

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ
ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΟΛΠ Α.Ε) ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ, ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟΝ
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ ΑΠΟ
ΤΟΥΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ .**

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΠΙΝΟΣ

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς,

ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος

Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2015

“Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright”.

«Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Ο δηλών

Σπίνος Διονύσιος Παναγιώτης

“ Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή ”.

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

- Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων Καθηγητής)
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Βαλμά Ερασμία

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα..»

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω, στον επιβλέποντα τη Διπλωματική μου Εργασία Κο Πελαγίδη Θεόδωρο, ο οποίος με την πολύτιμη βοήθειά του, τις υποδείξεις και τις παρατηρήσεις του, με καθοδήγησε και συνέβαλε καθοριστικά στην υλοποίηση της εργασίας αυτής. Ακόμα, τον ευχαριστώ για την υπομονή του και τις εύστοχες επισημάνσεις του στις αρχικές μου προσπάθειες για τη συγγραφή της παρούσας εργασίας. Επίσης, ευχαριστώ πολύ τα μέλη της επιτροπής Κο. Θεοδωρόπουλο Σωτήριο και Κα. Βαλμά Ερασμία.

Θα ήθελα ακόμα, να ευχαριστήσω τον Προϊστάμενο του Τμήματος Κρουαζιέρας της Διεύθυνσης Εξυπηρέτησης Επιβατών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Κο Αγραπίδη Δημήτριο, καθώς και την υπάλληλο του ίδιου Τμήματος Κα Ντάλιου Διονυσία, όπως και τον Επόπτη Κο Λαγάνη Παντελή, οι οποίοι με ιδιαίτερο ενδιαφέρον, με ενημέρωσαν για τις δραστηριότητες του Οργανισμού στον τομέα της κρουαζιέρας και με τους οποίους περιηγηθήκαμε όλους τους χώρους και τις εγκαταστάσεις κρουαζιέρας της ΟΛΠ Α.Ε. Με τον τρόπο αυτό, μου δόθηκε η ευκαιρία να διαπιστώσω τη σοβαρή και μεθοδική εργασία που επιτελείται από το προσωπικό της εν λόγω Εταιρείας. Επιπλέον, είχα τη δυνατότητα να παρακολουθήσω όλες τις επί μέρους διαδικασίες που διενεργούνται κατά την αποβίβαση και την επιβίβαση των τουριστών κρουαζιέρας και τις εμπλεκόμενες σε αυτές Υπηρεσίες (Τελωνείο, Λιμενική Αστυνομία), καθώς επίσης και τη διαδικασία ελέγχου επιβατών και αποσκευών στις αίθουσες αφίξεων και αναχωρήσεων των πλοίων κρουαζιέρας. Επιπρόσθετα, είχα την ευκαιρία να επισκεφθώ τις προβλήτες στις οποίες γίνεται η παραβολή των πλοίων κρουαζιέρας, καθώς και τους δύο επιβατικούς σταθμούς. Έτσι, η παρούσα εργασία δεν προσέγγισε το θέμα της κρουαζιέρας αποκλειστικά μέσα από ένα θεωρητικό πρίσμα, αλλά έγινε προσπάθεια να αποτυπωθούν οι υπάρχουσες καθημερινές συνθήκες εργασίας, τουλάχιστον όσον αφορά το λιμάνι του Πειραιά, και στην καταγραφή αυτή η συνεισφορά των εν λόγω υπαλλήλων της ΟΛΠ Α.Ε, ήταν καθοριστική.

Τέλος, ευχαριστώ τους γονείς μου για τη συμπαράστασή τους καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου και ιδιαίτερα για την ηθική και υλική συνεισφορά και συμμετοχή τους κατά τη διάρκεια της φοίτησής μου στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία, του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία, εκπονήθηκε στα πλαίσια της διαδικασίας της παρακολούθησης, της υλοποίησης και της ολοκλήρωσης των σπουδών μου στο " Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία ", του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Βασικές παράμετροι για την ενασχόλησή μου με το συγκεκριμένο θέμα απετέλεσαν, ο σύνδεσμος που υφίσταται μεταξύ της πόλης του Πειραιά, του τουρισμού, ο οποίος αποτελεί έναν από τους βασικότερους αιμοδότες της ελληνικής οικονομίας και της πόλης, καθώς και της ανάπτυξης της κρουαζιέρας, μέσω του λιμανιού του Πειραιά. Η δεσπύουσα θέση που κατέχει ο Λιμένας Πειραιώς, σε συνάρτηση με τα υπόλοιπα ελληνικά λιμάνια και ο υφιστάμενος ανταγωνισμός από τα άλλα λιμάνια της Μεσογείου, απετέλεσαν σημεία αναφοράς για την εργασία αυτή.

Μέσω της διπλωματικής εργασίας, μου δόθηκε η δυνατότητα να διαπιστώσω την ουσιαστική συνεισφορά του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς στην ελληνική οικονομία, στον τουρισμό, μέσω της κρουαζιέρας, αλλά ιδιαιτέρως στην πόλη του Πειραιά και στις γύρω από αυτόν, πόλεις. Μια συνεισφορά η οποία, θα τολμήσω να αναφέρω, δεν έχει αναδειχθεί σε όλο το μέγεθός της και δεν είναι γνωστή, ούτε στους ίδιους τους δημότες της πόλης του Πειραιά. Στα επόμενα κεφάλαια της παρούσας εργασίας, θα επιχειρηθεί να αναδειχθεί η συνεισφορά αυτή, η οποία έχει αναπτυχθεί μέσω επενδύσεων, πέραν αυτών που αφορούν τον τομέα που θα μας απασχολήσει, αυτόν δηλαδή της κρουαζιέρας, και σε τομείς που προσφέρουν στη γενικότερη ανάπτυξη του Πειραιά. Επενδύσεις, κάποιες από τις οποίες δεν είναι γνωστό ότι έχουν πραγματοποιηθεί από τον ΟΛΠ, που παρότι έχει τη μορφή μιας ανώνυμης εταιρείας, η οποία είναι μάλιστα εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, παρόλα αυτά επιτελεί έργο που δεν άπτεται μόνο του επιχειρηματικού ενδιαφέροντος, όπως θα συνέβαινε σε οποιαδήποτε αντίστοιχη εταιρεία, αλλά αντιθέτως, μέσω των επενδύσεών της προσφέρει στη γενικότερη ανάπτυξη, πρωτίστως της τοπικής οικονομίας, αλλά κυρίως της εθνικής.

Επιπροσθέτως, θα αναδειχθούν τα υπάρχοντα προβλήματα, ιδιαιτέρως όσον αφορά τον τομέα των υποδομών, τα οποία ταλανίζουν τα υπόλοιπα ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας. Κυρίως όμως θα παρουσιασθεί η θέση της ελληνικής " βιομηχανίας " κρουαζιέρας σε συνάρτηση με τον υφιστάμενο ανταγωνισμό από τα υπόλοιπα

λιμάνια της Μεσογείου. Θα γίνει προσπάθεια να αναδειχθούν οι λόγοι για τους οποίους το συγκεκριμένο τουριστικό προϊόν, αυτό της κρουαζιέρας, δεν έχει καταστεί το ίδιο ελκυστικό, όσο είναι αυτό σε άλλα λιμάνια, ιδιαιτέρως της δυτικής Μεσογείου. Ακόμα, θα επιχειρηθεί να αναδειχθούν οι λόγοι για τους οποίους η τουριστική κίνηση, μέσω της κρουαζιέρας, κατά τους χειμερινούς μήνες είναι ουσιαστικά μηδαμινή.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

- **ΕΙΣΑΓΩΓΗ.**
 - 1.1. Αντικείμενο και σκοπός της εργασίας. (σελ. 1)
 - 1.2. Μεθοδολογία προσέγγισης του αντικειμένου της εργασίας. (σελ. 1)
 - 1.3. Συνοπτική διάρθρωση της εργασίας. (σελ. 2)

- **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.**
 - 2.1. Ελεύθερος χρόνος – Αναμνηχή. (σελ. 3)
 - 2.2. Κρουαζιέρα. Ιστορική προσέγγιση της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο Θάλασσα. (σελ. 4)

- **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ. ΜΕΓΑΛΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.**
 - 3.1. Γενικές παρατηρήσεις για την κρουαζιέρα. (σελ. 6)
 - 3.2. Μεγάλα λιμάνια κρουαζιέρας της Μεσογείου. Υποδομές λιμένων κρουαζιέρας της Μεσογείου. Στατιστικά στοιχεία αφίξεων και αναχωρήσεων τουριστών. Οι ιδιαίτεροι λόγοι που οδήγησαν στην ανάπτυξή τους. (σελ. 8)
 - 3.3. Λιμένες της ανατολικής Μεσογείου. Λιμένες δυτικής Μεσογείου θάλασσας. Ποιοτικός διαχωρισμός. (σελ. 13)
 - 3.4. Home port passengers. Transit passengers. (σελ. 15)
 - 3.5. Ενώσεις Λιμένων της Μεσογείου.
 - 3.5.1. *Med Cruise (The Association of Mediterranean Cruise Ports).* (σελ.18)
 - 3.5.2. *Ένωση Λιμένων Ελλάδας (Ε.ΛΙ.ΜΕ).* (σελ. 19)

- **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.**
 - 4.1. Αναλυτική παρουσίασή τους. Πλεονεκτήματα – Αδυναμίες. Επάρκεια παρεχομένων υπηρεσιών. Επάρκεια υποδομών. Στατιστικά στοιχεία ανά Λιμένα. (σελ. 23)

- 4.2. Λόγοι αδυναμίας των ελληνικών Λιμένων να καταστούν λιμάνια αναχώρησης και προορισμού τουριστών. (σελ. 30)
- 4.3. Διάρκεια τουριστικής περιόδου. Δυνατότητα επέκτασής της κατά τους χειμερινούς μήνες. (σελ. 42)
- 4.4. Λοιπά στατιστικά στοιχεία κρουαζιέρας. (σελ. 50)
- 4.5. Το παρόν και το μέλλον στον ελληνικό τουρισμό. Σύνοψη προοπτικών στην ελληνική αγορά κρουαζιέρας. (σελ. 52)

• **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.**

- 5.1. Υποδομές, παροχή υπηρεσιών. Επιβατικοί σταθμοί εξωτερικού (σελ. 56)
- 5.2. Τιμολογιακή πολιτική της ΟΛΠ Α.Ε. (σελ. 62)
- 5.3. Σύγκριση εσόδων κρουαζιέρας, σε σχέση με τους λοιπούς τομείς δραστηριότητας της ΟΛΠ Α.Ε. (σελ. 67)
- 5.4. Διακίνηση επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά. (σελ. 71)
- 5.5. Ανάπτυξη συνεργασιών της ΟΛΠ Α.Ε με άλλους Λιμένες της Ελλάδας. (σελ. 76)
- 5.6. Στατιστικά στοιχεία κρουαζιέρας της ΟΛΠ Α.Ε. Ποιοτική και ποσοτική προσέγγιση. (σελ. 78)
- 5.7. Μελέτη του πενταετούς επενδυτικού προγράμματος της ΟΛΠ Α.Ε όσον αφορά τον τομέα της κρουαζιέρας. Παρατηρήσεις, πρόοδος επενδύσεων, επάρκειά τους. (σελ. 81)
- 5.8. Business plan της ΟΛΠ Α.Ε για την πενταετία 2014 - 2018. Εκτιμήσεις για την κρουαζιέρα. Προβλέψεις ρυθμού διακίνησης επιβατών. (σελ. 89)
- 5.9. Έργα αναβάθμισης του τουριστικού τομέα του λιμανιού. Νέοι τερματικοί σταθμοί. Ξενοδοχειακές μονάδες. Monorail (υπερυψωμένο κυκλοφοριακό τραμ περιφερειακά του Λιμένα). (σελ. 93)
- 5.10. Κρουαζιέρα και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς στον Πειραιά. (σελ. 95)
- 5.11. Οικονομικά οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες. Προβλήματα και προτεινόμενες λύσεις. (σελ. 100)

- 5.12.Κροναζιέρα και παραλιμένοι Δήμοι (Πειραιά, Δραπετσώνας – Κερατσινίου, Περάματος, Σαλαμίνας). Οφέλη – Προβλήματα. (σελ. 104)

- **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ.** (σελ. 109)

- **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.** (σελ.113)

- **Παράρτημα:**
 - Χάρτες: (σελ. 118)
 - Πίνακες: (σελ. 118)
 - Διαγράμματα: (σελ. 119)

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στη διπλωματική αυτή εργασία γίνεται προσπάθεια για μια λεπτομερή και σαφή περιγραφή της κρουαζιέρας, ως ένα από τους τομείς τουρισμού. Από τον 19^ο αιώνα, που αποτέλεσε μία από τις διεξόδους του ανθρώπου για τη συμπλήρωση του ελεύθερου του χρόνου έως τις μέρες μας, η κρουαζιέρα αποτελεί μία βιομηχανία στην οποία συμμετέχει ενεργά και η Ελλάδα. Εξετάζεται συγκεκριμένα ο ΟΛΠ και οι λοιποί ελληνικοί λιμένες κρουαζιέρας, σε συνάρτηση με τον υπάρχοντα ανταγωνισμό από τους μεσογειακούς λιμένες. Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε ήταν η ανάλυση των μεγάλων λιμένων κρουαζιέρας, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που τα καθιστούν ανταγωνιστικά και τα ξεχωρίζουν. Ακολούθως, αναλύθηκαν οι μεγάλες Ενώσεις λιμένων της Μεσογείου και πώς αυτές επηρεάζουν την κρουαζιέρα. Σχετικά με τα ελληνικά λιμάνια αναλύθηκε η γενική τους παρουσία. Ακόμα, επιχειρήθηκε μια λεπτομερέστερη ανάλυση της πολιτικής του Οργανισμού λιμένος Πειραιώς στον τομέα αυτό. Τέλος, γίνεται αναφορά στο μέλλον της ελληνικής κρουαζιέρας, καθώς και μια γενικότερη σύνοψη των προοπτικών της.

Λέξεις κλειδιά: α) κρουαζιέρα, β) Ελληνικοί λιμένες κρουαζιέρας, γ) Οργανισμός λιμένος Πειραιώς.

ABSTRACT

This thesis outlines an attempt for a detailed and accurate description of cruise, as one of the tourist sectors. Since 19th century up to present day, cruise has been for people a common outlet of filling their free time as well as an industry in which Greece participates actively. Furthermore OLP, and the rest of Greek cruise ports are examined specifically in accordance with the exiting competition among the Mediterranean ports. The methodology, which has been followed was the analysis of large cruise Ports, regarding the characteristics which make them competitive and considerable. Moreover, major associations of Mediterranean Ports and how these affect the sector of cruise, are analyzed as well as the overall presence of Greek ports. In addition, a detailed analysis of Piraeus Port Authority's policy regarding to the cruise domain is attempted. Finally, a reference is made to the future of Greek cruise as well as a general summary of its perspectives.

Keywords: a) cruise, b) Greek cruise ports, c) Piraeus Port Authority.

- **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.**

- 1.1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

Αντικείμενο της διπλωματικής αυτής εργασίας αποτελεί ο τομέας της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο θάλασσα και στην Ελλάδα, με επίκεντρο τους λιμένες οι οποίοι υποδέχονται τους επιβάτες αυτής. Συγκεκριμένα, η εργασία εστιάζεται στις προϋποθέσεις, τα δεδομένα και τις προοπτικές των ελληνικών λιμανιών στην αγορά της κρουαζιέρας, σε συνάρτηση με τον υφιστάμενο ανταγωνισμό από τους λοιπούς μεσογειακούς Λιμένες. Ιδιαίτερος, ερευνώνται οι υπάρχουσες συνθήκες, αλλά και οι προοπτικές του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς στον τομέα αυτό, λόγω του ότι η συγκεκριμένη εταιρεία αποτελεί την κυριότερη μηχανή ανάπτυξης της λιμενικής βιομηχανίας στην Ελλάδα. Η ΟΛΠ Α.Ε θεωρείται ο λιμένας με τις μεγαλύτερες και αρτιότερες υποδομές στη χώρα, ο οποίος συνάμα διαθέτει πολυσύνθετες δραστηριότητες όπως, σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, car terminal, ενοικίαση λιμενικών και εμπορικών χώρων, ναυπηγοεπισκευή, ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, αλλά ιδιαίτερα επικεντρώνει το ενδιαφέρον του στις υπηρεσίες κρουαζιέρας.

Η εργασία αυτή έχει ακόμα σαν στόχο να αναδείξει τα πλεονεκτήματα, αλλά και τις αδυναμίες, των ελληνικών λιμανιών κρουαζιέρας. Γίνεται αναφορά στο οικονομικό περιβάλλον το οποίο έχει διαμορφωθεί στον τομέα της κρουαζιέρας και τις προοπτικές που διαμορφώνονται στην ελληνική αγορά κρουαζιέρας. Το βασικό ερώτημα που τίθεται αναμφισβήτητα, είναι η επάρκεια των ελληνικών λιμένων και ο ρόλος του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς στην εξέλιξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

- 1.2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

Η μεθοδολογία η οποία ακολουθήθηκε, ήταν η γενικότερη παρουσίαση των λιμένων κρουαζιέρας της Μεσογείου και οι υφιστάμενες συνθήκες παροχής υπηρεσιών των λιμανιών αυτών και ακολούθως οι υπάρχουσες συνθήκες στα κυριότερα λιμάνια κρουαζιέρας στην ελληνική επικράτεια. Ύστερα από τη γενική παρουσίαση των λιμένων κρουαζιέρας της Μεσογείου και της Ελλάδας, η παρούσα εργασία επικεντρώνει το ενδιαφέρον της στο λιμάνι του Πειραιά, για το οποίο γίνεται μια αναλυτική παρουσίαση των υφιστάμενων υποδομών, των μελλοντικών του

σχεδιασμών, μέσω των επενδυτικών του προγραμμάτων, καθώς και των οικονομικών του δεδομένων.

ο 1.3. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

Για την ευχερέστερη παρουσίαση της εργασίας, γίνεται ο επιμερισμός της, σε έξι κεφάλαια, συμπεριλαμβανομένων των κεφαλαίων της εισαγωγής και του epilόγου, στον οποίο αναφέρονται τα ευρήματα και τα συμπεράσματα της εργασίας. Έτσι, στο δεύτερο κεφάλαιο, μετά την εισαγωγή, γίνεται μία γενική ιστορική αναδρομή για την εξέλιξη της κρουαζιέρας μέχρι τις μέρες μας. Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται μία αναλυτική αναφορά στα μεγάλα λιμάνια κρουαζιέρας της Μεσογείου, ενώ στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι κυριότεροι λιμένες κρουαζιέρας της Ελλάδας. Στο πέμπτο δε κεφάλαιο, η εργασία εξειδικεύεται στις συνθήκες λειτουργίας, όσον αφορά τον τομέα της κρουαζιέρας, της ΟΛΠ Α.Ε.

Με τον τρόπο αυτό με τον οποίο προσεγγίζεται το παρόν θέμα εργασίας, γίνεται προσπάθεια, ξεκινώντας από τις γενικότερες συνθήκες της αγοράς κρουαζιέρας, όσον αφορά τους λιμένες, στη Μεσόγειο και συνεχίζοντας παρουσιάζοντας αυτές που υφίστανται στην ελληνική επικράτεια, να απαντηθεί το ερώτημα των υπαρχουσών προοπτικών των ελληνικών λιμανιών κρουαζιέρας και ιδιαίτερα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς στην αγορά κρουαζιέρας, σε συνάρτηση με τον υφιστάμενο ανταγωνισμό από τους λοιπούς μεσογειακούς λιμένες κρουαζιέρας.

Στο τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας, γίνονται προτάσεις για τα μέτρα πολιτικής τα οποία πρέπει να ληφθούν, για να αναπτυχθεί η κρουαζιέρα στην Ελλάδα.

• ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.

ο 2.1. ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΧΡΟΝΟΣ – ΑΝΑΨΥΧΗ.

Ιστορικά, η έννοια του ελεύθερου χρόνου έχει απασχολήσει από την αρχαιότητα τον άνθρωπο και αποτελεί συστατικό στοιχείο της ζωής του. Σαν κοινωνικό φαινόμενο και σαν αντικείμενο συλλογισμού εμφανίστηκε στην αρχαία Ελλάδα με τον Αριστοτέλη και τον Πλάτωνα να είναι οι πρώτοι φιλόσοφοι οι οποίοι προσέγγισαν την έννοια αυτή, εισάγοντας τον όρο "σχόλη", ο οποίος προσδιορίστηκε ως ατομικό αγαθό και καθορίστηκε ως η εποικοδομητική διεύθετηση του ελεύθερου χρόνου του ανθρώπου. Χρησιμοποιούσαν τη λέξη "σχόλη"¹ που δεν σήμαινε απλά ότι κάποιος έχει ελεύθερο χρόνο, αλλά έχει επιπλέον τη δυνατότητα, την ευκαιρία, ίσως και την υποχρέωση να διαθέσει τον ελεύθερο αυτό χρονικό διάστημα εποικοδομητικά (Μπαμπινιώτης 1998).

Ο κοινωνιολόγος Ντυμαζντιέ (Joffre Dumazedier)² στις αρχές της δεκαετίας του 1960 υποστήριξε ότι ο ελεύθερος χρόνος ορίζεται ως ένα σύνολο ενασχολήσεων στις οποίες το άτομο επιδίδεται με την θέληση του αποβλέποντας στην ανάπαυση, αναψυχή ή την ελεύθερη μόρφωση και την πληροφόρησή του, στην ανάπτυξη κοινωνικής συμμετοχής ή της δημιουργικής του ικανότητας, μετά την εκπλήρωση των επαγγελματικών, των οικογενειακών και των κοινωνικών του υποχρεώσεων. Ακόμη υποστήριξε ότι ο ελεύθερος χρόνος κλείνει μέσα του όλες τις σαγηνευτικές δυνατότητες της προσωπικής ανάπτυξης του ατόμου.

Παρατηρούμε λοιπόν ότι, η ανάπαυση και η αναψυχή αποτελούν στοιχεία του ελεύθερου χρόνου. Σαν χαρακτηριστικό της αναψυχής θεωρείται το τελικό συναίσθημα ικανοποίησης που δημιουργείται στον άνθρωπο, το οποίο του δημιουργεί προσωπική ικανοποίηση, ανανέωση και απελευθέρωση από την καθημερινότητα και τις απαιτήσεις της εργασίας και μια ανανεωτική αλλαγή του ρυθμού της ζωής του. Αναψυχή λοιπόν είναι μια ψυχική, πνευματική και σωματική κατάσταση, μια ευεξία, ένα φρεσκάρισμα, στα οποία οδηγείται το άτομο ως αποτέλεσμα της εθελοντικής του ενασχόλησης με δραστηριότητες της δικής του επιλογής, κατά τη διάρκεια του ελεύθερου χρόνου του (Κουθουρής 2006)³.

¹ ρήμα: σχολάζω.

² Dumazedier J. (1967). *Toward a Society of Leisure*. New York: Free Press.

³ Κουθουρής X. (2006). "Η έννοια της αναψυχής".

ο 2.2. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΑ.

Η θαλάσσια δραστηριότητα των ανθρώπων της λεκάνης της Μεσογείου περιελάμβανε ενέργειες που αναπτύσσονταν για την κάλυψη των αναγκών επιβίωσής τους. Η αλιεία και το θαλάσσιο εμπόριο ήταν οι πρώτιστες δραστηριότητες των κατοίκων των περιοχών αυτών.

Η Μεσόγειος Θάλασσα αποτελώντας το σταυροδρόμι λαών δημιούργησε πολιτισμούς αρχής γενομένης από τον αιγυπτιακό, τον ελληνικό και αργότερα τη μεταλαμπάδευσή του στο ρωμαϊκό πολιτισμό. Η ρωμαϊκή αυτοκρατορία στο απόγειό της δημιούργησε τη *mare nostrum*, αφού όλες οι περιοχές της Μεσογείου αποτελούσαν ρωμαϊκές επαρχίες. Αργότερα ο βυζαντινός πολιτισμός βοήθησε στη διαμόρφωση του λεγόμενου δυτικού πολιτισμού σε αντιδιαστολή με τον ανατολικό, ο οποίος μέσω των Αράβων και κυρίως δια της Μεσογείου Θάλασσας, μεταφέρθηκε στην Ευρώπη.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η λεκάνη της Μεσογείου χαρακτηρίζεται γεωγραφικά από μεγάλες συνάφειες όσον αφορά το κλίμα και τη γενικότερη μορφολογία του εδάφους. Κοινό δε χαρακτηριστικό όλων, το άπλετο φως του ήλιου. Η κρουαζιέρα ως ένας από τους τρόπους αναψυχής άρχισε να αναπτύσσεται κατά τους ελληνιστικούς χρόνους αποτελώντας ασφαλώς αποκλειστικό προνόμιο των εύπορων τάξεων. Γύρω στο 240 π.Χ η ναυπηγική βρίσκεται σε μεγάλη ακμή. Εκείνη την περίοδο μετά από εντολή του τυράννου των Συρακουσών Ιέρωνα (268-214 π.Χ) και υπό τις οδηγίες του Αρχιμήδη σχεδιάζεται από τον Κορίνθιο Αρχία και έπειτα από εντατικές εργασίες έξι μηνών ναυπηγείται από το Φιλέα, το πρώτο πλοίο το οποίο θα χρησιμοποιείτο εκτός των άλλων και για ψυχαγωγικούς αλλά και άλλους λόγους αναψυχής. Ονομάστηκε "Συρακουσία". Το πλοίο ήταν πολυτελέστατο και διέθετε 30 δωμάτια, ναό της Αφροδίτης, βιβλιοθήκη με αναγνωστήριο και κήπο (Αντωνόπουλος, 1963)⁴. Αργότερα όταν δωρίθηκε στον Πτολεμαίο της Αιγύπτου μετονομάστηκε σε "Αλεξανδρίδα". Έκτοτε ναυπηγήθηκαν και άλλα πλοία που θα μπορούσαμε να τα ονομάσουμε πλοία ως αναψυχής εκείνης της εποχής. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι Πτολεμαίοι διέθεταν περίπου οκτακόσια πολυτελέστατα θαλαμηγά πλοία (Αθηναίος, 1979)⁵.

⁴ Αντωνόπουλος Ν.Κ. (1963). "Ιστορία του Εμπορικού Ναυτικού".

⁵ Αθηναίος Ε. (1979), "Θαλάσσια περιήγησις".

Στους σύγχρονους χρόνους η ιδέα να ταξιδεύει κάποιος για αναψυχή και όχι για εμπορικούς λόγους γεννήθηκε το 1835 από τον Arthur Anterson, έναν από τους ιδρυτές της εταιρείας Peninsular & Oriental Steam Navigation Co (P & O). Η κρουαζιέρα αυτή περιελάμβανε ένα ταξίδι αναψυχής από την Αγγλία προς τα νησιά Φερόες (Faroe Islands), αλλά και τις ακτές της Ισπανίας. Την αμέσως επόμενη χρονιά οι κρουαζιέρες αυτές επεκτείνονται και προς τις ακτές της Μεσογείου Θάλασσας. Κύριο χαρακτηριστικό των θαλασσιών αυτών περιηγήσεων ήταν η απόλαυση του ταξιδιού και όχι η επίσκεψη στα αξιοθέατα των περιοχών που επισκέπτονταν. Τα ταξίδια αυτά λόγω της περιορισμένης κυρίως ταχύτητας των πλοίων ήταν πολυδάπανα και απαιτούσαν πολύμηνη διάρκεια για την ολοκλήρωσή τους. Ως εκ τούτου οι επιβάτες των πλοίων ήταν εύποροι, αφού διέθεταν επαρκή χρόνο και επωμίζονταν το αυξημένο κόστος των ταξιδιών αυτών. Αργότερα, οι κρουαζιέρες άρχισαν να γίνονται περισσότερο προσιτές και σε άλλα κοινωνικά στρώματα, κυρίως λόγω της μείωσης της διάρκειας του ταξιδιού, αλλά και της αύξησης της μεταφορικής ικανότητας των κρουαζιερόπλοιων.

Σύμφωνα με τα ως άνω περιγραφόμενα μπορούμε να δεχθούμε ότι, κρουαζιέρα είναι ένα κυκλικό (round trip) περιηγητικό ταξίδι, δηλαδή ένα ταξίδι το οποίο έχει σαν τελικό προορισμό το λιμάνι αφετηρίας του, διενεργείται με ειδικού τύπου επιβατηγά πλοία (κρουαζιερόπλοιο - cruise ship), τα οποία προσφέρουν υπηρεσίες ξενοδοχειακού τύπου και συνάμα έχει σαν σκοπό να προσφέρει στον επιβάτη αντίστοιχες υπηρεσίες διαμονής και ταυτόχρονα να συνδυάζει την επίσκεψη σε παραθαλάσσιες περιοχές με τουριστικό ενδιαφέρον.

Στην Ελλάδα η πρώτη κρουαζιέρα έγινε τη δεκαετία του 1950 στο Αιγαίο, από την εταιρία "Ηπειρωτική" του εφοπλιστή Ποταμιάνου. Η εταιρία αυτή προσέφερε στην τότε βασιλική οικογένεια (Παύλος Α' και Φρειδερίκη) και τους καλεσμένους της, από τους βασιλικούς Οίκους της Ευρώπης, μια κρουαζιέρα στα νησιά του Αιγαίου.

Επανάσταση για τα δεδομένα της εποχής στην ελληνική ναυτιλία, έφερε και πάλι η "Ηπειρωτική" όταν μετασκεύασε τα αμάρια του ατμόπλοιου "Ατρέυς" σε γκαράζ για 40 αυτοκίνητα (με ανελκυστήρα σε ένα από τα αμάρια του πλοίου αυτού) και το δρομολόγησε στη γραμμή Πάτρα – Μπρίντεζι.

• ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ. ΜΕΓΑΛΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.

○ 3.1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.

Στον κατωτέρω χάρτη, εμφανίζονται τα κυριότερα λιμάνια κρουαζιέρας της Μεσογείου και των παρακείμενων θαλασσών της.

ΧΑΡΤΗΣ 1. ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.



Πηγή: MEDCRUISE. "CRUISE ACTIVITIES IN MEDCRUISE PORTS: STATISTICS 2013". A MEDCRUISE REPORT (Piraeus 2014).

Γενικές παρατηρήσεις:

I. Έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της τουριστικής βιομηχανίας αποτελεί και αυτός της κρουαζιέρας. Ο κλάδος αυτός έχει τρεις καταλυτικές ιδιαιτερότητες, οι οποίες τον καθιστούν ιδιαίτερα ανταγωνιστικό και με αξιοσημείωτες αντοχές σε ενδεχόμενες κρίσεις στον τουρισμό. Αυτές είναι:

I α. Η ανθεκτικότητα της κρουαζιέρας στις τουριστικές κρίσεις. Όπως έχει παρατηρηθεί και κατά το παρελθόν σε περιόδους παγκόσμιας τουριστικής κρίσης, η κρουαζιέρα εμφανίζεται άκρως ανθεκτική στις κρίσεις αυτές. Ενδεικτικό της

ανωτέρω παραδοχής είναι ότι, ενώ το έτος 2009 καταγράφηκε μείωση στον παγκόσμιο τουρισμό, η βιομηχανία της κρουαζιέρας κατέγραψε αύξηση της τάξεως του 8% παγκοσμίως, ενώ για την Ευρώπη το ποσοστό αυτό κυμάνθηκε στο 12%. Σύμφωνα δε με στοιχεία του European Cruise Council, ο κλάδος της κρουαζιέρας διατήρησε 299.000 θέσεις εργασίας.⁶

Ι β. Η κυριότερη παράμετρος που πρέπει να καταγραφεί είναι ότι, σε αντίθεση με τον υπόλοιπο ξενοδοχειακό τουρισμό, ο οποίος είναι στατικός, αυτό δεν συμβαίνει στην περίπτωση της κρουαζιέρας. Έτσι, στην πρώτη περίπτωση η κάθε ξενοδοχειακή επιχείρηση επενδύει σε συγκεκριμένα επιλεγμένο χώρο και οι όποιες επιδράσεις στην περιοχή στην οποία έχει γίνει η επένδυση, επηρεάζεται από εξωγενείς τοπικούς παράγοντες (αλλαγές κυβερνητικής πολιτικής, αιφνίδιες φορολογικές επιβαρύνσεις, πολεμικές συρράξεις κ.λ.π). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πρόσφατη αύξηση του Φ.Π.Α ⁷ στη χώρα μας, στη διαμονή στα ξενοδοχεία. Έτσι, από τις 20.7.2015 έως τις 30.9.2015 η διαμονή στα ξενοδοχεία υπάγεται στον υπερμειωμένο συντελεστή ΦΠΑ 6%, ενώ από την 1.10.2015 και εφεξής στον μειωμένο συντελεστή 13%.

Αντιθέτως, τα κρουαζιερόπλοια, όπως και τα λοιπά πλοία, δεν επηρεάζονται από αυτές τις τοπικές και αιφνίδιες αλλαγές και επιβαρύνσεις, αφού έχουν τη δυνατότητα να μεταφερθούν σε άλλες γεωγραφικά περιοχές με ήρεμο επιχειρηματικό περιβάλλον και στις οποίες παρουσιάζεται ζήτηση στον τομέα της κρουαζιέρας.

Ι γ. Μία σημαντική ιδιαιτερότητα της βιομηχανίας της κρουαζιέρας είναι ότι για την επίτευξή της απαιτούνται επαρκείς λιμενικές υποδομές, οι οποίες θα πρέπει να αναφερθεί ότι συνεχώς θα πρέπει να βελτιώνονται λόγω της συνεχούς αύξησης του όγκου των κρουαζιεροπλοίων (σημ. σε επόμενα κεφάλαια θα αναφερθούμε αναλυτικά στο συγκεκριμένο θέμα), καθώς και ότι ο ανταγωνισμός περιορίζεται σε χώρες με θαλάσσια πρόσβαση, αφού οι προορισμοί κρουαζιέρας είναι παραθαλάσσιοι.

⁶ ΟΛΘ Α.Ε. Έκδοση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Port.thess. “ Κωδικός Κρουαζιέρα.- Τεράστια Οικονομικά Οφέλη ”, (Νοέμβριος – Δεκέμβριος 2010, φύλλο 3).

⁷ Νόμος 4334/15 (ΦΕΚ 82/Α/16.7.2015).

II α. Η Μεσόγειος θάλασσα, σύμφωνα με στοιχεία της Διεθνούς Ένωσης Κρουαζιέρας (Cruise Lines International Association - CLIA) για το έτος 2013,⁸ κατέχει τη δεύτερη θέση με ποσοστό 18,9% μεταξύ των περιοχών οι οποίες συνεισφέρουν στη ζήτηση κρουαζιέρας. Τη μεγαλύτερη ζήτηση στο τουριστικό αυτό προϊόν κατέχει η περιοχή της Καραϊβικής με ποσοστό 37,3%, ενώ έπονται: η Βόρεια Ευρώπη με 11,1%, η περιοχή της Αυστραλίας και της Νέας Ζηλανδίας με 5,9%, η Αλάσκα με 4,5%, η Ασία με 4,4%, η Νότια Αμερική με 3,3 %, ενώ το εναπομείναν ποσοστό του 14,5% κατανέμεται στις υπόλοιπες περιοχές της υδρογείου. Η ίδια εκτίμηση υπάρχει και για επόμενα έτη, με την Καραϊβική να καταλαμβάνει και πάλι το μεγαλύτερο μερίδιο από την αγορά κρουαζιέρας, ενώ η αγορά στην κρουαζιέρα της Μεσογείου προβλέπεται να έχει μία ελαφρά μείωση σε σχέση με τα επίπεδα των προηγούμενων ετών, καταλαμβάνοντας τη δεύτερη θέση στην παγκόσμια κατάταξη.

Σύμφωνα με συνέντευξη⁹ του προέδρου της CLIA Europe (Cruise Lines International Association) Κου Pierfrancesco Vago στο πρόσφατο συνέδριο του Posidonia Sea Tourism Forum (26 και 27 Μαΐου 2015) αναφέρεται ότι, ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας στην Ευρώπη άγγιξε τα έξι εκατομμύρια, με το ένα εκατομμύριο εξ αυτών να προέρχεται από χώρες εκτός Ευρώπης, συμβάλλοντας σημαντικά στην οικονομία της γηραιάς ηπείρου, συμπληρώνοντας δε ότι το 2013 ο κλάδος της κρουαζιέρας συνεισέφερε 40 δισεκατομμύρια ευρώ στην ευρωπαϊκή οικονομία, εξασφαλίζοντας 340.000 θέσεις εργασίας.

ο 3.2. ΜΕΓΑΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΦΙΞΕΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ. ΟΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΙ ΛΟΓΟΙ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥΣ.

Στον επόμενο πίνακα εμφανίζονται αναλυτικά στοιχεία¹⁰ τα οποία αναφέρονται στη διακίνηση επιβατών κρουαζιέρας κατά το έτος 2014 για τα δέκα μεγαλύτερα μεσογειακά λιμάνια, συμπεριλαμβανομένων και των Βαλεαρίδων Νήσων

⁸ Τσιπλάκης, Α.(2014). "Χάνει έδαφος στην κρουαζιέρα η Μεσόγειος". <http://www.naftemporiki.gr/>

⁹ Τσιπλάκης Α. (2015) " Posidonia Sea Tourism Forum. Τι μπλοκάρει την ανάπτυξη του κλάδου. Αδυναμία οργάνωσης και έλλειψη έργων ακυρώνουν τα ατού της κρουαζιέρας". Εφημερίδα: Η Ναυτεμπορική. Τετάρτη 27 Μαΐου 2015, σελ. 15.

¹⁰ Α MEDCRUISE REPORT (2015). " CRUISE ACTIVITIES IN MEDCRUISE PORTS: STATISTICS 2014". page:15.

(σύμπλεγμα έντεκα νήσων με σημαντικότερα τη Μαγιόρκα, τη Μινόρκα, την Ίμπιζα και τη Φορμεντέρα).

ΠΙΝΑΚΑΣ: 1. ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ .

Rank 2014	(Rank 2013)	Port	Total Pax 2014	Total Pax 2013	2014/ 2013	Total Pax 2010	2014/ 2010
1	(1)	Barcelona	2.364.292	2.599.232	-9,0%	2.350.283	0,6%
2	(2)	Civitavecchia	2.140.039	2.538.259	-15,7%	1.944.723	10,0%
3	(3)	Venice	1.733.839	1.815.823	-4,5%	1.617.011	7,2%
4	(4)	Balearic Islands	1.587.064	1.541.376	3,0%	1.546.739	2,6%
5	(6)	Marseille	1.311.284	1.188.031	10,4%	700.100	87,3%
6	(7)	Naples	1.113.762	1.175.018	-5,2%	1.139.319	-2,2%
7	(5)	Piraeus	1.055.556	1.302.581	-19,0%	1.145.402	-7,8%
8	(10)	Savona	1.018.794	939.038	8,5%	780.680	30,5%
9	(8)	Dubrovnik/Korcula	894.216	1.136.503	-21,3%	936.115	-4,5%
10	(11)	Tenerife Ports	840.268	794.151	5,8%	740.022	13,5%
Total (Major -10)			14.059.114	15.030.012	-6,5%	12.900.394	9,0%

Πηγή: A MedCruise Report. Statistics 2014.

Στον πίνακα αυτό, στον οποίο εμφανίζεται η συνολική διακίνηση επιβατών στα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου, μπορεί κανείς να παρατηρήσει ότι τα περισσότερα από τα λιμάνια αυτά βρίσκονται κυρίως εντός ή πλησίον του ιστού και στις παρυφές μεγάλων πόλεων. Οι πόλεις δε αυτές, αναπτύχθηκαν κυρίως λόγω της ναυτιλίας και των λιμανιών τους.

I. Το λιμάνι της Βαρκελώνης:

Χαρακτηριστικό παράδειγμα λιμανιού το οποίο βρίσκεται εντός του αστικού ιστού, αποτελεί το λιμάνι της Βαρκελώνης το οποίο καταλαμβάνει, σταθερά και με αξιοσημείωτη διαφορά από τα υπόλοιπα λιμάνια, την πρώτη θέση στη διακίνηση τουριστών. Η La Rambla η διασημότερη λεωφόρος της Βαρκελώνης, διατρέχει το κέντρο της πόλης της Βαρκελώνης και καταλήγει στο λιμάνι της.

ΧΑΡΤΗΣ 2: ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ.



Πηγή: <http://www.barcelona-tourist-guide.com>.

Η πόλη μετά την ανάθεση σε αυτή (17 Οκτωβρίου 1986) των Ολυμπιακών αγώνων του 1992 και σε μόλις έξι χρόνια, μπορούμε να πούμε ότι, αναγεννήθηκε και κατάφερε να μεταμορφωθεί και να προβληθεί κατάλληλα σαν η πλέον κοσμοπολίτικη πόλη της δυτικής Μεσογείου. Είναι χαρακτηριστικό ότι από το συνολικό ποσό που δαπανήθηκε για τους Ολυμπιακούς αγώνες μόλις το 11% δαπανήθηκε για την κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων, ενώ το σημαντικότερο ποσοστό δόθηκε για τη δημιουργία υποδομών. Το λιμάνι της Βαρκελώνης περιλαμβάνεται στον ιστό της πόλης. Από τους εννέα τερματικούς σταθμούς που διαθέτει το λιμάνι, οι επτά αφορούν τερματικούς σταθμούς κρουαζιεροπλοίων.

II. Το λιμάνι της Civitavecchia

Το ιταλικό λιμάνι της Civitavecchia βρίσκεται κοντά στην Ρώμη και στην πραγματικότητα εντάσσεται στην ευρύτερη περιφέρεια της πρωτεύουσας. Το Νοέμβριο του 2012 ανακοίνωσε ότι σχεδίαζε να επενδύσει 500 εκατομμύρια ευρώ στην ανάπτυξη των υποδομών υποδοχής επιβατικών, εμπορικών και κρουαζιερόπλοιοι, με έναρξη του προγράμματος το τρέχον έτος. Εκ των δέκα κατασκευαζόμενων θέσεων πλοίων, οι τέσσερις αφορούν θέσεις για τα κρουαζιερόπλοια. Λειτουργώντας ως η διέξοδος της Ρώμης προς τη θάλασσα,

απέχοντας περί τα 80 χιλιόμετρα από αυτή, επωφελείται από την αίγλη της "αιώνιας πόλης" και ταυτόχρονα διευκολύνεται η πρόσβαση των τουριστών κρουαζιέρας προς αυτήν, μέσω σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων και σιδηροδρομικού δικτύου.

III. Το λιμάνι της Βενετίας.

Το λιμάνι της Βενετίας είναι άμεσα συνυφασμένο με τη ζωή της πόλης, η οποία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς του κόσμου. Η συγκεκριμένη πόλη υπολογίζεται ότι δέχεται περί τους 50.000 επισκέπτες την ημέρα, ενώ το 2006 ήταν η 28η πόλη σε αριθμό επισκεπτών στον κόσμο, με 2.927.000 διεθνείς αφίξεις. Σήμερα, το λιμάνι της Βενετίας αντιμετωπίζει ιδιαίτερα προβλήματα λόγω του ότι έχει απαγορευτεί σε αυτό η προσέγγιση μεγάλων κρουαζιερόπλοιων. Από το Νοέμβριο του 2014, αποφασίστηκε η δραστική μείωση των πλόων μεγάλων κρουαζιεροπλοίων στην περιοχή του Σαν Μάρκο, ύστερα και από απαίτηση και διαμαρτυρίες των κατοίκων της πόλης και με αφορμή το δυστύχημα του Costa Concordia.



gr.euronews.com

Για το λόγο αυτό δεν μπορούν να διενεργηθούν περισσότερα από πέντε δρομολόγια πλοίων την ημέρα και αυτά αφορούν πλοία όχι μεγαλύτερα των 96.000 τόνων. Ταυτόχρονα έχει προγραμματιστεί η δημιουργία στη Βενετία ενός νέου λιμανιού με αριθμό θέσεων για κρουαζιερόπλοια, και με τον τρόπο αυτό δεν θα διέρχονται πλέον τα κρουαζιερόπλοια από το ιστορικό κέντρο της Βενετίας.

IV. Οι Βαlearίδες Νήσοι,

Οι Βαlearίδες Νήσοι, όπως προείπαμε, αποτελούν ένα σύμπλεγμα έντεκα νησιών, με σημαντικότερα εξ αυτών τη Μαγιόρκα, τη Μινόρκα, την Ίμπιζα και τη Φορμεντέρα. Αποτελούν ένα προορισμό με συνεχή αύξηση του αριθμού διακίνησης

τουριστών κρουαζιέρας από το 2010, ενώ είναι από τις λίγες περιοχές της Μεσογείου που κατέγραψε αύξηση τουριστών μεταξύ των ετών 2013 και 2014.

V. Το λιμάνι της Μασσαλίας.

Το λιμάνι με την μεγαλύτερη καταγραφή αύξησης τουριστών είναι αυτό της Μασσαλίας. Αξιοσημείωτη είναι η αύξηση της διακίνησης τουριστών μεταξύ των ετών 2013 και 2014 κατά 10,4%, με αντίστοιχη αύξηση από το 2012 με το 2013 κατά 33% (890.000 τουρίστες το 2012, έναντι 1.188.031 το 2013), ενώ θα πρέπει να αναφέρουμε ότι σε μόλις έξι χρόνια υπερδιπλασίασε τον αριθμό των επισκεπτών της (631.000 τουρίστες το 2009, έναντι 1.311.284 τουριστών το 2014). Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο τρόπος ανάπτυξης του προαναφερόμενου Λιμένα, στον οποίο οι Αρχές επέλεξαν να προχωρήσουν σε παραχωρήσεις χρήσεων του, με μακροχρόνιες ενοικιάσεις προβλητών σε ιδιωτικές εταιρείες, ενώ η εποπτεία και η διαχείριση του Λιμένα ανήκει στη Δημόσια Λιμενική Αρχή. Σε αντάλλαγμα οι εταιρίες κρουαζιέρας δεσμεύτηκαν να φέρουν στην πόλη της Μασσαλίας συγκεκριμένο αριθμό τουριστών. Ταυτόχρονα, η Μασσαλία είναι μια πόλη η οποία επενδύει συνεχώς στην αναβάθμιση των υπηρεσιών της. Έχει προβεί σε βελτιώσεις των συγκοινωνιακών συνδέσεων με το λιμάνι και αντίστοιχα επενδύει σε λιμενικά έργα, τα οποία προσδίδουν ποιοτικότερα χαρακτηριστικά σε αυτό. Έτσι, και δεδομένου ότι το 70% των πλοίων που καταπλέουν στο λιμάνι της Μασσαλίας είναι άνω των τριακοσίων μέτρων, έχει προχωρήσει με μία επένδυση ύψους τριάντα πέντε εκατομμυρίων δολαρίων για να διευρύνει τη βόρεια είσοδο του Λιμένος, έργο το οποίο πρόκειται να ολοκληρωθεί εντός του επομένου έτους.

