεται πως έχουν τα λιμάνια της Καλαμάτας και της Μονεμβασιάς και τις μεγαλύτερες απώλειες τα λιμάνια του Βόλου και της Θεσσαλονίκης. Η εξέλιξη της μορφής της αγοράς θα εξαρτηθεί από τη δυναμική που θα επιδείξουν οι μικρότεροι λιμένες και τη δυνατότητά τους να διεκδικήσουν ακόμη μεγαλύτερα μερίδια αγοράς από τα παραδοσιακά μεγάλα λιμάνια κρουαζιέρας της χώρας. Η ανάλυση που προηγήθηκε κατέδειξε τη δυναμική που εμφανίζουν ελληνικοί προορισμοί όπως η Καλαμάτα, η Μονεμβασιά, η Σάμος και το Ναύπλιο όπου στο παρελθόν δεν είχαν ανάλογες επιδόσεις στον τομέα της Κρουαζιέρας. Αδιαμφισβήτητα, η διεκδίκηση

μεγαλύτερων μεριδίων αγοράς εξαρτάται αφενός από τις κινήσεις των τοπικών παραγόντων καθώς και από την πολιτική που θα ασκηθεί σε εθνικό επίπεδο.

Διάγραμμα 37 Η Συνιστώσα της Απόκλισης για τα Ελληνικά Λιμάνια Κρουαζιέρας (2006 – 2012)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

2.6 Οι Εκτιμήσεις της Εξέλιξης της Επιβατικής Κίνησης Κρουαζιέρας στην Ελλάδα

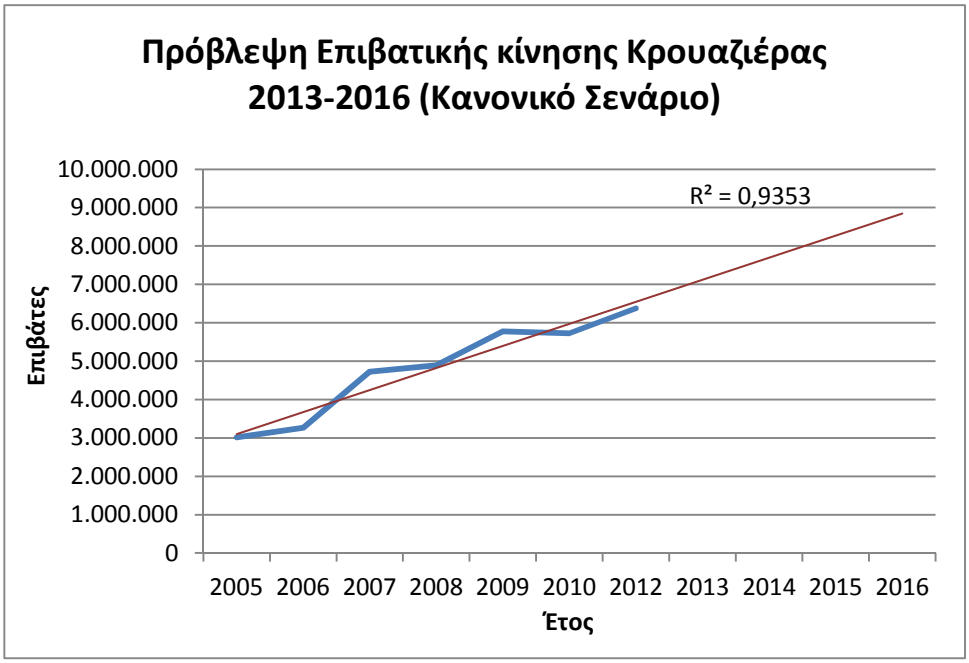
Όπως προαναφέρθηκε, η κρουαζιέρα αποτελεί ένα κλάδο η εξέλιξη του οποίου επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες. Η ανάλυση που προηγήθηκε κατέδειξε τις σημαντικές διακυμάνσεις της ετήσιας κίνησης, τόσο σε επίπεδο χωρών, όσο και στο επίπεδο των μεμονωμένων λιμένων. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η κάθετη πτώση της επιβατικής κίνησης των προορισμών που επηρεάστηκαν από τα γεγονότα της «Αραβικής Άνοιξης» και οι επιπτώσεις που είχε στην Ιταλική αγορά το ατύχημα του πλοίου «Costa Concordia». Συνεπώς, η διενέργεια προβλέψεων για τη διακύμανση της επιβατικής κίνησης σε μελλοντικές περιόδους ενέχει σημαντική αβεβαιότητα.

Επιπρόσθετα, και όσον αφορά την πρόβλεψη της μελλοντικής εξέλιξης της κρουαζιέρας στον Ελλαδικό χώρο, θα πρέπει να αναφερθεί πως αυτή καθίσταται ακόμη πιο αβέβαιη εξαιτίας παραγόντων που έχουν να κάνουν όχι με το εξωτερικό και εσωτερικό περιβάλλον της ελληνικής αγοράς, αλλά με τη στατιστική σημαντικότητα των αποτελεσμάτων. Πιο συγκεκριμένα, η περιορισμένη σχετικά σε όρους ετών αναφοράς επίσημη βάση δεδομένων της επιβατικής κίνησης των ελληνικών λιμένων καθιστά τα αποτελέσματα των οικονομετρικών μοντέλων χρονολογικών σειρών ασταθή. Συνεπώς, η χρησιμοποίηση οικονομετρικών μεθόδων εκτίμησης της μελλοντικής κίνησης των ελληνικών προορισμών κρίνεται αδύνατη. Η εκτίμηση των μελλοντικών αφίξεων κρουαζιέρας στην Ελλάδα στην παρούσα μελέτη θα στηριχθεί στην κατασκευή τριών διαφορετικών σεναρίων. Τα τρία σενάρια θα δομηθούν με την προσθήκη διαφορετικών γραμμών τάσης στα υπάρχοντα δεδομένα.

Το πρώτο σενάριο στηρίζεται στην υιοθέτηση της γραμμικής γραμμής τάσης και στην υπόθεση πως η ετήσια επιβατική κίνηση θα αυξάνεται με σταθερό ρυθμό. Σύμφωνα με το συγκεκριμένο σενάριο το 2016 οι επισκέπτες κρουαζιέρας θα προσεγγίζουν τα 9 εκ.. Αν το διεθνές περιβάλλον του κλάδου της κρουαζιέρας δε διαφοροποιηθεί σημαντικά, η πραγματοποίηση του συγκεκριμένου στόχου κρίνεται ως εφικτή. Πιο συγκεκριμένα, λαμβάνοντας υπόψη πως μεγάλο μέρος των τουριστών κρουαζιέρας της Ελλάδας προέρχεται από την Ευρώπη, η διατήρηση σταθερών ρυθμών ανάπτυξης εξαρτάται πρωτίστως από την εξέλιξη της ύφεσης που πλήττει την Ευρώπη και αν το αρνητικό κλίμα

αρχίσει να αντιστρέφεται στα αμέσως επόμενα χρόνια. Από την άλλη, οι ρυθμοί ανάπτυξης θα διατηρηθούν σταθερά θετικοί, αν η διείσδυση των Μεσογειακών προορισμών στις αγορές εκτός Ευρώπης παραμείνει αύξουσα, αντισταθμίζοντας έτσι τις όποιες απώλειες τουριστών από την Ευρώπη κατά τη διάρκεια της κρίσης.

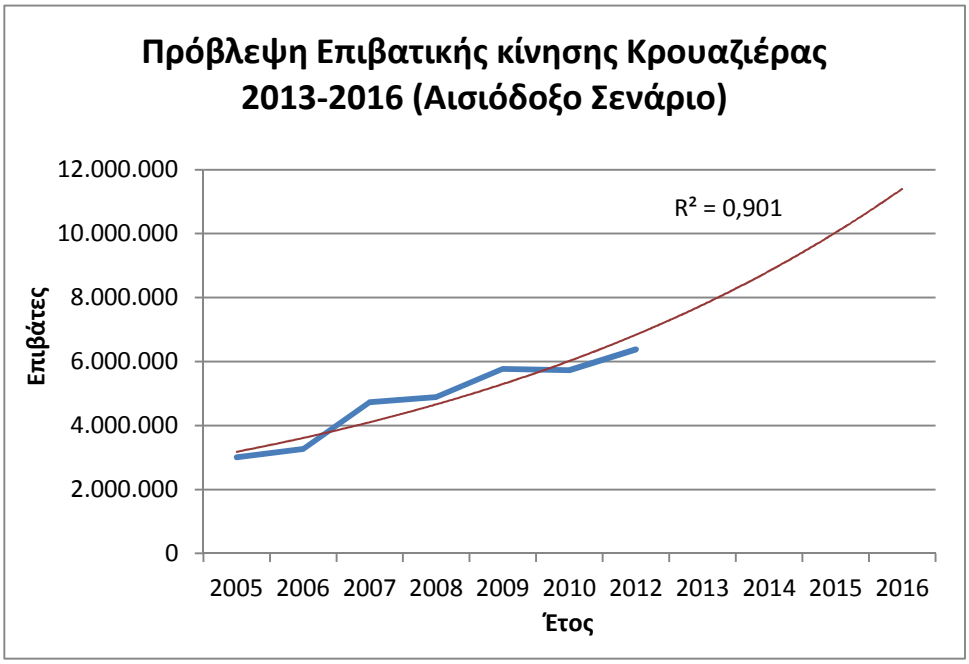
Διάγραμμα 38 Πρόβλεψη Επιβατικής κίνησης Κρουαζιέρας 2013-2016 (Κανονικό Σενάριο)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Το δεύτερο σενάριο στηρίζεται στην υιοθέτηση της εκθετικής γραμμής τάσης. Η συγκεκριμένη παραδοχή καθιστά το συγκεκριμένο σενάριο ως το πιο αισιόδοξο για την ετήσια αύξηση των τουριστών κρουαζιέρας στην Ελλάδα για τα επόμενα χρόνια. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις που προκύπτουν από τη συγκεκριμένη γραμμή τάσης, οι τουρίστες που θα επισκεφτούν την Ελλάδα τα επόμενα χρόνια θα αυξάνονται συνεχώς, ξεπερνώντας τα έντεκα εκατομμύρια το 2017. Η πραγματοποίηση του συγκεκριμένου σεναρίου προϋποθέτει την άμεση έξοδο της Ευρώπης από την κρίση και την επάνοδο των Ευρωπαϊκών εθνικών οικονομιών σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Επιπλέον, προϋποθέτει τη διείσδυση των μεσογειακών και ελληνικών προορισμών με ταχείς ρυθμούς στις αγορές εκτός Ευρώπης.

Διάγραμμα 39 Πρόβλεψη Επιβατικής κίνησης Κρουαζιέρας 2013-2016 (Αισιόδοξο Σενάριο)



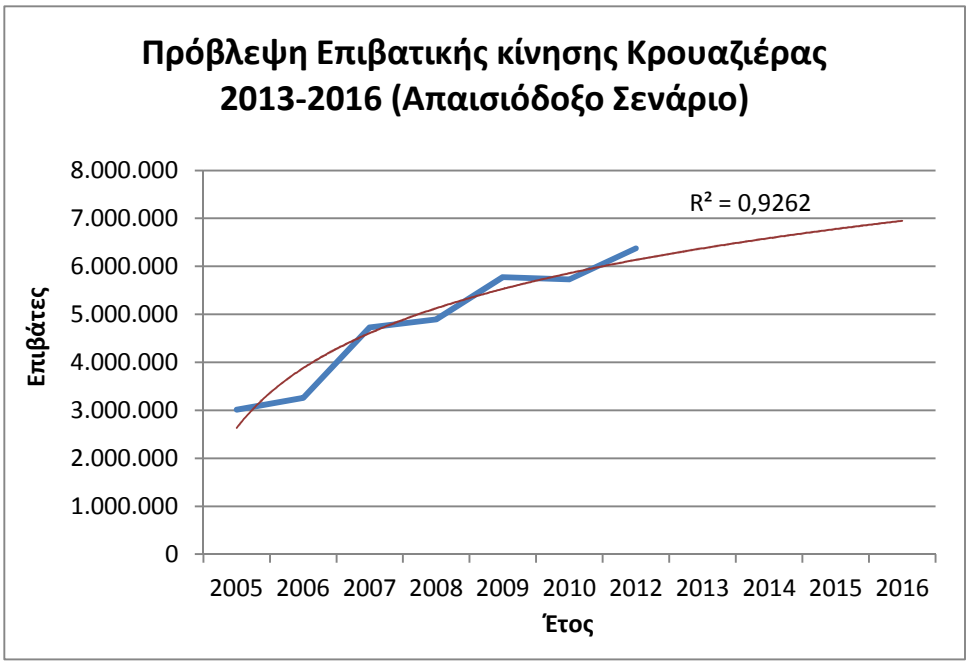
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Τέλος, το τελευταίο σενάριο χαρακτηρίζεται ως το πιο μετριοπαθές. Οι προβλέψεις του συγκεκριμένου σεναρίου στηρίζονται στην υιοθέτηση της λογαριθμικής γραμμής τάσης. Σύμφωνα με την τάση του σεναρίου οι ρυθμοί ανάπτυξης τα αμέσως επόμενα έτη θα αυξάνονται βραδέως, ενώ από ένα χρονικό σημείο και έπειτα ο ετήσιος αριθμός τουριστών θα παραμένει σταθερός. Η επικράτηση του συγκεκριμένου σεναρίου θα πραγματοποιηθεί σε περίπτωση που η κρίση στην Ε.Ε. θα βαθαίνει στο πέρασμα του χρόνου, επηρεάζοντας αρνητικά τις προοπτικές των οικονομιών και των βόρειων κρατών, τα οποία αποτελούν βασικούς τροφοδότες του ελληνικού τουρισμού. Από την άλλη, οι χαμηλοί ρυθμοί ανάπτυξης θα επικρατήσουν και στην περίπτωση που ο τουρισμός κρουαζιέρας δεν καταφέρει να διεισδύσει περαιτέρω στις υπόλοιπες χώρες ή αν προορισμοί όπως η Ασία και Αυστραλία καταστούν πιο ελκυστικοί για μέρος των καταναλωτών της παγκόσμιας αγοράς.

Λαμβάνοντας υπόψη τη στατιστική σημαντικότητα των τριών εξισώσεων των γραμμών τάσεων θα πρέπει να ειπωθεί πως το σενάριο της γραμμικής αύξησης της ετήσιας επιβατικής κίνησης στην Ελλάδα φαίνεται να είναι το επικρατέστερο, καθώς εφαρμόζει καλύτερα στα δεδομένα. Πιο συγκεκριμένα, ο συντελεστής R^2 της συγκεκριμένης

πρόβλεψης έχει τη μεγαλύτερη τιμή εκ των τριών. Όπως προαναφέρθηκε, η απουσία μεγάλου αριθμού παρατηρήσεων και η μη χρησιμοποίηση εξειδικευμένων υποδειγμάτων αφαιρούν πόντους εγκυρότητας από τις προβλέψεις της παρούσας μελέτης. Η χρησιμοποίηση νέων δεδομένων τα οποία θα προκύψουν από τα στοιχεία των επόμενων ετών και θα αφορούν σε όλα τα ελληνικά λιμάνια θα καθιστούν τη χρησιμοποίηση οικονομετρικών εκτιμήσεων ασφαλέστερη. Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να αναφερθεί πως η επικράτηση ή μη ενός σεναρίου εξαρτάται από μια πλειάδα παραγόντων υπό και έξω από τον έλεγχο των φορέων ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας στη χώρα. Συνεπώς, το κύριο μέλημα των ελληνικών αρχών θα πρέπει να είναι η ύπαρξη ετοιμότητας, ώστε ο εγχώριος τουριστικός κλάδος να είναι σε θέση να ανταπεξέλθει επιτυχώς στις οποιεσδήποτε μελλοντικές εξελίξεις.

Διάγραμμα 40 Πρόβλεψη Επιβατικής κίνησης Κρουαζιέρας 2013-2016 (Απαισιόδοξο Σενάριο)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Κεφάλαιο 3. Καταγραφή, κωδικοποίηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου θεσμικού – νομικού πλαισίου

3.1 Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Η πιο σημαντική νομοθετική μεταρρύθμιση στον τομέα της κρουαζιέρας έγινε σχετικά πρόσφατα, τον Απρίλιο του 2012, με σκοπό να συμβάλει στη βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, με το Νόμο 4072/2012 υλοποιείται η πλήρης άρση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών καμποτάζ από πλοία που εκτελούν περιηγητικούς πλόες (κρουαζιέρα) και έχουν ως αφετηρία ελληνικό λιμένα. Τα πλοία με σημαίες τρίτων κρατών δύνανται πλέον να πραγματοποιούν πλόες χωρίς την υποχρέωση σύναψης ειδικής σύμβασης της πλοιοκτήτριας εταιρείας ή της εταιρείας που εκμεταλλεύεται το πλοίο με το κράτος, δίχως να υπάρχουν άλλοι περιορισμοί, όπως η απαίτηση εφαρμογής της 'αρχής της αμοιβαιότητας' από το κράτος-σημαία, ή η ελάχιστη παραμονή σε λιμάνι.

Χάριν πληρότητας της αποτύπωσης και ανάλυσης του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, σκόπιμη είναι η αναφορά και σε άλλες συναφείς νομοθετικές πρωτοβουλίες, οι οποίες παρότι δεν αφορούν ευθέως στον τομέα της κρουαζιέρας, ωστόσο έχουν κάποια συνάφεια αφού στοχεύουν στην αναμόρφωση του πλαισίου του θαλάσσιου τουρισμού. Πρόκειται για μέτρα που διαφοροποιούν το ισχύον καθεστώς, διευρύνουν το εύρος και την ποικιλία των δραστηριοτήτων, απλοποιούν τις διαδικασίες. Συγκεκριμένα προβλέπεται:

1. Ενοποίηση του κλάδου Θαλάσσιου Τουρισμού σε κοινό θεσμικό πλαίσιο (από τα μικρά σκάφη μέχρι τις θαλαμηγούς και τα ημερόπλοια).
2. Απαλοιφή των διακρίσεων στη βάση «αυθαίρετων» κριτηρίων (μήκος, διάρκεια ναύλωσης και τύπος ναύλωσης).
3. Κοινή διαδικασία «έναρξης δραστηριότητας» ανεξαρτήτως του τύπου του σκάφους.
4. Αλλαγή του κριτηρίου επαγγελματικότητας (από την καταμέτρηση ημερών σε σύστημα υπολογισμού).
5. Μείωση της γραφειοκρατίας (με την κατάργηση αναθεωρήσεων).
6. Επέκταση των τρόπων ναύλωσης (από αποκλειστικά ολική και σε μερική και σε πακέτο με συνδυασμό πολλών τρόπων).

7. Δημιουργία ολοκληρωμένου και ενιαίου μητρώου σκαφών αναψυχής για την παρακολούθηση του κλάδου και την εκπόνηση στρατηγικών μέτρων ή κινήτρων.
8. Παροχή δυνατότητας ερασιτεχνικής αλιείας από τα σκάφη αναψυχής.

3.2 Το διεθνές και ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο

Μία από τις σημαντικότερες εκδηλώσεις της πλήρους κυριαρχίας του παράκτιου κράτους ως προς τη διακίνηση πλοίων από και προς τους λιμένες του είναι το προνόμιο της ακτοπλοΐας υπέρ των πλοίων με εθνική σημαία. Στην ελληνική έννομη τάξη το προνόμιο της ακτοπλοΐας υπέρ των ελληνικών πλοίων ρυθμίζεται από τα άρθρα 165-166 ΚΔΝΔ και σειρά π.δ.[8] Ειδικότερα, η μεταφορά επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων αποτελεί δικαίωμα των ελληνικών πλοίων που έχουν αναγνωρισθεί ως επιβατηγά και έχουν αναλάβει, συμφώνως προς τις ισχύουσες διατάξεις, την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ ελληνικών λιμένων επακριβώς καθορισμένων (ΚΔΝΔ 165 παρ. 1). Τα ανωτέρω πλοία έχουν επίσης το δικαίωμα να παραλαμβάνουν από ελληνικούς λιμένες επιβάτες για περιήγηση. Δικαίωμα που ισχύει και όταν η περιήγηση εκτείνεται και σε αλλοδαπούς λιμένες, εφόσον ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των περιηγητών είναι ημεδαπός (ΚΔΝΔ 165 παρ. 3). Σημειώνεται ακόμη ότι το προνόμιο της ακτοπλοΐας που καθιερώνει ο ΚΔΝΔ δεν αφορά την απ' ευθείας μεταφορά επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων τρίτων κρατών και το αντίστροφο, η οποία επιτρέπεται και στα υπό σημαία τρίτου κράτους επιβατηγά πλοία, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας (ΚΔΝΔ 165 παρ. 2). Περαιτέρω, με π.δ. εκδιδόμενα με πρόταση του αρμόδιου υπουργού ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις για την παραλαβή, περιήγηση και αποβίβαση επιβατών από επιβατηγά πλοία υπό σημαία τρίτου κράτους υπό τον όρο της αμοιβαιότητας [165 παρ. 6 (α)].

Στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής έννομης τάξης, η διατήρηση του εθνικού προνομίου της ακτοπλοΐας θεωρήθηκε μη συμβατή με την πολιτική του ελεύθερου ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς συνιστούσε εμπόδιο στην ελεύθερη παροχή των θαλάσσιων υπηρεσιών στον ενδοκοινοτικό χώρο. Έτσι, με δέσμη Κανονισμών (4055-4058/1986) ρυθμίσθηκαν, σε επίπεδο δευτερογενούς κοινοτικού δικαίου, ζητήματα ως προς το άνοιγμα

[8] *Κ. Ιωάννου, Αν. Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, β΄ έκδοση, 2000, σελ. 74-75, N. Farantouris, European Integration and Maritime Transport, Bruylant, Brussels 2003.*

της κοινής ναυτιλιακής αγοράς, την ελεύθερη κυκλοφορία εργαζομένων, την παροχή υπηρεσιών και την εγκατάσταση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ενώ με τον Κανονισμό 3577/1992 ήρθη βαθμιαίως το προνόμιο της ακτοπλοΐας ως προς τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ των λιμένων μίας και της αυτής χώρας (μεταφορές δηλαδή μεταξύ των ηπειρωτικών της λιμένων, μεταξύ των ηπειρωτικών και νησιωτικών της λιμένων και μεταξύ των νησιωτικών της λιμένων).[9] Με τις διατάξεις του Νόμου, το δικαίωμα διενέργειας περιηγήσεων μεταξύ ελληνικών λιμένων, που ισχύει για τα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία, απονέμεται και στα πλοία με σημαία τρίτου κράτους. Σχετικώς σημειώνεται ότι, κατά την άσκηση των σχετικών με την παραχώρηση του ανωτέρω δικαιώματος αρμοδιοτήτων των οργάνων της Διοίκησης, ενδέχεται να τύχουν εφαρμογής και ρυθμίσεις που ισχύουν βάσει της κανονιστικής αρμοδιότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε τομείς όπου αυτή αναπτύσσει σχετική δράση. Αυτό διαπιστώνεται ιδίως στο πλαίσιο της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της νομοθεσίας που ισχύει σε θέματα ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και προστασίας του περιβάλλοντος. Μεταξύ άλλων μπορούν να αναφερθούν, ο Κανονισμός 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31.3.2004, για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις[10], Οδηγία 2005/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26.10.2005, σχετικώς με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων[11], Κανονισμός 336/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15.2.2006, για την εφαρμογή του διεθνούς κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας εντός της Κοινότητας και την κατάργηση του κανονισμού 3051/95 του Συμβουλίου[12] και Οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17.6.2008, περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική)[13]. Εξ άλλου, από την επιφύλαξη, στην παρ. 1 (α) του άρθρου 1, της σχέσης αμοιβαιότητας, που απαιτεί ο Έλληνας νομοθέτης να ισχύει μεταξύ των τρίτων κρατών τη σημαία των οποίων θα φέρουν τα πλοία τα οποία θα εκτελέσουν πλόες ως άνω και των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής

---

[9] *Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, τ. 1, 2003, σελ. 40 επ., ιδίας, Η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας, Αρμ. 1995, σελ. 1 επ..*

[10] *ΕΕ L 129/29.4.2004, σελ. 0006–0091.*

[11] *ΕΕ L 310/25.11.2005, σελ. 0028–0039.*

[12] *ΕΕ L 064/4.3.2006, σελ. 0001–0024.*

[13] *ΕΕ L 164/25.6.2008, σελ. 0019–0040.*

Ένωσης και του ΕΟΧ, αφήνεται ενδεχομένως να διαφανεί η πρόθεσή του να συμμορφώνεται προς τυχόν πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς την εγκαθίδρυση της ενιαίας αγοράς, ειδικότερα δε έναντι τρίτων κρατών που διεκδικούν μερίδιο στην εσωτερική αγορά.

