



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET
ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

JEAN MONNET EUROPEAN CENTRE OF EXCELLENCE
NATIONAL AND KAPODISTRIAN UNIVERSITY OF ATHENS

Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΣΔΟΥΚΟΠΟΥΛΟΣ



ΜΑΡΤΙΟΣ 2017

Copyright 2017

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET
ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
Κλεομένους 22Α, 106 75 Αθήνα
Τηλ. 210 72 20 508 Fax: 210 3617711
Email: jmcenter-athens@pspa.uoa.gr, www.jmc.pspa.uoa.gr

All rights reserved

Το Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet δεν υιοθετεί ως ίδρυμα πολιτικές ή άλλες θέσεις. Καταβάλλει, μάλιστα, προσπάθεια να παρουσιάζονται στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του και στο μέτρο του δυνατού όλες οι υπάρχουσες απόψεις. Οι αναλύσεις και οι γνώμες που δημοσιεύονται σε όλες τις εκδόσεις του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet θα πρέπει να αποδίδονται αποκλειστικά στους ίδιους τους συγγραφείς και να μην θεωρούνται ότι αντιπροσωπεύουν απαραίτητα τις απόψεις του Κέντρου, του Διοικητικού Συμβουλίου του, της διεύθυνσης ή των κατά περίπτωση και καθ' οιονδήποτε τρόπο συνεργαζομένων φορέων.

The European Commission support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents which reflects the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

Πίνακας Περιεχομένων

1. Εισαγωγή.....	3
2. Ανασκόπηση του τομέα της κρουαζιέρας σε Ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.....	5
3. Ανάλυση των πλεονεκτημάτων, αδυναμιών, ευκαιριών και απειλών (SWOT) που παρουσιάζει η Ελλάδα όσο αφορά τον τομέα της κρουαζιέρας.....	9
3.1 Δυνατά σημεία.....	9
3.2 Αδύνατα σημεία	10
3.3 Ευκαιρίες.....	13
3.4 Απειλές.....	14
4. Προτάσεις περαιτέρω βελτίωσης και ανάπτυξης του τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.	16
5. Συμπεράσματα	19
Βιβλιογραφικές αναφορές.....	20

Πίνακας Σχημάτων

Σχήμα 1: Δομή της αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού.....	3
Σχήμα 2: Τμηματοποίηση του θαλάσσιου τουρισμού	4
Σχήμα 3: Κλάδοι που άμεσα ή έμμεσα επηρεάζει ο τομέας της κρουαζιέρας.....	5
Σχήμα 4: Συνολικές δαπάνες που δημιούργησε ο τομέας της κρουαζιέρας την περίοδο 2010 - 2015	6
Σχήμα 5: Συνολικές θέσεις εργασίας στον τομέα της κρουαζιέρας για την περίοδο 2010 - 2015	7
Σχήμα 6: Κύριες συνιστώσες της ανάλυσης SWOT για τον τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα	16

Πίνακας Πινάκων

Πίνακας 1: Το οικονομικό αντίκτυπο του τομέα της κρουαζιέρας, για το 2015, ανά Ευρωπαϊκή χώρα.....	8
--	---

Ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα – Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές ανάπτυξης

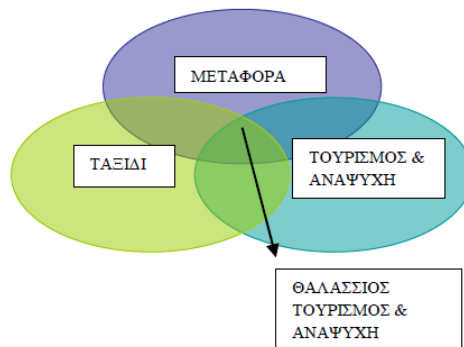
Ελευθέριος Σδουκόπουλος

Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΚΕΤΑ / ΙΜΕΤ, Υποψήφιος Διδάκτωρ

Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

1. Εισαγωγή

Ως μια από τις δυναμικότερα αναπτυσσόμενες μορφές εναλλακτικού τουρισμού, ο θαλάσσιος τουρισμός ορίζεται ως το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο χώρο, οι οποίες συχνά εμπεριέχουν την έννοια του ταξιδιού και έχουν ως σκοπό την αναψυχή και την πολιτισμική επικοινωνία (Σχήμα 1) [1].



Σχήμα 1: Δομή της αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού, Πηγή: [2]

Αν και σε πολλές περιπτώσεις ο θαλάσσιος τουρισμός συνδέεται στενά με τον παράκτιο τουρισμό, συνιστώντας μαζί το 1/3 της θαλάσσιας οικονομίας στην Ευρώπη [3], η κυριαρχία του θαλάσσιου στοιχείου αποτελεί ουσιαστικά την ειδοποιό διαφορά και το κύριο κριτήριο διάκρισης του θαλάσσιου τουρισμού από τις υπόλοιπες μορφές τουρισμού [4].

Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει μια πληθώρα διαφορετικών δραστηριοτήτων με τις κύριες εξ' αυτών να ασκούνται σε οργανωμένο και επαγγελματικό επίπεδο, και πλήθος δευτερευόντων να ασκούνται σε πιο σποραδική βάση. Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα που ακολουθεί (Σχήμα 2), η κρουαζιέρα, η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση και σε μικρότερο βαθμό η παράκτια τουριστική ναυσιπλοΐα αποτελούν τις κύριες μορφές θαλάσσιου τουρισμού.

Μεταξύ των δευτερευόντων, περιλαμβάνονται οι παράκτιες θαλάσσιες δραστηριότητες (π.χ. θαλάσσια σπορ όπως θαλάσσιο σκι, windsurfing, κτλ.), ο αλιευτικός τουρισμός (π.χ. ψάρεμα, παρακολούθηση διαδικασίας ψαρέματος, κτλ.), ο υποβρύχιος τουρισμός (π.χ. καταδύσεις, υποβρύχιες επισκέψεις σε ναυάγια, κτλ.), ο θαλάσσιος αθλητικός τουρισμός (π.χ. ιστιοπλοϊκοί αγώνες, κτλ.), ο θαλάσσιος οικοτουρισμός (π.χ. επίσκεψη σε θαλάσσια πάρκα, κτλ.) και ο θαλάσσιος πολιτιστικός τουρισμός (π.χ. επίσκεψη σε ναυτικά μουσεία, πλοία-μουσεία, κτλ.) [5].



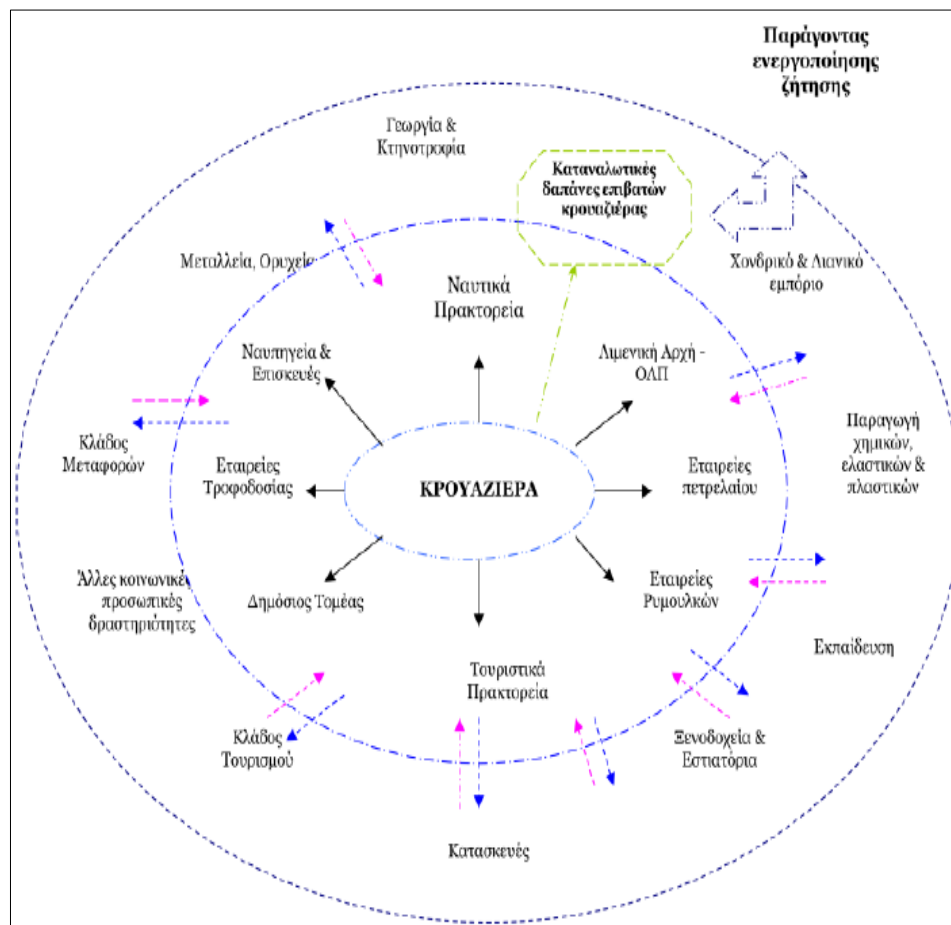
Σχήμα 2: Τμηματοποίηση του θαλάσσιου τουρισμού, Πηγή: [5 & ίδια επεξεργασία]