VI. Το λιμάνι της Νάπολης.

Η Νάπολη βρίσκεται γεωγραφικά στην καρδιά της Μεσογείου και αποτελεί ένα από τα λιμάνια που οι περισσότερες εταιρίες κρουαζιέρας εντάσσουν στο πρόγραμμά τους. Από το 2009 μέχρι σήμερα καταγράφει μια σταθερή, χωρίς ιδιαίτερες διακυμάνσεις, πορεία στη διακίνηση τουριστών κρουαζιέρας. Παρά τη μικρή πτωτική πορεία κατά 5,2% σε σχέση με το 2013 (2014: 1.113.762 επιβάτες έναντι 1.175.018 το 2013), η συνολική μείωση σε σχέση με το 2009 ήταν περιορισμένη (1.113.762 επιβάτες το 2014, έναντι 1.154.742 το 2009). Εκμεταλλεζόμενη τη πολιτιστική κληρονομία της, με ένα ιστορικό κέντρο το οποίο

έχει χαρακτηριστεί από την UNESCO ως παγκόσμια κληρονομιά και με εκατοντάδες κτήρια και εκκλησίες που χρονολογούνται από τον 17^ο έως και τον 19^ο αιώνα και τα οποία έχουν σχεδιαστεί από μεγάλους Ιταλούς αρχιτέκτονες, η Νάπολη με την αρχαία Πομπηία στις παρυφές του Βεζούβιου να απέχει μόλις μισή ώρα από αυτή, είναι ενταγμένη στα περισσότερα προγράμματα θαλάσσιου τουρισμού.

VII. Το λιμάνι της Σαβόνα.

Αξιοσημείωτη είναι η αύξηση της διακίνησης επιβατών μεταξύ των ετών 2010 – 2014 κατά 30,5% από το λιμάνι της βορειοδυτικής Ιταλίας τη Σαβόνα, η οποία είχε μια σταθερή αύξηση και μεταξύ των ετών 2013-2014 κατά 8,5% (2013: 939.038, 2014: 1.018.794 επιβάτες). Απέχοντας λιγότερο από δύομιση ώρες απόσταση από μεγάλες πόλεις της Ιταλίας, όπως το Τορίνο και το Μιλάνο και αντίστοιχα κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς της Γαλλίας, όπως η Νίκαια και οι Κάννες και λιγότερο από τρεισήμισι ώρες από ιστορικούς προορισμούς της Ιταλίας, όπως η Πίζα και η Φλωρεντία και με δεδομένο το πολύ καλό οδικό δίκτυο, η μικρή πόλη της Ιταλίας (πληθυσμός Φεβρουάριος 2014: 61.770 κάτοικοι), αποτελεί ιδεώδη αφετηρία για ημερησία εκδρομή των τουριστών από τα προσεγγίζοντα το λιμάνι της πλοία.

ο 3.3. ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ. ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΑΣ. ΠΟΙΟΤΙΚΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ

Η Μεσόγειος Θάλασσα, όπως προαναφέραμε, περιλαμβάνει περιοχές που τις συνδέει ένα κοινό ιστορικό παρελθόν με αξιοθέατα από μεγάλους πολιτισμούς (αιγυπτιακός, ελληνικός, ρωμαϊκός), αλλά και τόπους οι οποίοι κατά το παρελθόν “δημιούργησαν” θρησκείες. Αυτές οι ιδιαιτερότητες εντοπίζονται κυρίως στις περιοχές της ανατολικής Μεσογείου, όπου οι περισσότεροι από τους προορισμούς διαθέτουν ιδιαίτερο πολιτισμό και κουλτούρα.

Ανέκαθεν όμως και ιδιαίτερα τις τελευταίες δεκαετίες, η περιοχή της ανατολικής Μεσογείου και των ακτών της Μέσης Ανατολής της Βόρειας Αφρικής, αλλά της Μαύρης Θάλασσας, μαστιζόνταν από γεωπολιτικές εντάσεις. Ταυτόχρονα η

παγκόσμια οικονομική κρίση το 2008 – 2009 καθώς και η μετέπειτα οικονομική κρίση στην Ευρωζώνη, δημιούργησε προβλήματα στους Ευρωπαίους πολίτες. Αντίστοιχα η οικονομική ύφεση που καταγράφηκε σε όλη την ευρωπαϊκή Μεσόγειο, αλλά και οι πολιτικές αναταραχές σε άλλες μη ευρωπαϊκές χώρες της Μεσογείου, ενέτειναν το αρνητικό κλίμα.

Παρόλα αυτά και σύμφωνα με στοιχεία που δημοσίευσε η Cruise Lines International Association Europe (CLIA Europe), κάνοντας τον απολογισμό για το έτος 2014, 6.400.000 ευρωπαίοι επέλεξαν την κρουαζιέρα ως τρόπο διακοπών, αυξάνοντας τον αριθμό αυτό κατά 0,5 % σε σχέση με το 2013, ενώ από την αρχή της οικονομικής κρίσης το 2008 η αύξηση του αριθμού των ευρωπαίων τουριστών κρουαζιέρας ανήλθε σε 44%. Αξιοσημείωτος είναι και ο αριθμός των προσφερομένων θέσεων εργασίας στην Ευρώπη για το 2014. Τον προηγούμενο χρόνο στον κλάδο της κρουαζιέρας και στους σχετικούς με αυτόν τομείς, απασχολήθηκαν 349.000 εργαζόμενοι, ενώ οι 82.000 εξ αυτών αντιστοιχούσαν αποκλειστικά στον κλάδο της κρουαζιέρας. Το έτος δε αυτό (2014) η κρουαζιέρα δημιούργησε περίπου 10.000 νέες θέσεις εργασίας στην Ευρώπη¹¹. Στον παρακάτω χάρτη εμφανίζεται η κίνηση της κρουαζιέρας των μελών της MedCruise ανά περιοχή, παρουσιάζοντας τον αριθμό των διακινηθέντων τουριστών, καθώς και τις προσεγγίσεις των κρουαζιερόπλοιων αντίστοιχα, για το έτος 2014.

ΧΑΡΤΗΣ 3: ΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ & ΚΡ/ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.



Πηγή: A MedCruise Report. Statistics 2014.

¹¹ Τσιπλάκης Α.(2015). 'Κρουαζιέρα με λιγότερους επιβάτες'. Εφημερίδα: Η Ναυτεμπορική Παρασκευή 26 Ιουνίου 2015, σελ: 15.

Επίσης, στον επόμενο πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε την εξέλιξη της κρουαζιέρας στις τέσσερις αυτές περιοχές της Μεσογείου κατά την τελευταία πενταετία. Παρατηρούμε λοιπόν ότι, ο κύριος όγκος της κρουαζιέρας εντοπίζεται στη δυτική Μεσόγειο η οποία καταλαμβάνει ένα σταθερό αριθμό του συνόλου των επιβατών κρουαζιέρας.

ΠΙΝΑΚΑΣ: 2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.

Region	2014	2013	Variation 2014/2013	2012	2011	2010	Variation 2014/2010
West Med	17.971.531	18.857.996	-4,70%	18.529.712	18.942.057	17.278.582	4,01%
Adriatic	4.604.764	5.118.572	-10,04%	4.819.754	4.730.757	4.111.186	12,01%
East Med	3.022.838	3.583.558	-15,65%	3.261.300	3.779.129	3.060.567	-1,23%
Black Sea	162.588	187.872	-13,46%	142.168	117.632	126.778	28,25%
Total	25.761.721	27.747.998	-7,16%	26.752.934	27.569.575	24.577.113	4,82%

Πηγή: A MedCruise Report. Statistics 2014.

ο 3.4. HOME PORT PASSENGERS. TRANSIT PASSENGERS.

Στο σημείο αυτό κρίνουμε απαραίτητο να προχωρήσουμε στη διάκριση των επιβατών κρουαζιέρας. Οι επιβάτες κρουαζιέρας καταμετρώνται με δύο τρόπους, ανάλογα με το είδος της διακίνησής τους. Έτσι, έχουμε τους:

α) Home port passengers, δηλαδή στους επιβάτες οι οποίοι επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε κρουαζιερόπλοιο, δηλαδή οι επιβάτες που ξεκινούν και ολοκληρώνουν την κρουαζιέρα τους από ένα λιμάνι, και

β) Transit passengers, επιβάτες δηλαδή που χρησιμοποιούν τις λιμενικές υποδομές κάνοντας ολιγόωρη επίσκεψη στα γύρω από το λιμάνι και τα κοντινά σε αυτό, αξιοθέατα.

Παγκόσμια, ο μέσος χρόνος διάρκειας μιας κρουαζιέρας ανέρχεται από έξι έως οκτώ ημέρες (ποσοστό 60%). Ακολούθως, με χρόνο άνω των εννέα ημερών

κρουαζιέρας είναι το 26%, ενώ μεταξύ τριών έως πέντε ημερών κρουαζιέρας είναι το 13% αυτών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ HOME ΚΑΙ TRANSIT ΕΠΙΒΑΤΩΝ.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ HOME & TRANSIT ΕΠΙΒΑΤΩΝ	
ΧΩΡΑ	ΛΙΜΑΝΙ
Οι επιβάτες Home θα παραμείνουν στην χώρα 1-2 επιπλέον ημέρες -πριν και μετά την κρουαζιέρα- δαπανώντας χρήματα ως τουρίστες.	Για το λιμάνι, η εξυπηρέτηση επιβατών Home, έχει υψηλά έξοδα εξυπηρέτησης λόγω απασχόλησης προσωπικού και σημαντικών απαιτήσεων υποδομών. Είναι επιβάτες υψηλού κόστους και χαμηλής απόδοσης για το λιμάνι.
Οι επιβάτες transit περιορίζουν τις δαπάνες τους κατά την επίσκεψή τους μόνο σε φαγητό και ψώνια, χωρίς χρήση των τουριστικών υποδομών.	Οι επιβάτες transit έχουν μειωμένες ανάγκες υποδομών και απασχόλησης προσωπικού για το λιμάνι. Είναι επιβάτες χαμηλού κόστους και υψηλής απόδοσης για το λιμάνι.
Οι επιβάτες transit αν μείνουν ικανοποιημένοι από τις επισκέψεις τους, είναι πολύ πιθανό να επανακάμψουν στη χώρα ως τουρίστες πλέον.	

Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, ΤΜΗΜΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ, "ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ", (Απρίλιος 2015).

Ύστερα από την παράθεση της ανάλυσης του τύπου των επιβατών κρουαζιέρας, παραθέτουμε τις σχετικές αναλύσεις ανά περιοχή της Μεσογείου για τους επιβάτες "home port" και τους αντίστοιχους "transit passengers", για την πενταετία 2010 – 2014¹².

ΠΙΝΑΚΑΣ: 4. HOME PORT PASSENGERS.

Region	2014	2013	Variation 2014/2013	2012	2011	2010	Variation 2014/2010
West Med	4.922.458	5.312.051	-7,33%	5.181.777	5.495.666	4.714.955	4,40%
Adriatic	1.796.741	1.852.562	-3,01%	1.834.293	1.782.966	1.618.585	11,01%
East Med	706.613	823.936	-14,24%	737.523	864.198	790.654	-10,63%
Black Sea	27.727	9.777	183,59%	10.448	2.194	2.454	1029,87%
Total	7.453.539	7.998.326	-6,81%	7.764.041	8.145.024	7.126.648	4,59%

Πηγή: A MedCruise Report. Statistics 2014.

¹² A MEDCRUISE REPORT (2015). "CRUISE ACTIVITIES IN MEDCRUISE PORTS: STATISTICS 2014". pages: 28 – 29.

ΠΙΝΑΚΑΣ: 5. TRANSIT PASSENGERS.

Region	2014	2013	Variation 2014/2013	2012	2011	2010	Variation 2014/2010
West Med	12.208.805	12.648.854	-3,48%	12.462.772	12.617.893	11.823.169	3,26%
Adriatic	2.808.023	3.266.010	-14,02%	2.985.461	2.946.391	2.492.275	12,67%
East Med	2.273.535	2.708.612	-16,06%	2.985.461	2.946.391	2.492.275	-8,78%
Black Sea	134.562	178.095	-24,44%	128.449	115.438	124.324	8,23%
Total	17.424.925	18.801.571	-7,32%	18.562.143	18.626.113	16.932.043	2,91%

Πηγή: A MedCruise Report. Statistics 2014.

Συμπερασματικά:

Βασική παράμετρος, πλέον των υπάρχουσών λιμενικών υποδομών, της αρτιότητας των οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων που συνδέουν τα λιμάνια με τις ευρωπαϊκές μητροπόλεις, αποτελεί η πολιτική και οικονομική, παρά την υπάρχουσα διεθνή κρίση, ηρεμία στις χώρες της Δυτικής Μεσογείου.

Αντίθετα, τα πολεμικά γεγονότα στη Μέση Ανατολή (Συρία, Ισραήλ, Αίγυπτος, Ιράκ, κ.λ.π) καθώς και η συνεχιζόμενη κρίση στην περιοχή της Κριμαίας, είχαν σοβαρό αντίκτυπο στην αγορά κρουαζιέρας στις περιοχές αυτές. Για τους λόγους αυτούς είχαμε αξιοσημείωτες, όπως εμφανίζονται και στους σχετικούς πίνακες, μειώσεις στη διακίνηση επιβατών και όσον αφορά τους home port όπως επίσης τους transit, για την περιοχή της ανατολικής Μεσογείου.

Στην περίπτωση της Μαύρης Θάλασσας, έχουμε να παρατηρήσουμε ότι, ενώ αυτή αποτελεί μια περιοχή που διαθέτει μακράιωνη ιστορία και σπουδαίες αρχαιότητες, παρόλα αυτά η πολιτική αστάθεια και οι πολεμικές συρράξεις, καθώς και οι ελλείψεις υποδομές την κατατάσσουν, με αξιοσημείωτη διαφορά, στην τελευταία θέση ενδιαφέροντος στον τομέα της κρουαζιέρας, παρά τη σημαντική πρόοδο που έχει αυτή παρουσιάσει τα τελευταία πέντε χρόνια.

ο 3.5. ΕΝΩΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.

3.5.1. Med Cruise (The Association of Mediterranean Cruise Ports).

Η Med Cruise αποτελεί την ένωση των μεσογειακών λιμένων κρουαζιέρας και είναι μια μη κερδοσκοπική οργάνωση. Αποτελείται από 70 μέλη που εκπροσωπούν 101 λιμάνια κρουαζιέρας της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας με σημαντικότατο μερίδιο στη διεθνή κατανομή κρουαζιέρας. Δημιουργήθηκε στις 11 Ιουνίου 1996 στη Ρώμη και σκοπός της είναι, η προώθηση της “βιομηχανίας” της κρουαζιέρας στις χώρες που βρίσκονται γύρω και πλησίον της Μεσογείου θάλασσας. Μεταξύ των άλλων αρμοδιοτήτων της είναι, η προώθηση της ανάπτυξης νέων τεχνικών και τεχνολογιών στα λιμάνια μέλη της, η συνεισφορά της στην οργάνωση και τη διαχείριση των Λιμένων κρουαζιέρας, η διευκόλυνση αυτών για τη διαμόρφωση κοινών θέσεων, προγραμμάτων και πολιτικών σε θέματα κρουαζιέρας, καθώς και η προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των Λιμένων – μελών της, αλλά και η προώθηση των σχέσεων με άλλους Λιμένες.

Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει, στο ενδιαφέρον που επιδεικνύεται από τη Med Cruise για την προώθηση της ανάπτυξης και τη βελτίωση των σχεδίων ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις και η συμμετοχή των μελών της σε ιδιαίτερο μηχανισμό ειδοποίησης για την αποτελεσματική και ταχεία διάδοση των απαραίτητων πληροφοριών ασφαλείας των λιμανιών και των πλοίων. Το έργο της είναι ιδιαίτερος σημαντικό με δεδομένο ότι η Med Cruise πρέπει να συμβάλει στο συγκερασμό των διαφορετικών συνθηκών και καταστάσεων που επικρατούν στις χώρες που ανήκουν οι Λιμένες – μέλη της και επιπροσθέτως θα πρέπει να συμβάλλει στην “ισορροπημένη σύνδεση με λιμάνια διαφόρων μεγεθών, από διαφορετικές περιοχές, χώρες και πολιτισμούς τα οποία ανήκουν ή μη, στην Ευρωπαϊκή Ένωση” (Med Cruise Constitution, May 2014 ¹³).

Μέλη της Med Cruise από τα ελληνικά λιμάνια είναι: το λιμάνι του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, του Βόλου, της Πάτρας, των Χανίων/Σούδας, του Ηρακλείου, της Ηγουμενίτσας, της Κέρκυρας και της Καβάλας. Στο Διοικητικό Συμβούλιο που

¹³MEDCRUISE THE ASSOCIATION OF MEDITERRANEAN CRUISE PORTS.- MEDCRUISE CONSTITUTION Approved in November 2004, Amended in October 2006, Amended in May 2008, Amended in June 2011, Amended in May 2014.

εξελέγη το Σεπτέμβριο του 2014 συμμετέχουν: το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης, η Τενερίφη, ο κεντρικός Λιμένας της Τυνησίας (La Goulette), η Λισσαβόνα, το Ντουμπρόβνικ, η Γαλλική Ριβιέρα, ενώ από τους μικρότερους σε κίνηση λιμένες εκλέχθηκαν στο Διοικητικό Συμβούλιο της MedCruise οι εκπρόσωποι των λιμένων Οδησσού, Κόπερ, Κόστα Μπράβα, Πορτοφεράιο, Ριέκα και Σίμπενικ.

Μέχρι πρόσφατα πρόεδρος της Ένωσης των Μεσογειακών Λιμένων ήταν ο Γενικός Διευθυντής της ΟΛΠ Α.Ε, ενώ έδρα της μέχρι και το 2017 είναι ο Πειραιάς, παρά το γεγονός ότι η προεδρία μέχρι αυτό το χρονικό διάστημα ανήκει στο λιμάνι της Βαρκελώνης, τα δε γραφεία της στεγάζονται στις εγκαταστάσεις της ΟΛΠ Α.Ε. Ο τώως Πρόεδρος της Med Cruise κ. Σταύρος Χατζάκος συμμετέχει στο Διοικητικό Συμβούλιο της Med Cruise ως επίτιμος Πρόεδρος, μετά από σχετική καταστατική αλλαγή την οποία ομόφωνα έκανε δεκτή η Γενική Συνέλευση της Ένωσης. Με τον τρόπο αυτό φαίνεται και ο ηγετικός ρόλος του Λιμένα του Πειραιά στην Ένωση των Μεσογειακών Λιμένων, έχοντας και σαν δεδομένο ότι αποτελεί το μοναδικό εκπρόσωπο ελληνικού λιμένα στα κέντρα των αποφάσεων των Μεσογειακών λιμένων κρουαζιέρας.

3.5.2. Ένωση Λιμένων Ελλάδας (Ε.ΛΙ.ΜΕ).

Η Ένωση Λιμένων Ελλάδας είναι μία αστική μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα εταιρεία με έδρα της τον Πειραιά, τα δε γραφεία της στεγάζονται, όπως και αυτά της Med Cruise, στις εγκαταστάσεις της ΟΛΠ Α.Ε. Μέλη της είναι οι μεγαλύτεροι Οργανισμοί Λιμένων της ελληνικής επικράτειας και συγκεκριμένα οι Οργανισμοί Λιμένων οι οποίοι έχουν τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας: Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Βόλου, Κέρκυρας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ελευσίνας, Ραφήνας, Λιμένων Νήσου Εύβοιας και Λαυρίου. Επιπρόσθετα, η Ε.ΛΙ.ΜΕ έχει ακόμα 14 Λιμενικά Ταμεία σαν μέλη – παρατηρητές. Αυτά είναι τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία: Πάτμου, Σαντορίνης, Μήλου, Πύργου(Κατάκολο), Κω, Μυκόνου, Λέσβου, Ρόδου, Ρεθύμνου, Ναυπλίου, Κεφαλληνίας/Ιθάκης, Σάμου, Αιγιαλείας καθώς και το Λιμενικό Ταμείο των Χανίων/Σούδας.

Σκοπός, της Ένωση Λιμένων Ελλάδας είναι ο συντονισμός των δραστηριοτήτων των μελών της με σκοπό την ανάπτυξη λιμενικής πολιτικής, τη συμμετοχή των λιμένων στην περιφερειακή ανάπτυξη και την δημιουργία εύρωστων

και ανταγωνιστικών επιχειρήσεων παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Ακόμα, αντικείμενό της είναι η αντιμετώπιση και προώθηση όλων των θεμάτων που αφορούν τους λιμένες μέσα στο πλαίσιο της ελληνικής, ευρωπαϊκής και Διεθνούς νομοθεσίας καθώς και η δημιουργία θέσεων για την ανάπτυξη όλων των Οργανισμών Λιμένων Ελλάδας, της λιμενικής βιομηχανίας και των μεταφορών. Ακόμα μεταξύ άλλων και σύμφωνα με το καταστατικό της, σκοπός της είναι: *“Η οικοδόμηση συνεργασίας μεταξύ όλων των λιμενικών οργανισμών και των λιμένων της Χώρας, η διαμόρφωση κοινών θέσεων των μελών του επί ζητημάτων συλλογικού ενδιαφέροντος και η υποβολή προτάσεων επί σχετικών σχεδίων νομοθετικού περιεχομένου”*¹⁴.

Η Ένωση Λιμένων Ελλάδας συνεργάζεται με διεθνείς φορείς Λιμένων για τον επιτυχή συντονισμό και δημιουργία πολιτικών καθώς και συνεργασιών στη λιμενική βιομηχανία. Μεταξύ αυτών πρωτεύοντα ρόλο διαδραματίζει η Ε.ΛΙ.ΜΕ στον ευρωπαϊκό Οργανισμό ESPO (European Sea Ports Organisation) του οποίου είναι μέλος και συμμετέχει ενεργά στις διαδικασίες του. Ο Οργανισμός ESPO συνεργάζεται επίσης στενά με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τον καθορισμό της γενικότερης ευρωπαϊκής πολιτικής στις μεταφορές και ειδικότερα στις λιμενικές. Ακόμα, άμεση είναι η συνεργασία της Ε.ΛΙ.ΜΕ με τη Med Cruise.

Η Ένωση Λιμένων Ελλάδας, εντοπίζοντας το πρόβλημα της μη επαρκούς και πιστοποιημένης εκπαίδευσης σε τεχνικές και οικονομικές ειδικότητες σχετικές με τη λιμενική βιομηχανία προέβη στη σύσταση, από κοινού με την Ομοσπονδία Μονίμων Υπαλλήλων Λιμένων Ελλάδας (Ο.Μ.Υ.Λ.Ε), του Ινστιτούτου Λιμενικής Κατάρτισης “Εξάντας”, σκοπός του οποίου είναι *“ η παροχή στην Ελλάδα και στο εξωτερικό πιστοποιημένης εκπαίδευσης πρωτίστως σε ειδικότητες που υποστηρίζουν τη λειτουργία και διαχείριση λιμένων, αλλά και γενικότερα σε ειδικότητες άμεσα ή έμμεσα συνδεδεμένες με τη λιμενική βιομηχανία και τη ναυτιλία με γενικό στόχο την ανάδειξη της σε εστιακό παράγοντα διαμόρφωσης πολιτικής αρχικής και συνεχιζόμενης κατάρτισης. ”*¹⁵

Ιδιαίτερος είναι ο ρόλος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας στην ανάπτυξη από τα ελληνικά λιμάνια, του τομέα της κρουαζιέρας. Θεωρώντας ότι ο κλάδος της

¹⁴ Καταστατικό της Αστικής μη κερδοσκοπικής εταιρίας: Ένωση Λιμένων Ελλάδας (Ε.ΛΙ.Μ.Ε) Άρθρο 3, παράγραφος 4. (26 Ιανουαρίου 2011).

¹⁵ Καταστατικό της Αστικής Εταιρίας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα με την επωνυμία Ινστιτούτο Λιμενικής Κατάρτισης “Εξάντας” και διακριτικό τίτλο: “ Ινστιτούτο Εξάντας”.

κρουαζιέρας έχει τη δυναμική για την ανάπτυξη της ελληνικής τουριστικής βιομηχανίας, η Ε.ΛΙ.ΜΕ διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στο συντονισμό των ελληνικών λιμανιών. Για το λόγο αυτό, μέλη της Ένωσης Λιμένων δεν αποτελούν μόνο τα μεγάλα λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας, αλλά και τα μικρότερα, κυρίως τα νησιωτικά λιμάνια που έχουν τη νομική μορφή των Λιμενικών Ταμείων, όπως ήδη έχει προαναφερθεί, αφού σκοπός της Ε.ΛΙ.ΜΕ είναι να αντιμετωπίζονται τα γενικότερα προβλήματα των Λιμένων, όσον αφορά τον τομέα της κρουαζιέρας τόσο εξειδικευμένα σε κάποια θέματα, αλλά και για τα γενικότερου ενδιαφέροντος θέματα, αφού η αντιμετώπιση για αυτά, πρέπει να είναι συλλογική.

Στον επόμενο πίνακα, παρουσιάζεται μια αναλυτική κατάσταση από στοιχεία της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας για τα έτη 2012, 2013 και 2014 των αφίξεων κρουαζιεροπλοίων σε 42 μεγάλα και μικρά λιμάνια της ελληνικής επικράτειας, καθώς και ο αριθμός αφίξεων τουριστών σε αυτά.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ- ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.

							
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 2012 - 2014 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΩΡΑΣ							
α/α	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	2014		2013		2012	
		Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις)	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις)	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις)
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	606	1.055.556	711	1.302.581	763	1.198.047
2	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	512	742.553	582	778.057	718	838.875
3	ΚΕΡΚΥΡΑ	395	672.368	480	744.673	485	655.764
4	ΜΥΚΟΝΟΣ	441	610.207	485	587.501	585	657.511
5	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	251	584.879	307	763.966	337	749.892
6	ΡΟΔΟΣ	314	311.182	373	409.991	448	472.308
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	160	242.951	177	270.020	156	215.700
8	ΠΑΤΜΟΣ	156	109.429	177	113.339	194	112.587
9	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	79	88.032	100	135.659	98	120.739
10	ΒΟΛΟΣ	53	57.825	31	20.227	21	11.926
11	ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ	66	46.432	52	43.817	71	48.204
12	ΚΩΣ	79	42.040	86	64.756	64	41.171

13	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	53	34.150	56	42.423	39	29.951
14	ΧΑΝΙΑ	38	33.304	47	124.205	54	129.087
15	ΛΑΥΡΙΟ	30	30.493	20	13.504	19	17.339
16	ΝΑΥΠΛΙΟ	46	26.050	54	23.732	63	30.868
17	ΣΑΜΟΣ	23	24.865	25	38.676	29	37.374
18	ΣΥΜΗ	48	24.050	16	3.715	15	7.521
19	ΣΥΡΟΣ	53	24.012	37	9.396	71	12.944
20	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	39	22.068	29	11.621	49	13.504
21	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	31	19.720	18	14.585	11	8.014
22	ΓΥΘΕΙΟ	20	18.144	40	48.200	30	7.772
23	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	16	17.951	6	3.128	12	12.595
24	ΧΙΟΣ	36	16.963	33	9.924	25	8.349
25	ΚΑΒΑΛΑ	26	13.087	14	6.995	10	4.323
26	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	13	10.953	34	34.143	9	5.630
27	ΜΗΛΟΣ	17	10.362	9	2.962	27	6.272
28	ΙΤΕΑ	50	8.309	88	8.141	87	11.455
29	ΛΗΜΝΟΣ	24	7.657	19	4.777	25	6.183
30	ΠΑΡΟΣ	65	7.048	88	7.071	100	5.341
31	ΣΚΙΑΘΟΣ	14	4.563	11	3.158	12	3.446
32	ΡΕΘΥΜΝΟ	18	4.220	5	1.336	25	3.825
33	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	13	3.096	14	4.650	4	1.827
34	ΣΗΤΕΙΑ	4	2.802	1	910	1	64
35	ΠΥΛΟΣ	9	1.435	13	4.133	18	5.028
36	ΠΡΕΒΕΖΑ	4	1.112	4	908	4	667

37	ΝΑΞΟΣ	16	780	16	1.023	45	4.529
38	ΠΑΤΡΑ	2	745	2	1.278	3	374
39	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	4	585	6	645	2	320
40	ΚΥΘΗΡΑ	2	395	20	862	21	895
41	ΑΝΔΡΟΣ	0	0	1	727	3	1.981
42	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	0	0	1	474	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ:	3826	4.932.373	4288	5.661.889	4.753	5.500.202

- **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.**
 - ο 4.1. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥΣ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ. ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ. ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑ ΛΙΜΕΝΑ.

Βάσει του σχετικού πίνακα, ευκρινώς γίνεται κατανοητός ο λόγος για τον οποίο είναι έντονο το ενδιαφέρον της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας για τα μικρότερα λιμάνια. Τα λιμάνια αυτά λειτουργούν με τη μορφή των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων. Με εξαίρεση το λιμάνι του Πειραιά, το οποίο αποτελεί την ηγέτιδα δύναμη στον τομέα της κρουαζιέρας τόσο σε αφίξεις κρουαζιεροπλοίων όσο και σε αφίξεις τουριστών, κανένα άλλο από τα μεγάλα λιμάνια που λειτουργούν με τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας, δεν έχει αντίστοιχες επιδόσεις στον τομέα αυτό.

Σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση της Διεθνούς Ένωσης Κρουαζιέρας, η Ελλάδα αποτελεί τον τρίτο κορυφαίο προορισμό κρουαζιέρας στην Ευρώπη για το 2014 με 4,075 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας, καταλαμβάνοντας το 15% από το συνολικό αριθμό επισκεπτών στην ευρωπαϊκή ήπειρο, το σύνολο των οποίων ανέρχεται περίπου στα 17 εκατομμύρια επιβάτες. Στην κορυφή των ευρωπαϊκών προορισμών βρίσκεται η Ιταλία με 6,2 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας και έπεται η Ισπανία με 4,9 εκατομμύρια επιβάτες. Μετά την Ελλάδα ακολουθούν, η Νορβηγία με 2,7 εκατομμύρια επιβάτες και η Γαλλία με 2,4 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας ¹⁶. Λιμάνια όπως η Μύκονος, η Σαντορίνη και η Κέρκυρα αποτελούν κορυφαίους προορισμούς στην Ευρώπη και συνολικά στη Μεσόγειο θάλασσα. Αντίστοιχα, μπορεί κανείς να παρατηρήσει ότι τα περισσότερα λιμάνια κρουαζιέρας ανήκουν στη νησιωτική Ελλάδα. Συγκριτικό πλεονέκτημα για την ελληνική αγορά κρουαζιέρας αποτελεί και το γεγονός ότι διαθέτει μεγάλο αριθμό επισκέψιμων νησιών τα οποία βρίσκονται σε κοντινές αποστάσεις μεταξύ τους.

Η Ελλάδα, με συνολικό μήκος ακτών 13.676 χιλιόμετρα, διαθέτει περισσότερα από 2.500 νησιά, κυρίως στο Αιγαίο και σε μικρότερο αριθμό στο Ιόνιο πέλαγος. Από αυτά τα νησιά, τα 165 κατοικούνται. Η μακραίωνη ελληνική ιστορία έχει αφήσει τα σημάδια της σε κάθε ένα από τα ελληνικά νησιά, καθιστώντας τα

¹⁶ Θέμα: “ Η κρουαζιέρα οδηγεί στην οικονομική ανάκαμψη “. Περιοδικό: “Χρήμα και Τουρισμός”. Τεύχος 216, σελ. 44-45. Ιούνιος 2015.

ιδανικούς τόπους επίσκεψης. Το κλίμα στη νησιωτική Ελλάδα είναι ήπιο, αφού ακόμα και οι φθινοπωρινοί μήνες παρατείνονται πολλές φορές στη νότια Ελλάδα και τα νησιά της μέχρι και τα μέσα Δεκεμβρίου, ενώ τους καλοκαιρινούς μήνες οι υψηλές θερμοκρασίες μετριάζονται από τη θαλάσσια αύρα και τους βόρειους ανέμους στο Αιγαίο.

Λαμβάνοντας υπόψη τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της πυκνότητας των θαλασσίων προορισμών, τις μικρές αποστάσεις, τα ιστορικά ενδιαφέροντα, αλλά και το ήπιο κλίμα, θα μπορούσε κανείς να υποθέσει ότι οι προορισμοί αυτοί θα αποτελούσαν την αιχμή του δόρατος για την ελληνική κρουαζιέρα. Όμως, τα δεδομένα είναι πολύ διαφορετικά. Το μεγαλύτερο πρόβλημα στην επισκεψιμότητα των περιφερειακών λιμανιών, είναι η ουσιαστική έλλειψη υποδομών. Χαρακτηριστική περίπτωση αποτελεί το νησί της Σαντορίνης, με 512 αφίξεις κρουαζιεροπλοίων και 742.553 επισκέψεις τουριστών το 2014. Η ιδιαιτερότητα του νησιού όσον αφορά τη μορφολογία του εδάφους του και του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα για το νησί αυτό. Ταυτόχρονα, μεγάλο του μειονέκτημα αποτελεί η ανεπάρκεια των υποδομών του λόγω του γεγονότος αυτού. Είναι ένα από τα ελάχιστα λιμάνια, μαζί με αυτό της Μυκόνου, στα οποία οι τουρίστες αναγκάζονται να μετεπιβιβάζονται από το κρουαζιερόπλοιο σε μικρά πλοία, αφού η μορφολογία του βυθού επιβάλλει στα κρουαζιερόπλοια να παραμένουν στα ανοικτά, μακριά από το μικρό σε μέγεθος λιμάνι με αναμμένες τις μηχανές τους. Οι τουρίστες μετά την αποβίβασή τους στη Σαντορίνη είναι υποχρεωμένοι να αναμένουν σε μια σειρά μέχρι και 150 μέτρων και με πολύωρη αναμονή για να μεταφερθούν με το μοναδικό (κατασκευασμένο τη δεκαετία του 1980) τελεφερίκ, στην πρωτεύουσα του νησιού τα Φηρά. Έχοντας σαν δεδομένο ότι η δυναμικότητα μεταφοράς του συγκεκριμένου τελεφερίκ είναι μόνο 660 επιβάτες ανά ώρα και λαμβάνοντας υπόψη ότι οι επισκέψεις τουριστών, μέσω των κρουαζιεροπλοίων, ανέρχεται από 4.000 έως και 20.000 ημερησίως, γίνεται αμέσως αντιληπτή η πλήρης ανεπάρκεια υποδομών στον τομέα αυτό.

Αντίστοιχο πρόβλημα αντιμετωπίζει και ο τέταρτος σε αφίξεις προορισμός, το νησί της Μυκόνου. Με 441 αφίξεις κρουαζιεροπλοίων και 610.207 επισκέψεις τουριστών κρουαζιέρας για το 2014, η Μύκονος στερείται επαρκών υποδομών. Χαρακτηριστική περίπτωση ανεπάρκειας στοιχειώδους υποδομής αποτελεί ο

λιμενοβραχίονας μήκους 360 μέτρων ο οποίος μπορεί να φιλοξενήσει μόνο ένα μεγάλο κρουαζιερόπλοιο ή δύο μεσαίου μεγέθους, ενώ τα υπόλοιπα κρουαζιερόπλοια που καταπλέουν καθημερινά στη Μύκονο και τα οποία κάποιες μέρες του καλοκαιριού μπορεί να είναι έως και πέντε, καλούνται να αγκυροβολήσουν στα ανοιχτά και να αποβιβάσουν τους επιβάτες τους στη στεριά, με λέμβους. Παρά τις προσπάθειες των τουριστικών πρακτόρων, κάποιοι από τους επισκέπτες δεν βρίσκουν εύκολα τρόπο για να μετακινηθούν, καθώς ο αριθμός των δρομολογίων των λεωφορείων τοπικής μαζικής μεταφοράς (ΚΤΕΛ), όπως και ο αριθμός των προς εκμίσθωση αυτοκινήτων (ταξί) στο νησί, είναι περιορισμένος.

Επιπλέον, σε σχετική έρευνα την οποία διενήργησε το 2012 η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ) αναφέρεται ότι το παλιό λιμάνι της Μυκόνου χρειάζεται εκβάθυνση λιμενολεκάνης και τοποθέτηση προσκρουστήρων, ενώ για το νέο λιμάνι αναφέρεται ότι αυτό δεν προστατεύεται από τους νοτιοδυτικούς καθώς και τους βορειοδυτικούς ανέμους, οι οποίοι είναι συχνότατοι στα νησιά του κεντρικού Αιγαίου¹⁷.

Χαρακτηριστική ακόμα είναι η δήλωση του προέδρου των λεμβούχων της Σαντορίνης κ. Γ. Κανακάρη ο οποίος ανέφερε ότι, ενώ μέχρι σήμερα η κρουαζιέρα λειτουργούσε θετικά για να προβληθεί το νησί και να μείνουν ευχαριστημένοι οι επισκέπτες της, τώρα αυτό έχει πάρει αντίστροφη πορεία¹⁸. Η χωρίς όρια προσέλκυση τουριστών επιφέρει αυτή καθεαυτή, αρνητικά αποτελέσματα και η άναρχη άφιξη ακόμη περισσότερων επισκεπτών αποτελεί μια κερκόπορτα για την ποιότητα του τουρισμού, η οποία μακροχρόνια θα έχει αρνητικές συνέπειες γι' αυτόν. "Μικρά νησιά όπως η Σαντορίνη δεν αντέχουν τόση εκμετάλλευση από την κρουαζιέρα", αναφέρει ο υπεύθυνος του τελεφερίκ της Σαντορίνης κ. Ε. Γύζης που παρακολουθεί την τουριστική κίνηση στο νησί από τη δεκαετία του 1970. Πριν από μερικά χρόνια η κοινότητα της Οίας στη Σαντορίνη, ανέθεσε στο τεχνικό γραφείο: "Σ. Κωνσταντινίδης και Συνεργάτες" την εκπόνηση μελέτης για την επάρκεια των υποδομών στην κοινότητα αυτή. Τα αποτελέσματά της είναι ενδεικτικά της άναρχης και χωρίς προετοιμασία για την υποδοχή τουριστών κατάστασης που επικρατεί στο γραφικό αυτό χωριό της Σαντορίνης. Αναφέρεται λοιπόν ότι, οι πεζόδρομοί του

¹⁷ Βυθούλκας Δ. (2014). "Μύκονος: Άνεμοι – έλλειψη υποδομών "διώχνουν" κρουαζιερόπλοια." <http://www.tovima.gr/>

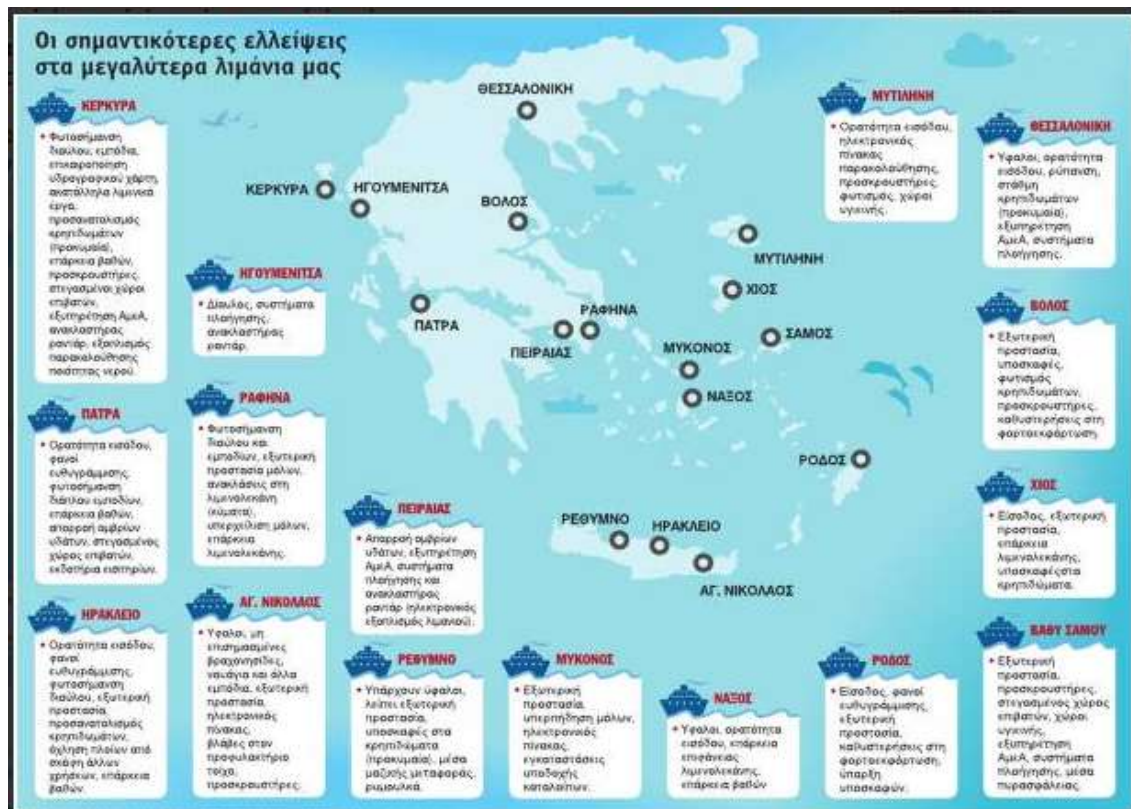
¹⁸ Πετρόπουλος Α. (2014). "Κρουαζιέρα χωρίς στρατηγικό σχέδιο". <http://www.kathimerini.gr>.

μπορούν να “αντέξουν” μέχρι δύο χιλιάδες επισκέπτες ταυτόχρονα, ενώ αυτοί που επισκέπτονται την Οία καθημερινά για να θαυμάσουν το ηλιοβασίλεμα μπορεί να ξεπερνούν και τις τρεις χιλιάδες. “Η κατάσταση αυτή μειώνει σημαντικά την ελκυστικότητα του οικισμού, ενώ εγκυμονεί πολύ σοβαρούς κινδύνους ασφάλειας σε περίπτωση πανικού”, σημειώνει η μελέτη. Επιπροσθέτως, το οδικό δίκτυο του νησιού επιβαρύνεται ιδιαίτερα όταν μετά τη δύση του ηλίου πενήντα τουλάχιστον υπερμεγέθη λεωφορεία προσπαθούν να διασχίσουν ταυτόχρονα το ανεπαρκές οδικό δίκτυο του νησιού, μεταφέροντας τους τουρίστες στα καταλύματά τους ή στα κρουαζιερόπλοια για τη συνέχιση του ταξιδιού τους.

Εν κατακλείδι, θα μπορούσαμε να συμπεράνουμε ότι, είναι δεδομένη η ανεπάρκεια στις υποδομές των πλέον τουριστικών νησιών της πατρίδας μας, γεγονός το οποίο άλλωστε έχει καταγραφεί και από σχετική μελέτη του Εργαστηρίου Λιμενικών Έργων του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου το 2011,¹⁹ το οποίο αναφέρει, ότι ύστερα από έρευνα που διενήργησε σε 93 λιμάνια που υποδέχονταν κρουαζιερόπλοια, σχεδόν τα επτά στα δέκα λιμάνια δεν είχαν τη δυνατότητα να υποδεχθούν πλοία νέας γενιάς. Ακόμα αναφέρεται ότι, τέσσερα στα δέκα λιμάνια έχουν ανεπαρκή φωτισήμανση του θαλάσσιου διαύλου, καθώς και ναυτιλιακών εμποδίων, στα τέσσερα από τα δέκα λιμάνια δεν υπάρχει επαρκής απόσταση μεταξύ δύο πλοίων, στο 45,3% των λιμένων υπάρχουν περιστατικά όχλησης των πλοίων της ακτοπλοΐας από άλλα σκάφη και στο 25,3% υπάρχει πρόβλημα με την ποιότητα του πυθμένα. Ενδεικτικός είναι ο κατωτέρω χάρτης, ο οποίος αναφέρεται στη συγκεκριμένη έρευνα.

¹⁹ Κιούσης Γ. (2011). “Λιμάνια για.. δέσιμο” <http://www.enet.gr/>

ΧΑΡΤΗΣ 4: ΟΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΣΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.



Πηγή: Εφημερίδα "Η Ελευθεροτυπία" 23 Ιουλίου 2011.

Στα περισσότερα λιμάνια του Αιγαίου αλλά και του Ιονίου πελάγους παρατηρούνται συγκεκριμένα προβλήματα με κυριότερα αυτά:

- της έλλειψης εξωτερικής προστασίας τους από τις καιρικές συνθήκες (Λιμάνια: Ηρακλείου, Μυκόνου, Ρόδου, Σάμου (Βαθύ), Χίου, Αγίου Νικολάου και Ρεθύμνου).
- της ορατότητας εισόδου στον Λιμένα (Λιμάνια: Πάτρας, Ηρακλείου, Νάξου, Ρόδου, Χίου, Θεσσαλονίκης και Μυτιλήνης).
- της ύπαρξης υφάλων και βραχονησίδων πλησίον της εισόδου στον Λιμένα (Λιμάνια: Αγίου Νικολάου, Ρεθύμνου, Νάξου, Θεσσαλονίκης).

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε την περίπτωση του ναυαγίου του κρουαζιερόπλοιου Sea Diamond της εταιρείας Louis Hellenic-Cruises (Μεγάλη Πέμπτη, 5 Απριλίου 2007), το οποίο ύστερα από μηχανική βλάβη βρέθηκε δύο ναυτικά στάδια νοτιότερα της εισόδου του λιμανιού της Σαντορίνης, προς το ακρωτήριο Αλωνάκι. Στο σημείο εκείνο το πλοίο προσέκρουσε με την πλώρη, από τη δεξιά του πλευρά, σε ξέρα και αργότερα βυθίστηκε. Μέχρι σήμερα δύο Γάλλοι τουρίστες οι οποίοι επέβαιναν στο κρουαζιερόπλοιο, οι Ζαν Κρίστοφ Αλέν 45 ετών

καθώς και η κόρη του Μόντ 16 ετών, αγνοούνται. Γαλλικό δικαστήριο του κήρυξε σε “ αφάνεια ” γιατί, παρά τις προσπάθειες δυτών για τον εντοπισμό τους, οι σοροί τους δεν βρέθηκαν ποτέ.

