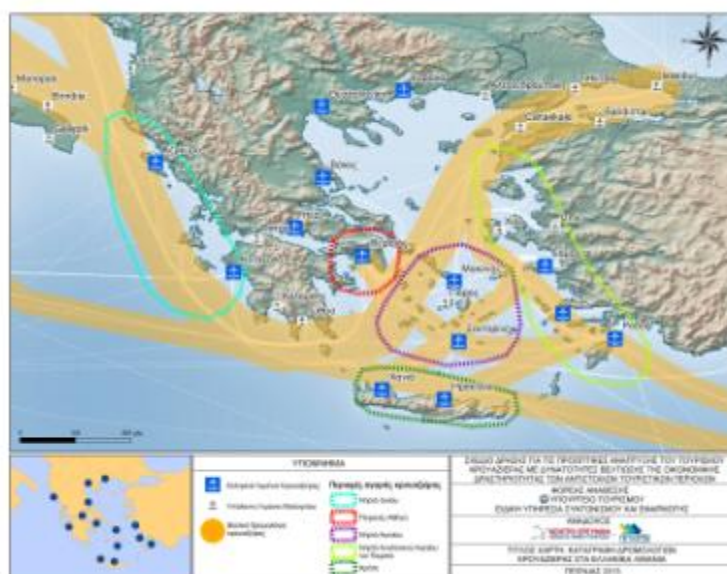


ΕΡΓΟ:
ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ
ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ
ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ ΔΡΑΣΕΩΝ 2 & 3



Εκπονήθηκε από την Ένωση Νομικών Προσώπων:



Για λογαριασμό:



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

ΙΟΥΛΙΟΣ 2013

Πίνακας Περιεχομένων

Εισαγωγή τεύχους Δράσεων 2 και 3	6
Κεφάλαιο 1. Πλαίσιο ανάλυσης υφιστάμενων υποδομών από δευτερογενείς πηγές	8
Κεφάλαιο 2. Αποτύπωση και ανάλυση υφιστάμενων και εγκεκριμένων υποδομών κρουαζιέρας από δευτερογενείς πηγές	11
Κεφάλαιο 3. Ορισμός Μεθοδολογίας & Κριτηρίων Αξιολόγησης των υφιστάμενων υποδομών κρουαζιέρας.....	14
Κεφάλαιο 4. Απογραφική έρευνα πεδίου στις υφιστάμενες υποδομές κρουαζιέρας.....	24
4.1 Καταγραφή και ταξινόμηση του πληθυσμού της έρευνας.....	24
4.2 Πρώτο draft ερωτηματολογίου.....	26
4.3 Δοκιμή του ερωτηματολογίου (Pre – test).....	31
4.4 Οριστική διαμόρφωση του ερωτηματολογίου	31
4.5 Συλλογή ερωτηματολογίων.....	32
4.6 Έλεγχος ερωτηματολογίων.....	35
4.7 Αναλυτικοί πίνακες με τα χαρακτηριστικά των υποδομών ανά περιοχή - λιμένα.....	37
4.7.1 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Βόλου	37
4.7.2 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Κέρκυρας	39
4.7.3 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Μυκόνου	41
4.7.4 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Ρόδου	44
4.7.5 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Σάμου	46
4.7.6 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Ηρακλείου	48
4.7.7 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Θεσσαλονίκης	51
4.7.8 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Καβάλας	53
4.7.9 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Κω	55
4.7.10 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Σαντορίνης.....	57
4.7.11 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Σούδας Χανίων	59

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

4.7.12 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Ιτέας.....	61
4.7.13 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Κατάκολου.....	61
4.7.14 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Πειραιά.....	63
Κεφάλαιο 5. Έκθεση αξιολόγησης των υφιστάμενων υποδομών κρουαζιέρας ανά περιοχή και κατηγορία υποδομής	66
Κεφάλαιο 6. Δημιουργία δυναμικής Ηλεκτρονικής Βάσης Δεδομένων των υφιστάμενων υποδομών κρουαζιέρας στην Ελλάδα	69
6.1 Επιλογή και προετοιμασία των στοιχείων που θα περιλαμβάνονται στη Βάση Δεδομένων	69
6.2 Σχεδιασμός Βάσης Δεδομένων	71
6.3 Πιλοτική εφαρμογή της Βάσης Δεδομένων	72
6.4 Καταχώρηση των δεδομένων στη Βάση – Τελική εφαρμογή	72
Κεφάλαιο 7. Αξιολόγηση του υφιστάμενου Χωροταξικού Πλαισίου ως προς την αποτελεσματικότητά του για την ανάπτυξη των υποδομών κρουαζιέρας	73
7.1 Αξιολόγηση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την κρουαζιέρα (ΦΕΚ 128 Α/03.07.2008)	73
7.2 Αξιολόγηση του θεσμοθετημένου Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΦΕΚ 1138 Β/11.06.2009)	80
7.3 Ex ante αξιολόγηση του υπο διαβούλευση νέου Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό	81
Κεφάλαιο 8. Τεκμηρίωση σκοπιμότητας για την υιοθέτηση Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον τουρισμό κρουαζιέρας.....	83
Κεφάλαιο 9. Πλαίσιο αξιολόγησης ανταγωνιστικότητας λιμένων κρουαζιέρας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο	86
Κεφάλαιο 10. Εφαρμογή SWOT-Analysis επιλεγμένων λιμένων κρουαζιέρας	92
10.1 Συγκριτική αξιολόγηση λιμένων με βάση την ανταγωνιστικότητα τους σε εθνικό και διεθνές επίπεδο	92

10.2 Ανάλυση SWOT: Αξιολόγηση Δυνατών – Αδύναμων σημείων & Ευκαιριών – Απειλών για τα 14 λιμάνια κρουαζιέρας	96
10.2.1 Ανάλυση SWOT Λιμένα Πειραιά	96
10.2.2 Ανάλυση SWOT Λιμένα Μυκόνου	97
10.2.3 Ανάλυση SWOT Λιμένα Ρόδου	98
10.2.4 Ανάλυση SWOT Λιμένα Ηρακλείου	99
10.2.5 Ανάλυση SWOT Λιμένα Κέρκυρας	100
10.2.6 Ανάλυση SWOT Λιμένα Χανίων	101
10.2.7 Ανάλυση SWOT Λιμένα Κατάκολου	102
10.2.8 Ανάλυση SWOT Λιμένα Κω	103
10.2.9 Ανάλυση SWOT Λιμένα Βόλου	104
10.2.10 Ανάλυση SWOT Λιμένα Σαντορίνης	105
10.2.11 Ανάλυση SWOT Λιμένα Σάμου	106
10.2.12 Ανάλυση SWOT Λιμένα Θεσσαλονίκης	107
10.2.13 Ανάλυση SWOT Λιμένα Καβάλας	108
10.2.14 Ανάλυση SWOT Λιμένα Ιτέας	109
10.3 Μήτρες αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών λιμένων κρουαζιέρας	110
10.3.1 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Πειραιά	110
10.3.2 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Μυκόνου	112
10.3.3 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Ρόδου	113
10.3.4 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Ηρακλείου	114
10.3.5 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Κέρκυρας	115
10.3.6 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Χανίων	116
10.3.7 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Κατάκολου	117
10.3.8 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Κω	118
10.3.9 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Βόλου	119
10.3.10 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Σαντορίνης	120
10.3.11 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Σάμου	121
10.3.12 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Θεσσαλονίκης ...	122
10.3.13 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Καβάλας	124
10.3.14 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Ιτέας	125

Κεφάλαιο 11. Εφαρμογή Μεθοδολογίας Ανάλυσης χάσματος & Ανάλυσης Επιπτώσεων

.....	127
11.1 Κρίσιμα ζητήματα, στρατηγικοί στόχοι και δράσεις ανάπτυξης των επί μέρους λιμένων κρουαζιέρας	127
11.1.1 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Πειραιά	127
11.1.2 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Μυκόνου	129
11.1.3 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Ρόδου	130
11.1.4 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Ηρακλείου	131
11.1.5 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Κέρκυρας	132
11.1.6 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα λιμένα Χανίων	133
11.1.7 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Κατάκολου	135
11.1.8 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Κω	136
11.1.9 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Βόλου	137
11.1.10 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Σαντορίνης	138
11.1.11 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Σάμου	139
11.1.12 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Θεσσαλονίκης	141
11.1.13 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Καβάλας	143
11.1.14 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Ιτέας	144
11.2 Επιχειρησιακοί στόχοι, πολιτικές και δράσεις ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας σε εθνικό επίπεδο	146
11.2.1 Εισαγωγή	146
11.2.2 Εθνική στρατηγική ανάπτυξης του κλάδου της κρουαζιέρας	147
11.2.2.1 Τάσεις της αγοράς κρουαζιέρας	147
11.2.2.2 Αδυναμίες και προβλήματα της ανάπτυξης της κρουαζιέρας στην Ελλάδα	149
11.2.2.3 Στρατηγικοί και ειδικοί στόχοι ανάπτυξης της κρουαζιέρας	151
11.2.2.4 Επιχειρησιακοί στόχοι λιμένων κρουαζιέρας σε ορίζοντα 5ετίας	154
11.2.2.5 Μέτρα και παρεμβάσεις για την υλοποίηση της στρατηγικής	155
11.2.3 Έργα προτεραιότητας και αναγκαίες παρεμβάσεις ανά λιμένα κρουαζιέρας ..	158

Εισαγωγή τεύχους Δράσεων 2 και 3

Το παρόν τεύχος αποτελεί το δεύτερο παραδοτέο του έργου «**ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ**» το οποίο έχει ανατεθεί έπειτα από διαγωνιστική διαδικασία στην Ένωση Προσώπων «**ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΩΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ – ΝΙΜΕΡΤΙΣ ΕΠΕ**», δια της Ειδικής Υπηρεσίας Συντονισμού και Διαχείρισης του Υπουργείου Τουρισμού.

Με βάση το χρονοδιάγραμμα και τη Σύμβαση του έργου, κατά τη φάση αυτή περιλαμβάνονται δύο Δράσεις που αντιστοιχούν στην 2^η και 3^η Δράση και συγκεκριμένα:

- Η **δεύτερη δράση** αφορά στην απογραφή και την αξιολόγηση των υφιστάμενων υποδομών κρουαζιέρας στην Ελλάδα, καταγράφοντας ελλείψεις και αδυναμίες κατά περιοχή και λιμένα βάσει διεθνών πρακτικών και προτύπων. Πιο αναλυτικά, το πλαίσιο της δεύτερης δράσης, ο Ανάδοχος έχει αναλάβει:
 - Να καταγράψει τις υφιστάμενες υποδομές κρουαζιέρας στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας και να επισημάνει τυχόν διαπιστωμένες ελλείψεις ανά περιοχή – λιμένα βάσει διεθνών προτύπων και κριτηρίων. Η καταγραφή – απογραφή θα αφορά τόσο λιμενικές, όσο και χερσαίες εγκαταστάσεις, αλλά και εγκεκριμένα σχέδια για την κατασκευή νέων.
 - Να αναπτύξει μία δυναμική Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων η οποία θα περιλαμβάνει τα στοιχεία με τις υφιστάμενες υποδομές κρουαζιέρας στη χώρα.
 - Να εξετάσει και να προτείνει, εφόσον αυτό προκύψει από την ανάλυση, την αναγκαιότητα ύπαρξης Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον τουρισμό κρουαζιέρας.
- Η **τρίτη δράση** αφορά στη συγκριτική αξιολόγηση των χαρακτηριστικών του τουρισμού κρουαζιέρας αφενός ως προς τα δρομολόγια και αφετέρου ως προς τις επιλογές των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας που λειτουργούν ήδη ως λιμένες προσέγγισης. Πιο αναλυτικά, στο πλαίσιο της τρίτης δράσης, ο Ανάδοχος έχει αναλάβει να αξιολογήσει συγκριτικά τα χαρακτηριστικά του τουρισμού κρουαζιέρας ως προς δρομολόγια αλλά και ως προς επιλογές ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας κάνοντας χρήση της μεθόδου «Ανάλυσης Δυνατών – Αδύνατων Σημείων / Κινδύνων – Ευκαιριών» (SWOT analysis).

ΔΡΑΣΗ 2

Στόχος Δράσης:

Απογραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα για τις υποδομές κρουαζιέρας / Δημιουργία Δυναμικής Βάσης Δεδομένων

Κεφάλαιο 1. Πλαίσιο ανάλυσης υφιστάμενων υποδομών από δευτερογενείς πηγές

Η αναζήτηση πληροφοριών και στατιστικών στοιχείων για τις υφιστάμενες υποδομές κρουαζιέρας συμπεριέλαβε τις πηγές που αναφέρονται στο σχέδιο της δράσης της Τεχνικής προσφοράς καθώς και μια πλειάδα άλλων πηγών. Από τη σχετική έρευνα προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα:

Πρώτον, η συντριπτική πλειοψηφία των πηγών δεν διαθέτει στοιχεία για τις υφιστάμενες υποδομές κρουαζιέρας, ούτε σε επίπεδο γενικής αναφοράς.

Δεύτερον, σε ένα περιορισμένο αριθμό ερευνών-μελετών γίνεται γενική αναφορά στην κατάσταση των υφιστάμενων υποδομών κρουαζιέρας, όπου διαπιστώνεται η ανάγκη για συνεχή βελτίωση και αναβάθμισης των υποδομών μέσω νέων επενδύσεων σε όλα τα λιμάνια κρουαζιέρας της χώρας. Στις εν λόγω μελέτες-έρευνες συμπεριλαμβάνονται:

- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018, Πειραιάς 2012
- BACKGROUND PAPER TO THE HELLENIC REPUBLIC NATIONAL PORT POLICY PAPER - Final Report, HRDAF – Σεπτέμβριος 2012.
- Corres A. and Y. Papachristou (2013), Competitive and complementary Cruise Ports: The Case of the Eastern Mediterranean, www.academia.edu
- Policy Research Corporation “Benchmark of Mediterranean Cruise Ports” November 2012
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Εθνική Εμπορική Πολιτική, Πειραιάς 2006
- Παρδάλη Αγ., Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων , Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2007
- Χλωμούδης Κωνσταντίνος, Λιμενικός σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική
- Βιομηχανία, εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Αθήνα 2005
- Bampakou, A, Koutoulas, D., Benchmarking the Destination Marketing Effort for Attracting Cruises, Presented at the: International Conference on Tourism Development and Management (ICTDM 2009), Tourism in a Changing World: Prospects and Challenges, September 11-14, 2009. Kos Island, Greece
- Χλωμούδης, Κ., Τάσεις και Εξελίξεις στη Λιμενική Βιομηχανία, Παπαζήσης, Αθήνα 2012
- Corres A. J. & Papachristou Y., The Cruise Industry in Greece: A survey and assessment of the current status quo, Paper presented at the Proceedings of the 4th International Symposium on “Ship, Operations, Management and Economics”(SOME 2012), Athens, November 8 & 9, 2012

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- Γκάζικας, Β. (2011) «Ανάπτυξη αμιγώς ελληνικής κρουαζιέρας-Υποδομές». Επιστημονική διημερίδα για την υποδοχή και εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων σε υφιστάμενους λιμένες: Έργα, Υπηρεσίες, Οργάνωση, 15-17 Απριλίου 2011, Μυτιλήνη
- Ραλλιάς, Εμμ. (2011) «Οι Προκλήσεις και Προοπτικές Ανάπτυξης της Κρουαζιέρας στην Ελλάδα». Διπλωματική εργασία. Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Σκάγιαννης, Π. (2011) «Οι προκλήσεις της χωρικής ανάπτυξης των πόλων της κρουαζιέρας στην Ελλάδα». Επιστημονική Διημερίδα Υποδοχή και Εξυπηρέτηση Κρουαζιερόπλοιων σε Υφιστάμενους Λιμένες. Συνδιοργάνωση: Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ, Λιμενικό Ταμείο Λέσβου, ΤΕΕ ΒΑ Αιγαίου. Μυτιλήνη, 15 και 16 Απριλίου
- Σκάγιαννης, Π. και Ε. Ραλλιάς, Οι προοπτικές και προκλήσεις της Κρουαζιέρας για τον τοπικό χώρο στην Ελλάδα, 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ, Βόλος 27-30 Σεπτ. 2012

Τρίτον, μόνον ένας πολύ περιορισμένος αριθμός πηγών περιλαμβάνει αναλυτικά στοιχεία για τις υποδομές κρουαζιέρας. Οι εν λόγω πηγές, οι οποίες δίνουν και μια σαφέστερη εικόνα για την υφιστάμενη κατάσταση στη χώρα μας και οι οποίες προσφέρουν εισροές για την αναλυτική καταγραφή και αξιολόγηση των υποδομών αυτών στις επόμενες ενότητες είναι:

- ΕΛΙΜΕ, Οι σημαντικότεροι Λιμένες Κρουαζιέρας στην Ελλάδα, Πειραιάς 2012
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Βελτίωση Υποδομών στους Ιμένες, Προσάρτημα στην Εθνική Στρατηγική Λιμένων, 2013-2018, Πειραιάς 2012
- Ένωση Λιμένων Ελλάδος: <http://www.elime.gr/>
- Cluster Ελληνικής Κρουαζιέρας: <http://www.greekcruise.gr/>
- www.medcruise.com
- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς: <http://www.olp.gr/el>
- Λιμενικό Ταμείο Χανίων: <http://www.ltnx.gr/>
- Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου: <http://www.porthraklion.gr/olh/frontend/index.jsp>
- Οργανισμός Λιμένα Καβάλας: <http://www.portkavala.gr/>
- Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου: <http://www.mykonosports.gr/>
- Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης: <http://www.thpa.gr/index.php?lang=gr>
- Οργανισμός Λιμένος Βόλου: <http://www.port-volos.gr/cgi-bin/pages/index.pl?arlang=Greek>
- Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας: <http://www.corfuport.gr/>

- Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας: <http://www.litathiras.gr/>
- Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου (Κατάκολο): <http://www.marina-katakolu.gr/>
- Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νότιας
Δωδ/σου: www.rhodes.gr/el/odimos/organismoiepixeiriseis/mesummetoxidimou/dimotikolimenikotameio/
- Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου: <http://www.mykonosports.gr/>
- Δήμος Σάμου:
http://www.vathi.org/index.php?option=com_content&task=view&id=95&Itemid=42
- Δήμος Δελφών, Α' Στάδιο Μελέτης: Αναθεώρηση ΓΠΣ Ιτέας και Κίρρας Δήμου Ιτέας

Κεφάλαιο 2. Αποτύπωση και ανάλυση υφιστάμενων και εγκεκριμένων υποδομών κρουαζιέρας από δευτερογενείς πηγές

Η επεξεργασία και ανάλυση της διαθέσιμης βιβλιογραφίας και όλων των λοιπών διαθέσιμων πηγών δεν ήταν επαρκής για τη δημιουργία αναλυτικών καταλόγων με τις υφιστάμενες και τις εγκεκριμένες νέες υποδομές κρουαζιέρας. Αυτό οφείλεται στα εξής:

- Πρώτον, εκτός από τον ΕΛΙΜΕ και τις ιστοσελίδες των λιμένων αναφοράς καμία άλλη δημοσίευση ή πηγή δεν παρέχει αναλυτικές πληροφορίες για τις υποδομές κρουαζιέρας στην Ελλάδα, ούτε συνολικά, ούτε ανά λιμένα.
- Δεύτερον, η εξαιρετική πρωτογενής έρευνα του ΕΛΙΜΕ περιέχει χρήσιμη πληροφόρηση, πλην όμως δεν παρέχει το συνολικό εύρος της απαιτούμενης πληροφόρησης, δεν καλύπτει όλους τους λιμένες της παρούσας μελέτης και λόγω των ταχύτατων εξελίξεων χρήζει επικαιροποίησης.
- Τρίτον, οι ιστοσελίδες και τα σχετικά δημοσιεύματα των επί μέρους λιμένων δεν διαθέτουν το σύνολο της απαιτούμενης πληροφόρησης. Δεν παρουσιάζουν ομοιομορφία, ορισμένα έχουν πολύ παλιές καταχωρήσεις, ενώ άλλα (π.χ. Σάμου, Ιτέα) δεν διαθέτουν καμία ειδική ιστοσελίδα ή άλλη προσβάσιμη πληροφόρηση.
- Τέταρτον, τα στοιχεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για τις μελλοντικές λιμενικές υποδομές είναι γενικά, δηλαδή αφορούν σε όλες τις υποδομές και όχι στις υποδομές κρουαζιέρας, οι οποίες έως ένα βαθμό δεν συμπεριλαμβάνονται στο σχετικό παράρτημα.

Με βάση τα παραπάνω, η ομάδα έργου θεώρησε αναγκαίο να συλλέξει πρωτογενώς τα απαραίτητα αναλυτικά στοιχεία μέσω της συμπλήρωσης ειδικού ερωτηματολογίου ή/και μέσω ερευνών πεδίου. Η μέθοδος αυτή έδωσε πολύ ικανοποιητικά αποτελέσματα. Αυτό γίνεται εμφανές από την παράθεση του παρακάτω Πίνακα, ως παράδειγμα και αφορά στον λιμένα κρουαζιέρας του Ηρακλείου, για τον οποίο τονίζεται ότι υπάρχει πληθώρα δημοσιευμένων στοιχείων, σε αντίθεση με τους περισσότερους άλλους λιμένες. Τα στοιχεία της πρώτης στήλης του Πίνακα προέκυψαν από ενδελεχή έρευνα και ανάλυση των διαθέσιμων πηγών, που αναφέρονται στην προηγούμενη ενότητα. Τα στοιχεία των υπόλοιπων στηλών (με κόκκινο χρώμα) προέκυψαν από πρωτογενή έρευνα (διαβούλευση και έρευνα πεδίου) και είναι τα πλέον πρόσφατα (Ιούλιος 2013).

Συμπερασματικά, η έρευνα βάσει των διαθέσιμων πηγών δεν ήταν ικανή να οδηγήσει σε αναλυτικούς καταλόγους με τις υφιστάμενες υποδομές κρουαζιέρας (λιμενικές και χερσαίες). Οι κατάλογοι που δημιουργήθηκαν στο πλαίσιο του παρόντος πακέτου εργασίας ήσαν είτε ελλιπματικού (για τους περισσότερους λιμένες), είτε καινοί στοιχείων (π.χ. για Ιτέα και Σάμο). Για το λόγο αυτό η Ομάδα έργου προχώρησε σε πρωτογενή έρευνα, προκειμένου να καταγράψει και να παρουσιάσει τους εν λόγω αναλυτικούς Πίνακες. Πράγματι, μετά την πρωτογενή έρευνα αυτό κατέστη εφικτό. Η παρουσίαση των

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

αναλυτικών στοιχείων πραγματοποιείται στο τελευταίο τμήμα του Πακέτου Εργασίας 11, που αφορά στην Απογραφική έρευνα πεδίου στις υφιστάμενες υποδομές κρουαζιέρας.

ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ		
Κατηγορίες υποδομών	Υφιστάμενες υποδομές και λοιπά στοιχεία από δευτερογενή έρευνα (διαθέσιμων πηγών)	Υφιστάμενες υποδομές και λοιπά στοιχεία από πρωτογενή έρευνα (απογραφική έρευνα πεδίου Πακέτου εργασίας 11)	Σχεδιαζόμενες Μελλοντικές επενδύσεις για υποδομές κρουαζιέρας (όλες οι πληροφορίες προέκυψαν από την απογραφική έρευνα πεδίου Πακέτου εργασίας 11)
1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	4	2 (II, IV)	2 (III, νέο δυτικό κρηπίδωμα & προσήνεμος μόλος)
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια	-	841,50m (151,00m+200,7m +200,00m+289,8m)	1.113,70m
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια	-	5-6	4
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες	7	5	3
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα			
Βάθος	9-12,4 μ	9,5-14,00	
Υπηρεσίες πλοήγησης	Ναι		
Ώρες λειτουργίας	24		
Ημέρες λειτουργίας		365	
2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΡΟΥΑΖΕΡΟΠΛΟΙΑ			
Δυνατότητα επισκευής		ΝΑΙ (μικροεπισκευές)	
Διαχείριση απορριμμάτων	Ναι		
Διαχείριση υγρών αποβλήτων	Ναι		
Υπηρεσίες ρυμουλκών	Ναι		
Παροχή φρέσκου νερού	Ναι		
Παροχή καυσίμων		Όχι	
Ειδικό χώρο για εξυπηρέτηση προσωπικού κρουαζιερόπλοιων		Όχι	Ναι
3. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ			
Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη	Ναι		
Γραφείο (Τουριστικής) Αστυνομίας		Όχι	
Τελωνιακός έλεγχος		Ναι	
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας	Ναι		
Υπηρεσίες Check in	Ναι		
Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με Συνθήκη Schengen	Ναι		
4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ			
4.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ			
Τερματικός σταθμός	Ένας, 2.592 τ.μ.		Ναι
Σημεία πληροφόρησης	Ναι		
Μηχανήματα μεταφοράς	Ναι		Ναι

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

αποσκευών			
Παροχή Α' βοηθειών	Ναι		
Ταχυδρομείο		Όχι	Ναι
Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.	Ναι		
Ύπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	Ναι		
4.2 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ (σε περίπτωση ύπαρξης)			
Αυτόματοι πωλητές		Όχι	
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου		Ναι	
Θυρίδες αποσκευών		Ναι	
Ανταλλακτήριο συναλλάγματος		Όχι	Ναι
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζα, ΑΤΜ)		Ναι	
Υπηρεσίες Internet	Ναι		
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένα		Ναι	
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.		Ναι (αυτοκίνητα) Όχι (ποδήλατα)	
Καταστήματα αφορολόγητων ειδών		Όχι	
Χώροι υγιεινής		Ναι	
Δημόσια τηλέφωνα		Ναι	
5. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ			
Μεταφορά επιβατών εντός του λιμένα		Ναι	
Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού		Ναι	
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων		Ναι	
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων	600 μ.		
Απόσταση από σταθμό ταξί	20 μ.		
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	1,5 χλμ.		
Απόσταση από σιδηροδρομικό δίκτυο	-		
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού	1,2 χλμ.		
Ελικοδρόμιο		Όχι	
Απόσταση από κύριο τουριστικό προορισμό στη ξηρά		6 χλμ.	

Κεφάλαιο 3. Ορισμός Μεθοδολογίας & Κριτηρίων Αξιολόγησης των υφιστάμενων υποδομών κρουαζιέρας

Πριν την παρουσίαση της μεθοδολογίας και των κριτηρίων αξιολόγησης των υποδομών κρουαζιέρας κρίνεται σκόπιμη και υποχρεωτική, σύμφωνα με το Πακέτο 10, η διερεύνηση των υποχρεώσεων, προδιαγραφών και προτύπων που ισχύουν για τους λιμένες. Από την έρευνα όλων των θεσμικών κειμένων, οδηγιών δράσης και διεθνών προτύπων (π.χ. της ΕΕ, ΙΜτου ΙΜΟ, της MedCruise, της European Sea Port Organization – ESP, του Ελληνικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου κ.α.) προκύπτει ότι δεν υπάρχουν ολοκληρωμένα δεσμευτικά πρότυπα και διατάξεις για τις υποδομές κρουαζιέρας, πλην των γενικών διατάξεων που ισχύουν για τα λιμάνια και συνεπώς και για τα λιμάνια κρουαζιέρας. Υπάρχουν όμως σαφείς δεσμεύσεις και οδηγίες για επί μέρους θέματα, όπως:

Ασφάλεια λιμένων

Η Ελλάδα έχει υιοθετήσει πλήρως τους διεθνείς κανονισμούς για την ενίσχυση των μέτρων για την ασφάλεια πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων εναντίον απειλών διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών. Συγκεκριμένα έχουν υιοθετηθεί και εφαρμόζονται:

Α) Ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (Κώδικας ISPS) με πεδίο εφαρμογής: (α) επιβατηγά πλοία διεθνών πλόων περιλαμβανομένων και ταχύπλοων σκαφών, (β) φορτηγά πλοία διεθνών πλόων περιλαμβανομένων και ταχύπλοων σκαφών 500 ΚΟΧ και άνω, (γ) κινητές μονάδες γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης, και (δ) λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τα παραπάνω πλοία. Ο νέος Κώδικας ISPS (που υιοθετήθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2002) ήταν προϊόν πολιτικής συναίνεσης των κρατών μελών που συμμετέχουν στις εργασίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και συμπεριλήφθηκε στις τροποποιήσεις του Κεφαλαίου XI της SOLAS ώστε να καταστεί υποχρεωτικός. Έτσι, αποτελεί πλέον ένα δεσμευτικό πλαίσιο για την αναγνώριση και διαχείρισης απειλών κατά της ασφάλειας πλοίων και λιμανιών με στόχο τον περιορισμό του κινδύνου και των πιθανών επιπτώσεων.

Από πλευράς λιμενικών εγκαταστάσεων οι βασικές υποχρεώσεις των φορέων διαχείρισής τους είναι οι εξής:

- Η διενέργεια Αξιολόγησης Ασφάλειας της εγκατάστασης (ΑΑΛΕ) σύμφωνα με τους όρους που θέτει ο Κώδικας ISPS, με αντικειμενικό στόχο τον προσδιορισμό των

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

πιθανών απειλών και των ευαίσθητων σημείων στα οποία ο λιμένας είναι ευάλωτος αλλά και την ανεύρεση τρόπων και μεθόδων εξάλειψης αυτών των αδυναμιών.

- Η κατάρτιση Σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, με βάση την Αξιολόγηση Ασφαλείας το οποίο καλύπτει αποτελεσματικά τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα (ship – port interface), προβλέποντας τρία επίπεδα ασφαλείας.
- Η εφαρμογή μέτρων αποφυγής μη εξουσιοδοτημένης μεταφοράς επικίνδυνων ουσιών, όπλων και συσκευών που προορίζονται για χρήση ενάντια σε ανθρώπους, πλοία και εγκαταστάσεις.
- Η εφαρμογή διαδικασιών ανταπόκρισης στις απειλές ασφαλείας, εκκένωσης σε περίπτωση απειλών ή παραβιάσεων της ασφαλείας.
- Διαδικασίες εκτέλεσης ενεργειών σε περίπτωση που ενεργοποιείται το σύστημα αναγγελίας ασφαλείας ενός πλοίου που βρίσκεται εντός της λιμενικής εγκατάστασης.
- Ο διορισμός του Υπεύθυνου Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης.
- Κ.α.

Β) Ο Κανονισμός (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου με πεδίο εφαρμογής ευρύτερο εκείνου του Κώδικα ISPS αφού περιλαμβάνει και τα επιβατηγά πλοία κατηγορίας Α, και, επί πλέον, απαιτεί την θέσπιση εθνικού προγράμματος για την εφαρμογή του.

Γ) Η Οδηγία 2005/65/ΕΚ με την οποία η ΕΕ θεσπίζει μέτρα ασφαλείας σε όλους τους λιμένες κρατών – μελών οι οποίοι περιλαμβάνουν μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις που είναι υπόχρεες για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 725/2004.

Η χώρα μας απεφάσισε έγκαιρα την ενσωμάτωση των κανονισμών στο εθνικό δίκαιο (Ν. 3622/2007 για Ενίσχυση της ασφαλείας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις) και ανέλαβε πρωτοβουλίες για την εφαρμογή τους. Η εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας σε πολλούς ελληνικούς λιμένες είναι εξαιρετικά σύνθετη υπόθεση κυρίως λόγω των ιδιαίτερων χωροταξικών χαρακτηριστικών των μικρότερων λιμένων (π.χ. η χερσαία ζώνη στην οποία πρέπει να εφαρμοστούν τα μέτρα ασφαλείας είναι σε άμεση γειτνίαση με τον αστικό ιστό που περιβάλλει τον λιμένα).

Προστασία του Περιβάλλοντος

Οι λιμένες υποχρεούνται να εφαρμόζουν τους διεθνείς κανονισμούς για την Προστασία του Περιβάλλοντος και να διαθέτουν τις αναγκαίες εγκαταστάσεις π.χ. υποδοχής λυμάτων πλοίων και κατάλοιπων φορτίων σύμφωνα με την Οδηγία 2000/59/Ε.Κ. Επιπλέον, εξετάζεται ο αντίκτυπος στην κλιματική αλλαγή και τις επιπτώσεις ενδεχόμενων φυσικών και ανθρωπογενών καταστροφών στις υποδομές, ενώ είναι σημαντικό για την αποφυγή πιθανών επιπτώσεων στο κόστος και τον χρόνο υλοποίησης, τόσο σε στρατηγικό όσο και λεπτομερή σχεδιασμό των έργων λιμένων να ενσωματώνονται πλήρως οι απαιτήσεις Natura 2000. Επιπροσθέτως, για τους λιμένες ιδιαίτερη σημασία έχουν οι διατάξεις για την πρόληψη περιβαλλοντικών κινδύνων, για την αποφυγή θορύβου, ατμοσφαιρικής ρύπανσης και προστασίας των υδάτων.

Ειδικότερα, η Ευρωπαϊκή νομοθεσία και πολιτική που έχει εφαρμογή και στα λιμάνια, μεταξύ άλλων είναι:

- Οδηγία 79/409/ΕΟΚ από το 1979 και η οδηγία 92/43/ΕΟΚ για τις ειδικές περιοχές προστασίας (περιοχές NATURA 2000).
- Κανονισμός 2099/2002 EC (COSS), Οδηγία 2005/35/EC για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.
- Οδηγία 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου.
- Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2000 για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων.
- Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου.
- Οδηγία 2004/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη όσον αφορά την πρόληψη και την αποκατάσταση περιβαλλοντικής ζημίας.
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 2006, για τις μεταφορές αποβλήτων.

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- Οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008 , για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ.
- Οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική).
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, της Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή Περιφερειών «ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΕ – ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ», COM(2010) 771 τελικό Βρυξέλλες, 17.12.2010
- Πρόταση Οδηγίας για τη θέσπιση πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών
- Tourist facilities in ports-The environment factor (Policy Research Corporation, Study carried out on behalf of the European Commission Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries MARE.A.1 "Maritime Policy", Brussels 2009).
- Τέλος, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO) από το 2003 εφαρμόζει τον αναθεωρημένο Environmental Code of Practice, που μεταξύ άλλων προβλέπει αρχές και διαδικασίες για καλές πρακτικές όπως:
- Εφαρμογή συγκεκριμένης πολιτικής από τις λιμενικές αρχές για την προστασία και παρακολούθηση του περιβάλλοντος (του λιμανιού, της περιβάλλουσας θάλασσας και της περιβάλλουσας ξηράς).
- Εφαρμογή του Κοινοτικού και εθνικού δικαίου.
- Καταπολέμηση της ρύπανσης του εδάφους.
- Διαχείριση θορύβου.
- Διαχείριση στερεών και υγρών αποβλήτων.
- Διασφάλιση της ποιότητας των υδάτων και του αέρα.
- Παρακολούθηση της ποιότητας του περιβάλλοντος στους λιμένες και δημοσιοποίηση εκθέσεων.
- Εφαρμογή συστημάτων διασφάλισης ποιότητας και περιβαλλοντικής διαχείρισης.
- Κ.α.

Η ESPO μεριμνά και για την απόκτηση από τα λιμάνια του πιστοποιητικού PERS (Port Environmental Review System) Μέχρι τον Φεβρουάριο του 2013, έξι (6) ελληνικά λιμάνια είχαν λάβει το πιστοποιητικό PERS (<http://www.ecoports.com/notice/12/greek-and-italian-ports-achieve-high-environmental-recognition>). Μέσω της περιβαλλοντικής πιστοποίησης (π.χ. PERS, ISO 14001) τα λιμάνια εντάσσονται στο δίκτυο EcoPorts.

Δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές

Με τον Κανονισμό (ΕΕ) 1177/2010 για τα Δικαιώματα των Επιβατών στις Θαλάσσιες και Εσωτερικές Πλωτές Μεταφορές, ο οποίος εφαρμόζεται πλήρως από τις 18-12-2012, στους επιβάτες των εγχώριων και διεθνών θαλάσσιων συγκοινωνιών προσφέρονται μεταφορικές υπηρεσίες που εγγυώνται τη μη διακριτική μεταχείριση, την παροχή συνδρομής σε περίπτωση διακοπής του ταξιδιού τους, τη διαφάνεια ως προς τις συνθήκες του ταξιδιού, την αξιοπρεπή μεταχείριση και την απόλυτη τήρηση των όρων της σύμβασης μεταφοράς τους. Στο πλαίσιο αυτό θεσπίζεται σειρά δικαιωμάτων τα οποία μπορούν να ταξινομηθούν σε δύο διακριτές κατηγορίες:

- Δικαιώματα επιβατών με ειδικές ανάγκες και επιβατών με μειωμένη κινητικότητα, στοχεύοντας στην αποφυγή διακριτικής τους μεταχείρισης και την εξασφάλιση παροχής συνδρομής τους στα πλοία και στους λιμένες.
- Δικαιώματα επιβατών έναντι των υποχρεώσεων των μεταφορέων σε περιπτώσεις διατάραξης του ταξιδιού, για την αποζημίωσή τους, την εξασφάλιση πρόσβασής τους στις απαραίτητες πληροφορίες και τη θέσπιση διαδικασιών παραπόνων.

Στην Ελλάδα, η ορθή και αποτελεσματική εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010 ρυθμίζεται με την τροποποίηση του Ν. 3709/2008 «Δικαιώματα – υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις» και την έκδοση δυο Υπουργικών Αποφάσεων, ως ένα ενιαίο νομοθετικό πλαίσιο.

Συγκεκριμένα, από πλευράς λιμένων λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλισθεί:

- α) η αναβάθμιση των ευκολιών, υπηρεσιών και υποδομών εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού και ιδιαίτερα των επιβατών με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα υποδομές ΑΜΕΑ),

- β) η ενημέρωση του επιβατικού κοινού, σε προσβάσιμη για όλους μορφή (γραπτής, Braille, ηχητικής, οπτικής ή/και ηλεκτρονικής μορφής), σχετικά με τα δικαιώματά τους, τα δρομολόγια και τις αναχωρήσεις των πλοίων, την πρόσβαση και τις εξυπηρετήσεις επιβατών που διαθέτει ο λιμένας, λαμβάνοντας ειδική μέριμνα για τους επιβάτες με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα,
- γ) η δωρεάν παροχή συνδρομής κατά την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες πρόσβασης του εκάστοτε λιμένα,
- δ) η δυνατότητα άσκησης από τους επιβάτες των δικαιωμάτων τους μέσω κατάλληλων και προσβάσιμων διαδικασιών υποβολής παραπόνων, τις οποίες εφαρμόζουν οι μεταφορείς και οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών στους αντίστοιχους τομείς αρμοδιότητάς τους.

Κράτηση / διαθεσιμότητα θέσεων πρόσδεσης για κρουαζιερόπλοια (Berth allocation)

Με δεδομένη, αφενός, την αύξηση της κίνησης στους λιμένες, αφετέρου, την απαίτηση οριστικοποίησης των διεθνών δρομολογίων εγκαίρως από τις διοργανώτριες εταιρείες κρουαζιέρας, προκύπτει η ανάγκη εφαρμογής συστήματος έγκαιρης «κράτησης / διαθεσιμότητας θέσεων πρόσδεσης» (berth allocation) στους ελληνικούς λιμένες.

Για το σκοπό αυτό, η ΓΓΛΠ συνέστησε ομάδα εργασίας που διερεύνησε το θέμα. Η ομάδα εργασίας συνεργάστηκε με την Ένωση Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ) και με εκπροσώπους λιμένων και με εμπορικούς αντιπροσώπους εταιρειών κρουαζιέρας και κατέληξε σε δέσμη προτάσεων που απευθύνει ως σύσταση για εφαρμογή. Η σύσταση της ομάδας εργασίας περιλαμβάνει: χρονοδιάγραμμα βάσει του οποίου θα υποβάλλονται τα αιτήματα των εταιρειών και θα οριστικοποιούνται από τους λιμένες, και μέθοδο κατανομής των διαθέσιμων θέσεων βάσει κριτηρίων.

Στην κατεύθυνση κινείται και η προσπάθεια της MedCruise για τη δημιουργία ενός ενοποιημένου συστήματος κράτησης θέσεων πρόσδεσης (Unified Mediterranean Berth Booking Process) για το σύνολο των λιμένων της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.

Διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Παραδοσιακά, μεγάλοι αριθμοί εγγράφων απαιτούνται από τα τελωνεία, τις υπηρεσίες για τη μετανάστευση, την υγεία και άλλες δημόσιες αρχές και αφορούν το πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο και το ταχυδρομείο. Ο κύριος στόχος της Σύμβασης του IMO για τη Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κινήσεως (Σύμβαση FAL), η οποία εγκρίθηκε το 1965, είναι να επιτευχθεί η όσο γίνεται πιο αποτελεσματική θαλάσσια μεταφορά καθώς και η ομαλή μετάβαση στα λιμάνια των πλοίων, των φορτίων και των επιβατών. Η σύμβαση FAL περιέχει «πρότυπα» και «συνιστώμενες πρακτικές» σχετικά με τις διατυπώσεις, τις απαιτήσεις των εγγράφων και των διαδικασιών που πρέπει να εφαρμόζονται κατά την άφιξη, παραμονή και αναχώρηση για το ίδιο το πλοίο και το πλήρωμα, τους επιβάτες, τις αποσκευές και το φορτίο. Η Επιτροπή Διευκόλυνσης του IMO εργάζεται από κοινού με τα κράτη μέλη, ώστε να εξασφαλίσουν τη διέλευση των πλοίων από λιμάνι σε λιμάνι, χωρίς περιττές καθυστερήσεις, με την απλούστευση και τη μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών και των διατυπώσεων κατά τη διάρκεια της διαμονής και κατά την αναχώρηση των πλοίων. Ο IMO έχει αναπτύξει επτά τυποποιημένα έντυπα για την άφιξη και την αναχώρηση των προσώπων και των αγαθών, και για την προώθηση της παγκόσμιας χρήσης της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων (EDI) μεταξύ των πλοίων και των λιμένων.

Master Plan Ελληνικών λιμένων

Σε εθνικό επίπεδο δεν ορίζονται λεπτομερείς προδιαγραφές για τις υποδομές κρουαζιέρας. Τίθενται, όμως όρια και προϋποθέσεις ανάπτυξης και διαμόρφωσης των λιμένων υποδομών από τον Νόμο για τα Master Plans και από το εθνικό χωροταξικό και πολεοδομικό ρυθμιστικό πλαίσιο.

Ο Ν. 2932/2001 προβλέπει την υποχρεωτική κατάρτιση Master Plan για τις 12 Ανώνυμες Εταιρείες Οργανισμών Λιμένων, ενώ για τους υπόλοιπους λιμένες δεν προβλέπεται τέτοια υποχρέωση. Στο Master Plan, όπως αυτό ορίζεται στον Ν2932/2001, καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα.

Για την επίτευξη των στόχων της Εθνικής Στρατηγικής Λιμένων, οι Φορείς Διαχείρισης, Διοίκησης και Εκμετάλλευσης των λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος (Κ1), Εθνικής Σημασίας

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

(Κ2), και Μείζονος Ενδιαφέροντος (Κ3), που σήμερα καθορίζονται με την ΚΥΑ 8315.2/02/07 (ΦΕΚ Β' 202), υποχρεούνται να προβούν σε σύνταξη Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτη Διαχείρισης (Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο - Master Plan) εφόσον δεν έχουν ήδη εγκεκριμένο Master Plan από την ΕΣΑΛ. Το περιεχόμενο των εν λόγω προγραμμάτων καθορίζεται στο δέκατο ένατο άρθρο παρ. 2ε του ν. 2932/2001. Βέβαια, το περιεχόμενο της Μελέτης θα είναι προσαρμοσμένο στο μέγεθος και τα χαρακτηριστικά του λιμένα ώστε να αποφεύγεται η υπερβολική και άνευ πραγματικού αντικειμένου διερεύνηση δυνατοτήτων και το συνεπαγόμενο υψηλό κόστος εκπόνησης της μελέτης.

Για τους υπόλοιπους λιμένες για τους οποίους δεν είναι υποχρεωτική ή κατάρτιση Master Plan, οι χρήσεις γης και όροι δόμησης καθορίζονται από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, μετά από πρόταση του αρμόδιου Φορέα Διαχείρισης Λιμένα, που περιλαμβάνει υποχρεωτικά το σύνολο της Χερσαία Ζώνης του λιμένα. Η χωροθέτηση χώρων στάθμευσης (μεγάλης κλίμακας) εμπίπτει στον καθορισμό χρήσεων γης. Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις καθορίζονται με Απόφαση του Γενικού Γραμματέα της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, μετά από γνωμοδότηση της οικείας Λιμενικής Αρχής, του Διεύθυνσης Γενικής Αστυνόμευσης και Κανονισμών Λιμένων του ΥΝΑ καθώς και της Διεύθυνσης Λιμενικών Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολίτικής. Στο ανωτέρω πλαίσιο, ενισχύεται ο ρόλος της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) ως το αρμόδιο όργανο για τον έλεγχο και την έγκριση της σκοπιμότητας και των τεχνικο-οικονομικών στοιχείων των προτεινόμενων έργων.

Στρατηγικά & Επιχειρησιακά Σχέδια

Απαραίτητο στοιχείο για την εφαρμογή της Εθνικής Στρατηγικής είναι η κατάρτιση Στρατηγικού και Επιχειρησιακού Σχεδίου για κάθε λιμένα είτε μεμονωμένα εφ' όσον λειτουργεί αυτόνομα είτε ως μέλος Περιφερειακού Οργανισμού εφ' όσον έχει συνενωθεί. Ο Ν. 2932/2001 προβλέπει την υποχρεωτική κατάρτιση Στρατηγικού και Επιχειρησιακού Σχεδίου για τις 12 Ανώνυμες Εταιρείες Οργανισμών Λιμένων²⁴ ενώ για τους υπόλοιπους λιμένες δεν προβλέπεται τέτοια υποχρέωση. Στο πλαίσιο της νέας Εθνικής Στρατηγικής Λιμένων θα προβλέπεται η κατάρτιση Στρατηγικού και Επιχειρησιακού Σχεδίου για τους Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος, τους Λιμένες Εθνικής Σημασίας, και τους Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος (σήμερα 57 λιμένες σύμφωνα με την ΚΥΑ αρ. 8315.2/02/07).

Οι παραπάνω ρυθμίσεις, διατάξεις, προδιαγραφές κλπ. ρυθμίζουν μεμονωμένα ζητήματα της λειτουργίας των λιμένων κρουαζιέρας και όχι το σύνολο των υποδομών. Όπως έδειξε όμως και η ανάλυση στο πρώτο παραδοτέο της παρούσας μελέτης, ένας τόπος-λιμάνι που επιθυμεί να ενταχθεί στην αγορά κρουαζιέρας και να είναι ελκυστικός θα πρέπει να διαθέτει σύγχρονες υποδομές, οι οποίες συνθετικά θα διαμορφώνουν την ελκυστικότητα του προορισμού για τις εταιρείες κρουαζιέρας (πλοία) και για τους επιβάτες. Με άλλα λόγια, οι λιμένες κρουαζιέρας θα πρέπει να διαθέτουν στο μέγιστο βαθμό τις υποδομές και λειτουργίες που αναφέρονται στους αναλυτικούς πίνακες κάθε λιμένα. Ειδικότερα θα πρέπει να διαθέτουν τόσο από ποσοτικής όσο και ποιοτικής άποψης τις επί μέρους υποδομές στους τομείς:

- Υποδομές και λειτουργία ελλιμενισμού
- Υπηρεσίες προς τα κρουαζιερόπλοια
- Υποδομές και υπηρεσίες ασφάλειας
- Υποδομές και υπηρεσίες προς τους επιβάτες: (α) Γενικές υποδομές και υπηρεσίες, (β) υποδομές και υπηρεσίες επιβατικού σταθμού
- Υποδομές και υπηρεσίες προσπελασιμότητας

Οι ανάγκες για την ανάπτυξη όλων των παραπάνω υποδομών, λειτουργιών και υπηρεσιών διαφοροποιούνται από λιμένα σε λιμένα (βλέπε Κεφάλαιο 4, πρώτου παραδοτέου). Τα λιμάνια επιβίβασης/αποβίβασης (Home ports) χρειάζονται περισσότερες και μεγαλύτερες υποδομές και λειτουργίες. Τα λιμάνια προορισμών (port of calls) λόγω του transit χαρακτήρα τους χρειάζονται λιγότερες. Επίσης, λιμάνια προορισμού που εξειδικεύονται στον μαζικό τουρισμό χρειάζονται περισσότερες και μεγαλύτερες υποδομές, από ότι οι μικρότεροι προορισμοί που εξειδικεύονται στην προσέλκυση μικρών, πολυτελών σκαφών. Όλα όμως τα λιμάνια θα πρέπει να καλύπτουν ποιοτικά τις απαιτήσεις υποδομών και υπηρεσιών που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Στην επόμενη ενότητα αξιολογούνται οι υποδομές και λειτουργίες κρουαζιέρας. Η μέθοδος που εφαρμόζεται είναι η ίδια με τη μέθοδο που εφαρμόστηκε στην υπο-ενότητα 4.1.2 του πρώτου παραδοτέου.

Κριτήρια και μεθοδολογία αξιολόγησης των υποδομών

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Η ανάλυση της παρούσας ενότητας εστιάζει στην επιλογή των κριτηρίων-παραγόντων και στη μεθοδολογία για την αξιολόγηση των υποδομών και λειτουργιών κρουαζιέρας στους επιλεγέντες ελληνικούς προορισμούς.

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.

ΚΡΙΤΗΡΙΑ-ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

1. Υποδομές και υπηρεσίες ελλιμενισμού
2. Υπηρεσίες προς κρουαζιερόπλοια
3. Υποδομές και υπηρεσίες ασφάλειας
4. Υποδομές και υπηρεσίες προς επιβάτες
5. Υποδομές και υπηρεσίες προσπελασιμότητας

Για την βαθμολόγηση των παραπάνω κριτηρίων χρησιμοποιήθηκε η Δελφική Μέθοδος, η οποία χρησιμοποιείται σε όλες τις σχετικές έρευνες και όπως συνέβη και στην ενότητα 4.2 του πρώτου παραδοτέου.

Η ομάδα έργου σε συνεργασία με ομάδα ειδικών επέλεξε καταρχάς ως άνω κριτήρια, τα οποία ομαδοποιούν ομοειδή υπο-κριτήρια, σύμφωνα και με τους αναλυτικούς πίνακες των υποδομών κρουαζιέρας ανά λιμάνι του πακέτου εργασίας 9. 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 λιμένα χρησιμοποιήθηκαν οι πληροφορίες από το προηγούμενο κεφάλαιο (αντιστ. Πακέτο εργασίας 9). Τα ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία για κάθε λιμένα 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

Κεφάλαιο 4. Απογραφική έρευνα πεδίου στις υφιστάμενες υποδομές κρουαζιέρας

Στο κεφάλαιο αυτό, παρουσιάζεται η έρευνα απογραφής και αξιολόγησης των λιμένων κρουαζιέρας που έχουν επιλεγεί από την πρώτη ΔΡΑΣΗ και πάντα σύμφωνα με τις προβλέψεις των προδιαγραφών του έργου που έχει αναληφθεί.

Όπως θα παρουσιασθεί και παρακάτω τα κυριότερα στάδια για την επιτυχή ολοκλήρωση της έρευνας και εξαγωγή των αναγκών και χρήσιμων συμπερασμάτων και πληροφοριών για τις επόμενες φάσεις του έργου, συνοψίζονται στα εξής:

- Καταγραφή και ταξινόμηση πληθυσμού έρευνας με βάση τη διεθνή τυπολογία και μέθοδο κατάταξης των λιμένων κρουαζιέρας
- Προετοιμασία αρχικού ερωτηματολογίου – περιεχομένου πρωτογενούς έρευνας
- Δοκιμή συμπλήρωσης ερωτηματολογίου και διενέργεια προκαταρκτικών συνεντεύξεων με διοικήσεις λιμένων προκειμένου να επικαιροποιηθεί/ διορθωθεί
- Οριστική διαμόρφωση εντύπου
- Αποστολή και συλλογή εντύπων/ ερωτηματολογίων
- Έλεγχος πληρότητας απαντήσεων και επικοινωνία με λιμένες για ανατροφοδότηση της έρευνας και παροχή πρόσθετων δεδομένων
- Παράθεση - παρουσίαση υποδομών λιμένων

4.1 Καταγραφή και ταξινόμηση του πληθυσμού της έρευνας

Από την Α' φάση της παρούσας μελέτης-έργου, έχει γίνει η επιλογή 14 περιοχών που οι λιμένες τους αναπτύσσουν υποδομές και λειτουργίες εξυπηρέτησης τουρισμού κρουαζιέρας. Οι περιοχές αυτές, έχουν επιλεγεί με βάση τη δυναμική τους, τη ζήτηση για τουρισμό κρουαζιέρας, αλλά και την ωριμότητα τους ως προορισμοί. Η απογραφική έρευνα στο στάδιο αυτό, έρχεται να καλύψει το κενό που διαπιστώθηκε κατά τη δευτερογενή έρευνα της ομάδας έργου για τους 14 λιμένες. Το κενό αυτό αναφέρεται στην έλλειψη ενός μεθοδικού και κοινώς αποδεκτού τρόπου καταγραφής και αποτύπωσης των λιμενικών και χερσαίων υποδομών. Η πληροφόρηση που προέκυψε μέσα από τη μελέτη-έρευνα της ΕΛΙΜΕ (2011), παρείχε μια πρώτη και πλήρη εικόνα αποτύπωσης, ωστόσο κρίθηκε σκόπιμο η έρευνα να συμπεριλάβει και άλλες παραμέτρους, ώστε η συγκριτική παράθεση και αξιολόγηση των λιμένων να πραγματοποιηθεί με χρήση περισσότερων μεταβλητών.

Το δείγμα/ πληθυσμός της έρευνας, λοιπόν, επικεντρώθηκε στους εξής λιμένες:

1. Πειραιά

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

2. Ηρακλείου
3. Σούδας Χανίων
4. Κέρκυρας
5. Κατάκολου
6. Ιτέας
7. Μυκόνου
8. Ρόδου
9. Κω
10. Σάμου
11. Βόλου
12. Καβάλας
13. Θεσσαλονίκης
14. Σαντορίνης

Οι επιλεγείσες περιοχές και οι λιμένες υποδοχής κρουαζιέρας, καλύπτουν ποσοτικά και ποιοτικά όλες τις κατηγορίες με βάση τις οποίες προκύπτει η διεθνής τυπολογία των λιμένων κρουαζιέρας. Η ταξινόμηση των 14 λιμένων κρουαζιέρας καλύπτει τις εξής κατηγορίες¹:

- Λιμένες επιβίβασης/αποβίβασης ή **HOME-PORT**: Σε αυτήν την κατηγορία λιμένων υπάρχουν οι απαραίτητες προϋποθέσεις τόσο για την διακίνηση των επιβατών μεταξύ αεροδρόμιου και λιμανιού όσο και των αποσκευών τους.
- Λιμένες προορισμού ή **DESTINATION PORT** (ευρέως γνωστά ως port-of-calls): Αυτά τα λιμάνια παρέχουν υπηρεσίες στα κρουαζιερόπλοια και στους επιβάτες τους κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας και η παραμονή σε αυτά είναι μόνο για συγκεκριμένες ώρες (σε ορισμένες περιπτώσεις η παραμονή στο λιμάνι μπορεί να είναι μεγαλύτερη περιλαμβάνοντας και διανυκτέρευση). Τέτοια λιμάνια δεν προσφέρουν συνήθως πρόσθετες υπηρεσίες, όπως π.χ. Πετρέλευσης, εφοδιασμού τροφίμων, συλλογής λυμάτων κτλ, πέρα από την δυνατότητα να φιλοξενήσουν το σκάφος.
- Υβριδικός λιμένας ή **HYBRID-PORT**, που μπορεί να είναι λιμένας επιβίβασης, προορισμού, ή αμφότερα. Τέτοια λιμάνια επιβιβάζουν και αποβιβάζουν επιβάτες κρουαζιέρας και παράλληλα αποτελούν προορισμό. Η ύπαρξή τους, όπως και στην περίπτωση των κόμβων, οφείλεται κυρίως στην ανάγκη για αεροπορική πρόσβαση των επιβατών στο κρουαζιερόπλοιο και δευτερευόντως στην παροχή υπηρεσιών στο πλοίο.

¹ Corres A. J. & Papachristou Y. "The Cruise Industry in Greece: "A survey and assessment of the current status quo" paper presented at the Proceedings of the 4th International Symposium on "Ship, Operations, Management and Economics"(SOME 2012), Athens, November 8 & 9, 2012

Με βάση την παραπάνω τυπολογία λιμένων, τα λιμάνια που συμμετέχουν στην παρούσα απογραφική έρευνα κατανέμονται ως εξής:

Λιμένες επιβίβασης/αποβίβασης ή HOME-PORT	Λιμένες προορισμού ή DESTINATION PORT	Υβριδικός λιμένας ή HYBRID-PORT
Πειραιάς (1 ^ο)	Σαντορίνη (1 ^ο) Μύκονος (1 ^ο) Κατάκολο (1 ^ο) Ρόδος (2 ^ο) Ιτέα (3 ^ο) Χανιά (2 ^ο) Καβάλα (3 ^ο) Σάμος (3 ^ο) Κώς (3 ^ο) Βόλος (3 ^ο) Θεσσαλονίκη (3 ^ο)	Ηράκλειο (2 ^ο) Κέρκυρα (2 ^ο)
Στην παραπάνω κατηγοριοποίηση δύναται να αποδοθεί μια επιπλέον ταξινόμηση ανα κατηγορία, αναφορικά με το ειδικό βάρος και το επίπεδο ωριμότητα/ ανάπτυξης του λιμένα, ήτοι: <ul style="list-style-type: none"> • 1^ο επίπεδο: ανεπτυγμένος • 2^ο επίπεδο: αναπτυσσόμενος • 3^ο επίπεδο: με προοπτική 		

Εκ των πραγμάτων η μεθοδολογία που έχει αναπτυχθεί στο πλαίσιο του παρόντος έργου, δύναται να λειτουργήσει πολλαπλασιαστικά και να διευρυνθεί στο σύνολο των λιμένων της χώρας, αξιοποιώντας τις μεθόδους συγκριτικής αξιολόγησης και απογραφής των λιμενικών και χερσαίων υποδομών.

Οι λιμένες που συμμετέχουν στην απογραφική έρευνα, επιλέχθηκαν ώστε να καλύπτουν ευρύτερες περιφερειακές αγορές τουριστικών προϊόντων και προορισμών της χώρας.

4.2 Πρώτο draft ερωτηματολογίου

Στο πλαίσιο της προετοιμασίας του σταδίου της απογραφικής έρευνας στο δείγμα των 14 λιμένων κρουαζιέρας, η ομάδα έργου, σύμφωνα και με τις προδιαγραφές του έργου, προχώρησε στη σύνταξη μια αρχικής δομής ερωτηματολογίου. Κρίθηκε σκοπимо να παραχθεί ένα υπόδειγμα εντύπου-ερωτηματολογίου με το οποίο θα εξασφαλιζόταν η συμμετοχή των λιμένων στην έρευνα, αλλά και η συγκέντρωση επαρκών και αξιόπιστων

πρωτογενών δεδομένων, προκειμένου αφενός να τροφοδοτηθεί η βάση δεδομένων που παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα του παρόντος παραδοτέου και αφετέρου να συγκεντρωθεί απολύτως χρήσιμη και αναγκαία για την εκτέλεση του ανατιθεμένου έργου αναφορικά με τη συγκριτική παρουσίαση και αξιολόγηση ανα λιμένων των λιμενικών και χερσαίων υποδομών που αφορούν την ανάπτυξη της κρουαζιέρας σε κάθε ένα από αυτά τα λιμάνια-προορισμούς.

Παράλληλα, λοιπόν, με την επιλογή και ταξινόμηση του δείγματος των λιμένων που θα υλοποιηθεί η έρευνα, προετοιμάστηκε των ερωτηματολόγιο που παρουσιάζεται αναλυτικά παρακάτω, όπου αρχικός στόχος για την ομάδα έργου ήταν να χρησιμοποιηθεί ως ΟΔΗΓΟΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ κατά τις επιτόπιες επισκέψεις και έρευνες πεδίου, στο πλαίσιο των επαφών και ατομικών συνενδριών με τους προϊσταμένους διοίκησης του εκάστοτε λιμένα και των αρμοδίων υπηρεσιακών στελεχών, ήτοι Διευθύνοντες Συμβούλους Οργανισμών Λιμένων, Προέδρους Λιμενικών Ταμείων, Διευθυντές Τεχνικών υπηρεσιών φορέων διοίκησης, λοιπούς εκπροσώπους τουριστικού συστήματος κρουαζιέρας.

Η δομή του ΕΝΤΥΠΟΥ-ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ που υιοθετήθηκε περιελάμβανε 2 βασικές ενότητες ερωτημάτων:

- η **πρώτη ενότητα** αναφερόταν στα στοιχεία παρουσίασης του φορέα, καθώς και σε ερωτήματα αξιολόγησης των δημοσίων πολιτικών που καθορίζουν ή προωθούν τις επενδύσεις ανάπτυξης του κλάδου της κρουαζιέρας,
- η **δεύτερη ενότητα**, αναφερόταν στην καταγραφή των υποδομών του λιμένα και την απογραφή στοιχείων κινητικότητας πλοίων και επιβατών, αλλά και ιεράρχησης των αναγκών έργων και παρεμβάσεων σε υποδομές και λειτουργίες. Η ενότητα περιελάμβανε ερωτήματα σχετικά με την ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ των υφιστάμενων υποδομών (λιμενικών και χερσαίων), την αποτύπωση ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ και ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ του λιμένα και παρουσίαση των ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΩΝ/ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ.

Συμπληρωματικά, μέσα από το έντυπο ζητείτο και η αποστολή στοιχείων επισκεψιμότητας/ κίνησης του λιμένα σε επιβάτες και πλοία.

Παρακάτω παρουσιάζεται το υπόδειγμα του αρχικού ερωτηματολογίου που καταρτίστηκε για τις ανάγκες του απογραφικού σκέλους της έρευνας της ομάδας εργασίας.

.....[ΕΝΑΡΞΗ ΑΡΧΙΚΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ].....

A ΜΕΡΟΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

Πληροφορίες σχετικά με Εσάς

Περιγράψτε τις κύριες δραστηριότητες της εταιρείας/οργανισμού/ένωσης που εκπροσωπείτε.
Αναφέρατε παρακάτω τα στοιχεία επικοινωνίας σας.

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Ονομασία
 Οργανισμός τον οποίο
 εκπροσωπείτε
 Τόπος (χώρα)
 Διεύθυνση ηλεκτρονικού
 ταχυδρομείου

1. Σε ποιο βαθμό θα λέγατε ότι εμπλέκεται ο φορέας σας στο σχεδιασμό πολιτικών για τον τουρισμό κρουαζιέρας:

Πολύ
Αρκετά
Μέτρια
Λίγο
Καθόλου
ΔΞ / ΔΑ

2. Σε μια κλίμακα από το 1 – Καθόλου Οργανωμένη μέχρι και το 5 – Πολύ Οργανωμένη, πόσο καλά θεωρείτε ότι είναι οργανωμένη η Χώρα στον Τομέα του Τουρισμού Κρουαζιέρας:

Πολύ
Αρκετά
Μέτρια
Λίγο
Καθόλου
ΔΞ / ΔΑ

3. Θα ήθελα να βαθμολογήσετε τις υποδομές κρουαζιέρας σε σχέση με διάφορους τομείς της λειτουργίας τους, σε μια κλίμακα από το 1 – Καθόλου Καλή μέχρι το 5 – Πολύ Καλή:

		1	2	3	4	5	ΔΞ / ΔΑ
		ΚΑΘΟΛΟΥ ΚΑΛΗ	ΛΙΓΟ ΚΑΛΗ	ΜΕΤΡΙΟ	ΑΡΚΕΤΑ ΚΑΛΗ	ΠΟΛΥ ΚΑΛΗ	Α
A	Γενικά						
B	Σε σχέση με την υλική υποδομή						
Γ	Σε σχέση με την εξυπηρέτηση του προσωπικού						
Δ	Σε σχέση με τη ποιότητα των υπηρεσιών						
Ε	Σε σχέση με την ασφάλεια						
ΣΤ	Σε σχέση με την καθαριότητα						

4. Ποιες είναι, κατά την άποψή σας, οι πιθανές εξελίξεις και ποιες θεωρείτε τις σημαντικότερες προκλήσεις για τον τομέα της κρουαζιέρας (εντός του επόμενου έτους) και μεσοπρόθεσμα (την επόμενη τριετία);

5. Ποιες είναι, κατά τη γνώμη σας, οι αδυναμίες της αγοράς στον κλάδο του ελληνικού τουρισμού κρουαζιέρας (ή, γενικότερα, οι στόχοι κοινού ενδιαφέροντος που σχετίζονται με αυτόν), οι οποίες αντιμετωπίστηκαν επιτυχώς από τα τρέχοντα μέτρα κρατικής ενίσχυσης και ποιες είναι εκείνες που δεν έχουν αντιμετωπιστεί επιτυχώς;

6. Θεωρείτε ότι υπάρχει ανάγκη μέτρων κρατικής ενίσχυσης του κλάδου όπως:

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- Φορολογικές ενισχύσεις με τη μορφή φόρου χωρητικότητας και άλλων φορολογικών μέτρων
- Κάλυψη συναφούς προς την εργασία κόστους για ναυτικούς – μείωση/απαλλαγή από κοινωνικές εισφορές και μείωση/ απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος
- Ενισχύσεις για αντικατάσταση των πληρωμάτων
- Επενδυτικές ενισχύσεις
- Περιφερειακές ενισχύσεις
- Ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση
- Ενισχύσεις αναδιάρθρωσης

7. Θεωρείτε ότι υπάρχουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στον κλάδο της κρουαζιέρας στις οποίες μπορούν να υπάρχουν θεσμικές παρεμβάσεις

8. Οι υπηρεσίες κρουαζιέρας θα πρέπει, κατά τη γνώμη σας, να είναι επιλέξιμες για κρατικές ενισχύσεις βάσει των κατευθυντηρίων γραμμών για τις θαλάσσιες μεταφορές; Σε ποιο βαθμό οι εθνικοί νόμοι/εθνικές διοικητικές πρακτικές επιτρέπουν ήδη σήμερα τη χορήγηση ενισχύσεων σχετικά με τις κρουαζιέρες; Σε ποιο βαθμό οι δραστηριότητες των πλοίων αυτών εν πλω (καζίνο, ιαματικά λουτρά (spa), ψυχαγωγικές υπηρεσίες, ξενοδοχειακές υπηρεσίες κατά την παραμονή στα λιμάνια, κτλ.) είναι επικουρικές στη μεταφορά των επιβατών ή μήπως συνιστούν τα βασικά έσοδα αυτών των πλοίων; Σε ποιο βαθμό οι εν λόγω υπηρεσίες χρεώνονται χωριστά και σε ποιο βαθμό τιμολογούνται μαζί ως ταξιδιωτικό πακέτο; Σε ποιο βαθμό το προσωπικό θαλάσσης και ξηράς στον κλάδο αυτόν ανταποκρίνεται σε απαιτήσεις επαγγελματικών προσόντων ταυτόσημες ή ανάλογες εκείνων των «τυπικών» θαλάσσιων μεταφορών;

Β ΜΕΡΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Β.1 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

- Διαθέσιμη έκταση προβλήτας (Μήκη προβλητών και βάθη)
- Αριθμός θέσεων πρόσδεσης κρουαζιεροπλοίων (μικρού/μεγάλου μεγέθους)
- Σε συνέχεια της προηγούμενης ερώτησης πόσα κρουαζιερόπλοια μπορούν να εξυπηρετηθούν ταυτόχρονα;
- Αριθμός επιβατικών σταθμών
- Πως κρίνεται τον εξοπλισμός του επιβατικού ή επιβατικών σταθμών (μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών, ελέγχων ασφαλείας κτλ)
- Αριθμός θέσεων στάθμευσης λεωφορείων
- Ύπαρξη ελικοδρομίου
- Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση - Μεταφορική σύνδεση

Β.2 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

- Το λιμάνι κατά τη γνώμη σας είναι λιμάνι αφετηρίας ή λιμάνι προσέγγισης
- Το λιμάνι κατά τη γνώμη σας είναι λιμάνι αφετηρίας ή λιμάνι προσέγγισης
- Υπάρχει σύστημα διαχείρισης προβλητών αν ναι ποιο;

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- Υπάρχει άτομο ή τμήμα που να επικοινωνεί ή να είναι υπεύθυνο για την επικοινωνία με τις διαχειρίστριες εταιρείες
- Οι χρεώσεις ελλιμενισμού είναι έγκαιρα γνωστές στις διαχειρίστριες εταιρείες;
- Κατά τη γνώμη σας οι χρεώσεις είναι ανταγωνιστικές
- Πως κρίνεται το σύστημα ελλιμενισμού σε σχέση με τις συναφείς υπηρεσίες (πλοηγούς, ρυμουλκά, χρονοπρογραμματισμός). Υπάρχουν συγκεκριμένα προβλήματα που καθιστούν το λιμένα λιγότερο ανταγωνιστικό; Αν ναι ποιά;
- Ποια ή γνώμη σας για τις υπηρεσίες στο αγκυροβόλιο (υδροδότηση, πετρέλωση, τελωνειακές κτλ)
- Ποια διαδικασία ακολουθείται για τον έλεγχο διαβατηρίων των επιβατών, προκειμένου να εξέλθουν του πλοίου;
- Υπάρχουν χωριστές διαδικασίες ελέγχου των διαβατηρίων, για επιβάτες εντός / εκτός Συνθήκης Schengen;
- Ποιες διαδικασίες απαιτούνται για να επανέλθουν στο πλοίο οι επιβάτες;
- Υπάρχει τελωνειακός έλεγχος κατά την επιστροφή στο πλοίο;
- Το λιμάνι ακολουθεί στην πράξη τα Σχέδια Ασφάλειας Λιμένων (ISPS).
- Με ποιο τρόπο μετακινούνται οι επισκέπτες από το κρουαζιερόπλοιο στον χώρο διακίνησης επιβατών (terminal), π.χ. με τα πόδια, εσωτερική συγκοινωνία κλπ;
- Υπάρχει συγκεκριμένος χώρος για την αναμονή των ταξί;
- Ποια είναι η απόσταση για τον επισκέπτη, από το terminal μέχρι την επιβίβαση του σε κάποιο μέσο μαζικής μεταφοράς;
- Ποια η οικονομική βιωσιμότητα λιμανιού (έσοδα εκμετάλλευσης χώρων του λιμανιού, χρηματοδοτήσεις - λειτουργικά έξοδα και επενδυτικές δαπάνες)
- Κατά τη γνώμη σας πως κρίνεται την στελέχωση – Ανθρώπινο Δυναμικό (πλήθος εργαζομένων, ελλείψεις προσωπικού, ανάγκες κατάρτισης)

B.3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

- Υπάρχουν στο λιμένα σχεδιασμένες επενδυτικές δράσεις; Αν ναι τι είδους (πχ προγραμματιζόμενα έργα, έργα σε φάση υλοποίησης, συντήρηση υφιστάμενων εγκαταστάσεων)
- Υπάρχουν προγραμματισμένες δράσεις δημοσιότητας

Παρακαλούμε εάν διαθέτετε να μας αποστείλετε στατιστικά στοιχεία για τα κάτωθι

- Αφίξεις κρουαζιεροπλοίων
- Αφίξεις επιβατών κρουαζιεροπλοίων
- Πληρότητα κρουαζιεροπλοίων
- Ημέρες που παραμένουν τα κρουαζιερόπλοια σε κάθε λιμάνι
- Έξοδοι επιβατών από τα πλοία στα λιμάνια (εθνικότητες)
- Πόσες φορές εκτελείται το κάθε δρομολόγιο ετησίως
- Συχνότητα εμφάνισης λιμένων στα δρομολόγια κρουαζιέρας

.....[ΤΕΛΟΣ ΑΡΧΙΚΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ].....

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

4.3 Δοκιμή του ερωτηματολογίου (Pre – test)

Έπειτα από το σχεδιασμό του αρχικού ερωτηματολογίου-απογραφικού εντύπου η ομάδα εργασίας προχώρησε σε δοκιμαστική συλλογή και συμπλήρωση του, στο πλαίσιο ατομικών συνεντεύξεων και επαφών που πραγματοποιήθηκαν διαδοχικά σε Χανιά και Ηράκλειο.

Οι συναντήσεις έλαβαν χώρα τον Μάιο του 2013, στις εγκαταστάσεις του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου σε ότι αφορά το λιμένα του Ηρακλείου και στις εγκαταστάσεις του Λιμενικού Ταμείου Νομού Χανίων που διαχειρίζεται το λιμένα της Σούδας Χανίων. Οι συναντήσεις περιελάμβαναν τεχνική συνάντηση με υπηρεσιακά στελέχη των φορέων διοίκησης των λιμένων προκειμένου να αποτυπωθούν και συλλεγούν δεδομένα που αφορούν τεχνικά χαρακτηριστικά του λιμένα και ακολούθως έλαβαν χώρα με τις διοικήσεις των φορέων, από τις οποίες προέκυψαν χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με τους στρατηγικούς και επιχειρησιακούς στόχους των λιμένων, ενώ τέλος προέκυψαν χρήσιμες επιστημονικές επι των ερωτημάτων που ετέθησαν από την πλευρά της ομάδας εργασίας, οδηγώντας σε σημειακή επικαιροποίηση και αναδιατύπωση του ΕΝΤΥΠΟΥ. Το τελικό υιοθετηθέν ΕΝΤΥΠΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ παρουσιάζεται στην επόμενη ενότητα.

4.4 Οριστική διαμόρφωση του ερωτηματολογίου

Έπειτα και από τη δοκιμή (pre-test) του ερωτηματολογίου στις μελέτες περίπτωσης των λιμένων Ηρακλείου και Χανίων (Σούδα), η ομάδα εργασίας προχώρησε σε εκτεταμένη αναδιατύπωση του ερωτηματολογίου και οριστικοποίησε τον τρόπο, αλλά και τον χρόνο συλλογής των τελικών εντύπων από τα 14 λιμάνια, συστήνοντας ειδική επιτροπή διενέργειας των επαφών.

Αναλυτική παράθεση του ΕΝΤΥΠΟΥ γίνεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι που συνοδεύει το παρόν τεύχος. Συνοπτικά, η δομή του αναθεωρημένου εντύπου/ερωτηματολογίου περιλαμβάνει τις εξής ενότητες:

- Α. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ
- Β. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΛΑΔΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
- Γ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΣΑΣ
 - Γ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ
 - Γ.2 ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ
 - Γ.3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ
- Δ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

4.5 Συλλογή ερωτηματολογίων

Έπειτα από την αναθεώρηση και οριστικοποίηση του ΕΝΤΥΠΟΥ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ με τους λιμένες κρουαζιέρας που επιλέχθηκε να στελεχώσουν το δείγμα της έρευνας, η ομάδα εργασίας προχώρησε στην ηλεκτρονική αποστολή των εντύπων, αποστέλλοντας το στους προέδρους ή διευθύνοντες συμβούλους των φορέων διοίκησης των λιμένων. Παράλληλα, στη σχετική ηλεκτρονική επικοινωνία, επισυνάφθηκε και η σχετική επιστολή ενημέρωσης για το αντικείμενο της έρευνας και τους σκοπούς του έργου, από τον Γενικό Γραμματέα Τουριστικών Επενδύσεων και Υποδομών, η οποία από 4/4/13 είχε κοινοποιηθεί και εγγράφως στη λίστα αποδεκτών που περιελάμβανε εκτός των λιμένων κρουαζιέρας και άλλους φορείς εμπλεκόμενους στο τουριστικό σύστημα της κρουαζιέρας εκπροσώπους είτε δημοσίων πολιτικών, είτε φορέων της αγοράς.

Στο πίνακα που ακολουθεί, καταγράφεται ο κατάλογος αποδεκτών της σχετικής αλληλογραφίας τόσο του ΓΓ του Υπουργείου Τουρισμού, όσο και των ενεργειών της ομάδας εργασίας του Πανεπιστημίου Πειραιά.

Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων

Λεωφ. Αμαλίας 34, 105 58 Αθήνα, Τηλ: 210-3217165, Fax: 210 3217177 | www.sete.gr

Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος

Σταδίου 24, 105 64 ΑΘΗΝΑ, Τηλ: 213 2169900, Fax: 210 3225449, email: info@grhotels.gr | www.grhotels.gr

Πανελλήνια Ομοσπονδία Ξενοδόχων

Σταδίου 24, 105 64, Αθήνα, Τηλ: 210 3312535-6, Fax: 210 3230636, email: info@hhf.gr | www.hhf.gr

Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων

Ιωσήφ Ρογών 11, Αθήνα 117 43, Τηλ: 210-9223522, 210-9234143, Fax: 210 9233307, email: hatta@hatta.gr | www.hatta.gr

Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού

Μαρίνα Ζέας, 185 36 Πειραιάς, Αθήνα, Τηλ: 210 4526335, Fax: 210 4280465 | www.hpyoa.gr

CLIA Europe,

910 SE 17th Street, Suite 400, Fort Lauderdale, FL 33316, Tel: 754-224-2200

FAX: 754-224-2250 | www.cruising.org

Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας

Ακτή Μιαούλη 7-9, Πειραιάς, 18535, ΑΤΤΙΚΗΣ, Τηλ: 2104226153, Fax: 2104220822 | www.csrhellas.org | www.shipfriends.gr

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Ένωση Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας (MEDCRUISE)

Akti Miaouli 10, Piraeus 185 38, GREECE, Tel: +30 210 4090 675, Fax. +30 210 4550 286

Ένωσης Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ)

Ακτή Μιαούλη 10, 185 38, Πειραιάς, Τ: 210 4220161-162, Fax: 210 4220116 | www.elime.gr

Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού

Κτίριο Διοίκησης Μαρίνας Ζέας, 185-36 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Τηλ. 210-4526-335, Fax. 210-4280-465 | www.epest.gr

Ένωσης Μαρινών Ελλάδας

Flisvos Marina, 175 61, Paleo Faliro, Greece, Tel: +30 2109871000, Fax: +30 2109871060 | www.translatum.gr

Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας

Ελληνικός Σύνδεσμος Μεσιτών και Εμπειρογνομόνων Θαλαμηγών (HYBA).

Zea Marina, Administration Building, 185 36 Piraeus, Greece, Tel: +30 2104533134, Fax: +30 2104599563, email: hyba@ath.forthnet.gr | www.hyba.gr

Ο.Λ. Θεσσαλονίκης ΑΕ

Εντός λιμένος Θεσσαλονίκη, 54110, Ελλάδα, Τηλ: +30 2310593102, Fax: +30 2310593281 | www.olth.gr

Λιμάνι Πάτρας

Κτίριο Υπηρεσιών Νότιου Λιμένα Πατρών, 26110 Πάτρα, Τηλ: 2610 365.113, Fax: 2610 365.110, Email: info@patrasport.gr | www.patrasport.gr

Λιμάνι Λαυρίου

Ακτή Α.Παπανδρέου, Λιμάνι Λαυρίου, 19500, Τηλ: 22920-27711, 22920-22089, Fax: 22920-22779, email: info@oll.gr | www.oll.gr

Λιμάνι Βόλου

Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε., Κεντρικός Προβλήτας Λιμένος Βόλου, 382 21 ΒΟΛΟΣ, Τηλ: +3024210-31226, Fax : +3024210-31115 | www.port-volos.gr

Λιμάνι Κέρκυρας

ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ Κέρκυρα, 49100, Ελλάδα, Τηλ: +30 26610-45551, 39824, Fax: +30 26610-37173, email: info@corfuport.gr | www.corfuport.gr

Λιμάνι Αλεξ/πολης

Μακράς Γέφυρας 2, Τ.Κ. 68-100 Αλεξανδρούπολη, Τηλ: 25510 – 26251, 28463, Fax: 25510 – 26485, e-mail: ola@otenet.gr | www.ola-sa.gr

Λιμάνι Ελευσίνας

Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας, Κανελλοπούλου 6, 19200 Ελευσίνα, Τηλ: 210 5543755, Fax: 210 5548351, email: grammatiads@olesa.gr | www.life-ole.gr

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Λιμάνι Ηγουμενίτσας

Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε., Κεντρικός Επιβατικός Σταθμός, Νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας, 46100 Ηγουμενίτσα, Τηλ: 2665099300, Fax: 2665099330, email: olig@olig.gr | www.olig.gr

Λιμάνι Καβάλας

Αβέρωφ 1, 65 403, Καβάλα, Τηλ: 2510 223691, 223282, 225192, Fax: 2510 220125, email: info@portkavala.gr | www.portkavala.gr

Λιμάνι Ηρακλείου

Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε., 1068 - 71 110 Ηράκλειο, Τηλ: 2810 338110, Fax: 2810-226110 | www.porthera.klion.gr

Λιμενικό Ταμείο Νομού Χανίων (Λιμάνι Σούδας)

Περίδου 24 Χανιά, 28210-83230, stelman@ltnx.gr ή administration@ltnx.gr
www.ltnx.gr

Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νότιας Δωδεκανήσου

Πλατεία Ελευθερίας 1, 85100 Ρόδος, Τηλ: 22413 61200, email: info@rhodes.gr | www.rhodes.gr

Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο και Λιμεναρχείο Σάμου

Σάμος, 83100, Τηλ(δημ. λιμ.ταμ): 2273024515 Τηλ(λιμεναρχείου): 22730 27318, Fax: 22730 80888, 27701 | www.4ty.gr

Λιμενικό Ταμείο Θήρας

Φηρά Σαντορίνης, 84700, Θήρα, Τηλ: 22860 28362, Fax: 22860 25878 | www.litathiras.gr

Λιμεναρχείο Κατακόλου

Κατάκολο, 27067 Κατάκολο Ηλείας, Τηλ: 26210 41206, Fax: 26210 42160 | www.cylex.gr

LOUIS Cruises

Τηλ: +30 210 4583400 | www.louiscruises.com

Ακολουθως, από την ομάδα εργασίας του Πανεπιστημίου Πειραιά, καταρτίστηκε κατάλογος με τα λεπτομερή στοιχεία επικοινωνίας με τους φορείς των 14 λιμένων που αποτελούν το δείγμα ανάλυσης και επεξεργασίας. Παρακάτω παρατίθεται ο σχετικό κατάλογος:

α/α	Λιμάνι/ φορέας	Ονοματεπώνυμο	Στοιχεία επικοινωνίας
1	Θεσσαλονίκη	κ. Αγγελούδης Στυλιανός	Email: ceooffice@thpa.gr Τηλ: 2310593102
2	Βόλος	κ. Πρίγκος Ιωάννης	Email: admin@port-volos.gr Τηλ: 24210/31226
3	Κέρκυρα	κ. Βλάχος Σωτήριος	Email: sotvlachos@yahoo.gr Τηλ: 26610/45551

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

4	Καβάλα	κ. Ηλιάδης Χρήστος	Email:info@portkavala.gr Τηλ:2510/223691
5	Ηράκλειο	κ. Μπρας Ιωάννης	Email: Info@porthraklion.gr Τηλ:2810/338116
6	Χανιά (ΣΟΥΔΑ)	κ. Μπροκαλάκης Κων/νος	Email: stelman@ltnx.gr Τηλ:28210/83230-9
7	Ρόδος	κ. Ευστάθιος Κουσούρας	Email: limenik@yahoo.gr Τηλ: 22410-34975
8	Σάμος	κ. Μαυρέλος Εμμανουήλ	Email:dltsamou@otenet.gr Τηλ:22730/24515
9	Σαντορίνη	κ. Δαρζέντας Γεώργιος	Email: dltthiras@gmail.com Τηλ:22860/28362
10	Κατάκολο	κ.Αποστολόπουλος Δημήτριος	Email: litamkat@otenet.gr Τηλ:2621042000
11	Ιτέα	κ. Νικόλαος Γιογάκης	Email: limenikotameiofokidas@gmail.com Τηλ: 2265032279
12	Μύκονος	κ. Αθανάσιος Κουσαθάνας	Email:lim-tam@otenet.gr Τηλ:22890/28933
13	Κως	κ. Μιλτιάδης Φάκκος	Email:dltko1@otenet.gr Τηλ:22420/29130
14	Πειραιάς	κ. Ανωμερίτης Γιώργος	Email: ceo@olp.gr Τηλ:2104090891

4.6 Έλεγχος ερωτηματολογίων

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η ομάδα εργασίας απέστειλε στους 14 φορείς διοίκησης των 14 λιμένων που απαρτίζουν το δείγμα της έρευνας. Η διαδικασία συλλογής και ελέγχου των ερωτηματολογίων ήταν μια δυναμική διαδικασία που περιελάμβανε διαρκή επικοινωνία των στελεχών της επιστημονικής ομάδας με τα στελέχη των λιμένων που είχαν επιφορτισθεί με τη συμπλήρωση και συλλογή των αιτούμενων στοιχείων. Η ομάδα εργασίας παρείχε διαρκώς τις απαραίτητες διευκρινίσεις και εξήγαγε χρήσιμα συμπεράσματα κατά τις συνομιλίες με τα στελέχη των φορέων διοίκησης των λιμένων. Η ευρύτερη πληροφόρηση και εξειδικευμένη παρουσίαση των κρίσιμων ζητημάτων κάθε λιμένα, όπως προέκυψε από τις ατομικές επαφές των στελεχών της ομάδας εργασίας με τους εκπροσώπους των λιμένων, συνέβαλλαν καθοριστικά στη συμπλήρωση και συλλογή αξιόπιστων και επαρκών δεδομένων, χρήσιμων για την περεταίρω έρευνα και συγκριτική παρουσίαση και αξιολόγηση των υποδομώ και προοπτικών κάθε λιμένα, αλλά και συνολικά για τον κλάδο του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Πρέπει, ωστόσο να σημειωθεί ότι από τους 14 φορείς διοίκησης των ισάριθμων λιμένων της έρευνας, δεν παρελήφθησαν πρωτογενή στοιχεία ή/ και συμπληρωμένο ερωτηματολόγιο, γεγονός το οποίο η ομάδα μελέτης οφείλει να επισημάνει κυρίως για να αναδείξει την ενδεχόμενη έλλειψη λεπτομερών στοιχείων για τις λιμενικές υποδομές και τους στόχους των διοικήσεων των λιμένων. Συγκεκριμένα, οι λιμένες για τους οποίους δεν κατέστη δυνατό η συμπλήρωση του ΕΝΤΥΠΟΥ ή η αποστολή οποιουδήποτε πρωτογενούς στοιχείου είναι:

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- **Οργανισμός Λιμένος Πειραιά ΑΕ (Λιμάνι Πειραιά):** αρνήθηκε τη συμπλήρωση και αποστολή του ΕΝΤΥΠΟΥ ή την αποστολή στοιχείων. Η ομάδα μελέτης επιφυλάσσεται να επικαιροποιήσει/ συμπληρώσει τα δεδομένα που αφορούν το λιμένα του Πειραιά, στην περίπτωση που ο ΟΛΠ αποστείλει τα αιτούμενα δεδομένα.
- **Λιμενικό Ταμείο Κατάκολου:** επικαλέστηκε φόρτο εργασίας και επιφυλάχτηκε για μελλοντική αποστολή των αιτούμενων στοιχείων. Η ομάδα μελέτης επιφυλάσσεται να επικαιροποιήσει/ συμπληρώσει τα δεδομένα που αφορούν το λιμένα του Κατάκολου, στην περίπτωση που ο φορέας αποστείλει τα αιτούμενα δεδομένα.
- **Λιμενικό Ταμείο Φωκίδας (Λιμάνι ΙΤΕΑΣ):** λόγω υπο-στελέχωσης εκφράστηκε αδυναμία συμπλήρωσης και αποστολής των αιτουμένων στοιχείων. Έπειτα από επικοινωνία στελεχών της ομάδας εργασίας με το ΛΤΦ, αλλά και την Αντιπεριφερειάρχη Φωκίδας, έχει καταβληθεί προσπάθεια συμπλήρωσης των στοιχείων μέσω υπηρεσιών της Περιφέρειας. Η ομάδα μελέτης επιφυλάσσεται να επικαιροποιήσει/ συμπληρώσει τα δεδομένα που αφορούν το λιμένα της Ιτέας, στην περίπτωση που ο φορέας αποστείλει τα αιτούμενα δεδομένα.

Τόσο η απογραφική παρουσίαση των υποδομών (λιμενικών και χερσαίων), όσο και η αξιολόγηση των λιμένων αυτών πραγματοποιήθηκε με βάση τα δευτερογενή δεδομένα και στοιχεία που συνέλεξε κατά τα πρώτα στάδια της παρούσας φάσης και κυρίως μέσω της έρευνας του ΕΛΙΜΕ (2011) και των ιστοτόπων των οικείων λιμένων, αλλά και άλλων μελετών που περιήλθαν υπόψη της επιστημονικής ομάδας.

4.7 Αναλυτικοί πίνακες με τα χαρακτηριστικά των υποδομών ανά περιοχή - λιμένα

4.7.1 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Βόλου

Κατηγορίες υποδομών	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
	Υφιστάμενες	Εγκεκριμένες ή/και υλοποιούμενες	Αναγκαίες και μη εγκεκριμένες
1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	1	1	
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων			
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια	460m	240m	
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια	ΝΑΙ		
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες	2 +1		
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα	1		
Βάθος	6,5-9,5		
Υπηρεσίες πλοήγησης	ΝΑΙ		
Ώρες λειτουργίας	24		
Ημέρες λειτουργίας	365		
2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΡΟΥΑΖΕΡΟΠΛΟΙΑ			
Δυνατότητα επισκευής	ΟΧΙ		
Διαχείριση απορριμμάτων	ΝΑΙ		
Διαχείριση υγρών αποβλήτων	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες ρυμουλκών	ΝΑΙ		
Παροχή φρέσκου νερού	ΝΑΙ		
Παροχή καυσίμων	ΝΑΙ (από βυτιοφόρο)		
Ειδικοί χώροι για εξυπηρέτηση προσωπικού κρουαζιερόπλοιων	ΟΧΙ		
3. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ			
Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη	Έργο σε εξέλιξη		
Γραφείο (Τουριστικής) Αστυνομίας	ΝΑΙ		
Τελωνιακός έλεγχος	ΝΑΙ		
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες Check in	ΟΧΙ		
Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με Συνθήκη Schengen	ΝΑΙ		
4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ			
4.1 Γενικές υποδομές και υπηρεσίες			
Τερματικός σταθμός	ΝΑΙ		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Σημεία πληροφόρησης	ΝΑΙ		
Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών	ΟΧΙ		
Παροχή Α' βοηθειών	ΟΧΙ		
Ταχυδρομείο	ΟΧΙ		
Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.	ΝΑΙ		
Υπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	ΝΑΙ		
4.2 Υποδομές και υπηρεσίες τερματικού σταθμού (σε περίπτωση ύπαρξης)			
Αυτόματοι πωλητές	ΟΧΙ		
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου	ΟΧΙ		
Θυρίδες αποσκευών	ΟΧΙ		
Ανταλλακτήριο συναλλάγματος	ΟΧΙ		
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζα, ΑΤΜ)	ΟΧΙ		
Υπηρεσίες Internet	ΝΑΙ		
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένα	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.	ΟΧΙ		
Καταστήματα αφορολόγητων ειδών	ΟΧΙ		
Χώροι υγιεινής	ΝΑΙ		
Δημόσια τηλέφωνα	ΝΑΙ		
5. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ			
Μεταφορά επιβατών εντός του λιμένα	ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ		
Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού	ΝΑΙ		
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων	ΝΑΙ		
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων	500m		
Απόσταση από σταθμό ταξί	50m		
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	40 km		
Απόσταση από σιδηροδρομικό δίκτυο	2 km		
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού	2 km		
Ελικοδρόμιο	ΟΧΙ		
Απόσταση από κύριο τουριστικό προορισμό στη ξηρά	145km (ΜΕΤΕΩΡΑ)		

4.7.2 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Κέρκυρας

Κατηγορίες υποδομών	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
	Υφιστάμενες	Εγκεκριμένες ή/και υλοποιούμενες	Αναγκαίες και μη εγκεκριμένες
1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	5	2	
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων			
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια	1130	860	
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια	2		
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες	6	2	
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα	2		
Βάθος	8-11		
Υπηρεσίες πλοήγησης	ΝΑΙ		
Ώρες λειτουργίας	24ΩΡΕΣ		
Ημέρες λειτουργίας	365		
2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΡΟΥΑΖΕΡΟΠΛΟΙΑ			
Δυνατότητα επισκευής	ΟΧΙ		
Διαχείριση απορριμμάτων	ΝΑΙ		
Διαχείριση υγρών αποβλήτων	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες ρυμουλκών	ΝΑΙ		
Παροχή φρέσκου νερού	ΝΑΙ		
Παροχή καυσίμων	ΜΕ ΒΥΤΙΟΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ		
Ειδικοί χώροι για εξυπηρέτηση προσωπικού κρουαζιερόπλοιων	ΝΑΙ		
3. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ			
Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη	ΠΛΗΡΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗ		
Γραφείο (Τουριστικής) Αστυνομίας	ΟΧΙ		
Τελωνιακός έλεγχος	ΝΑΙ		
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες Check in	ΝΑΙ		
Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με Συνθήκη Schengen	ΝΑΙ		
4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ			
4.1 Γενικές υποδομές και υπηρεσίες			
Τερματικός σταθμός	ΝΑΙ		ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΓΙΑ HOME PORTING
Σημεία πληροφόρησης	ΝΑΙ		
Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών	ΝΑΙ (ΣΩΜΑΤΕΙΟ		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

	ΑΠΟΣΚΕΥΟΦΟΡΕΩΝ)		
Παροχή Α' βοηθειών	ΝΑΙ		
Ταχυδρομείο	ΝΑΙ		
Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.	ΝΑΙ		
Υπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	ΝΑΙ		
4.2 Υποδομές και υπηρεσίες τερματικού σταθμού (σε περίπτωση ύπαρξης)			
Αυτόματοι πωλητές	ΝΑΙ		
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου		ΠΡΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ	
Θυρίδες αποσκευών	ΟΧΙ		
Ανταλλακτήριο συναλλάγματος	ΟΧΙ		
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζα, ΑΤΜ)	ΝΑΙ (ΑΤΜ)		
Υπηρεσίες Internet	ΝΑΙ (ΔΩΡΕΑΝ)		
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένος	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.	ΝΑΙ (ΑΥΤ/ΤΩΝ & ΠΟΔ/ΤΩΝ)		
Καταστήματα αφορολόγητων ειδών	ΝΑΙ		
Χώροι υγιεινής	ΝΑΙ		
Δημόσια τηλέφωνα	ΝΑΙ		
5. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ			
Μεταφορά επιβατών εντός του λιμένα	ΝΑΙ ΜΕ 3 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		
Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού	ΝΑΙ		
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων	ΝΑΙ		
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων	100 Μ.		
Απόσταση από σταθμό ταξί	30 Μ.		
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	3 ΧΛΜ		
Απόσταση από σιδηροδρομικό δίκτυο	-		
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού	2 ΧΛΜ		
Ελικοδρόμιο	ΟΧΙ		
Απόσταση από κύριο τουριστικό προορισμό στη ξηρά	2 ΧΛΜ		

4.7.3 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Μυκόνου

Κατηγορίες υποδομών	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
	Υφιστάμενες	Εγκεκριμένες ή/και υλοποιούμενες	Αναγκαίες και μη εγκεκριμένες
1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	1		
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων/ακτοπλοΐας	1(Παλ. Λιμάνι) + 2 (Νέο Λιμάνι) = 3		
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια	439,62 μέτρα (Νέος Λιμένας Μυκόνου) & 130 μέτρα (Παλαιός Λιμένας Μυκόνου)		
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια	9		
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες	4		
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα			
Βάθος	Παλαιός Λιμένας Μυκόνου: 8μ βάθος Νέος Λιμένας Μυκόνου περιοχή Κ/Ρ: 10μ βάθος Νέος Λιμένας Μυκόνου προβλήτας Νο6: 11μ βάθος Μέσος Όρος βάθους Αγκυροβολίων: 36,5μ (28μ - 42μ)		
Υπηρεσίες πλοήγησης	ΝΑΙ		
Ώρες λειτουργίας	24 ΩΡΕΣ		
Ημέρες λειτουργίας	365 ΗΜΕΡΕΣ		
2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΡΟΥΑΖΕΡΟΠΛΟΙΑ			
Δυνατότητα επισκευής	ΟΧΙ		
Διαχείριση απορριμμάτων	ΝΑΙ		
Διαχείριση υγρών αποβλήτων	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες ρυμουλκών	ΝΑΙ		
Παροχή φρέσκου νερού	ΝΑΙ (Μόνο σε Έκτακτη Ανάγκη λόγω Λειψυδρίας)		
Παροχή καυσίμων	Κατόπιν		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

	παραγγελίας από ΣΥΡΟ		
Ειδικοί χώροι για εξυπηρέτηση προσωπικού κρουαζιερόπλοιων	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
3. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ			
Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη	ΝΑΙ		
Γραφείο (Τουριστικής) Αστυνομίας	ΝΑΙ ΕΚΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ		
Τελωνιακός έλεγχος	ΝΑΙ		
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες Check in			
Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με Συνθήκη Schengen	ΝΑΙ		
4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ			
4.1 Γενικές υποδομές και υπηρεσίες			
Τερματικός σταθμός	ΟΧΙ	ΝΑΙ ΤΕΛΟΣ 2013	
Σημεία πληροφόρησης	1		
Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών	ΟΧΙ		
Παροχή Α' βοηθειών	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΚΛΙΝΙΚΗ ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΙΑΤΡΙΟΙ		
Ταχυδρομείο	ΝΑΙ ΕΚΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ		
Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.	ΝΑΙ		
Ύπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	ΝΑΙ ΕΚΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ		
4.2 Υποδομές και υπηρεσίες τερματικού σταθμού (σε περίπτωση ύπαρξης)			
Αυτόματοι πωλητές	-		
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου	-	ΝΑΙ	
Θυρίδες αποσκευών	-		
Ανταλλακτήριο συναλλάγματος	-		
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζα, ΑΤΜ)	-		
Υπηρεσίες Internet	-		
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένα	-	ΝΑΙ	
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.	-		
Καταστήματα αφορολόγητων ειδών	-	ΝΑΙ	
Χώροι υγιεινής	ΝΑΙ		
Δημόσια τηλέφωνα	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
5. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ			
Μεταφορά επιβατών εντός του λιμένα	ΝΑΙ		
Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού	ΝΑΙ		
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων	ΝΑΙ		
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων	< 100μ		
Απόσταση από σταθμό ταξί	< 100μ		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

ΕΡΓΟ: Σχέδιο δράσης για τις προοπτικές ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας με δυνατότητες βελτίωσης της οικονομικής δραστηριότητας των αντίστοιχων τουριστικών περιοχών
ΔΡΑΣΗ 2: Π.Ε. 8 έως 16 & **ΔΡΑΣΗ 3:** Π.Ε. 17 έως 19

Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	4 χμ		
Απόσταση από σιδηροδρομικό δίκτυο	-		
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού	< 2,5χμ		
Ελικοδρόμιο	4 χμ		
Απόσταση από κύριο τουριστικό προορισμό στη ξηρά	< 2,5 χμ		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

4.7.4 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Ρόδου

Κατηγορίες υποδομών	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
	Υφιστάμενες	Εγκεκριμένες ή/και υλοποιούμενες	Αναγκαίες και μη εγκεκριμένες
1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	1		
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	1		
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια	960 M		
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια	ΟΧΙ		
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες	ΝΑΙ		
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα	-		
Βάθος	-8M έως 10M		
Υπηρεσίες πλοήγησης	ΝΑΙ		
Ώρες λειτουργίας	24		
Ημέρες λειτουργίας	7		
2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΡΟΥΑΖΕΡΟΠΛΟΙΑ			
Δυνατότητα επισκευής	ΟΧΙ		
Διαχείριση απορριμμάτων	ΝΑΙ		
Διαχείριση υγρών αποβλήτων	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες ρυμουλκών	ΝΑΙ		
Παροχή φρέσκου νερού	ΝΑΙ		
Παροχή καυσίμων	ΟΧΙ		
Ειδικοί χώροι για εξυπηρέτηση προσωπικού κρουαζιερόπλοιων	ΟΧΙ		
3. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ			
Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη	ΝΑΙ		
Γραφείο (Τουριστικής) Αστυνομίας	ΟΧΙ		
Τελωνιακός έλεγχος	ΝΑΙ		
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες Check in	ΝΑΙ		
Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με Συνθήκη Schengen	ΝΑΙ		
4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ			
4.1 Γενικές υποδομές και υπηρεσίες			
Τερματικός σταθμός (HOMEPORT)	ΝΑΙ		
Σημεία πληροφόρησης	ΝΑΙ		
Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών	ΝΑΙ		
Παροχή Α' βοηθειών	ΟΧΙ		
Ταχυδρομείο	ΟΧΙ		
Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.	ΝΑΙ		
Υπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	ΟΧΙ		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

4.2 Υποδομές και υπηρεσίες τερματικού σταθμού (σε περίπτωση ύπαρξης)			
Αυτόματοι πωλητές	ΝΑΙ		
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου	-		
Θυρίδες αποσκευών	-		
Ανταλλακτήριο συναλλάγματος	-		
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζα, ATM)	-		
Υπηρεσίες Internet	ΝΑΙ		
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένας	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.	ΝΑΙ		
Καταστήματα αφορολόγητων ειδών	ΝΑΙ		
Χώροι υγιεινής	ΝΑΙ		
Δημόσια τηλέφωνα	ΝΑΙ		
5. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ			
Μεταφορά επιβατών εντός του λιμένα	ΟΧΙ		
Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού	ΟΧΙ		
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων	ΝΑΙ		
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων	800 M		
Απόσταση από σταθμό ταξί	100 M		
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	18 KM		
Απόσταση από σιδηροδρομικό δίκτυο	-		
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού	1 KM		
Ελικοδρόμιο	-		
Απόσταση από κύριο τουριστικό προορισμό στη ξηρά	-		

4.7.5 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Σάμου

Κατηγορίες υποδομών	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
	Υφιστάμενες	Εγκεκριμένες ή/και υλοποιούμενες	Αναγκαίες και μη εγκεκριμένες
1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	1	--	Επέκταση Υφιστάμενης προβλήτας για πρόσδεση πλοίων με μεγαλύτερο μήκος και βύθισμα .
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια	2x150 μ	--	ΝΑΙ
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια	Δέστρες-αρόδο		
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες	2		1
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα	--	--	--
Βάθος	8-11μ	ΕΠΑΡΚΕΣ ΒΥΘΙΣΜΑ	
Υπηρεσίες πλοήγησης	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
Ώρες λειτουργίας	ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ		
Ημέρες λειτουργίας	ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ		
2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ			
Δυνατότητα επισκευής	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
Διαχείριση απορριμμάτων	ΝΑΙ	ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΝΑΙ
Διαχείριση υγρών αποβλήτων	ΝΑΙ	ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΝΑΙ
Υπηρεσίες ρυμουλκών	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
Παροχή φρέσκου νερού	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Παροχή καυσίμων	ΝΑΙ (ΑΠΟ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ)	ΟΧΙ	ΟΧΙ
Ειδικοί χώροι για εξυπηρέτηση προσωπικού κρουαζιερόπλοιων	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
3. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ			
Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
Γραφείο (Τουριστικής) Αστυνομίας	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
Τελωνιακός έλεγχος	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας	ΜΗΧΑΝΗΜΑ ΑΝΙΧΝΕΥΣΗΣ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	ΔΕ ΓΝΩΡΙΖΩ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΕΛΩΝΙΑΚΗΣ ΑΡΧΗΣ	
Υπηρεσίες Check in	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με Συνθήκη Schengen	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ			

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

4.1 Γενικές υποδομές και υπηρεσίες			
Τερματικός σταθμός			
Σημεία πληροφόρησης	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Παροχή Α' βοηθειών	ΟΧΙ (ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ 400Μ)		
Ταχυδρομείο	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.	ΝΑΙ(ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ –ΟΧΙ ΓΙΑ ΧΩΡΟΥΣ ΥΓΕΙΝΗΣ)	ΝΑΙ	
Ύπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
4.2 Υποδομές και υπηρεσίες τερματικού σταθμού (σε περίπτωση ύπαρξης)			
Αυτόματοι πωλητές	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Θυρίδες αποσκευών	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Ανταλλακτήριο συναλλάγματος	ΟΧΙ(ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΣΕ ΑΠΟΣΤΑΣΗ 20Μ)	ΝΑΙ	
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζα, ΑΤΜ)	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Υπηρεσίες Internet	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένας	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.	ΟΧΙ(ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΣΕ ΑΠΟΣΤΑΣΗ 20Μ)	ΝΑΙ	
Καταστήματα αφορολόγητων ειδών	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
Χώροι υγιεινής	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
Δημόσια τηλέφωνα	ΝΑΙ		
5. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ			
Μεταφορά επιβατών εντός του λιμένα	ΟΧΙ (ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΜΙΚΡΕΣ ΕΩΣ 200Μ)	ΔΕ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΜΙΚΡΕΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ & ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΕΣ ΕΚΔΡΟΜΕΣ ΜΕ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥΣ	
Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων	900Μ		
Απόσταση από σταθμό ταξί	ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ		
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	18ΚΜ		
Απόσταση από σιδηροδρομικό δίκτυο	---		
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού	0 Μ		
Ελικοδρόμιο	ΝΑΙ		
Απόσταση από κύριο τουριστικό προορισμό στη ξηρά	ΕΝΤΟΣ ΠΟΛΗΣ ΣΑΜΟΥ–ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΑΠΟ ΕΝΑΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΕΚΤΟΣ ΠΟΛΗΣ		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

4.7.6 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Ηρακλείου

Κατηγορίες υποδομών	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
	Υφιστάμενες	Εγκεκριμένες ή/και υλοποιούμενες	Αναγκαίες και μη εγκεκριμένες
1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	2 (II, IV)	2 (III, νέο δυτικό κρηπίδωμα & προσήνεμος μόλος)	
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια	841,50m (151,00m+200,7m +200,00m+289,8m)	1.113,70m	
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια	5-6	4	
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες	5	3	
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα	-	-	-
Βάθος	-9,5 / -14,00	-	-
Υπηρεσίες πλοήγησης	ΝΑΙ		
Ώρες λειτουργίας	24		
Ημέρες λειτουργίας	7		
2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΡΟΥΑΖΕΡΟΠΛΟΙΑ			
Δυνατότητα επισκευής	ΝΑΙ (μικροεπισκευές)		
Διαχείριση απορριμμάτων	ΝΑΙ		
Διαχείριση υγρών αποβλήτων	ΝΑΙ		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Υπηρεσίες ρυμουλκών	ΝΑΙ		
Παροχή φρέσκου νερού	ΝΑΙ		
Παροχή καυσίμων	ΟΧΙ		
Ειδικοί χώροι για εξυπηρέτηση προσωπικού κρουαζιερόπλοιων	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
3. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ			
Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη	ΝΑΙ		
Γραφείο (Τουριστικής) Αστυνομίας	ΟΧΙ		
Τελωνιακός έλεγχος	ΝΑΙ		
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες Check in	ΝΑΙ		
Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με Συνθήκη Schengen	ΝΑΙ		
4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ			
4.1 Γενικές υποδομές και υπηρεσίες			
Τερματικός σταθμός	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
Σημεία πληροφόρησης	ΝΑΙ		
Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
Παροχή Α' βοηθειών	ΝΑΙ		
Ταχυδρομείο	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.	ΝΑΙ		
Ύπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	ΝΑΙ		
4.2 Υποδομές και υπηρεσίες τερματικού σταθμού (σε περίπτωση ύπαρξης)			
Αυτόματοι πωλητές	ΟΧΙ		
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου	ΝΑΙ		
Θυρίδες αποσκευών	ΝΑΙ		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Ανταλλακτήριο συναλλάγματος	OXI	NAI	
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζα, ATM)	NAI		
Υπηρεσίες Internet	NAI		
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένας	NAI		
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.	NAI / OXI		
Καταστήματα αφορολόγητων ειδών	OXI		
Χώροι υγιεινής	NAI		
Δημόσια τηλέφωνα	NAI		
5. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ			
Μεταφορά επιβατών εντός του λιμένα	NAI		
Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού	NAI		
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων	NAI		
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων	600m		
Απόσταση από σταθμό ταξί	20m		
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	2km		
Απόσταση από σιδηροδρομικό δίκτυο	-		
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού	1,5km		
Ελικοδρόμιο	-		
Απόσταση από κύριο τουριστικό προορισμό στη ξηρά	6km		

4.7.7 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Θεσσαλονίκης

Κατηγορίες υποδομών	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
	Υφιστάμενες	Εγκεκριμένες ή/και υλοποιούμενες	Αναγκαίες και μη εγκεκριμένες
1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	6 κρηπιδώματα μεταξύ προβλήτα 1 και 2		
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια	600μ		
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια	ΝΑΙ		
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες	Εξαρτάται από το μήκος των κρουαζιεροπλοίων, 3 θέσεις για πλοία έως 200 μέτρα ή μία θέση για κρουαζιερόπλοιο >300 μ και μία θέση για κρουαζιερόπλοιο <200 μ.		
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα	Τουλάχιστον 10		
Βάθος	Στα κρηπιδώματα 8 μέτρα, στο αγκυροβόλιο 20 μέτρα		
Υπηρεσίες πλοήγησης	ΝΑΙ		
Ώρες λειτουργίας	24ωρη		
Ημέρες λειτουργίας	Όλες τις ημέρες		
2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΡΟΥΑΖΕΡΟΠΛΟΙΑ			
Δυνατότητα επισκευής	Μικρής έκτασης επισκευές (δεν υπάρχει δυνατότητα δεξαμενισμού)		
Διαχείριση απορριμμάτων	ΝΑΙ		
Διαχείριση υγρών αποβλήτων	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες ρυμουλκών	ΝΑΙ		
Παροχή φρέσκου νερού	ΝΑΙ (δίκτυο ύδατος στους προβλήτες και δυνατότητα παροχής νερού		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

	με υδροφόρα)		
Παροχή καυσίμων	ΝΑΙ με βυτιοφόρο όχημα		
Ειδικοί χώροι για εξυπηρέτηση προσωπικού κρουαζιερόπλοιων	ΟΧΙ (υπάρχει χώρος αναμονής κοινός με τους επιβάτες με παροχή διαφόρων διευκολύνσεων)		
3. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ			
Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη	ΝΑΙ		
Γραφείο (Τουριστικής) Αστυνομίας	ΝΑΙ		
Τελωνιακός έλεγχος	ΝΑΙ		
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες Check in	ΝΑΙ		
Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με Συνθήκη Schengen	ΝΑΙ		
4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ			
4.1 Γενικές υποδομές και υπηρεσίες			
Τερματικός σταθμός	ΝΑΙ		
Σημεία πληροφόρησης	ΝΑΙ		
Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών	ΟΧΙ		
Παροχή Α' βοηθειών	ΝΑΙ		
Ταχυδρομείο	ΟΧΙ		
Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.	ΝΑΙ		
Ύπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	ΝΑΙ		
4.2 Υποδομές και υπηρεσίες τερματικού σταθμού (σε περίπτωση ύπαρξης)			
Αυτόματοι πωλητές	ΝΑΙ		
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου	ΟΧΙ		
Θυρίδες αποσκευών	ΟΧΙ		
Ανταλλακτήριο συναλλάγματος	ΟΧΙ		
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζα, ΑΤΜ)	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες Internet	ΝΑΙ		
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένα	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.	ΟΧΙ		
Καταστήματα αφορολόγητων ειδών	ΝΑΙ		
Χώροι υγιεινής	ΝΑΙ		
Δημόσια τηλέφωνα	ΝΑΙ		
5. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ			
Μεταφορά επιβατών εντός του λιμένα	ΟΧΙ		
Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού	ΝΑΙ		
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων	ΝΑΙ		
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων	100 μ		
Απόσταση από σταθμό ταξί	70μ		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	15 χιλιόμετρα		
Απόσταση από σιδηροδρομικό δίκτυο	1500 μέτρα		
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού	400 μέτρα		
Ελικοδρόμιο	ΟΧΙ		
Απόσταση από κύριο τουριστικό προορισμό στη ξηρά	800 μέτρα		

4.7.8 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Καβάλας

Κατηγορίες υποδομών	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
	Υφιστάμενες	Εγκεκριμένες ή/και υλοποιούμενες	Αναγκαίες και μη εγκεκριμένες
1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	2	1	
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων			
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια	380μ.	360μ.	
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες	2	1	
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
Βάθος	8,5-9μ.	10μ.	
Υπηρεσίες πλοήγησης	ΝΑΙ		
Ώρες λειτουργίας	24h		
Ημέρες λειτουργίας	365		
2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ			
Δυνατότητα επισκευής	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
Διαχείριση απορριμμάτων	ΝΑΙ		
Διαχείριση υγρών αποβλήτων	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες ρυμουλκών	ΝΑΙ		
Παροχή φρέσκου νερού	ΝΑΙ		
Παροχή καυσίμων	ΟΧΙ		
Ειδικοί χώροι για εξυπηρέτηση προσωπικού κρουαζιερόπλοιων	ΝΑΙ		
3. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ			
Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη	ΝΑΙ		
Γραφείο (Τουριστικής) Αστυνομίας	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Τελωνιακός έλεγχος	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας	ΟΧΙ	ΝΑΙ	
Υπηρεσίες Check in	ΟΧΙ		
Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με Συνθήκη Schengen	ΟΧΙ	ΝΑΙ	

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ			
4.1 Γενικές υποδομές και υπηρεσίες			
Τερματικός σταθμός	NAI		
Σημεία πληροφόρησης	OXI	NAI	
Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών	OXI		
Παροχή Α' βοηθειών	NAI		
Ταχυδρομείο	OXI		
Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.	NAI		
Ύπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	NAI		
4.2 Υποδομές και υπηρεσίες τερματικού σταθμού (σε περίπτωση ύπαρξης)			
Αυτόματοι πωλητές	OXI	NAI	
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου	OXI	NAI	
Θυρίδες αποσκευών	OXI	NAI	
Ανταλλακτήριο συναλλάγματος	OXI		
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζα, ATM)	OXI		
Υπηρεσίες Internet	NAI		
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένος	NAI		
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.	OXI		
Καταστήματα αφορολόγητων ειδών	OXI		
Χώροι υγιεινής	NAI		
Δημόσια τηλέφωνα	NAI		
5. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ			
Μεταφορά επιβατών εντός του λιμένα	OXI		
Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού	OXI		
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων	NAI		
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων	30-100m.		
Απόσταση από σταθμό ταξί	30m		
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	30km		
Απόσταση από σιδηροδρομικό δίκτυο	36km		
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού	500m		
Ελικοδρόμιο	OXI		
Απόσταση από κύριο τουριστικό προορισμό στη ξηρά	600m		

4.7.9 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Κω

Κατηγορίες υποδομών	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
	Υφιστάμενες	Εγκεκριμένες ή/και υλοποιούμενες	Αναγκαίες και μη εγκεκριμένες
1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	1	1	0
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων			
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια	280	700	0
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια	1		0
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες	2	2	0
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα	3	2	0
Βάθος	-10,50 ασφ.	-9,00 ασφ.	0
Υπηρεσίες πλοήγησης	όχι	όχι	
Ώρες λειτουργίας	24/24	24/24	
Ημέρες λειτουργίας	7/7	7/7	
2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ			
Δυνατότητα επισκευής	όχι	όχι	
Διαχείριση απορριμμάτων	Ναι	Ναι	
Διαχείριση υγρών αποβλήτων	Ναι	Ναι	
Υπηρεσίες ρυμουλκών	Ναι	Ναι	
Παροχή φρέσκου νερού	Ναι	Ναι	
Παροχή καυσίμων	Ναι	Ναι	
Ειδικοί χώροι για εξυπηρέτηση προσωπικού κρουαζιερόπλοιων	όχι	όχι	
3. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ			
Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη	Ναι	Ναι	
Γραφείο (Τουριστικής) Αστυνομίας	Όχι	Όχι	
Τελωνιακός έλεγχος	Ναι	Ναι	
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας	Ναι	Ναι	
Υπηρεσίες Check in	Όχι	Ναι	
Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με Συνθήκη Schengen	Ναι	Ναι	
4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ			
4.1 Γενικές υποδομές και υπηρεσίες			
Τερματικός σταθμός	Όχι	Όχι	
Σημεία πληροφόρησης	Ναι	Ναι	
Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών	Όχι	Όχι	
Παροχή Α' βοηθειών	Όχι	Όχι	
Ταχυδρομείο	Όχι	Όχι	
Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.	Ναι	Ναι	
Υπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	Κέντρο πόλης σε απόσταση 100μ(νοσοκ., ταχυδρ, αγορά)		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

4.2 Υποδομές και υπηρεσίες τερματικού σταθμού (σε περίπτωση ύπαρξης)			
Αυτόματοι πωλητές	Όχι	Όχι	
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου	Ναι	Ναι	
Θυρίδες αποσκευών	Ναι	Ναι	
Ανταλλακτήριο συναλλάγματος	Όχι	Όχι	
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζα, ATM)	Όχι	Όχι	
Υπηρεσίες Internet	Ναι	Ναι	
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένας	Ναι	Ναι	
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.	Όχι	Όχι	
Καταστήματα αφορολόγητων ειδών	Όχι	Όχι	
Χώροι υγιεινής	Ναι	Ναι	
Δημόσια τηλέφωνα	Ναι	Ναι	
5. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ			
Μεταφορά επιβατών εντός του λιμένα	Όχι	Όχι	
Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού	Ναι	Ναι	
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων	Ναι	Ναι	
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων	200μ	200μ	
Απόσταση από σταθμό ταξί	100μ	100μ	
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	45χλμ	45χλμ	
Απόσταση από σιδηροδρομικό δίκτυο	Όχι	Όχι	
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού	200μ	200μ	
Ελικοδρόμιο	Όχι	Όχι	
Απόσταση από κύριο τουριστικό προορισμό στη ξηρά	150μ	150μ	

4.7.10 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Σαντορίνης

Κατηγορίες υποδομών	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
	Υφιστάμενες	Εγκεκριμένες ή/και υλοποιούμενες	Αναγκαίες και μη εγκεκριμένες
1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	3 *2 υφιστάμενα λιμάνια που εξυπηρετούν την κρουαζιέρα (3 προβλήτες στον Αθηνιό 1 ενιαία στον Όρμο Φηρών)		
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων			
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια	230m στον Αθηνιό 120m στον Όρμο		
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια	1		
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες	0		
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα	1		4
Βάθος	26m		
Υπηρεσίες πλοήγησης	ΟΧΙ		
Ώρες λειτουργίας	24h		
Ημέρες λειτουργίας	7d		
2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ			
Δυνατότητα επισκευής	ΟΧΙ		
Διαχείριση απορριμμάτων	ΟΧΙ		
Διαχείριση υγρών αποβλήτων	ΟΧΙ		
Υπηρεσίες ρυμουλκών	ΟΧΙ		
Παροχή φρέσκου νερού	ΟΧΙ		
Παροχή καυσίμων	ΟΧΙ		
Ειδικοί χώροι για εξυπηρέτηση προσωπικού κρουαζιερόπλοιων	ΟΧΙ		
3. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ			
Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη		NAI	
Γραφείο (Τουριστικής) Αστυνομίας	ΟΧΙ		
Τελωνιακός έλεγχος	NAI		
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας		NAI	
Υπηρεσίες Check in	ΟΧΙ		
Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με Συνθήκη Schengen		NAI	
4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ			
4.1 Γενικές υποδομές και υπηρεσίες			
Τερματικός σταθμός	ΟΧΙ		
Σημεία πληροφόρησης	NAI		
Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών	ΟΧΙ		
Παροχή Α' βοηθειών		NAI	
Ταχυδρομείο	ΟΧΙ		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.		ΝΑΙ	
Υπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	ΟΧΙ		
4.2 Υποδομές και υπηρεσίες τερματικού σταθμού (σε περίπτωση ύπαρξης)			
Αυτόματοι πωλητές	ΟΧΙ		
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου	ΝΑΙ		
Θυρίδες αποσκευών	ΟΧΙ		
Ανταλλακτήριο συναλλάγματος	ΟΧΙ		
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζα, ΑΤΜ)	ΟΧΙ		
Υπηρεσίες Internet	ΝΑΙ		
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένα	ΝΑΙ		
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.	ΝΑΙ		
Καταστήματα αφορολόγητων ειδών	ΝΑΙ		
Χώροι υγιεινής	ΝΑΙ		
Δημόσια τηλέφωνα	ΝΑΙ		
5. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ			
Μεταφορά επιβατών εντός του λιμένα	ΟΧΙ		
Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού	ΟΧΙ		
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων	ΝΑΙ		
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων	400m		
Απόσταση από σταθμό ταξί	400m		
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	6-7 km		
Απόσταση από σιδηροδρομικό δίκτυο	ΟΧΙ		
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού	400m & 4 km		
Ελικοδρόμιο			ΝΑΙ
Απόσταση από κύριο τουριστικό προορισμό στη ξηρά	400m		

4.7.11 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Σούδας Χανίων

Κατηγορίες υποδομών	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
	Υφιστάμενες	Εγκεκριμένες ή/και υλοποιούμενες	Αναγκαίες και μη εγκεκριμένες
1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	2		
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	2		
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια	750 m	1100 m	
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια	-		
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες	2	3	
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα	-		
Βάθος	-9.50, -12,00,-10.00	-12.00,-10.00	
Υπηρεσίες πλοήγησης	Υπάρχουν ιδιώτες-ΟΧΙ από την Υπηρεσία		
Ώρες λειτουργίας			
Ημέρες λειτουργίας			
2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ			
Δυνατότητα επισκευής			
Διαχείριση απορριμμάτων	Ναι-ιδιώτες		
Διαχείριση υγρών αποβλήτων			
Υπηρεσίες ρυμουλκών	Ναι-ιδιώτες		
Παροχή φρέσκου νερού	Ναι		
Παροχή καυσίμων	Ναι-ιδιώτες σε μικρή κλίμακα		
Ειδικοί χώροι για εξυπηρέτηση προσωπικού κρουαζιερόπλοιων			
3. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ			
Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη	Ναι		
Γραφείο (Τουριστικής) Αστυνομίας	Ναι στην πόλη		
Τελωνιακός έλεγχος	Ναι		
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας	Υπό προμήθεια		
Υπηρεσίες Check in	Υπό διαμόρφωση		
Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με Συνθήκη Schengen	Ναι και ανασχεδιάζεται		
4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ			
4.1 Γενικές υποδομές και υπηρεσίες			
Τερματικός σταθμός	Όχι-Υπάρχει μικρός σταθμός		
Σημεία πληροφόρησης	Ναι		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών	Όχι		
Παροχή Α' βοηθειών	Νοσοκομείο στο 1KM		
Ταχυδρομείο	Στα 500μέτρα		
Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.			
Υπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	Ναι		
4.2 Υποδομές και υπηρεσίες τερματικού σταθμού (σε περίπτωση ύπαρξης)			
Αυτόματοι πωλητές	Υπό έγκριση		
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου	Ναι στα 200μ.		
Θυρίδες αποσκευών	Όχι		
Ανταλλακτήριο συναλλάγματος	Ναι στα 200μ		
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζα, ΑΤΜ)	Ναι στα 200μ		
Υπηρεσίες Internet	Ναι		
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένος	Ναι		
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.	Ναι στα 200μ		
Καταστήματα αφορολόγητων ειδών	Υπό έγκριση		
Χώροι υγιεινής	Ναι		
Δημόσια τηλέφωνα	Ναι στα 200μ		
5. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ			
Μεταφορά επιβατών εντός του λιμένα	Ναι με δημόσια συγκοινωνία		
Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού	ναι		
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων	ναι		
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων	50μ		
Απόσταση από σταθμό ταξί	50μ		
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	15KM		
Απόσταση από σιδηροδρομικό δίκτυο	οχι		
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού	6,5KM		
Ελικοδρόμιο			
Απόσταση από κύριο τουριστικό προορισμό στη ξηρά	6,5KM		

4.7.12 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Ιτέας

Όπως επισημάνθηκε και σε προηγούμενα κεφάλαια, το ΛΤΦ δήλωσε αδυναμία συμπλήρωσης και αποστολή του εντύπου διαβούλευσης και η ομάδα εργασίας προχώρησε σε δευτερογενή αναζήτηση των στοιχείων μέσω της Αντιπεριφέρειας Φωκίδας, ωστόσο μέχρι και το χρόνο ολοκλήρωσης του παρόντος τεύχους δεν κατέστη δυνατή η αποστολή των στοιχείων. Η ομάδα μελέτης επιφυλάσσεται τη συμπλήρωση των δεδομένων σε επόμενα στάδια του έργου

4.7.13 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Κατάκολου

Όπως επισημάνθηκε και σε προηγούμενα κεφάλαια, το ΛΤ Κατάκολου δήλωσε αδυναμία συμπλήρωσης και αποστολή του εντύπου διαβούλευσης και η ομάδα εργασίας προχώρησε σε δευτερογενή αναζήτηση των στοιχείων τα οποία και παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα. Η ομάδα μελέτης επιφυλάσσεται τη συμπλήρωση των δεδομένων σε επόμενα στάδια του έργου, εφόσον αυτά αποσταλούν από το φορέα διοίκησης του λιμένα.

ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
Κατηγορίες υποδομών	Υφιστάμενες	Εγκεκριμένες ή/και υλοποιούμενες	Αναγκαίες και μη εγκεκριμένες
Αριθμός προβλητών για κρουαζιερόπλοια	3		
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια	2600 μ.		
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια			
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες			
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα			
Βάθος	7,5-10,5 μ.		
Διαχείριση απορριμμάτων			
Διαχείριση υγρών αποβλήτων			
Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη	Ναι		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Ώρες λειτουργίας			
Ημέρες λειτουργίας			
Υπηρεσίες ρυμουλκών	Ναι		
Υπηρεσίες πλοήγησης	Ναι		
Παροχή φρέσκου νερού	Ναι		
Παροχή καυσίμων	Ναι		
Επιβατικοί σταθμοί			
Κλιματισμός επιβατικών σταθμών			
Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών			
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας			
Υπηρεσίες Check in – Check out			
Σύστημα διαχείρισης Schengen			
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου εντός του λιμανιού			
Θυρίδες αποσκευών			
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. ATMs)	Ναι		
Υπηρεσίες Internet			
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένος			
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.			
Καταστήματα αφορολόγητων ειδών			
Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.			
Γραφείο τουρισμού και ενημέρωσης επισκεπτών			
Γραφείο (Τουριστικής) Αστυνομίας			
Τελωνιακός έλεγχος			
Υπηρεσίες υγείας εντός του λιμανιού (π.χ. σταθμός του ΕΚΑΒ)			
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων			
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων			
Απόσταση από σταθμό ταξί			
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	75 χλμ.		
Σταθμός μετρό			
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού			
Ύπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	Ναι		
Ελικοδρόμιο			

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Κυκλοφοριακό μέσο εντός του λιμανιού			
Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού			

4.7.14 Χαρακτηριστικά υποδομών λιμένα Πειραιά

Όπως επισημάνθηκε και σε προηγούμενα κεφάλαια, ο ΟΛΠ ΑΕ αρνήθηκε τη συμπλήρωση και αποστολή του ερωτηματολογίου και των δεδομένων που αφορούν τις υποδομές και τα σχεδιαζόμενα έργα. Η ομάδα εργασίας προχώρησε σε δευτερογενή αναζήτηση των στοιχείων τα οποία και παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα. Η ομάδα μελέτης επιφυλάσσεται τη συμπλήρωση των δεδομένων σε επόμενα στάδια του έργου, εφόσον αυτά αποσταλούν από το φορέα διοίκησης του λιμένα.

ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
Κατηγορίες υποδομών	Υφιστάμενες	Εγκεκριμένες ή/και υλοποιούμενες	Αναγκαίες και μη εγκεκριμένες
Αριθμός προβλητών για κρουαζιερόπλοια	9		
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια	2,7 χλμ.		
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια			
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων	11	6 νέες θέσεις (μέσω επέκτασης του επιβατικού λιμένος προς τη νότια πλευρά)	
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα			
Βάθος	10 μ.		
Διαχείριση απορριμμάτων	Ναι		
Διαχείριση υγρών αποβλήτων	Ναι		
Εφαρμογή κώδικα ISPS –φύλαξη	Ναι		
Ώρες λειτουργίας	24		
Ημέρες λειτουργίας	365		
Υπηρεσία ρυμουλκών	Ναι		
Υπηρεσία πλοήγησης	Ναι		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Παροχή φρέσκου νερού	Ναι		
Παροχή καυσίμων			
Επιβατικοί σταθμοί	2 (15.000 τ. μ.)	Επέκταση του υφιστάμενου Β' επιβατικού σταθμού στην Ακτή Θεμιστοκλέους κατά 3.900 τ.μ. Δημιουργία Γ' επιβατικού σταθμού (μέσω μετατροπής της πενταγωνικής αποθήκης στην Ακτή Μιαούλη)	
Κλιματισμός επιβατικών σταθμών	Ναι		
Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών	Ναι		
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας	Ναι		
Υπηρεσίες Check in	Ναι		
Σύστημα διαχείρισης Schengen			
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου εντός του λιμανιού			
Θυρίδες αποσκευών	Ναι		
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. ATMs)			
Υπηρεσίες Internet	Ναι		
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένα			
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.			
Καταστήματα αφορολόγητων ειδών	Ναι		
Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.	Ναι		
Γραφείο τουρισμού και ενημέρωσης επισκεπτών	Ναι		
Γραφείο Τουριστικής Αστυνομίας	Ναι		
Τελωνείο	Ναι		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Υπηρεσίες υγείας (π.χ. σταθμός του ΕΚΑΒ)	Ναι		
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων	90 θέσεις λεωφορείων 110 θέσεις ταξί		
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων	300 μ.		
Απόσταση από σταθμό ταξί	30 μ.		
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	40 χλμ.		
Σταθμός μετρό	1 χλμ.		
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού	700		
Ύπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	Ναι		
Ελικοδρόμιο	Ναι		
Κυκλοφοριακό μέσο εντός του λιμανιού		Τύπου MONORAIL	
Διαβάσεις πεζών		Κατασκευή υποθαλάσσιας σύνδεσης περιοχής Λέοντος και Ηετιωνίας Ακτής στο Κεντρικό Λιμάνι	

Κεφάλαιο 5. Έκθεση αξιολόγησης των υφιστάμενων υποδομών κρουαζιέρας ανά περιοχή και κατηγορία υποδομής

Από τη μέχρι τώρα ανάλυση και τους πίνακες αξιολόγησης που ακολουθούν (σε συνδυασμό με την ανάλυση του Κεφαλαίου 3 του παρόντος) συμπεραίνονται, ανα λιμάνι, τα εξής:

- Το λιμάνι του **Πειραιά**, ως το μεγαλύτερο στην Ελλάδα λιμάνι εκκίνησης/τερματισμού αλλά και ο μεγαλύτερος προορισμός διαθέτει τις ποιο αναπτυγμένες υποδομές ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων, εξυπηρέτησης επιβατών, υπηρεσιών προς τα πλοία, υπηρεσίες ασφάλειας και προσβασιμότητας (αεροδρόμιο, τραίνο, μετρό). Η συνεχής αύξηση όμως των αφίξεων οδηγεί το λιμάνι στα όρια της φέρουσας ικανότητάς του. Ήδη έκαναν την εμφάνισή τους φαινόμενα στενότητας του χώρου και κορεσμού, ειδικά κατά τον ελλιμενισμό και την εξυπηρέτηση μεγάλων σκαφών. Συνεπώς, απαραίτητη κρίνεται η επέκταση του λιμανιού, ώστε να μπορέσει να υποδεχθεί ταυτοχρόνως περισσότερα σκάφη νέας γενιάς.
- Το λιμάνι του **Ηρακλείου** έχει επιτελέσει τεράστια πρόοδο σε λιμενικές υποδομές, σε υποδομές εξυπηρέτησης σκαφών και επιβατών, έχει βελτιώσει τη προσβασιμότητα του και την ασφάλεια. Η συνεργασία με το αεροδρόμιο της περιοχής αποδίδει καρπούς όσον αφορά στη μελλοντική ανάπτυξη του λιμένα ως Home port.
- Το νέο λιμάνι της **Μυκόνου**, σε συνδυασμό με το παλιό, έχουν αυξήσει σημαντικά τη δυνατότητα ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων. Το νέο λιμάνι και με την ολοκλήρωση της Γ' φάσης ανάπτυξής του θα είναι ένα από τα πιο σύγχρονα της χώρας. Οι υπηρεσίες προς πλοία και επιβάτες, το σύστημα ασφάλειας και η εύκολη προσέγγιση των εσωτερικών προορισμών αποτελούν θετικά στοιχεία του λιμένα.
- Σημαντική πρόοδο σε υποδομές ελλιμενισμού και Home porting διαθέτει και η **Κέρκυρα**. Ο λιμένας της μπορεί να φιλοξενήσει μεγάλο αριθμό πλοίων και να εξυπηρετήσει ικανοποιητικά πλοία και επιβάτες.
- Το λιμάνι της **Κω** έχει σημειώσει τεράστια πρόοδο. Οι συνεχείς επενδύσεις έχουν βελτιώσει τα μέγιστα τις υποδομές ελλιμενισμού, εξυπηρέτησης σκαφών και επιβατών, τις συνθήκες ασφάλειας, καθώς και την πρόσβαση στο λιμάνι.
- Η **Ρόδος** είναι ένας από τους μεγαλύτερους προορισμούς κρουαζιέρας της χώρας. Το λιμάνι της Ρόδου διαθέτει ικανοποιητικές υποδομές εξυπηρέτησης σκαφών και επιβατών καθώς και ασφάλειας. Πλην όμως χρήζει επενδύσεων στις εγκαταστάσεις ελλιμενισμού για μεγάλα σκάφη νέας γενιάς καθώς και στην εξυπηρέτηση επιβατών (π.χ. κατασκευή επιβατικού σταθμού).
- Η **Σούδα**, μετά και τις πρόσφατες επενδύσεις, αναγορεύτηκε σε ένα σύγχρονο λιμάνι κρουαζιέρας. Με την κατασκευή ενός σύγχρονου επιβατικού σταθμού και με βελτίωση των συνθηκών προσβασιμότητας θα διασφαλίσει τις προοπτικές ανάπτυξης της κρουαζιέρας στη δυτική Κρήτη.

- Η **Θεσσαλονίκη** έχει περιορισμένες δυνατότητες ελλιμενισμού μεγάλων σκαφών, καθώς και περιορισμένες υποδομές για την εξυπηρέτηση επιβατών. Στα άλλα σημεία όπως υπηρεσίες προς πλοία, ασφάλεια και προσβασιμότητα εμφανίζει υψηλούς δείκτες.
- Το **Κατάκολο** ως λιμάνι τράνζιτ δεν διαθέτει όλες τις υποδομές για την εξυπηρέτηση επιβατών. Επίσης, οι υποδομές ελλιμενισμού χρήζουν εκσυγχρονισμού και επέκτασης ώστε να μπορέσουν να υποδεχθούν τα σκάφη της νέας εποχής.
- Ο **Βόλος**, η **Σάμος** και η **Καβάλα** είναι τρία λιμάνια με μεγάλες δυνατότητες. Ο Βόλος έχει δημιουργήσει ευνοϊκές λιμενικές εγκαταστάσεις. Η φέρουσα ικανότητα ελλιμενισμού όμως είναι περιορισμένη, ειδικά όσον αφορά στα μεγάλα σκάφη. Η ολοκλήρωση του έργου του επιβατικού σταθμού θα βελτιώσει την παροχή υπηρεσιών προς τους επιβάτες. Η Καβάλα με τα έργα που εκτελεί στον Κεντρικό Λιμένα, σύντομα θα διαθέτει ένα σύγχρονο λιμάνι κρουαζιέρας. Το λιμάνι της Σάμου διαθέτει ικανοποιητικές υποδομές, πλην όμως χρειάζονται επενδύσεις για υποδομές ελλιμενισμού μεγάλων σκαφών, εξυπηρέτησης επιβατών και προσβασιμότητας του λιμανιού, καθώς και αντιπλημμυρικά έργα στην περιοχή του λιμένα.
- Το λιμάνι της **Ιτέας** σε πολλά σημεία εμφανίζει σημάδια εγκατάλειψης. Χρειάζεται αναβάθμιση σε όλους τους τομείς και προπάντων στον τομέα της εξυπηρέτησης επιβατών, πλοίων και διακίνησης επιβατών.
- Η **Σαντορίνη**, ουσιαστικά, δεν διαθέτει λιμάνι. Το μεγάλο πρόβλημα είναι η μεταφορά επιβατών από το πλοίο στη ξηρά και το αντίστροφο. Η ταλαιπωρία των επιβατών και τα σημάδια κορεσμού είναι εμφανή. Σε πρώτη φάση χρειάζεται ένα νέο (δεύτερο) τελεφερίκ και καλύτερο προγραμματισμό των αφίξεων.

Πίνακας 1 Μήτρα αξιολόγησης υποδομών λιμένων

ΛΙΜΕΝΕΣ	ΚΤΙΡΗΡΙΑ-ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ					
	Υποδομές και υπηρεσίες ελλιμενισμού	Υπηρεσίες προς κρουαζιερόπλοια	Υποδομές και υπηρεσίες ασφάλειας	Υποδομές και υπηρεσίες προς επιβάτες	Υποδομές και υπηρεσίες προσπελασιμότητας	Συνολική βαθμολογία
Πειραιάς	4	5	5	5	4	23
Ηράκλειο	4	4	5	5	4	22
Σούδα	4	4	5	4	3	20
Σαντορίνη	1	2	3	1	1	8
Μύκονος	4	4	5	5	4	22
Ρόδος	3	4	5	4	4	20
Κως	3	4	5	5	4	21
Κέρκυρα	4	4	5	5	4	22
Κατάκολο	3	4	5	4	3	19
Θεσσαλονίκη	3	4	5	3	4	19
Βόλος	3	4	5	3	3	18
Καβάλα	3	3	5	3	3	17

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Σάμος	3	3	5	3	3	17
Ιτέα	3	3	3	1	2	12

Πίνακας 2 Κατάταξη λιμένων με βάση την ανταπόκρισή τους στα κριτήρια της αξιολόγησης

ΛΙΜΕΝΑΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ
Πειραιάς	23
Ηράκλειο	22
Μύκονος	22
Κέρκυρα	22
Κως	21
Σούδα	20
Ρόδος	20
Θεσσαλονίκη	19
Κατάκολο	19
Βόλος	18
Σάμος	17
Καβάλα	17
Ιτέα	12
Σαντορίνη	8

Κεφάλαιο 6. Δημιουργία δυναμικής Ηλεκτρονικής Βάσης Δεδομένων των υφιστάμενων υποδομών κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Η ηλεκτρονική βάση δεδομένων αναπτύχθηκε με βάση τις προδιαγραφές που προσδιορίστηκαν στο πακέτο εργασίας 13 της Τεχνικής Προσφοράς που κατέθεσε ο Ανάδοχος και συνοδεύει τη σύμβαση που διέπει το παρόν έργο.

6.1 Επιλογή και προετοιμασία των στοιχείων που θα περιλαμβάνονται στη Βάση Δεδομένων

Αρχικά έγινε η επιλογή και προετοιμασία των στοιχείων που θα περιλαμβάνονται στη βάση δεδομένων, με αξιοποίηση των αποτελεσμάτων, τόσο της δευτερογενούς έρευνας και καταγραφής (ΠΕ 9), όσο της απογραφικής έρευνας πεδίου (ΠΕ 11).

Με βάση την συγκεκριμένη επιλογή αποφασίστηκε η βάση δεδομένων να περιλαμβάνει όσον αφορά την παρουσίαση του λιμένα:

Α) Παρουσίασης φωτογραφίας – χάρτη του λιμένος και της διεύθυνσης του web site (εάν υπάρχει)

Β) Παρουσίαση της ταυτότητας του Λιμένος με βάση την αξιολόγηση 7 ομάδων παραμέτρων:

- ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ
- ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
- ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
- ΥΠΟΔΟΜΕΣ
- ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ – ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ
- ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ
- ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ

(*) τα δεδομένα αξιολόγησης προκύπτουν από την έρευνα που έχει υλοποιηθεί στα πλαίσια του έργου.

Γ) Παρουσίαση των αναλυτικών υποδομών του κάθε λιμένα με βάση το ερωτηματολόγιο που συμπληρώθηκε από τους λιμένες.

Τα στοιχεία αυτά και κυρίως οι υποδομές του κάθε λιμανιού κωδικοποιήθηκαν ώστε να μπορεί να γίνει η συστηματική καταγραφή τους στη βάση δεδομένων και κυρίως ώστε να μπορεί να γίνει αναζήτηση με βάση συγκεκριμένα κριτήρια που αφορούν ομάδες κωδικοποιημένων χαρακτηριστικών.

Συγκεκριμένα οι ομάδες χαρακτηριστικών που ομαδοποιήθηκαν και κωδικοποιήθηκαν ώστε να μπορούν να δημιουργηθούν ερωτήματα αναζήτησης είναι:

Βασικές Υποδομές Λιμένος

α/α	Πεδίο	Τύπος
1	Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων	Αριθμός
2	Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια	Ναι / Όχι
3	Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες	Αριθμός
4	Διαχείριση απορριμμάτων	Ναι / Όχι
5	Διαχείριση υγρών αποβλήτων	Ναι / Όχι
6	Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη	Ναι / Όχι
7	Υπηρεσίες ρυμουλκών	Ναι / Όχι
8	Υπηρεσίες πλοήγησης	Ναι / Όχι
9	Παροχή φρέσκου νερού	Ναι / Όχι
10	Παροχή καυσίμων	Ναι / Όχι
11	Ύπαρξη ειδικών χώρων για εξυπηρέτηση προσωπικού κρουαζιερόπλοιων	Ναι / Όχι
12	Ελικοδρόμιο	Ναι / Όχι
13	Κυκλοφοριακό μέσο εντός του λιμανιού	Ναι / Όχι
14	Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού	Ναι / Όχι

Διακίνηση Επιβατών

α/α	Πεδίο	Τύπος
1	Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας	Ναι / Όχι
2	Υπηρεσίες Check in	Ναι / Όχι
3	Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με Συνθήκη Schengen	Ναι / Όχι
4	Τελωνειακός έλεγχος	Ναι / Όχι

Εξυπηρέτηση Επιβατών

α/α	Πεδίο	Τύπος
1	Επιβατικοί σταθμοί	Αριθμός ?
2	Κλιματισμός επιβατικών σταθμών	Ναι / Όχι
3	Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών	Ναι / Όχι
4	Χώροι αναψυχής-εστιατορίου εντός του λιμανιού	Ναι / Όχι
5	Θυρίδες αποσκευών	Ναι / Όχι
6	Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. ATMs)	Ναι / Όχι
7	Υπηρεσίες Internet	Ναι / Όχι
8	Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένος	Ναι / Όχι
9	Καταστήματα αφορολόγητων ειδών	Ναι / Όχι
10	Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.	Ναι / Όχι
11	Γραφείο τουρισμού και ενημέρωσης επισκεπτών	Ναι / Όχι
12	Γραφείο Τουριστικής Αστυνομίας	Ναι / Όχι
13	Υπηρεσίες υγείας (π.χ. ιατρείο, σταθμός του ΕΚΑΒ)	Ναι / Όχι

Μετακίνηση Επιβατών

α/α	Πεδίο	Τύπος
-----	-------	-------

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

1	Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.	Ναι / Όχι
2	Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων	Ναι / Όχι
3	Απόσταση από σταθμό λεωφορείων	Αριθμός
4	Απόσταση από σταθμό ταξί	Αριθμός
5	Απόσταση από πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο	Αριθμός
6	Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού	Αριθμός
7	Ύπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς	Ναι / Όχι

Με βάση την παραπάνω δομή προχώρησε ο σχεδιασμός της βάσης δεδομένων.

Παρουσίαση Στοιχείων της Μελέτης που υλοποιήθηκε

Επίσης κρίθηκε χρήσιμο η βάση δεδομένων να παρουσιάζει σειρά χαρτογραφικών δεδομένων που προέκυψαν από επεξεργασία στοιχείων σχετικά με τους λιμένες και τον τουρισμό κρουαζιέρας.

Η παρουσίαση των συγκεντρωτικών αυτών στοιχείων δίνει με οπτικό τρόπο συγκεντρωτικά και στατιστικά στοιχεία που είναι ιδιαίτερα χρήσιμα για την εύληπτη αποτύπωση των προοπτικών ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας.

Τα στοιχεία αυτά θα τοποθετηθούν σε ειδική ενότητα της βάσης με τίτλο «Στοιχεία για την Κρουαζιέρα»

6.2 Σχεδιασμός Βάσης Δεδομένων

Η βάση δεδομένων σχεδιάστηκε με γνώμονα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Δυναμικός χαρακτήρας ώστε να μπορεί να γίνεται εύκολα η ενημέρωση των πληροφοριών που περιλαμβάνει
- Ευχρηστία ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί εύκολα από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη
- Κάλυψη των απαιτήσεων σε προβολή διαφόρων τύπων στοιχείων (use cases)
- Δυνατότητα εύκολης επέκτασης των στοιχείων που καταγράφονται στην βάση
- Μεγιστοποίηση της προσβασιμότητας

Με βάση τις παραπάνω αρχές αποφασίστηκε η υλοποίηση της βάσης σε On-line περιβάλλον (Internet) ώστε να μεγιστοποιηθεί η αποτελεσματικότητά της.

Δεδομένου ότι η βάση λειτουργεί σε περιβάλλον Internet, περιλαμβάνει δύο επίπεδα χρήσης:

A) Frond End όπου παρουσιάζεται το σύνολο της πληροφορίας και η δυνατότητα αναζήτησης σε αυτή με βάση τα κωδικοποιημένα χαρακτηριστικά.

Η πρόσβαση στο Front end είναι γίνεται αυτή τη στιγμή μέσω της ηλεκτρονικής διεύθυνσης <http://debian.itbiz.gr/krouaziera/> (ενώ με την ολοκλήρωση της πιλοτικής λειτουργίας θα δεσμευτεί επίσημη ηλεκτρονική διεύθυνση του τύπου www.onoma.gr)

B) Back End όπου περιλαμβάνει όλες τις λειτουργίες διαχείρισης του συστήματος και στο οποίο η πρόσβαση γίνεται με κωδικούς ασφαλείας.

Μέσω του Back End μπορεί να γίνει η ενημέρωση των στοιχείων της βάσης και η επέκταση των πληροφοριών που αυτή διαχειρίζεται (εάν απαιτηθεί).

Η ανάπτυξη ακολούθησε τη διαδικασία σχεδιασμού βάσεων δεδομένων :

- ανάλυση
- σχεδιασμός use cases
- classes
- υποσυστήματα
- δομή δεδομένων

ενώ για την ανάπτυξη σε on-line περιβάλλον χρησιμοποιήθηκε Open Source CMS το οποίο καλύπτει τις απαιτήσεις του άνωθεν σχεδιασμού.

Εκμεταλλευόμενοι τις δυνατότητες του CMS συστήματος που υποστηρίζει τη βάση δεδομένων έγινε επίσης η απεικόνιση της τοποθεσίας των λιμένων σε διαδραστικό χάρτη Google Maps ώστε να υπάρχει και οπτική απεικόνιση της διασποράς των λιμένων, καθώς και η προσθήκη της ενότητας «Στοιχεία για την Κρουαζιέρα», όπου παρουσιάζονται συγκεντρωτικά και στατιστικά στοιχεία σε χαρτογραφικά υπόβαθρα.

6.3 Πιλοτική εφαρμογή της Βάσης Δεδομένων

Η εφαρμογή της βάσης δεδομένων ελέγχθηκε σε πιλοτική λειτουργία, τόσο όσον αφορά την παρουσίαση όσο και την αναζήτηση δεδομένων καθώς και τη σταθερότητα της λειτουργίας της.

Η πιλοτική λειτουργία της βάσης έγινε σε δευτερεύοντες web servers και στην ηλεκτρονική διεύθυνση <http://debian.itbiz.gr/krouaziera/>

6.4 Καταχώρηση των δεδομένων στη Βάση – Τελική εφαρμογή

Στο τελευταίο βήμα έγινε η εισαγωγή των δεδομένων μέσω του back end συστήματος και η βάση είναι έτοιμη για μεταφορά και χρήση σε επίσημη ηλεκτρονική διεύθυνση του τύπου www.onoma.gr

Κεφάλαιο 7. Αξιολόγηση του υφιστάμενου Χωροταξικού Πλαισίου ως προς την αποτελεσματικότητά του για την ανάπτυξη των υποδομών κρουαζιέρας

Αντικείμενο του συγκεκριμένου πακέτου εργασίας αποτελεί η αξιολόγηση του υφιστάμενου Χωροταξικού Πλαισίου ως προς την αποτελεσματικότητά του για την ανάπτυξη των υποδομών κρουαζιέρας. Στο πλαίσιο, λοιπόν, της παρούσας ενέργειας, η ομάδα έργου κατέγραψε και ανέλυσε το υπάρχον Χωροταξικό Πλαίσιο επισημαίνοντας διαπιστωμένες ελλείψεις, κενά και ασάφειες που δεν προωθούν και δυσχεραίνουν την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών.

Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκε αναλυτική αξιολόγηση του υφιστάμενου Χωροταξικού Πλαισίου και ειδικότερα των Ειδικών Τομεακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού - όπως είναι αυτό του Τουρισμού - προς την πληρότητα και την αποτελεσματικότητά του.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η ομάδα έργου, συμπεριέλαβε στην έρευνά της και τη μελέτη του υπο διαμόρφωση και διαβούλευση – μέχρι και την ημέρα υποβολής του παρόντος παραδοτέου τεύχους – νέο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού για τον Τουρισμό. Κρίθηκε σκόπιμο η αξιολόγηση του υφιστάμενου – εθνικής εμβέλειας - χωροταξικού πλαισίου/ σχεδιασμού να λάβει υπόψη τις υπό διαμόρφωση δημόσιες πολιτικές κατευθύνσεις και αρχές που διέπουν το υπό διαμόρφωση νέο πλαίσιο για τον τουρισμό, καθώς ως φαίνεται το νέο πλαίσιο έρχεται να αντιμετωπίσει εν μέρει ή/ και κατά περίπτωση αστοχίες ή ελλείψεις του ισχύοντος υπό αναθεώρηση Πλαισίου, επισημαίνοντας και συμπεριλαμβάνοντας πρόσθετες κατευθύνσεις ειδικά για τον τουρισμό κρουαζιέρας. Στις υποενότητες του παρόντος κεφαλαίου, θα επισημανθούν τα κρίσιμα σημεία των σχεδίων αυτών, ενώ παράλληλα θα τεθούν υπό προϋποθέσεις για τις αναγκαίες παρεμβάσεις ή τροποποιήσεις του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, ώστε να συμβάλει στην προώθηση των αναγκαίων λιμενικών ή άλλων επενδύσεων (σχετιζόμενων με τον τουρισμό κρουαζιέρας), εφόσον αυτό αναδειχτεί και κριθεί σκόπιμο.

7.1 Αξιολόγηση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την κρουαζιέρα (ΦΕΚ 128 Α/03.07.2008)

Με το ΦΕΚ 128-Α/3-7-2008 κυρώθηκε το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το οποίο κάλυψε το κενό που είχε δημιουργηθεί ανάμεσα στα θεσμοθετημένα από το 2003 Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού σχεδιασμού και στην ανυπαρξία των εθνικών κατευθύνσεων και στρατηγικών επιλογών που θα προέκυπταν μέσα από το Γενικό αυτό πλαίσιο, όπως ακριβώς προέβλεπε ο 2742/99. Το ΓΠΧΣΑΑ, λόγω και του στρατηγικού του χαρακτήρα, επικεντρώνεται στην υιοθέτηση και αναφορά γενικών αρχών οργάνωσης δραστηριοτήτων και χωρικής εξειδίκευσης των περιοχών για κλάδους της οικονομίας ή ειδικές υποδομές. Στο πλαίσιο αυτό η ανάλυση της ομάδας

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

επικεντρώθηκε στην αξιολόγηση των αναφορών του ΓΠΧΣΑΑ στις υποδομές λιμένων που παρουσιάζουν εξειδίκευση ή προδιαγράφουν δυναμική για την ανάπτυξη τουρισμού κρουαζιέρας.

Μέσα από την αξιολόγηση του ΓΠΧΣΑΑ σχετικά με τις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές, η κύρια στρατηγική που προτείνεται περιλαμβάνει:

- Ανάπτυξη λιμενικών υποδομών που θα φιλοξενούν με ασφάλεια και ποιότητα τα σύγχρονα πλωτά μέσα και τους επιβάτες τους (λιμενοβραχίονες, προβλήτες, αίθουσες επιβίβασης με κλιματισμό, χώροι υγιεινής κ.ά.). Οι λιμενικές υποδομές και οι εγκαταστάσεις στην νησιωτική χώρα οφείλουν να ακολουθούν την κλίμακα και την φυσιογνωμία της περιοχής, ιδιαίτερα σε περιοχές παραδοσιακών οικισμών. Σκόπιμο είναι να εξεταστεί, σε πολλές περιπτώσεις νησιών, η δημιουργία νέων ακτοπλοϊκών λιμένων σε απόσταση από τους παραδοσιακούς οικισμούς και η απόδοση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων, σε συνδυασμό με προγράμματα ανάπλασης παραλιακών μετώπων, σε αλιευτικές ή/και τουριστικές χρήσεις.
- Υιοθέτηση και στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές του συστήματος hub & spoke (κυρίως) ή hub & feeder, με τις προϋποθέσεις: (α) της ηλεκτρονικής διασύνδεσης όλων των δρομολογίων των επιβατικών μέσων (ακτοπλοΐα, αεροσκάφη, σιδηρόδρομος, υδροπλάνο κ.ά.) σε πραγματικό χρόνο, (β) του συντονισμού του συνολικού επιβατικού μεταφορικού συστήματος από εξειδικευμένο φορέα διαχείρισης της κίνησης και των δρομολογίων, (γ) της λειτουργικής σύνδεσης των μέσων σε κάθε χωρική ενότητα (π.χ. άμεση και ποιοτική οδική εξυπηρέτηση μεταξύ θαλάσσιων λιμένων και αερολιμένων σε κάθε νησί) και (δ) της ενδυνάμωσης, με κάθε πρόσφορο μέσο, της συγκοινωνίας μεταξύ των νησιών και του περιορισμού της εξάρτησης, στην περίπτωση των νησιών του Αιγαίου, από τον λιμένα του Πειραιά.
- Επέκταση της δυνατότητας παροχής υπηρεσιών θαλάσσιου ταξί από πιστοποιημένους κυβερνήτες και πλωτά μέσα.
- Διερεύνηση της δυνατότητας παροχής θαλάσσιας συγκοινωνίας σε αστικές περιοχές με μεγάλο παραλιακό μέτωπο (Αττική, Θεσσαλονίκη κ.ά.).



Πιο συγκεκριμένα, σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές και τις λιμενικές υποδομές, όπως ενδεικτικά απεικονίζονται στον παραπάνω χάρτη, και τις συναφείς υπηρεσίες δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

- **Ενίσχυση του διεθνούς ρόλου των λιμένων της Αθήνας (σύστημα λιμένων Αττικής), της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου σε συνδυασμό με αυτό της Σούδας, της Αλεξανδρούπολης και του Βόλου, με σκοπό την ανάδειξη και εδραίωσή τους ως κύριων θαλάσσιων πυλών της χώρας.** Παράλληλα, ενίσχυση των λιμένων διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας (Καβάλας, Κύμης, Ρόδου, Καλαμάτας και Σούδας) και των εξειδικευμένων λιμένων εμπορευματοκιβωτίων της NABIFE Αστακού και της Νότιας Κρήτης.

- **Διαρκής αναβάθμιση όλων των υφιστάμενων λιμένων με σημαντική εμπορευματική ή/και επιβατική κίνηση με κύριο σκοπό την σταθερή παροχή ασφάλειας στις μεταφορές (π.χ. εκβαθύνσεις λιμενολεκάνης, κατασκευής κυματοθραυστών, κρηπιδωμάτων, κτιρίων, δικτύων, περίφραξης και άλλων συστημάτων αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών / Κώδικας I.S.P.S, διευθετήσεων ρεμάτων, προμήθεια σύγχρονου εξοπλισμού κ.ά.).**
- **Άμεση εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες και συστημάτων για την πρόληψη και αντιμετώπιση θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων, καθώς επίσης και δημιουργία καταλλήλων λιμένων καταφυγής.**
- **Ενιαίος σχεδιασμός και διαχείριση όλου του λιμενικού συστήματος της Αττικής.** Σταδιακή μεταφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από τον κεντρικό λιμένα του Πειραιά στους λιμένες της Ραφήνας και του Λαυρίου. Ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά θα εξακολουθεί να διατηρεί ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, κυρίως για την περιοχή του Αργοσαρωνικού. Ωστόσο, θα εξειδικευτεί στον κλάδο της κρουαζιέρας, ενώ σημαντικό τμήμα του θα αποδοθεί αναβαθμισμένο στην αστική περιοχή των παράκτιων ΟΤΑ της ευρύτερης πόλης του Πειραιά. Το τμήμα του Ικονίου-Περάματος, σε συνδυασμό με τις εγκαταστάσεις του λιμένα της Ελευσίνας και της ευρύτερης παράκτιας περιοχής μαζί με τις εγκαταστάσεις ναυπηγοεπισκευών στο Πέραμα και το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου Πεδίου, οφείλουν να αποτελέσουν ένα κοινό σύνολο εμπορευματικών και συνδυασμένων μεταφορών καθώς και παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής (logistics).
- **Αναβάθμιση του λιμένα της Θεσσαλονίκης**, σε λιμένα παροχής λιμενικών υπηρεσιών διεθνούς εμβέλειας με χωρική επιρροή πέραν των Βαλκανίων (έως τις Σκανδιναβικές χώρες και την Ρωσία). Προϋπόθεση για τα παραπάνω είναι να αποκτήσει σύνθετες και ολοκληρωμένες υπηρεσίες μεταφορτώσεων και υπηρεσιών εφοδιαστικής. Στο πλαίσιο αυτό, κρίνεται σκόπιμο να εξεταστεί, και ενδεχομένως να προωθηθεί εκ νέου, η απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα της Θεσσαλονίκης με τον βουλγαρικό ποτάμιο λιμένα Lom, με σκοπό τη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από και προς την Δυτική Ευρώπη μέσω ποτάμιων μεταφορών. Συμπληρωματικά προς τον λιμένα της Θεσσαλονίκης μπορεί να λειτουργήσει ο εμπορευματικός λιμένας της Καβάλας στο βαθμό που αναβαθμιστεί η χερσαία σύνδεσή του με τα μεταφορικά δίκτυα των Βαλκανίων.
- Με την ολοκλήρωση του νέου τμήματος του **λιμένα της Πάτρας** και με την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου της περιοχής (ΠΑΘΕ και Δυτικός Άξονας), ο λιμένας θα αναβαθμισθεί σημαντικά τόσο σε ό,τι αφορά τον κλάδο των επιβατικών όσο και σε ό,τι αφορά τον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών. Με τη δημιουργία εξειδικευμένων υποδομών εφοδιαστικών υπηρεσιών και την ενεργοποίηση του Αδριατικού / Ιονίου Θαλάσσιου Αυτοκινητόδρομου, ο οποίος έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, θα ενισχυθεί περαιτέρω το μεταφορικό του έργο.
- **Ο λιμένας του Ηρακλείου**, στο χρονικό ορίζοντα εφαρμογής του Πλαισίου, κρίνεται σκόπιμο να επενδύσει περαιτέρω στην ανάπτυξη υποδομών ακτοπλοΐας, φιλοξενίας κρουαζιέρας (κυρίως) και θαλάσσιου τουρισμού. Η εμπορευματική του δραστηριότητα εξαρτάται από τη δημιουργία εξειδικευμένου κομβικού λιμένα

εμπορευματοκιβωτίων (hub) στην νότια Κρήτη, την ενεργοποίηση του Αδριατικού / Ιόνιου Θαλάσσιου Αυτοκινητόδρομου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και από την αύξηση του όγκου αλλά και την αλλαγή του τρόπου διάθεσης και εμπορίας των αγροτικών προϊόντων της Κρήτης. Συμπληρωματικό ρόλο προς αυτόν του λιμένα του Ηρακλείου, στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, μπορεί να επιτελέσουν οι λιμένες της Σούδας του Ρεθύμνου και της Σητείας. Υπηρεσία (hub) για εμπορευματικές μεταφορές προτείνεται να υποστηριχθεί και από νέο σύνθετο εμπορικό – επιβατικό λιμένα στο νότιο-κεντρικό ή νότιο-ανατολικό άξονα της Κρήτης, που θα λειτουργήσει ως νότια πύλη της χώρας.

- **Ο λιμένας του Βόλου**, στο χρονικό ορίζοντα εφαρμογής του Πλαισίου, κρίνεται σκόπιμο να επενδύσει περαιτέρω σε υποδομές ακτοπλοΐας, φιλοξενίας κρουαζιέρας και θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και σε υποδομές εμπορευματικών μεταφορών.
- **Ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης** μπορεί να επεκταθεί και να αναβαθμισθεί σε εξειδικευμένο τερματικό πετρελαϊκό λιμένα (oil terminal) διατηρώντας παράλληλα τον αρχικό σχεδιασμό του για διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και των χύδην φορτίων. Οι υπεράκτιες εγκαταστάσεις (off shore) και οι λιμενικές εγκαταστάσεις οφείλουν να υποστηρίζουν, με την υψηλότερη δυνατή ασφάλεια και ποιότητα, την πετρελαϊκή διακίνηση και το υψηλό φυσικό περιβάλλον, καθώς επίσης και τις σχετικές δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας που θα δημιουργηθούν στην εγγύς περιοχή (διυλιστήρια, εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαιοειδών, εγκαταστάσεις εφοδιασμού πλοίων, εγκαταστάσεις πρόληψης και αντιμετώπισης ναυτικών ατυχημάτων κ.ά.).
- **Εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση του λιμένα της Ρόδου.** Οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις στην πόλη της Ρόδου πρέπει να αποδοθούν, κυρίως, σε υψηλής ποιότητας τουριστική χρήση (κρουαζιερόπλοια, σκάφη αναψυχής, ημερόπλοια, ταχύπλοα ακτοπλοϊκά χωρίς αυτοκίνητα) για την εξυπηρέτηση της διεθνούς τουριστικής κίνησης και της προστασίας και ανάδειξης του Παγκόσμιου Πολιτιστικού Μνημείου της Μεσαιωνικής Πόλης. Η ακτοπλοϊκή και εμπορευματική κίνηση της νήσου Ρόδου μπορεί να ικανοποιηθεί και από άλλες αναβαθμισμένες λιμενικές εγκαταστάσεις όπως π.χ. αυτές της Λάρδου ή/και της Καμείρου, σε συνδυασμό με τη βελτίωση του οδικού δικτύου του νησιού.
- **Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας**, μπορεί να αναβαθμισθεί, από λιμένα εξυπηρέτησης οχηματαγωγών–επιβατικών πλοίων, σε σύνθετο λιμένα εξυπηρέτησης και μοναδοποιημένων εμπορευμάτων (εμπορευματοκιβώτια), ιδίως εν όψει και της διερευνώμενης λειτουργικής σιδηροδρομικής σύνδεσής του με άλλες περιοχές της ηπειρωτικής χώρας (Ηγουμενίτσα–Ιωάννινα– Καλαμπάκα και Καλαμπάκα - Κοζάνη και από εκεί με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο).
- **Ο λιμένας της Καλαμάτας** μπορεί να αναδειχθεί σε σύνθετο λιμένα εξυπηρέτησης της εμπορικής και της επιβατικής κίνησης, συνδεδεμένο με το σιδηροδρομικό δίκτυο.
- **Ο ρόλος του λιμένα της Κύμης** στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές μπορεί να ενισχυθεί. Ο ρόλος αυτός συνδέεται άμεσα με την αναβάθμιση της σύνδεσης του

λιμένα με το εθνικό δίκτυο μεταφορών και την αναβάθμιση των εμπορικών σχέσεων της χώρας με την Τουρκία.

- **Όλοι οι νησιωτικοί λιμένες απαιτούν διαρκή αναβάθμιση** (εξαιτίας και της τεχνολογικής εξέλιξης των πλοίων), καθόσον αποτελούν το βασικό σημείο σύνδεσης των νησιών, τόσο μεταξύ τους, όσο και με την ηπειρωτική χώρα. Ιδιαίτερο ρόλο στις ακτοπλοϊκές μεταφορές, ως σημεία κόμβοι (hub), μπορούν να επιτελέσουν οι λιμενικές υποδομές (υφιστάμενες ή νέες) της Νάξου και της Σύρου (για την περιοχή των Κυκλάδων), της Σάμου, Κω, Καλύμνου Ρόδου, Μυτιλήνης, Χίου, Μεστών Χίου και Λήμνου (για την εξυπηρέτηση της πολυνησιωτικής περιοχής του Αιγαίου) και της Κέρκυρας για τα Διαπόντια νησιά.
- Αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών υποδομών των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και της Κρήτης, με σκοπό την ενίσχυση ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών συνδέσεων, τη μείωση των θαλάσσιων αποστάσεων, την απόσπαση φορτίου από τις οδικές μεταφορές και την αποσυμφόρηση του συστήματος των λιμένων της Αττικής. Στο πλαίσιο αυτό, ειδικότερο ρόλο μπορεί να αναλάβουν:
 - α. ο λιμένας της *Κύμης* για την αναβάθμιση, μεταξύ άλλων, των συνδέσεων με το Βόρειο Αιγαίο και την Τουρκία (Σμύρνη),
 - β. οι λιμένες *Καστελίου* και *Σούδας* για την αναβάθμιση, μεταξύ άλλων, των συνδέσεων της Κρήτης με τους λιμένες *Καλαμάτας*, *Διακόφτι Κυθήρων*, *Γυθείου* και *Νεάπολης*. Επίσης, το λιμάνι της *Σητείας* για την αναβάθμιση, μεταξύ άλλων, των συνδέσεων της Κρήτης με την *Καρπάθο-Κάσο* και τη *Ρόδο*,
 - γ. ο λιμένας της *Καλαμάτας* ως απόληξη του Δυτικού άξονα,
 - δ. οι λιμένες της *Θεσσαλονίκης*, της *Καβάλας* και της *Αλεξανδρούπολης* για την αναβάθμιση των συνδέσεών τους με το Βόρειο Αιγαίο, τις Σποράδες και το Αιγαίο γενικότερα,
 - ε. οι λιμένες που ήδη σήμερα εξυπηρετούν τη σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τα Ιόνια Νησιά (*Ηγουμενίτσα*, *Πάτρα*, *Κυλλήνη* κ.ά.) την Εύβοια (*Ραφήνα*, *Αγ. Μαρίνα*, *Ωρωπός*, *Αρκίστα*, *Γλύφα*, *Αιδηψός*, *Κάρυστος*, κ.α.), τις Σποράδες (*Αγ. Κωνσταντίνος*, *Γλύφα*, *Βόλος*, *Κύμη*, *Μαντούδι*, κ.α.) και τα Κύθηρα (*Νεάπολη*, *Μονεμβάσια*).
- **Κατασκευή νέων ή αναβάθμιση υφισταμένων, εξειδικευμένων και μη, λιμενικών υποδομών που ενισχύουν (σε συνδυασμό με εξειδικευμένες υπηρεσίες) την τουριστική ανάπτυξη της χώρας μέσω του κλάδου της κρουαζιέρας (κρουαζιερόπλοια, mega yacht κ.ά.).** Μεταξύ των, πλέον πρόσφορων για την παροχή των πιο πάνω υπηρεσιών, λιμένων προτεραιότητων συγκαταλέγονται ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά, της Ρόδου (Ακάντια), της Πάτμου, του Βόλου, της Μυκόνου, της Σαντορίνης, της Σύρου, του Ηρακλείου, του Κατάκολου, της Κέρκυρας, των Χανίων του Ρεθύμνου, της Καβάλας, της Κω, της Καλύμνου, της Λέρου κ.ά.
- **Ολοκληρωμένη σιδηροδρομική σύνδεση και παροχή υψηλής ποιότητας συνδυασμένων μεταφορών σε όλους σχεδόν τους λιμένες που βρίσκονται πλησίον**

του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, με προτεραιότητα στα εμπορευματικά τμήματα των λιμένων *Πειραιά, Θεσσαλονίκης και Πάτρας* και δευτερευόντως στους λιμένες *Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Χαλκίδας, Κορίνθου και Καλαμάτας*, καθώς και στους λιμένες *της Ηγουμενίτσας και της ΝΑΒΙΠΕ Αστακού* μετά την ολοκλήρωση του υπό επέκταση σιδηροδρομικού δικτύου. Οι λιμένες της Κορίνθου και της Χαλκίδας (με τις διάσπαρτες λιμενικές εγκαταστάσεις τους), εφόσον ενισχυθούν, μπορεί να συμπληρώσουν τη θαλάσσια εμπορευματική υποδομή της ευρύτερης βιομηχανικής και χονδρεμπορικής περιοχής της Αττικής, η οποία εξαπλώνεται στη Βοιωτία και στην Κορινθία, ή να αποτελέσουν μέρος του ευρύτερου συστήματος των λιμένων της Αττικής.

- **Για τις εξειδικευμένες βιομηχανικές λιμενικές εγκαταστάσεις** (ναυπηγεία, διυλιστήρια, μεταλλεία κ.ά.) επιδιώκεται:
 - (α) Σε ό,τι αφορά τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις: Διαρκής αναβάθμιση της ποιότητας και της ασφάλειας των εγκαταστάσεων και επέκτασή τους στο αναγκαίο μέτρο, με σκοπό τη βελτίωση της αποδοτικότητάς τους και την προστασία του περιβάλλοντος.
 - (β) Σε ό,τι αφορά τις μελλοντικές εγκαταστάσεις: Δημιουργία νέων λιμενικών εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση βιομηχανικών - μεταλλευτικών και άλλων συναφών χρήσεων στο αναγκαίο μέτρο, το οποίο επιβάλλεται είτε από τα ιδιαίτερα τεχνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά των εξυπηρετούμενων μονάδων, είτε από τη φύση των μεταφερόμενων φορτίων (όπως, επί παραδείγματι, ύπαρξη επικίνδυνων ή πολύ μεγάλων φορτίων για τα οποία η θαλάσσια μετακίνηση κρίνεται ασφαλέστερη, μονάδες που, για τεχνικοοικονομικούς λόγους, επιβάλλεται να έχουν ίδιες λιμενικές εγκαταστάσεις κ.λπ.). Σε κάθε περίπτωση, η σκοπιμότητα κάθε νέας λιμενικής εγκατάστασης οφείλει να εξετάζεται σε σχέση με τη δυνατότητα ικανοποίησης της παραγωγικής χρήσης: (i) από άλλη παρακείμενη λιμενική εγκατάσταση, (ii) από άλλο μεταφορικό μέσο, (iii) από, άλλης μορφής, παραγωγική διαδικασία, (iv) από υπεράκτιες εγκαταστάσεις και υπόγειους αγωγούς ή άλλα σύγχρονα τεχνολογικά συστήματα.
 - (γ) Ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να ληφθεί στις περιπτώσεις εξωραϊσμού απαξιωμένων λιμενικών εγκαταστάσεων και της ευρύτερης περιοχής τους. Παλαιές λιμενικές εγκαταστάσεις και υποδομές μπορεί να αποδοθούν σε πολιτιστικές ή τουριστικές χρήσεις, χωρίς ωστόσο να αποκλείεται και η επαναχρησιμοποίησή τους για, άλλης μορφής, λιμενικές υπηρεσίες εντάσεως κεφαλαίου.

Τόσο στον νησιωτικό όσο και στον ηπειρωτικό χώρο (συμπληρωματικά και παράλληλα), σκόπιμη κρίνεται η ανάπτυξη εθνικού δικτύου αποκλειστικών εμπορευματικών μεταφορών, ανεξάρτητου από τις ακτοπλοϊκές γραμμές και τους περιορισμούς που η συγκεκριμένη αγορά επιβάλλει. Εν όψει αυτού, οι νησιωτικοί λιμένες της Χίου, της Ρόδου, της Σύρου, της Νάξου και της Κρήτης (ως κόμβοι), καθώς επίσης και οι ηπειρωτικοί λιμένες της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας, της Θεσσαλονίκης, του Βόλου, της Κύμης, του λιμενικού

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

συστήματος της Αττικής, του Γυθείου, της Καλαμάτας, της Πάτρας, της Πρέβεζας και της Ηγουμενίτσας, της Χαλκίδας και της Στυλίδας θα ήταν σκόπιμο να εφοδιαστούν με «ελαφρές» υποδομές υποστήριξης τυποποιημένων εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών.

7.2 Αξιολόγηση του θεσμοθετημένου Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΦΕΚ 1138 Β/11.06.2009)

Κατά την ανάλυση και αξιολόγηση του ισχύοντος Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, όπως κυρώθηκε και ισχύει με το ΦΕΚ 1138-Β/11-6-2009, προέκυψε ότι οι προβλέψεις και οι κατευθύνσεις που δίδει για τον τουρισμό κρουαζιέρας και για τις λιμενικές υποδομές που σχετίζονται με αυτό, είναι οριακά ολιγοβαρής σε σχέση με τη δυναμική ή/ και σημασία του κλάδου αυτού. Οι διατάξεις και προβλέψεις του ΕΠΧΣΑΑ για τον Τουρισμό για την κρουαζιέρα αντικατοπτρίζουν, ενδεχομένως και τη μειωμένη σημασία που αποδιδόταν την περίοδο εκπόνησης του σχεδίου, στον εν λόγω συμπληρωματικό τουριστικό κλάδο, αποκαλύπτοντας ενδεχομένως και τα κενά στη νομοθετική ρύθμιση και χωρική εξειδίκευση που με βάση τις αρχές του 2742/99 δύναται να παρέχει ένα Ειδικό Πλαίσιο, τόσο ως προς τις χρήσεις γης, όσο και με την ιεράρχηση ή/ και κατηγοριοποίηση των περιοχών.

Ειδικότερα, η μοναδική άμεση αναφορά του ΕΠΧΣΑΑ του Τουρισμού για τον τουρισμό κρουαζιέρας επικεντρώνεται στην εξής πρόβλεψη-διάταξη: «Ειδικότερα για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας πέραν από τη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών και κυρίως ελλιμενισμού σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης απαιτείται η προώθηση δράσεων βελτίωσης της εικόνας και της λειτουργικότητας του προορισμού (διαχείριση ροών επισκεπτών, εξωραϊσμός σημείων πρόσβασης και περιοχών ενδιαφέροντος)»

Η αδυναμία ή μη πρόβλεψη κατευθύνσεων για την ειδική μορφή τουρισμού της κρουαζιέρας, ενδεχομένως να αποδίδεται στις ιδιαιτερότητες της χωρικής εξειδίκευσης των περιοχών που αναπτύσσουν ή δύναται να αναπτύξουν αυτή τη μορφή τουρισμού, η οποία ενδεχομένως να σχετίζεται περισσότερο με την γενικότερη χωροταξική και πολεοδομική ανασυγκρότηση που επιχειρείται κυρίως με εφαρμοστικού επιπέδου σχεδιασμό (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, Master Plans Λιμένων, Ειδικές Χωροταξικές Μελέτες κλπ) και λιγότερο με τις υποδομές κρουαζιέρας, οι οποίες σε μεγάλο βαθμό – για την Ελλάδα – ταυτίζονται με τις λιμενικές υποδομές και τα υβριδικού τύπου λιμάνια που επέχουν ρόλο εμπορικό, επιβατικό και συμπληρωματικά ως λιμένες κρουαζιέρας. Το κενό στις κατευθύνσεις και τις ειδικές επισημάνσεις για την κρουαζιέρα έρχεται να καλύψει το υπό διαβούλευση (κατά τη διάρκεια εκπόνησης του παρόντος έργου) νέο ΕΠΧΣΑΑ για τον τουρισμό που αναλύεται στην επόμενη ενότητα.

7.3 Ex ante αξιολόγηση του υπο διαβούλευση νέου Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό

Σε αντίθεση με το εγκεκριμένο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΠΧΣΑΑ) για τον τουρισμό (ΦΕΚ 1138 Β/11.06.2009) το οποίο δεν εξειδικεύει τον τουρισμό κρουαζιέρας, το υπό διαβούλευση ΕΠΧΣΑΑ δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα σε αυτό. Συγκεκριμένα δίδονται κατευθύνσεις που σχετίζονται τόσο με την ανάπτυξη των υποδομών, όσο και ευρύτερων αναγκών αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προώθηση της ειδικής αυτής μορφής τουρισμού και μάλιστα σε συμπληρωματικότητα και συσχέτιση (όπου το τοπικό τουριστικό σύστημα το επιτρέπει) με τον θαλάσσιο, πολιτιστικό κ.α. τουρισμό. Συγκεκριμένα, προβλέπονται τα εξής:

«[...] (Γ) Θαλάσσιος Τουρισμός: Ο θαλάσσιος τουρισμός, αφορά τουριστική δραστηριότητα αιχμής, με μακροχρόνια δραστηριότητα στην Ελλάδα. Τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει σταθερή τάση ανάπτυξης, τόσο όσον αφορά στο τουρισμό κρουαζιέρας, όσο και στο τουρισμό με σκάφη αναψυχής. Η ανοδική πορεία του θαλασσίου τουρισμού πρέπει να υποστηριχθεί από πολιτική χωρικής οργάνωσης για τη σταθερή βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του.

(Γ1) Τουρισμός κρουαζιέρας: Στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης:

- α. Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων και δημιουργία πυλών εισόδου επιβατών κρουαζιέρας (home ports) με σύγχρονες εγκαταστάσεις κατά προτεραιότητα σε αναπτυγμένες, αναπτυσσόμενες και μητροπολιτικές περιοχές που διαθέτουν αεροδρόμια διεθνών συνδέσεων.
- β. Δημιουργία εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας ((ports of call) σε λιμάνια που έχουν ήδη δυνατότητα, ή μπορούν να αποκτήσουν τη δυνατότητα να εξυπηρετούν μεγάλα κρουαζιερόπλοια και βρίσκονται σε περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος. Κατά προτεραιότητα οι περιοχές αυτές είναι: Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Κατάκολο, Ρόδος, Βόλος, Καβάλα, Κως, Πάτμος, Μύκονος, Σαντορίνη, Καλαμάτα, Κέρκυρα, Κρήτη.
- γ. Ειδικά για την περίπτωση της Αττικής διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας στον Πειραιά, στην ευρύτερη περιοχή του Φαληρικού Όρμου και στο Λαύριο.
- δ. Ανάδειξη των σταθμών κρουαζιέρας σε πολυθεματικούς προορισμούς μέσω διασύνδεσής τους με τα θεματικά δίκτυα των ευρύτερων περιοχών (πολιτιστικά, θρησκευτικά, φυσιολατρικά κ.ά.).
- ε. Εξασφάλιση πρόσβασης των επιβατών κρουαζιέρας στους τουριστικούς πόρους των ευρύτερων περιοχών των σταθμών (βελτίωση συγκοινωνιών, διεύρυνση ωραρίου λειτουργίας μουσείων, αρχαιολογικών χώρων κλπ.).
- στ. Πρόβλεψη διαχωρισμού λιμενικής ζώνης σε ζώνη για εξυπηρέτηση κρουαζιέρας και ζώνη εμπορικού/ επιβατικού-ακτοπλοϊκού λιμένα και προσδιορισμός χρήσεων στην λιμενική ζώνη για εξυπηρέτηση τουρισμού κρουαζιέρας με αντίστοιχες λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις.

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- ζ. Ανάπτυξη στις παρυφές των σταθμών κρουαζιέρας χώρων εμπορικών χρήσεων, ψυχαγωγίας και προώθησης τοπικών προϊόντων.»

Κεφάλαιο 8. Τεκμηρίωση σκοπιμότητας για την υιοθέτηση Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον τουρισμό κρουαζιέρας

Έχοντας κωδικοποιήσει και αναλύσει το υφιστάμενο Χωροταξικό Πλαίσιο και έχοντας εντοπίσει τις υφιστάμενες ελλείψεις και αδυναμίες του, η ομάδα εργασίας προχώρησε στη διαπίστωση ότι σκόπιμο δεν είναι να υιοθετηθεί ή θεσμοθετηθεί ένα νέο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδίου και Αειφόρου Ανάπτυξης, ειδικά για τον Τουρισμό Κρουαζιέρας, αλλά να διασφαλιστεί ότι ως ειδική μορφή αποτυπώνεται στα υφιστάμενα Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού τόσο σε εθνικό επίπεδο (μέσων του ΓΠΧΣΑΑ και των ΕΠΧΣΑΑ), αλλά και των ΠΠΧΣΑΑ.

Ο Τουρισμός κρουαζιέρας, όπως έχει αναδειχτεί και από τις αναλύσεις που έχουν προηγηθεί σε προηγούμενες φάσεις του παρόντος έργου αποτελεί μια δραστηριότητα με δυναμική εξέλιξη και εξαιρετικές προοπτικές για τους τόπους προορισμού, ωστόσο η ανάπτυξή του συνδέεται άρρηκτα με τις λιμενικές υποδομές και τις αναγκαίες προσαρμογές τους για να φιλοξενήσουν τις απαιτήσεις χωροθέτησης, διαχείρισης ασφάλειας κλπ των κρουαζιερόπλοιων, αλλά και με τις παρεμβάσεις εμπλουτισμού του τουριστικού προϊόντων στους προορισμούς. Η ολοκλήρωση των λιμενικών υποδομών και η πιστή εφαρμογή των Master Plan των λιμένων, αναμένεται να συμβάλει θετικά στην αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών, ενώ παράλληλα η δικτύωση και επαρκής σύνδεση των λιμένων με τις εγγύς περιοχές στις οποίες χωροθετούνται, δημιουργούν προϋποθέσεις περεταίρω ανάπτυξης.

Η υιοθέτηση αυτοτελούς Ειδικού Πλαισίου αποκλειστικά για την κάλυψη των αναγκών χωρικών κατευθύνσεων για τον τουρισμό κρουαζιέρας, δεν αναμένεται να συνδράμει καθοριστικά, ενώ παράλληλα η στοιχειοθέτηση σκοπιμότητας με βάση τις διατάξεις του 2742/99 για την εκπόνηση ΕΠΧΣΑΑ παρουσιάζει δυσκολίες και αναμένεται να δημιουργήσει μεγαλύτερη σύγχυση λόγω της πολυνομίας και κατακερματισμού των θεσμικών κειμένων χωρικής ανάπτυξης (προβλέψεις στρατηγικού χαρακτήρα σε ΓΠΧΣΑΑ, ΕΠΧΣΑΑ, ΠΠΧΣΑΑ κλπ).

Ωστόσο, η ομάδα μελέτης κρίνει σκόπιμο να επισημάνει ότι η οποιαδήποτε συζήτηση για υιοθέτηση εθνικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας, θα πρέπει να λάβει υπόψη τις ιδιαιτερότητες του ελληνικού χώρου και της έντονης νησιωτικότητας και ιδιαίτερα του ενάλιου και όχι μόνο περιβάλλοντος. Τα ζητήματα περιβαλλοντικής προστασίας που ενδεχομένως να έρχονταν ρύθμισης (με τη λογική της πρόληψης και διατήρησης βιοποικιλότητας) καλύπτονται από την υφιστάμενη νομοθεσία. Εκτιμάται ότι η θεσμοθέτηση του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο, το οποίο είχε προωθηθεί σημαντικά - ωστόσο δεν υιοθετήθηκε – θα έδινε το πλαίσιο ή μια εξειδίκευση των κατευθύνσεων προστασίας του περιβάλλοντος και πληρέστερης σύνδεσης του χώρου και των ζητημάτων σύνδεσης λιμενικής και χερσαίας ζώνης λιμένα, ενώ σε πολλές περιπτώσεις θα έδινε λύσεις αναφορικά με τις προτάσεις

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

χαράξεων του αιγιαλού, ώστε να διευκολυνθούν οι ενδιάμεσες χρήσεις μεταξύ λιμενικού και χερσαίου (αστικού ή/ και περιαστικού χώρου πέριξ των λιμένων, δημιουργώντας μια λειτουργική συνέχεια.

Τέλος, πρέπει αν αναφερθεί η αναγκαιότητα ο τουρισμός κρουαζιέρας και οι χωρικές του επιπτώσεις να επισημαίνονται και να λαμβάνονται σημαντικά υπόψη στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό σε υπο-περιφερειακό επίπεδο, μέσω των ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ, αλλά και την σύνδεση των επιπέδων σχεδιασμού, ώστε να προλαμβάνονται και αν αντιμετωπίζονται ασυνέχειες του σχεδιασμού και συγκρούσεις που προκύπτουν από ελλιπή συνεργασία των φορέων υλοποίησης σχεδιασμού (ΟΤΑ, Οργανισμοί Λιμένων, Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία κ.α.)

ΔΡΑΣΗ 3

Στόχος Δράσης:

Συγκριτική αξιολόγηση των χαρακτηριστικών του τουρισμού κρουαζιέρας αφενός ως προς δρομολόγια και αφετέρου ως προς επιλογές, των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας, που λειτουργούν ήδη ως λιμένες προσέγγισης με άλλους λιμένες κρουαζιέρας στη Μεσόγειο Θάλασσα και ιδιαίτερα στο ανατολικό τμήμα αυτής, με τη χρήση της μεθόδου «Ανάλυσης Δυνατών – Αδύνατων Σημείων/ Κινδύνων – Ευκαιριών» (SWOT analysis)

Κεφάλαιο 9. Πλαίσιο αξιολόγησης ανταγωνιστικότητας λιμένων κρουαζιέρας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο

Από τη φύση της η κρουαζιέρα είναι ένας κλάδος απολύτως διεθνοποιημένος. Οι διάφοροι τόποι του κόσμου ανταγωνίζονται μεταξύ τους στην προσέλκυση σκαφών και επιβατών, προκειμένου να αξιοποιήσουν τις τουριστικές δαπάνες προς όφελος της τοπικής τους οικονομίας.

Σήμερα, τέσσερις είναι οι βασικές περιοχές με αναπτυσσόμενη κρουαζιέρα: Η Καραϊβική, η Μεσόγειος, η Αλάσκα και η Ανατολική και Νοτιοανατολική Ασία. Η ανάπτυξη της Κρουαζιέρας στις εν λόγω περιοχές οφείλεται, βασικά, στην ύπαρξη σημαντικών νησιωτικών συμπλεγμάτων, με κοντινές αποστάσεις μεταξύ τους καθώς και στην ύπαρξη εκτενούς παράκτιου χώρου με αξιόλογες αστικές συγκεντρώσεις, προσβάσιμα πολιτιστικά αξιοθέατα, φυσικό περιβάλλον, υποδομές αναψυχής και κατάλληλες λιμενικές υποδομές.

Η Καραϊβική αποτελεί την μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στο κόσμο. Η ύπαρξη 7.000 νησιών, ο εξωτικός τους χαρακτήρας, οι ευνοϊκές τιμές, η μικρή απόσταση μεταξύ τους και προπάντων η γειτνίασή τους με τις ΗΠΑ, την μεγαλύτερη αγορά προέλευσης επισκεπτών στον κόσμο, συνιστούν τα βασικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της περιοχής. Σ' αυτά προστίθεται το ιδιαίτερα ευνοϊκό επενδυτικό περιβάλλον και η θετική στάση των κρατών της περιοχής, που επέτρεψε στις εταιρείες κρουαζιέρας να προβούν σε μεγάλες επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές καθώς και στη ξηρά.

Η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά στον κόσμο είναι η Μεσόγειος, όπου εμφανίζεται και η ταχύτερη ανάπτυξη του κλάδου. Η ύπαρξη πολλών σημαντικών παραθαλάσσιων πόλεων με εξαιρετικές υποδομές, τα πολυάριθμα νησιά, ειδικά του Αιγαίου, η διακριτή ταυτότητα κάθε επί μέρους προορισμού, η ιστορία, ο πολιτισμός, η ασφάλεια στις Ευρωπαϊκές μεσογειακές χώρες, η ελευθερία διεθνών μετακινήσεων χάρη στη Κοινοτική νομοθεσία κ.α. συνθέτουν την ανταγωνιστικότητα της Μεσογείου. Η Μεσόγειος υπερτερεί σε πολλά σημεία της Καραϊβικής και, κυρίως, στις υποδομές και στη μεγάλη ποικιλία του προσφερόμενου προϊόντος. Για παράδειγμα, η κρουαζιέρα στην Καραϊβική στηρίζεται αποκλειστικά στο τρίπτυχο «sun, sea, fun», ενώ στη Μεσόγειο, πέραν των «sun, sea, fun», οι προορισμοί διαθέτουν και ιστορία, αρχαιολογικά και πολιτιστικά μνημεία από όλες τις ιστορικές εποχές, θρησκευτικά μνημεία και τόπους λατρείας, αρχιτεκτονικά μνημεία, μουσεία κ.α. Στη Μεσόγειο διασταυρώνονται πολιτισμοί από τα έθνη τριών Ηπείρων, δημιουργώντας έναν πυκνό χάρτη πολιτισμού. Ίσως σε καμία περιοχή του κόσμου, δεν υπάρχει τόσο μεγάλη ποικιλομορφία καταστάσεων σε μια, συγκριτικά, τόσο μικρή περιοχή. Για όλους τους παραπάνω λόγους, διατυπώνεται η πρόβλεψη ότι σε λίγα χρόνια η Μεσόγειος θα αποτελέσει τον πρώτο προορισμό κρουαζιέρας στον κόσμο. Αυτό βέβαια, προϋποθέτει την αποκατάσταση της σταθερότητας και ασφάλειας στις χώρες της Β. Αφρικής και Μέσης Ανατολής καθώς και την ασφάλεια και την περαιτέρω πτώση του

κόστους στις διεθνείς αερομεταφορές, δεδομένου ότι οι επισκέπτες από τη Β. Αμερική και Ασία προσεγγίζουν αεροπορικώς τα λιμάνια αφετηρίας της Μεσογείου.

Τα τελευταία χρόνια γίνονται μεγάλες προσπάθειες και σημαντικές επενδύσεις στον κλάδο της κρουαζιέρας στην Ανατολική και Νοτιοανατολική Ασία. Ήδη στον χάρτη της παγκόσμιας κρουαζιέρας έχουν αποκτήσει διακριτό ρόλο ως λιμένες αφετηρίας η Σαγκάη, το Tianjin (λιμένας του Πεκίνου), το Χονγκ Κονγκ και η Σιγκαπούρη. Από τα λιμάνια της κεντρικής Κίνας ξεκινούν κυκλικές κρουαζιέρες προς την Ταιβάν, Ιαπωνία, Ν. Κορέα και κάποια κινέζικα λιμάνια. Το Χονγκ Κονγκ αποτελεί αφετηρία για κρουαζιέρες προς λιμάνια της Κίνας, τις Φιλιππίνες, την Ινδονησία και το Βιετνάμ, ενώ από τη Σιγκαπούρη εκκινούν τα κρουαζιερόπλοια για Μαλαισία, Ινδονησία και Ταϊλάνδη.

Στα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της ασιατικής κρουαζιέρας συμπεριλαμβάνονται ο τεράστιος πληθυσμός, η αυξανόμενη μεσαία οικονομική τάξη, η κατασκευή σύγχρονων υποδομών στα home ports, οι ευνοϊκές αεροπορικές συνδέσεις και οι ικανοποιητικές τιμές. Υπάρχουν όμως και σημαντικά ανταγωνιστικά μειονεκτήματα όπως οι υπανάπτυκτες λιμενικές υποδομές πολλών προορισμών, η μεγάλη απόσταση μεταξύ των προορισμών, η μεγάλη απόσταση των αξιοθέατων στην ενδοχώρα από τα λιμάνια, η απουσία παράδοσης στην κρουαζιέρα και οι καιρικές συνθήκες (π.χ. μουσώνες).

Όσον αφορά στη μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας, μπορεί να γίνει διάκριση μεταξύ τριών επί μέρους αγορών, παρόλο που υπάρχουν διασυνδέσεις και μεταξύ τους.

Η πιο αναπτυγμένη αγορά είναι αυτή της Δυτικής Μεσογείου (Ισπανία, Γαλλία, Δυτική Ιταλία, χώρες Μαγρέμπ). Στα ισχυρά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της περιοχής αυτής συμπεριλαμβάνονται η ποιότητα και ποικιλομορφία των λιμένων προορισμού, οι εξαιρετικές υποδομές κρουαζιέρας, η μεγάλη παράδοση, η εγγύτητα μεταξύ των προορισμών καθώς και η μικρή απόσταση από τις μεγάλες αγορές προέλευσης επισκεπτών, μιας και τα λιμάνια εκκίνησης μπορούν να προσεγγιστούν με χαμηλό κόστος (π.χ. τρένο, λεωφορείο, Ι.Χ. αυτοκίνητο, φθινό αεροπλάνο). Αυτό εξηγεί και το γεγονός ότι η εν λόγω περιοχή διαθέτει τα περισσότερα από τα μεγάλα Home ports της Μεσογείου (π.χ. Βαρκελώνη, Σιβιταβέκια, Palma Majorca, Savona). Επίσης, στην αγορά αυτή βρίσκονται και ορισμένοι από τους μεγαλύτερους ενδιάμεσους προορισμούς κρουαζιέρας όπως η Νάπολι, το Λιβόρνο, η Μασσαλία, η Κοτ ντ'Αζούρ, η Μάλαγα, το Παλέρμο, η Βαλέτα, η Μεσίνα, το Cadiz, το Γιβραλτάρ κ.α. Μεγάλη πρόκληση για τα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου αποτελεί η εμφάνιση των τεράστιων σκαφών νέας γενιάς. Δεδομένου ότι τα λιμάνια των χωρών της περιοχής αυτής εφάπτονται του αστικού ιστού, είναι δύσκολη η επέκτασή τους. Για το λόγο αυτό πολλοί παραδοσιακοί προορισμοί βρίσκονται σε αναζήτηση νέων χώρων ελλιμενισμού.

Η δεύτερη διακριτή αγορά της Μεσογείου είναι αυτή της Αδριατικής. Με βασικό λιμάνι εκκίνησης τη Βενετία και δευτερευόντως την Κέρκυρα ή κάποιο από τα λιμάνια της

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Κροατίας (π.χ. Dubrovnik, Split), περιλαμβάνει διαδρομές προς προορισμούς όπως Ραβέννα, Μπάρι, Μπρίντζι (Ιταλία), Koper (Σλοβενία), τα λιμάνια Σπλιτ, Hvar, Zadar, Dubrovnik, Sibenik της Κροατίας, Kotor (Μαυροβούνιο), ενώ σταδιακά εντάσσεται στην κρουαζιέρα και το Δυρράχιο. Στην αγορά κρουαζιέρας της Αδριατικής κεντρικό ρόλο έχει η Κέρκυρα ως ελκυστικός προορισμός αλλά και ως Home port. Επίσης, ως ενδιαμέσοι προορισμοί εντάσσονται σε διδαδρομές και άλλα νησιά του Ιονίου (π.χ. Κεφαλονιά, Ζάκυνθος), το Κατάκολο, τα λιμάνια της Μεσσηνίας, ακόμη και το Γύθειο. Στην Αδριατική αναπτύσσονται τρεις (3) επί μέρους αγορές. Η μία είναι η τοπική και περιλαμβάνει διαδρομές αποκλειστικά σε λιμάνια της Αδριατικής (π.χ. Ιταλίας, Κροατίας, Σλοβενίας, Μαυροβούνιου, Αλβανίας, Βοσνίας-Ερζεγοβίνης). Η δεύτερη είναι η υπερ-τοπική που συμπεριλαμβάνει διαδρομές και προς τα νησιά του Ιονίου και λιμένες της Πελοποννήσου καθώς και της νότιας Ιταλίας. Η τρίτη (και μεγαλύτερη) αγορά είναι διαπεριφερειακή, δεδομένου ότι τα κρουαζιερόπλοια με σημείο εκκίνησης ή τερματισμού την Αδριατική διασχίζουν το Αιγαίο και συχνά συνδέουν τη Βενετία με τον Πειραιά και την Κωνσταντινούπολη. Στην πρώτη περίπτωση, η αγορά της Αδριατικής λειτουργεί ανταγωνιστικά στη κρουαζιέρα του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου γενικότερα. Στις άλλες δύο περιπτώσεις λειτουργεί συμπληρωματικά, δεδομένου ότι στις διαδρομές εντάσσονται πολλοί ελληνικοί προορισμοί καθώς και προορισμοί της Ανατολικής Μεσογείου.

Η τρίτη αγορά της Μεσογείου είναι αυτή της Ανατολικής Μεσογείου, που συμπεριλαμβάνει πάνω από 30 ελληνικά λιμάνια, λιμάνια της Τουρκίας (Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη, Κουσάντασι, Bodrum, Marmaris, Atalia Antalya, Dikili, Canakkale, Gallipoli), της Κύπρου (Λεμεσός και Λάρνακα), του Ισραήλ (Haifa, Ashdod, Eilat), της Αιγύπτου (Port Said, Alexandria), της Συρίας (Tartus, Lattakia) και του Λιβάνου (Βηρυτός). Λόγω των πολιτικών αναταραχών στις αραβικές χώρες της Μεσογείου, τα λιμάνια της Συρίας και της Αιγύπτου βρίσκονται εκτός λειτουργίας, ενώ προβλήματα αντιμετωπίζουν και του Λιβάνου. Αυτό οδήγησε σε μια μετατόπιση των σκαφών προς τις βόρειες περιοχές της Ανατολικής Μεσογείου. Το μεγαλύτερο λιμάνι εκκίνησης/τερματισμού της Ανατολικής Μεσογείου είναι ο Πειραιάς, ενώ η περιοχή τροφοδοτείται με σκάφη που έχουν ως αφετηρία τη Βενετία. Τα τελευταία χρόνια έχει μειωθεί η άφιξη σκαφών από τα λιμάνια εκκίνησης της δυτικής Μεσογείου (π.χ. Βαρκελώνη, Σιβιταβέκια) και λόγω του υψηλού κόστους καυσίμων.

Τέλος, θα πρέπει να τονιστεί ότι τα τελευταία χρόνια άρχισε να δημιουργείται μια νέα περιφερειακή αγορά κρουαζιέρας στην περιοχή της Μαύρης θάλασσας, με σημαντικότερους προορισμούς τους λιμένες Μεσημβρία (Nessebur), Βάρνα, Κωστάντζα, Οδησσό, Γιάλτα, Σεβαστούπολη, Νοβόροσισκ, Σότσι, Μπατούμι, Τραπεζούντα, Σινώπη, Κωνσταντινούπολη.

Πέραν των περιφερειακών διαδρομών κρουαζιέρας, υπάρχουν διαδρομές που συνδέουν τους προορισμούς της Μαύρης Θάλασσας με τους προορισμούς της Μεσογείου.

Οι αγορές κρουαζιέρας και οι επί μέρους προορισμοί ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την αύξηση των μεριδίων τους στη σχετική αγορά. Υπάρχουν όμως και συμπληρωματικότητες ή συνέργειες μεταξύ των προορισμών.

Για παράδειγμα όσον αφορά τις μακρο-αγορές παρατηρείται:

- **Συμπληρωματικότητα μεταξύ της Καραϊβικής και της Μεσογείου.** Λόγω της εποχικότητας της κρουαζιέρας, η Μεσόγειος λειτουργεί κυρίως κατά τους μήνες με ήλιο καιρό (π.χ. Μάιο-Οκτώβριο), ενώ η Καραϊβική κυρίως τους μήνες Νοέμβριο-Μάρτιο. Η κατασκευή μεγάλων σκαφών για την Καραϊβική από τις αμερικανικές εταιρίες, ευνοεί τον τουρισμό κρουαζιέρας της Μεσογείου, δεδομένου ότι κατά τους χειμερινούς μήνες της Καραϊβικής τα σκάφη δεν δύνανται για οικονομικούς λόγους να παραμείνουν στα λιμάνια, αλλά θα πρέπει να δρομολογηθούν σε άλλες αγορές και κυρίως της Μεσογείου.
- **Ανταγωνιστική σχέση μεταξύ Ασίας και Μεσογείου.** Τα μειονεκτήματα όμως της ασιατικής κρουαζιέρας, που αναφέρθηκαν παραπάνω, περιορίζουν προς το παρόν την ένταση του εν λόγω ανταγωνισμού για την Μεσόγειο.
- **Ανταγωνιστικές, αλλά και ταυτόχρονα συμπληρωματικές σχέσεις μεταξύ των υπο-αγορών της Μεσογείου (Δυτική και Ανατολική Μεσόγειος, Αδριατική),** αλλά και μεταξύ της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Τα τελευταία χρόνια φαίνεται πως η αγορά της Δυτικής Μεσογείου αποκόπτεται από τις υπόλοιπες, δηλαδή εξασθενεί η συμπληρωματικότητά τους και ενισχύεται ο ανταγωνισμός. Αντιθέτως, η Αδριατική και η Ανατολική Μεσόγειος ενισχύουν σε μεγάλο βαθμό τις συμπληρωματικότητες τους. Η αγορά της Μαύρης Θάλασσας βρίσκεται στη φάση της εκκίνησης, με αποτέλεσμα να μη προκαλεί πιεστικά ανταγωνιστικά προβλήματα στους προορισμούς της Ανατολικής Μεσογείου. Απεναντίας, πολλά πακέτα κρουαζιέρας της Μαύρης Θάλασσας περιλαμβάνουν και προορισμούς της Ελλάδος και της Τουρκίας, προκειμένου να γίνουν ελκυστικά.

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ των προορισμών, σημειώνονται τα εξής:

- Τα λιμάνια επιβίβασης/αποβίβασης είναι πάντοτε ανταγωνιστικά μεταξύ τους.
- Συχνά, όμως, υβριδικά λιμάνια μπορεί να είναι συμπληρωματικά μεταξύ τους, όταν για παράδειγμα το κρουαζιερόπλοιο έχει ως αφετηρία τη Βενετία και τον Πειραιά ως ενδιάμεσο σταθμό.
- Λιμένες προορισμού με μικρή απόσταση μεταξύ τους μπορεί να είναι ανταγωνιστικοί ή συμπληρωματικοί. Συμπληρωματικοί όταν εντάσσονται στην ίδια διαδρομή μιας κρουαζιέρας (π.χ. Ηράκλειο-Ρόδος) και ανταγωνιστικοί όταν αποτελούν ξεχωριστούς προορισμούς (π.χ. Σάμος ή Κουσάντασι).
- Λιμένες σε διαφορετικούς άξονες κρουαζιέρας είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικοί μεταξύ τους (π.χ. οι λιμένες του Βόρειου Αιγαίου με τους λιμένες της Αδριατικής).

- Λιμένες με πολύ μεγάλες αποστάσεις, που για οικονομικούς λόγους δεν μπορούν να ενταχθούν στην ίδια διαδρομή κρουαζιέρας, είναι πάντοτε ανταγωνιστικοί. Αυτό δεν ισχύει για νησιά του Αρχιπελάγους ή για προορισμούς στην Ασία.

Η θέση ενός λιμένα στο ανταγωνισμό μεταλλάσσεται και δεν είναι στατική. Επίσης, μεταλλάσσονται τα χαρακτηριστικά των λιμένων. Έτσι, ένα λιμάνι αμιγώς προορισμού μπορεί να γίνει υβριδικό (π.χ. Ηράκλειο) ή ένα λιμάνι εκκίνησης/τερματισμού να αναπτυχθεί και ως λιμάνι προορισμού, όπως π.χ. η Σιβιταβέκια που είναι το λιμάνι της Ρώμης. Τα περισσότερα λιμάνια ξεκίνησαν ως προορισμοί. Στην πορεία εξελίχθηκαν σε υβριδικά. Κατά συνέπεια αυστηρώς λιμένες Home ports είναι ελάχιστοι. Ορισμένα όμως λιμάνια δεν μπορούν να εξελιχθούν σε Home ports, όπως είναι τα λιμάνια μικρών νησιών.

Γενικά, οι περιοχές κρουαζιέρας βρίσκονται σε συνεχή ανταγωνισμό. Στόχος όλως των περιοχών είναι να καθιερωθούν ως τόποι προσέλκυσης σκαφών και επιβατών, προκειμένου να στηρίξουν την τοπική τους ανάπτυξη. Η ανταγωνιστική τους θέση προσδιορίζεται από μια σειρά από στατικούς και δυναμικούς παράγοντες. Στατικοί είναι οι παράγοντες που είναι δεδομένοι και δεν μπορούν να μεταλλαχτούν διαχρονικά ή να διαμορφωθούν καθοριστικά από την πολιτική παρέμβαση. Στους εν λόγω παράγοντες συμπεριλαμβάνονται:

- Η γεωγραφική θέση της περιοχής
- Τα φυσικά χαρακτηριστικά του λιμένα της
- Το φυσικό περιβάλλον
- Το ιστορικό-πολιτιστικό απόθεμα και τα τοπία
- Η απόσταση του λιμένα από τους βασικούς εσωτερικούς προορισμούς (αξιοθέατα)
- Οι καιρικές συνθήκες

Δυναμικοί είναι οι παράγοντες που μεταλλάσσονται διαχρονικά και αποτελούν πεδίο εφαρμογής της εθνικής, περιφερειακής και τοπικής πολιτικής ανάπτυξης της κρουαζιέρας. Οι βασικότεροι δυναμικοί παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα ενός προορισμού είναι:

- Οι λιμενικές υποδομές κρουαζιέρας
- Η διαμόρφωση και ανάδειξη του τουριστικού προϊόντος
- Οι υπηρεσίες προς πλοία και επιβάτες
- Το καθεστώς βίζας
- Το κόστος των λιμενικών υπηρεσιών και των καυσίμων
- Η αξιοποίηση της σύγχρονης τεχνολογίας
- Η ασφάλεια και η πολιτική σταθερότητα

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- Οι διεθνείς αεροπορικές και άλλες διασυνδέσεις
- Οι πολιτικές μάρκετινγκ και επικοινωνίας
- Η συνεργασία με τις επιχειρήσεις του κλάδου
- Η συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων
- Η εκπόνηση και εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής για την κρουαζιέρα

Από τα παραπάνω προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας προϋποθέτει την αξιοποίηση τόσο των στατικών, όσο και των δυναμικών παραγόντων.
- Περιοχές με άφθονα στατικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα δεν μπορούν να προσελκύσουν σημαντικό αριθμό επιβατών ένα δεν διαθέτουν και τα δυναμικά (π.χ. κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις, υπηρεσίες προς πλοία και επιβάτες, στενή συνεργασία με επιχειρήσεις κρουαζιέρας, ασφάλεια και πολιτική σταθερότητα). Από την αρχή αυτή εξαιρούνται περιοχές με παγκόσμιες μοναδικότητες (π.χ. Σαντορίνη).
- Ενεργητικές πολιτικές για την ανάδειξη της κρουαζιέρας μπορούν, έως ένα βαθμό, να δώσουν ώθηση στην κρουαζιέρα. Ένας προορισμός όμως δεν μπορεί να καθιερωθεί στην πρώτη κατηγορία ένα δεν διαθέτει ορισμένους από τους στατικούς παράγοντες ανταγωνισμού όπως π.χ. οικο-πολιτιστικό απόθεμα, ευνοϊκή γεωγραφική θέση, δηλαδή ένταξη της περιοχής σε κύριους θαλάσσιους διαδρόμους κρουαζιέρας. Και από αυτή την αρχή αποτελούν εξαίρεση ορισμένα λιμάνια εκκίνησης / τερματισμού όπως είναι η Σιβιταβέκια.

Κεφάλαιο 10. Εφαρμογή SWOT-Analysis επιλεγμένων λιμένων κρουαζιέρας

10.1 Συγκριτική αξιολόγηση λιμένων με βάση την ανταγωνιστικότητα τους σε εθνικό και διεθνές επίπεδο

Η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους πλέον ανταγωνιστικούς προορισμούς στη Μεσόγειο (τρίτη θέση), αλλά και παγκοσμίως. Η χώρα μας διαθέτει **ισχυρά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα** όπως:

- Ευνοϊκή γεωγραφική θέση
- Μεγάλη ποικιλία προορισμών
- Εκτενή παράκτιο χώρο και μεγάλο αριθμός νησιών
- Μικρή απόσταση μεταξύ των προορισμών
- Ιστορία, πολιτισμό, φυσικό περιβάλλον
- Παράδοση στον τουρισμό και στη ναυτιλία
- Βελτίωση των λιμενικών υποδομών σε ορισμένους προορισμούς (π.χ. Πειραιά, Μύκονο, Κέρκυρα, Ηράκλειο, Ρόδο, Κω, Σούδα, Κεφαλονιά, Καβάλα κ.α.)
- Εφαρμογή συστημάτων ασφάλειας, σταθερό περιβάλλον
- Σταθερή τιμολογιακή πολιτική σε πολλούς λιμένες
- Αναπτυγμένες τοπικές αγορές

Υπάρχουν, όμως, και **ανταγωνιστικά μειονεκτήματα** και **αδυναμίες** όπως:

- Απουσία συγκροτημένης και ολοκληρωμένης στρατηγικής για την κρουαζιέρα σε εθνικό επίπεδο, σε περιφερειακό και στις περισσότερες περιοχές και σε τοπικό.
- Ανεπαρκείς υποδομές στα περισσότερα λιμάνια για την υποδοχή των πλοίων της νέας γενιάς.
- Φαινόμενα κορεσμού και στενότητας χώρου σε ορισμένα λιμάνια και παραδοσιακούς προορισμούς (π.χ. Σαντορίνη, Πάτμος, Πειραιάς, Μύκονος).
- Ανυπαρξία άμεσων διεθνών πτήσεων με τις ΗΠΑ, τη βασική αγορά προέλευσης επιβατών.
- Περιορισμένος βαθμός συνεργασίας με τις επιχειρήσεις κρουαζιέρας, ειδικά για την κατασκευή υποδομών και για τη διαχείριση των λιμένων.
- Προβλήματα με την χορήγηση βίζας σε επιβάτες εκτός χωρών Schengen.
- Περιορισμοί στα ωράρια λειτουργίας μουσείων, αρχαιολογικών χώρων και καταστημάτων.

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- Συχνές κοινωνικές συγκρούσεις και πολιτικές κρίσεις που βλάπτουν την εικόνα τις χώρες.
- Τριβές και συγκρούσεις μεταξύ ναυτιλιακών επιχειρήσεων και συνδικάτων.

Με άλλα λόγια, η χώρα μας υπερτερεί άλλων των περιοχών στα στατικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, ενώ υστερεί σε ορισμένα από τα δυναμικά. Αυτό σημαίνει, ότι μέσω των κατάλληλων πολιτικών και παρεμβάσεων είναι σε θέση να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά της περαιτέρω. Οι πολιτικές για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στη χώρα μας και στους επί μέρους προορισμούς παρουσιάζονται στις παρακάτω ενότητες.

Οι σχέσεις των ελληνικών λιμένων με τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου είναι περισσότερο συμπληρωματικές, παρά ανταγωνιστικές. Σήμερα, τα περισσότερα πακέτα είναι διεθνή, συμπεριλαμβάνοντας σε μία διαδρομή προορισμούς από περισσότερες χώρες και Ηπείρους. Κατά κανόνα δεν υπάρχει αμιγώς τούρκικο πακέτο. Ελληνικοί και τούρκικοι προορισμοί εμφανίζονται στις επί μέρους διαδρομές. Το ίδιο ισχύει και για το Ισραήλ και την Κύπρο. Οι προορισμοί στις χώρες αυτές από μόνοι τους δεν μπορούν να συνθέσουν μία διαδρομή. Προκειμένου να γίνουν ελκυστικοί συνδέονται με ελληνικούς και τουρκικούς. Με άλλα λόγια, οι άλλες χώρες της Ανατολικής Μεσογείου δεν μπορούν αν αναπτύξουν κυκλικές κρουαζιέρες σε εθνικό επίπεδο. Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας τους προϋποθέτει τη σύμπραξη με ελληνικούς προορισμούς. Μόνον στη χώρα μας υπάρχουν κυκλικές κρουαζιέρες αποκλειστικά σε ελληνικές θάλασσες. Ομοίως, η κρουαζιέρα της Αδριατικής χρειάζεται και τους ελληνικούς προορισμούς. Από την ανάπτυξη προορισμών σε όμορες χώρες υπάρχουν ευκαιρίες και απειλές για τη χώρα μας. Η μεγαλύτερη απειλή για τον Πειραιά μπορεί να προέλθει από την ανάπτυξη του Home porting στην Κωνσταντινούπολη. Καμία άλλη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου δεν έχει τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξή του σε μεγάλη κλίμακα. Η γεωγραφική θέση της Πόλης, ανάμεσα σε Μεσόγειο και Μαύρη Θάλασσα, η κατασκευή του νέου λιμένα κρουαζιέρας, οι διεθνείς αεροπορικές συνδέσεις, η εσωτερική ανάπτυξη της ζήτησης κρουαζιέρας, η συνεργασία με τις επιχειρήσεις του κλάδου για έργα υποδομής κ.α. δημιουργούν σταδιακά τις προϋποθέσεις για την ένταξη της περιοχής στα μεγάλα home ports. Τα υπόλοιπα σημαντικά λιμάνια κρουαζιέρας της Τουρκίας (π.χ. Σμύρνη, Κουσάντασι, Μαρμαρίς, Bodrum και Αττάλεια) έχουν περισσότερο συμπληρωματική, παρά ανταγωνιστική σχέση με τους ελληνικούς λιμένες.

Όπως έδειξε και η ανάλυση του ανταγωνισμού της ενότητας 1.4.4 (Η Ανταγωνιστική Δυναμική των Λιμένων της Μεσογείου) πολλά ελληνικά λιμάνια ανήκουν στην κατηγορία υψηλών επιδόσεων ή μεσαίας επιδόσεως, δηλαδή εντάσσονται στα πλέον ανταγωνιστικά της Μεσογείου. Στο παρακάτω πίνακα αποτυπώνεται ο βαθμός επίδοσης των επί μέρους λιμένων της ανατολικής Μεσογείου, δηλαδή της ανταγωνιστικότητάς τους.

Πίνακας 3 Βαθμός επίδοσης (ανταγωνιστικότητας) λιμένων της ανατολικής Μεσογείου

Σημαντικότεροι Λιμένες της Αν. Μεσογείου	Λιμένες επιβίβασης/αποβ ίβασης (Home ports) Επίπεδο 1 Επίπεδο 2 Επίπεδο 3	Λιμένες προορισμού (Ports of call)	Υβριδικοί λιμένες (Home ports and ports of call)	Βαθμός αποδόσεως (ανταγωνιστικότη ας) (Υ= υψηλός Μ= μεσαίος Χ= χαμηλός)
ΕΛΛΑΣ				
Πειραιάς			1	Υ
Ηράκλειο			2	Μ
Σούδα		2		Μ
Σαντορίνη		1		Υ
Μύκονος		1		Υ
Ρόδος		1		Υ
Κως		2		Μ
Κέρκυρα			2	Υ
Κατάκολο		1		Υ
Θεσσαλονίκη		3		Χ
Βόλος		3		Χ
Καβάλα		3		Χ
Σάμος		3		Χ
Ιτέα		3		Χ
ΙΤΑΛΙΑ				
Βενετία			1	Υ
Αγκόνα		3		Μ
Μπάρι		2		Μ
Τεργέστη		2	2	Χ
Ραβέννα		2		Χ
Μπρίντζι			3	Χ
Παλέρμο		2		Μ
ΣΛΟΒΕΝΙΑ				
Koper		3		Χ
ΚΡΟΑΤΙΑ				
Ντουμπρόβνικ		1		Υ
Σπλιτ		2		Μ
ΡΙέκα		3		Χ
Ζαντάρ		3		Χ
Sibenik		3		Χ
ΜΑΥΡΟΒΟΥΝΙΟ				
Kotor		2		Χ
ΑΛΒΑΝΙΑ				
Δυρράχιο		3		Χ
ΤΟΥΡΚΙΑ				
Κωνσταντινούπολη			1	Υ
Σμύρνη			2	Μ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Αλάνια (Alanya)		2		X
Αντάλια (Antalya)		2		M
Κουσάντασι		1		M
Μαρμαρίς				M
ΚΥΠΡΟΣ				
Λάρνακα		2		M
Λεμεσός			3	M
ΣΥΡΙΑ				
Λατάκια		3		X
Ταρτούς		3		X
ΛΙΒΑΝΟΣ				
Βηρυτός		2	2	M
ΙΣΡΑΗΛ				
Χάιφα			2	M
Ashdod		3		X
Eilat		3		X
ΑΙΓΥΠΤΟΣ				
Port Said			3	M
Αλεξάνδρεια		1		Y
Safaga		3		
ΛΙΒΥΗ				
Τρίπολη		3		X
ΜΑΛΤΑ				
Βαλέτα			3	M

Όπως προκύπτει από τον Πίνακα αυτόν, από τα 47 εξεταζόμενα σημαντικά λιμάνια κρουαζιέρας της Ανατολικής Μεσογείου, τα δέκα αξιολογούνται ως υψηλής ανταγωνιστικότητας. Από τα 10 αυτά τα 6 είναι ελληνικοί προορισμοί. Επίσης, στα μεσαίας ανταγωνιστικότητας από τα συνολικά 17 λιμάνια, τα 3 είναι ελληνικά.

Συμπερασματικά, η χώρα μας συνολικά είναι η πλέον ανταγωνιστική στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Ο Πειραιάς, ως το μεγαλύτερο Home port της περιοχής αποτελεί την καρδιά της ελληνικής κρουαζιέρας. Άλλα Home ports, όπως της Βενετίας, χρησιμοποιούνται για εκκίνηση πλοίων προς τους ελληνικούς προορισμούς. Επίσης, οι όποιες εκκινήσεις γίνονται από τουρκικά λιμάνια (π.χ. Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη) συμπεριλαμβάνουν κατά κανόνα και ελληνικούς προορισμούς.

Όλες οι παραπάνω επισημάνσεις και διαπιστώσεις είναι ζωτικής σημασίας για την ανάλυση SWOT που ακολουθεί.

10.2 Ανάλυση SWOT: Αξιολόγηση Δυνατών – Αδύναμων σημείων & Ευκαιριών – Απειλών για τα 14 λιμάνια κρουαζιέρας

10.2.1 Ανάλυση SWOT Λιμένα Πειραιά

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> Ο πιο ελκυστικός διεθνής τουριστικός προορισμός της χώρας Από τους μεγαλύτερους home port της Μεσογείου, αλλά και ως ενδιάμεσος προορισμός Καθιέρωσή του ως προορισμός κρουαζιέρας (Cruising Brand) Έδρα εφοπλιστών κρουαζιέρας, αντιπροσωπειών και γραφείων κρουαζιέρας και γενικά τουρισμού Κεντροβαρής γεωγραφική θέση σε σχέση με άλλα σημαντικά λιμάνια Ύπαρξη ιδιαίτερα ελκυστικών εσωτερικών προορισμών, με καλή μεταφορική διασύνδεση Άριστης ποιότητας σύγχρονες λιμενικές υποδομές για ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων Αυξανόμενη φέρουσα ικανότητα θέσεων για ταυτόχρονη πρόσδεση Παροχή όλων των αναγκαίων υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια Υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ασφάλειας λιμένος Ύπαρξη αναγκαίων υποδομών και υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών Συγκριτικά χαμηλή τιμολόγηση Ύπαρξη διεθνούς αερολιμένα με άμεσες πτήσεις από όλες τις σημαντικές αγορές Άμεση σύνδεση με μετρό και θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές Εύκολη προσβασιμότητα εντός και εκτός λιμένος Θετική στάση φορέων Ύπαρξη σημαντικής τοπικής αγοράς 	<ul style="list-style-type: none"> Περιορισμένος σε σχέση με τις ανάγκες αριθμός θέσεων λεωφορείων Κυκλοφοριακά προβλήματα στην μεταφορά επιβατών από και προς το κέντρο της Αθήνας Ο χαμηλός βαθμός διάχυσης της αναπτυξιακής επίδρασης του τουρισμού κρουαζιέρας στην πόλη του Πειραιά Οι περιορισμένες τουριστικές υποδομές του Πειραιά (π.χ. ποιοτικά μεγάλα ξενοδοχεία, οργανωμένη τουριστική αγορά, μη αξιοποίηση τοπικών σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος) Οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των Μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων Το κλείσιμο των καταστημάτων τις Κυριακές και αργίες Συγκρούσεις χρήσεων των εγκαταστάσεων του λιμένος Η μη ολοκλήρωση της απευθείας σύνδεσης μέσω μετρό του αεροδρομίου με το λιμάνι
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> Η κατασκευή του νότιου λιμένα κρουαζιέρας (εντάχθηκε στο ΕΣΠΑ) Ο νέος διεθνής Τερματικός Σταθμός Κρουαζιέρας “Θεμιστοκλής” και η κατασκευή του τρίτου Σταθμού Κρουαζιέρας “Άγιος Νικόλαος”. Το Master Plan για την ανάπλαση της περιοχής του λιμανιού και η δημιουργία της Πολιτιστικής Ακτής Πειραιά Η απόκτηση για τα νέα ISO 9001 και 14001 στην Κρουαζιέρα από τους Lloyds και τη Bureau Veritas 	<ul style="list-style-type: none"> Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ. Χειροτέρευση της διεθνούς εικόνας της Αθήνας λόγω κοινωνικών αναταραχών και συγκρούσεων Ο αυξανόμενος διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική) Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

<ul style="list-style-type: none"> • Η ενδεχόμενη αναγόρευση της Πόλης του Πειραιά και της Σαλαμίνας ως Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης το 2021 • Ο εορτασμός των 2.500 χρόνων από τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας • Οι σχεδιαζόμενες συγκοινωνιακές παρεμβάσεις στην πόλη του Πειραιά • Η ολοκλήρωση της επέκτασης του Μετρό προς τον Πειραιά • Η κατασκευή υπερυψωμένου συστήματος σταθερής τροχιάς στο λιμάνι (τύπου MONORAIL) • Η ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων και πολιτιστικών κέντρων στην πόλη του Πειραιά • Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή • Η προσέλκυση επισκεπτών από νέες αγορές • Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα • Το κόστος καυσίμων και οι κανονισμοί ECAS, ενισχύουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ελλάδας με τη πολυνησιακή μορφολογία και την ύπαρξη εναλλακτικών κοντινών προορισμών και άρα μακροπρόθεσμα ο Πειραιάς ενισχύεται ως λιμάνι κρουαζιέρας • Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία) • Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος 	<p>δυσφήμιση της χώρας μας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού • Η μείωση του προσωπικού του λιμένος • Ο κίνδυνος του κορεσμού και της εμφάνισης αρνητικών εξωτερικών οικονομικών και φθινουσών οικονομικών κλίμακες • Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας • Ο μειούμενος αριθμός απευθείας αεροπορικών συνδέσεων με περιοχές όπως η Βόρεια Αμερική και η Ανατολική Ασία • Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10.2.2 Ανάλυση SWOT Λιμένα Μυκόνου

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Από τους πλέον ελκυστικούς διεθνείς τουριστικούς προορισμούς της χώρας και της Μεσογείου • Μακρόχρονη παράδοση στην κρουαζιέρα • Ύπαρξη 2 λιμένων και αγκυροβολίου • Καθιέρωσή του ως σημαντικός προορισμός κρουαζιέρας (Cruising Brand) • Ευνοϊκή γεωγραφική θέση στον κεντρικό άξονα κρουαζιέρας του Αιγαίου • Άριστης ποιότητας σύγχρονες λιμενικές υποδομές για ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων • Υψηλή φέρουσα ικανότητα θέσεων για ταυτόχρονη πρόσδεση πλοίων • Παροχή όλων των αναγκαίων υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια • Υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ασφάλειας λιμένος • Ύπαρξη διεθνούς αερολιμένα 	<ul style="list-style-type: none"> • Μη ολοκλήρωση έργων Νέου Λιμένα • Ελάχιστες οργανωμένες εσωτερικές εκδρομές, μείωση εσόδων εταιρειών κρουαζιέρας • Ανυπαρξία Homeporting • Οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των Μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων • Το κλείσιμο των καταστημάτων τις Κυριακές και αργίες • Ο περιορισμένος αριθμός άμεσων διεθνών πτήσεων • Ελλιπής στελέχωση για έλεγχο διαβατηρίων • Η ελλιπής στελέχωση τελωνίου • Ο μη έγκαιρος προγραμματισμός και συντονισμός αφίξεων Κρουαζιέρας και ο προγραμματισμός για πλωτές εξέδρες και τσαμαδούρες (υπάρχουν μέρες που καταφθάνουν 10 κρουαζιερόπλοια ενώ η δυνατότητα πλαγιοδέτησης του Λιμένα

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

<ul style="list-style-type: none"> Εύκολη προσβασιμότητα εντός και εκτός λιμένος Ύπαρξη σημαντικής τοπικής αγοράς 	είναι για 3 κρουαζιερόπλοια)
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> Η περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα ως Home port Η ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας Η δημιουργία υδατοδρόμου για υδροπλάνα Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία) Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος 	<ul style="list-style-type: none"> Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ. Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική) Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές Το κόστος καυσίμων πλοίων

10.2.3 Ανάλυση SWOT Λιμένα Ρόδου

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> Από τους πλέον ελκυστικούς διεθνείς τουριστικούς προορισμούς της χώρας και της Μεσογείου Το ιστορικό κέντρο της πόλης Λειτουργία ως λιμένας εισόδου-εξόδου (Home port) και ως λιμένας προσέγγισης Καθιέρωσή του ως σημαντικός προορισμός κρουαζιέρας (Cruising Brand) Ευνοϊκή γεωγραφική θέση στον ανατολικό διάδρομο κρουαζιέρας της Μεσογείου Μεγάλος αριθμός κρουαζιερόπλοιων από την Τουρκία Άριστης ποιότητας σύγχρονες λιμενικές υποδομές για ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων Υψηλή φέρουσα ικανότητα θέσεων για ταυτόχρονη πρόσδεση Παροχή όλων των αναγκαίων υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια Υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ασφάλειας λιμένος Ύπαρξη διεθνούς αερολιμένα Εύκολη προσβασιμότητα εντός και εκτός λιμένος Ύπαρξη σημαντικής τοπικής αγοράς 	<ul style="list-style-type: none"> Φθίνουσα πορεία σκαφών και επιβατών μετά το 2009 Απόσταση από λιμάνια Δυτικής Μεσογείου και Αδριατικής Ανυπαρξία επιβατικού σταθμού Ελλείψεις υποδομών εξυπηρέτησης επιβατών Έλλειψη προσήνεμων μόλων (εμπόδιο προσέγγιση μεγάλων κρουαζιερόπλοιων όταν υπάρχουν ισχυροί άνεμοι) Αδυναμίες σε ζητήματα ασφάλειας Ελάχιστες οργανωμένες εσωτερικές εκδρομές, μείωση εσόδων εταιρειών κρουαζιέρας Προβλήματα καθαριότητας Οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των Μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων Το κλείσιμο των καταστημάτων τις Κυριακές και αργίες Ο περιορισμένος αριθμός άμεσων διεθνών πτήσεων Συγκρούσεις χρήσεων χώρων λιμένα Προβλήματα συντονισμού εμπλεκομένων δρώντων

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Η περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα ως Home port • Η ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας • Η δημιουργία υδατοδρόμου για υδροπλάνα • Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή • Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα • Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία) • Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος 	<ul style="list-style-type: none"> • Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ. • Ο αυξανόμενος εθνικός (π.χ. Ηράκλειο για homeporting) και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική), ιδιαίτερα ο ανταγωνισμός από λιμάνια της Τουρκίας (π.χ. Μαρμαρίς) • Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου • Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας • Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού • Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας • Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές • Το κόστος καυσίμων πλοίων

10.2.4 Ανάλυση SWOT Λιμένα Ηρακλείου

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Ελκυστικός διεθνής τουριστικός προορισμός • Καθιέρωση ως προορισμός κρουαζιέρας (Cruising Brand) • Ιδιαίτερα ευνοϊκή γεωγραφική θέση σε σχέση με άλλα σημαντικά λιμάνια • Ένταξη στις κεντρικές γραμμές κρουαζιέρας της Μεσογείου ως ενδιάμεσος σταθμός • Δυναμική ανάπτυξη ως Home port • Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών προορισμών, με καλή μεταφορική διασύνδεση • Επαρκείς και καλής ποιότητας λιμενικές υποδομές για ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων • Αυξανόμενη φέρουσα ικανότητα θέσεων για ταυτόχρονη πρόσδεση • Παροχή όλων των αναγκαίων υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια • Υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ασφάλειας λιμένος • Ύπαρξη αναγκαίων υποδομών και υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών • Εύκολη προσβασιμότητα εντός και εκτός λιμένος • Θετική στάση φορέων • Ύπαρξη σημαντικής τοπικής αγοράς 	<ul style="list-style-type: none"> • Χαμηλή δυνατότητα πρόσδεσης πάνω από ένα πλοίο μήκους άνω των 330 μ. • Προβλήματα στον άμεσο εφοδιασμό με καύσιμα • Ανάγκη για μεταφορά με λεωφορείο από ορισμένα αγκυροβόλια • Σημαντική απόσταση από το παρκινγκ λεωφορείων και σχετικά περιορισμένος αριθμός θέσεων • Μη ύπαρξη άμεσων πτήσεων από ΗΠΑ και άλλες χώρες • Οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των Μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων • Το κλείσιμο των καταστημάτων τις Κυριακές και αργίες • Συγκρούσεις χρήσεων των εγκαταστάσεων του λιμένος
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

<ul style="list-style-type: none"> • Ο νέος τερματικός στο αεροδρόμιο για τη κρουαζιέρα • Οι νέες επενδύσεις για την ασφάλεια • Η πλήρης επαναλειτουργία του αρχαιολογικού Μουσείου • Η ετήσια λειτουργία του λιμένος κρουαζιέρας • Η νέα ολοκληρωμένη στρατηγική για την προώθηση της κρουαζιέρας • Η περαιτέρω διασύνδεση με λιμάνια του Αιγαίου, της Τουρκίας, της Ανατολικής Μεσογείου και της Βόρειας Αφρικής • Η δημιουργία νέου αεροδρομίου • Ο συνεχής εμπλουτισμός του κρητικού τουριστικού προϊόντος • Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή • Η προσέλκυση επισκεπτών από νέες αγορές • Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα 	<ul style="list-style-type: none"> • Ο αυξανόμενος διεθνής και μεσογειακός ανταγωνισμός • Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου • Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας • Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού • Η μείωση του προσωπικού του λιμένος • Ο κίνδυνος του κορεσμού και της εμφάνισης αρνητικών εξωτερικών οικονομικών και φθινουσών οικονομιών κλίμακες
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10.2.5 Ανάλυση SWOT Λιμένα Κέρκυρας

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Από τους πλέον ελκυστικούς διεθνείς τουριστικούς προορισμούς της χώρας και της Μεσογείου • Το ιστορικό κέντρο της πόλης • Λειτουργία ως λιμένας αφετηρίας και ως λιμένας προσέγγισης • Καθιέρωσή του ως σημαντικός προορισμός κρουαζιέρας (Cruising Brand) • Ευνοϊκή γεωγραφική θέση στον άξονα της Αδριατικής • Άριστης ποιότητας σύγχρονες λιμενικές υποδομές για ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων • Υψηλή φέρουσα ικανότητα θέσεων για ταυτόχρονη πρόσδεση • Παροχή όλων των αναγκαίων υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια • Υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ασφάλειας λιμένος • Ύπαρξη αναγκαίων υποδομών και υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών • Ύπαρξη διεθνούς αερολιμένα • Εύκολη προσβασιμότητα εντός και εκτός λιμένος • Θετική στάση φορέων • Ύπαρξη σημαντικής τοπικής αγοράς 	<ul style="list-style-type: none"> • Ελλείψεις στις υποδομές του επιβατικού σταθμού • Απόσταση από λιμάνι Πειραιά και της αρτηρίας Δυτική Μεσόγειος-Ανατολική Μεσόγειος • Οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των Μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων • Το κλείσιμο των καταστημάτων τις Κυριακές και αργίες • Ο περιορισμένος αριθμός άμεσων διεθνών πτήσεων • Συγκρούσεις χρήσεων λιμένα (κρουαζιέρα, πορθμειακές γραμμές)

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Η επέκταση του προσήνεμου μόλου κατά 430 μ. με προϋπολογισμό 18.384.700€. Η επέκταση θα δώσει την δυνατότητα παραβολής ακόμη 2 έως 3 κρουαζιερόπλοιων • Η περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα ως Home port • Η ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας • Η δημιουργία υδατοδρόμου για υδροπλάνα • Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή • Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα • Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία) • Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος 	<ul style="list-style-type: none"> • Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ. • Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική) • Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου • Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας • Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού • Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας • Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές

10.2.6 Ανάλυση SWOT Λιμένα Χανίων

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Ελκυστικός διεθνής τουριστικός προορισμός • Σταδιακή καθιέρωση ως προορισμός κρουαζιέρας (Cruising Brand) • Ιδιαίτερα ευνοϊκή γεωγραφική θέση σε σχέση με άλλα σημαντικά λιμάνια • Ένταξη στις κεντρικές γραμμές κρουαζιέρας της Ανατολικής Μεσογείου ως ενδιάμεσος σταθμός • Ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών προορισμών • Επαρκείς και καλής ποιότητας λιμενικές υποδομές για ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων • Αυξανόμενη φέρουσα ικανότητα θέσεων για ταυτόχρονη πρόσδεση στους προβλήτες και στο αγκυροβόλιο • Παροχή όλων των αναγκαίων υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια • Υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ασφάλειας λιμένος • Ύπαρξη υποδομών και υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών • Εύκολη προσβασιμότητα εντός και εκτός λιμένος • Θετική στάση φορέων και της τοπικής κοινωνίας • Ύπαρξη σημαντικής τοπικής αγοράς 	<ul style="list-style-type: none"> • Σχετικά χαμηλή ικανότητα πρόσδεσης στους προβλήτες μεγάλων πλοίων νέας γενιάς • Απουσία σύγχρονου επιβατικού σταθμού • Προβλήματα στην καθαριότητα του περιβάλλοντος χώρου • Απόσταση από πόλη Χανίων και κυκλοφορικά προβλήματα • Μη ύπαρξη άμεσων πτήσεων από σημαντικές αγορές • Οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των Μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων • Το κλείσιμο των καταστημάτων τις Κυριακές και αργίες • Συγκρούσεις χρήσεων των εγκαταστάσεων του λιμένος
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

<ul style="list-style-type: none"> • Τα υλοποιούμενα και σχεδιαζόμενα νέα έργα υποδομών • Η νέα ολοκληρωμένη στρατηγική για την προώθηση της κρουαζιέρας • Η περαιτέρω διασύνδεση με λιμάνια του Αιγαίου, της Τουρκίας, της Ανατολικής Μεσογείου και της Βόρειας Αφρικής • Ο συνεχής εμπλουτισμός του κρητικού τουριστικού προϊόντος • Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή • Η προσέλκυση επισκεπτών από νέες αγορές • Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα 	<ul style="list-style-type: none"> • Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός • Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου • Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας • Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού • Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας • Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές • Το κόστος καυσίμων πλοίων
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10.2.7 Ανάλυση SWOT Λιμένα Κατάκολου

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Ύπαρξη ιδιαίτερα ελκυστικών εσωτερικών προορισμών (Π.Χ. Ολυμπία, Κτήμα Μερκούρη) • Η ευνοϊκή θέση του λιμένα στον άξονα κρουαζιέρας της Αδριατικής • Ικανοποιητικές λιμενικές εγκαταστάσεις • Παροχή όλων των αναγκαίων υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια • Υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ασφάλειας λιμένος • Πρόσβαση σε υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών • Εύκολη προσβασιμότητα εντός και εκτός λιμένος • Θετική στάση φορέων • Ύπαρξη σημαντικής τοπικής αγοράς • Ύπαρξη σταθμού τρένου για αρχαία Ολυμπία 	<ul style="list-style-type: none"> • Περιορισμένη δυνατότητα εξυπηρέτησης πολύ μεγάλων κρουαζιερόπλοιων και γενικά σχετικά μικρή φέρουσα ικανότητα ταυτόχρονης πρόσδεσης σκαφών • Οι οδικές διασυνδέσεις με τους εσωτερικούς προορισμούς • Οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των Μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων • Η ανυπαρξία σύγχρονου επιβατικού σταθμού
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Η κατασκευή νέου προβλήτα και επιβατικού σταθμού • Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή • Η αύξηση της χειμερινής κρουαζιέρας • Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα • Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία) • Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος 	<ul style="list-style-type: none"> • Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ. • Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. Τουρκία, ΝΑ Ασία, Καραϊβική) • Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου • Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας • Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού • Η μείωση και γήρανση του προσωπικού του λιμένος • Ο κίνδυνος του κορεσμού και της εμφάνισης αρνητικών εξωτερικών οικονομικών και

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

	<ul style="list-style-type: none"> φθινουσών οικονομιών κλίμακες Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10.2.8 Ανάλυση SWOT Λιμένα Κω

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> Ελκυστικός ποιοτικός διεθνής τουριστικός προορισμός Σπουδαία αξιοθέατα -ύπαρξη αρχαιοτήτων και μνημείων από όλες τις ιστορικές εποχές, Ιπποκράτης Καθιέρωσή του ως σημαντικός προορισμός κρουαζιέρας (Cruising Brand) Εκκίνηση λειτουργίας του λιμένα ως home port για νησιά Αιγαίου και Μπόντρουμ (Τουρκία) Ευνοϊκή γεωγραφική θέση στον ανατολικό διάδρομο κρουαζιέρας της Μεσογείου Μεγάλος αριθμός κρουαζιερόπλοιων από την Τουρκία (Κωνσταντινούπολη) Σύγχρονες λιμενικές υποδομές για ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων Παροχή όλων των αναγκαίων υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια Υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ασφάλειας λιμένος Ύπαρξη τερματικού σταθμού Μεγάλο εύρος υπηρεσιών προς επιβάτες (π.χ. μίνι τραίνο, ενοικίαση οχημάτων και ποδηλάτων, γειτνίαση με Νοσοκομείο) Ύπαρξη διεθνούς αερολιμένα Εύκολη προσβασιμότητα εντός και εκτός λιμένος Ύπαρξη σημαντικής τοπικής αγοράς 	<ul style="list-style-type: none"> Απόσταση από λιμάνια Δυτικής Μεσογείου και Αδριατικής Προβλήματα πρόσδεσης μεγάλων πλοίων (άνω των 300 μ.) Λίγες οργανωμένες εσωτερικές εκδρομές Οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των Μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων Το κλείσιμο των καταστημάτων τις Κυριακές και αργίες Ο περιορισμένος αριθμός άμεσων διεθνών πτήσεων Συγκρούσεις χρήσεων χώρων λιμένα
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> Η περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα ως Home port Η εστίαση στον ποιοτικό τουρισμό Η ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία) Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος 	<ul style="list-style-type: none"> Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ. Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική), ιδιαίτερα ο ανταγωνισμός από λιμάνια της Τουρκίας Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

	<ul style="list-style-type: none"> • Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές • Το κόστος καυσίμων πλοίων
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10.2.9 Ανάλυση SWOT Λιμένα Βόλου

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Κεντροβαρής θέση στον ελλαδικό χώρο • Ύπαρξη ιδιαίτερα ελκυστικών εσωτερικών προορισμών Π.χ. Πήλιο, Μετέωρα, πόλη του Βόλου) • Ύπαρξη σημαντικών αρχαιολογικών μνημείων (Σέσκλο, Διμήνι, Δημητριάδα, Νέα Αγχίαλος, Μουσείο Βόλου) και μυθολογίας (Αργοναυτική εκστρατεία, Κένταυροι) • Τα νησιά των Σποράδων • Καλής ποιότητας σύγχρονες λιμενικές υποδομές για ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων • Αυξανόμενη φέρουσα ικανότητα θέσεων για ταυτόχρονη πρόσδεση (μέχρι 5 κρουαζιερόπλοια) • Παροχή όλων των αναγκαίων υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια • Υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ασφάλειας λιμένος • Ύπαρξη αναγκαίων υποδομών και υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών (σύγχρονος επιβατικός σταθμός) • Συγκριτικά χαμηλή τιμολόγηση • Ύπαρξη διεθνούς αερολιμένα • Εύκολη προσβασιμότητα εντός και εκτός λιμένος • Θετική στάση φορέων και σημαντική πολιτική προβολής 	<ul style="list-style-type: none"> • Μεγάλη απόσταση από κύριες αρτηρίες κρουαζιέρας της Μεσογείου • Μεγάλη απόσταση από Μετέωρα (140 χλμ.) και κακή κατάσταση του οδικού δικτύου του Πηλίου • Μη ύπαρξη οργανωμένης τουριστικής αγοράς στη πόλη του Βόλου • Περιορισμένος βαθμός ανάδειξης των σημαντικών αρχαιολογικών χώρων της περιοχής του Βόλου • Η μη ανάπλαση του δυτικού παραλιακού μετώπου • Ο χαμηλός βαθμός διάχυσης της αναπτυξιακής επίδρασης του τουρισμού κρουαζιέρας στην πόλη του Βόλου • Οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των Μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων • Το κλείσιμο των καταστημάτων τις Κυριακές και αργίες • Συγκρούσεις χρήσεων των εγκαταστάσεων του λιμένος • Ο περιορισμένος αριθμός άμεσων διεθνών συνδέσεων
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Το ενδιαφέρον από μεγάλες εταιρίες της Β. Αμερικής, Ισραήλ κ.α. • Η ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων • Η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών • Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή • Η προσέλκυση επισκεπτών από νέες αγορές • Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα • Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία) • Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και 	<ul style="list-style-type: none"> • Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ. • Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική) • Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου • Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας • Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού • Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος	ασφάλειας • Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές
---------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10.2.10 Ανάλυση SWOT Λιμένα Σαντορίνης

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> Από τους πλέον ελκυστικούς διεθνείς τουριστικούς προορισμούς της χώρας και της Μεσογείου Μακρόχρονη παράδοση στην κρουαζιέρα Καθιέρωσή του ως σημαντικός προορισμός κρουαζιέρας (Cruising Brand) Ευνοϊκή γεωγραφική θέση στον κεντρικό άξονα κρουαζιέρας του Αιγαίου Ύπαρξη διεθνούς αερολιμένα Εύκολη προσβασιμότητα εντός και εκτός λιμένος Ύπαρξη σημαντικής τοπικής αγοράς 	<ul style="list-style-type: none"> Ανυπαρξία προβλητών για την εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων Προβλήματα στη διακίνηση και εξυπηρέτηση επιβατών, στην ασφάλεια και στις υποδομές για ΑΜΕΑ Ταλαιπωρία των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων, λόγω του χρόνου που απαιτείται για την μεταφορά τους από τον όρμο Φηρών στην πόλη (ύπαρξη ενός μόνον τελεφερίκ) Η αποβίβαση χιλιάδων επιβατών την ίδια ημέρα και ώρα Περιορισμένοι χώροι στάθμευσης λεωφορείων και ταξί Η μικρή φέρουσα ικανότητα των Φηρών και της Οίας και του όλου νησιού γενικότερα Εντός της λιμενικής ζώνης δεν υπάρχει σταθμός πρώτων βοηθειών. Ανυπαρξία Homeporting Οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των Μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων Το κλείσιμο των καταστημάτων τις Κυριακές και αργίες Ο περιορισμένος αριθμός άμεσων διεθνών πτήσεων Ελλιπής στελέχωση για έλεγχο διαβατηρίων Η ελλιπής στελέχωση τελωνίου Ο μη έγκαιρος προγραμματισμός και συντονισμός αφίξεων Κρουαζιέρας και ο προγραμματισμός για πλωτές εξέδρες και τσαμαδούρες (υπάρχουν μέρες που καταφθάνουν 10 κρουαζιερόπλοια ενώ η δυνατότητα πλαγιοδέτησης του Λιμένα είναι για 3 κρουαζιερόπλοια)
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> Η ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία) Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η 	<ul style="list-style-type: none"> Κίνδυνοι σταδιακής υποβάθμισης, από τις ταυτόχρονες μαζικές προσεγγίσεις και τον υπερβολικό συνωστισμό Κίνδυνοι μείωσης αριθμού κανονικών τουριστών από υπερβολικό αριθμό επισκεπτών κρουαζιέρας Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ.

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος	<ul style="list-style-type: none"> Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική) Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές και επιδεινώνει το πρόβλημα του συνωστισμού
-------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10.2.11 Ανάλυση SWOT Λιμένα Σάμου

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> Ελκυστικός διεθνής τουριστικός προορισμός Σπουδαία αξιοθέατα -ύπαρξη αρχαιοτήτων και μνημείων από όλες τις ιστορικές εποχές (.χ. Ηραϊόν, Ευπαλίνειο Όρυγμα, Σπήλαιο Πυθαγόρα, Μουσεία, Πυθαγόρειο) Αναδυόμενος προορισμός κρουαζιέρας (Cruising Brand) Γειτνίαση με Έφεσο (Κουσάντασι) Ευνοϊκή γεωγραφική θέση στον ανατολικό διάδρομο κρουαζιέρας της Μεσογείου Ύπαρξη λιμενικών υποδομών για ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων Παροχή των αναγκαίων υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια Υπηρεσίες ασφάλειας και φύλαξης λιμένος Ύπαρξη διεθνούς αερολιμένα Ύπαρξη σημαντικής τοπικής αγοράς 	<ul style="list-style-type: none"> Απόσταση από λιμάνια Δυτικής Μεσογείου και Αδριατικής Προβλήματα πρόσδεσης μεγάλων πλοίων (άνω των 300 μ.) Απουσία σύγχρονου επιβατικού σταθμού Κυκλοφοριακά προβλήματα στο Βαθύ Οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των Μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων Το κλείσιμο των καταστημάτων τις Κυριακές και αργίες Ο περιορισμένος αριθμός άμεσων διεθνών πτήσεων Συγκρούσεις χρήσεων χώρων λιμένα
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> Οι τάσεις κορεσμού των παραδοσιακών προορισμών κρουαζιέρας και η αναζήτηση νέων προορισμών από τις μεγάλες εταιρείες του κλάδου Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο Β. Αιγαίο Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία) Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος 	<ul style="list-style-type: none"> Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ. Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική), ιδιαίτερα ο ανταγωνισμός από λιμάνια της Τουρκίας Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

	λιμενικές υποδομές • Το κόστος καυσίμων πλοίων
--	---------------------------------------------------

10.2.12 Ανάλυση SWOT Λιμένα Θεσσαλονίκης

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Ύπαρξη ιδιαίτερα ελκυστικών εσωτερικών προορισμών (Π.Χ. Δίον, Βεργίνα, Πέλλα, Άγιο Όρος) • Οι πολιτιστικοί πόροι της Θεσσαλονίκης (π.χ. για θρησκευτικό τουρισμό) • Αυξανόμενη φέρουσα ικανότητα θέσεων για ταυτόχρονη πρόσδεση κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες και στο αγκυροβόλιο • Παροχή όλων των αναγκαίων υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια • Υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ασφάλειας λιμένος • Πιστοποιημένο λιμάνι ως Ecoport. Προσήλωση στην προστασία του περιβάλλοντος • Σύγχρονος επιβατικός σταθμός (ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ) • Ύπαρξη διεθνούς αερολιμένα με άμεσες διεθνείς πτήσεις • Ύπαρξη διεθνούς σιδηροδρομικού σταθμού και προαστιακού • Εύκολη προσβασιμότητα εντός και εκτός λιμένος • Θετική στάση φορέων • Ύπαρξη σημαντικής τοπικής αγοράς • Η κεντροβαρής θέση στα Βαλκάνια 	<ul style="list-style-type: none"> • Μεγάλη απόσταση από βασικές αρτηρίες κρουαζιερόπλοιων • Η μη απόκτηση φήμης ως σημαντικού προορισμού κρουαζιέρας (Cruising Branding), κυρίως θεματικός τουρισμός • Η αντικειμενική δυσκολία να εξελιχθεί σε ενδιάμεσο προορισμό (λιμάνι διέλευσης – Transit port) • Μικρό βύθισμα στον τερματικό επιβατικό σταθμό • Περιορισμένη δυνατότητα εξυπηρέτησης πολύ μεγάλων κρουαζιερόπλοιων και γενικά σχετικά μικρή φέρουσα ικανότητα ταυτόχρονης πρόσδεσης σκαφών • Ανυπαρξία άμεσης σύνδεσης με το εθνικό οδικό δίκτυο και την Εγνατία οδό • Σχετικά μεγάλη απόσταση από σημαντικούς εσωτερικούς προορισμούς (Θεσσαλονίκη-Δίον 90 χλμ., Θεσσαλονίκη-Πέλλα 41 χλμ., Θεσσαλονίκη-Βεργίνα 78 χλμ, Θεσσαλονίκη-Άγιο Όρος 140 χλμ.) • Περιορισμένη ανάδειξη και κυρίως διεθνής προβολή πολιτιστικών πόρων Θεσσαλονίκης • Οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των Μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων • Το κλείσιμο των καταστημάτων τις Κυριακές και αργίες • Συγκρούσεις χρήσεων των εγκαταστάσεων του λιμένος • Η μη ολοκλήρωση του Μετρό • Απουσία αποδοτικών και τακτικών σιδηροδρομικών συνδέσεων με χώρες της νότιας Βαλκανικής • Ανυπαρξία άμεσων συνδέσεων με πολλές χώρες δυνητικής προέλευσης επιβατών • Σημαντική απόσταση από Πειραιά και ελκυστικούς προορισμούς του Νότιου Αιγαίου και της Κρήτης
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Κατασκευή μαρίνας σκαφών αναψυχής στην α' προβλήτα του λιμανιού 	<ul style="list-style-type: none"> • Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ.

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

<ul style="list-style-type: none"> • Το νέο εμπορικό κέντρο ΛΙΜΑΝΙ • Η κατασκευή του έργου οδικής σύνδεσης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με την Εγνατία Οδό και τον Αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ • Η ολοκλήρωση της επέκτασης του Μετρό προς το αεροδρόμιο • Η ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων και πολιτιστικών κέντρων στην πόλη της Θεσσαλονίκης • Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή • Η προσέλκυση επισκεπτών από τα Βαλκάνια • Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα • Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία) • Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος 	<ul style="list-style-type: none"> • Χειροτέρευση της διεθνούς εικόνας της πόλης λόγω κοινωνικών αναταραχών και συγκρούσεων • Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. Τουρκία, ΝΑ Ασία, Καραϊβική) • Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου • Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας • Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού • Η μείωση και γήρανση του προσωπικού του λιμένος • Ο κίνδυνος του κορεσμού και της εμφάνισης αρνητικών εξωτερικών οικονομικών και φθινουσών οικονομικών κλίμακες • Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας • Ο μειούμενος αριθμός απευθείας διεθνών αεροπορικών συνδέσεων • Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10.2.13 Ανάλυση SWOT Λιμένα Καβάλας

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Σημαντικό σύστημα τεσσάρων λιμένων • Ύπαρξη αξιόλογων εσωτερικών προορισμών (Π.Χ. αρχαία πόλη, θέατρο και μουσείο, Φιλίππων, παλιά Καβάλα, Βυζαντινό Κάστρο, Imaret, μουσεία, Βαπτιστήριο Αγίας Λυδίας) • Ικανοποιητικές υποδομές ελλιμενισμού • Παροχή όλων των αναγκαίων υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια • Υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ασφάλειας λιμένος • Πιστοποιητικό EcoPorts • Επιβατικός σταθμός • Ύπαρξη διεθνούς αερολιμένα • Εύκολη προσβασιμότητα εντός και εκτός λιμένος • Θετική στάση φορέων • Ύπαρξη σημαντικής τοπικής αγοράς • Ευνοϊκή θέση στα Βαλκάνια 	<ul style="list-style-type: none"> • Χρονοαποστάσεις από βασικά home ports Μεσογείου • Αποκλίσεις από κεντρικές ναυτιλιακές γραμμές κρουαζιέρας του Νοτίου και Δυτικού Αιγαίου • Η μη απόκτηση φήμης ως σημαντικού προορισμού κρουαζιέρας (Cruising Branding), αλλά και ως αναγνωρισμένου διεθνούς τουριστικού προορισμού • Η αντικειμενική δυσκολία να εξελιχθεί σε ενδιάμεσο προορισμό (λιμάνι διέλευσης – Transit port) • Περιορισμένη δυνατότητα εξυπηρέτησης πολύ μεγάλων κρουαζιερόπλοιων και γενικά σχετικά μικρή φέρουσα ικανότητα ταυτόχρονης πρόσδεσης σκαφών • Ελλείψεις στις υποδομές του επιβατικού σταθμού • Περιορισμένη ανάδειξη και κυρίως διεθνής προβολή πολιτιστικών πόρων Καβάλας • Οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των Μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων • Το κλείσιμο των καταστημάτων τις Κυριακές και αργίες • Συγκρούσεις χρήσεων των εγκαταστάσεων του

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

	<p>λιμένος</p> <ul style="list-style-type: none"> Ανυπαρξία άμεσων αεροπορικών συνδέσεων με πολλές χώρες δυνητικής προέλευσης επιβατών
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> Νέα ολοκληρωμένη στρατηγική προβολής συγκριτικών πλεονεκτημάτων -σύστημα City Branding Η δημιουργία δικτύου (γραμμής) κρουαζιέρας στο Βόρειο Αιγαίο σε σύνδεση με Κωνσταντινούπολη Κατασκευή μαρίνας σκαφών αναψυχής στην α' προβλήτα του λιμανιού Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή Η προσέλκυση επισκεπτών από τα Βαλκάνια Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία) Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος 	<ul style="list-style-type: none"> Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ. Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. Τουρκία, ΝΑ Ασία, Καραϊβική) Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας Ο μικρός αριθμός απευθείας διεθνών αεροπορικών συνδέσεων Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές

10.2.14 Ανάλυση SWOT Λιμένα Ιτέας

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> Ύπαρξη των Δελφών (17 χλμ. από το λιμάνι), από τα σημαντικότερα μνημεία παγκοσμίως Η γειτνίαση του λιμένα με τον άξονα κρουαζιέρας της Αδριατικής, αλλά και επί του άξονα Πειραιάς-Ιόνιο Ικανοποιητικές λιμενικές εγκαταστάσεις Παροχή των αναγκαίων υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια Πρόσβαση σε υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών Εύκολη προσβασιμότητα εντός και εκτός λιμένος 	<ul style="list-style-type: none"> Περιορισμένη δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων (λόγω και της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου) και γενικά σχετικά μικρή φέρουσα ικανότητα ταυτόχρονης πρόσδεσης σκαφών Απουσία σύγχρονων υποδομών εξυπηρέτησης επιβατών και πλοίων Περιορισμένη τοπική αγορά Ανυπαρξία συνεκτικής στρατηγικής ανάπτυξης της κρουαζιέρας και προβολής της περιοχής Οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των Μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων Συγκρούσεις χρήσεων λιμένα
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> Η αναζήτηση νέων προορισμών από όλες τις μεγάλες εταιρείες του κλάδου Η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων ικανών να διέλθουν τη γέφυρα Ρίου –Αντιρρίου Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα 	<ul style="list-style-type: none"> Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ. Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. Τουρκία, ΝΑ Ασία, Καραϊβική) Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

<ul style="list-style-type: none"> • Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία) • Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος 	<p>δυσφήμιση της χώρας μας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού • Η μείωση και γήρανση του προσωπικού του λιμένας • Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας • Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10.3 Μήτρες αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών λιμένων κρουαζιέρας

10.3.1 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Πειραιά

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Η κατασκευή του νότιου λιμένα κρουαζιέρας (εντάχθηκε στο ΕΣΠΑ)	Υ	Υ
Ο νέος διεθνής Τερματικός Σταθμός Κρουαζιέρας “Θεμιστοκλής” και η κατασκευή του τρίτου Σταθμού Κρουαζιέρας “Άγιος Νικόλαος”.	Υ	Υ
Το Master Plan για την ανάπτυξη της περιοχής του λιμανιού και η δημιουργία της Πολιτιστικής Ακτής Πειραιά	Χ	Υ
Η απόκτηση για τα νέα ISO 9001 και 14001 στην Κρουαζιέρα από τους Lloyds και τη Bureau Veritas	Υ	Χ
Η ενδεχόμενη αναγόρευση της Πόλης του Πειραιά και της Σαλαμίνας ως Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης το 2021	Χ	Χ
Ο εορτασμός των 2.500 χρόνων από τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας	Υ	Χ
Οι σχεδιαζόμενες συγκοινωνιακές παρεμβάσεις στην πόλη του Πειραιά	Υ	Υ
Η ολοκλήρωση της επέκτασης του Μετρό προς τον Πειραιά	Υ	Υ
Η κατασκευή υπερυψωμένου συστήματος σταθερής τροχιάς στο λιμάνι (τύπου MONORAIL)	Χ	Χ
Η ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων και πολιτιστικών κέντρων στην πόλη του Πειραιά	Χ	Υ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή	X	Y
Η προσέλκυση επισκεπτών από νέες αγορές	Y	Y
Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα	Y	Y
Το κόστος καυσίμων και οι κανονισμοί ECAS, ενισχύουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ελλάδας με τη πολυνησιακή μορφολογία και την ύπαρξη εναλλακτικών κοντινών προορισμών και άρα μακροπρόθεσμα ο Πειραιάς ενισχύεται ως λιμάνι κρουαζιέρας	Y	Y
Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία)	Y	Y
Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος	Y	X

Y= υψηλή & X= Χαμηλή

ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ.	Y	Y
Χειροτέρευση της διεθνούς εικόνας της Αθήνας λόγω κοινωνικών αναταραχών και συγκρούσεων	Y	Y
Ο αυξανόμενος διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική)	X	X
Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου	Y	Y
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας	Y	Y
Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού	X	X
Η μείωση του προσωπικού του λιμένος	X	Y
Ο κίνδυνος του κορεσμού και της εμφάνισης αρνητικών εξωτερικών οικονομικών και φθινουσών οικονομικών κλίμακας	Y	Y
Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας	X	X
Ο μειούμενος αριθμός απευθείας αεροπορικών συνδέσεων με	Y	Y

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

περιοχές όπως η Βόρεια Αμερική και η Ανατολική Ασία

Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές

Υ

Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

10.3.2 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Μυκόνου

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Η ανάπτυξη του λιμένα ως Home port	X	X
Η ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας	X	Υ
Η δημιουργία υδατοδρόμιου για υδροπλάνα	X	X
Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή	X	Υ
Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα	Υ	Υ
Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία)	Υ	Υ
Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος	Υ	X

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ.	Υ	Υ
Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική)	Υ	X
Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου	Υ	Υ
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας	Υ	Υ
Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού	X	X

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας	X	Y
Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές	Y	Y
Το κόστος καυσίμων πλοίων	X	Y

Y= υψηλή & X= Χαμηλή

10.3.3 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Ρόδου

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Η περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα ως Home port	X	Y
Η ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας	X	Y
Η δημιουργία υδατοδρόμιου για υδροπλάνα	X	X
Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή	X	Y
Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα	Y	Y
Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία)	Y	Y
Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος	Y	Y

Y= υψηλή & X= Χαμηλή

ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ.	Y	Y
Ο αυξανόμενος εθνικός (π.χ. Ηράκλειο για homeporting) και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική), ιδιαίτερα ο ανταγωνισμός από λιμάνια της Τουρκίας (π.χ. Μαρμαρίς)	X	Y
Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου	Y	Y
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας	Y	Y

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

μας

Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού	X	X
Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας	X	Y
Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές	Y	Y
Το κόστος καυσίμων πλοίων	X	Y

Y= υψηλή & X= Χαμηλή

10.3.4 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Ηρακλείου

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Ο νέος τερματικός στο αεροδρόμιο για τη κρουαζιέρα	Y	Y
Οι νέες επενδύσεις για την ασφάλεια	Y	Y
Η πλήρης επαναλειτουργία του αρχαιολογικού Μουσείου	Y	Y
Η ετήσια λειτουργία του λιμένος κρουαζιέρας	Y	X
Η νέα ολοκληρωμένη στρατηγική για την προώθηση της κρουαζιέρας	Y	Y
Η περαιτέρω διασύνδεση με λιμάνια του Αιγαίου, της Τουρκίας, της Ανατολικής Μεσογείου και της Βόρειας Αφρικής	Y	Y
Η δημιουργία νέου αεροδρομίου	X	Y
Ο συνεχής εμπλουτισμός του κρητικού τουριστικού προϊόντος	Y	Y
Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή	Y	Y
Η προσέλκυση επισκεπτών από νέες αγορές	Y	Y
Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα	Y	Y

Y= υψηλή & X= Χαμηλή

ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
---------	-------------------------	---------------

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Ο αυξανόμενος διεθνής και μεσογειακός ανταγωνισμός	Υ	Υ
Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου	Υ	Υ
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας	Υ	Υ
Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού	Χ	Χ
Η μείωση του προσωπικού του λιμένας	Χ	Υ
Ο κίνδυνος του κορεσμού και της εμφάνισης αρνητικών εξωτερικών οικονομικών και φθινουσών οικονομικών κλίμακες	Χ	Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

10.3.5 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Κέρκυρας

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Η επέκταση του προσήνεμου μόλου κατά 430 μ. με προϋπολογισμό 18.384.700€. Η επέκταση θα δώσει την δυνατότητα παραβολής ακόμη 2 έως 3 κρουαζιερόπλοιων	Υ	Υ
Η περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα ως Home port	Χ	Υ
Η ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας	Χ	Υ
Η δημιουργία υδατοδρόμιου για υδροπλάνα	Χ	Χ
Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή	Χ	Υ
Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα	Υ	Υ
Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία)	Υ	Υ
Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος	Υ	Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
---------	------------	---------------

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

	ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	
Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ.	Υ	Υ
Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. Τουρκία, ΝΑ Ασία, Καραϊβική)	Χ	Υ
Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου	Υ	Χ
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας	Υ	Υ
Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού	Χ	Χ
Η μείωση και γήρανση του προσωπικού του λιμένας	Χ	Υ
Ο κίνδυνος του κορεσμού και της εμφάνισης αρνητικών εξωτερικών οικονομικών και φθινουσών οικονομικών κλίμακες	Χ	Υ
Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας	Χ	Υ
Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές	Υ	Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

10.3.6 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Χανίων

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Τα υλοποιούμενα και σχεδιαζόμενα νέα έργα υποδομών	Υ	Υ
Η νέα ολοκληρωμένη στρατηγική για την προώθηση της κρουαζιέρας	Υ	Υ
Η περαιτέρω διασύνδεση με λιμάνια του Αιγαίου, της Τουρκίας, της Ανατολικής Μεσογείου και της Βόρειας Αφρικής	Υ	Υ
Ο συνεχής εμπλουτισμός του κρητικού τουριστικού προϊόντος	Υ	Υ
Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή	Υ	Υ
Η προσέλκυση επισκεπτών από νέες αγορές	Υ	Υ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα

Υ

Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός	Υ	Υ
Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου	Υ	Υ
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας	Υ	Υ
Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού	Χ	Χ
Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας	Χ	Υ
Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές	Υ	Υ
Το κόστος καυσίμων πλοίων	Χ	Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

10.3.7 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Κατάκολου

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Η κατασκευή νέου προβλήτα και επιβατικού σταθμού	Χ	Υ
Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή	Υ	Υ
Η αύξηση της χειμερινής κρουαζιέρας	Χ	Υ
Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα	Υ	Υ
Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία)	Υ	Υ
Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος	Υ	Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ.	Υ	Υ
Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. Τουρκία, ΝΑ Ασία, Καραϊβική)	Υ	Υ
Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου	Υ	Χ
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας	Υ	Υ
Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού	Χ	Χ
Η μείωση και γήρανση του προσωπικού του λιμένας	Χ	Υ
Ο κίνδυνος του κορεσμού και της εμφάνισης αρνητικών εξωτερικών οικονομικών και φθινουσών οικονομικών κλίμακες	Χ	Υ
Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας	Χ	Υ
Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές	Υ	Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

10.3.8 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Κω

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Η περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα ως Home port	Χ	Υ
Η εστίαση στον ποιοτικό τουρισμό	Υ	Χ
Η ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας	Χ	Υ
Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή	Υ	Υ
Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα	Υ	Υ
Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία)	Υ	Υ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος

Υ

Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ.	Υ	Υ
Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική)	Υ	Υ
Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου	Υ	Υ
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας	Υ	Υ
Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού	Χ	Χ
Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας	Χ	Υ
Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές	Υ	Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

10.3.9 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Βόλου

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Το ενδιαφέρον από μεγάλες εταιρίες της Β. Αμερικής, Ισραήλ κ.α.	Χ	Υ
Η ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων	Χ	Υ
Η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών	Χ	Υ
Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή	Υ	Υ
Η προσέλκυση επισκεπτών από νέες αγορές	Χ	Υ
Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα	Υ	Υ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία)

X

Y

Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος

Y

Y

Y= υψηλή & X= Χαμηλή

ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ.	Y	Y
Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική)	Y	Y
Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου	Y	X
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας	Y	Y
Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού	X	X
Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας	X	Y
Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές	Y	Y

Y= υψηλή & X= Χαμηλή

10.3.10 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Σαντορίνης

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Η ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας	X	Y
Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή	Y	Y
Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα	Y	Y
Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία)	Y	Y
Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της	Y	Y

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Κίνδυνοι σταδιακής υποβάθμισης, από τις ταυτόχρονες μαζικές προσεγγίσεις και τον υπερβολικό συνωστισμό	Υ	Υ
Κίνδυνοι μείωσης αριθμού κανονικών τουριστών από υπερβολικό αριθμό επισκεπτών κρουαζιέρας	Χ	Υ
Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ.	Υ	Υ
Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική)	Χ	Υ
Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου	Υ	Υ
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας	Υ	Υ
Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού	Χ	Χ
Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας	Χ	Υ
Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές και επιδεινώνει το πρόβλημα του συνωστισμού	Υ	Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

10.3.11 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Σάμου

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Οι τάσεις κορεσμού των παραδοσιακών προορισμών κρουαζιέρας και η αναζήτηση νέων προορισμών από τις μεγάλες εταιρείες του κλάδου	Χ	Υ
Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο Β. Αιγαίο	Υ	Υ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή
Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα
Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία)
Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος

Υ Υ

Υ Υ

Υ Υ

Υ Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ.	Υ	Υ
Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. ΝΑ Ασία, Καραϊβική), ιδιαίτερα ο ανταγωνισμός από λιμάνια της Τουρκίας	Υ	Υ
Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου	Υ	Υ
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας	Υ	Υ
Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού	Χ	Χ
Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας	Χ	Υ
Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές	Υ	Υ
Το κόστος καυσίμων πλοίων	Χ	Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

10.3.12 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Θεσσαλονίκης

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Κατασκευή μαρίνας σκαφών αναψυχής στην α' προβλήτα του λιμανιού	Υ	Χ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Το νέο εμπορικό κέντρο ΛΙΜΑΝΙ	Υ	Χ
Η κατασκευή του έργου οδικής σύνδεσης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με την Εγνατία Οδό και τον Αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ	Υ	Υ
Η ολοκλήρωση της επέκτασης του Μετρό προς το αεροδρόμιο	Χ	Υ
Η ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων και πολιτιστικών κέντρων στην πόλη της Θεσσαλονίκης	Υ	Υ
Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή	Υ	Υ
Η προσέλκυση επισκεπτών από τα Βαλκάνια	Χ	Χ
Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα	Υ	Υ
Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία)	Υ	Υ
Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος	Υ	Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ.	Υ	Υ
Χειροτέρευση της διεθνούς εικόνας της πόλης λόγω κοινωνικών αναταραχών και συγκρούσεων	Υ	Υ
Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. Τουρκία, ΝΑ Ασία, Καραϊβική)	Υ	Υ
Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου	Υ	Χ
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας	Υ	Υ
Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού	Χ	Χ
Η μείωση και γήρανση του προσωπικού του λιμένας	Χ	Υ
Ο κίνδυνος του κορεσμού και της εμφάνισης αρνητικών εξωτερικών οικονομικών και φθινουσών οικονομικών κλίμακες	Χ	Υ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας
Ο μειούμενος αριθμός απευθείας διεθνών αεροπορικών συνδέσεων
Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές

X Y

Y Y

Y Y

Y= υψηλή & X= Χαμηλή

10.3.13 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Καβάλας

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Νέα ολοκληρωμένη στρατηγική προβολής συγκριτικών πλεονεκτημάτων -σύστημα City Branding	Y	Y
Η δημιουργία δικτύου (γραμμής) κρουαζιέρας στο Βόρειο Αιγαίο σε σύνδεση με Κωνσταντινούπολη	Y	Y
Κατασκευή μαρίνας σκαφών αναψυχής στην α' προβλήτα του λιμανιού	Y	X
Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή	Y	Y
Η προσέλκυση επισκεπτών από τα Βαλκάνια	X	X
Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα	Y	Y
Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία)	Y	Y
Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος	Y	Y

Y= υψηλή & X= Χαμηλή

ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ.	Y	Y
Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. Τουρκία, ΝΑ Ασία, Καραϊβική)	Y	Y

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας
Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού
Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας
Ο μικρός αριθμός απευθείας διεθνών αεροπορικών συνδέσεων
Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές

Υ Υ Χ

Υ Υ Υ

Χ Χ Χ

Χ Υ Υ

Υ Υ Υ

Υ Υ Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

10.3.14 Μήτρα Αξιολόγησης Ευκαιριών και Απειλών για το Λιμένα Ιτέας

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Η αναζήτηση νέων προορισμών από όλες τις μεγάλες εταιρείες του κλάδου	Υ	Υ
Η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων ικανών να διέλθουν τη γέφυρα Ρίου –Αντιρρίου	Χ	Υ
Η διασύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή	Χ	Υ
Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα	Υ	Υ
Το άνοιγμα νέων αγορών (π.χ. Β. Αμερική, Ανατολική Ασία, Ρωσία)	Υ	Υ
Η αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων και η αύξηση της ζήτησης του σχετικού τουριστικού προϊόντος	Υ	Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ
Εμπόδια στη λειτουργία του λιμανιού λόγω απεργιών, καταλήψεων κλπ.	Υ	

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Ο αυξανόμενος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός (π.χ. Τουρκία, ΝΑ Ασία, Καραϊβική)	Υ	Υ
Η πολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Β. Αφρικής και της Ανατολικής Μεσογείου	Υ	Χ
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και η δυσφήμιση της χώρας μας	Υ	Υ
Η οικονομική ύφεση στις χώρες προορισμού	Χ	Χ
Η μείωση και γήρανση του προσωπικού του λιμένος	Χ	Υ
Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι ασφάλειας	Χ	Υ
Η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων επιτάσσει επενδύσεις σε νέες λιμενικές υποδομές	Υ	Υ

Υ= υψηλή & Χ= Χαμηλή

Κεφάλαιο 11. Εφαρμογή Μεθοδολογίας Ανάλυσης χάσματος & Ανάλυσης Επιπτώσεων

11.1 Κρίσιμα ζητήματα, στρατηγικοί στόχοι και δράσεις ανάπτυξης των επί μέρους λιμένων κρουαζιέρας

Στα παρακάτω γίνεται αναφορά στις στρατηγικές, στους στόχους και στα μέσα ανάπτυξης της κρουαζιέρας στις επί μέρους περιοχές. Στο σημείο αυτό τονίζεται ότι πολλές περιοχές δεν διαθέτουν καμία ολοκληρωμένη στρατηγική για την κρουαζιέρα και περιορίζονται σε συχνά ασαφείς στόχους και αποσπασματικές δράσεις. Η πληροφορία αντλήθηκε μετά από έρευνα διαφόρων πηγών πληροφόρησης και όπου υπήρξε ανταπόκριση από τη διαβούλευση με τις λιμενικές αρχές.

11.1.1 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Πειραιά

- Η συνεχής βελτίωση των υποδομών ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών
- Η διεύρυνση της δυνατότητας πρόσδεσης μεγάλων σκαφών (άνω των 330 μ.). Η αύξηση του μέσου μεγέθους πλοίων, επιβάλλει την δημιουργία νέων υποδομών ώστε ο Πειραιάς να παραμείνει μεταξύ των κύριων λιμένων της Μεσογείου.
- Η αναβάθμιση των άμεσων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων με σημαντικές χώρες προέλευσης επιβατών
- Η βελτίωση της προσβασιμότητας του λιμένος και η μεταφορική διασύνδεση με τους εσωτερικούς τουριστικούς προορισμούς
- Η βελτίωση της τοπικής αγοράς και η διεύρυνση του χρόνου λειτουργίας των καταστημάτων
- Η διασφάλιση επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού του λιμένος και η συνεχής αναβάθμιση αυτού.
- Η ενίσχυση των πολιτικών προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας και ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί τη ναυαρχίδα της Ελληνικής κρουαζιέρας. Είναι μακράν το μεγαλύτερο υβριδικό λιμάνι της χώρας, δηλαδή και ο σημαντικότερος λιμένας προορισμού της χώρας αλλά και η μεγαλύτερο πόρτα εισόδου (home port) τουριστών κρουαζιέρας στη χώρα. Σύμφωνα με τη διοίκηση του ΟΛΠ βασικός στόχος του Πειραιά είναι η μετατροπή του σε home port διεθνούς κρουαζιέρας.

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Τα τελευταία χρόνια ο λιμένας του Πειραιά έχει διευρύνει και βελτιώσει τις υποδομές σε ξηρά και θάλασσα, καθώς και σε επίπεδο προβολής, μάρκετινγκ και προγραμματισμού. Έτσι, ο ΟΛΠ είναι το μόνο ελληνικό λιμάνι το οποίο εφαρμόζει από το 2012 κανονισμό και προγραμματισμό κατάπλου (Berth Allocation) ώστε με τη συνεργασία και των εταιρειών, να είναι σε θέση να εξαγγέλλει έγκαιρα όλα τα δρομολόγια και θέσεις πρόσδεσης για το 2013. Παρόλα αυτά, υπάρχουν μια σειρά από προβλήματα που σχετίζονται με τη χωρητικότητα και τον κορεσμό του λιμένα κατά τις περιόδους αιχμής, σε συνδυασμό με την εμφάνιση των μεγάλων κρουαζιεροπλοίων, αλλά και με τη μεταφορά επιβατών στα αξιοθέατα της Αθήνας. Επίσης, η πόλη του Πειραιά έκανε ελάχιστα μέχρι στιγμής για τη συγκράτηση των επισκεπτών στον Πειραιά.

Οι βασικές προτεραιότητες για την περαιτέρω ανάπτυξης της κρουαζιέρας στον Πειραιά και στην ευρύτερη περιοχή είναι:

- Η επέκταση του νότιου μέρους του κεντρικού λιμένα. Ο αρχικός σχεδιασμός του έργου προέβλεπε την επέκταση του επιβατικού λιμένος Πειραιώς προς τη νότια πλευρά του με στόχο τη δημιουργία 6 θέσεων πρόσδεσης κρουαζιερόπλοίων “νέας γενιάς”, συνολικού προϋπολογισμού 230 εκ. ευρώ. Προκειμένου, όμως, να γίνει δεκτό το έργο για χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ, η διοίκηση του ΟΛΠ αποφάσισε να κατεβάσει τον πήχη στο μισό *συνολική Κοινοτική συνδρομή 114 εκ. ευρώ) και να προχωρήσει στη δημιουργία τριών νέων θέσεων μεγάλων σκαφών.
- Δημιουργία νέου επιβατικού σταθμού για την εξυπηρέτηση των επιβατών των νέων υποδομών με τη μέθοδο της παραχώρησης μετά από διεθνή διαγωνισμό.
- Υπογραφή μνημονίου συνεργασίας με τον Διεθνή Αεροδρόμιο Αθηνών “Ελ. Βενιζέλος”, για την αποφυγή διπλών ελέγχων αποσκευών (παράδοση αποσκευής του επιβάτη από το αεροδρόμιο επιβίβασης στην κουκέτα του πλοίου, χωρίς ενδιάμεσους ελέγχους).
- Κατασκευή νέου, συμπληρωματικού λιμένα κρουαζιέρας με ιδιωτικά κεφάλαια (περ. 200 εκ. ευρώ) στο Νέο Φάληρο (πρόταση του Υπουργείου Ανάπτυξης) ή σταδιακή μεταφορά της ακτοπλοΐας στο λιμάνι του Λαυρίου (και τη σύνδεσή του με τον Προαστιακό), ώστε να απελευθερωθεί σημαντικός χώρος στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά που πρέπει να λειτουργήσει ως κεντρικό λιμάνι κρουαζιέρας (πρόταση Υπουργού Ναυτιλίας κ. Βαρβιτσιώτη).
- Σταθερή τιμολογιακή πολιτική. Ο ΟΛΠ έχει ήδη ανακοινώσει, στην αγορά κρουαζιέρας, ότι τα έτη 2013-2016 θα διατηρήσει σταθερά τα τιμολόγια του.
- Αναβάθμιση της συνολικής περιοχής του λιμένα, με τη δημιουργία νέων πολιτιστικών και επιχειρηματικών υποδομών και αισθητικές παρεμβάσεις, καθώς και ανάπλαση του παραλιακού μετώπου από το ΣΕΦ έως το Σούνιο.
- Εφαρμογή του νέου σχεδίου του Δήμου Πειραιά για μονοδρομήσεις μεγάλων αρτηριών. Αυτό θα βοηθήσει τη διακίνηση επιβατών προς το ιστορικό κέντρο της Αθήνας.

11.1.2 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Μυκόνου

Η Μύκονος συνιστά ένα από τους πιο ώριμους και καθιερωμένους προορισμούς της Ελλάδας και της Μεσογείου συνολικά. Η ελκυστικότητα της περιοχής την ανέδειξε πολύ νωρίς σε προορισμό διεθνούς εμβέλειας. Παράλληλα, οι αρχές και φορείς της περιοχής προώθησαν αποτελεσματικά την επέκταση των λιμενικών υποδομών, με τη δημιουργία του νέου λιμένα. Έτσι, η περιοχή διαθέτει 2 λιμένες ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων, καθώς και αναπτυγμένη κουλτούρα και τεχνογνωσία κρουαζιέρας. Λόγω, όμως, του μικρού μεγέθους του νησιού σε σχέση με τις αφίξεις, το μεγάλο πρόβλημα της περιοχής δεν είναι η αύξηση των επισκεπτών κρουαζιέρας, αλλά το φαινόμενο του υπερ-κορεσμού κατά τις περιόδους αιχμής. Η αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος συνιστά την μεγάλη πρόκληση της στρατηγικής κρουαζιέρας της Μυκόνου. Όπως τονίζουν οι αρχές της περιοχής, ο βασικός άξονας της στρατηγικής κρουαζιέρας της νήσου είναι «... η διασφάλιση της ευαίσθητης ισορροπίας μεταξύ της αξιοποίησης των φυσικών αποθεμάτων και της διατήρησης του φυσικού / ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και του χρώματος του νησιού».

Τα κρίσιμα ζητήματα του λιμένα της Μυκόνου συνοψίζονται στα εξής:

- Η αντιμετώπιση του διεθνούς ανταγωνισμού
- Η ολοκλήρωση και συνεχής βελτίωση των υποδομών ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών
- Η αναβάθμιση των άμεσων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων με σημαντικές χώρες προέλευσης επιβατών
- Η βελτίωση της προσβασιμότητας του λιμένος και η μεταφορική διασύνδεση με τους εσωτερικούς τουριστικούς προορισμούς
- Η βελτίωση της τοπικής αγοράς και η διεύρυνση του χρόνου λειτουργίας των καταστημάτων
- Η διασφάλιση επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού του λιμένος και η συνεχής αναβάθμιση αυτού.
- Η ενίσχυση των πολιτικών προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας και ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων

Για την επίτευξη του αυτού του στόχου ανάπτυξης του λιμένα απαιτούνται:

- Η ολοκλήρωση των έργων του νέου λιμένα (Γ' Φάση).
- Η επέκταση του Χερσαίου χώρου βορείως του παλαιού λιμένα, που μεταξύ άλλων περιλαμβάνει διαμόρφωση νησίδας με χώρους στάθμευσης, χωροθέτηση επιβατικού σταθμού, χωροθέτηση κτιρίου απορρόφησης απορριμμάτων κ.α.
- Προγραμματισμός των αφίξεων και σχέδιο διαχείρισης επισκεπτών.

11.1.3 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Ρόδου

Η Ρόδος αποτελεί παραδοσιακό ενδιαμέσο προορισμό με μακρά εμπειρία. Παρόλα αυτά, τα τελευταία έτη εμφάνισε μια τάση μείωσης των αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας, ενδεχομένως λόγω της αύξησης του εσωτερικού ανταγωνισμού (π.χ. Κρήτη, άλλα νησιά του ανατολικού Αιγαίου) αλλά και της Τουρκίας (π.χ. Μαρμαρίς, Μποντρούμ, Αττάλεια, Κουσάντασι,).

Τα κρίσιμα ζητήματα του λιμένα Ρόδου συνοψίζονται στα εξής:

- Η σταθεροποίηση της λειτουργίας του λιμένα ως Home port και η περαιτέρω ανάπτυξή τους
- Η αντιμετώπιση του διεθνούς ανταγωνισμού
- Η συνεχής βελτίωση των υποδομών ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών
- Η αναβάθμιση των άμεσων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων με σημαντικές χώρες προέλευσης επιβατών
- Η βελτίωση της προσβασιμότητας του λιμένος και η μεταφορική διασύνδεση με τους εσωτερικούς τουριστικούς προορισμούς
- Η βελτίωση της τοπικής αγοράς και η διεύρυνση του χρόνου λειτουργίας των καταστημάτων
- Η διασφάλιση επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού του λιμένος και η συνεχής αναβάθμιση αυτού.
- Η ενίσχυση των πολιτικών προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας και ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων

Οι αρχές και φορείς της περιοχής έχουν θέσει ως στόχο την περαιτέρω ενίσχυση της κρουαζιέρας καθώς και την ανάδειξη της Ρόδου ως περιοχή home porting. Η αρχή ήδη έγινε από τον Ιούνιο του 2013 από την εταιρεία Costa, ενώ για το 2014 προγραμματίζει δρομολόγια με αφετηρία τη Ρόδο και η εταιρεία MSC.

Για την επίτευξη του στόχου του home porting στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου οι αρχές της περιοχής επιδιώκουν:

- Την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και των λιμενικών υποδομών.
- Την αναβάθμιση του αεροδρομίου της πόλης και τη βελτίωση της πρόσβασης σε αυτό.

11.1.4 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Ηρακλείου

Ο λιμένας του Ηρακλείου είναι σήμερα το πιο δυναμικά αναπτυσσόμενο λιμάνι κρουαζιέρας της χώρας και ίσως της Μεσογείου. Στη διαπίστωση αυτή οδηγούν τα εξής:

- Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2013 εμφανίζει τα μεγαλύτερα ποσοστά αύξησης των αφίξεων σκαφών και επιβατών στη χώρα. Η εκτιμώμενη πρόβλεψη για αύξηση των επιβατών κατά 50% το 2013 είναι βέβαιο ότι θα υπερκαλυφθεί.
- Παράλληλα, παρατηρείται σημαντική αύξηση του Home porting. Εκτιμάται ότι το 2013 πάνω από 50.000 επιβάτες θα χρησιμοποιήσουν το λιμάνι ως σημείο επιβίβασης, προσδίδοντας σημαντική υπεραξία στην τοπική οικονομία. Ήδη οι εταιρίες Costa και Luis το χρησιμοποιούν ως home port για κυκλικά δρομολόγια, ενώ πληροφορίες αναφέρουν ότι υπάρχει ενδιαφέρον κι από άλλες εταιρίες. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη διοίκηση του ΟΛΗ, τρέχουν οι διαπραγματεύσεις με την MSC και την TUI για έναρξη home - port το 2014, καθώς και με τις εταιρίες Pullman Tours και Aida για το 2015.
- Το λιμάνι του Ηρακλείου, μετά από μια μακρά περίοδο ανάπτυξης των υποδομών του, κατόρθωσε να αποσπάσει το δεύτερο βραβείο ανάμεσα σε 70 λιμάνια στον 6ο διαγωνισμό για το «Λιμάνι της Χρονιάς 2012 (Port of the Year 2012)», στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής έκθεσης κρουαζιέρας «Seatrade Med 2012», που πραγματοποιήθηκε στη Μασσαλία, από το διεθνές περιοδικό κρουαζιέρας «Seatrade insider». Καθοριστικά για τη βράβευση ήταν οι καινοτομίες που εφήρμοσε το 2012 καθώς και η πρωτοποριακή διαδικασία του Home Port, που υλοποιεί σε συνεργασία με τη μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιέρας στην Ευρώπη «Costa Crociere» και τον κρατικό αερολιμένα Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης».

Τα κρίσιμα ζητήματα του λιμένα Ηρακλείου συνοψίζονται στα εξής:

- Η συνεχής βελτίωση των υποδομών ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών
- Η διεύρυνση της δυνατότητας πρόσδεσης μεγάλων σκαφών (άνω των 330 μ.)
- Η αναβάθμιση των άμεσων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων με σημαντικές χώρες προέλευσης επιβατών και η επέκταση των χώρων στάθμευσης μεγάλων αεροσκαφών
- Η βελτίωση της προσβασιμότητας του λιμένος και η μεταφορική διασύνδεση με τους εσωτερικούς τουριστικούς προορισμούς
- Η βελτίωση της τοπικής αγοράς και η διεύρυνση του χρόνου λειτουργίας των καταστημάτων
- Η διασφάλιση επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού του λιμένος και η συνεχής αναβάθμιση αυτού.
- Η ενίσχυση των πολιτικών προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας και ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Συνεπώς, το Ηράκλειο αποδεικνύει περίτρανα ότι η ανάπτυξη της κρουαζιέρας είναι εφικτή όταν υπάρχει στρατηγικό σχέδιο, στη σύνταξη και εφαρμογή του οποίου συμμετέχει η τοπική πολιτική, οικονομία και κοινωνία.

Οι βασικοί στόχοι του εφαρμοζόμενου στρατηγικού σχεδίου της περιοχής είναι:

- Η ανάδειξη του λιμένα Ηρακλείου ως κόμβου κρουαζιέρας για την Ανατολική Μεσόγειο. Το σχέδιο ανάπτυξης του λιμένα προβλέπει την καθιέρωση του Ηρακλείου ως δεύτερου λιμανιού της χώρας για home porting μετά τον Πειραιά.
- Η προσέλκυση επισκεπτών, κυρίως από τις χώρες Ρωσία, Βρετανία και Ισραήλ, δεδομένου και του υψηλού αριθμού αεροπορικών πτήσεων με τις εν λόγω χώρες (πάνω από 1700 ετησίως).
- Η δημιουργία νέας αγοράς μέσω ενός πακέτου κρουαζιέρας-διαμονής (π.χ. 5 ημέρες διαμονή στην Κρήτη, 5 ημέρες κρουαζιέρα στα Αιγαίο ή/και στην Ανατολική Μεσόγειο). Το πακέτο αυτό ήδη υλοποιείται σε συνεργασία με την εταιρία Luis Cruises για ρώσους επιβάτες.
- Οι συνεχείς επενδύσεις για βελτίωση των λιμενικών υποδομών.
- Η παροχή ολοκληρωμένων και ποιοτικών υπηρεσιών Πλήρεις και ποιοτικές προς πλοία και επιβάτες.
- Η σύμπραξη και συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκομένων.
- Η συνεχής διεθνής προώθηση του προϊόντος μεταξύ άλλων μέσω της συμμετοχής σε διεθνείς εκθέσεις, επαφών και συνεργασιών με μεγάλες εταιρείες του κλάδου κ.α.

11.1.5 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Κέρκυρας

Η Κέρκυρα αποτελεί έναν από τους ελκυστικότερους προορισμούς κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, ενώ παράλληλα το λιμάνι αναπτύσσει και το Home porting.

Τα κρίσιμα ζητήματα του λιμένα Κέρκυρας συνοψίζονται στα εξής:

- Η συνεχής βελτίωση των υποδομών ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών
- Η αναβάθμιση των άμεσων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων με σημαντικές χώρες προέλευσης επιβατών
- Η βελτίωση της προσβασιμότητας του λιμένος και η μεταφορική διασύνδεση με τους εσωτερικούς τουριστικούς προορισμούς

- Η βελτίωση της τοπικής αγοράς και η διεύρυνση του χρόνου λειτουργίας των καταστημάτων
- Η διασφάλιση επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού του λιμένος και η συνεχής αναβάθμιση αυτού.
- Η ενίσχυση των πολιτικών προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας και ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων

Ο βασικός στρατηγικός στόχος για το μέλλον της κρουαζιέρας στην περιοχή είναι η προσέλκυση ακόμη περισσότερων κρουαζιερόπλοιων και η επιλογή της Κέρκυρας ως λιμανιού εκκίνησης/τερματισμού κρουαζιερών (home port), δηλαδή ενός δυναμικού κόμβου (Hub) κρουαζιέρας στην κεντρική Μεσόγειο.

Ο στόχος αυτός επιδιώκεται κυρίως με:

- Την ολοκλήρωση των έργων υποδομής και τη συνεχή βελτίωση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και ασφαλείας, ώστε να επιταχύνεται η κίνηση των επισκεπτών μέσα στο λιμάνι.
- Τη συνεργασία με τους τοπικούς φορείς ώστε να βελτιωθεί περαιτέρω η εικόνα της Κέρκυρας ως προορισμού.
- Την προβολή των θετικών στοιχείων του νησιού, του λιμανιού, του αεροδρομίου, της παλιάς πόλης κ.α. σε σχέση με την κρουαζιέρα. Στον τομέα της προβολής ο ΟΛΚΕ συμμετέχει στις σχετικές διεθνή εκθέσεις, σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς.
- Την προώθηση των μεταφορών μέσω υδροπλάνων με τη δημιουργία υδατοδρόμων στο λιμάνι της Κέρκυρας, αλλά και τα υπόλοιπα λιμάνια δικαιοδοσίας του ΟΛΚΕ, ώστε να υποστηριχθεί περαιτέρω η κρουαζιέρα.

Τέλος, μεσοπρόθεσμα και εφ' όσον υπάρξει μεγάλη αύξηση των αφίξεων, σύμφωνα με τις αρχές της περιοχής, θα χρειαστεί ένας δεύτερος επιβατικός σταθμός πάνω στην προβλήτα, ο οποίος θα διαθέτει σύστημα σύνδεσης με το πλοίο (τύπου φυσούνας αεροδρομίου) για να βελτιωθούν οι συνθήκες από-επιβίβασης των επισκεπτών.

11.1.6 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα λιμένα Χανίων

Μετά την εκτέλεση των έργων στο λιμάνι της Σούδας και την ενεργοποίηση της τοπικής πολιτικής, κοινωνίας και οικονομίας ξεκίνησε η καθιέρωση της Σούδας, δηλαδή της περιοχής των Χανίων, σε σταθμό κρουαζιέρας.

Ο βασικός στόχος των φορέων του τουρισμού στα Χανιά, με πρωταγωνιστή το Δήμο Χανίων αλλά και τους εκπροσώπους των τοπικών επιχειρήσεων είναι το λιμάνι της Σούδας να καταστεί σταθμός για την κρουαζιέρα, σε συνδυασμό με τη λειτουργία του αεροδρομίου «Δασκαλογιάννης».

Τα κρίσιμα ζητήματα του λιμένα της Σούδας είναι:

- Η συνεχής βελτίωση των υποδομών ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών
- Η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου
- Η διεύρυνση της δυνατότητας πρόσδεσης μεγάλων σκαφών (άνω των 330 μ.)
- Η αναβάθμιση των άμεσων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων με σημαντικές χώρες προέλευσης επιβατών και η επέκταση των χώρων στάθμευσης μεγάλων αεροσκαφών
- Η βελτίωση της προσβασιμότητας του λιμένος και η μεταφορική διασύνδεση με τους εσωτερικούς τουριστικούς προορισμούς
- Η βελτίωση της τοπικής αγοράς και η διεύρυνση του χρόνου λειτουργίας των καταστημάτων
- Η διασφάλιση επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού του λιμένος και η συνεχής αναβάθμιση αυτού.
- Η ενίσχυση των πολιτικών προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας και ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων

Για την επίτευξη του κεντρικού στόχου υλοποιήθηκαν ή σχεδιάζονται οι κάτωθι ενέργειες και παρεμβάσεις:

- Αναγόρευση της κρουαζιέρας σε στόχο υψηλής προτεραιότητας για το Δήμο Χανίων.
- Συντονισμός μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων της περιοχής.
- Συνεργασία του Δήμου με εκπροσώπους των εταιρειών κρουαζιέρας, των ξεναγών καθώς και των επισκεπτών κρουαζιέρας, προκειμένου να βελτιωθούν όλα εκείνα τα σημεία που απαιτούνται, ώστε τα Χανιά να αναδειχθούν σ' έναν από τους βασικούς προορισμούς της Μεσογείου.
- Συνεχής βελτίωση των λιμενικών υποδομών και των τοπικών και υπερ-τοπικών συνδέσεων του λιμένα.
- Διαρκής προσπάθεια βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών, δημιουργίας θετικών εντυπώσεων σε θέματα ασφάλειας, φιλικότητας, φιλοξενίας και μεταφορών, ώστε να καταστεί η πόλη πιο ελκυστική και φιλική στους επισκέπτες.

- Συμμετοχή σε διεθνείς εκθέσεις κρουαζιέρας για άμεσες επαφές με εταιρίες του κλάδου και για τη δημιουργία δικτύων συνεργασίας.
- Δημιουργία ενός Δικτύου πιστοποιημένων καταστημάτων, που παρέχουν έκπτωση σε προϊόντα και υψηλές ποιοτικές υπηρεσίες στους επισκέπτες κρουαζιέρας.
- Προβολή της περιοχής με μέσα όπως: Θεματικοί ενημερωτικοί οδηγοί για τα επισκέψιμα μνημεία και τα αξιοθέατα των Χανίων, δημιουργία τουριστικών χαρτών, φιλοξενία τουριστικών παραγόντων - δημοσιογράφων, σε συνεργασία με ξενοδόχους - Ε.Β.Ε. - τουριστικούς φορείς και δημιουργία εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα με αποστολή γραπτών μηνυμάτων για τα αξιοθέατα της πόλης, διάδοση πέντε νέων οπτικοακουστικών μηνυμάτων του Δήμου Χανίων για την προβολή ης περιοχής σε διεθνή μέσα.

11.1.7 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Κατάκολου

Το Κατάκολο αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια κρουαζιέρας της χώρας. Η εξέλιξη των αφίξεων στον λιμένα δείχνει περίτρανα το ρόλο που μπορεί να παίξει ένας ελκυστικός τουριστικός προορισμός της ξηράς, δεδομένου ότι το Κατάκολο είναι η βασική θαλάσσια πύλη της αρχαίας Ολυμπίας. Αυτό ασφαλώς δεν σημαίνει ότι η κοινωνία και οικονομία του μικρού οικισμού δεν επωφελείται τα μέγιστα από τον τουρισμό κρουαζιέρας. Αντιθέτως, εκτός από τα έσοδα του λιμένα, σημαντικά είναι και τα έσοδα για τις εμπορικές επιχειρήσεις της περιοχής. Το Κατάκολο είναι ένας προορισμός σταθερός, δηλαδή προορισμός με διασφαλισμένη την εισροή σκαφών και επιβατών. Όμως, η αύξηση των αφίξεων σε συνδυασμό με την τεχνολογική εξέλιξη και την κατασκευή των σκαφών νέας γενιάς, πιέζει την περιοχή για συνεχή προσαρμογή. Στο πλαίσιο αυτό οι αρχές και φορείς της περιοχής (Περιφέρεια, Δήμος Πύργου, το ΕΒΕ και όλοι οι άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς), καλούνται να συνεργαστούν για την εκπόνηση ενός στρατηγικού σχεδίου.

Τα κρίσιμα ζητήματα του λιμένα του Κατάκολου είναι:

- Η συνεχής βελτίωση των υποδομών ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών
- Η διεύρυνση της δυνατότητας πρόσδεσης μεγάλων σκαφών (άνω των 330 μ.). Η αύξηση του μέσου μεγέθους πλοίων, επιβάλλει την δημιουργία νέων υποδομών.
- Η βελτίωση της τοπικής αγοράς και η διεύρυνση του χρόνου λειτουργίας των καταστημάτων
- Η διασφάλιση επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού του λιμένος και η συνεχής αναβάθμιση αυτού.
- Η ενίσχυση των πολιτικών προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας και ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Πρώτος στόχος του Κατάκολου είναι ο σχεδιασμός και υλοποίηση έργων εκσυγχρονισμού των λιμενικών εγκαταστάσεων, όπως π.χ. προσήνεμος, νησίδα αντιπαραβολής, επέκταση παραλιακού κρηπιδώματος.

Δεύτερος στόχος είναι η άμεση ανάπτυξη του homeporting, με μικρά κρουαζιερόπλοια. Εάν ο στόχος αυτός επιτευχθεί τότε η περιοχή σχεδιάζει να περάσει στον μεγαλύτερο στόχο, που είναι το home porting μεγάλων σκαφών. Ο στόχος του Home porting άρχισε να υλοποιείται, μιας και η εταιρεία Costa Crociere έκανε αφετηρία το Κατάκολο (Ολυμπία) για 9ήμερες κρουαζιέρες με προορισμό τη Μαύρη Θάλασσα και τερματισμό τον Πειραιά.

Τρίτος στόχος είναι η αύξηση των εσόδων της περιοχής από την οικονομία της κρουαζιέρας. Για την επίτευξη αυτού του στόχου επιδιώκεται η τροφοδοσία των πλοίων με τοπικά παραδοσιακά και αγροτικά προϊόντα.

Τέταρτος στόχος είναι η υλοποίηση των χερσαίων έργων όπως αυτά προβλέπονται στο επικαιροποιημένο master plan.

11.1.8 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Κω

Η Κως με τις καλές υποδομές και την ελκυστική εικόνα ανέρχεται σταθερά στην αγορά κρουαζιέρας. Για το 2013 προβλέπεται αύξηση κατά 50% στις προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων. Σημειώνεται, ότι το 2012 που ήταν ένα έτος με ισχυρή ύφεση στην αγορά κρουαζιέρας στη χώρα μας, η Κως σημείωσε αύξηση κατά 40% στις αφίξεις πλοίων και 77% στους επιβάτες. Για πρώτη φορά η Κως πρόκειται να υπερβεί τις 100 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων σε μία τουριστική περίοδο, με παράλληλη επιμήκυνση της περιόδου των προσεγγίσεων που το 2013 θα κλείσει στις 13 Νοεμβρίου (με ενδεχόμενο να παραταθεί ακόμα περισσότερο).

Τα κρίσιμα ζητήματα που αντιμετωπίζει ο λιμένας Κω συνοψίζονται στα εξής:

- Η σταθεροποίηση της λειτουργίας του λιμένα ως Home port και η περαιτέρω ανάπτυξή τους
- Η αντιμετώπιση του διεθνούς ανταγωνισμού
- Η συνεχής βελτίωση των υποδομών ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών
- Η αναβάθμιση των άμεσων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων με σημαντικές χώρες προέλευσης επιβατών
- Η βελτίωση της προσβασιμότητας του λιμένος και η μεταφορική διασύνδεση με τους εσωτερικούς τουριστικούς προορισμούς

- Η βελτίωση της τοπικής αγοράς και η διεύρυνση του χρόνου λειτουργίας των καταστημάτων
- Η διασφάλιση επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού του λιμένος και η συνεχής αναβάθμιση αυτού.
- Η ενίσχυση των πολιτικών προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας και ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων

Η περιοχή διαθέτει στρατηγικό σχέδιο και πρόγραμμα για την καθιέρωση της Κω ως βασικού προορισμού κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο.

Ο σχεδιασμός της περιοχής περιλαμβάνει:

- Υλοποίηση του ολοκληρωμένου προγράμματος που έχει καταθέσει η Δημοτική Αρχή για τη βελτίωση και αναβάθμιση όλων των λιμενικών εγκαταστάσεων και υποδομών του νησιού (π.χ. προσθήκη του μόλου για τα κρουαζιερόπλοια, κατασκευή και τοποθέτηση πλωτών προσκρουστήρων). Με τις σχεδιαζόμενες επενδύσεις η Κω στοχεύει στη δημιουργία συνθηκών για ελλιμενισμό σκαφών άνω των 300 μ.
- Προβολή των δυνατοτήτων κρουαζιέρας με τη συμμετοχή σε ειδικές εκθέσεις και άμεσες επαφές με τις εταιρείες του κλάδου.
- Διαμόρφωση ευνοϊκού περιβάλλοντος στην πόλη της Κω και στην ενδοχώρα.

11.1.9 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Βόλου

Τα κρίσιμα ζητήματα που αντιμετωπίζει ο λιμένας Βόλου συνοψίζονται στα εξής:

- Η συνεχής βελτίωση των υποδομών ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών
- Η αναβάθμιση των άμεσων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων με σημαντικές χώρες προέλευσης επιβατών του αεροδρομίου της Νέας Αγχιάλου
- Η βελτίωση της προσβασιμότητας του λιμένος και η μεταφορική διασύνδεση με τους εσωτερικούς τουριστικούς προορισμούς
- Η δημιουργία ελκυστικών σημείων επίσκεψης στην ευρύτερη περιοχή της πόλης του Βόλου
- Η βελτίωση της τοπικής αγοράς και η διεύρυνση του χρόνου λειτουργίας των καταστημάτων
- Η διασφάλιση επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού του λιμένος και η συνεχής αναβάθμιση αυτού.

- Η ενίσχυση των πολιτικών προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας και ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων

Ο Βόλος διαθέτει πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας, ενώ έχει βελτιώσει σημαντικά τις λιμενικές υποδομές κρουαζιέρας. Σύμφωνα με τους τοπικούς φορείς, βασικός στόχος της περιοχής είναι η αύξηση του τουρισμού κρουαζιέρας και η καθιέρωση του Βόλου ως ενδιάμεσου προορισμού καταρχήν και εν συνεχεία (σταδιακά) η ανάδειξή του σε περιφερειακό home port (σταθμού εκκίνησης/τερματισμού), για την περιοχή του Βορείου Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας.

Στην κατεύθυνση αυτή προωθούνται:

- Η δημιουργία δρομολογίων κρουαζιέρας (2 επτάημερα ή ένα 15ήμερο) στα ίχνη της Αργοναυτικής εκστρατείας σε συνεργασία με Τουρκία και η οποία θα περιλαμβάνει τους προορισμούς: Πειραιάς-Βόλος-Λήμνος-Τσανάκαλε-Ίμβρος-Δαρδανέλια-Κωνσταντινούπολη-διάπλους του Βοσπόρου-Σινώπη-Μπατούμι-Σινώπη-Κωσταντζα-Βάρνα-Μυτιλήνη-Μποντρούμ και Σμύρνη.
- Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας βορείου Αιγαίου με το δρομολόγιο: Βόλος-Αγ. Όρος-Καβάλα-Σμύρνη-Μυτιλήνη και Χίος.
- Η αναβάθμιση και αξιοποίηση του αεροδρομίου κεντρικής Ελλάδος καθώς και συνεχής βελτίωση των λιμενικών υποδομών για την ασφάλεια και τον ελλιμενισμό μεγάλων πλοίων άνω των 250 μ.
- Η προβολή του Βόλου μέσω συμμετοχής σε εκθέσεις κρουαζιέρας και έκδοσης ενός νέου φυλλαδίου του λιμανιού που προβάλλει τις δυνατότητες του λιμένα Βόλου και ως υποδομής, αλλά και ως πύλης ενδιαφέροντος προορισμού για την κρουαζιέρα.

11.1.10 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Σαντορίνης

Τα κρίσιμα ζητήματα που αντιμετωπίζει ο λιμένας Σαντορίνης συνοψίζονται στα εξής:

- Η αντιμετώπιση του φαινομένου του συνωστισμού και της μικρής φέρουσας ικανότητας του νησιού
- Η αντιμετώπιση του προβλήματος προσβασιμότητας (από το πλοίο στη ξηρά και αντιστρόφως)
- Η διαχείριση επισκεπτών σε Φηρά και Οία
- Η αντιμετώπιση του εθνικού και διεθνούς ανταγωνισμού
- Η ολοκλήρωση και συνεχής βελτίωση των υποδομών ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών
- Η αναβάθμιση των άμεσων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων με σημαντικές χώρες προέλευσης επιβατών

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- Η συνεχής βελτίωση της τοπικής αγοράς και η διεύρυνση του χρόνου λειτουργίας των καταστημάτων
- Η διασφάλιση επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού του λιμένος και η συνεχής αναβάθμιση αυτού.
- Η ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων

Η Σαντορίνη, παρά την ουσιαστική ανυπαρξία λιμένος, αποτελεί προορισμό «Must» παγκοσμίως εμβέλειας. Η κρουαζιέρα εξυπηρετείται από το παλιό λιμάνι του όρμου του Φηρού και από το κύριο λιμάνι του νησιού, του Αθηνιού. Η μεταφορά των επιβατών από τον όρμο των Φηρών μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε μέσω των 587 λιθόκτιστων σκαλιών - με τα πόδια ή με γαϊδουράκια, είτε με το τελεφερίκ.

Η δυσχερής μεταφορά των επιβατών στη ξηρά, σε συνδυασμό με την περιορισμένη φέρουσα ικανότητα των σημείων επίσκεψης στην στεριά συνιστούν τα δύο μεγάλα προβλήματα της κρουαζιέρας στη Σαντορίνη. Το νησί, με τη μοναδικότητά του, δεν χρειάζεται ιδιαίτερη στρατηγική προβολής. Λόγω όμως του κορεσμού, της ταλαιπωρίας των επιβατών από τον συνωστισμό και την μεγάλη αναμονή να μεταφερθούν στη ξηρά, ελλοχεύουν κίνδυνοι για απαξίωση της τουριστικής εικόνας της περιοχής και μελλοντική μείωση των αφίξεων. Τις περιόδους αιχμής, θα πρέπει να μεταφερθούν συγχρόνως αρκετές χιλιάδες επιβατών στη στεριά, όταν το τελεφερίκ μπορεί να μεταφέρει 650 επιβάτες την ώρα, στο νησί δεν μπορούν να κινηθούν ταυτόχρονα πάνω από 100 λεωφορεία, και οι στενοί δρόμοι των Φηρών και της Οίας έχουν περιορισμένη φέρουσα ικανότητα. Σύμφωνα με άρθρο του περιοδικού National Geographic Adventure Magazine, θεωρεί τη Σαντορίνη ως το δεύτερο από τα δέκα μοναδικής ομορφιάς μέρη στο κόσμο προς αποφυγή, λόγω της βάνουσης τουριστικής «αξιοποίησης».

Για την αντιμετώπιση των αναφερθέντων προβλημάτων έχουν προταθεί τα εξής:

- Ανάληψη πρωτοβουλίας από τους τοπικούς φορείς και τις πλοιοκτήτριες εταιρείες με σκοπό τον καλύτερο συντονισμό-προγραμματισμό των προσεγγίσεων των κρουαζιερόπλοιων (Berthing allocation) και την αποφυγή μαζικών προσεγγίσεων.
- Δημιουργία τοπικής ομάδας διαχείρισης επισκεπτών-συνωστισμού σε συνεργασία με τις εταιρείες.
- Εκπόνηση μελέτης της κυκλοφοριακής χωρητικότητας των πεζόδρομων της πόλης των Φηρών.
- Κατασκευή ενός δεύτερου τελεφερίκ στη Σαντορίνη, μετά από εκπόνηση σχετικής οικονομοτεχνικής μελέτης και μελέτης χωροθέτησης.

11.1.11 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Σάμου

Τα κρίσιμα ζητήματα που αντιμετωπίζει ο λιμένας Σάμου συνοψίζονται στα εξής:

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- Η ενίσχυση της εικόνας του νησιού ως προορισμός κρουαζιέρας
- Η αντιμετώπιση του εθνικού και διεθνούς ανταγωνισμού
- Η συνεχής βελτίωση των υποδομών ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών
- Η αναβάθμιση των άμεσων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων με σημαντικές χώρες προέλευσης επιβατών
- Η βελτίωση της προσβασιμότητας του λιμένος και η μεταφορική διασύνδεση με τους εσωτερικούς τουριστικούς προορισμούς
- Η βελτίωση της τοπικής αγοράς και η διεύρυνση του χρόνου λειτουργίας των καταστημάτων
- Η διασφάλιση επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού του λιμένος και η συνεχής αναβάθμιση αυτού.
- Η ενίσχυση των πολιτικών προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας και ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων

Η Σάμος έχει ήδη ενταχθεί στο μεσογειακό χάρτη της κρουαζιέρας σε συνδυασμό με τα νησιά του Αιγαίου και το Κουσάντασι.

Στόχος των αρχών της περιοχής είναι η καθιέρωση του νησιού ως ενός από τους σημαντικούς προορισμούς του Αιγαίου. Η περιοχή δεν φαίνεται όμως να μη διαθέτει συγκεκριμένη στρατηγική και όραμα για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Χαρακτηριστική είναι η ανυπαρξία ιστοσελίδας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου, αλλά και γενικότερα το κατάλληλο υλικό προβολής της περιοχής. Ο Δήμος και η Περιφερειακή Ενότητα Σάμου καταβάλλουν κάποιες προσπάθειες, πλην όμως όπως έδειξαν και άλλες περιοχές η επιτυχής ανάπτυξη της κρουαζιέρας προϋποθέτει τη συστράτευση όλων των τοπικών φορέων και δυνάμεων.

Οι προσπάθειες και πρωτοβουλίες της περιοχής για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας περιλαμβάνουν:

- Έργα υποδομής στο λιμένα Σάμου. Μεταξύ αυτών ιδιαίτερης σημασίας είναι το έργο της αντιπλημμυρικής θωράκισης της παραλιακής και η κατασκευή υποδομών στον εξωτερικό λιμένα για την καλύτερη και ασφαλή πρόσδεση των κρουαζιερόπλοιων. Στην περιοχή του λιμένα απαιτούνται και έργα αισθητικής αναβάθμισης, καθαριότητας, στεγάστρων για την προστασία των επιβατών, σήμανσης κ.α.
- Ενέργειες και δράσεις προβολής όπως η συμμετοχή σε ειδικές εκθέσεις και οι άμεσες επαφές με εκπροσώπους της κρουαζιέρας.

11.1.12 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Θεσσαλονίκης

Τα κρίσιμα ζητήματα που αντιμετωπίζει ο λιμένας Θεσσαλονίκης συνοψίζονται στα εξής:

- Υπάρχουν αντικειμενικές δυσκολίες (π.χ. αποστάσεις από κύριες αρτηρίες κρουαζιέρας) για την εξέλιξη της Θεσσαλονίκης σε σημαντικό ενδιάμεσο προορισμό (λιμάνι διέλευσης)
- Μπορεί να εξελιχθεί σε Home port και κυρίως σε λιμάνι αφετηρίας ή τερματισμού
- Η συνεχής βελτίωση των υποδομών ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών
- Η διεύρυνση της δυνατότητας πρόσδεσης μεγάλων σκαφών (άνω των 330 μ.). Η αύξηση του μέσου μεγέθους πλοίων, επιβάλλει την δημιουργία νέων υποδομών.
- Η αναβάθμιση των άμεσων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων με σημαντικές χώρες προέλευσης επιβατών
- Η βελτίωση της προσβασιμότητας του λιμένος και η μεταφορική διασύνδεση με τους εσωτερικούς τουριστικούς προορισμούς
- Η βελτίωση της τοπικής αγοράς και η διεύρυνση του χρόνου λειτουργίας των καταστημάτων
- Η διασφάλιση επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού του λιμένος και η συνεχής αναβάθμιση αυτού.
- Η ενίσχυση των πολιτικών προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας και ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων

Η Θεσσαλονίκη πληροί πολλές από τις προϋποθέσεις ώστε να καταστεί ένας ελκυστικός προορισμός κρουαζιέρας, τόσο ως ενδιάμεσος προορισμός, όσο και ως λιμένας εκκίνησης/τερματισμού. Διαθέτει ικανοποιητικές υποδομές ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων (μέχρι τρία κρουαζιερόπλοια μεσαίου μεγέθους ή εναλλακτικά ένα κρουαζιερόπλοιο μεσαίου και ένα κρουαζιερόπλοιο μεγάλου μεγέθους), υπηρεσίες τόσο για τα πλοία όσο και για τους επιβάτες, ένα μεγάλο διεθνές αεροδρόμιο, πλούσιο ιστορικό και πολιτιστικό αστικό δυναμικό από όλες τις ιστορικές εποχές (Αρχαία Ελλάδα, Ρωμαϊκή Περίοδος, Βυζάντιο, Τουρκοκρατία, Νεότερη Εποχή), σημαντικά αρχαιολογικά και θρησκευτικά μνημεία βρίσκονται σε κοντινές αποστάσεις (π.χ. Δίον, Πέλλα, Βεργίνα, Άγιο Όρος), σύγχρονες αστικές τουριστικές υποδομές, φιλόξενο περιβάλλον κ.α. Παρόλα αυτά κατά τα παρελθόντα έτη η περιοχή δεν συγκαταλέγεται στους σημαντικούς προορισμούς της χώρας. Προφανώς, αρνητικό ρόλο έπαιξε η γεωγραφική θέση της περιοχής, η οποία βρίσκεται αρκετά μακριά από τις βασικές γραμμές κρουαζιέρας της Ανατολικής Μεσογείου και του Ανατολικού Αιγαίου, αλλά και η προφανής απουσία ενδιαφέροντος και στρατηγικής της πόλης. Τελευταία, όμως, η τάση για ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο Βόρειο Αιγαίο σε συνδυασμό με την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη, αλλά και τη Μαύρη Θάλασσα (π.χ. Κωσταντζα, Οδησσός, Γιάλτα), καθώς και η συνειδητοποίηση των ωφελειών

από την κρουαζιέρα, προδιαγράφουν θετικές προοπτικές για την ανάπτυξη του κλάδου στην περιοχή.

Έτσι, οι λιμενικές αρχές σε συνεργασία με τις τοπικές και τους φορείς της τοπικής οικονομίας έθεσαν ως στρατηγικό στόχο της ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην περιοχή και την σταδιακή ανάδειξη του λιμένα σε Home port.

Ο στόχος για το 2013 είναι οι 25 προσεγγίσεις σκαφών και τουλάχιστον 16.000 επιβάτες. Οι προγραμματισμένες κρουαζιέρες για το διάστημα Σεπτέμβριος- τέλος Νοεμβρίου δείχνουν παράλληλα και μια τάση για επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου. Επίσης, αξιοσημείωτο είναι το μεγάλο ενδιαφέρον γερμανικών εταιρειών (π.χ. AIDA Cruises) για προσέγγιση του λιμανιού, αλλά και για διανυκτερεύσεις. Τα δρομολόγια που μέχρι στιγμής κυριαρχούν είναι: Αττάλεια- τουρκικά παράλια- Κωνσταντινούπολη- Μαύρη Θάλασσα- Θεσσαλονίκη- Σάμος- Αττάλεια, Βόλος- Θεσσαλονίκη- Θάσος, Τσανάκαλε – Θεσσαλονίκη – Νάξος και, Βόλος- Θεσσαλονίκη- Καβάλα.

Οι στόχοι και πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στη Θεσσαλονίκη συμπεριλαμβάνουν:

- Την ενίσχυση των υποδομών κρουαζιέρας με την ανάπτυξη του 2ου προβλήτα ως νέου τερματικού κρουαζιέρας, ενδεχομένως μέσω μίας παραχώρησης σε εταιρεία κρουαζιέρας.
- Την παραχώρηση του κτιρίου του επιβατικού σταθμού από το Ελληνικό Δημόσιο στην ΟΛΘ Α.Ε. προκειμένου να ξεκινήσουν το συντομότερο εργασίες αποκατάστασης του κτιρίου για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας.
- Τη δημιουργία του λιμενικού συστήματος Βορείου Ελλάδος, που επιτρέπει η δημιουργία ενός cluster κρουαζιέρας στην ευρύτερη περιοχή.
- Την υπογραφή μνημονίου συνεργασίας μεταξύ ΟΛΘ, του Δήμου Θεσσαλονίκης, του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης και του Εμπορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης, με στόχο τη συνεργασία για την αύξηση της κίνησης κρουαζιέρας στην πόλη.
- Τις δράσεις προβολής και προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας (π.χ. έκδοση ειδικού εντύπου για τις δυνατότητες του λιμανιού να υποδεχτεί κρουαζιερόπλοια και το ενδιαφέρον της Θεσσαλονίκης και της Κεντρικής Μακεδονίας για τους ξένους τουρίστες, επίσκεψη στο Ισραήλ όπου πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις με εταιρίες που διοργανώνουν κρουαζιέρες στη Μεσόγειο, συμμετοχή στην έκθεση του Μαϊάμι κ.α.) καθώς και παρεμβάσεων εντός της πόλης.

Η φετινή πορεία της κρουαζιέρας στη Θεσσαλονίκη (σχεδόν 100% αύξηση σκαφών και επιβατών) δείχνει ότι ένα οι αρχές συνεχίσουν την προσπάθειά για επενδύσεις και προβολή, η πόλη θα μπορέσει να αξιοποιήσει τα τεράστια συγκριτικά της πλεονεκτήματα στο πεδίο της κρουαζιέρας και ειδικά του Home porting.

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

11.1.13 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Καβάλας

Ο λιμένας της Καβάλας άρχισε να κάνει την εμφάνισή του στην αγορά κρουαζιέρας. Άμεσος στόχος της περιοχής είναι η δημιουργία ενός σύγχρονου Λιμένα και η ανάδειξή του ως πόλου έλξης υπερτοπικής εμβέλειας. Μακροπρόθεσμο όραμα της Καβάλας συνιστά η δημιουργία ενός λιμενικού συστήματος που θα αποτελεί σημαντικό κόμβο θαλάσσιων μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή, με ιδιαίτερη έμφαση στο χώρο των Ανατολικών Βαλκανίων. Με άλλα λόγια στόχος της περιοχής είναι άμεση καθιέρωση του Κεντρικού Λιμένα της Καβάλας ως λιμένα προορισμού και μελλοντικά σε σημαντικό λιμένα επιβίβασης/αποβίβασης.

Τα κρίσιμα ζητήματα του λιμένα της Καβάλας συνοψίζονται στα εξής:

- Υπάρχουν αντικειμενικές δυσκολίες (π.χ. αποστάσεις από κύριες αρτηρίες κρουαζιέρας) για την εξέλιξη της Καβάλας σε σημαντικό προορισμό
- Ο έντονος εθνικός και διεθνής ανταγωνισμός, δεδομένου ότι η Καβάλα δεν ανήκει στους γνωστούς εθνικούς τουριστικούς προορισμούς
- Η συνεχής βελτίωση των υποδομών ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών
- Η διεύρυνση της δυνατότητας πρόσδεσης μεγάλων σκαφών (άνω των 330 μ.). Η αύξηση του μέσου μεγέθους πλοίων, επιβάλλει την δημιουργία νέων υποδομών.
- Η αναβάθμιση των άμεσων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων με σημαντικές χώρες προέλευσης επιβατών
- Η βελτίωση της προσβασιμότητας του λιμένος και η μεταφορική διασύνδεση με τους εσωτερικούς τουριστικούς προορισμούς
- Η βελτίωση της τοπικής αγοράς και η διεύρυνση του χρόνου λειτουργίας των καταστημάτων
- Η διασφάλιση επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού του λιμένος και η συνεχής αναβάθμιση αυτού.
- Η ενίσχυση των πολιτικών προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας και ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων

Η διοίκηση του λιμένα σε συνεργασία με τις τοπικές αρχές και την οικονομία της περιοχής σχεδίασε και εφαρμόζει ολοκληρωμένη στρατηγική με κύριους άξονες την πελατοκεντρικότητα, την καινοτομία, την αποτελεσματικότητα και την οικονομική ευρωστία.

Στις επί μέρους δράσεις και παρεμβάσεις για την υλοποίηση των στόχων της στρατηγικής συμπεριλαμβάνονται:

- Η μετατροπή του κεντρικού λιμανιού της Καβάλας σχεδόν αποκλειστικά σε λιμάνι κρουαζιέρας και επιβατών.
- Η υλοποίηση του έργου αναβάθμισης των υποδομών του επιβατικού λιμένα μέχρι το Μάιο του 2014, που εντάχθηκε στο ΕΣΠΑ και συμπεριλαμβάνει: (α) τοποθέτηση πλωτών κυματοθραυστών βαρέως τύπου, (β) τοποθέτηση πλωτών προβλητών ελαφρύ τύπου, (γ) τοποθέτηση πλωτών προβλητών από ασυνεχή στοιχεία, (γ) εξοπλισμό των πλωτών προβλητών, (δ) υδροδότηση και ηλεκτροδότηση αυτόματων πωλητών τροφοδοσίας νερού και ηλεκτρικού ρεύματος ελλιμενισμένων σκαφών και (ε) εγκατάσταση πυρόσβεσης των πλωτών προβλητών. Με αυτά τα έργα θα υπάρξει αναβάθμιση του κεντρικού λιμένος Καβάλας, καθώς θα αυξηθούν οι θέσεις ελλιμενισμού.
- Η καλαίσθητη ανάπτυξη του χώρου του Κεντρικού Λιμένα της Καβάλας.
- Η συνεργασία μεταξύ όλων των δρώντων που εμπλέκονται στη παροχή υπηρεσιών κρουαζιέρας και η ανάδειξη της μεγάλης ποικιλίας τουριστικών και αρχαιολογικών σημείων ενδιαφέροντος της πόλης και της ενδοχώρας.
- Η εκπόνηση και εφαρμογή στρατηγικής branding τύπου με βασικά συνθήματα: «Kavala Greece: North Aegean's best kept secret finally revealed» και «Kavala Greece: Ideal for cruises, open for business». Για την προώθηση της κρουαζιέρας χρησιμοποιήθηκαν μέσα όπως είναι η δημιουργία ηλεκτρονικής διαδραστικής παρουσίασης, η ανάπτυξη ενός εξειδικευμένου εύχρηστου πολύπτυχου έντυπου τύπου “χάρτη”, ειδικές B2B παρουσιάσεις, η δημιουργία περιπτέρων της πόλης σε σχετικές εκθέσεις και η σύσταση Διαδικτυακού τόπου κρουαζιέρας της Καβάλας.

11.1.14 Κρίσιμα ζητήματα και στόχοι ανάπτυξης λιμένα Ιτέας

Τα κρίσιμα ζητήματα του λιμένα της Ιτέας συνοψίζονται στα εξής:

- Η συνεχής βελτίωση των υποδομών ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών
- Η διεύρυνση της δυνατότητας πρόσδεσης μεγάλων σκαφών. Η αύξηση του μέσου μεγέθους πλοίων, επιβάλλει την δημιουργία νέων υποδομών.
- Η βελτίωση της τοπικής αγοράς και η διεύρυνση του χρόνου λειτουργίας των καταστημάτων
- Η διασφάλιση επαρκούς ανθρώπινου δυναμικού του λιμένος και η συνεχής αναβάθμιση αυτού.
- Η ενίσχυση των πολιτικών προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας και ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων

Το λιμάνι της Ιτέας αποτελεί την πύλη προς τους Δελφούς. Τα κρουαζιερόπλοια που ελλιμενίζουν αποβιβάζουν τους επιβάτες για μονοήμερη επίσκεψη στους Δελφούς. Δεδομένου ότι οι Δελφοί αποτελούν μοναδικό μνημείο, μη συγκρίσιμο με άλλα, διαπιστώνεται ότι η περιοχή δεν έχει εξαντλήσει το δυναμισμό της στην προσέλκυση κρουαζιέρας και μάλλον δεν έχει διδαχτεί από τη θετική εμπειρία του Κατάκολου. Ενδεικτικό είναι ότι παρά τις μεγάλες προσπάθειές της, η Ομάδα Έργου δεν κατόρθωσε να εντοπίσει κανέναν αρμόδιο του λιμένα για διαβούλευση και άντληση πληροφοριών. Το συμπέρασμα στο οποίο καταλήγουμε, είναι ότι η περιοχή δεν διαθέτει όραμα, σχέδιο και φορέα για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην περιοχή. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί η παρέμβαση της Αντιπεριφερειάρχη Φωκίδος για την συνολική ανάπτυξη της κρουαζιέρας στον Κορινθιακό. Στην παρέμβασή της αναφέρει: «Δυνητικά η Φωκίδα θα είχε τη δυνατότητα μέσω στοχευμένων δράσεων (κρουαζιέρες κ.α.) να αυξήσει το μέσο όρο. διανυκτερεύσεων και της εποχικότητας που είναι οι δυναμικοί δείκτες απόδοσης των τουριστικών προορισμών. Για τον τουριστικό προορισμό ΔΕΛΦΟΙ -προορισμό διεθνούς εμβέλειας - έχουν γίνει πολλές μελέτες και αναλύσεις. Το βέβαιο είναι ότι θα μπορούσε να αποτελέσει ένα «πυρήνα» για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας όχι μόνο για την Φωκίδα αλλά και για ολόκληρο τον Κορινθιακό».

Εν συνεχεία, η περιφερειακή ενότητα Φωκίδας για την ανάπτυξη τουρισμού κρουαζιέρας στον Κορινθιακό προτείνει:

- Ένταξη των αναγκών επενδύσεων στους Εθνικούς / Περιφερειακούς πόρους.
- Διαπεριφερειακή συμφωνία με τους παράγοντες των τουριστικών προορισμών.
- Εκπόνηση και εφαρμογή προγράμματος προβολής των προορισμών, δημιουργία οργανισμού Μάρκετινγκ και διαχείρισης του τουριστικού προορισμού.
- Προσέλκυση των διεθνών tour operators/ εφοπλιστών.
- Κινητοποίηση και συμμετοχή των τοπικών παραγόντων του τουρισμού αλλά και της κοινωνίας.

11.2 Επιχειρησιακοί στόχοι, πολιτικές και δράσεις ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας σε εθνικό επίπεδο

11.2.1 Εισαγωγή

Η καθολική άρση του καμποτάζ αποτέλεσε ένα σημαντικό βήμα για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και για την προσέλκυση στο Αιγαίο των μεγαλύτερων εταιρειών του κόσμου όπως είναι η Carnival, η Caribbean κ.α.. Από μόνη της όμως η άρση του καμποτάζ δεν αρκεί προκειμένου η χώρα μας να μεγιστοποιήσει τα οφέλη από την οικονομία της κρουαζιέρας. Η συνολική πτώση των αφίξεων το 2012 δείχνει ότι η ανάπτυξη της κρουαζιέρας εξαρτάται και από άλλους παράγοντες όπως είναι η πολιτική σταθερότητα και το ευρύτερα γεωπολιτικό περιβάλλον, η εικόνα μιας περιοχής, η ασφάλεια, οι υποδομές και υπηρεσίες προς τα κρουαζιερόπλοια και τους επιβάτες κ.α.

Είναι γεγονός ότι πέρα από το θεσμικό πλαίσιο, έχει γίνει σημαντική πρόοδος στη χώρα μας αναφορικά με την ασφάλεια των λιμανιών και των πλοίων, καθώς τα περισσότερα ελληνικά λιμάνια έχουν πλέον ευθυγραμμιστεί με τις διεθνείς απαιτήσεις ασφαλείας. Επίσης, πολλά ελληνικά λιμάνια άρχισαν να εφαρμόζουν το σύστημα προκαθορισμένης ημερομηνίας και ώρας εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων, ενώ απλοποιήθηκαν πλέον τις διαδικασίες δημιουργίας υποστηρικτικών έργων στα λιμάνια. Παρόλα αυτά, η απότομη αύξηση της κρουαζιέρας καθώς και η ένταξη νέων προορισμών αποκάλυψε το μεγάλο πρόβλημα της έλλειψης υποδομών καθώς και σε πολλές νέες περιοχές την έλλειψη διαχειριστικής επάρκειας, τεχνογνωσίας και μιας τοπικής κουλτούρας κρουαζιέρας.

Ιδιαίτερα σημαντική για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον είναι η εκπόνηση και εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής διαμόρφωσης του προϊόντος και προβολής αυτού. Λόγω της υψηλής συγκέντρωσης της αγοράς κρουαζιέρας και της ισχύος των επιχειρήσεων κρουαζιέρας καθοριστικής σημασίας είναι η συνεργασία και ο συνεχής διάλογος με τις επιχειρήσεις αυτές, δεδομένου ότι είναι αυτές που ξοδεύουν τεράστια ποσά για την προβολή των ελληνικών προορισμών και για την προσέλκυση επισκεπτών στη χώρα μας. Όπως δείχνει η διεθνής εμπειρία η συνεργασία με τις επιχειρήσεις κρουαζιέρας είναι απαραίτητη για τη διαχείριση της αλληλεξάρτησης μεταξύ αυτών και των προορισμών κρουαζιέρας, για τη διαμόρφωση μιας σχέσης win-win. Οι εν λόγω επιχειρήσεις δεν είναι μόνον εταιρείες ταξιδιών, αλλά και σημαντικοί επενδυτές σε υποδομές κρουαζιέρας και διαχείρισης αυτών, στο πλαίσιο συμφωνιών ΣΔΙΤ.

Αν και η χώρα μας αποτελεί κορυφαίο προορισμό κρουαζιέρας, τα έσοδα από αυτό τον κλάδο για την ελληνική οικονομία είναι σχετικά περιορισμένα. Για παράδειγμα, παρόλο που η χώρα μας είναι τρίτος προορισμός στη Μεσόγειο (μετά τις Ισπανία, Ιταλία), έρχεται μόλις 6η στα συνολικά έσοδα από την κρουαζιέρα. Κατά γενική ομολογία το γεγονός αυτό οφείλεται στο χαμηλό ποσοστό σκαφών και επιβατών που χρησιμοποιούν τα ελληνικά λιμάνια ως λιμάνια εκκίνησης/τερματισμού (home port). Σύμφωνα με μελέτη της Διεύθυνσης Στρατηγικής και Οικονομικής Ανάλυσης της Εθνικής Τράπεζας η κρουαζιέρα αποτελεί για τη χώρα μας έναν κλάδο με δυνητικά έσοδα πάνω από 2 δισ. Ευρώ το έτος, αρκεί να αυξηθεί το Home porting.

Στα παρακάτω παρουσιάζονται τα προβλήματα και οι κατευθύνσεις μιας στρατηγικής ανάπτυξης της κρουαζιέρας σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο τόπου προορισμού-λιμένα.

11.2.2 Εθνική στρατηγική ανάπτυξης του κλάδου της κρουαζιέρας

Μια πετυχημένη στρατηγική για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας, οφείλει καταρχήν να λαμβάνει υπό τις τάσεις των αγορών και του ανταγωνισμού, δηλαδή της προσφοράς και της ζήτησης, να εντοπίζει τα μείζονα προβλήματα, να θέτει εφικτούς στόχους και να περιγράφει μέτρα συμβατά και αναλογικά με τους στόχους.

11.2.2.1 Τάσεις της αγοράς κρουαζιέρας

Ο κλάδος της κρουαζιέρας, όπως ο κλάδος του τουρισμού συνολικά, είναι ιδιαίτερα ευμετάβλητος, επηρεαζόμενος από πολλές παραμέτρους. Μια καλή χρονιά δεν αποτελεί ασφαλή δείκτη για μια επόμενη καλή χρονιά, όπως έδειξε και η ελληνική εμπειρία τα τελευταία έτη. Συνεπώς, η πρόβλεψη της μελλοντικής εξέλιξης του κλάδου είναι ιδιαίτερα επισφαλής. Παρόλα αυτά υπάρχουν δυναμικές μελλοντικής εξέλιξης που δύσκολα θα αναστραφούν. Οι σημαντικότερες από αυτές είναι:

- **Η δυναμική ανάπτυξη της σχετικής αγοράς και η διεύρυνσή της στον παγκόσμιο χάρτη, τόσο όσον αφορά τον αριθμό επιβατών όσο και τον αριθμό προορισμών.**

Η Κρουαζιέρα αποτελεί ένα δυναμικό και ταχέως αναπτυσσόμενο τομέα στον τουρισμό, με τους επιβάτες να διπλασιάζονται τα τελευταία χρόνια και τη διεθνή ζήτηση να εκτιμάται ότι θα ξεπεράσει τα 30 εκατομμύρια τουριστικούς επισκέπτες το 2016, από 20 εκατομμύρια το 2011. Η βιομηχανία των κρουαζιερών μπορεί να θεωρηθεί ότι βρίσκεται ουσιαστικά στην αρχή της εξέλιξής της, μιας και έχει ένα πολύ μικρό ποσοστό της συνολικής παγκόσμιας αγοράς τουριστικών προϊόντων. Αυτό τεκμαίρεται και από το γεγονός ότι συνεχίζεται με αυξανόμενο ρυθμό η ναυπήγηση νέων, ως επί το πλείστον, μεγάλων πλοίων. Τα ελληνικά λιμάνια φαίνεται να αυξάνουν το 2016, τα ετήσια έσοδά τους από τον κλάδο της κρουαζιέρας στα 2 δισ. Ευρώ περίπου. Η περιοχή της Μεσογείου έχει εξελιχθεί σε δεύτερο παγκόσμιο προορισμό, με προοπτικές να καταστεί υπό προϋποθέσεις πρώτος, παρά τη δυναμική ένταξη της Νοτιοανατολικής Ασίας στην αγορά κρουαζιέρας.

- **Η κατασκευή και ενεργοποίηση σκαφών νέας γενιάς (μέγα-σκάφη)**

Οι εταιρείες κρουαζιέρας προκειμένου να αξιοποιήσουν τις οικονομίες κλίμακας προχωρούν στην κατασκευή ολοένα και μεγαλύτερων σκαφών, μεταφοράς άνω των 4.000 επιβατών. Αυτό σημαίνει ότι οι προορισμοί θα πρέπει να είναι σε θέση να ελλιμενίσουν τα εν λόγω σκάφη και να προσφέρουν υπηρεσίες σε μεγαλύτερο αριθμό επιβατών. Το γεγονός αυτό συνιστά μεγάλη πρόκληση για τις υποδομές των ελληνικών λιμένων, αλλά και για τη

φέρουσα ικανότητα πολλών νησιωτικών κυρίως προορισμών (π.χ. Σαντορίνη, Πάτμος, Μύκονος).

- **Η Ελλάδα διαθέτει όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα να αυξήσει δυναμικά την προσέλκυση σκαφών και επιβατών και να καταστεί ένας από τους σημαντικότερους πόλους τουρισμού κρουαζιέρας.**

Σύμφωνα με όλες τις προβλέψεις και με βάση το μεγάλο ενδιαφέρον των εταιρειών κρουαζιέρας η χώρα μας είναι σε θέση μέχρι το 2016 να ξεπεράσει τα 7,5 επισκεπτών. Σύμφωνα με μελέτη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, οι τομείς της Κρουαζιέρας και του Γιώτινγκ, έχουν τη δυνατότητα να δημιουργήσουν συνδυαστικά περισσότερες από 40 χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας. Εξάλλου, την τελευταία τριετία η ελληνική αγορά παρουσιάζει αύξηση 400% στη ζήτηση για κρουαζιέρα, με βάση τα στοιχεία του ταξιδιωτικού οργανισμού Navigator. Η τάση αυτή φαίνεται να επιβεβαιώνεται από τις αφίξεις το πρώτο πεντάμηνο του 2013. Μετά την ύφεση των αφίξεων του 2012, καταγράφεται σημαντική αύξηση σχεδόν σε όλα τα λιμάνια της χώρας. Για παράδειγμα κατά το πρώτο 5μηνο του 2013 ο Πειραιάς εμφάνισε αύξηση της κίνησης επιβατών κατά 17,23%, η Κέρκυρα κατά 8,1%, 100% το Ηράκλειο κατά 100%, ενώ τις ίδιες τάσεις εμφανίζουν η Σαντορίνη, το Κατάκολο και η Ρόδος. Παράλληλα, εντάσσονται ολοένα και περισσότερο νέοι ελληνικοί προορισμοί σε διαδρομές κρουαζιέρας, στα πλαίσια μιας προσπάθειας των εταιρειών να διαμορφώσουν ελκυστικά εναλλακτικά πακέτα για όλες τις μορφές της ζήτησης.

- **Η αύξηση του ενδιαφέροντος των μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας για τους ελληνικούς προορισμούς.**

Όλες οι μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου είναι παρούσες στο Αιγαίο, αν και σε διαφορετικό βαθμό. Λόγω της μεγάλης ποικιλίας και του υψηλού ενδιαφέροντος των επισκεπτών (π.χ. ιστορία, πολιτισμός, τοπία, ψυχαγωγία) των προορισμών, της εγγύτητας μεταξύ τους (χαμηλό κόστος καυσίμων), της ευνοϊκής γεωγραφικής θέσης, που επιτρέπει ακόμη και σε ένα πακέτο ολίγων ημερών να εντάξει προορισμούς από 3 Ηπείρους και περισσότερες χώρες, η Ελλάδα αποτελεί τον ιδανικό χώρο για επικερδείς κρουαζιέρες. Το ενδιαφέρον των επιχειρήσεων του κλάδου εκφράζεται μέσα από πολλές επιτόπιες έρευνες και διαβουλεύσεις με τους τοπικούς εμπλεκόμενους, αλλά και μέσω της κατάθεσης προτάσεων για βελτίωση των λιμένων, των τοπικών συνθηκών αλλά και προτάσεων για ιδιωτικές επενδύσεις και την ανάληψη του μάνατζμεντ της κρουαζιέρας στα λιμάνια.

- **Η ένταξη ολοένα και περισσότερων ελληνικών προορισμών σε διαδρομές κρουαζιέρας**

Στην περίπτωση της κρουαζιέρας πολύ συχνά η ζήτηση γεννά την προσφορά. Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση της χώρας μας. Πολύ ξαφνικά πολλοί ελληνικοί λιμένες-τόποι είδαν κρουαζιερόπλοια να προσεγγίζουν τα λιμάνια τους. Οι περισσότεροι από αυτούς ήταν και είναι ανέτοιμοι τόσο από πλευρά υποδομών, όσο και από πλευρά κουλτούρας. Σήμερα, οι περισσότεροι από τους ελληνικούς λιμένες επιθυμούν την καθιέρωση τους ως

προορισμών. Επίσης, λόγω της υψηλής τοπικής δαπάνης σκαφών και επιβατών στις περιοχές εκκίνησης/τερματισμού (home port), πολλά ελληνικά λιμάνια επενδύουν στην προοπτική του Home porting. Ο τουρισμός κρουαζιέρας της χώρας είναι κυρίως τουρισμός διέλευσης και όχι εκκίνησης/τερματισμού με συνέπεια τις χαμηλότερες εισπράξεις. Για παράδειγμα η μέση δαπάνη ανά επισκέπτη στα λιμάνια εκκίνησης/τερματισμού εκτιμάται σε περίπου 300 ευρώ, ενώ η συνολική (π.χ. εισιτήρια, ξενοδοχεία, εστιατόρια, τροφοδοσία, επισκευές και συντήρηση, δαπάνες προσωπικού, τέλη ελλιμενισμού κ.α.) μπορεί να την εκτοξεύσει και στα 600 ανά επιβάτη. Αντιθέτως, στην περίπτωση της διέλευσης (port of call) η δαπάνη αυτή κυμαίνεται από λιμάνι σε λιμάνι μεταξύ 30-80 ευρώ. Συνεπώς, η ανάπτυξη του home porting σε ορισμένα λιμάνια με μεγάλα αεροδρόμια και σύγχρονες υποδομές είναι ορθολογική επιλογή, παρόλο που η χώρα μας λόγω των μεγάλων αποστάσεων από τις αγορές της Ευρώπης έχει συγκριτικό μειονέκτημα έναντι Ιταλίας και Ισπανίας, τις οποίες πολλοί επιβάτες προσεγγίζουν με τρέινο ή αυτοκίνητο.

11.2.2.2 Αδυναμίες και προβλήματα της ανάπτυξης της κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Στις κυριότερες αδυναμίες και στα σημαντικότερα προβλήματα της κρουαζιέρας σε εθνικό επίπεδο συγκαταλέγονται:

- **Ο συγκριτικά χαμηλός βαθμός οικονομικής απόδοσης του τουρισμού κρουαζιέρας.**

Όπως ήδη αναφέρθηκε τα έσοδα της χώρας μας από την κρουαζιέρα είναι δυσανάλογα χαμηλότερα του αριθμού των συνολικών επισκεπτών. Τα άμεσα έσοδα που προέκυψαν το 2011 από τον ευρωπαϊκό κλάδο της κρουαζιέρας έφτασαν τα 15 δισ. ευρώ (από 8,5 δισ. ευρώ το 2005). Η Ιταλία συγκέντρωσε το 30% των συγκεκριμένων εσόδων, ενώ 9% αντιστοίχησε στην Ισπανία και μόλις 4% στην Ελλάδα (έσοδα της τάξης των 600 εκατ. ευρώ που αντιστοιχούν στο 0,3% του ΑΕΠ και στο 5,2% της συνολικής τουριστικής δαπάνης). Παρά την ελκυστικότητα της χώρας μας ως προορισμού κρουαζιέρας (απορροφά το 17% των επισκέψεων σε ευρωπαϊκά λιμάνια), το όφελος της ελληνικής οικονομίας από το συγκεκριμένο κλάδο είναι σχετικά χαμηλό. Αυτό οφείλεται βασικά στην υστέρηση του home porting στη χώρα μας, καθώς μόνο το 16% των επιβατών που επισκέπτονται την Ελλάδα με κρουαζιερόπλοιο ξεκίνησαν το ταξίδι τους από την Ελλάδα. Το αντίστοιχο ποσοστό για την Ιταλία και για την Ισπανία εκτιμάται ότι βρίσκεται κοντά στο 75%.

- **Το χαμηλό ποσοστό των σκαφών και κατ' επέκταση επισκεπτών που χρησιμοποιούν τα ελληνικά λιμάνια ως λιμένα εκκίνησης/τερματισμού**

Καταρχάς ο χαμηλός βαθμός αξιοποίησης του Home porting οφείλεται στην απόσταση της Ελλάδος από τις μεγάλες αγορές προέλευσης των επισκεπτών. Τα μεγάλα home ports της δυτικής Ευρώπης (κυρίως Τσιβιταβέκια και Βενετία στην Ιταλία και Βαρκελώνη στην Ισπανία) είναι πλησιέστερα στις ευρωπαϊκές χώρες προέλευσης επισκεπτών και συνεπώς

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

μπορούν να προσεγγισθούν με φθηνότερο μεταφορικό μέσον όπως είναι το τραίνο και το αυτοκίνητο. Αντιθέτως, στη χώρα μας θα πρέπει να μεταφερθούν στα λιμάνια κρουαζιέρας με το ακριβότερο αεροπλάνο. Επιπλέον, τα περισσότερα από τα 57 ελληνικά λιμάνια δεν διαθέτουν διεθνή αεροδρόμια αλλά ούτε τις κατάλληλες υποδομές. Ενδεικτικό αυτού είναι, ότι από το σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας του έτους 2012, μόνον 440.098 υπήρξαν επιβάτες Home porting (Πειραιάς 329.168, Ηράκλειο 44.374, Κέρκυρα 64.165, Λαύριο 2.391) Οι επιβάτες τράνζιτ ανήλθαν σε 2.485.613.

- Μεγάλη συγκέντρωση της κίνησης σε λίγα λιμάνια. Ειδικά στον Πειραιά
- **Η απουσία σύγχρονων υποδομών για τον ελλιμενισμό, την επιβίβαση-αποβίβαση επιβατών καθώς και η έλλειψη ποιοτικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης πλοίων, πληρωμάτων και επιβατών.**

Πέραν από την έλλειψη των κατάλληλων υποδομών, στους περισσότερους λιμένες της χώρας, λόγω της μικτής τους χρήσης συχνά εμφανίζονται συγκρούσεις μεταξύ εναλλακτικών χρήσεων των λιμενικών εγκαταστάσεων. Το μέγεθος των σκαφών καθιστά ανεπαρκείς τις εγκαταστάσεις των περισσότερων λιμένων της χώρας. Για παράδειγμα, σήμερα 52 κρουαζιερόπλοια είναι άνω των 100.000 τόνων (όπως και η πλειονότητα των υπό παραγγελία ή σε κατασκευή) και μεγάλου αριθμού επιβατών (3.000-5.000) και ως εκ τούτου υπερβαίνουν τη φέρουσα ικανότητα πολλών ελληνικών λιμένων. Ακόμη και σε μεγάλα λιμάνια της χώρας είναι δύσκολος ο ταυτόχρονος ελλιμενισμός 2 μεγάλων κρουαζιερόπλοιων. Γενικά, η χαμηλή ανταγωνιστικότητα ορισμένων ελληνικών λιμανιών αντανακλά διαρθρωτικά εμπόδια, όπως είναι οι θεσμικές δυσχέρειες όσον αφορά την πραγματοποίηση συμβάσεων παραχώρησης και η απουσία συστήματος κράτησης θέσεων πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων καθώς και οι σημαντικές ελλείψεις σε όρους υποδομών, κυρίως θέσεων πρόσδεσης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων και σταθμών εξυπηρέτησης επιβατών.

- **Η περιορισμένη διαμόρφωσης του τουριστικού προϊόντος στην ξηρά.**

Πέραν από τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης στο λιμάνι, οι επισκέπτες θα πρέπει να μείνουν ικανοποιημένοι από την εικόνα της περιοχής, η οποία οφείλει να ανταποκριθεί στις προσδοκίες τους, ώστε να επιστρέψουν είτε ως επιβάτες κρουαζιέρες είτε ως τουρίστες με περισσότερες ημέρες διαμονής. Συνεπώς, απαιτείται συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων τοπικών παραγόντων (π.χ. λιμενικές αρχές, τοπικές και περιφερειακές αρχές, τελωνειακές και αστυνομικές αρχές, τουριστικές και εμπορικές επιχειρήσεις, μεταφορικές επιχειρήσεις, πολιτιστικοί φορείς και υπηρεσίες, περιβαλλοντικοί φορείς και οργανώσεις κ.α.) για τη διαμόρφωση ενός ελκυστικού τοπικού προϊόντος. Η περιοχή πρέπει να αποπνέει φιλοξενία, ασφάλεια, καθαριότητα και γενικά ποιότητα. Στα ζητήματα αυτά υστερούν ακόμη πολλές περιοχές προορισμού. Υπάρχουν όμως και περιοχές όπως το Ηράκλειο, τα Χανιά, η Κέρκυρα κ.α. που διαθέτουν τοπική στρατηγική και την εφαρμόζουν με συνέπεια. Τέλος, υπάρχουν περιοχές, κυρίως μικρά νησιά, όπου υπάρχουν σοβαρά προβλήματα προσέγγισης καθώς και κορεσμού, λόγω της περιορισμένης φέρουσας ικανότητάς τους (π.χ. Σαντορίνη, Πάτμος, Μύκονος).

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- **Η απουσία άμεσων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων με μεγάλες αγορές (π.χ. ΗΠΑ).**

Οι αεροπορικές συνδέσεις είναι ένας σημαντικός παράγοντας που επιδρά στον τομέα της κρουαζιέρας. Στη χώρα μας υπάρχουν προβλήματα άμεσων διεθνών συνδέσεων ειδικά με τις χώρες της Β. Αμερικής, που αποτελούν τη μεγαλύτερη αγορά προέλευσης επισκεπτών κρουαζιέρας στον κόσμο. Προ ολίγων ετών υπήρχαν πάνω από 5 πτήσεις την ημέρα από τις ΗΠΑ (εξ αυτών 2 ημερησίως από τη Νέα Υόρκη) με πάνω από 2.000 θέσεις συνολικά. Σήμερα, δεν υπάρχει καμία απευθείας πτήση από τις Ηνωμένες Πολιτείες, σε αντίθεση με τους άλλους λιμένες εκκίνησης της Δ. Μεσογείου, της Αδριατικής και της Τουρκίας.

- **Υπάρχουν και μια σειρά από άλλα προβλήματα όπως είναι το ωράριο λειτουργίας των καταστημάτων, η οργάνωση των τελωνείων, η λειτουργία των αρχαιολογικών χώρων, η τιμολογιακή πολιτική, το θέμα της βίζας για εκτός Σένγκεν επιβάτες κ.α.**
- **Η επιδείνωση της εικόνας της χώρας λόγω της κρίσης και της Αθήνας-Πειραιά λόγω των εργασιακών και κοινωνικών συγκρούσεων.**

Είναι γεγονός ότι η Αθήνα και ο Πειραιάς ως αφετηρία κρουαζιερών έχει απαξιωθεί. Η εικόνα της χώρας και ιδιαίτερα των Αθηνών δεν είναι ελκυστική, όσο ήταν στο παρελθόν και αυτό ενδεχομένως να παίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του θαλασσιού και χερσαίου τουρισμού.

Τέλος, η χώρα δεν φαίνεται να διαθέτει μια συνεκτική και ολοκληρωμένη στρατηγική για την μελλοντική ανάπτυξη της κρουαζιέρας, που να βασίζεται στο συνεργατικό σχεδιασμό μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Υπάρχει μια προσπάθεια αναβάθμισης των λιμένων, πλην όμως λόγω και της κρίσης δεν μπορούν να χρηματοδοτηθούν από τον κρατικό προϋπολογισμό. Επίσης, είναι θεμιτό μεν, αδύνατο δε όλα τα 57 ελληνικά λιμάνια να αποκτήσουν στο άμεσο μέλλον σύγχρονες υποδομές κρουαζιέρας.

Η όποια εθνική στρατηγική αποτυπώνεται σε κείμενα εργασίας και δηλώσεις αρμόδιων αξιωματούχων της χώρας (π.χ. Υπουργείο Τουρισμού, Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Υπουργείο Ανάπτυξης, ΕΟΤ) ή ειδικών φορέων όπως είναι η ΕΛΙΜΕ, η Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιέρας, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ και η MedCruise. Παρακάτω, διατυπώνονται οι βασικοί άξονες και τα μέτρα της εθνικής στρατηγικής για την κρουαζιέρα.

11.2.2.3 Στρατηγικοί και ειδικοί στόχοι ανάπτυξης της κρουαζιέρας

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Καταρχήν θα πρέπει να τονιστεί ότι μέχρι στιγμής από τη χώρα μας απουσιάζει ο σχεδιασμός, προγραμματισμός και συνεπής εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας, σε συνέχεια των όσων γίνει έως τώρα. Η κρουαζιέρα αντιμετωπίζεται κυρίως μέσω αποσπασματικών παρεμβάσεων, συχνά συγκρουόμενων μεταξύ τους. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της κατασκευής νέου λιμένα κρουαζιέρας στο όρμο του Φαλήρου, την οποία προωθεί του Υπουργείου Ανάπτυξης, ενάντια στη θέση του Υπουργείου Ναυτιλίας και του ΟΛΠ. Απουσιάζει σε κεντρικό επίπεδο ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός και συντονισμός. Ουσιαστικά οι πρωταγωνιστές μέχρι στιγμής είναι τα ίδια τα λιμάνια. Από όλους τους εμπλεκόμενους τονίζεται πλέον ολόένα και συχνότερα η αναγκαιότητα μιας εθνικής στρατηγικής για την κρουαζιέρα.

Η στρατηγική αυτή θα πρέπει να είναι προϊόν όλων των εμπλεκόμενων φορέων όπως των συναρμόδιων υπουργείων υπουργεία (Τουρισμού, Ναυτιλίας, Ανάπτυξης, Εξωτερικών, Πολιτισμού, Οικονομικών, των Περιφερειών και Δήμων της χώρας, της ΕΛΙΜΕ, Med Cruise, των ενώσεων ελληνικών επιχειρήσεων, εκπροσώπων των μεγάλων ξένων επιχειρήσεων κρουαζιέρας κ.α. Η εν λόγω στρατηγική θα πρέπει να είναι πολυεπίπεδη και πολυθεματική και αφού λάβει τη μορφή επιχειρησιακού σχεδίου, οφείλει να κατοχυρωθεί και νομοθετικά. Η στρατηγική επίσης θα πρέπει να διαθέτει όραμα, γενικούς και ειδικούς στόχους, ιεράρχηση προτεραιοτήτων, καθώς και μέτρα και άλλες δράσεις υλοποίησης μέσα σε συγκεκριμένα χρονικά διαγράμματα και μέσα από προσδιορισμένες διαδικασίες με σαφώς καταναεμημένες αρμοδιότητες και ευθύνες.

Οι βασικοί στόχοι της στρατηγικής ανάπτυξης της κρουαζιέρας θα μπορούσαν να είναι:

- **Αύξηση του μεριδίου της χώρας μας στην ανερχόμενη παγκόσμια τουριστική αγορά.**

Ο στόχος αυτός αναφέρεται τόσο στην αύξηση των αφίξεων πλοίων και επιβατών, όσο και στην αύξηση του ποσοστού home porting της χώρας μας. Επίσης, συμπεριλαμβάνει την προσέλκυση όλων των εταιρειών κρουαζιέρας στο Αιγαίο καθώς και το άνοιγμα νέων αναδυόμενων αγορών προέλευσης επισκεπτών (π.χ. Κίνα, Ρωσία).

- **Αύξηση της οικονομικής απόδοσης της κρουαζιέρας και συνεπώς αύξηση των συνολικών εσόδων.**

Η αύξηση των εσόδων, που όπως τονίστηκε παραπάνω, είναι σχετικά χαμηλά, μπορεί να επέλθει όχι μόνον από την αύξηση του συνολικού αριθμού επισκεπτών, αλλά και από την αύξηση της κατά κεφαλήν δαπάνης των επισκεπτών. Το τελευταίο μπορεί να προκύψει κυρίως με την ανάδειξη περισσότερων λιμένων της χώρας σε Home ports, με την πώληση πακέτων cruise and stay (παραμονή ολιγοήμερη σε ενδιάμεσο σταθμό), αλλά και με τη διεύρυνση και αναβάθμιση του τουριστικού πακέτου στην ξηρά.

- **Η διάχυση της κίνησης σε περισσότερα λιμάνια της χώρας και η δημιουργία ενός νέου συστήματος λιμένων κρουαζιέρας με εξειδίκευση αυτών.**

Η υπερβολική συγκέντρωση της κρουαζιέρας σε ένα περιορισμένο αριθμό 7-8 λιμένων μακροχρόνια μπορεί να προκαλέσει φαινόμενα κορεσμού και αρνητικές οικονομίες κλίμακας. Για το λόγο αυτό και δεδομένου ότι ολόκληρη η χώρα διαθέτει τόπους με μεγάλο ενδιαφέρον απαιτείται αφενός η ανάδειξη όλων των δυνητικών προορισμών καθώς και διαφοροποίηση του ρόλου κάθε λιμένα. Δεδομένου ότι δεν μπορούν όλοι να τα κάνουν όλα και προς αποφυγή ενός αντιπαραγωγικού ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων της χώρας αλλά και περιττών επενδύσεων θα πρέπει να υπάρξει μια κατηγοριοποίηση των λιμένων κρουαζιέρας. Για παράδειγμα μια πρώτη κατηγορία θα συμπεριελάμβανε τα λιμάνια, εκτός Πειραιά, με μεγάλες προοπτικές για home porting. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί σε μεγάλα λιμάνια και νησιά με αναπτυγμένα διεθνή αεροδρόμια και εύκολη πρόσβαση (π.χ. Λαύριο, Ηράκλειο, Κέρκυρα, Ρόδος, Θεσσαλονίκη).

Μια άλλη κατηγορία θα μπορούσαν να αποτελέσουν οι περιοχές με παράδοση, branding κρουαζιέρας και μεγάλο αριθμό αφίξεων. Στα λιμάνια αυτά, πέραν των υποδομών, απαραίτητη κρίνεται η εφαρμογή μιας στρατηγικής διαχείρισης των αφίξεων και των επισκεπτών, ώστε να καταστεί αειφορική η οικονομία κρουαζιέρας (π.χ. Σαντορίνη, Πάτμος, Κατάκολο, Μύκονος). Μια τρίτη κατηγορία λιμένων θα αφορούσε περιοχές με ελκυστικότητα, μεγάλη φέρουσα ικανότητα και ικανοποιητικές υποδομές (π.χ. Κως, Σάμος, Χίος, Λέσβος, Λήμνος, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη, Βόλος, Καλαμάτα, Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Πάρος, Χανιά) όπου θα μπορούσαν να προσελκυθούν μεγάλα σκάφη. Τέλος, μικρότεροι λιμένες με σημαντική ελκυστικότητα και ποιοτικό περιβάλλον θα μπορούσαν να αναπτυχθούν είτε για θεματικό, είτε για την άφιξη μικρότερων σκαφών που εστιάζουν στον ποιοτικό τουρισμό κρουαζιέρας π.χ. Ιτέα, Πύλος, Γύθειο, Μονεμβασιά, Ύδρα, Σπέτσες, άλλα μικρά νησιά Αιγαίου, Ρέθυμνο και Άγιος Νικόλαος στην Κρήτη).

Στην κατεύθυνση αυτή κινούνται και οι προτάσεις του σχεδίου για το νέο ειδικό χωροταξικό για τον τουρισμό. Το σχέδιο προβλέπει τη δυνατότητα δημιουργίας πυλών εισόδου επιβατών κρουαζιέρας (home ports) σε περιοχές με διεθνή αεροδρόμια. Επίσης προβλέπει τη δημιουργία εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης κρουαζιέρας (ports of call) κατά προτεραιότητα στις εξής περιοχές: Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Κατάκολο, Ρόδο, Βόλο, Καβάλα, Κω, Πάτμο, Μύκονο, Σαντορίνη, Καλαμάτα, Κέρκυρα και Κρήτη. Επίσης, ειδικά για την Αττική αναφέρεται στη διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας στον Πειραιά, στο Λαύριο και στην ευρύτερη περιοχή του Φαληρικού Όρμου.

- **Η διεύρυνση της τουριστικής περιόδου.**

Ως γνωστόν η κρουαζιέρα έχει εποχικό χαρακτήρα (π.χ. Απρίλιος-Οκτώβριος). Βασικός στόχος όλων των προορισμών είναι η επιμήκυνση της περιόδου και κατά τους μήνες Νοέμβριο-Μάρτιο. Αυτός ο στόχος μπορεί να επιτευχθεί, λόγω καιρικών συνθηκών, ως ένα βαθμό στις νοτιοανατολικές περιοχές της Μεσογείου (π.χ. Κρήτη, Δωδεκάνησα) σε συνεργασία με άλλες χώρες της περιοχής.

- **Η αειφορική διαχείριση των προορισμών**

Πρωταρχικό μέλημα κάθε τόπου θα πρέπει να είναι η διατήρηση της ιδιαιτερότητάς του. Εκείνο που προέχει είναι η διατήρηση του τόπου με τα στοιχεία εκείνα που προσέλκυαν

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

την προσοχή των επισκεπτών. Παρεμβάσεις για ταχεία ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού κρουαζιέρας μπορεί να οδηγήσουν όχι μόνον σε απαξίωση του συγκεκριμένου προϊόντος αλλά να απομακρύνουν και τους τουρίστες της ξηράς.

11.2.2.4 Επιχειρησιακοί στόχοι λιμένων κρουαζιέρας σε ορίζοντα 5ετίας

Παρακάτω παρατίθενται οι επιχειρησιακοί στόχοι όπως αυτού δηλώθηκαν από τους φορείς διοίκησης των λιμένων. Μέχρι την ολοκλήρωση του έργου, ο πίνακας αυτός θα εμπλουτισθεί με τις απαντήσεις και των υπολοίπων λιμένων, αποδίδοντας με τον τρόπο αυτό τους επιχειρησιακούς στόχους 5-ετίας των 14 σημαντικότερων λιμένων της χώρας. Το αποτέλεσμα της έρευνας και αποτύπωσης των στόχων των λιμένων κρίνεται εξαιρετικά ενδιαφέρον ως προς τις απαντήσεις και αξιολογείται ως πολύ θετικό αποδεικνύοντας την ωριμότητα των λιμένων και το στρατηγικό ορίζοντα σχεδιασμού τους, επιδιώκοντας μετρήσιμους και επιτεύξιμους στόχους που συνοψίζονται στην διεύρυνση της τουριστικής υποδοχής κρουαζιέρας, αλλά και την μεσο-σταθμική αύξηση κατά 5-6% των επισκέψεων κρουαζιερόπλοιων στους λιμένες αυτούς.

ΚΕΡΚΥΡΑ		
Θεματικό πεδίο	Μεσαίο σενάριο	Αισιόδοξο σενάριο
Μήνες λειτουργίας κρουαζιέρας (αριθμός)	10	11
Μέσος όρος αφίξεων σκαφών κρουαζιέρας την ημέρα (αριθμός)	Αύξηση 5% κατ' έτος	Αύξηση 7% κατ' έτος
Σύνολο ετήσιων αφίξεων σκαφών κρουαζιέρας (αριθμός)	Αύξηση 5% κατ' έτος	Αύξηση 7% κατ' έτος
Συνολικός ετήσιος αριθμός επισκεπτών	Αύξηση 5% κατ' έτος	Αύξηση 7% κατ' έτος
ΡΟΔΟΣ		
Θεματικό πεδίο	Μεσαίο σενάριο	Αισιόδοξο σενάριο
Μήνες λειτουργίας κρουαζιέρας (αριθμός)	12	12
Μέσος όρος αφίξεων σκαφών κρουαζιέρας την ημέρα (αριθμός)	1,60	2
Σύνολο ετήσιων αφίξεων σκαφών κρουαζιέρας (αριθμός)	580	700
Συνολικός ετήσιος αριθμός επισκεπτών	600.000	750.000
ΗΡΑΚΛΕΙΟ		
Θεματικό πεδίο	Μεσαίο σενάριο	Αισιόδοξο σενάριο
Μήνες λειτουργίας κρουαζιέρας (αριθμός)	12	12
Μέσος όρος αφίξεων σκαφών κρουαζιέρας την ημέρα (αριθμός)	2	3
Σύνολο ετήσιων αφίξεων σκαφών κρουαζιέρας (αριθμός)	250	300*
Συνολικός ετήσιος αριθμός επισκεπτών	300.000-330.000**	400.000-450.000**
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		
Θεματικό πεδίο	Μεσαίο σενάριο	Αισιόδοξο σενάριο
Μήνες λειτουργίας κρουαζιέρας (αριθμός)	8-10 Μήνες το	12 Μήνες (όλο το

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

	χρόνο	χρόνο)
Μέσος όρος αφίξεων σκαφών κρουαζιέρας την ημέρα (αριθμός)	3-4 Κρουαζιερόπλοια την ημέρα	6-7 Κρουαζιερόπλοια την ημέρα με βάση τις υφιστάμενες υποδομές του νησιού
Σύνολο ετήσιων αφίξεων σκαφών κρουαζιέρας (αριθμός)	700-850 το χρόνο	1000-1100 το χρόνο
Συνολικός ετήσιος αριθμός επισκεπτών	830.000-950.000 επισκέπτες	1.200.000-1.500.000 επισκέπτες

11.2.2.5 Μέτρα και παρεμβάσεις για την υλοποίηση της στρατηγικής

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων κρίνονται ως αναγκαία:

- **Η συνεχής αναβάθμιση των υποδομών σε λιμένες και ξηρά.**

Προτεραιότητα έχουν οι υποδομές ελλιμενισμού, ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος, οι επιβατικοί σταθμοί, η ανάπτυξη υπηρεσιών εξυπηρέτησης (και διακίνησης) επιβατών και σκαφών καθώς και όλα τα αναγκαία έργα διαμόρφωσης και καθαριότητας του περιβάλλοντος χώρους. Επίσης κάθε περιοχή πρέπει να διαμορφώσει το δικό της τοπικό πακέτο για την ικανοποίηση των επιβατών. Η αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής θα συμβάλλει ουσιαστικά και στην εφαρμογή των Διεθνών και Κοινοτικών απαιτήσεων.

- **Η δημιουργία cluster λιμένων κρουαζιέρας αλλά και συνεργασία με όμορες αγορές σε θέματα διαφήμισης και μάρκετινγκ**

Η δημιουργία ενός θεσμοθετημένου πλέγματος συνεργασίας μεταξύ των λιμένων κρουαζιέρας της χώρας μας θα διευκόλυνε το σχεδιασμό των υποδομών, την εξειδίκευση των λιμένων, την από κοινού προβολή και διαφήμιση, της μεταφορά καλών πρακτικών, την αποτελεσματικότερη προώθηση των κοινών στόχων, την από κοινού συνεργασία-διαπραγμάτευση με τις επιχειρήσεις κρουαζιέρας, την αποφυγή του αθέμιτου ανταγωνισμού, το σχεδιασμό των δρομολογίων, την εφαρμογή ενός κοινού συστήματος προγραμματισμού των αφίξεων (berthing allocation), τη συνεργασία με άλλες χώρες και την από κοινού προβολή κ.α. Ήδη μια πρώτη προσπάθεια έγινε στο πλαίσιο της ΕΛΙΜΕ το 2012, με τη δημιουργία του ελληνικού Cluster κρουαζιέρας “Greek Cruise”.

Επίσης, cluster κρουαζιέρας μπορούν να δημιουργηθούν και σε περιφερειακό επίπεδο (π.χ. Κυκλάδων, Βορείου Αιγαίου, Δωδεκανήσων, Κρήτης, Ιονίου) αλλά και σε διεθνές.

- **Βελτίωση των συστημάτων λιμενικής διακυβέρνησης και διαχείρισης αφίξεων σκαφών και επισκεπτών.**

Απαιτείται δημιουργία εξειδικευμένων τμημάτων στις λιμενικές επιχειρήσεις με την αξιοποίηση ειδικών στελεχών, αξιοποίηση όλων των σύγχρονων τεχνολογιών στο μάνατζμεντ των λιμένων, ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας με όλους τους εμπλεκόμενους και συνεχής αξιολόγηση και παρακολούθηση της εφαρμοζόμενης πολιτικής. Σημαντική είναι και η αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων ανά φορέα στο ίδιο λιμάνι. Οι λιμένες πρέπει να διαθέτουν σαφή χωροθέτηση των υποδομών κρουαζιέρας, ώστε να αποφεύγονται συγκρούσεις με άλλες δραστηριότητες. Επίσης, θα πρέπει να υπάρχει μια στρατηγική όσον αφορά τα μεγέθη των επισκεπτών σχετικά με τον όγκο και πληθυσμό κάθε τόπου, δηλαδή κάθε περιοχή οφείλει να εκπονήσει μια μελέτη φέρουσας ικανότητας και διαχείρισης επισκεπτών. Επιπλέον αναγκαίος είναι ο προγραμματισμός για τις ημέρες και ώρες αφίξεων σε συγκεκριμένα λιμάνια (Berthing allocation), ώστε να αποφευχθεί συνωστισμός που προκαλεί αλλοίωση του τοπίου, δυσχέρειες σε επισκέψεις μουσείων κ.λπ.

- **Η ανάγκη αναβάθμισης των αεροδρομίων και η διεύρυνση των άμεσων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων.**

Υπάρχει ανάγκη αναβάθμισης των αεροδρομίων, ιδίως της περιφέρειας και συγκράτηση του κόστους των αεροδρομίων, καθώς και των οδικών συνδέσεων μεταξύ αεροδρομίων και λιμένων. Αυτό είναι απαραίτητο ιδιαίτερα στις περιοχές των λιμένων που προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια, ώστε να μπορεί να αναπτυχθεί το home porting. Είναι επιτακτική η ανάγκη βελτίωσης των αερολιμενικών υποδομών και της εξυπηρέτησης των επιβατών μέσω της αύξηση των αεροπορικών συνδέσεων απευθείας με το εξωτερικό και ιδιαίτερα με υπερατλαντικές πτήσεις.

- **Ανταγωνιστική τιμολογιακή πολιτική**

Το κόστος ελλιμενισμού είναι σημαντικός παράγων για τις επιχειρήσεις κρουαζιέρας. Για το λόγο αυτό η τιμολογιακή πολιτική οφείλει να είναι σταθερή και ανταγωνιστική. Οι επιχειρήσεις κρουαζιέρας προγραμματίζουν σήμερα τις διαδρομές των επόμενων ετών και κατά συνέπεια η τιμολογιακή πολιτική των λιμένων πρέπει να γνωστοποιείται έγκαιρα στις εταιρείες κρουαζιέρας. Χρειάζεται και ενοποίηση της διαχείρισης της επιβολής και είσπραξης τελών. Για παράδειγμα, σήμερα για το ίδιο κρουαζιερόπλοιο επιβάλλονται έως 8 διαφορετικές χρεώσεις, από 8 διαφορετικούς φορείς.

- **Καθιέρωση ενός συστήματος μόνιμης και εποικοδομητικής συνεργασίας με τις επιχειρήσεις κρουαζιέρας.**

Οι εταιρίες κρουαζιέρας αποτελούν τον βασικό μοχλό της σχετικής αγοράς. Επενδύουν τεράστια ποσά για την αγορά των πλοίων, για διαφήμιση των προορισμών και για την απασχόληση χιλιάδων εργαζομένων, μιας και πρόκειται για κλάδο έντασης εργασίας. Έτσι, αναλαμβάνουν υψηλούς επιχειρηματικούς κινδύνους σε μια ανερχόμενη μεν, ιδιαίτερα ευμετάβλητη όμως αγορά. Ουσιαστικά πρόκειται για έναν παγκοσμιοποιημένο κλάδο χωρίς μόνιμη εγκατάσταση. Αυτό σημαίνει ότι η παρουσία των επιχειρήσεων κρουαζιέρας σε μια περιοχή δεν είναι δεδομένη. Για τη διαρκή παρουσία και περαιτέρω ενεργοποίηση μιας επιχείρησης σε μια περιοχή θα πρέπει να υπάρχει σταθερό, προβλέψιμο και φιλικό

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

περιβάλλον, συνεχής προσαρμογή των τοπικών δρώντων στα δεδομένα της αγοράς και της τεχνολογίας και σταθερός και ειλικρινής διάλογος με τις επιχειρήσεις του κλάδου, μιας και τα συμφέροντα επιχειρήσεων και προορισμών ταυτίζονται σε πολύ μεγάλο βαθμό.

- **Αξιοποίηση των εργαλείων των συμπράξεων (ΣΔΙΤ) και παραχωρήσεων**

Από την παραπάνω ανάλυση κατέστη σαφές ότι σε όλα τα λιμάνια κρουαζιέρας της χώρας μας υπάρχει ανάγκη για μεγάλες επενδύσεις τόσο σε λιμενικές υποδομές, όσο και σε υποδομές στη ξηρά. Λόγω της οικονομικής κατάστασης της χώρας, η κρατική χρηματοδότηση των εν λόγω επενδύσεων είναι ανέφικτη. Από την άλλη οι πόροι του ΕΣΠΑ είναι περιορισμένοι, ενώ παράλληλα υπάρχουν εμπόδια από Κοινοτικό δίκαιο περί κρατικών ενισχύσεων. Το πρόβλημα αυτό σε μεγάλο βαθμό και για ορισμένα λιμάνια θα μπορούσε να λυθεί σε συνεργασία με τις μεγάλες εταιρίες του κλάδου, οι οποίες, όπως δείχνουν τα παραδείγματα από τις ΗΠΑ, την Καραϊβική, την Ιταλία, την Ισπανία και της Τουρκία είναι σε θέση να αναλάβουν τις εν λόγω επενδύσεις.

- **Επίλυση ζητημάτων Βίζας και εφαρμογής διατάξεων Συνθήκης Schengen**

Για τους επιβάτες εκτός χωρών Schengen θα πρέπει να διασφαλισθεί η χορήγηση visa με απλοποιημένες διαδικασίες και με μακροχρόνια ισχύ. Επίσης, θα πρέπει να διατηρηθούν και να ενισχυθούν οι Τελωνειακές Αρχές στους λιμένες των οποίων προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια. Όμως, σίγουρα απαιτούνται λιγότεροι αλλά πιο ουσιαστικοί κρατικοί έλεγχοι. Είναι θέμα προς διερεύνηση, αν και κατά πόσο είναι αναγκαίος ο τελωνειακός έλεγχος σε επιβάτες κρουαζιέρας που προέρχονται από μία Intra-Schengen περιοχή, εφ' όσον ο επόμενος προορισμός της είναι εντός Ελληνικού εδάφους και, βέβαια, σε Intra-Schengen γεωγραφική ζώνη.

- **Εφαρμογή μιας σειράς άλλων μέτρων που αφορούν στη συνεργασία με τα συνδικάτα, την επιμήκυνση των ωραρίων λειτουργίας καταστημάτων, αρχαιολογικών χώρων και μουσείων, την αναδιοργάνωση της Πλοηγικής Υπηρεσίας κ.α.**

11.2.3 Έργα προτεραιότητας και αναγκαίες παρεμβάσεις ανά λιμένα κρουαζιέρας

α/α	Τίτλος έργου/παρέμβασης/δράσης	Π/Υ (εκτιμώμενος ή βάσει μελέτης)	Στάδιο ωριμότητας	Πηγή χρηματοδότησης (εκτιμώμενη ή εξασφαλισμένη)
ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ				
1	ISPS	A ΤΡΙΜΗΝΟ 2014	ΦΑΣΗ ΠΡΟΚΥΡΗΞΗΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
2	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ	2014 (ΕΚΤΙΜΗΣΗ)	ΚΤΙΡΙΑΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ, ΕΚΡΕΜΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	ΟΛΒ ΑΕ
ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ				
1	HOME PORT TERMINAL	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
2	H/M ΥΠΗΝΕΜΟΥ ΜΩΛΟΥ	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
3	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΟΜΒΟΥ	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
4	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΣΗΝΕΜΟΥ ΜΩΛΟΥ	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
5	ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ ΛΙΜΕΝΟΛΕΚΑΝΗΣ	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
6	ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ – ΕΡΕΙΚΟΥΣΑΣ – ΟΘΩΝΩΝ ΠΑΞΩΝ	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

		επόμενη φάση του έργου)	έργου)	έργου)
7	ΑΦΑΛΑΤΩΣΗ	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΥΚΟΝΟΥ				
1	Ολοκλήρωση Επιβατικού Σταθμού παλαιού λιμένα Μυκόνου και Αλιευτικού Καταφυγίου	350.715,46€	Έγκριση μελέτης	Ιδία κεφάλαια
2	Ολοκλήρωση Κτιριακής Υποδομής Νέου Λιμένα Μυκόνου		Ολοκλήρωση κατασκευής μέχρι 12/2013 από το Υπ. Υποδ. Μεταφ. Δικτύων	ΕΣΠΑ
3	Επισκευή και Συμπλήρωση Θωράκισης Υπήνεμου μώλου στον παλαιό Λιμένα Μυκόνου	1.700.000,00 €		Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
4	Αναβάθμιση υποδομών και βελτίωση των εγκαταστάσεων του Παλαιού Λιμένα Μυκόνου για την εξυπηρέτηση Επιβατών και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (8 μήνες)	1.150.000,00 €		Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
5	Αναβάθμιση υποδομών ακρομωλίου Δηλιανών	250.000,00 €		Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
ΛΙΜΕΝΑΣ ΡΟΔΟΥ				
1	Κατασκευή κτιρίου επιβατών στο Λιμένα Ακαντιάς	300.000,00€	Μελέτη	Ίδιοι Πόροι
2	Ασφαλτόστρωση και διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης στο χερσαίο χώρο του Λιμένα Ακαντιάς	260.000,00€	Προς Δημοπράτηση	Ίδιοι Πόροι
3	Διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου αίθουσας Home Port Τουριστικού Λιμένα Ρόδου	150.000,00€	Προς Κατασκευή	Ίδιοι Πόροι
4	Κτιριακές Υποδομές Λιμένα Ακαντιάς (Master Plan)	80.000.000,00€	Στάδιο προμελέτης	Δεν έχει εξασφαλισθεί
ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΑΜΟΥ				
1	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΑΜΟΥ	2.800.000€	ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΑΣ	ΚΡΗΤΗ & ΝΗΣΟΙ ΑΙΓΑΙΟΥ 2007-2013
2	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΑΜΟΥ	3.500.000€	ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΑΣ	ΚΡΗΤΗ & ΝΗΣΟΙ ΑΙΓΑΙΟΥ 2007-2013
3	ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ Χ.Ζ. & ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Χ.Ζ.	5.350.000	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΡΓΟΛΑΒΟΥ	ΕΠ.ΑΛ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

	ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΑΘΕΟΣ			
ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ				
1	Επέκταση Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (κρηπίδωμα 26)	€150.000.000	Έχει δημοπρατηθεί αλλά έχει παγώσει από το ΤΑΙΠΕΔ	50% ιδία κεφάλαια και 50% δάνειο από Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
2	Επέκταση κρηπιδώματος 24 (για χύδην φορτία)	€35.000.000	Έτοιμες οι μελέτες. Αναμένεται απόφαση του ΤΑΙΠΕΔ	Ιδία κεφάλαια
3	Δημιουργία μαρίνας στο ανατολικό τμήμα του Α' προβλήτα	€10.000.000	Ο πρώτος διαγωνισμός παραχώρησης κηρύχθηκε άγονος. Είμαστε στο στάδιο επαναπροκήρυξης του διαγωνισμού	Το σύνολο του κόστους θα καλυφθεί από τον ιδιώτη ανάδοχο
ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ				
1	Ολοκλήρωση της κατασκευής της Προβλήτας V του λιμένος Ηρακλείου	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Οριστική Μελέτη-Σύνταξη Τευχών Δημοπρατήσης	Αναζήτηση πηγής χρηματοδότησης μελετών
2	Διάνοιξη του βόρειου προσήνεμου μώλου στο ύψους του "φρουρίου Κούλε"	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)	Πιλοτική μελέτη ΕΜΠ (ολοκληρώνεται)	Δεν έχει εξασφαλισθεί
3	Δημοπράτηση-κατασκευή του "σταθμού κρουαζιέρας" στο αεροδρόμιο Ηρακλείου	2,2 εκ ευρώ	Σύνταξη τευχών δημοπράτησης (ολοκληρώνεται) – αναμένεται έγκριση από ΥΠΑ	Δεν έχει εξασφαλισθεί
ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ				
1	Επέκταση και προστασία προσήνεμου μώλου στον κεντρικό λιμένα Καβάλας	14.000.000€	Φάση εκτέλεσης	ΕΣΠΑ
2	Κατασκευή αποσπασμένου κυματοθραύστη Εμπορικού Λιμένα ΦΙΛΙΠΠΟΣ Β	16000000	Φάση εκτέλεσης	Συγχρηματοδοτούμενο Δημόσιες επενδύσεις Γ ΚΠΣ
3	Κατασκευή βόρειων κρηπιδωμάτων Εμπορικού Λιμένα ΦΙΛΙΠΠΟΣ Β	16.000.000	Ετοιμο για δημοπράτηση	Συγχρηματοδοτούμενο Δημόσιες επενδύσεις Γ ΚΠΣ (έργο γεφυρα)
4	Τοποθέτηση πλωτών προβλητών στον κεντρικό λιμένα Καβάλας	5.000.000	Φάση εκτέλεσης	ΕΣΠΑ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

5	Κατασκευή Η/Μ προσήνεμου μόλου και υπερδομών	500.000	Εκπόνηση μελέτης	ΕΣΠΑ
ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΩ				
1	Προγραμματική σύμβαση ΔΛΤ ΚΩ με Δήμο ΚΩ για το έργο "Κατασκευαστικές Παρεμβάσεις στο Λιμένα Καμαρίου Κεφάλου Νήσου Κω»	185.000,00 €	Συνεχιζόμενο	Ίδιοι πόροι
2	Καταφύγιο σκαφών αναψυχής στους Πάλλους Νισύρου	180.114,65 €	Συνεχιζόμενο (ολοκλ. φυσικού αντικ.)	χρημ/vo
3	Καταφύγιο σκαφών αναψυχής στη Σκάλα Αστυπάλαιας	195.911,51 €	Συνεχιζόμενο (ολοκλ. φυσικού αντικ.)	χρημ/vo
5	Παροχή Φύλαξης Λιμένα Κω	200.000,00 €	Ολοκληρώθηκε	Ίδιοι πόροι
6	Τεχνική Υποστήριξη Κώδικα ISPS	21.000,00 €	Ολοκληρώθηκε	Ίδιοι πόροι
7	Τεχνική Υποστήριξη Προγράμματος CHECK-IN Λιμένα Κω	17.000,00 €	Σύμβαση	Ίδιοι πόροι
8	Συντήρηση – ανακαίνιση κτιρίου επιβατών λιμένα ΚΩ	27.762,28 €	Συν/vo	Ίδιοι πόροι
9	Κατασκευή χώρων δημόσιας χρήσης (τουαλετών) Λιμένα Καρδάμαινας	43.000,00 €	Ολοκλ. Φυσικού αντικείμενου Σεπτέμβριο 2013	Ίδιοι πόροι
10	Καθαρισμός και αποκατάσταση λειτουργικών βαθών Λιμένα Καρδάμαινας	30.000,00 €	Ολοκληρώθηκε	Ίδιοι πόροι
11	Καθαρισμός και αποκατάσταση λειτουργικών βαθών Λιμνιώνα Κεφάλου ΚΩ	20.000,00 €	Ολοκληρώθηκε	Ίδιοι πόροι
12	Αποκατάσταση ζημιών Λιμένα ΚΩ – ράμπα	30.000,00 €	Ολοκληρώνετε η μελέτη	Ίδιοι πόροι
13	Καθαρισμός και αποκατάσταση λειτουργικών βαθών Λιμένα Καμαρίου Κεφάλου ΚΩ	25.000,00 €	Ολοκληρώθηκε	Ίδιοι πόροι
14	Αποκατάσταση ζημιών στο λιμένα Αστυπάλαιας	15.000,00 €	ολοκληρώθηκε	Ίδιοι πόροι
15	Επείγουσες Παρεμβάσεις Ανατολικού Μόλου Καταφυγίου Πάλλων Νισύρου	33.913,65 €	Συν/vo	Ίδιοι πόροι
16	Προμήθεια λογισμικού διαχείρισης προσωπικού	8.250,00 €	Ολοκληρώθηκε	Ίδιοι πόροι
17	Προμήθεια προσκρουστήρων κρουαζιεροπλοίων λιμένα ΚΩ	60.000,00 €		Ίδιοι πόροι
18	Αντικατάσταση φωτιστικών σωμάτων στο Λιμένα ΚΩ	35.200,00 €	Ολοκλ. Φυσ. Αντικ.	Ίδιοι πόροι
19	Προμήθεια οικίσκων λιμένων αρμοδιότητας ΔΛΤ ΚΩ	19.974,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
20	Προμήθεια δεσμών Λιμένων αρμοδιότητας ΔΛΤ ΚΩ	9.964,40 €	Ολοκλήρωση φυσικού αντικείμενου μέχρι 31-7	Ίδιοι πόροι
21	Προμήθεια μέσων ατομικής προστασίας ISPS	5.000,00 €	Ολοκληρώθηκε	Ίδιοι πόροι
22	Προμήθεια υπαίθριων καθισμάτων	15.155,40 €	Ολοκληρώθηκε	Ίδιοι πόροι

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

	Λιμένων αρμοδιότητας ΔΛΤ ΚΩ			
23	Πινακίδες προβολής ΔΛΤ ΚΩ	6.500,00 €	Σύμβαση	Ίδιοι πόροι
24	Προσαρμογή κτιρίου επιβατών για τη θεώρηση ταξιδιωτικών εγγράφων	6.050,00 €	Συνεχιζόμενο	Ίδιοι πόροι
25	Βελτίωση επέκταση Λιμενικών εγκαταστάσεων Καμαρίου Κεφάλου νήσου ΚΩ	10.000,00 €	Προετοιμασία φακέλου	Ίδιοι πόροι
26	Λοιπές Μελέτες	25.000,00 €	Προετοιμασία φακέλου	Ίδιοι πόροι
27	Παροχή υποστήριξης συστήματος ελέγχου πρόσβασης και περιπολίας Λιμενικής Εγκατάστασης ΚΩ	2.000,00 €	Νέο	Ίδιοι πόροι
28	Παροχή Υπηρεσιών καθαρισμού χώρων – κτιρίων Λιμένα ΚΩ	70.000,00 €	Σύμβαση	Ίδιοι πόροι
29	Υποθαλάσσια αυτοψία κρηπιδωμάτων προβλητών Λιμένων ΔΚ Κω	15.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
30	Υποθαλάσσια αυτοψία κρηπιδωμάτων προβλητών Λιμένων ΔΚ Ηρακλειδών	5.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
31	Υποθαλάσσια αυτοψία κρηπιδωμάτων προβλητών Λιμένων Νισύρου	5.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
32	Υποθαλάσσια αυτοψία κρηπιδωμάτων προβλητών Λιμένων Αστυπάλαιας	5.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
33	Ρίψη – ανέλκυση προσκρουστήρων ΚΖ Λιμένος ΚΩ	15.000,00 €	Σύμβαση	Ίδιοι πόροι
34	Τεχνικός Σύμβουλος για το «Μόλο Κρουαζιεροπλοίων» Λιμένα ΚΩ	25.000,00 €	Σύμβαση	Ίδιοι πόροι
35	Τεχνικός Σύμβουλος για τη «Βελτίωση – επέκταση Λιμένα Κεφάλου ΚΩ»	11.800,00 €	μελέτη	Ίδιοι πόροι
36	Ρυμούλκηση πλωτών για ΚΖ Λιμένος ΚΩ	15.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
37	Ταχυμεταφορές	1.500,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
38	Αποκατάσταση βλαβών συστήματος καμερών ΔΛΤ ΚΩ	23.200,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
39	Αποκατάσταση βλάβης ράμπας λιμένα ΚΩ (BLUESTAR)	15.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
40	Εργασίες εκσυγχρονισμού φανών Λιμένος ΚΩ	5.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
41	Συντήρηση & επισκευή κτιρίων Λιμένων ΔΚ ΚΩ	10.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
42	Συντήρηση & επισκευή κτιρίων Λιμένων ΔΚ Ηρακλειδών	5.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
43	Συντήρηση & επισκευή κτιρίων Λιμένων Νισύρου	5.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
44	Συντήρηση & επισκευή κτιρίων Λιμένων Αστυπάλαιας	5.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
46	Συντήρηση & επισκευή λοιπών μόνιμων εγκαταστάσεων Λιμένων ΔΚ ΚΩ	10.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

47	Συντήρηση & επισκευή λοιπών μόνιμων εγκαταστάσεων Λιμένων ΔΚ Ηρακλειδών	10.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
48	Συντήρηση & επισκευή λοιπών μόνιμων εγκαταστάσεων Λιμένων Νισύρου	5.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
49	Συντήρηση & επισκευή λοιπών μόνιμων εγκαταστάσεων Λιμένων Αστυπάλαιας	5.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
50	Υλικά συντήρησης & επισκευής κτιρίων Λιμένων ΔΚ ΚΩ	15.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
51	Υλικά συντήρησης & επισκευής κτιρίων Λιμένων ΔΚ Ηρακλειδών	5.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
52	Υλικά συντήρησης & επισκευής κτιρίων Λιμένων Νισύρου	5.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
53	Υλικά συντήρησης & επισκευής κτιρίων Λιμένων Αστυπάλαιας	5.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
54	Υλικά συντήρησης & επισκευής λοιπών εγκαταστάσεων Λιμένων ΔΚ ΚΩ	15.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
55	Υλικά συντήρησης & επισκευής λοιπών εγκαταστάσεων Λιμένων ΔΚ Ηρακλειδών	10.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
56	Υλικά συντήρησης & επισκευής λοιπών εγκαταστάσεων Λιμένων Νισύρου	5.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
57	Υλικά συντήρησης & επισκευής λοιπών εγκαταστάσεων Λιμένων Αστυπάλαιας	5.000,00 €	Γενικός κωδικός	Ίδιοι πόροι
58	Συντήρηση – ανακαίνιση κτιρίου Επιβατών Λιμένα Κω	70.000,00 €	μελέτη	Ίδιοι πόροι
59	Επισκευαστικές παρεμβάσεις Λιμένος Μαστιχαρίου Κω	15.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
60	Εκσυγχρονισμός και επισκευαστικές παρεμβάσεις Αλιευτικού καταφυγίου Λιμνιώννα	15.000,00 €	μελέτη	Ίδιοι πόροι
61	Σύνδεση Λιμένα Καμαρίου με δίκτυα κοινής ωφέλειας	2.000,00 €	Εκτίμηση θέσεων	Ίδιοι πόροι
62	Σύνδεση Λιμένα Μαστιχαρίου με δίκτυα κοινής ωφέλειας	5.000,00 €	Εκτίμηση θέσεων	Ίδιοι πόροι
63	Καθαρισμός και αποκατάσταση λειτουργικών βαθών Λιμένα Καρδάμαινας	30.000,00 €	μελέτη	Ίδιοι πόροι
64	Καθαρισμός και αποκατάσταση λειτουργικών βαθών Λιμένα Μαστιχαρίου	25.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
65	Καθαρισμός και αποκατάσταση λειτουργικών βαθών Λιμένα Λιμνιώννα	20.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
66	Καθαρισμός και αποκατάσταση λειτουργικών βαθών Λιμένων Αστυπάλαιας	15.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
67	Καθαρισμός και αποκατάσταση λειτουργικών βαθών Λιμένων Νισύρου	10.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

68	Σύνδεση Αλιευτικού Καταφυγίου Λιμνιώνα με δίκτυα κοινής ωφέλειας	5.000,00 €	Εκτίμηση θέσεων	Ίδιοι πόροι
69	Καθαρισμός λιμενολεκάνης Μανδρακίου Κω	15.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
70	Κατασκευή Parking στο Λιμάνι Αστυπάλαιας	5.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
71	Εκσυγχρονισμός και Επισκευαστικές παρεμβάσεις Λιμένα Χώρας Αστυπάλαιας	50.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
72	Εκβάθυνση εμπορικού προβλήτα Λιμένα ΚΩ	40.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
73	Επισκευή - συντήρηση πλωτής προβλήτας Λιμένα Μανδρακίου Κω	25.000,00 €	Εκτίμηση	Ίδιοι πόροι
74	Εκσυγχρονισμός και επισκευαστικές παρεμβάσεις στον χώρο Λιμένα Καρδάμαινας	20.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
75	Ανάπλαση περιβάλλοντα χώρου κτιρίου επιβατών Λιμένα Κω	15.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
76	Ανάπλαση και ηλεκτροφωτισμός προβλήτας και τμήματος Παραλιακού μετώπου Μαστιχαρίου	420.000,00 €	Αδειοδότηση από ΚΥΔ	Ίδιοι πόροι
77	Υποδομή υποδοχής κρουαζιεροπλοίων λιμένα Κω (ΜΟΛΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ)	10.000,00 €	Προσχέδια	Ίδιοι πόροι
78	Προμήθεια Γραφικής Ύλης και λοιπά υλικά γραφείων	1.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
79	Προμήθεια Εντύπων και Υλικών Μηχανογράφησης και πολλαπλών εκτυπώσεων	3.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
80	Λοιπές προμήθειες ειδών γραφείου	1.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
81	Εκτυπώσεις, εκδόσεις, βιβλιοδετήσεις	500,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
82	Προμήθεια υγειονομικού και φαρμακευτικού υλικού	3.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
83	Προμήθεια ειδών καθαριότητας και ευπρεπισμού	3.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
84	Προμήθεια φωτογραφικού υλικού	500,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
85	Προμήθεια λοιπού υλικού	500,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
86	Ανταλλακτικά επίπλων , σκευών και λοιπού εξοπλισμού	1.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
87	Προμήθεια ειδών σημαιοστολισμού και φωτογραφήσεων	1.500,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
88	Προμήθεια μηχανημάτων και λοιπού εξοπλισμού	2.000,00 €	Σύμβαση	Ίδιοι πόροι
89	Προμήθεια επίπλων -σκευών	3.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
90	Προμήθεια ηλεκτρονικών υπολογιστών και ηλεκτρονικών συστημάτων- λογισμικών	6.000,00 €	οχι	Ίδιοι πόροι
91	Λοιπός εξοπλισμός	1.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
92	Δαπάνες επιμόρφωσης προσωπικού & συμμετοχής σε	4.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

	συνέδρια & σεμινάρια			
93	Παροχές ένδυσης (ένδυση εργ/κού & ένστολου προσωπικού)	3.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
94	Συντήρηση και επισκευή μεταφορικών μέσων	3.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
95	Συντήρηση και επισκευή λουιτών μηχανημάτων	3.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
96	Προμήθεια βιβλίων κ.λ.π.	500,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
97	Προμήθεια Γραφικής Ύλης και λοιπά υλικά γραφείων	3.500,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
98	Προμήθεια Εντύπων και Υλικών Μηχανογράφησης και πολλαπλών εκτυπώσεων	2.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
99	Εκτυπώσεις, εκδόσεις, βιβλιοδετήσεις	5.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
100	Προμήθεια καυσίμων και λιπαντικών μεταφορικών μέσων	7.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
101	Προμήθεια Ανταλλακτικών μεταφορικών μέσων	2.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
102	Προμήθεια Ανταλλακτικών μηχανημάτων	5.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
103	Προμήθεια επίπλων – σκευών	5.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
104	Προμήθεια Ιμάντων κυκλοφορίας Διευθέτησης Κυκλοφορίας επιβατικού κοινού Λιμένα Κω	5.000,00 €	σύμβαση	Ίδιοι πόροι
105	Προμήθεια προσκρουστήρων Λιμένων ΔΚ ΚΩ	60.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
106	Προμήθεια πλωτών προβλητών Λιμένα Κω	150.000,00 €	Σύμβαση	Ίδιοι πόροι
107	Εξοπλισμός σχεδίου παραλαβής καταλοίπων πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων ν.ΚΩ	60.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
108	Εργασίες συμμόρφωσης κτιρίου επιβατών με σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης Κω	2.000,00 €	Ολοκληρώθηκε το φυσικό αντικείμενο	Ίδιοι πόροι
109	Προμήθεια φωτοτυπικού μηχανήματος	3.500,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
110	Προμήθεια BOLLAR	25.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
111	Προμήθεια γεννήτριας Λιμένα Κω	25.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
112	Προμήθεια Λέμβου εξοπλισμού σχεδίου έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης	5.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
113	Προμήθεια εξοπλισμού σχεδίου έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης ν.ΚΩ	60.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
114	Προμήθεια πινακίδων σήμανσης Λιμένων ΔΛΤ Κω	5.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
115	Προμήθεια πινακίδων σήμανσης κτιρίου επιβατών Λιμένα Κω	1.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
116	Προμήθεια δεσμών για Λιμένες	15.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
117	Προμήθεια φρεατίων για Λιμένες ΔΛΤ Κω	5.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
118	Προμήθεια χρωμάτων διαγράμμισης για Λιμένες ΔΛΤ Κω	5.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

119	Προμήθεια εξοπλισμού διενέργειας ελέγχων ασφαλείας ISPS	6.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
120	Προμήθεια φωτιστικών λιμένων αρμοδιότητας ΔΛΤ Κω	40.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
120	Προμήθεια κάδων απορριμμάτων λιμένων ΔΛΤ Κω	2.000,00 €	οχι	Ίδιοι πόροι
121	Προμήθεια υπαίθριων καθισμάτων λιμένων ΔΛΤ Κω	20.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
122	Προμήθεια σηματοδότην-αλυσίδων- σχοινιών πρόσδεσης λιμένων ΔΛΤ Κω	5.000,00 €	Ολοκληρώθηκε	Ίδιοι πόροι
123	Προμήθεια ειδών κιγκαλερίας για την κατασκευή μεταλλικών σκαλών πρόσβασης λιμένων	2.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
124	Προμήθεια πυροσβεστικών μέσων κτιρίου επιβατών Λιμένα Κω	10.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
125	Προμήθεια ανυψωτικού μηχανήματος για την συντήρηση φωτιστικών σωμάτων Λιμένων Δ.Λ.Τ. Κω	1.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
126	Προμήθεια σαρώθρου για τις ανάγκες Λιμένων Δ.Λ.Τ. Κω	23.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
127	Προμήθεια κιγκλιωμάτων για την διευθέτηση κυκλοφορίας επιβατών- οχημάτων Λιμενικής Εγκατάστασης ΚΩ	15.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
128	Προμήθεια πάγκων για την αισθητική ανάπλαση Λιμένων Δ.Λ.Τ. Κω	20.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
129	Προμήθεια αυτοκινήτου	27.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
130	Προμήθεια οικίσκου κάλυψης πυροσβεστικού συγκροτήματος Λιμένα Καρδάμαινας	7.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
131	Προμήθεια προσκρουστήρων Λιμένων ΔΚ Ηρακλειδών	5.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
132	Προμήθεια προσκρουστήρων Λιμένων Νισύρου	5.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
133	Προμήθεια προσκρουστήρων Λιμένων Αστυπάλαιας	5.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
134	Προμήθεια συστήματος πληροφόρησης κοινού Λιμένα ΚΩ	10.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
135	Εξοπλισμός σχεδίου παραλαβής καταλοίπων πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων ν. Νισύρου	5.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
136	Εξοπλισμός σχεδίου παραλαβής καταλοίπων πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων ν. Αστυπάλαιας	5.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
137	Προμήθεια εξοπλισμού σχεδίου έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης ν. Νισύρου	10.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
138	Προμήθεια εξοπλισμού σχεδίου έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης ν. Αστυπάλαιας	10.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

139	Προμήθεια χρωμάτων Λιμένων ΔΛΤ Κω	5.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
140	Προμήθεια plotter TY ΔΛΤ ΚΩ	6.500,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
141	Προμήθεια προγράμματος Άδειας Δόμησης	1.500,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
142	Πρόγραμμα Στατικών υπολογισμών	8.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
143	Υποστήριξη δικτύων ΔΛΤ ΚΩ	8.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
144	Διαμόρφωση & εξοπλισμός ιατρείου Λιμενικής Εγκατάστασης ΚΩ	15.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
145	Βελτίωση επέκταση Λιμενικών εγκαταστάσεων Καμαρίου Κεφάλου ΚΩ	10.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
146	Λουπές Μελέτες	25.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
147	Μελέτη παραλαβής και διαχείρισης καταλοίπων πλοίων λιμένα Νισύρου	8.000,00 €	οχι	Ίδιοι πόροι
148	Μελέτη για την κατασκευή νέου κτιρίου επιβατών Λιμένα Κω	2.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
149	Σύνταξη τοπογραφικών διαγραμμάτων Λιμένων αρμοδιότητας ΔΛΤ ΚΩ	10.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
150	Σύνταξη διαγραμμάτων βυθομετρήσεων Λιμένων αρμοδιότητας ΔΛΤ ΚΩ	10.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
151	Χάραξη αιγιαλού - παραλίας - ζώνης λιμένα περιοχών αρμοδιότητας ΔΛΤ ΚΩ	10.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
152	Σύνταξη μελέτης παραλαβής και διαχείρισης καταλοίπων φορτίων Πλοίων Αστυπάλαιας	8.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
153	Αναθεώρηση μελέτης παραλαβής και διαχείρισης καταλοίπων φορτίων Πλοίων ν.ΚΩ	8.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
154	Στατικός έλεγχος κτίσματος Λιμένα Χώρας Αστυπάλαιας	8.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
155	Στατικός έλεγχος κτίσματος Αγ. Ανδρέα Αστυπάλαιας	8.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
156	Μελέτη επισκευαστικών παρεμβάσεων Λιμένα Χώρας Αστυπάλαιας	10.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
157	Προετοιμασία Φακέλου για την Βελτίωση- Επέκταση Λιμένα Μανδρακίου Νισύρου	5.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
158	Σκίαστρα Λιμένος ΚΩ	5.000,00 €	ολοκλήρωση φυσικού αντικειμένου	Ίδιοι πόροι
159	Ενοποίηση δεδομένων Λιμενικών Έργων	20.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
160	Αναθεώρηση ΑΑΛΕ & ΣΑΛΕ λιμενικής εγκατάστασης ΚΩ (GRKGS0001)	12.000,00 €	Μελέτη	Ίδιοι πόροι
161	Περιβαλλοντική αδειοδότηση (λειτουργίας) Λιμένων ΔΚ ΚΩ	12.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
162	Περιβαλλοντική αδειοδότηση	9.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

	(λειτουργίας) Λιμένων ΔΚ Ηρακλειδών			
163	Περιβαλλοντική αδειοδότηση (λειτουργίας) Λιμένων Νισύρου	7.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
164	Περιβαλλοντική αδειοδότηση (λειτουργίας) Λιμένων Αστυπάλαιας	7.000,00 €	Όχι	Ίδιοι πόροι
165	Προετοιμασία φακέλου για την βελτίωση – επέκταση Λιμένα Καρδάμαινας	5.000,00 €	Έγκριση Αποκεντρωμένης - υπογραφή σύμβασης	Ίδιοι πόροι

ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ

1	ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΥΦΑΛΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΟΡΜΟΥ ΦΗΡΩΝ	98.600 ευρώ	Εκκρεμεί η θεώρηση	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
2	ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΠΛΩΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΤΩΝ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS CODE	50.000 ευρώ	Έχει γίνει ανάθεση της μελέτης	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
3	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΙΟΥ	10.270 ευρώ	Προεκτίμηση Τεχνικού Συμβούλου	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
4	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ ΣΤΟΝ ΟΡΜΟ ΦΗΡΩΝ	25.000 ευρώ	Εκκρεμεί η ανάθεση	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
5	ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΝΑΥΔΕΤΩΝ ΣΤΟΝ ΟΡΜΟ ΤΩΝ ΦΗΡΩΝ	439.437,63 ευρώ	Εκκρεμούν οι αδειοδοτήσεις	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
6	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑΤΩΝ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS CODE	170.000 ευρώ	Προεκτίμηση Τεχνικού Συμβούλου / Σύνταξη νέας μελέτης με ανοξείδωτο σίδηρο	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
7	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΑ ΦΗΡΩΝ ΝΟΤΙΑ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΛΑΖΑΡΕΤΑ	50.000 ευρώ	Έχει γίνει ανάθεση της μελέτης	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
8	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΡΟΧΗΛΑΤΩΝ ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑΤΩΝ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΦΗΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS CODE	20.000 ευρώ	Προεκτίμηση Τεχνικού Συμβούλου	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
9	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟΘΗΚΗΣ & ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ ΣΕ Κ.Ε.Α.Λ.Ε. ΦΗΡΩΝ	10.270 ευρώ	Προεκτίμηση Τεχνικού Συμβούλου	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

				επόμενη φάση του έργου)
ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΟΥΔΑΣ ΧΑΝΙΩΝ				
1	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	23 ΕΚ €	ΣΥΝΤΑΞΗ ΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΤΕΥΧΩΝ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
2	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΟΛΥΧΡΗΣΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΟΥΔΑΣ	25 ΕΚ €	ΣΥΝΤΑΞΗ ΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΤΕΥΧΩΝ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ	Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
3	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΤΑΘΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	5 ΕΚ		Δε δόθηκε σχετική πληροφορία (θα προκύψει στην επόμενη φάση του έργου)
ΛΙΜΕΝΑΣ ΙΤΕΑΣ				
	Αναμένεται η αποστολή και των έργων από το φορέα διοίκησης του λιμένα και η ιεράρχηση που θα γίνει στο επόμενο στάδιο του έργου			
ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ				
	Αναμένεται η αποστολή και των έργων από το φορέα διοίκησης του λιμένα και η ιεράρχηση που θα γίνει στο επόμενο στάδιο του έργου			
ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ				
	Αναμένεται η αποστολή και των έργων από το φορέα διοίκησης του λιμένα και η ιεράρχηση που θα γίνει στο επόμενο στάδιο του έργου			

[Ε%Β5%CF%82-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%BF-%CE%B2%CF%8C%CE%BB%CE%BF/](http://www.express.gr/news/greek_tourism/712719oz_20130529712719.php3)

- Express, Αναγκαιότητα η συνεργασία με την Τουρκία στην κρουαζιέρα, 29/05/13, http://www.express.gr/news/greek_tourism/712719oz_20130529712719.php3
- GUI, L. and RUSSO, A.P., 2011, Cruise ports: a strategic nexus between regions and global lines - evidence from the Mediterranean. Maritime Policy & Management, 38 (2), 129-150.
- Haniotika-nea, ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΧΑΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ -Κίνητρα για ανάπτυξη της κρουαζιέρας, <http://www.haniotika-nea.gr/112982-%CE%9A%CE%AF%CE%BD%CE%B7%CF%84%CF%81%CE%B1+%CE%B3%CE%B9%CE%B1+%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CF%84%CF%85%CE%BE%CE%B7+%CF%84%CE%B7%CF%82+%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%AD%CF%81%CE%B1%CF%82+.html>
- <http://www.capital.gr/News.asp?id=1811132>
- <http://www.cretalive.gr/crete/view/mesa-sta-top-limania-gia-krouaziera-to-limani-tou-hrakleiou/85022>
- http://www.traveldailynews.com/pages/show_page/50255-Turkey---one-of-Europe's-fastest-growing-cruise-destinations-and-source-markets
- Isthmos, Κατάκολο: Γίνεται λιμάνι αφετηρίας για κρουαζιέρα της Costa, 22.4.2013, http://isthmos.gr/index.php/article/katakolo_ginetai_limani_afethrias_gia_krouaziera_ths_costa#sthash.NAZhqFUK.dpuf
- Iteanet, «Κρουαζιέρα στον Κορινθιακό» παρέμβαση της Αντιπεριφερειάρχη Φωκίδας, 6.6.2013, http://iteanet.blogspot.gr/2013/06/blog-post_6.html
- Itineraries, Capacity Deployment and Ports of Call. Paper presented at the IAME 2012 Conference, 6 –8 September, 2012, Taipei, Taiwan
- Kavala Port Authority SA, THE CRUISE VISION OF KAVALA, Νοέμβριος 2010 – Παρουσίαση στη γενική συνέλευση του Συνδέσμου Λιμανιών Κρουαζιέρας Μεσογείου (MedCruise – Association of Mediterranean Cruise Ports) http://www.portkavala.gr/wp-content/uploads/2010/10/medcruise_nov2010.pdf
- Localit, Πώς το Branding τόπου «οδήγησε» την Καβάλα στην...κρουαζιέρα <http://www.localit.gr/?p=7995>
- Manolis-vasileias, ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΔΗΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΑΜΟΥ ΣΤΑ «POSIDONIA 2013», <http://manolis-vasileias.blogspot.gr/2013/06/posidonia-2013.html>
- McCARTHY, J., 2009, Spatial Planning for Cruise Tourism: Maximising the Benefits. In
- Naftemporiki, Νέα στρατηγική επενδύσεων στις υποδομές για την κρουαζιέρα, www.naftemporiki.gr
- Policy Research Corporation "Benchmark of Mediterranean Cruise Ports" November 2012
- Portheraklion, Το ξεκίνημα του 21ου αιώνα βρίσκει το λιμάνι του Ηρακλείου να αλλάζει πρόσωπο, <http://www.portheraklion.gr/olh/frontend/index.jsp>
- Portnet, Βαρβιτσιώτης : Όχι κρουαζιέρα στο Φάληρο! <http://www.portnet.gr/eidiseis-nautilia/13453-varvitsiotis-ohi-ktouaziera-sto-faliro.html>
- Port-volos, Ο ΟΛΒ στην έκθεση Seatrade Med της Μασσαλίας <http://www.port-volos.gr/cgi-bin/pages/page3.pl?arlang=Greek&arcod=121129191908&argenkat=%D4%C1%20%CD%C5%C1%20%CC%C1%D3>
- Proceedings of the International Conference "City future" (Vol. 9).

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- Protothema, Επιστολή σε Μουσουρούλη για τα προβλήματα της κρουαζιέρας, <http://www.protothema.gr/economy/article/230724/epistolh-se-moysoyroylh-gia-ta-problhmata-ths-kroyazieras/>
- Reporter, Λιμάνι Ηρακλείου: Ντεμπούτο για home porting Ρώσων επισκεπτών <http://www.reporter.gr/Apoptseis/Themata/item/219298-Limani-Hrakleioy-%CE%9Dtempoyto-gia-home-porting-Rwswn-episkeptwn>
- Rhodes, ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΔΗΜΟΥ ΡΟΔΙΩΝ, <http://www.rhodes.gr/userfiles/f3d32225-c364-4819-aea4-00cf65c58887/ChristofakisManolis.pdf>
- Rhodestimes, Το λιμάνι της Ρόδου εισόδου-εξόδου της κρουαζιέρας, 16.2.2013, <http://www.rhodestimes.gr/%CF%84%CE%BF-%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AC%CE%BD%CE%B9-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CF%81%CF%8C%CE%B4%CE%BF%CF%85-%CE%B5%CE%B9%CF%83%CF%8C%CE%B4%CE%BF%CF%85-%CE%B5%CE%BE%CF%8C%CE%B4%CE%BF%CF%85-%CF%84%CE%B7%CF%82/>
- RODRIGUE, J-P. and NOTTEBOOM, T., 2012, The Geography of Cruise Shipping:
- Tercek, John, Royal Caribbeans Worldwide Cruise Port Investment Activities, http://www.seatrade-downloads.com/aacc_2012/presentations/26Sept_PM_TerminalOp/TercekJ.pdf
- Tourismtoday, ΟΛΠ: Στόχος η αύξηση της ανταγωνιστικότητας <http://tourismtoday.gr/index.php/el/maritimetourismandyachting/1213-%CE%BF%CE%BB%CF%80-%CF%83%CF%84%CF%8C%CF%87%CE%BF%CF%82-%CE%B7-%CE%B1%CF%8D%CE%BE%CE%B7%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B1%CE%BD%CF%84%CE%B1%CE%B3%CF%89%CE%BD%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%84%CE%B1%CF%82>
- TOVIMA ONLINE, Επενδυτικές προοπτικές στην Ελλάδα από τη Royal Caribbean -Πολύ ενθαρρυντικές συζητήσεις» των δύο κορυφαίων στελεχών στο πλαίσιο των Ποσειδωνίων, 31/05/2013, <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=515530>
- TRAVEL DAILY NEWS, 2013, Turkey one of Europe's fastest growing cruise destinations and source markets. Accessed on 10 January 2013,
- Traveldailynews, Σταύρος Χατζάκος, ΟΛΠ: Στόχος η μετατροπή του Πειραιά σε home port διεθνούς κρουαζιέρας, 07 Ιανουάριος 2013, <http://traveldailynews.gr/columns/article/2477#sthash.MayBS30k.dpuf>
- Tromaktiko, Μπουλούτας: Βασικοί στόχοι στρατηγικής για το λιμάνι Κατακόλου, 6 Ιουνίου 2013, http://tro-ma-ktiko.blogspot.gr/2013/06/blog-post_564.html
- VAGGELAS, G.K., 2011, Cruise tourism: Economic benefits, sustainable development and port-city relations. Presentation at Regional Seminar: Tourism and sustainable development in the Mediterranean. Organized by Plan Bleu, Genoa, Italy, 12-14 December 2011
- Voria, Ούριος άνεμος για την κρουαζιέρα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης <http://voria.gr/index.php?module=news&func=display&sid=121381>
- www.medcruise.com
- Χλωμούδης Κωνσταντίνος, Λιμενικός σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική
- Zougla, Ανάβει «πράσινο» για την κρουαζιέρα, 25 Ιουνίου 2013, <http://www.zougla.gr/zouglaport/krouaziera/article/anavi-prasino-gia-tin-krouaziera>

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- Βιομηχανία, εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Αθήνα 2005
- Γκάζικας, Β. (2011) «Ανάπτυξη αμιγώς ελληνικής κρουαζιέρας-Υποδομές». Επιστημονική διημερίδα για την υποδοχή και εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων σε υφιστάμενους λιμένες: Έργα, Υπηρεσίες, Οργάνωση, 15-17 Απριλίου 2011, Μυτιλήνη
- Δήμος Δελφών, Α' Στάδιο Μελέτης: Αναθεώρηση ΓΠΣ Ιτέας και Κίρρας Δήμου Ιτέας
- Δήμος Σάμου:
http://www.vathi.org/index.php?option=com_content&task=view&id=95&Itemid=42
- Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας: <http://www.litathiras.gr/>
- Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου: <http://www.mykonosports.gr/>
- Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου: <http://www.mykonosports.gr/>
- Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νότιας
Δωδ/σου:www.rhodes.gr/el/odimos/organismoiepixeiriseis/mesummetoxidimou/dimotikolimenikotameio/
- Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου (Κατάκολο): <http://www.marina-katakoulou.gr/>
- ΕΛΙΜΕ, Οι σημαντικότεροι Λιμένες Κρουαζιέρας στην Ελλάδα, Πειραιάς 2012
- Ένωση Λιμένων Ελλάδος: <http://www.elime.gr/>
- ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΣΑΜΟΥ, Επιστολή του Προέδρου του Επιμελητηρίου Σάμου προς το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σάμου, το Λιμενικό Ταμείο και το Δήμο Σάμου αναφορικά με συγκεκριμένες προτάσεις που θα μπορούσαν να βοηθήσουν - χωρίς μεγάλο κόστος - στη βελτίωση της εικόνας του λιμένα της Σάμου,
<http://www.samoscci.gr/default.aspx?pid=16&artID=1212> (2013-06-10)
- Καμπούρογλου Παναγιώτης, Επτά άμεσες προτεραιότητες για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας, <http://www.icts.gr/2013/01/%CE%B5%CF%80%CF%84%CE%AC-%CE%AC%CE%BC%CE%B5%CF%83%CE%B5%CF%82-%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%84%CE%B5%CF%81%CE%B1%CE%B9%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%84%CE%B5%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B1%CE%BD/>
- Κόντες, Θ., Αγκάθι η ακινησία του κράτους με την κρουαζιέρα, 4.7.2013,
<http://www.sofokleousin.gr/archives/137345.html>
- Κουμέλης Θεόδωρος, Καθιέρωση της Σούδας σε σταθμό κρουαζιέρας, 23.4.2013,
<http://traveldailynews.gr/news/article/55312#sthash.gyRlrxhC.dpuf>
- Λιμενικό Ταμείο Χανίων: <http://www.ltnx.gr/>
- Οργανισμός Λιμένα Καβάλας: <http://www.portkavala.gr/>
- Οργανισμός Λιμένος Βόλου: <http://www.port-volos.gr/cgi-bin/pages/index.pl?arlang=Greek>
- Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου: <http://www.portheraclion.gr/olh/frontend/index.jsp>
- Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας: <http://www.corfuport.gr/>
- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς: <http://www.olp.gr/el>
- Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης: <http://www.thpa.gr/index.php?lang=gr>
- Παρδάλη Αγ., Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2007
- Ραλλιάς, Εμμ. (2011) «Οι Προκλήσεις και Προοπτικές Ανάπτυξης της Κρουαζιέρας στην Ελλάδα». Διπλωματική εργασία. Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Σκάγιαννης, Π. (2011) «Οι προκλήσεις της χωρικής ανάπτυξης των πόλων της κρουαζιέρας στην Ελλάδα». Επιστημονική Διημερίδα Υποδοχή και Εξυπηρέτηση Κρουαζιερόπλοιων σε

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Υφιστάμενους Λιμένες. Συνδιοργάνωση: Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ, Λιμενικό Ταμείο Λέσβου, ΤΕΕ ΒΑ Αιγαίου. Μυτιλήνη, 15 και 16 Απριλίου

- Σκάγιαννης, Π. και Ε. Ραλλιάς, Οι προοπτικές και προκλήσεις της Κρουαζιέρας για τον τοπικό χώρο στην Ελλάδα, 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ, Βόλος 27-30 Σεπτ. 2012
- Τσαμόπουλος, Μηνάς, Κρουαζιέρα: Εννέα προβλήματα στο τραπέζι της κυβέρνησης, <http://www.newmoney.gr/article/17948/kroyaziera-ennea-provlimata-sto-trapezi-tis-kyvernisis>
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Εθνική Εμπορική Πολιτική, Πειραιάς 2006
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Βελτίωση Υποδομών στους Λιμένες, Προσάρτημα στην Εθνική Στρατηγική Λιμένων, 2013-2018, Πειραιάς 2012
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018, Πειραιάς 2012
- Χλωμούδης, Κ., Τάσεις και Εξελίξεις στη Λιμενική Βιομηχανία, Παπαζήσης, Αθήνα 2012

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΤΕΛΙΚΟ ΕΝΤΥΠΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ/ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

.....[ΑΡΧΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ].....



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ



ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΩΝ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΝΤΥΠΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Το Υπουργείο Τουρισμού, δια της Ειδικής Υπηρεσίας Συντονισμού και Εφαρμογής, πραγματοποιεί μελέτη με τίτλο «ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ».

Στο πλαίσιο ανάλυσης και αξιολόγησης των λιμένων κρουαζιέρας της Ελλάδας, επιχειρείται η αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης και η ένταξη της δυναμικής του κάθε προορισμού στο εθνικό και διεθνές τουριστικό σύστημα της κρουαζιέρας. Η συμμετοχή σας στη μελέτη του Υπουργείου Τουρισμού κρίνεται απόλυτα χρήσιμη και αναγκαία και μια από τις σχεδιαζόμενες επαφές με το φορέα σας, αποτελεί η συμπλήρωση από μέρους σας του κατωτέρου εντύπου διαβούλευσης. Το εν λόγω έντυπο – ερωτηματολόγιο διαβούλευσης θα συνδράμει την ερευνητική ομάδα του Πανεπιστημίου Πειραιά να διαμορφώσει την απαραίτητη εικόνα και να συγκεντρώσει χρήσιμα πρωτογενή δεδομένα από τις υπηρεσίες σας, ώστε σε δεύτερο επίπεδο να οργανωθεί επίσκεψη-έρευνα πεδίου των συνεργατών μας.

Ιούνιος 2013

Ο Επιστημονικός Υπεύθυνος του έργου

Καθηγητής Άγγελος Κότιος

Η ερευνητική ομάδα είναι στη διάθεσή σας για παροχή των αναγκαίων διευκρινίσεων επί του ΕΝΤΥΠΟΥ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ, αλλά και τον προγραμματισμό των ερευνών πεδίου με επίσκεψη στις εγκαταστάσεις σας. Τα στοιχεία επικοινωνίας μαζί μας είναι:

Επιστημονικός υπεύθυνος:

Καθηγητής Άγγελος Κότιος – Πανεπιστήμιο Πειραιά
Οδός Γρ. Λαμπράκη 126, ΤΚ 18532, Πειραιάς – γρ. 602

Τ. + 30 210 414 2730 και 210 4142747 @: akotios@gmail.com

Πληροφορίες για την έρευνα και τη συμπλήρωση του εντύπου:

Κουτουλάκης Μανώλης – Ερευνητής, υπ. Διδάκτορας
Οδός Ανδρούτσου 150, ΤΚ 18532, Πειραιάς – γρ. 603

Τ. + 30 210 414 2730 & + 30 6973 829475 - @: emkoutou@gmail.com

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:



ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΩΝ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



Α. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ

A.1	Επωνυμία Φορέα Διοίκησης Λιμένα:	
A.2	Διεύθυνση/ ΤΚ/ Νομός:	
A.3	Τηλέφωνο:	
A.4	Fax:	
A.5	e-mail/ Web-site:	
A.6	Νομική μορφή φορέα διοίκησης	
A.7	Νομική βάση οργάνωσης και λειτουργίας φορέα (Νόμος ή ΠΔ κλπ)	
A.8	Στοιχεία Νομίμου Εκπροσώπου φορέα	
A.9	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:	

Β. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΛΑΔΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στην ενότητα αυτή ζητείται η παροχή γνώμης και τοποθέτηση του φορέα, σχετικά με επιλεγμένα ζητήματα που αφορούν τον κλάδο της Κρουαζιέρας στην Ελλάδα

B.1 Εκτιμάτε ότι ο φορέας σας εμπλέκεται στο σχεδιασμό πολιτικών για τον τουρισμό κρουαζιέρας;				
Εδώ αξιολογείται ο βαθμός συμβολής του φορέα στο σχεδιασμό πολιτικών (κατ' εκτίμηση του φορέα)				
Καμία συμβολή <input type="checkbox"/>	Μικρή συμβολή <input type="checkbox"/>	Ιδιαίτερη συμβολή <input type="checkbox"/>	Καθοριστική συμβολή <input type="checkbox"/>	ΔΞ/ΔΑ <input type="checkbox"/>

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

B.2 Αξιολογίστε το βαθμός οργάνωσης της χώρας στον τομέα του τουρισμού κρουαζιέρας

Στο ερώτημα αυτό, ζητείται η εκτίμηση του βαθμού οργάνωσης της δημόσιας (κεντρικής) πολιτικής, όπως αυτή εκφράζεται ή δεν εκφράζεται από τα συναρμόδια Υπουργεία και φορείς. Καλείστε να αξιολογήσετε και να απαντήσετε εάν συμφωνείτε ή όχι με τις παρακάτω θέσεις/ απόψεις στο βαθμό που εκφράζουν ή όχι άποψή σας

	ΣΥΜΦΩΝΩ	ΔΕ ΣΥΜΦΩΝΩ
Δεν υφίσταται επίσημη κρατική πολιτική για την κρουαζιέρα	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Η κρατική πολιτική για την κρουαζιέρα είναι αναποτελεσματική λόγω σύγκρουσης αρμοδιοτήτων	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Η κρατική πολιτική για την κρουαζιέρα είναι καθοριστικά συμπληρωματική στη δράση του φορέα σας	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Η κρατική πολιτική για την κρουαζιέρα είναι αντικρουόμενη με τα συμφέροντα του φορέα σας	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Η κρατική πολιτική για την κρουαζιέρα είναι συμπληρωματική και χρήσιμη για την προώθηση του φορέα σας	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Άλλο:.....		

Γ. ΤΕΧΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΣΑΣ

Γ.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Παρακαλούμε συμπληρώστε τα παρακάτω με βάση την υφιστάμενη κατάσταση, αλλά και το σχεδιασμό-προγραμματισμό του φορέα σας. Η απάντηση για κάθε κατηγορία δύναται να είναι ποσοτική (με αναφορά στη μονάδα μέτρησης π.χ. μέτρα, αριθμός μονάδων ή εγκαταστάσεων), είτε λεκτική (π.χ. ΝΑΙ ή ΟΧΙ).

Κατηγορίες υποδομών	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ, ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
	Υφιστάμενες	Εγκεκριμένες	Αναγκαίες και μη

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

		ή/και υλοποιούμενες	εγκεκριμένες
1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων			
Αριθμός προβλητών κρουαζιερόπλοιων			
Συνολικό μήκος προβλητών για κρουαζιερόπλοια			
Αγκυροβόλιο για κρουαζιερόπλοια			
Θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στους προβλήτες			
Θέσεις ταυτόχρονης εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων σε αγκυροβόλιο και πλωτά ναύδετα			
Βάθος			
Υπηρεσίες πλοήγησης			
Ώρες λειτουργίας			
Ημέρες λειτουργίας			
2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΡΟΥΑΖΕΡΟΠΛΟΙΑ			
Δυνατότητα επισκευής			
Διαχείριση απορριμμάτων			
Διαχείριση υγρών αποβλήτων			
Υπηρεσίες ρυμουλκών			
Παροχή φρέσκου νερού			
Παροχή καυσίμων			
Ειδικοί χώροι για εξυπηρέτηση προσωπικού κρουαζιερόπλοιων			
3. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ			
Εφαρμογή κώδικα ISPS – φύλαξη			

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Γραφείο (Τουριστικής) Αστυνομίας			
Τελωνιακός έλεγχος			
Μηχανήματα ανίχνευσης και ελέγχων ασφαλείας			
Υπηρεσίες Check in			
Διακίνηση επιβατών σύμφωνα με Συνθήκη Schengen			
4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ			
4.1 Γενικές υποδομές και υπηρεσίες			
Τερματικός σταθμός			
Σημεία πληροφόρησης			
Μηχανήματα μεταφοράς αποσκευών			
Παροχή Α' βοηθειών			
Ταχυδρομείο			
Υποδομές για Α.Μ.Ε.Α.			
Ύπαρξη οργανωμένης τοπικής αγοράς			
4.2 Υποδομές και υπηρεσίες τερματικού σταθμού (σε περίπτωση ύπαρξης)			
Αυτόματοι πωλητές			
Χώροι αναψυχής-εστιατορίου			
Θυρίδες αποσκευών			
Ανταλλακτήριο συναλλάγματος			
Τραπεζικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζα, ΑΤΜ)			
Υπηρεσίες Internet			
Χώροι υγιεινής εντός του επιβατικού σταθμού ή εντός του λιμένος			
Υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποδηλάτων κλπ.			

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Καταστήματα αφορολόγητων ειδών			
Χώροι υγιεινής			
Δημόσια τηλέφωνα			
5. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ			
Μεταφορά επιβατών εντός του λιμένα			
Διαβάσεις πεζών εντός του λιμανιού			
Χώρος στάθμευσης λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων			
Απόσταση από σταθμό λεωφορείων			
Απόσταση από σταθμό ταξί			
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο			
Απόσταση από σιδηροδρομικό δίκτυο			
Απόσταση από κέντρο της πόλης του λιμανιού			
Ελικοδρόμιο			
Απόσταση από κύριο τουριστικό προορισμό στη ξηρά			

Γ.2 ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Με βάση απολογισμούς παρελθόντων ετών ή ισολογισμούς (εφόσον πρόκειται για ΑΕ) του φορέα σας, αλλά και εκτιμήσεις σας, παρακαλούμε να συμπληρώσετε τα παρακάτω ζητούμενα:

1	Αναφέρατε τις πηγές εσόδων του φορέα σας και τα οικονομικά αποτελέσματα για τα 2 τελευταία διαθέσιμα έτη	ΠΗΓΕΣ	2011 (σε €)	2012 (σε €)
		Πηγή 1 ^η : π.χ. Τέλη ελλιμενισμού		

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

		Πηγή 2 ^η : π.χ. Μισθώματα		
		Πηγή 3 ^η :		
		Πηγή 4 ^η :		
		Πηγή 5 ^η :		
2	Αναφέρατε τις βασικές κατηγορίες λειτουργικών δαπανών και το ύψος αυτών για τα 2 τελευταία διαθέσιμα έτη	Δαπάνη 1 ^η : π.χ. Μισθοδοσία		
		Δαπάνη 2 ^η :		
		Δαπάνη 3 ^η :		
		Δαπάνη 4 ^η :		
3	Αναφέρατε τις βασικές επενδυτικές δαπάνες που έχουν ολοκληρωθεί τα τελευταία 2 χρόνια ή ολοκληρώνονται εντός του 2013			
4	Αναφέρατε το είδος και το ύψος των δαπανών δημοσιότητας που πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία 2 χρόνια	Π.χ. συμμετοχή σε συνέδρια/ εκθέσεις, έκδοση ενημερωτικών εντύπων, παραγωγή οπτικο-ακουστικού υλικού προώθησης, press trips		
5	Καταγράψτε το ανθρώπινο δυναμικό του φορέα σας, με βάση τον τομέα ή τα καθήκοντα που ασκεί	(αναφορά στο επίπεδο εκπαίδευσης, τη σχέση εργασίας με το φορέα και το αντικείμενο ενασχόλησης στον φορέα)		

Γ.3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Με βάση το σχεδιασμό/ προγραμματισμό του φορέα σας ή/ και την υλοποίηση των Master Plan του λιμένα, παρακαλούμε αναφέρατε επιγραμματικά τα επενδυτικά έργα, τις παρεμβάσεις και τις δράσεις που θα υλοποιήσει ο φορέας με ορίζοντα πενταετίας:

α/α	Τίτλος έργου/πρέμβασης/δράσης	Π/Υ (εκτιμώμενος ή βάσει μελέτης)	Στάδιο ωριμότητας	Πηγή χρηματοδότησης (εκτιμώμενη ή εξασφαλισμένη)
1				
2				
3				

Σημείωση: Για την τεκμηρίωση των ανωτέρω και εφόσον κριθεί σκόπιμο, μπορείτε να συνοδεύσετε το ΕΝΤΥΠΟ διαβούλευσης με στοιχεία τεκμηρίωσης ή απεικόνισης (χαρτογραφικής ή άλλης) των προτάσεων σας.

Δ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Δ.1 Αναφέρατε τις εταιρίες που εκτελούν δρομολόγια κρουαζιέρας και επιλέγουν το λιμένα ευθύνης σας, ως ενδιάμεσο σταθμό (port of call)

Δ.2 Αναφέρατε τις εταιρίες που εκτελούν δρομολόγια κρουαζιέρας και επιλέγουν το λιμένα ευθύνης σας, ως home-port

Δ.3 Παρακαλούμε σημειώστε τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων που πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια.

(Μπορείτε να υποβάλλετε ή να επισυνάψετε ηλεκτρονικά αρχεία .xls ή .doc με τα εν λόγω στοιχεία. Το χρονικό εύρος της πληροφορίας που ζητείται καθορίζεται από τη διαθεσιμότητα των στοιχείων από το φορέα σας)

Δ.4 Στοιχεία αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας

(Μπορείτε να υποβάλλετε ή να επισυνάψετε ηλεκτρονικά αρχεία .xls ή .doc με τα εν λόγω στοιχεία. Το χρονικό εύρος της πληροφορίας που ζητείται καθορίζεται από τη διαθεσιμότητα των στοιχείων από το φορέα σας)

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Δ.5 Με βάση μελέτες ή πρωτογενή στοιχεία που διαθέτετε ως φορέας, δηλώστε το – κατ' εκτίμηση - ποσοστό ή/και αριθμό (κατά προσέγγιση) των επιβατών που εξέρχονται των κρουαζιερόπλοιων
Δ.6 Με βάση μελέτες ή πρωτογενή στοιχεία που διαθέτετε ως φορέας, δηλώστε το – κατ' εκτίμηση - ποσοστό των επιβατών που εξέρχονται των κρουαζιερόπλοιων και υλοποιούν ανεξάρτητες-μεμονωμένες εκδρομές ή επισκέψεις στην περιοχή. <i>(το ερώτημα αναφέρεται στους εξερχόμενους του πλοίου, αλλά μη συμμετέχοντες σε οργανωμένες εκδρομές)</i>
Δ.7 Με βάση μελέτες ή πρωτογενή στοιχεία που διαθέτετε ως φορέας, δηλώστε – κατ' εκτίμηση – το μέσο ποσό που δαπανούν οι επισκέπτες των κρουαζιερόπλοιων κατά τη διάρκεια της αποβίβασής τους στην πόλη σας ή στην ευρύτερη περιοχή
Δ.8 Αναφέρατε με βάση την εμπειρία σας και τις ενδεχόμενες επαφές με τις εταιρίες κρουαζιέρας, ποιοι είναι οι βασικότεροι τουριστικοί πόροι/ πόλοι έλξης για οργάνωση εκδρομών (ομαδικών ή ατομικών) στην ευρύτερη περιοχή (ή και πόλη κατά περίπτωση)
1 2 3
Δ.8 Υπάρχει κατά τη γνώμη σας τοπική αγορά που να ικανοποιεί πλήρως το ενδιαφέρον των επισκεπτών των κρουαζιερόπλοιων για τοπικές αγορές;
ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> ΔΓ <input type="checkbox"/> Σχόλια:.....
Δ.9 Δράσεις καινοτομίας ή/και χρήσης νέων τεχνολογιών για την εξυπηρέτηση των κρουαζιεροπλοίων, επιβατών ή πληρωμάτων. <i>Καταγράψτε επιγραμματικά τις δράσεις/ ενέργειες που έχετε υλοποιήσει. Επισημάνετε τις δράσεις που σχετίζονται με την επαύξηση της «εμπειρίας επισκέπτη» και αφορούν έργα καινοτομίας, διαδραστικότητας κλπ.</i>
1 2

Ο φορέας σας έχει συμπληρώσει και αποστέλλει στην ΕΛΙΜΕ το «ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ»

ΝΑΙ _____ ΟΧΙ _____

Ευχαριστούμε θερμά για το χρόνο σας.

.....[ΤΕΛΟΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ].....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ		
A.1	Επωνυμία Φορέα Διοίκησης Λιμένα:	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.
A.2	Διεύθυνση/ ΤΚ/ Νομός:	ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ, 711 10, ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
A.3	Τηλέφωνο:	(+30) 281-0-338.115, 6
A.4	Fax:	(+30) 281-0-226.110, (+30) 281-0-338.126
A.5	e-mail/ Web-site:	info@portheraklion.gr / www.portheraklion.gr
A.6	Νομική μορφή φορέα διοίκησης	Α.Ε. / ΔΕΚΟ με μοναδικό μέτοχο το ΤΑΙΠΕΔ
A.7	Νομική βάση οργάνωσης και λειτουργίας φορέα (Νόμος ή ΠΔ κλπ)	Ν.4150/2013 (ΦΕΚ. 102 Α'), Ν.2932/2001 (ΦΕΚ. 145 Α')
A.8	Στοιχεία Νομίμου Εκπροσώπου φορέα	ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΡΑΣ, ΠΡΟΕΔΡΟΣ & ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ
A.9	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΑΜΠΟΥΡΑΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ		
A.1	Επωνυμία Φορέα Διοίκησης Λιμένα:	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ Α.Ε
A.2	Διεύθυνση/ ΤΚ/ Νομός:	ΑΒΕΡΩΦ 1 /65403/ΚΑΒΑΛΑΣ
A.3	Τηλέφωνο:	2510223691
A.4	Fax:	2510220125

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

A.5	e-mail/ Web-site:	info@portkavala.gr / www.portkavala.gr
A.6	Νομική μορφή φορέα διοίκησης	ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
A.7	Νομική βάση οργάνωσης και λειτουργίας φορέα (Νόμος ή ΠΔ κλπ)	N.2932/2001
A.8	Στοιχεία Νομίμου Εκπροσώπου φορέα	ΗΛΙΑΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ-ΧΡΙΣΤΙΑΝΟΣ
A.9	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:	ΜΗΝΑΣ ΤΑΤΣΗΣ

3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ (ΘΗΡΑΣ) ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ

A.1	Επωνυμία Φορέα Διοίκησης Λιμένα:	ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΘΗΡΑΣ
A.2	Διεύθυνση/ ΤΚ/ Νομός:	ΦΗΡΑ ΘΗΡΑΣ/84700/ΚΥΚΛΑΔΕΣ
A.3	Τηλέφωνο:	22860 28362
A.4	Fax:	22860 25878
A.5	e-mail/ Web-site:	dlttthiras@gmail.com/www.litathiras.gr
A.6	Νομική μορφή φορέα διοίκησης	ΝΠΔΔ
A.7	Νομική βάση οργάνωσης και λειτουργίας φορέα (Νόμος ή ΠΔ κλπ)	ΦΕΚ αρ.φυλ.1847/11/12/2003, ΟΕΥ του ΔΛΤ ΘΗΡΑΣ
A.8	Στοιχεία Νομίμου Εκπροσώπου φορέα	ΠΡΟΕΔΡΟΣ (ΔΑΡΖΕΝΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ)
A.9	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:	ΝΟΜΙΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ΑΝ. ΥΑΛΕ

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΩ

A.1	Επωνυμία Φορέα Διοίκησης Λιμένα:	ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΚΩ
A.2	Διεύθυνση/ ΤΚ/ Νομός:	ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ 11 – 85300 ΚΩΣ/ ΔΩΔ/ΣΑ
A.3	Τηλέφωνο:	2242029130
A.4	Fax:	2242029120
A.5	e-mail/ Web-site:	dltk01@otenet.gr
A.6	Νομική μορφή φορέα διοίκησης	ΝΠΔΔ
A.7	Νομική βάση οργάνωσης και λειτουργίας φορέα (Νόμος ή ΠΔ κλπ)	ΠΔ 123 ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟ ΤΟΥ Ν.
A.8	Στοιχεία Νομίμου Εκπροσώπου φορέα	ΦΑΚΚΟΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ του ΙΑΚΩΒΟΥ
A.9	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:	ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΠΕΤΑΛΑΣ ΤΥ ΔΛΤ ΚΩ

5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ

A.1	Επωνυμία Φορέα Διοίκησης Λιμένα:	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ
A.2	Διεύθυνση/ ΤΚ/ Νομός:	ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 38221 ΒΟΛΟΣ ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ
A.3	Τηλέφωνο:	24210 32545
A.4	Fax:	24210 31115
A.5	e-mail/ Web-site:	admin@port-volos.gr www.port-volos.gr

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

A.6	Νομική μορφή φορέα διοίκησης	ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
A.7	Νομική βάση οργάνωσης και λειτουργίας φορέα (Νόμος ή ΠΔ κλπ)	N.2932/2001, N3429/2005, ΚΝ 2190/1920
A.8	Στοιχεία Νομίμου Εκπροσώπου φορέα	ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΡΙΓΚΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ- Δ/ΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ
A.9	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:	ΦΕΥΓΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

6. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΜΥΚΟΝΟΥ

A.1	Επωνυμία Φορέα Διοίκησης Λιμένα:	ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΜΥΚΟΝΟΥ
A.2	Διεύθυνση/ ΤΚ/ Νομός:	ΠΑΛΑΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΥΚΟΝΟΥ, ΜΥΚΟΝΟΣ, 84600, ΚΥΚΛΑΔΕΣ
A.3	Τηλέφωνο:	22890-28933, 28935
A.4	Fax:	22890-28934
A.5	e-mail/ Web-site:	info@mykonosports.gr
A.6	Νομική μορφή φορέα διοίκησης	Ν. Π. Δ. Δ. ΟΤΑ Α' ΒΑΘΜΟΥ
A.7	Νομική βάση οργάνωσης και λειτουργίας φορέα (Νόμος ή ΠΔ κλπ)	ΒΔ 14/19-01-39 (ΦΕΚ Α 24), N. 3463/06 (ΦΕΚ Α 114) N. 3852/10 (ΦΕΚ Α 87)
A.8	Στοιχεία Νομίμου Εκπροσώπου φορέα	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α. ΧΑΡΙΤΟΠΟΥΛΟΣ (Αντιπρόεδρος)
A.9	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:	ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΧΡΥΣΟΒ. ΒΑΡΔΑΛΑΧΟΣ Ηλεκτρολόγος Μηχανικός ΠΕ5 Αν. Υπ. Ασφ. Λιμ. Εγκ. Δ.Λ.Τ.Μυκόνου

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

7. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΡΟΔΟΥ

A.1	Επωνυμία Φορέα Διοίκησης Λιμένα:	ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΝΟΤΙΑΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ
A.2	Διεύθυνση/ ΤΚ/ Νομός:	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΡΟΔΟΥ
A.3	Τηλέφωνο:	2241027131
A.4	Fax:	2241034949
A.5	e-mail/ Web-site:	limenik@yahoo.gr
A.6	Νομική μορφή φορέα διοίκησης	Ν.Π.Δ.Δ.
A.7	Νομική βάση οργάνωσης και λειτουργίας φορέα (Νόμος ή ΠΔ κλπ)	Π.Δ.
A.8	Στοιχεία Νομίμου Εκπροσώπου φορέα	
A.9	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:	

8. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΑΜΟΥ

A.1	Επωνυμία Φορέα Διοίκησης Λιμένα:	ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΑΜΟΥ
A.2	Διεύθυνση/ ΤΚ/ Νομός:	ΠΑΥΛΟΥ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗ/83100/ΣΑΜΟΣ
A.3	Τηλέφωνο:	22730-24515 & 22730-27258
A.4	Fax:	22730-24960
A.5	e-mail/ Web-site:	pegseh@otenet.gr

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

A.6	Νομική μορφή φορέα διοίκησης	N.Π.Δ.Δ.
A.7	Νομική βάση οργάνωσης και λειτουργίας φορέα (Νόμος ή ΠΔ κλπ)	ΝΟΜΟΣ ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ & ΒΑΣΙΛΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ
A.8	Στοιχεία Νομίμου Εκπροσώπου φορέα	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΥΡΕΛΟΣ –ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ & ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ
A.9	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:	ΣΕΧΙΩΤΗ ΠΑΓΩΝΙΤΣΑ

9. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ

A.1	Επωνυμία Φορέα Διοίκησης Λιμένα:	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ Ν.ΧΑΝΙΩΝ
A.2	Διεύθυνση/ ΤΚ/ Νομός:	Περίδου 24 Χανιά
A.3	Τηλέφωνο:	28210-83230 έως 40
A.4	Fax:	28210-87900
A.5	e-mail/ Web-site:	stelman@ltnx.gr ή administration@ltnx.gr www.ltnx.gr
A.6	Νομική μορφή φορέα διοίκησης	ΝΠΔΔ
A.7	Νομική βάση οργάνωσης και λειτουργίας φορέα (Νόμος ή ΠΔ κλπ)	Αρμοδιότητα σε όλα τα λιμάνια Ν.Χανίων (πλήν του παλιού λιμανιού Χανίων το οποίο διαχειρίζεται το Δημοτ.Λιμ.Ταμ.Χανίων)
A.8	Στοιχεία Νομίμου Εκπροσώπου φορέα	Μπροκαλάκης Κων/νος
A.9	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:	Μανιουδάκη Στυλιανή τηλ.28210-83230

10. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ

A.1	Επωνυμία Φορέα Διοίκησης Λιμένα:	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Α.Ε.
A.2	Διεύθυνση/ ΤΚ/ Νομός:	ΝΕΟΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ – ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ / 49100 /

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

		ΚΕΡΚΥΡΑ
A.3	Τηλέφωνο:	26610 45551, 26610 39824
A.4	Fax:	26610 37173
A.5	e-mail/ Web-site:	info@corfuport.gr , www.corfuport.gr
A.6	Νομική μορφή φορέα διοίκησης	Ν.Π.Ι.Δ.
A.7	Νομική βάση οργάνωσης και λειτουργίας φορέα (Νόμος ή ΠΔ κλπ)	Ν.2932/01
A.8	Στοιχεία Νομίμου Εκπροσώπου φορέα	ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ, ΠΡΟΕΔΡΟΣ & Δ/ΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ
A.9	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΜΠΑΤΣΟΥΛΗΣ, ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ - ΥΑΛΕ

Τα στοιχεία των λιμένων ΠΕΙΡΑΙΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΙΤΕΑΣ, ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ θα συμπληρωθούν αφότου συλλεχτούν τα ερωτηματολόγια