Από το σύνολο των 3,2 εκατομμυρίων θέσεων εργασίας και των 183 δισεκατομμυρίων ευρώ ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας που παρήγαγαν στο σύνολό τους, για το 2012, οι δραστηριότητες και οι υπηρεσίες του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού στην Ευρώπη, η κρουαζιέρα και η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση ήταν υπεύθυνες για 372.000 και 303.000 θέσεις εργασίας αντίστοιχα, με το σχετικό κύκλο εργασιών τους να ανέρχεται σε 38 και 15 δισεκατομμύρια ευρώ [6]. Καταδεικνύεται συνεπώς η καίρια συμβολή αυτών των δύο κλάδων στο θαλάσσιο τουρισμό της Ευρώπης, και στη θαλάσσια Ευρωπαϊκή οικονομία γενικότερα, καθιστώντας επιτακτική την ανάγκη αποτελεσματικής αντιμετώπισης των προβλημάτων και προκλήσεων που αντιμετωπίζουν, με στόχο τη περαιτέρω ενίσχυση της ελκυστικότητας των προσφερόμενων τουριστικών προϊόντων και τη προσέλκυση ολοένα και μεγαλύτερου αριθμού τουριστών προς όφελος της εκάστοτε τοπικής, περιφερειακής και εθνικής οικονομίας.

Η παρούσα εργασία επικεντρώνεται στον τομέα της κρουαζιέρας, την κυριότερη μορφή θαλάσσιου τουρισμού, και έχει ως στόχο αφού παρουσιάσει την υφιστάμενη κατάσταση του κλάδου τόσο σε Ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο, να αναδείξει τις προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης αυτού του είδους τουρισμού στην Ελλάδα, θέτοντας στοχευμένες προτάσεις, η υιοθέτηση και υλοποίηση των οποίων δύναται να ενισχύσει την επιλογή Ελληνικών προορισμών ως ενδιάμεσους ή ακόμα και αρχικούς / τελικούς σταθμούς κρουαζιέρας ('home ports') στη Μεσόγειο.

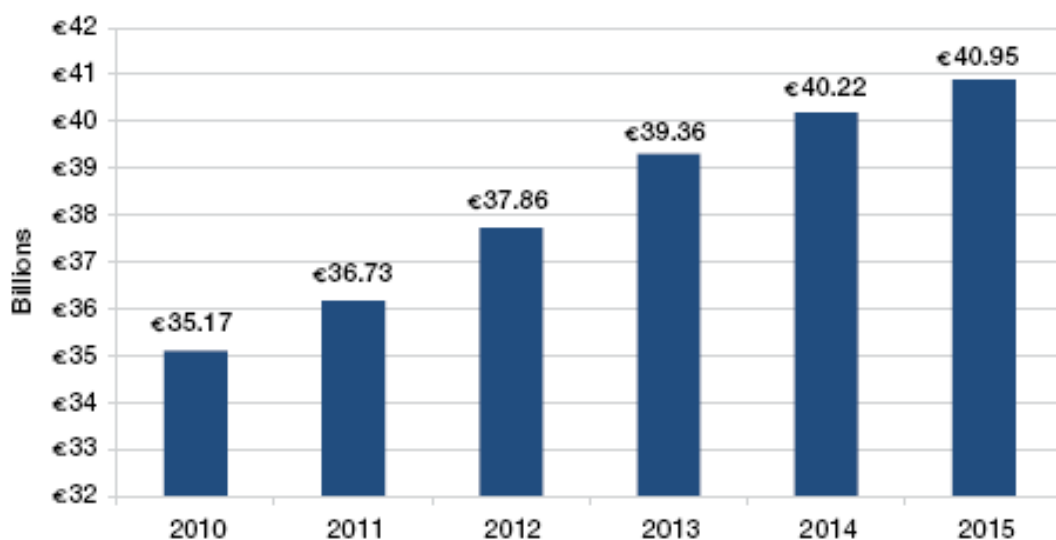
2. Ανασκόπηση του τομέα της κρουαζιέρας σε Ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο

Ο τομέας της κρουαζιέρας αποτελεί για την Ευρώπη μια δυναμικά αυξανόμενη οικονομική δραστηριότητα η οποία επιφέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη σε ένα πλήθος άμεσα ή έμμεσα επηρεαζόμενων κλάδων (Σχήμα 3).

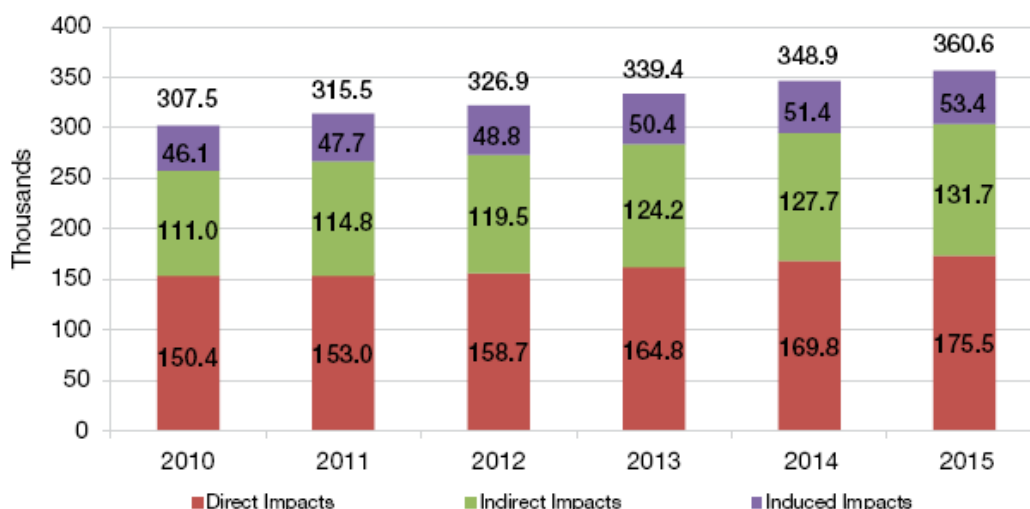


Σχήμα 3: Κλάδοι που άμεσα ή έμμεσα επηρεάζει ο τομέας της κρουαζιέρας, Πηγή: [7]

Το 2015, οι άμεσες δαπάνες στον τομέα της κρουαζιέρας εκτιμάται ότι ανήλθαν σε 16.89 δισεκατομμύρια ευρώ εκ των οποίων τα 4,6 δισεκατομμύρια ευρώ αφορούσαν την κατασκευή νέων κρουαζιεροπλοίων και τη συντήρηση και επισκευή υπαρχόντων πλοίων, τα 6,9 δισεκατομμύρια ευρώ αφορούσαν υπηρεσίες εφοδιασμού κρουαζιεροπλοίων και λοιπές υποστηρικτικές υπηρεσίες, τα 3,83 δισεκατομμύρια ευρώ αφορούσαν δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν από επιβάτες και πληρώματα τόσο σε αρχικούς / τελικούς όσο και σε ενδιάμεσους σταθμούς κρουαζιέρας και τα 1,55 δισεκατομμύρια ευρώ αφορούσαν μισθούς πληρωμάτων και διοικητικών υπαλλήλων των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο χώρο της κρουαζιέρας. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω, εκτιμάται ότι απασχολήθηκαν άμεσα στον τομέα της κρουαζιέρας συνολικά 175.476 εργαζόμενοι οι οποίοι συνεισέφεραν, μέσω των κοινωνικών τους ασφαλίσεων, 5,24 δισεκατομμύρια ευρώ στην οικονομία των Ευρωπαϊκών χωρών που υποδέχονται επιβάτες κρουαζιέρας. Αν ληφθεί υπόψη και το έμμεσο οικονομικό αντίκτυπο, οι συνολικές δαπάνες στον τομέα της κρουαζιέρας, το 2015, προσέγγισαν τα 40,95 δισεκατομμύρια ευρώ (Σχήμα 4), με τις συνολικές θέσεις εργασίας να υπολογίζονται σε 360.571 (Σχήμα 5) και τις σχετικές κοινωνικές εισφορές σε 11,05 δισεκατομμύρια ευρώ [8].