Υπό το φως των ανωτέρω, παρά το ότι δεν αναφέρεται ρητώς στο Νόμο, εννοείται ότι οι ως άνω δεσμεύσεις διέπουν τη δράση της Διοίκησης κατά τη σύναψη των εν λόγω συμβάσεων. Τα όργανά της, επομένως, δεν δύναται κατά τις σχετικές συμφωνίες να αφίστανται από την τήρηση των υποχρεώσεων της χώρας μας σε κοινοτικό επίπεδο ούτε να θεσπίζουν ρυθμίσεις που θα μπορούσαν να διαταράξουν την εσωτερική αγορά, θίγοντας την ελευθερία παροχής υπηρεσιών από πλοία με σημαία κράτους μέλους. Αυτονόητο είναι επίσης ότι η σχετική δέσμευση ισχύει και για τους κανόνες της εσωτερικής νομοθεσίας που διέπει συνταγματικώς προστατευόμενα αγαθά, όπως, επί παραδείγματι, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των πολιτιστικών αγαθών στον βυθό.

3.3 Το ελληνικό δίκαιο

3.3.1 Ο νόμος 3287/2010 «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα»

Με τις διατάξεις του συγκεκριμένου νόμου επεκτείνεται το «δικαίωμα διενέργειας περιηγήσεων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων» που ισχύει για τα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας τα οποία είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των άλλων κρατών μελών και πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό του κράτους μέλους του οποίου τη σημαία φέρουν[14], και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, υπό τη συνδρομή ορισμένων προϋποθέσεων (άρθρο 1 του Νόμου. Σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση του, η άρση της απαγόρευσης εκτέλεσης κυκλικών περιηγητικών ταξιδίων με αφετηρία ελληνικό λιμένα από πλοία, που φέρουν σημαίες τρίτων χωρών και δεν καλύπτονται από τις ρυθμίσεις του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 (…) θα ωφελήσει την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας αλλά και τις συνδεόμενες με τη

[14] Άρθρο 165 παρ. 3. (β) του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), βλ. ν.δ. 187/1973.

θαλάσσια κρουαζιέρα Ελληνικές Επιχειρήσεις». Σημειωτέον ότι οι ισχύουσες μέχρι τότε απαγορεύσεις με σκοπό την προστασία του Ελληνόκτητου και υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοιου, με το άρθρο 165 του ΚΔΝΔ, αφ' ενός μεν δεν εμπόδισαν τη συρρίκνωση του κλάδου αυτού αφ' ετέρου, παρεμποδίζουν την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στη χώρα μας, καθώς είχαν σαν αποτέλεσμα τη μεταφορά της σχετικής δραστηριότητας σε άλλες χώρες.

Ο νόμος θέτει το γενικό πλαίσιο υπό το οποίο πλοία με σημαία τρίτων χωρών θα δύνανται να εκτελούν πλόες κατά τα ανωτέρω. Ειδικότερα, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες ή οι εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονται τα πλοία θα συνάπτουν σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο, το ακριβές περιεχόμενο της οποίας και άλλοι όροι της, οι οποίοι θα έχουν ενιαίο και γενικό χαρακτήρα για όλα τα πλοία, θα ορισθούν με Κ.Υ.Α. Με την ανωτέρω απόφαση θα προσδιορίζονται και τυχόν κριτήρια διαφοροποίησης των όρων των συμβάσεων αναλόγως προς τη μεταφορική ικανότητα των πλοίων, τη στελέχωσή τους κ.λπ.. [άρθρο 1 παρ. 1 (γ)]. Επίσης, ορίζεται το πλαίσιο απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών οι οποίοι θα απασχολούνται στα εν λόγω πλοία [άρθρο 1 παρ. 1 (δ)], θεσπίζεται η επιβολή εισφοράς από τις ανωτέρω εταιρείες υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών (άρθρο 2), προβλέπονται κυρώσεις για την παράβαση του παρόντος και της νομοθεσίας περί εκτέλεσης περιηγητικών πλόων και παρέχεται η δυνατότητα μονομερούς λύσης της σύμβασης υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου (άρθρο 3).

Συμφώνως προς την διάταξη της παρ. 1 του παρόντος, το δικαίωμα εκτέλεσης περιηγητικών πλόων του άρθρου 165 παρ. 3 περ. β΄ του ΚΔΝΔ παρέχεται εφεξής και σε πλοία με σημαία τρίτων χωρών, εφόσον συντρέχουν αθροιστικώς οι οριζόμενες σε αυτήν προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η εξής: «α) Στην χώρα της σημαίας, που φέρουν τα πλοία αυτά, επιτρέπεται η διενέργεια αντίστοιχων πλόων από πλοία με σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΕΟΧ». Στην Αιτιολογική Έκθεση επί του άρθρου 1 αναφέρεται ότι μεταξύ των προϋποθέσεων οι οποίες πρέπει «(…)να συντρέχουν σωρευτικά, για την διενέργεια των πλόων, ήτοι κυκλικών ταξιδιών περιήγησης και αναψυχής, με Ελληνικό λιμένα ως αφετηρία (…)» περιλαμβάνεται και η «(…) σχέση αμοιβαιότητας μεταξύ των τρίτων χωρών, τη σημαία των οποίων φέρουν τα πλοία που θα εκτελέσουν τους πλόες

που ρυθμίζονται με το σχέδιο νόμου και των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ε.Ο.Χ για τη διενέργεια αντίστοιχων πλόων».

Με την διάταξη του άρθρου 2 ορίζεται ότι στις πλοιοκτήτριες εταιρίες ή τις εταιρίες που εκμεταλλεύονται τα πλοία του άρθρου 1, επιβάλλεται εισφορά ανά επιβάτη υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών (…) η οποία εισπράττεται στον λιμένα αφετηρίας του πλοίου. Το ύψος της εισφοράς προσδιορίζεται εκάστοτε με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Αναλυτικά οι διατάξεις του νόμου έχουν ως εξής:

Στο Άρθρο 1 ορίζονται οι προϋποθέσεις. Ειδικότερα, το δικαίωμα εκτέλεσης πλόων που παρέχεται, σύμφωνα με το άρθρο 165 παρ. 3 περ. β΄ του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν.δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α΄), σε πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), παρέχεται εφεξής και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, εφόσον συντρέχουν αθροιστικά, οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) Στη χώρα της σημαίας, που φέρουν τα πλοία αυτά, επιτρέπεται η διενέργεια αντίστοιχων πλόων από πλοία με σημαία κράτους − μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΕΟΧ.
- β) Τα πλοία, τα οποία διενεργούν τους πλόες, έχουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των 49 επιβατών και εκτελούν κυκλικό περιηγητικό ταξίδι, μεταξύ του αφετήριου ελληνικού λιμένα και ελληνικών ή και ξένων λιμένων, με αποκλειστικό σκοπό την θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση των επιβατών, έναντι ενιαίου εισιτηρίου (ναύλου) και υπό τον όρο ότι ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ο αφετήριος λιμένας. Η διάρκεια του ταξιδιού είναι κατ’ ελάχιστον σαράντα οκτώ (48) ώρες και η παραμονή στον αφετήριο ελληνικό λιμένα τουλάχιστον οκτώ (8) ώρες.
- γ) Οι πλοιοκτήτριες εταιρίες ή οι εταιρίες που εκμεταλλεύονται τα πλοία της παραγράφου 1, προκειμένου να εκτελέσουν τους παραπάνω πλόες, υπογράφουν προηγουμένως με το Ελληνικό Δημόσιο, εκπροσωπούμενο από τον Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, σύμβαση, διάρκειας μέχρι τρία (3) έτη, η οποία μπορεί να παρατείνεται. Με τη σύμβαση αυτή ρυθμίζονται ιδίως τα

εξής θέματα: αα) η απασχόληση και ασφάλιση των Ελλήνων Ναυτικών που προσλαμβάνονται από τα πλοία αυτά, καθώς και η παροχή οικονομικών κινήτρων για την πρόσληψή τους, ββ) η βεβαίωση και είσπραξη της εισφοράς του άρθρου 2, γγ) η διενέργεια επενδύσεων στη χώρα από τις συμβαλλόμενες εταιρίες και δδ) οι όροι παράτασης και πρόωρης λύσης της σύμβασης και οποιοδήποτε άλλο σχετικό θέμα. Οι ανωτέρω συμβάσεις υπογράφονται από τους συμβαλλόμενους εντός τριάντα (30) εργάσιμων ημερών από της υποβολής της σχετικής αίτησης της πλοιοκτήτριας εταιρίας ή της εταιρίας που εκμεταλλεύεται το πλοίο, συνοδευόμενης από τα αναγκαία δικαιολογητικά, τα οποία ορίζονται με την κοινή υπουργική απόφαση του επόμενου εδαφίου. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, καθορίζεται το ακριβές περιεχόμενο των συμβάσεων αυτών, τίθενται ενιαίοι γενικοί όροι αυτών για όλα τα πλοία, προσδιορίζονται κριτήρια διαφοροποίησης των όρων των συμβάσεων ανάλογα με τη μεταφορική ικανότητα, τη στελέχωση του πλοίου, τον αριθμό των δρομολογίων, τη συχνότητα και την περιοδικότητα των προσεγγίσεων σε ελληνικούς λιμένες και καθορίζονται όροι που εξασφαλίζουν την τήρηση των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

- (δ) Στα πλοία της παραγράφου 1, εξασφαλίζεται με τη σύμβαση της περίπτωσης γ΄ ότι οι Έλληνες ναυτικοί, οι οποίοι απασχολούνται σε αυτά, εργάζονται με βάση τα αναγνωριζόμενα από την κείμενη ελληνική νομοθεσία προσόντα και ειδικότητες στις αντίστοιχες θέσεις. Οι συμβάσεις των Ελλήνων ναυτικών που προσλαμβάνονται, διέπονται από τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, που ισχύουν εκάστοτε στην Ελλάδα για την ειδικότητά τους και οι εργαζόμενοι παραμένουν ασφαλισμένοι στον φορέα ασφάλισής τους, με τους ίδιους όρους ασφάλισης, που προβλέπει η ελληνική νομοθεσία. Για τους Έλληνες ναυτικούς, που απασχολούνται στα παραπάνω πλοία με ξένη σημαία, εφαρμόζεται το άρθρο 24 του ν. 3409/2005 (ΦΕΚ 273 Α΄), εφόσον τούτο προβλέπεται ρητώς στη σύμβαση της περίπτωσης γ΄ και με τις προϋποθέσεις που ορίζονται σε αυτήν.

Εξάλλου, οι παρεκκλίσεις που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 3 του π.δ. 122/1995 (ΦΕΚ 180 Α΄) από τους οριζόμενους περιορισμούς στα περιηγητικά ταξίδια, καθώς και οι όροι

ασφαλείας, που προβλέπονται στο π.δ. 23/1999 (ΦΕΚ 17 Α΄), όπως κάθε φορά ισχύουν, εφαρμόζονται αναλόγως και για τα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, τα οποία εκτελούν περιηγητικούς πλόες σύμφωνα με την παράγραφο 1.

Στο Άρθρο 2 προβλέπεται η επιβολή σχετικής εισφοράς. Ειδικότερα, στις πλοιοκτήτριες εταιρίες ή τις εταιρίες που εκμεταλλεύονται τα πλοία του άρθρου 1, επιβάλλεται εισφορά ανά επιβάτη υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών (Κ.Α.Α.Ν.), ν. 6002 της 22/29 Ιαν. 1934 (ΦΕΚ 37 Α΄), η οποία εισπράττεται στο λιμένα αφετηρίας του πλοίου. Το ύψος της εισφοράς προσδιορίζεται εκάστοτε με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Η εισφορά μειώνεται κατά ποσοστό 7% για κάθε επιπλέον ελληνικό λιμένα, εκτός από τον αφετήριο, τον οποίο προσεγγίζει το πλοίο κατά τη διάρκεια του ίδιου περιηγητικού πλου.

Στους παραβάτες των ανωτέρω, των διατάξεων της νομοθεσίας που ισχύει για την εκτέλεση περιηγητικών πλόων, επιβάλλονται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, οι κυρώσεις που προβλέπονται στην κείμενη νομοθεσία και ιδίως των άρθρων 42, 44, 45, 157 και 180 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Σε περίπτωση παραβίασης οποιασδήποτε διάταξης του παρόντος νόμου ή όρου της σύμβασης του άρθρου 1 παράγραφος 1 περίπτωση γ΄, ιδίως καθ' υποτροπή, το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση και να εξαιρεί, από την επίδοση της καταγγελίας ή την πάροδο της προθεσμίας που τάσσεται για τη συμμόρφωσή τους, από την περαιτέρω εκτέλεση πλόων.

Τέλος, στο άρθρο 4 προβλέπεται ότι μέχρι τη σύναψη των συμβάσεων του άρθρου 1 της παραγράφου 1 1περίπτωση γ΄ και το αργότερο μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2010, οι πλόες που προβλέπονται στην παράγραφο 1 επιτρέπεται να εκτελούνται, ύστερα από προσωρινή άδεια, με την οποία ρυθμίζεται η εφαρμογή των όρων της παραγράφου 1. Η προσωρινή άδεια χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, μετά από αίτηση της πλοιοκτήτριας εταιρίας.

3.3.2 ΚΥΑ 117/14.12.2010 «Καθορισμός των δικαιολογητικών και ορισμός του περιεχομένου της Σύμβασης για την Εκτέλεση Περιηγητικών Πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 1 περ. γ' του ν. 3872/2010 (ΦΕΚ Α148/3.9.2010)

Με βάση τη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 1 περ. γ' του ν. 3872/2010 (ΦΕΚ Α 148/3.9.2010) «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις», εξεδόθη η ΚΥΑ 117/14.12.2010 για τον καθορισμό των δικαιολογητικών και ορισμός του περιεχομένου της Σύμβασης για την Εκτέλεση Περιηγητικών Πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα. Αναλυτικά οι διατάξεις της ΚΥΑ έχουν ως εξής:

Στο Άρθρο 1 ορίζεται ότι οι ενδιαφερόμενες πλοιοκτήτριες ή/και εταιρείες που εκμεταλλεύονται πλοία με σημαία τρίτων χωρών, προκειμένου να εκτελέσουν κυκλικά περιηγητικά ταξίδια αναψυχής με αφετήριο και τελικό προορισμό τον αυτό ελληνικό λιμένα, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3872/2010 (ΦΕΚ Α΄ 148/3.9.2010), υποχρεούνται να καταθέσουν στη Δ/νση Θαλασσίων Συγκοινωνιών (Δ.Θ.Σ) του Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας (Υ.Θ.Υ.Ν.Α.Λ.), αίτηση στην οποία να αναφέρεται η ακριβής επωνυμία της εταιρείας, η έδρα της, ο νόμιμος εκπρόσωπος της στην Ελλάδα, εάν είναι πλοιοκτήτρια ή/και ασκεί την εκμετάλλευση του πλοίου, το όνομα, η σημαία, το Διεθνές Διακριτικό Σήμα (Δ.Δ.Σ.) και ο αριθμός Ι.Μ.Ο. (International Maritime Organization) του πλοίου, το οποίο πρόκειται να εκτελέσει κυκλικά περιηγητικά ταξίδια αναψυχής, ο αφετήριος λιμένας, καθώς και η διάρκεια της σύμβασης. Η αίτηση υποβάλλεται στα ελληνικά, δεόντως θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής και συνοδεύεται από τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

- α) Το εν ισχύ έγγραφο εθνικότητας του πλοίου, θεωρημένο από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση της Χάγης.
- β) Βεβαίωση Αρχής του Κράτους της σημαίας του πλοίου, ότι στην επικράτεια του επιτρέπεται η ίδια δραστηριότητα για τα πλοία που φέρουν σημαία Κράτους – Μέλους της Ε.Ε ή σχετική δήλωση της εταιρίας, δεόντως θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής, περί της συνδρομής της εν λόγω προϋπόθεσης. Σε περίπτωση αδυναμίας βεβαίωσης της ύπαρξης αμοιβαιότητας, εναπόκειται στο Ελληνικό Δημόσιο να αποδείξει την έλλειψη της εν λόγω προϋπόθεσης, διαφορετικά η μη

υποβολή των παραπάνω εγγράφων δεν κωλύει την υπογραφή της σύμβασης για την εκτέλεση περιηγητικών πλόων, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3872/2010.

- γ) καταστατικό της Εταιρίας ή κυρωμένο αντίγραφο αυτού.
- δ) πρακτικό του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρίας, δεόντως θεωρημένο για το γνήσιο της υπογραφής, στο οποίο θα περιλαμβάνεται:
    - αα) αναφορά ότι έχει ληφθεί απόφαση για την εκτέλεση κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών αναψυχής στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3872/2010.
    - ββ) ορισμός του Νομίμου Εκπροσώπου της εταιρίας στην Ελλάδα και
    - γγ) εξουσιοδότηση σε συγκεκριμένο πρόσωπο για την υποβολή της αίτησης και την υπογραφή της σύμβασης, εφόσον αυτό είναι διαφορετικό από το Νόμιμο Εκπρόσωπο της Εταιρείας στην Ελλάδα.
- ε) Πρόσφατη βεβαίωση, με ημερομηνία όχι πέραν του μηνός από της καταθέσεως, του οικείου Προξενείου στην Ελλάδα ή της αρμόδιας αρχής του κράτους έδρας της εταιρίας, ότι η αιτούσα Εταιρεία υφίσταται και λειτουργεί νομίμως στη χώρα της.
- στ) Σε περίπτωση που η Εταιρεία δεν είναι πλοιοκτήτρια, αλλά ασκεί την εκμετάλλευση του πλοίου, τότε απαιτείται επιστολή του πλοιοκτήτη, θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής, από την οποία να προκύπτει η ανάθεση της εκμετάλλευσης στην Εταιρεία.

Όλα τα ανωτέρω έγγραφα πρέπει να συνοδεύονται από επίσημη μετάφραση στην ελληνική διαφορετικά τη μετάφραση αναλαμβάνει το ΥΘΥΝΑΛ σε συνεργασία με το αρμόδιο τμήμα του Υπουργείου Εξωτερικών.

Στο Άρθρο 2 ορίζεται το περιεχόμενο της Σύμβασης που προβλέπεται στη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 1 περ, γ' του ν. 3872/2010 για την υπαγωγή στις διατάξεις του νόμου αυτού της πλοιοκτήτριας ή/και της εταιρείας που εκμεταλλεύεται πλοίο, με σημαία τρίτης χώρας για την εκτέλεση κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών αναψυχής, με αφετηρία ελληνικό λιμένα, (βλ. συνημμένο Παράρτημα).

3.3.3 Νόμος 4072/2012 «Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος - Νέα εταιρική μορφή - Σήματα - Μεσίτες Ακινήτων - Ρύθμιση θεμάτων ναυτιλίας, λιμένων και αλιείας και άλλες διατάξεις»15

Ο νόμος 4072/2012 «Βελτίωση Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος – Νέα Εταιρική Μορφή – Σήματα – Μεσίτες Ακινήτων – Ρύθμιση θεμάτων Ναυτιλίας, Λιμένων και Αλιείας και άλλες διατάξεις», αποτελείται από 328 άρθρα που ρυθμίζουν διάφορα ζητήματα και, μεταξύ άλλων, θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας». Σημαντική για τον τομέα της κρουαζιέρας διάταξη είναι το άρθρο 222 του νόμου, το οποίο τροποποιεί τα άρθρα 1-4 του ν. 3872/2010.

Συμφώνα με τη διάταξη του άρθρου 222, το δικαίωμα εκτέλεσης πλόων του άρθρου 165 παρ. 3 περ. β΄ του ΚΔΝΔ που παρέχεται σε πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) «παρέχεται εφεξής και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, με την προϋπόθεση ότι τα πλοία, τα οποία διενεργούν τους πλόες, έχουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των 49 επιβατών και εκτελούν κυκλικό περιηγητικό ταξίδι, μεταξύ του αφετήριου ελληνικού λιμένα και ελληνικών ή και ξένων λιμένων, με αποκλειστικό σκοπό την θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση των επιβατών, έναντι ενιαίου εισιτηρίου (ναύλου) και υπό τον όρο ότι ο λιμένας τηοριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ο αφετήριος λιμένας». Όπως επισημαίνεται στην Αιτιολογική Έκθεση, διά της εν λόγω τροποποίησης καταργείται η προϋπόθεση της προηγούμενης υπογραφής σχετικής σύμβασης μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του Ελληνικού δημοσίου διότι «από την μέχρι τώρα εφαρμογή του ν. 3872/2010 (..) διαπιστώθηκε ότι η σύναψη της προβλεπόμενης σύμβασης του άρθρου 1 λειτούργησε αποτρεπτικά στο να δραστηριοποιηθούν πλοία με σημαία τρίτων χωρών στο χώρο της κρουαζιέρας στη χώρα μας (…)».

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, μία από τις σημαντικότερες εκδηλώσεις της πλήρους κυριαρχίας του παράκτιου κράτους ως προς τη διακίνηση πλοίων από και προς τους λιμένες του είναι το προνόμιο της ακτοπλοΐας υπέρ των πλοίων με εθνική σημαία. Στην ελληνική έννομη τάξη το προνόμιο της ακτοπλοΐας υπέρ των ελληνικών πλοίων ρυθμίζεται από τα άρθρα 165-166 ΚΔΝΔ και σειρά π.δ. (Κ. Ιωάννου, Αν. Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, β΄ έκδ., 2000, σελ. 74-75). Ειδικότερα, η μεταφορά επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων αποτελεί

[15] *ΦΕΚ 86/Α/11-4-2012.*

δικαίωμα των ελληνικών πλοίων που έχουν αναγνωρισθεί ως επιβατηγά και έχουν αναλάβει, συμφώνως προς τις ισχύουσες διατάξεις, την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ ελληνικών λιμένων επακριβώς καθορισμένων (ΚΔΝΔ 165 παρ. 1). Τα ανωτέρω πλοία έχουν επίσης το δικαίωμα να παραλαμβάνουν από ελληνικούς λιμένες επιβάτες για περιήγηση. Δικαίωμα που ισχύει και όταν η περιήγηση εκτείνεται και σε αλλοδαπούς λιμένες, εφόσον ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των περιηγητών είναι ημεδαπός (ΚΔΝΔ 165 παρ. 3), βλ., αναλυτικώς, Έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής της 23.8.2010 επί του Νσχ «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις», ν. 3872/2010. Περαιτέρω, σημειώνεται ότι, υπό το ισχύον καθεστώς, μεταξύ των προϋποθέσεων που πρέπει να συντρέχουν αθροιστικώς, για τη διενέργεια των πλόων, περιλαμβάνεται και η σχέση αμοιβαιότητας μεταξύ των τρίτων χωρών, τη σημαία των οποίων φέρουν τα πλοία που θα εκτελέσουν τους πλόες, και των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ε.Ο.Χ. για τη διενέργεια αντίστοιχων πλόων, προϋπόθεση η οποία, διά της προτεινόμενης ρύθμισης, καταργείται, δίχως να αιτιολογείται σαφώς η σχετική νομοθετική πρωτοβουλία.