Παρά το θετικό γεγονός της μη εμφανούς επιπτώσεως στο θαλάσσιο οικοσύστημα της Σαντορίνης, ύστερα από σχετικές μετρήσεις (Νοέμβριος 2012 – Ιούνιος 2013) του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσιών Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ) και της μικρής συγκέντρωσης πετρελαϊκών υδρογονανθράκων καθώς και της μη ύπαρξης, προς το παρόν, πετρελαϊκής ρύπανσης ως συνέπεια του ναυαγίου, η δυσφήμιση της χώρας μας στην παγκόσμια αγορά, είναι προφανής. Στις 31 Οκτωβρίου 2012 κατά τη διάρκεια της σχετικής με το ναυάγιο εκδίκασης της υπόθεσης στο τριμελές πλημμελειοδικείο Πειραιά, η πλοιοκτήτρια εταιρεία Louis Hellenic-Cruises υποστήριξε ότι το ατύχημα οφειλόταν σε λανθασμένη χαρτογράφηση των υφάλων της περιοχής του ναυαγίου της Σαντορίνης και συγκεκριμένα ο ύφαλος στον οποίο προσέκρουσε το κρουαζιερόπλοιο ήταν χαρτογραφημένος σε διαφορετικό σημείο και βάθος. Παρόλα αυτά το αποτέλεσμα του ναυαγίου, πέραν της απώλειας ανθρωπίνων ζωών, ανέδειξε τις ελλείψεις και τις παραλήψεις, αλλά δημιούργησε και αλγεινή εντύπωση σε παγκόσμιο επίπεδο, αφού το συγκεκριμένο δυστύχημα μονοπώλησε το διεθνές ενδιαφέρον για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Ένα ακόμα ιδιαίτερα σοβαρό πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο τομέας της κρουαζιέρας στη χώρα μας, είναι η ανεπάρκεια των αεροπορικών συνδέσεων με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, καθώς και με την αγορά της Κίνας. Ο κος Michel Nestour, αντιπρόεδρος Ανάπτυξης Διεθνών Λιμένων και Προορισμών του ομίλου εταιρειών Carnival Co η οποία θεωρείται ηγέτιδα δύναμη στον τομέα της κρουαζιέρας, αφού ελέγχει το 45,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας κρουαζιεροπλοίων μέσω δέκα διαφορετικών εταιρειών και έχοντας στόλο 102 κρουαζιερόπλοια, αναφέρει σχετικά με το θέμα αυτό ότι: *“ η Ελλάδα δεν κατάφερε να αξιοποιήσει το φυσικό κάλλος της και την ιδανική γεωγραφική της θέση διότι υστερεί σε βασικές υποδομές όχι μόνο σε κάποια λιμάνια, αλλά και σε οδικές μεταφορές και σε*

*αεροπορικές συνδέσεις με βασικές αγορές, υποδομές που είναι απαραίτητες για να προσελκύσει τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια*²⁰.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι γίνεται ευκόλως κατανοητή η αδυναμία των ελληνικών λιμανιών και γίνουν λιμάνια home port, αφού ιδιαίτερα για τους τουρίστες της αμερικάνικης αγοράς, οι οποίοι διαθέτουν ιδιαίτερη οικονομική ευρωστία, η προσέγγισή τους μέσω των ελληνικών αεροδρομίων, είναι ανεπαρκής. Σχετικά με το θέμα αυτό ο κος Adam Sharp διευθυντής Λιμενικών και Επιβατικών Υπηρεσιών της δεύτερης σε παγκόσμια κατάταξη, επίσης αμερικάνικης, Royal Caribbean Cruises με στόλο 43 κρουαζιερόπλοια η οποία διαχειρίζεται το 23,3% της παγκόσμιας χωρητικότητας, αναφέρει τα εξής: *'' Με το 50% των πελατών μας να προέρχεται από την αγορά των ΗΠΑ, η ελλιπής αεροπορική σύνδεση αποτελεί μεγάλη πρόκληση για μας''*. Επίσης σαν πρόσθετους ανασχετικούς παράγοντες για την προσέλκυση τουριστών από της αμερικανική αγορά ανέφερε την επικρατούσα γραφειοκρατία, καθώς και τις μεγάλες αναμονές στις αφίξεις των αεροδρομίων.

Αντίστοιχο πρόβλημα αντιμετωπίζεται και στην προσέλκυση τουριστών από την κινεζική αγορά. Η Ελλάδα προσελκύει μόλις 100.000 από τα 100 εκατομμύρια των Κινέζων τουριστών που ταξιδεύουν κάθε χρόνο στο εξωτερικό, ενώ δεν υπάρχει απευθείας αεροπορική σύνδεση μεταξύ των δύο χωρών. Ο Πρέσβης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Ελλάδα κος Ζου Χίαολί ανέφερε για το συγκεκριμένο θέμα ότι το σημαντικό εμπόδιο της ανυπαρξίας αεροπορικής σύνδεσης μεταξύ Ελλάδας και Κίνας θα πρέπει άμεσα να αρθεί με τη δρομολόγηση άμεσων πτήσεων μεταξύ των κύριων κινεζικών πόλεων και των ελληνικών νησιών και των άλλων τουριστικών προορισμών.

Πέραν των υποδομών και της συγκοινωνιακής ανεπάρκειας, ένα εξίσου σοβαρό γραφειοκρατικό θέμα είναι και αυτό της εξασφάλισης ταξιδιωτικής βίζας. Ενώ λοιπόν αυτή δεν υφίσταται για τουρίστες χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αυτών οι οποίοι ανήκουν σε κράτη που έχουν υπογράψει τη Συνθήκη Σέγκεν, το ίδιο δεν ισχύει για τους υπόλοιπους ταξιδιώτες οι οποίοι είναι αναγκασμένοι να προβαίνουν στη χρονοβόρα και γραφειοκρατική έκδοσή της. Ιδιαίτερο πρόβλημα

²⁰ Αθανασίου Σ. (2015). *''Βουλιάζει την κρουαζιέρα η έλλειψη υποδομών. Μεγάλο μειονέκτημα οι ανεπαρκείς αεροπορικές συνδέσεις με ΗΠΑ και Κίνα''*. Εφημερίδα: *''Ελεύθερος Τύπος της Κυριακής – Οικονομικά''*. 30.Μαΐου 2015, σελ. 8.

υφίσταται για τους τουρίστες χωρών όπως η Ρωσία, η Σαουδική Αραβία, η Κίνα και η Ουκρανία, που υπολογίζονται περίπου στα επτά εκατομμύρια και οι οποίοι θέλουν να επισκεφθούν τα ελληνικά νησιά.

Άλλο, μικρότερο αλλά όχι ήσσονος σημασίας, πρόβλημα στην προσέλκυση τουριστών είναι αυτό το οποίο αναφέρθηκε στο Posidonia Sea Tourism Forum από τον πρόεδρο της CLIA Europe και υψηλόβαθμο στέλεχος της εταιρείας MSC Cruises, Pierfrancesco Vago και είναι αυτό των τιμών των εισιτηρίων για τα διάφορα αξιοθέατα και τους αρχαιολογικούς χώρους. Επιπροσθέτως δε, θα πρέπει να αντιμετωπισθεί το θέμα των ωραρίων επισκέψεων στους χώρους αυτούς.

Πέραν όμως όλων των άλλων παραγόντων που δυσχεραίνουν την ανάπτυξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, είναι αυτό καθ' αυτό το πρόβλημα της αναβλητικότητας και της γραφειοκρατικής αντιμετώπισης των πραγμάτων στην ελληνική δημόσια ζωή. Παράγοντες της παγκόσμιας αγοράς, όπως ο αντιπρόεδρος της Royal Caribbean Cruises κος Τζον Τέρσεκ αναφέρονται στα προβλήματα αυτά. Σε πρόσφατη ομιλία του κατά τη διάρκεια του 3ου Posidonia Sea Tourism Forum (Αθήνα 26 και 27 Μαΐου 2015) ανέφερε χαρακτηριστικά *'' στο Βιετνάμ που έχει κομμουνιστικό καθεστώς τα λιμενικά έργα ξεκίνησαν εντός δύο μηνών, ενώ στην Ελλάδα συζητάμε με όλες τις κυβερνήσεις επί επτά χρόνια και ακόμα δεν άρχισαν οι εργασίες ''*. Ταυτόχρονα, άλλοι ομιλητές επεσήμαναν ότι η Ελλάδα απέτυχε να επωφεληθεί από την αλματώδη ανάπτυξη της αγοράς κρουαζιέρας στην Ευρώπη, καθώς οι επενδύσεις στις απαιτούμενες λιμενικές υποδομές για τον ελλιμενισμό των κρουαζιεροπλοίων μειώθηκαν κατά 80% στη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας.

ο 4.2. ΛΟΓΟΙ ΑΔΥΝΑΜΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΝΑ ΚΑΤΑΣΤΟΥΝ ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ.

Από τα στοιχεία που έχουν ήδη παρατεθεί με τον αριθμό των αφίξεων των κρουαζιεροπλοίων στην ελληνική επικράτεια, καθώς και των αντιστοιχών αφίξεων τουριστών σε 42 από τους μεγαλύτερους Λιμένες, παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των Λιμένων αυτών, είναι νησιωτικοί. Σε προηγούμενη αναφορά μας

παρουσιάσαμε τους λόγους που η νησιωτική Ελλάδα δημιουργεί έντονο ενδιαφέρον στις εταιρείες παροχής υπηρεσιών κρουαζιέρας ώστε να τα εντάξουν στις διελεύσεις των κρουαζιεροπλοίων τους. Είναι όμως το ιδιαίτερο φυσικό τους κάλλος, ή ο μεγάλος αριθμός αυτών των νησιών που γειτνιάζουν μεταξύ τους και με τον τρόπο αυτό μειώνουν τις πάγιες και λοιπές δαπάνες (π.χ. καυσίμων) των πλοίων, ώστε να τα καταστήσουν λιμάνια αναχώρησης και προορισμού τουριστών;

Από το σύνολο των Λιμένων στην ελληνική επικράτεια, ελάχιστοι εξ αυτών μπορούν να φιλοξενήσουν τα σύγχρονα υπερμεγέθη κρουαζιερόπλοια των 4.000 επιβατών. Δεν υπήρξε, λόγω των υπαρχουσών τάσεων στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας από το 1996 και μετά για την κατασκευή όλο και μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοίων, καμία μέριμνα από τις ελληνικές κυβερνήσεις για τη δημιουργία αντίστοιχων λιμενικών υποδομών. Στην πρόσφατη ομιλία του απερχόμενου Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου της ΟΛΠ Α.Ε και Γ. Ανωμερίτη στην ετήσια Γενική Συνέλευση της Εταιρείας²¹ επισημάνθηκε ότι: “ Σύμφωνα με τους Clarksons (σημ. ναυλομεσιτικός οίκος ο οποίος προσμετρά διεθνώς τα στοιχεία για τον παγκόσμιο στόλο ανεξάρτητα από άλλους φορείς), το 2014 μπήκαν σε ενεργό υπηρεσία μόλις 6 νέα πλοία. Από τα πλοία αυτά τα 4 είναι πλοία άνω των 4000 κλινών. Πλέον ο αριθμός κρουαζιερόπλοιων με χωρητικότητα άνω των 2.000 κλινών αποτελεί το 63% του στόλου, εξ αυτών τα πλοία με χωρητικότητα άνω των 3.000 κλινών κατέχουν το 26% του στόλου. Για το 2015 αναμένονται να παραδοθούν 7 πλοία συνολικής χωρητικότητας 18.813 κλινών ”. Στη συνέχεια δε της ομιλίας του, αναφέρθηκε στις συνεχείς προσπάθειες του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς για ανταγωνιστική αντιμετώπιση στον τομέα αυτό, με τη δημιουργία σύγχρονων λιμενικών υποδομών (σημ: αναλυτικά για το θέμα αυτό θα αναφερθούμε σε επόμενα κεφάλαια της εργασίας μας).

Στον κατωτέρω πίνακα²² παρουσιάζουμε τις προσεγγίσεις κρουαζιεροπλοίων καταναμημένων ανά μέγεθος πλοίου που επισκεφτήκαν το λιμάνι του Πειραιά το 2010, καθώς και αυτό των αναμενομένων πλοίων για το 2011. Στο συγκεκριμένο αυτό πίνακα γίνεται ευκόλως φανερό ότι, το μέσο μέγεθος των πλοίων τα οποία επισκέπτονται το λιμάνι του Πειραιά αυξάνεται, δημιουργώντας την υποχρέωση από τις Αρχές Λιμένων στην ανάγκη για επέκταση των λιμενικών υποδομών, για την

²¹ Ετήσια Γενική Συνέλευση ΟΛΠ Α.Ε .Αθήνα, 22 Ιουνίου 2015.

²² ΟΛΠ Α.Ε Διεύθυνση Διοίκησης, Τμήμα Στρατηγικού Σχεδιασμού. Απρίλιος 2015.

υποδοχή πλοίων νέας γενιάς. Θα πρέπει δε να ληφθεί υπόψη ότι, όπως θα δούμε και σε σχετικά με την ΟΛΠ Α.Ε κεφάλαια, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς επενδύει συνεχώς στον τομέα των λιμενικών αναβαθμίσεων και ιδιαίτερα στον τομέα της κρουαζιέρας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΜΗΚΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ.

Μήκος Πλοίου (m)	Προσεγγίσεις 2010	Προγραμματισμός προσεγγίσεων 2011
< 150	153	208
150 - 200	267	163
200 - 250	129	212
250 - 300	220	276
> 300	35	84
ΛΟΙΠΑ	19	-
ΣΥΝΟΛΟ	804	943

Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε

Όμως ταυτόχρονα με την τάση, η οποία όπως ευκρινώς παρουσιάζεται στο σχετικό πίνακα, για γιγαντισμό των κρουαζιερόπλοιων, ακολουθεί και ο συνεχώς, όπως είναι φυσικό, αυξανόμενος αριθμός επιβατών. Τη δεκαετία του 2000 ο μέσος όρος επιβατών κρουαζιέρας ήταν 800 άτομα, ενώ σήμερα είναι 1.800 επιβάτες ανά κρουαζιερόπλοιο.

Η αναμφισβήτητη ανάγκη για αντιστοίχου μεγέθους υποδομές στα λιμάνια της ελληνικής επικράτειας, ακολουθείται και από μία άλλη παράμετρο και η οποία θα πρέπει να αναφερθεί. Αυτή είναι το εάν και κατά πόσο υπάρχει η ικανότητα απορρόφησης του αριθμού των τουριστών στην περίπτωση ταυτόχρονης άφιξης κρουαζιερόπλοιων στον ίδιο τόπο. Δηλαδή, εκ των πραγμάτων τίθεται το ζήτημα του συγχρονισμού, αφού σε συγκεκριμένους χρόνους τα μεγαλύτερου μεγέθους και μεταφορικής ικανότητας πλοία θα αποβιβάζουν επιβάτες οι οποίοι θα πρέπει να εξυπηρετηθούν με σύγχρονα μεταφορικά μέσα, σε συγκεκριμένους επαρκείς οδικούς άξονες και ταυτόχρονα να μπορούν να επισκεφθούν ένα συγκεκριμένο αριθμό αξιοθέατων και αρχαιοτήτων. Στην περίπτωση δε, των τουριστών home porting θα πρέπει να υφίστανται επαρκείς και αξιοπρεπούς κατασκευής ξενοδοχειακές μονάδες καθώς και διεθνή αεροδρόμια.

Δεδομένου ότι για το 2015 προβλέπεται αύξηση των επιβατών home porting στη χώρα μας κατά 22% σε σχέση με το 2014, σύμφωνα με σχετικά στατιστικά

στοιχεία τα οποία παρουσίασε πρόσφατα κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου²³, ο Διευθύνων Σύμβουλος της Celestyal Cruises και μέλος της εκτελεστικής επιτροπής της Διεθνούς Ενώσεως Κρουαζιέρας (CLIA) κος Κυριάκος Αναστασιάδης, θα παρουσιάσουμε τους λόγους για τους οποίους οι επιβάτες επιλέγουν ένα λιμάνι για την επιβίβαση και αποβίβασή τους καθώς και ποιο λιμάνι το καθιστούν σαν λιμάνι transit, για το ταξίδι τους. Με τον τρόπο αυτό και σε συνδυασμό με τον υπάρχοντα αριθμό εξυπηρετούμενων τουριστών ανά ελληνικό λιμάνι θα γίνουν απολύτως ευκρινείς οι λόγοι της αδυναμίας των ελληνικών Λιμένων να καταστούν λιμάνια αναχώρησης και προορισμού τουριστών.

Καθοριστικής σημασίας για να χαρακτηριστεί ένα λιμάνι ως home porting είναι αν αυτό είναι πλησίον μιας τουριστικής περιοχής. Ένα λιμάνι το οποίο δεν έχει τη δυνατότητα να υποστηρίξει αυτό που αποτελεί βασική προϋπόθεση για τον τουρίστα, δηλαδή η δυνατότητα και η ευχέρεια επίσκεψής του σε χώρους ιδιαίτερης ιστορικής σημασίας ή περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, καθώς και η γενικότερη ελκυστικότητα της περιοχής στην οποία έχει αναπτυχθεί το λιμάνι, είναι καταδικασμένο αυτό να αποτύχει. Ένας δεύτερος σημαντικός παράγοντας είναι, εάν κοντά στο λιμάνι της αφετηρίας της κρουαζιέρας υπάρχει διεθνές αεροδρόμιο για τη μεταφορά και την επιστροφή του ταξιδιώτη στην πατρίδα του. Επιπροσθέτως, η οδική διασύνδεση του αεροδρομίου με το λιμάνι, το κόστος των αεροπορικών εισιτηρίων, καθώς και οι τελωνιακές διαδικασίες, αποτελούν ουσιαστικές προϋποθέσεις για την προσέλκυση των επιβατών κρουαζιέρας που επιβιβάζονται σε πλοία για να ξεκινήσουν ή για να ολοκληρώσουν την κρουαζιέρα τους. Πρώτιστη βέβαια προϋπόθεση είναι αυτή των λιμενικών υποδομών, η οποία βεβαίως είναι ταυτοχρόνως και ισχυρή προϋπόθεση και για την προσέλκυση των επιβατών transit.

Είναι δεδομένο ότι δεν μπορούν και δεν είναι απαραίτητο, όλα τα λιμάνια να υπηρετήσουν τις παραπάνω προϋποθέσεις και να καταστούν home porting. Άλλωστε σε ένα κυκλικό ταξίδι εξίσου μεγάλη σημασία με τα λιμάνια αφετηρίας και προορισμού, έχουν και τα λιμάνια transit. Όμως, διαφορετικές είναι οι απαιτήσεις για την προσέλκυση των επιβατών transit, από αυτές του home porting. Έτσι, ο τόπος προορισμού είναι αυτός που προσελκύει περισσότερο από όλες τις άλλες προϋποθέσεις, τον transit επιβάτη κρουαζιέρας. Το πλήθος των σημείων

²³ Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, 9 Ιουνίου 2015.

ενδιαφέροντος και των εκδρομών στον τόπο επίσκεψης είναι καθοριστικά δεδομένα για την επίδειξη ενδιαφέροντος από αυτόν.

Τέλος, κοινή συνισταμένη όλων των ανωτέρω, είναι η ύπαρξη οικονομικής, κοινωνικής και πολιτικής σταθερότητας. Είναι γεγονός ότι ο θαλάσσιος τουρισμός παρουσιάζει ιδιαίτερη ευαισθησία σε μεταβολές που επηρεάζουν αυτά τα δεδομένα. Η ασφάλεια και η σταθερότητα θεωρούνται βασικοί πυλώνες για την ανοικοδόμηση μιας υγιούς σχέσης μεταξύ του υποψήφιου επισκέπτη και της χώρας που αυτός προτίθεται να επισκεφθεί.

Σήμερα, που η πατρίδα μας βιώνει μια άνευ προηγουμένου οικονομική και κοινωνική αβεβαιότητα, το θέμα της υπάρχουσας αστάθειας προβληματίζει έντονα, μεταξύ άλλων, και τους φορείς του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας. Με δεδομένο ότι από την έναρξη της οικονομικής κρίση η χώρα μας χάνει συνεχώς μερίδια στην τουριστική αγορά (2011: 4.780.000 επιβάτες κρουαζιέρας, 2012: 4.790.000 επιβάτες, 2013: 4.600.000 επιβάτες, 2014: 4.075.000 επιβάτες), παρότι, όπως έχουμε προαναφέρει, παραμένουμε ο τρίτος καλύτερος προορισμός στην Ευρώπη, θετικό είναι το γεγονός ότι εντός του 2015, σύμφωνα με στοιχεία της Cruise Lines International Association (CLIA) δεν έχει καταγραφεί καμία ακύρωση προγραμματισμένης προσέγγισης κρουαζιεροπλοίων στον ελλαδικό χώρο.

Σε προηγούμενο κεφάλαιο αναφερθήκαμε στις αδυναμίες και την ανεπάρκεια σε παρεχόμενες υπηρεσίες, καθώς και σε υποδομές, για να επιτευχθεί η απαραίτητη προσέλκυση των home port passengers. Είναι δεδομένο ότι, πλην του Λιμένα του Πειραιά, τα υπόλοιπα λιμάνια με αυξημένη επισκεψιμότητα, όπως αυτά της Σαντορίνης, της Μυκόνου, της Χίου ή της Κω, ανήκουν στη νησιωτική Ελλάδα, η οποία ούτως ή άλλως αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα υποδομών όπως αυτές των λιμενικών ή της υποστήριξης με ποιοτική αεροπορική σύνδεση. Είναι ενδεικτικό ότι, το αεροδρόμιο της Μυκόνου, το οποίο ενώ το 2010 είχε συνολικό αριθμό πτήσεων αεροσκαφών (αφίξεις και αναχωρήσεις): 6.142 πτήσεις, εξυπηρετώντας 432.455 επιβάτες, το 2014 είχε αλματώδη αύξηση αριθμού πτήσεων (9.428 αφίξεις και αναχωρήσεις) εξυπηρετώντας 778.729 επιβάτες. Παρόλα αυτά στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο, σύμφωνα με στοιχεία από πρόσφατη σχετική κοινοβουλευτική παρέμβαση βουλευτών, διαπιστώνονται καθημερινά σημαντικά προβλήματα στη λειτουργία του. Πρόκειται για ένα, παλαιάς κατασκευής αεροδρόμιο (Ιούνιος 1971) στο οποίο επικρατούν, σύμφωνα με την ανωτέρω αναφορά, τριτοκοσμικές συνθήκες υγιεινής, η συντήρησή του είναι σχεδόν ανύπαρκτη, καθώς και οι υποδομές

κρίνονται ως ανεπαρκείς²⁴. Ταυτόχρονα, η Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας καταγγέλλοντας τις εξοντωτικές συνθήκες εργασίας στα αεροδρόμια της Μυκόνου, της Σαντορίνης και της Σκιάθου, ζητούν επιτακτικά τον εκσυγχρονισμό των αεροδρομίων, καθώς και των συστημάτων ραντάρ τους²⁵. Ακόμα, άμεσα πρακτικά προβλήματα αντιμετωπίζουν στην καθημερινότητά τους και οι ίδιοι οι κάτοικοι των νησιών αυτών, όπως της ανεπαρκούς ιατρικής και νοσοκομειακής υποδομής.

Ακόμα, ένας βασικός τομέας στον οποίο πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία είναι αυτός των επισκέψεων των τουριστών στους αρχαιολογικούς χώρους. Η διεύρυνση των ωρών λειτουργίας των μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων θα πρέπει να εξετασθεί. Το μεγαλύτερο συγκριτικό πλεονέκτημα της πατρίδας μας δεν έχουμε τη δυνατότητα πολλές φορές να το διαχειριστούμε. Πόσες είναι οι φορές κατά τις οποίες τουρίστες, ερχόμενοι με τουριστικά λεωφορεία από ένα κρουαζιερόπλοιο που κατέπλευσε σε κάποιο ελληνικό λιμάνι, δεν έχει τύχει να προσέρχονται σε κάποιο αρχαιολογικό χώρο και να τον βρίσκουν κλειστό; Είναι αυτονόητη η απογοήτευση του επισκέπτη, αλλά και η δυσφήμιση που θα υπάρξει από το γεγονός αυτό.

Βάσει των ανωτέρω προβλημάτων που ακροθιγώς εκτέθηκαν, είναι αντιληπτός ο λόγος για τον οποίο δεν μπορούν τα λιμάνια αυτά να αποκτήσουν ουσιαστικό ρόλο σαν λιμάνια υποδοχής και αναχώρησης επιβατών.

Ακόμα και το λιμάνι του Πειραιά που έχει επενδύσει και επενδύει τεράστια ποσά σε λιμενικές υποδομές και ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό, αντιμετωπίζει προβλήματα στην εξυπηρέτηση των επισκεπτών, λόγω κυρίως των εγγενών αδυναμιών ιδιαίτερα των συγκοινωνιακών, στον ευρύτερο Δήμο του Πειραιά. Πολύ τακτικά όταν, ιδιαίτερα κατά τις τελευταίες ημέρες της εβδομάδας, επισκέπτονται το λιμάνι του Πειραιά, ιδίως κατά τις πρωινές ώρες, ταυτόχρονα έως και τέσσερα κρουαζιερόπλοια, η περιοχή της Ακτής Μιαούλη κατακλύζεται από μεγάλο αριθμό τουριστικών λεωφορείων και δημιουργείται το αδιαχώρητο, αφού δεν υφίσταται παρά μόνο ένας οδικός άξονας και αυτός περιορισμένης υποδοχής αυτοκινήτων, που μπορεί να μεταφέρει τους τουρίστες από το λιμάνι προς τα αξιοθέατα, ιδιαίτερα στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών. Είναι λοιπόν αναγκασμένα πάνω από εκατό

²⁴ Εφημερίδα: Ημερησία. " Σε τραγική κατάσταση ο αερολιμένας Μυκόνου ". Παρασκευή 14 Αυγούστου 2015.

²⁵ Εφημερίδα: Ημερησία. " Στα ύψη η αεροπορική επιβατική κίνηση ". Παρασκευή 14 Αυγούστου 2015

τουριστικά λεωφορεία να συνωστίζονται στους στενούς δρόμους της πειραϊκής πόλης, οι οποίοι επιπροσθέτως θα πρέπει να αναφέρουμε ότι είναι ιδιαίτερος επιβαρημένοι την τελευταία χρονική περίοδο και από τα έργα της κατασκευής του υπόγειου μετρό και του τραμ. Ιδιαίτερα δυσάρεστες κάποιες φορές είναι οι εικόνες τις οποίες ο τουρίστας αντικρίζει μόλις αποβιβασθεί από το κρουαζιερόπλοιο, και οι οποίες του δημιουργούν πέρα από τον εκνευρισμό και την ταλαιπωρία, ιδιαίτερα αρνητικά συναισθήματα. Δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο να αναγκάζονται τα τουριστικά λεωφορεία να ακολουθούν, στην παραλιακή λεωφόρο (Ακτή Μιαούλη), το τουριστικό τρενάκι το οποίο έχει επιστρατεύσει ο Δήμος Πειραιά και ο Εμπορικός Σύλλογος της πόλης για να μπορούν οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων και οι λοιποί τουρίστες, να δουν τα πειραϊκά αξιοθέατα και να πραγματοποιήσουν τις αγορές τους από τα καταστήματα της πόλης. Το Σεπτέμβριο του 2011 η δημοτική αρχή του Πειραιά λόγω της απεργίας των μέσων μεταφοράς και των ταξί, επιστράτευσε αυτά τα τρενάκια για να μεταφέρουν τους τουρίστες από το λιμάνι προς το κέντρο του Πειραιά²⁶.

Επιπροσθέτως, θα πρέπει να αναφερθεί ότι, ο Πειραιάς αν και είναι ο πέμπτος πληθυσμιακά Δήμος της Ελλάδας, δεν διαθέτει σήμερα ούτε ένα νόμιμο σημείο συγκέντρωσης για τα επί μισθώσει οχήματα (ταξί). Το συγκεκριμένο δε πρόβλημα το έχει θέσει επανειλημμένα και με σχετικές επιστολές του προς το Δήμο του Πειραιά, ο Εμπορικός Σύλλογος της πόλης. Ακόμα, υπήρξαν περιπτώσεις κατά τις οποίες οδηγοί ταξί υπήρξαν θύματα εκμετάλλευσης οργανωμένης ομάδας, η οποία αποσπούσε ποσοστό επί των χρημάτων που εισέπρατταν οι οδηγοί, από τη μεταφορά των τουριστών. Για το ανωτέρω θέμα υπήρξε παρέμβαση της Εισαγγελίας του Αρείου Πάγου, ύστερα από σχετικά δημοσιεύματα στον τύπο.²⁷ Οι Διοικήσεις του ΟΛΠ κατά το παρελθόν σε συνεργασία με το Λιμενικό Σώμα προσπάθησαν να δώσουν λύση στο συγκεκριμένο πρόβλημα αναρτώντες σε εμφανή σημεία σχετικές πινακίδες, οι οποίες αναγράφουν διαδρομές και τιμές ανά διαδρομή προς συγκεκριμένους προορισμούς και αξιοθέατα.

Μία προτεινομένη λύση, η οποία θα προσδώσει ιδιαίτερη αξία στα λιμάνια της χώρας, αποτελεί η πρόταση εταιρειών κρουαζιέρας οι οποίες είναι μέλη της Διεθνούς Ένωσης Κρουαζιέρας (CLIA), που ζητά από την Πολιτεία να προχωρήσουν

²⁶ Ρεπορτάζ: ``Μεταφέρουν τους τουρίστες με τρενάκια``. 28 Σεπτεμβρίου 2011. <http://www.protothema.gr>

²⁷ Θέμα: ``Προσπαθούν να εξαρθρώσουν τη μαφία των ταξί``. Παρασκευή 7 Νοεμβρίου 2014. <http://www.zougla.gr/>

οι ίδιες οι εταιρείες σε συγκεκριμένες επενδύσεις στον τομέα των λιμενικών υποδομών. Είναι ένα μοντέλο ανάπτυξης Λιμένων το οποίο έχει υλοποιηθεί στο λιμάνι της Μασσαλίας με άριστα αποτελέσματα, αφού το συγκεκριμένο λιμάνι κατέχει την πέμπτη θέση σε διακίνηση επιβατών ανάμεσα στα λιμάνια της Μεσογείου και μάλιστα με αύξηση των διακινουμένων επιβατών για το 2014 σε σχέση με το προηγούμενο έτος, κατά 10,4% (2014: 1.311.284 επιβάτες, 2013: 1.188.031 επιβάτες). Με τον τρόπο αυτό, και η ελληνική οικονομία θα βοηθηθεί και οι εταιρείες, μέσω της υπενοικίασης λιμενικών χώρων, θα αυξήσουν τον αριθμό των επισκεπτόμενων πλοίων και τουριστών.

Ενθαρρυντική, για το μέλλον της ελληνικής κρουαζιέρας, είναι η εντεινόμενη προσπάθεια του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, να καταστεί ο Πειραιάς λιμάνι – αφετηρία κρουαζιέρας (home port). Στο πλαίσιο αυτό εντάσσονται οι προσπάθειες της Διοίκησής του, οι οποίες τελικά ευοδώθηκαν το Μάρτιο του 2015, υπογράφοντας συμφωνία συνεργασίας με τον παγκόσμιο ηγέτη στον τομέα της κρουαζιέρας την εταιρεία Carnival. Σύμφωνα με αυτή, το κρουαζιερόπλοιο της συγκεκριμένης εταιρείας το ‘‘Carnival Vista’’, ένα πλοίο νέας γενιάς, με έτος ναυπήγησης το 2014, μήκους 321 μέτρων και με δυνατότητα μεταφοράς 4.000 επιβατών και με 1.500 μέλη πλήρωμα, θα έχει από το προσεχές έτος 2016 το λιμάνι του Πειραιά σαν τόπο εκκίνησης και τερματισμού για τις κρουαζιέρες του στη Μεσόγειο θάλασσα. Για να γίνει περισσότερο εμφανής η επιτυχία αυτή του λιμανιού του Πειραιά, αρκεί να αναφέρουμε ότι ο όμιλος εταιρειών Carnival ελέγχει, μέσω δέκα εταιρειών του, το 45,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων, έχοντας στο δυναμικό του ένα στόλο 102 κρουαζιερόπλοιοι. Η δε θυγατρική εταιρεία του Ομίλου, Costa Cruises η οποία δραστηριοποιείται στην Ευρώπη, διέθετε 14 κρουαζιερόπλοια (σημ. στοιχεία 30.11.2009) και προέβη σε παραγγελίες για τρία ακόμα κρουαζιερόπλοια κατά τα έτη 2010 έως 2013, με αριθμό 28.426 κλινών.

Οι οικονομικές συνθήκες είναι ευνοϊκές για την προσέλκυση τουριστών από την αμερικάνικη αγορά, με δεδομένο ότι η σχέση δολαρίου και ευρώ είναι σε τέτοια επίπεδα που επιτρέπουν την προσέλευση τουριστών κυρίως από τις Η.Π.Α.

Όσον αφορά τον προγραμματισμό των δρομολογίων του ‘‘Carnival Vista’’, αυτός έχει σχεδιαστεί ώστε να διενεργούνται κατά την τουριστική περίοδο του 2016 κυκλικά ταξίδια έχοντας αφετηρία ή προορισμό το λιμάνι του Πειραιά, με ενδιάμεσους σταθμούς τα λιμάνια της Ρόδου, της Εφέσου, του Ηρακλείου της Κρήτης, της Νάπολης, της Civitavecchia (πλησίον της Ρώμης), του Λιβόρνο, της

Μασσαλίας και με τελικό προορισμό το λιμάνι της Βαρκελώνης. Αντίστοιχα, άλλοι τουρίστες θα ξεκινούν το ταξίδι τους από το λιμάνι της Βαρκελώνης με τελικό προορισμό το λιμάνι του Πειραιά.

Ήδη, και άλλες ναυτιλιακές εταιρείες όπως η Cunard, η Princess Cruises καθώς και η Celestyal Cruises (πρώην Louis Cruises), χρησιμοποιούν το λιμάνι του Πειραιά ως λιμάνι αφετηρίας ή άφιξης.

Επανερχόμενοι βέβαια στο ερώτημα της επάρκειας των υποδομών, θα είναι πραγματικά ενδιαφέρον να παρακολουθήσουμε τον τρόπο που ο ποιοτικός τουρίστας θα κατευθυνθεί από τη χώρα του προς το λιμάνι του Πειραιά ή θα διαμείνει στην πόλη αναμένοντας το κρουαζιερόπλοιο που θα του προσφέρει το κυκλικό ταξίδι. Αξίζει να σημειωθεί ότι σήμερα ο Πειραιάς διαθέτει ένα περιορισμένο, παλαιών ως επί το πλείστον, αριθμό ξενοδοχείων και μόνο ένα εξ αυτών είναι σύγχρονο ξενοδοχείο τεσσάρων αστέρων. Κατά το παρελθόν έγινε μια προσπάθεια να δημιουργηθεί ένα σύγχρονο ξενοδοχείο μέσα στο χώρο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, αλλά μέχρι σήμερα αυτή η προσπάθεια δεν καρποφόρησε.

Εν κατακλείδι, και για να διερευνήσουμε ακόμα περισσότερο τους λόγους της αδυναμίας των ελληνικών Λιμένων να καταστούν λιμάνια αναχώρησης και προορισμού τουριστών, αξίζει να αναφέρουμε τα εξής. Σύμφωνα με στοιχεία από την Ένωση Λιμένων Ελλάδας, η οποία επεξεργάστηκε τις απαντήσεις από σχετικό ερωτηματολόγιο που έθεσε στα λιμάνια - μέλη της ως προς την επάρκεια των υποδομών των λιμένων κρουαζιέρας, διαπιστώνεται ότι:

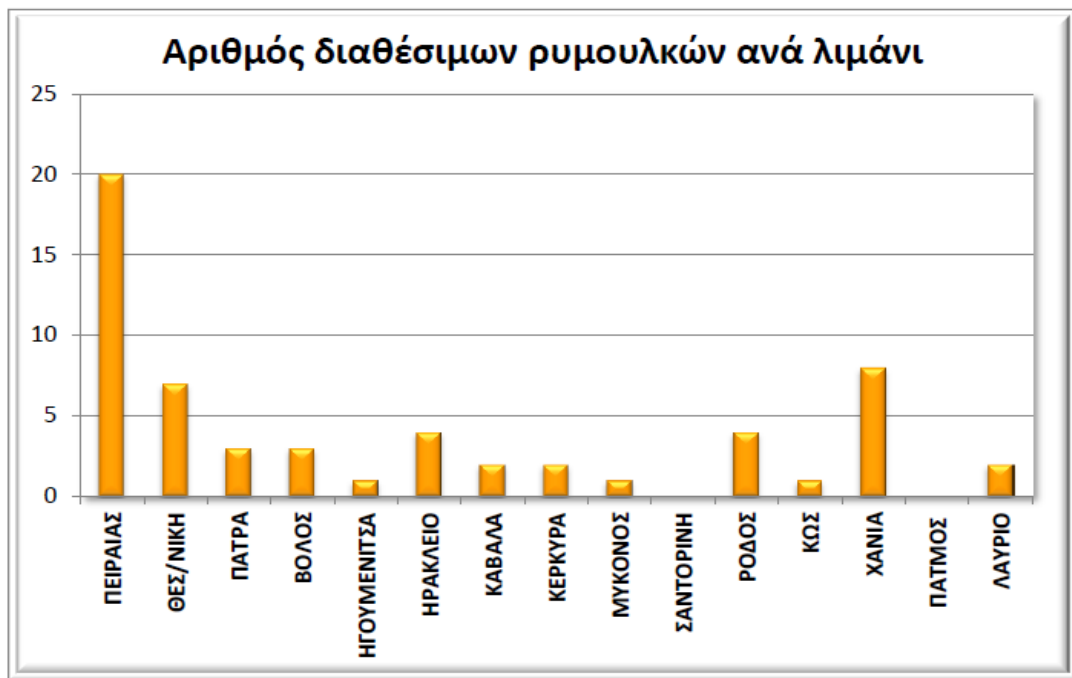
α) Υπάρχει σημαντικός αριθμός λιμένων οι οποίοι δεν διαθέτουν σταθμούς διακίνησης επιβατών.

β) Ενώ στα περισσότερα λιμάνια το πλοίο γνωρίζει εκ των προτέρων τη θέση ελλιμενισμού του, μόνο σε μικρό αριθμό εξ αυτών χρησιμοποιείται το σύστημα κράτησης της θέσης.

γ) Στα λιμάνια της Πάτμου, της Κω, της Ηγουμενίτσας και της Σαντορίνης δεν λειτουργεί πλοηγική υπηρεσία.

δ) Στα λιμάνια της Πάτμου και της Σαντορίνης δεν υπάρχει διαθεσιμότητα ρυμουλκών, όπως βλέπουμε και στο σχετικό πίνακα, ενώ στα περισσότερα λιμάνια ο αριθμός τους είναι περιορισμένος.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΑΝΑ ΛΙΜΑΝΙ.



Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδας. Στοιχεία Λιμένων Κρουαζιέρας 2010 – 2011.

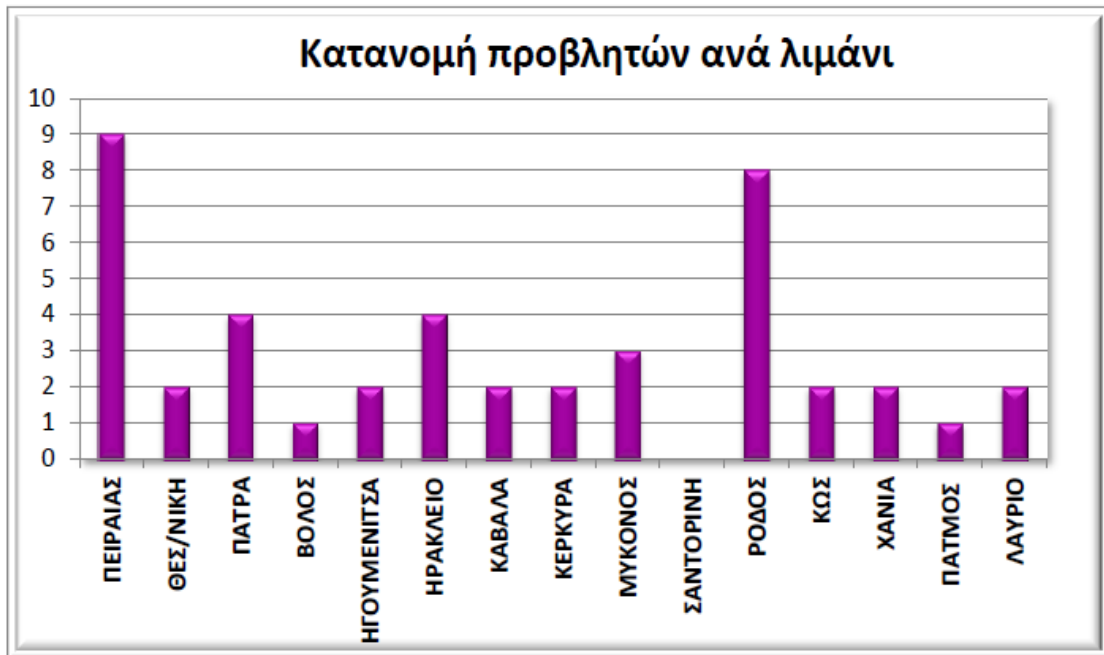
ε) Στα περισσότερα λιμάνια στην περίπτωση πολλαπλών αφίξεων κρουαζιερόπλοιων, δεν υφίστανται κανόνες για τη διαχείρισή τους και αυτό αντιμετωπίζεται εκ των ενόντων.

στ) Στα λιμάνια της Μυκόνου, της Σαντορίνης και της Πάτμου δεν παρέχονται πλήρεις υπηρεσίες παροχής πετρελαίου και υδροδότησης.

ζ) Ενώ υπάρχει σε όλα τα λιμάνια μια γενική διαθεσιμότητα ασθενοφόρου και η δυνατότητα περίθαλψης τραυματιών επιτόπου, τα σοβαρότερα περιστατικά δεν μπορούν να αντιμετωπισθούν, γιατί υπάρχουν περιορισμένα υγειονομικά μέσα στα μικρότερα λιμάνια.

η) Ο αριθμός των προσφερομένων προβλητών για την πρυμνοδέτηση ή την παραβολή των κρουαζιεροπλοίων, όπως φαίνεται και στον κατωτέρω πίνακα, είναι περιορισμένος.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΡΟΒΛΗΤΩΝ ΑΝΑ ΛΙΜΑΝΙ.



Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδας. Στοιχεία Λιμένων Κρουαζιέρας 2010 – 2011.

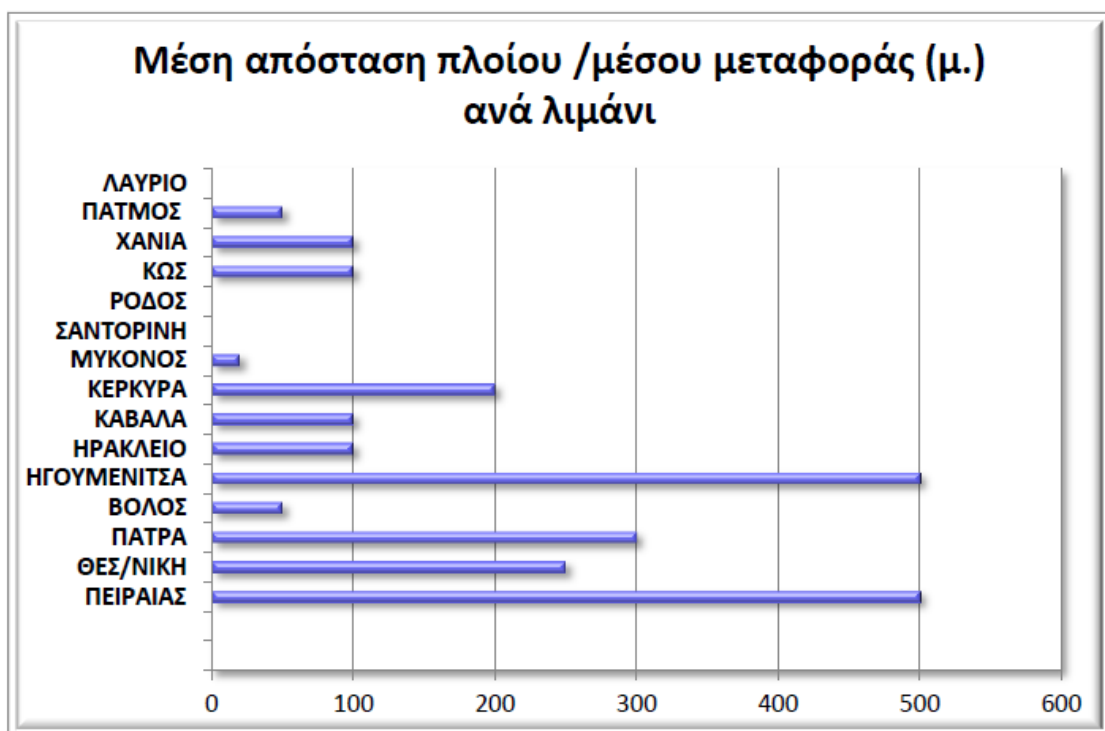
θ) Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των τουριστών κατά την άφιξή τους στο λιμάνι, είναι ανεπαρκής.

Στον επόμενο πίνακα εμφανίζεται η μέση απόσταση που πρέπει να διανύσει ο τουρίστας αποβιβαζόμενος από το κρουαζιερόπλοιο, εκ του οποίου έχει προηγουμένως δεχθεί όλες τις ανέσεις, για να επιβιβαστεί σε κάποιο τοπικό μέσο μαζικής μεταφοράς. Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε οι αποστάσεις που θα πρέπει να διανυθούν είναι ιδιαίτερα μεγάλες. Εάν δε σε αυτές προστεθεί ο καλοκαιρινός καύσωνας και η ενδεχόμενη μεταφορά αποσκευών, γίνεται κατανοητή η ενδεχόμενη αρνητική εντύπωση που θα αποκομίσει η επισκέπτης κατά την αποβίβασή του.

Παρόλα αυτά έχουν γίνει στοχευμένες προσπάθειες για την απαλοιφή του συγκεκριμένου προβλήματος, τουλάχιστον όσον αφορά τη χρήση αστικών λεωφορείων για τη μεταφορά των επιβατών κρουαζιέρας. Ενδεικτικά, όπως μπορεί κανείς να διαπιστώσει από το σχετικό πίνακα για το λιμάνι του Πειραιά, η πλησιέστερη στάση λεωφορείου, σύμφωνα με στοιχεία του 2011, βρισκόταν σε απόσταση πεντακοσίων μέτρων από την αίθουσα άφιξεων επιβατών κρουαζιέρας. Τα

τελευταία χρόνια λειτουργεί λεωφορειακή γραμμή²⁸ η οποία έχει αφετηρία στον επιβατικό σταθμό “Θεμιστοκλής” στο κεντρικότερο σημείο από το οποίο αποβιβάζονται οι επιβάτες κρουαζιέρας από τα πλοία και έτσι οι τουρίστες έχουν την ευκαιρία να επισκέπτονται σημεία του Πειραιά και της Αθήνας, όπως το Δημοτικό Θέατρο Πειραιά, ή το Μουσείο της Ακρόπολης. Με τον τρόπο αυτό συνδέεται η πόλη της Αθήνας με αυτή του Πειραιά και ο επιβάτης με μειωμένο αντίτιμο εισιτηρίου²⁹ έχει τη δυνατότητα σε χρονικό διάστημα 60 λεπτών να διανύσει μία κυκλική απόσταση 25 χιλιομέτρων αποκομίζοντας τουλάχιστον μία πληρέστερη εικόνα των δύο πόλεων. Κατά την επιτόπια επίσκεψή μου στις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ, είχα την ευκαιρία να διαπιστώσω την επιτυχία του μέτρου αυτού, αφού τα συγκεκριμένα λεωφορεία αναχωρούσαν με ιδιαίτερη πληρότητα επιβατών.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3:



Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδας, Στοιχεία Λιμένων Κρουαζιέρας 2010 – 2011.

Το ίδιο δεν θα λέγαμε ότι συμβαίνει για τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, ο οποίος βρίσκεται σε απόσταση περίπου δύο χιλιομέτρων από τους επιβατικούς σταθμούς κρουαζιέρας.

²⁸ Συγκοινωνίες Αθηνών (Σ.Α). Λεωφορειακή γραμμή X80 “ Πειραιάς – Ακρόπολη – Σύνταγμα Express”.

²⁹ Ημερήσιο εισιτήριο απεριορίστων διαδρομών, αξίας 4 ευρώ.

Όπως εμφανίζεται και στο σχετικό χάρτη που αναφέρεται στην επέκταση του μετρό και του τραμ στην πόλη του Πειραιά, όλη η περιοχή της κρουαζιέρας έχει αποκλειστεί από την επέκταση αυτή.