Σχήμα 4: Συνολικές δαπάνες που δημιούργησε ο τομέας της κρουαζιέρας την περίοδο 2010 – 2015, Πηγή: [8]



Σχήμα 5: Συνολικές θέσεις εργασίας στον τομέα της κρουαζιέρας για την περίοδο 2010 – 2015,

Πηγή: [8]

Όπως τεκμηριώνεται και από τα παραπάνω σχήματα, ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη παρουσιάζει μια σταθερά ανοδική πορεία προσελκύνοντας, το 2015, το 28,5% της διεθνούς επιβατικής κίνησης. Η περιοχή της Μεσογείου ειδικότερα, αποτελεί το δημοφιλέστερο προορισμό κρουαζιέρας στην Ευρώπη και το 2^ο δημοφιλέστερο προορισμό κρουαζιέρας διεθνώς, μετά την Καραϊβική, με αποτέλεσμα να αξιοποιείται εκεί το 19,5% της παγκόσμιας διαθέσιμης χωρητικότητας [9]. Πιο συγκεκριμένα, το 2015, στην περιοχή της Μεσογείου δραστηριοποιήθηκαν συνολικά 164 κρουαζιερόπλοια τα οποία πραγματοποίησαν 2.692 κρουαζιέρες και εξυπηρέτησαν 3,71 εκατομμύρια επιβάτες.

Μεταξύ των 10 Ευρωπαϊκών χωρών που έλαβαν τα μεγαλύτερα οικονομικά οφέλη από τον τομέα της κρουαζιέρας, το 2015, η Ελλάδα κατέλαβε την 8^η θέση με τις συνολικές άμεσες δαπάνες να προσεγγίζουν τα 489 εκατομμύρια ευρώ (μείωση κατά 3,36% σε σχέση με το 2014) και τις άμεσες θέσεις εργασίας να ανέρχονται σε 9.983 (Πίνακας 1). Το λιμάνι του Πειραιά συγκαταλέχθηκε μεταξύ των 12 κορυφαίων προορισμών κρουαζιέρας της Μεσογείου, καταλαμβάνοντας τη 9^η θέση, αφού εξυπηρέτησε συνολικά 980.049 επιβάτες κρουαζιέρας. Σημαντικός αριθμός επιβατών κρουαζιέρας επισκέφτηκε επίσης τα λιμάνια της Σαντορίνης (791.927), της Μυκόνου (649.914), της Κέρκυρας (647.355) και του Κατάκολου (459.882) [10].

Πίνακας 1: Το οικονομικό αντίκτυπο του τομέα της κρουαζιέρας, για το 2015, ανά Ευρωπαϊκή χώρα

Country	Direct Expenditures € Million	Growth from 2014	Total Jobs	Total Compensation € Million
Italy	4,554	-1.02%	103,010	3,130
UK	3,260	3.33%	73,919	2,700
Germany	2,946	-9.47%	45,673	1,634
Spain	1,323	9.52%	28,576	856
France	1,238	10.83%	16,555	735
Top Five	13,321	0.10%	267,733	9,055
Finland	627	7.73%	9,441	356
Norway	599	1.35%	14,743	478
Greece	489	-3.36%	9,983	188
Netherlands	466	16.79%	7,573	220
Sweden	271	18.86%	3,528	141
Next 5	2,452	6.33%	45,268	1,383
Rest of the EU+3	1,113	11.75%	47,570	613
Total	16,886	1.50%	360,571	11,051

Πηγή: [8]

Τα προαναφερόμενα στατιστικά στοιχεία καταδεικνύουν την εξέχουσα σημασία που παρουσιάζει για την Ελλάδα ο τομέας της κρουαζιέρας καθώς και τα σημαντικά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης αυτού του κλάδου για την ανάδειξη των Ελληνικών προορισμών μεταξύ των κυριότερων σταθμών κρουαζιέρας της περιοχής της Μεσογείου. Σε αυτή την κατεύθυνση, πρωτοβουλίες όπως η συγκρότηση της Εθνικής Συντονιστικής Επιτροπής Κρουαζιέρας¹, η σύσταση του cluster λιμένων κρουαζιέρας ‘Greek Cruise’² αλλά και οι προγραμματισμένες επενδύσεις της νέας διεύθυνσης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς στον τερματικό σταθμό κρουαζιέρας, ύψους περίπου 200 εκατομμυρίων ευρώ, καταδεικνύουν το έντονο ενδιαφέρον της χώρας να επενδύσει σε αυτό τον κλάδο τουρισμού αυξάνοντας σημαντικά τα υφιστάμενα επίπεδα επιβατικής κίνησης, τόσο όσο αφορά τους διερχόμενους τουρίστες όσο και τους τουρίστες που χρησιμοποιούν την Ελλάδα ως αφετήρια ή τελικό προορισμό της κρουαζιέρας τους.

¹ <http://www.hcg.gr/sites/default/files/article/attach/71%CE%9A%CE%A84653%CE%A0%CE%A9-%CE%A82%CE%92.pdf>

² <http://www.greekcruise.gr/>

3. Ανάλυση των πλεονεκτημάτων, αδυναμιών, ευκαιριών και απειλών (SWOT) που παρουσιάζει η Ελλάδα όσο αφορά τον τομέα της κρουαζιέρας

Η Ελλάδα παρουσιάζει μια πληθώρα χαρακτηριστικών που ευνοούν τη περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας τόσο κατά την εκτεταμένη τουριστική περίοδο όσο και πέραν αυτής, δηλαδή κατά τους χειμερινούς μήνες. Ωστόσο, για την επιτυχή ανάδειξη και προώθηση αυτών των χαρακτηριστικών, τη προσέλκυση ολοένα και περισσότερων τουριστών κρουαζιέρας και γενικότερα την αξιοποίηση των ευκαιριών που παρουσιάζει η χώρα σε αυτόν τον κλάδο τουρισμού, η αποτελεσματική και οργανωμένη αντιμετώπιση των υφιστάμενων ελλείψεων και προβλημάτων καθώς και η αναγνώριση και σφαιρική αντίληψη τυχόν υπαρχόντων ή μελλοντικών απειλών, καθίσταται επιτακτική. Για την καλύτερη κατανόηση των παραπάνω συνιστωσών, εφαρμόζεται στην συνέχεια η ανάλυση SWOT (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats), στα πλαίσια της οποίας περιγράφεται λεπτομερώς καθένα από τα δυνατά και αδύνατα σημεία που παρουσιάζει η Ελλάδα στον τομέα της κρουαζιέρας, οι ευκαιρίες που θα πρέπει να αξιοποιηθούν επιτυχώς καθώς και οι απειλές, εσωτερικές και εξωτερικές, οι οποίες θα πρέπει να ληφθούν προσεκτικά υπόψη.