Συγκεκριμένα, η διάταξη του άρθρου 222 (Πλήρης απελευθέρωση περιηγητικών πλόων) αντικαθιστά τα άρθρα 1 έως 4 του ν. 3872/2010 (Α' 148) ως εξής:

- Ως προς το άρθρο 1 (Προϋποθέσεις): Το δικαίωμα εκτέλεσης πλόων που παρέχεται, σύμφωνα με το άρθρο 165 παρ. 3 περίπτωση β' του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν.δ. 187/1973 (Α' 261), σε πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.), παρέχεται εφεξής και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, με την προϋπόθεση ότι τα πλοία, τα οποία διενεργούν τους πλόες, έχουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των 49 επιβατών και εκτελούν κυκλικό περιηγητικό ταξίδι, μεταξύ του αφετήριου ελληνικού λιμένα και ελληνικών ή και ξένων λιμένων, με αποκλειστικό σκοπό την θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση των επιβατών, έναντι ενιαίου εισιτηρίου (ναύλου) και υπό τον όρο ότι ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ο αφετήριος λιμένας. Η διάρκεια του ταξιδιού είναι κατ' ελάχιστον σαράντα οκτώ (48) ώρες. Επίσης, το δικαίωμα αυτό παρέχεται και σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής, που διαθέτουν μεταφορική ικανότητα τουλάχιστον 49 επιβατών.

- Οι παρεκκλίσεις που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 3 του π.δ. 122/1995 (Α' 75) από τους οριζόμενους περιορισμούς στα περιηγητικά ταξίδια, καθώς και οι όροι ασφαλείας, που προβλέπονται στο π.δ. 23/1999 (Α'17), όπως κάθε φορά ισχύουν, εφαρμόζονται ανα-λόγως και για τα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, τα οποία εκτελούν περιηγητικούς πλόες σύμφωνα με την παράγραφο 1.
- Η πλοιοκτήτρια εταιρεία ή η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ευθύνεται για την είσπραξη και καταβολή του τέλους που προβλέπεται στην παράγραφο 2Β του άρθρου 6 του ν. 2399/1996 (Α'90).
- Ως προς το Άρθρο 2 (Πλήρωμα), για όσα μέλη του πληρώματος είναι σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία ασφαλισμένα στο Ν.Α.Τ., η εταιρεία του άρθρου 1 απολαμβάνει των προνομίων της ρύθμισης του άρθρου 24 του ν. 3409/2005, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Η ρύθμιση της παρούσας παραγράφου εφαρμόζεται και για τα πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.).
- Η απασχόληση των αλλοδαπών ναυτικών στο πλοίο, ρυθμίζεται αποκλειστικά από τις ισχύουσες διατάξεις της σημαίας του πλοίου, καθώς και από τις συλλογικές ή/και ατομικές συμβάσεις εργασίας, που ρυθμίζονται από το δίκαιο της σημαίας του πλοίου και της χώρας προέλευσης των ναυτικών. Οι αλλοδαποί ναυτικοί, που απασχολούνται στο πλοίο, δε βαρύνονται με εισφορές για το ΝΑΤ ή για οποιοδήποτε άλλο Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο και δεν αποκτούν δικαίωμα ασφαλιστικής καλύψεως ή άλλης παροχής από τα Ταμεία αυτά. Τέλος, η πλοιοκτήτρια εταιρεία ή η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 1 δεν βαρύνεται με εισφορές προς οποιοδήποτε Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο ούτε με άλλης μορφής ασφαλιστική ή κοινωνική επιβάρυνση για τη χρησιμοποίηση των αλλοδαπών ναυτικών.
- Στους παραβάτες των διατάξεων του παρόντος νόμου αλλά και των διατάξεων της νομοθεσίας που ισχύει για την εκτέλεση περιηγητικών πλόων, επιβάλλονται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, οι κυρώσεις που προβλέπονται στην κείμενη νομοθεσία και ιδίως των άρθρων 42, 44, 45, 157 και 180 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.»

3.4 Αξιολόγηση θεσμικού πλαισίου και τεκμηρίωση απαραίτητων μεταρρυθμίσεων

Η πρόσφατη αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου με την πλήρη κατάργηση του καμποτάζ αναμένεται να ωφελήσει την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα, καταργώντας ένα γραφειοκρατικό εμπόδιο και καθιστώντας πολύ πιο ευχερή τη δραστηριοποίηση στο χώρο της κρουαζιέρας από πλοία με σημαία τρίτης χώρας. Σημειώνεται ότι η Ελλάδα είναι σήμερα ο 2ος δημοφιλέστερος προορισμός κρουαζιέρας (19.6% – 4.3 εκ. επισκέψεις). Το σημαντικότερο είναι ότι πρόκειται για δυναμική αγορά – στον ευρωπαϊκό χώρο τα 2 εκ. επιβάτες του 2005 έγιναν 6 εκ. το 2011 και όλες οι προβλέψεις είναι θετικές. Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, συνολικά υπάρχουν 50 διαφορετικοί ελληνικοί ηπειρωτικοί και νησιωτικοί προορισμοί που αποτελούν προορισμούς κρουαζιέρας – μπορούν να αξιοποιηθούν για την προσφορά σημαντικού αριθμού διαδρομών καμποτάζ από μια βιομηχανία που αναζητά «νέους προορισμούς» και «νέους συνδυασμούς προορισμών».

Περαιτέρω, δυο στα τρία πλοία που διατηρούν οι εταιρίες κρουαζιέρας βρίσκονται κάτω από μη-κοινοτικές σημαίες. Σήμερα τα πλοία αυτά μπορούν να δραστηριοποιηθούν σε ένα απελευθερωμένο περιβάλλον-αγορά για τις εταιρείες κρουαζιέρας όπως ισχύει στις κυριότερες αγορές κρουαζιέρας παγκοσμίως. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι ανταγωνίστριες χώρες δεν έθεταν κανένα περιορισμό στις εταιρείες κρουαζιέρας με αποτέλεσμα να αυξάνεται η ανταγωνιστικότητά τους έναντι των ελληνικών λιμένων. Ταυτόχρονα, με την κατάργηση της σύμβασης προωθείται η δυνατότητα του homeporting – δηλαδή η χρησιμοποίηση ενός λιμένα ως αφετηρία κρουαζιέρας – το οποίο επιφέρει πολλαπλάσια οικονομικά οφέλη. Ήδη υπάρχουν 2 νέοι προορισμοί για homeporting – Ρόδο και Ηράκλειο- και αναμένονται περισσότερα νέα όταν προγραμματίσουν οι εταιρίες τα δρομολόγιά τους για τα επόμενα έτη.

3.5 Τεκμηρίωση λοιπών θεσμικών αλλαγών και προτάσεων

Το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα, όπως διατυπώθηκε παραπάνω, δημιουργεί ισχυρές προσδοκίες για βελτίωση και περαιτέρω ανάπτυξη των σχετικών

υπηρεσιών στη χώρα μας, μένει ωστόσο να δοκιμαστεί στην πράξη. Αν και θα ήταν εξαιρετικά πρόωρο να κατατεθούν προτάσεις για τροποποίηση η αναθεώρηση του νέου αυτού πλαισίου, μπορούν ωστόσο να επισημανθούν συγκεκριμένα σημεία τα οποία έχουν κατά καιρούς επισημανθεί από εμπλεκόμενους φορείς και θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο επεξεργασίας και, ενδεχομένως, περαιτέρω θεσμικής προσαρμογής. Δεν αφορούν άμεσα στην παροχή υπηρεσιών κρουαζιέρας, αλλά συνδέονται και μπορούν να επηρεάσουν τις εν λόγω υπηρεσίες. Σταχυολογούνται κατωτέρω τα κύρια σημεία:

- **Λειτουργία των τελωνείων** στην περιφέρεια και ιδιαίτερα στις περιοχές που προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια. Οι φορείς του κλάδου έχουν κατά καιρούς επισημάνει ότι απαιτείται η αναδιοργάνωση των τελωνείων στα σημεία προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων χάριν ταχύτερης και αποτελεσματικών ελέγχων χωρίς να επιβαρύνεται η περιηγητή διαδικασία με πολύωρες καθυστερήσεις.
- **Λειτουργία και αρμοδιότητες της ΔΟΥ Πλοίων** στον Πειραιά για την οποία κυοφορείται απορρόφηση από τη ΦΑΕ Πειραιά.
- **Υποδομή των λιμένων**, η οποία ακόμη υστερεί, για την προσέγγιση και φιλοξενία των κρουαζιερόπλοιων και την υποδοχή των επιβαινόντων.
- **Ζητήματα τουριστικής φύσεως**, μεταξύ των οποίων η διεύρυνση της τουριστικής περιόδου, τα ωράρια λειτουργίας των αρχαιολογικών χώρων και μουσείων, αλλά και οι απευθείας υπερατλαντικές αεροπορικές συνδέσεις (θέμα που σχετίζεται και με τα τέλη του αεροδρομίου της Αθηνών).
- Ζητήματα σχετικά με τη **χορήγηση βίζας σε επισκέπτες τρίτων χωρών** εκτός Συνθήκης Σένγκεν, οι οποίοι επιθυμούν να επισκεφθούν την Ελλάδα με κρουαζιερόπλοια. Θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο ρυθμιστικών αλλαγών προκειμένου να διευκολύνεται η ροή των τουριστών με διαδικασίες έγκαιρα γνωστές στις διαχειρίστριες εταιρείες κρουαζιερόπλοιων.

Η επεξεργασία των ανωτέρω ζητημάτων θα μπορούσε να οδηγήσει σε αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο αρμοδιότητας του Υπουργείου Τουρισμού με προοπτική να μετεξελιχθεί η Ελλάς σε κόμβο «*homeport*», στην Αν. Μεσόγειο εκμεταλλευόμενη τις τάσεις που καταγράφονται σήμερα στον κλάδο της κρουαζιέρας (σημ.: πρόσφατα, οι εκπρόσωποι των δύο μεγαλύτερων εταιρειών κρουαζιέρας στον κόσμο, Carnival και Royal Caribbean,

επισκέφτηκαν την Ελλάδα και δήλωσαν ότι η Ελλάδα είναι ένας εξαιρετικά δημοφιλής προορισμός για τις εταιρείες του, χρειάζονται ωστόσο περαιτέρω μεταρρυθμίσεις).

Κλείνοντας, σημειώνεται ότι το νέο θεσμικό πλαίσιο κάλυψε τις σχετικές απαιτήσεις των εμπλεκόμενων φορέα, καθώς και τις ανάγκες εναρμόνισης με το Κοινοτικό δίκαιο.

Από μια πρώτη έρευνα, δεν προέκυψαν νέα θεσμικά αιτήματα του κλάδου, πλην των ανωτέρω αναφερόμενων. Σε κάθε περίπτωση, στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους φορείς καθώς και στο πλαίσιο της έρευνας με τη χρήση ερωτηματολογίου, θα διερευνηθεί η όποια ανάγκη για τυχόν νέες θεσμικές αλλαγές και σε περίπτωση που διαπιστωθούν θα ενσωματωθούν στη σχετική υποενότητα της μελέτης.

Κεφάλαιο 4. Κατηγοριοποίηση λιμένων και περιοχών με προστιθέμενη αξία στην ανάπτυξη τουρισμού κρουαζιέρας

4.1 Ανάπτυξη μεθοδολογίας κατηγοριοποίησης – Καθορισμός κριτήριων και παραγόντων αξιολόγησης περιοχών

4.1.1 Ανασκόπηση της βιβλιογραφίας

Η διεθνής αγορά του τουρισμού κρουαζιέρας είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική. Δεδομένου ότι ο στόχος της κρουαζιέρας δεν είναι η μεταφορά επιβατών αλλά η αναψυχή και απόλαυση, οι εταιρείες παροχής υπηρεσιών κρουαζιέρας δίνουν μεγάλη σημασία τόσο στην προσφορά ενός ευρύτατου πακέτου υπηρεσιών εντός του πλοίου, αλλά και στα λιμάνια επιβίβασης και αποβίβασης (homeports), όσο και στα λιμάνια στάθμευσης (call ports). Με βάση την ελκυστικότητα των λιμανιών στάθμευσης (εννοείται και των εσωτερικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος) οι εταιρείες κρουαζιέρας διαμορφώνουν το συνολικό πακέτο προσφοράς και κατ΄ επέκταση τις γραμμές πλεύσης.

Το ερώτημα που προκύπτει, σχετίζεται με τους παράγοντες που επηρεάζουν και καθορίζουν τα λιμάνια και τις περιοχές που θα επιλεγούν για ένταξη στο πακέτο κρουαζιέρας. Στο ζήτημα αυτό η εμπεριστατωμένη επιστημονική έρευνα είναι πολύ περιορισμένη.

Σε μια από τις πρώτες σχετικές έρευνες ο Marti B. E. (“Geography and the cruise ship port selection process”, στο Maritime Policy and Management, 17, 1990, pp.157-164), στο πλαίσιο μιας ανάλυσης της βορειοαμερικανικής αγοράς κρουαζιέρας αναφέρεται και σε ορισμένους παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή λιμένων κρουαζιέρας. Τα βασικά συμπεράσματα της εν λόγω έρευνας είναι ότι οι σημαντικότεροι παράγοντες της επιλογής λιμένων είναι πρώτον η τοποθεσία του λιμένα συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών και υπερκείμενων υποδομών και δεύτερον η κατάσταση του λιμένα, η οποία συμπεριλαμβάνει φυσικές και πολιτιστικές ποιότητες (π.χ. εγγύτητα στις αγορές προέλευσης τουριστών κρουαζιέρας και η ελκυστικότητα της περιοχής του λιμένα κρουαζιέρας).

Σε μια άλλη εργασία ο RobertJ. McCalla («*An Investigation into Site and Situation: Cruise Ship Ports», στοTijd schrift voor economische en sociale geografie, Volume 89, Issue 1, pages 44–55, February 1998*) εξετάζει τα κριτήρια που επηρεάζουν την επιλογή ενός λιμένα ως λιμένα επιβίβασης (homeport), ως λιμένα ενδιάμεσου προορισμού (call port) και ως λιμένα και με τις δύο λειτουργίες (hybrid port). Τα κριτήρια τα οποία επιλέγει ως καθοριστικά για τη σχετική λειτουργία ενός λιμένα είναι η κατάσταση και η τοποθεσία του. Η βασική υπόθεση εργασίας του McCalla είναι ότι η κατάσταση του λιμανιού είναι σημαντικότερη της τοποθεσίας. Για την εμπειρική διερεύνηση της εν λόγω υπόθεσης αξιοποιούνται δύο πηγές πληροφόρησης: πρώτον, τα στοιχεία των διαφημιστικών περιλήψεων των λιμένων κρουαζιέρας που δημοσιεύτηκαν το 1995 στο *Directory of the Sea trade Cruise Shipping Convention* και δεύτερον ένα ερωτηματολόγιο που εστάλη σε εκπροσώπους των λιμένων αναφοράς, με το ερώτημα τι είναι σημαντικότερο, η κατάσταση ή η τοποθεσία του λιμένος. Τα αποτελέσματα και των δύο πηγών πληροφόρησης δείχνουν ότι η τοποθεσία και η κατάσταση των λιμένων διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για την προώθηση και λειτουργία τουρισμού κρουαζιέρας. Όμως, δεν φαίνεται να υπάρχει σαφής επικράτηση ενός εκ των δύο παραγόντων. Για παράδειγμα, 19 από τα 30 λιμάνια που ανταποκρίθηκαν στο ερωτηματολόγιο θεωρούν ότι σημαντικότερη είναι η σημασία της τοποθεσίας. Οι εκπρόσωποι των ενδιάμεσων λιμένων (σταθμών) θεωρούν σε μεγαλύτερο ποσοστό ότι η κατάσταση του λιμένος είναι σημαντικότερη.

Μια άλλη πιο πρόσφατη ενδιαφέρουσα επιστημονική έρευνα εστιάζει στα κριτήρια επιλογής ενός λιμανιού ως Home Port. Πιο συγκεκριμένα, οι Λεκάκου, Πάλλης και Βαγγέλας στην εργασία τους με τίτλο «*The Potential Of Piraeus As A Major Mediterranean Cruise Home-Port: A Selection Criteria Analysis*» (paper presented in 4th International Conference on Tourism of the University of the Aegean, Rhodes Island, Greece April 2009) εξετάζουν τα πιθανά κριτήρια βάσει των οποίων οι εταιρείες κρουαζιέρας επιλέγουν τα λιμάνια αναχώρησης των κρουαζιερόπλοιών τους.

Χρησιμοποιώντας τη βασική μέθοδο, οι συγγραφείς εξετάζουν αρχικά τη σημαντικότητα 34 κριτηρίων επιλογής λιμένα αναχώρησης, τα οποία προέκυψαν από τη βιβλιογραφικά ανασκόπηση, για να καταλήξουν, με τη βοήθεια ειδικών, εν συνεχεία σε έναν κατάλογο με 80 παράγοντες.

Πίνακας 24 Παράγοντες και Κριτήρια επικογής λιμένος αναχώρησης και η σχετική βαρύτητα τους

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ – ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ (Home Port) ΚΑΙ Η ΣΧΕΤΙΚΗ ΒΑΡΥΤΗΤΑ ΤΟΥΣ					
α/α	**Παράγων-κριτήριο**	**Μέση βαρύτητα**	**α/α**	**Παράγων κριτήριο**	**Μέση βαρύτητα**
1	Διαθεσιμότητα διεθνούς αεροδρομίου	*4,88*	**41**	Ελκυστικές δραστηριότητες	*3,88*
2	Κόστος υπηρεσιών προς το πλοίο κρουαζιέρας	*4,75*	**42**	Θρησκευτικός τουρισμός	*3,88*
3	Κόστος υπηρεσιών προς τους επιβάτες	*4,63*	**43**	Διαθεσιμότητα διεθνούς σταθμού τραίνου	*3,75*
4	Πολιτική σταθερότητα	*4,63*	**44**	Χώρος αγοράς	*3,75*
5	Αεροπορικές συνδέσεις	*4,63*	**45**	Θαλάσσιες συνδέσεις	*3,75*
6	Αξιόπιστες αερομεταφορές	*4,63*	**46**	Ανταπόκριση στις ειδικές ανάγκες της εταιρείας κρουαζιέρας	*3,63*
7	Διευκολύνσεις προς τους επιβάτες	*4,50*	**47**	Στάθμευση αυτοκινήτων	*3,63*
8	Δυνατότητα ταυτόχρονης εξυπηρέτησης μεγάλου αριθμού επιβατών	*4,50*	**48**	Μεταφορικά δρομολόγια εντός του λιμένα	*3,63*
9	Κατάλληλη δυναμικότητα (μήκος αγκυροβολίου)	*4,50*	**49**	πλοήγηση	*3,63*
10	Πολιτική για το Cabotage	*4,50*	**50**	Κόστος λειτουργίας για τα γραφεία της εταιρείας κρουαζιέρας	*3,63*
11	Δυναμικότητα αεροδρομίου	*4,50*	**51**	Χώροι αναψυχής	*3,63*
12	Υποδομές επιβίβασης/αποβίβασης επιβατών	*4,38*	**52**	Εστιατόρια	*3,63*
13	Βάθος λιμένα	*4,38*	**53**	Συνεργασία με μεταφορείς στη στεριά	*3,63*
14	Ασφαλές και σίγουρο περιβάλλον	*4,38*	**54**	Δυνατότητα ταξιδιών σε γειτονικές τουριστικές περιοχές (π.χ. νησιά)	*3,63*
15	Υπηρεσίες ασφάλειας	*4,38*	**55**	Διοίκηση λιμένα	*3,50*
16	Λιμενικά τέλη	*4,38*	**56**	Σημεία τουριστικής ενημέρωσης	*3,50*
17	Χρόνος αναχώρησης πλοίου	*4,25*	**57**	Επαρκής αριθμός λεωφορείων και διαδρομών	*3,50*
18	Χειρισμός αποσκευών	*4,25*	**58**	Τουριστική αστυνομία	*3,50*
19	Έλεγχοι ασφάλειας	*4,25*	**59**	Συνεδριακός τουρισμός	*3,50*
20	Εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων	*4,25*	**60**	Αξιόπιστες θαλάσσιες μεταφορές	*3,38*
21	Επαρκής αριθμός θέσεων	*4,25*	**61**	«πράσινος» τουρισμός	*3,38*
22	Κίνητρα εκκίνησης σε επιχειρήσεις κρουαζιέρας	*4,25*	**62**	Δυνατότητες μακροχρόνιων επιχειρηματικών εργασιών	*3,25*
23	Χερσαίες συνδέσεις	*4,25*	**63**	Δικτύωση του λιμανιού με άλλα λιμάνια κρουαζιέρας στην περιοχή	*3,25*
24	Αξιόπιστες χερσαίες μεταφορές	*4,25*	**64**	Υποδομές για προσωπικό κρουαζιερόπλοιων	*3,25*
25	Τόποι ιστορικού ενδιαφέροντος	*4,25*	**65**	Πρακτορεία ταξιδιών κρουαζιέρας	*3,25*
26	Εγγύτητα σε δρομολόγια κρουαζιέρας	*4,13*	**66**	Σταθμός πρώτων βοηθειών	*3,25*
27	Σύγχρονοι επιβατικοί	*4,13*	**67**	Σιδηροδρομικές υποδομές	*3,25*

	τερματικοί				
28	Bunkering	*4,13*	**68**	Συμμετοχή σε παραδοσιακές δραστηριότητες	*3,25*
29	Κατάλληλη ξενοδοχειακή υποδομή	*4,13*	**69**	Αθλητικός τουρισμός	*3,25*
30	Οδικές υποδομές	*4,13*	**70**	Πολιτική προβολής του λιμένα	*3,13*
31	Τόποι πολιτιστικού ενδιαφέροντος	*4,13*	**71**	Ρυμούλκηση	*3,13*
32	Περιοχές με τουριστικές ατραξιόν	*4,00*	**72**	Συνεργασία με πάροχους θαλάσσιων μεταφορών	*3,13*
33	Cruise sites	*4,00*	**73**	Ναυπηγικές και ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις	*3,00*
34	Προστασία από καιρικές συνθήκες	*3,88*	**74**	Τραπεζικές υπηρεσίες	*2,88*
35	Ειδική μεταχείριση για συχνούς χρήστες	*3,88*	**75**	Ταχυδρομικές υπηρεσίες	*2,88*
36	Προμήθειες πλοίων	*3,88*	**76**	Καταστήματα αφορολόγητων ειδών	*2,88*
37	Υπηρεσίες ασφάλειας	*3,88*	**77**	Αθλητικός χώρος	*2,75*
38	Εθνική τουριστική πολιτική	*3,88*	**78**	Ταξινόμηση κοινωνικών επιθεωρητών	*2,75*
39	Πολιτική σχετικά με παραχωρήσεις τερματικών κρουαζιέρας	*3,88*	**79**	Internet café's	*2,63*
40	Συνεργασία με παρόχους αεροπορικών μεταφορών	*3,88*	**80**	VIP Lounge	*2,50*

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι οι ειδικοί αποδίδουν, αν και σε διαφορετικό βαθμό, σημασία σε όλα τα κριτήρια επιλογής ενός λιμένα αναχώρησης (Homeport).