ΧΑΡΤΗΣ 5: ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΓΡΑΜΜΩΝ TRAM ΚΑΙ ΜΕΤΡΟ.



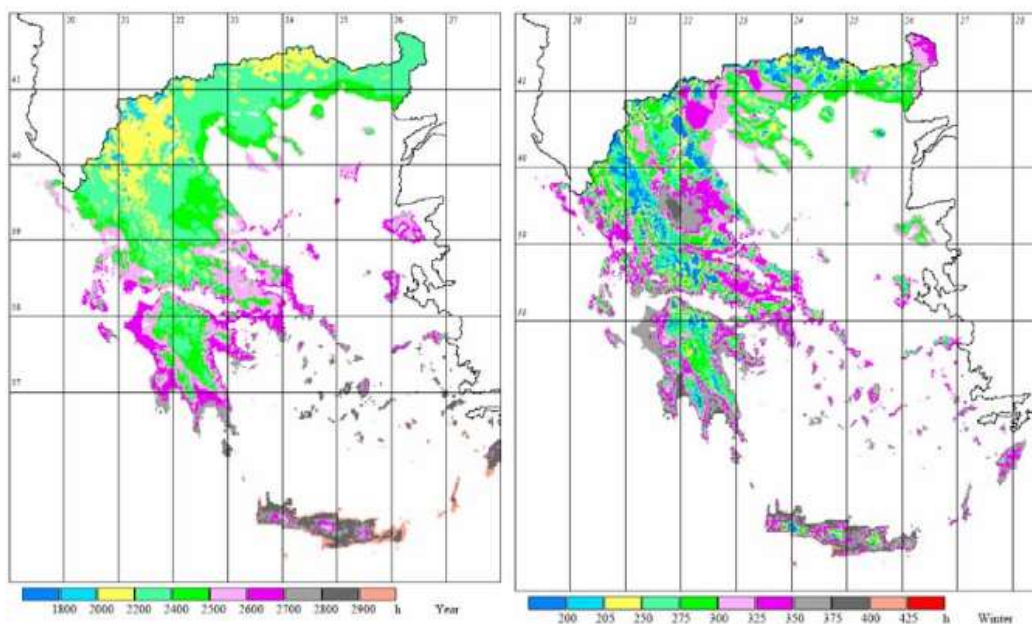
Πηγή: ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

ο 4.3. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΟΥΣ ΜΗΝΕΣ.

Σήμερα, όταν αναφέρουμε τη λέξη κρουαζιέρα, τη συνδυάζουμε αναπόφευκτα με την καλοκαιρινή περίοδο. Όμως, η Ελλάδα παρουσιάζει ιδιαίτερα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας, καθ' όλο το έτος. Σύμφωνα με το σχετικό πίνακα,³⁰ στον ελλαδικό χώρο καταγράφονται ιδιαίτερα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και κατά τη χειμερινή περίοδο.

³⁰ 7^ο Πανελλήνιο (Διεθνές) Συνέδριο Μετεωρολογίας, Κλιματολογίας και Φυσικής της ατμόσφαιρας Λευκωσία 28 – 30 Σεπτεμβρίου 2004.

Η μικρότερη ετήσια τιμή ηλιοφάνειας καταγράφεται στο εσωτερικό της χώρας (δυτική και ανατολική Μακεδονία, Ήπειρος, εσωτερική της Θράκης), ενώ οι μεγαλύτερες τιμές ηλιοφάνειας καταγράφονται στο νοτιοανατολικό (Δωδεκάνησα, νότια Κρήτη) και ανατολικό Αιγαίο (Σάμος, Χίος), στις Κυκλάδες και βόρειες περιοχές της Κρήτης. Οι ελάχιστες βέβαια τιμές παρουσιάζονται κατά το μήνα Ιανουάριο και δευτερευόντως κατά το Δεκέμβριο μήνα.



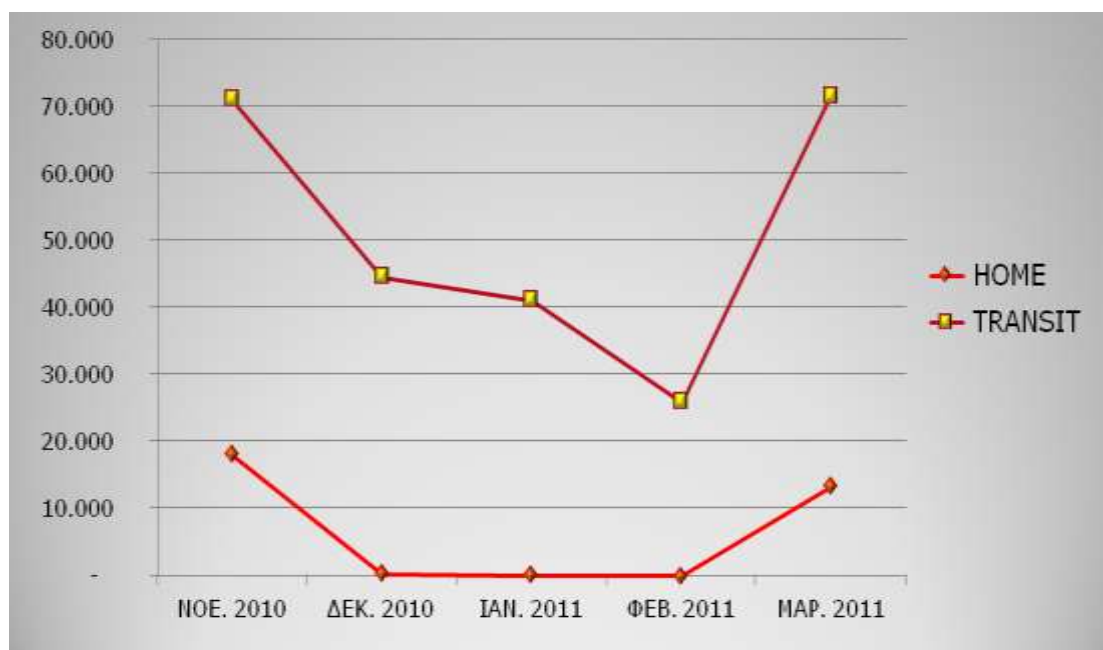
Σχήμα 1. Ετήσια γεωγραφική κατανομή της ηλιοφάνειας, για τον Ελληνικό χώρο (σε ώρες).

Σχήμα 2. Γεωγραφική κατανομή της ηλιοφάνειας κατά τον Χειμώνα, για τον Ελληνικό χώρο (σε ώρες).

Παρά όμως την ηπιότητα του καιρού, η τουριστική κίνηση και αναλόγως η κίνηση στο θαλάσσιο τουρισμό κατά τους χειμερινούς μήνες, είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη.

Ενδεικτικός είναι ο σχετικός πίνακας με την κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά κατά τους χειμερινούς μήνες (Νοέμβριος 2010 - Μάρτιος 2011). Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε το home porting κατά τους μήνες Δεκέμβριο, Ιανουάριο και Φεβρουάριο ουσιαστικά δεν υφίσταται, ενώ η κίνηση των επιβατών transit κατά τους ίδιους μήνες είναι περιορισμένη.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4: ΚΙΝΗΣΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΟΥΣ ΜΗΝΕΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.



Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. " Η χειμερινή κρουαζιέρα στην Ελλάδα ".

Αν θα θέλαμε να αναδείξουμε το γενικό προφίλ των επιβατών κρουαζιέρας θα σημειώναμε ότι βάσει των διεθνών δεδομένων, ο μέσος όρος ηλικίας τους είναι τα 49 έτη, ενώ το 21% των τουριστών είναι συνταξιούχοι, όπως εμφανίζεται στον κατωτέρω πίνακα, και το 33% των επιβατών είναι οικογένειες οι οποίες ταξιδεύουν με τα παιδιά τους. Το κοινό στο οποίο κατά βάση απευθύνεται η βιομηχανία της χειμερινής κρουαζιέρας αποτελείται από οικογένειες, από συνταξιούχους, αλλά και από νεόνυμφα ζευγάρια. Βάσει λοιπόν αυτών των δεδομένων, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι υπάρχει πεδίο για τη συγκέντρωση επαρκούς αριθμού τουριστών για την ανάπτυξη της χειμερινής τουριστικής περιόδου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ, ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.

• Κατάσταση εργασίας:

Εργαζόμενοι	72%
Συνταξιούχοι	21%
Άνεργοι	7%

- Ποσοστό επιβατών με κολεγιακή/πανεπιστημιακή εκπαίδευση : 69%
- Ποσοστό παντρεμένων επιβατών : 84%

ΠΙΝΑΚΑΣ9:

Δημογραφικά στοιχεία επιβατών κρουαζιέρας 2014

- Ηλικιακά group :

25-29	8%
30-39	23%
40-49	17%
50-59	24%
60-74	24%
75+	4%

Μέση ηλικία: 49

Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε Διεύθυνση Διοίκησης, Τμήμα Στρατηγικού Σχεδιασμού. Απρίλιος 2015

Η ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας παρουσιάζει σήμερα ιδιαίτερα πλεονεκτήματα. Μερικά εξ αυτών είναι:

- α) Το μικρότερο κόστος συμμετοχής σε αυτήν.
- β) Ο μικρότερος αριθμός τουριστών κατά τη χειμερινή περίοδο.
- γ) Ο ήπιος καιρός, όπως προαναφέραμε, κατά τη διάρκεια του χειμώνα και των αρχών της άνοιξης.
- δ) Οι προορισμοί της ελληνικής επικράτειας, οι οποίοι όλες τις εποχές είναι εξίσου ελκυστικοί.
- ε) Η πλούσια ελληνική φύση, όλες τις εποχές του έτους.

Κατά τη χειμερινή περίοδο ο επισκέπτης μπορεί να ακολουθήσει πολλές από τις δραστηριότητες που αυτός θα ακολουθούσε και κατά την επίσκεψή του στον ίδιο τόπο, κατά την καλοκαιρινή περίοδο. Έτσι, με την ίδια ευκολία θα μπορούσε να επισκεφθεί τα μουσεία και τα αξιοθέατα της περιοχής που θα προσέγγιζε το κρουαζιερόπλοιο, να περιηγηθεί και να γνωρίσει τις φυσικές ομορφιές της περιοχής, να ξεναγηθεί στην πόλη και να κάνει τις αγορές του σε αυτή, καθώς και να γευθεί τα τοπικά προϊόντα. Ομοίως, με την ίδια ευκολία ο επισκέπτης θα μπορέσει να γνωρίσει τον τρόπο ζωής των κατοίκων της περιοχής που επισκέπτεται. Συνολικά, όπως αντιλαμβάνεται κανείς, οι δραστηριότητες είναι συναφείς με αυτές που αντίστοιχα μπορεί να ασκήσει ένας επισκέπτης και κατά την καλοκαιρινή περίοδο.

Για να μπορέσει όμως να αναπτυχθεί ο χειμερινός τουρισμός είναι απαραίτητη η ανάληψη συγκεκριμένων δραστηριοτήτων. Ιδιαίτερα, θα πρέπει να διασφαλιστεί η δυνατότητα των ελληνικών λιμένων να ανταποκριθούν στην επίσκεψη κρουαζιερόπλοιων κατά τη χειμερινή περίοδο. Η Ελλάδα, είναι μία πολυνησιακή χώρα. Περιβάλλεται λοιπόν από ένα πλήθος νησιών, πολλά εκ των οποίων αποτελούν τους κινητήριους μοχλούς της τουριστικής μας βιομηχανίας κατά την καλοκαιρινή περίοδο. Όμως, τακτικές είναι οι αναφορές των μέσων επικοινωνίας στην αδυναμία των λιμανιών να εξυπηρετήσουν ακόμα και τα πλοία της ακτοπλοΐας κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Και δεν αναφερόμαστε στο Καστελόριζο, το ανατολικότερο από τα νησιά μας το οποίο φαντάζει και μέσα από το χάρτη απομονωμένο, που μόνο εκ του λόγου ότι οι κάτοικοί του “φυλάττουν” Θερμοπύλες θα έπρεπε να τυγχάνει μεγαλύτερης πρόνοιας από την κεντρική Διοίκηση. Αλλά, αναφερόμαστε στο σύνολο των νησιών μας, τα οποία ουσιαστικά το χειμώνα παραμένουν αβοήθητα. Φωνή απόγνωσης λοιπόν υψώνεται από το σύνολο των νησιών μας για την αδυναμία του κράτους να ανταποκριθεί στα προβλήματά τους, που κατά κύριο λόγο είναι τρία. Η ακτοπλοϊκή σύνδεση, οι παροχές υγείας και οι υποδομές της Δημόσιας Διοίκησης. Ξεκινώντας από το Καστελόριζο που μόλις προαναφέραμε, υπάρχουν φορές κατά τους χειμερινούς μήνες που το πλοίο της γραμμής κάνει έως και 10 ημέρες για να μπορέσει να εκτελέσει το δρομολόγιό του. Αντίστοιχα, οι κάτοικοι του νησιού για τις καθημερινές τους ανάγκες σε τρόφιμα ακόμα και σε φάρμακα, είναι αναγκασμένοι να εξυπηρετούνται από τη γειτονική Τουρκία. Στην άλλη πλευρά της ελληνικής επικράτειας, στο Ιόνιο πέλαγος και στο νησί της Ιθάκης, η δημοτική αρχή για την προσέλκυση ενός ιατρού για την ενίσχυση του μοναδικού Κέντρου Υγείας του νησιού, το οποίο υπολειτουργεί με πεπαλαιωμένο εξοπλισμό και τεράστιες ελλείψεις σε βασικά υλικά, προσέφερε δωρεάν τη διαμονή του.

Όμως, εκτός από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα μικρά νησιά της χώρας μας, αντίστοιχα τεράστια είναι και τα προβλήματα στα προβεβλημένα, από τους τουριστικούς χάρτες και τον ήλιο του καλοκαιριού, μεγάλα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου πελάγους. Με την έλευση του φθινοπώρου είναι σαν να σβήνουν τα φώτα της σύγχρονης ζωής και οι κάτοικοι μόνοι πλέον μένουν εκεί, καλούμενοι να αντιμετωπίσουν τα στοιχεία της φύσης και τα καθημερινά προβλήματά τους. Χαρακτηριστικά, οι κάτοικοι της Πάρου τα τελευταία χρόνια ζουν χωρίς την

υποστήριξη ενός παιδίατρου. Για την αεροδιακομιδή επειγόντων περιστατικών αναγκάστηκαν να προβούν στην αγορά ενός μικρού αεροπλάνου, αφού το κόστος για τη μεταφορά από το νησί στον Πειραιά με κάποιο πλωτό μέσο, το οποίο θα έπρεπε να κληθεί εσπευσμένα για τη διακομιδή του ασθενούς, είναι ιδιαίτερος υψηλό.

Το χρόνιο πρόβλημα των νησιών, όσον αφορά τη σχέση της τοπικής κοινωνίας και της στελέχωσης σε αυτά με φορείς της Δημόσιας Διοίκησης, πολλαπλασιάστηκε μετά το έτος 2011 με την επιβολή στο τομέα της Αυτοδιοίκησης του προγράμματος "Καλλικράτης"³¹, με τον οποίο μεταρρυθμίστηκε η διοικητική διαίρεση της Ελλάδας και επανακαθορίστηκαν τα όρια των αυτοδιοικητικών μονάδων. Με το Νόμο αυτό δημόσιες υπηρεσίες, όπως υποκαταστήματα του Ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων και Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών, μεταφέρθηκαν σε μεγαλύτερα νησιά - έδρες Νομών, επιτείνοντας τα προβλήματα των κατοίκων, των μικρότερων κυρίως νησιών, οι οποίοι για απλές, διοικητικής φύσεως, πράξεις είναι πλέον αναγκασμένοι να προσέρχονται στις έδρες των Δήμων, διανύοντας πολλές φορές μεγάλες αποστάσεις για να εξυπηρετηθούν.

Συμπερασματικά, τα βασικότερα προβλήματα των νησιών, όπως της διασύνδεσης τους τόσο με τις μεγάλες πόλεις της ηπειρωτικής Ελλάδας, όσο και μεταξύ τους, τόσο ακτοπλοϊκώς όσο και μέσω αεροπορικής σύνδεσης, καθώς και τα προβλήματα της υγειονομικής περίθαλψης και της διοικητικής τους λειτουργίας, αποτελούν τροχοπέδη για την περαιτέρω αναβάθμιση της εμπλοκής τους στη λειτουργία του συστήματος της κρουαζιέρας κατά τους χειμερινούς μήνες.

Όμως, φορείς της ευρωπαϊκής τουριστικής βιομηχανίας θεωρούν ότι υπάρχει πρόσφορο έδαφος για την επέκταση της κρουαζιέρας και κατά τη χειμερινή περίοδο. Πρόσφατα, τον Ιανουάριο του 2015, το θέμα της χειμερινής κρουαζιέρας απασχόλησε τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου (MedCruise), τα οποία συνεδρίασαν στην Κωνσταντινούπολη για το λόγο αυτό. Στη συνεδρίαση, αναζητήθηκαν οι τρόποι ανάπτυξης της κρουαζιέρας καθ' όλο το έτος, ενώ εκ μέρους του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς αναφέρθηκε ότι έχει εκπονηθεί σχετική μελέτη, η οποία θα αποτελέσει τη βάση συζήτησης σε μελλοντικό

³¹ Νόμος: 3852/2010 – ΦΕΚ 87^Α.

συνέδριο που προτάθηκε να διεξαχθεί σε λιμάνι της ανατολικής Μεσογείου. Αναφέρθηκε δε ότι, έχει υπάρξει ιδιαίτερα έντονο ενδιαφέρον για την ανάπτυξη του χειμερινού τουρισμού και από χώρες της ανατολικής Μεσογείου, όπως η Κύπρος, η Ιταλία, η Μάλτα, και η Τουρκία, οι οποίες λόγω των ήπιων κλιματολογικών συνθηκών και της αποδοχής της πρότασης για χειμερινό τουρισμό από τις αγορές των κρατών αυτών, είναι έτοιμες να συμμετάσχουν σε σχετικές συζητήσεις, συνεπικουρούμενες από φορείς του τουρισμού και της τοπικής αυτοδιοίκησης, για την περαιτέρω ανάπτυξη στον τομέα αυτό.

Τα δεδομένα είναι συγκεκριμένα και οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του χειμερινού θαλάσσιου τουρισμού, είναι γνωστές. Εναπόκειται πλέον στους εμπλεκόμενους φορείς, Πολιτεία, Οργανισμούς Λιμένων, τοπικούς φορείς, Εμπορικούς Συλλόγους και Τοπική Αυτοδιοίκηση, να προχωρήσουν σε λύσεις οι οποίες θα συνεισφέρουν στη δημιουργία τέτοιων δεδομένων που θα δώσουν την απαιτούμενη ώθηση στο χειμερινό τουρισμό και την κρουαζιέρα. Η δημιουργία μειωμένου τιμολογίου για τη χρήση των λιμενικών υποδομών των Οργανισμών Λιμένων από τα κρουαζιερόπλοια κατά τη χειμερινή περίοδο, που ήδη εφαρμόζει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς και στο οποίο θα αναφερθούμε αναλυτικά στο επόμενο κεφάλαιο της εργασίας μας, είναι πρόταση η οποία θα μπορούσε να κάνει ελκυστικότερα τα λιμάνια και ταυτόχρονα θα μείωνε το κόστος της χειμερινής κρουαζιέρας.

Ταυτόχρονα, ο εκσυγχρονισμός των περιφερειακών αεροδρομίων θα προσέφερε καθ' όλο το έτος ποιοτικότερη προσέγγιση των τουριστικών νησιών. Ήδη³² 14 περιφερειακά αεροδρόμια, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται αεροδρόμια πρώτης τουριστικής προτεραιότητας, όπως της Κέρκυρας, της Σαντορίνης, της Μυκόνου, της Σκιάθου, της Ρόδου, των Χανίων, της Κω, της Κεφαλονιάς, της Ζακύνθου, της Μυτιλήνης και της Σάμου, καθώς και τα αεροδρόμια της Θεσσαλονίκης, του Ακτίου και της Καβάλας, οδεύουν προς παραχώρηση για σαράντα χρόνια, στη γερμανική κοινοπραξία Fraport AG – Sntel Ltd με σχετική Σύμβαση Παραχώρησης. Το ελληνικό Δημόσιο από αυτή την παραχώρηση θα λάβει εφάπαξ αρχικό τίμημα 1,234 εκατομμύρια ευρώ, ενώ το συνολικό τίμημα θα ανέρχεται στο ποσό των 2,1 δισεκατομμυρίων ευρώ, αφού θα υπάρχει και ετήσιο

³² Φ.Ε.Κ 98/17.8.2015.

αντάλλαγμα 22,9 εκατομμυρίων ευρώ (αναπροσαρμοζόμενο σύμφωνα με τον ετήσιο πληθωρισμό) για τα σαράντα έτη της παραχώρησης. Επιπροσθέτως, η γερμανική κοινοπραξία για τον εκσυγχρονισμό των αεροδρομίων αυτών, έχει αναλάβει τη δέσμευση για την υλοποίηση επενδύσεων ύψους 1,4 δισεκατομμυρίων ευρώ, εκ των οποίων τα 330 εκατομμύρια θα διατεθούν κατά την πρώτη τετραετία της παραχώρησης χρήσης και εκμετάλλευσης των αεροδρομίων αυτών.

Η προσπάθεια για την ανάπτυξη του χειμερινού τουρισμού στην Ελλάδα θα πρέπει να είναι συνεχής και εντατική. Και ο λόγος που η προσπάθεια θα πρέπει να είναι ιδιαιτέρως κοπιώδης για την επίτευξή του είναι κυρίως, όπως αναλυτικά προαναφέραμε, η αδυναμία πολλών εκ των προορισμών που υποδέχονται τουρίστες κατά την καλοκαιρινή περίοδο να το πράξουν και κατά τη χειμερινή, κυρίως λόγω της ελλείψεως υποδομών, αλλά και λόγω της απουσίας “ κουλτούρας ” από τους εμπλεκόμενους φορείς. Πέραν των άλλων δραστηριοτήτων απαραίτητη κρίνεται η ανάπτυξη και η συστηματική προβολή της χώρας μας τόσο σε διεθνείς εκθέσεις, όσο και μέσω της οργάνωσης σχετικών διαφημιστικών προωθητικών ενεργειών. Ήδη υφίσταται ο τοπικός ανταγωνισμός από χώρες της ανατολικής Μεσογείου στον τομέα αυτό, αφού χώρες όπως η Τουρκία, η Κύπρος και η Αίγυπτος έχουν στραφεί προς αυτή τη δραστηριότητα. Σήμερα, ο τουρίστας κρουαζιέρας έχει τη δυνατότητα να επισκέπτεται πληθώρα προορισμών καθ’ όλο το έτος και οι προορισμοί κατά τη χειμερινή περίοδο πέραν της ανατολικής και δυτικής Μεσογείου είναι πολλοί (Άπω Ανατολή, Νέα Ζηλανδία, Αυστραλία, Χονγκ Κονγκ, Ντουμπάι). Πέραν αυτών, προορισμοί όπως η Καραϊβική, το Μεξικό και τα Νορβηγικά Φιόρδ, πάντοτε προσήλκυαν τους τουρίστες κατά τη χειμερινή περίοδο.

Με αυτά τα δεδομένα και έχοντας επίγνωση των αδυναμιών, αλλά και των ισχυρών μας πλεονεκτημάτων και σε συνεργασία με γειτονικές χώρες που δραστηριοποιούνται στον τομέα του χειμερινού τουρισμού, έχουμε τη δυνατότητα να επιτύχουμε την ανάπτυξή του. Η Μεσόγειος μετά την Καραϊβική, όπως έχουμε προαναφέρει, είναι ο δεύτερος δημοφιλέστερος προορισμός στον τομέα της κρουαζιέρας. Με συντονισμένες κινήσεις και με ισχυρό εφόδιο το κάλλος της ελληνικής γης, μπορεί η Ελλάδα να εξελιχθεί σε δημοφιλή προορισμό όλες τις εποχές του χρόνου. Όλα τα λιμάνια της ελληνικής επικράτειας, ανεξαρτήτως υποδομών, έχουν τη δική τους συνεισφορά στην τοπική, αλλά και την οικονομία της Ελλάδας, εν

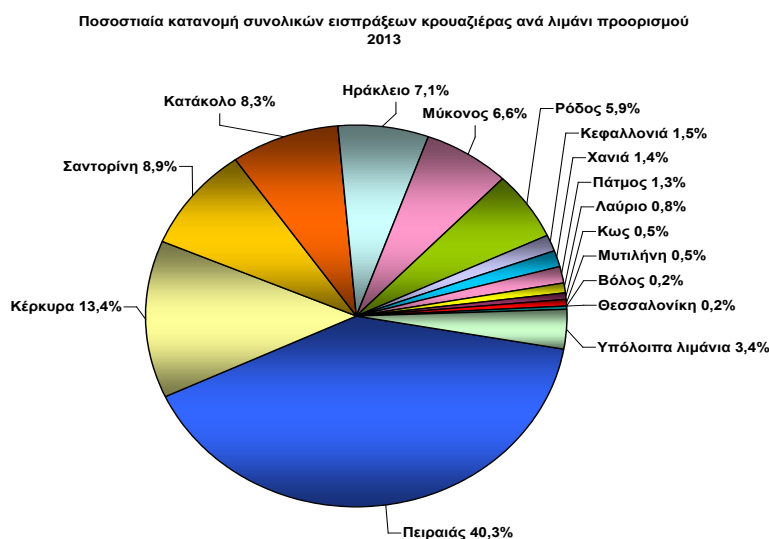
συνόλω. Η χώρα μας, έχοντας επικεντρώσει το ενδιαφέρον της, μεταξύ άλλων και στον τομέα της παροχής τουριστικών υπηρεσιών, πρέπει να στραφεί και στην ανάπτυξη του χειμερινού τουρισμού, αφού οι προϋποθέσεις για την επιτυχία του, είναι ισχυρές.

ο 4.4. ΛΟΙΠΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.

Σε σχετική έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος, με θέμα: “ Εξελίξεις στο Ταξιδιωτικό Ισοζύγιο Πληρωμών έτους 2013” ³³, παρουσιάζονται αναλυτικά οι εισπράξεις των λιμένων της χώρας και η ποσοστιαία κατανομή των εισπράξεων αυτών, ανά λιμένα κρουαζιέρας. Στον κατωτέρω πίνακα εμφανίζονται οι συνολικές εισπράξεις ανά λιμένα προορισμού και αντίστοιχα η κατανομή αυτών, σε σχέση με το λιμάνι του Πειραιά.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΑΝΑ ΛΙΜΑΝΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΕΤΟΥΣ 2013

ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ - Εξελίξεις στο Ταξιδιωτικό Ισοζύγιο Πληρωμών: 2013



Το λιμάνι του Πειραιά αποτέλεσε το 2013 τον κυριότερο Λιμένα σε εισπράξεις στον κλάδο της κρουαζιέρας, με ποσοστό 40,3% επί των συνολικών εισπράξεων. Ακολούθησαν σε ποσοστό εισπράξεων οι Λιμένες της Κέρκυρας με ποσοστό 13,4%,

³³ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ “ Εξελίξεις στο Ταξιδιωτικό Ισοζύγιο Πληρωμών έτους 2013”. Αθήνα 29 Απριλίου 2014 .

Σαντορίνης με ποσοστό 8,9% και του Κατάκολου στο Νομό Ηλείας με ποσοστό 8,3%.

Ο συγκεκριμένος Λιμένας στο Κατάκολο, ο οποίος εποπτεύεται από το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου, έχει σημειώσει αλματώδη αύξηση κατά τα τελευταία χρόνια στην προσέλκυση τουριστών, ιδίως Ελλήνων, οι οποίοι επιβιβάζονται και αποβιβάζονται από το συγκεκριμένο λιμάνι κάνοντας μία κυκλική κρουαζιέρα, κυρίως στην περιοχή του Αιγαίου πελάγους, των παραλίων της Τουρκίας, αλλά και στην περιοχή της Μαύρης θάλασσας και την Αδριατική. Πρόσφατα, το συγκεκριμένο λιμάνι προχώρησε στη δημιουργία αξιόλογων υποδομών για την επάρκειά του στον τομέα της ασφάλειας του Λιμένος, τοποθετώντας στον κεντρικό του προβλήτα ένα σύγχρονο σύστημα ελέγχου των επιβατών και των αποσκευών τους. Υπάρχει δε η δυνατότητα για να εξελιχθεί σε ένα σύγχρονο και αποδοτικό Λιμένα, αφού διαθέτει σε κοντινή απόσταση δύο αεροδρόμια, αυτό του Αράξου αλλά και της Ανδραβίδας, τα οποία υπό τις κατάλληλες προϋποθέσεις θα μπορούσαν να είναι ταυτοχρόνως στρατιωτικά αλλά και πολιτικά. Η συγκεκριμένη λειτουργία έχει επιτευχθεί και σε άλλα στρατιωτικά αεροδρόμια της Ελλάδας με σημαντική επιτυχία, όπως για παράδειγμα αυτό συμβαίνει στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Σκύρου. Επιπροσθέτως, στην περιοχή του Κατάκολου, υπάρχουν οι κατάλληλες προϋποθέσεις για να εξελιχθεί το συγκεκριμένο λιμάνι σε home port, αφού διαθέτει μία σχετική επάρκεια σε ξενοδοχειακές υποδομές, ενώ με την κατασκευή της Ολυμπίας Οδού θα μειωθούν οι χρόνοι προσέγγισης στο λιμάνι από τα μεγάλα αστικά κέντρα. Οπωσδήποτε δε, ο αρχαιολογικός χώρος του Ιερού της Ολυμπίας μπορεί να προσθέσει αξία στην κρουαζιέρα της δυτικής Πελοποννήσου και γενικότερα του Ιονίου πελάγους, έχοντας σαν δεδομένο ότι η περιοχή αυτή αποτελεί μέρος της διαδρομής ενός κρουαζιεροπλοίου που εκτελεί κρουαζιέρες στη Μεσόγειο θάλασσα.

Οι υπόλοιποι Λιμένες, όσον αφορά τις εισπράξεις για το έτος 2013, είναι αυτοί του Ηρακλείου με ποσοστό 7,1% επί του συνόλου των εισπράξεων κρουαζιέρας, καθώς και της Μυκόνου με ποσοστό 6,6%. Είναι χαρακτηριστικό ότι, οι εννέα πιο σημαντικοί από απόψεως εισπράξεων λιμένες αφίξεως κρουαζιερόπλοιων, καλύπτουν το 93,2% των συνολικών εισπράξεων κρουαζιέρας. Σύμφωνα με την ανωτέρω έρευνα της Τράπεζας της Ελλάδος, το 2013 στην ελληνική επικράτεια

πραγματοποιήθηκαν 4.285 αφίξεις κρουαζιεροπλοίων, ενώ όπως προέκυψε από σχετική έρευνα της εν λόγω τράπεζας, το 91,5% των επιβατών κρουαζιέρα ήταν επιβάτες transit, οι οποίοι κατά μέσο όρο είχαν πραγματοποιήσει το 2013, δύο εξόδους σε ελληνικά λιμάνια. Ο αριθμός των επισκέψεων αυτών των τουριστών σε δύο ελληνικά λιμάνια κατά το έτος 2013, ήταν μειωμένος σε σχέση με το 2012, αφού κατά το έτος αυτό οι διερχόμενοι τουρίστες επισκεφτήκαν τρία ελληνικά λιμάνια, κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας τους.

ο 4.5. ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ. ΣΥΝΟΨΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.

Η χώρα μας ζει τα τελευταία χρόνια μία άνευ προηγουμένου οικονομική κρίση, η οποία έχει δημιουργήσει, πέραν των οικονομικών και οξύτατα προβλήματα στην εν γένει ατομική και κοινωνική ζωή των Ελλήνων. Η ελληνική οικονομία, για να μπορέσει να βρει διέξοδο από τη συνεχιζόμενη και συνεχώς εντεινόμενη αυτή κρίση, είναι απαραίτητο να προβάλλει τις δυνατότητές της στους τομείς οι οποίοι αποτελούν για αυτήν πολύτιμους πυλώνες που θα την οδηγήσουν στην οικονομική της ανάκαμψη. Ένας από αυτούς είναι και ο τομέας του τουρισμού.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10:

Τουρισμός & ΑΕΠ 2000 - 2013		
Έτος	% Συμμετοχή Τουριστικής Οικονομίας στο ΑΕΠ*	Άμεσες τουριστικές εισπράξεις (εκατ. €)
2000	16,6%	10.061,2
2001	17,1%	10.579,9
2002	16,5%	10.284,7
2003	15,9%	9.495,3
2004	16,3%	10.347,8
2005	17,6%	10.729,5
2006	17,8%	11.356,7
2007	17,5%	11.319,2
2008	16,8%	11.635,9
2009	15,9%	10.400,2
2010	16,0%	9.611,3
2011	15,8%	10.504,7
2012	16,4%	10.442,5
2013	16,3%	12.152,2

Πηγή: Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ).

Παρά την οικονομική κρίση και τις παρεπόμενες από αυτή παρενέργειες, με αποκορύφωμα τον έλεγχο των τραπεζικών συναλλαγών μεσούσης της τουριστικής περιόδου, η Ελλάδα για μία ακόμα χρονιά αποτέλεσε μία από τις πρώτες επιλογές του παγκόσμιου τουρισμού. Σύμφωνα με στοιχεία του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, οι διεθνείς αφίξεις τουριστών για το 2015 αναμένεται να ανέλθουν στα 26 εκατομμύρια, συνεισφέροντας στη δοκιμαζόμενη ελληνική οικονομία άνω των 14,5 δισεκατομμυρίων ευρώ και ενισχύοντας αποφασιστικά τις τοπικές κοινωνίες. Συνάμα, ενισχύεται συνεχώς και το ΑΕΠ της χώρας, όπως αναλυτικά εμφανίζεται και στον ανωτέρω πίνακα στον οποίο εμφανίζεται η συμμετοχή του τουρισμού στο ΑΕΠ, για τα έτη 2000 έως 2013.³⁴ Επιπρόσθετα, η Ελλάδα αποτελεί μία από τις μεγάλες δυνάμεις του παγκόσμιου τουρισμού, αφού κατατάσσεται μεταξύ των είκοσι πρώτων χωρών σε εισπράξεις από την τουριστική δραστηριότητα. Επιπλέον, θεωρείται μία από τις ηγέτιδες δυνάμεις στον τομέα του τουρισμού στην Ευρώπη, αφού συγκαταλέγεται μεταξύ των δέκα πρώτων ευρωπαϊκών χωρών στον τομέα αυτό³⁵. Το γεγονός αυτό επαναλαμβάνεται σταθερά τα τελευταία χρόνια, όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε και στο σχετικό πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΕΤΩΝ 2007 ΕΩΣ 2013.

Έτος Year	Τουριστικές Εισπράξεις (δισ. US\$) International Tourism Receipts (bi. US\$)	Σειρά Κατάταξης - Κόσμος Country Ranking - World	Σειρά Κατάταξης - Ευρώπη Country Ranking - Europe
2013	16,1	19	9
2012	13,4	22	11
2011	14,6	19	9
2010	12,7	21	10
2009	14,5	15	8
2008	17,1	12	8
2007	15,5	12	8

Πηγή: Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων ΣΕΤΕ.

³⁴ Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), Θέμα: Τουρισμός & ΑΕΠ 2000 – 2013. Επεξεργασία στοιχείων της Τράπεζας της Ελλάδος και του World Travel & Tourism Council. Αύγουστος 2014.

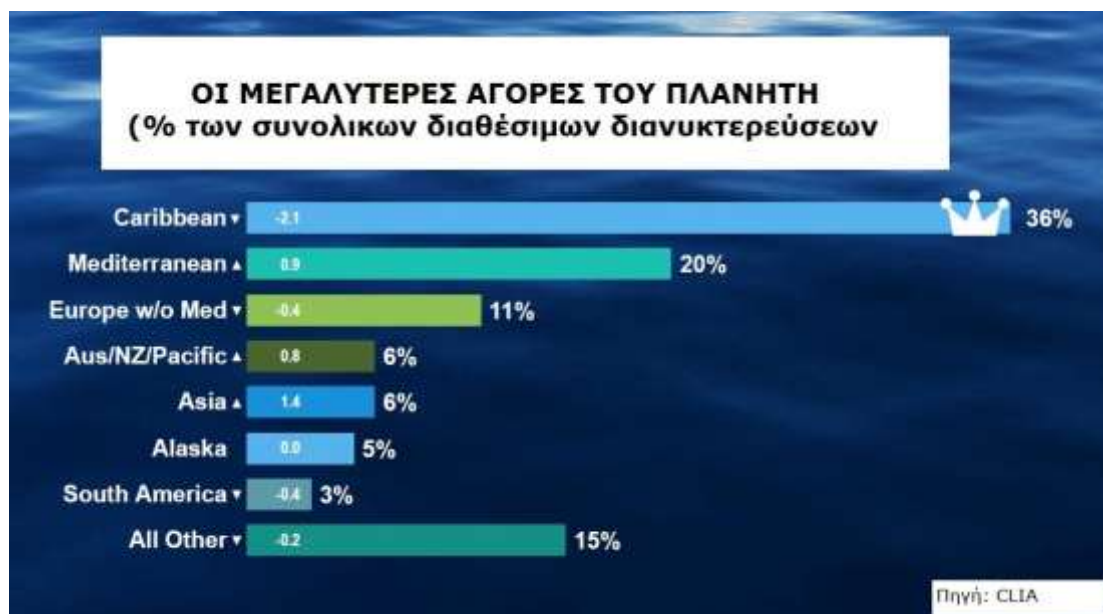
³⁵ Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), Κατάταξη του ελληνικού τουρισμού βάσει των διεθνών τουριστικών εισπράξεων ετών 2007 έως 2013. Επεξεργασία στοιχείων από Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (Παγκόσμιο Τουριστικό Βαρόμετρο), Ιούνιος 2014.

Έχοντας σαν δεδομένο το συγκεκριμένο αρνητικό οικονομικό περιβάλλον, αλλά ταυτόχρονα και τη δυναμική του ελληνικού τουρισμού, η θέση της κρουαζιέρας σε αυτόν δεν θα λέγαμε ότι έχει την ανάλογη δυναμική. Σύμφωνα με τη Διευθύνουσα Σύμβουλο της Infobank Hellastat κα Μεταξογένη Μαρία: *“Η Ελλάδα έχει τη δυνατότητα να αποκομίσει αρκετά υψηλότερα έσοδα από την κρουαζιέρα εφόσον ενισχύσει τον τομέα του home port, όπου μέχρι στιγμής υστερεί σημαντικά έναντι άλλων ανταγωνιστικών χωρών. Η ανάπτυξη του home port, σύμφωνα με τη CLIA, θα μπορούσε να αποφέρει στην ελληνική οικονομία περίπου €1 δισ. το χρόνο, ενώ θα δημιουργούσε 18.000 νέες θέσεις εργασίας. Για το σκοπό αυτό απαιτείται μια σειρά δράσεων, με την κυριότερη να αφορά τη δημιουργία των απαραίτητων υποδομών, τόσο στον Πειραιά όσο και σε άλλα λιμάνια, ώστε να μπορούν να καταπλέουν νέα, μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια. Η υλικοτεχνική πρόοδος θα επιτρέψει στα εγχώρια λιμάνια να αποτελέσουν σημεία αναχώρησης και όχι απλώς διέλευσης για τις εταιρείες διοργάνωσης κρουαζιέρων, γεγονός που θα προσελκύσει υψηλότερες δαπάνες ανά επιβάτη”*.³⁶

Μία ακόμα αρνητική παράμετρος για την ευρωπαϊκή, αλλά και την ελληνική κρουαζιέρα είναι ότι πολλές από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο αυτό και στα πλαίσια της αναθεώρησης της στρατηγικής τους για αναζήτηση νέων αγορών, στρέφουν το ενδιαφέρον τους στις περιοχές της Ασίας και της Ωκεανίας, χρησιμοποιώντας μεγαλύτερα πλοία. Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε στο επόμενο διάγραμμα, στις περιοχές αυτές της υδρογείου υπάρχει πεδίο ανάπτυξης της κρουαζιέρας, αφού η δραστηριότητα για τους προορισμούς αυτούς, είναι περιορισμένη.

³⁶ Infobank-Hellastat: Άρθρο: “ Το 2014 η τουριστική κίνηση στην κρουαζιέρα σημείωσε κάμψη ”. 4 Σεπτεμβρίου 2015. <http://www.capital.gr>

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6:



Κάτω από αυτά τα ασφυκτικά πλαίσια, η ελληνική “ βιομηχανία ” της κρουαζιέρας καλείται να διαδραματίσει το δικό της ρόλο για την αναγέννηση της ελληνικής οικονομίας.

Η ναυτιλία και ο τουρισμός είναι οι δύο φορείς στους οποίους μπορεί να στηριχθεί η ελληνική οικονομία τα επόμενα χρόνια, για να επιτύχει την αναγέννησή της. Η ελληνική ναυτιλία έχει επιτύχει τα τελευταία χρόνια το λεγόμενο “ ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα ” κατέχοντας την πρώτη θέση παγκοσμίως, ελέγχοντας το 16% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dead weight tonnage - dwt, το δε ελληνικό νηολόγιο βρίσκεται στις πρώτες θέσεις των σημαιών μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.³⁷ Ο τομέας της κρουαζιέρας προέρχεται από το συνδυασμό των δύο δυναμικότερων τομέων της ελληνικής επιχειρηματικότητας, αυτού της ναυτιλίας και του τουρισμού. Πρόσφατα, κατά τη διάρκεια του 3^{ου} Posidonia Sea Tourism Forum ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κος Θ. Δρίτσας εξήγγειλε τη δημιουργία Επιτροπής Κρουαζιέρας “ η οποία θα διαδραματίσει καίριο ρόλο στη βελτίωση της υποδομής και του κανονιστικού πλαισίου που απαιτούνται για την αναβάθμιση του θαλάσσιου τουριστικού προϊόντος ”.

³⁷Καραγεώργου Λ.(2015). “ Το ελληνικό θαύμα ”. Εφημερίδα: Η Ναυτεμπορική, σελ. 16, (18 Μαΐου 2015).

- **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο : ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.**

- 5.1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ. ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ. ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ιδρύθηκε το 1930 από τον Ελευθέριο Βενιζέλο. Το 1950 με το Νόμο 1559/1950 του αποδόθηκαν οι αρμοδιότητες της Αρχής Λιμένος, ενώ το 1999 με το Νόμο 2688/1999 μετασχηματίστηκε σε ανώνυμη εταιρεία. Το 2003 εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, διαθέτοντας στο ευρύ επενδυτικό κοινό το 25,86% των μετοχών του, ενώ το εναπομείναν μεγαλύτερο μέρος των μετοχών (74,14%) το κατείχε το Ελληνικό Δημόσιο. Το 2012 το ποσοστό του Ελληνικού Δημοσίου μεταβιβάστηκε προς αξιοποίηση στο Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ Α.Ε).

Τα διοικητικά όρια του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς εκτείνονται από την περιοχή του κεντρικού Λιμένα του Πειραιά και το μόλο Θεμιστοκλέους, έως το πορθμείο του Περάματος και πέραν αυτού, αφού διαθέτει χερσαίους χώρους, τους οποίους υπενοικιάζει, και στην περιοχή της Σαλαμίνας. Για να αναδειχθεί το μέγεθός του αρκεί να αναφερθεί ότι οι κρηπιδότοιχοι του Λιμένα καταλαμβάνουν μία έκταση σαράντα τεσσάρων χιλιομέτρων, καλύπτει δε χερσαίους λιμενικούς χώρους οι οποίοι βρίσκονται στα όρια των Δήμων Πειραιά, Κερατσινίου – Δραπετσώνας, Περάματος και Σαλαμίνας.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είναι ταυτόχρονα μία ανώνυμη εταιρεία η οποία λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, αλλά συνάμα ασκεί και δημόσια εξουσία, αφού διαθέτει υπό τον έλεγχό της ζώνες ελεύθερου εμπορίου και στους χώρους της φιλοξενεί τελωνειακές, λιμενικές, και πυροσβεστικές αρχές, είναι δε υπεύθυνη για την επάρκεια των υποδομών ασφάλεια της λιμενικής περιοχής. Ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος ευθύνης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς έχει παραχωρηθεί σε αυτόν με Σύμβαση Παραχώρησης³⁸ από το Ελληνικό Δημόσιο. Έτσι, σύμφωνα με την ανωτέρω σύμβαση παραχώρησης, η ΟΛΠ Α.Ε έχει την πλήρη εποπτεία, διαχείριση και εκμετάλλευση όλων των χερσαίων και θαλάσσιων χώρων

³⁸ Νόμος: 3654/2008.