3.1 Δυνατά σημεία

Η Ελλάδα αποτελεί κομβικό σημείο για τη κρουαζιέρα στη περιοχή της Μεσόγειου και ειδικότερα της Ανατολικής Μεσογείου, η οποία το 2015 προσέλκυσε το 11% της συνολικής επιβατικής κίνησης ακολουθώντας τη Δυτική Μεσόγειο (72,1%) και την Αδριατική (16,5%). Το λιμάνι του Πειραιά, πιο συγκεκριμένα, αποτελεί τον κυριότερο σταθμό κρουαζιέρας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, με κριτήριο την επιβατική κίνηση, με τα λιμάνια της Τουρκίας (Kusadasi, Bodrum, Antalya, Istanbul) να ακολουθούν [11]. Ωστόσο, εκτός από τον Πειραιά, η Ελλάδα διαθέτει αρκετούς άλλους δημοφιλείς προορισμούς κρουαζιέρας (π.χ. Σαντορίνη, Μύκονος, Κέρκυρα, Κατάκολο, Ηράκλειο) οι οποίοι συνδυάζουν φυσική ομορφιά, μακρά παράδοση και ιστορία, πλούσια πολιτισμική κληρονομία, εκλεκτή κουζίνα και τοπικά προϊόντα υψηλής ποιότητας, κτλ., προσελκύοντας έτσι ένα ιδιαίτερα σημαντικό αριθμό τουριστών κρουαζιέρας. Κατά τη σύντομη στάση τους σε αυτούς τους προορισμούς, οι τουρίστες έχουν τη δυνατότητα να περιηγηθούν στις γραφικές πόλεις και τα νησιά της Ελλάδας, να επισκεφθούν χώρους με σημαντικό αρχαιολογικό, πολιτισμικό και θρησκευτικό ενδιαφέρον (π.χ. Ακρόπολη, Καλλιμάρμαρο, Αρχαία Ολυμπία, κτλ.), να περιπλανηθούν στην τοπική αγορά και να αγοράσουν παραδοσιακά προϊόντα, αναμνηστικά, κτλ., να γευτούν

τοπικά εδέσματα και ποικιλίες κρασιών ή ποτών, κτλ. Διαφαίνεται επομένως ξεκάθαρα η καίρια συμβολή του τομέα της κρουαζιέρας σε ένα πλήθος άλλων εναλλακτικών μορφών τουρισμού (π.χ. πολιτισμικός, θρησκευτικός, γαστρονομικός, κτλ.) υποστηρίζοντας έτσι σημαντικά τις τοπικές επιχειρήσεις και την τοπική οικονομία γενικότερα.

Οι ήπιες κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν στον Ελληνικό χώρο, κατά τη μεγαλύτερη διάρκεια του έτους, καθιστούν επίσης ιδιαίτερα ευχάριστη αυτή τη περιήγηση των επιβατών κρουαζιέρας στον εκάστοτε προορισμό που επισκέπτονται, η οποία αποτελεί συχνά το έναυσμα για να αποφασίσουν οι τουρίστες, οι οποίοι έλαβαν ιδιαίτερα θετικές εντυπώσεις κατά την ολιγόωρη παραμονή τους, να επισκεφτούν ξανά και για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα το συγκεκριμένο ή και άλλους προορισμούς της Ελλάδας με στόχο να βιώσουν πρόσθετες αξέχαστες τουριστικές εμπειρίες. Το γεγονός αυτό είναι καίριας σημασίας για τον κλάδο του τουρισμού στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένων όλων των διαφορετικών εναλλακτικών μορφών του, και δύναται να ενισχύσει σημαντικά την εθνική και τοπική οικονομία καθώς τα σχετικά οικονομικά οφέλη που μπορούν να προκύψουν είναι ευρεία και ενδεχομένως πολλαπλασιαστικά, αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι στις περισσότερες των περιπτώσεων οι τουρίστες διαμοιράζονται με ένα μεγάλο αριθμό ανθρώπων (π.χ. οικογένεια, φίλοι, γνωστοί, followers, κτλ.), μέσω των μέσων κοινωνικής δικτύωσης (π.χ. Facebook, Instagram, κτλ.), τις εμπειρίες που αποκτούν ενισχύοντας έτσι το δυνητικό τουριστικό ενδιαφέρον των τελευταίων για τον εκάστοτε τουριστικό προορισμό.

Οι μικρές αποστάσεις που παρουσιάζουν τα Ελληνικά νησιά τόσο μεταξύ τους όσο και από τους προορισμούς κρουαζιέρας που βρίσκονται στο ηπειρωτικό κομμάτι της χώρας, καθιστούν επίσης δυνατή την ενσωμάτωση περισσότερων του ενός Ελληνικών προορισμών στα πακέτα κρουαζιέρας που προσφέρουν διάφορες ναυτιλιακές εταιρείες καθώς και τουριστικοί πράκτορες στην περιοχή της Μεσογείου, και ειδικότερα της Ανατολικής Μεσογείου. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που παρουσιάζει ο κάθε προορισμός καθώς και η τοπική κουλτούρα και παράδοση που τον συνοδεύει, καθιστούν την επίσκεψη σε καθέναν από αυτούς τους προορισμούς μοναδική, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στους επιβάτες κρουαζιέρας να βιώσουν διαφορετικές και ξεχωριστές τουριστικές εμπειρίες.

3.2 Αδύνατα σημεία

Τα δυνατά σημεία που παρουσιάζει η Ελλάδα, όσο αφορά τον τομέα της κρουαζιέρας, σε συνδυασμό με την αποτελεσματική και οργανωμένη αντιμετώπιση χρόνιων ελλείψεων και

προβλημάτων δύναται να ενισχύσουν σημαντικά και να προσδώσουν μια νέα δυναμική ανάπτυξης σε αυτόν τον κλάδο τουρισμού.

Το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι Ελληνικοί προορισμοί κρουαζιέρας είναι η ύπαρξη ελλιπών λιμενικών υποδομών καθιστώντας έτσι τη προσέγγιση των κρουαζιεροπλοίων δύσκολη ή ακόμα και αδύνατη αν ληφθούν υπόψη τα μεγαλύτερα, νεότεριστα κρουαζιερόπλοια τελευταίας γενιάς. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των λιμένων (π.χ. υφιστάμενη βάθη, μικρού μήκους βραχίονες σε τερματικούς σταθμούς, κτλ.) σε πολλές περιπτώσεις δυσχεραίνουν τη πρόσβαση και τη ταυτόχρονη παραμονή μεγάλων κρουαζιεροπλοίων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το παλιό λιμάνι της Σαντορίνης όπου για την αποβίβαση των πολυάριθμων επιβατών κρουαζιέρας που επισκέπτονται το νησί, χρησιμοποιούνται μικρά πλοία με αποτέλεσμα η διαδικασία αποβίβασης να καθίσταται πιο χρονοβόρα ή ακόμα και δύσκολη στην περίπτωση που επικρατούν, για παράδειγμα, κακές καιρικές συνθήκες (π.χ. δυνατοί άνεμοι, βροχή, κτλ.), με σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις, κατά συνέπεια, στο επίπεδο εξυπηρέτησης και άνεσης των επιβατών.

Στο χερσαίο τμήμα των λιμένων, οι κτιριακές υποδομές που χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση των επιβατών κρουαζιέρας, όπου πραγματοποιούνται όλοι οι σχετικοί έλεγχοι ασφάλειας και παρέχονται επιπρόσθετα, σε μερικές περιπτώσεις, ενημερωτικές πληροφορίες σχετικά με τουριστικά αξιοθέατα ή άλλα σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος, δυνατότητες μετακίνησης σε αυτά, κτλ., παρουσιάζονται συχνά ως ανεπαρκείς, προκαλώντας σημαντικές καθυστερήσεις και γενικότερα μια αρνητική πρώτη εντύπωση στους αποβαίνοντες επιβάτες.