Τέλος, προσφάτως (2012) η Cruise Gateway North Sea, μια κοινοπραξία λιμένων της Βόρειας Θάλασσας που συνεστήθη στο πλαίσιο του Προγράμματος Interreg IVB North Sea Region Programme και στην οποία συμμετέχουν τα μεγαλύτερα λιμάνια της περιοχής αυτής εκπόνησε μελέτη με τίτλο «Decision Criteria for Cruise Port Selection in the North Sea Region". Η έρευνα στηρίχθηκε στις απαντήσεις ερωτηματολογίου που συμπληρώθηκε από εκπροσώπους των εταιρειών κρουαζιέρας και από εκπροσώπους λιμένων της Βόρειας Θάλασσας. Εν συνεχεία η αξιολόγηση των απαντήσεων έγινε με τη Δελφική Μέθοδο (Delphi Method). Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, **για τις εταιρείες κρουαζιέρας** τα σημαντικότερα κριτήρια της επιλογής λιμένων (με φθίνουσα σημασία) είναι:

- Η ασφάλεια
- Το κέρδος
- Η προσβασιμότητα
- Η ικανοποίηση των επιβατών του κρουαζιερόπλοιου

- Η οικονομικότητα και ελκυστικότητα του δρομολογίου
- Η αξιοπιστία του συστήματος ελλιμενισμού
- Η ποιότητα του προορισμού
- Η ζήτηση των πελατών
- Τα νομικά ζητήματα
- Η ποιότητα και ποικιλία των επιλογών εκδρομής στη στεριά
- Η γεωγραφική θέση
- Η τουριστική ελκυστικότητα
- Η καθαριότητα του προβλήτα, του λιμένα και του προορισμού
- Η υποδομή του λιμένα
- Οι τοπικοί εταίροι
- Οι διευκολύνσεις και υπηρεσίες του λιμένα
- Ο χαμηλός βαθμός συνωστισμού για τα κρουαζιερόπλοια
- Η επαγγελματική εμπειρία του λιμένα
- Η υποδομή του προορισμού (αεροπορική, σιδηροδρομική, οδική)
- Η εγγύτητα στο κέντρο της πόλης
- Η διαθεσιμότητα τουριστικής και λιμενικής πληροφόρησης
- Το κλίμα, η εποχικότητα και ο καιρός
- Το δυναμικό πηγών αγοράς
- Η ύπαρξη καζίνο και καταστημάτων στο πλοίο, ανοικτών κατά την παραμονή στο λιμένα

Για τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων τα σημαντικότερα (με φθίνουσα σημασία) κριτήρια για την επιλογή μιας γραμμής (ταξιδίου) και των συναφών λιμένων προορισμού είναι:

- Η γενική τουριστική ελκυστικότητα της περιοχής
- Η ασφάλεια του προορισμού
- Η πολιτική σταθερότητα
- Η ποιότητα και ποικιλία των επιλογών εκδρομής στη στεριά
- Το καλό επίπεδο τιμών στην περιοχή προορισμού
- Η φήμη του προορισμού
- Οι μοναδικές εμπειρίες

- Ο χαμηλός βαθμός συνωστισμού για τους επιβάτες
- Η προσβασιμότητα του προορισμού και η υποδομή
- Η οργάνωση στον προορισμό
- Η απόσταση από το κέντρο της πόλης
- Η διαθεσιμότητα πληροφοριών για τον προορισμό
- Οι διευκολύνσεις του προβλήτα και του λιμένα
- Το τουριστικό μάρκετινγκ
- Οι δυνατότητες αγορών

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα ευρήματα της έρευνας για τις ελάχιστες απαιτήσεις που έχουν οι εταιρίες κρουαζιέρας για τους λιμένες διέλευσης και αναχώρησης/επιστροφής (transit and turnaround ports). Τα σημαντικότερα κριτήρια (με φθίνουσα σειρά) για τα **λιμάνια διέλευσης** είναι τα εξής:

- Καθαριότητα προβλήτα και ευρύτερης περιοχής ελλιμενισμού
- Ασφαλής αγκυροβόληση
- Απλές λιμενικές διαδικασίες
- Ζώνη ISPS (ζώνη ασφάλειας στο λιμάνι)
- Υποδομή
- Χώρος στάθμευσης
- Ασφάλεια/τελωνιακός χώρος
- Καλή σύνεση με αξιοθέατα
- Κοντινή απόσταση προς το κέντρο της πόλης
- Τουαλέτες
- Έλεγχοι και τεχνικές ασφάλειας
- Λειτουργική προβλήτα για κρουαζιερόπλοια
- Χώρος για το πλήρωμα
- Ύπαρξη πόσιμου νερού
- Διευκολύνσεις εκκένωσης
- Άμεση πρόσδεση του πλοίου στον προβλήτα
- Διάδρομοι διέλευσης (πασαρέλες)
- Διευκολύνσεις για ανεφοδιασμό με καύσιμα
- Τουριστική πληροφόρηση/γκισέ πληροφοριών

- Απλές εγκαταστάσεις αναμονής
- Δημόσια μέσα μεταφοράς
- Εργατικό δυναμικό
- Ανελκυστήρας
- Προβλήτας (κατά προτίμηση 2 διάδρομοι)
- Εγκαταστάσεις check-in / εκδοτήρια εισιτηρίων
- Χώρος μεταφοράς αποσκευών

Για τα λιμάνια αναχώρησης/επιστροφής ως σημαντικότερα κριτήρια επιλογής (με φθίνουσα σειρά) είναι τα εξής:

- Χώρος μεταφοράς αποσκευών
- Διάδρομοι διέλευσης (πασαρέλες)
- Χώροι στάθμευσης
- Ανελκυστήρες
- Ευνοϊκός προβλήτας για κρουαζιερόπλοια
- Ασφάλεια/τελωνειακή περιοχή
- Ζώνη ISPS
- Ζώνη φόρτωσης και εργασίας
- Καλές εγκαταστάσεις αναμονής
- Υποδομή
- Απλές λιμενικές διαδικασίες
- Καθαριότητα προβλήτα και περιοχής ελλιμενισμού
- Έλεγχοι και τεχνικές ασφάλειας
- Διευκολύνσεις/ασφάλεια Check-in
- Τουαλέτες
- Εργατικό δυναμικό
- Προβλήτας (2 διάδρομοι)
- Διευκολύνσεις εκκένωσης
- Δημόσια μέσα μεταφοράς
- Άμεση πρόσδεση του πλοίου στον προβλήτα
- Χώρος για πλήρωμα
- Πόσιμο νερό

- Καύσιμα
- Ασφαλής αγκυροβόληση
- Καλή σύνδεση με αξιοθέατα
- Τουριστική πληροφόρηση
- Κοντινή απόσταση από κέντρο της πόλης

4.1.2 Κριτήρια και Μεθοδολογία

Η ανάλυση της παρούσας ενότητας εστιάζει στην επιλογή των κριτηρίων-παραγόντων και στη μεθοδολογία για την κατηγοριοποίηση των ελληνικών περιοχών με δυνατότητα προστιθέμενης αξίας σε σχέση με την ανάπτυξη δραστηριότητας τουρισμού κρουαζιέρας.
Με βάση τις τεχνικές προδιαγραφές του έργου αλλά και τα συμπεράσματα της θεωρητικής και εμπειρικής έρευνας τα κριτήρια – παράγοντες που επιλέγονται και αποτελούν τη βάση της πολύ-κριτηριακής ανάλυσης αποτυπώνονται στον Πίνακα 25. Για την επιλογή των κριτηρίων και για το βαθμό εκπλήρωσης τους σε κάθε επί μέρους περιοχή, χρησιμοποιήθηκε η Δελφική Μέθοδος, η οποία χρησιμοποιείται σε όλες τις σχετικές έρευνες.

Η ομάδα έργου σε συνεργασία με ομάδα ειδικών επέλεξε καταρχάς τα κριτήρια κάθε περιοχής από ένα ευρύτερο κατάλογο κριτηρίων. Εν συνεχεία, προχώρησε στην εκτίμηση της βαρύτητας ενός εκάστου κριτηρίου, ώστε να συντελεσθεί η στάθμιση των κριτηρίων.
Για την εκτίμηση του βαθμού ανταπόκρισης στα επί μέρους κριτήρια κάθε περιοχής χρησιμοποιήθηκαν οι πληροφορίες από το προηγούμενο πακέτο εργασίας καθώς και η αναλυτική παρουσίαση κάθε περιοχής. Τα ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία για κάθε περιοχή επιτρέπουν την αντικειμενική αξιολόγησή τους. Για τη συγκριτική αξιολόγηση εκτιμάται ο βαθμός εκπλήρωσης των επί μέρους κριτηρίων. Η ανταπόκριση στα επί μέρους κριτήρια κάθε περιοχής λαμβάνει τους βαθμούς:

1 = πολύ χαμηλή ανταπόκριση

2 = χαμηλή ανταπόκριση

3 = μεσαία ανταπόκριση

4 = υψηλή ανταπόκριση

5 = πολύ υψηλή ανταπόκριση

Στη συνέχεια, βαθμολογείται κάθε κριτήριο για κάθε επί μέρους περιοχή γεγονός που επιτρέπει τη συγκριτική αξιολόγηση των ελληνικών περιοχών που επελέγησαν για την ανάπτυξη κρουαζιέρας.

Πίνακας 25 Κριτήρια – παράγοντες για την κατάταξη των λιμένων που μελετώνται

Κριτήρια - Παράγοντες
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου
2. Χρονοαποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και καταλυμάτων ανά είδος
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας
8. Αφίξεις κρουαζιεροπλοίων
9. Αφίξεις επιβατών κρουαζιεροπλοίων
*10. **Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια** σε κάθε λιμάνι*
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια – Εδώ παίζει σημαντικό ρόλο το πόσες ημέρες κάθεται το κρουαζιερόπλοιο σε κάθε λιμάνι
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης κρουαζιεροπλοίων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση
17. Μεταφορική σύνδεση
Δ.2 ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ
*18. **Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)***
*19. **Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)***
*20. **Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης***

και διέλευσης
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ
21. Πλήθος σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος βάσει της ανάλυσης των επιχειρησιακών σχεδίων των Δήμων και των Περιφερειών
22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονοαποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off χαρακτηριστικό)
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα

4.2 Εφαρμογή της μεθοδολογίας κατηγοριοποίησης και Βαθμολόγηση κριτηρίων αξιολόγησης λιμένων κρουαζιέρας

Στην ενότητα αυτή βαθμολογούνται, με βάση τη μεθοδολογία που αναπτύχθηκε παραπάνω, οι περιοχές ανάπτυξης τουρισμού κρουαζιέρας και καθίσταται με τον τρόπο αυτό, ευκολότερη η συγκριτική αξιολόγηση των λιμένων και των αντίστοιχων περιοχών. Σε επόμενη υποενότητα, θα παρουσιαστούν-παρατεθούν τα στοιχεία τεκμηρίωσης της βαθμολόγησης των κριτηρίων, με χρήση στατιστικής και χαρτογραφικής απεικόνισης των δεδομένων.

4.2.1 Κέρκυρα

ΚΕΡΚΥΡΑ **ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ – ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ**		**Β.Α.**
Κλίμακα αξιολόγησης **του Βαθμού Ανταπόκρισης στα κριτήρια – παράγοντες (ΒΑ):** **1= πολύ αρνητική/ 2= αρνητική/ 3 = μέτρια / 4= υψηλή/ 5 = πολύ υψηλή** ***Επεξήγηση: Υψηλός βαθμός στα μειονεκτικά κριτήρια σημαίνει ότι η περιοχή θίγεται λιγότερο***		
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	3	**9**
2. Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	3	
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας	3	
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ		
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών	5	**14**
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας	5	
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και ανά είδος	4	
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας	4	**19**
8. Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων	4	
9. Αφίξεις επιβατών Κρουαζιερόπλοιων	4	
10. Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι	3	
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (προσεγγιστικά)	4	
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ		
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ		
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας	4	**20**
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης 145κρουαζιερόπλοιων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)	4	
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών	3	
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων	3	
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση	3	
17. Μεταφορική σύνδεση	3	
Δ.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ		
18. Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)	4	**11**
19. Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)	3	

20. Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	4	
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ		
21. Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών τουριστικών προορισμών	4	**6**
22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονο-αποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης	2	
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ		
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off χαρακτηριστικό)	3	**7**
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα	4	
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ		**86**

4.2.2 Πειραιάς

ΠΕΙΡΑΙΑΣ **ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ – ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ**		**Β.Α.**
Κλίμακα αξιολόγησης **του Βαθμού Ανταπόκρισης στα κριτήρια – παράγοντες (ΒΑ):** **1= πολύ αρνητική/ 2= αρνητική/ 3 = μέτρια / 4= υψηλή/ 5 = πολύ υψηλή** ***Επεξήγηση: Υψηλός βαθμός στα μειονεκτικά κριτήρια σημαίνει ότι η περιοχή θίγεται λιγότερο***		
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	3	**11**
2. Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	3	
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας	5	
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ		
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών	5	**14**
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας	5	
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και ανά είδος	4	
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας	5	**25**
8. Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων	5	
9. Αφίξεις επιβατών Κρουαζιερόπλοιων	5	
10. Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι	5	
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (προσεγγιστικά)	5	
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ		
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ		
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας	5	**24**
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης 146κρουαζιερόπλοιων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)	5	
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών	4	
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων	3	
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση	4	
17. Μεταφορική σύνδεση	3	
Δ.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ		
18. Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)	5	**14**
19. Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)	4	
20. Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	5	
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ		
21. Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών τουριστικών προορισμών	5	**9**

22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονο-αποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης	4	
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ		
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off χαρακτηριστικό)	5	**8**
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα	3	
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ		**105**

4.2.3 Θεσσαλονίκη

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ **ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ – ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ**		**Β.Α.**
Κλίμακα αξιολόγησης **του Βαθμού Ανταπόκρισης στα κριτήρια – παράγοντες (ΒΑ):** **1= πολύ αρνητική/ 2= αρνητική/ 3 = μέτρια / 4= υψηλή/ 5 = πολύ υψηλή** ***Επεξήγηση: Υψηλός βαθμός στα μειονεκτικά κριτήρια σημαίνει ότι η περιοχή θίγεται λιγότερο***		
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	1	**3**
2. Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	1	
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας	1	
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ		
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών	3	**9**
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας	3	
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και ανά είδος	3	
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας	2	**13**
8. Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων	2	
9. Αφίξεις επιβατών Κρουαζιερόπλοιων	2	
10. Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι	3	
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (προσεγγιστικά)	4	
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ		
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ		
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας	3	**20**
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης 147κρουαζιερόπλοιων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)	3	
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών	3	
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων	4	
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση	3	
17. Μεταφορική σύνδεση	4	
Δ.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ		
18. Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)	3	**10**
19. Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)	2	
20. Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	5	
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ		
21. Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών τουριστικών προορισμών	5	**7**
22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονο-αποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης	2	
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ		
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off	4	**7**

χαρακτηριστικό)		
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα	3	
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ		**69**

4.2.4 Κατάκολο

ΚΑΤΑΚΟΛΟ **ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ – ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ**		**Β.Α.**
Κλίμακα αξιολόγησης **του Βαθμού Ανταπόκρισης στα κριτήρια – παράγοντες (ΒΑ):** **1= πολύ αρνητική/ 2= αρνητική/ 3 = μέτρια / 4= υψηλή/ 5 = πολύ υψηλή** ***Επεξήγηση: Υψηλός βαθμός στα μειονεκτικά κριτήρια σημαίνει ότι η περιοχή θίγεται λιγότερο***		
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	4	**12**
2. Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	4	
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας	4	
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ		
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών	4	**10**
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας	3	
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και ανά είδος	3	
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας	4	**17**
8. Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων	4	
9. Αφίξεις επιβατών Κρουαζιερόπλοιων	4	
10. Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι	3	
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (προσεγγιστικά)	4	
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ		
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ		
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας	3	**17**
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης 148κρουαζιερόπλοιων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)	3	
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών	3	
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων	4	
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση	2	
17. Μεταφορική σύνδεση	2	
Δ.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ		
18. Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)	3	**10**
19. Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)	3	
20. Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	4	
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ		
21. Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών τουριστικών προορισμών	5	**9**
22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονο-αποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης	4	
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ		
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off χαρακτηριστικό)	2	**6**
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα	4	

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	**81**

4.2.5 Ηράκλειο

ΗΡΑΚΛΕΙΟ		
ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ – ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ		**Β.Α.**
Κλίμακα αξιολόγησης **του Βαθμού Ανταπόκρισης στα κριτήρια – παράγοντες (ΒΑ):** **1= πολύ αρνητική/ 2= αρνητική/ 3 = μέτρια / 4= υψηλή/ 5 = πολύ υψηλή** ***Επεξήγηση: Υψηλός βαθμός στα μειονεκτικά κριτήρια σημαίνει ότι η περιοχή θίγεται λιγότερο***		
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	4	**12**
2. Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	4	
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας	4	
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ		
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών	4	**12**
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας	4	
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και ανά είδος	4	
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας	4	**20**
8. Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων	4	
9. Αφίξεις επιβατών Κρουαζιερόπλοιων	4	
10. Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι	4	
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (προσεγγιστικά)	4	
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ		
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ		
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας	5	**25**
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης 149κρουαζιερόπλοιων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)	5	
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών	4	
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων	4	
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση	3	
17. Μεταφορική σύνδεση	4	
Δ.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ		
18. Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)	4	**12**
19. Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)	3	
20. Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	5	
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ		
21. Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών τουριστικών προορισμών	5	**9**
22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονο-αποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης	4	
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ		
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off χαρακτηριστικό)	4	**8**
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα	4	
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ		**98**

4.2.6 Σαντορίνη

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ **ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ – ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ**		**Β.Α.**
Κλίμακα αξιολόγησης **του Βαθμού Ανταπόκρισης στα κριτήρια – παράγοντες (ΒΑ):** **1= πολύ αρνητική/ 2= αρνητική/ 3 = μέτρια / 4= υψηλή/ 5 = πολύ υψηλή** ***Επεξήγηση: Υψηλός βαθμός στα μειονεκτικά κριτήρια σημαίνει ότι η περιοχή θίγεται λιγότερο***		
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	4	**12**
2. Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	4	
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας	4	
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ		
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών	5	**14**
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας	5	
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και ανά είδος	4	
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας	4	**23**
8. Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων	5	
9. Αφίξεις επιβατών Κρουαζιερόπλοιων	5	
10. Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι	4	
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (προσεγγιστικά)	5	
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ		
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ		
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας	1	**7**
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης 150κρουαζιερόπλοιων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)	1	
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών	1	
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων	1	
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση	1	
17. Μεταφορική σύνδεση	2	
Δ.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ		
18. Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)	2	**7**
19. Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)	4	
20. Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	1	
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ		
21. Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών τουριστικών προορισμών	5	**9**
22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονο-αποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης	4	
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ		
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off χαρακτηριστικό)	2	**5**
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα	3	
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	**77**

4.2.7 Χανιά (Σούδα)

ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ)		
ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ – ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ		**Β.Α.**
Κλίμακα αξιολόγησης **του Βαθμού Ανταπόκρισης στα κριτήρια – παράγοντες (ΒΑ):** **1= πολύ αρνητική/ 2= αρνητική/ 3 = μέτρια / 4= υψηλή/ 5 = πολύ υψηλή** ***Επεξήγηση: Υψηλός βαθμός στα μειονεκτικά κριτήρια σημαίνει ότι η περιοχή θίγεται λιγότερο***		
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	4	**12**
2. Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	4	
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας	4	
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ		
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών	3	**11**
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας	4	
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και ανά είδος	4	
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας	3	**16**
8. Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων	3	
9. Αφίξεις επιβατών Κρουαζιερόπλοιων	3	
10. Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι	3	
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (προσεγγιστικά)	4	
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ		
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ		
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας	4	**19**
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης 151κρουαζιερόπλοιων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)	3	
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών	2	
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων	4	
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση	3	
17. Μεταφορική σύνδεση	3	
Δ.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ		
18. Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)	3	**11**
19. Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)	4	
20. Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	4	
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ		
21. Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών τουριστικών προορισμών	4	**8**
22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονο-αποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης	4	
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ		
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off χαρακτηριστικό)	3	**7**
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα	4	
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	**84**

4.2.8 Καβάλα

ΚΑΒΑΛΑ **ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ – ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ**		**Β.Α.**
Κλίμακα αξιολόγησης **του Βαθμού Ανταπόκρισης στα κριτήρια – παράγοντες (ΒΑ):** **1= πολύ αρνητική/ 2= αρνητική/ 3 = μέτρια / 4= υψηλή/ 5 = πολύ υψηλή** ***Επεξήγηση: Υψηλός βαθμός στα μειονεκτικά κριτήρια σημαίνει ότι η περιοχή θίγεται λιγότερο***		
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	2	**5**
2. Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	2	
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας	1	
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ		
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών	2	**8**
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας	3	
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και ανά είδος	3	
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας	1	**8**
8. Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων	1	
9. Αφίξεις επιβατών Κρουαζιερόπλοιων	1	
10. Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι	2	
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (προσεγγιστικά)	3	
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ		
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ		
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας	4	**20**
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης 152κρουαζιερόπλοιων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)	3	
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών	3	
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων	4	
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση	3	
17. Μεταφορική σύνδεση	3	
Δ.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ		
18. Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)	4	**10**
19. Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)	2	
20. Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	4	
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ		
21. Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών τουριστικών προορισμών	3	**6**
22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονο-αποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης	3	
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ		
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off χαρακτηριστικό)	3	**7**
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα	4	
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	**64**

4.2.9 Βόλος

ΒΟΛΟΣ		
ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ – ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ		**Β.Α.**
Κλίμακα αξιολόγησης **του Βαθμού Ανταπόκρισης στα κριτήρια – παράγοντες (ΒΑ):** **1= πολύ αρνητική/ 2= αρνητική/ 3 = μέτρια / 4= υψηλή/ 5 = πολύ υψηλή** ***Επεξήγηση: Υψηλός βαθμός στα μειονεκτικά κριτήρια σημαίνει ότι η περιοχή θίγεται λιγότερο***		
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	3	**8**
2. Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	3	
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας	2	
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ		
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών	4	**12**
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας	4	
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και ανά είδος	4	
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας	2	**12**
8. Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων	2	
9. Αφίξεις επιβατών Κρουαζιερόπλοιων	2	
10. Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι	3	
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (προσεγγιστικά)	3	
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ		
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ		
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας	4	**23**
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης 153κρουαζιερόπλοιων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)	4	
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών	3	
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων	4	
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση	4	
17. Μεταφορική σύνδεση	4	
Δ.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ		
18. Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)	3	**10**
19. Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)	3	
20. Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	4	
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ		
21. Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών τουριστικών προορισμών	4	**6**
22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονο-αποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης	2	
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ		
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off χαρακτηριστικό)	4	**7**
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα	3	
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	**78**

4.2.10 Ρόδος

ΡΟΔΟΣ **ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ – ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ**		**Β.Α.**
Κλίμακα αξιολόγησης **του Βαθμού Ανταπόκρισης στα κριτήρια – παράγοντες (ΒΑ):** **1= πολύ αρνητική/ 2= αρνητική/ 3 = μέτρια / 4= υψηλή/ 5 = πολύ υψηλή** ***Επεξήγηση: Υψηλός βαθμός στα μειονεκτικά κριτήρια σημαίνει ότι η περιοχή θίγεται λιγότερο***		
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	3	**10**
2. Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	3	
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας	4	
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ		
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών	4	**12**
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας	4	
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και ανά είδος	4	
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας	4	**21**
8. Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων	4	
9. Αφίξεις επιβατών Κρουαζιερόπλοιων	4	
10. Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι	4	
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (προσεγγιστικά)	5	
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ		
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ		
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας	5	**27**
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης 154κρουαζιερόπλοιων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)	5	
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών	4	
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων	5	
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση	4	
17. Μεταφορική σύνδεση	4	
Δ.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ		
18. Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)	4	**13**
19. Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)	4	
20. Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	5	
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ		
21. Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών τουριστικών προορισμών	4	**9**
22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονο-αποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης	5	
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ		
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off χαρακτηριστικό)	4	**9**
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα	5	
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	**101**

4.2.11 Σάμος

ΣΑΜΟΣ **ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ – ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ**		**Β.Α.**
Κλίμακα αξιολόγησης **του Βαθμού Ανταπόκρισης στα κριτήρια – παράγοντες (ΒΑ):** **1= πολύ αρνητική/ 2= αρνητική/ 3 = μέτρια / 4= υψηλή/ 5 = πολύ υψηλή** ***Επεξήγηση: Υψηλός βαθμός στα μειονεκτικά κριτήρια σημαίνει ότι η περιοχή θίγεται λιγότερο***		
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	3	**10**
2. Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	3	
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας	4	
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ		
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών	3	**9**
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας	3	
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και ανά είδος	3	
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας	3	**16**
8. Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων	3	
9. Αφίξεις επιβατών Κρουαζιερόπλοιων	3	
10. Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι	3	
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (προσεγγιστικά)	4	
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ		
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ		
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας	4	**19**
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης 155κρουαζιερόπλοιων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)	3	
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών	3	
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων	3	
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση	3	
17. Μεταφορική σύνδεση	3	
Δ.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ		
18. Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)	3	**9**
19. Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)	3	
20. Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	3	
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ		
21. Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών τουριστικών προορισμών	4	**7**
22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονο-αποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης	3	
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ		
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off χαρακτηριστικό)	3	**6**
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα	3	
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	**76**