της λιμενικής περιοχής. Η ΟΛΠ Α.Ε είναι μεταξύ των ελαχίστων επιχειρήσεων της χώρας μας, οι οποίες λειτουργούν επί εικοσιτετραώρου βάσεως, και τις 365 ημέρες το χρόνο, αποτελεί δε τον πυρήνα και την αφετηρία για την παγκόσμια ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, ενώ το 60% των εισαγωγών – εξαγωγών της χώρας μας διακινούνται από το λιμάνι του Πειραιά.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είναι ένας από τους μεγαλύτερους διαχειριστές λιμενικών υπηρεσιών στην Ευρώπη. Συμπεριλαμβανομένης και της ακτοπλοΐας εξυπηρετεί ετησίως περί τα 19 εκατομμύρια επιβάτες, εκ των οποίων οι 1,9 εκατομμύρια επιβάτες, αφορούν επιβάτες κρουαζιέρας. Συγκαταλέγεται δε μεταξύ των κορυφαίων Λιμένων παγκοσμίως, σε διακίνηση επιβατών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 2014.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΟΛΠ Α.Ε. 2014	
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 2014	
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ	ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	6.027.125
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	2.024.882
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	41.494
ΠΟΡΘΟΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΕΡΑΜΑ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	8.687.078
ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	16.780.579
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	1.854.916
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ	18.635.495

Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε

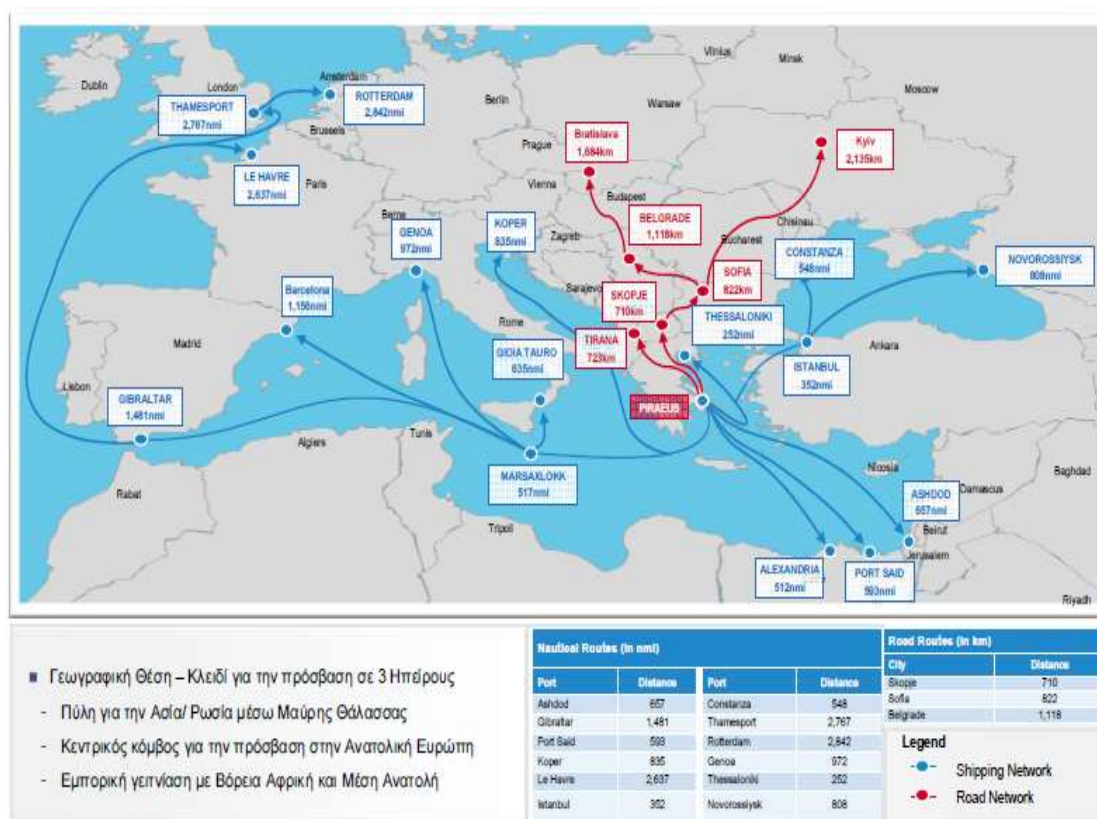
Μετά το 2009, έτος κατά το οποίο η ΟΛΠ Α.Ε παραχώρησε τη λειτουργία της προβλήτας II και την υπό κατασκευή προβλήτα III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, στην εταιρεία Σ.ΕΠ Α.Ε θυγατρική της κινεζικής εταιρείας Cosco Pacific Ltd, εστράφη στην ανάπτυξη και των άλλων κλάδων της λιμενικής της δραστηριότητας. Έτσι, εδόθη ιδιαίτερη βαρύτητα στους τομείς εξυπηρέτησης της διακίνησης αυτοκινήτων (car terminal), της ακτοπλοΐας, καθώς και στον τομέα της ναυπηγοεπισκευής, ιδρύοντας μάλιστα και τη θυγατρική ΝΑΥΣΟΛΠ Α.Ε για την

οργάνωση, την προώθηση και την ανάπτυξή της, ιδιαίτερα στην επισκευαστική βάση του Περάματος της οποίας ο χώρος και οι κτηριακές εγκαταστάσεις, καθώς και οι δύο πλωτές δεξαμενές, ανήκουν στην ΟΛΠ Α.Ε.

Ιδιαίτερη όμως βαρύτητα εδόθη στον τομέα της ανάπτυξης της κρουαζιέρας. Τρεις ήταν οι βασικοί λόγοι που συνεισέφεραν για να καταστεί ο Πειραιάς βασικός μοχλός ανάπτυξης της κρουαζιέρας.

I. Ο κυριότερος λόγος ήταν η γεωγραφική του θέση (όπως φαίνεται και στο σχετικό χάρτη) τόσο στην ανατολική Μεσόγειο, όσο και στην Ελλάδα η οποία τον καθιστά το κέντρο αναφοράς για άλλους επιμέρους προορισμούς.

ΧΑΡΤΗΣ 6: ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ.

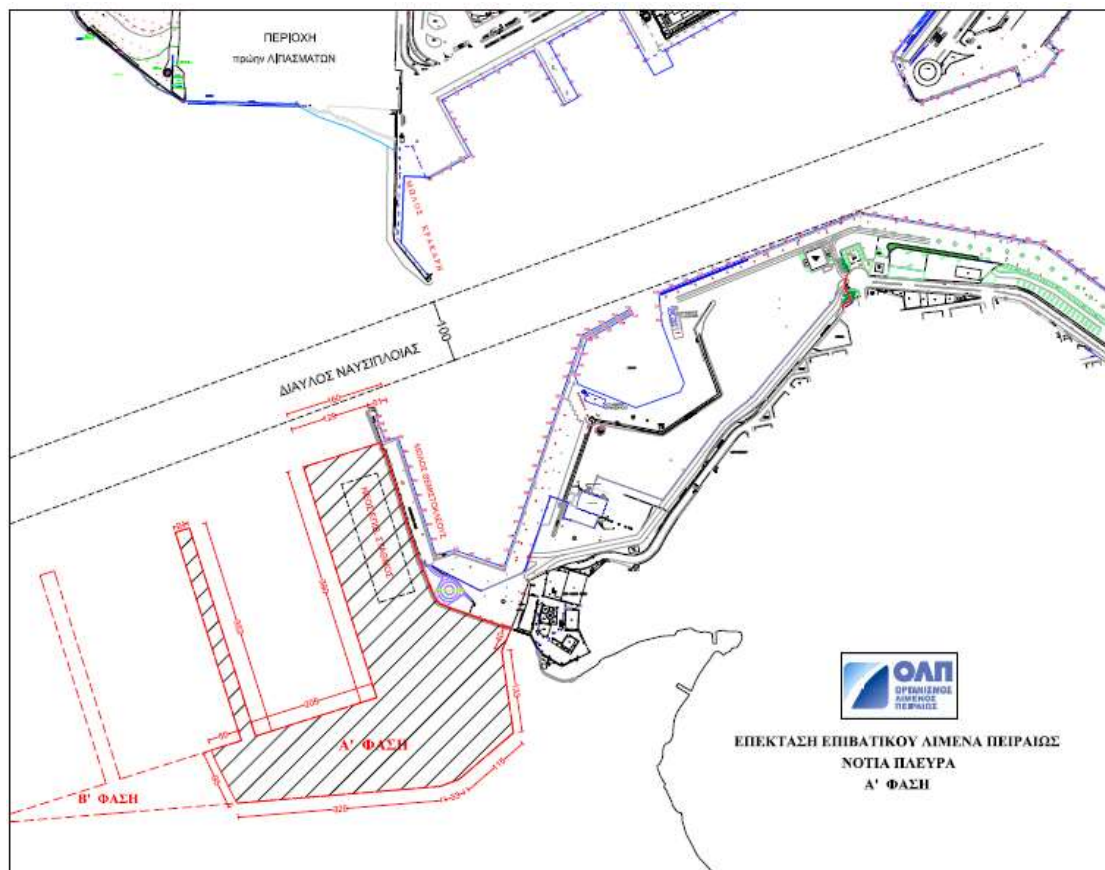


Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε - Παρουσίαση Οικονομικών Αποτελεσμάτων χρήσης 2014, στην Ένωση Θεσμικών Επενδυτών.

II. Ένας δεύτερος λόγος ήταν οι υπάρχουσες υποδομές, για τις οποίες θα γίνει ειδική μνεία και αναλυτική προσέγγιση στο επόμενο κεφάλαιο της εργασίας μας

(σημ: 'Επιβατικοί Σταθμοί Εξωτερικού'). Οι υποδομές αυτές είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν τόσο τον μεγάλο όγκο των επιβατών home, όσο και τη διακίνηση των επιβατών transit. Ακόμα, αξιοσημείωτη είναι η υπάρχουσα δυνατότητα του κεντρικού Λιμένα να υποδέχεται ταυτόχρονα μεγάλο αριθμό κρουαζιεροπλοίων παρά την αύξηση του μέσου μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων αυτών. Άλλωστε, η προσαρμοστικότητα της ΟΛΠ Α.Ε στις αλλαγές στα παγκόσμια δεδομένα από την αύξηση του μεγέθους των κρουαζιεροπλοίων είναι φανερή, αφού ήδη ο Οργανισμός έχει επιταχύνει τις διαδικασίες για την επέκταση του κεντρικού Λιμένα στη νότια πλευρά του, όπως εμφανίζεται και στο σχετικό χάρτη, γεγονός που θα επιτρέψει την υποδοχή περισσότερων και μεγαλύτερων πλοίων σε αυτόν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΑ ΠΛΕΥΡΑ.



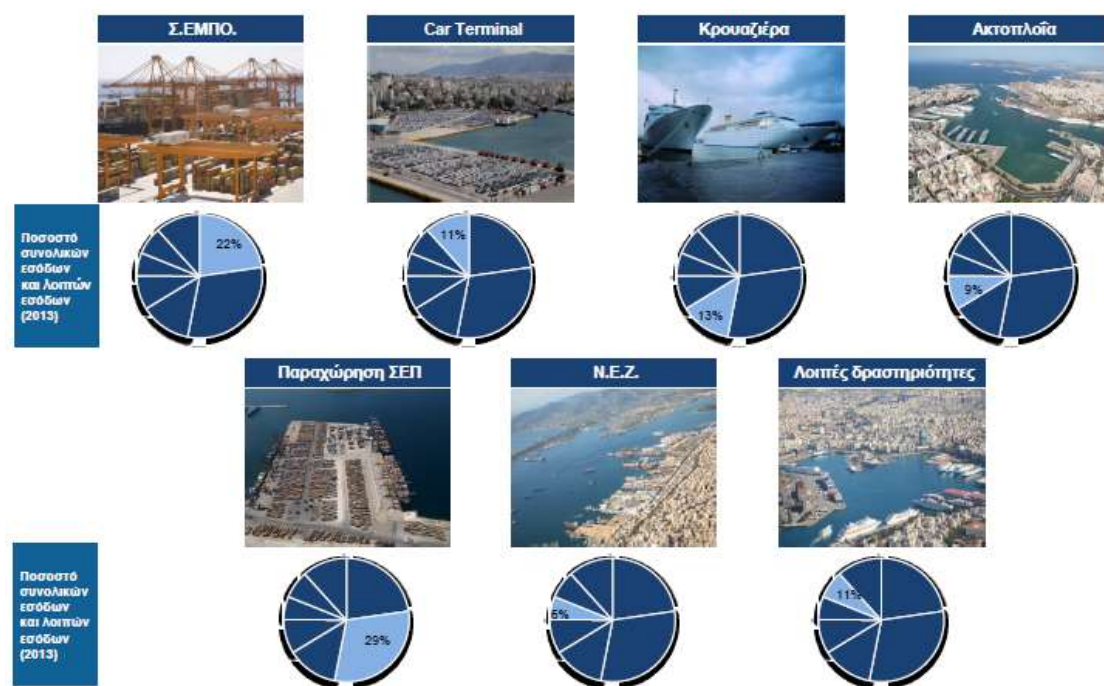
Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε - Διεύθυνση Έργων.

Ανάλογη επέκταση βρίσκεται στο στάδιο της υλοποίησης στην περιοχή 'Αγίου Νικολάου', με την κατασκευή νέου κρηπιδότοιχου.

Στο ‘‘Επιχειρησιακό Σχέδιο’’ της ΟΛΠ Α.Ε για την πενταετία 2014 – 2018 το οποίο εκπονήθηκε το Σεπτέμβριο του 2014, υιοθετούνται στρατηγικές για τη σταδιακή, όπως προαναφέραμε, απεξάρτηση της Εταιρείας από τον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων και την ενίσχυση στους υπόλοιπους τομείς δραστηριότητάς της και ιδιαιτέρως στον τομέα της κρουαζιέρας, μέσω επενδύσεων στις υπάρχουσες υποδομές, με σκοπό να καταστεί ο Πειραιάς το σημαντικότερο κέντρο κρουαζιέρας της ανατολικής Μεσογείου.

Για να γίνει εμφανέστερη η θέση της κρουαζιέρας στην επιχειρησιακή δραστηριότητα του Λιμένα Πειραιά, αξίζει να παρουσιάσουμε τα ποσοστά επί των εσόδων της Εταιρείας για το έτος 2013, ανά τομέα δραστηριότητας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΕΣΟΔΑ ΟΛΠ Α.Ε ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ.



Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε - Επιχειρησιακό Σχέδιο ΟΛΠ Α.Ε για την πενταετία 2014 – 2018.

Στον ανωτέρω πίνακα εμφανίζεται ότι, το ποσοστό του τομέα της κρουαζιέρας επί των συνολικών εσόδων του ΟΛΠ για το έτος 2013, ανέρχεται σε 13%. Το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά έχει τη δυνατότητα να υποδεχθεί ταυτόχρονα σε παραβολή από εννέα έως και έντεκα πλοία, καθώς και έως τρία πλοία νέας γενιάς, αφού στον επεκτεινόμενο χώρο του νοτίου Λιμένα, που αναφέραμε προηγουμένως,

θα προστεθεί “ μέτωπο ” άνω των 350 μέτρων για την παραβολή των πλοίων αυτών, νέας γενιάς. Είναι ένα έργο το οποίο χρηματοδοτείται κατά 95% από Επιδοτούμενο Πρόγραμμα ΕΣΠΑ της Ευρωπαϊκής Ένωσης.³⁹ Επιπροσθέτως, όπως προαναφέρθηκε, βρίσκεται στο στάδιο της υλοποίησης, στην περιοχή του Αγίου Νικολάου, πλησίον των πλοίων της ακτοπλοΐας στο κεντρικό λιμάνι, νέα θέση υποδοχής πλοίων μήκους 280 μέτρων.

Την πληρότητα των υποδομών συμπληρώνουν οι δύο υπερσύγχρονοι επιβατικοί σταθμοί εξωτερικού, οι οποίοι βρίσκονται ο μιν πρώτος στον κεντρικό χώρο του μεγάρου του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και συγκεκριμένα στην περιοχή της Ακτής Μιαούλη, ενώ ο δεύτερος επιβατικός σταθμός εξωτερικού βρίσκεται και αυτός στη νότια πλευρά του κεντρικού Λιμένα, στην περιοχή της Ακτής Θεμιστοκλέους. Ακόμα, για την πληρέστερή τους εξυπηρέτηση, είναι στη διάθεση των επιβατών κρουαζιέρας 170 θέσεις για την αναμονή των τουριστικών λεωφορείων, καθώς και ένα ελικοδρόμιο το οποίο κατασκευάστηκε, μαζί με το μεγαλύτερο μέρος των υφιστάμενων υποδομών, λίγο πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004.

III. Ως ένας τρίτος, αλλά συνάμα και ουσιαστικός λόγος που αποτέλεσε προϋπόθεση για να καταστεί ο Πειραιάς βασικός μοχλός ανάπτυξης της κρουαζιέρας, πέραν της γεωγραφικής του θέσης και της πληρότητας των υποδομών του, θα πρέπει ασφαλώς να συμπεριληφθεί και το γεγονός ότι ο Πειραιάς, ως επίγειο της πρωτεύουσας, αποτελεί την πύλη για την πρόσβαση των τουριστών – επισκεπτών στις αρχαιότητες και τον ιστορικό πλούτο που προσφέρει η Αθήνα σε αυτούς. Όπως προαναφέραμε, βασική προϋπόθεση για την προσέλκυση των επιβατών κρουαζιέρας, τόσο για home porting όσο και αυτών του transit, αποτελεί η ελκυστικότητα της περιοχής επιβίβασης και αποβίβασης, καθώς και του προορισμού των τουριστών αυτών. Η συγκεκριμένη αυτή προϋπόθεση εξασφαλίζεται πλήρως για τους τουρίστες που επιλέγουν το λιμάνι του Πειραιά, ως Λιμένα επίσκεψής τους.

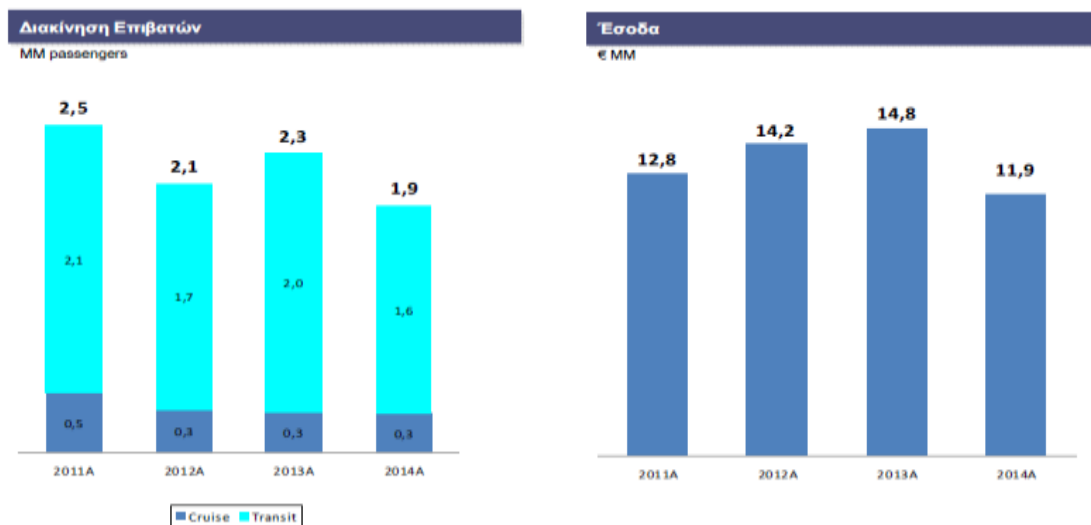
³⁹ Σύμφωνα με την παράγραφο Γ΄ του άρθρου 11, του Νόμου: 3816/2010 (ΦΕΚ 6^Α/ 26.1.2010), περί χρηματοδότησης της ΟΛΠ Α.Ε: *Η εταιρεία επιτρέπεται να χρηματοδοτείται από εθνικούς ή κοινοτικούς πόρους για την εξυπηρέτηση σκοπών γενικού οικονομικού συμφέροντος μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.*

ο 5.2. ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΟΛΠ Α.Ε.

Ιδιαίτερος θα πρέπει να επισημανθεί, η προσήκουσα σημασία που δίνει η ΟΛΠ Α.Ε στον τομέα της τιμολόγησης για τη χρήση του Λιμένος και για την παροχή υπηρεσιών προς τους επιβάτες κρουαζιέρας αφού, ένα ελκυστικό τιμολόγιο αποτελεί μία από τις απαραίτητες προϋποθέσεις προσέλκυσης των εταιρειών κρουαζιέρας. Στο κεφάλαιο αυτό θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε τη συγκεκριμένη αυτή παράμετρο και να κατανοήσουμε τον τρόπο που η συγκεκριμένη Εταιρεία αντιμετωπίζει αυτόν τον τομέα δραστηριότητάς της.

Αρχικά θα πρέπει να αναφέρουμε ότι τα έσοδα του ΟΛΠ από τη συγκεκριμένη δραστηριότητα ακολουθούν μία πτωτική πορεία, αντίστοιχη αυτής της διακίνησης των επιβατών κρουαζιέρας. Η συνεχώς διογκούμενα αρνητική οικονομική κατάσταση χωρών της Ευρώπης, όπως η Ισπανία, η Ιταλία και η Γαλλία, των οποίων οι πολίτες αποτελούν την πηγή προσέλκυσης των πελατών κρουαζιέρας, καθώς και οι πολεμικές συρράξεις σε περιοχές της ανατολικής Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής (Συρία, Ισραήλ, Αίγυπτος, Ιράκ) συντέιναν στη μείωση του αριθμού των διακινουμένων επιβατών κρουαζιέρας και στο λιμάνι του Πειραιά, συμπαρασύροντας αντίστοιχα και τα έσοδά του στη μείωση αυτή, όπως αυτά εμφανίζονται στα παρακάτω διαγράμματα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7: ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΣΟΔΑ ΟΛΠ Α.Ε ΕΤΩΝ 2011 ΕΩΣ 2014.



Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε – Παρουσίαση Οικονομικών Αποτελεσμάτων Χρήσης 2014 στην Ένωση Θεσμικών Επενδυτών (Μάιος 2015).

Οι παντός είδους χρεώσεις επί των οποίων γίνεται η τιμολόγηση των παρεχομένων υπηρεσιών της ΟΛΠ Α.Ε πραγματοποιούνται κατόπιν αποφάσεων των Διοικητικών Συμβουλίων της Εταιρείας και δημοσιεύονται ύστερα από κάθε τροποποίησή τους σε αντίστοιχα Φύλλα Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ). Έτσι, για την εξεταζόμενη περίπτωση χρεώσεων κρουαζιέρας εφαρμόζεται το `` Τιμολόγιο Νο 5 `` περί: `` Χρήσεως Λιμένος και Παρεχομένων Υπηρεσιών προς Επιβάτες ``.⁴⁰ Σύμφωνα με το Τιμολόγιο αυτό, υπάρχουν αναλυτικές χρεώσεις για κάθε είδους παροχές, όπως:

α) Για τη χρήση του Λιμένος από επιβάτες οι οποίοι επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται σε κρουαζιερόπλοια. Η χρέωση αυτή ανέρχεται από την 1.4.2012 σε 0,65 € ανά επιβάτη, έναντι χρέωσης που ίσχυε από την 1.4.2011 έως την 31.3.2012: 0,60 € ανά επιβάτη.

β) Ακολούθως, υπάρχει ιδιαίτερη χρέωση για κάθε επιβάτη για τη μεταφορά των αποσκευών του επί του πλοίου ή επί της προκυμαίας (8,5 € ανά επιβάτη, έναντι χρέωσης που ίσχυε από την 1.4.2011: 6 € ανά επιβάτη), καθώς και,

γ) Ιδιαίτερη χρέωση για τη χρήση των συστημάτων: `` Ελέγχου επιβατών και αποσκευών `` η οποία ανέρχεται από την 1.4.2012 σε 2,50 €, έναντι της αντίστοιχης χρέωσης που ίσχυε από την 1.4.2011 η οποία ανερχόταν σε 1,80 € ανά επιβάτη.

Είναι ιδιαίτερος σημαντικό να αναφερθεί ότι, όπως έχουμε προαναφέρει σε αντίστοιχο κεφάλαιο, υπάρχει ιδιαίτερη μέριμνα για την τόνωση της χειμερινής τουριστικής περιόδου μέσω μια ελκυστικής πολιτικής ως προς την τιμολόγηση των παρεχομένων υπηρεσιών της ΟΛΠ Α.Ε. Έτσι, για τους επιβάτες κρουαζιέρας και transit εφόσον διακινηθούν κατά τους μήνες Δεκέμβριο έως και Μάρτιο, παρέχεται έκπτωση 30% επί των ανωτέρω τιμών. Επιπροσθέτως, όπως αναφέρεται στο σχετικό πίνακα, παρέχεται στις εταιρείες κρουαζιέρας επί πλέον έκπτωση για τους επιβάτες κρουαζιέρας και transit για τη χρήση των συστημάτων ελέγχου των επιβατών, ανάλογα με την ετήσια διακίνησή τους. Αυτή η έκπτωση διαμορφώνεται ως εξής:

⁴⁰ Όσον αφορά το εν λόγω Τιμολόγιο 5 περί: `` Χρήσεως Λιμένος και Παρεχομένων Υπηρεσιών προς Επιβάτες``, η τελευταία αναθεώρησή και τροποποίησή του έγινε με την 183/22.12.2014 απόφαση Δ.Σ/ΟΛΠ Α.Ε και επικυρώθηκε με το ΦΕΚ 69/Β/16.1.2015.

ΠΙΝΑΚΑΣ 15: ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΝΑ ΕΤΗΣΙΑ ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ.

Ετήσια Κίνηση Επιβατών	Έκπτωση επί της χρέωσης Συστήματος Ελέγχου
1 - 50.000	0%
50.001 - 80.000	10%
80.001 - 110.000	20%
110.001 - 200.000	25%
200.001 και άνω	30%

Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε.

Ακόμα, παρέχεται στις εταιρείες κρουαζιέρας επί πλέον έκπτωση στη μεταφορά των αποσκευών επί των ετησίων διελεύσεων επιβατών, ως ακολούθως:

ΠΙΝΑΚΑΣ 16: ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΑΝΑΛΟΓΩΣ ΤΟΥ ΕΤΗΣΙΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ.

Ετήσιος Αριθμός Διελεύσεων Επιβατών	Έκπτωση επί της χρέωσης Μεταφοράς Αποσκευών Επιβατών
1 - 30.000	0%
30.001 - 60.000	5%
60.001 - 90.000	10%
90.001 και άνω	15%

Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε – “Τιμολόγιο Νο 5, Χρήσης Λιμένος & Παρεχομένων Υπηρεσιών προς Επιβάτες”.

Πλέον των ανωτέρω χρεώσεων, αντίστοιχες μειώσεις επ’ αυτών υφίστανται και επί της γενικότερης εξυπηρέτησης των πλοίων τα οποία προσεγγίζουν το λιμάνι του Πειραιά. Έτσι, στη σχετική τιμολόγηση των κρουαζιερόπλοιων που προσορμίζουν τον Λιμένα είτε με παραβολή (πλεύριση) σε αυτόν, είτε με πρυμνοδέτηση, εφαρμόζεται μειωμένο τιμολόγιο κατά 30% για τους χειμερινούς μήνες και για την προσέλκυση του home porting εφαρμόζεται επί πλέον έκπτωση 10%. Στον κατωτέρω πίνακα, εμφανίζονται οι χρεώσεις επί των πλοίων κρουαζιέρας έως και την 31 Μαρτίου 2011.

ΠΙΝΑΚΑΣ17:

ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

Τιμή μονάδας	ΠΕΙΡΑΙΑΣ			
	Βασικό Τιμολόγιο	Τιμολόγιο Χειμερινής Περιόδου (-30%)	Τιμολόγιο Home Port (-10%)	Τιμολόγιο Home Port Χειμερινής Περιόδου (-10%) (-30%)
Προσόρμιση	0,086	0,060	0,077	0,054
Παραβολή	1,425	0,998	1,283	0,898
Προσόρμιση	0,086	0,060	0,077	0,054
Πρυμνοδέτηση	0,499	0,349	0,449	0,314

Από την 1 Απριλίου 2012 ⁴¹οι αντίστοιχες χρεώσεις για την προσόρμιση ενός κρουαζιερόπλοιου στο λιμάνι του Πειραιά, αυξήθηκαν από 0,086 €, σε 0,140 €. Οι χρεώσεις υπολογίζονται για κάθε κατάπλου, με βάση την ολική χωρητικότητα του πλοίου (σημ: ολική χωρητικότητα * 0,140 €). Για τα πλοία που πραγματοποιούν διεθνείς πλόες, η ολική χωρητικότητά τους υπολογίζεται με βάση τα μεγέθη των πλοίων σε G.T. (GROSS TONNAGE), όπως έχουν καταμετρηθεί σύμφωνα με τους κανόνες της ΔΣ 1969 (INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE) και αναγράφονται στα επίσημα Πιστοποιητικά Καταμέτρησης των πλοίων.⁴²

Επίσης, οι χρεώσεις για την παραβολή των κρουαζιερόπλοιων, αυξήθηκαν από την 1^η Απριλίου 2012 και διαμορφώθηκαν σε 1,60 € από τα 1,425 € το τρέχον μέτρο (σημ: μέτρα πλοίου * ημέρες παραμονής * 1,60 €).

Σύμφωνα με τον ισχύοντα κανονισμό της ΟΛΠ Α.Ε οι χρεώσεις για την πρυμνοδέτηση των πλοίων κρουαζιέρας, υπολογίζεται στο 35% των αντιστοίχων χρεώσεων παραβολής (σημ: 1,60 * 35%). Ο ίδιος τρόπος υπολογισμού, ισχύει και

⁴¹ ΟΛΠ Α.Ε " ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ στη λιμενική ζώνη ΟΛΠ" Τελευταία απόφαση Διοικητικού Συμβουλίου ΟΛΠ Α.Ε Νο 99/ 10.7.2014 ΦΕΚ 2380 Β/5.9.2014.

⁴² ΟΛΠ Α.Ε " Άρθρο 6, παράγραφος 5. " Τρόπος και βάση υπολογισμού χρεώσεων ", του ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ στη λιμενική ζώνη ΟΛΠ .

για τις χρεώσεις των λοιπών επιβατηγών πλοίων, των φορτηγών πλοίων, καθώς και των λοιπών ναυπηγημάτων που πρυμνοδετούν στο λιμάνι του Πειραιά.

Αντίστοιχα, για την αποδοτικότερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση των εταιρειών κρουαζιέρας, η ΟΛΠ Α.Ε προβαίνει στον προγραμματισμό των θέσεων παραβολής των κρουαζιεροπλοίων, εφαρμόζοντας σύστημα προκράτησης των θέσεων αυτών, μέχρι και ένα έτος πριν την άφιξη του κρουαζιερόπλοιου (berth allocation). Σύμφωνα με τον Κανονισμό του ΟΛΠ, τα κρουαζιερόπλοια που μεταφέρουν επιβάτες κρουαζιέρας ή transit πρέπει να υποβάλλουν μέχρι την 31 Αυγούστου κάθε έτους, το πρόγραμμα αφίξεων του επομένου έτους, το οποίο εγκρίνεται από την αρμόδια υπηρεσία του ΟΛΠ μέχρι την 25 Οκτωβρίου του ίδιου έτους.⁴³

Έτσι, κάθε ναυτιλιακή εταιρεία γνωρίζει εκ των προτέρων και σε βάθος χρόνου, τον ακριβή χώρο προσόρμισης του πλοίου της στο κεντρικό λιμάνι και με τον τρόπο αυτό, αφ ενός μεν επιτυγχάνεται η απρόσκοπτη λειτουργία του λιμανιού αφ ετέρου, δεν υφίσταται ο ανεξέλεγκτος συνωστισμός των πλοίων σε συγκεκριμένες ώρες και ημέρες του έτους, ο οποίος δημιουργεί περαιτέρω προβλήματα στην ομαλή αποβίβαση των τουριστών κρουαζιέρας κατά την άφιξή τους στο λιμάνι του Πειραιά.

Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς εφαρμόζοντας ένα ανταγωνιστικό, προς τα άλλα λιμάνια, τιμολόγιο για την παροχή των υπηρεσιών του και λαμβάνοντας αντίστοιχες αποφάσεις για την πρόθεση διατήρησης του τιμολογίου αυτού στα ίδια περίπου επίπεδα για τουλάχιστον μία εξαετία, από το 2012 έως το 2017, επιβεβαιώνει την πεποίθησή του για τη διατήρηση της ηγετικής του θέσης στον τομέα της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο.

Στο σχετικό συγκριτικό πίνακα εμφανίζονται ενδεικτικά οι χρεώσεις ενός κρουαζιερόπλοιου μήκους 300 μέτρων, για μία εικοσιτετράωρη παραμονή του στο λιμάνι του Πειραιά, περιλαμβάνοντας την ημερήσια χρέωσή του για την προσόρμιση και την παραβολή ή την πρυμνοδέτησή του στο λιμένα και συγκρινόμενη αυτή με χρεώσεις των λιμανιών της Βαρκελώνης, της Βαλένθιας, της Λισσαβόνας και της Βενετίας. Θα πρέπει δε να ληφθεί υπόψη ότι αναφερόμαστε σε ημερήσιες χρεώσεις

⁴³ ΟΛΠ Α.Ε `` Άρθρο 2, παράγραφος γ´. `` ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ στη λιμενική ζώνη ΟΛΠ``.

για το λιμάνι του Πειραιά, ενώ αυτές των υπό σύγκριση λιμένων αφορούν χρεώσεις δωδεκάωρης παραμονής των πλοίων.

Όπως είναι φανερό, πλην του λιμένα της Λισσαβόνας, ο οποίος ασφαλώς δεν αποτελεί λιμένα της Μεσογείου, το λιμάνι του Πειραιά συγκρινόμενο ως προς το βασικό του τιμολόγιο με αυτά των άλλων λιμένων, είναι ιδιαίτερος ανταγωνιστικό. Το αυτό συμβαίνει αν προχωρήσουμε σε επί μέρους σύγκριση με το τιμολόγιο της χειμερινής περιόδου, όπως επίσης και σε συνδυασμό με το home port τιμολόγιο.

ΠΙΝΑΚΑΣ18:

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΧΡΕΩΣΕΩΝ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ								
Κρουαζιερόπλοιο 60.000 GT 300 μέτρα / 984 πόδια	ΠΕΙΡΑΙΑΣ (24 ώρες παραμονή)				ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ	ΛΙΣΣΑΒΩΝΑ	ΒΕΝΕΤΙΑ*
	Βασικό Τιμολόγιο (24ωρο)	Τιμολόγιο Χειμερινής Περίόδου (-30%)	Τιμολόγιο Home Port (-10%)	Τιμολόγιο Home Port Χειμερινής Περίόδου (-10%) (-30%)	(12 ώρες παραμονή)			
Προσόρμηση	5.160,000	3.612,000	4.644,000	3.250,800				
Παραβολή	427,500	299,250	384,750	269,325				
	5.587,500	3.911,250	5.028,750	3.520,125	10.800,000	10.771,200	3.714,000	7.073,000
Προσόρμηση	5.160,000	3.612,000	4.644,000	3.250,800				
Πρυμνοδέτηση	149,625	104,738	134,663	94,264				
	5.309,625	3.716,738	4.778,663	3.345,064	9.777,600	9.777,600	3.714,000	7.073,000
<i>Σύγκριση με βασικό τιμολόγιο</i>					93%	93%	-34%	27%
<i>Σύγκριση με τιμολόγιο χειμερινής περιόδου</i>					176%	175%	-5%	81%
<i>Σύγκριση με τιμολόγιο Home Port</i>						114%	-26%	41%
<i>Σύγκριση με τιμολόγιο Home Port Χειμερινής Περιόδου</i>						206%	6%	101%

Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε Διεύθυνση Διοίκησης, Τμήμα Στρατηγικού Σχεδιασμού. Απρίλιος 2015.

ο 5.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΣΟΔΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΟΛΠ Α.Ε

Σύμφωνα με τις Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις της ΟΛΠ Α.Ε., οι οποίες δημοσιεύονται σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς " Η Εταιρεία παρέχει πλήθος υπηρεσιών λιμένος, παρουσιάζει δε τις

απαιτούμενες πληροφορίες κατά λειτουργικό τομέα δραστηριότητας θεωρώντας ως κριτήριο τομεακού διαχωρισμού τις επιχειρηματικές δραστηριότητες. Οι επιχειρηματικοί τομείς οργανώνονται και παρακολουθούνται διακριτά ανάλογα με τη φύση των υπηρεσιών που αφορούν, με κάθε τομέα να αποτελεί μία διακεκριμένη επιχειρηματική οντότητα η οποία παράγει και παρέχει διαφορετικές υπηρεσίες''. Με αυτά τα δεδομένα προχωρήσαμε σε ανάλυση των εσόδων της Εταιρείας ανά τομέα δραστηριότητας για τα έτη 2013 και 2014, καθώς και για τα α' εξάμηνα 2013, 2014, συγκρινόμενα με τις προσφάτως δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις του α' εξαμήνου του 2015.

ΠΙΚΑΚΑΣ 19: ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ (σε ευρώ)

(ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΑ ΚΑΤΑ ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ)

	Α' ΕΞΑΜΗΝΟ 2013	2013	Α' ΕΞΑΜΗΝΟ 2014	2014	Α' ΕΞΑΜΗΝΟ 2015
ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟ- ΚΙΒΩΤΙΩΝ	12.696.835	25.574.046	12.401.463	23.283.531	6.878.563
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	6.757.400	13.042.103	6.169.547	11.882.547	5.627.704
ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ	4.832.317	10.039.381	4.000.320	9.649.225	4.323.198
<i>ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ</i>	<i>4.985.683</i>	<i>14.823.764</i>	<i>3.962.078</i>	<i>11.900.038</i>	<i>4.203.302</i>
ΝΑΥΠ/ΣΚΕΥΗ (ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣ/ΣΗ)	3.858.432	6.799.453	3.884.263	7.227.338	5.453.620
ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΣΕ Σ.Ε.Π ΠΡΟΒΛΗΤΩΝ II & III	16.730.078	34.193.019	17.969.198	36.387.369	20.256.279
ΛΟΙΠΟΙ ΤΟΜΕΙΣ	1.991.885	4.158.703	1.774.842	3.990.215	1.969.330
ΣΥΝΟΛΟ	51.852.631 €	108.630.469 €	50.161.710 €	104.320.264 €	48.711.996 €

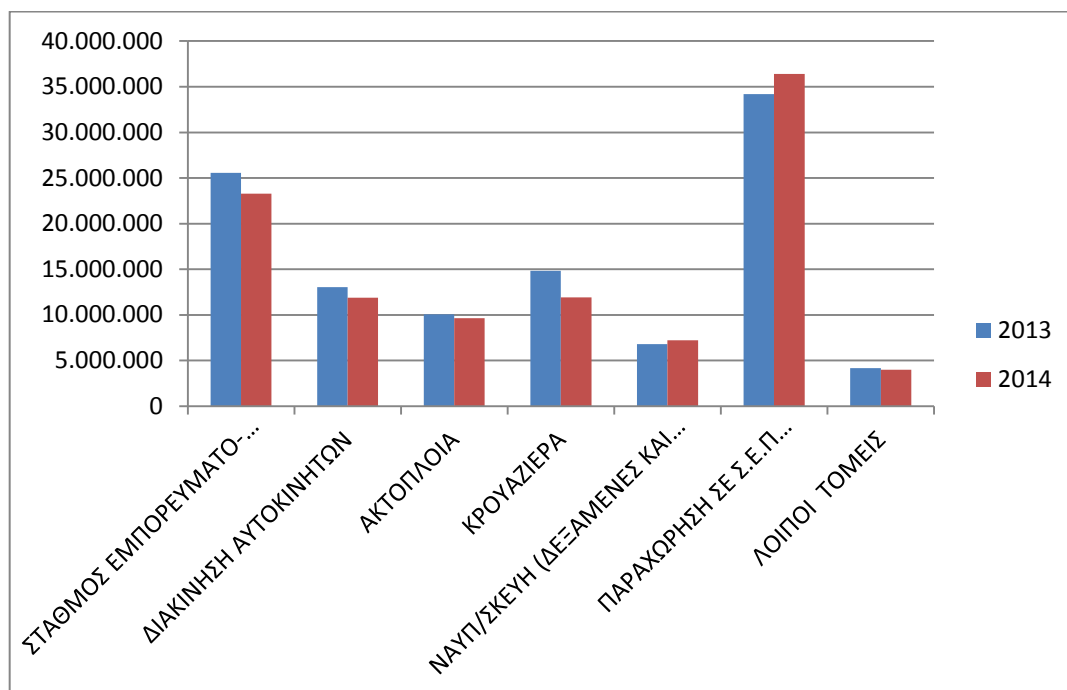
Η κρουαζιέρα, αποτέλεσε κατά το 2014, το δεύτερο επωφελή τομέα δραστηριότητας όσον αφορά τα έσοδα, όπως συμπεραίνεται και από τον ανωτέρω πίνακα, μετά το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων, για την ΟΛΠ Α.Ε.

Βεβαίως, ένα σημαντικότατο ποσοστό από το σύνολο των εσόδων της Εταιρείας, καταλαμβάνεται από τα έσοδα που τιμολογεί η ΟΛΠ Α.Ε προς την Σ.ΕΠ Α.Ε για την παραχώρηση των προβλητών II και III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων. Το εμφανιζόμενο έσοδο, στον ανωτέρω πίνακα, από το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων αναφέρεται στο Σταθμό I τον οποίο διαχειρίζεται η ΟΛΠ Α.Ε., ανεξάρτητα από τη ΣΕΠ Α.Ε.

ΠΙΝΑΚΑΣ 20: ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΤΟΜΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΕΤΩΝ 2013 -2014.

ΤΟΜΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	2013	2014
ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟ-ΚΙΒΩΤΙΩΝ (ΠΡΟΒΛΗΤΑ I)	25.574.046 €	23.283.531 €
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	13.042.103 €	11.882.547 €
ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ	10.039.381 €	9.649.225 €
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	14.823.764 €	11.900.038 €
ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΗ (ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗ)	6.799.453 €	7.227.338 €
ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΠΡΟΒΛΗΤΩΝ II & III ΣΕ ΣΕΠ Α.Ε	34.193.019 €	36.387.369 €
ΛΟΙΠΟΙ ΤΟΜΕΙΣ	4.158.703 €	3.990.215 €
ΣΥΝΟΛΟ	108.630.469 €	104.320.264 €

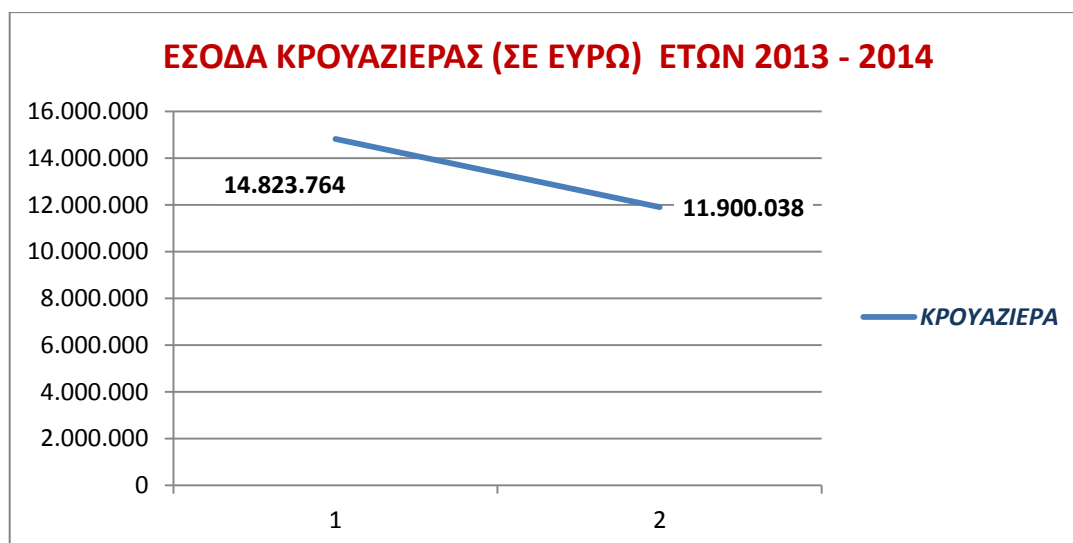
**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8: ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΟΛΠ Α.Ε
ΕΤΩΝ 2013 – 2014.**



Έτσι, αν επικεντρωθούμε στα έσοδα, ανά τομέα δραστηριότητας, για τα έτη 2013 και 2014 θα παρατηρήσουμε ότι, κατά το τελευταίο έτος αυτά ήταν εμφανώς μειωμένα σε όλους τους επί μέρους τομείς, πλην της ναυπηγοεπισκευής και του εσόδου από την παραχώρηση των προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ της ΣΕΠ Α.Ε.

Αντιστοίχως, πτωτικά ήταν και τα έσοδα της κρουαζιέρας για τα έτη αυτά, αφού το λιμάνι του Πειραιά δεν ήταν δυνατόν να αποφύγει τις γενικότερες οικονομικές συγκυρίες, οι οποίες επηρέασαν και αυτό.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ: 9

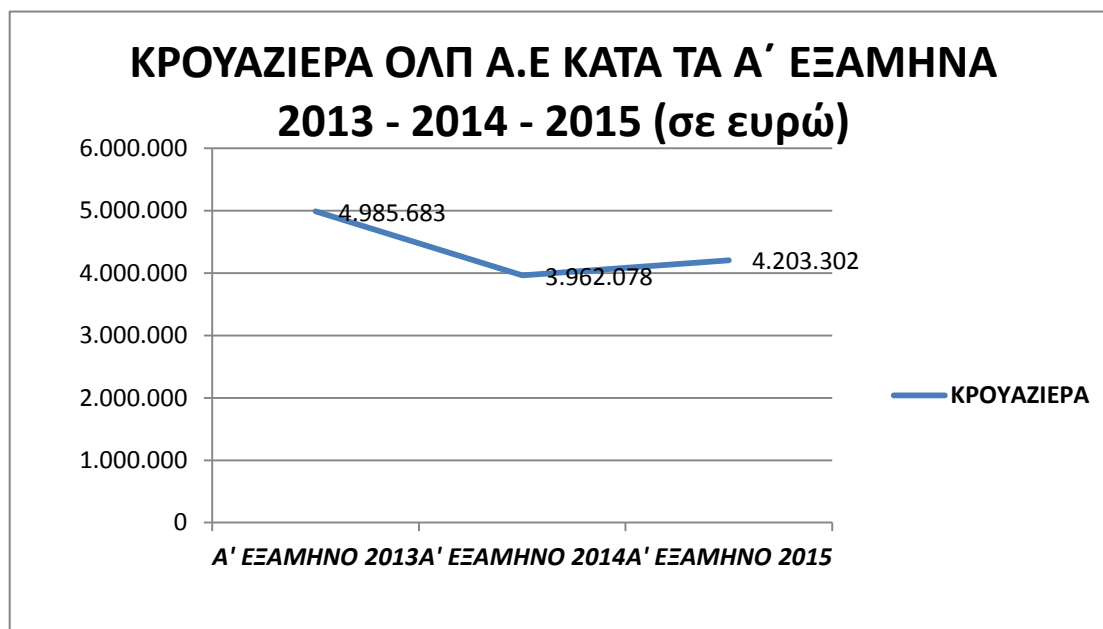


Παρόλα αυτά, κατά το πρώτο εξάμηνο του 2015 παρατηρείται μια σχετική ανάκαμψη στον τομέα των εσόδων της κρουαζιέρας, όπως αυτή εμφανίζεται στις δημοσιευμένες και εγκεκριμένες από το Διοικητικό Συμβούλιο στις 27.8.2015, οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 21: ΕΣΟΔΑ Α΄ ΕΞΑΜΗΝΩΝ ΟΛΠ Α.Ε ΕΤΩΝ: 2013-2014-2015.

ΤΟΜΕΑΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	Α' ΕΞΑΜΗΝΟ 2013	Α' ΕΞΑΜΗΝΟ 2014	Α' ΕΞΑΜΗΝΟ 2015
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	4.985.683 €	3.962.078 €	4.203.302 €

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10:



ο 5.4. ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται η γενικότερη διακίνηση των επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά και η συμμετοχή των επιβατών κρουαζιέρας, σε αυτή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 22:ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ– ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΟΛΠ Α.Ε

Διακίνηση Επιβατών εσωτερικού-εξωτερικού							
Αριθμός Επιβατών							
	2011	2012	Ετήσια Μεταβολή (%)	2013	Ετήσια Μεταβολή (%)	2014	Ετήσια Μεταβολή (%)
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	9.351.135	7.729.778	-17,34%	7.642.760	-1,13%	8.093.501	5,90%
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	6.883.249	5.778.688	-16,05%	5.741.167	-0,65%	6.027.125	4,98%
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	2.467.886	1.951.090	-20,94%	1.901.593	-2,54%	2.066.376	8,67%
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	2.517.371	2.066.925	-17,89%	2.296.457	11,10%	1.854.916	-19,23%
<i>ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ (home porting)</i>	<i>454.284</i>	<i>329.168</i>	<i>-27,54%</i>	<i>308.705</i>	<i>-6,22%</i>	<i>256.196</i>	<i>-17,01%</i>
<i>ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ (transit)</i>	<i>2.063.087</i>	<i>1.737.757</i>	<i>-15,77%</i>	<i>1.987.752</i>	<i>14,39%</i>	<i>1.598.720</i>	<i>-19,57%</i>
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ & ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	11.868.506	9.796.703	-17,46%	9.939.217	1,45%	9.948.417	0,09%
ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΡΘΜΕΙΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	8.304.999	8.186.932	-1,42%	7.730.555	-5,57%	8.687.078	12,37%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	20.173.505	17.983.635	-10,86%	17.669.772	-1,75%	18.635.495	5,47%

Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε

Όπως είναι φανερό από τα σχετικά στοιχεία, το 2011 αποτέλεσε μία επιτυχημένη χρονιά για την ΟΛΠ Α.Ε στον τομέα της κρουαζιέρας. Όμως, η επιτυχία αυτή δεν συνεχίστηκε τα επόμενα χρόνια. Σημαντικός εξωγενής παράγοντας για την αύξηση της διακίνησης των επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά για το έτος 2011 ήταν κυρίως η “ Αραβική Άνοιξη ” η οποία επέτρεψε στον Πειραιά να καρπωθεί τη μετατόπιση της κρουαζιέρας σε χώρες όπως η Ελλάδα, οι οποίες διέθεταν ένα περιβάλλον ειρήνης μακριά από ταξικές, θρησκευτικές ή πολιτικές συγκρούσεις, όπως συνέβαινε στις περισσότερες χώρες της ανατολικής Μεσογείου, στη Μέση Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική, το 2011. Κράτη όπως η Τυνησία, η Αίγυπτος, η Αλγερία, η Λιβύη και η Συρία γνώρισαν κύμα μαζικών διαδηλώσεων και εμφυλίων συρράξεων των λαών των χωρών αυτών κατά των καθεστώτων τους, τα οποία είχαν επιβάλει την καταπίεση, την λογοκρισία και την απολυταρχία σε αυτά.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11:



Το 2012 το λιμάνι του Πειραιά κατέγραψε 2.066.925 διελεύσεις επιβατών κρουαζιέρας, μειωμένες κατά 450.446 επιβάτες σε σχέση με το 2011. Οι γενικότερες συνθήκες που είχαν διαμορφωθεί κατά το συγκεκριμένο έτος με προεξέχον το γεγονός του δυστυχήματος και του ναυαγίου του νεότευκτου πλοίου Costa Concordia (έτος κατασκευής: 2006), επηρέασαν αρνητικά την κρουαζιέρα κατά τη χρονική εκείνη περίοδο. Το συγκεκριμένο πλοίο προσάραξε σε ύφαλο στο νησί Giglio, έξω από τις ακτές της Τοσκάνης στα παράλια της κεντρικής Ιταλίας και οδήγησε στην απώλεια τριάντα δύο ανθρώπινων ψυχών.

Το 2013 ακολούθησαν νέα αρνητικά γεγονότα στον τομέα της παγκόσμιας κρουαζιέρας. Το Φεβρουάριο του 2013 προκλήθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του πλοίου Carnival Triumph της πλοιοκτήτριας εταιρείας Carnival Cruise. Η πυρκαγιά προκάλεσε τη διακοπή της ηλεκτροδότησης του πλοίου αναγκάζοντάς το να περιφέρεται για περίπου 90 μίλια στο κόλπο του Μεξικού, μέχρι να ρυμουλκηθεί με ασφάλεια στο λιμάνι της Αλαμπάμα. Την ίδια χρονιά (27 Μαΐου 2013) πυρκαγιά ξέσπασε και στο κρουαζιερόπλοιο Grandeur of the Seas αναγκάζοντας το πλήρωμα να θέσει το πλοίο σε κατάσταση συναγερμού. Η εκκένωση του πλοίου αποφεύχθηκε, όμως παρόλα αυτά η κρουαζιέρα ακυρώθηκε και το πλοίο επέστρεψε στο λιμάνι Freeport στις Μπαχάμες.

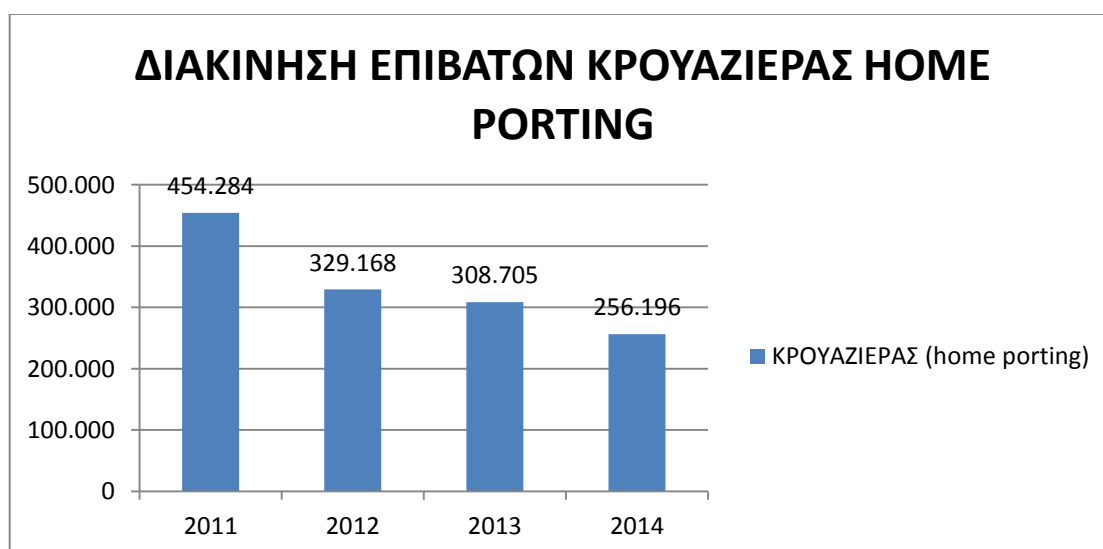
Τα επαναλαμβανόμενα αυτά γεγονότα κλόνισαν την εμπιστοσύνη των επιβατών όσον αφορά την ασφάλεια των κρουαζιεροπλοίων, καθιστώντας εντονότερη την ύφεση στον τομέα αυτό. Συνεπικουρούμενη και από την παγκόσμια οικονομική κρίση, η βιομηχανία της κρουαζιέρας κατέγραψε μία γενικότερη μείωση στη διακίνηση των επιβατών.

Παρόλα αυτά το λιμάνι του Πειραιά κατέγραψε για το 2013 μία αύξηση κατά 229.532 επιβάτες ή ποσοστό 11,1% στις συνολικές διελεύσεις επιβατών κρουαζιέρας (2.296.457 διελεύσεις) σε σχέση με το 2012. Όμως, η καθοδική πορεία στο σύνολο των διελεύσεων των επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά συνεχίστηκε το 2014. Κατά το έτος αυτό καταγράφηκαν 1.854.916 διελεύσεις επιβατών, οι οποίες αντιστοιχούν σε μείωση κατά 19,2% σε σχέση με το 2013.

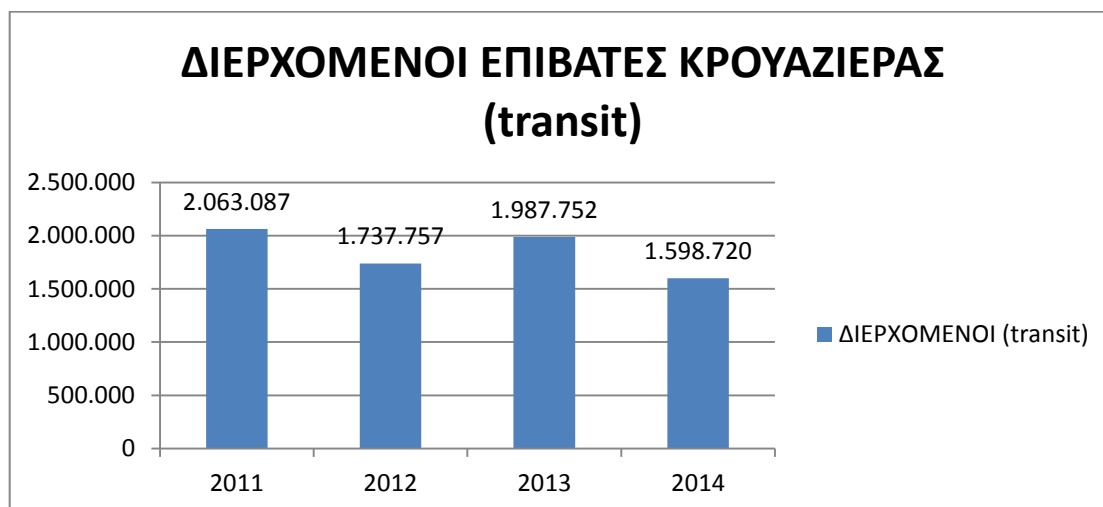
Αντίστοιχη ήταν και η μείωση των επιβατών home porting, οι οποίοι ανήλθαν σε 256.196 επιβάτες, έναντι 308.705 επιβατών το 2013 και 329.168 επιβατών home porting το 2012.

Γενικότερη είναι η μείωση η οποία καταγράφεται και στο σύνολο των μελών της Ένωσης των μεσογειακών λιμένων κρουαζιέρας (Med Cruise) για το έτος 2014, η οποία ανήλθε σε ποσοστό 7,7% σε σχέση με τις διελεύσεις επιβατών από τα λιμάνια-μέλη της, κατά το έτος 2013.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12:

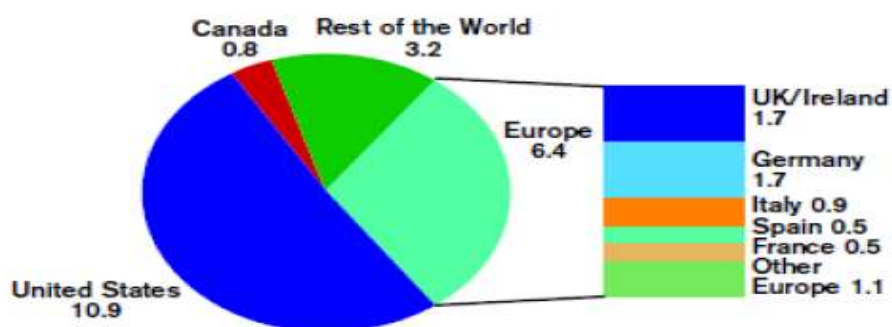


ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13:



Αντίστοιχες αυξομειώσεις κατά την τελευταία τετραετία σημειώθηκαν και για τους διερχόμενους από τον Πειραιά επιβάτες κρουαζιέρας (transit), οι οποίοι κατέγραψαν για το έτος 2014 τη μεγαλύτερη μείωση (2014: 1.598.720 διερχόμενοι επιβάτες, 2013: 1.987.752 επιβάτες transit) σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, παραμένουν όμως σε πολύ υψηλότερα επίπεδα από του επιβάτες home. Αυτό συμβαίνει κυρίως λόγω του ότι, η οικονομική κρίση μετά το 2009 επηρέασε σε μικρότερο ποσοστό τους επιβάτες transit, αφού αυτοί προέρχονται από χώρες που δεν βρέθηκαν στο κέντρο της οικονομικής κρίσης. Άλλωστε, όπως παρουσιάζεται στο παρακάτω γράφημα, η συντριπτική πλειοψηφία των τουριστών κρουαζιέρας προέρχεται από χώρες (Η.Π.Α, Καναδάς, Γερμανία), των οποίων οι οικονομίες έχουν τη δυνατότητα να ανταπεξέλθουν στη συνεχιζόμενη οικονομική κρίση.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14: ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.



Note: UK includes Irish Republic; USA includes Puerto Rico.

Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε Διεύθυνση Διοίκησης, Τμήμα Στρατηγικού Σχεδιασμού. Απρίλιος 2015.

ο 5.5. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΟΛΠ Α.Ε ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.

Βασική πολιτική των Διοικήσεων της εισηγμένης στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών ΟΛΠ Α.Ε, ιδιαίτερα κατά την τελευταία εξαετία 2010 - 2015, ήταν η προσέγγιση και η συνεργασία με άλλους Λιμένες. Αυτή η συνεργασία επιδιώκεται και πραγματοποιείται βάσει των υπάρχουσών συμφωνιών στα πλαίσια των διεθνών Οργανισμών στους οποίους συμμετέχει η Εταιρεία, καθώς και μέσω της Ενώσεως των μεσογειακών λιμένων κρουαζιέρας (Med Cruise). Κύρια όμως επιδίωξη, όπως επανειλημμένα αυτή έχει εκφραστεί από τις Διοικήσεις της Εταιρείας, ακόμη και προσφάτως στο Posidonia Sea Tourism Forum 2015 δια του απελθόντος⁴⁴ Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου Κου Γ. Ανωμερίτη, είναι η συνεργασία με τα περιφερειακά λιμάνια της Ελλάδας, ιδιαίτερα με αυτά που πρωταγωνιστούν στον τουρισμό κρουαζιέρας.

Η ΟΛΠ Α.Ε σε συνεννόηση με τις εταιρείες κρουαζιέρας έχει ήδη έρθει σε αμοιβαίως επωφελείς συμφωνίες με άλλα κύρια λιμάνια κρουαζιέρας, όπως η Σαντορίνη και η Μύκονος για την από κοινού δημιουργία προγραμμάτων για τα έτη 2016 και 2017.

Κοινός στόχος των τριών λιμανιών είναι:

α) Η από κοινού με τις δημοτικές αρχές της Σαντορίνης, της Μυκόνου, καθώς και με τις εταιρείες κρουαζιέρας προετοιμασία για τη δημιουργία προγράμματος αφίξεων κρουαζιεροπλοίων, για να επιτευχθεί ο άριστος συγχρονισμός των αφίξεων αυτών, ανά ημέρα επίσκεψης.⁴⁵

β) Η συνεργασία με τη θυγατρική εταιρεία της ΟΛΠ Α.Ε "Consulting-Logistics S.A" (σημ: είναι η δεύτερη θυγατρική της ΟΛΠ Α.Ε, μαζί με τη ΝΑΥΣΟΛΠ Α.Ε),

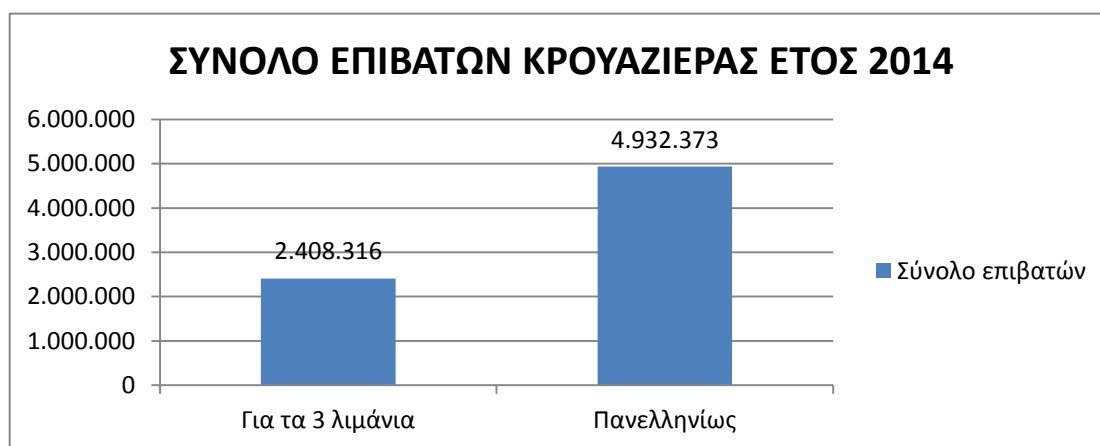
⁴⁴ Ο Κος Γ. Ανωμερίτης αντικαταστάθηκε από τη θέση του Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου ΟΛΠ Α.Ε στην εξ αναβολής έκτακτη Γενική Συνέλευση των Μετόχων, στις 22 Ιουνίου 2015.

⁴⁵ Τα λιμάνια της Σαντορίνης και της Μυκόνου λειτουργούν υπό τον έλεγχο της δημοτικής αρχής, ως Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία.

για την ανάπτυξη υποδομών στα λιμάνια της Σαντορίνης, της Μυκόνου, καθώς και με την παροχή τεχνογνωσίας από την ΟΛΠ Α.Ε.

γ) Η προετοιμασία των τριών Λιμένων για το συντονισμό, στα πλαίσια του χειμερινού τουρισμού για τα έτη 2016 και 2017, καθώς και ο γενικότερος συντονισμός των τριών λιμανιών, για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στον τομέα της κρουαζιέρας.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15:



Τα ανωτέρω, αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση για την επιτυχή λειτουργία της κρουαζιέρας, αφού τα τρία αυτά λιμάνια διακίνησαν για το έτος 2014: 2.408.316 επιβάτες, δηλαδή το ήμισυ περίπου εκ του συνόλου των διακινήθέντων τουριστών κρουαζιέρας (γενικό σύνολο επιβατών πανελληνίως: 4.932.373 επιβάτες), ενώ πραγματοποιήθηκαν σε αυτά κατά το ίδιο έτος 1.599 αφίξεις κρουαζιεροπλοίων, επί συνόλου 3.826 αφίξεων πανελληνίως.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 16:



ο 5.6. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΗΣ ΟΛΠ Α.Ε.
ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.

Σε προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, αναφερθήκαμε στη διακίνηση των επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά. Στο παρόν κεφάλαιο θα αναφερθούμε αναλυτικά στην προσόρμιση των κρουαζιεροπλοίων στο λιμάνι του Πειραιά, κατά τα έτη 2011 έως και 2014.

ΠΙΝΑΚΑΣ 23: ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ.

ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ			
ΕΤΟΣ 2011		936	1.485.828
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ			
ΕΤΟΣ 2012		763	1.198.047
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ			
ΕΤΟΣ 2013		711	1.302.581
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ			
ΕΤΟΣ 2014		606	1.055.556

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδας (Ε.ΛΙΜ.Ε). Στοιχεία Λιμένων Κρουαζιέρας 2011 – 2014.

Από τα στοιχεία του ανωτέρω πίνακα μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι, παρατηρείται μία γενικότερη μείωση στις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Πειραιά κατά τα έτη 2011 – 2014. Παρά το γεγονός αυτό, ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας δεν ακολούθησε την αντίστοιχη μείωση με αυτή των αφίξεων των εν λόγω πλοίων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η διακίνηση επιβατών κρουαζιέρας κατά το έτος 2013. Τη συγκεκριμένη χρονιά, ενώ είχαμε μείωση αφίξεων πλοίων κρουαζιέρας κατά 24% (2011: 936 πλοία, 2013: 711 πλοία), η μείωση των επιβατών ήταν μικρότερη κατά 12,33% (2011: 1.485.828 επιβάτες κρουαζιέρας, έναντι: 1.302.581 το έτος 2013). Το γεγονός αυτό, μπορεί να αποδοθεί στην αύξηση της χωρητικότητάς τους σε επιβάτες, λόγω της αύξησης του μεγέθους τους. Το συγκεκριμένο γεγονός άρχισε να γίνεται ορατό ήδη από τον προγραμματισμό των επισκέψεων των κρουαζιερόπλοιων για το έτος 2011, όταν το

λιμάνι του Πειραιά προγραμματίστηκε να το επισκεφθούν 46 πλοία περισσότερα από το 2010, με μήκος από 250 έως 300 μέτρα (2010: 220 πλοία, 2011: 276 πλοία). Αντίστοιχα κατά τα ίδια έτη, παραγραμματίστηκε να επισκεφθούν το λιμάνι του Πειραιά υπερδιπλάσιος αριθμός κρουαζιερόπλοιων άνω των 300 μέτρων (2010: 35 πλοία, 2011: 84 πλοία). Έτσι, αντιστρόφως ανάλογες του μεγέθους των πλοίων κρουαζιέρας, όπως προαναφέραμε, είναι οι συνολικές προσορμίσεις τους, στο λιμάνι του Πειραιά. Με την αύξηση του μεγέθους των, μειώθηκε ο αριθμός τους, όπως εμφανίζεται και στο κατωτέρω πίνακα ο οποίος αναφέρεται στα έτη 2011 – 2014.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 17:



Με τη δρομολογούμενη κατασκευή νέων θέσεων προσόρμισης και παραβολής των κρουαζιερόπλοιων στο νότιο και κεντρικό μέτωπο του Λιμένα του Πειραιά, θα μπορέσουν να “ φιλοξενηθούν ” πλοία νέας γενιάς, τα οποία ναυπηγούνται σήμερα σε όλο τον κόσμο και έχουν μήκος έως και 400 μέτρα. Έτσι, θα δοθεί η δυνατότητα στο λιμάνι του Πειραιά, να αποτελέσει το μεγαλύτερο σταθμό κρουαζιέρας της ανατολικής Μεσογείου και πλέον του μεγάλου μήκους των κρουαζιερόπλοιων τα οποία θα μπορεί να υποδέχεται, θα υπάρχει η απαιτούμενη υποδομή για να μπορούν να προσορμίζουν σε αυτό πλοία με βύθισμα έως και 11 μέτρων. Επιπροσθέτως, θα δημιουργηθούν χερσαίοι χώροι 175.000 τετραγωνικών μέτρων στη νότια πλευρά και 8.500 περίπου τετραγωνικών μέτρων στην πλήρη ανάπτυξή τους στην περιοχή του Αγίου Νικολάου (σημ: σχετικές αναφορές στο επόμενο κεφάλαιο: 5.7, 1 και 2), για την υποστήριξη των υπηρεσιών προς τους

επισκέπτες, ενώ υπάρχει η πρόνοια για την κατασκευή και τρίτου επιβατικού σταθμού για την εξυπηρέτηση των τουριστών οι οποίοι θα επισκέπτονται το λιμάνι του Πειραιά.

Ήδη, από το Μάιο του 2014, το λιμάνι του Πειραιά είχε αρχίσει να υποδέχεται κρουαζιερόπλοια νέας γενιάς. Το μήνα αυτό, το λιμάνι υποδέχθηκε το μήκους 330 μέτρων κρουαζιερόπλοιο Regal Princess το οποίο με πλήρωμα 1350 ατόμων, έχει τη δυνατότητα μεταφοράς 3.560 επιβατών. Το Μάιο του 2015 προσόρμισε στη νότια πλευρά του κεντρικού Λιμένα το κρουαζιερόπλοιο Quantum of the Seas της εταιρείας Royal Caribbean International. Το συγκεκριμένο κρουαζιερόπλοιο είναι το μεγαλύτερο πλοίο που έχει προσεγγίσει το λιμάνι του Πειραιά, αφού το μήκος του φτάνει τα 347 μέτρα. Επιπλέον, όπως έχει προαναφερθεί, επετεύχθη συμφωνία μεταξύ της ΟΛΠ Α.Ε και της Carnival Cruise, ώστε από την άνοιξη του 2016, το νεότευκτο (σημ: έτος κατασκευής 2014) πλοίο της τελευταίας Carnival Vista, με ικανότητα μεταφοράς 4.000 επιβατών, να χρησιμοποιεί το λιμάνι του Πειραιά ως Λιμένα άφιξης και αναχώρησής του. Όπως δε αναφέρει η ΟΛΠ Α.Ε στις Ενδιάμεσες Συνοπτικές Οικονομικές της Καταστάσεις για την περίοδο από 1.1.2015 έως 30.6.2015: *“ Με την εν λόγω συμφωνία που είναι εντός των στρατηγικών στόχων του ΟΛΠ για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας, ο Οργανισμός, συμβάλει στην ανάπτυξη του home porting σε νέες βάσεις αυξημένων μεγεθών ”.*

Σύμφωνα με την GP Wild, η οποία ειδικεύεται στους τομείς της παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών και στρατηγικών κατευθύνσεων, μεταξύ άλλων και στον τομέα της κρουαζιέρας, ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων τα οποία χρησιμοποίησαν το 2013 την Ευρώπη και τη Μεσόγειο θάλασσα, ήταν μειωμένος σε σχέση με το 2012 (2012: 207 πλοία, 2013: 198 πλοία), παρόλο που η συνολική τους χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 0,3%, ήτοι περίπου 800 κλίνες. Σύμφωνα με την ανωτέρω συμβουλευτική εταιρεία, η μέση χωρητικότητα ανά πλοίο αυξήθηκε το 2013 σε σχέση με τα προηγούμενα έτη και πλέον ανέρχεται σε 1.259 επιβάτες, ενώ αντίστοιχα η μέση χωρητικότητα ανά πλοίο ανερχόταν το 2011 σε 1.217 επιβάτες και το 2012 σε 1.200 επιβάτες κρουαζιέρας.

Λόγω της υπάρχουσας πολιτικής των ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες ειδικεύονται στον τομέα της κρουαζιέρας, για τη νηολόγηση όλο και μεγαλύτερων πλοίων, επιτυγχάνοντας με αυτό τον τρόπο τη μείωση του συνολικού κόστους λειτουργίας τους, τα μεγάλα λιμάνια αντίστοιχα είναι υποχρεωμένα να

προσαρμοσθούν στην κατάσταση αυτή, εντάσσοντας στα επενδυτικά τους σχέδια την επιπλέον κατασκευή μεγάλου μήκους καθώς και αντιστοίχου βάθους, προβλητών, για την υποδοχή των ανωτέρω πλοίων.

ο 5.7. ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΠΕΝΤΑΕΤΟΥΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΟΛΠ Α.Ε ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ. ΠΡΟΟΔΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ. ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥΣ.

Η ΟΛΠ Α.Ε ήδη από το έτος 2011, προχώρησε στην εκπόνηση σχετικού πενταετούς επενδυτικού σχεδίου για την περίοδο 2012 – 2016. Το Σεπτέμβριο του 2014 το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας προέβη στην έγκριση του business plan για την πενταετία 2014 – 2018, τροποποιώντας, εν μέρει, και το αρχικό επενδυτικό σχέδιό της. Επιπροσθέτως, ενημέρωσε το επενδυτικό κοινό ότι προχωράει στην έναρξη διαλόγου με τους παραλιμένιους Δήμους (Πειραιώς, Δραπετσώνας – Κερατσινίου, Περάματος και Σαλαμίνας), καθώς και την Περιφέρεια Αττικής, όπως και με τους λοιπούς παραγωγικούς φορείς του Πειραιά, για την τελική διαμόρφωση του επενδυτικού – αναπτυξιακού της προγράμματος, για τα έτη 2015 – 2019. Το πρόγραμμα αυτό θα ενσωματώνει τυχόν αλλαγές, ή προσθήκες έργων, τα οποία θα θεωρηθούν αναγκαία για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά.

Στο κεφάλαιο αυτό θα επιχειρήσουμε να προσεγγίσουμε τον τρόπο ανάπτυξης των επενδυτικών αυτών προγραμμάτων, επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον μας στον τομέα της κρουαζιέρας. Βασικό στοιχείο το οποίο θα του επιφέρει ιδιαίτερες αναπτυξιακές προοπτικές που θα τον οδηγήσουν στη συνέχιση της κερδοφορίας του, θεωρεί ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς τον τομέα της κρουαζιέρας. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι, η συγκεκριμένη Εταιρεία έχει συνεχή κερδοφορία από τον Ιούνιο του 1999, έτος κατά το οποίο μετετράπη σε ανώνυμη εταιρεία, μέχρι και σήμερα, με εξαίρεση το έτος 2009.

Στο αρχικά κατατεθέν επενδυτικό πρόγραμμά της, η ΟΛΠ Α.Ε έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα της κρουαζιέρας, αφού ύστερα από την παραχώρηση της προβλήτας II του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στην Σ.ΕΠ Α.Ε υποχρεώθηκε, εκ των πραγμάτων, να αναζητήσει πηγές εσόδων, όπως έχουμε προαναφέρει, σε άλλους

τομείς από την υπάρχουσα δραστηριότητά της. Ένας από τους τομείς στους οποίους επένδυσε, μέσω του πενταετούς της επενδυτικού προγράμματος 2012 -2016, ήταν και αυτός της κρουαζιέρας, τόσο με έργα τα οποία είχαν άμεση σχέση με αυτή καθαυτή τη λειτουργία του επιβατικού σταθμού του κεντρικού Λιμένος, όσο και με έργα που θα έθεταν το λιμάνι του Πειραιά σε νέες βάσεις, καθιστώντας το, ένα λιμάνι ηγέτη στο χώρο της κρουαζιέρας της ανατολικής Μεσογείου.

Για το λόγο αυτό είχαν προγραμματισθεί τα εξής έργα:

1) ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ – ΝΟΤΙΑ ΠΛΕΥΡΑ.

Αφορά την επέκταση του νοτίου μέρους του κεντρικού Λιμένα για την εξυπηρέτηση των πλοίων κρουαζιέρας. Ήταν ένα έργο αρχικού προϋπολογισμού 230 εκατομμυρίων ευρώ, το οποίο είχε “ ορίζοντα ” παράδοσής του το έτος 2016 και θα χρηματοδοτείτο, κατά μεγάλο ποσοστό, μέσω προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειώσουμε ότι το συγκεκριμένο έργο, με σχετικές τροποποιήσεις, εγκρίθηκε τελικά από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΟΛΠ Α.Ε το Σεπτέμβριο του 2013 και παρουσιάστηκε εκ νέου στο αναδιαμορφωθέν “ Επενδυτικό Σχέδιο ” της Εταιρείας για την πενταετία 2014 – 2018. Πλέον ο προϋπολογισμός του είχε επαναπροσδιορισθεί στα 120 εκατομμύρια ευρώ και το έργο περιελάμβανε τις εξής ουσιαστικές διαφορές:

α) Το επενδυτικό πρόγραμμα της πενταετίας 2012 – 2016 αναφερόταν σε λιμενικό έργο που θα επέτρεπε τη δυνατότητα πρόσδεσης έως έξι κρουαζιεροπλοίων της τάξεως των 350 μέτρων μήκους, ενώ στο νέο επενδυτικό πρόγραμμα της πενταετίας 2014 – 2018 θα υπάρχει η δυνατότητα παραβολής δύο έως τριών κρουαζιεροπλοίων νέας γενιάς.

β) Το αρχικό έργο περιελάμβανε εσωτερικά λιμενικά έργα (κρηπιδότοιχους) μήκους 3.000 μέτρων, έναντι 1.000 μέτρων που περιλαμβάνονται στο νέο έργο.

γ) Στον αρχικό προϋπολογισμό υπήρχε η πρόβλεψη για τη δημιουργία εξωτερικών λιμενικών έργων (κυματοθραύστες) μήκους 1.500 μέτρων, ενώ στο αναθεωρημένο επενδυτικό πρόγραμμα της Εταιρείας, το μήκος των λιμενικών αυτών έργων περιορίστηκε σε κυματοθραύστες μήκους 1.100 μέτρων.

δ) Οι χερσαίοι χώροι περιορίστηκαν στα 140.000 τετραγωνικά μέτρα, από τα 175.000 τετραγωνικά μέτρα που είχαν προϋπολογισθεί στο αρχικό έργο.

Παρόλα αυτά πρόκειται για ένα έργο το οποίο χρηματοδοτείται κατά 95% από την Ευρωπαϊκή Ένωση (113, 9 εκατομμύρια ευρώ) και αποτελεί το μεγαλύτερο λιμενικό έργο που θα εκτελεσθεί στην Ελλάδα. Με την ολοκλήρωσή του θα συμβάλει στον επαναπροσδιορισμό του λιμανιού του Πειραιά ως Λιμένα με υποδομές, οι οποίες θα τον καταστήσουν, τον κύριο σταθμό κρουαζιέρας της ανατολικής Μεσογείου, αφού θα έχει τη δυνατότητα να υποδέχεται σύγχρονα κρουαζιερόπλοια με μήκος τουλάχιστον 300 μέτρων και βύθισμα άνω των 11 μέτρων, δεδομένου ότι, το ωφέλιμο βάθος μετά την ολοκλήρωση των λιμενικών αυτών έργων θα φτάνει έως και τα 18 μέτρα.

2) ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΟΥ ΚΡΗΠΙΔΟΤΟΙΧΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑ (ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ).

Πρόκειται για ένα έργο το οποίο ήδη εκτελείται στον κεντρικό Λιμένα και που προβλέπεται, μετά την πλήρη λειτουργία του, να εξυπηρετεί πλοία μήκους τουλάχιστον 250 μέτρων. Στο έργο αυτό περιλαμβάνεται η κατασκευή κρηπιδότοιχου μήκους 281 μέτρων, ενώ θα προστεθεί επιπλέον χερσαίος χώρος 8.432 τετραγωνικών μέτρων. Το θαλάσσιο βάθος στο σημείο αυτό του Λιμένα θα φτάνει τα 11,5 μέτρα, επιτρέποντας την πρόσδεση σε αυτό τουλάχιστον δύο επιπλέον κρουαζιερόπλοιων σύγχρονης γενιάς.

Το συγκεκριμένο έργο είχε ενταχθεί αρχικά στο Επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΛΠ για την πενταετία 2012-2016, με αρχικό προϋπολογισμό έργου πέντε εκατομμύρια ευρώ και με χρονικό ορίζοντα περαίωσης του έργου αυτού, την 31 Μαΐου 2012.

ΧΑΡΤΗΣ 7: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΟΥ ΚΡΗΠΙΔΟΤΟΙΧΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑ (ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ).



Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε. – Επενδυτικό πρόγραμμα ΟΛΠ Α.Ε. 2012-2016.

Παρόλα αυτά, λόγω προβλημάτων κυρίως όσον αφορά τη θεμελίωσή του και ύστερα από πρόσθετες έρευνες του βυθού θεμελίωσης από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και το Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών, το έργο αυτό εντάχθηκε εκ νέου στο επενδυτικό σχέδιο της πενταετίας 2014 - 2018 με προϋπολογισμό του ανεκτέλεστου έργου: 2.845.528 ευρώ, πλέον Φ.Π.Α.

Η τελική έγκριση για την ολοκλήρωση του έργου αυτού, εδόθη από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας τον Ιούλιο του τρέχοντος έτους, με χρονικό ορίζοντα τελικής παράδοσής του την 31 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους.

1) ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΠΕΝΤΑΓΩΝΙΚΗΣ ΑΠΟΘΗΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΜΙΑΟΥΛΗ, ΣΕ Γ΄ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.

Το παρόν έργο αναφέρεται στη μετατροπή της ήδη υπάρχουσας, από τη δεκαετία του 1970, πενταγωνικής αποθήκης επιφανείας 3.500 τετραγωνικών μέτρων στην περιοχή της Ακτής Μιαούλη, πλησίον του Εκθεσιακού Κέντρου του ΟΛΠ, σε τρίτο επιβατικό σταθμό για τις ανάγκες της κρουαζιέρας (σημ: στο Εκθεσιακό Κέντρο του ΟΛΠ θα αναφερθούμε σε επόμενο κεφάλαιο της εργασίας μας). Το ανωτέρω έργο εντάχθηκε αρχικώς στο πενταετές επενδυτικό πρόγραμμα 2012 – 2016 με

προϋπολογισμό: 1.000.000 ευρώ και πρόβλεψη έναρξης των εργασιών το Μάρτιο του 2012 και με χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσής του την 30^η Ιουνίου του ίδιου έτους.

Όμως, το έργο δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί. Επανετέθη στο πενταετές επενδυτικό σχέδιο 2014 – 2018. Έχουν συνταχθεί οι σχετικές μελέτες για τη μετατροπή του κτηρίου και αναμένεται η ολοκλήρωσή του εντός του 2015 με αναθεωρημένο προϋπολογισμό: 1.500.000 ευρώ. Το έργο αυτό θα χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου από την ΟΛΠ Α.Ε.

ΠΙΝΑΚΑΣ 24:

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΟΛΠ Α.Ε 2012 – 2016.

α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΣΥΝΟΛΟ	2012	2013	2014	2015	2016	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΣΥΝΟΛΟ	2012	2013	2014	2015	2016	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	Επίταση του νέου μέρους του Καταρτιού Λυμπε για την εξυπηρέτηση κροιά/φροισίλων.	330.000	30.000	40.000	40.000	60.000	160.000	ΕΤΕΠ/ΕΤΕΠ/Μεγάλο Έργο	88	Μετατροπή του μεγάλου αποθήκη στα Ρεθύμια Αιγιά σε κέντρο πολλαπλών χρήσεων και καινοτομία.	Διμελισμός σε ετήσια	-	-	-	-	-	Σύμβαση παραχώρησης
2	Επίταση θύραου Καταρτιού Λυμπε για την εξυπηρέτηση σε εθιστικούς και ταχυμετακίνητους.	Υπό μελέτη	-	-	-	-	-	Συνδυαστικό με επίτωση Δραστηριότητας	89	Μετατροπή του νέου αποθήκη στα Ρεθύμια Αιγιά σε εθιστικό μουσειακό δραστηριότητα.	Διμελισμός σε ετήσια	-	-	-	-	-	Σύμβαση παραχώρησης
3	Επίταση Δυναμικών στην περιοχή Λυμπε Λαοκρά.	80.000	10.000	40.000	40.000	-	-	Σύμβαση παραχώρησης	90	Διαμόρφωση περβάζιων και κύριου Πολυτεχνείου Αιγιά.	Υπό μελέτη	-	-	-	-	-	Μετατροπή σε ΕΣΠΑ
4	Επίταση σταθμού κροιά/φροισίλων στην περιοχή «Λαοκρά».	4.000	2.000	-	-	-	-	Υπό μελέτη	91	Μετατροπή του κτηρίου ΣΥΔ σε Μουσείο Εθνομνησιακού.	Υπό μελέτη	-	-	-	-	-	Σύμβαση με ΥΠΠΟ
5	Νέο κρηπίδα κροιά/φροισίλων σε Η/Κ Νικόλαο Μουσειά.	6.000	6.000	-	-	-	-	ΕΣΠΑ/ΕΤΕΠ	92	Μετατροπή Πέτρινα Αποθήκη σε Μουσείο Μετανοστήσεως & Ιστορικό Αρχαιολογίας.	4.600	1.000	1.600	2.000	-	-	ΕΣΠΑ/ΕΤΕΠ Σύμβαση με ΥΠΠΟ
6	Μετατροπή του κτηρίου «Παλιό» σε σταθμό εξυπηρέτησης εθιστικών κροιά/φροισίλων και Επισκεπτικό Ε΄.	60.000	-	10.000	20.000	30.000	-	Σύμβαση παραχώρησης	93	Υποβάσει Σύνταξη (Σύμβαση με/με) περιοχή Λαοκρά και Ρεθύμια Αιγιά στην Καταρτιού Λυμπε Περιοχή.	Επιπρόσθετα προαναρκυτική μελέτη	-	6.000	6.000	-	-	Υπό μελέτη ΕΤΕΠ/ΕΤΕΠ
7	Αποκατάσταση – Αφαιρούση Υπερκαταναλωτή Μικρών Κρήνη.	2.600	1.300	1.600	-	-	-	ΕΣΠΑ/ΕΤΕΠ	94	Υποβάσει είναι επίτωση για τροποποίηση του Ιμπίου κροιά/φροισίλων με την περιοχή Αποκατάσταση Δραστηριότητας.	100.000	-	10.000	20.000	20.000	60.000	Μεγάλο Έργο ΕΣΠΑ/ΕΤΕΠ
8	Μετατροπή πενταγωνικού σε σταθμό κροιά/φροισίλων.	1.000	1.000	-	-	-	-	Υπό μελέτη	95	Κατασκευή και επίτωση (αποκατάσταση) μέρους σταθμού τροφίμων (Μονοκλι) περιμετρικό του Ιμπίου κατά Ιμπίου Πέτρινα Περιοχή.	120.000	10.000	60.000	60.000	-	-	ΕΤΕΠ/ΕΣΠΑ
9α	Επίταση του κτηρίου «Καταρτιού» στην Η/Κ Αιγιά στα υπολείμματα Πολυτεχνείου Αιγιά.	Υπό μελέτη	-	-	-	-	-	Σύμβαση παραχώρησης με ΥΠΠΟ Διαφημιστική ΕΤΕΠ	96	Λιμενικό Εργοστάσιο (Ρα Ιμπίου) Κροιά/φροισίλων (Εθιστικό Ιμπίου).	16.000	-	4.000	4.000	4.000	3.000	Υπό μελέτη ΟΛΠ/ΕΤΕΠ

α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΣΥΝΟΛΟ	2012	2013	2014	2015	2016	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΣΥΝΟΛΟ	2012	2013	2014	2015	2016	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	
14	Κατασκευή νέου κέντρου ΣΤΕΠ στο ΣΣΜΟ μετρώ (1) και π.σ.	800	800	-	-	-	-	Διενεργήθηκε από ΣΣΠ	23	Ηλεκτρική Terminal παροχής «Καρόν-Σι» (δυναμικά Ποικιλύσσκι)	Σύνολο Μελέτη	-	-	-	-	-	Για πόρο ΕΤΕΠ συγχρηματοδότηση	
15	Ηλεκτρική υποδομή και εξοπλισμός Πράσινο ΓΣΜΟ	100.000	30.000	-	-	-	-	Αρμολογήθηκε από ΣΠ + Ε. Στον κωδικό παραγωγής	24	Εξοπλισμός Κατασκευαστής	9.000	1.000	1.000	2.000	2.000	3.000	Για πόρο ΕΤΕΠ	
16	Κατασκευή κέντρου κλιματικής Πράσινο ΓΣΜΟ	118.000	30.000	20.000	30.000	48.000	-	Αρμολογήθηκε από ΣΠ + Ε. Στον κωδικό παραγωγής	25	Έργο Ηλεκτρικής Ναυπηγοεπισκευαστικής Σύνταξης αποκλειστικά κλάου ΝΕΒ Παράρτημα	10.000	1.000	2.000	2.000	2.500	2.500	Για πόρο ΕΣΠΑ/ΕΤΕΠ	
17	Νέο κέντρο κλιματικής ΣΤΕΠ παροχή ΟΔΥ	8.000	-	4.000	5.000	-	-	Για πόρο ΕΤΕΠ	26	Συμμετοχή στη διαμόρφωση των κελύφων των 2 Λιμνών Παράρτημα και Καρποκώβου	170 εκδόσεις	1.000	-	-	-	-	-	Για πόρο ΕΣΠΑ
18	Βελτιστοποίηση υποδομής	88.000	6.000	8.000	12.000	11.000	14.000	Για πόρο ΕΤΕΠ	27	Εργασίες μετακίνησης και μίσθου	10.000	3.000	1.000	1.000	2.000	3.000	Για πόρο	
19	Αποσυμπίκνωσις	Σημεία	-	-	-	-	-	Παρέχονται	28	Εργασίες αναβάθμισης κερών γυμνάσιου	6.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Για πόρο	
20	Παρόμοια με τα προγράμματα ή επιδοτήσεις ή επιχορηγήσεις ή προνομιούχων ή φορολογικών εκπτώσεων	Επισημ. έργο	3.000	-	-	-	-	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΟΡΟ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	29	Εγκατάσταση δομημάτων στο Πύργο και εγκατάσταση των παλαιών δομημάτων, οι οποίοι θα δοθούν με κριτήριο στην ΗΜΕ Πύργου	170 μελέτη	-	-	-	-	-	Συνδυαστικά με ΚΥΠΟΔΥΠ	
21	Επιχορηγήσεις υποδομής για τον κλάδο των κερών	Σύνολο Μελέτη	-	-	-	-	-	Για πόρο	30	Κατασκευή μεταφοράς ΙΣΡΣ για τον Πύργο	Σύνολο Μελέτη	-	-	-	-	-	ΕΣΠΑ/Για πόρο	
22	Οικονομική αξιολόγηση δαπάνης για σφάλμα στο ΣΣΜΟ και στο Terminal	170 εκδόσεις	-	-	-	-	-	Αρμολογήθηκε ΟΣΕ (16/06/2016 μετ 30/06/2016)	31	Μελέτες	6.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Για πόρο	

Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε. ‘‘ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2012 – 2016.

2) ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ.

Πέραν των ανωτέρω έργων, τα οποία συνυπάρχουν και στο αρχικό ‘‘ Πενταετές Επενδυτικό Πρόγραμμα 2012 – 2016 ‘‘, όπως επίσης και στο αναθεωρημένο Επενδυτικό Πρόγραμμα 2014 – 2018, αναφέρεται και το έργο της εκβάθυνσης του Κεντρικού Λιμένα με προϋπολογισμό έργου στο μεν πρώτο επενδυτικό σχέδιο: 8.000.000 ευρώ, στο δε αναθεωρημένο εμφανίζεται να έχουν ολοκληρωθεί οι σχετικές μελέτες και η έναρξη των εργασιών του να πραγματοποιηθεί το 2016. Είναι ένα έργο που αφορά εξίσου τον τομέα της ακτοπλοΐας, όπως και αυτόν της κρουαζιέρας.

3) ΛΟΙΠΑ ΕΡΓΑ.

Τα υπόλοιπα έργα, τα οποία αναφέρονται στο αρχικό επενδυτικό πρόγραμμα και αφορούν κυρίως τον τομέα της κρουαζιέρας, δεν είναι στις άμεσες προτεραιότητες της Εταιρείας στο αναθεωρημένο επενδυτικό πρόγραμμά της για την πενταετία 2014 – 2018.

Αυτά αφορούν τις εξής επενδύσεις:

- α) Επέκταση βορείου Κεντρικού Λιμένα για την εξυπηρέτηση της επιβατηγού και τουριστικής κίνησης.
- β) Εκθεσιακό –Συνεδριακό κέντρο στην περιοχή Λιμένος Λέοντος (σημ: βρίσκεται στο νότιο τμήμα του Λιμένος στην Ακτή Θεμιστοκλέους).
- γ) Επέκταση σταθμού κρουαζιεροπλοίων στην περιοχή “ Λέοντος ”.
- δ) Μετατροπή του κτηρίου “ Παγόδα ” σε σταθμό εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιεροπλοίων και ξενοδοχείο 5* .

Το συγκεκριμένο κτήριο βρίσκεται στην περιοχή της Ακτής Μιαούλη και κατασκευάστηκε κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1960. Το κτήριο αυτό κατά το παρελθόν λειτουργούσε σαν Εκθεσιακό Κέντρο του ΟΛΠ, ενώ η αρχική κατασκευή του προοριζόταν να καλύψει την ανάγκη ενός επιβατικού σταθμού των πλοίων εξωτερικού τα οποία εξυπηρετούσαν το μεγάλο μεταναστευτικό ρεύμα των Ελλήνων προς τις ΗΠΑ, τον Καναδά και την Αυστραλία. Αργότερα, όταν η μετανάστευση κόπασε, το κτήριο έπαψε να επιτελεί το έργο για το οποίο προοριζόταν και μετατράπηκε σε εκθεσιακό κέντρο, ενώ τα τελευταία χρόνια, είναι ανενεργό.

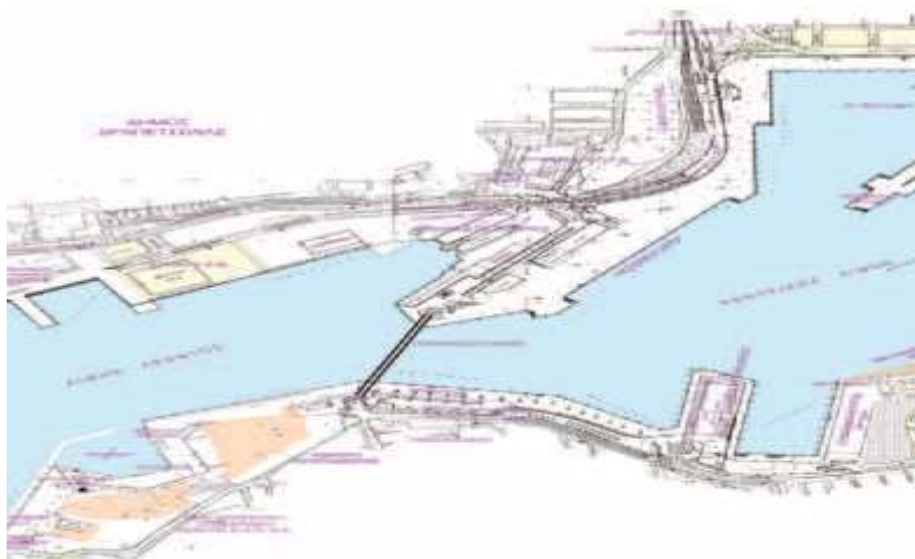
- ε) Αναπαλαίωση – αξιοποίηση υπερκατασκευής Μόλου Κράκαρη.

