



## Οι προοπτικές και οι προκλήσεις της κρουαζιέρας για τον τοπικό χώρο στην Ελλάδα

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΤΜΗΜΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής, & Ανάπτυξης

**Παντελής Σκάγιαννης, Καθηγητής Πολιτικής των Υποδομών, ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ**  
**Μανώλης Ραλλιός, Μηχανικός ΧΠ&ΠΑΠΘ**  
**Κύριλλος Αθανασόπουλος, Μηχανικός ΧΠ&ΠΑΠΘ**  
**Έρευνα ΕΥΤΕΠΟΑ ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ**

# Εισαγωγή

Κρουαζιέρα: Σημείο τομής του τουρισμού, των κατασκευών, του εμπορίου, της ναυτιλίας

- Τομείς ισχυρής παράδοσης και τεχνογνωσίας στη Χώρα
- Συμβαδίζει με το συγκριτικό πλεονέκτημα της ελληνικής γεωφυσικής διαμόρφωσης και της ιστορίας



# Η κρουαζιέρα ως τουριστικό προϊόν

## Ορισμός:

*«Η κρουαζιέρα είναι ένα μείγμα θαλάσσιας μεταφοράς, ταξιδιού, τουρισμού και ελεύθερου χρόνου, ενώ ορίζεται ως η δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου των επιβατών που πληρώνουν για ένα δρομολόγιο (και ενδεχομένως άλλες υπηρεσίες επί του πλοίου) και περιλαμβάνει τουλάχιστον μία διανυκτέρευση σε πλοίο χωρητικότητας τουλάχιστον 100 επιβατών» (Lekakou and Pallis, 2005)*

## Η κρουαζιέρα ως τουριστικό προϊόν

Κατηγοριοποίηση:

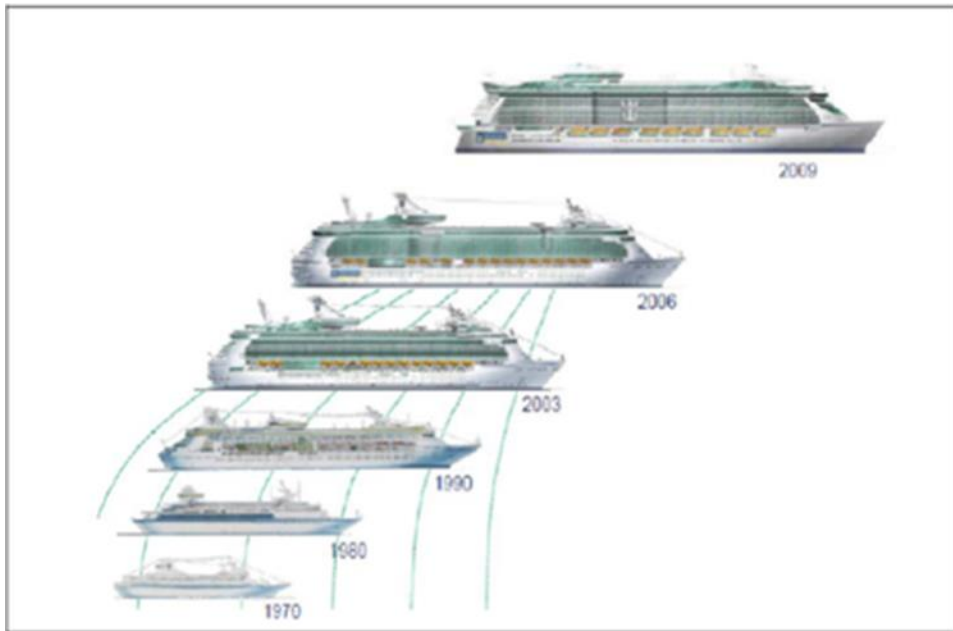
Ανάλογα με τον σκοπό, την διάρκεια, το μέρος και τις υπηρεσίες που προσφέρονται στους επιβάτες

Ημερήσιες κρουαζιέρες (Day Cruises), Κρουαζιέρες σε ποτάμια ή κανάλια (River/Canal Cruises) κλπ

Ποια κατηγορία τουρισμού αντιπροσωπεύει η κρουαζιέρα;