Παρά τις σημαντικές ελλείψεις που παρουσιάζουν οι λιμενικές υποδομές, τα λιμενικά κόστη και κατά συνέπεια τα λιμενικά τέλη διατηρούνται, ωστόσο, ιδιαίτερος υψηλά λειτουργώντας συχνά ως αντικίνητρο για την ένταξη κάποιου Ελληνικού προορισμού στα τουριστικά πακέτα κρουαζιέρας που προσφέρονται στην περιοχή της Μεσογείου. Αν ληφθεί υπόψη και το ισχυρό αντίκτυπο της οικονομικής κρίσης στην αγορά γενικότερα, και στον κλάδο του τουρισμού πιο συγκεκριμένα, είναι εμφανής η πρόθεση των ναυτιλιακών εταιρειών και των τουριστικών πρακτόρων να παρέχουν όσο το δυνατόν οικονομικότερα πακέτα διακοπών τα οποία οι περισσότεροι Ευρωπαίοι αλλά και διαφορετικών εθνικοτήτων τουρίστες έχουν τη οικονομική δυνατότητα να επιλέξουν.

Πέρα από το χώρο του λιμένα, σημαντικά είναι και τα προβλήματα που καλούνται να αντιμετωπιστούν και εκτός αυτού, με στόχο να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη και ευχάριστη

παραμονή και περιήγηση των επιβατών κρουαζιέρας στον εκάστοτε προορισμό. Πιο συγκεκριμένα, η ταυτόχρονη άφιξη μεγάλου αριθμού επιβατών σε συνδυασμό με τη συχνά μη οργανωμένη εξυπηρέτησή / καθοδήγησή / μετακίνησή τους, δύναται να συντελέσουν στη δημιουργία φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης στο οδικό δίκτυο γύρω από τον επιβατικό σταθμό του εκάστοτε λιμένα, επιδρώντας αρνητικά στην εύρυθμη λειτουργία της πόλης / νησιού και αυξάνοντας σημαντικά τις συνεπαγόμενες περιβαλλοντικές και κοινωνικές αρνητικές επιπτώσεις. Η έλλειψη συντονισμένων δράσεων από το σύνολο των φορέων που άπτονται, είτε άμεσα είτε έμμεσα, του τομέα της κρουαζιέρας σε έναν προορισμό, έχει ως αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η εμπειρία των επισκεπτόμενων τουριστών αλλά και να δημιουργούνται πρόσθετα προβλήματα στη καθημερινή λειτουργία της πόλης / νησιού. Ελλιπής πληροφόρηση για τη γρήγορη και βιώσιμη μετάβαση σε σημεία αυξημένου τουριστικού ενδιαφέροντος, συνεχείς και απρόβλεπτες αυξήσεις τιμών των εισιτηρίων για την είσοδο σε αυτά, αλλά και για άλλες γενικότερες υπηρεσίες και αγαθά, μη ευέλικτα ωράρια λειτουργίας τουριστικών αξιοθέατων (π.χ. σε περιόδους αιχμής), κτλ. έχουν συχνά ως αποτέλεσμα οι επιβάτες κρουαζιέρας να έρχονται αντιμέτωποι με μια κατάσταση η οποία ενδεχομένως να μην πληροί τις προσδοκίες τους και να μειώνει τις θετικές εντυπώσεις που λαμβάνουν κατά την ολιγόωρη επίσκεψή τους.

Τέλος, η υφιστάμενη έλλειψη πολιτικής και οικονομικής σταθερότητας στη χώρα καθώς και η απουσία ενός σταθερού φορολογικού και δικαστικού συστήματος³ δεν ευνοούν την επένδυση και δραστηριοποίηση μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας στην Ελλάδα, περιορίζοντας έτσι σημαντικά το 'home porting', δηλαδή την επιλογή ενός Ελληνικού προορισμού ως αφετηρία ή τελικό προορισμό μιας κρουαζιέρας. Τα σημαντικά έσοδα που μπορεί να επιφέρει το 'home porting' για την εθνική οικονομία παραμένουν ακόμα αθέατα αν αναλογιστεί κανείς ότι, το 2015, το 91,9% των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφτηκαν την Ελλάδα ήταν διερχόμενοι. Μέχρι σήμερα, μόνο μια εταιρεία κρουαζιέρας δραστηριοποιείται στην Ελλάδα, η Celestyal Cruises, η οποία πραγματοποιεί 'home porting' από τα ελληνικά νησιά και τον Πειραιά προσφέροντας, μεταξύ άλλων πακέτων, μικρές τριήμερες και τετραήμερες κρουαζιέρες στο Αιγαίο, οι οποίες δύναται να συνδυαστούν κατάλληλα με πολυάριθμα άλλα πακέτα διακοπών που παρέχονται στις ηπειρωτικές περιοχές της χώρας (π.χ. παράκτιος τουρισμός).

³ <http://www.celestialcruises.gr/el/o-peiraias-diekdikiei-mia-ishyri-thesi-stin-kroyaziera-tis-mesogeioy>

3.3 Ευκαιρίες

Λαμβάνοντας υπόψη τα δυνατά και αδύνατα σημεία που παρουσιάζει η Ελλάδα στον τομέα της κρουαζιέρας, τις διαφαινόμενες τάσεις καθώς και τις τρέχουσες ή προγραμματισμένες ενέργειες, πρωτοβουλίες και εξελίξεις σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, παρουσιάζεται ένα σημαντικό πλήθος ευκαιριών τις οποίες θα πρέπει να εκμεταλλευτούν κατάλληλα όλοι οι σχετικοί εμπλεκόμενοι φορείς για την άμεση, ταχεία και ευρύτερη ανάπτυξη αυτού του κλάδου τουρισμού στην Ελλάδα.

Οι ήπιες κλιματολογικές συνθήκες που παρουσιάζει η Ελλάδα κατά τους χειμερινούς μήνες, οι οποίες διευκολύνουν δραστηριότητες όπως το περπάτημα, κτλ., καθώς και η διασύνδεση του τομέα της κρουαζιέρας με ένα πλήθος άλλων εναλλακτικών μορφών τουρισμού (π.χ. πολιτισμικός, θρησκευτικός, γαστρονομικός κτλ.), ευνοούν σημαντικά την ανάπτυξη και περαιτέρω προώθηση της χειμερινής κρουαζιέρας, η οποία παραμένει ακόμα σε σημαντικό βαθμό ανεκμετάλλευτη. Το χαμηλότερο κόστος συμμετοχής και ο μικρότερος αριθμός επισκεπτόμενων τουριστών στους εκάστοτε προορισμούς, δύναται να αποτελέσουν σημαντικό κίνητρο για την επιλογή μιας χειμερινής κρουαζιέρας, στα πλαίσια της οποίας οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα να επισκεφτούν πιο εύκολα, γρήγορα και ξεκούραστα αξιοθέατα με σημαντικό πολιτισμικό, ιστορικό, θρησκευτικό ή άλλο τουριστικό ενδιαφέρον [12]. Τα οικονομικά οφέλη που δύναται να προκύψουν από την περαιτέρω ενίσχυση αυτού του κλάδου κρουαζιέρας διαφαίνονται ως σημαντικά καταδεικνύοντας έτσι την ανάγκη υιοθέτησης στοχευμένων και συντονισμένων σχετικών δράσεων από το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων (ναυτιλιακών εταιρειών, τουριστικών πρακτόρων, λιμενικών αρχών, δήμων, τουριστικών και άλλων τοπικών επιχειρήσεων, κτλ.).

Η προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων στον τομέα της κρουαζιέρας, μέσω της θέσπισης ενός κατάλληλου θεσμικού πλαισίου και ενός πιο σταθερού, ευέλικτου και όχι τόσο γραφειοκρατικού φορολογικού συστήματος, δύναται επίσης να επιφέρει σημαντικά οφέλη τόσο στην προώθηση της χειμερινής κρουαζιέρας όσο και γενικότερα στην περαιτέρω ανάπτυξη αυτού του κλάδου ενισχύοντας σημαντικά την τοπική και εθνική οικονομία. Η ενίσχυση, για παράδειγμα, του 'home porting' στην Ελλάδα με πρόσθετες, πέρα της Celestyal Cruises, ναυτιλιακές εταιρείες να επιλέγουν Ελληνικούς προορισμούς ως αφετηρία ή τελικό προορισμό των κρουαζιέρων τους, αναμένεται να επιφέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες, τονώνοντας παράλληλα ένα ευρύ πλήθος άλλων σχετιζόμενων κλάδων (π.χ. αεροπορικές εταιρείες, αεροδρόμια, ξενοδοχεία, εστιατόρια, κτλ.). Οι άμεσες επενδύσεις

που έχουν προγραμματιστεί στο τερματικό σταθμό κρουαζιέρας του λιμανιού του Πειραιά καθώς και η βελτίωση της διασύνδεσής του με το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, το οποίο εξυπηρετεί ολοένα και μεγαλύτερη επιβατική κίνηση, αποτελούν σημαντικούς παράγοντες για την ανάδειξη του Πειραιά σε βασικό ‘home port’ της Μεσογείου. Ωστόσο, πέρα από το λιμάνι του Πειραιά και με δεδομένο ότι θα αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά όλες οι υφιστάμενες ελλείψεις υποδομών, και άλλα λιμάνια της Ελλάδας, σε αστικές ή νησιωτικές περιοχές οι οποίες εξυπηρετούνται από αεροδρόμια διεθνών συνδέσεων (π.χ. Ηράκλειο, Κέρκυρα, κτλ.), δύναται να διαδραματίσουν ένα τέτοιο ρόλο.