Η υπάρχουσα υπερκατασκευή βρίσκεται στη βόρεια είσοδο του κεντρικού Λιμένα και κατά το παρελθόν εξυπηρετούσε τις ανάγκες του παρακείμενου εργοστασίου Λιπασμάτων. Το εργοστάσιο αυτό, έχει πλέον κατεδαφισθεί και ο χερσαίος χώρος είναι ιδιοκτησίας κατά ένα μέρος της ΟΛΠ Α.Ε., του Ελληνικού Δημοσίου καθώς και των εταιρειών ΑΓΕΤ, Ελληνικών Πετρελαίων και της Εθνικής Τράπεζας. (σημ: σχετική μνεία για το συγκεκριμένο χώρο γίνεται στο κεφάλαιο 5.12).

- στ) Υποθαλάσσια σύνδεση – διάβαση πεζών, περιοχής Λέοντος (νότια πλευρά Λιμένος) και Ηετιώνιας Ακτής στον Κεντρικό Λιμένα Πειραιώς.

Το συγκεκριμένο έργο θα επιτρέπει την άμεση διάβαση των πεζών από την νότια πλευρά του Λιμένα στη βόρεια και θα βελτιώσει την προσβασιμότητα του Λιμένα, τόσο για τους επιβάτες κρουαζιέρας, όσο και για τους λοιπούς πεζούς. Το σημείο στο οποίο θα κατασκευασθεί το συγκεκριμένο έργο, βρίσκεται στο κοντινότερο σημείο (απόσταση 200 μέτρων) μεταξύ των προβλητών, εκατέρωθεν του Κεντρικού Λιμένα, όπως εμφανίζεται στο κατωτέρω σχέδιο του Λιμένος.

ΧΑΡΤΗΣ 8: ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗ.



Πηγή: ΟΛΠ ΑΕ

ζ) Υποθαλάσσια οδική σύνδεση για τροχοφόρα του Λιμένα κρουαζιέρας με την περιοχή Λιπασμάτων Δραπετσώνας. Έργο αντίστοιχης φιλοσοφίας με το προηγούμενο, το οποίο θα επιτρέψει την γρήγορη μετάβαση των τροχοφόρων από τη μία άκρη του Λιμένος, στην άλλη. Το έργο αυτό θα εξυπηρετήσει και για την οδική αποσυμφόρηση του παραλιακού μετώπου της πόλης του Πειραιά.

η) Κατασκευή και εξοπλισμός υπερυψωμένου μέσου σταθερής τροχιάς (monorail) περιμετρικά του Λιμένος, εντός της λιμενικής ζώνης του Πειραιά. Στο έργο αυτό θα αναφερθούμε αναλυτικά, σε σχετικό κεφάλαιο της εργασίας μας (σημ: κεφ. 5.9).

θ) Το σύνολο των έργων που αφορούν την Πολιτιστική Ακτή Πειραιά, όπως η μετατροπή του κτηρίου ΣΙΑΟ στην Ηετιώνια Ακτή σε Μουσείο Ενάλιων Αρχαιοτήτων και η μετατροπή της Πέτρινης Αποθήκης σε Μουσείο Μετανάστευσης και σε Ιστορικό Αρχείο του ΟΛΠ.

Τα περισσότερα από τα ανωτέρω έργα αποτελούν μέρος του λοιπού επενδυτικού – αναπτυξιακού προγράμματος της ΟΛΠ Α.Ε για την πενταετία 2014 – 2018 τα οποία όμως, δεν έχουν ενσωματωθεί στις κύριες επενδυτικές προτεραιότητες της Εταιρείας. Όπως δε αναφέρεται στο Επιχειρησιακό Σχέδιό του, ο ΟΛΠ “: *βρίσκεται σε διαδικασία ανάλυσης, διερεύνησης και αξιολόγησης της σκοπιμότητας και βιωσιμότητας των εν λόγω έργων καθώς και των τρόπων χρηματοδότησης αυτών. Βρίσκεται επίσης σε διαρκή επικοινωνία και διαβουλεύσεις με τους αρμόδιους φορείς*

και αναμένεται ότι στο νέο Επενδυτικό Αναπτυξιακό Σχέδιο της πενταετίας 2015 – 2019 να ενσωματώσει τυχόν αλλαγές και προσθήκες με ανάλυση της σκοπιμότητας, του τρόπου χρηματοδότησης και του χρονισμού ολοκλήρωσης των έργων ' '.

ΠΙΝΑΚΑΣ 25: ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΟΛΠ Α.Ε ΕΤΩΝ: 2014 – 2018.

Επενδυτικό σχέδιο 2014 – 2018 (CapEx)											
ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ	ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΩΝ ΕΡΓΩΝ (€)	ΦΥΣΗ	ΟΡΓΑΝΩΣΗ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΝΑ ΕΤΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΟΛΠ ΠΑΧΗΜΑΤΟΛΟΓΙΣΜΕΝΑ					
						2014	2015	2016	2017	2018	ΣΥΝΟΛΟ
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΠΙΣΤΑΣΗΣ ΝΗΜΕΝΟΣ ΠΕΡΙΒΑΣΙΟΥ - ΝΟΤΙΑ ΠΛΕΥΡΑ - ΑΒΑΖΗ	Το έργο αφορά την κατασκευή των έργων επέκτασης του Κεντρικού - Εμφυτευτικού Λιμένας Παράλιος προς τη θέση Πλευράς - Εμφυτευτικού Λιμένας για την εξυπηρέτηση μεγάλου μεγέθους κρουαζιερόπλοια.	Το έργο συμβάλλει στη δημιουργία των απαραίτητων υποδομών ώστε ο λιμάνος Πλευράς να αποδώσει την έδρα σταθερά κρουαζιέρα στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου με την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοια με μήκος της τάξεως των 300 μ. και βύθισμα της τάξεως των 11,00μ. Η υποδομή αφορά σε βάση/λιμάνη υποδομή.	136.288.800 €	ΠΕΠΛΑΤΙΚΗΣ	Υπό άμεση χρηματοδότησης	8.360 €	1.233.986 €	2.304.653 €	2.104.653 €	- €	5.451.352 €
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΟΥ ΕΡΗΜΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΥ ΕΣΤΗΝΕΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ	Το έργο αφορά τη κατασκευή κρημνιστούρου εξυπηρέτησης μεγάλων κρουαζιερόπλοια στην περιοχή του Αγ. Νικολάου του Κεντρικού Λιμένας. Ο κρημνιστούρος που προβλέπεται να κατασκευαστεί θα έχει μήκος 28,1μ. με βύθος - 11,50μ. και πρόβλεψη χωρησιότητα 8.432 τ.μ.	Δυνάμει κρημνιστούρου θα καθόψουν οι ανάγκες εξυπηρέτησης οχημάτων κρουαζιερόπλοια που στατούν μήκος κρημνιστούρου τουλάχιστον 250μ. και παρρη γερσοφό ο χώρο.	2.846.528 €	ΠΕΠΛΑΤΙΚΗΣ	Υπό εκτίμηση	25.025 €	81.301 €	6.504 €	- €	- €	113.821 €
ΜΕΤΑΤΡΟΦΗ ΠΕΝΤΑΘΩΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΜΙΑΣΩΝΗΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΣΤΑΣΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	Το έργο αφορά στην μετατροπή της πενταθωκής ακτής Μιασώνης της Πλευράς σε επιβατικό σταθμό κρουαζιέρα (με πλήρη εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση επιβατών επιβατικού).	Το έργο λειτουργεί σταθερά με την νέα θέση παραβόλης που δημιουργείται με τον κρημνιστούρο Αγίου Νικολάου	1.500.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	Δύναμη μελετών	- €	1.500.000 €	- €	- €	- €	1.500.000 €
ΙΠΟΘΗΚΗ ΜΙΑΣΩΝΗΣ ΣΤΑΘΜΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΜΕ ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΗΜΕΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΟΔΩ	Το έργο αφορά την διασύνδεση των εγκαταστάσεων του σταθμού αυτοκινήτων με τον χώρο του πρώην ΟΔΜ, με υπέργειες οδούς αλληλίας	Ο χώρος που πρώην ΟΔΜ θα ενσωματωθεί τελικώς με την Γ2 διαχείριση αυτοκινήτων και θα προσδώσει επιπλέον αποθηκευτικούς χώρους για την εξυπηρέτηση διακίνησης μεταφορικών με μεγαλύτερου αριθμού οχημάτων καθώς και την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων (μικροεπιχειρήσεις, επιβατικό/επιβατικών, κ.α.α. κ.α.α.)	5.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	Δύναμη μελετών	- €	1.000.000 €	4.000.000 €	- €	- €	5.000.000 €
ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΠΛΩΔΟΜΩΝ	Το έργο αφορά στη βελτίωση και συντήρηση υποδομών εν όλο το μήκος λιμένα	Αναμενόμενα έργα για τη συντήρηση και εξασφάλιση της εύρυθμης - ασφαλούς - απρόσκοπτης λειτουργίας και την βελτίωση της παραγωγικής ικανότητας του λιμένα	29.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	Δύναμη μελετών	4.000.000 €	5.000.000 €	4.000.000 €	4.000.000 €	3.000.000 €	19.000.000 €
ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΜΕΣΩΝ	Το έργο αφορά στην προμήθεια μέσων και εξοπλισμού με όλες τις δραστηριότητες του λιμένα	Επιτήρηση και βελτίωση παραγωγικής ικανότητας παραλιών	25.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	Δύναμη μελετών	5.000.000 €	5.000.000 €	5.000.000 €	5.000.000 €	5.000.000 €	25.000.000 €
ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	Το έργο αφορά στη συντήρηση των λειτουργικών βαθών του Κεντρικού λιμένα	Αναμενόμενα έργα για τη συντήρηση και εξασφάλιση της εύρυθμης - ασφαλούς - απρόσκοπτης λειτουργίας του λιμένα	8.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	Δύναμη μελετών	- €	- €	3.000.000 €	3.000.000 €	2.000.000 €	8.000.000 €
ΜΕΛΕΤΕΣ	Το έργο αφορά στην ανέθεση μελετών έργων που είναι απαραίτητες για την υφάρμοξη και ολοκλήρωση των έργων.		5.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	Δύναμη προκηρξίων	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	5.000.000 €
ΠΡΟΒΛΗΤΑΙ ΠΕΤΡΟΛΕΙΟΔΕΙΩΣΕΩΝ	Το έργο αφορά στην κατασκευή νέου προβλήτα πετρελαίου	Εξυπηρέτηση πετρελαίου πλοίων λόγω των νέων υποδομών που δημιουργούνται από την επέκταση του Προβλήτα III	15.000.000 €	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		- €	5.000.000 €	5.000.000 €	5.000.000 €	- €	15.000.000 €
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ			217.629.328 €		ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡ/ΤΟΣ	10.034.375 €	15.814.986 €	24.111.157 €	19.104.653 €	11.000.000 €	84.065.173 €

Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε. – ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΟΛΠ – ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ 2014 – 2018.

5.8. BUSINESS PLAN ΤΗΣ ΟΛΠ Α.Ε ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ 2014 - 2018. ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΡΥΘΜΟΥ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ.

Κατά τη διάρκεια του 2014 και εν όψει της πλήρους ιδιωτικοποίησης της ΟΛΠ Α.Ε., δημιουργήθηκε η ανάγκη της αποτύπωσης ενός επιχειρησιακού σχεδίου, το οποίο θα εμφάνιζε τη στρατηγική της Εταιρείας για την πενταετία 2014 – 2018. Με συγκεκριμένες παραδοχές, επιχειρήθηκε να προβλεφθεί και να παρουσιαστεί η

εξέλιξη του Λιμένα για το χρονικό αυτό διάστημα. Η συγκεκριμένη πρόβλεψη των μελλοντικών αποτελεσμάτων προήλθε, λαμβανομένων υπόψη των εκτιμήσεων διεθνών μελετητικών οίκων της λιμενικής βιομηχανίας, εκτιμήσεων ανωτάτων στελεχών της Εταιρείας με συναφείς με το αντικείμενο γνώσεις, ιστορικών τάσεων εξέλιξης των εξεταζομένων μεγεθών, πρωτίστως δε λαμβάνοντας υπόψη τη μελλοντική στρατηγική της Εταιρείας στους επιμέρους τομείς της δραστηριότητάς της. Σε προηγούμενο κεφάλαιο της εργασίας μας (σημ: κεφ. 5.1) αναφέρθηκαν οι επιμέρους τομείς δραστηριότητας της ΟΛΠ Α.Ε βάσει των οποίων δημοσιεύονται και οι Οικονομικές Καταστάσεις της Εταιρείας.

Όσον αφορά τον τομέα της κρουαζιέρας, οι εκτιμήσεις της Εταιρείας είναι ιδιαίτερος ενθαρρυντικές για τη βελτίωση της κερδοφορίας της, μέσω κυρίως της αναμενόμενης αύξησης των εσόδων της, στον τομέα αυτό. Κοινή συνισταμένη για την αύξηση των εσόδων και την κερδοφορία της ΟΛΠ Α.Ε σε αυτό τον τομέα, είναι η αναμενόμενη αύξηση των χώρων πρυμνοδέτησης και παραβολής των κρουαζιερόπλοιων στο κεντρικό λιμάνι, με τις επιπλέον θέσεις που θα δημιουργηθούν, όπως αναλυτικά προαναφέραμε, στο νότιο άκρο του Λιμένα καθώς και στην περιοχή του Αγίου Νικολάου. Ο συνεχής εκσυγχρονισμός του και η δυνατότητα υποδοχής πλοίων νέας γενιάς με ιδιαίτερα μεγάλο αριθμό επιβατών, του επιτρέπει να αντιμετωπίζει με αισιοδοξία τις προκλήσεις της αγοράς κρουαζιέρας στην περιοχή της Μεσογείου.

Κατά το άμεσο παρελθόν δημιουργήθηκαν οι προϋποθέσεις περαιτέρω επαύξησης της διακίνησης επιβατών, κυρίως λόγω κάποιων αστάθμητων παραγόντων, οι οποίοι επέδρασαν θετικά στην επιλογή του Λιμένα του Πειραιά, ως τόπο επίσκεψης των πλοίων κρουαζιέρας. Αναφερόμαστε ιδιαίτερα σε αυτές, για τις οποίες έχει γίνει μνεία σε προηγούμενα κεφάλαια της εργασίας μας, που αφορούν τη γενικότερη πολιτική αστάθεια στην περιοχή της Μεσογείου, ιδιαίτερα στην ανατολική, αλλά και την αστάθεια που παρουσιάζεται στην γειτνιάζουσα με τη Μεσόγειο, Μαύρη θάλασσα (διένεξη Ρωσία και Ουκρανίας στην περιοχή της Κριμαίας) και οι οποίες διοχέτευσαν την κίνηση των κρουαζιεροπλοίων σε πιο απάνεμα νερά στη Μεσόγειο Θάλασσα. Αντίστοιχα, αρνητικά δεδομένα έχουν διαμορφωθεί για τη χώρα μας κατά το τελευταίο χρονικό διάστημα, με τη

συνεχιζόμενη και εντεινόμενη οικονομική κρίση, η οποία δημιούργησε αρνητικό αντίκτυπο στην αγορά κρουαζιέρας.

Με αυτά τα δεδομένα, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς θεωρεί, εφαρμόζοντας πολιτικές οι οποίες και κατά το παρελθόν τον κατέταξαν στην πρώτη θέση μεταξύ των ελληνικών Λιμένων και μεταξύ των πρώτων της Μεσογείου, ότι θα παραμείνει κερδοφόρος και κατά την επόμενη πενταετία. Άλλωστε, και κατά την παρουσίαση, προσφάτως, των οικονομικών καταστάσεων του πρώτου εξαμήνου του τρέχοντος έτους 2015, ο τομέας της κρουαζιέρας ακολουθεί μία αξιοσημείωτη αύξουσα πορεία στον τομέα των εσόδων του από την κρουαζιέρα, παρά τη γενικότερη παρατηρούμενη μείωση στους περισσότερους άλλους τομείς του, αλλά και τη γενικότερη απόδοσή του στον τομέα των εσόδων, κατά τη σύγκριση των πρώτων εξαμήνων των ετών αυτών.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 26: ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ
(ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΑ ΚΑΤΑ Δ.Α.Π)**

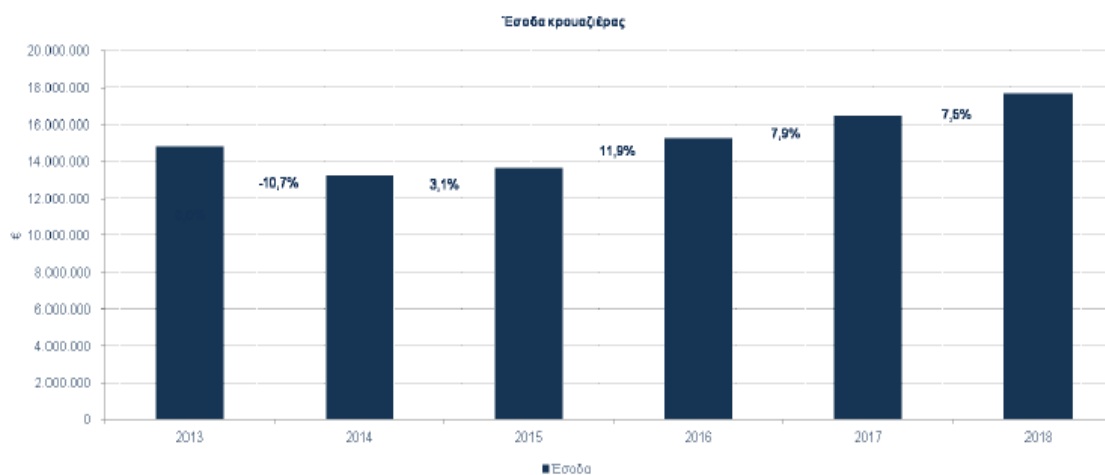
	<i>Α' ΕΞΑΜΗΝΟ 2014</i>	<i>Α' ΕΞΑΜΗΝΟ 2015</i>
ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	12.401.463	6.878.563
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	6.169.547	5.627.704
ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ	4.000.320	4.323.198
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	3.962.078	4.203.302
ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΗ (ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗ)	3.884.263	5.453.620
ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΠΡΟΒΛ. II&III	17.969.198	20.256.279
ΛΟΙΠΟΙ ΤΟΜΕΙΣ	1.774.842	1.969.330
ΣΥΝΟΛΟ	50.161.710	48.711.996

Για τη διαμόρφωση της πρόβλεψης των εσόδων της κρουαζιέρας, έχει γίνει η επιπλέον παραδοχή ότι και καθ' όλο το 2015 το τιμολόγιο της κρουαζιέρας θα παραμείνει σταθερό, ενώ όσον αφορά το 2016, το τιμολόγιο για τη χρήση του Λιμένος θα αυξηθεί κατά 5%. Επιπλέον, υπολογίζεται ότι το κόστος λειτουργίας κατά την περίοδο 2014 – 2018 θα αυξηθεί κατά 1,7%.

Επίσης, εκτιμάται ότι το μέσο μήκος των κρουαζιεροπλοίων κατά την εξεταζόμενη πενταετία, θα αυξηθεί από 216 μέτρα μήκος το 2013, σε 227 μέτρα το 2018. Με τα παραπάνω δεδομένα, η πρόβλεψη των ετησίων εσόδων για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα 2014-2018, ύστερα από μία μείωση στα έσοδα για το

έτος 2014, παρουσιάζεται ιδιαίτερα θετική, όπως αυτή εμφανίζεται στον κατωτέρω πίνακα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 18: ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΕΣΟΔΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.



Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε. - " Επιχειρησιακό Σχέδιο 2014 – 2018". (Σεπτέμβριος 2014).

Αντίστοιχα, για να επιτευχθεί η συγκεκριμένη αύξηση των ετησίων εσόδων, προβλέφθηκε ότι η διακίνηση των επιβατών κρουαζιέρας θα αυξηθεί, για το έτος 2015 κατά 4,5%, για το επόμενο έτος 2016: κατά 5%, ενώ για το 2017 η ετήσια αύξηση θα είναι: 6%, και για το τελευταίο έτος 2018: 4,9%. Συγκεκριμένα, η πρόβλεψη για τη διακίνηση των επιβατών κρουαζιέρας για την πενταετία 2014 -2018 θα ακολουθήσει μία αύξουσα πορεία, όπως αυτή παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 19: ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.



Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε. - " Επιχειρησιακό Σχέδιο 2014 – 2018". (Σεπτέμβριος 2014).

- ο 5.9. ΕΡΓΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ. ΝΕΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ. ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ. MONORAIL (ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ TRAM ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ).

Στο σχετικό (σημ: κεφ. 5.7) κεφάλαιο της εργασίας μας το οποίο αναφέρεται στη *'' Μελέτη του πενταετούς επενδυτικού προγράμματος της ΟΛΠ Α.Ε όσον αφορά τον τομέα της κρουαζιέρας ''*, αναφερθήκαμε εκτενώς στις προσπάθειες των Διοικήσεων της ΟΛΠ Α.Ε., ιδιαίτερα ύστερα από την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης⁴⁶ των Προβλητών II και III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στη ΣΕΠ Α.Ε (θυγατρική της, κινεζικών συμφερόντων, COSCO Pacific Limited), να αναζητήσουν νέες πηγές εσόδων για την Εταιρεία, μεταξύ αυτών και στον τομέα της κρουαζιέρας.

Πέραν τούτου, το λιμάνι του Πειραιά, ως ένας πόλος της γενικότερης ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, οφείλει να είναι ανταγωνιστικό και για το λόγο αυτό είναι συνεχής η προσπάθεια, και μέσω σχετικών επενδύσεων, για την επίτευξη της αποστολή του.

Όσον αφορά τους επιβατικούς σταθμούς εξωτερικού, όπως έχουμε προαναφέρει, πέραν των δύο υπάρχοντων στη νότια πλευρά του Λιμένος, υπάρχει η πρόβλεψη για τη δημιουργία και τρίτου σταθμού στην περιοχή της Ακτής Μιαούλη. Το έργο αυτό εμπεριέχεται τόσο στο αρχικό, όσο και στο αναθεωρημένο επενδυτικό πρόγραμμα 2014 – 2018, της Εταιρείας.

Η δημιουργία ξενοδοχειακής μονάδας στην περιοχή του Αγίου Νικολάου στο πρώην Εκθεσιακό Κέντρο του ΟΛΠ, δεν αποτελεί, όπως έχει προαναφερθεί, άμεση προτεραιότητα της Εταιρείας, παρότι θα εξυπηρετούσε τις ανάγκες του Λιμένα, ιδιαίτερα για την περίπτωση της αναβάθμισης του home porting.

⁴⁶ Σύμβασης Παραχώρησης των Προβλητών II και III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στη ΣΕΠ Α.Ε - 25 Νοεμβρίου 2008.

Υπερυψωμένο κυκλοφοριακό τραμ (monorail).

Η δημιουργία ενός συγκοινωνιακού μέσου το οποίο θα εξυπηρετούσε τη διασύνδεση όλων των περιοχών του Λιμένα, αλλά συνάμα αυτών με την πόλη του Πειραιά, θα αναβάθμιζε τις παρεχόμενες υπηρεσίες προς του επιβάτες τόσο της ακτοπλοΐας, όσο και της κρουαζιέρας. Ταυτόχρονα, θα εξυπηρετούσε στην αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων της πόλης, οι οποίοι βρίσκονται πέριξ του Λιμένος, αφού η τοποθέτησή του θα ήταν εντός της λιμενικής περιοχής.

Από την ΟΛΠ Α.Ε είχε επιλεγεί η τοποθέτηση ενός υπερυψωμένου κυκλοφοριακού τραμ (monorail), περιφερειακά του Κεντρικού Λιμένα. Πρόκειται για ένα όχημα το οποίο μπορεί να κινείται σε ύψος 5,80 μέτρα από την επιφάνεια του εδάφους, ούτως ώστε να μην εμποδίζεται η κίνηση των υπόλοιπων οχημάτων, αλλά και των πεζών, εντός του κεντρικού Λιμένα. Το συγκεκριμένο μεταφορικό μέσο κινείται επί μίας σταθερής τροχιάς και είναι ηλεκτροκίνητο. Έχει σχεδιασθεί να μπορεί να εκτελεί μεταφορές επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά, επί μίας διπλής γραμμής μήκους 6 χιλιομέτρων⁴⁷. Επιπλέον, το monorail μπορεί να επιτύχει τη μεταφορά 2.000 επιβατών την ώρα, ανά κατεύθυνση.

Σε ένα λιμάνι το οποίο, όπως και τα περισσότερα σύγχρονα λιμάνια, βρίσκεται εντός του ιστού της πόλης, το συγκεκριμένο έργο θα προσέφερε πολλαπλό έργο, τόσο για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών, όσο και για την κυκλοφοριακή ανακούφιση της πόλης, αφού θα βελτίωνε τις κυκλοφοριακές συνθήκες περιμετρικά του Λιμένα.

Παρόλα αυτά, όπως έχει ήδη προαναφερθεί, το συγκεκριμένο έργο δεν αποτελεί πλέον μία από τις άμεσες προτεραιότητες της Εταιρείας, αφού σήμερα το έργο συγκαταλέγεται μεταξύ αυτών των οποίων διερευνάται και επαναξιολογείται η σκοπιμότητα και η βιωσιμότητά τους. Ο προϋπολογισμός του έργου τόσο στο πενταετές επενδυτικό 2012 – 2016, όσο και στο αναθεωρημένο επενδυτικό 2014 – 2018, ανέρχεται στο ποσό των 120 εκατομμυρίων ευρώ πλέον Φ.Π.Α. Είναι ένα ιδιαίτερα υψηλό ποσό το οποίο θα πρέπει να επενδυθεί για την ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου αυτού και αποτελεί ίσως τον κυριότερο λόγο για τον οποίο αυτή η κατασκευή δεν έχει επιτευχθεί. Ήδη από τις αρχές του 2012 είχε ολοκληρωθεί

⁴⁷ Το συνολικό μήκος από τη νότια πλευρά του λιμανιού, έως τη βόρεια, ανέρχεται περίπου σε επτά χιλιόμετρα.

η τεχνική προμελέτη του έργου και ο ΟΛΠ είχε λάβει έγκριση περιβαλλοντικών όρων. Αναφερόταν δε από τη Διοίκηση της Εταιρείας, στις σχετικές σημειώσεις του επενδυτικού προγράμματος 2012 – 2016, η ιδιαίτερη βαρύτητα που εδίδετο για την ολοκλήρωση του έργου, το οποίο προοριζόταν *“ για την εξυπηρέτηση των επιβατών του Λιμένα και τη μεταφορά τους στο εμπορικό κέντρο του Πειραιά”*. Το έργο είχε ως χρόνο περαίωσής του την 31.12.2014.

ο 5.10. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ.

Μία εκ των βασικών προϋποθέσεων, όπως έχουμε προαναφέρει, για την προσέλκυση επιβατών κρουαζιέρας τόσο για τους home porting επιβάτες, όσο και για τους επιβάτες transit, αποτελεί η ελκυστικότητα της περιοχής που αυτοί επισκέπτονται. Κατά την επίσκεψή τους αυτή, θα πρέπει να έχουν δημιουργηθεί οι προϋποθέσεις που θα προσδώσουν στην περιοχή την ελκυστικότητα ώστε να αναδειχθεί σε χώρο ικανό να προσφέρει στον επισκέπτη – τουρίστα μία μοναδική εμπειρία, της οποίας η αξία θα είναι συνυφασμένη με την γενικότερη επίσκεψή του στο λιμάνι που αυτός επισκέπτεται.

Σήμερα, όσοι επισκέπτονται το λιμάνι του Πειραιά και όσον αφορά τους επιβάτες της ακτοπλοΐας και αυτούς της κρουαζιέρας, διαπιστώνουν ότι έχει ακολουθηθεί η λογική της μεταφοράς τους για κάποιο προορισμό, μέσω του λιμανιού του Πειραιά και όχι της παραμονής τους σε αυτό. Δεν υπάρχει δηλαδή η ελκυστικότητα στην περιοχή η οποία θα δώσει τη δυνατότητα στον επισκέπτη να αισθανθεί ότι ο Πειραιάς και το λιμάνι του διαθέτουν τις υποδομές και τις προϋποθέσεις, είτε αυτές είναι ιστορικού ενδιαφέροντος, είτε γενικότερα πολιτιστικές δράσεις, οι οποίες θα προσδώσουν μία γενικότερη φυσιογνωμία στην περιοχή και θα προτρέψουν τον επισκέπτη να στρέψει το ενδιαφέρον του προς αυτή. Είναι χαρακτηριστικό ότι ακόμα και το Αρχαιολογικό Μουσείο το οποίο διαθέτει η πόλη του Πειραιά, δεν είναι ευρέως γνωστό στους κατοίκους της πόλης, πόσο μάλλον στους τουρίστες και η προσβασιμότητά του είναι προβληματική, αφού δεν υπάρχει η δυνατότητα στάθμευσης των τουριστικών λεωφορείων, παρά το γεγονός ότι αυτό βρίσκεται σε πολύ κοντινή απόσταση από τους σταθμούς από – επιβίβασης των

τουριστών κρουαζιέρας.⁴⁸ Με βάση τα δεδομένα αυτά, είναι φανερό ότι θα έπρεπε να δοθεί η ευκαιρία στο λιμάνι να παρουσιάσει τις πολιτιστικές δυνατότητές του. Για το λόγο αυτό ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς προχώρησε σε ένα μεγαλεπήβολο σχέδιο ανάδειξης της περιοχής του Πειραιά και της πολιτιστικής κληρονομιάς που αυτή διαθέτει, η οποία όμως ταυτόχρονα θα δημιουργούσε τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία χώρων αναψυχής και ψυχαγωγίας στους κατοίκους, όχι μόνο της πόλης του Πειραιά, αλλά και αυτών οι οποίοι κατοικούν σε περιοχές που γειτνιάζουν με αυτόν, όπως η Δραπετσώνα και το Κερατσίνι, καθώς και των επισκεπτών της πόλης.

Ένα ακόμα βασικό χαρακτηριστικό αυτής της απόφασης ήταν ότι με τον τρόπο αυτό θα δινόταν η δυνατότητα στους κατοίκους και στην πόλη τους, να έχουν άμεση πρόσβαση στο λιμάνι και στη θαλάσσια περιοχή. Με τον τρόπο αυτό το λιμάνι θα "αγκάλιαζε" την πόλη και θα γινόταν η συνέχειά της. Έτσι, δημιουργήθηκε η ιδέα της "Πολιτιστικής Ακτής".

ΧΑΡΤΗΣ 9: ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΑΚΤΗ ΠΕΙΡΑΙΑ.



Πηγή: ΟΛΠ Α.Ε – Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη 2012 – 2013.

⁴⁸ Ο χώρος του Αρχαιολογικού Μουσείου του Πειραιά, απέχει περίπου 800 μέτρα από την περιοχή ελλιμενισμού των κρουαζιερόπλοιων, και βρίσκεται επί της οδού Χαριλάου Τρικούπη.

Η Πολιτιστική Ακτή Πειραιά αποτελεί τη μεγαλύτερη παρέμβαση, όσον αφορά τον πολιτισμό και τον τουρισμό στην Αττική. Με αυτή ο Πειραιάς θα μετατραπεί σε πύλη αυτού του πολιτισμού. Σε ένα χώρο έκτασης 180.000 τετραγωνικών μέτρων ιδιοκτησίας της ΟΛΠ Α.Ε θα δημιουργηθούν χώροι πολιτισμού και αναψυχής προσπελάσιμοι στους κατοίκους του Πειραιά, στους επισκέπτες και τους επιβάτες της κρουαζιέρας. Ακόμα, θα κατασκευασθεί νέο Αρχαιολογικό Μουσείο, το οποίο θα βρίσκεται σε περίοπτη θέση στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά ⁴⁹ και θα μπορέσουν να φιλοξενηθούν σε αυτό, εκτός των υπαρχόντων στο υφιστάμενο Μουσείο και τα περίπου τρεις χιλιάδες αρχαία αντικείμενα που ανακαλύφθηκαν κατά περιόδους κατά τις ανασκαφές στη περιοχή του Πειραιά, τα οποία όμως λόγω της ανεπάρκειας χώρων βρίσκονται σήμερα στις αποθήκες του Αρχαιολογικού Μουσείου του Πειραιά.

Επιπλέον στους χώρους αυτούς και στο σημείο που βρίσκεται το εμβληματικό κτήριο, το οποίο από τη δεκαετία του 1930 έως και τις μέρες μας λειτουργούσε σαν αποθηκευτικός χώρος σιτηρών (σιλό), θα δημιουργηθεί το Μουσείο Ενάλιων Αρχαιοτήτων, στο οποίο θα συγκεντρωθεί ο αρχαιολογικός πλούτος από το βυθό της πέριξ του Λιμένος περιοχής. Όλοι όσοι επισκέπτονται το λιμάνι του Πειραιά έχουν παρατηρήσει το συγκεκριμένο κτήριο, αφού αποτελεί σημείο αναφοράς αφού σε αυτό βρίσκεται το ιστορικό ρολόι του λιμανιού του Πειραιά. Στο κτίριο αυτό θα στεγασθεί το Μουσείο Ενάλιων Αρχαιοτήτων μαζί με το Εθνικό Ναυτικό Μουσείο.

ΧΑΡΤΗΣ 10: ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΟΛΠ Α.Ε



Πηγή: Επενδυτικό Πρόγραμμα ΟΛΠ Α.Ε 2012 – 2016.

⁴⁹ Στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου, πλησίον των μονίμων δεξαμενών του ΟΛΠ.

Δεν θα πρέπει να αγνοήσουμε ότι στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και σε χώρο που ανήκει κατά ένα μέρος του στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς και συγκεκριμένα στην περιοχή του όρμου Αμπελακίων στην περιοχή της Κυνόσουρας στη Σαλαμίνα, απέναντι από το Πέραμα), βρίσκεται ο τύμβος των Σαλαμινομάχων. Η περιοχή δε αυτή, παρά την επιβάρυνσή της με κάθε είδους εμπορικές και ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες, αποτελεί χώρο μεγάλης αρχαιολογικής αξίας, αφού όπως είναι γνωστό στη θαλάσσια αυτή περιοχή έγινε το 480 π.Χ, η περίφημη ναυμαχία της Σαλαμίνας κατά την οποία εκδιώχθηκαν οριστικά από τον ελληνικό και κατ' επέκταση από τον ευρωπαϊκό χώρο οι Πέρσες. Σε έξι δε χρόνια, το 2021, θα εορταστούν τα 2.500 χρόνια από τη ναυμαχία αυτή.

Πέραν των ανωτέρω, στη συγκεκριμένη περιοχή του κεντρικού Λιμένα του Πειραιά, θα δημιουργηθούν ακόμα:

α) Το Μουσείο Μετανάστευσης,

β) Κτήριο εκθέσεων και πολλαπλών Πολιτιστικών λειτουργιών. Θα στεγασθεί σε ήδη υπάρχον κτήριο το οποίο μέχρι τα μέσα της προηγούμενης δεκαετίας λειτουργούσε σαν αποθηκευτικός χώρος του Λιμένος και του οποίου το εμβαδόν του κτίσματος ανέρχεται στα 15.500 τετραγωνικά μέτρα.

Ο χώρος που θα γίνουν οι παρεμβάσεις αυτές, βρίσκεται στη βόρεια πλευρά του κεντρικού Λιμένος στην απέναντι ακτή από αυτή που προσορμίζουν τα πλοία της κρουαζιέρας. Για την ταχύτερη και απρόσκοπτη πρόσβαση των τουριστών της κρουαζιέρας, αλλά και των υπόλοιπων επισκεπτών, έχει προγραμματισθεί η υποθαλάσσια σύνδεση των δύο απέναντι ακτών. Εκτενής αναφορά για το συγκεκριμένο έργο έχει γίνει στο κεφάλαιο 5.7 της εργασίας και αφορά την ``Υποθαλάσσια σύνδεση – διάβαση πεζών, περιοχής Λέοντος (νότια πλευρά Λιμένος) και Ηετιώνιας Ακτής στον Κεντρικό Λιμένα Πειραιώς``.

Τέλος, θα κατασκευασθούν χώροι πρασίνου και υπόγειο διώροφο parking, καθώς επίσης θα αναδειχθεί ο χώρος των μονίμων δεξαμενών, οι οποίες αν και δεν είναι γνωστό στο ευρύ κοινό, έχουν κατασκευασθεί κατά τα πρώτα χρόνια της

λειτουργία του ΟΛΠ και ένα μέρος από τα υλικά κατασκευής τους, προέρχεται από το γειτονικό σε αυτές Τείχος του Κώνωνος⁵⁰.

Σε συνέδριο το οποίο διεξήχθη στο Μουσείο της Ακρόπολης⁵¹ με θέμα: “ Η πολιτιστική κληρονομιά στο προσκήνιο. Προς μια κοινή προσέγγιση για μια βιώσιμη Ευρώπη ”, ο πρώην Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΠ Α.Ε κος Γεώργιος Ανωμερίτης, ανέφερε: “ Η θάλασσα, τα πλοία και τα λιμάνια υπήρξαν ο προνομιακός χώρος για τη μεγέθυνση της χώρας και την πολιτιστική της ταυτότητα. Ιδιαίτερα τα λιμάνια, όπου μέσα από τη μεταφορά προϊόντων και ιδεών κατέστησαν πεδία πολυπολιτισμικών δράσεων και κοινωνικών διεργασιών. Ο Πειραιάς υπήρξε στην ιστορική του πορεία λίκνο πολιτισμού και ανταλλαγής ιδεών ανάμεσα σε έθνη και θρησκείες, όπου η ελευθερία, η φαντασία, το άγνωστο και το όνειρο τον καθιστούσαν πηγή ζωής. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο ο ΟΛΠ Α.Ε. στα πλαίσια και της εταιρικής κοινωνικής του ευθύνης, μεταλλάσσει το Πολιτιστικό Κεφάλαιο του λιμανιού σε Κέντρο Πολιτισμού και Τουρισμού με επίκεντρο την Πολιτιστική Ακτή Πειραιά ”.

Η εξέλιξη του όλου εγχειρήματος θα έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Η έναρξη εργασιών και η ολοκλήρωση του έργου θα προσδώσει στον Πειραιά την αίγλη που του αρμόζει και τα οφέλη, όπως είναι αυτονόητο, θα είναι πολλαπλά και για τους κατοίκους της περιοχής, αλλά και την περαιτέρω προώθηση του τουρισμού. Το θέμα στην προκειμένη περίπτωση είναι ότι, ενώ η ανωτέρω επένδυση έχει ενταχθεί στο πενταετές Επενδυτικό Σχέδιο 2012 -2016, αυτό δεν φαίνεται να βρίσκεται πλέον στις άμεσες προτεραιότητές της Εταιρείας, αφού στο αναθεωρημένο Επενδυτικό Σχέδιο 2014 – 2018, δεν αναφέρονται. Αντίθετα, υπάρχει η σημείωση στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΟΛΠ για την πενταετία 2014 -2018 ότι όσον αφορά τα έργα αυτά, δεν έχουν ενσωματωθεί στο πενταετές Επενδυτικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα της ΟΛΠ Α.Ε. Συμπληρώνεται δε ότι: “ η Εταιρεία βρίσκεται σε διαρκή επικοινωνία και διαβούλευση με τους αρμόδιους φορείς και αναμένεται ότι στο νέο Επενδυτικό Αναπτυξιακό Σχέδιο της πενταετίας 2015 – 2019 να ενσωματώσει τυχόν αλλαγές και προσθήκες με ανάλυση της σκοπιμότητας, του τρόπου χρηματοδότησης και του χρονισμού ολοκλήρωσης των έργων ”.

⁵⁰ Πρόκειται για το τείχος το οποίο επισκευάστηκε από τον Κώνωνα, ύστερα από τη μερική καταστροφή του αρχικού Τείχους του Θεμιστοκλέους από τους Σπαρτιάτες, μετά το τέλος του Πελοποννησιακού πολέμου το 404 π.Χ.

⁵¹ Από τις 6 έως τις 8 Μαρτίου 2014.

Στον κατωτέρω πίνακα εμφανίζονται τα έργα που αφορούν την Πολιτιστική Ακτή και αναφέρονται στο Επενδυτικό Σχέδιο της ΟΛΠ Α.Ε για την πενταετία 2012 – 2016, αλλά δεν είναι στις προτεραιότητες της Εταιρείας στο αναθεωρημένο Επενδυτικό Σχέδιο της πενταετίας 2014 -2018. Επιπλέον υπάρχει η σχετική υποσημείωση ότι στο αναθεωρημένο αυτό Σχέδιο, δεν περιλαμβάνονται τα έργα για την Πολιτιστική Ακτή, ύψους 60 εκατομμυρίων ευρώ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 27: ΕΡΓΑ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΕΝΤΑΓΜΕΝΑ ΣΤΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑΣ 2012 – 2016.

α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΣΥΝΟΛΟ	2012	2013	2014	2015	2016	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
9β	Μετατροπή της μεγάλης αποθήκης της Ηετιώνιας Ακτής σε κέντρο πολλαπλών χρήσεων και καινοτομίας.	Διαγωνισμός σε εξέλιξη	-	-	-	-	-	Σύμβαση παραχώρησης
9γ	Μετατροπή της νέας αποθήκης της Ηετιώνιας Ακτής σε αίθουσες μουσειακών δραστηριοτήτων.	Διαγωνισμός σε εξέλιξη	-	-	-	-	-	Σύμβαση παραχώρησης
9δ	Διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου Πολιτιστικής Ακτής.	Υπό μελέτη	-	-	-	-	-	Jessica & ΕΣΠΑ
9ε	Μετατροπή του κτιρίου ΣΙΛΟ σε Μουσείο Ενόχλων Αρχαιοτήτων.	Υπό μελέτη	-	-	-	-	-	Σύμβαση με ΥΠΠΟ
10	Μετατροπή Πέτρινης Αποθήκης σε Μουσείο Μετανάστευσης & Ιστορικό Αρχείο ΟΛΠ.	4.600	1.000	1.600	2.000	-	-	ΕΣΠΑ/ΕΤΕΠ Σύμβαση με ΥΠΠΟ
9α	Ένταξη του ακίνητου «Καστράκι» στην Ηετιώνια Ακτή στις υποδομές της Πολιτιστικής Ακτής.	Υπό μελέτη	-	-	-	-	-	Σύμβαση παραχώρησης με ΥΠΠΟ Συγχρηματοδότηση / ΕΤΕΠ

ο 5.11. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΕΣ. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΛΥΣΕΙΣ.

Το κάθε λιμάνι όταν αυτό είναι προέκταση μιας πόλης και ουσιαστικά αποτελεί μέρος του ευρύτερου ιστού της, δεν θα πρέπει να λειτουργεί ανεξάρτητα από αυτή, αλλά ουσιαστικά θα πρέπει οι δύο αυτοί “ οργανισμοί ” να δρουν υποστηρικτικά και προς όφελος των κατοίκων της πόλης. Έχοντας σαν βάση τις επενδύσεις και τις παρεμβάσεις οι οποίες ήδη έχουν αναφερθεί μπορεί να γίνει

αντιληπτό ότι, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς πραγματοποιεί μία σοβαρή προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή. Κατά το παρελθόν ο χώρος της λιμενικής περιοχής ήταν αποκομμένος από την πόλη του Πειραιά, αλλά και των άλλων Δήμων που συνορεύουν με αυτόν. Υπήρχε βέβαια η ουσιαστική δικαιολογία ότι το κεντρικό λιμάνι δεν ήταν αμιγώς επιβατικό, όπως είναι σήμερα, αλλά ήταν και εμπορικό. Ιδιαίτερα μέχρι το χρονικό διάστημα της εισόδου της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι περισσότερες εισαγωγές προϊόντων γίνονταν μέσω του κεντρικού Λιμένος και οι χερσαίοι χώροι ήταν γεμάτοι με αποθήκες και υπαιθρίου αποθηκευτικούς χώρους, που κατακλύζονταν από εμπορεύματα. Ήταν δηλαδή το κεντρικό λιμάνι χαρακτηρισμένο σαν Ελεύθερη Ζώνη Εμπορευμάτων. Χαρακτηριστικά θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η εμπορευματική κίνηση στο κεντρικό λιμάνι το 1970 αφορούσε, κατά το μεγαλύτερο μέρος, γενικά εμπορεύματα αφού αυτά καταλάμβαναν το 72,8% της κίνησης του λιμανιού, δημητριακά κατά 18,9%, στερεά καύσιμα κατά 3,4% και ξυλεία κατά 3,5%. Αντίστοιχα, το 1985, τα γενικά φορτία αφορούσαν το 86,4% της κίνησης του εμπορικού λιμένος, τα δημητριακά το 10%, τα στερεά καύσιμα το 3% και η ξυλεία το 0,6% (Παρδάλη, 2012). Από το 1985 και μετά σταδιακά το λιμάνι του Πειραιά επικεντρώθηκε στη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων (Παρδάλη, 2012).

Με τον αποχαρακτηρισμό του κεντρικού Λιμένος από Ελευθέρη Ζώνη και τη μετατροπή του σε αμιγώς επιβατικό λιμάνι, αυτό πλέον γίνεται άμεσα προσβάσιμο στους κατοίκους της πόλης. Ο κάθε πολίτης του Πειραιά έχει τη δυνατότητα να επισκεφθεί το λιμάνι, όχι μόνο για τη μετακίνησή του σε κάποιο από τα νησιά της ελληνικής επικράτειας ή για να πραγματοποιήσει μία κρουαζιέρα. Σήμερα, ο επισκέπτης μπορεί να συμμετάσχει σε διάφορες εκδηλώσεις που διενεργούνται σε χώρους του λιμανιού, όπως αυτή που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα (σημ: από τις 28 έως τις 31 Μαΐου 2015), όταν φιλοξένησε στους χώρους του κεντρικού Λιμένα μία από τις μεγαλύτερες πολιτιστικές εκδηλώσεις της Ευρώπης, την Ευρωπαϊκή Ημέρα Θάλασσας. Στις εκδηλώσεις περιλαμβάνονταν η διεξαγωγή συνεδρίου με θέμα: “ Λιμάνια και ακτές: Οι πύλες της θαλάσσιας ανάπτυξης ”, καθώς και πλέον των εξήντα εκδηλώσεων, στις οποίες συμμετείχαν όλοι οι φορείς της πόλης του Πειραιά. Μεταξύ άλλων οι εκδηλώσεις αυτές περιελάμβαναν εκθέσεις, συναυλίες και θεατρικές παραστάσεις. Ακόμα, στην προβλήτα των κρουαζιεροπλοίων, δίπλα από το παλαιό Εκθεσιακό Κέντρο του ΟΛΠ (Παγόδα), στις 30 Μαΐου, το κοινό της πόλης

μπόρεσε να επισκεφθεί έκθεση με αντιπροσωπευτικά ξύλινα παραδοσιακά σκάφη και να γνωρίσει την παραδοσιακή ναυπηγική τέχνη.

Κατά το παρελθόν αλλά και σήμερα, πλήθος είναι οι οικονομικές δραστηριότητες που έχουν αναπτυχθεί και έχουν άμεση σχέση με τις λιμενικές υπηρεσίες. Η αμέσως ορατή είναι αυτή που παρουσιάζεται όταν καταπλέουν τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια και πλήθος τουριστών κατακλύζουν τους δρόμους της πόλης με τα προσδοκώμενα οφέλη των επαγγελματιών εμπόρων της περιοχής να είναι πολλαπλά. Για τα προβλήματα στον τομέα αυτό έχουμε αναφερθεί εκτενώς σε προηγούμενο κεφάλαιο της εργασίας μας (σημ: κεφ. 4.2). Γύρω όμως από το λιμάνι δρα και δημιουργεί μεγάλος αριθμός επαγγελματιών. Εταιρείες που ασχολούνται με τον εφοδιασμό των πλοίων με τρόφιμα, καύσιμα, ναυτιλιακά είδη, έχουν άμεση σχέση με τις παροχές υπηρεσιών στα πλοία που καταπλέουν στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, είτε αυτά είναι πλοία κρουαζιέρας, είτε εν γένει επιβατικά πλοία.

Επιπλέον εξειδικευμένες εταιρείες που ασχολούνται με την περισυλλογή στερεών και υγρών καταλοίπων των πλοίων αυτών, αλλά και μεγάλες εταιρείες που ασχολούνται με πρακτορεύσεις των πλοίων ή ακόμα και μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες, έχουν σαν έδρα τους τον Πειραιά. Όλες αυτές οι επαγγελματικές κατηγορίες επωφελούνται από την ύπαρξη του λιμανιού και των εργασιών που γίνονται σε αυτό. Η αποκλειστική δε χρήση του Κεντρικού Λιμένα από πλοία που μεταφέρουν επιβάτες και τροχοφόρα, όσον αφορά τα πλοία της ακτοπλοΐας και τουρίστες, στην περίπτωση των επιβατών κρουαζιέρας, απαλλάσσει το λιμάνι του Πειραιά από τα εκτεταμένα προβλήματα που έχουν άλλοι λιμενικοί χώροι στους οποίους εκτελούνται ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες.

Προβλήματα από τη ρύπανση του περιβάλλοντος.

Πέραν όμως των οικονομικών ωφελειών που υφίστανται για τις τοπικές κοινωνίες, όχι μόνο του Δήμου Πειραιά αλλά και των άλλων Δήμων της ευρύτερης πειραιϊκής περιοχής, υπάρχουν και προβλήματα από αυτή τη συνύπαρξη λιμανιού και κατοίκων. Αναμφισβήτητα, μεγάλο πρόβλημα δημιουργείται με την μεγάλη προσέλευση ή αναχώρηση τροχοφόρων, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, καθώς και τον μεγάλο αριθμό επιβατών, σε μία ήδη επιβαρημένη πόλη λόγω των έργων επέκτασης του μετρό και του τραμ.

Ένα ακόμα σοβαρό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη του Πειραιά, είναι αυτό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές καυσαερίων των πλοίων και της εκπομπής από αυτά μικροσωματιδίων που ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα. Σύμφωνα με έρευνα που διεξήγαγαν Γερμανοί επιστήμονες της Οικολογικής οργάνωσης για την προστασία της Φύσης και του Περιβάλλοντος NABU (Naturschutz Bund), τα κρουαζιερόπλοια είναι ιδιαίτερα ρυπογόνα. Οι επιστήμονες αυτοί, οι οποίοι επισκέφτηκαν το λιμάνι του Πειραιά, συνέπεσε να διενεργούν τις σχετικές μετρήσεις κατά το χρονικό διάστημα κατά το οποίο διενεργούντο οι εκδηλώσεις για την Ευρωπαϊκή Ημέρα Θάλασσας, Κατά το δειγματοληπτικό έλεγχο που διεξήγαγαν εντόπισαν υψηλά ποσοστά ρύπανσης στην ατμόσφαιρα. Κατά την προσέγγιση ενός κρουαζιερόπλοιου σε ένα λιμάνι και μόνο μέσα σε μία ημέρα, εκπέμπονται κατά προσέγγιση στην ατμόσφαιρα 450 κιλά σωματιδίων, ενώ κατά το ταξίδι του εκπέμπονται 5.250 κιλά οξειδίων του αζώτου. Αντίστοιχα, εκπέμπονται στην ατμόσφαιρα 7.500 κιλά θειάφι από το καύσιμο που καταναλώνεται από το πλοίο μόνο σε μία ημέρα. Οι μετρήσεις βέβαια αυτές δεν απέχουν από τις αντίστοιχες των μεγάλων λιμανιών της Ευρώπης. Λιμάνια όπως του Αμβούργου, της Βαρκελώνης, της Μασσαλίας, της Βενετίας και της Λισαβόνας, αντιμετωπίζουν τα ίδια προβλήματα από τη ρύπανση των κρουαζιεροπλοίων.⁵² Ήδη η διεθνής ναυτιλία, μεταξύ των ετών 2007 και 2012 έχει μειώσει τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τα πλοία κατά 10% παρά το γεγονός ότι το χρονικό εκείνο διάστημα αυξήθηκε σημαντικά το θαλάσσιο μεταφορικό έργο. Σύμφωνα με σχετική μελέτη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), σήμερα τα πλοία ενώ μεταφέρουν περίπου το 90% του παγκοσμίου εμπορίου, εκπέμπουν μόλις το 2,2% των ρύπων διοξειδίου του άνθρακα, έναντι 2,8% το 2007, με απώτερο στόχο το 2020 οι εκπομπές CO₂ να μειωθούν κατά 20%.⁵³

Λύση στο πρόβλημα αποτελεί η τοποθέτηση ειδικών φίλτρων, η χρήση από τα κρουαζιερόπλοια, αποκλειστικά και μόνο, υψηλής ποιότητας ντίζελ θαλάσσης, ή μελλοντικά, η χρήση υγροποιημένου φυσικού αερίου και της ηλεκτρικής ενέργειας για τις ενεργειακές ανάγκες των πλοίων. Ακόμα, με την κατασκευή μεγαλύτερων πλοίων και αποτελεσματικότερων κινητήρων και με την ορθότερη διαχείριση της

⁵² Γαλδάδας Α. (2015). Άρθρο: " Το καπνισμένο.. λιμάνι " σελ. 4, Εφημερίδα: Το Βήμα (Βήμα - Περιβάλλον) 7.Ιουνίου 2015.

⁵³ Καραγεώργου Λ. (2015). Άρθρο: " Πώς θα μειώσει η διεθνής ναυτιλία τους ρύπους CO₂ έως το 2050 " . Εφημερίδα: " Η Ναυτεμπορική " 29 Σεπτεμβρίου 2015.

λειτουργίας του πλοίου και της ταχύτητάς του, η παγκόσμια βιομηχανία θα κατορθώσει να επιτύχει το στόχο της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς δαπανά μεγάλα ποσά για την αντιμετώπιση της ρύπανσης στο λιμάνι, είτε αυτή είναι θαλάσσια, είτε αέρια ρύπανση. Για τον έλεγχο της διαθέτει ειδικό σταθμό ο οποίος παρακολουθεί την ποιότητα του αέρα, διενεργώντας 24ωρες μετρήσεις και καταγραφές. Όσον αφορά τη θαλάσσια ρύπανση έχει προχωρήσει στην εφαρμογή προγράμματος παρακολούθησης της ποιότητας του θαλασσιού ύδατος. Τέλος, όσον αφορά την παρακολούθηση του θορύβου που εκλύεται από τις δραστηριότητες του Λιμένα, έχει εφαρμόσει ένα ειδικό πρόγραμμα για την παρακολούθησή του, έχει τοποθετήσει ηχοπετάσματα σε περιοχές που χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής, ενώ έχει προχωρήσει σε μετρήσεις της κυκλοφοριακής πυκνότητας, λόγω της δραστηριότητας του Λιμένα.

Το λιμάνι του Πειραιά έχει χαρακτηριστεί ως λιμάνι "EcoPort", αφού έχει αξιολογηθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Λιμένων ESPO (European Sea Ports Organization). Η αξιολόγησή του έγινε σύμφωνα με κριτήρια τα οποία έχουν καθορισθεί από το συγκεκριμένο Οργανισμό και βασίζεται σε διεθνή πρότυπα, όπως το πρότυπο ISO 14001 και το σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης Λιμένων PERS (Port Environmental Review System). Επίσης, συνεργάζεται με πανεπιστήμια (σημ: συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο) και ερευνητικούς φορείς για την επαρκή προστασία των χερσαίων και θαλάσσιων χώρων από τη μόλυνση, καθώς και σε θέματα αερίων επιβαρύνσεων, είτε αυτές αφορούν τις εκπομπές αερίων από τα πλοία, είτε αφορούν τις εκπομπές αερίων των αυτοκινήτων.

- ο 5.12. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΙΜΕΝΙΟΙ ΔΗΜΟΙ (ΠΕΙΡΑΙΑ, ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ – ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ, ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ, ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ). ΟΦΕΛΗ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ.

Όπως έχουμε προαναφέρει, τα περισσότερα λιμάνια της Ευρώπης, αλλά και της Ελλάδας, αποτελούν προεκτάσεις των πόλεων στις οποίες ανήκουν. Οι πόλεις, επωφελούνται από τη συνύπαρξη αυτή και αναπτύσσονται κατά μεγάλο μέρος, χάριν

των λιμανιών τους. Η κάθε πόλη και το λιμάνι της αντίστοιχα, έχουν παράλληλες δράσεις, αποτελούν διαφορετικές νομικές οντότητες, αλλά πρέπει να έχουν σαν πρωταρχικό τους στόχο την ενίσχυση της οικονομίας, τόσο της εθνικής όσο και της τοπικής.

Ο Πειραιάς και το λιμάνι του αποτελούν ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα συνύπαρξης μέσα από την αυτοτελή τους δράση. Η έκταση των κρηπιδότοιχων του Λιμένα του Πειραιά εκτείνεται κατά μήκος σαράντα τεσσάρων χιλιομέτρων. Σε όλο αυτό το εύρος της έκτασής του γειτνιάζει με το Δήμο του Πειραιά, το Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας, του Περάματος, και της Σαλαμίνας.

Σε κάθε ένα από τους Δήμους αυτούς, έχει αναπτύξει κάποιες από τις πολλαπλές δραστηριότητές του. Στα όρια του Δήμου Πειραιά η ΟΛΠ Α.Ε έχει αναπτύξει τις δραστηριότητες της κρουαζιέρας και της ακτοπλοΐας. Στα όρια του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας έχει αναπτυχθεί η ναυπηγοεπισκευή εν μέρει με τη χρήση των μονίμων δεξαμενών, αλλά και το car terminal και η αποθήκευση των φορτίων, αφού στην περιοχή αυτή βρίσκονται οι αποθηκευτικοί χώροι του γενικού φορτίου. Στην περιοχή που γειτνιάζει με το Δήμο Περάματος αναπτύσσονται οι προβλήτες στις οποίες γίνεται η φορτοεκφόρτωση των containers, ενώ στα όρια του Δήμου αυτού βρίσκεται και η επισκευαστική Βάση και κατά μήκος του παραλίου μετώπου αναπτύσσονται ιδιωτικές εταιρείες ναυπηγοεπισκευής στις οποίες ο ΟΛΠ έχει παραχωρήσει, έναντι ανταλλάγματος, το χώρο. Τέλος, στην περιοχή της Σαλαμίνας, όπως έχουμε προαναφέρει λειτουργούν ιδιωτικές εταιρείες στις οποίες επίσης έχει παραχωρηθεί από τον ΟΛΠ χερσαίος χώρος.

Αυτή η σχέση πόλης και λιμανιού πρέπει να έχει, όπως είναι φυσικό, μία αμφίπλευρα θετική προσέγγιση, για να θεωρηθεί ως αρμονική. Θα πρέπει δηλαδή να στηρίζεται σε κανόνες οι οποίοι θα λειτουργούν έχοντας σαν βάση, από τη μία πλευρά, αυτής των παραλιμένων Δήμων, της αναγνώρισης της συνεισφοράς του λιμανιού στην οικονομική τους πρόοδο, αλλά ταυτόχρονα από την πλευρά του Λιμένα, στο σεβασμό της προσφορά των Δήμων και των δημοτών τους στην οικονομική άνθησή του.

Το λιμάνι του Πειραιά, ανταποκρινόμενο στην κοινωνική του ευθύνη και την προσφορά αυτή των πόλεων και των πολιτών, έχει προχωρήσει σε σημαντικές

παραχωρήσεις εκτάσεων της χερσαίας λιμενικής περιοχής του στο ελληνικό Δημόσιο, στους Δήμους, αλλά και σε επαγγελματικές οργανώσεις οι οποίες δρουν και αναπτύσσονται στα όρια της δραστηριότητάς του.

Ενδεικτικά, θα αναφέρουμε ένα πλήθος από χώρους τους οποίους ο ΟΛΠ έχει παραχωρήσει στους Δήμους, για την ενίσχυση της οικονομικής τους ευρωστίας, αλλά και για την εξυπηρέτηση των κατοίκων τους, αφού πολλοί από τους χώρους αυτούς εξυπηρετούν τη γενικότερη αξιοποίηση των παράκτιων ή μη περιοχών και μέσω αυτών στη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων των περιοχών αυτών.

Ενδεικτικά, αναφέρουμε τις εξής παραχωρήσεις χώρων:

- Προς τον Οργανισμό Σχολικών Κτηρίων.

Ακίνητο 7.512,49 τετραγωνικών μέτρων ιδιοκτησίας του ΟΛΠ, το οποίο βρίσκεται εκτός της λιμενικής περιοχής (σημ: στο Δήμο Πειραιά, επί των οδών Ασκληπιού, Παπαστράτου και Μαυρομιχάλη στην περιοχή Ρετσίνα), για την ανέγερση σχολικών κτιρίων.

Στο σχολικό συγκρότημα που δημιουργήθηκε στεγάζονται ήδη το 3^ο Λύκειο Πειραιά καθώς και το 13^ο Γυμνάσιο. Ο ΟΛΠ έχει διαθέσει τον χώρο αυτό με συμβολικό τίμημα 1.000 ευρώ το χρόνο.

- Προς το Δήμο Πειραιά.
 1. Υπαίθριος χώρος 2.096 τετραγωνικών μέτρων στην περιοχή της Ακτής Ξαβερίου (σημ: ο χώρος βρίσκεται στο νότιο άκρο του Λιμένος, στα όρια της περιοχής στην οποία γίνονται οι προσορμίσεις των πλοίων κρουαζιέρας). Ο χώρος παραχωρήθηκε για την κατασκευή και λειτουργία κλειστών γυμναστηρίων για την άθληση των κατοίκων του Πειραιά.
 2. Υπαίθριος χώρος 700 τετραγωνικών μέτρων στην ίδια περιοχή, στο ύψος των προβλητών κρουαζιέρας, εκτός της λιμενικής περιοχής, για χρήση ελεύθερου χώρου πρασίνου.
 3. Χώρος, έναντι συμβολικού ανταλλάγματος, για την τοποθέτηση δύο οικίσκων για τη λειτουργία κέντρων ενημέρωσης τουριστών.

- Προς το Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας.
 1. Χερσαίοι χώροι 3.430 τετραγωνικών μέτρων στην περιοχή του Λιμένα Αλιέων.
 2. Χερσαίο χώρο 16.325 τετραγωνικών μέτρων στο Λόφο Κανθάρου (σημ: Κάνθαρος ονομαζόταν στην αρχαία Ελλάδα ο κεντρικός Λιμένας του Πειραιά. Τα άλλα δύο λιμάνια ήταν της Ζέας και της Μουνιχίας, σημερινή ονομασία Μικρολίμανο).
 3. Υπαίθριος χώρος 4.000 τετραγωνικών μέτρων στην περιοχή πρώην ΟΔΔΥ(σημ: ο συγκεκριμένος χώρος βρίσκεται πλησίον του car terminal του ΟΛΠ, στην περιοχή του Κερατσινίου), για να χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή Κέντρου Υγείας και Υγειονομείου.
 4. Έκταση 3.300 τετραγωνικών μέτρων στην περιοχή του πρώην εργοστασίου υάλου (χώρος μεταξύ των οδών Ακτή Ιωνίας, Δωδεκανήσου και της Λεωφόρου Ανδρέα Παπανδρέου).
 5. Έκταση 1.700 τετραγωνικών μέτρων στην περιοχή πλησίον του Εθνικού Σταδίου Δραπετσώνας.

- Προς το Δήμο Περάματος.
 1. Χώρος 698 τ.μ για την κατασκευή γηροκομείου.
 2. Έκταση 36 στρεμμάτων στην περιοχή Αρμού
 3. Χώρος, έξω από την περιοχή της Επισκευαστικής Βάσης Περάματος, για την κατασκευή Ιατρείων.

Πέραν των ανωτέρω παραχωρήσεων που ενδεικτικά αναφέραμε, υφίστανται πλήθος άλλων παραχωρήσεων, οι οποίες έχουν γίνει προς διάφορους παραγωγικούς φορείς των τεσσάρων πόλεων που βρίσκονται στις παρυφές του λιμανιού του Πειραιά, συνήθως με συμβολικό οικονομικό αντάλλαγμα, όπως στην Ένωση Καταναλωτών, στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α), στα σωματεία καθαριστών αμμοβολιστών, στο Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων κ.λ.π.

Επιπροσθέτως, ο ΟΛΠ επιτελεί και κοινωνικό έργο το οποίο εμμέσως εξυπηρετεί και τον τομέα της κρουαζιέρας, αφού προβαίνει σε οικονομικές ενισχύσεις, όπως η χορηγία για την αποπεράτωση του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά,

καθώς και ο εξωραϊσμός των ιερών ναών της περιοχής του Λιμένος, όπως αυτός του Ιερού Ναού του Αγίου Νικολάου, ο οποίος βρίσκεται σε περίοπτη θέση ακριβώς στον εξωτερικό χώρο από αυτόν από τον οποίο διακινούνται οι επιβάτες της κρουαζιέρας.

Παρόλα αυτά, δεν λείπουν τα προβλήματα στις σχέσεις της ΟΛΠ Α.Ε με τους Δήμους. Ένα χρόνιο αίτημα των Δήμων είναι η αντιπροσώπευσή τους στο Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρεία. Ο μόνος Δήμος που έχει αντιπρόσωπό του στο Δ.Σ είναι ο Δήμος Πειραιά. Οι άλλοι Δήμοι θεωρούν ότι έχουν αποκλειστεί από τα κέντρα λήψης των αποφάσεων, όσο αφορά τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά, αφού η δυνατότητα παρεμβάσεων σε αυτό είναι περιορισμένη.

Μια δεύτερη απαίτηση των Δήμων είναι η παροχή οικονομικών ωφελημάτων, αφού θεωρούν ότι η προσφορά της ΟΛΠ Α.Ε προς αυτούς δεν είναι αντίστοιχη των επιβαρύνσεων που υφίστανται οι κάτοικοι των πόλεων.

Σήμερα, που ο ΟΛΠ βρίσκεται σε διαδικασία πλήρους αποκρατικοποίησης οι Δήμοι ζητούν να εξαιρεθούν από την πώληση ορισμένες από τις περιοχές που έχουν παραχωρηθεί από το Ελληνικό Δημόσιο, στον ΟΛΠ. Μία από αυτές είναι και η περιοχή την οποία διεκδικεί ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας στην βόρεια είσοδο του λιμανιού και η οποία εκτείνεται από το τέλος του επιβατικού Λιμένα και σε έκταση 1,5 χιλιομέτρων προς την περιοχή του Κερατσινίου (σημ: περιοχή Λιπάσματα).

Επίσης, μεταξύ των διεκδικήσεών τους είναι και η είσπραξη από τον ΟΛΠ δημοτικών τελών και δημοτικών φόρων.

Ουσιαστικά ο Δήμος του Πειραιά είναι αυτός ο οποίος δέχεται το μεγαλύτερο όγκο από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας. Είναι όμως και αυτός ο οποίος έχει και τα περισσότερα οφέλη από αυτή, όπως αναλυτικά έχουμε αναφέρει σε προηγούμενα κεφαλαία της εργασίας μας, είτε αυτά λέγονται επενδύσεις του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, είτε εμπορική δραστηριότητα μέσω της κρουαζιέρας και των επιβατών της. Η αρμονική συνύπαρξη και ο αμοιβαίος σεβασμός μεταξύ των φορέων του Δημοσίου, είναι το ζητούμενο. Ομιλούμε για την Τοπική Αυτοδιοίκηση και ένα φορέα, όπως ο ΟΛΠ, που από το καταστατικό του αναφέρεται ότι είναι ένας

οργανισμός κοινής ωφελείας. Αποτέλεσμα αυτής της συνεργασίας και ζητούμενο θα είναι, η τελική ωφέλεια των πολιτών.

Η ΟΛΠ Α.Ε στις εγκεκριμένες από το Διοικητικό της Συμβούλιο Οικονομικές Καταστάσεις του α' εξαμήνου 2015 παρουσίασε χρηματικά διαθέσιμα 62,5 εκατομμυρίων ευρώ, αυξημένα μάλιστα ιδιαίτερα σε σχέση με το δωδεκάμηνο του 2014 κατά οκτώ περίπου εκατομμύρια ευρώ(31.12.2014: 54,5 εκατομμύρια ευρώ). Με δεδομένο ότι, όπως αναφέρεται στις Ενδιάμεσες Συνοπτικές Οικονομικές Καταστάσεις του α' εξαμήνου του 2015, *'' ο υφιστάμενος δανεισμός για έργα υποδομής προέρχεται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και δεν υφίσταται κίνδυνος εξυπηρέτησής του με βάση της υφιστάμενες συνθήκες και το ύψος των διαθεσίμων του ''*, θα ήταν δυνατόν ένα μέρος αυτών των διαθεσίμων να διοχετευθεί σε έργα τα οποία θα προσέδιδαν στο λιμάνι την απαραίτητη προστιθέμενη αξία για την περαιτέρω αναβάθμισή του.

• ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ.

Η συγκεκριμένη εργασία βασικό σκοπό είχε, την παρουσίαση των δεδομένων που αυτή τη στιγμή υφίστανται στην αγορά της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο θάλασσα, καθώς και τις υπάρχουσες προοπτικές των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα της κρουαζιέρας στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς. Κάτω από τις υπάρχουσες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες η πατρίδα μας θα πρέπει να αντιμετωπίσει τον κλάδο αυτό της οικονομίας, με το ανάλογο ενδιαφέρον. Οι ελλείψεις, όπως αυτές έγινε προσπάθεια να καταγραφούν, ιδιαίτερα αυτές στα περιφερειακά λιμάνια κρουαζιέρας, είναι ουσιαστικές. Η συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας στη ελληνική οικονομία είναι καταλυτική. Μόνο η συνεισφορά του στην απασχόληση για το έτος 2014, διαμορφώθηκε σε 10.136 νέες θέσεις εργασίας, όταν τον Ιανουάριο του 2015 η ανεργία στην Ελλάδα άγγιξε το 25,7%⁵⁴. Από τα στοιχεία που παρατέθηκαν, πιστεύουμε ότι αναδύθηκαν τα προβλήματα και ετέθησαν οι βασικές προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξή της στη χώρα μας. Αυτές κυρίως είναι:

α) Η δημιουργία έργων υποδομών, με το σχεδιασμό των κατάλληλων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση των κρουαζιεροπλοίων και των επιβατών. Οι υποδομές αυτές αφορούν και τα μεγάλα λιμάνια, αλλά και τα λιμάνια μείζονος τουριστικού ενδιαφέροντος, τα οποία για τους λόγους που ήδη έχουμε αναφέρει, δεν διαθέτουν τις υποδομές εκείνες που θα τα καταστήσουν ανταγωνιστικά.

β) Η συντήρηση και ο εκσυγχρονισμός των υπάρχουσών υποδομών και εγκαταστάσεων των λιμένων, με ταυτόχρονη αναβάθμιση των προσκείμενων σε αυτά υποδομών. Η προσφερόμενες υπηρεσίες αρχής γενομένης από την επάρκεια των συγκοινωνιακών μέσων, μέχρι την απαιτούμενη επάρκεια κλινών σε ξενοδοχειακές μονάδες, οι οποίες θα παρέχουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, θα πρέπει να θεωρούνται ως δεδομένες.

γ) Η διεύρυνση της τουριστικής περιόδου και κατά τους χειμερινούς μήνες θα προσδώσει στην κρουαζιέρα τα αντίστοιχα οφέλη από την επέκταση αυτή.

⁵⁴ Ελληνική Στατιστική Αρχή (2015). Έρευνα Εργατικού Δυναμικού Ιανουάριος 2015. (Δημοσίευση: 9 Απριλίου 2015).

δ) Η ελκυστικότητα των τιμολογίων έναντι των ανταγωνιστριών χωρών της Μεσογείου, θα συνεισφέρει στην άνοδο του ενδιαφέροντος από τις εταιρείες του κλάδου της κρουαζιέρας.

ε) Η δυνατότητα υπερατλαντικών αεροπορικών συνδέσεων με την Ελλάδα, ιδιαιτέρως με αγορές οι οποίες διαθέτουν τις οικονομικές δυνατότητες (Η.Π.Α) και την πληθώρα των τουριστών (Κίνα).

στ) Η επάρκεια των αεροδρομίων και των λιμένων να υποδεχθούν ποιοτικό τουρισμό, όπως είναι αυτός της κρουαζιέρας.

ζ) Η απλοποίηση των διαδικασιών και η εξάλειψη της γραφειοκρατίας, για την απρόσκοπτη προσέλευση των τουριστών στη χώρα μας. Η απλοποίηση της χορήγησης βίζας σε τουρίστες οι οποίοι ανήκουν σε χώρες εκτός της Ζώνης Σένγκεν, θα εξυπηρετούσε πολίτες χωρών που ενδιαφέρονται να προχωρήσουν σε επισκέψεις στη χώρα μας, χωρίς υπερβολικές γραφειοκρατικές δεσμεύσεις.

η) Η διεύρυνση των ωρών λειτουργίας των μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων.

θ) Η ύπαρξη των απαραίτητων κανονισμών ασφαλείας και η επάρκεια των λιμενικών μέσων, των ρυμουλκών και της πλοηγικής υπηρεσίας. Τα τελευταία χρόνια παρατηρούνται ιδιαίτερα μεγάλα προβλήματα από την έλλειψη πλοηγών σε λιμάνια αιχμής, με ιδιαίτερα μεγάλη κίνηση, όπως αυτά της Σαντορίνης, της Κω και της Πάτμου.

Εν κατακλείδι, οι προοπτικές για την ελληνική κρουαζιέρα είναι αναμφισβήτητα μεγάλες, αρκεί οι εμπλεκόμενοι φορείς να ακολουθήσουν μια κοινή πορεία για την περαιτέρω αξιοποίησή της. Οι υπάρχουσες οικονομικές συγκυρίες δεν είναι θετικές, όμως υπάρχει η πρόθεση από φορείς και λιμάνια, όπως αυτό του Πειραιά, για να επιτευχθεί ο στόχος της προσέλκυσης των εταιρειών κρουαζιέρας και τουριστών υψηλού επιπέδου.

Στη χώρα μας η κρουαζιέρα έχει ιδιαίτερες προοπτικές, τις οποίες προσπαθήσαμε να αναδείξουμε μέσα από την παρούσα εργασία. Ο πολιτισμός, οι καιρικές συνθήκες, το απαράμιλλο κάλλος των ελληνικών νησιών, αλλά και

ολόκληρης της ελληνικής επικράτειας, οι κοντινές αποστάσεις μεταξύ των νησιών, αλλά και γενικότερα η μεγάλη πυκνότητα προορισμών ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, καθιστούν την Ελλάδα ένα ελκυστικό προορισμό. Ένα κρουαζιερόπλοιο προσφέρει πλέον υπηρεσίες αντίστοιχες με αυτές ενός υπερσύγχρονου ξενοδοχείου. Αντίστοιχες λοιπόν, θα πρέπει να είναι και οι προσφερόμενες υπηρεσίες στους τόπους προσέγγισης των πλοίων αυτών. Το ζητούμενο πλέον είναι ο συντονισμός των δημοσίων υπηρεσιών, των εμπλεκόμενων με την κρουαζιέρα φορέων, ναυτιλιακών εταιρειών, τουριστικών πρακτόρων, της τοπικής αυτοδιοίκησης και των Αρχών Λιμένων για την επιτυχή διευθέτηση των προβλημάτων τα οποία αντιμετωπίζει ο τομέας της κρουαζιέρας στη χώρα μας. Η σωστή διαχείριση των υπαρχόντων πόρων θα μπορέσει να προσφέρει το έναυσμα για τη λύση των θεμάτων που αντιμετωπίζει η κρουαζιέρα στην Ελλάδα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

I. ΒΙΒΛΙΑ:

1. Αντωνόπουλος, Ν.Κ., (1963). *Ιστορία του Εμπορικού Ναυτικού*, Πειραιάς. Έκδ. Ναυτικά και Τεχνικά Εκδόσεις. Αφοι Ι. Λιόντη.
2. Αθηναίος, Ε., (1979). *Θαλάσσια περιήγησις – Ιστορική Κοινωνική και κυρίως Νομική θεώρησις*, Αθήνα.
3. Κουθουρής, Χ.,(2006), *Σχόλη, Αναψυχή και Αθλητισμός: Εννοιολογική Συσχέτιση των όρων*.
4. Μπαμπινιώτης, Γ. (1998). *Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας*. Αθήνα. Έκδ. Κέντρο Λεξικολογίας.
5. Νικηταράς, Ν., α) (2003). *Η πόλη και η άσκηση του Πολίτη – Διαχρονική Εξέλιξη*, Αθήνα. Εκδ. Τελέθριον.
β) (2004). *Υπαίθρια ζωή*, Αθήνα. Εκδ. Τελέθριον.
6. Παρδάλη, Α (2012). *Το λιμάνι του Πειραιά. Διαχρονικοί μετασχηματισμοί και η αναπτυξιακή του συμβολή*. Πειραιάς: Εκδ. Σταμούλη.

II. ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ:

1. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (2013). *Ετήσια Οικονομική Έκθεση για την οικονομική χρήση 2012*.
2. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (2014). *Ετήσια Οικονομική Έκθεση για την οικονομική χρήση 2013*.
3. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (2014). *Παρουσίαση Οικονομικών Αποτελεσμάτων Χρήσης 2013 στην Ένωση Θεσμικών Επενδυτών*.
4. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (2014). *Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη 2012-2013*.
5. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (2014) - '' Επιχειρησιακό Σχέδιο ΟΛΠ Α.Ε για την πενταετία 2014 – 2018''.
6. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (2015). *Παρουσίαση Οικονομικών Αποτελεσμάτων Χρήσης 2014 στην Ένωση Θεσμικών Επενδυτών*.
7. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (2015). *Ετήσια Οικονομική Έκθεση για την οικονομική χρήση 2014*.

8. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (2015). Βιομηχανία Κρουαζιέρας. Διεύθυνση Διοίκησης, Τμήμα Στρατηγικού Σχεδιασμού.
9. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. `` Η Χειμερινή Κρουαζιέρα στην Ελλάδα``.
10. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (2015). ``Ενδιάμεσες Συνοπτικές Οικονομικές Καταστάσεις της περιόδου από 1.1.2015 έως την 30.6.2015`` .
11. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. ``ΟΛΠ Α.Ε - ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ στη λιμενική ζώνη ΟΛΠ`` Τελευταία απόφαση Διοικητικού Συμβουλίου ΟΛΠ Α.Ε Νο 99/ 10.7.2014 ΦΕΚ 2380 Β/5.9.2014.
12. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. ``1 ΟΛΠ Α.Ε`` Τιμολόγιο Νο 5``.

III. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ:

1. MEDCRUISE THE ASSOCIATION OF MEDITERRANEAN CRUISE PORTS (2014). *Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2013. A MedCruise Report.*
2. MEDCRUISE THE ASSOCIATION OF MEDITERRANEAN CRUISE PORTS (2015). *Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2014. A MedCruise Report.*

IV. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ:

ΑΡΘΡΑ ΣΕ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ:

1. Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε (2010). `` Κωδικός Κρουαζιέρα.- Τεράστια Οικονομικά Οφέλη `` Έκδ: Έκδοση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Port.thess. Τεύχος 3, σελ. 7-8.
2. Περιοδικό: ``Χρήμα και Τουρισμός`` (2015). Θέμα: `` Η κρουαζιέρα οδηγεί στην οικονομική ανάκαμψη ``. Τεύχος 216, σελ. 44-45.

ΑΡΘΡΑ ΣΕ ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ:

1. Αθανασίου Σ. (2015). ``Βουλιάζει την κρουαζιέρα η έλλειψη υποδομών. Μεγάλο μειονέκτημα οι ανεπαρκείς αεροπορικές συνδέσεις με ΗΠΑ και Κίνα``. Εφημερίδα: ``Ελεύθερος Τύπος της Κυριακής – Οικονομικά``. 30.Μαΐου 2015, σελ. 8.
2. Γαλδάδας Α. (2015). Άρθρο:`` Το καπνισμένο.. λιμάνι`` Εφημερίδα: Το Βήμα (Βήμα - Περιβάλλον), σελ. 4

3. ¹Καραγεώργου Λ. (2015). Άρθρο: " Πώς θα μειώσει η διεθνής ναυτιλία τους ρύπους CO2 έως το 2050" . Εφημερίδα: " Η Ναυτεμπορική" 2015.
4. Καραγεώργου Λ.(2015). Άρθρο: " Το ελληνικό θαύμα " . Εφημερίδα: Η Ναυτεμπορική, σελ. 16.
5. Παπασταθοπούλου, Χ., (2015). Θέμα: " Να εξαιρεθεί το θαλάσσιο μέτωπο των Λιπασμάτων " . Εφημερίδα των Συντακτών.
6. Τσιπλάκης Α. (2015) " Posidonia Sea Tourism Forum. Τι μπλοκάρει την ανάπτυξη του κλάδου. Αδυναμία οργάνωσης και έλλειψη έργων ακυρώνουν τα ατού της κρουαζιέρας" . Εφημερίδα: Η Ναυτεμπορική., σελ. 15.
7. ¹Τσιπλάκης Α.(2015). "Κρουαζιέρα με λιγότερους επιβάτες" . Εφημερίδα: Η Ναυτεμπορική, σελ: 15.

ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΣΕ ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

1. Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση ΟΛΠ Α.Ε (2014).– Ομιλία Προέδρου & Δ/ντα Συμβούλου ΟΛΠ Α.Ε. Θέμα: " Οικονομικά Αποτελέσματα 2013 – Προοπτικές εξέλιξης 2014" .

ΜΕΛΕΤΕΣ:

1. Πολιτιστική Ακτή Πειραιά. " Έκθεση Συνοδεύουσα την Πρόταση Γενικής Διάταξης Master Plan " (Δεκέμβριος 2010).

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ :

1. Πρακτικά του 7^{ου} Πανελληνίου (Διεθνούς) Συνεδρίου Μετεωρολογίας, Κλιματολογίας και Φυσικής της Ατμόσφαιρας (Λευκωσία 28 – 30 Σεπτεμβρίου 2004). Εκδότης: Δρ. Σίλας Χρ. Μιχαηλίδης (Νοέμβριος 2005).

ΔΕΛΤΙΑ ΤΥΠΟΥ:

1. Ελληνική Στατιστική Αρχή (2015). Έρευνα Εργατικού Δυναμικού Ιανουάριος 2015. (Δημοσίευση: 9 Απριλίου 2015).
2. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. Δελτίο Τύπου: 16 Μαρτίου 2015. "Σύσκεψη λιμανιών στα κεντρικά γραφεία του ΟΛΠ Α.Ε. για το συντονισμό των πολιτικών τους για την κρουαζιέρα 2016 – 2017" .

3. ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ - Εξελίξεις στο Ταξιδιωτικό Ισοζύγιο Πληρωμών 2013. Δημοσίευση: 29 Απριλίου 2014.

ΘΕΜΑΤΑ ΣΕ ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ:

1. Εφημερίδα: Ημερησία. " Σε τραγική κατάσταση ο αερολιμένας Μυκόνου ". Παρασκευή 14 Αυγούστου 2015.
2. Εφημερίδα: Ημερησία. " Στα ύψη η αεροπορική επιβατική κίνηση ". Παρασκευή 14 Αυγούστου 2015.
3. Εφημερίδα: Η Ναυτεμπορική. Θέμα: " Ποιοι θέλουν να βουλιάξουν τη ναυτιλία μας ". Συντάκτης: Λάμπρος Καραγεώργου (18 Μαΐου 2015).
4. Εφημερίδα: Το Βήμα, Θέμα: " Ανοχύρωτοι μπροστά στους γίγαντες της θάλασσας " (Κυριακή 7 Ιουνίου 2015).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ:

ΚΕΙΜΕΝΟ ΣΕ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ:

1. Μοίρα, Π. και Μυλωνόπουλος, Δ. " Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας ". *Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση.* Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας. <http://e-jst.teiath.gr/>
2. Βυθούλκας Δ. (2014). " Μύκονος: Άνεμοι – έλλειψη υποδομών "διώχνουν" κρουαζιερόπλοια." <http://www.tovima.gr/>
3. Πετρόπουλος Α. (2014). " Κρουαζιέρα χωρίς στρατηγικό σχέδιο ". <http://www.kathimerini.gr>.
4. Κιούσης Γ. (2011). " Λιμάνια για.. δέσιμο " <http://www.enet.gr/>
5. Τσιπλάκης, Α.(2014). " Χάνει έδαφος στην κρουαζιέρα η Μεσόγειος ". <http://www.naftemporiki.gr/>

ΘΕΜΑΤΑ ΣΕ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ:

1. Ένωση Λιμένων Ελλάδας. Ένωση Λιμένων Ελλάδας. " Στοιχεία Λιμένων Κρουαζιέρας 2010 – 2011 ". www.elime.gr
2. Ένωση Λιμένων Ελλάδας. Ένωση Λιμένων Ελλάδας. " Παρουσίαση χειμερινής κρουαζιέρας ", www.elime.gr

3. Άρθρο: " Από κοινού ο συντονισμός της κρουαζιέρας σε Πειραιά, Σαντορίνη και Μύκονο". (16 Μαρτίου 2015). www.capital.gr
4. Άρθρο: " Το 2014 η τουριστική κίνηση στην κρουαζιέρα σημείωσε κάμψη ". 4 Σεπτεμβρίου 2015, <http://www.capital.gr>
5. ¹Άρθρο: " Προσπαθούν να εξαρθρώσουν τη μαφία των ταξί ". Παρασκευή 7 Νοεμβρίου 2014, <http://www.zougla.gr/>
6. Med Cruise Constitution, (Approved in November 2004, Amended in: October/2006, May/2008, June/2011, May/2014),. www.medcruise.com.
7. Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ). Τουρισμός & ΑΕΠ 2000 - 2013 (Αύγουστος 2014. Επεξεργασία στοιχείων της Τράπεζας της Ελλάδος και του World Travel & Tourism Council). <http://sete.gr/el/statistika-vivliothiki/statistika/>
8. Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), Κατάταξη του ελληνικού τουρισμού βάσει των διεθνών τουριστικών εισπράξεων ετών 2007 έως 2013.Επεξεργασία στοιχείων από Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (Παγκόσμιο Τουριστικό Βαρόμετρο), Ιούνιος 2014 <http://sete.gr/el/statistika-vivliothiki/statistika/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

○ ΧΑΡΤΕΣ:

1. **ΧΑΡΤΗΣ 1:** Λιμάνια κρουαζιέρας της Μεσογείου. (σελ. 6)
2. **ΧΑΡΤΗΣ 2:** Το λιμάνι της Βαρκελώνης. (σελ.10)
3. **ΧΑΡΤΗΣ 3:** Κίνηση τουριστών σε περιοχές της Μεσογείου. (σελ.14)
4. **ΧΑΡΤΗΣ 4:** Οι σημαντικότερες ελλείψεις στα μεγαλύτερα λιμάνια.(σελ. 27)
5. **ΧΑΡΤΗΣ 5:** Επέκταση δικτύου γραμμών τραμ και μετρό. (σελ.42)
6. **ΧΑΡΤΗΣ 6:** Γεωγραφική θέση λιμένα Πειραιά. (σελ. 58)
7. **ΧΑΡΤΗΣ7:**Κατασκευή νέου κρηπιδότοιχου εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων στον κεντρικό λιμένα. (σελ 84)
8. **ΧΑΡΤΗΣ 8:** Υποθαλάσσια σύνδεση λιμένος. (σελ. 88)
9. **ΧΑΡΤΗΣ 9:** Πολιτιστική Ακτή Πειραιά. (σελ. 96)
10. **ΧΑΡΤΗΣ 10:** Ευρύτερη περιοχή αρμοδιότητας ΟΛΠ Α.Ε (σελ.97)

○ ΠΙΝΑΚΕΣ:

1. **ΠΙΝΑΚΑΣ 1:** Διακίνηση επιβατών κρουαζιέρας για τα δέκα μεγαλύτερα λιμάνια. (σελ. 9)
2. **ΠΙΝΑΚΑΣ 2:** Εξέλιξη κρουαζιέρας σε περιοχές της Μεσογείου. (σελ. 15)
3. **ΠΙΝΑΚΑΣ 3:** Χαρακτηριστικά home και transit επιβατών. (σελ. 16)
4. **ΠΙΝΑΚΑΣ 4:** HOME PORT PASSENGERS. (σελ. 16)
5. **ΠΙΝΑΚΑΣ 5:** TRANSIT PASSENGERS. (σελ. 17)
6. **ΠΙΝΑΚΑΣ 6:** Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων - αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας. (σελ. 22)
7. **ΠΙΝΑΚΑΣ 7:** Μήκος πλοίου και προσεγγίσεις. (σελ. 32)
8. **ΠΙΝΑΚΑΣ 8:** Οικογενειακή και ηλικιακή κατάσταση επιβατών κρουαζιέρας. (σελ. 44)
9. **ΠΙΝΑΚΑΣ 9:** Δημογραφικά στοιχεία επιβατών κρουαζιέρας 2014. (σελ.45)
10. **ΠΙΝΑΚΑΣ 10:** ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΠ 2000-2013. (σελ. 52)
11. **ΠΙΝΑΚΑΣ 11:** Κατάταξη του ελληνικού τουρισμού βάσει των διεθνών τουριστικών εισπράξεων ετών 2007-2013. (σελ. 53)
12. **ΠΙΝΑΚΑΣ 12:** Διακίνηση επιβατών λιμένα Πειραιώς 2014. (σελ. 57)

13. **ΠΙΝΑΚΑΣ 13:** Επέκταση επιβατικού λιμένα στη νότια πλευρά. (σελ. 59)
14. **ΠΙΝΑΚΑΣ 14:** Έσοδα ΟΛΠ Α.Ε ανά τομέα δραστηριότητας (σελ. 60)
15. **ΠΙΝΑΚΑΣ 15:** Εκπτώσεις επί των συστημάτων ελέγχου ανά ετησία κίνηση επιβατών. (σελ. 64)
16. **ΠΙΝΑΚΑΣ 16:** Εκπτώσεις στις χρεώσεις μεταφοράς αποσκευών, αναλόγως του ετησίου αριθμού διελεύσεων επιβατών. (σελ. 64)
17. **ΠΙΝΑΚΑΣ 17:** Χρεώσεις επί κρουαζιερόπλοιων. (σελ. 65)
18. **ΠΙΝΑΚΑΣ 18:** Συγκριτικός πίνακας χρεώσεων επί πλοίου μεταξύ λιμανιών της Μεσογείου και ΟΛΠ Α.Ε. (σελ. 67)
19. **ΠΙΝΑΚΑΣ 19:** Έσοδα ανά τομέα δραστηριότητας (σελ. 68)
20. **ΠΙΝΑΚΑΣ 20:** Έσοδα ανά τομέα δραστηριότητας ετών: 2013-2014 (σελ.69)
21. **ΠΙΝΑΚΑΣ 21:** Έσοδα Α' εξαμήνων ΟΛΠ Α.Ε ετών: 2013-2014-2015 (σελ 71)
22. **ΠΙΝΑΚΑΣ 22:** Διακίνηση επιβατών εσωτερικού-εξωτερικού ΟΛΠ Α.Ε.(σελ. 72)
23. **ΠΙΝΑΚΑΣ 23:** Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και αριθμός επιβατών (σελ. 78)
24. **ΠΙΝΑΚΑΣ 24:** Παρουσίαση συνολικού επενδυτικού προγράμματος ΟΛΠ Α.Ε. 2012-2016 (σελ. 85-86)
25. **ΠΙΝΑΚΑΣ 25:** ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ 2014-2018 (σελ. 89)
26. **ΠΙΝΑΚΑΣ 26:** Έσοδα ανά τομέα δραστηριότητας. (σελ. 91)
27. **ΠΙΝΑΚΑΣ 27:** Έργα ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ενταγμένα στο Επενδυτικό Αναπτυξιακό Σχέδιο ΟΛΠ Α.Ε ΕΤΩΝ 2012-2016. (σελ. 100)

ο ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

1. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1:** Αριθμός διαθέσιμων ρυμουλκών ανά λιμάνι. (σελ. 39)
2. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2:** Κατανομή προβλητών ανά λιμάνι. (σελ. 40)
3. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3:** Μέση απόσταση πλοίου/ μέσων μεταφοράς (μ.) ανά λιμάνι. (σελ. 41)

4. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4:** Κίνηση κρουαζιέρας κατά τους χειμερινούς μήνες στο λιμάνι του Πειραιά. (σελ. 44)
5. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5:** Ποσοστιαία κατανομή συνολικών εισπράξεων κρουαζιέρας ανά λιμάνι προορισμού έτους: 2013. (σελ. 50)
6. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6:** Οι μεγαλύτερες αγορές του πλανήτη στην κρουαζιέρα. (σελ. 55)
7. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7:** Διακίνηση επιβατών και έσοδα ΟΛΠ Α.Ε ετών: 2011-2014 (σελ. 62)
8. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8:** Έσοδα ανά τομέα δραστηριότητας ΟΛΠ Α.Ε ετών: 2013-2014. (σελ. 70)
9. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9:** Έσοδα κρουαζιέρας ετών: 2013-2014. (σελ. 70)
10. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10:** Κρουαζιέρα ΟΛΠ ΑΕ κατά τα Α' εξάμηνα ετών: 2013-2014-2015. (σελ.71)
11. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11:** Συνολική διακίνηση επιβατών εξωτερικού στο λιμάνι του Πειραιά. (σελ. 73)
12. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12:** Διακίνηση επιβατών κρουαζιέρας HOME PORTING. (σελ. 74)
13. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13:** Διερχόμενοι επιβάτες κρουαζιέρας TRANSIT. (σελ. 75)
14. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14:** Εθνικότητες επιβατών κρουαζιέρες. (σελ. 75)
15. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15:** Σύνολο επιβατών κρουαζιέρας έτους: 2014 (σελ. 77)
16. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 16:** Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων κατά το έτος: 2014. (σελ. 77)
17. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 17:** Προσόρμιση πλοίων κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά. (σελ. 79)
18. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 18:** Προβλεπόμενα έσοδα κρουαζιέρας. (σελ. 92)
19. **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 19:** Προβλέψεις διακίνησης επιβατών κρουαζιέρας. (σελ. 92)