	Συμβατικός	Εναλλακτικός
Μαζικός	1	2
Μη μαζικός	3	4

Πηγή: Σκάγιαννης, Π. 2004



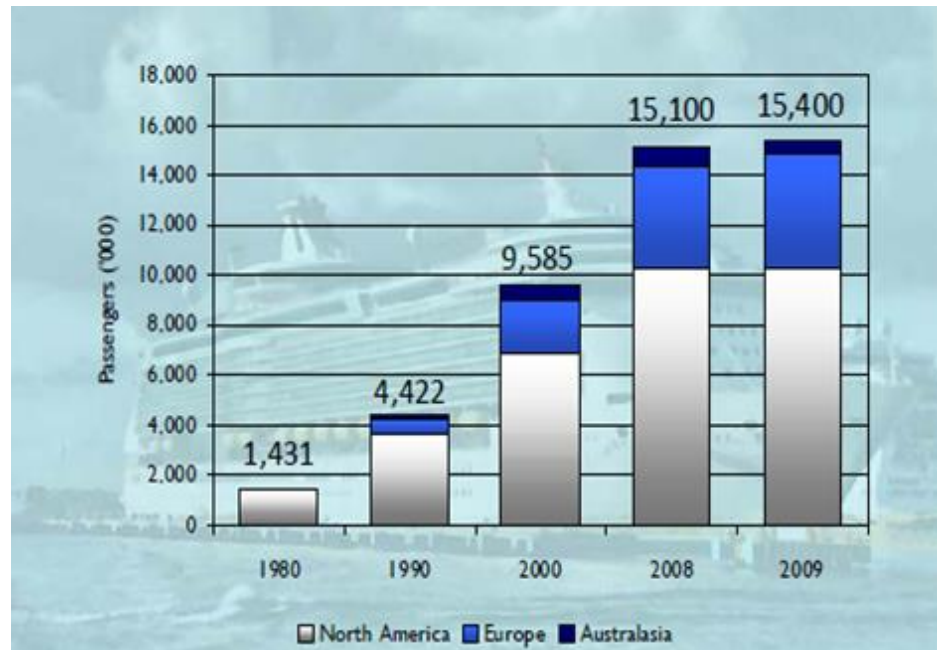
Πηγή: Royal Caribbean Cruises, 2009

## Προοπτικές της κρουαζιέρας

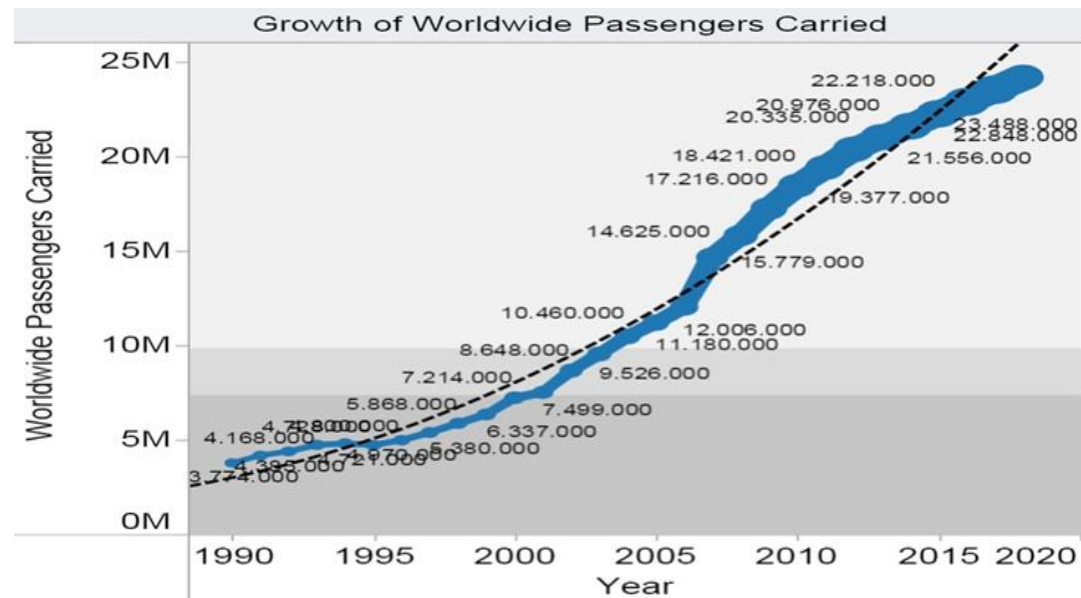
- Αρχές του '80 με 2009 μεγάλη μεγέθυνση του κλάδου
- Σήμερα ακόμη μεγαλύτερη άνοδος

Στην ανάπτυξη του κλάδου συνηγορούν:

- Άνοιγμα του κλάδου στις χαμηλότερες εισοδηματικά κοινωνικές τάξεις (αύξηση μεγεθών πλοίων-οικονομίες κλίμακας)
- Μικρός βαθμός διείδυσης του κλάδου στην αγορά διακοπών
- Μεγάλος βαθμός ικανοποίησης του κοινού



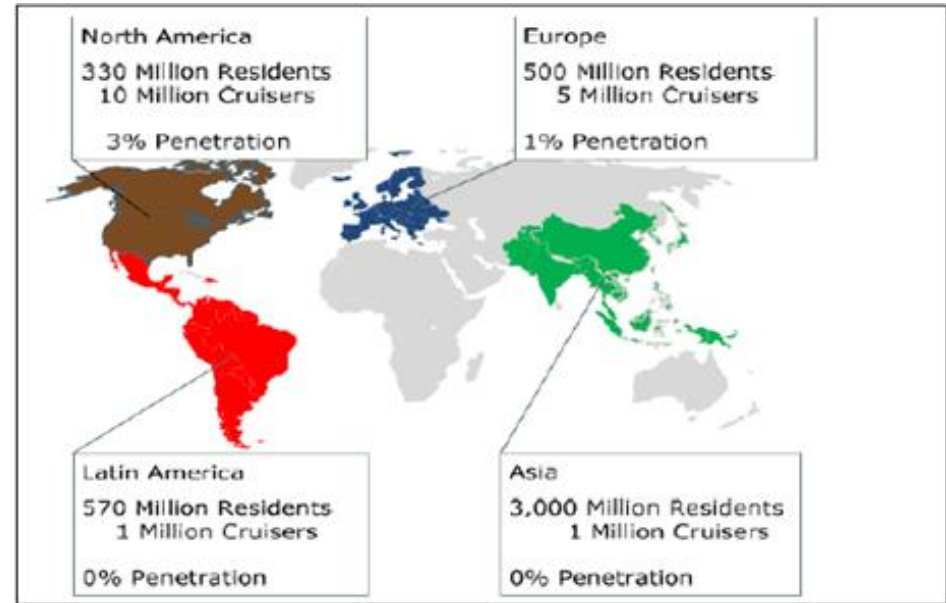
Πηγή: Mitchell Duplessis Projects (PTY) LTD, 2010



Πηγή: G.P. Wild & BREA

## Προοπτικές της κρουαζιέρας

- Μεγάλη μεγέθυνση του κλάδου και κύριοι γεωγραφικοί προορισμοί



Πηγή: Royal Caribbean Cruises, 2009

Πηγή: South Africa Cruise Tourism: Prospects, Benefits and Strategies / Final Report, 2009:31



## Σημερινή κατάσταση

Περιοχή	2010	2014	2015	Μεταβολή 2014-2015	Μεταβολή 2010-2015
Δυτική Μεσόγειος	17.291.165	18.029.458	19.640.962	8,94%	13,59%
Αδριατική	4.095.609	4.560.528	4.493.707	-1,47%	9,72%
Ανατολική Μεσόγειος	3.060.567	2.980.148	3.001.964	0,73%	-1,91
Μαύρη Θάλασσα	123.651	188.118	69.390	-63,11%	-43,88%
<b>Σύνολο</b>	<b>24.570.992</b>	<b>25.758.252</b>	<b>27.206.023</b>	<b>5,62%</b>	<b>10,72%</b>

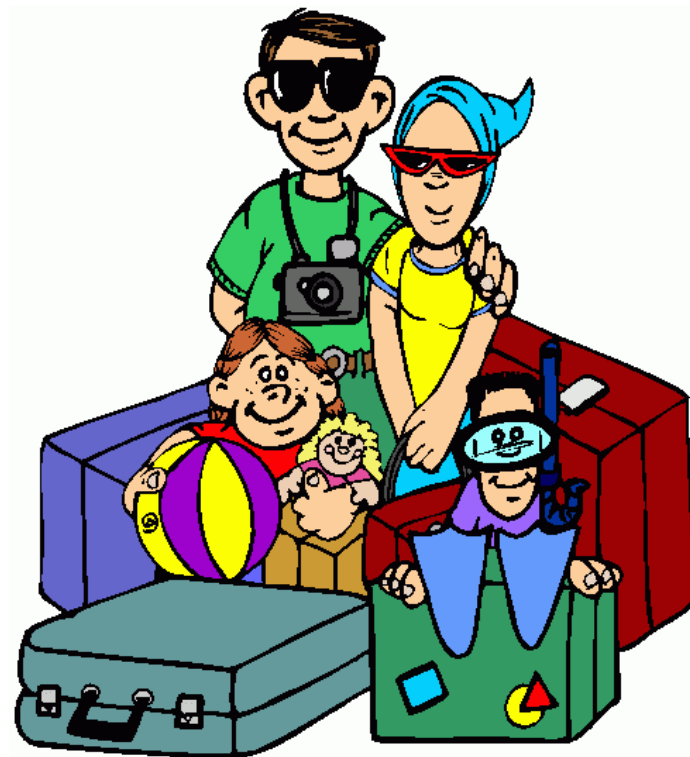
- Μεγάλη μεγέθυνση του κλάδου και κύριοι γεωγραφικοί προορισμοί στη Μεσόγειο

Πηγή: Pallis and Arapi (2016)

## Προοπτικές της κρουαζιέρας

### Χαρακτηριστικά τουριστών κρουαζιέρας (ο πελάτης)

- 50 ετών
- Ετήσιο εισόδημα 104.000 δολάρια
- Το 80% περίπου είναι παντρεμένοι και ταξιδεύουν μαζί με τον/την σύντροφο της/του
- Το 60% έχει πανεπιστημιακή μόρφωση
- Η συνήθης διάρκεια διακοπών είναι 6 ημέρες στις οποίες ο κάθε επιβάτης ξοδεύει κατά μέσο όρο 1.700 δολάρια χωρίς τα αεροπορικά εισιτήρια
- Διαφοροποιημένη κατάσταση τελευταία





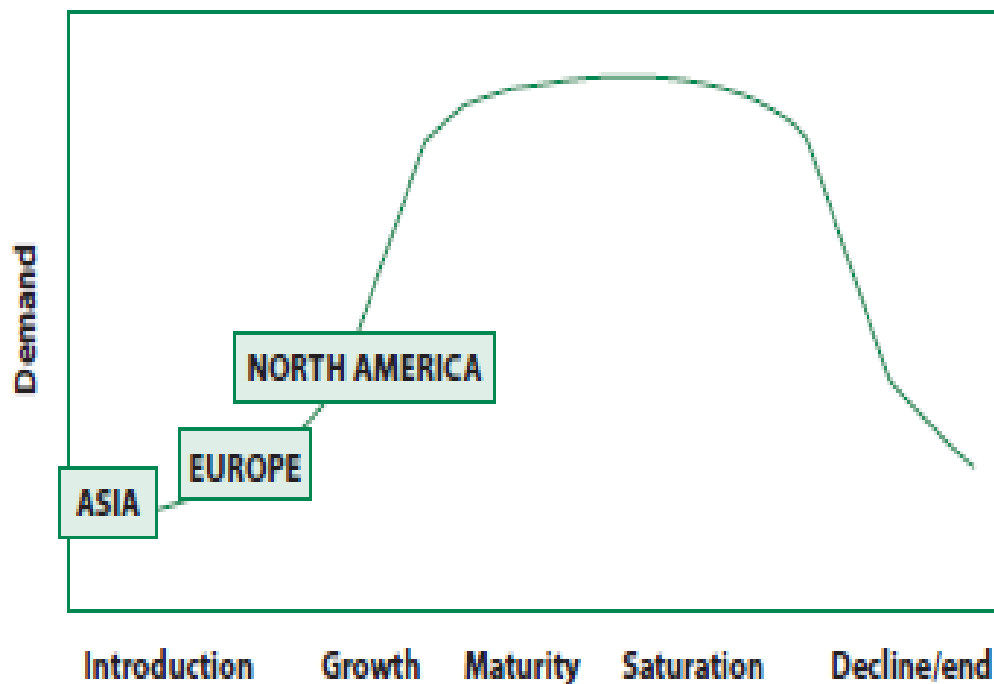
## Προοπτικές της κρουαζιέρας

### Η αγορά της κρουαζιέρας

Χαρακτηρίζεται από:

- σταθερές αυξητικές τάσεις στη ζήτηση - προσφορά των προϊόντων της,
- την παροχή υψηλής αξίας προς τον πελάτη και τον υψηλό βαθμό ικανοποίησης του,
- την ευρεία πελατειακή αναφορά (σε όρους προέλευσης επιβατών, ηλικίας και εισοδήματος),
- την ευνοϊκή ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης,
- την δυνατότητα παροχής πολλαπλών και ποικίλων προϊόντων, τα οποία προσεγγίζουν πολύ μεγάλο εύρος καταναλωτών και
- ο χαμηλός βαθμός διεύθυνσης της κρουαζιέρα στο κοινό
- «στροφή» της κρουαζιέρας και προς χαμηλότερες κοινωνικές τάξεις

Φάσεις ανάπτυξης της κρουαζιέρας διεθνώς



Πηγή: World Tourism Organization, 2010

## Οι Λιμένες της κρουαζιέρας

### Κριτήρια κατηγοριοποίησης λιμένων

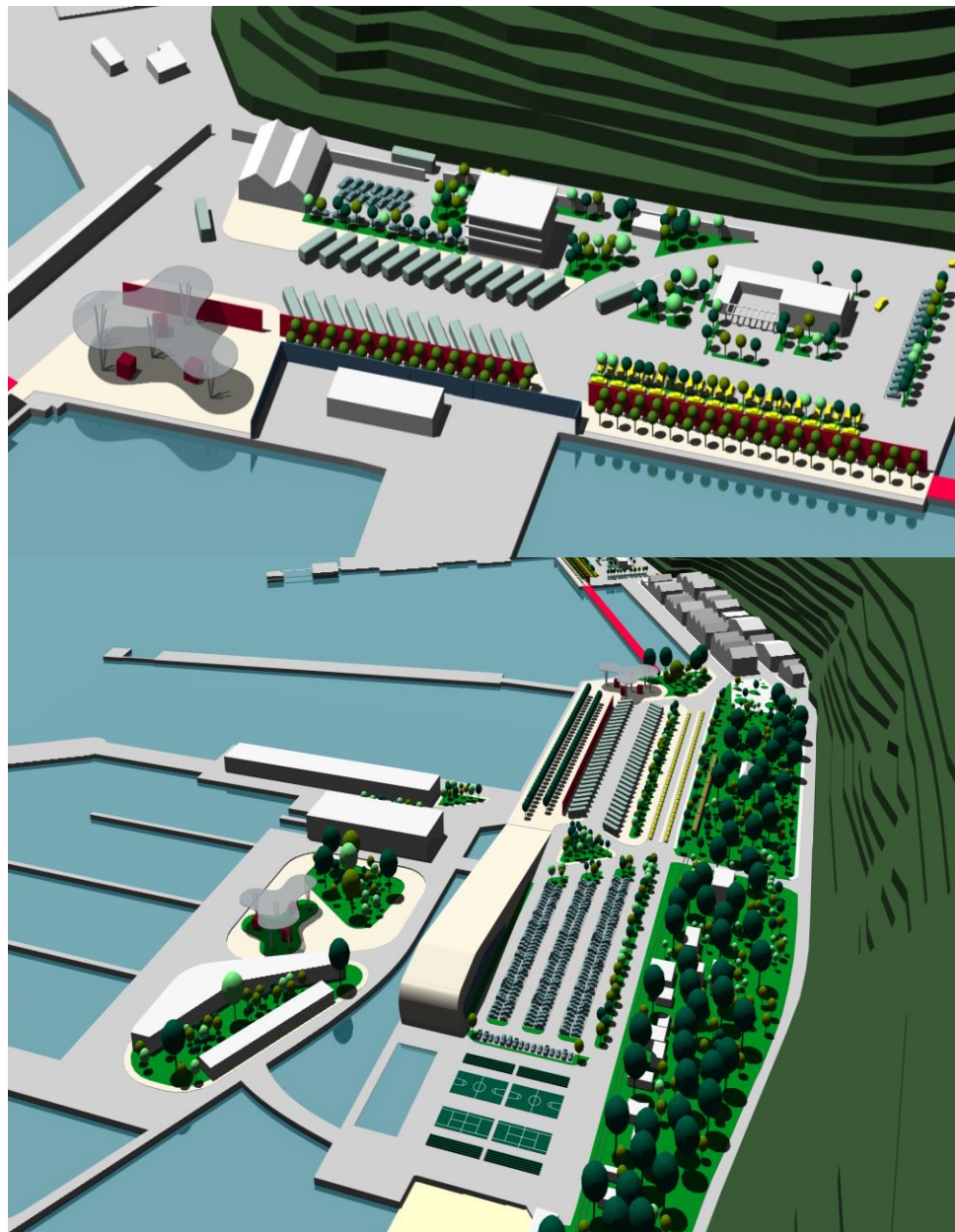
- θέση (τοποθεσία)
- κατάσταση (επίπεδο οργάνωσης - εξέλιξης)

### 3 βασικές κατηγορίες λιμένων

- Λιμένες Εκκίνησης (Homeport)
- Ενδιάμεσοι Λιμένες (transit – ports of call)
- Υβριδικοί Λιμένες (Hybrid port)

### Κατά ΚΥΑ Αρ. 8315, ΦΕΚ Β' 202/16.02.07:

- ✓ Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος
- ✓ Λιμένες Εθνικής Σημασίας
- ✓ Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος
- ✓ Λιμένες τοπικής σημασίας



## Οι Λιμένες της κρουαζιέρας

### Ο τουρισμός κρουαζιέρας σε Ευρώπη - Μεσόγειο

2<sup>ος</sup> προορισμός κρουαζιέρας στον κόσμο (μετά την Καραϊβική) λόγω:

- κεντροβαρικής θέσης
- ξεχωριστού κλίματος
- Ιδιαίτερων χαρακτηριστικών

### Ο τουρισμός κρουαζιέρας σε Ελλάδα

3<sup>ος</sup> προορισμός επισκεψιμότητας στην Ευρώπη (4,6 εκ. επισκέψεις το 2013)

11.000 νέες θέσεις εργασίας  
215 εκ. ευρώ συνολικές μισθολογικές αποζημιώσεις

### Κορυφαία Μεσογειακά λιμάνια (εκκίνησης - ενδιάμεσα) και εξέλιξη επιβατών 2011 - 2013

	Μεσόγειος	Χώρα	2011	2012	2013
ΑΦΕΤΗΤΙΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	Μπαρτσελόνα	Ισπανία	2,642,493	2,408,960	2,599,232
	Σιβιταβέκια	Ιταλία	2,577,438	2,394,423	2,538,259
	Βενετία	Ιταλία	1,786,416	1,739,501	1,815,823
	<b>Πειραιάς</b>	<b>Ελλάδα</b>	<b>1,566,500</b>	<b>1,290,300</b>	<b>1,302,581</b>
	Πάλμα Μαγιόρκα	Ισπανία	1,419,502	984,785	1,245,856
	Μασσαλία	Γαλλία	826,000	890,124	1,188,031
	Γένοβα	Ιταλία	798,521	797,239	1,051,015
	Savona	Ιταλία	948,459	810,097	939,038
ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	Μασσαλία	Γαλλία	826,000	890,124	1,188,031
	Νάπολη	Ιταλία	1,297,236	1,228,651	1,175,018
	Ντουμπρόβνικ	Κροατία	985,398	950,791	1,136,663
	<b>Σαντορίνη</b>	<b>Ελλάδα</b>	<b>962,000</b>	<b>838,899</b>	<b>750,000</b>
	<b>Κέρκυρα</b>	<b>Ελλάδα</b>	<b>453,000</b>	<b>655,764</b>	<b>744,651</b>
	Λιβόρνο	Ιταλία	982,928	1,037,849	736,516
	Κυανή Ακτή	Γαλλία	666,082	702,080	613,218
	Μπάρι	Ιταλία	586,848	618,882	604,781
	<b>Μύκονος</b>	<b>Ελλάδα</b>	<b>684,000</b>	<b>657,511</b>	<b>520,000</b>
	Τύνιδα	Τυνησία	313,267	582,601	511,065
	Μεσσήνη	Ιταλία	500,636	438,379	501,316
	Βαλέτα	Μάλτα	566,042	611,757	477,759
	Valencia	Ισπανία	378,463	480,233	473,114
	Παλέρμο	Ιταλία	567,049	354,399	410,999
Μάλαγα	Ισπανία	638,845	651,517	397,064	
Τουλώνη / Κυανή Ακτή	Γαλλία	265,000	311,072	385,971	

Πηγή: G.P. Wild & BREA

Πηγή: G.P. Wild & BREA

### Διερχόμενοι και επιβάτες homeport στα ελληνικά λιμάνια (2007-2014)

		Πειραιάς	Ηράκλειο	Κέρκυρα	Θεσσαλονίκη
2007	Transit	986.279	234.641	384.553	31.897
	homeport	417.811 (42%)	119.697 (51%)	-	24.746 (78%)
2008	Transit	1.159.590	293.073	447.774	47.879
	homeport	512.597 (44%)	133.735 (46%)	-	22.776 (48%)
2009	Transit	1.221.633	317.478	494.881	38.471
	homeport	415.260 (34%)	167.119 (53%)	51.259 (10%)	27.507 (71%)
2010	Transit	1.145.402	282.463	569.400	16.029
	homeport	426.147 (37%)	45.945 (16%)	55.330 (10%)	5.048 (31%)
2011	Transit	1.485.828	224.571	594.228	11.519
	homeport	454.284 (31%)	6.756 (3%)	53.909 (9%)	40 (0%)
2012	Transit	1.198.047	215.700	655.764	8.014
	homeport	329.168 (27%)	47.594 (22%)	64.165 (10%)	7 (0%)
2013	Transit	1.302.581	270.020	744.673	14.585
	homeport	308.705 (24%)	26.000 (10%)	30.000 (4%)	6 (0%)
2014	Transit	1.055.556	242.951	672.368	19.720
	homeport	256.196 (24%)	23.925 (10%)	71.881 (11%)	161 (1%)

Πηγή: Vaggelas G. and Stefanidaki E. (2015), ίδια επεξεργασία

Πηγή: G.P. Wild & BREA

## Οι Λιμένες της κρουαζιέρας

	Κινήσεις επιβατών 2016	% κινήσεων επιβατών 2016
Πειραιάς	1.094.135	21,1%
Σαντορίνη	783.893	15,1%
Κέρκυρα	748.914	14,4%
Μύκονος	722.517	13,9%
Κατάκολο	505.111	9,7%
Ρόδος	314.689	6,1%
Ηράκλειο	238.780	4,6%
Χανιά (Σούδα)	147.915	2,8%
<b>Σύνολο Κύριων Λιμένων:</b>	<b>4.555.954</b>	<b>87,7%</b>

Πηγή: G.P. Wild & BREA

# Οι Λιμένες της κρουαζιέρας

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΕ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

**Άμεσες** → έξοδα από επιβάτες

**Έμμεσες** → προμήθειες για την κάλυψη των αναγκών του τελικού προϊόντος / υπηρεσίας

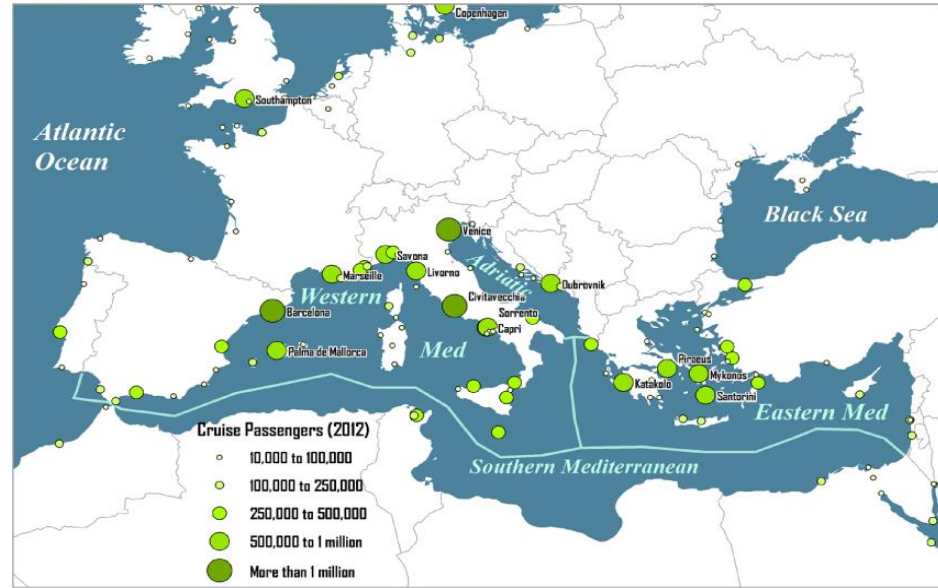
Εξαρτώνται:

- από το βαθμό στον οποίο τα έξοδα των τουριστών πραγματοποιούνται εντός της παράκτιας περιοχής,

- τις ανεπτυγμένες υποδομές – υπηρεσίες και

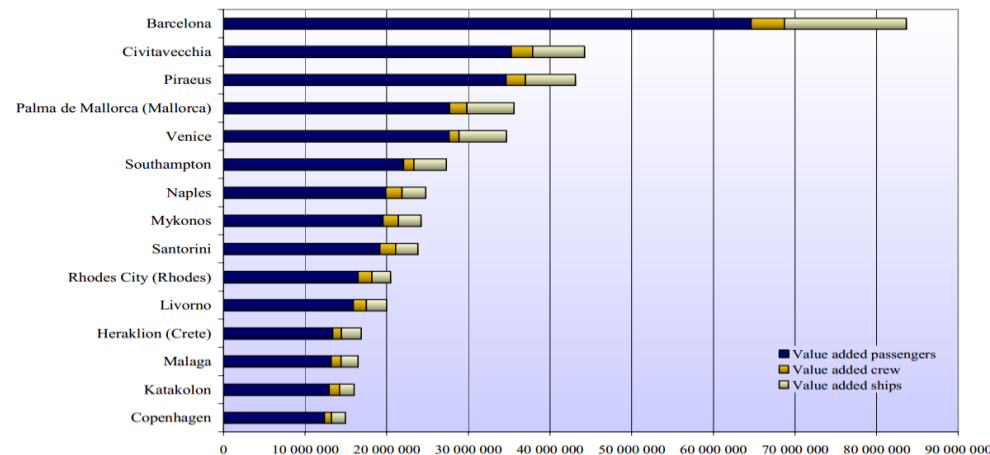
- τον καλό συντονισμό και συνεργασία μεταξύ των συναρμόδιων φορέων.

### Περιοχές - Λιμένες - Επισκέψεις κρουαζιέρας στη Μεσόγειο



Πηγή: [people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/cruise\\_visits\\_mediterranean.html](http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/cruise_visits_mediterranean.html)

### Κορυφαίες λιμενικές περιοχές (portregions) με βάση την άμεση προστιθέμενη αξία



Πηγή: Policy Research Corporation, 2009

## Το οικονομικό όφελος

### Αφορούν σε:

Εταιρείες, κράτη, επιχειρήσεις και τοπικές κοινωνίες  
Στην Ευρώπη: 32,2 δις ευρώ ολικά έσοδα, 14,2 δις ευρώ άμεσες δαπάνες και 311.512 θέσεις εργασίας (στοιχεία του 2008),

Αύξηση 69% στα ολικά έσοδα και 71% στις άμεσες δαπάνες σε σχέση με το 2005 (G. P. Wild & BREIA, 2007, G. P. Wild & BREIA, 2009)

### Ο μέσος επιβάτης:

Σε home-port, ξοδεύει κατά μέσο όρο 100 €  
Σε port of call, 50 € (European Cruise Council),  
αντίστοιχη πορεία ακολουθούν οι δαπάνες της εταιρείας προς το λιμάνι και την ευρύτερη περιοχή

### Το ύψος των εσόδων εξαρτάται από:

Κατασκευαστικό κλάδο πλοίων  
Ωριμότητα του τουριστικού προορισμού  
Την ύπαρξη home-ports  
Πολιτικές κλπ



## Το οικονομικό όφελος

### Λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα – οικονομικά στοιχεία

Η χώρα μας παρουσιάζει σχετικά μικρό όφελος από τον κλάδο της κρουαζιέρας:

- Η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, που συνεισφέρει το 26% των συνολικών εσόδων του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ευρώπη και η οποία δεν υφίσταται στην Ελλάδα, παρά μόνο ως μικροεπισκευές.
- Το χαμηλό μερίδιο των Ελλήνων επιβατών στην ευρωπαϊκή ζήτηση για κρουαζιέρα εντός και εκτός ευρωπαϊκών προορισμών
- Τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν κυρίως λιμάνια προορισμού – διέλευσης (port of calls)

Επιβάτες Κρουαζιέρας (Εξωτερικού) - Συγκριτικά Στοιχεία 9Μηνων 2012 & 2013

ΕΤΟΣ	HOME			TRANSIT			ΓΕΝΙΚΟ
	ΑΦΙΧΘ.	ΑΝΑΧ.	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΧΘ.	ΑΝΑΧ.	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ
2012	132.527	129.947	262.474	658.434	658.434	1.316.868	<b>1.579.342</b>
2013	117.927	113.181	232.108	772.181	772.181	1.544.362	<b>1.776.470</b>
Διάφ. Λιμένος +/-	<b>-13.600</b>	<b>-16.766</b>	<b>-30.366</b>	<b>113.747</b>	<b>113.747</b>	<b>227.494</b>	<b>197.128</b>
%	<b>-10,26%</b>	<b>-12,90%</b>	<b>-11,57%</b>	<b>17,28%</b>	<b>17,28%</b>	<b>17,28%</b>	<b>12,28%</b>

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, 2013



## Οι απαιτήσεις της κρουαζιέρας από τον τοπικό χώρο

Πολύ στενή σχέση υπηρεσιών και λιμένα εν σχέσει με τον χαρακτήρα των κρουαζιερών

- Χαρακτηριστικά των λιμένων (site characteristics)

→ Φυσικά χαρακτηριστικά των λιμένων (βάθη, υποδομές, προσφερόμενες υπηρεσίες προς επιβάτες/ πλοίο κλπ)

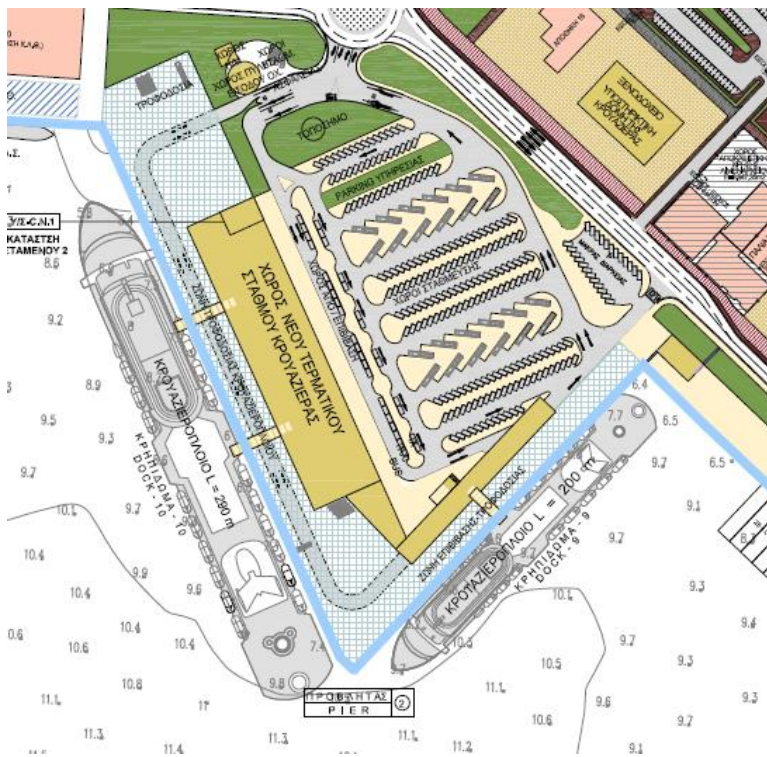
- Φυσικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά των περιοχών τους (situation characteristics)

→ Χαρακτηριστικά που διαθέτει η ευρύτερη περιοχή και την καθιστούν ελκυστικό προορισμό για τουρισμό



# Βασικά κριτήρια ελκυστικότητας για λιμένες κρουαζιέρας

## Κάτοψη του σχεδιαζόμενου τερματικού σταθμού κρουαζιέρας στον ΛτΘ



Πηγή: Master Plan ΟΛΘ (2016)

### Site Characteristics

- Φυσικά χαρακτηριστικά λιμένα** (Εγγύτητα με ροές κρουαζιέρας, προστασία από καιρικές συνθήκες)
- Αποδοτικότητα λιμένα** (διαχείριση αποσκευών, ασφάλεια, υπηρεσίες επιβατών)
- Διαχείριση λιμένα** (ανταπόκριση στις ανάγκες των πλοίων, προβολή λιμένα, τιμολόγηση, δικτύωση λιμένα με άλλους, ανάπτυξη επιχειρηματικών σχέσεων με εταιρείες-πελάτες)
- Υποδομές λιμένα** (υποδομές για επιβάτες & πλοία, καταλληλότητα θέσεων πρόσδεσης, βάθος λεκάνης, χωρητικότητα εγκαταστάσεων κλπ)
- Υπηρεσίες λιμένα προς επιβάτες** (ταξιδιωτικά γραφεία, τραπεζικές υπηρεσίες, ταχυδρομείο, καταστήματα, χώροι στάθμευσης, μεταφορές κλπ)
- Υπηρεσίες λιμένα προς πλοία** (πιλότοι, ρυμουλκά, Bunkering, διαχείριση αποβλήτων, προμήθειες, ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες, επιθεωρητές από νηονώμους, ασφάλεια-πυροσβεστική-υνεία κλπ)
- Κόστος υπηρεσιών λιμένα**

### Situation Characteristics

- Υπηρεσίες πόλης** (Διεθνές αεροδρόμιο, διεθνής σιδηροδρομικός σταθμός, ξενοδοχεία, εστιατόρια, αγορά, χώροι αναψυχής, Tourist information points, μεταφορικά δίκτυα/μέσα)
- Πολιτική κατάσταση και θεσμικό πλαίσιο** (καμποτάζ, εθνική τουριστική πολιτική, πολιτική σταθερότητα, απεργίες, πολιτική σχετικά με την παραχώρηση λιμανιών κρουαζιέρας, κίνητρα προσέλκυσης κρουαζιέρας)
- Παροχή διατροφικών μεταφορών** (εσωτερικό μεταφορικό δίκτυο, δυναμικότητα αεροδρομίου, αξιόπιστες αεροπορικές συνδέσεις, σιδηρόδρομος, συντονισμός με παρόχους ακτοπλοΐας, θαλάσσιες συνδέσεις)
- Ελκυστικότητα** (περιοχές ενδιαφέροντος, τόποι πολιτιστικού/ιστορικού ενδιαφέροντος, cruise sites, δυνατότητα μετάβασης σε κοντινές τουριστικές περιοχές, προσφερόμενες δραστηριότητες, θεματικός τουρισμός,
- Εγγύτητα σε αγορές τουριστών κρουαζιέρας**

Πηγή: ΕΥΤΕΠΟΑ 2016

## Οι δυνατότητες/αδυναμίες της Χώρας

### Θετικά

Οι περισσότεροι ελληνικοί προορισμοί διαθέτουν τα situation characteristics

Η θέση της χώρας, η εκτεταμένη ακτογραμμή της, ο πολυνησιωτικός χαρακτήρας της, το κλίμα, η φυσική ομορφιά της άλλα και τα πλούσια αποθέματα πολιτιστικής κληρονομιάς

### Αρνητικά

Έλλειψη σύγχρονων υποδομών

Αναχρονιστικό θεσμικό πλαίσιο

Προβλήματα σε ζητήματα ασφαλείας

Έλλειψη και αναποτελεσματικότητα των πολιτικών διαφήμισης και σχεδιασμού/προγραμματισμού

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ** → Μείωση των πόρων και της δυνατότητας ριζοσπαστικών παρεμβάσεων, συνεχώς μεταβαλλόμενο πολιτικό και θεσμικό περιβάλλον

Κατάκολο



## Το θεμελιώδες θεσμικό πλαίσιο της κρουαζιέρας στην Ελλάδα

**Μέχρι το 1992:** Απαγόρευση πλοίων υπό ξένη σημαία να εκτελούν κρουαζιέρα στην Ελλάδα (cabotage) [ΦΕΚ Α' 261/03.10.73, άρθρα 164-165, Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου]

**Ευρωπαϊκός κανονισμός 3577/92:** Δυνατότητα ελεύθερων πλόων σε πλοία με κοινοτική σημαία ή σημαία των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ). Απαγόρευση για πλοία υπό σημαία τρίτων χωρών να εκτελούν κυκλικούς πλόες με ελληνικό αφετήριο λιμένα [εναρμόνιση με Ν. 2932/2001, Π.Δ. 344/2003]

**2010 (Ν. 3872):** Προσπάθεια να αρθούν οι αποκλεισμοί που έφεραν σε δυσχερή θέση την χώρα, υιοθέτηση μίας λογικής περιορισμών που απέτρεψαν τις εταιρείες να κάνουν χρήση του (υπογραφή σύμβασης με το ελληνικό δημόσιο)

**Απρίλιος 2012:** Καθολική άρση του cabotage χωρίς όμως να συνοδεύεται από ολοκληρωμένες πολιτικές για την ενίσχυση της ελληνικής σημαίας [άρθρο 222 του Ν. 4072/2012 (ΦΕΚ Α' 86/11.04.12)]



## Η αναγκαία στρατηγική

*Λόγω της προοπτικής της κρουαζιέρας διεθνώς και των δεδομένων των κοινωνικών, οικονομικών και πολιτικών συνθηκών που επικρατούν στην Ελλάδα*

### Απαιτούνται τα εξής:

Ελληνική κρουαζιέρα με περισσότερους προορισμούς



Πληρέστερο προϊόν, διάχυση των ωφελειών, μείωση των αρνητικών συνεπειών από τον συγκεντρωτισμό  
Δικτύωση λιμένων /// ποιότητα /// εμπειρίες

Αλλαγές σε υποδομές, στις πολιτικές διαφήμισης κλπ → Πειραιάς, Ηράκλειο, Κατάκολο και Κέρκυρα home-ports για Ανατολική Μεσόγειο

Παρεμβάσεις στα ελληνικά ports of calls → μεγιστοποίηση θετικών ωφελειών (απασχόληση, εισόδημα κλπ) έτσι ώστε να συμβαδίζουν με την μεγάλη επισκεψιμότητα



# Κρουαζιέρα- ανάγκες-στόχοι, αφετήριον λιμένες



## Ανάγκες & Απαιτήσεις για τη Λειτουργία Αφετήριων Λιμένων

Τουριστική φροντίδα για:

Παραμονή ωρών πριν την κρουαζιέρα

Διαμονή ημερών πριν ή και μετά την κρουαζιέρα  
(pre/post hotel packages)

**Ανάγκη:** Υποδομών & Υπηρεσιών

Τουριστική αξιοποίηση της παραμονής & διαμονής των τουριστών

**Στόχος:** επανάληψη κρουαζιέρας, ιδιωτική μελλοντική άφιξη

Γενικότερη διαφήμιση

Δημιουργία ελκυστικών τουριστικών προορισμών



# Η οργάνωση των δραστηριοτήτων και το μάρκετινγκ: η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος

## Η περιοχή ως τουριστικός προορισμός

Ευελξία – προσαρμοστικότητα τουριστικού προϊόντος  
Διεύρυνση εισοδηματικών και ηλικιακών κατηγοριών  
Μείωση τιμών λόγω οικονομικών κλίμακας

Ολιγόωρες δραστηριότητες → στενή συνεργασία με τους οργανωτές των κρουαζιερών,  
Πολυήμερες → συνέργεια των τοπικών φορέων

## Προκλήσεις του ευρύτερου χώρου

Ατομική ιδιωτική δραστηριότητα τουριστών κατά της ώρες της παραμονής στους λιμένες (συνήθως 7-12 hrs).

Δραστηριότητες πληρωμάτων

Φέρουσα ικανότητα των προορισμών

Προσφορά τουριστικών υπηρεσιών από ανεξάρτητους παρόχους των περιοχών αυτών.



# Η οργάνωση των δραστηριοτήτων και το μάρκετινγκ: η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος

## Αλλαγή φυσιογνωμίας περιοχών

Συνειδητές αποφάσεις και δεσμεύσεις των τοπικών κοινωνιών σε επίπεδο στρατηγικού τους σχεδιασμού για τον ρόλο και το είδος ανάπτυξης που οι ίδιοι οι κάτοικοι επιλέγουν (χωρίς να εκφεύγουν του γενικότερου πλαισίου της βιώσιμης ανάπτυξης)

## Αλλαγή τουριστικής αντίληψης

Στροφή στην ποιότητα  
Συνειδητή επιλογή μορφών τουρισμού  
Συνειδητή κοινωνική συμμετοχή στα δρώμενα





# Κατάκολο

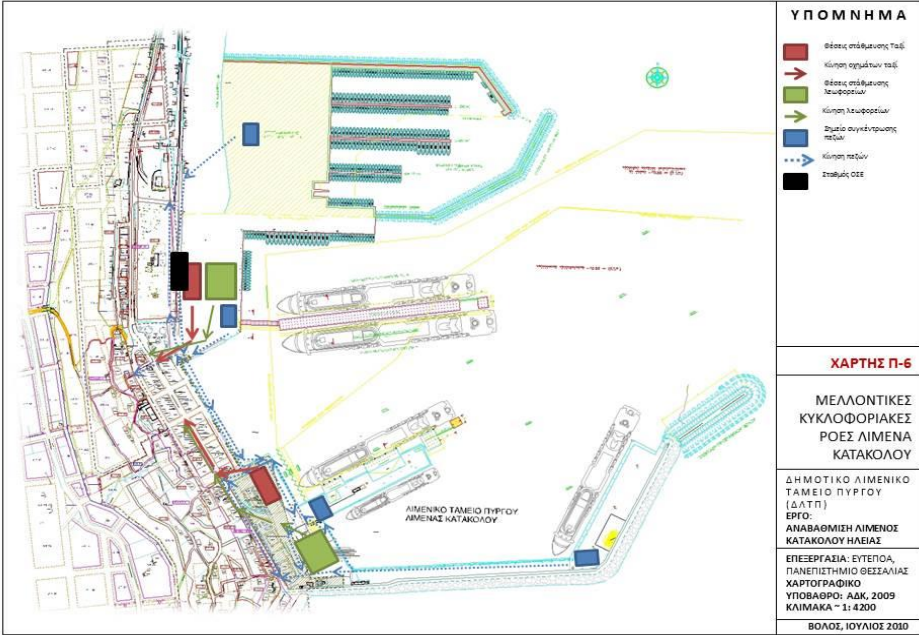
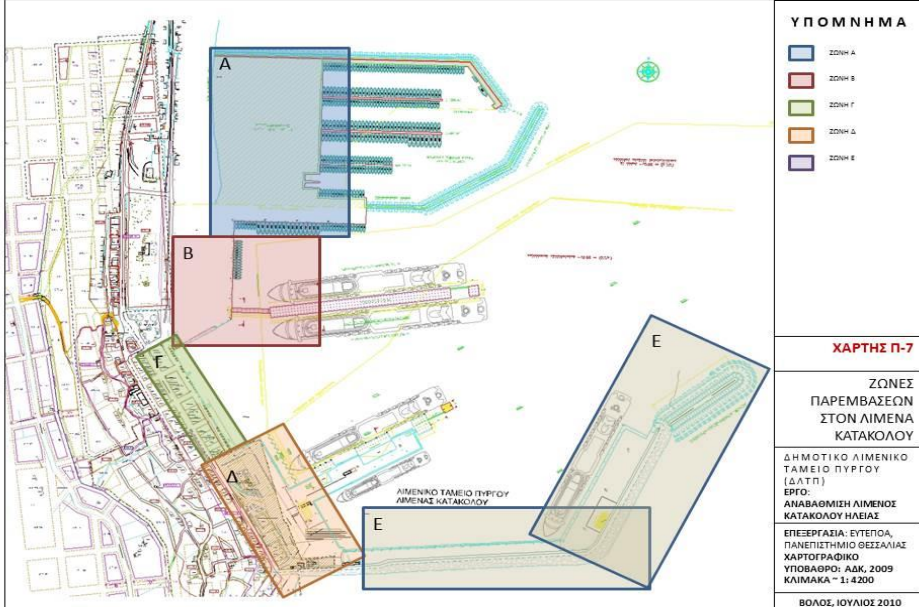
Ερευνητικό έργο Πολυτεχνικής Σχολής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

## Φάση [1] Πολεοδομικό Επίπεδο

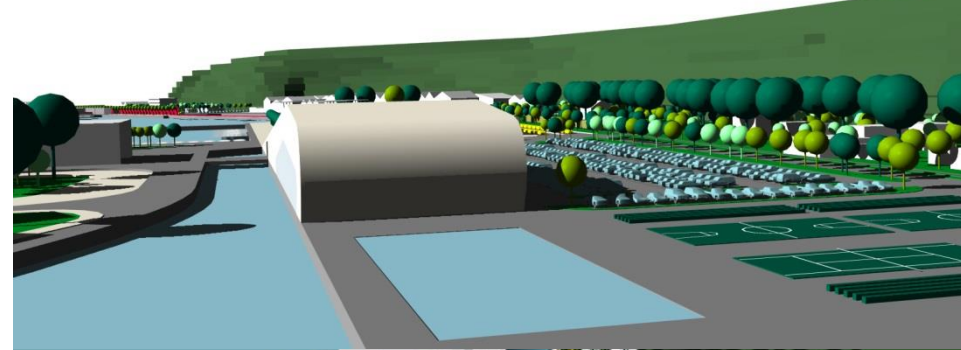
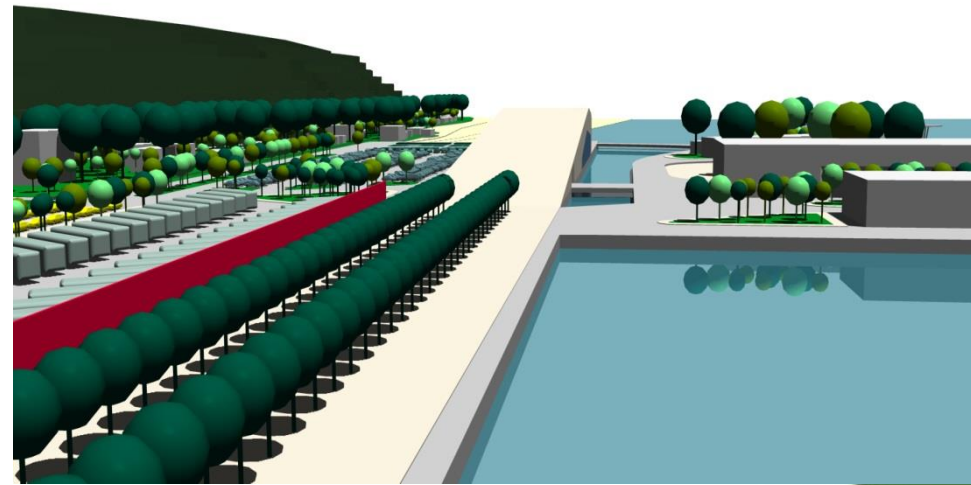
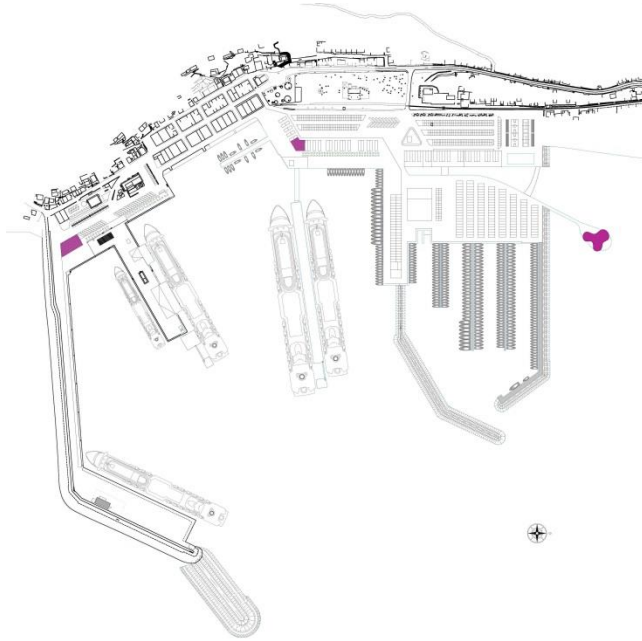
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης  
 Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής & Ανάπτυξης

Π.Σκάγιαννης, Π.Ροδακινιάς, Α.Ζυγούρα, Γ.Καπαρός, Σ.Κεσσοπουλου

Συγκοινωνιολόγος: Β.Βαβάκος



# Κατάκολο



Ερευνητικό έργο Πολυτεχνικής Σχολής  
Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Φάση [2] Επίπεδο Αστικού Σχεδιασμού και  
Αρχιτεκτονικής

Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Λ. Παπαδόπουλος, Κ. Φιλοξενίδου, Κ. Κοτζιά

## Προτάσεις πολιτικής – δίκην συμπεράσματος-1α

Κατάκολο

- Επενδύσεις σε υποδομές (λιμάνια/αεροδρόμια) ενσωμάτωση της λογικής πολλαπλής χρήσης υποδομών
- Συνολικότερη προσέγγιση/αποδοτικότερες πολιτικές προώθησης/συνεργασία μεταξύ λιμένων
- Καλύτερος προγραμματισμός των αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων (berth allocation) και συνδυασμός τους με τα χερσαία μέσα μεταφορών, τα ωράρια λειτουργίας των χώρων επίσκεψης και των καταστημάτων
- Καλή διασύνδεση των λιμανιών με την ενδοχώρα και τα σημεία ενδιαφέροντος
- Σωστή χωροθέτηση των λιμένων
- Βελτίωση των ασκούμενων πρακτικών και υποδομών σε ζητήματα ασφάλειας
- Σταθερό καθεστώς στην ασκούμενη τιμολογιακή πολιτική, θέσπιση κινήτρων για περισσότερες προσεγγίσεις και για επενδύσεις



## Προτάσεις πολιτικής – δίκην συμπεράσματος-2



- Η κρουαζιέρα αποτελεί μία ευκαιρία ανάπτυξης
- ακόμη και σε περιόδους οικονομικής ύφεσης
- Η ενασχόληση με την κρουαζιέρα θα βγάλει την Ελλάδα από την δυσχερή θέση του απλού παρατηρητή των εξελίξεων
- Στην Ελλάδα του τουρισμού και της ναυτιλίας, χαμένη ευκαιρία να μην ασχολείται σοβαρά με την κρουαζιέρα
- Προϋπόθεση για την ανάπτυξη του κλάδου
- η κοινωνική αποδοχή και συμμετοχή





Ευχαριστούμε για την προσοχή σας!!!

Παντελής Σκάγιαννης, Καθηγητής Πολιτικής των Υποδομών, ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ  
Μανώλης Ραλλιός, Μηχανικός ΧΠ&ΠΑΠΘ  
Κύριλλος Αθανασόπουλος, Μηχανικός ΧΠ&ΠΑΠΘ