Στα πλαίσια των παραπάνω, αλλά και όχι μόνο, η διερεύνηση, κατάλληλη προσαρμογή και υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών, οι οποίες έχουν εφαρμοστεί επιτυχώς σε εθνικό, Ευρωπαϊκό αλλά και διεθνές επίπεδο, δύναται να προσδώσουν σημαντική προστιθέμενη αξία στον κλάδο, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών προορισμών ως αρχικούς / τελικούς ή ενδιάμεσους σταθμούς κρουαζιέρας στην Μεσόγειο. Αρκετά χαρακτηριστικά παραδείγματα μπορούν να εντοπιστούν στην Ιταλία, η οποία αποτελεί σε Ευρωπαϊκό επίπεδο την ηγέτιδα χώρα στον τομέα της κρουαζιέρας, αλλά και σε εθνικό επίπεδο όπως στο λιμάνι του Ηρακλείου όπου στα πλαίσια της ενιαίας στρατηγικής που υιοθέτησε με τίτλο ‘Customer Experience Enhancement’, αναπτύχθηκαν καινοτόμες εφαρμογές για κινητά τηλέφωνα (Android και iOS) οι οποίες παρέχονται δωρεάν στους επισκεπτόμενους τουρίστες δίνοντάς τους πληροφορίες για την ιστορία, τον πολιτισμό, τα αξιοθέατα και την αγορά της πόλης του Ηρακλείου⁴.

3.4 Απειλές

Η έγκαιρη αναγνώριση και ολοκληρωμένη κατανόηση των απειλών, εσωτερικών και εξωτερικών, που δύναται να επηρεάσουν αρνητικά τον τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα καθίσταται επιτακτική για τη λήψη των απαραίτητων προληπτικών μέτρων ή για την υιοθέτηση κατάλληλων λύσεων έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθεί το αρνητικό αντίκτυπο που δύναται να προκληθεί.

Ο ολοένα και μεγαλύτερος ανταγωνισμός στον τομέα της κρουαζιέρας τόσο μεταξύ διεθνών προορισμών (π.χ. Καραϊβική, Μεσόγειος, Περσικός Κόλπος, Βόρεια Ευρώπη, Λατινική Αμερική, κτλ.) όσο και μεταξύ περιοχών (π.χ. Δυτική Μεσόγειος, Αδριατική, Ανατολική Μεσόγειος) αλλά και χωρών, θα πρέπει να παρακολουθείται στενά και να αξιολογούνται

⁴ <http://www.portheraclion.gr/index.php/el/cruise/>

προσεκτικά οι παράμετροι που τον επηρεάζουν έτσι ώστε να καθίσταται δυνατή η χάραξη της κατάλληλης, σε κάθε περίπτωση, στρατηγικής από τους φορείς που εμπλέκονται στον τομέα της κρουαζιέρας. Η δυναμικότητα ανερχόμενων προορισμών (π.χ. Περσικό Κόλπος) καθώς και οι αναμενόμενες σχετικές επιπτώσεις στην αγορά της κρουαζιέρας, θα πρέπει να αξιολογούνται διαρκώς και να λαμβάνονται προσεκτικά υπόψη κατά τη διαδικασία λήψης επιχειρηματικών αποφάσεων. Για την Ελλάδα συγκεκριμένα, η ανάδειξη και η ένταξη αρκετών προορισμών της Τουρκίας σε πακέτα κρουαζιέρας που καλύπτουν την περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου ειδικότερα, αλλά και τη Μεσόγειο γενικότερα, αποτελεί μια σημαντική απειλή η οποία θα πρέπει εξεταστεί σε βάθος έτσι ώστε μέσω κατάλληλων ενεργειών να αποφευχθεί η περαιτέρω μείωση των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέπτονται Ελληνικούς προορισμούς προς όφελος της γειτονικής Τουρκίας.

Η, τα τελευταία χρόνια, μη ελκυστική εικόνα της χώρας προς την Ευρωπαϊκή και διεθνή κοινότητα (π.χ. ασταθές πολιτικό περιβάλλον, συνεχείς απεργίες, κτλ.) διαδραματίζει επίσης ένα σημαντικό ρόλο στην κατεύθυνση αυτή, υποδεικνύοντας την ανάγκη για την υιοθέτηση μιας οργανωμένης και στοχευμένης καμπάνιας προώθησης της χώρας στο εξωτερικό η οποία θα διασαφηνίζει ότι οι Ελληνικοί προορισμοί πληρούν όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις για να βιώσει ο κάθε επισκέπτης αξέχαστες τουριστικές εμπειρίες. Για παράδειγμα, οι επιπτώσεις της προσφυγικής κρίσης στην Ελλάδα και η ανάδειξη των ενεργειών που πραγματοποιήθηκαν για την αποτελεσματική διαχείριση των εισερχόμενων ροών προσφύγων θα μπορούσε να αποτελέσει μέρος μιας κατάλληλης επικοινωνιακής πολιτικής έτσι ώστε να διασφαλιστεί το γεγονός ότι το αρνητικό αντίκτυπο στον Ελληνικό τουρισμό θα είναι μηδαμινό ή θα ελαχιστοποιηθεί στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό [13].

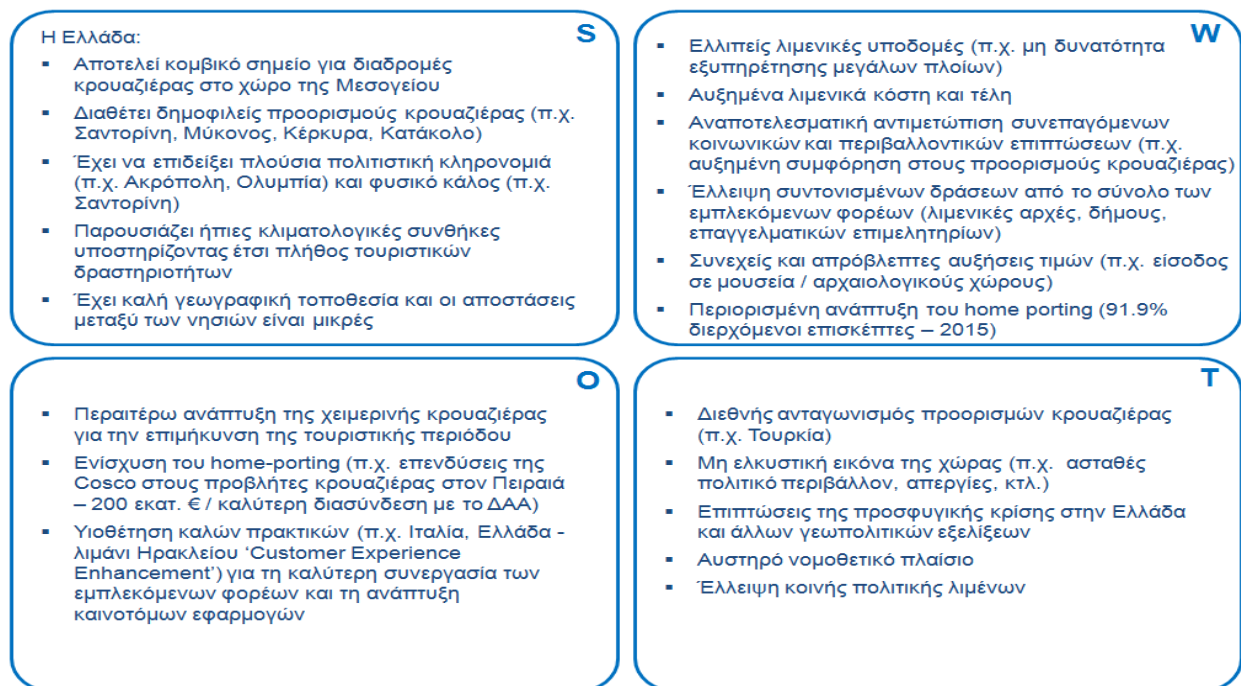
Πέρα των εξωτερικών, σημαντικές είναι και οι εσωτερικές απειλές οι οποίες δύναται να αποτελέσουν τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα της κρουαζιέρας. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η έλλειψη πολιτικής και οικονομικής σταθερότητας αλλά και το αυστηρό υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο λειτουργούν ως ανασταλτικοί παράγοντες για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων σε μια πληθώρα κλάδων συμπεριλαμβανομένου και αυτού του τουρισμού, και του τομέα της κρουαζιέρας πιο συγκεκριμένα. Η δημιουργία ενός σταθερού πολιτικού και οικονομικού περιβάλλοντος και η θέσπιση μακροχρόνιων πολιτικών, οι οποίες θα παρέχουν τα απαραίτητα κίνητρα για τη προσέλκυση και δραστηριοποίηση νέων ιδιωτών αλλά και την επιβίωση αυτών που ήδη δραστηριοποιούνται επιχειρηματικά, αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την υποστήριξη όλων των κλάδων της αγοράς καθώς

και αυτού του τουρισμού ο οποίος αποτελεί έναν από τους βασικότερους πυλώνες της Ελληνικής οικονομίας.

Η διαμόρφωση μιας κοινής πολιτικής λιμένων δύναται επίσης να υποστηρίξει και να τονώσει ακόμα περισσότερο τον τομέα της κρουαζιέρας, με φορείς όπως η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων και πρόσφατες πρωτοβουλίες όπως η Εθνική Συντονιστική Επιτροπή Κρουαζιέρας και το cluster λιμένων κρουαζιέρας ‘Greek Cruise’, να δύναται να συμβάλλουν σημαντικά στη κατεύθυνση αυτή.

4. Προτάσεις περαιτέρω βελτίωσης και ανάπτυξης του τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Λαμβάνοντας υπόψη την ανάλυση SWOT όπως περιγράφηκε αναλυτικά στο προηγούμενο κεφάλαιο και όπως παρουσιάζεται συνοπτικά στο σχήμα που ακολουθεί (Σχήμα 6), διαμορφώθηκε μια σειρά από στοχευμένες προτάσεις η υιοθέτηση και υλοποίηση των οποίων δύναται να συντελέσει στην περαιτέρω βελτίωση και ανάπτυξη του τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.



Σχήμα 6: Κύριες συνιστώσες της ανάλυσης SWOT για τον τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, οι λιμενικές υποδομές σε αρκετούς Ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας παρουσιάζονται ως ελλιπείς καθιστώντας επιτακτική την ανάγκη βελτίωσης και εκσυγχρονισμού τους έτσι ώστε να παρέχεται ένα ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης στα κρουαζιερόπλοια που προσεγγίζουν και τους επιβάτες κρουαζιέρας που αποβιβάζονται στον εκάστοτε προορισμό. Μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια νέας γενιάς και αυξημένες ροές επιβατών θα πρέπει να μπορούν να εξυπηρετηθούν απρόσκοπτα, χωρίς καθυστερήσεις και με ασφάλεια ενισχύοντας έτσι την ελκυστικότητα και την ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών προορισμών ως αρχικούς / τελικούς ή ενδιάμεσους σταθμούς κρουαζιέρας στη Μεσόγειο. Η αναβάθμιση των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών θα πρέπει να πραγματοποιηθεί βάσει ενός σωστά διαμορφωμένου σχεδίου αφού πρώτα αξιολογηθούν συνολικά οι ανάγκες που παρουσιάζει η κάθε λιμενική υποδομή και δοθεί η σχετική προτεραιότητα στις ενέργειες που απαιτούνται για την πλήρη κάλυψή τους. Μια τέτοια διαδικασία δύναται να είναι μακροχρόνια και να απαιτήσει σημαντικά κεφάλαια έτσι ώστε να καλυφθούν πλήρως οι σχετικές δαπάνες. Η εδραίωση ενός σταθερού πολιτικού και οικονομικού περιβάλλοντος στη χώρα αναμένεται να συντελέσει σημαντικά προς την εύρεση αυτών των κεφαλαίων και δύναται να προσελκύσει πρόσθετες ιδιωτικές επενδύσεις στο λιμενικό τομέα, πέρα αυτών που έχουν συμπεριληφθεί ή πρόκειται να συμπεριληφθούν, αντίστοιχα, στις ολοκληρωμένες ή υπό εξέλιξη αποκρατικοποιήσεις. Εκτός από τον Πειραιά ωστόσο, σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις σε άλλες αναπτυγμένες, αναπτυσσόμενες και μητροπολιτικές περιοχές της Ελλάδος, οι οποίες διαθέτουν αεροδρόμια διεθνών συνδέσεων (π.χ. Ηράκλειο, Ρόδος, Κέρκυρα), δύναται επίσης να συμβάλλουν καθοριστικά στη ανάδειξη αυτών των περιοχών σε πύλες εισόδου ('home ports') επιβατών κρουαζιέρας ενισχύοντας σημαντικά την τοπική και εθνική οικονομία [14]. Η συγκρότηση ενός Εθνικού Σχεδίου Ανάπτυξης της κρουαζιέρας, με τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων, δύναται να θέσει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την επιτυχή υλοποίηση των προαναφερομένων δράσεων.

Η αναβάθμιση των υποδομών των σταθμών κρουαζιέρας, δύναται επίσης να συνδυαστεί κατάλληλα με την ταυτόχρονη ανάδειξή τους σε πολυθεματικούς προορισμούς, μέσω της αποτελεσματικής διασύνδεσής τους με τα θεματικά δίκτυα των ευρύτερων γειτονικών τους περιοχών (π.χ. πολιτιστικά, θρησκευτικά, φυσιολατρικά, κτλ.). Με την κατάλληλη οργάνωση και συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων δύναται να δημιουργηθούν, στον εκάστοτε σταθμό κρουαζιέρας, θεματικά σημεία πληροφόρησης τα οποία οι επιβάτες θα μπορούν να

επισκεφτούν κατά την αποβίβαση τους, και να λάβουν πληροφορίες σχετικά με τουριστικά αξιοθέατα στα οποία θέλουν να μεταβούν ή άλλου είδους δραστηριότητες (π.χ. περιήγηση σε ιστορικά σημεία της πόλης, κτλ.) που επιθυμούν να πραγματοποιήσουν κατά την παραμονή τους στον εκάστοτε προορισμό. Η ανάπτυξη χώρων για εμπορική χρήση στους σταθμούς κρουαζιέρας δύναται επίσης να συνδεθεί με τα παραπάνω δίκτυα, προωθώντας για παράδειγμα τοπικά παραδοσιακά προϊόντα, αναμνηστικά δώρα, κτλ.