4.2.12 Κως

ΚΩΣ **ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ – ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ**		**Β.Α.**
Κλίμακα αξιολόγησης **του Βαθμού Ανταπόκρισης στα κριτήρια – παράγοντες (ΒΑ):** **1= πολύ αρνητική/ 2= αρνητική/ 3 = μέτρια / 4= υψηλή/ 5 = πολύ υψηλή** ***Επεξήγηση: Υψηλός βαθμός στα μειονεκτικά κριτήρια σημαίνει ότι η περιοχή θίγεται λιγότερο***		
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	3	**9**
2. Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	3	
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας	3	
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ		
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών	4	**12**
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας	4	
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και ανά είδος	4	
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας	3	**16**
8. Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων	3	
9. Αφίξεις επιβατών Κρουαζιερόπλοιων	3	
10. Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι	3	
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (προσεγγιστικά)	4	
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ		
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ		
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας	3	**18**
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης 156κρουαζιερόπλοιων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)	3	
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών	3	
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων	3	
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση	3	
17. Μεταφορική σύνδεση	3	
Δ.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ		
18. Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)	3	**11**
19. Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)	4	
20. Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	4	
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ		
21. Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών τουριστικών προορισμών	4	**8**
22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονο-αποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης	4	
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ		
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off χαρακτηριστικό)	3	**7**
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα	4	
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	**81**

4.2.13 Μύκονος

ΜΥΚΟΝΟΣ **ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ – ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ**		**Β.Α.**
Κλίμακα αξιολόγησης **του Βαθμού Ανταπόκρισης στα κριτήρια – παράγοντες (ΒΑ):** **1= πολύ αρνητική/ 2= αρνητική/ 3 = μέτρια / 4= υψηλή/ 5 = πολύ υψηλή** ***Επεξήγηση: Υψηλός βαθμός στα μειονεκτικά κριτήρια σημαίνει ότι η περιοχή θίγεται λιγότερο***		
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	4	**13**
2. Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	4	
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας	5	
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ		
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών	5	**14**
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας	5	
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και ανά είδος	4	
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας	5	**24**
8. Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων	5	
9. Αφίξεις επιβατών Κρουαζιερόπλοιων	5	
10. Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι	4	
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (προσεγγιστικά)	5	
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ		
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ		
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας	4	**24**
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης 157κρουαζιερόπλοιων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)	5	
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών	4	
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων	4	
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση	4	
17. Μεταφορική σύνδεση	3	
Δ.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ		
18. Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)	4	**12**
19. Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)	4	
20. Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	4	
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ		
21. Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών τουριστικών προορισμών	4	**8**
22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονο-αποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης	4	
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ		
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off χαρακτηριστικό)	3	**7**
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα	4	
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	**102**

4.2.14 Ιτέα

ΙΤΕΑ **ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ – ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ**		**Β.Α.**
Κλίμακα αξιολόγησης **του Βαθμού Ανταπόκρισης στα κριτήρια – παράγοντες (ΒΑ):** **1= πολύ αρνητική/ 2= αρνητική/ 3 = μέτρια / 4= υψηλή/ 5 = πολύ υψηλή** ***Επεξήγηση: Υψηλός βαθμός στα μειονεκτικά κριτήρια σημαίνει ότι η περιοχή θίγεται λιγότερο***		
Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
1. Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	3	**8**
2. Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου	3	
3. Αποκλίσεις από κεντρική ναυτιλιακή γραμμή κρουαζιέρας	2	
Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ		
4. Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών	2	**6**
5. Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στους Δήμους (ή Νομούς) των λιμένων κρουαζιέρας	2	
6. Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών και ανά είδος	2	
Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
7. Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας	2	**13**
8. Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων	2	
9. Αφίξεις επιβατών Κρουαζιερόπλοιων	2	
10. Χρόνος που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι	3	
11. Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (προσεγγιστικά)	4	
Δ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ		
Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ		
12. Διαθέσιμη έκταση προβλήτας	2	**13**
13. Αριθμός θέσεων πρόσδεσης 158κρουαζιερόπλοιων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)	2	
14. Αριθμός επιβατικών σταθμών	2	
15. Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων	3	
16. Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση	2	
17. Μεταφορική σύνδεση	2	
Δ.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ		
18. Επενδυτικές δράσεις (Κόστος δράσεων)	2	**6**
19. Δράσεις Δημοσιότητας (Κόστος δράσεων)	2	
20. Διεθνή standards και απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά για τα λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	2	
Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ		
21. Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών τουριστικών προορισμών	5	**9**
22. Αποστάσεις (ενδεχομένως και χρονο-αποστάσεις) σημαντικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος από τα λιμάνια – υλικό τεκμηρίωσης	4	
ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ		
23. Ένταξη λιμανιού σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (on/off χαρακτηριστικό)	2	**5**
24. Συγκρούσεις χρήσεων γης κρουαζιέρας και άλλων δραστηριοτήτων εντός και πέριξ δικαιοδοσίας λιμένα	3	
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	**60**

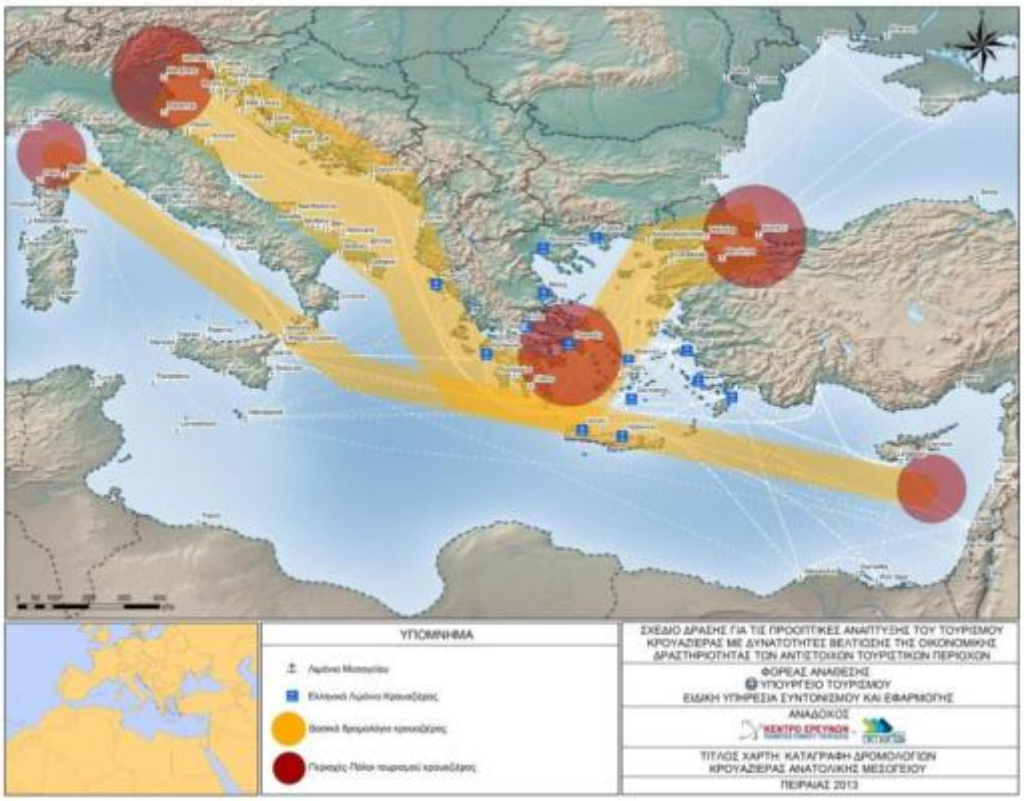
4.3 Συγκεντρωτική απεικόνιση της αξιολόγησης των περιοχών ανάπτυξης κρουαζιέρας

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	Σειρά κατάταξης	Α. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ	Β. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	Γ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	Δ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ	Δ.2. ΠΡΟΓΡ/ΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ	Ε. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ	ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	*1*	11	14	25	24	14	9	8	**105**
ΜΥΚΟΝΟΣ	*2*	13	14	24	24	12	8	7	**102**
ΡΟΔΟΣ	*3*	10	12	21	27	13	9	9	**101**
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	*4*	12	12	20	25	12	9	8	**98**
ΚΕΡΚΥΡΑ	*5*	9	14	19	20	11	6	7	**86**
ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ)	*6*	12	11	16	19	11	8	7	**84**
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	*7*	12	10	17	17	10	9	6	**81**
ΚΩΣ	*8*	9	12	16	18	11	8	7	**81**
ΒΟΛΟΣ	*9*	8	12	12	23	10	6	7	**78**
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	*10*	12	14	23	7	7	9	5	**77**
ΣΑΜΟΣ	*11*	10	9	16	19	9	7	6	**76**
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	*12*	3	9	13	20	10	7	7	**69**
ΚΑΒΑΛΑ	*13*	5	8	8	20	10	6	7	**64**
ΙΤΕΑ	*14*	8	6	13	13	6	9	5	**60**

4.4 Τεκμηρίωση βαθμολογίας και συγκριτικής αξιολόγησης περιοχών λιμένων κρουαζιέρας – Στατιστική και Χαρτογραφική τεκμηρίωση

Στην υποενότητα αυτή παρατίθενται τα στοιχεία τεκμηρίωσης της βαθμολογίας των περιοχών ανάπτυξης τουρισμού κρουαζιέρας, όπως παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα. Σημειώνεται, ότι η αξιολόγηση των περιοχών βασίστηκε σε επιλεγμένους δείκτες, με τη χρήση ποιοτικών και ποσοτικών μεταβλητών. Τα στοιχεία βασίζονται σε πρωτογενή στατιστικά δεδομένα από την ΕΛΣΤΑΤ, καθώς και στοιχεία από πηές όπως η ΕΛΙΜΕ και άλλες μελέτες-έρευνες που ελήφθησαν υπόψη. Τα στοιχεία τεκμηρίωσης καλύπτουν και τις 14 περιοχές, με την επισήμανση ότι ειδικά για την κατηγορία του τουριστικού προφίλ των ευρύτερων περιοχών, έγινε χρήση των στατιστικών στοιχείων διανυκτερεύσεων, αφίξεων κλπ σε επίπεδο Περιφερειακών Ενοτήτων, οι οποίες εν πολλοίς ταυτίζονται με τους πρώην Νομούς, ωστόσο στι περιπτώσεις της Θήρας, της Μυκόνου, της Ρόδου και της Κω τα εν λόγω στοιχεία αφορούν την περίοδο προ Καλλικράτη όπου τα εν λόγω νησιά άνηκαν στους Νομούς Κυκλάδων και Δωδεκανήσου αντίστοιχα.

Χάρτης 4 Καταγραφή δρομολογίων κρουαζιέρας λιμένων Ανατολικής Μεσογείου



Πίνακας 26 Αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου

ΛΙΜΑΝΙΑ	Καβάλα	Θεσσαλονίκη	Κέρκυρα	Ρόδος	Βόλος	Σάμος	Πειραιάς	Κατάκολο	Χανιά	Ηράκλειο	Θήρα-Σαντορίνη	Κως	Μύκονος	Ιτέα	Savona	Civitavecchia	Messina	Venice (Marghera)	Ancona	Bari	Dubrovnik	Izmir	Marmaris	Istanbul	Odessa	Sevastopol	Limmasol	Haifa	Port Said	Alexandria
Καβάλα	-	155	569	345	165	230	241	450	337	337	265	282	237	505	1175	986	686	1055	938	729	770	208	361	251	593	550	615	739	708	644
Θεσσαλονίκη	155	-	579	383	140	274	252	460	347	347	253	327	246	510	1185	996	696	1065	948	739	780	254	400	333	675	632	653	777	736	673
Κέρκυρα	569	579	-	522	521	479	369	121	348	385	384	477	408	132	748	559	259	496	382	174	201	529	539	682	1024	981	780	893	824	721
Ρόδος	345	383	522	-	331	135	257	403	215	171	135	62	162	469	1128	939	639	1008	891	682	723	235	25	422	764	721	271	394	372	330
Βόλος	165	140	521	331	-	222	196	402	287	287	239	270	190	468	1127	938	638	1007	890	681	722	222	347	324	666	623	601	724	681	615
Σάμος	230	274	479	135	222	-	172	360	211	189	121	73	97	426	1085	896	596	965	848	639	680	120	152	307	649	606	406	530	505	441
Πειραιάς	241	252	369	257	196	172	-	250	158	183	121	196	97	317	975	786	486	855	738	529	570	204	274	352	694	651	525	642	593	512
Κατάκολο	450	460	121	403	402	360	250	-	228	265	265	358	265	75	760	571	271	609	492	283	317	410	420	563	905	862	660	773	705	601
Χανιά	337	347	348	215	287	211	158	228	-	52	99	182	124	295	950	761	461	833	717	507	548	274	232	449	791	748	455	568	503	422
Ηράκλειο	337	347	385	171	287	189	183	265	52	-	99	138	128	331	987	798	498	870	754	544	585	252	188	449	791	748	403	1150	451	370
Θήρα-Σαντορίνη	265	253	384	135	239	121	121	265	99	99	-	109	73	331	990	801	501	870	753	544	585	153	178	328	670	627	432	550	507	433
Κως	282	327	477	62	270	73	196	358	182	138	109	-	111	424	1083	894	594	963	846	637	678	172	79	359	701	658	332	455	432	368
Μύκονος	237	246	408	162	190	97	97	265	124	128	73	111	-	331	990	801	501	870	753	544	585	153	178	328	670	627	432	550	507	433
Ιτέα	505	510	132	469	468	426	317	75	295	331	331	424	331	-	819	630	329	644	528	319	353	476	487	630	971	928	728	841	772	668
Savona	1175	1185	748	1128	1127	1085	975	760	950	987	990	1083	990	819	-	203	489	1130	1013	804	856	1135	1145	1288	1630	1587	1385	1499	1422	1315
Civitavecchia	986	996	559	939	938	896	786	571	761	798	801	894	801	630	203	-	300	941	824	615	667	946	956	1099	1441	1398	1196	1310	1233	1126
Messina	686	696	259	639	638	596	486	271	461	498	501	594	501	329	489	300	-	641	524	315	367	646	656	799	1141	1098	896	1010	933	826
Venice (Marghera)	1055	1065	496	1008	1007	965	855	609	833	870	870	963	870	644	1130	941	641	-	125	323	318	1015	1025	1169	1511	1468	1266	1379	1311	1207
Ancona	938	948	382	891	890	848	738	492	717	754	753	846	753	528	1013	824	524	125	-	209	219	898	908	1051	1393	1350	1149	1262	1193	1090
Bari	729	739	174	682	681	639	529	283	507	544	544	637	544	319	804	615	315	323	209	-	110	689	699	842	1184	1141	941	1053	984	881
Dubrovnik	770	780	201	723	722	680	570	317	548	585	585	678	585	353	856	667	367	318	219	110	-	730	740	883	1225	1182	979	1092	1023	920
Izmir	208	254	529	235	222	120	204	410	274	252	153	172	153	476	1135	946	646	1015	898	689	730	-	251	273	615	572	505	629	598	534
Marmaris	361	400	539	25	347	152	274	420	232	188	178	79	178	487	1145	956	656	1025	908	699	740	251	-	438	780	737	282	409	391	353
Istanbul	251	333	682	422	324	307	352	563	449	449	328	359	328	630	1288	1099	799	1169	1051	842	883	273	438	-	342	299	692	816	786	722
Odessa	593	675	1024	764	666	649	694	905	791	791	670	701	670	971	1630	1441	1141	1511	1393	1184	1225	615	780	342	-	158	1034	1158	1128	1064
Sevastop	550	632	981	721	623	606	651	862	748	748	627	658	627	928	1587	1398	1098	1468	1350	1141	1182	572	737	299	158	-	991	1115	1085	1021

ol																														
Limmasol	615	653	780	271	601	406	525	660	455	403	432	332	432	728	1385	1196	896	1266	1149	941	979	505	282	692	1034	991	-	144	208	271
Haifa	739	777	893	394	724	530	642	773	568	1150	550	455	550	841	1499	1310	1010	1379	1262	1053	1092	629	409	816	1158	1115	144	-	169	292
Port Said	708	736	824	372	681	505	593	705	503	451	507	432	507	772	1422	1233	933	1311	1193	984	1023	598	391	786	1128	1085	208	169	-	156
Alexandria	644	673	721	330	615	441	512	601	422	370	433	368	433	668	1315	1126	826	1207	1090	881	920	534	353	722	1064	1021	271	292	156	-

Πηγή: http://sea-distances.com, Ιδία επεξεργασία

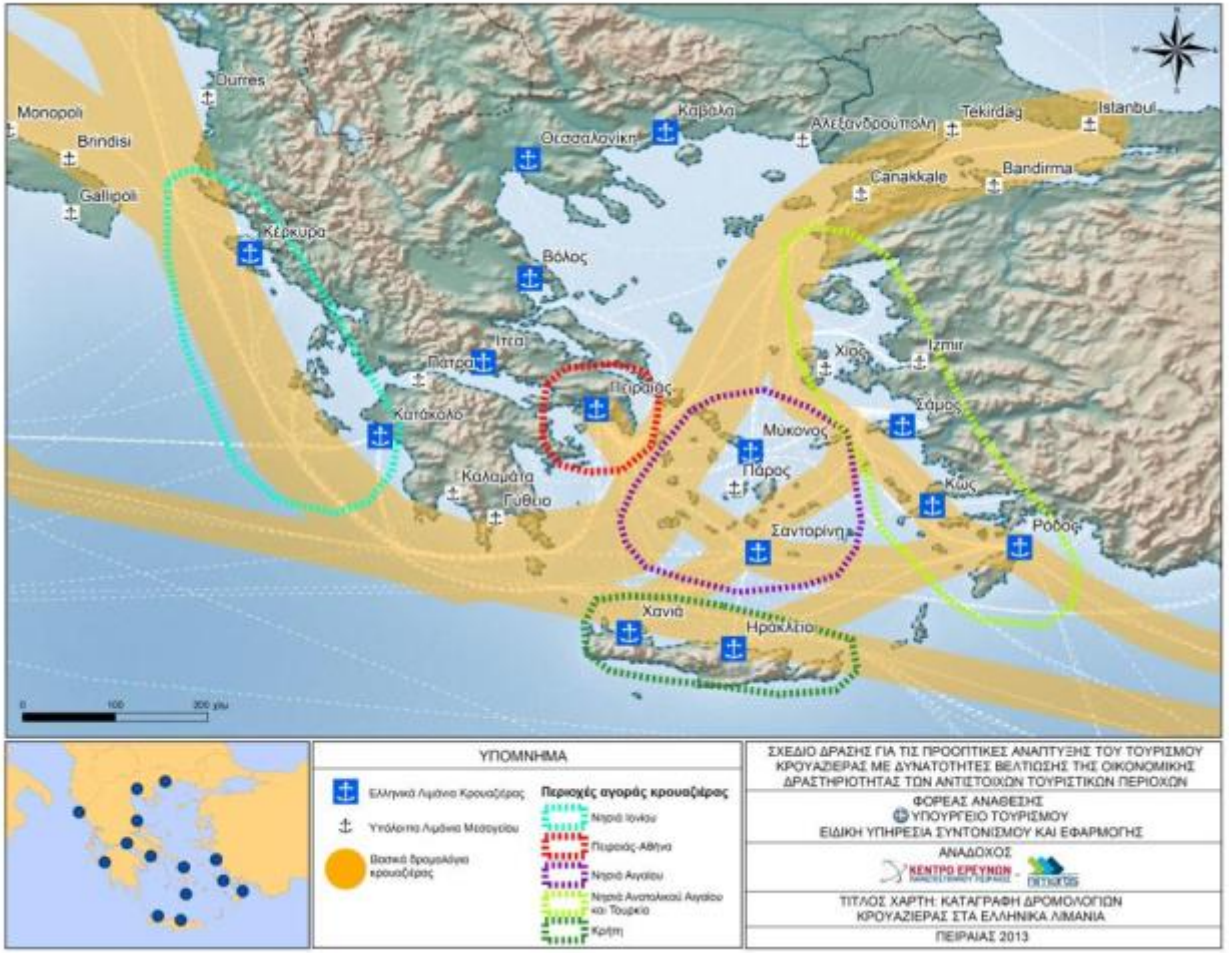
Πίνακας 27 Χρονο-αποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου

ΛΙΜΑΝΙΑ	Καβάλα	Θεσσαλονίκη	Κέρκυρα	Ρόδος	Βόλος	Σάμος	Πειραιάς	Κατάκολο	Χανιά	Ηράκλειο	Θήρα-Σαντορίνη	Κως	Μύκονος	Ιτέα	Savona	Civitavecchia	Messina	Venice (Marghera)	Ancona	Bari	Dubrovnik	Izmir	Marmaris	Istanbul	Odessa	Sevastopol	Limmasol	Haifa	Port Said	Alexandria
Καβάλα	-	0,6	2,4	1,4	0,7	1	1	1,9	1,4	1,4	1,1	1,2	1	2,1	4,9	4,1	2,9	4,4	3,9	3	3,2	0,9	1,5	1	2,5	2,3	2,6	3,1	3	2,7
Θεσσαλονίκη	0,6	-	2,4	1,6	0,6	1,1	1,1	1,9	1,4	1,4	1,1	1,4	1	2,1	4,9	4,2	2,9	4,4	4	3,1	3,3	1,1	1,7	1,4	2,8	2,6	2,7	3,2	3,1	2,8
Κέρκυρα	2,4	2,4	-	2,2	2,2	2	1,5	0,5	1,5	1,6	1,6	2	1,7	0,6	3,1	2,3	1,1	2,1	1,6	0,7	0,8	2,2	2,2	2,8	4,3	4,1	3,3	3,7	3,4	3
Ρόδος	1,4	1,6	2,2	-	1,4	0,6	1,1	1,7	0,9	0,7	0,6	0,3	0,7	2	4,7	3,9	2,7	4,2	3,7	2,8	3	1	0,1	1,8	3,2	3	1,1	1,6	1,6	1,4
Βόλος	0,7	0,6	2,2	1,4	-	0,9	0,8	1,7	1,2	1,2	1	1,1	0,8	2	4,7	3,9	2,7	4,2	3,7	2,8	3	0,9	1,4	1,4	2,8	2,6	2,5	3	2,8	2,6
Σάμος	1	1,1	2	0,6	0,9	-	0,7	1,5	0,9	0,8	0,5	0,3	0,4	1,8	4,5	3,7	2,5	4	3,5	2,7	2,8	0,5	0,6	1,3	2,7	2,5	1,7	2,2	2,1	1,8
Πειραιάς	1	1,1	1,5	1,1	0,8	0,7	-	1	0,7	0,8	0,5	0,8	0,4	1,3	4,1	3,3	2	3,6	3,1	2,2	2,4	0,9	1,1	1,5	2,9	2,7	2,2	2,7	2,5	2,1
Κατάκολο	1,9	1,9	0,5	1,7	1,7	1,5	1	-	1	1,1	1,1	1,5	1,1	0,3	3,2	2,4	1,1	2,5	2,1	1,2	1,3	1,7	1,8	2,3	3,8	3,6	2,8	3,2	2,9	2,5
Χανιά	1,4	1,4	1,5	0,9	1,2	0,9	0,7	1	-	0,2	0,4	0,8	0,5	1,2	4	3,2	1,9	3,5	3	2,1	2,3	1,1	1	1,9	3,3	3,1	1,9	2,4	2,1	1,8
Ηράκλειο	1,4	1,4	1,6	0,7	1,2	0,8	0,8	1,1	0,2	-	0,2	0,6	0,5	1,4	4,1	3,3	2,1	3,6	3,1	2,3	2,4	1,1	0,8	1,9	3,3	3,1	1,7	4,8	1,9	1,5
Θήρα-Σαντορίνη	1,1	1,1	1,6	0,6	1	0,5	0,5	1,1	0,4	0,2	-	0,5	0,3	1,4	4,1	3,3	2,1	3,6	3,1	2,3	2,4	0,6	0,7	1,4	2,8	2,6	1,8	2,3	2,1	1,8
Κως	1,2	1,4	2	0,3	1,1	0,3	0,8	1,5	0,8	0,6	0,5	-	0,5	1,8	4,5	3,7	2,5	4	3,5	2,7	2,8	0,7	0,3	1,5	2,9	2,7	1,4	1,9	1,8	1,5
Μύκονος	1	1	1,7	0,7	0,8	0,4	0,4	1,1	0,5	0,5	0,3	0,5	-	1,4	4,1	3,3	2,1	3,6	3,1	2,3	2,4	0,6	0,7	1,4	2,8	2,6	1,8	2,3	2,1	1,8
Ιτέα	2,1	2,1	0,6	2	2	1,8	1,3	0,3	1,2	1,4	1,4	1,8	1,4	-	3,4	2,6	1,4	2,7	2,2	1,3	1,5	2	2	2,6	4,1	3,9	3	3,5	3,2	2,8