Οι πληροφορίες που θα παρέχονται στους επιβάτες κατά την αποβίβαση τους είτε επί τόπου είτε και μέσω νέων, καινοτόμων εφαρμογών (π.χ. για κινητά τηλέφωνα όπως στην περίπτωση του λιμανιού του Ηρακλείου) δύναται να συντελέσουν σημαντικά στην αποτελεσματική καθοδήγησή τους στα σημεία που ενδιαφέρονται να επισκεφτούν, προτείνοντας τους ενδεχομένως βέλτιστες διαδρομές και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (π.χ. δημόσιες συγκοινωνίες, περπάτημα, κτλ.) και ελαχιστοποιώντας έτσι τις συνεπαγόμενες αρνητικές επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον. Επιπρόσθετα, η ενθάρρυνση και επίτευξη (π.χ. μέσω της ανάπτυξης τοπικών συνεργατικών σχηματισμών – clusters ή cruise destination management forums) της καλύτερης επικοινωνίας και συνεργασίας μεταξύ των φορέων που άπτονται και επωφελούνται από τον τομέα της κρουαζιέρας σε ένα προορισμό, δύναται να συντελέσει στην υιοθέτηση στοχευμένων δράσεων (π.χ. αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων των αστικών συγκοινωνιών για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών κρουαζιέρας, διεύρυνση των ωραρίων λειτουργίας μουσείων και άλλων τουριστικών αξιοθέατων βάσει των προγραμματισμένων αφίξεων κρουαζιεροπλοίων, κτλ.) για τη περαιτέρω βελτίωση της επίσκεψης των επιβατών κρουαζιέρας, επιφέροντας παράλληλα σημαντικά οφέλη για τις τοπικές επιχειρήσεις και διασφαλίζοντας την εύρυθμη καθημερινή λειτουργία της εκάστοτε πόλης / νησιού.

Το προσδοκώμενο όφελος από τις παραπάνω προτάσεις δύναται να ενισχυθεί περαιτέρω από τη στοχευμένη προβολή και διαφήμιση της Ελλάδας στο εξωτερικό, ως προορισμού κρουαζιέρας, τονίζοντας εκτός από τη πλούσια φυσική ομορφιά που διαθέτει και τη μακρά ιστορία και τον πολιτισμό που έχει να επιδείξει, τις ενέργειες που έχουν γίνει για την βελτίωση των εμπειριών που δύναται να αποκομίσει κάποιος επιβάτης κατά την επίσκεψη του σε κάποιο Ελληνικό προορισμό. Μια τέτοια καμπάνια μπορεί επίσης να αποτελέσει ένα αποτελεσματικό μέσο και για τη περαιτέρω προώθηση της χειμερινής κρουαζιέρας, η οποία παρουσιάζει σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης με την προϋπόθεση ωστόσο ότι θα υλοποιηθεί επιτυχώς ένα πλήθος σχετικών αναγκαίων δράσεων (π.χ. ετοιμότητα των λιμένων να

υποδέχονται κρουαζιερόπλοια όλο το χρόνο, οργάνωση της τοπικής κοινωνίας, συνέργειες με γειτονικούς προορισμούς, πολιτική κινήτρων και εκπτώσεων στα λιμάνια, οργανωμένες εκδρομές και αποτελεσματική σύνδεση με τα θεματικά δίκτυα διαφόρων περιοχών) [12].

Τέλος, θα πρέπει γενικότερα να υιοθετηθεί ένα κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο, καθώς και πρόσθετα υποστηρικτικά μέτρα πολιτικής, τα οποία θα ευνοήσουν και θα υποστηρίξουν το ενδιαφέρον ιδιωτών να επενδύσουν στο τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και να παρέχουν καινοτόμες υπηρεσίες και προϊόντα οι οποίες δύναται να προσελκύσουν ολοένα και μεγαλύτερο αριθμό τουριστών [15].

5. Συμπεράσματα

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις δυναμικότερες και ταχύτερα αναπτυσσόμενες μορφές εναλλακτικού τουρισμού με εξέχουσα σημασία και σημαντικά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης για την Ελλάδα. Ο τομέας της κρουαζιέρας ειδικότερα, διαφαίνεται ως μια από τις βασικές προτεραιότητες της Ελληνικής πολιτείας, με πλήθος πρωτοβουλιών και ενεργειών να βρίσκονται υπό εξέλιξη ή να έχουν ήδη προγραμματιστεί για τη περαιτέρω ενίσχυση του κλάδου και τη προσέλκυση ολοένα και περισσότερων τουριστών οι οποίοι δύναται να συμβάλλουν σημαντικά στην τόνωση της τοπικής και εθνικής οικονομίας. Ωστόσο τα αναμενόμενα οφέλη δύναται να πολλαπλασιαστούν, αν προωθηθούν αποτελεσματικά τα δυνατά σημεία που παρουσιάζει η Ελλάδα στον τομέα της κρουαζιέρας, αντιμετωπιστούν, βάσει ενός σωστού σχεδιασμού, οι υφιστάμενες ελλείψεις και τα προβλήματα τόσο σε επίπεδο λιμένων όσο και σε επίπεδο προορισμών, αξιοποιηθούν κατάλληλα οι ευκαιρίες που παρουσιάζονται (π.χ. 'home porting', χειμερινή κρουαζιέρα, κτλ.), και εξαλειφθούν ή ελαχιστοποιηθούν τυχόν κίνδυνοι, συμβάλλοντας έτσι στη δημιουργία ενός πιο σταθερού επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Τα παραπάνω προϋποθέτουν ωστόσο την αποδοτική επικοινωνία και συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων, σε κάθε επίπεδο, ευνοώντας έτσι την ανάπτυξη και υιοθέτηση καινοτόμων και αποδοτικών υπηρεσιών και εφαρμογών, οι οποίες δύναται να προσδώσουν μια νέα δυναμική στον κλάδο και να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών προορισμών σε σύγκριση με άλλους προορισμούς κρουαζιέρας στη Μεσόγειο.

Βιβλιογραφικές αναφορές

1. Λεκάκου Μ. & Στεφανιδάκη Ε. (2015) 'Σχέδιο δράσης για το θαλάσσιο και αθλητικό τουρισμό στις Κυκλάδες', *Παραδοτέο του Υποέργου «Δημιουργία μηχανισμών επιστημονικής παρακολούθησης τουρισμού στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου».*
2. WILD G.P. (INTERNATIONAL) LTD (2012) 'Competing in a changing world: outlook for cruise tourism to 2020', *Industry Report.*
3. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2014) 'Μια Ευρωπαϊκή στρατηγική για την τόνωση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό', *Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.*
4. Διακομιχάλης Μ. (2009) 'Ο θαλάσσιος τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του', Εκδόσεις Σταμούλη, ISBN: 9789603517580.
5. Μυλονόπουλος Δ. & Μοίρα Π. (2005) 'Θαλάσσιος τουρισμός', Εκδόσεις INTERBOOKS, ISBN: 960-390-150-4.
6. European Commission (2014) 'A European strategy for more growth and jobs in coastal and maritime tourism', ISBN: 978-92-79-35885-2.
7. Stefanidaki E. & Lekakou M. (2012) 'Generated economic impact to cruise destinations: The Piraeus case', *Cruise tourism and society. A socioeconomic perspective*, edited by Papathanassis A., Lucovic T. and Vogel M., pp. 69-84.
8. Cruise Lines International Association (2016) 'Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015', *CLIA Europe's Economic Contribution Report.*
9. Florida-Caribbean Cruise Association (2016) 'Cruise Industry Overview - 2015', *FCCA Statistics Report.*
10. Ένωση Λιμένων Ελλάδος (2016) 'Συνολικά στατιστικά στοιχεία κρουαζιέρας 2013 – 2015', διαθέσιμο στον ακόλουθο σύνδεσμο: <http://www.elime.gr/index.php/krouaziera>.
11. The Association of Mediterranean Cruise Ports - MedCruise (2016) 'Cruise activities in Med Cruise ports: Statistics 2015', *A MedCruise Report.*
12. Ένωση Λιμένων Ελλάδος (2012) 'Πρόταση μελέτης κρίσιμων παραγόντων ανάπτυξης χειμερινής κρουαζιέρας', διαθέσιμο στον ακόλουθο σύνδεσμο: http://www.elime.gr/images/Docs/Krouaziera/KrouazieraGenika/Protasi_Anptyksis_Xeimerinis_Krouazieras.pdf
13. Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (2016) 'Ελληνικός Τουρισμός: Εξελίξεις – Προοπτικές', *Περιοδική Μελέτη, Τεύχος 1.*
14. Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (2013) 'Πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης – Άρθρο 06: Εναλλακτικές μορφές τουρισμού', διαθέσιμο στον ακόλουθο σύνδεσμο: <http://www.opengov.gr/minenv/?p=5145>.
15. Ecorys (2013) 'Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level', *Final Report for DG Maritime Affairs & Fisheries.*