ΛΙΜΑΝΙ Α	Καβάλα	Θεσσαλονίκη	Κέρκυρα	Ρόδος	Βόλος	Σάμος	Πειραιάς	Κατάκολο	Χανιά	Ηράκλειο	Θήρα-Σαντορίνη	Κως	Μύκονος	Ιτέα	Savona	Civitavecchia	Messina	Venice (Marghera)	Ancona	Bari	Dubrovnik	Izmir	Marmaris	Istanbul	Odessa	Sevastopol	Limmasol	Haifa	Port Said	Alexandria
Savona	4,9	4,9	3,1	4,7	4,7	4,5	4,1	3,2	4	4,1	4,1	4,5	4,1	3,4	-	0,8	2	4,7	4,2	3,4	3,6	4,7	4,8	5,4	6,8	6,6	5,8	6,2	5,9	5,5
Civitavecchia	4,1	4,2	2,3	3,9	3,9	3,7	3,3	2,4	3,2	3,3	3,3	3,7	3,3	2,6	0,8	-	1,3	3,9	3,4	2,6	2,8	3,9	4	4,6	6	5,8	5	5,5	5,1	4,7
Messina	2,9	2,9	1,1	2,7	2,7	2,5	2	1,1	1,9	2,1	2,1	2,5	2,1	1,4	2	1,3	-	2,7	2,2	1,3	1,5	2,7	2,7	3,3	4,8	4,6	3,7	4,2	3,9	3,4
Venice (Marghera)	4,4	4,4	2,1	4,2	4,2	4	3,6	2,5	3,5	3,6	3,6	4	3,6	2,7	4,7	3,9	2,7	-	0,5	1,3	1,3	4,2	4,3	4,9	6,3	6,1	5,3	5,7	5,5	5
Ancona	3,9	4	1,6	3,7	3,7	3,5	3,1	2,1	3	3,1	3,1	3,5	3,1	2,2	4,2	3,4	2,2	0,5	-	0,9	0,9	3,7	3,8	4,4	5,8	5,6	4,8	5,3	5	4,5
Bari	3	3,1	0,7	2,8	2,8	2,7	2,2	1,2	2,1	2,3	2,3	2,7	2,3	1,3	3,4	2,6	1,3	1,3	0,9	-	0,5	2,9	2,9	3,5	4,9	4,8	3,9	4,4	4,1	3,7
Dubrovnik	3,2	3,3	0,8	3	3	2,8	2,4	1,3	2,3	2,4	2,4	2,8	2,4	1,5	3,6	2,8	1,5	1,3	0,9	0,5	-	3	3,1	3,7	5,1	4,9	4,1	4,6	4,3	3,8
Izmir	0,9	1,1	2,2	1	0,9	0,5	0,9	1,7	1,1	1,1	0,6	0,7	0,6	2	4,7	3,9	2,7	4,2	3,7	2,9	3	-	1	1,1	2,6	2,4	2,1	2,6	2,5	2,2
Marmaris	1,5	1,7	2,2	0,1	1,4	0,6	1,1	1,8	1	0,8	0,7	0,3	0,7	2	4,8	4	2,7	4,3	3,8	2,9	3,1	1	-	1,8	3,3	3,1	1,2	1,7	1,6	1,5
Istanbul	1	1,4	2,8	1,8	1,4	1,3	1,5	2,3	1,9	1,9	1,4	1,5	1,4	2,6	5,4	4,6	3,3	4,9	4,4	3,5	3,7	1,1	1,8	-	1,4	1,2	2,9	3,4	3,3	3
Odessa	2,5	2,8	4,3	3,2	2,8	2,7	2,9	3,8	3,3	3,3	2,8	2,9	2,8	4,1	6,8	6	4,8	6,3	5,8	4,9	5,1	2,6	3,3	1,4	-	0,7	4,3	4,8	4,7	4,4
Sevastopol	2,3	2,6	4,1	3	2,6	2,5	2,7	3,6	3,1	3,1	2,6	2,7	2,6	3,9	6,6	5,8	4,6	6,1	5,6	4,8	4,9	2,4	3,1	1,2	0,7	-	4,1	4,6	4,5	4,3
Limmasol	2,6	2,7	3,3	1,1	2,5	1,7	2,2	2,8	1,9	1,7	1,8	1,4	1,8	3	5,8	5	3,7	5,3	4,8	3,9	4,1	2,1	1,2	2,9	4,3	4,1	-	0,6	0,9	1,1
Haifa	3,1	3,2	3,7	1,6	3	2,2	2,7	3,2	2,4	4,8	2,3	1,9	2,3	3,5	6,2	5,5	4,2	5,7	5,3	4,4	4,6	2,6	1,7	3,4	4,8	4,6	0,6	-	0,7	1,2
Port Said	3	3,1	3,4	1,6	2,8	2,1	2,5	2,9	2,1	1,9	2,1	1,8	2,1	3,2	5,9	5,1	3,9	5,5	5	4,1	4,3	2,5	1,6	3,3	4,7	4,5	0,9	0,7	-	0,7
Alexandria	2,7	2,8	3	1,4	2,6	1,8	2,1	2,5	1,8	1,5	1,8	1,5	1,8	2,8	5,5	4,7	3,4	5	4,5	3,7	3,8	2,2	1,5	3	4,4	4,3	1,1	1,2	0,7	-

Πηγή: http://sea-distances.com, Ιδία επεξεργασία

Χάρτης 5 Καταγραφή δρομολογίων κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια

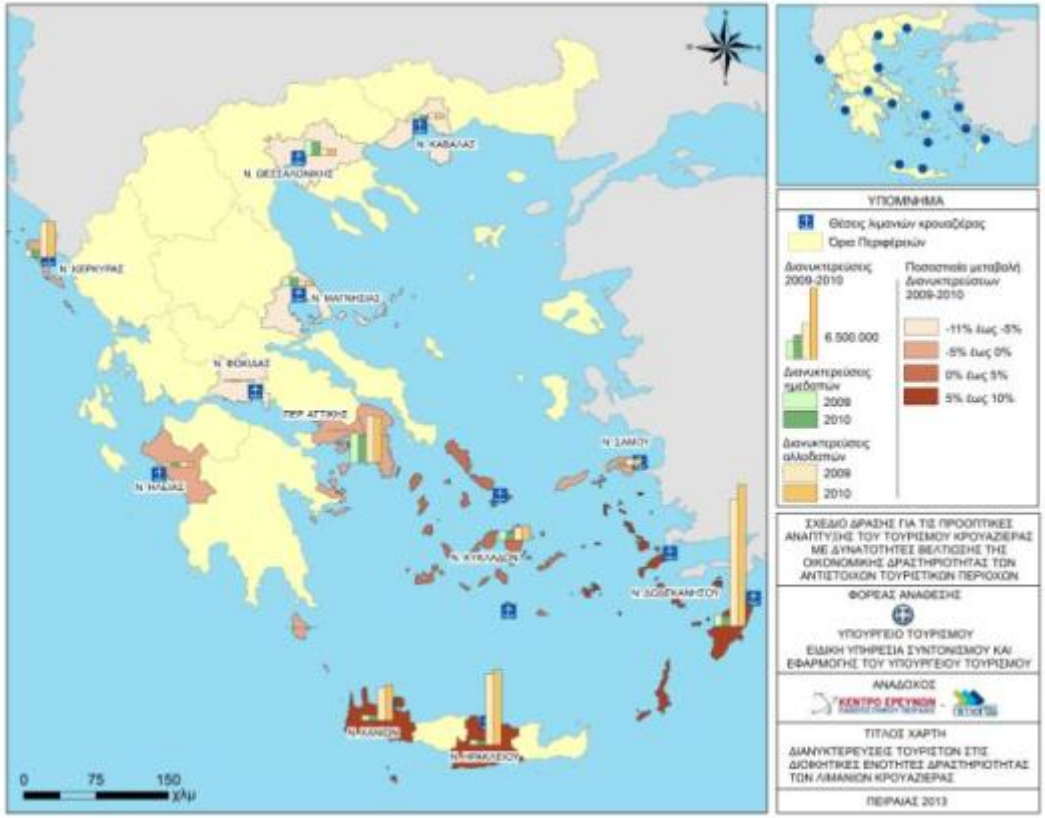


Πίνακας 28 Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων στις Διοικητικές ενότητες των λιμένων κρουαζιέρας

Χωρικές ενότητες Καλλικράτη	Ξενοδοχειακά Καταλύμματα πλην Campings						Campings					
	2009			2010			2009			2010		
	Διανυκτερεύσεις			Διανυκτερεύσεις			Διανυκτερεύσεις					
	Ημεδαποί	Αλλοδαποί	Σύνολο	Ημεδαποί	Αλλοδαποί	Σύνολο	Ημεδαποί	Αλλοδαποί	Σύνολο	Ημεδαποί	Αλλοδαποί	Σύνολο
ΠΕ Καβάλας (Νομός Καβάλας)	341.875	505.563	847.438	279.839	479.553	759.392	20.489	22.906	43.395	36.398	24.247	60.645
ΠΕ Θεσσαλονίκης (Νομός Θεσσαλονίκης)	1.324.695	628.473	1.953.168	1.210.081	589.662	1.799.743	74.863	7.833	82.696	65.811	6.952	72.763
ΠΕ Κέρκυρας (Νομός Κέρκυρας)	706.583	3.199.609	3.906.192	652.578	3.252.653	3.905.231	4.251	42.010	46.261	3.628	40.012	43.640
ΠΕ Κω και ΠΕ Ρόδου (Νομός Δωδεκανήσου)	1.023.143	11.649.584	12.672.727	901.596	13.037.781	13.939.377	2.543	296	2.839	3.274	206	3.480
ΠΕ Μαγνησίας (Νομός Μαγνησίας)	828.785	501.810	1.330.595	749.960	499.893	1.249.853	14.962	24.298	39.260	17.746	25.680	43.426
ΠΕ Σάμου (Νομός Σάμου)	190.346	587.281	777.627	164.096	586.835	750.931	0	0	0	0	0	0
Περιφέρεια Αττικής	2.684.601	4.321.069	7.005.670	2.478.280	4.233.707	6.711.987	9.101	40.838	49.939	8.701	31.914	40.615
ΠΕ Ηλείας (Νομός Ηλείας)	308.585	386.983	695.568	280.988	401.031	682.019	10.837	31.760	42.597	8.349	29.280	37.629
ΠΕ Χανίων (Νομός Χανίων)	477.491	3.003.629	3.481.120	472.648	3.304.821	3.777.469	1.863	3.328	5.191	3.140	4.120	7.260
ΠΕ Ηρακλείου (Νομός Ηρακλείου)	424.339	6.451.719	6.876.058	371.021	6.889.638	7.260.659	1.673	11.580	13.253	2.110	10.385	12.495
ΠΕ Θήρας και ΠΕ Μυκόνου (Νομός Κυκλάδων)	748.903	1.122.108	1.871.011	654.460	1.201.553	1.856.013	28.959	60.899	89.858	33.872	72.893	106.765
ΠΕ Φωκίδας (Νομός Φωκίδας)	120.342	127.327	247.669	110.857	110.353	221.210	1.574	26.130	27.704	1.389	22.112	23.501
Σύνολο Χώρας	**18.366.858**	**45.925.585**	**64.292.443**	**16.815.461**	**48.243.634**	**65.059.095**	**978.425**	**751.402**	**1.729.827**	**998.774**	**742.502**	**1.741.276**

Πηγή: ΕΣΥΕ

Χάρτης 6 Διανυκτερεύσεις τουριστών στις διοικητικές ενότητες δραστηριότητας των λιμανιών κρουαζιέρας

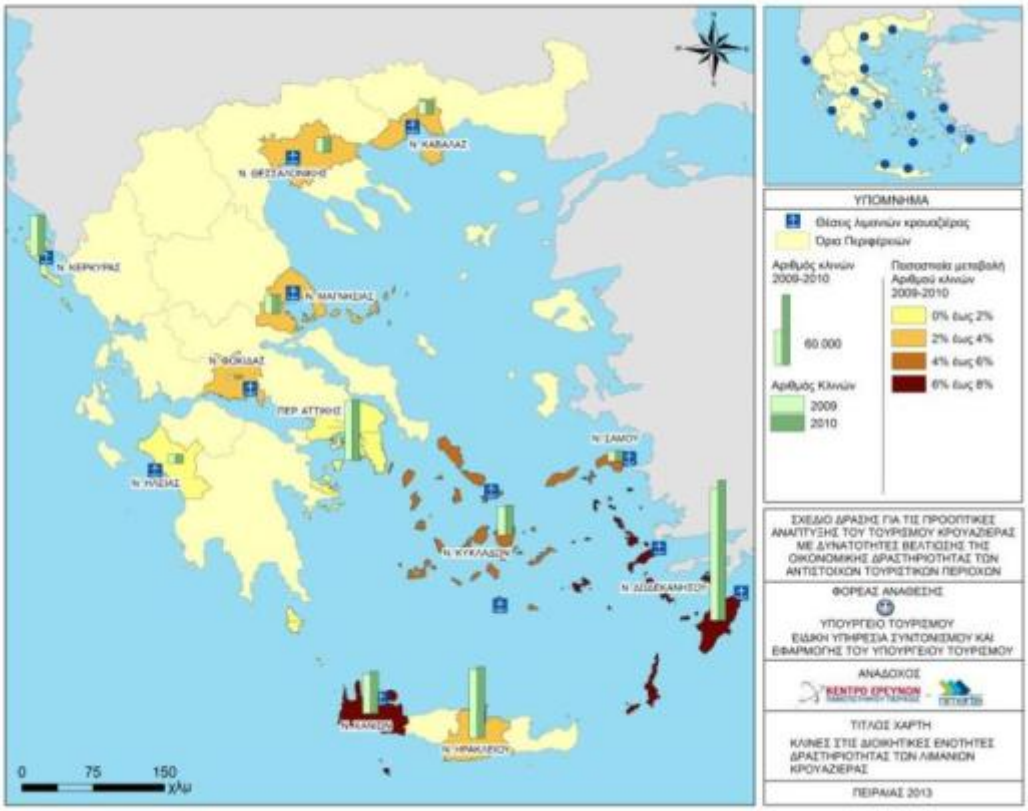


Πίνακας 29 Διαχρονική εξέλιξη αριθμού κλινών

Χωρικές ενότητες Καλλικράτη	2009		2010	
	Λειτουργούσες Κλίνες	*Πληρότητα*	*Λειτουργούσες Κλίνες*	*Πληρότητα*
ΠΕ Καβάλας (Νομός Καβάλας)	10.983	47,0%	11.397	39,0%
ΠΕ Θεσσαλονίκης (Νομός Θεσσαλονίκης)	12.921	45,2%	13.397	39,6%
ΠΕ Κέρκυρας (Νομός Κέρκυρας)	35.993	64,5%	36.648	61,3%
ΠΕ Κω και ΠΕ Ρόδου (Νομός Δωδεκανήσου)	117.354	65,2%	124.874	64,9%
ΠΕ Μαγνησίας (Νομός Μαγνησίας)	16.464	39,8%	16.809	34,5%
ΠΕ Σάμου (Νομός Σάμου)	9.173	51,0%	9.574	44,9%
Περιφέρεια Αττικής	52.762	154,2%	53.806	137,8%
ΠΕ Ηλείας (Νομός Ηλείας)	7.781	38,9%	7.920	36,6%
ΠΕ Χανίων (Νομός Χανίων)	34.976	58,9%	37.718	55,7%
ΠΕ Ηρακλείου (Νομός Ηρακλείου)	61.015	64,4%	63.253	62,9%
ΠΕ Θήρας και ΠΕ Μυκόνου (Νομός Κυκλάδων)	25.799	46,3%	27.028	42,5%
ΠΕ Φωκίδας (Νομός Φωκίδας)	2.713	32,1%	2.804	28,0%
Σύνολο Χώρας	**626.042**	**51,10%**	**654.339**	**48,10%**

Πηγή: ΕΣΥΕ

Χάρτης 7 Κλίνες στις διοικητικές ενότητες δραστηριότητας των λιμανιών κρουαζιέρας

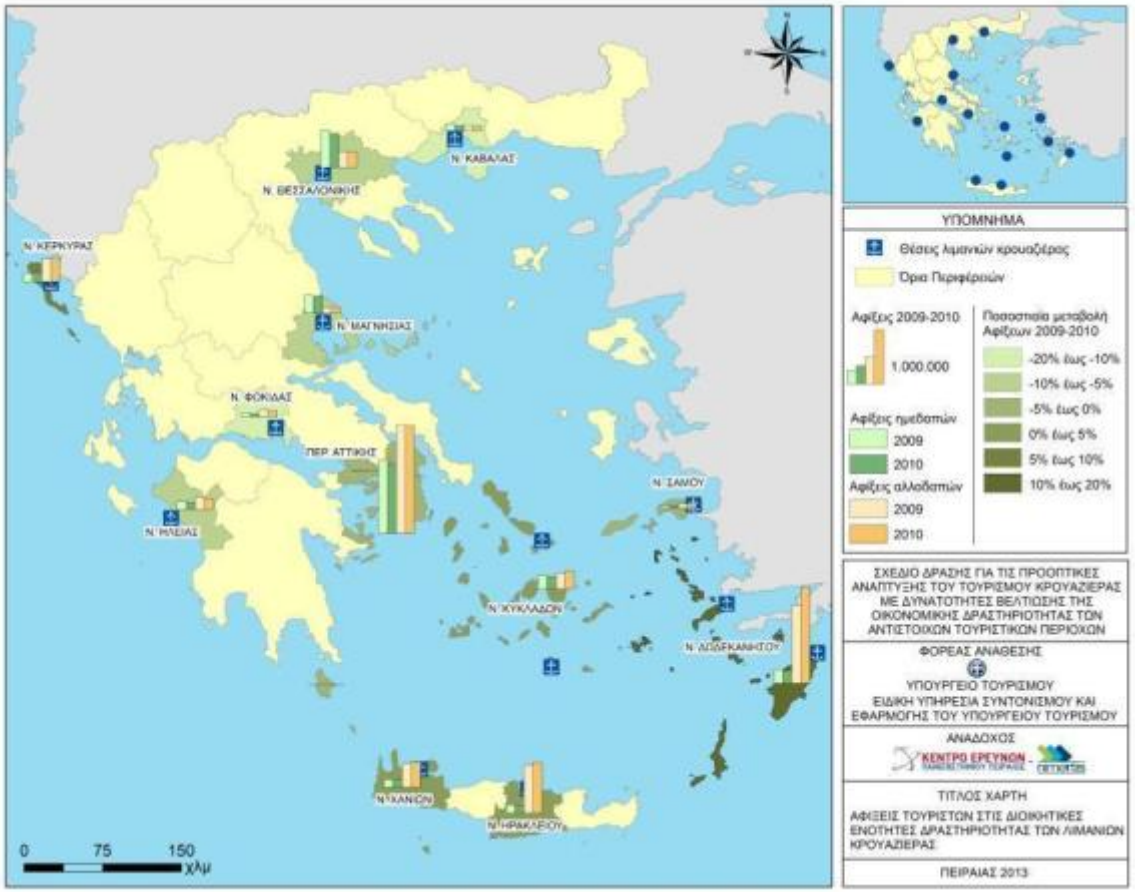


Πίνακας 30 Διαχρονική εξέλιξη αφίξεων τουριστών

Χωρικές ενότητες Καλλικράτη	Ξενοδοχειακά Καταλύμματα πλην Campings						Campings					
	2009			2010			2009			2010		
	Αφίξεις			Αφίξεις			Αφίξεις					
	Ημεδαποί	Αλλοδαποί	Σύνολο	Ημεδαποί	Αλλοδαποί	Σύνολο	Ημεδαποί	Αλλοδαποί	Σύνολο	Ημεδαποί	Αλλοδαποί	Σύνολο
ΠΕ Καβάλας (Νομός Καβάλας)	122.394	93.233	215.627	90.791	79.876	170.667	2.040	5.833	7.873	1.769	5.230	6.999
ΠΕ Θεσσαλονίκης (Νομός Θεσσαλονίκης)	671.519	283.425	954.944	615.418	275.414	890.832	2.280	1.767	4.047	2.333	1.783	4.116
ΠΕ Κέρκυρας (Νομός Κέρκυρας)	151.740	415.702	567.442	166.034	437.404	603.438	907	7.457	8.364	831	7.038	7.869
ΠΕ Κω και ΠΕ Ρόδου (Νομός Δωδεκανήσου)	244.909	1.424.936	1.669.845	226.922	1.754.213	1.981.135	466	92	558	888	93	981
ΠΕ Μαγνησίας (Νομός Μαγνησίας)	329.482	87.079	416.561	297.303	94.138	391.441	3.626	6.329	9.955	6.750	6.621	13.371
ΠΕ Σάμου (Νομός Σάμου)	46.786	76.406	123.192	41.129	78.585	119.714	0	0	0	0	0	0
Περιφέρεια Αττικής	1.340.834	1.957.430	3.298.264	1.253.433	1.946.902	3.200.335	1.112	19.313	20.425	1.310	15.433	16.743
ΠΕ Ηλείας (Νομός Ηλείας)	134.621	207.560	342.181	126.918	190.588	317.506	2.140	14.715	16.855	1.792	12.481	14.273
ΠΕ Χανίων (Νομός Χανίων)	137.777	428.486	566.263	139.352	453.435	592.787	840	1.336	2.176	1.161	1.479	2.640
ΠΕ Ηρακλείου (Νομός Ηρακλείου)	154.425	873.643	1.028.068	137.552	926.174	1.063.726	868	4.514	5.382	767	3.567	4.334
ΠΕ Θήρας και ΠΕ Μυκόνου (Νομός Κυκλάδων)	235.011	275.583	510.594	215.886	301.853	517.739	11.222	21.647	32.869	10.696	24.016	34.712
ΠΕ Φωκίδας (Νομός Φωκίδας)	62.272	110.818	173.090	55.019	98.473	153.492	556	13.238	13.794	564	11.554	12.118
Σύνολο Χώρας	**7.352.183**	**8.542.307**	**15.894.490**	**6.876.371**	**8.964.224**	**15.840.595**	**171.399**	**238.788**	**410.187**	**168.100**	**232.700**	**400.800**

Πηγή: ΕΣΥΕ

Χάρτης 8 Αφίξεις τουριστών στις διοικητικές ενότητες δραστηριότητας των λιμανιών κρουαζιέρας



Πίνακας 31 Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ (1) ΩΣ ΛΙΜΑΝΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ, (2) ΩΣ HOME PORT																				
		ΛΙΜΑΝΙΑ																				
		ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ			ΠΕΙΡΑΙΑΣ			ΚΑΤΑΚΟΛΟ			ΗΡΑΚΛΕΙΟ			ΘΗΡΑ-ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ			ΚΕΡΚΥΡΑ			ΧΑΝΙΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)
AZAMARA CLUB CRUISES	AZAMARA JOURNEY	0	0	0	12	0	12	1	1	0	0	0	0	7	7	0	1	1	0	1	1	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**12**	**0**	**12**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**7**	**0**	**1**	**1**	**0**	**1**	**1**	**0**
CELEBRITY CRUISES	CELEBRITY CONSTELLATION	0	0	0	7	7	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	3	3	0
	CELEBRITY EQUINOX	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0
	CELEBRITY REFLECTION	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	0
	CELEBRITY SILHOUETTE	0	0	0	7	7	0	0	0	0	0	0	0	7	7	0	5	5	0	7	7	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**38**	**38**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**34**	**34**	**0**	**5**	**5**	**0**	**10**	**10**	**0**
COSTA CRUISES	COSTA CLASSICA	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	24	0	0	0	0
	COSTA DELIZIOSA	0	0	0	14	14	0	14	14	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0
	COSTA FASCINOSA	0	0	0	7	7	0	25	25	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
	COSTA MAGICA	0	0	0	31	31	0	31	31	0	0	0	0	31	31	0	29	29	0	0	0	0
	COSTA MEDITERANNEA	0	0	0	3	3	0	3	3	0	34	0	34	16	16	0	0	0	0	0	0	0
	COSTA neoROMANTICA	0	0	0	8	8	0	1	1	0	7	7	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0
	COSTA PACIFICA	1	1	0	7	7	0	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	COSTA SERENA	0	0	0	2	2	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	COSTA VOYAGER	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**1**	**1**	**0**	**74**	**74**	**0**	**83**	**83**	**0**	**41**	**7**	**34**	**48**	**48**	**0**	**57**	**67**	**0**	**0**	**0**	**0**
HOLLAND AMERICA	MS EURODAM	0	0	0	2	2	0	2	2	0	0	0	0	2	2	0						

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ (1) ΩΣ ΛΙΜΑΝΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ, (2) ΩΣ HOME PORT																				
		ΛΙΜΑΝΙΑ																				
		ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ			ΠΕΙΡΑΙΑΣ			ΚΑΤΑΚΟΛΟ			ΗΡΑΚΛΕΙΟ			ΘΗΡΑ-ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ			ΚΕΡΚΥΡΑ			ΧΑΝΙΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)
LINE	MS NOORDAM	0	0	0	15	8	7	11	11	0	9	9	0	10	10	0	14	14	0	0	0	0
	MS NIEUW AMSTERDAM	0	0	0	9	9	0	16	16	0	0	0	0	9	9	0	23	23	0	0	0	0
	MS RYNDAM	0	0	0	14	5	9	5	5	0	5	5	0	5	5	0	7	7	0	0	0	0
	MS PRINSENDAM	0	0	0	9	3	6	2	2	0	4	4	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0
	MS ROTTERDAM	0	0	0	17	9	8	3	3	0	9	9	0	0	0		3	3	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**66**	**36**	**30**	**39**	**39**	**0**	**27**	**27**	**0**	**26**	**26**	**0**	**49**	**49**	**0**	**0**	**0**	**0**
LOUIS HELLENIC CRUISES	LOUIS OLYMPIA	0	0	0	39	39	0	0	0	0	39	39	0	39	39	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**39**	**39**	**0**	**0**	**0**	**0**	**39**	**39**	**0**	**39**	**39**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
MSC CRUISES	MSC ARMONIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	15	0	26	26	0	0	0	0
	MSC DIVINA	0	0	0	0	0	0	27	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MSC FANTASIA	0	0	0	36	36	0	36	36	0	0	0	0	29	29	0	26	26	0	0	0	0
	MSC LIRICA	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MSC MAGNIFICA	0	0	0	4	4	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MSC MUSICA	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**42**	**42**	**0**	**70**	**70**	**0**	**0**	**0**	**0**	**44**	**44**	**0**	**52**	**52**	**0**	**0**	**0**	**0**
PRINCESS CRUISES	RUBY PRINCESS	0	0	0	26	14	12	19	19	0	1	1	0	19	19	0	28	28	0	0	0	0
	DAWN PRINCESS	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0
	PACIFIC PRINCESS	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0
	ROYAL PRINCESS	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	CROWN PRINCESS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ (1) ΩΣ ΛΙΜΑΝΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ, (2) ΩΣ HOME PORT																				
		ΛΙΜΑΝΙΑ																				
		ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ			ΠΕΙΡΑΙΑΣ			ΚΑΤΑΚΟΛΟ			ΗΡΑΚΛΕΙΟ			ΘΗΡΑ-ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ			ΚΕΡΚΥΡΑ			ΧΑΝΙΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**32**	**18**	**14**	**20**	**20**	**0**	**1**	**1**	**0**	**19**	**19**	**0**	**34**	**34**	**0**	**0**	**0**	**0**
PULLMANTUR	ZENITH	0	0	0	25	0	25	10	10	0	0	0	0	18	18	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**25**	**0**	**25**	**10**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**18**	**18**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
ROYAL CARRIBEAN INTERNATIONAL	NAVIGATOR OF THE SEAS	0	0	0	26	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	37	0
	SERENADE OF THE SEAS	0	0	0	8	8	0	0	0	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0	0	0	0
	SPLENDOUR OF THE SEAS	0	0	0	14	14	0	13	13	0	0	0	0	9	9	0	14	14	0	0	0	0
	LEGEND OF THE SEAS	0	0	0	3	3	0	1	1	0	0	0	0	3	3	0	3	3	0	2	2	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**51**	**51**	**0**	**14**	**14**	**0**	**0**	**0**	**0**	**20**	**20**	**0**	**17**	**17**	**0**	**39**	**39**	**0**
THOMSON	THOMSON MAJESTY	0	0	0	7	7	0	7	7	0	0	0	0	7	7	0	8	0	8	0	0	0
	THOMSON CELEBRATION	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	THOMSON SPIRIT	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**11**	**11**	**0**	**8**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**7**	**0**	**8**	**0**	**8**	**0**	**0**	**0**
WINDSTAR CRUISES	WIND STAR	0	0	0	16	0	16	0	0	0	0	0	0	13	13	0	0	0	0	0	0	0
	WIND SPIRIT	0	0	0	24	0	24	0	0	0	0	0	0	22	22	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**40**	**0**	**40**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**35**	**35**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
AIDA CRUISES	AIDA DIVA	0	0	0	14	14	0	0	0	0	14	14	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0
	AIDA AURA	5	5	0	1	1	0	2	2	0	3	3	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ (1) ΩΣ ΛΙΜΑΝΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ, (2) ΩΣ HOME PORT																				
		ΛΙΜΑΝΙΑ																				
		ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ			ΠΕΙΡΑΙΑΣ			ΚΑΤΑΚΟΛΟ			ΗΡΑΚΛΕΙΟ			ΘΗΡΑ-ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ			ΚΕΡΚΥΡΑ			ΧΑΝΙΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)
	AIDA MAR	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**5**	**5**	**0**	**16**	**16**	**0**	**2**	**2**	**0**	**18**	**18**	**0**	**3**	**3**	**0**	**6**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**
CARNIVAL CRUISES	CARNIVAL LEGEND	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	CARNIVAL SUNSHINE	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**4**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	**6**	**6**	**0**	**450**	**329**	**121**	**247**	**247**	**0**	**126**	**92**	**34**	**300**	**300**	**0**	**229**	**231**	**8**	**50**	**50**	**0**

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ (1) ΩΣ ΛΙΜΑΝΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ, (2) ΩΣ HOME PORT																				
		ΛΙΜΑΝΙΑ																				
		ΚΑΒΑΛΑ			ΡΟΔΟΣ			ΒΟΛΟΣ			ΣΑΜΟΣ			ΚΩΣ			ΜΥΚΟΝΟΣ			ΙΤΕΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)
AZAMARA CLUB CRUISES	AZAMARA JOURNEY	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	4	2	2	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**5**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**3**	**0**	**4**	**2**	**2**	**0**	**0**	**0**
CELEBRITY CRUISES	CELEBRITY CONSTELLATION	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0
	CELEBRITY EQUINOX	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0
	CELEBRITY REFLECTION	0	0	0	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	14	0	0	0	0
	CELEBRITY SILHOUETTE	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	7	0	0	0	0

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ (1) ΩΣ ΛΙΜΑΝΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ, (2) ΩΣ HOME PORT																				
		ΛΙΜΑΝΙΑ																				
		ΚΑΒΑΛΑ			ΡΟΔΟΣ			ΒΟΛΟΣ			ΣΑΜΟΣ			ΚΩΣ			ΜΥΚΟΝΟΣ			ΙΤΕΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**14**	**14**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**30**	**30**	**0**	**0**	**0**	**0**
COSTA CRUISES	COSTA CLASSICA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	COSTA DELIZIOSA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0
	COSTA FASCINOSA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0
	COSTA MAGICA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	COSTA MEDITERANNEA	0	0	0	18	18	0	0	0	0	11	11	0	11	11	0	11	11	0	0	0	0
	COSTA neoROMANTICA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	COSTA PACIFICA	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
	COSTA SERENA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	COSTA VOYAGER	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**18**	**18**	**0**	**1**	**1**	**0**	**11**	**11**	**0**	**11**	**11**	**0**	**25**	**25**	**0**	**0**	**0**	**0**
HOLLAND AMERICA LINE	MS EURODAM	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MS NOORDAM	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0
	MS NIEUW AMSTERDAM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MS RYNDAM	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0
	MS PRINSENDAM	0	0	0	4	4	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0
	MS ROTTERDAM	0	0	0	6	6	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**26**	**26**	**0**	**6**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**17**	**17**	**0**	**0**	**0**	**0**
LOUIS HELLENIC CRUISES	LOUIS OLYMPIA	0	0	0	24	24	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	43	43	0	0	0	0

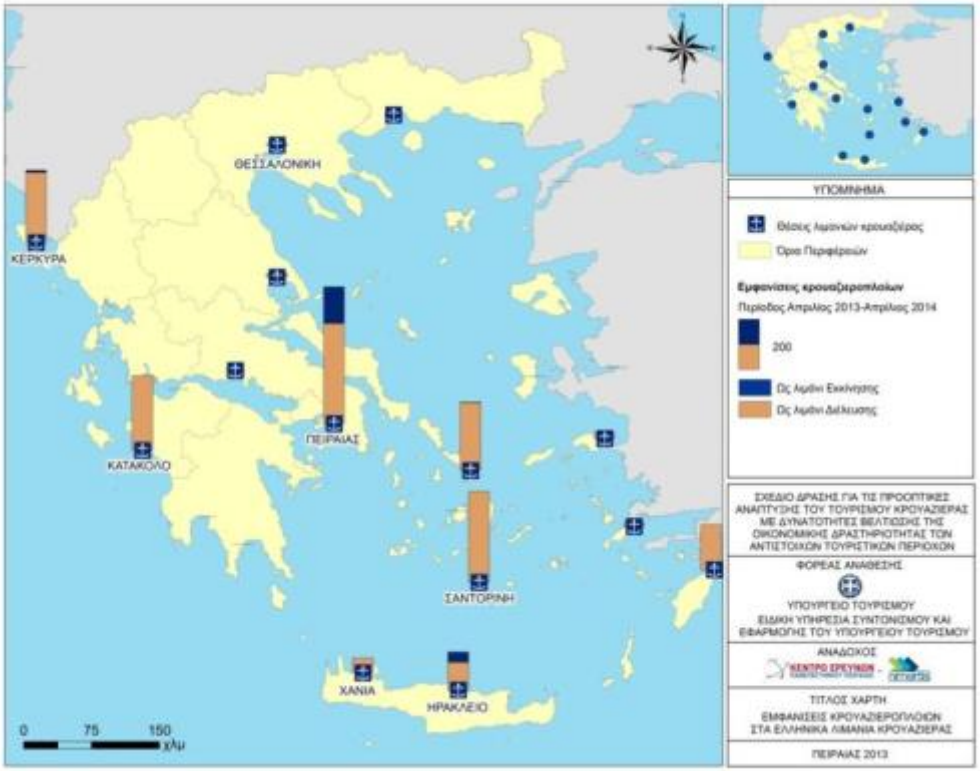
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ (1) ΩΣ ΛΙΜΑΝΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ, (2) ΩΣ HOME PORT																				
		ΛΙΜΑΝΙΑ																				
		ΚΑΒΑΛΑ			ΡΟΔΟΣ			ΒΟΛΟΣ			ΣΑΜΟΣ			ΚΩΣ			ΜΥΚΟΝΟΣ			ΙΤΕΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**24**	**24**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**43**	**43**	**0**	**0**	**0**	**0**
MSC CRUISES	MSC ARMONIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MSC DIVINA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MSC FANTASIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MSC LIRICA	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MSC MAGNIFICA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0
	MSC MUSICA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**3**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**
PRINCESS CRUISES	RUBY PRINCESS	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	14	0	0	0	0
	DAWN PRINCESS	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0
	PACIFIC PRINCESS	0	0	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0
	ROYAL PRINCESS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9	0	0	0	0
	CROWN PRINCESS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**4**	**4**	**0**	**8**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**29**	**29**	**0**	**0**	**0**	**0**
PULLMANTUR	ZENITH	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	21	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**21**	**21**	**0**	**0**	**0**	**0**
ROYAL CARRIBEAN INTERNATIONAL	NAVIGATOR OF THE SEAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ (1) ΩΣ ΛΙΜΑΝΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ, (2) ΩΣ HOME PORT																				
		ΛΙΜΑΝΙΑ																				
		ΚΑΒΑΛΑ			ΡΟΔΟΣ			ΒΟΛΟΣ			ΣΑΜΟΣ			ΚΩΣ			ΜΥΚΟΝΟΣ			ΙΤΕΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)
	SERENADE OF THE SEAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	SPLENDOUR OF THE SEAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	16	0	0	0	0
	LEGEND OF THE SEAS	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**2**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**18**	**18**	**0**	**0**	**0**	**0**
THOMSON	THOMSON MAJESTY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
	THOMSON CELEBRATION	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0
	THOMSON SPIRIT	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**2**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**
WINDSTAR CRUISES	WIND STAR	0	0	0	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	11	0	0	0	0
	WIND SPIRIT	0	0	0	17	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	16	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**28**	**28**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**27**	**27**	**0**	**0**	**0**	**0**
AIDA CRUISES	AIDA DIVA	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	AIDA AURA	0	0	0	9	9	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	AIDA MAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**24**	**24**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
CARNIVAL CRUISES	CARNIVAL LEGEND	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	CARNIVAL SUNSHINE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Κ/Ζ	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ (1) ΩΣ ΛΙΜΑΝΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ, (2) ΩΣ HOME PORT																				
		ΛΙΜΑΝΙΑ																				
		ΚΑΒΑΛΑ			ΡΟΔΟΣ			ΒΟΛΟΣ			ΣΑΜΟΣ			ΚΩΣ			ΜΥΚΟΝΟΣ			ΙΤΕΑ		
		ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	(1)	(2)
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΝ	**0**	**0**	**0**	**150**	**150**	**0**	**15**	**15**	**0**	**21**	**21**	**0**	**14**	**14**	**0**	**226**	**224**	**2**	**0**	**0**	**0**

Πηγή: Ιστοσελίδες εταιριών κρουαζιέρας, Ιδία επεξεργασία

Χάρτης 9 Εμφανίσεις κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας (προγραμματισμός 2013-2014 για 7 επιλεγμένα λιμάνια)

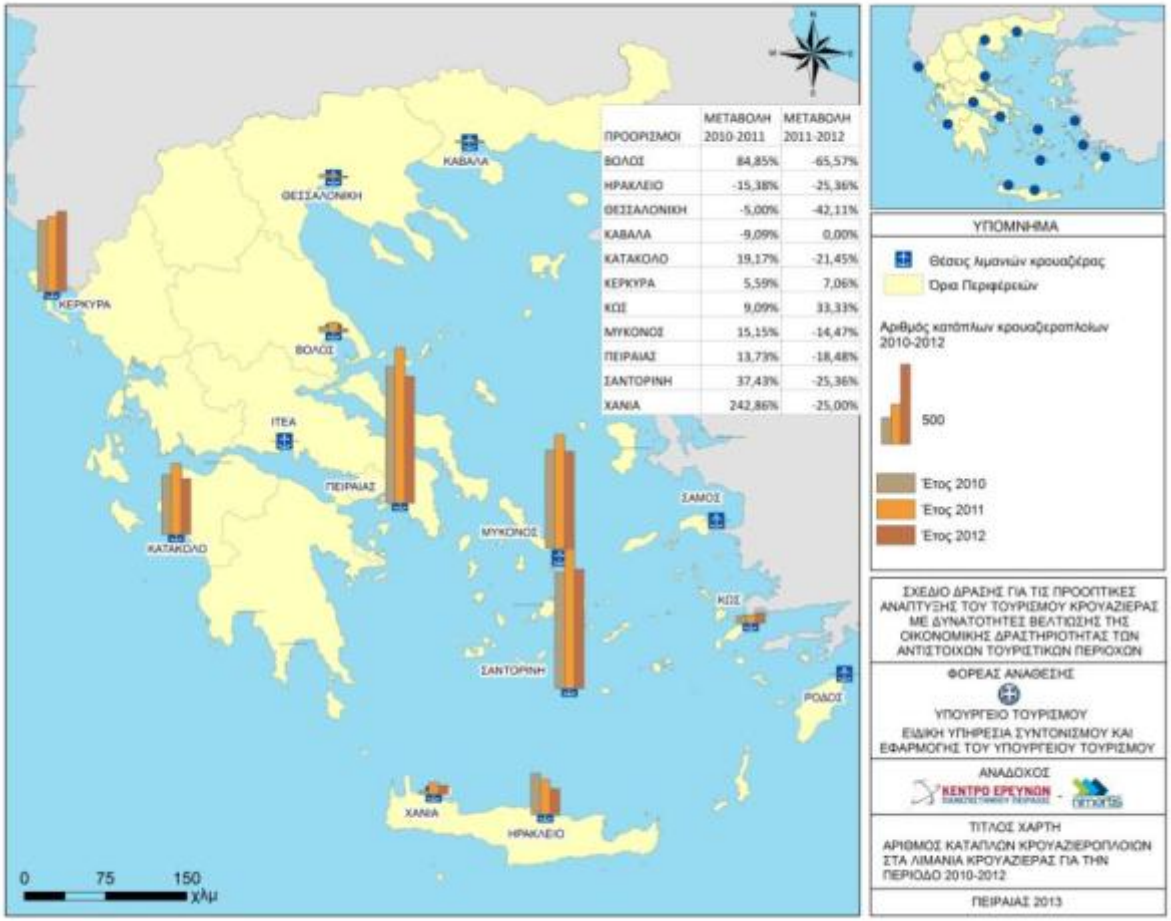


Πίνακας 32 Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων και αριθμός επιβατών

	2010		2011		2012	
ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	**Αριθμός κατάπλων κρουαζ/πλοίων**	**Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας**	**Αριθμός κατάπλων κρουαζ/πλοίων**	**Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας**	**Αριθμός κατάπλων κρουαζ/πλοίων**	**Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	823	1.864.657	936	2.515.191	763	2.066.925
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	700	775.512	962	938.291	718	838.875
ΜΥΚΟΝΟΣ	594	663.371	684	782.365	585	657.511
ΚΕΡΚΥΡΑ	429	569.400	453	594.228	485	624.179
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	360	507.182	429	819.943	337	749.892
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	247	305.000	209	136.501	156	185.683
ΧΑΝΙΑ	21	11.509	72	158.118	54	129.087
ΒΟΛΟΣ	33	21.455	61	72.796	21	11.926
ΚΩΣ	44	26.252	48	23.473	64	41.171
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	20	16.029	19	11.519	11	8.014
ΚΑΒΑΛΑ	11	2.358	10	2.708	10	4.323

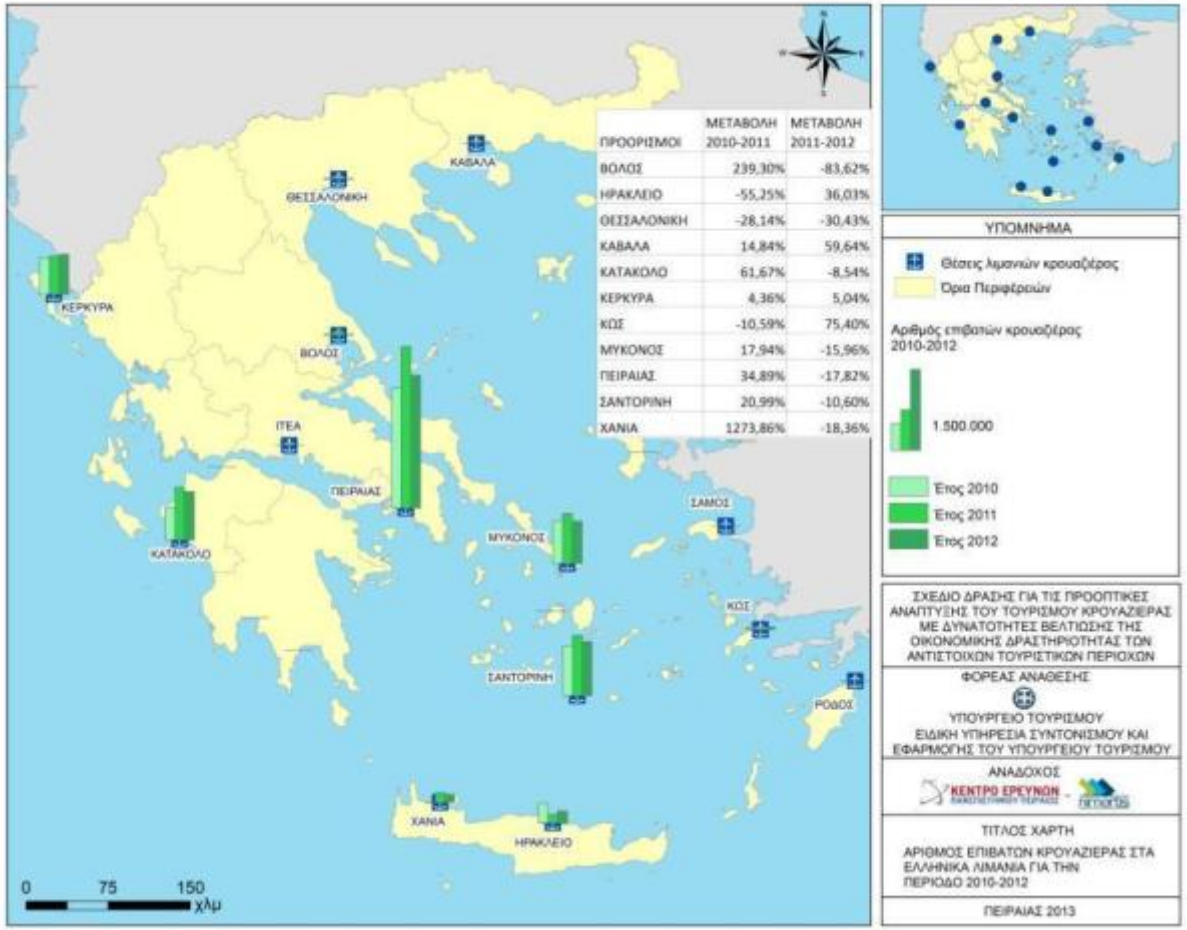
Πηγή: ΕΛΙΜΕ

Χάρτης 10 Αριθμός κατάπλων κρουαζιερόπλοιων στα λιμάνια κρουαζιέρας για την περίοδο 2010-2012



ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 2010-2011	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 2011-2012
ΒΟΛΟΣ	84,85%	-65,57%
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	-15,38%	-25,36%
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	-5,00%	-42,11%
ΚΑΒΑΛΑ	-9,09%	0,00%
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	19,17%	-21,45%
ΚΕΡΚΥΡΑ	5,59%	7,06%
ΚΩΣ	9,09%	33,33%
ΜΥΚΟΝΟΣ	15,15%	-14,47%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	13,73%	-18,48%
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	37,43%	-25,36%
ΧΑΝΙΑ	242,86%	-25,00%

Χάρτης 11 Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια για την περίοδο 2010-2012



ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 2010-2011	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 2011-2012
ΒΟΛΟΣ	239,30%	-83,62%
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	-55,25%	36,03%
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	-28,14%	-30,43%
ΚΑΒΑΛΑ	14,84%	59,64%
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	61,67%	-8,54%
ΚΕΡΚΥΡΑ	4,36%	5,04%
ΚΩΣ	-10,59%	75,40%
ΜΥΚΟΝΟΣ	17,94%	-15,96%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	34,89%	-17,82%
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	20,99%	-10,60%
ΧΑΝΙΑ	1273,86%	-18,36%

Πίνακας 33 Αποστάσεις προορισμών και τουριστικών πόλων από λιμάνια κρουαζιέρας

ΛΙΜΑΝΙΑ	Αποστάσεις προορισμών															
Καβάλα	**Φίλιπποι**	24 λεπτά	**Θεσσαλονίκη**	1 ώρα και 34 λεπτά	**Πέλλα**	1 ώρα και 56 λεπτά										
Θεσσαλονίκη	**Βεργίνα**	55 λεπτά	**Πέλλα**	41 λεπτά	**Φίλιπποι**	1 ώρα και 38 λεπτά	**Δίον Πιερίας**	1 ώρα								
Κέρκυρα	**Παξοί**	-	**Αχίλλειο**	20 λεπτά	**Παλαιοκαστρίτσα**	29 λεπτά										
Ρόδος	**Λίνδος**	45 λεπτά	**Κάμειρος**	41 λεπτά												
Βόλος	**Πήλιο**	19 λεπτά	**Μετέωρα**	1 ώρα και 45 λεπτά												
Σάμος	**Βαθύ**	3 λεπτά	**Πυθαγόρειο**	19 λεπτά	**Ηραίον**	39 λεπτά										
Πειραιάς	**Αθήνα**	19 λεπτά	**Ακρόπολη**	14 λεπτά	**Πλάκα**	18 λεπτά	**Αρχαία Αγορά**	21 λεπτά	**Σούνιο**	1 ώρα και 15 λεπτά	**Ισθμός Κορίνθου**	55 λεπτά	**Αρχαία Κόρινθος**	1 ώρα και 4 λεπτά	**Μυκήνες**	1 ώρα και 30 λεπτά
Κατάκολο	**Πύργος**	17 λεπτά	**Ολυμπία**	36 λεπτά	**Κουρούτας**	27 λεπτά	**Μονή Σκαφιδιάς**	12 λεπτά								
Χανιά	**Φαιστός**	2 ώρες και 14 λεπτά	**Κνωσός**	1 ώρα και 57 λεπτά												
Ηράκλειο	**Φαιστός**	1 ώρα και 12 λεπτά	**Κνωσός**	12 λεπτά	**Μονή Κεράς Καρδιωτίσσης**	48 λεπτά	**Κριτσά Λασιθίου**	1 ώρα και 8 λεπτά	**Αγ. Νικόλαος Λασιθίου**	53 λεπτά						
Θήρα-Σαντορίνη	**Πόλη λιμένα**	15 λεπτά	**Οία**	17 λεπτά	**Ακροτήρι Σαντορίνης**	20 λεπτά	**Πύργος Καλλίστης**	9 λεπτά	**Μεγαλοχώρι**	10 λεπτά	**Περισσά**	17 λεπτά				
Κως	**Τιγκάκι**	17 λεπτά	**Bravo beach**	23 λεπτά												
Μύκονος	**Πλατύς Γυαλός**	10 λεπτά														
Ιτέα	**Δελφοί**	19 λεπτά	**Αράχωβα**	28 λεπτά												

Πηγή: Google maps, Ιδία επεξεργασία

Κεφάλαιο 5. Αξιολόγηση κρίσιμων ζητημάτων για την τοπική ανάπτυξη ανά μελετώμενη περιοχή

Παρακάτω ακολουθούν τα βασικότερα κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης που παρατηρούνται στην ευρύτερη περιοχή των λιμένων κρουαζιέρας και έχουν άμεση σχέση με τις δυνατότητες προώθησης της τουριστικής δραστηριότητας της εκάστοτε τοπικής οικονομίας. Σε γενικές γραμμές ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην εξασφάλιση της καλής εικόνας των περιοχών (μέσω της ποιότητας του περιβάλλοντος, της κυκλοφοριακής οργάνωσης κλπ), η οποία οδηγεί σε μεγαλύτερο βαθμό ελκτικότητας τουριστών. Επίσης, σημαντικό ρόλο παίζει η ανάδειξη του πολιτιστικού αποθέματος της εκάστοτε περιοχής. Ειδικότερα τα κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης των ευρύτερων περιοχών των λιμένων είναι τα εξής:

Α) Λιμάνι Καβάλας

Κρίσιμα ζητήματα	
1	Βελτίωση των συνθηκών ζωής στην Καβάλα (πολεοδομικές ρυθμίσεις, αναπλάσεις, κυκλοφοριακό, συγκοινωνίες) ως προϋπόθεση για την προσέλκυση τουριστικής κίνησης, νέων επιχειρήσεων και την άνοδο του γενικότερου βιοτικού επιπέδου.
2	Διασφάλιση ύπαρξης υποδομών συνδυασμένου κόμβου μεταφορών με το σχεδιασμό και ένταξη σε χρηματοδοτήσεις
3	Επέκταση του ζωτικού χώρου ανάπτυξης της πόλης: Εξασφάλιση γης για αναδιάρθρωση και αποσυμφόρηση λειτουργιών της
4	Διασφάλιση ολοκλήρωσης οδικών αξόνων Εγνατίας οδού και κάθετων συνδέσεων με Βουλγαρία (μέσω Προμαχώνα, Εξοχής, περιοχής Παρανεστίου, Εχίνου)
5	Ανάπτυξη δυνατοτήτων προστασίας του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος
6	Ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων και μουσείων με σκοπό την προσέλκυση τουριστών
7	Εξασφάλιση λειτουργίας των πολιτιστικών δομών
8	Η βελτίωση του επενδυτικού κλίματος μέσα από στοχευμένες δράσεις θα αυξήσει την ελκυστικότητα της τοπικής οικονομίας, θα προσελκύσει ιδιωτικά κεφάλαια και θα

	συνεισφέρει θετικά στα τοπικά εισοδήματα και την ποιότητα ζωής
9	Προώθηση συγκριτικών πλεονεκτημάτων περιοχής
10	Ανάγκη αξιοποίησης των φυσικών πόρων του δήμου για την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας
11	Η πλεονεκτική γεωγραφική θέση και οι οδικοί άξονες κάνουν την περιοχή ιδιαίτερα ελκυστική για τους Βαλκάνιους, οι οποίοι σχετικά εύκολα - παρά το εμπόδιο της βίζας για τους Τούρκους - μπορούν να απολαύσουν τα πάμπολλα θέλγητρά της. Η κατασκευή νέου, σύγχρονου κάθετου άξονα που θα ενώσει τη Βουλγαρία με το λιμάνι της Καβάλας αναμένεται να διευκολύνει αισθητά την πρόσβαση από βορρά

Β) Λιμάνι Θεσσαλονίκης

Κρίσιμα ζητήματα	
1	Η ρύπανση του φυσικού περιβάλλοντος εξαιτίας της αυξημένης πίεσης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στην περιοχή
2	Η μειούμενη υδραυλική ικανότητα της ευρύτερης περιοχής
3	Το χαμηλό επίπεδο καθαριότητας αστικών και περιαστικών κοινόχρηστων χώρων
4	Η συντήρηση, ολοκλήρωση και ο σχεδιασμός νέων υποδομών μεταφορών
5	Η διαχείριση του «Εθνικού Πάρκου Υγροτόπων Αξιού, Γαλλικού, Λουδία, Αλιάκμονα, Αλυκών Κίτρους και Λιμνοθάλασσας Καλοχωρίου»
6	Ο πολεοδομικός σχεδιασμός βασισμένος στις αρχές του Στρατηγικού Σχεδιασμού
7	Η ανάπτυξη του οικοτουρισμού και της περιβαλλοντικής εκπαίδευσης

Γ) Λιμάνι Βόλου

Κρίσιμα ζητήματα	
1	Κυκλοφοριακή συμφόρηση και αυξημένη αέρια ρύπανση κυρίως στο κέντρο της πόλης. Επίσης ρύπανση προκαλείται από τις δεξαμενές καυσίμων στον Παγασητικό
2	Κυκλοφοριακά προβλήματα στο κέντρο της πόλης και χαμηλό ποσοστό πρασίνου ανά κάτοικο στην πόλη
3	Μη ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων

4	Ύπαρξη σημαντικών ρυπογόνων παραγωγικών μονάδων
5	Μη πρόβλεψη για μετακίνηση του σταθμού μεταφόρτωσης χύδην φορτίου (σκράπ) στο λιμένα
6	Ελλείψεις συντήρησης εσωτερικού και περιφερειακού οδικού δικτύου. Καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση της περιφερειακής οδού και των συμπληρωματικών της έργων
7	Διάσπαρτη αστικοποίηση και δόμηση οικιστικών συγκεντρώσεων στην εκτός σχεδίου περιοχή που συντελεί στην άναρχη εικόνα της πόλης οπτικά και λειτουργικά
8	Οι υφιστάμενοι όροι δόμησης της πόλης και των παραδοσιακών οικισμών του Πηλίου επιτρέπουν την αλλοίωση της φυσιογνωμίας τους
9	Ύπαρξη θυλάκων υποβαθμισμένης κατοικίας
10	Ανεπαρκής και ακριβή αστική συγκοινωνία στις απομακρυσμένες από το κέντρο περιοχές

Δ) Λιμάνι Σάμου

	Κρίσιμα ζητήματα
1	Τα τελευταία χρόνια σημειώνεται πτώση του τουριστικού προιόντος λόγω των φυσικών καταστροφών του νησιού, της γενικότερης οικονομικής συγκυρίας, της αύξησης των τιμών των ακτοπλοικών εισητηρίων, την καθιέρωση της Ελλάδας ως ακριβό προορισμό, τις ελλειπείς ακτοπλοικές συνδέσεις του νησιού και τον μη εξυγχρονισμό αρκετών ξενοδοχειακών μονάδων
2	Η ατμοσφαιρική ρύπανση αν και δεν υφίσταται σε μεγάλο βαθμό σημιουργεί ζητήματα τοπικής εμβέλειας.
3	Απουσιάζουν παντελώς προβλήματα ρύπανσης από τοξικά ή άλλα επικύνδινα στερεά απόβλητα από βιομηχανικές δραστηριότητες. Ωστόσο τα αστικά λύμματα καταλήγουν ανεπεξέργαστα στη θάλασσα δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα ρύπανσης

Ε) Λιμάνι Πειραιά

	Κρίσιμα ζητήματα
1	Πολεοδομική ασφυξία

2	Η έντονη βιομηχανοποίηση της περιοχής έχει οδηγήσει σε σημνατική περιβαλλοντική υποβάθμιση
3	Τα τελευταία χρόνια σημειώνεται μια μεταστροφή της δυναμικής της αναπτυξιακής προοπτικής της περιοχής με έμφαση στο παράκτιο της μέτωπο
4	Απαιτείται ανάπλαση και αξιοποίηση της λιμενοβιομηχανικής ζώνης Δραπετσώνας-Κερατσινίου και των βιομηχανικών κελυφών (εγκαταλελειμένοι χώροι εργοστασίων λιπασμάτων) αλλά και μεγάλων εκτάσεων της περιοχής
5	Αξιοποίηση του όρους Αιγάλεω με όρους περιβαλλοντικής προστασίας και ανάδειξης των ιδιαίτερων οικο-πολιτιστικών πλεονεκτήμάτων του
6	Άμεση προώθηση της υπογειοποίησης των γραμμών ηλεκτροδότησης σε συνεργασία με τη ΔΕΗ για την αντιμετώπιση των αρνητικών συνεπειών στην υγεία και την αισθητική
7	Ενίσχυση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της περιοχής (επέκταση μετρό, κατασκευή γραμμής μέσου σταθερής τροχιάς, πύκνωση δρομολογίων κλπ)
8	Αξιοποίηση και προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής
9	Έλλειψη σχεδιασμένων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου

ΣΤ) Λιμάνι Χανίων

	Κρίσιμα ζητήματα
1	Ανάπτυξη προσπαθειών ουσιστικής προστασίας του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας και αισθητική θωράκιση της περιοχής
2	Η διαχείριση των υδατικών πόρων χρήζει βελτιστοποίησης για την κάλυψη των διαρκώς αυξανόμενων αναγκών
3	Έμμεση προστασία των οικονομικών δραστηριοτήτων που απαιτούν καλή ποιότητα περιβάλλοντος (π.χ. τουρισμός)
4	Ικανοποίηση αναγκών κατοίκων και επισκεπτών με την εξασφάλιση ενός ασφαλούς οδικού δικτύου μετακινήσεων και συνθηκών κυκλοφοριακής ομαλότητας
5	Προβολή και ενίσχυση επισκεψιμότητας απομακρυσμένων, πολιτιστικά και περιβαλλοντικά σημαντικών περιοχών
6	Η πληρης και αποτελεσματική οργάνωση της Πολιτικής Προστασίας αποτελεί σημαντικότατο πλεονέκτημα οποιουδήποτε τουριστικού προορισμού, παρέχοντας

	ασφάλεια στους επισκέπτες του
7	Δημιουργία αισθήματος ικανοποίησης/θαυμασμού, ασφάλειας και ποιότητας ζωής στους πολίτες και τους επισκέπτες της περιοχής

Ζ) Λιμάνι Ηρακλείου

Κρίσιμα ζητήματα	
1	Εποχικός τουρισμός, χωρίς άμεση δυνατότητα διεύρυνσης της τουριστικής περιόδου, με χαρακτηριστικά την υπερεκμετάλλευση και την υποβάθμιση των υφιστάμενων πόρων.
2	Αναγκαίος ο σχεδιασμός βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης, με στόχο τη διαφοροποίηση του τουριστικού προιόντος και την αξιοποίηση όλων των διαθέσιμων πόρων
3	Σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού
4	Απαραίτητος ο ορθολογικός καθορισμός των χρήσεων γης και των όρων και περιοιρσμών άσκησης δραστηριότητας με σκοπό την προστασία του φυτικού και ζωικού περιβάλλοντος.
5	Συντήρηση, ανάπτυξη και αξιοποίηση πολιτιστικών μνημείων
6	Αξιοποίηση προνομιακής γεωγραφικής θέσης

Η) Λιμάνι Σαντορίνης

Κρίσιμα ζητήματα	
1	Η βελτίωση, προστασία και ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος με ιδιαίτερη έμφαση στην αποφυγή της ρύπανσης και την καθαριότητα
2	Η βελτίωση των υπηρεσιών Πολιτικής Προστασίας μέσα από την ενίσχυση των υποδομών και την υλοποίηση έργων αποφυγής φυσικών καταστροφών
3	Η Ολοκληρωμένη Παρέμβαση Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων (Εφαρμογή ΠΕΣΔΑ)
4	Η ανάδειξη και ερμηνεία της τοπικής πολιτιστικής κληρονομιάς μπορει να επηρεάσει την τουριστική διαδικασία

5	Η δημιουργία και συντήρηση υποδομών για την εξυπηρέτηση όλων των τομέων της τοπικής οικονομίας με έμφαση σε αυτήν της υποδομής πρόσβασης (λιμενικά έργα)
6	Η δημιουργία και λειτουργία δομών στήριξης όλων των τομέων της τοπικής οικονομίας με έμφαση στον πρωτογενή τομέα και τον τουρισμό.
7	Ο εμπλουτισμός του τουριστικού προϊόντος με έμφαση την επέκταση της τουριστικής περιόδου και τη βελτίωση του τουριστικού προϊόντος
8	Η στοχευμένη προβολή και προώθηση των τουριστικών πλεονεκτημάτων και των τοπικών προϊόντων

Θ) Λιμάνι Κω

	Κρίσιμα ζητήματα
1	Αυξημένο κόστος μετακίνησης
2	Θαλάσσιες μετακινήσεις - Προβλήματα προσέγγισης
3	Μονοσήμαντη ανάπτυξη τουρισμού, εξάρτηση από μαζικό τουρισμό
4	Έλλειψη κατοχύρωσης και προβολής-προώθησης τοπικών προιόντων

Ι) Λιμάνι Ιτέας

	Κρίσιμα ζητήματα
1	Αντιμετώπιση κυκλοφοριακού προβλήματος και βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας
2	Αποκατάσταση και βελτίωση αστικού ιστού
3	Αναζωογόνηση υποβαθμισμένων περιοχών με περιβαλλοντικά προβλήματα
4	Διασφάλιση ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου
5	Βελτίωση διαχείρισης υγρών και στερεών αποβλήτων
6	Υλοποίηση έργων ανάδειξης πολιτιστικών υποδομών και δραστηριοτήτων
7	Ενίσχυση της ανάπτυξης νέων μορφών τουρισμού (αναπλάσεις, δημιουργία πίστας moto-cross)

Βιβλιογραφία και Πηγές έρευνας

Βιβλιογραφία

- Brida, J. G. and Zapata, S. (2010) 'Economic Impacts of Cruise Tourism: The Case of Costa Rica', *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 21:2, 322-338
- CLIA (2011) '2011 CLIA Cruise Market Overview', http://cruising.org/regulatory/clia-statistical-reports, 15/1/2013
- CLIA (2012) '2012 Cruise Industry Update', http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/2012CruiseIndustryUpdateFinal.pdf, 2/2/2013
- Ecorys (2011) 'Blue Growth Scenarios and Drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts' https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/system/files/Subfunction%204.3%20Cruise_Final%20v120813.pdf, 25/1/2013
- European Cruise Council (2008) 'The Cruise Industry: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2008 Edition', www.europeancruisecouncil.com, 20/1/2013
- European Cruise Council (2010) 'The Cruise Industry: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2010 Edition', www.europeancruisecouncil.com, 20/1/2013
- European Cruise Council (2011a) '2010/2011 report', www.europeancruisecouncil.com, 20/1/2013
- European Cruise Council (2011b) 'Statistics and source Markets 2010', www.europeancruisecouncil.com, 21/1/2013
- European Cruise Council (2012a) '2011/2012 report', www.europeancruisecouncil.com, 20/1/2013
- European Cruise Council (2012b) 'The Cruise Industry: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition', www.europeancruisecouncil.com, 20/1/2013

- European Cruise Council (2013) '2012/2013 report', www.europeancruisecouncil.com, 20/1/2013
- GreekCruise (2013) 'About Ports', http://www.greekcruise.gr, 1/3/2013
- Griffin Consulting Group (2012) 'Carnival Corporation Strategy Report', http://phx.corporate-ir.net, 22/2/2013
- Klein, R. (2005) *Cruise Ship Squeeze: The New Pirates of the Seven Seas*, Canada: New Society Publisher
- 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
- Marušić, Z., Sever, I. & Ivandić, N. (2012) 'Mediterranean Cruise Itineraries and the Position of Dubrovnik', in *Cruise Tourism and Society*, eds A. Papathanassis, T. Lukovic & M. Vogel, Springer Berlin: Heidelberg, pp. 3-16.
- MedCruise (2004), *Yearbook 2003/04*, Barcelona: Medcruise
- MedCruise (2010), *Yearbook 2009/10*, Barcelona: Medcruise
- Medcruise (2011) *Medcruise 2011/12 Yearbook*, Colchester: Seatrade Cruise Review
- Medcruise (2012a) *Medcruise 2012/13 Yearbook*, Colchester: Seatrade Cruise Review
- Medcruise (2012b) '*The* **new MedCruise Statistic Report***,* **2nd edition 2011'*,*** www.medcruise.com**, 10/1/2013**
- Passenger Shipping Association (2012) 'The Cruise Review', www.the-psa.co.uk, 15/1/2013
- Rodrigue, J.-P. and Notteboom, T. (2013) 'The geography of cruises: Itineraries, not destinations', *Applied Geography*, 38, pp. 31-42
- **Νιαβής, Σ. (2012)** *Μεθοδολογική προσέγγιση εκτίμησης της αποτελεσματικότητας και αξιολόγησης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων: Η περίπτωση των λιμένων της χωρικής ενότητας της Μεσογείου,*Διδακτορική Διατριβή, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Στατιστικές Πηγές

- Cruise Market Watch (2013) 'Growth of the Cruise Line Industry', http://www.cruisemarketwatch.com/growth , 19/1/2013
- ΕΛΙΜΕ (2013) http://www.elime.gr, 20/4/2013
- ΕΛ. ΣΤΑΤ (2013) http://www.statistics.gr, 25/4/2013

Τα Χαρακτηριστικά των Υποδομών των Λιμένων της Μεσογείου

Λιμάνια	Προβλήτες	Μήκος	Τερματικοί Σταθμοί	Μέγιστο μήκος Πλοίων	Μέγιστο Βύθισμα	Απόσταση από Αεροδρόμιο
Ανατολική Ζώνη						
Alanya	6	966	1	300	15	125
Antalya	3	510	1	340	9,8	30
Bodrum	2	690	1	350	11	35
Alexandria	4	600	1	250	9	5
Heraclion	8	3393,6	1	790	15	1,5
Istanbul	3	1280	1	627	11	10
Katakolo	3	682	0	300	10,5	75
Kavala	2	380	1	220	10	35
Kos	3	340	1	200	10	23
Kusadasi	8	1297	1	413	11	80
Larnaka	2	691	1	250	12	8
Lattakia	1	250	1	200	8	20
Limassol	5	2110	1	480	16	70
Mykonos	4	750	0	330	10,5	5
Patmos	1	208	0	200	7,5	200
Patra	3	781	1	370	9	60
Piraeus	9	2800	2	395	11	45
Port Said	2	275	1	220	9	1
Santorini	4	480	0		50	7
Souda	2	1370	0	300	10	15
Thessaloniki	3	630	1	370	8	16
Volos	1	460	0	445	11	25
Δυτική Ζώνη						
Almeria	6	1410	1	300	10,5	10
Barcelona	4	2350	7	700	12	7
Cagliari	12	5813	1	450	16	7
Cannes	1	170	1	150	15	25
Cartagena	3	1345	0	560	12,5	30
Ceuta	8	3062	1	250	10,5	200
Civitavecchia	27	9000	5	537	18	65
Genoa	12	3000	5	350	10,5	5
Gibraltar	2	827,6	1	350	9,6	1,5
Golfo Aranci	2		1	350		20
Granada	3	1143	0	340	12	75
Ibiza	2	560	1	560	8	40
La Goulette	8	1700	1	330	9	7

La Spezia	1		0	350	10	90
Livorno	8	2100	2	940	27	15
Mahon	1	579	1	240	8	40
Malaga	5	3000	3	350	17	8
Mallorca	8	2420	5	350	12	40
Marseille	7		3	350	14,5	20
Messina	5	1200	1	295	12	150
Monaco	1	352	2	300	8	20
Naples	55	11500	1	388	11,6	10
Nice	5	850	1	200	15	7
Palamos	2	540	1	386	14	43
Palermo	9	2760	1	350	14	25
Olbia	11		1	300	14	5
Porto Ferraio	7	850	0	200	7,5	15
Porto Torres	7		1	300		31
Salerno	1	380	1	350	11,5	65
Savona	1	450	1	350	9	42
Sete	3	565	1	240	11	60
Tarragona	1	900	1	350	20	20
Toulon	4	1025	2	340	9	25
Valencia	16	3263	2	600	16	11
Valletta	7	1831	4	333	13,7	6
Villefranche	0		1		15	14
Ζώνη Αδριατικής						
Bari	3	1000	1	300	12	7
Corfu	5	1250	1	150	11	2,5
Dubrovnik	7	1455	0	350	11	15
Igoumenitsa	1	341	1	225	12,5	80
Koper	1	420,2	0	350	10	55
Korcula	2	270	0	170	6,5	150
Ravenna	2	311	1	311	8,8	75
Rijeka	2	400	1	350	7,5	17
Sibenik	5	500	0	260	9	50
Split	4	995	1	280	7,8	20
Trieste	47	12000	1	389	18	34
Venice	7	3276	8	340	8,7	13
Zadar	2	350	0	250	7	7
Ζώνη Μαύρης Θάλασσας						
Batumi	2	414,2	1	210	12,2	9
Costantza	2	400	1	350	13,5	35
Odessa	5	1370	1	330	11,5	8
Sebastopol	2	335	1	230	8	8,5

Sinop	2	340	1	200	8	7
Sochi	1	205	1	205	8,3	35

Πηγή: Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία