

ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»

ΤΙΤΛΟΣ

Η Ανάπτυξη Της Βιομηχανίας Κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου.

ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ

*The Development of the Cruise Industry
in the Island of Rhodes*

Όνοματεπώνυμο Σπουδαστή:

Κίκερης Παντελεήμων

Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:

κ. Παπαχρήστο Δημήτριο

ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2022



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ
Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΠΑΠΟΥΤΣΙΔΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ

ΔΡΟΣΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Κίκερης Παντελεήμων του Κωνσταντίνου, με αριθμό μητρώου 8066237 φοιτητής του Διϊδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής της Σχολής Μηχανικών Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι: «Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Ο δηλών

Κίκερης Παντελεήμων

Ημερομηνία

9/06/2023





ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ
Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



ΤΙΤΛΟΣ

Η Ανάπτυξη Της Βιομηχανίας Κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου

ΟΝΟΜΑ ΦΟΙΤΗΤΗ

Κίκερης Παντελεήμων

Μεταπτυχιακή Διατριβή που υποβάλλεται στο καθηγητικό σώμα για την μερική εκπλήρωση των υποχρεώσεων απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου του Διϊδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκμεταλλευτώ την ευκαιρία για να ευχαριστήσω ειλικρινά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Παπαχρήστο Δημήτριο για την πολύτιμη καθοδήγηση, τη βοήθεια, τις υποδείξεις και τα εποικοδομητικά του σχόλια σχετικά με τη δομή της παρούσας εργασίας.

Κατά τη διάρκεια της παρούσας διατριβής πολλά άτομα μου παρείχαν μεγάλη υποστήριξη και χρήσιμες πληροφορίες. Θα ήθελα, επομένως, να ευχαριστήσω όλους όσους συμμετείχαν σε αυτή την έρευνα.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω την Ένωση Ελλήνων Πλοιάρχων, το Δημοτικό Ταμείο Ρόδου, το Λιμεναρχείο Ρόδου, το Επιμελητήριο Δωδεκανήσου, την ομάδα Τουριστικής Επιστήμης Ρόδου και το Ινστιτούτο Τουριστικής Έρευνας και Πρόβλεψης.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την ενθάρρυνση, την υποστήριξη και την κατανόηση που μου έδωσαν στις δύσκολες στιγμές της μελέτης αυτής.

Περίληψη

Ο σκοπός της παρούσας μελέτης είναι να διερευνήσει την ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου. Ένας από τους κύριους λόγους που οδηγούν σε αυτή την εστίαση είναι το γεγονός ότι ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί έναν τεράστιο τομέα με διεθνή εμβέλεια, παρέχοντας οικονομικά οφέλη σε κάθε τοπική οικονομία που επενδύει σε αυτόν.

Η έρευνα ξεκίνησε με μια αναφορά στην ανάπτυξη του κλάδου του τουρισμού κρουαζιέρας και ακολούθησε μια βιβλιογραφική ανασκόπηση του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού και των δραστηριοτήτων που παραμένουν πολύτιμες στην Ελλάδα. Στη συνέχεια εξετάστηκε η επίδραση της κρουαζιέρας στις τοπικές οικονομίες και πώς επηρεάζονται τα διάφορα λιμάνια. Μια εκτεταμένη ανάλυση του στόλου κρουαζιέρας που προσέγγισε το νησί της Ρόδου τα τελευταία τρία χρόνια, μας έδωσε μια εικόνα της πολιτικής των εταιρειών που κατέχουν αυτά τα πλοία, της χωρητικότητάς τους καθώς και του οικονομικού, μορφωτικού και κοινωνικού υπόβαθρου των επιβατών που μεταφέρουν. Επιπλέον, εντοπίστηκαν και τέθηκαν υπόψη μας πιθανοί κίνδυνοι και ρίσκα από περιβαλλοντικές ή κοινωνικο-πολιτιστικές επιπτώσεις.

Τελικά, αυτό που σίγουρα θα αποδειχθεί πιο πολύτιμο είναι η παρουσίαση των εγκαταστάσεων του λιμανιού της Ρόδου και οι προτάσεις που παρέχονται για περαιτέρω βελτιώσεις στη διαχείριση των επιβατών και των λιμενικών εγκαταστάσεων εν γένει. Η σημασία της κρουαζιέρας για το νησί της Ρόδου είναι βέβαιη, είτε από άποψη οικονομικού κέρδους είτε από άποψη πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Ταυτόχρονα, το γεγονός ότι το λιμάνι της Ρόδου έχει ανάγκη από νέες, πιο ανταγωνιστικές εγκαταστάσεις είναι αδιαμφισβήτητο. Ωστόσο, σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να γίνει προσπάθεια βελτίωσης και περαιτέρω ανάπτυξης, αν οι τοπικές αρχές δεν εξετάσουν προσεκτικά τις πραγματικές ανάγκες του νησιού,

τους ανταγωνιστές και τους κινδύνους που ενέχει. Πρέπει να ακολουθηθούν συγκεκριμένες δράσεις και στρατηγικές προκειμένου να αξιοποιηθούν οι πραγματικές δυνατότητες αυτού του μοναδικού προορισμού κρουαζιέρας.

Abstract

The aim of this study is to investigate the development of the cruise industry on the island of Rhodes. One of the main reasons behind this focus is the fact that cruise tourism constitutes a huge field with an international scope, providing economic benefits to any local economy that invests on it.

The research started with a reference on the development of the cruise tourism industry, and was followed by a literature review of the Greek maritime tourism and the activities that remain valuable in Greece. The project then examined the effect of the cruise business on the local economies, and how different ports are affected. An extended analysis of the cruise fleet that has approached the Island of Rhodes in the last three years, gave us an insight into the policy of the companies that own those ships, their capacity as well as the financial, educational and social background of the passengers they carry. Additionally, possible dangers and risks from environmental or socio-cultural impacts were identified and brought to our attention.

Ultimately, what would definitely prove most valuable is the presentation of the facilities in the port of Rhodes and the suggestions provided for further improvements in the handling of passengers and the port facilities in general. The importance of the cruise industry for the island of Rhodes is certain, either in terms of financial profit or in terms of cultural interest. At the same time, the fact that the port of Rhodes is in need of new, more competitive facilities is undeniable. However, at no time should there be an attempt for improvement and further development, unless local authorities carefully consider the actual needs of the island, the competitors and the risks involved. Specific actions and strategies need to be followed in order to realize the true potentials of this unique cruise destination.

Περιεχόμενα

Ευχαριστίες.....	5
Περίληψη.....	6
Περιεχόμενα.....	8
Συντομογραφίες.....	11
Κατάλογος σχημάτων.....	12
Κατάλογος πινάκων.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	16
1.1 ΜΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	16
1.2 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	17
1.3 Η ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΟΡΟΙ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ	19
1.4 ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ	21
1.5 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	24
2.1 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	24
2.2 Η ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΗ ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ	29
2.3 ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ	31
2.4 Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	33
2.5 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	34
2.5.1 ΤΑ ΕΙΔΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	36
2.5.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	38
2.6 ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	40
2.7 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	46
2.8 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ	47
2.9 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	48
2.10 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	51

2.11 ΤΑ ΣΥΝΗΘΕΣΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΦΙΛΟΞΕΝΟΥΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	55
3.1 ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	55
3.2 ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΗΓΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ.....	55
3.3 ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ.....	57
3.4 ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	61
4.1 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΕΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΡΟΔΟΥ.....	61
4.2 Η ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	65
4.3 Η ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	67
4.4 Ο ΟΓΚΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΠΟΥ ΕΠΙΣΚΕΠΤΟΝΤΑΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΡΟΔΟΥ	74
4.5 ΤΑ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΠΟΥ ΕΠΙΣΚΕΠΤΟΝΤΑΙ ΤΟ ΝΗΣΙ ΤΗΣ ΡΟΔΟΥ	78
4.6 ΠΟΙΕΣ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	84
4.7 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΡΟΔΟΥ.....	87
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	93
5.1 Η ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΝΗΣΙ ΤΗΣ ΡΟΔΟΥ	93
5.2 ΟΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΡΟΔΟΥ	97
5.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	102
5.4 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	106
5.5 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	109
5.6 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΝΗΣΙ ΤΗΣ ΡΟΔΟΥ.....	110
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	118
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	118
ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....	122



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ
Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	129
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1.....	129
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2.....	133
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3.....	134
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4.....	135
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5.....	136
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.....	137

Συντομογραφίες

ACS	Association of Caribbean States.
CEU	Commission of the European Union
CLIA	Cruise Lines International Association.
Cruise Europe	Organisation representing the interests of cruise ports.
ECC	European Cruise Council.
EU	European Union, comprising 27 member states.
Homeport	Port at which a cruise ship is based.
International cruising	Ships that visit international ports.
LowerBerths	The normal capacity of a ship when two beds in each cabin are occupied.
MedCruise	Organisation representing the interests of cruise ports located in the Mediterranean.
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development.
Pax	Abbreviation for passengers.
Pax-nights	Number of passengers in lower berths.
Port-of-Call	Port at which a cruise ship approaching during the cruise. Sometimes referred to as a transit port.
PSA	Passenger Shipping Association.
WTO	World Tourism Organization

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 1.1 Δομή της αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού.....	20
Σχήμα 2.1 Τοπογεωγραφικός προορισμός κρουαζιέρας.....	26
Σχήμα 2.2 Αγορά θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα.....	40
Σχήμα 2.3 Μερίδια προορισμών του 2018.....	44
Σχήμα 4.1 Navigator Of The Sea.....	68
Σχήμα 4.2 Brilliance of The Seas.....	68
Σχήμα 4.3 Legend of The Seas.....	69
Σχήμα 4.4 Costa Mediterranean.....	69
Εικόνα 4.5 Costa Fortuna.....	70
Εικόνα 4.6 Grand Princess.....	70
Εικόνα 4.7 Celebrity Solstice.....	71
Εικόνα 4.8 Celebrity Equinox.....	71
Εικόνα 4.9 Carnival freedom.....	71
Εικόνα 4.10 Aida diva.....	72
Εικόνα 4.11 Aida Cara.....	72
Εικόνα 4.12 Celestyal Crystal.....	73
Εικόνα 4.13 Celestyal Olympia.....	73
Σχήμα 4.14 Ο όγκος των επιβατών στη Ρόδο για τα έτη 2016, 2017, 2019.....	76
Σχήμα 4.15 Η ηλικία των επιβατών που επισκέπτονται το νησί της Ρόδου.....	79
Σχήμα 4.16 Το μορφωτικό επίπεδο των επιβατών που επισκέπτονται το νησί της Ρόδου.....	79
Σχήμα 4.17 Η επαγγελματική κατάσταση των επιβατών που επισκέπτονται το νησί της Ρόδου.....	80
Σχήμα 4.18 Τα οικογενειακά εισοδήματα το 2019.....	81
Σχήμα 4.19 Τι προτιμάτε στις διακοπές σας, κρουαζιέρα, ξενοδοχείο ή και τα δύο;	84
Σχήμα 4.20 Ποιοι παράγοντες σας επηρεάζουν όταν επιλέγετε κρουαζιέρα;.....	85
Σχήμα 4.21 Ποιος ήταν ο πιο σημαντικός παράγοντας για την επιλογή αυτής της κρουαζιέρας.....	86

Σχήμα 4.22 Όταν επιλέγετε μια κρουαζιέρα, πόσο σημαντικό ήταν το γεγονός ότι το νησί Της Ρόδου περιλαμβανόταν στους προορισμούς;	87
Εικόνα 4.23 Δορυφορική εικόνα του λιμανιού της Ρόδου.....	90
Εικόνα 4.24 Αναλυτικός χάρτης του λιμανιού της Ρόδου.....	91
Εικόνα 5.1 Σύγκριση του προορισμού με τουρκικούς προορισμούς.....	96
Σχήμα 5.2 Σύγκριση των τιμών με τους τουρκικούς προορισμούς.....	96
Εικόνα 5.3 Κρουαζιερόπλοια που ελλιμενίζονται στο λιμάνι της Ρόδου.....	103

Κατάλογος πινάκων

Πίνακας 2.1 Μέσος ρυθμός αύξησης των επιβατών 2016-2018 (2 σχημ.).....	25
Πίνακας 2.2 Ανάλυση των γεωγραφικών προορισμών.....	27
Πίνακας 2.3 Αύξηση ανά διάρκεια κρουαζιέρας 2000-2019.....	28
Πίνακας 2.4 Μερίδιο αγοράς εταιρειών κρουαζιέρας.....	29
Πίνακας 2.5 Εταιρείες μέλη κρουαζιέρας.....	30
Πίνακας 2.6 Επιβάτες κρουαζιέρας από το 2008 έως το 2018.....	32
Πίνακας 2.7 Πηγές των επιπτώσεων της κρουαζιέρας στην οικονομία.....	41
Πίνακας 2.8 Οικονομική συμβολή της βορειοαμερικανικής βιομηχανίας κρουαζιέρας.....	43
Πίνακας 2.9 Τα πιο δημοφιλή λιμάνια στην Ευρώπη το 2018.....	45
Πίνακας 2.10 Σύμβαση για την προστασία και ανάπτυξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Καραϊβικής (σύμβαση της Καρθαγένης).....	47
Πίνακας 4.1 Αφίξεις επιβατών στο λιμάνι της Ρόδου 2016-2019.....	77
Πίνακας 4.2 Ηλικία επιβατών 2018.....	81
Πίνακας 4.3 Επίπεδο εκπαίδευσης των επιβατών 2018.....	82
Πίνακας 4.4 Επαγγελματική κατάσταση επιβατών 2018.....	82
Πίνακας 4.5 Οικογενειακό εισόδημα επιβατών 2018.....	83
Πίνακας 4.6 Στοιχεία λιμένα της νήσου Ρόδου.....	91
Πίνακας 5.1 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα στο εύρος 0-100 (0 = αρκετά δυσαρεστημένος και 100 = πολύ δυσαρεστημένος). Ικανοποιημένοι.....	94
Πίνακας 5.2 Μέση δαπάνη ανά άτομο 2018.....	103
Πίνακας 5.3 Μέσες δαπάνες ανά άτομο 2016.....	104
Πίνακας 5.4 Μέση κατά κεφαλήν δαπάνη ανά χώρα.....	105
Πίνακας 5.5 Κατά κεφαλήν δαπάνες ανά κρουαζιερόπλοιο.....	105
Πίνακας 5.6 Εκτίμηση της κατά κεφαλήν συνολικής δαπάνης, σε σχέση με τη συμμετοχή σε εκδρομές.....	106
Πίνακας 5.7 Εκπομπές, επιπτώσεις και κύρια αποτελέσματα.....	107
Πίνακας 5.8 Επίπεδο εγκαταστάσεων που απαιτούνται για τους λιμένες κρουαζιέρας.....	112

Πίνακας 5.9 Τάσεις ευκαιρίες και απειλές για τα κρουαζιερόπλοια.....	112
Πίνακας 5.10 Στρατηγικές και στόχοι λιμένων.....	113
Πίνακας 5.11 Παρουσιάζει τους κινδύνους και τα μέτρα πρόληψης στο λιμάνι των επιβατών.....	115

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 ΜΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η κρουαζιέρα αναφέρεται ως "Το να κάνεις ένα ταξίδι δια θαλάσσης με ένα πλοίο για αναψυχή, που συνήθως προσεγγίζει έναν αριθμό λιμανιών" (Collins English Dictionary).

Η κρουαζιέρα είναι μια εξελιγμένη δραστηριότητα με πολλαπλές προεκτάσεις, ενώ η επιχείρηση κρουαζιέρας ενώνει ένα μείγμα χαρακτηριστικών από άλλους τομείς, όπως: μεταφορές, τουρισμός και αναψυχή (Wild and Dearing, 2000).

Πιο συγκεκριμένα, ο κλάδος της κρουαζιέρας μπορεί να προσδιοριστεί ως μια διαφοροποιημένη θαλάσσια δραστηριότητα, η οποία υποδηλώνει όλα τα οργανωτικά χαρακτηριστικά και τις απαιτήσεις των θαλάσσιων μεταφορών όσον αφορά τους επιβάτες ή το φορτίο. Ωστόσο, στη ναυτιλία κρουαζιέρας, ο στόχος δεν είναι απλώς η μεταφορά επιβατών από το ένα λιμάνι στο άλλο- αντίθετα, δίνεται προσοχή στην ασφαλή και πολυτελή διαμονή των επιβατών κρουαζιέρας. Στην πραγματικότητα, ένα μέρος των υπηρεσιών που προσφέρει η κρουαζιέρα στους επιβάτες της είναι ίσο με αυτές ενός πολυτελούς ξενοδοχείου πέντε αστέρων. Ωστόσο, η κρουαζιέρα χαρακτηρίζεται από σημαντική ετερογένεια σε σχέση με άλλα τουριστικά προϊόντα (Παπαθεοδώρου, 2001).

Η ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας είχε σημαντικές επιπτώσεις σε διάφορους τομείς: κοινωνικοπολιτικούς, οικονομικούς, και περιβαλλοντικούς. Δεν υπάρχουν πολλές έρευνες σχετικά με τις επιπτώσεις της κρουαζιέρας στους προορισμούς, ιδίως εκείνες που αφορούν την ανάλυση κόστους-οφέλους της επίδρασης της βιομηχανίας κρουαζιέρας. Ωστόσο, λέγεται ότι υπάρχουν "σημαντικοί παράγοντες" στον συγκεκριμένο τομέα, όπως οι τοπικές κυβερνήσεις, ο πληθυσμός και οι φορείς εκμετάλλευσης ακτοπλοΐας. Όλοι οι παραπάνω, προσπαθούν να λάβουν προληπτικά μέτρα, για την προστασία του μέλλοντος των προορισμών τουρισμού κρουαζιέρας. Αν και είναι δύσκολο να αναγνωριστούν, οι κοινωνικές, πολιτιστικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές επιπτώσεις, θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων στα κράτη-λιμάνια,

ιδιαίτερα στα νησιωτικά λιμάνια προσέγγισης. Οποιοσδήποτε τεχνικές διαχείρισης, όπως η περιφερειακή συνεργασία, η επιβολή κεφαλικών φόρων για την αύξηση των οικονομικών οφελών και ο περιορισμός του συνόλου των επιβατών κρουαζιέρας για τη μείωση των κοινωνικών επιπτώσεων, πρέπει να συντονίζονται μεταξύ των τοπικών κυβερνήσεων (Loper, 2005).

1.2 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Ο σύγχρονος κλάδος της κρουαζιέρας είναι κερδοφόρος, στην πραγματικότητα "μετατρέποντας το νερό σε χρήμα", (Klein, 2006). Μια πρόσφατη έκθεση της Ομοσπονδιακής Επιτροπής Εμπορίου των ΗΠΑ αποτυπώνει την αλλαγή: "Η κρουαζιέρα έχει εξελιχθεί από ένα δευτερεύον παρακλάδι της ωκεάνιας επιβατικής βιομηχανίας του παρελθόντος σε μια ευρείας βάσης επιχείρηση διακοπών Τα σημερινά κρουαζιερόπλοια, που μοιάζουν πολύ περισσότερο με πλωτά πολυτελή ξενοδοχεία ή ακόμη και με πάρκα αναψυχής από ό,τι τα παραδοσιακά υπερωκεάνια , προσφέρουν στους χιλιάδες επιβάτες τους ανέσεις όπως εμπορικές περιοχές σε στυλ Main Street, πολλαπλά εστιατόρια, σπα, γήπεδα μπάσκετ, ακόμη και παγοδρόμια και τοίχους αναρρίχησης" (Federal Trade Commission, 2018).

Όπως αναφέρει ο Klein (2006), ο κλάδος της κρουαζιέρας αποτελεί το μεγαλύτερο αναπτυσσόμενο τμήμα του κλάδου των ταξιδιών αναψυχής εδώ και 35 χρόνια. Από το 1990 έως το 2019 ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε από 3.774.000 σε περίπου 28 εκατομμύρια Παγκόσμιους επιβάτες ετησίως.

Οι εταιρείες κρουαζιέρας λέγεται ότι παρέχουν υπηρεσίες στους επιβάτες που μεταφέρουν και δημιουργούν υψηλά κέρδη στα λιμάνια στα οποία προσεγγίζουν. Οι επιβάτες ξοδεύουν χρήματα στα τοπικά λιμάνια και έτσι οι επιχειρήσεις κρουαζιέρας συμβάλλουν στην αύξηση του ποσοστού απασχόλησης και των εισοδημάτων της τοπικής οικονομίας των λιμένων. Η αύξηση αυτή εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τους ακόλουθους παράγοντες: (i) τον στόλο κρουαζιέρας που προσεγγίζει το λιμάνι, (ii) τη χωρητικότητα των πλοίων σε επιβάτες, (iii) τη

διάρκεια του δρομολογίου της κρουαζιέρας, (iv) τη σημαία του πλοίου, (v) τη διαθεσιμότητα και το μέγεθος των εγχώριων λιμένων και τέλος (vi) τη δομή της τοπικής οικονομίας (Davis, 1983).

Τα κρουαζιερόπλοια αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους και πιο δραστήριους διεθνείς στόλους, που γνώρισαν συνεχή, πλήρη και ταχεία ανάπτυξη κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες. Ο τομέας της κρουαζιέρας έχει μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 8%, ωστόσο ο παραδοσιακός τουρισμός έχει μέσο ρυθμό ανάπτυξης 4% (Peisley, 2005). Στο παρελθόν, η κρουαζιέρα αποτελούσε προϊόν πολυτελείας, αλλά τα τελευταία χρόνια το προφίλ των καταναλωτών έχει αλλάξει. Ως αποτέλεσμα, έχουμε επιβάτες διαφορετικού οικονομικού επιπέδου, στην ίδια κρουαζιέρα (Martí, 2018).

Τα μεγέθη των πλοίων έχουν επίσης αλλάξει. Ενώ τη δεκαετία του '70 και στις αρχές της δεκαετίας του '80 η χωρητικότητα των πλοίων ήταν 500 έως 800 επιβάτες, το 2006 η RoyalCaribbean εισήγαγε τα mega πλοία με χωρητικότητα άνω των 5000 επιβατών (Klein, 2006).

Η εξέλιξη συμπεριέλαβε τα ταξίδια περιήγησης, τα υπερατλαντικά ταξίδια και τη ζήτηση της σύγχρονης κρουαζιέρας (Dickinson and Vladimir, 2017). Ο κλάδος αναπτύσσεται γρήγορα και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία της τουριστικής ανάπτυξης στις αρχές της νέας χιλιετίας. Οι Davidoff και Davidoff (2014) προσδιόρισαν πέντε χαρακτηριστικά που λέγεται ότι προσελκύουν τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιοι:

- i) Οι επιβάτες έχουν την ευκαιρία να επισκεφθούν πολλά μέρη μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα.
- ii) Τα πλοία διαθέτουν μεγάλη ποικιλία εγκαταστάσεων.
- iii) Τα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν προσωπικό και διευθυντή κρουαζιέρας προκειμένου να προσφέρουν ευχάριστες στιγμές στους επιβάτες.
- iv) Υπάρχει πολύ καλή ποιότητα φαγητού με το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών.
- v) Όλοι οι επιβάτες μπορούν να ξεκινήσουν και να τελειώσουν τις διακοπές τους την ίδια ημέρα.

Η επιχείρηση κρουαζιέρας είναι ένας συνδυασμός με ένα μείγμα χαρακτηριστικών από άλλους τομείς όπως ο τουρισμός, οι μεταφορές και η άνεση (Wild and Dearing, 2017).

1.3 Η ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΟΡΟΙ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Ο όρος "θαλάσσιος τουρισμός", αναφέρεται σε μια ειδική μορφή τουρισμού και είναι η αναζήτηση μιας πιο κοντινής και πιο σταθερής επαφής του τουρίστα με τον ωκεανό (Λεκάκου & Τζαννάτος, 2001).

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι στενά συνδεδεμένος με τον παράκτιο τουρισμό, αλλά περιλαμβάνει επίσης κάθε τουριστική δραστηριότητα που προέρχεται από τη θάλασσα, όπως η αλιεία βαθέων υδάτων και η κρουαζιέρα (Hall, 2001).

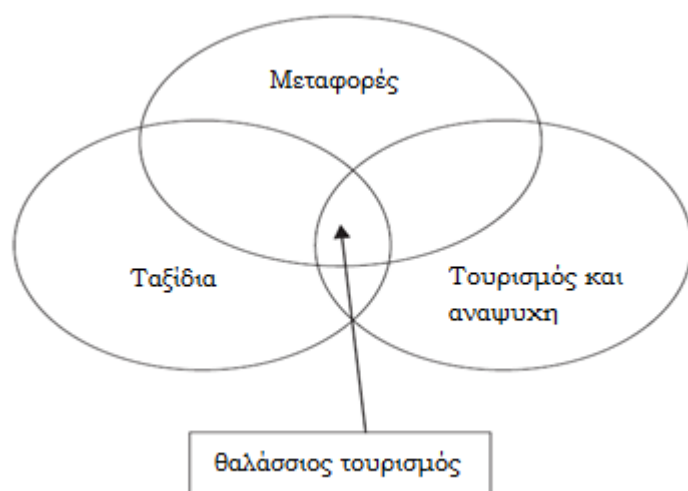
Ο Orams (1999) τον ορίζει ως έναν όρο που περιλαμβάνει "εκείνες τις δραστηριότητες αναψυχής που εστιάζουν στο θαλάσσιο περιβάλλον, η κατανάλωση ή η χρήση των οποίων απαιτεί από τον καταναλωτή να ταξιδέψει μακριά από τον τόπο διαμονής του".

Ο αυστηρός ορισμός του όρου κατευθύνει στην αναζήτηση μιας πιο άμεσης και μεγαλύτερης επαφής του τουρίστα με τη θάλασσα. Η συμβολή της ναυτιλιακής υποδομής - των λιμανιών, των μαρίνων και των καταφυγίων σκαφών κατά μήκος των θαλάσσιων διαδρομών και, των ίδιων των σκαφών - μαζί με τα μέσα για την πραγματοποίηση αυτής της σχέσης είναι καθοριστική. Η τελευταία αποτελεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα, που αλληλεπιδρά με τις δραστηριότητες της κρουαζιέρας, της ακτοπλοΐας και της αναψυχής. Με τη συμβολή της ναυτιλίας, ο θαλάσσιος τουρισμός αποκτά το πραγματικό του περιεχόμενο, αφού δίνει τη δυνατότητα στους τουρίστες να εξερευνήσουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Ελλείψει της ναυτιλίας, η προσέγγιση των τουριστών στην ακτή μέσω άλλων συστημάτων μεταφοράς (χερσαίων ή αεροπορικών) και η διαμονή τους σε παράκτιες εγκαταστάσεις, όπως

ξενοδοχεία κ.λπ. αποδυναμώνει την αλληλεπίδρασή τους με τη θάλασσα και συνεπώς αλλοιώνει την έννοια του θαλάσσιου τουρισμού (Λεκάκου & Τζαννάτος, 2001).

Επιλέγοντας τον θαλάσσιο τουρισμό, ο τουρίστας αποφασίζει να περάσει το μεγαλύτερο μέρος ή το σύνολο του χρόνου των διακοπών του "εν πλω" και επιλέγει ως τόπο διαμονής και αναψυχής ένα πλοίο που προσφέρει ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα θαλάσσιας περιήγησης ή ένα σκάφος στο οποίο μπορεί να καθορίσει το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης που θα πραγματοποιήσει. Και στις δύο περιπτώσεις, το σκάφος ή το πλοίο είναι ταυτόχρονα και μέσο μεταφοράς (Διακομιχάλης, 2006).

Στο σχήμα 1.1 που ακολουθεί παρουσιάζονται σχηματικά τα στοιχεία της αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού και ο τρόπος διάρθρωσής της.



Σχήμα 1.1 Η δομή του θαλάσσιου τουρισμού

Πηγή: Wild (2015)

Η σχέση των τουριστικών δραστηριοτήτων με τη θάλασσα δεν αποτελεί κριτήριο διάκρισης ώστε να θεωρηθεί χαρακτηριστικό σημείο αναφοράς του ειδικού τουριστικού πελάτη του θαλάσσιου τουρισμού. Για παράδειγμα, η ιστιοσανίδα, η

κολύμβηση, τα θαλάσσια σπορ γενικά ή το ταξίδι στα νησιά με την ακτοπλοΐα δεν αποτελούν κριτήριο ή ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Αυτό που η παρούσα ανάλυση θεωρεί ως διακριτικό κριτήριο για τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, είναι η συμμετοχή και μια οργανωμένη κρουαζιέρα σε κρουαζιερόπλοιο καθώς και η πραγματοποίηση θαλάσσιων διαδρομών με σκάφη αναψυχής ή πλοίο, πολυτελή σκάφη ή ιστιοφόρα, επαγγελματικά ή ιδιωτικά, με ή χωρίς μέλη πληρώματος (bareboat), με πανιά ή μηχανοκίνητα. Ως εκ τούτου, ο θαλάσσιος τουρισμός έχει δύο κύριες τουριστικές δραστηριότητες: Κρουαζιέρα και ιστιοπλοΐα (Miller & Auyong, 1991).

1.4 ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

Κύριος στόχος του παρόντος σχεδίου

Ο κύριος στόχος της παρούσας έρευνας είναι να αναλύσει την ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου.

Στόχοι του έργου

Οι ειδικοί στόχοι της παρούσας εργασίας περιγράφονται παρακάτω:

- Να αναλύσει την παρούσα κατάσταση της βιομηχανίας κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου.
- Να αξιολογήσει τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που έχει ο κλάδος της κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου.
- Να εξετάσει με ποιον τρόπο μπορούν να αναπτυχθούν οι λιμενικές εγκαταστάσεις και υποδομές ώστε να αντανακλούν την ανάπτυξη του νησιού της Ρόδου.
- Να περιγράψει το μέλλον της βιομηχανίας κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου.

1.5 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ

Είναι αρκετά προφανές ότι υπάρχει μεγάλη ανάπτυξη στον τομέα της κρουαζιέρας στη θέση της Ρόδου. Ωστόσο, το λιμάνι αυτό λέγεται επίσης ότι έχει συγκεκριμένες απαιτήσεις θέσης και κατάστασης. Η παρούσα διπλωματική εργασία θα εξηγήσει το επίπεδο επιτυχίας αυτής της ανάπτυξης, καθώς και τυχόν οικονομικούς, κοινωνικούς ή περιβαλλοντικούς παράγοντες που ενδεχομένως επηρεάζουν το νησί της Ρόδου.

Το κεφάλαιο 1 περιγράφει την επισκόπηση του κλάδου της κρουαζιέρας και αξιολογεί τους παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη της κρουαζιέρας σε όλο τον κόσμο. Εξετάζει επίσης τα χαρακτηριστικά της αγοράς κρουαζιέρας, την έννοια και τους όρους της θαλάσσιας κρουαζιέρας.

Το κεφάλαιο 2 διερευνά την ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας και αναλύει τη δομή της ιδιοκτησίας. Εξετάζει επίσης την αγορά και αξιολογεί το μερίδιο αγοράς. Διερευνά τη θαλάσσια κρουαζιέρα στην Ελλάδα μαζί με την ιστορία της και ορίζει τα είδη κρουαζιέρας και τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Το κεφάλαιο αυτό εξετάζει επίσης τις οικονομικές επιπτώσεις του κλάδου της κρουαζιέρας στην τοπική κοινωνία, καθώς και τις κοινωνικές, πολιτιστικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Επισημαίνει τη σημασία του λιμανιού για την επιχείρηση κρουαζιέρας και μελετά τα κύρια στοιχεία που επηρεάζουν τα λιμάνια κρουαζιέρας.

Στο κεφάλαιο 3 προσδιορίζεται η προτεινόμενη μεθοδολογία και η γενική περιγραφή της πηγής πληροφοριών που παρέχονται. Η βιβλιογραφική ανασκόπηση επικεντρώνεται σε επιστημονικές εργασίες, και βιβλία που αφορούν τη βιομηχανία κρουαζιέρας και τις επιπτώσεις των λιμένων γενικά. Όσον αφορά τις οικονομικές επιπτώσεις και την ικανοποίηση των επιβατών κρουαζιέρας, ο συγγραφέας χρησιμοποίησε επαρκή και αξιόπιστα στοιχεία από το Επιμελητήριο Δωδεκανήσου

και το Market Plan. Ο συγγραφέας χρησιμοποίησε συνεντεύξεις προκειμένου να αναλύσει τα σημερινά δεδομένα σχετικά με την υποδομή και το μέλλον του κλάδου της κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου.

Στο κεφάλαιο 4 αναλύεται το λιμάνι της Ρόδου από την άποψη της κρουαζιέρας και εξετάζονται στοιχεία των κρουαζιερόπλοιων που το προσεγγίζουν. Όσον αφορά τα στοιχεία των κρουαζιερόπλοιων που προσεγγίζουν το νησί της Ρόδου και τον όγκο των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέπτονται το νησί της Ρόδου, ο συγγραφέας χρησιμοποίησε στοιχεία από τις εταιρείες καθώς και από τις τοπικές Αρχές. Ο συγγραφέας έκανε υπολογισμούς όπου ήταν απαραίτητο υιοθετώντας τις πρακτικές και τις διαδικασίες των Αρχών. Για τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέπτονται τη Ρόδο, ο συγγραφέας χρησιμοποίησε στατιστικά στοιχεία από την έρευνα του Επιμελητηρίου Δωδεκανήσου και του Market Plan. Αναλύθηκαν επίσης οι προτιμήσεις των επιβατών κρουαζιέρας και οι παράγοντες επιλογής κρουαζιέρας. Τέλος, στο κεφάλαιο αυτό έγινε μια λεπτομερής παρουσίαση των λιμενικών εγκαταστάσεων της Ρόδου και δόθηκε έμφαση στο πόσο σημαντική είναι ως παράγοντας η υποδομή.

Κεφάλαιο 5 Δίνεται προσοχή στις υποδομές της Ρόδου, όσον αφορά την ικανότητα του λιμανιού να φιλοξενεί μεγάλα κρουαζιερόπλοια και πώς επηρεάζεται η τοπική κοινωνία από τυχόν οικονομικές, περιβαλλοντικές ή κοινωνικοπολιτιστικές επιπτώσεις. Ο συγγραφέας χρησιμοποίησε δεδομένα από συνεντεύξεις και επικεντρώθηκε στις εξελίξεις μιας στρατηγικής λειτουργίας του λιμένα κρουαζιέρας. Η στρατηγική λειτουργίας προτείνει στόχους και επενδύσεις με τα πρότυπα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2009). Περιλήφθηκαν επίσης συστάσεις και περαιτέρω ανάλυση των περιφερειακών προσπαθειών σχετικά με το μέλλον της κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου, προκειμένου το νησί της Ρόδου να παραμείνει ένας υψηλός προορισμός κρουαζιέρας.

Στο κεφάλαιο 6 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα και τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την έρευνα που διεξήχθη.

Υπάρχει έλλειψη έρευνας και μελέτης σχετικά με τον κλάδο της κρουαζιέρας. Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένοι ακαδημαϊκοί που ασχολούνται με αυτή την επιχείρηση και το στόλο. Στην πραγματικότητα αναλύουν περιοχές και προτείνουν μελλοντικά αποτελέσματα.

Τα κρουαζιερόπλοια που προσεγγίζουν το νησί της Ρόδου έχουν διάρκεια επτά μήνες το χρόνο. Αυτό συμβαίνει στην πραγματικότητα λόγω της χαμηλής ζήτησης για κρουαζιέρες κατά τη χειμερινή περίοδο. Επομένως, είναι δύσκολο να συγκριθεί η ανάπτυξη του νησιού αυτού με άλλα νησιά. Για παράδειγμα, τα νησιά Κανάρια που έχουν προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, δεν μπορούν να συγκριθούν με το νησί της Ρόδου. Έτσι, αυτή η περίοδος περιορισμού της περιόδου μπορεί να προκαλέσει προβλήματα και να αυξήσει το λειτουργικό κόστος του λιμανιού της νήσου Ρόδου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

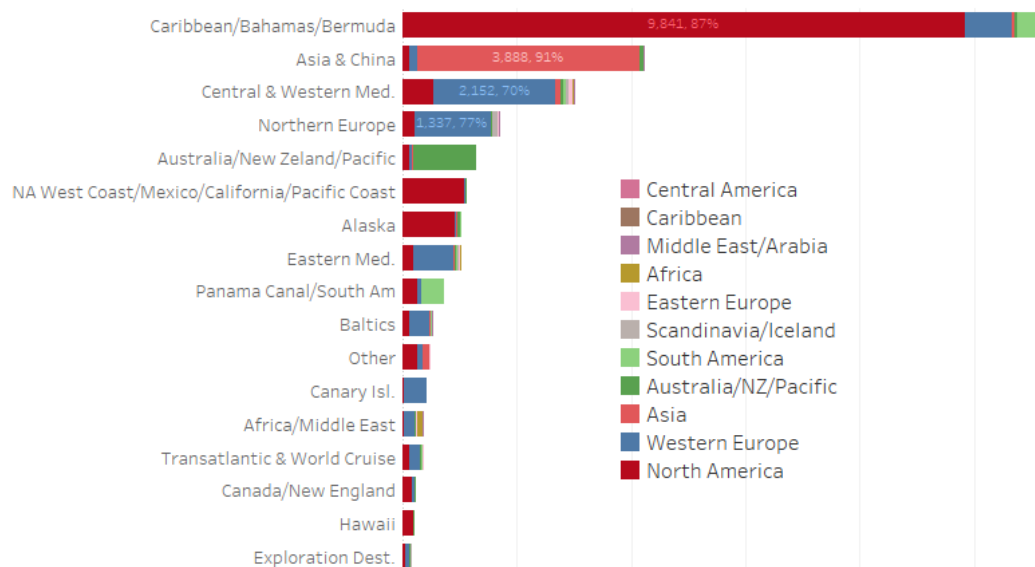
Η βιομηχανία κρουαζιέρας υπήρξε το ταχύτερα αναπτυσσόμενο τμήμα της ταξιδιωτικής βιομηχανίας σε όλο τον κόσμο. Η ανάπτυξη αυτής της βιομηχανίας μπορεί να μετρηθεί από διαφορετικές οπτικές γωνίες. Για παράδειγμα, οι οικονομολόγοι ενδιαφέρονται για τη μέτρηση της προσφοράς, της ζήτησης και των επιδόσεων του τομέα. Ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας αναφέρεται συνήθως ως μέτρο ζήτησης (Bull, 1996). Στον πίνακα (2.1) παρουσιάζονται οι αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας και η αύξηση των επιβατών για την περίοδο 2016-2018.

Global Report (Continued)

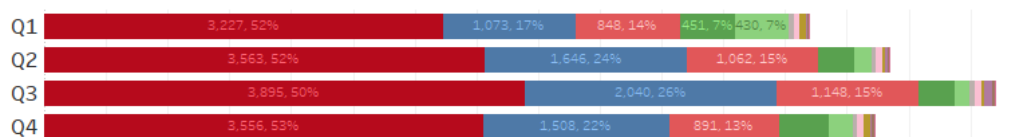
Passenger Volume by Trade (K)

	2016	2017	2018
Caribbean/Bahamas/Bermuda	10,135	10,695 (6% ▲)	11,335 (6% ▲)
Asia & China	3,386	4,005 (18% ▲)	4,254 (6% ▲)
Central & Western Med.	2,920	2,907 (0% ▲)	3,068 (6% ▲)
Northern Europe	1,419	1,569 (11% ▲)	1,731 (10% ▲)
Australia/New Zeland/Pacific	1,180	1,262 (7% ▲)	1,299 (3% ▲)
NA West Coast/Mexico/California/Pacific Coast	1,209	1,089 (-10% ▼)	1,126 (3% ▲)
Eastern Med.	1,020	896 (-12% ▼)	1,027 (15% ▲)
Alaska	779	905 (16% ▲)	1,025 (13% ▲)
Panama Canal/South Am	657	678 (3% ▲)	745 (10% ▲)
Baltics	480	564 (18% ▲)	539 (-4% ▼)
Canary Isl.	371	403 (9% ▲)	444 (10% ▲)
Africa/Middle East	390	383 (-2% ▼)	370 (-3% ▼)
Other	218	318 (46% ▲)	490 (54% ▲)
Transatlantic & World Cruise	261	288 (10% ▲)	365 (26% ▲)
No Trade Identified	292	220 (-25% ▼)	113 (-48% ▼)
Hawaii	190	215 (14% ▲)	218 (1% ▲)
Canada/New England	167	205 (23% ▲)	218 (6% ▲)
Exploration Dest.	82	114 (39% ▲)	148 (30% ▲)

Passenger Volume (K) by Trade & Source Regions in 2018



Passenger Volume (K) by Quarter & 10 Source Regions in 2018



Πίνακας 2.1 Μέσος ρυθμός αύξησης των επιβατών 2016-2018

Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που αντιπροσωπεύουν την αύξηση της βιομηχανίας κρουαζιέρας. Ένας από αυτούς είναι το πόσο καινοτόμες εταιρείες κρουαζιέρας μπορεί να είναι. Για παράδειγμα, το 1972, η Carnival Cruises παρουσίασε το "fun ship" (Dickinson and Vladimir, 2007). Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας είναι το μέγεθος των νέων πλοίων. Τα νέα μεγαλύτερα πλοία ξεκίνησαν με το Queen Mary 2 το 2004 με 150.000 gt. Η Royal Caribbean ακολούθησε με το Freedom Of The Seas το 2006. Το έτος 2018 η Royal Caribbean ναυπήγησε το Symphony of the Seas με 228081gt.

Η ανάπτυξη των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων έχει ως αποτέλεσμα την έναρξη μιας αναζήτησης από την πλευρά των εταιρειών για νέους προορισμούς σε όλο τον κόσμο. Η μεγάλη αγορά ήταν πολύ σημαντική για τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια καθώς ήταν απαραίτητο να πλεύσει με μεγάλη χωρητικότητα επιβατών για να καλύψει τα απαραίτητα οικοδομικά κέρδη.

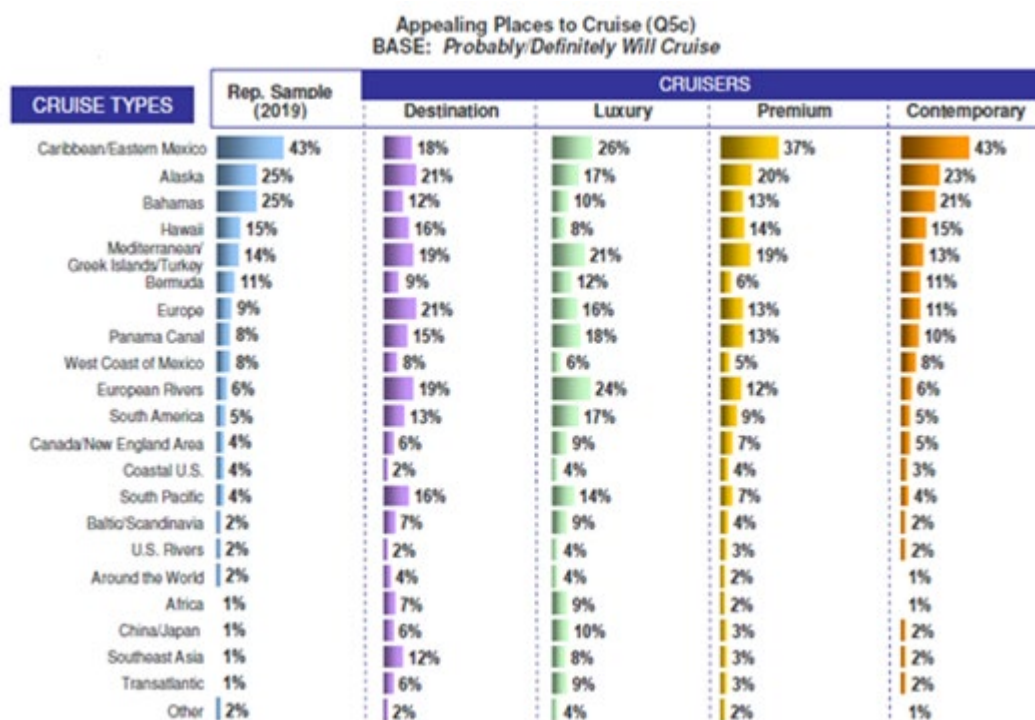
- Alaska (25%)
- Bahamas (25%)
- Hawaii (15%)
- Mediterranean/Greek Islands/Turkey (14%)
- Bermuda (11%)
- Europe (9%)
- Panama Canal (8%)
- West Coast of Mexico (8%)



Σχήμα 2.1 Κορυφαίοι γεωγραφικοί προορισμοί κρουαζιέρας

Source: CLIA, 2018

Πίνακας 2.2 Ανάλυση των γεωγραφικών προορισμών.



Source: CLIA, 2019

Η Florida Caribbean Cruise Association (FCCA) προέβλεψε 12,8 εκατομμύρια επιβάτες το 2022, που στην πραγματικότητα ήταν μια αύξηση 200.000 επισκεπτών σε σχέση με το 2019, με 10,5 εκατομμύρια με προορισμό τη Βόρεια Αμερική. Η αύξηση κατά 1,6 % για το 2022 δείχνει ότι η ζήτηση στον τομέα της κρουαζιέρας αυξάνεται συνεχώς. Αυτό το θετικό αποτέλεσμα του 2022 ακολουθεί ένα ακόμη επιτυχημένο έτος για το 2019. Η βιομηχανία κρουαζιέρας μετέφερε 12,6 εκατομμύρια ταξίδια σε όλο τον κόσμο το 2019, σημειώνοντας αύξηση 4,1% σε σχέση με τα 12,1 εκατομμύρια ταξίδια το 2018 (FCCA, 2022).

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας είναι η διάρκεια της κρουαζιέρας και ο τρόπος με τον οποίο αυτή επηρεάζει την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας. Ο παρακάτω πίνακας (2.3) αναλύει την εξέλιξη της αγοράς έχοντας ως κριτήριο τη διάρκεια της κρουαζιέρας από 2 έως +18 ημέρες. Τα αποτελέσματα από τη σύγκριση των ετών 2000 και 2018, δείχνουν ότι η μεγάλη αύξηση είναι μεταξύ 2 και 8 ημερών.

Table 2.3 Growth by length of cruise (2000-2019)

RECENT MARKET/GROWTH STATISTICS
(Continued)

GROWTH BY LENGTH OF CRUISE

PASSENGERS:

	Passengers (000's)		% Growth
	2000	2019	
2-5 Days	1,434	3,959	176.1
6-8 Days	1,966	6,519	231.6
9-17 Days	358	2,391	567.
18+ Days	16	136	750.0
TOTAL	3,774	13,005	244.6

SHARE:

	Category Shares		% Point Change
	2000	2019	
2-5 Days	38.0%	30.4%	-7.6
6-8 Days	52.1	50.1	-2.0
9-17 Days	9.5	18.4	8.9
18+ Days	0.4	1.1	0.7
TOTAL	100.0%	100.0%	0.0

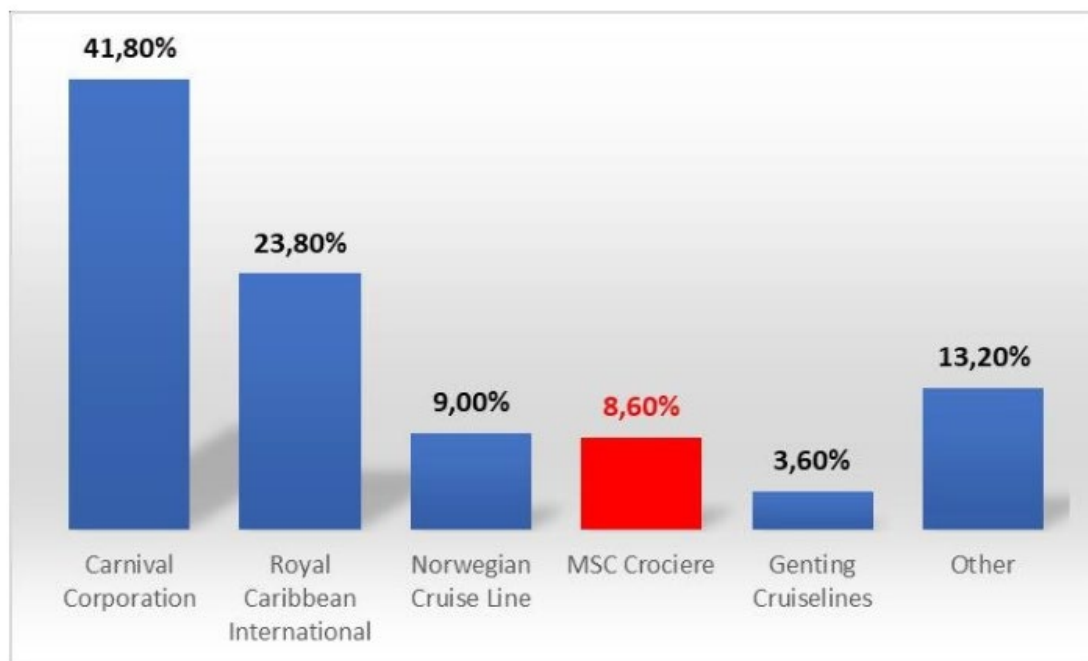
SOURCE: CLIA Year End Passenger Carrying Reports

Πηγή: CLIA, 2019

2.2 ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ(LINERS)

Οι κρουαζιέρες αντιπροσωπεύουν το παράδειγμα της παγκοσμιοποίησης: φυσική κινητικότητα, διεθνές κεφάλαιο που μπορεί να μεταφερθεί σε οποιοδήποτε μέρος και ανά πάσα στιγμή, πολυπολιτισμικά πληρώματα που εργάζονται στο ίδιο πλοίο, που πρέπει να τηρούν τους ναυτικούς κανονισμούς και όχι τους εθνικούς ή διεθνείς. Η παγκοσμιοποίηση του τομέα οδήγησε σε μεγαλύτερη διεθνοποίηση των πλοιοκτητών, μειώνοντας τον αριθμό στους κύριους παίκτες. Ως εκ τούτου, η αγορά κρουαζιέρας έχει αποκτήσει μια ολιγοπωλιακή δομή, όπου οι κύριες εταιρείες επηρεάζουν την προσφορά του τομέα (βλ. Πίνακα 2.4). Οι εταιρείες αυτές έλαβαν σημαντικές επενδυτικές αποφάσεις προκειμένου να εμποδίσουν την είσοδο των νέων ανταγωνιστών. Ο μονοπωλιακός ανταγωνισμός μοντελοποιείται ως δυναμικό παίγνιο μη συνεργατικού μη μηδενικού αθροίσματος N ατόμων. Δύο στρατηγικές είναι διαθέσιμες για τα μέλη της ολιγοπωλιακής δομής: Ανταγωνισμός και συνεργασία (Wie, 2003).

Πίνακας 2.4 Μερίδιο αγοράς εταιρειών κρουαζιέρας



Cruise lines global market share (2019). Source: Cruise Industry News, 2020

Η συνεργασία μεταξύ των εταιρειών κρουαζιέρας εκπροσωπείται από τη Διεθνή Ένωση Κρουαζιέρας (CLIA), αλλά αυτό βοηθά μόνο στην προώθηση της βιομηχανίας κρουαζιέρας. Ο ανταγωνισμός αντιπροσωπεύεται από τη στρατηγική προϊόντων και αγοράς. Για παράδειγμα, η Carnival προσφέρει καλύτερες τιμές, χαμηλό κόστος, αλλά η Cunard κρουαζιέρες πολυτελείας. Οι εταιρείες προωθούν επίσης το προφίλ τους μέσω διαφόρων δραστηριοτήτων. Για παράδειγμα, η Princess Cruises ειδικεύεται στους γάμους, η Celebrity cruises έχει αναγνωριστεί για την υψηλή ποιότητα του φαγητού, η Royal Caribbean cruise για τις καλύτερες εγκαταστάσεις, η Costa Cruises για το ευρωπαϊκό στυλ, η Holland America για το ιδιωτικό νησί, και τέλος έχουμε την Walt Disney με το διάσημο πάρκο του Ορλάντο (McBoyle and McBoyle, 2008).

Παρόλο που ο αριθμός των εταιρειών κρουαζιέρας αυξάνεται (βλ. Πίνακα 2.5), η αγορά ανήκει σε μικρό αριθμό εταιρειών. Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει την άποψη των "μεγάλων παικτών" στην αγορά κρουαζιέρας, με βάση τους αριθμούς των εσόδων για κάθε εταιρεία.

Πίνακας 2.5. Εταιρείες μέλη της κρουαζιέρας

Australasia Regional Cruise Lines

Coral Expeditions, Heritage Expeditions, P&O Cruises Australia, Paul Gauguin Cruises, Quark Expeditions.

Australasia Marketing Affiliates

A-ROSA River Cruises.

Global Cruise Lines

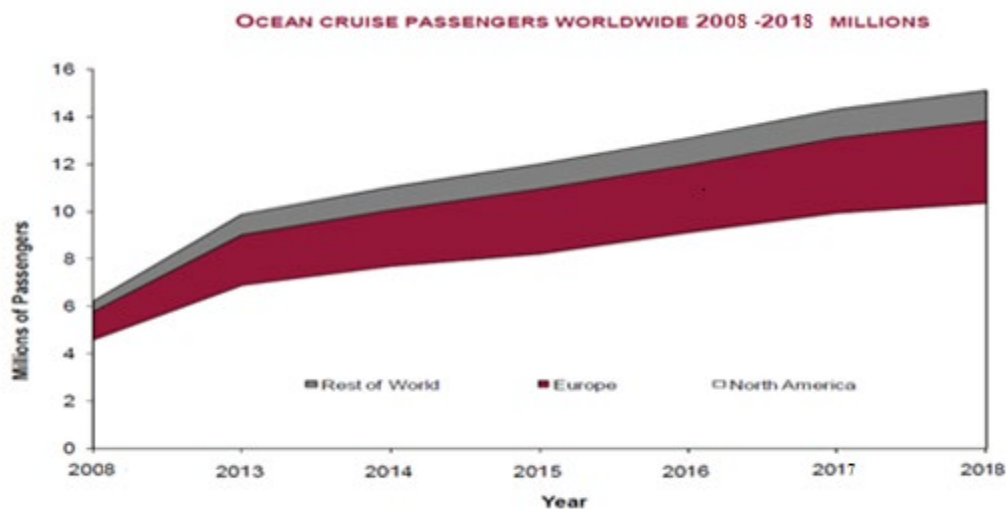
Aida Cruises, American Cruise Lines, Azamara Cruises, Carnival Cruise Line, Celebrity Cruises, Celestyal Cruises, Costa Cruises, Crystal Cruises, Disney Cruise Line, Explora Journeys, Holland America Line, MSC Cruises, Mystic Cruises, Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises, Pearl Seas Cruises, Ponant, Yacht Cruises & Expeditions, P&O Cruises, Princess Cruises, Regent Seven Seas Cruises, Royal Caribbean Cruise Lines, Scenic Luxury Cruises & Tours, Seabourn, SeaDream Yacht Club, TUI Cruises, Windstar Cruises, Cunard, Fred Olsen Cruise Lines, Hapag Lloyd Cruises, Marella Cruises, Saga, Sea Cloud Cruises, Swan Hellenic,

2.3 ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ

Τα έτη 1970 και 1980 ήταν αρκετά κρίσιμα όσον αφορά την ανάπτυξη, καθώς η αύξηση υπολογίζεται από μισό εκατομμύριο επιβάτες το 1970 σε 1,4 εκατομμύρια επιβάτες το 1980 και σε 3,8 εκατομμύρια επιβάτες το 1990. Το 1990 ο τουρισμός κρουαζιέρας έφτασε στην Ευρώπη, την Ασία και την Ωκεανία και άρχισε η περίοδος της μεγάλης ανάπτυξης. Σήμερα έχουν προγραμματιστεί περίπου 30 πλοία να ενταχθούν στον παγκόσμιο στόλο τα επόμενα τέσσερα χρόνια με επενδύσεις άνω των 20 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ. Οι Βορειοαμερικανοί κατέχουν περίπου το 80% της παγκόσμιας αγοράς, ωστόσο οι αγορές της Ευρώπης και της Ασίας υπόσχονται μεγάλες μελλοντικές δυνατότητες ανάπτυξης. Η συμμετοχή του τομέα του τουρισμού κρουαζιέρας αντιστοιχεί στο 1,6 του συνόλου των τουριστών και στο 1,9 του συνολικού αριθμού διανυκτερεύσεων. Τα έσοδα της εταιρείας κρουαζιέρας αντιπροσωπεύουν το 3% των συνολικών τουριστικών εισπράξεων (Kester, 2002).

Το μέλλον απέδειξε ότι η άποψη του Kester (2002) για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής αγοράς ήταν αληθινή, όπως φαίνεται από τον ακόλουθο πίνακα 2.6, ο οποίος δείχνει την αυξημένη συμβολή του τουρισμού κρουαζιέρας στις ευρωπαϊκές οικονομίες από το 2008 έως το 2018.

Πίνακας 2.6 Επιβάτες κρουαζιέρας στον ωκεανό από το 2008 έως το 2018



Source: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 2018 Edition, GP Wild International

THE CRUISE INDUSTRY

AN IMPORTANT CONTRIBUTOR TO THE GLOBAL ECONOMY

TOTAL ECONOMIC IMPACT

\$154.46B



2019 ECONOMIC IMPACT



1,166,213 JOBS



\$50.53B WAGES & SALARIES



\$72.02B DIRECT PURCHASES



29.7M PASSENGER EMBARKATIONS



\$385 AVERAGE SPENDING IN PORT BEFORE BOARDING A CRUISE



\$100 AVERAGE SPENDING WHILE VISITING DURING A CRUISE

THE CRUISE INDUSTRY'S ECONOMIC IMPACT IS FAR-REACHING

#1 Services and Government



#2 Transportation



#3 Wholesale & Retail Sales



#4 Manufacturing



#5 Finance, Insurance & Real Estate (FIRE)



#6 Agriculture, Utilities & Construction



The Cruise Lines International Association (CLIA) is the world's largest cruise industry trade association. CLIA represents the interests of cruise lines, travel agents, port authorities and destinations, and various industry business partners before regulatory and legislative policy makers.

Η ανάπτυξη της αγοράς κρουαζιέρας ήταν εξαιρετική. Η αναγέννηση που έλαβε χώρα κατά τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες, σήμερα κατέχει ολοένα και μεγαλύτερο ρόλο στην παγκόσμια τουριστική βιομηχανία. Ο τουρισμός κρουαζιέρας, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθός του στον κλάδο, αντιπροσωπεύει μόνο το 0,6 των ξενοδοχειακών κλινών που προσφέρονται παγκοσμίως (WTO, 2021).

2.4 Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η έρευνα που διεξήχθη (συνεντεύξεις με βασικούς παράγοντες της αγοράς) παρέχει μια εικόνα από την ελληνική οπτική γωνία. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα κρουαζιερόπλοια που εκτελούν δρομολόγια υπό ελληνική σημαία αποτέλεσαν τη ραχοκοκαλιά της κρουαζιέρας στην αγορά της Μεσογείου. Μεταξύ των προορισμών κρουαζιέρας που τυχαίνει να είναι κράτη μέλη της ΕΕ, την πρώτη θέση καταλαμβάνει η Ελλάδα όσον αφορά τον αριθμό των στάσεων και η Ιταλία όσον αφορά τον αριθμό των επιβιβάσεων (CEU, 2018).

Είναι ενδιαφέρον ότι η ακύρωση του καμποτάζ έχει θεωρηθεί ως ένα μέτρο πολιτικής της ΕΕ που εμφάνισε την αρνητική εμπλοκή μιας προστατευτικής και εμμέσως παρεμβατικής κρατικής πολιτικής, η οποία είχε σαμποτάζ των εταιρειών που έφεραν την ελληνική σημαία. Ο κλάδος της κρουαζιέρας υποστηρίζει ομόφωνα τον Κανονισμό 3577/92 της ΕΕ για την άρση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών καμποτάζ, ενώ έχει αναπτύξει και πιέσεις υπέρ της ελληνικής σημαίας. Η θέση αυτή έρχεται σε αντίθεση με αυτή που ανέφεραν οι Έλληνες και μεσογειακοί πλοιοκτήτες, που δραστηριοποιούνται στις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων του κανονισμού (Aspinwall, 1995 και Pallis, 2002).

Μάλιστα, η σύγχρονη συμπάθεια είναι υπέρ της άρσης των εναπομεινάντων περιορισμών της σημαίας στις ευρωπαϊκές ενδομεταφορές, ώστε να μπορεί να δραστηριοποιείται στην αγορά οποιαδήποτε σημαία (Λεκάκου, Β. και Πάλλης, Α. 2005).

Εκτιμάται ότι οι ανταγωνιστικές πιέσεις μπορούν να αντισταθμιστούν. Από τη μία πλευρά, λόγω της ανάγκης για την ανάπτυξη ισότιμων όρων ανταγωνισμού, η κατάργηση του καμποτάζ θα αποκαλύψει την ύπαρξη εθνικών πολιτικών, βοηθώντας έτσι τις εταιρείες να εκτελέσουν συνθήκες επάνδρωσης. Από την άλλη πλευρά, δημιουργεί την ανάγκη προσαρμογής προκειμένου να είναι ανταγωνιστικές. Οι δυνάμεις προσαρμογής κατευθύνονται τόσο προς την ανανέωση του προϊόντος, δηλαδή τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, όσο και προς την καινοτομία της όλης διαδικασίας. Ο Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, ο οποίος εκπροσωπεί τους ταξιδιωτικούς πράκτορες που προσφέρουν κρουαζιέρες στους επιβάτες κρουαζιέρας, έχει εκφράσει δημόσια την άποψη ότι το καμποτάζ μπορεί να βοηθήσει τις επιχειρήσεις κρουαζιέρας στην Ελλάδα να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους, ξεπερνώντας τις οικονομικές δυσκολίες (ΣΕΤΕ, 2004).

2.5 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η ελληνική κρουαζιέρα και η δραστηριότητά της ανάγονται στη δεκαετία του 1930, όταν οι πρώτες ελληνικές εταιρείες κρουαζιέρας ξεκίνησαν την κρουαζιέρα στο Αιγαίο και στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Μέχρι το 2003, υπήρχαν ήδη εννέα πλοία νηολογημένα υπό ελληνική σημαία και περίπου 25 πλοία υπό ελληνική ιδιοκτησία. Η ΑΚΤΕΛ ήταν μία από τις πρώτες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν και διοργάνωναν κρουαζιέρες στη Μεσόγειο από το 1935. Οι Ελληνικές Μεσογειακές Γραμμές (ΕΛΜΕΣ) ήταν η διάδοχη εταιρεία κρουαζιέρας που προέκυψε από την ΑΚΤΕΛ και συνέχισε τις δραστηριότητές της στην κρουαζιέρα. Το πρώτο ελληνικό κρουαζιερόπλοιο, ονομαζόταν "Aquarius" και ναυπηγήθηκε το 1972, κατόπιν παραγγελίας της ΕΛΜΕΣ. Το 'Κασταλία' (5.258 dwt.) ήταν το επόμενο πλοίο που ακολούθησε το 1975 και ήταν το μεγαλύτερο car-ferry που δραστηριοποιούνταν στην αγορά της κρουαζιέρας εκείνη την εποχή. Το 1930, η 'Kavounidis Steam Navigation Ltd.' ήταν μια ναυτιλιακή εταιρεία, περήφανη που ήταν η πρώτη στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Ωστόσο, η βασική επιχειρηματική δραστηριότητα της εταιρείας ήταν η ακτοπλοΐα, ενώ παράλληλα

μετέτρεπε και παλιά πλοία σε κρουαζιερόπλοια. Το 1976, η εταιρεία αποφάσισε να κάνει μια στροφή από την ακτοπλοΐα και να ασχοληθεί αποκλειστικά με την κρουαζιέρα, γι' αυτό και προχώρησε στη σύσταση δύο θυγατρικών εταιρειών: Greek Cruises AMC και Hellenic Cruises Monrovia. Ωστόσο, το 1987 η εταιρεία εγκατέλειψε τον τομέα της κρουαζιέρας (Diakomihalis et al., 2009).

Η εμφάνιση στα μέσα της δεκαετίας του 1950 του πλοίου Semiramis, ιδιοκτησίας της εταιρείας Ποταμιάνος, θεωρείται ο αγγελιοφόρος της ανάπτυξης της σύγχρονης κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ξεκίνησε κυρίως το 1960. Έκτοτε τα πλοία της εταιρείας "Ηπειρωτική", ιδιοκτησίας των αδελφών Ποταμιάνου, όπως και- επίσης, προσφέρουν κρουαζιέρες στο Αιγαίο Πέλαγος. Η σύγχρονη κρουαζιέρα, ωστόσο, παρουσιάστηκε με την εταιρεία ROC (Royal Olympic Cruises, ιδρύθηκε το 1995). Η εταιρεία αυτή προέκυψε από την ένωση των δύο εταιρειών Eriotiki 1965 και Sun Cruise Lines 1958 που ανήκαν στον Χ. Κιοσέογλου. Η συνεργασία αυτή έληξε το 1999, όταν η ROC εισήλθε στο NYSE. Τελικά, η ROC συγχωνεύθηκε με την κυπριακή εταιρεία Louis Cruise Lines. Άλλες σημαντικές εταιρείες κρουαζιέρας είναι η Celebrity 1989, πρώην ΧΑΝΔΡΗΣ η οποία ενώθηκε με την Caribbean Cruises το 1987, η Festival Cruises (1994) και η Golden Sun Cruises που κατέχει ένα κρουαζιερόπλοιο. Όσοι ήθελαν να παραμείνουν στην αγορά κρουαζιέρας έπρεπε αναπόφευκτα να δραστηριοποιούνται περισσότερο σε διεθνές και λιγότερο σε εθνικό επίπεδο. Οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν να διεκδικούν μεγάλο τμήμα της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας, αν και ορισμένοι σημαντικοί εφοπλιστές όπως οι αδελφοί Χανδρή και ο Π. Παναγόπουλος αποφάσισαν να αλλάξουν το ενδιαφέρον τους σε άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Οι αδελφοί Χανδρή αποσύρθηκαν από την αγορά της κρουαζιέρας το 1999, εστιάζοντας τις δραστηριότητές τους στη μεταφορά χύδην και ξηρού φορτίου. Ο Παναγόπουλος ίδρυσε τη δική του εταιρεία το 1971, τη Royal Cruise Line, η οποία εμφανίστηκε για πρώτη φορά στην αγορά με το πρώτο, για την εποχή εκείνη, κρουαζιερόπλοιο Golden Odyssey. Το 1980, η εταιρεία παρουσίασε το δεύτερο κρουαζιερόπλοιο, το Royal Odyssey και παρήγγειλε ένα τρίτο κρουαζιερόπλοιο, το Crown Odyssey, το οποίο έκανε το παρθενικό του ταξίδι τον Μάιο του 1988. Το 1989 με μια κίνηση που

εξέπληξε τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία, ο Π. Παναγόπουλος πούλησε τη Royal Cruise Line στους Νορβηγούς (Διακομιχάλης, 2007).

Το 1995 ήταν κρίσιμο έτος για το μέλλον του κλάδου της κρουαζιέρας, καθώς μια μεγάλη εταιρεία κρουαζιέρας, η Carnival, πρότεινε την επιχειρηματική συγχώνευση με την Ελληνική Εταιρεία Κρουαζιέρας Ηπειρωτική. Η εκ των υστέρων, ιδέα που τέθηκε από τα εργατικά συνδικάτα αποδείχθηκε λανθασμένη, διότι οδήγησε σε εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις που είχαν ως αποτέλεσμα την ακύρωση της συνεργασίας αυτής. Μετά την απόρριψη της πρότασης της Ηπειρωτικής Ελληνικής Εταιρείας για συνένωση, η Carnival έστρεψε το επιχειρηματικό της ενδιαφέρον στην ιταλική εταιρεία κρουαζιέρας Costa, η οποία παραμένει μέχρι σήμερα ένας σημαντικός παίκτης στην αγορά κρουαζιέρας της Μεσογείου. Η ελληνική αγορά κρουαζιέρας εξακολουθεί να είναι ενεργή και να ακολουθεί τα διεθνή πρότυπα. Μια μεγάλη εξέλιξη για την ελληνική αγορά ήταν η νεοεισερχόμενη λειτουργία της Easy Cruise από τον Σ. Χατζηγιάννου την άνοιξη του 2007, βασισμένη σε μια στρατηγική προσφοράς πακέτων κρουαζιέρας από 3 έως 14 ημέρες στο Αιγαίο (Diakomihalis et al., 2009).

2.5.1 ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Οι κρουαζιέρες που προσφέρονται στις ελληνικές θάλασσες, βασίζονται στο λιμάνι καταγωγής και στα λιμάνια προσέγγισης και χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες:

A. Κρουαζιέρες εσωτερικού:

Δραστηριοποιούνται μόνο στην ελληνική επικράτεια, έχουν ως αφετηρία τους το λιμάνι του Πειραιά ή άλλα ελληνικά λιμάνια και προσεγγίζουν μόνο ελληνικά λιμάνια.

B. Μικτές κρουαζιέρες:

Ξεκινούν από ελληνικά λιμάνια αλλά προσεγγίζουν λιμάνια άλλων χωρών εκτός από ελληνικά λιμάνια, όπως η Κύπρος, η Ιταλία, το Ισραήλ, η Τουρκία, η Αίγυπτος και η Κροατία. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται οι 3ήμερες, 4ήμερες και 7ήμερες κρουαζιέρες.

C. Οι κρουαζιέρες της Μεσογείου:

Ξεκινούν από λιμάνια άλλων χωρών, αλλά προσεγγίζουν και ελληνικά λιμάνια. Σε αυτές τις κρουαζιέρες ανήκουν κάποιες κρουαζιέρες 7 έως 13 ημερών (Diakomihalisetal. 2007).

Κρουαζιέρες στις ελληνικές ακτές και τα νησιά παρέχονται από:

1. Πλοία ελληνικών συμφερόντων, με ελληνική σημαία, τα οποία έχουν ως λιμάνια προσέγγισης μόνο ελληνικά λιμάνια στην κυκλική κλειστή διαδρομή τους.
2. Πλοία ξένων συμφερόντων, με σημαίες των κρατών μελών της Ε.Ε., του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερου Εμπορίου. Τα πλοία αυτά έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιούν ελληνικούς λιμένες, ως λιμένες αφετηρίας ή λιμένες αφετηρίας.
3. Πλοία με σημαία οποιασδήποτε τρίτης χώρας. Τα πλοία αυτά έχουν το δικαίωμα να επισκέπτονται ελληνικούς λιμένες μόνο στο πλαίσιο κυκλικών δρομολογίων με ξένο λιμένα ως σημείο αναχώρησης ή τελικού προορισμού.

Οι αφίξεις κρουαζιέρας αναφέρονται στο συνολικό αριθμό των τουριστών που καταπλέουν σε οποιοδήποτε λιμάνι της Ελλάδας με κρουαζιερόπλοια, συμμετέχοντας σε μια μεγάλης διάρκειας κρουαζιέρα, αφετηρία της οποίας μπορεί να είναι χώρες όπως η Ιταλία, η Τουρκία, το Ισραήλ, η Κύπρος, η Κροατία, η Αίγυπτος ή ένα μεγάλο ελληνικό λιμάνι. Όλοι οι εισερχόμενοι και εξερχόμενοι επιβάτες καταγράφονται ως επιβάτες κρουαζιέρας. Στον αριθμό αυτό περιλαμβάνονται και οι ημεδαποί τουρίστες κρουαζιέρας, διότι όλοι οι επιβάτες εισέρχονται σε τουλάχιστον ένα λιμάνι εκτός της συνθήκης Σένγκεν και επομένως καταμετρώνται κατά τον έλεγχο διαβατηρίων. Από το μέσο χρόνο της κρουαζιέρας, που είναι 7 ημέρες, οι επιβάτες αυτοί περνούν

περίπου το 50% των διακοπών τους σε ελληνικά λιμάνια, δηλαδή περίπου 3,33 ημέρες. Οι επιβάτες των κρουαζιέρων 3 - 4 ημερών περνούν το σύνολο των διακοπών τους σε ελληνικά λιμάνια. Το τελικό ποσοστό παραμονής σε ημέρες στα ελληνικά λιμάνια που ικανοποιεί το σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας θεωρείται ότι είναι 3,5 ημέρες (Διακομιχάλης και Λαγός, 2009).

2.5.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

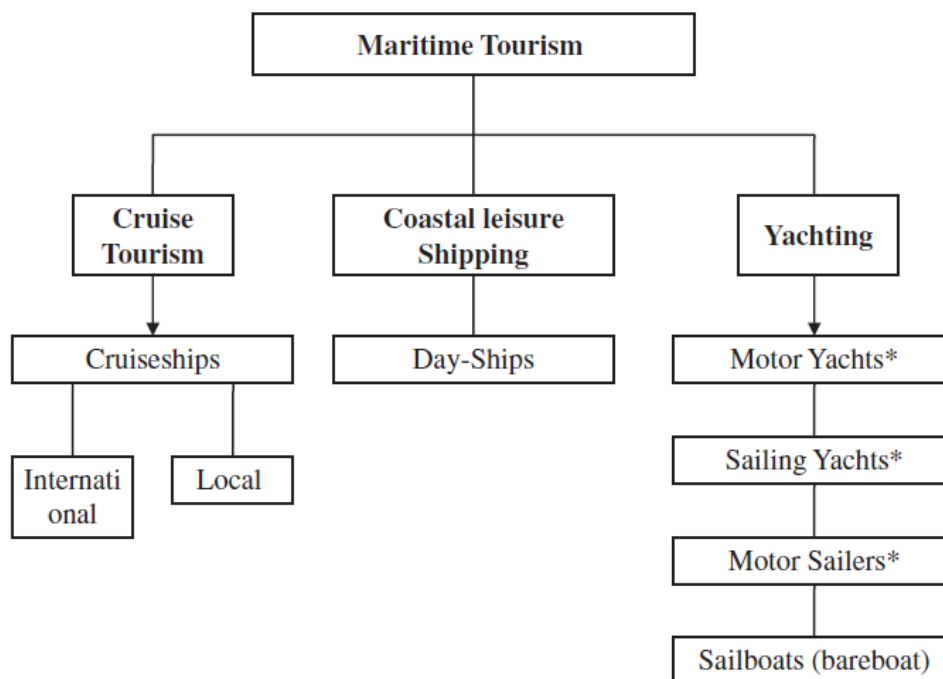
Η ελληνική αγορά του θαλάσσιου τουρισμού ανήκει στην πραγματικότητα στην ευρύτερη αγορά της Μεσογείου και ιδιαίτερα σε εκείνη της Ανατολικής Μεσογείου, στην οποία μπορούν να εντοπιστούν τέσσερις σημαντικές τοπικές περιοχές:

- α) Το Αιγαίο Πέλαγος
- β) η Μαύρη Θάλασσα
- γ) Το Λεβάντε (που είναι η Κύπρος μέχρι την Αίγυπτο)
- δ) Βενετία (η Αδριατική θάλασσα και το Ιόνιο πέλαγος)

Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα στις μέρες μας παρέχεται από δύο τύπους κρουαζιερόπλοιων. Το πρώτο είναι τα σύγχρονα, μεγάλα πλοία που αναχωρούν από τον Πειραιά ή από λιμάνια του εξωτερικού, εκτελούν περιηγήσεις και προσεγγίζουν εθνικά λιμάνια. Η δεύτερη κατηγορία είναι μικρότερα πλοία, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, κατασκευασμένα από ατσάλι, ξύλο ή πλαστικό υλικό, τα οποία αναχωρούν από ελληνικά λιμάνια και προσεγγίζουν ενδιάμεσα ελληνικά λιμάνια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (Πειραιάς, Μύκονος, Πάτρα, Ρόδος Θεσσαλονίκη, Κέρκυρα, Ηράκλειο, Πάτμος, Κως, Σαντορίνη, Σκιάθος και Κεφαλλονιά). Τα πλοία αυτά πραγματοποιούν μικρότερα ταξίδια από την κύρια κρουαζιέρα, σε δρομολόγια εσωτερικού, αλλά περιστασιακά και σε γειτονικές χώρες και λιμάνια καθώς και στην Τουρκία (Διακομιχάλης, 2007).

Επιπλέον, τα σκάφη αναψυχής είναι επίσης πολύ δημοφιλή στα ελληνικά λιμάνια, τα οποία ανήκουν τόσο σε Έλληνες όσο και σε ξένους. Ωστόσο, το υπάρχον δίκτυο μαρίνων και λιμένων τουριστικών σκαφών στην Ελλάδα, χρειάζεται περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση προκειμένου να φιλοξενήσει σκάφη αναψυχής. Αυτός ο τύπος θαλάσσιου τουρισμού (yachting) προσφέρεται με επανδρωμένα μηχανοκίνητα σκάφη ή ιστιοφόρα που ναυλώνονται χωρίς πλήρωμα. Τα ημερόπλοια προσφέρουν συνήθως ημερήσιες κρουαζιέρες οι οποίες εντάσσονται στο πλαίσιο των ημερήσιων θαλάσσιων εκδρομών που διοργανώνονται από τουριστικά γραφεία. Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει την κρουαζιέρα, το yachting και την παράκτια ναυτιλία αναψυχής. Είναι απαραίτητο να εκτιμηθούν οι οικονομικές αξίες που σχετίζονται με τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού. Η παράθεση της αξιολόγησης της νομοθεσίας που ορίζει ποια σκάφη είναι επαγγελματικά και ποια όχι, θεωρείται απαραίτητη για την πλήρη και ακριβή εκτίμηση της αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού (Διακομιχάλης, 2007).

Όπως βλέπουμε από τη δομή του σχήματος 2.2, η συμβολή στοιχείων όπως η ακτοπλοΐα αναψυχής και το γιώτινγκ παραμένει αρκετά πολύτιμη στην Ελλάδα.



Σχήμα 2.2 Αγορά θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα

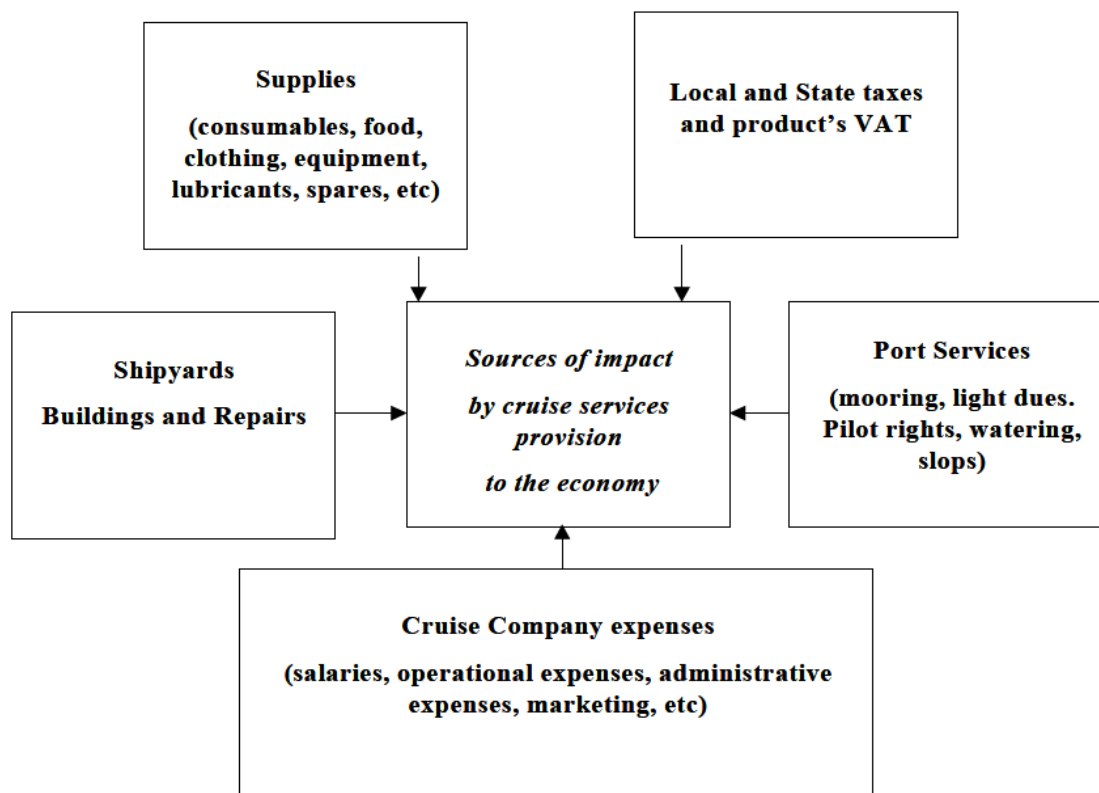
Πηγή: ΕΛ: Διακομιχάλης (2006)

2.6 ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Οι Braun K.A. (2012) υποστήριξαν ότι δεν είναι εύκολο να μετρηθούν οι όποιες άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις της δραστηριότητας της κρουαζιέρας, καθώς μία από τις κύριες δυσκολίες έγκειται στο γεγονός ότι πολλές εταιρείες κρουαζιέρας πλέουν υπό σημαίες ευκαιρίας -όπως οι Μπαχάμες, η Λιβερία ή ο Παναμάς- και απασχολούν πληρώματα σε όλο τον κόσμο.

Ωστόσο, οι Dwyer και Forsyth (1998) παρουσιάζουν ένα πλαίσιο για την εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων του τουρισμού κρουαζιέρας, οι οποίες λέγεται ότι είναι τόσο σε εθνικό όσο και σε τοπικό επίπεδο. Μερικά από αυτά τα οφέλη είναι: α) λιμενικές υπηρεσίες β) προμήθειες γ) τοπικοί και εθνικοί φόροι δ) ναυπηγεία και επισκευές πλοίων ε) έσοδα από επιβάτες και πλήρωμα, βλέπε πίνακα (2.7), (Dwyer and Forsyth, 1998).

Πίνακας 2.7 Πηγές των επιπτώσεων της κρουαζιέρας στην οικονομία



Πηγή: (Dwyer and Forsyth, 1998)

Ο αντίκτυπος της κρουαζιέρας διαχέεται κατά κάποιο τρόπο στην οικονομία μέσω του συνδυασμού εισοδήματος (Sinclar and Stabler, 1997).

Ωστόσο, σύμφωνα με τον Dowling (2006) τα έσοδα που κερδίζουν οι τοπικές κοινότητες προέρχονται από:

- α) τέλη που καταβάλλουν οι εταιρείες κρουαζιέρας στα τοπικά λιμάνια, συμπεριλαμβανομένων των τελών ελλιμενισμού και άλλων λιμενικών τελών.
- β) Τέλη που καταβάλλουν οι εταιρείες κρουαζιέρας σχετικά με τα τέλη σκουπιδιών και τα τέλη για την παροχή νερού.

γ) Τέλη επιβατών από τις τοπικές εκδρομές και τέλη για τις παρεχόμενες ιατρικές υπηρεσίες.

δ) Φορολογικές πληρωμές από τις τοπικές επιχειρήσεις από την πώληση αγαθών και την παροχή υπηρεσιών στους επιβάτες κρουαζιέρας.

Η οικονομική συνεισφορά της βιομηχανίας κρουαζιέρας εξαρτάται από την κατηγορία του λιμένα, είτε πρόκειται για λιμάνι αφετηρίας είτε για λιμάνι προσέγγισης. Το λιμάνι αφετηρίας είναι ένας προορισμός από τον οποίο τα πλοία ξεκινούν και τελειώνουν την κρουαζιέρα τους, ενώ το λιμάνι προσέγγισης είναι απλώς ένα ενδιάμεσο λιμάνι στο οποίο κάνει στάση το πλοίο. Ένα κρουαζιερόπλοιο περνά λιγότερο από δέκα ώρες σε ένα λιμάνι προσέγγισης. Τα λιμάνια αφετηρίας, όπως το Μαϊάμι, το Λιμάνι Κανάβεραλ, μεταξύ άλλων, έχουν άμεσο αντίκτυπο σχεδόν σε κάθε τμήμα της ταξιδιωτικής βιομηχανίας: μεταφορές, ξενοδοχεία και θέρετρα, εστιατόρια, για να μην αναφέρουμε τα τουριστικά αξιοθέατα. Μια μεγάλη ομάδα επιβατών κρουαζιέρας περνάει μια νύχτα ή και περισσότερο, περιμένοντας να επιβιβαστεί. Για παράδειγμα, στο Σιάτλ ο μέσος όρος είναι 1,6 διανυκτερεύσεις δαπανώντας 63 δολάρια ανά επιβάτη ανά διανυκτέρευση (Klein, 2015).

Σύμφωνα με τις σημαντικότερες οικονομικές επιπτώσεις των ΗΠΑ (βλ. Πίνακα 2.8), οι δαπάνες των εταιρειών κρουαζιέρας, του πληρώματος και των επιβατών τους έφθασαν τα 35,7 δισεκατομμύρια δολάρια σε ακαθάριστες εκροές το 2016, μια αύξηση 10,2% σε σχέση με το 2015. Αυτό, με τη σειρά του, παρήγαγε κάτω από 348.000 θέσεις εργασίας σε όλη τη χώρα, οι οποίες κατέβαλαν συνολικά 1,7 δισεκατομμύρια δολάρια σε μισθούς και ημερομίσθια (CLIA, 2017).

Πίνακας 2.8 Οικονομική συμβολή της βορειοαμερικανικής βιομηχανίας κρουαζιέρας

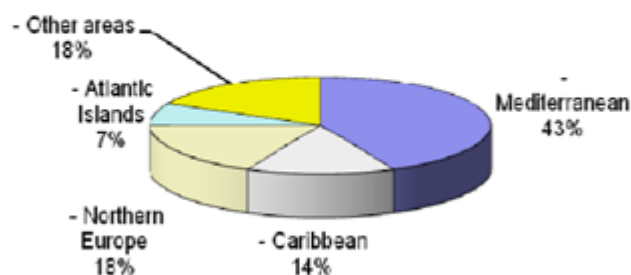
ECONOMIC CONTRIBUTION OF THE NORTH AMERICAN CRUISE INDUSTRY 2012 -2016					
	2012	2013	2014	2015	2016
Direct Economic Impacts					
Passenger and cruise line spending (\$ billion)*	11.95	12.92	14.70	16.18	17.64
Employment	109,553	117,353	135,197	142,720	153,863
Wages and Salaries (\$ billion)	3.92	4.29	4.8	5.19	5.74
Total Economic Impacts					
Total Output (\$ billion)	20.40	25.44	30.06	32.43	35.73
Employment	279,112	295,077	315,830	330,346	347,966
Wages and Salaries (\$ billion)	10.66	11.62	12.42	13.52	14.73

Source: *The Contribution of the North American Cruise Industry to the US Economy in 2016*, Business Research & Economic Advisors August 2017. * Includes wages and salaries paid to US employees of cruise lines.

Όσον αφορά την Ευρώπη, σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρας, ο αριθμός των επιβατών που επισκέφθηκαν 98 διαφορετικά μέρη της Ευρώπης αυξήθηκε κατά 11% το 2016 σε σύγκριση με το 2015. Ο αριθμός των λιμένων προσέγγισης αυξήθηκε το 2016 κατά 3,3% και ο μέσος αριθμός επιβατών ανά λιμένα προσέγγισης ήταν 1339 το 2016 και 1005 το 2015. Οι επιβάτες του Ηνωμένου Βασιλείου αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος της ομάδας-στόχου των κρουαζιέρων με περισσότερους από ένα εκατομμύριο Βρετανούς επιβάτες. Μεταξύ των άλλων ομάδων-στόχων ήταν: 640.000 Γερμανοί επιβάτες, 512000 Ιταλοί επιβάτες, 380000 Ισπανοί επιβάτες και 235000 Γάλλοι επιβάτες. Δεδομένου ότι ο μεγαλύτερος αριθμός νεότευκτων κρουαζιερόπλοιων κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία της Ευρώπης, τα συνολικά οικονομικά οφέλη είναι φυσικά υψηλότερα στην Ευρώπη (Wild, 2015).

Σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρας (2018) (βλ. Σχήμα 2.3), η αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου αυξήθηκε κατά 11% με 1,5 εκατομμύρια επιβάτες, η αγορά της Μεσογείου αυξήθηκε από 41 σε 43%, η αγορά της Καραϊβικής μειώθηκε από 17% σε 14%, η αγορά της Βόρειας Ευρώπης αυξήθηκε από 2% σε 18% και η αγορά των νησιών του Ατλαντικού μειώθηκε από 8% σε 7%.

2018 Destination shares (%)



Σχήμα 2.3 Μερίδια προορισμού του 2018

Πηγή: Πίνακας 1: Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Κρουαζιέρας 2018

Οι κύριοι λόγοι πίσω από την τελευταία αύξηση της αγοράς της Μεσογείου σύμφωνα με τους Lekakou και Pallis (2005) είναι οι εξής:

- α) Η κρουαζιέρα και οι διανυκτερεύσεις στα λιμάνια που προσφέρονται στα κομμάτια πρότυπα των επιβατών.
- β) Η αγορά της Μεσογείου δεν είναι απλώς ένας καλοκαιρινός προορισμός κρουαζιέρας.
- γ) Ο προορισμός και ο αριθμός των λιμένων προσέγγισης έχουν αυξηθεί.
- δ) Η βελτίωση στην Ευρώπη όσον αφορά τα αεροδρόμια και τους αυτοκινητόδρομους καθιστά ευκολότερη τη μεταφορά των επιβατών άλλων χωρών για να φτάσουν στο κρουαζιερόπλοιο στο λιμάνι.
- ε) Η βελτίωση και οι εξελίξεις των νεότευκτων κρουαζιερόπλοιων σε συνδυασμό με τις βελτιωμένες τιμές μάρκετινγκ.

Εννέα στα δέκα πιο δημοφιλή ευρωπαϊκά λιμάνια ανήκουν στη Μεσόγειο.

Πίνακας 2.9 Τα πιο δημοφιλή λιμάνια στην Ευρώπη το 2018

The ten most popular ports in Europe		
Port	Region	Passengers
Barcelona	W Mediterranean	798,151
Palma de Majorca	W Mediterranean	722,429
Genoa	W Mediterranean	689,455
Venice	Adriatic	669,566
Piraeus	E Mediterranean	594,751
Civitavecchia	W Mediterranean	432,811
Southampton	British Isles	418,629
Naples	W Mediterranean	413,135
Limmasol	E Mediterranean	386,513
Rhodes	E Mediterranean	370,661

Lloyds Cruise International

Η Ρόδος επιλέγεται για διάφορους λόγους, όπως: είναι ένας από τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς στο Β. Αιγαίο καθώς και ένα από τα δέκα πιο δημοφιλή ευρωπαϊκά, μεσογειακά λιμάνια (Lloyds Cruise International, 2003). Πιο συγκεκριμένα, τα νησιά του Νοτίου Αιγαίου έχουν ιδιαίτερη σημασία σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, ενώ βρίσκονται στα σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Πανεπιστήμιο Αιγαίου, 2001).

Η οικονομία της Ρόδου στηρίζεται στον τουρισμό και ο παράγοντας της φιλοξενίας αποτελεί τον κύριο λόγο της ανάπτυξής της. Η ομολογουμένως εντυπωσιακή ανάπτυξη του τουρισμού οφείλεται σε μια σειρά από παράγοντες μεταξύ των οποίων είναι: η γεωγραφική θέση, το ευνοϊκό κλίμα, οι φυσικές ομορφιές, τα αρχαιολογικά μνημεία και ο πλούσιος παραδοσιακός πολιτισμός. Αυτά ήταν που οδήγησαν την UNESCO να ανακηρύξει τη Μεσαιωνική Πόλη της Ρόδου, ως περιοχή παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς (Λογοθέτης, 1997).

Περιττό να αναφέρουμε ότι η Ρόδος είναι επίσης η πρωτεύουσα της Δωδεκανήσου με μια συνεχώς αυξανόμενη συγκέντρωση τουριστικών καταλυμάτων στη Δωδεκάνησο (2000) που ανέρχεται σε 61,3% των ξενοδοχειακών κλινών και 48,8% των κλινών των ενοικιαζόμενων δωματίων. (Terkenlietal., 2015) Εξίσου εντυπωσιακός είναι και ο αριθμός των αφίξεων στο νησί, ο οποίος σύμφωνα με τη στατιστική υπηρεσία του ΕΟΤ (2016) στη Ρόδο ανέρχεται σε 1.091.156, σύνολο αλλοδαπών και Ελλήνων.

2.7 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι επιπτώσεις του τουρισμού κρουαζιέρας στο περιβάλλον προσδιορίστηκαν από μια μελέτη της British Airways στις Σεϋχέλλες ως οι εξής: α) Οι αλλοιώσεις στο φυσικό περιβάλλον για να μπορέσουν οι προορισμοί να χρησιμεύσουν ως προορισμός κρουαζιέρας, συνεπάγονται απώλεια φυσικών οικοτόπων και αξιοποίηση για τοπικές κατασκευές. β) Επιπτώσεις που σχετίζονται με τη χρήση του νερού και εκείνες όπως το αντιρρυπαντικό και οι τυχαίες ή ηθελημένες φυσικές ζημιές στα θαλάσσια φυσικά οικοσυστήματα. γ) Επιπτώσεις που σχετίζονται με τη μετακίνηση των ανθρώπων από και προς τα σημεία αναχώρησης και προορισμού- αυτό σημαίνει ότι αυξάνονται οι αεροπορικές μετακινήσεις. δ) Δραστηριότητες αναψυχής που αφορούν την άγρια φύση. Το περιβαλλοντικό κόστος αυτού του τομέα είναι πολύ δύσκολο να μετρηθεί λόγω του γεγονότος ότι η κρουαζιέρα είναι κατά κάποιο τρόπο μια αδικαιολόγητη δραστηριότητα. Επιπλέον, σύμφωνα με τον Johnson (2002), δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί ο οικονομικός αντίκτυπος της βιομηχανίας κρουαζιέρας, εκτός αν ενσωματώσουμε ορισμένα περιβαλλοντικά πρότυπα για τη βιομηχανία.

Η ομάδα της κοινωνίας των πολιτών Blue water, με έδρα τις ΗΠΑ, αναφέρει ότι τα κρουαζιερόπλοια, τα οποία μπορούν να μεταφέρουν έως και 5.000 επιβάτες και πλήρωμα, ως "πλωτές πόλεις" παράγουν μεγάλο όγκο αποβλήτων. Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις είναι ιδιαίτερα εμφανείς στις παράκτιες περιοχές των προορισμών των homeport, όπως το Μαϊάμι, το Νασάου, η Αλάσκα, το Κοζουμέλ και άλλα. Μία από τις δυσκολίες στην εφαρμογή της MARPOL έγκειται στην ποικιλία των "κρατών σημαίας" στα οποία είναι νηολογημένα τα πλοία. Οι λιμενικοί προορισμοί μπορούν να διενεργούν επιθεωρήσεις για να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση ενός πλοίου με τα διεθνή πρότυπα, ωστόσο τις περισσότερες φορές δεν διαθέτουν την κατάλληλη υποδομή για να το πράξουν. Πολλές περιβαλλοντικές ομάδες προσπαθούν επίμονα να πείσουν τη βιομηχανία να δράσει πιο ενεργά (Brida and Aguirre, 2009).

Το Ocean Conservancy 2022 παρουσιάζει ορισμένες προτάσεις για τη ρύθμιση των δραστηριοτήτων της κρουαζιέρας, όπως: μείωση των απορρίψεων, βελτίωση των επιθεωρήσεων παρακολούθησης και των προγραμμάτων κατάρτισης.

2.8 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Η ένωση των κρατών της Καραϊβικής έχει επικυρώσει τον πίνακα της σύμβασης της Καρθαγένης (2.10), αλλά πρέπει να δοθεί πολύ μεγαλύτερη έμφαση στους κανονισμούς και στον περιβαλλοντικό έλεγχο. Η περιοχή πρέπει να διασφαλίσει και να επιθεωρήσει ότι ο τουρισμός κρουαζιερόπλοιων συμμορφώνεται με τους διεθνείς, περιφερειακούς και εθνικούς κανονισμούς που αφορούν την υγεία, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Υπάρχουν πράγματι κανονισμοί και κώδικες συμπεριφοράς που απαγορεύουν τις επιβλαβείς περιβαλλοντικές πρακτικές, ωστόσο η συμμόρφωση με αυτούς τους κανόνες εκ μέρους όλων των σκαφών, συμπεριλαμβανομένων των μικρών τουριστικών σκαφών, πρέπει να επιθεωρείται. Απαιτούνται επίσης πρόσθετοι κανονισμοί που απαιτούνται, ώστε να μην τερματιστεί η μεταφορική ικανότητα σε ευαίσθητες ζώνες και να διατηρηθεί η ποιότητα των τουριστών. Για άλλη μια φορά, δεν έχουν επικυρώσει όλες οι χώρες της περιοχής τις υφιστάμενες διεθνείς συμφωνίες για τη ρύπανση, και οι κανονισμοί (καθώς και οι πρακτικές) σχετικά με τη διαχείριση των αποβλήτων στην ξηρά διαφέρουν σημαντικά από χώρα σε χώρα (ACS, 2009).

Πίνακας 2.10 Σύμβαση για την προστασία και την ανάπτυξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Καραϊβικής (σύμβαση της Καρθαγένης)

(Επιγεγραμμένη: 1983-03-24)

AGREEMENT	ACTION	COUNTRY	YEAR	MONTH	DAY
Signature		Barbados	1984	3	5
Signature		Colombia	1983	3	24
Signature	*	European Community	1983	3	24
Signature		France	1983	3	24

Signature	Grenada	1983	3	24
Signature	Guatemala	1983	7	5
Signature	Honduras	1983	3	4
Signature	Jamaica	1983	3	24
Signature	Mexico	1983	3	24
Signature	Netherlands	1983	3	24
Signature	Nicaragua	1983	3	24
Signature	Panama	1983	3	24
Signature	Saint Lucia	1983	3	24
Signature	*UK	1983	3	24
Signature	*United States	1983	3	24
Signature	Venezuela	1983	3	24

Πηγή: RonaldB. Mitchell. 2002-2008. Βάση δεδομένων διεθνών περιβαλλοντικών συμφωνιών (έκδοση 2007.1).

2.9 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Όπως ισχυρίζεται ο Wood (2000), ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Καραϊβική αποτελεί ένα πραγματικό παράδειγμα της παγκοσμιοποίησης στη θάλασσα. Το γεγονός και μόνο ότι τόσο πολλοί παγκόσμιοι εργαζόμενοι από όλο τον κόσμο, χιλιάδες μίλια μακριά ο ένας από τον άλλο, συναντιούνται σε αυτή την περιοχή είναι η απόδειξη αυτού. Είναι ζωτικής σημασίας να κατανοήσουμε ότι αυτό δεν συνέβη τυχαία- ήταν προϊόν της προσπάθειας των εταιρειών να προσλάβουν πλήρωμα, και η βιβλιογραφία σχετικά με τη διεθνή μετανάστευση εργατικού δυναμικού δείχνει ότι το μόνο κριτήριο για την επιλογή αυτή δεν είναι το εθνικό αλλά στην πραγματικότητα το κόστος της απασχόλησής τους.

Ένα κρουαζιερόπλοιο μοιάζει στην πραγματικότητα με ένα πλωτό ξενοδοχείο. Επομένως, απαιτεί πολύ πλήρωμα για να ασχοληθεί με την τραπεζαρία, το μπαρ της κουζίνας, την καθαριότητα και την ψυχαγωγία. Η διαμονή των επιβατών απαιτεί ένα ευρύ φάσμα εγκαταστάσεων και δραστηριοτήτων. Ως αποτέλεσμα, τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν περισσότερα από 1000 μέλη πληρώματος από σχεδόν 50 εθνικότητες, σε περισσότερες από 160 διαφορετικές θέσεις απασχόλησης (Ward, 2015).

Οι άνθρωποι αυτοί προέρχονται από διάφορες χώρες και ο κύριος λόγος που έχουν εγκαταλείψει τις χώρες τους είναι οικονομικός. Η μεγάλη πλειοψηφία προέρχεται από αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας και της Ανατολικής Ευρώπης. Το μεγαλύτερο μέρος των μελών του πληρώματος είναι Φιλιππινέζοι, οι οποίοι λέγεται ότι είναι περίπου 4 εκατομμύρια (ως ναυτεργάτες) που έχουν συνάψει συμβόλαια με 130 διαφορετικές εταιρείες κρουαζιέρας. Άλλα αρκετά εκατομμύρια έχουν γίνει μόνιμοι πολίτες παντού, ενώ σύμφωνα με τον Ball (2017), εταιρείες όπως η Royal Caribbean International έχουν περισσότερους από 20000 εργαζόμενους.

Στην πραγματικότητα η Φιλιππινέζικη Υπηρεσία Απασχόλησης στο Εξωτερικό (ΡΟΕΑ), ουσιαστικά υποστηρίζει αυτό το πρόγραμμα που εξάγει τη Φιλιππινέζικη εργασία. Ο κύριος λόγος είναι ότι ο νόμος στις Φιλιππίνες απαιτεί από τους ναυτεργάτες να καταβάλλουν μέρος των κερδών τους από τα συμβόλαιά τους στην κυβέρνησή τους. Έτσι, το ποσοστό για τους εργάτες της θάλασσας είναι 80% και οι εργάτες της ξηράς είναι 50-70% του συνολικού πληθυσμού. Περισσότερο να πούμε ότι τόσο η κυβέρνηση όσο και η συνολική οικονομία επηρεάζονται από αυτό το ξένο συνάλλαγμα εισοδημάτων (Wood, 2000).

Στα κρουαζιερόπλοια λέγεται ότι υπάρχουν τρεις κατηγορίες εργαζομένων: οι αξιωματικοί, το προσωπικό και το πλήρωμα. Η εθνικότητα της πλειονότητας των αξιωματικών στην Καραϊβική είναι Νορβηγοί ή Ιταλοί, το μεγαλύτερο μέρος του προσωπικού είναι Δυτικοευρωπαίοι και Βορειοαμερικανοί, ενώ τα περισσότερα μέλη του πληρώματος είναι Ασιάτες, Καραϊβινέζοι και Ανατολικοευρωπαίοι. Για αυτές τις τρεις κατηγορίες εργαζομένων, τα κρουαζιερόπλοια προσφέρουν διαφορετική

διαμονή, διαφορετική τραπεζαρία και φυσικά διαφορετικούς μισθούς. Λέγεται ότι υπάρχει έντονη διαχωριστική γραμμή μεταξύ των δύο πρώτων κατηγοριών και της τρίτης. Ο Landon (1997) αναφέρει επίσης ότι όταν εξετάζονται τα προσόντα που πρέπει να έχουν οι υπάλληλοι, οι εταιρείες εκφράζουν επίσης μια προτίμηση όσον αφορά την εθνικότητα των υπαλλήλων.

Οι εταιρείες κρουαζιέρας κρατούσαν πάντα κλειστά τα χαρτιά τους όσον αφορά τους μισθούς του πληρώματος. Ωστόσο, σύμφωνα με μια έρευνα σχετικά με τους μισθούς του πληρώματος, οι εταιρείες είχαν μια κλίμακα μισθών του πληρώματος με κριτήριο την εθνικότητά του. Οι Ανατολικοευρωπαίοι είχαν τον υψηλότερο μισθό, ακολουθούσαν οι Καραϊβιανοί και τέλος οι Ασιάτες που είχαν τους χαμηλότερους μισθούς. Όσον αφορά τον Wood (2000), οι εταιρείες αναζητούν πάντα συγκεκριμένες εθνικότητες προκειμένου να δίνουν χαμηλούς μισθούς για καλύτερα κέρδη.

Ο Orenstein (2007) αναφέρει ότι από τις οκτώ μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας που δραστηριοποιούνται στην Καραϊβική, οι έξι διαθέτουν ιδιωτικά νησιά τα οποία χρησιμοποιούνται ως λιμάνια προσέγγισης και προωθούνται ανάλογα. Στον κατάλόγό τους, οι εταιρείες αυτές υπερηφανεύονται για την ιδιωτικότητα των νησιών τους, (δεν εξηγούν πολλά σε αυτό το πλαίσιο) και για το γεγονός ότι μοιάζουν με παράδεισο με εκπληκτικά τοπία και υπογραμμίζουν ότι δεν υπάρχουν ταλαιπωρίες. Ένα από αυτά δεν είναι στην πραγματικότητα νησί, αλλά ένα κομμάτι γης, μέρος της Αϊτής, που περιβάλλεται από ψηλούς σιδερένιους τοίχους και φυλάσσεται από ένοπλους φρουρούς. Ορισμένοι από τους επιβάτες που επισκέπτονται αυτό το νησί δεν συνειδητοποιούν καν ότι βρίσκονται καθόλου στην Αϊτή. Από την άλλη πλευρά, τα ιδιωτικά νησιά διαθέτουν όλες τις εγκαταστάσεις για τους επιβάτες- από κλαμπ και μπαρ μέχρι καταστήματα και αγορές. Η συμβολή των επιβατών κρουαζιέρας στην τοπική οικονομία της Καραϊβικής έχει μειωθεί, με αποτέλεσμα όλα τα συνολικά κέρδη να αποκομίζονται από τις εταιρείες αυτές.

Ωστόσο, σε μια πρόσφατη έρευνα για την περιοχή της Καραϊβικής, η Παγκόσμια Τράπεζα δείχνει ότι η φτώχεια κατά μέσο όρο είναι 38% με το υψηλότερο ποσοστό στην Αϊτή με 65% και το χαμηλότερο στις Μπαχάμες (Baker, 2013).

Εν τω μεταξύ, η ένωση ξενοδοχείων της Καραϊβικής διαμαρτύρεται για το άδικο παιχνίδι των κρουαζιερόπλοιων που δεν φορολογούνται. Ο Οργανισμός Τουρισμού της Καραϊβικής αναφέρει ότι οι Αμερικανοί τουρίστες που επιθυμούν να περάσουν τουλάχιστον μία νύχτα στα τοπικά ξενοδοχεία μειώθηκαν από 61,8% το 2007 σε 48,6% το 2018 (McDowell, 2019).

2.10 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

"Η τοποθεσία του λιμένα είναι ένα φυσικό χαρακτηριστικό εξαιρετικής σημασίας για τη βιωσιμότητα του λιμένα" (Weigend, 1958).

Τα λιμάνια κρουαζιέρας μπορούν να καταταγούν σε τρεις διαφορετικές κατηγορίες:

- Λιμένες καταγωγής
- Λιμένες προσέγγισης

Υβριδικοί λιμένες (που λειτουργούν τόσο ως λιμένες αφετηρίας όσο και ως λιμένες προσέγγισης)

Κάθε τύπος λιμένα κρουαζιέρας μπορεί να αναλυθεί με βάση την κατάστασή του που σχετίζεται με την αγορά επιβατών και την περιοχή κρουαζιέρας. Κάθε λιμένας πρέπει επίσης να πληροί τις βασικές απαιτήσεις του χώρου. Τα λιμάνια αφετηρίας είναι βάσεις για τα πλοία κατά τη διάρκεια της περιόδου κρουαζιέρας τους. Οι χώροι αυτοί χρησιμοποιούνται για την επιβίβαση και την αποβίβαση. Επειδή έχουν σχεδιαστεί για να λειτουργούν για τη μεταφορά επιβατών, οι λιμένες αφετηρίας πρέπει να είναι σύγχρονοι και μεγάλοι τερματικοί σταθμοί κρουαζιέρας. Είναι σημαντικό ο λιμένας αφετηρίας να βρίσκεται κοντά στην περιοχή προορισμού της κρουαζιέρας. Τα λιμάνια αυτά πρέπει να γνωρίζουν την αγορά επιβατών που εξυπηρετούν καθώς και τους προορισμούς κρουαζιέρας. Από την άλλη πλευρά, οι λιμένες προσέγγισης πρέπει να βρίσκονται εντός της περιοχής κρουαζιέρας. Όλα τα λιμάνια κρουαζιέρας της Μεσογείου, της Βαλτικής Θάλασσας, της Καραϊβικής, της Αλάσκας, της Νορβηγίας, του Ατλαντικού, του Καναδά, της Νέας Αγγλίας και του Νότιου Ειρηνικού είναι

λιμάνια προσέγγισης κρουαζιέρας. Όλα τα λιμάνια προσέγγισης πρέπει να βρίσκονται εντός της περιοχής κρουαζιέρας, δεδομένου ότι η τοποθεσία του λιμανιού αποτελεί σημαντικό ασταθή παράγοντα που συμβάλλει στην επιτυχία του λιμανιού προσέγγισης. Στοιχεία όπως τα βαθιά νερά, οι προστατευμένες εγκαταστάσεις ή η εύκολη λειτουργία ενός τερματικού σταθμού κρουαζιέρας συχνά προσελκύουν κρουαζιερόπλοια και επιβάτες κρουαζιέρας. Δεδομένων των εξελίξεων της κρουαζιέρας, πολλοί λιμένες προσέγγισης έχουν πλέον λειτουργήσει σε ορισμένες δραστηριότητες homeport, καθώς και στη διατήρηση της κλασικής λειτουργίας του λιμένα προσέγγισης. Με τον τρόπο αυτό, ο χώρος του λιμένα πρέπει να είναι σε θέση να εξυπηρετεί μεγάλες μετακινήσεις επιβατών που εισέρχονται ή εξέρχονται από το πλοίο. Πρέπει επίσης να υπάρχει τερματικός σταθμός κρουαζιέρας με σύγχρονες εγκαταστάσεις διαχείρισης αποσκευών. Το λιμάνι αυτό είναι επίσης λιμάνι προσέγγισης, οπότε πρέπει να βρίσκεται στην περιοχή κρουαζιέρας και να έχει καλή αεροπορική σύνδεση (Marti, 2010).

Σε ορισμένες περιοχές της Μεσογείου, όπως η Ιταλία και η Ισπανία, έχουν πραγματοποιηθεί αξιοσημείωτες επενδύσεις σε υποδομές προκειμένου να βελτιωθούν οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να αναγνωριστεί η αναγκαιότητα εξελιγμένων λιμενικών υπηρεσιών σε αυτόν τον κλάδο. Υπάρχει μια ελπίδα για τα μικρότερα λιμάνια που μέχρι τώρα δεν ήταν σε θέση να πραγματοποιήσουν σοβαρές επενδύσεις προκειμένου να καλύψουν τα μεγαθήρια κρουαζιερόπλοια. Τα λιμάνια αυτά θα πρέπει να επικεντρωθούν στην εξυπηρέτηση μικρότερων πλοίων και να προσαρμοστούν προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις μελλοντικές προκλήσεις. Η συνεργασία μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου είναι πολύ σημαντική. Αυτός ήταν στην πραγματικότητα ο λόγος που τα λιμάνια της Μεσογείου δημιούργησαν από κοινού στη Ρώμη την ένωση των λιμένων κρουαζιέρας της Μεσογείου με την ονομασία "Med Cruise". Η ένωση προωθεί τη βιομηχανία κρουαζιέρας και ενθαρρύνει τα προγράμματα κρουαζιέρας όλο το χρόνο. Η ένωση αριθμεί περισσότερα από 70 μέλη και οι κύριοι στόχοι της είναι: i) η διατήρηση και ενίσχυση των καλών σχέσεων μεταξύ των λιμένων κρουαζιέρας σε όλο τον κόσμο, ii) η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη χωρητικότητα των επιβατών, iii) η

βελτίωση της καλής φήμης των λιμένων κρουαζιέρας και iv) η ανάπτυξη των μέτρων ασφαλείας των λιμένων (Vojvodic, 2003).

2.11 ΤΑ ΣΥΝΗΘΕΣΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΦΙΛΟΞΕΝΟΥΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Για να είναι ελκυστικός ένας λιμένας κρουαζιέρας θα πρέπει να υπάρχει σχέση μεταξύ των αγορών επιβατών, της περιοχής κρουαζιέρας και των τοπικών αξιοθέατων της ξηράς. Οι εκδρομές στην ξηρά αποτελούν σημαντικό μέρος των διακοπών κρουαζιέρας. Είναι αλήθεια ότι ιστορικές στιγμές και γεγονότα, όπως οι παραλίες απόβασης του Β' Παγκοσμίου Πολέμου στη Νορμανδία ή οι δράσεις των ιθαγενών στην Αλάσκα, προσελκύουν τους επιβάτες κρουαζιέρας, όπως και τα φυσικά και βιολογικά φαινόμενα. Για να προσελκύσουν τα λιμάνια αυτά κρουαζιερόπλοια, πρέπει να βρίσκονται κοντά σε κάποια από αυτά τα αξιοθέατα. Ωστόσο, ορισμένοι πιστεύουν ότι οι παραπάνω παράγοντες πρέπει να αγνοηθούν. Για παράδειγμα, τα ρηγά νερά μπορούν να εκβαθυνθούν- τα εκτεθειμένα νερά μπορούν να προστατευθούν με κατάλληλες εγκαταστάσεις- μπορούν να κατασκευαστούν προβλήτες, αγκυροβόλια, αποβάθρες- οι άνθρωποι μπορούν να εκπαιδευτούν για να παρέχουν τις κατάλληλες υπηρεσίες στα πλοία. Ωστόσο, δεν μπορεί να γίνει τίποτα για να γίνει μια περιοχή ελκυστική για κρουαζιέρα όταν υπάρχουν μόνο λίγα φυσικά ή πολιτιστικά αξιοθέατα για να εξερευνήσουν οι επιβάτες κρουαζιέρας μόλις βρεθούν στην περιοχή κρουαζιέρας. Στην πραγματικότητα, οι απλές αλλαγές στη στάθμη του νερού ή μια υπερσύγχρονη εγκατάσταση χειρισμού κρουαζιερόπλοιων δεν εγγυώνται ένα ενεργό λιμάνι κρουαζιέρας (McCalla, 1998).

Οι βιομηχανίες κρουαζιέρας παρέχουν οικονομικά οφέλη στα λιμάνια και στις τοπικές οικονομίες. Ωστόσο, η φιλοξενία μεγάλων κρουαζιερόπλοιων απαιτεί μεγάλες επενδύσεις και κόστος συντήρησης από την πλευρά του λιμένα (Nowaketal. 203).

Ο Klein (2003) αναφέρει ότι οι κυριότεροι επιχειρηματικοί εταίροι στη βιομηχανία κρουαζιέρας είναι: οι εταιρείες κρουαζιέρας, οι τοπικές κυβερνήσεις και ο πληθυσμός, οι φορείς εκμετάλλευσης ακτών και οι οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών. Ωστόσο, η έλλειψη σχεδιασμού των τοπικών κυβερνήσεων επηρεάζει τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις των κρουαζιερόπλοιων. Τα λιμάνια χρειάζονται τα κρουαζιερόπλοια περισσότερο από ό,τι οι εταιρείες κρουαζιέρας τα χρειάζονται. Δεδομένης της ανάπτυξης του κλάδου της κρουαζιέρας, όμως, υπάρχει μεγάλη ζήτηση για νέα λιμάνια με βελτιωμένες εγκαταστάσεις προκειμένου να προσελκύσουν τα κρουαζιερόπλοια και να τα κρατήσουν να επιστρέφουν.

Η συμβολή της κρουαζιέρας τόσο σε τοπικό όσο και σε διεθνές επίπεδο είναι τεράστια σε σχέση με την οικονομία του νησιού και της χώρας γενικότερα. Ωστόσο, είναι ζωτικής σημασίας να συνδυαστεί η ανάπτυξη της βιομηχανίας κρουαζιέρας και τα πλεονεκτήματά της, εξαλείφοντας τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Τέλος, υπάρχει έλλειψη σχεδιασμού από τις τοπικές κυβερνήσεις όσον αφορά την ανάπτυξη των λιμένων και η μελέτη περίπτωσης του νησιού της Ρόδου είναι ιδιαίτερα γόνιμη για περαιτέρω έρευνα. Στο νησί της Ρόδου έχουν γίνει αρκετές προσπάθειες για τη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων, ωστόσο λόγω της αδυναμίας των τοπικών αρχών να σχεδιάσουν εκ των προτέρων και να ενώσουν τις δυνάμεις τους, καμία από αυτές δεν έχει ολοκληρωθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Η παρούσα διατριβή έχει ως στόχο να ασχοληθεί με τη βιομηχανία κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου. Η υπόθεση της παρούσας διατριβής είναι: "Η βιομηχανία κρουαζιέρας που αναπτύχθηκε στο νησί της Ρόδου απαιτεί περαιτέρω βελτίωση". Το εμπειρικό μέρος της έρευνας μπορεί να χρησιμοποιηθεί από την τοπική αυτοδιοίκηση ή τους φορείς κρουαζιέρας για τη βελτίωση και την ανάπτυξη του τομέα της κρουαζιέρας στη συγκεκριμένη περιοχή.

Το συμπέρασμα ή η προτεινόμενη στρατηγική λειτουργίας μπορεί να χρησιμοποιηθεί από έναν ιδιωτικό οργανισμό ή εταιρείες λιμένων για την επίτευξη των στόχων και των σκοπών τους. Για το σκοπό αυτό ο συγγραφέας θα συλλέξει πληροφορίες σχετικά με τις απαιτήσεις οικονομικής χρηματοδότησης και τα επιχειρησιακά σχέδια, καθώς και θα προσπαθήσει να δώσει μια εικόνα της δομής της οργάνωσης του λιμένα. Μέσω της παρούσας έρευνας ο συγγραφέας ελπίζει ότι στο μέλλον πολλά από τα προβλήματα που ήδη υπάρχουν ή οποιαδήποτε άλλα προβλήματα που μπορεί να εμφανιστούν στην περιοχή της κρουαζιέρας της Ρόδου θα μπορούσαν να επιλυθούν. Ως εκ τούτου, θα αναλυθεί η ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου. Επιπλέον η παρούσα διπλωματική εργασία διερευνά τυχόν παράγοντες "κλειδιά" για τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στο λιμάνι της Ρόδου. Οι δηλώσεις αυτές θα αποτυπωθούν μέσω της βιβλιογραφικής ανασκόπησης και θα διερευνηθούν περαιτέρω μέσω της έρευνας.

3.2 ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΗΓΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Αρχικά, θα πραγματοποιηθεί βιβλιογραφική ανασκόπηση, ώστε να αναλυθεί το θέμα μέσα από τα βιβλία και τα περιοδικά της ναυτιλιακής επιστήμης. Η απαιτούμενη βιβλιογραφική ανασκόπηση θα βασιστεί σε μελέτες και σχετικά έγγραφα που αφορούν τόσο τον κλάδο του τουρισμού όσο και τον κλάδο της κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, θα περιλαμβάνει εργασίες που αφορούν τον κλάδο της κρουαζιέρας

γενικά, εξετάζοντας τον τρόπο με τον οποίο ο τομέας αυτός συμβάλλει στην εθνική και τοπική οικονομία, καθώς και εργασίες που αναφέρονται στην οικονομική επιρροή των ελληνικών λιμανιών ειδικότερα.

Η μέθοδος που επιλέχθηκε για το έργο αυτό είναι η μελέτη πολλαπλών περιπτώσεων, η οποία συνδυάζει τόσο την περιγραφή στάσεων, συμπεριφορών ή συνθηκών όσο και την επεξηγηματική έρευνα που αναλύει γιατί εμφανίζονται αυτές οι στάσεις, συμπεριφορές ή συνθήκες (Kane, 1983).

Όπως αναφέρει ο Yin (1984), αν και υπάρχουν διαφορετικοί τύποι μελετών περίπτωσης, έχουν έναν κοινό ορισμό:

Η μελέτη περίπτωσης είναι μια εμπειρική έρευνα που:

- α) διερευνά ένα σύγχρονο φαινόμενο μέσα στο πλαίσιο της πραγματικής του ζωής, όταν
- β) τα όρια μεταξύ φαινομένου και πλαισίου δεν είναι σαφώς εμφανή και στην οποία
- γ) χρησιμοποιούνται πολλαπλές πηγές αποδεικτικών στοιχείων.

Ο Guilham (2018) ορίζει επίσης τη μελέτη περίπτωσης ως εξής: Η έρευνα μελέτης περίπτωσης δεν αφορά αποκλειστικά ποιοτικές μεθόδους: όλα τα στοιχεία επιστρατεύονται στη συλλογή δεδομένων του ερευνητή της μελέτης περίπτωσης.

Ωστόσο, η παρούσα έρευνα διερευνά τόσο ποιοτικά όσο και ποσοτικά στοιχεία. Προκειμένου να συγκεντρωθούν στοιχεία για τη μελέτη περίπτωσης, θεωρείται κατάλληλος ένας συνδυασμός τεχνικών. Αυτό ενσωμάτωσε τη χρήση των ακόλουθων μεθόδων:

- α) Τεκμηρίωση: Τα έγγραφα μπορούν να παρέχουν συγκεκριμένες λεπτομέρειες για την επιβεβαίωση πληροφοριών από άλλες πηγές και μπορούν να οδηγήσουν σε διάφορα συμπεράσματα (Yin, 1984).

β) Συνεντεύξεις: Για τη συλλογή δεδομένων θα χρησιμοποιηθούν δομημένες συνεντεύξεις, στις οποίες οι ερωτώμενοι θα ερωτηθούν για 15 λεπτά. Όσον αφορά τη δομή των ερωτήσεων που θα χρησιμοποιηθούν, θα ληφθεί μέριμνα ώστε να αποφευχθεί η χρήση καθοδηγητικών ερωτήσεων, ερωτήσεων υψηλού επιπέδου, πολύπλοκων ερωτήσεων, ενοχλητικών ερωτήσεων και ερωτήσεων που χρησιμοποιούν αρνητικά, όπως αναφέρουν οι Cohen και Manion (1984).

3.3 ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

Όπως τονίζει ο Yin (1984), η τεκμηρίωση είναι πιθανό να είναι σχετική με κάθε θέμα μελέτης περίπτωσης και είναι χρήσιμη για την επαλήθευση των πληροφοριών. Ακολουθούν λεπτομέρειες σχετικά με την τεκμηρίωση που χρησιμοποιήθηκε στην παρούσα μελέτη περίπτωσης. Αρκετές πηγές περιλαμβάνονται σε περιοδικά της ναυτιλιακής επιστήμης, όπως

- 1) Διεθνές περιοδικό ναυτιλιακής οικονομίας.
- 3) Περιοδικό Transportation Research Journal.
- 4) Journal of Advance Transportation .
- 5) Naval Research Logistics.
- 6) Maritime Policy and Management
- 7) International Journals of Transport Economics.
- 8) Transport Reviews.
- 9) Journal of Transport Economics and Policy

Επίσης, στην παρούσα έρευνα θα χρησιμοποιηθούν οι ακόλουθες πολύτιμες πηγές με στατιστικά στοιχεία:

- 1) Στατιστικά στοιχεία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρας, διαθέσιμα στο διαδίκτυο στη διεύθυνση www.Europeancruisecouncil.com
- 2) Διεθνής ένωση εταιρειών κρουαζιέρας (CLIA). Επισκόπηση της αγοράς κρουαζιέρας. Στατιστικά στοιχεία της βιομηχανίας κρουαζιέρας μέχρι το 2019. Διατίθεται επίσης στη διεύθυνση: www.cruising.com
- 3) Ένωση κρουαζιέρας της Φλόριντα και της Καραϊβικής (FCCA). Επισκόπηση της βιομηχανίας κρουαζιέρας. Διατίθεται επίσης στο διαδίκτυο στη διεύθυνση [Http://www.f-cca.com/research.html](http://www.f-cca.com/research.html)
- 4) Ομοσπονδιακή Επιτροπή Εμπορίου. Δήλωση της ομοσπονδιακής επιτροπής εμπορίου σχετικά με τις εταιρείες Royal Caribbean Cruises Ltd, P&O Princess Cruises plc και Carnival Corporation, διαθέσιμη στη διεύθυνση: www.ftc.gov
- 5) ΠΟΤ (Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού). Δραστηριότητα των πλοίων παγκοσμίως. Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού που εδρεύει στη Μαδρίτη.

Οι πληροφορίες θα συγκεντρωθούν από τα ελληνικά περιοδικά καθώς και από διάφορα ελληνικά βιβλία που περιλαμβάνουν χρήσιμο υλικό για το έργο. Τέλος, διάφορες οργανώσεις της Δωδεκανήσου, όπως η:

- α) Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών στη Ρόδο.
- β) Εμπορικό Επιμελητήριο Δωδεκανήσου.
- γ) Γραφείο Λιμενάρχη.
- δ) Ελληνική Ένωση Λιμένων.
- ε) Ελληνικά στατιστικά στοιχεία θα παράσχουν ουσιαστικές λεπτομέρειες στη μελέτη περίπτωσης.

Τέλος, όλα τα βιβλία που σχετίζονται με τα οικονομικά, τη βιομηχανία κρουαζιέρας, τις τοπικές οικονομίες, την τουριστική ανάπτυξη κ.λπ. θα είναι απαραίτητα για την επίτευξη των στόχων του έργου.

3.4 ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

Το πρώτο μέρος της έρευνας θα διεξαχθεί μέσω της ανασκόπησης των ακαδημαϊκών εργασιών, των βιβλίων και του Διαδικτύου. Η έρευνα θα εμπλουτιστεί με συνεντεύξεις και ο κύριος λόγος για αυτό είναι η δίκαιη ισορροπία μεταξύ των ακαδημαϊκών πηγών και της γνώμης και των απόψεων των ανθρώπων που ασχολούνται με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η χρήση περισσότερων από μία μεθόδων αυξάνει το εύρος, το βάθος και την ακρίβεια μιας μελέτης (Patton, 1990).

Ο Walsh M. (2001) ορίζει τα πλεονεκτήματα των συνεντεύξεων ως εξής:

- 1) Βελτιώνεται το βάθος των πληροφοριών, διότι ο υπεύθυνος της συνέντευξης μπορεί να διερευνήσει τι πραγματικά εννοεί ή τι πραγματικά πιστεύει ο ερωτώμενος, καθώς μιλάει πιο ελεύθερα.
- 2) Τα ποσοστά ανταπόκρισης μπορεί να είναι πολύ καλά, καθώς ο υπεύθυνος της συνέντευξης είναι παρών για να διασφαλίσει την ολοκλήρωση της συλλογής δεδομένων.
- 3) Ο ερευνητής μπορεί να παρέχει βοήθεια και καθοδήγηση, εξηγώντας τις ερωτήσεις και δίνοντας πρόσθετες πληροφορίες όπου χρειάζεται.

Προκειμένου να εξεταστεί η γνώμη των βασικών ανθρώπων που εμπλέκονται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ο ερευνητής θα διεξάγει συνεντεύξεις με δομημένα ερωτηματολόγια στους:

- α) Εκπρόσωπο του δήμου Ρόδου.
- β) Εκπρόσωπο του Εμπορικού Επιμελητηρίου Δωδεκανήσου.

γ) Εκπρόσωπο του Συνδέσμου Εμπόρων.

Η βιβλιογραφική ανασκόπηση βασίστηκε σε ακαδημαϊκές εργασίες, περιοδικά, βιβλία, μελέτες, ηλεκτρονική αναζήτηση, έρευνες αγοράς και διδακτορικές διατριβές, που αφορούν την τουριστική βιομηχανία και πιο συγκεκριμένα την κρουαζιέρα. Βασίστηκε επίσης σε εργασίες και βιβλία που εξετάζουν τη συμβολή του κλάδου στην εθνική και τοπική οικονομία και περιλαμβάνουν εξέταση της ελληνικής βιβλιογραφίας. Οι εργασίες που χρησιμοποιήθηκαν, αναφέρονται επίσης στις μελέτες επιπτώσεων στα λιμάνια σχετικά με τον κοινωνικό πολιτισμό και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η έρευνα βασίστηκε τόσο σε διεθνείς όσο και σε εγχώριες πηγές.

Προκειμένου να υπάρξει μια καλύτερη κατανόηση της κατάστασης σχετικά με τις οικονομικές επιπτώσεις στο νησί της Ρόδου, και την ικανοποίηση των επιβατών κρουαζιέρας, ο συγγραφέας χρησιμοποιεί στατιστικά στοιχεία από την έρευνα του Επιμελητηρίου Δωδεκανήσου και του Market Plan. Όσον αφορά τη ναυτιλιακή άποψη του λιμανιού της Ρόδου, ο συγγραφέας χρησιμοποιεί επίσης στοιχεία που παρέχονται από τις εταιρείες και τις τοπικές αρχές. Έγιναν επίσης υπολογισμοί, όπου ήταν απαραίτητο, σύμφωνα με τις πρακτικές και τις διαδικασίες που έχουν υιοθετηθεί από τις Αρχές. Ο συγγραφέας χρησιμοποιεί τα στοιχεία που παρέχονται από τους ερωτηθέντες, οι οποίοι ήταν μια σειρά από άτομα με πείρα που ανήκουν στο ανώτερο κύρος της Ρόδου και της κρουαζιέρας γενικότερα. Οι συνεντεύξεις παρουσιάζουν μια ρεαλιστική άποψη σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τις υποδομές του λιμανιού, καθώς και μια σκιαγράφηση του μέλλοντος του κλάδου της κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου από τους ανθρώπους της πρώτης γραμμής.

Ο Διακομιχάλης (2009) αναφέρει ότι υπάρχουν πολλές δυσκολίες κατά την έρευνα των επιχειρήσεων κρουαζιέρας, δεδομένου ότι η κρουαζιέρα δεν είναι μια αναπόσπαστη δραστηριότητα αλλά ένας συνδυασμός πολλών τομέων. Ως εκ τούτου, η συνολική εκτίμηση και αξιολόγηση του τομέα της κρουαζιέρας απαιτεί διαφορετικά αλλά συναφή δεδομένα από ποικίλες πηγές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΕΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΡΟΔΟΥ

Στο κεφάλαιο αυτό θα πραγματοποιηθεί ανάλυση των κυριότερων εταιρειών κρουαζιέρας που προσεγγίζουν το λιμάνι της Ρόδου. Θα δοθεί προσοχή στο στόλο της κάθε εταιρείας, στη χωρητικότητα, στις προσφερόμενες εγκαταστάσεις, καθώς και στους προορισμούς διακοπών που προσεγγίζουν τα πλοία τους.

Carnival Corporation

Η Carnival Corporation είναι μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες διακοπών στον κόσμο. Περιλαμβάνει τις εταιρείες Carnival Cruise Lines, Princess Cruise, Holland America Line's και The Yachts of Seabourn στη Βόρεια Αμερική, Cunard Line, P&O Cruises και Ocean Village στο Ηνωμένο Βασίλειο, AIDA στη Γερμανία, Costa Cruises στη Νότια Ευρώπη, Princess cruises, P&O Cruises στην Αυστραλία (Carnival Corporation, 2022). Τα χαρτοφυλάκια αυτών των κορυφαίων εταιρειών κρουαζιέρας, οι οποίες αποτελούν τις πιο γνωστές εταιρείες κρουαζιέρας στη Βόρεια Αμερική, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γερμανία και την Ιταλία, προσφέρουν μεγάλες ευκαιρίες για διακοπές σε μια πελατειακή βάση που διαφέρει σημαντικά όσον αφορά τις γλώσσες, τους πολιτισμούς και τις προτιμήσεις του ελεύθερου χρόνου. Η Carnival, που διαθέτει και εταιρεία ταξιδιών, διαθέτει σήμερα 92 πλοία. Οι περιοχές κρουαζιέρας είναι οι Μπαχάμες, η Καραϊβική, η Ευρώπη, η Μεσόγειος, η Αγγλία, ο Καναδάς και η υπερατλαντική. Τέλος, η εταιρεία αυτή μεταφέρει, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Carnival Corporation, το 2019 περίπου 13 εκατομμύρια επισκέπτες ετησίως.

Royal Caribbean Cruises

Η Royal Caribbean Cruises Ltd. είναι η δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιέρας στον κόσμο, όσον αφορά τα πλοία, τον αριθμό των επιβατών και τα έσοδα από τις πωλήσεις. Η εταιρεία αυτή διαχειρίζεται τα εμπορικά σήματα Royal Caribbean International, Celebrity Cruises και Silver Sea Cruises, με 56 πλοία και χωρητικότητα περίπου 124.000 επιβατών. Προσφέρουν ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών επί του πλοίου, υπηρεσιών και δραστηριοτήτων αναψυχής, όπως : πισίνες, προσομοίωση σέρφινγκ, ινστιτούτα αισθητικής, γυμναστήριο και εγκαταστάσεις σπα, πατινάζ in-line, παγοδρόμια, τοίχους αναρρίχησης, γήπεδα μπάσκετ, εγκαταστάσεις τυχερών παιχνιδιών, σαλόνια, γήπεδα μίνι γκολφ, μπαρ, ψυχαγωγία τύπου Λας Βέγκας και κινηματογράφους, για να μην αναφέρουμε καταστήματα λιανικής πώλησης, χώρους εστίασης και ψυχαγωγικό σόου. Η εταιρεία σκοπεύει να κατασκευάσει άλλο ένα πλοίο μέχρι το τέλος του 2024, όταν θα έχει συνολική χωρητικότητα περίπου 130.000 θέσεων ελλιμενισμού. Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Royal Caribbean cruises, 2023 η συγκεκριμένη εταιρεία λειτουργεί τα πλοία της παγκοσμίως με μια μεγάλη ποικιλία κρουαζιέρων που προσεγγίζουν περίπου 400 προορισμούς (Royal Caribbean cruises, 2023).

Costa Cruises

Έχοντας 70 χρόνια εμπειρίας στον τομέα, η Costa Cruises είναι ο μεγαλύτερος όμιλος στην Ιταλία όσον αφορά τον τουρισμό κρουαζιέρας και η νούμερο ένα εταιρεία κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Διαθέτει τον μεγαλύτερο και πιο προηγμένο στόλο στην Ευρώπη, διαθέτει συνολικά 26 πλοία σε υπηρεσία, το καθένα με το δικό του μοντέρνο και επιβλητικό στυλ με συνολική χωρητικότητα επισκεπτών περίπου 88.000 επιβατών. Όλα τα πλοία έχουν ιταλική σημαία και κάθε χρόνο ταξιδεύουν σε 250 προορισμούς στη Μεσόγειο, τη Βαλτική Θάλασσα, τη Βόρεια Ευρώπη, τη Νότια Αμερική, την Καραϊβική, την Άπω Ανατολή, τον Ινδικό Ωκεανό, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, την Ερυθρά Θάλασσα και την Ασία. Το 2010, η Costa Cruises

ανέφερε ότι η εταιρεία παρακολουθείται και πιστοποιείται από το Ιταλικό Ναυτιλιακό Μητρώο (RINA) με το B.E.S.T.4, ένα ολοκληρωμένο σύστημα εταιρικής συμμόρφωσης με τα μέγιστα πρότυπα που διέπουν την κοινωνική ευθύνη (SA 8000), το περιβάλλον (UNIENISO 14001), την ασφάλεια (OHSAS 18001) και την ποιότητα (UNIENISO 9001). Το πιο σημαντικό είναι ότι η Costa Cruises υποστηρίζει, εκτός από επίσημος εταίρος της W.W.F. Ιταλίας για την προστασία της Μεσογείου (Costa cruises, 2022).

Celebrity Cruises

Η Celebrity Cruises ιδρύθηκε το 1989, με στόχο να δημιουργήσει ένα υψηλής ποιότητας, premium προϊόν κρουαζιέρας σε έξυπνη τιμή, θέτοντας έτσι ένα νέο, παγκόσμιο πρότυπο για την κρουαζιέρα. Το 1997, η Celebrity Cruises ενώθηκε με τη Royal Caribbean International. Η εταιρεία διαθέτει σήμερα συνολικά 16 πλοία στη θάλασσα. Όταν επιλέγει την Celebrity Cruises, ο πελάτης έχει τη δυνατότητα να επιλέξει ανάμεσα σε προορισμούς διακοπών, όπως η Μεσόγειος, η Βαλτική Θάλασσα, η Βόρεια Ευρώπη, η Νότια Αμερική, η Καραϊβική, Ασία. (Celebrity cruises, 2022).

Princess Cruises

Ένα από τα πιο διάσημα ονόματα της κρουαζιέρας, η Princess Cruises, ταξίδεψε για πρώτη φορά το 1965 με μια κρουαζιέρα με μοναδικό προορισμό το Μεξικό. Σήμερα, η εταιρεία έχει αναπτυχθεί και έχει γίνει η τρίτη μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιέρας στον κόσμο. Η εταιρεία Princess προσφέρει σε 2,0 εκατομμύρια επιβάτες κάθε χρόνο την ευκαιρία να ταξιδέψουν σε κορυφαίους προορισμούς διακοπών σε όλο τον κόσμο, με ένα στόλο 16 σύγχρονων πλοίων. Η Princess Cruises έγινε πολύ διάσημη το 1977, όταν ένα από τα πλοία της, το Pacific Princess, έπαιξε ρομαντικό ρόλο σε μια νέα τηλεοπτική εκπομπή με τίτλο "The Love Boat". Η εβδομαδιαία σειρά, η

οποία εισήγαγε εκατομμύρια τηλεθεατές στην έννοια των θαλάσσιων διακοπών, την εταιρεία Princess cruises και το λογότυπό της, παραμένουν έκτοτε συνώνυμα της κρουαζιέρας. Οι κρουαζιέρες της Princess έχουν περισσότερα από 100 διαφορετικά δρομολόγια, προσφέροντας στους επιβάτες την ευκαιρία να καλύψουν κυριολεκτικά τον κόσμο, με δρομολόγια σε περίπου 430 λιμάνια και προορισμούς. Οι προορισμοί περιλαμβάνουν την Αλάσκα, την Καραϊβική, τη Διώρυγα του Παναμά, την Αυστραλία/Νέα Ζηλανδία, τη Μεξικανική Ριβιέρα, την Ευρώπη, τη Νότια Αμερική, τη Χαβάη, την Ταϊτή/Γαλλική Πολυνησία, τον Νότιο Ειρηνικό, την Ασία, την Ινδία, τον Καναδά/Νέα Αγγλία, την Αφρική, την Ανταρκτική και τη Μεσόγειο. Σύμφωνα με την Princess cruises (2022) η εταιρεία διαθέτει στόλο 16 πλοίων, προσφέροντας κορυφαία ποιότητα σε συνδυασμό με κομψό στυλ στην κρουαζιέρα.

Celestyal Cruises

Η Celestyal Cruises ξεκίνησε το 2014 να πραγματοποιεί σύντομες κρουαζιέρες από τη Λεμεσό της Κύπρου προς την Ανατολική Μεσόγειο, ένα πρόγραμμα που εξακολουθεί να λειτουργεί μέχρι σήμερα. Η Celestyal Cruises, με την πάροδο των ετών αναβάθμισε και επέκτεινε τα προγράμματα κρουαζιέρας της. Η Celestyal Cruises διαθέτει στόλο 2 κρουαζιερόπλοιων και η εταιρεία πραγματοποιεί κρουαζιέρες στα λιμάνια της Μεσογείου και της Αδριατικής. Επιπλέον, η εταιρεία πραγματοποιεί προσεγγίσεις στα νησιά του Αιγαίου από το λιμάνι του Πειραιά. Η Celestyal Cruises ιδρύθηκε το 2014 και οδήγησε στην αναζωογόνηση της ελληνικής κρουαζιέρας.

MSC Cruises

Η MSC Cruises διαθέτει έναν από τους πιο σύγχρονους στόλους κρουαζιερόπλοιων στον κόσμο. Τα 22 πλοία που βρίσκονται σήμερα σε λειτουργία αναμένεται να μεταφέρουν 3.5 εκατομμύρια επιβάτες μόνο το 2023. Η MSC Cruises κατέχει ηγετική

θέση στην αγορά της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, πραγματοποιώντας δρομολόγια στην περιοχή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και προσφέροντας ένα ευρύ φάσμα εποχιακών δρομολογίων στον Ατλαντικό Ωκεανό, τη Βόρεια Ευρώπη, τη Βόρεια Αμερική, την Καραϊβική, τον Καναδά, τη Νότια Αμερική, τον Ινδικό Ωκεανό, τη Νότια και τη Δυτική Αφρική. Η εταιρεία είναι ευρωπαϊκή, με συνολικό προσωπικό 30.000 ατόμων σε όλο τον κόσμο και γραφεία σε 43 χώρες (MSC cruises, 2022).

AIDA Cruises

Η AIDA Cruises είναι το μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιερών στη Γερμανία με έδρα το Ροστόκ. Η εταιρεία αποτελεί μέρος του ομίλου Carnival, μαζί με άλλες εταιρείες όπως η Holland America Line, Costa Cruises, Seabourn Cruise Line, Princess Cruises και Cunard Line. Τα πλοία της ταξιδεύουν σε πολλούς συναρπαστικούς προορισμούς σε όλο τον κόσμο, ενώ το καλοκαίρι το δρομολόγιό της περιλαμβάνει τη Μεσόγειο, τη Βαλτική Θάλασσα, τον Καναδά, τη Βόρεια Θάλασσα και τη Νέα Αγγλία. Κατά τη χειμερινή περίοδο, κατευθύνεται στα Κανάρια Νησιά, τη Μέση Ανατολή και την Καραϊβική. Η εταιρεία κρουαζιέρας διαθέτει στόλο 12 πλοίων, (Aida cruises, 2022).

4.2 Η ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Σύμφωνα με τις Ελληνικές Λιμενικές Αρχές η διάρκεια παραμονής των κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά λιμάνια κυμαίνεται από 5-6 ώρες, όπως στα λιμάνια του Κατακόλου, του Ηρακλείου καθώς και μέχρι 9 ώρες για το λιμάνι της Κέρκυρας και 10 ώρες αντίστοιχα για τα λιμάνια της Ρόδου και του Πειραιά. Πιο συγκεκριμένα, στα λιμάνια της Ρόδου και του Πειραιά οι επιβάτες κρουαζιέρας έχουν την ευκαιρία να περάσουν το μέγιστο χρόνο του δρομολογίου της κρουαζιέρας σε σχέση με την παραμονή τους σε άλλους προορισμούς. Ο μεγάλος αριθμός των πλοίων που προσεγγίζουν το λιμάνι της Ρόδου είναι υπό σημαία ευκαιρίας. Οι κυριότεροι λόγοι περιλαμβάνουν τη φορολογία του νόμου και την ανάγκη της εταιρείας να εξαλείψει τα λειτουργικά της έξοδα.

Ανάλογα με τη διάρκεια της παραμονής τους και το συνδυασμό των προσφερόμενων προϊόντων, ο Διακομιχάλης (2007) χωρίζει τα κρουαζιερόπλοια που προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια σε επτά κατηγορίες:

1. Luxurious MegaYachts: Η συνολική χωρητικότητα αυτής της κατηγορίας είναι 3.000 έως 8.000 grt και μπορεί να φιλοξενήσει από 72 έως 180 επιβάτες. Η διάρκεια της κρουαζιέρας κυμαίνεται από 7 έως 21 ημέρες.
2. Εκθεσιακά πλοία: Το μέγεθος αυτής της κατηγορίας κρουαζιερόπλοιων κυμαίνεται μεταξύ 50 και 24.000 grt, με τη διαθεσιμότητα φιλοξενίας να κυμαίνεται από 20 έως 700 επιβάτες και με τη μεγαλύτερη διάρκεια κρουαζιέρας να είναι 36 ημέρες. Παράδειγμα πλοίου αυτής της κατηγορίας είναι το The Corinthian που προσεγγίζει και το λιμάνι της Ρόδου.
3. Ιστιοπλοϊκά πλοία: Το μέγεθος αυτού του τύπου πλοίου είναι 12.000 έως 15.000 grt και είναι σε θέση να μεταφέρει από 12 έως 439 επιβάτες, πραγματοποιώντας κρουαζιέρες μέγιστης διάρκειας 15 ημερών. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα πλοία Sea Cloud, Star Flyer, Club Med II, Sea Cloud II, Wind Spirit, Star Clipper.
4. Μικρά κρουαζιερόπλοια: Η χωρητικότητα αυτών των πλοίων κυμαίνεται από 3.000 έως 30.000 κόρους χωρητικότητας, με ελάχιστη χωρητικότητα 72 επιβατών και μέγιστη 1.200 επιβατών. Επιπλέον, η διάρκεια της κρουαζιέρας αυτής της κατηγορίας διαρκεί από 2 έως 9 ημέρες. Αξίζει να αναφερθεί ότι το επίπεδο των υπηρεσιών που προσφέρονται σε αυτόν τον τύπο πλοίων είναι εξαιρετικά υψηλό. Προγράμματα αναψυχής, εκδρομές σε λιμάνια, εστιατόρια, βιβλιοθήκη, οργανωμένο γυμναστήριο, νυχτερινό κέντρο, κομμωτήριο, τηλεπικοινωνίες, εκδρομές σε λιμάνια, παιδική χαρά, καζίνο, καταστήματα αφορολόγητων ειδών, αίθουσα συνεδριάσεων, φωτογραφείο, υπηρεσίες πλυντηρίου, καθώς και υπηρεσία δωματίου, για να αναφέρουμε μερικές μόνο από αυτές τις υπηρεσίες. Όλα τα παραπάνω μοιάζουν σίγουρα με τις εγκαταστάσεις που προσφέρει ένα ξενοδοχείο 5 αστέρων.
5. Κρουαζιερόπλοια μεσαίου μεγέθους: Αυτή η κατηγορία έχει ελάχιστη χωρητικότητα 30.000 κόρων και μέγιστη 60.000 κόρων, ενώ η χωρητικότητα των

θέσεων φιλοξενίας είναι από 120 έως 800 επιβάτες. Η διάρκεια της κρουαζιέρας τους κυμαίνεται από 2 έως 9 ημέρες.

6. Μεγάλα κρουαζιερόπλοια: Πρόκειται για πλοία με ελάχιστη χωρητικότητα 60.000 κόρων και μέγιστη χωρητικότητα 90.000 κόρων. Τα πλοία αυτής της κατηγορίας έχουν χωρητικότητα από 1.380 έως 2.852 επιβάτες και οι κρουαζιέρες τους είναι αυτές με μέγιστη διάρκεια 21 ημέρες.

7. Mega Ships: Η τελευταία κατηγορία κρουαζιερόπλοιων είναι αυτή των megaships. Έχουν χωρητικότητα που κυμαίνεται από 90.000 έως 180.000 grt και οργιάζει η χωρητικότητα φιλοξενίας από 1.950-3.838 επιβάτες. Σαφώς και είναι τα πλοία με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα, πραγματοποιούν κρουαζιέρες με διάρκεια 3 έως 14 ημέρες.

4.3 Η ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Σε αυτές τις παραγράφους θα διεξαχθεί μελέτη για την ανάλυση της χωρητικότητας των μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων που προσέγγισαν το τμήμα της Ρόδου κατά την τελευταία τριετία. Θα γίνει επίσης αναφορά στις εταιρείες στις οποίες ανήκουν τα πλοία αυτά.

Σύμφωνα με το Λιμεναρχείο Ρόδου, τα κρουαζιερόπλοια αυτά είναι τα εξής Celestyal Cristal, Celestyal Olympia, Azamara journey, Navigator of the seas, Insignia, Mirage, Aegean Pearl, Sea bourn Spirit, Royal Iris, Gemini, Zenith, Grand Celebration, Costa Fortuna, Thomson Celebration, Magic1, Celebrity Equinox, Sapphire, Ocean Village, Golden Iris, Wind Star, Corinthian II, Aida Diva, Salamis filoxenia, Crystal Symphony, Salamis Glory, Dream Princess, Miragel, Brilliance of the sea, Monarch, Blue Monarch, Galaxy, Costa Europa, Costa Mediterranean, Orient Queen, Aida Cara, Grant Voyager, Dream Princes, Grand Princess, Star Flyer, Silver Cloud, Legend of the sea, Carnival Freedom, Costa Romantica, Seven sea navigator, Celebrity Solstice, Rhapsody, Spirit of adventure, Le Levant, Msc Poesia, Aida Vita, Ocean Countess, Grant Mistral, Sky Wonder και τέλος Msc Simfonia.

Θα πραγματοποιηθεί ανάλυση των κυριότερων κρουαζιερόπλοιων που προσεγγίζουν το λιμάνι της Ρόδου. Θα δοθεί προσοχή στη χωρητικότητα των επιβατών και του πληρώματος, στο έτος καθέλκυσης και στη χωρητικότητα κάθε κρουαζιερόπλοιου.

Company: Royal Caribbean



Figure 4.1 Navigator of the seas

Crew: 1.185, Launched: 2002, Decks: 15, Tonnage: 138.000, Passengers: 3.114,
Registry: Bahamas

Source: www.royalcaribbean.com



Figure 4.2 Brilliance of the seas

Crew: 859, Launched: 2002, Decks: 12, Tonnage: 90.090, Passengers: 2.112,
Registry: Bahamas

Source: www.royalcaribbean.com



Figure 4.3 Legend of the seas

Crew:720, Launched:1995, Decks:11, Tonnage:69.130, Passengers:1804, Registry: Bahamas.

Source: www.royalcaribbean.com

Company: Costa cruises



Figure 4.4 Costa Mediterranean

Crew: 920, Launched: 2003, Decks: 12, Tonnage: 86.000, Passengers: 2.114, Registry: Italy



Figure 4.5 Costa Fortuna

Crew: 1.068, Launched: 2003, Decks: 13, Tonnage:105.000, Passengers:2.720,
Registry: Italy

Source: www.costacruises.com

Company: Princess cruises



Figure 4.6 Grand princess

Crew:1.100,Launched:1998,Decks:18,Tonnage:109.000,Passengers:2.600,Registry:
Bermuda

Source: www.princesscruises.com

Company: Celebrity Cruises



Figure 4.7 Celebrity Solstice

Crew: 1.250, Launched: 2008, Tonnage: 122.000, Passengers: 2.850, Registry: Bahamas



Figure 4.8 Celebrity Equinox

Crew: 1.250, Launched: 2008, Tonnage: 122.000 Passengers: 2.850 Registry: Bahamas Source: www.celebritycruises.com

Company: Carnival cruises



Figure 4.9 Carnival freedom

Crew: 1.150, Launched: 2007, Decks: 13, Tonnage: 110.000, Passengers: 2,974, Registry: Panama Source: www.carnivalcruises.com

Company: Aida cruises

Year built: 2007

Registry: Italian

GRT: 68,500 tons

Length: 252 meters

Beam: 32.2 meters

Passengers: 2.050

Crew: 650



Figure 4.10 Aida diva

Year built: 1996

Registry: Italian

GRT: 38,531 tons

Passengers: 1,186

Crew: 370



Figure 4.11 Aida Cara

Source: www.aidacruises.com

Celestyal Cruises

Gross Tonnage 37584

Length 215m

Breadth 28m

Passenger 1664

Crew Members 525



Figure 4.12 Celestyal Crystal

Gross Tonnage 25.611 m

Length 162 m

Breadth 24 m

Passenger 1200

Crew Members 406



Figure 4.13 Celestyal Olympia

Source: www.celestyalcruises.com

4.4 Ο ΟΓΚΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΠΟΥ ΕΠΙΣΚΕΠΤΟΝΤΑΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΡΟΔΟΥ

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του γραφείου ασφαλείας του Λιμεναρχείου Ρόδου, στις αρχές Σεπτεμβρίου προσέγγισε το νησί της Ρόδου το πολυτελές κρουαζιερόπλοιο Celebrity Solstice με σημαία Μάλτας και 3.000 επιβάτες. Οι επιβάτες που επέβαιναν στο πλοίο, ήταν πολίτες των ΗΠΑ, καθώς και πολλοί Ευρωπαίοι. Το πλοίο προσέγγισε το λιμάνι λίγο πριν τις 4 μ.μ. και αναχώρησε στις 10 μ.μ.. Οι περισσότεροι από τους επιβάτες επιβιβάστηκαν σε ένα πούλμαν, το οποίο είχε προγραμματιστεί να περιηγηθεί στο νησί και να προσφέρει στους επιβάτες την ευκαιρία να επισκεφθούν ορισμένα από τα αρχαιολογικά αξιοθέατα, όπως ο Φιλήρημος, η Κάμειρος, η Λίνδος και η παλιά πόλη της Ρόδου. Το Celebrity Solstice ξεκίνησε το ταξίδι του από την Ιταλία, έχοντας ως δεύτερο σταθμό την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου. Στη συνέχεια θα επισκεπτόταν τη Μύκονο και τη Σαντορίνη. Η παρουσία του συγκεκριμένου κρουαζιερόπλοιου στο εμπορικό λιμάνι της Ρόδου, σίγουρα έδωσε στο λιμάνι μια εικόνα, πιο διάσημη από τη συνηθισμένη.

Εκτός από το Celebrity Solstice, το λιμάνι της Ρόδου προσέγγισαν επίσης άλλα πέντε κρουαζιερόπλοια που μετέφεραν περίπου 7.800 τουρίστες. Προσθέτοντας στον τελευταίο αριθμό και τον αριθμό των μελών του πληρώματος, η συνολική διακίνηση στο λιμάνι έφτασε σχεδόν τις 11.000 χιλιάδες άτομα.

Οι επισκέπτες που φτάνουν στη Ρόδο με συνολικά έξι κρουαζιερόπλοια έχουν μια "γερή ένεση στο χέρι" στην τοπική οικονομία του νησιού μας, σε μια περίοδο πραγματικής ανάγκης. Πιο συγκεκριμένα, στις αρχές Σεπτεμβρίου προσέγγισαν το λιμάνι της Ρόδου τα πλοία Aida Blu, Msc Symphonia, Celestyal Olympia, Celestyal Crystal, Gemini και Solstice. Όλα τους έφεραν συνολικά 7827 και 3125 μέλη

πληρώματος. Το Solstice μετέφερε 3000 επιβάτες την τελευταία φορά που ήρθε στη Ρόδο. Σε αυτούς περιλαμβάνονταν επιβάτες που ήθελαν να επισκεφθούν τα αξιοθέατα αυτού του κοσμοπολίτικου νησιού. Ακολούθησε το Aida Blu, το οποίο μετέφερε 1902 επιβάτες και 621 μέλη πληρώματος και το Celestyal Olympia με 1024 επιβάτες και 384 μέλη πληρώματος, αντίστοιχα. Το Celestyal Crystal έφερε επίσης 729 τουρίστες και 384 μέλη πληρώματος και το Gemini με 868 και 347, αντίστοιχα.

Αυτή η ανοδική τάση του θαλάσσιου τουρισμού στη Ρόδο συνεχίστηκε μέχρι τον Αύγουστο του 2019 και έκλεισε με αύξηση περίπου 11% σε σχέση με τον ίδιο μήνα του προηγούμενου έτους. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του γραφείου ασφαλείας του Λιμεναρχείου Ρόδου, περίπου 108.900 επιβάτες σε συνολικά 99 κρουαζιερόπλοια επισκέφθηκαν το νησί της Ρόδου τον Αύγουστο του 2019, έναντι αριθμού 97.880 επιβατών που μεταφέρθηκαν από 98 κρουαζιερόπλοια, τον ίδιο μήνα του 2018. Αυτό σημαίνει ότι 22.040 περισσότεροι άνθρωποι επισκέφθηκαν το νησί της Ρόδου, γεγονός που δείχνει ότι ο θαλάσσιος τουρισμός εξακολουθεί να παραμένει "σταθερή αξία" για το νησί.

Αν και τα κρουαζιερόπλοια που προσεγγίζουν το λιμάνι της Ρόδου σε καθημερινή βάση είναι λιγότερα από αυτά των ετών 2017 και 2018, παρατηρείται αύξηση της τουριστικής κίνησης. Αυτό μπορεί να αποδοθεί στο γεγονός ότι τα πλοία που επισκέπτονται το νησί έγιναν μεγαλύτερα, όσον αφορά τη χωρητικότητά τους και έτσι είναι πιο ικανά να φιλοξενήσουν και να μεταφέρουν σημαντικά μεγαλύτερο αριθμό επιβατών.

Ωστόσο, σύμφωνα με τα στοιχεία του Τμήματος Ασφάλειας του λιμανιού της Ρόδου, τον Αύγουστο του 2022 θα υπάρξει πιθανώς μείωση των αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων. Πιο συγκεκριμένα για τον Οκτώβριο του 2022, έχουν ήδη προγραμματιστεί 42 προσεγγίσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι τον Οκτώβριο 2019 καταγράφηκαν 54 προσεγγίσεις και οι τουρίστες που έφτασαν ήταν περισσότεροι.

Τον Νοέμβριο μήνα του έτους 2019, υπήρχαν 34 προσεγγίσεις και είχαμε έναν αριθμό 22536 τουριστών που έφτασαν στο νησί. "Θα είμαστε ευτυχείς αν κλείσουμε

τη φετινή χρονιά με τον αριθμό των επιβατών που είχαμε το 2019", δήλωσε ο προϊστάμενος του Τμήματος Ασφάλειας Λιμένων. Η μείωση αυτή στην άφιξη των κρουαζιερόπλοιων αποδίδεται, σύμφωνα με τον επικεφαλής του Τμήματος Ασφάλειας στο Λιμάνι, στην οικονομική κρίση που έφερε σε δύσκολη θέση καθώς και τις προκλητικές κινήσεις των γειτόνων μας. Όλα αυτά φυσικά εξαλείφθηκαν από τις διαδηλώσεις που πραγματοποιήθηκαν στην αρχή της σεζόν.

Table 4.14 Passenger's arrivals at the port of Rhodes 2016-2019

MONTH	2016	2017	2019
JANUARY	12913	15662	18672
FEBRUARY	10412	13775	16258
MARCH	18816	31507	17019
APRIL	45119	41131	62839
MAY	56151	63534	73522
JUNE	69287	91721	84726
JULY	67878	86846	96539
AUGUST	82340	99440	109851
SEPTEMBER	72153	89193	90937
OCTOBER	67738	71697	100132
NOVEMBER	33682	47335	41378
DECEMBER	12850		22811
TOTAL	549339	651841	734734

Source: Rhodes port Authority

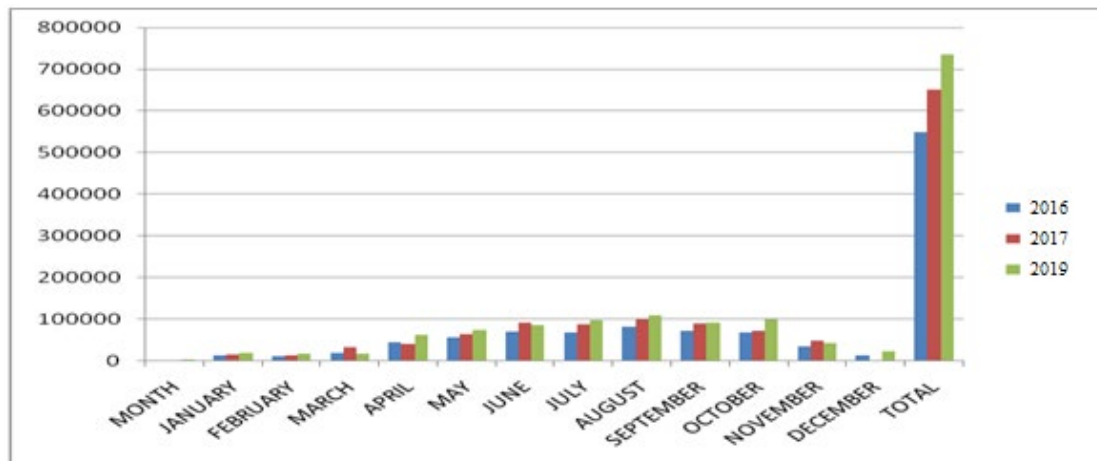


Figure 4.1 The volume of passengers for the years 2016, 2017, 2019

Source: Rhodes port Authority

Οι αριθμοί δείχνουν ότι ο αριθμός των επιβατών έχει αυξηθεί τα τελευταία τρία χρόνια στο νησί της Ρόδου. Ωστόσο, για το έτος 2022, ο πρόεδρος των τουριστικών γραφείων της Ρόδου αναφέρει ότι η τουριστική βιομηχανία στο νησί της Ρόδου παρουσίασε μείωση φέτος. Οι αριθμοί μπορούν να αποκαλύψουν μόνο την αλήθεια. Υπάρχει μια σημαντική μείωση της τάξης του 10% περίπου. Αυτό σημαίνει ένα αντίστοιχο τεράστιο νούμερο όσον αφορά την απώλεια, που "χάθηκε" από τα καταστήματα της Παλιάς Πόλης και όλου του νησιού, γενικότερα. Τα ιδιωτικά σκάφη είναι φυσικά υψηλών προδιαγραφών, αλλά λόγω της μειωμένης χωρητικότητας του λιμανιού και της έλλειψης μαρίνας, έχει παρατηρηθεί απώλεια εκατομμυρίων ευρώ.

Τελικά, προβλέπεται ότι το λιμάνι της Ρόδου είναι βέβαιο ότι το επόμενο έτος θα παρουσιάσει μείωση τουλάχιστον 10% στα κρουαζιερόπλοια. Αυτό αποδεικνύεται από τα πρώτα είχε στοιχεία και τις προθέσεις των εταιρειών που παρουσιάζονται στην παρούσα μελέτη. Η "Costa" έχει ήδη ανακοινώσει ότι θα σταματήσει τις χειμερινές κρουαζιέρες. Δυστυχώς, η αργή ανάπτυξη των υποδομών του λιμανιού επηρεάζει αρνητικά τον ανταγωνισμό.

Ως εκ τούτου, η Ρόδος χρειάζεται να έχει ένα εναλλακτικό λιμάνι. Είναι απαραίτητο να καταφύγουμε σε ασυνήθιστες λύσεις, προκειμένου να ξεπεράσουμε τις αδυναμίες μας, αν δεν θέλουμε να γίνουμε μάρτυρες μιας νέας μείωσης του θαλάσσιου τουρισμού μας. Ευτυχώς, η Ελλάδα έχει λιγότερες απειλές, όπως η τρομοκρατία, κάτι που θα μπορούσε να ενθαρρύνει τις εταιρείες κρουαζιέρας να φέρουν τα κρουαζιερόπλοια τους.

4.5 ΤΑ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΠΟΥ ΕΠΙΣΚΕΠΤΟΝΤΑΙ ΤΟ ΝΗΣΙ ΤΗΣ ΡΟΔΟΥ

Η ετήσια τουριστική έρευνα διεξήχθη από το Επιμελητήριο Δωδεκανήσου για τα έτη 2004 και 2006. Είναι επίσης διαθέσιμη σε όλους τους τοπικούς τουριστικούς φορείς για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της τοπικής τουριστικής βιομηχανίας. Η Ομάδα του Επιμελητηρίου Δωδεκανήσου παρέχει συμβουλές και υποστήριξη σε υφιστάμενους και μελλοντικούς φορείς. Το όραμά της συμβάλλει επίσης στην καθιέρωση μιας δίκαιης και ανταγωνιστικής τουριστικής ανάπτυξης μέσα από μια επιστημονική προοπτική. Στόχος της είναι η συστηματική καταγραφή του προφίλ, της συμπεριφοράς, των αγοραστικών και καταναλωτικών συνηθειών καθώς και η μέριμνα για την ικανοποίηση των τουριστών στα Δωδεκάνησα. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στο λιμάνι της Ρόδου με δείγμα 1059 επισκεπτών. Αυτοί οι 1059 επισκέπτες, ήταν άνδρες και γυναίκες άνω των 18 ετών (σε σύγκριση με 791 το 2014). Η μέθοδος της έρευνας ήταν η συστηματική τυχαία δειγματοληψία, κατά την αναχώρηση από το λιμάνι κρουαζιέρας και η διάρκειά της ήταν από τον Ιούνιο έως τον Οκτώβριο για τα έτη 2014 και 2016. Η στάθμιση του δείγματος βασίστηκε στην πραγματική κατανομή των επιβατών ανά κρουαζιερόπλοιο, 2016 (Κεντρικό Λιμάνι Ρόδου).

Πραγματοποιήθηκαν προσωπικές συνεντεύξεις στα αγγλικά, γερμανικά, γαλλικά και ιταλικά βάσει δομημένου ερωτηματολογίου.

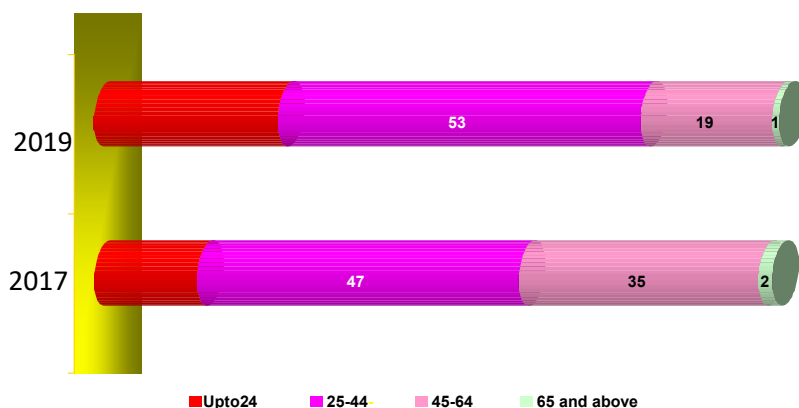


Figure 4.15 The age of passengers that visits the Rhodes Island

Source: Chamber of Dodecanese, 2019

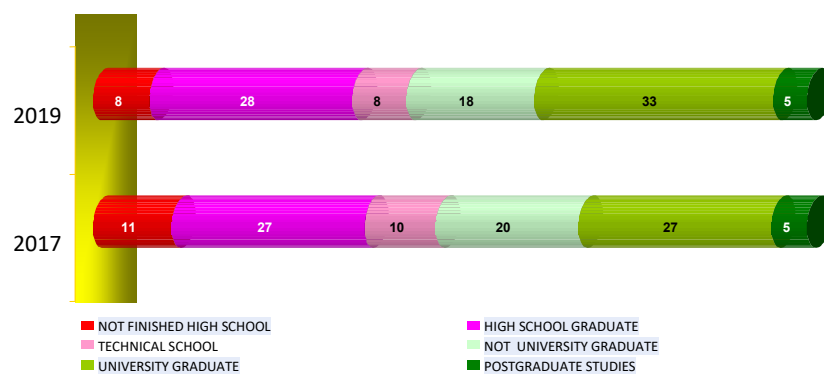


Figure 4.16 The level of education of passengers that visits the Rhodes Island

Source: Chamber of Dodecanese, 2019

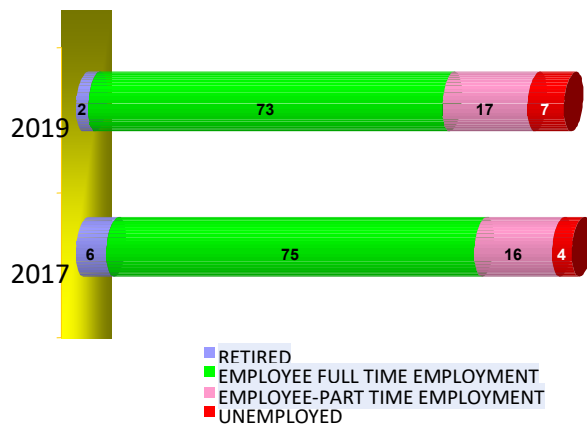


Figure 4.17 Passenger's professional status that visits the Rhodes Island

Source: Chamber of Dodecanese, 2019



Figure 4.18 The family income in 2019

Source: Chamber of Dodecanese, 2019

Η ανάλυση που ακολουθεί θα είναι τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των τουριστών κρουαζιέρας κατά το έτος 2018, με βάση την έρευνα MarketPlan (2018).

Table 4.2 Age of passengers 2018

AGE OF PASSENGERS	2016	2018
UNDER 24 YEARS	8%	1%
BETWEEN 25 - 44 YEARS	31%	64%
BETWEEN 45 - 64 YEARS	49%	33%
65 YEARS AND OLDER	12%	2%

Source: Market Plan (2018)

Ηλικία: Σύμφωνα με τον πίνακα 4.2, λιγότερο από το 1% το 2018 και 8% το 2016 των επισκεπτών ήταν κάτω των 24 ετών, το 64% το 2018 και το 31% το 2016 ήταν

μεταξύ 25 και 44 ετών, το 33% το 2018 και το 49% των επισκεπτών το 2016 ήταν μεταξύ 45 και 64 ετών, και τέλος το 2% το 2018 και το 12% το 2016 των επισκεπτών ήταν ηλικίας 65 ετών και άνω. Όσον αφορά τα δημογραφικά στοιχεία, παρατηρείται αύξηση των τουριστών ηλικίας 25 έως 44 ετών.

Πίνακας 4.3 Επίπεδο εκπαίδευσης των επιβατών 2018

EDUCATION LEVEL	2016	2018
HIGHER EDUCATION	53%	34%
LOWER EDUCATION	12%	20%

Πηγή: Σχέδιο αγοράς (2018)

Εκπαιδευτικό επίπεδο: Σύμφωνα με τον Πίνακα 4.3, σχεδόν ένας στους τρεις τουρίστες ή περισσότεροι, δηλαδή ένα 34% το 2018 και 53% το 2016, είχαν πιστοποιητικό τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (κολλέγιο, πανεπιστήμιο, μεταπτυχιακό), ενώ ένα άλλο 20% το 2018 και 12% το 2016 υποστήριξαν ότι είχαν κάποια μορφή πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (χωρίς πτυχίο).

Πίνακας 4.4 Επαγγελματική κατάσταση επιβατών 2018

PROFESSIONAL STATUS	2016	2018
FULLTIME EMPLOYEES	69%	90%
PART TIME EMPLOYEES	7%	5%
RETIRED	20%	4%
UNEMPLOYED	4%	2%

Source: Market Plan (2018)

Επαγγελματική κατάσταση: Σύμφωνα με τον πίνακα 4.4, το 90% το 2018 και το 69% το 2016 των επισκεπτών ήταν εργαζόμενοι πλήρους απασχόλησης, το 5% το 2018 και το 7% το 2016 ήταν εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης, το 4% το 2018 και το 20% το 2016 αναφέρθηκε ως συνταξιούχος και το 2% το 2018 και το 4% το 2016 αναφέρθηκε ως άνεργος. Παρατηρείται αύξηση των τουριστών με πανεπιστημιακές και μεταπτυχιακές σπουδές και μείωση της ανεργίας.

Πίνακας 4.5 Οικογενειακό εισόδημα επιβατών 2018

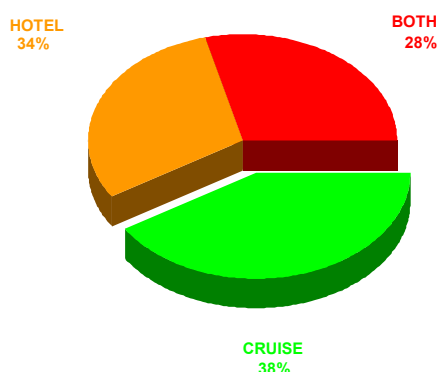
FAMILY INCOME	2016	2018
15000€ OR LESS	10%	1%
15000€-29000€	18%	2%
30000€-49000€	21%	22%
50000€-69000€	18%	32%
UP TO 70000€	33%	39%

Οικογενειακό εισόδημα για το έτος 2018: Το 2018, και σύμφωνα με τον πίνακα 4.5, το 1% των τουριστών κρουαζιέρας που έφτασαν στο νησί είχαν εισόδημα 15.000€ ή λιγότερο, σε σύγκριση με ένα 10% το 2016. Το 2% των επισκεπτών το 2018 είχε εισόδημα 15.000€-29.000€ ετησίως, έναντι 18% το 2016. Το ποσοστό των τουριστών κρουαζιέρας που κέρδιζαν 30.000€-49.000€ ετησίως ήταν 22%, ενώ το 2016 ήταν 21%. Το 32% των ατόμων που έφτασαν στη Ρόδο με κρουαζιέρα το 2018 είχαν εισόδημα 50.000€-69.000€, ενώ το 2016 ήταν 18%. Τέλος, το 2018 το οικογενειακό εισόδημα του 39% των επιβατών κρουαζιέρας έφτανε μέχρι 70.000€, ενώ το 2016 ήταν 33%. Συνεπώς, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι υπήρξε μείωση των

επισκεπτών με χαμηλά εισοδήματα και αύξηση των επισκεπτών με υψηλότερα εισοδήματα.

4.6 ΠΟΙΕΣ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Στην ερώτηση "Τι προτιμάτε στις διακοπές σας, κρουαζιέρα, ξενοδοχείο ή και τα δύο;" Σύμφωνα με την έρευνα του Market Plan (2018), το 38% το 2018 και το 41% το 2006 σύμφωνα με το Επιμελητήριο Δωδεκανήσου (2016) δήλωσαν ότι προτιμούν την κρουαζιέρα. Επιπρόσθετα, το 34% το 2018 για το MarketPlan (2018) το 30% το 2016 δήλωσε ότι προτιμά να πηγαίνει σε έναν προορισμό με διαμονή σε ξενοδοχείο. Παράλληλα, το 28% το 2018 και το 29% το 2016 του δείγματος δήλωσε ότι προτιμά σχεδόν εξίσου την κρουαζιέρα και τις διακοπές σε συγκεκριμένο προορισμό.

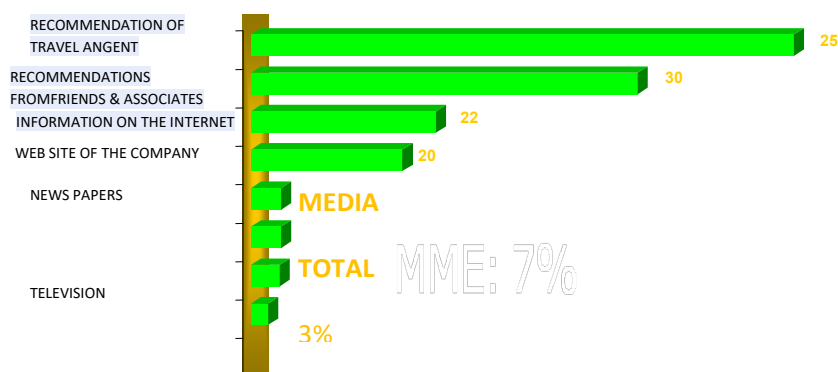


Σχήμα 4.19 Τι προτιμάτε στις διακοπές σας, κρουαζιέρα, ξενοδοχείο ή και τα δύο;

Πηγή: ΕΛ: Market Plan, 2018

Στην ερώτηση "Ποιοι παράγοντες σας επηρεάζουν όταν επιλέγετε κρουαζιέρα;" Σύμφωνα με την έρευνα του Market Plan (2018), το 25% και σύμφωνα με το Επιμελητήριο Δωδεκανήσου (2016) το 36% των τουριστών κρουαζιέρας απάντησαν ότι επηρεάζονται από τις συστάσεις του ταξιδιωτικού τους πράκτορα. Ένα 30% από

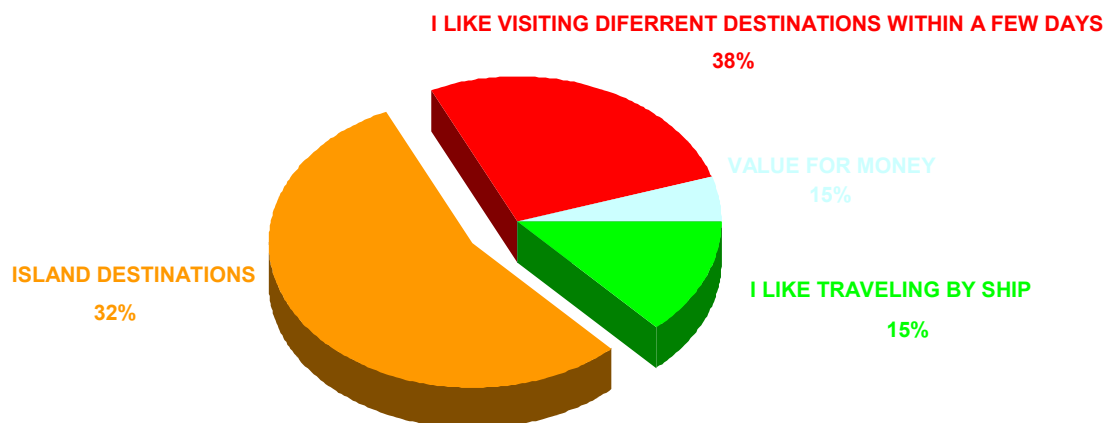
την έρευνα της Market Plan (2018) και ένα 25% από την έρευνα του Επιμελητηρίου Δωδεκανήσου (2016) επηρεάστηκαν από συστάσεις συγγενών, φίλων και διαφόρων φόρουμ στο διαδίκτυο. Πολλοί επηρεάστηκαν από τις πληροφορίες στο Διαδίκτυο με 22% σύμφωνα με την έρευνα του Market Plan (2018) και 12% σύμφωνα με το Επιμελητήριο Δωδεκανήσου (2016), το φυλλάδιο ή την ιστοσελίδα της εταιρείας κρουαζιέρας με 20% από το Market Plan (2018) και 10% από το Επιμελητήριο Δωδεκανήσου (2016), ενώ συνολικά 3% από το Market Plan (2018) και 7% από την έρευνα του Επιμελητηρίου Δωδεκανήσου (2016) κέρδισαν όλους τους παράγοντες που σχετίζονται με την προώθηση και τη διαφήμιση μέσω των μέσων ενημέρωσης.



Σχήμα 4.20 Ποιοι παράγοντες σας επηρεάζουν κατά την επιλογή κρουαζιέρας;

Πηγή: ΕΛ: Market Plan, 2018

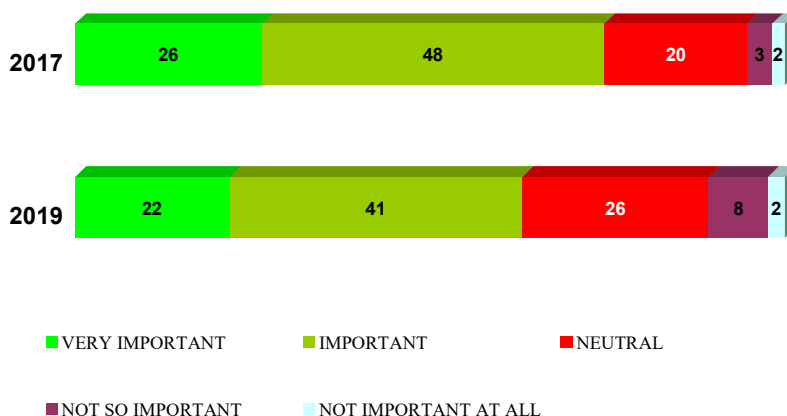
Σε σχέση με την επιλογή αυτής της κρουαζιέρας, το δείγμα ρωτήθηκε "Ποιος ήταν ο πιο σημαντικός παράγοντας κατά την επιλογή αυτής της κρουαζιέρας;". Σύμφωνα με την έρευνα του Market Plan (2018), το 32% των τουριστών κρουαζιέρας και το 55% από την έρευνα του Επιμελητηρίου Δωδεκανήσου (2016), απάντησαν στα νησιά - προορισμούς, το 38% το 2018 και το 27% το 2016 απάντησαν ότι τους αρέσει να επισκέπτονται διαφορετικά μέρη μέσα σε λίγες ημέρες, το 15% το 2018 και το 13% το 2016 ανέφεραν ότι τους αρέσει η εμπειρία του ταξιδιού με πλοίο. Τέλος, το 15% το 2018 σε σύγκριση με το 5% το 2016 απάντησε ότι η κρουαζιέρα αυτή ήταν μια καλή σχέση ποιότητας-τιμής.



Σχήμα 4.21 Ποιος ήταν ο πιο σημαντικός παράγοντας για την επιλογή αυτής της κρουαζιέρας;

Πηγή: Σχέδιο αγοράς, 2018

Στην ερώτηση "Όταν επιλέγετε μια κρουαζιέρα, πόσο σημαντικό ήταν το γεγονός ότι το νησί της Ρόδου περιλαμβανόταν στους προορισμούς;" υπήρξε ένα 14% των τουριστών κρουαζιέρας το 2018 σύμφωνα με την έρευνα του Market Plan και 22% σύμφωνα με την έρευνα του Επιμελητηρίου Δωδεκανήσου (2016) που απάντησε "πολύ σημαντικό" και 48% για το Market Plan το 2018 και 41% που δήλωσε "σημαντικό" για την έρευνα του Επιμελητηρίου Δωδεκανήσου (2016). Στην πραγματικότητα, αυτό σημαίνει ότι όσον αφορά την επιλογή της κρουαζιέρας, συνολικά το 62% των επισκεπτών το 2018 και το 63% το 2016 θεώρησαν ότι το γεγονός ότι η Ρόδος ήταν μεταξύ των προορισμών ήταν "πολύ σημαντικό" ή "σημαντικό".



Σχήμα 4.22 Όταν επιλέξατε κρουαζιέρα, πόσο σημαντικό ήταν το γεγονός ότι το νησί της Ρόδου περιλαμβανόταν στους προορισμούς;

Πηγή: Επιμελητήριο Δωδεκανήσου, 2019

4.7 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΡΟΔΟΥ

Το εμπορικό λιμάνι σύμφωνα με την απόφαση που έλαβε η Τοπική Αυτοδιοίκηση, είναι για τοπική, τουριστική χρήση, που σημαίνει ότι φιλοξενεί μόνο κρουαζιερόπλοια και σκάφη που ταξιδεύουν στις γραμμές που συνδέουν τη Ρόδο με τα λιμάνια της γειτονικής μας χώρας, της Τουρκίας. Μέχρι πριν από 12 χρόνια το λιμάνι ήταν για συνδυασμένη χρήση. Το γεγονός ότι το λιμάνι φιλοξενούσε τουριστικά, εμπορικά πλοία και πλοία γραμμής προς Πειραιά και Κρήτη, δημιουργούσε προβλήματα στην εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας κάτι που επηρέαζε και τις ξένες εταιρείες κρουαζιέρας. Για το λόγο αυτό, το λιμεναρχείο αποφάσισε να αποκλείσει από το λιμάνι τα εμπορικά και ακτοπλοϊκά πλοία που πλέον δένουν στο λιμάνι του Ακαντιά. Το λιμάνι της Κολώνας φιλοξενεί σκάφη αναψυχής, βάρκες και καταμαράν της Δωδεκανησιακής Ναυτιλίας, που εκτελούν καθημερινά δρομολόγια προς τα νησιά του νομού. Αν και η χρήση των τριών διαφορετικών λιμανιών, εκεί εφαρμόστηκαν τα μέτρα που θα έπρεπε να εφαρμόζονται παντού, όπως επιβάλλουν οι κανονισμοί. Έτσι, η είσοδος στο κεντρικό λιμάνι, ελέγχεται από ιδιωτική εταιρεία φύλαξης. Μόνο οι επιβάτες και τα πούλμαν

επιτρέπεται να εισέρχονται στο χώρο, ενώ όσοι ασχολούνται με το θαλάσσιο τουρισμό ή εργάζονται εκεί, εισέρχονται στο λιμάνι με ειδική κάρτα που έχει εκδοθεί μόνο για δική τους χρήση. Ομοίως, η ασφάλεια στο λιμάνι της Κολώνας εξασφαλίζεται από ιδιωτική εταιρεία φύλαξης.

Όσον αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις, οι κύριες υποχρεώσεις για τη διαχείριση και εκμετάλλευση που υπάγονται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι οι εξής

α) Η διενέργεια της Αξιολόγησης Ασφάλειας των υποχρεωτικών λιμενικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS. Η αξιολόγηση της εν λόγω αξιολόγησης έχει ιδιαίτερη σημασία, καθώς θα εξαλειφθούν πιθανές απειλές, τρωτά σημεία και πιθανές αδυναμίες. Ωστόσο, απαιτείται επίσης ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης, προκειμένου να υποβοηθηθεί η εξάλειψη των ανωτέρω αδυναμιών.

β) Η κατάρτιση ενός σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης με βάση την αξιολόγηση, όπως ορίζει ο κώδικας. Θα πρέπει εδώ να σημειώσουμε, ότι το σχέδιο προβλέπει τρία επίπεδα ασφάλειας με τις νέες απαιτήσεις του ISPS. Η επιλογή του επιπέδου εξαρτάται από την εθνικότητα των πλοίων που προσεγγίζουν.

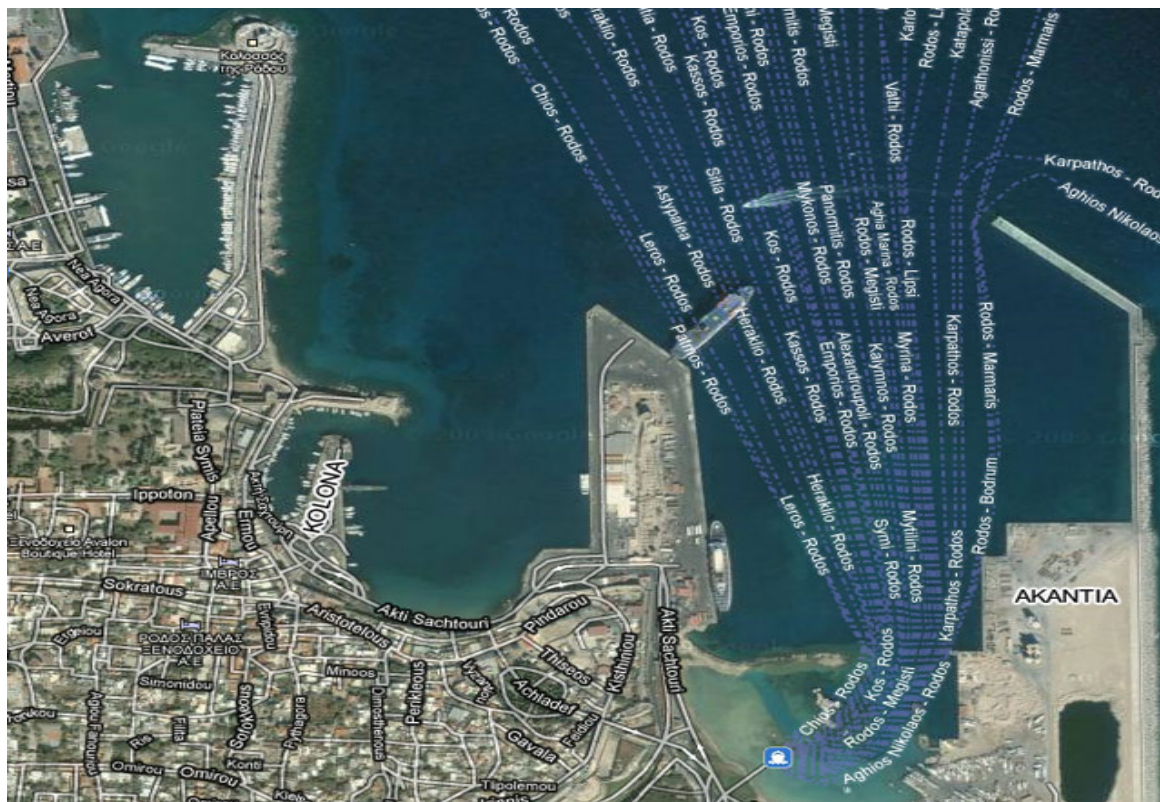
γ) Η ημερομηνία έναρξης ισχύος σύμφωνα με το σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης για τον έλεγχο της πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση, την παρακολούθηση της λιμενικής εγκατάστασης, την επιτήρηση των απαγορευμένων περιοχών, τις αποθήκες και το φορτίο σε κάθε πλοίο και τη διασφάλιση της ασφάλειας τυχόν επικοινωνιών.

δ) Την εφαρμογή τυχόν πρόσθετων μέτρων, όπου απαιτείται.

Ωστόσο, προκειμένου να εφαρμοστούν πλήρως τα μέτρα που θέτει ο κώδικας ISPS και να κλείσει το λιμάνι της Κολώνας ως εμπορικό λιμάνι, τα καταμαράν δεν θα πρέπει να δένουν στην περιοχή αυτή, καθώς αυτό θα προκαλέσει έντονες αντιδράσεις και σύγχυση στο επιβατικό κοινό.

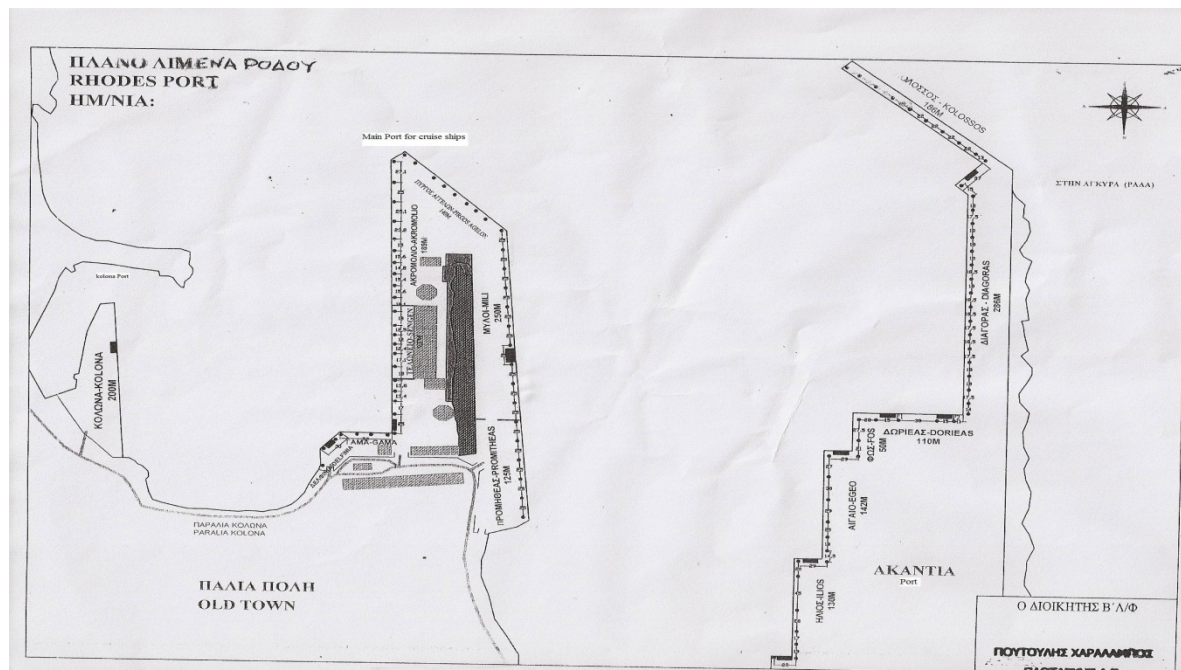
Το κεφάλαιο αυτό ξεκίνησε με την ανάλυση των κρουαζιερόπλοιων και των εταιρειών που προσεγγίζουν το νησί της Ρόδου. Διερευνήθηκε επίσης ο αριθμός των επιβατών που επισκέπτονται τη Ρόδο. Πραγματοποιήθηκε λεπτομερής προσέγγιση για την προβολή της βιομηχανίας κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου. Είναι σαφές ότι το λιμάνι της Ρόδου θα πρέπει οπωσδήποτε να εξυπηρετεί τα κρουαζιερόπλοια μεγαθήρια. Επιπλέον, πρέπει να τονιστεί ότι η μακροπρόθεσμη επιτυχία της Ρόδου στον κλάδο της κρουαζιέρας θα πρέπει να επικεντρωθεί στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Το λιμάνι της Ρόδου πρέπει να αποδείξει ότι μπορεί να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις και να φιλοξενήσει αυτά τα μεγαθήρια.

Πραγματοποιήθηκε περαιτέρω ανάλυση για να γίνει κατανοητό πόσο σημαντική είναι ως παράγοντας η υποδομή του λιμένα της Ρόδου. Οι δυνατότητες μελλοντικής επέκτασης του λιμένα θα ακολουθήσουν στο κεφάλαιο 5. Επιπλέον, στο επόμενο κεφάλαιο θα διερευνήσουμε τις οικονομικές επιπτώσεις των επιβατών κρουαζιέρας στην τοπική οικονομία του νησιού, την ικανοποίηση των επιβατών από το νησί, καθώς και τυχόν προτάσεις και συστάσεις για μελλοντικές εξελίξεις του κλάδου της κρουαζιέρας στη Ρόδο.



Εικόνα 4.23 Δορυφορική εικόνα του λιμανιού της Ρόδου

Πηγή: www.googleearth.com



Σχήμα 4.24 Αναλυτικός χάρτης του λιμένα της Ρόδου

Πηγή: Λιμεναρχείο Ρόδου

Πίνακας 4.6 Λεπτομέρειες για το λιμάνι της Ρόδου

PortDetail		WaterDepth		Lifts&Cranes	
Port Authority:	Port Authority of Rhodes	Channel:	31 - 35 feet 9.4 - 10 meters	100+ TonLifts:	
Address:	LimenikonTamionDodecanissou 26 LohagouFanouraki Street Rhodes Greece	CargoPier:	16 - 20 feet 4.9 - 6.1 meters	50-100 TonLifts:	
Phone:	30 224 102 7242	MeanTide:		25-49 TonLifts:	
Fax:		Anchorage:	51 - 55 feet 15.5 - 16 meters	0-24 TonLifts: Yes	
800 Number:		Oil Terminal:	16 - 20 feet 4.9 - 6.1 meters	FixedCranes:	
Email:		Pilotage		MobileCranes: Yes	
Web Site:				FloatingCranes:	
Latitude:	36° 27' 0" N	Compulsory: Yes		Port Services	
Longitude:	28° 13' 59" E	Available: Yes		Longshore: Yes	
				ElectricalRepair:	

UN/LOCODE:	GRRHO	Advisable:	Yes	Steam:	
PortType:	Harbor	LocalAssist:		Electrical:	
PortSize:	Small			Navigation Equipment:	
MaxDraft:	9.75 m	Tugs			
		Assist:	Yes	Supplies	
General Information		Salvage:		Provisions:	Yes
First Port of Entry:	Yes			Fuel Oil:	Yes
ETA MessageRequired:	Yes	Quarantine		Deck:	
Publication:		Pratique:		Water:	Yes
Chart:		Other:		Diesel Oil:	
USA Representative:	No	DerattCert:		Engine:	
MedicalFacilities:	Yes				
HarborCharacteristics		Communications		Repairs, Drydock, Railway & Other Services	
HarborSize:	Small	Telephone:	Yes	ShipRepairs:	Limited
Shelter:	Poor	Radio:	Yes	MarineRailroadSize:	Small
MaximumVesselSize:	Up to 500 feet in length	Air:	Yes	Degauss:	
HarborType:	CoastalBreakwater	Telegraph:	Yes	DrydockSize:	
TurningArea:		RadioTel:		GarbageDisposal:	Yes
GoodHoldingGround:		Rail:		DirtyBallast:	No
		Loading&Unloading			
EntranceRestrictions		Wharves:	Yes		
Tide:	No	MedMoor:			
OverheadLimit:		Ice:			
Swell:	No	Anchor:	Yes		
Other:		Beach:			

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναλυθούν τα κύρια στοιχεία που επηρεάζουν την αγορά κρουαζιέρας της νήσου Ρόδου. Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνουν την ικανοποίηση των επιβατών κρουαζιέρας και την υποδομή του λιμένα της Ρόδου. Θα ενσωματωθούν επίσης οι οικονομικές επιπτώσεις από τους επιβάτες κρουαζιέρας, καθώς και οι κοινωνικές, πολιτιστικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Ο συγγραφέας θα παρουσιάσει στοιχεία μέσω συνεντεύξεων όχι μόνο από την εμπειρογνομοσύνη, αλλά και από τον αντιπρόσωπο των κυβερνήσεων και θα αναλύσει συστάσεις σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και ιδιαίτερα τον τρόπο με τον οποίο οι υποδομές επηρεάζουν την ανάπτυξη του λιμανιού. Το κεφάλαιο επικεντρώνεται επίσης στις δυνατότητες μελλοντικής ανάπτυξης της βιομηχανίας κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου. Το σχέδιο λειτουργίας του λιμένα και η οργανωτική δομή που προτείνει ο συγγραφέας είναι σύμφωνα με τα πρότυπα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2019). Η λιμενική στρατηγική και οι στόχοι εισήχθησαν προκειμένου το νησί της Ρόδου να μεγιστοποιήσει την κερδοφορία του και να παραμείνει ανταγωνιστικό στον κλάδο της κρουαζιέρας στην αγορά.

5.1 Η ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΝΗΣΙ ΤΗΣ ΡΟΔΟΥ

Το 2018, η Ρόδος συνέχισε να είναι ένας ιδιαίτερα ελκυστικός προορισμός, γεγονός που δικαιολογείται από την πραγματική αύξηση των επισκεπτών στο νησί. Ακόμη και ελαφρώς ακριβός ως προορισμός, η Ρόδος εμφανίζεται ως ο πλέον αγαπημένος σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας που διεξήγαγε το Εμπορικό Επιμελητήριο Δωδεκανήσου για τους επιβάτες κρουαζιέρας που έρχονται στο νησί. Οι επιβάτες πιστεύουν ότι η Ρόδος είναι ένας πολύ ακριβός προορισμός όσον αφορά τις

παρεχόμενες υπηρεσίες και δεν φαίνεται να είναι τόσο ευχαριστημένοι σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Αυτό που διαπιστώνεται ανησυχητικό είναι η μείωση και των εννέα αυτών παραμέτρων χρόνο με το χρόνο και ιδιαίτερα της παραμέτρου που αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Οι επιβάτες κλήθηκαν να δηλώσουν το βαθμό ικανοποίησης με βάση την κλίμακα "πολύ ικανοποιημένοι", "ικανοποιημένοι", "ούτε ικανοποιημένοι ούτε δυσαρεστημένοι", "δυσαρεστημένοι" και "πολύ δυσαρεστημένοι" στις ακόλουθες εννέα παραμέτρους: Οι λιμενικές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, οι περιηγήσεις, το φαγητό και η εξυπηρέτηση στα εστιατόρια, η ποιότητα και η ποικιλία των προϊόντων που διατίθενται στις αγορές, τα ταξί και οι τοπικές μεταφορές, η συμπεριφορά των κατοίκων γενικά, οι υπηρεσίες πληροφόρησης για τους επισκέπτες, η γενική καθαριότητα του νησιού, καθώς και η ίδια η Ρόδος ως νησί.

Στον ακόλουθο πίνακα 5.1 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα στο εύρος 0-100

(0 = αρκετά δυσαρεστημένος και 100 = πολύ ικανοποιημένος)

	2014	2016	2018
GENERAL BEHAVIOR OF THE LOCAL PEOPLE	85,1%	87,5%	79,1%
GASTRONOMY & LOCAL CUISINE			78,6%
RHODES OVERALL		86,1%	78,0%
QUALITY & VARIETY OF PRODUCTS AVAILABLE FOR SHOPPING	78,3%	79,4%	77,6%
TOURS		86,4%	77,5%
SERVICE FOOD & DINING		80,4%	77,2%
PORT FACILITIES	85%	84,2%	74,1%

TOURIST INFORMATION		81,1%	73,6%
LOCAL TAXI & TRANSPORT		77,0%	71,1%
TOTALCLEANLINESS OF THE ISLAND	81,6%	81,7%	67,1%
ENVIRONMENTAL AWARENESS OF DESTINATION			65,6%

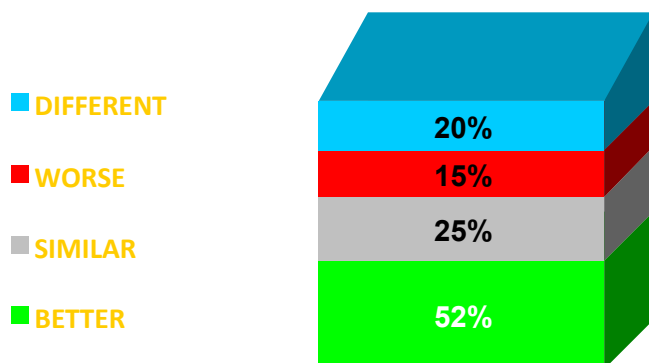
Source: Chamber of Dodecanese and Market Plan (2018)

(*) Οι κενές εγγραφές στον πίνακα υποδηλώνουν ότι το χαρακτηριστικό αυτό δεν μετρήθηκε στην έρευνα φέτος. Κλίμακα: 100 = αρκετά ικανοποιημένος, 75 = ικανοποιημένος, 50 = ούτε ικανοποιημένος ούτε δυσαρεστημένος, 25 = δυσαρεστημένος, 0= πολύ δυσαρεστημένος, αρκετά δυσαρεστημένος.

Οι επιβάτες ρωτήθηκαν αν είχαν επισκεφθεί και άλλους προορισμούς στην ίδια κρουαζιέρα. Εκτιμήθηκε ότι το 84% του δείγματος έδωσε θετική απάντηση στην ερώτηση: "Ποιοι προορισμοί εκτός από τη Ρόδο σας άρεσαν περισσότερο;". Οι προορισμοί που αναφέρθηκαν ομαδοποιήθηκαν σε 4 κατηγορίες: Τουρκία 26%, Κύπρος 4%, Αίγυπτος 2%.

Όταν τους ζητήθηκε να συγκρίνουν τη Ρόδο με τον προορισμό που τους άρεσε περισσότερο, αφορούσε τις τιμές και τον προορισμό:

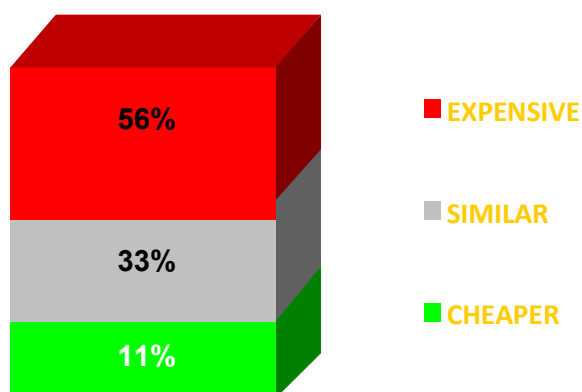
Από αυτούς που απάντησαν ότι τους άρεσαν κάποιοι τουρκικοί προορισμοί: Το 52% βρήκε τη Ρόδο καλύτερη, το 25% παρόμοια, το 23% χειρότερη και το 20% διαφορετική.



Σχήμα 5.1 Σύγκριση του προορισμού με τουρκικούς προορισμούς

Πηγή: ΕΛ: Επιμελητήριο Δωδεκανήσου (2018)

Σε σχέση με τις τιμές, το 56% βρήκε τη Ρόδο ακριβή, το 33% πανομοιότυπη και το 11% φθηνότερη από τους τουρκικούς προορισμούς.



Σχήμα 5.2 Σύγκριση των τιμών με τους τουρκικούς προορισμούς

Πηγή: ΕΛ: Επιμελητήριο Δωδεκανήσου (2018)

5.2 ΟΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΡΟΔΟΥ

Ένα εξαιρετικά σημαντικό πρόβλημα που προκύπτει συχνά κατά τους χειμερινούς μήνες είναι η αδυναμία της Ρόδου να φιλοξενήσει μεγάλα κρουαζιερόπλοια στο λιμάνι, πρόβλημα που προφανώς οφείλεται στην έλλειψη υποδομών. Αυτά τα "κενά" στις υποδομές του λιμανιού της Ρόδου δεν έχουν ως συνέπεια μόνο την απώλεια εσόδων για την τοπική κοινωνία σε μια δύσκολη οικονομική περίοδο. Αποτελούν επίσης εμπόδιο για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και για τη βελτίωση της εικόνας της χώρας μας ως ασφαλούς και οργανωμένου προορισμού κρουαζιέρας.

Στην τεράστια αυτή απώλεια κερδών για τη Ρόδο λόγω της έλλειψης λιμενικών εγκαταστάσεων για τον ελλιμενισμό μεγάλων κρουαζιερόπλοιων κατά τους χειμερινούς μήνες, αναφέρθηκε και ο πρώην υπουργός Δωδεκανήσου κ. Νικητιάδης. Ο ίδιος δηλώνει: "Ο κ. Νικητιάδης δεν έχει καμία σχέση με την κατάσταση που επικρατεί στο νησί, αλλά με την κατάσταση που επικρατεί στην Ελλάδα: "Είναι σαφές ότι το οικονομικό όφελος που θα προέκυπτε από τη φιλοξενία χιλιάδων τουριστών στη Ρόδο κατά τη διάρκεια του χειμώνα είναι σημαντικό, πόσο μάλλον σε μια περίοδο που θα έπρεπε να ενισχυθεί για να μεγιστοποιηθούν τα έσοδα τόσο για τον κάθε επιχειρηματία ξεχωριστά όσο και για την οικονομία μας γενικότερα". Είναι γνωστό πλέον πως κρουαζιερόπλοια που δεν μπορούν να προσδέσουν στον λιμένα της Ρόδου λόγω καιρικών συνθηκών στρέφονται προς τους λιμένες τις Τουρκίας και συγκεκριμένα στον λιμένα Μαρμαρις όπου και οι τουρκικές αρχές διαβεβαιώνουν τον καπετάνιο για τις ευνοϊκές καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή λόγω καλών λιμενικών εγκαταστάσεων.

Τα διαφυγόντα κέρδη που προκύπτουν από το παραπάνω περιστατικό είναι σίγουρα τεράστια, δεδομένου του αριθμού των επιβατών κρουαζιερόπλοιων. Αξίζει να αναλογιστεί κανείς ότι κάθε ένας από τους 4000 επιβάτες θα είχε ξοδέψει

τουλάχιστον 25 ευρώ στο νησί, γεγονός που καθιστά συνολική απώλεια τουλάχιστον 100.000 ευρώ για το νησί της Ρόδου.

Ωστόσο, παρά τα επανειλημμένα ετήσια αιτήματα και τις παρατηρήσεις που υποβάλλει η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού για τη βελτίωση των λιμανιών του Αιγαίου, η πολιτεία εξακολουθεί να αγνοεί την κατάσταση και τα προβλήματα παραμένουν. Ωστόσο, κίνδυνοι υπάρχουν, ο πρόεδρος Μανώλης Τσικαλάκης αναφέρει ότι "η πλειονότητα των παρατηρήσεων εξακολουθεί να μην έχει λάβει ακόμη ουσιαστική λύση", σημειώνοντας ότι "στόχος μας δεν είναι να καταδικάσουμε τους υπεύθυνους για τις καταχρήσεις στα λιμάνια της χώρας, αλλά ως ειδικοί να καταθέσουμε την αναμφισβήτητη εμπειρία μας συμβάλλοντας στην επίλυση των προβλημάτων". Η Ρόδος, το μεγαλύτερο από τα Δωδεκάνησα δεν έχει το λιμάνι που της αξίζει. Εκτεθειμένο στους ανατολικούς- νοτιοανατολικούς ανέμους, προκαλεί ταλαιπωρία στα πλοία και στους καπετάνιους. Για το λόγο αυτό πρέπει να γίνει εκβάθυνση του λιμανιού της Καμείρου Σκάλας, ώστε να χρησιμοποιείται ως εναλλακτική λύση όταν το λιμάνι της Ρόδου δεν είναι προσβάσιμο λόγω καιρικών συνθηκών".

Πιο συγκεκριμένα: "Ο λιμένας του Ρίου, ο οποίος είναι η έδρα του Λιμενικού Σώματος, θα πρέπει να είναι η έδρα του Λιμενικού Σώματος:

A. Η είσοδος του εμπορικού λιμένα της Ρόδου και της Ακαντιάς έχει κατεύθυνση προς τα βόρεια. Ως εκ τούτου, είναι εκτεθειμένη στους βορειοανατολικούς, βόρειους και βορειοδυτικούς ανέμους που καθιστούν τον ελλιμενισμό των πλοίων πιο δύσκολο.

B. Λόγω της θέσης του λιμένα Ρόδου, οι ισχυροί νότιοι άνεμοι και οι νότιοι άνεμοι, δημιουργούν πολλά προβλήματα στον ελλιμενισμό - πρόσδεση και παραμονή των πλοίων, καθώς και αδυναμία φιλοξενίας κρουαζιερόπλοιων ή άλλων πλοίων.

Γ. Αναγνωρίζοντας τα προβλήματα αυτά, το Τοπικό Λιμεναρχείο Δωδεκανήσου έχει κατασκευάσει δύο προβλήτες, ως εναλλακτική λύση για κάθε περίπτωση.

Η προβλήτα του Λάρδου σε γεωγραφικό πλάτος 36 06,75 βόρεια και γεωγραφικό μήκος 028 00 ανατολικά, κατασκευάστηκε ως εναλλακτική λύση για τον ελλιμενισμό Ro - Ro ή επιβατηγών πλοίων σε περιπτώσεις ισχυρών βόρειων και βορειοδυτικών ανέμων και δόθηκε προς χρήση το 2004. Ο προϋπολογισμός του έργου ήταν 2.956.959,41 €, που καθορίστηκε από τον φορέα υλοποίησης του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νότιας Δωδεκανήσου. Το μήκος της εξέδρας είναι 35,60 μ. με ωφέλιμο βάθος 8,00 μ. ύψος 2,00 μ. πάνω από την κύρια στάθμη της θάλασσας. Ο Προβλήτας Καμείρου Σκάλας σε γεωγραφικό πλάτος 36 27,30 βόρεια και γεωγραφικό μήκος 027 82,4 ανατολικά, ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε 62.215.175 δραχμές και χρηματοδοτείται από τον φορέα υλοποίησης του πρώην Λιμεναρχείου Δωδεκανήσου. Η προβλήτα επεκτάθηκε το 1989 για να χρησιμοποιείται ως εναλλακτική λύση σε περιπτώσεις ισχυρών νότιων, νοτιοανατολικών και ανέμων μέχρι τη χρήση του έτους 1991. Το μήκος της εξέδρας είναι 29,00 μ. το ωφέλιμο βάθος 7,50 μ. και το ύψος 1,80 μ. πάνω από το έδαφος της κύριας στάθμης της θάλασσας. Μέχρι στιγμής, δεν χρησιμοποιείται από κανένα Ro-Ro ή επιβατηγό πλοίο, αν και πολλά πλοία αντ' αυτού αγκυροβολούν στον όρμο της Ιαλυσού, σε περίπτωση που οι καιρικές συνθήκες δεν είναι αρκετά ευνοϊκές για να προσεγγίσουν το λιμάνι της Ρόδου.

Από την άλλη πλευρά, σχετικά με την κατάσταση του λιμανιού της Ρόδου, αλλά και των υποδομών, ο πρώην υπουργός Δωδεκανήσου κ. Κρεμαστινός δήλωσε ότι "Το λιμάνι της Ρόδου, η κύρια πύλη εισόδου σε δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρώπη, εξακολουθεί να παρουσιάζει κρίσιμες ελλείψεις που δημιουργούν σοβαρά προβλήματα στον τουρισμό και κατ' επέκταση στην οικονομία του νησιού, παρά τα μεγάλα έργα που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια. Η έλλειψη υφιστάμενων αποβάθρων όταν πνέουν ισχυροί νότιοι άνεμοι δεν επιτρέπει στα μεγάλα κρουαζιερόπλοια να προσεγγίσουν το λιμάνι της Ρόδου, γεγονός που αποτελεί κρίσιμο ζήτημα. Αυτό οδηγεί τα πλοία αυτά σε τουριστικούς

προορισμούς στα παράλια της Τουρκίας, επηρεάζοντας την οικονομία του νησιού και την εικόνα της χώρας στο εξωτερικό. Αλλά ακόμη και όταν οι καιρικές συνθήκες επιτρέπουν τον ελλιμενισμό των κρουαζιερόπλοιων, πρέπει να ληφθούν υπόψη βασικές εγκαταστάσεις επίγειας εξυπηρέτησης και εξυπηρέτησης των επιβατών (κτίριο επιβατών, καταφύγια)".

Αυτό που επείγει είναι η έγκριση του master plan για την κατασκευή κτιρίων και εγκαταστάσεων που έχει κάνει το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νότιας Δωδεκανήσου στο Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών Δικτύων προκειμένου να προχωρήσουν οι απαραίτητες εργασίες για την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία του λιμανιού.

Το master plan περιλαμβάνει:

Λιμάνι Ακαντιάς

- Η κατασκευή εξωτερικών παραλιακών μετώπων του κόλπου της Ακαντιάς είναι απαραίτητη για την προστασία των κρουαζιερόπλοιων από τα κύματα της περιοχής.

Εμπορικός λιμένας

- Κατασκευή διπλής προβλήτας, η οποία θα εξυπηρετεί τόσο την κρουαζιέρα όσο και τα ταχύπλοα πλοία, αλλά και θα διασφαλίζει την ασφάλεια των πλοίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

- Χρηματοδότηση τοποθέτησης φτερωτών για την προστασία των πλοίων (η μελέτη ολοκληρώθηκε).

- Ανακατασκευή της παραλιακής οδού από το λιμάνι Κολώνα προς το κεντρικό λιμάνι, ώστε να εξυπηρετούνται αποτελεσματικότερα οι τουρίστες κρουαζιέρας. Είναι γνωστό ότι σε περίοδο κρίσης, όπως αυτή που βιώνει η χώρα, είναι ζωτικής σημασίας η ιεράρχηση θεμάτων που αφορούν τις υποδομές. Με τον τρόπο αυτό, συμβάλλουμε στην ανάπτυξη του τουρισμού που τελικά θα διευκολύνει την οικονομική ανάκαμψη της περιοχής.

Παρ' όλα αυτά, όσον αφορά τις λιμενικές υποδομές, ο Δήμαρχος Ρόδου δήλωσε "Τα τελευταία δύο χρόνια καλύψαμε τις απώλειες από τον τουρισμό στη Ρόδο επενδύοντας στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Αυτή σίγουρα δεν ήταν η εικόνα πριν από τέσσερα χρόνια. Αυτός ο Δήμος έχει επιδείξει μεγάλο θάρρος, αποφασιστικότητα, όραμα και ρεαλισμό. Η βελτίωση των υποδομών έχει καταστήσει το λιμάνι ελκυστικό και ασφαλές για τα κρουαζιερόπλοια και τους επιβάτες. Προσφέρουμε έργα, περιμετρική περίφραξη, μαζί με εκσυγχρονισμένες λιμενικές υπηρεσίες. Έχουμε υιοθετήσει τα απαραίτητα σύγχρονα συστήματα ασφαλείας. Έχουμε προχωρήσει σε αισθητικές παρεμβάσεις. Η απομάκρυνση των σιλό ήταν μια ενέργεια έκτακτης ανάγκης, που απαιτούσε θάρρος και υπευθυνότητα. Αφαιρέσαμε μια εικόνα που αποτελούσε ντροπή για την πόλη και τον πολιτισμό μας. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι δεδομένη, καθώς είναι ορατή από το κοινό. Δεν εφησυχάζουμε. Πετύχαμε πολλά και η εικόνα του λιμανιού της Ακαντιάς έχει αλλάξει δραματικά. Ωστόσο, δεν είμαστε ικανοποιημένοι. Η Ρόδος χρειάζεται νέες εγκαταστάσεις και σύγχρονες υποδομές. Η Ρόδος χρειάζεται περισσότερες επενδύσεις για το μέλλον που θα δώσουν στο νησί ένα πλεονέκτημα έναντι άλλων προορισμών και θα το καταστήσουν πιο ανταγωνιστικό".



Σχήμα 5.3 Κρουαζιερόπλοια που ελλιμενίζονται στο λιμάνι της Ρόδου

Πηγή: www.rhodesguide.com

5.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Τα κρουαζιερόπλοια είχαν ανέκαθεν σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο στην περιοχή του λιμανιού. Ένα κρουαζιερόπλοιο λέγεται ότι ξοδεύει καλά χρήματα στο λιμάνι και φέρνει μεγάλο αριθμό επιβατών που επισκέπτονται την περιοχή γύρω από το λιμάνι και τα ιστορικά μέρη ή τα πολιτιστικά αξιοθέατα.

Οι ρυθμοί ανάπτυξης και ο σχετικός οικονομικός αντίκτυπος που αναλύθηκαν την τελευταία δεκαετία έχουν βάλει σε πειρασμό πολλούς φορείς χάραξης πολιτικής, τόσο σε τοπικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο, να προσελκύσουν αυτόν τον κερδοφόρο κλάδο στα λιμάνια τους. Με τα πλοία που γίνονται συνεχώς μεγαλύτερα σε χωρητικότητα μεταφέροντας έτσι ακόμη περισσότερους επιβάτες, η προσέλκυση ενός μεγάλου κρουαζιερόπλοιου μπορεί να αυξήσει τις πωλήσεις των εκδρομών, τις πωλήσεις των τοπικών καταστημάτων και όλων των άλλων τοπικών επιχειρήσεων, Ευρωπαϊκές Κοινότητες (2019).

Από την άλλη πλευρά, τα μεγάλα και πολυτελή κρουαζιερόπλοια συνοδεύονται και από κόστος, καθώς είναι απαραίτητο να παρέχονται πραγματικά καλές υπηρεσίες. Αυτά τα έξοδα περιλαμβάνουν έναν ασφαλή προβλήτα, εγκαταστάσεις μεταφοράς, χώρους στάθμευσης για λεωφορεία, έναν κώδικα ασφαλείας (ISPS), κυκλοφοριακή σύνδεση με το αεροδρόμιο και εγκαταστάσεις αποβίβασης είναι απαραίτητα για έναν καλά οργανωμένο και κομψό τερματικό σταθμό για τα λιμάνια που θέλουν να γίνουν μοναδικά και να προσελκύσουν επιβάτες υψηλού κύρους. Είναι περιττό να πούμε ότι τα παραπάνω είναι εγκαταστάσεις που μπορεί να απαιτούν πολύ σημαντικές επενδύσεις από τις τοπικές λιμενικές αρχές.

Η έρευνα που έγινε σε συνεργασία με το Επιμελητήριο Δωδεκανήσου δείχνει ότι ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι οικονομικά επωφελής για το λιμάνι της Ρόδου. Από την άποψη της επένδυσης, θα πρέπει να υπάρχει ένα σημαντικό κέρδος από το λιμάνι για την οικονομική ανάπτυξη της τοπικής κοινωνίας. Τα αποτελέσματα της έρευνας αναλύονται ως εξής:

Ζητήθηκε από τους επιβάτες να υπολογίσουν το συνολικό χρηματικό ποσό που ξοδεύουν κατά τη διάρκεια της επίσκεψής τους στη Ρόδο. Η μέση δαπάνη ανά άτομο εκτιμάται από 49,93 € σε 79,49 € από ό,τι είχε εκτιμηθεί το 2016, όπου σημειώθηκε μείωση 37% σε σχέση με τα 89,44 € που είχε εκτιμηθεί το 2014. Η μείωση της μέσης δαπάνης ανά άτομο που διαπιστώθηκε στην ανάλυση είναι αρκετά ανησυχητική. Η μείωση αυτή μπορεί να οφείλεται είτε σε εξωτερικούς είτε σε εσωτερικούς παράγοντες που σχετίζονται με το νησί της Ρόδου. Επιπλέον, η ανάλυση έδειξε ότι οι επιβάτες μπορούν να χωριστούν στις ακόλουθες τέσσερις ομάδες, όπως φαίνεται στον πίνακα 5.2.

Πίνακας 5.2 Μέσες δαπάνες ανά άτομο 2018

Ομάδα	%	Μέσες δαπάνες ανά άτομο
STANDARDS	85%	32,2€
ABOVE STANDARDS	12,6%	121,68€
HIGH SPENDERS	1,8%	241,65€
LUXURY	0,5%	700€

Source: Επιμελητήριο Δωδεκανήσου (2018)

Οι Standards στους επισκέπτες που αποτελούν το 85% του συνόλου των ερωτηθέντων στην ερώτηση σχετικά με το κόστος. Το μέσο κατά κεφαλήν κόστος των προτύπων μετρήθηκε σε 32,23 ευρώ.

Οι Above Standards αντιπροσωπεύουν το 12,6% του δείγματος. Η μέση δαπάνη ανά άτομο Above Standards μετρήθηκε σε 121,68 €.

Οι High Spenders αποτελούν το 1,8% των επιβατών, με υψηλή αγοραστική δύναμη.

Η μέση δαπάνη ανά άτομο των High Spenders μετρήθηκε σε 241,65 €.

Οι Luxury αποτελούν ένα πολύ μικρό μέρος του δείγματος, μόλις το 0,5%, αλλά αυτοί με το υψηλότερο κόστος. Η μέση κατά κεφαλήν δαπάνη μετρήθηκε στην Πολυτέλεια στα 700,00 €.

Πίνακας 5.3 Μέσες δαπάνες ανά άτομο 2016

Ομάδα	%	Μέσες δαπάνες ανα άτομο
STANDARDS	65,4%	32,99€
ABOVE STANDARDS	22,7%	107,38€
HIGH SPENDERS	9,0%	227,01€
LUXURY	2,8%	458,66€

Πηγή: Επιμελητήριο Δωδεκανήσου (2018)

Κατά την εκτίμηση της συνολικής κατά κεφαλήν δαπάνης ανά χώρα, η ανάλυση δείχνει διαφορές μεταξύ των χωρών. Την υψηλότερη κατά κεφαλήν δαπάνη έχουν οι επιβάτες των ΗΠΑ με 103,5 € και τη δεύτερη μεγαλύτερη οι επιβάτες της Γαλλίας με 54,1 €. Αντίθετα, τα λιγότερα χρήματα δαπανούν οι επιβάτες από την Ιταλία με 34,4 € και οι επιβάτες από τη Γερμανία με 39,2 €, όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 5.4 Μέση κατά κεφαλήν δαπάνη ανά χώρα

Χώρα	2014	2016	2018
ΗΠΑ	114,7€	92,9€	103,5€
Γαλλία	61,9€	70,5€	54,1€
Κύπρος	117,1€	87,9€	42,9€
Ισπανία	96,8€	69,3€	40,2€
Άλλες χώρες	80,4€	86,8€	39,8 €
Γερμανία	54,9€	57,0€	39,2€
Ιταλία	78,5€	82,9€	34,4€
Σύνολο επισκεπτών	89,4€	79,5€	49,93€

Πηγή:
Επιμελητήριο
Δωδεκανήσου (2018)

Πίνακας 5.5 Κατά κεφαλήν δαπάνες ανά κρουαζιερόπλοιο

Κρουαζιερόπλοιο	Κατά κεφαλήν δαπάνες
BRILLIANCE OF THE SEAS	75,8€
COSTA FORTUNA	66,8€
AIDA DIVA	53,5€
CELESTYAL CRYSTAL	34,5€
AIDA CARA	46,5€
GRAND PRINCESS	52,0€
TOTAL VISITORS	54,85€

Κατά την εκτίμηση του συνόλου των κατά κεφαλήν δαπανών, οι επιβάτες ρωτήθηκαν αν κατά τη διάρκεια της επίσκεψής τους στο νησί έλαβαν μέρος σε εκδρομές ή περιηγήσεις στα αξιοθέατα. Από τον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 5.6) διαπιστώνεται ότι σε αντίθεση με το 2014, όπως και το 2016, το 2018 υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφορά στην κατά κεφαλήν δαπάνη μεταξύ των επιβατών που συμμετείχαν σε εκδρομή και εκείνων που δεν συμμετείχαν. Από την ανάλυση προκύπτει ότι όσοι συμμετείχαν σε εκδρομές φαίνεται να έχουν δαπανήσει περισσότερα.

Πίνακας 5.6 Εκτίμηση της κατά κεφαλήν συνολικής δαπάνης, σε σχέση με τη συμμετοχή σε εκδρομές

Χρονιά	Ναι, έχω συμμετάσχει	Όχι, δεν έχω συμμετάσχει
	Στις εκδρομές	Στις εκδρομές
2014	98€	81€
2016	81,7€	78,3€
2018	65,9€	43,2€

5.4 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

"Ο τουρισμός περιέχει τον σπόρο της ίδιας του της καταστροφής, ο τουρισμός μπορεί να σκοτώσει τον τουρισμό, καταστρέφοντας τα ίδια τα περιβαλλοντικά αξιοθέατα που οι επισκέπτες έρχονται σε μια τοποθεσία για να βιώσουν" (Glasson et al, 1995).

Τα κρουαζιερόπλοια φτάνουν σε λιμάνια σε διάφορα μεγέθη και τύπους, αλλά είναι γενικά πολύ μεγάλα σε μέγεθος και μπορούν να μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών. Ακόμη και όταν ένα κρουαζιερόπλοιο βρίσκεται στο λιμάνι, εξακολουθεί να απαιτεί σημαντική ενέργεια για τη διατήρηση των λειτουργιών του, δεδομένου ότι

το 25% των επιβατών και το 50% του πληρώματος παραμένουν στο πλοίο. Η ενέργεια αυτή παράγεται από τις μηχανές του πλοίου, επομένως ένα κρουαζιερόπλοιο παράγει εκπομπές κατά την παραμονή του στο λιμάνι.

Λόγω των θέσεων ελλιμενισμού, οι οποίες συχνά βρίσκονται σε νησιά ή κέντρα πόλεων, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκαλούν τα κρουαζιερόπλοια μπορεί να αποτελέσουν τεράστιο ζήτημα σε πόλεις-λιμάνια ή νησιά σε όλη την Ευρώπη. Η μείωση της αξίας των ακινήτων έρχεται ως αναπόφευκτη συνέπεια των ρύπων στην περιοχή, κάτι που με τη σειρά του έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομική ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών.

Οι εκπομπές είναι χημικές ουσίες που αποστέλλονται στην ατμόσφαιρα ως αποτέλεσμα της καύσης ορυκτών καυσίμων. Σύμφωνα με την έρευνα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2009), τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια χρησιμοποιούν γενικά υπολειμματικό πετρέλαιο, γνωστό ως βαρύ μαζούτ. Αυτός ο τύπος καυσίμου έχει πολύ υψηλή περιεκτικότητα σε θείο (το μέσο ποσοστό που είναι νόμιμο για την ΕΕ είναι 2,7% θείο και άνθρακα), γεγονός που αυξάνει τις εκπομπές CO₂, SO₂ και σωματιδίων (PM_{10/2,5}). Εκτός από αυτές τις εκπομπές, κατά τη διαδικασία καύσης παράγονται NO_x. Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 5.7) παρουσιάζονται οι εκπομπές και οι κύριες επιπτώσεις τους.

Πίνακας 5.7 Εκπομπές, επιπτώσεις.

Emission type	Description	Impact	Main effects
NO _x	Nitrogen oxide	• Local • Regional • Global	• Health impacts (local) • Acidification of rain (regional) • Global warming (global)
SO ₂	Sulphur dioxide	• Local • Regional	• Health impacts (local) • Acidification of rain (regional)
CO ₂	Carbon dioxide	• Global	Global warming (global)
PM _{2,5/10}	Particulate matter	• Local	Health impacts (local)

Πηγή: Ευρωπαϊκές Κοινότητες (2019)

Ωστόσο, σύμφωνα με την Ένωση Κρατών της Καραϊβικής (2019), από το 1993 έως το 1998 αναφέρθηκαν επίσημα περίπου 100 περιβαλλοντικά περιστατικά που προκλήθηκαν από κρουαζιερόπλοια. Ο πραγματικός αριθμός των περιστατικών αναμένεται να είναι πολύ υψηλότερος, εκτός εάν η διάθεση των υγρών αποβλήτων ελέγχεται από τις εθνικές παράκτιες περιοχές ή τα κράτη, τα οποία δέχονται τη διάθεση των αποβλήτων έναντι αμοιβής.

Τα αποτελέσματα είναι αρκετά σημαντικά και πρέπει να αντιμετωπιστούν. Η Ένωση Κρατών της Καραϊβικής (2019) ανέφερε ότι ένα κρουαζιερόπλοιο παράγει:

α) 38 λίτρα λυμάτων που ισοδυναμούν με, 340 λίτρα οικιακά λύματα και 2,3 κιλά στερεών αποβλήτων, ανά επιβάτη, ανά ημέρα.

β) 57 λίτρα τοξικών αποβλήτων, χρωμάτων, αποβλήτων τυπογραφείου, χημικών ουσιών φωτοφινιρίσματος, αποβλήτων και διαλυτών, λαμπτήρων φθορισμού και μπαταριών ανά ημέρα.

γ) 27 κυβ. ελαιώδους νερού από τα αμπάρια ανά ημέρα.

δ) 1000 τόνοι νερού έρματος ανά απελευθέρωση για λόγους ευστάθειας, κατά την είσοδο στο λιμάνι.

ε) Για τα καυσαέρια ντίζελ οι εκπομπές είναι ίσες με 12.240 αυτοκίνητα.

στ) Για ένα ταξίδι μιας εβδομάδας, ένα μόνο κρουαζιερόπλοιο παράγει περίπου 50 τόνους στερεών αποβλήτων, 800.000 λίτρα λυμάτων, 7,5 εκατ. υγρά απόβλητα, 130.000 λίτρα γκρίζου νερού και 800.000 λίτρα λυμάτων. Το 75% των υγρών αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία προέρχεται από τα κρουαζιερόπλοια.

5.5 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Όπως κάθε άλλη τουριστική δραστηριότητα, έτσι και ο τουρισμός κρουαζιέρας λέγεται ότι έχει τεράστιες κοινωνικοπολιτιστικές επιπτώσεις στην τοπική κοινωνία. Η άμεση και μάλλον αυτονόητη επίδραση λέγεται ότι είναι τα αυξημένα έσοδα που παράγονται, ωφελώντας την τοπική κοινωνία. Ο αντίκτυπος θα έχει επίσης τη μορφή πολύτιμων ευκαιριών για τις τοπικές επιχειρήσεις, τα τοπικά καταστήματα και τους αυτοαπασχολούμενους. Η ευαισθητοποίηση όσον αφορά τον τοπικό πληθυσμό θα αυξηθεί επίσης, γεφυρώνοντας έτσι τυχόν χάσματα μεταξύ της περιοχής και των επισκεπτών της, είτε αλλοδαπών είτε ημεδαπών, και καθιστώντας την πιο ανταγωνιστικό τουριστικό προορισμό.

Εκτός από τις θετικές επιπτώσεις, έχουν αναφερθεί και ορισμένες αρνητικές πτυχές από την Ένωση Κρατών της Καραϊβικής (2019), όπως:

- α) Αύξηση της μετανάστευσης στις λιμενικές κοινότητες και ιδιαίτερα στα νησιά, δημιουργώντας προβλήματα που σχετίζονται με τον υπερπληθυσμό και τη συμφόρηση.
- β) Ενδέχεται να παρατηρηθεί αυξημένη ηχορύπανση, καθώς και κατάληψη των τοπικών, δημόσιων χώρων/κτιρίων, όπως πάρκα, παραλίες εκκλησίες, εστιατόρια, τα οποία προηγουμένως προορίζονταν για χρήση από την τοπική κοινότητα.
- γ) Αυξημένη έκθεση των κατοίκων της περιοχής σε μεγάλο αριθμό τουριστών σε καθημερινή βάση για μεγάλο χρονικό διάστημα. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία εντάσεων μεταξύ των ντόπιων κατοίκων, οι οποίοι ενδεχομένως να αισθάνονται ότι απειλούνται από τις μαζικές αφίξεις επιβατών.
- δ) Απώλεια της δυνατότητας διατήρησης παραδοσιακών προτύπων συμπεριφοράς ή εθίμων λόγω της αυξημένης επαφής των ντόπιων με επιβάτες που μπορεί να έχουν διαφορετικά ήθη και έθιμα από αυτούς.

ε) Αντικατάσταση παραδοσιακών κτιρίων με νέες εγκαταστάσεις και νέες κατασκευές, προκειμένου να ενισχυθούν οι ευκαιρίες απασχόλησης για τον τοπικό πληθυσμό. Τοπικά, καταστήματα λιανικής πώλησης αντικαθίστανται σε άλλες περιπτώσεις από νέα, στο πλαίσιο της όλης διαδικασίας για την περαιτέρω ανάπτυξη μιας περιοχής και τη δυνατότητα να φιλοξενήσει όσο το δυνατόν περισσότερους επισκέπτες.

στ) Αντιλαμβανόμενοι κίνδυνοι για την υγεία που προκύπτουν ως αποτέλεσμα της αυξημένης μεταφορικής ικανότητας. Αυτό μπορεί πράγματι να συμβεί όταν οι επιβάτες φθάνουν σε μεγάλο αριθμό και αναπόφευκτα ασκούν πίεση στον συγκεκριμένο προορισμό διακοπών.

5.6 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗ ΝΗΣΟ ΡΟΔΟ

Το νησί της Ρόδου βρίσκεται πολύ κοντά στο να γίνει σταθμός για τα κρουαζιερόπλοια. Οι διοικήσεις δύο μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας, οι οποίες εδρεύουν στην Ιταλία, ήρθαν σε επαφή με τον δήμαρχο Ρόδου και πρόεδρο του Νοτίου Λιμενικού Ταμείου Δωδεκανήσου. Οι εκπρόσωποι των εν λόγω εταιρειών κρουαζιέρας προτίθενται να βρεθούν στη Ρόδο, προκειμένου να επιθεωρήσουν τις λιμενικές υποδομές του νησιού. Επίσης, υπάρχει ενδιαφέρον για την κατασκευή τερματικών σταθμών και όποιων άλλων εγκαταστάσεων απαιτούνται για να μετατραπεί το νησί σε σταθμό αποβίβασης των επιβατών που φτάνουν με τα κρουαζιερόπλοια των εταιρειών στη Ρόδο.

Φυσικά, θα υπάρξουν αρκετές συναντήσεις πριν από τη λήψη οριστικών αποφάσεων και την έναρξη των εργασιών για τα έργα. "Η Ρόδος θα έχει πολλά οφέλη από αυτό το έργο", δήλωσε ο δήμαρχος Ρόδου, προσθέτοντας ότι οι αφίξεις τουριστών στο νησί θα πολλαπλασιαστούν. "θα δοθεί η ευκαιρία σε ξένες εταιρείες να επενδύσουν στο νησί μας. Αυτό θα ενισχύσει τον τουρισμό στην περιοχή μας".

"Για να γίνουν όλα αυτά πράξη" είπε ο δήμαρχος Ρόδου, "το νησί έχει ανάγκη από αεροδρόμιο, λιμάνι και ξενοδοχεία, γιατί οι τουρίστες που θα επιβιβάζονται στα

κρουαζιερόπλοια δεν θα φτάνουν την τελευταία στιγμή. Χωρίς καμία προσπάθεια, θα έχουμε επιβάτες που θα μένουν τρεις ή πέντε ημέρες, κάτι που δεν είχαμε ποτέ. Είναι πολύ σημαντικό να συνειδητοποιήσουμε ότι πρόκειται για μια ευκαιρία που πρέπει να αξιοποιηθεί πλήρως" δήλωσε ο κ. Δήμαρχος δίνοντας έμφαση στις υποδομές και στην κατασκευή λιμανιού στο νησί, ώστε να μπορέσει να κερδίσει και ο ροδιακός τουρισμός από την κρουαζιέρα.

Ο αντιπεριφερειάρχης Ρόδου αναφέρθηκε στα κίνητρα που δίνει ο νόμος στις περισσότερες εταιρείες κρουαζιέρας για τη δημιουργία σημαντικών υποδομών στα λιμάνια που ορίζονται ως σταθμοί αποβίβασης, κατά τη διάρκεια συνάντησης που είχε με το προεδρείο της Ένωσης Ξενοδόχων Ρόδου. Μεταξύ αυτών των κινήτρων είναι και η ένταξη του λιμανιού στον αναπτυξιακό νόμο. Προβλέπεται επίσης η δημιουργία τερματικού σταθμού και άλλων εγκαταστάσεων σε συνεργασία με τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα.

Παρ' όλα τα παραπάνω σχόλια και απόψεις σχετικά με τις επενδύσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις για την προσέλκυση επιπλέον επιβατών κρουαζιέρας στην περιοχή, πριν ένα λιμάνι επενδύσει σε λιμενικές εγκαταστάσεις θα πρέπει οπωσδήποτε να διερευνήσει τη στρατηγική του θέση ως προορισμός κρουαζιέρας.

Στην έκθεση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2018) που παρουσιάζεται στον πίνακα 5.8, μπορούμε να δούμε το επίπεδο των λιμενικών εγκαταστάσεων στις οποίες πρέπει να επενδύσουμε για διαφορετικούς τύπους προορισμών. Στον πίνακα αυτό παρουσιάζονται οι ελάχιστες λιμενικές εγκαταστάσεις που πρέπει να επενδύσουμε για τους λιμένες διέλευσης. Επτά τύποι εγκαταστάσεων πρέπει να προβλεφθούν για την ανάπτυξη του λιμένα στο νησί της Ρόδου, αν θέλουμε να καθιερωθεί ως λιμένας διακίνησης.

Πίνακας 5.8 Επίπεδο εγκαταστάσεων που απαιτούνται για τα λιμάνια κρουαζιέρας

General / transit facilities		Turnaround only facilities	
Sufficient draught	1	Luggage handling facilities	5
Sufficient quay capacity	2	Security and custom facilities	6
Parking facilities in direct neighborhood / coach service to parking facilities	3	Terminal	7
Waste disposal facilities	4		

Source: European Communities (2018)

Το νησί της Ρόδου πρέπει επίσης να επενδύσει στη βελτίωση της τουριστικής του ελκυστικότητας, βελτιώνοντας τις οδικές αρτηρίες που οδηγούν στην περιοχή του λιμανιού. Μπορεί επίσης να διερευνήσει την κίνηση στον τομέα του τουρισμού κρουαζιέρας. Σύμφωνα με έρευνα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2018), ο πίνακας 5.9 παρουσιάζει τις τάσεις, τις ευκαιρίες και τις απειλές που εντοπίστηκαν για τον τουρισμό κρουαζιέρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Πίνακας 5.9 Τάσεις, ευκαιρίες και απειλές για την κρουαζιέρα

Trends	Opportunities	Threats
Increasing ship capacity	More tourist activity	Lower income per passenger due to pressure to lower port fees/rates
Shorter cruises	More turnaround activity	Shorter duration of visit per port
Declining average age	More demand for child friendly attractions and facilities	
More experienced cruisers	Exploitation of regional benefits (exploring regional sites)	
Emergence of the budget cruise tourist	More added value ending up in region (more tours booked onshore)	<ul style="list-style-type: none"> • Lower overall level of tourist expenditures • Potentially conflicting interests between cruise lines and ports
Emergence of the exploring cruise tourist	<ul style="list-style-type: none"> • Exploitation of regional benefits (exploring regional sites) • More value added ending up in regions (more tours booked onshore) 	
Emerging cruise markets (China and India)	Exploitation of mass tourism	Destination capacity problems (crowding)
Expanding cruise season	More cruise activity outside peak season	
Stricter ISPS code		Difficulties to comply with code because significant investments are required

Πηγή: Ευρωπαϊκές Κοινότητες (2018)

Οι συγκεκριμένες ευκαιρίες μπορούν να προχωρήσουν ένα βήμα παραπέρα με επενδύσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις. Για παράδειγμα, θα μπορούσε κανείς να επενδύσει σε πιο σύντομες κρουαζιέρες ή στη δημιουργία περισσότερων αξιοθέατων για τις οικογένειες και τα παιδιά τους μέσα και γύρω από την περιοχή του λιμανιού. Ωστόσο, υπάρχουν και απειλές που μπορούν να προκαλέσουν μεγάλο κίνδυνο στην κρουαζιέρα και στα λιμάνια, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της παρούσας οικονομικής κρίσης που βιώνει η Ελλάδα. Τα λιμάνια λέγεται ότι μπορούν να αποτρέψουν αυτές τις απειλές επενδύοντας στις λιμενικές εγκαταστάσεις τους, αλλά και επενδύοντας σε καλύτερες υπηρεσίες, όπως για παράδειγμα καλύτερη μεταφορά από το αεροδρόμιο στο λιμάνι, ελκυστικές εκδρομές που προσφέρονται σε καλύτερες τιμές (Ευρωπαϊκές Κοινότητες, 2019).

Όσον αφορά τις επενδύσεις στο λιμάνι της Ρόδου, οι τοπικοί και κυβερνητικοί αξιωματούχοι θα πρέπει να γνωρίζουν μια στρατηγική κατεύθυνση πριν εξετάσουν επενδύσεις στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Σύμφωνα και με βάση τις εξελίξεις στον τουρισμό κρουαζιέρας, οι Ευρωπαϊκές Κοινότητες (2019) συνέταξαν τρεις γενικές στρατηγικές που περιλαμβάνουν τις ευκαιρίες και τις απειλές. Στον πίνακα 5.10 παρουσιάζονται αυτές οι στρατηγικές με τους σημαντικότερους στρατηγικούς στόχους.

Πίνακας 5.10 Στρατηγικές και στόχοι λιμένων

Strategy	Aimed at exploiting the opportunity of:	Aimed at conquering the threat of:
The operational excellent destination	More turnaround activity	<ul style="list-style-type: none"> • Lower income from tourists • Lower income from cruise ships
The individual tourist orientated destination	<ul style="list-style-type: none"> • Exploiting regional benefits of self organising tourists (more added value) • Exploiting new markets: younger travellers, upcoming markets 	<ul style="list-style-type: none"> • Lower income from tourists • Lower income from cruise ships • Crowding
The exclusive/unique destination	Exploiting new (luxurious) segments that value uniqueness	

Πηγή: Ευρωπαϊκές Κοινότητες (2019)

Ο επιχειρησιακός άριστος προορισμός

Ο λειτουργικά άριστος προορισμός επιτυγχάνεται με την ελαχιστοποίηση του κόστους και την αποτελεσματικότερη διαχείριση των εισοδημάτων των τουριστικών επιβατών. Αυτός ο τύπος προορισμού διαθέτει άριστη προσβασιμότητα και εγκαταστάσεις για την υποδοχή των επιβατών κρουαζιέρας. Οι επενδύσεις στις εγκαταστάσεις των λιμένων που ακολουθούν αυτή τη στρατηγική πρέπει να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στη βελτίωση της διασύνδεσης επιβατών-πλοίων στον προορισμό. Για παράδειγμα, ειδικές αποβάθρες για κρουαζιερόπλοια, επαρκείς θέσεις στάθμευσης λεωφορείων και επαρκής χειρισμός των δυνατοτήτων των επιβατών είναι εγκαταστάσεις που αξίζει να εξεταστούν.

Ο μεμονωμένος τουριστικός προορισμός

Ο ατομικός τουριστικός προορισμός αναφέρεται ότι έχει τη μεγαλύτερη αξία για μεμονωμένους επιβάτες που θέλουν να προγραμματίσουν τις δικές τους δραστηριότητες κατά τη διάρκεια της επίσκεψής τους στο λιμάνι. Ο προορισμός προσφέρει άμεση προσβασιμότητα στα τουριστικά αξιοθέατα και φιλικό προς τους τουρίστες περιβάλλον. Οι επενδύσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις σε λιμένες που ακολουθούν αυτή τη στρατηγική θα πρέπει να επικεντρωθούν στην ενθάρρυνση του επιβάτη να αλληλεπιδράσει με αυτόν τον προορισμό. Για παράδειγμα, θα πρέπει να υπάρχουν ειδικές αποβάθρες κρουαζιέρας, επαρκή και κομψά μέσα μαζικής μεταφοράς, επαρκείς χώροι στάθμευσης και αποτελεσματικές τουριστικές πληροφορίες.

Ο αποκλειστικός/μοναδικός προορισμός

Ο αποκλειστικός/μοναδικός προορισμός επικεντρώνεται σε μικρές περιοχές της τουριστικής αγοράς που αναζητούν τη μοναδικότητα. Αυτός ο προορισμός βρίσκεται

κυρίως στην περιοχή μεγάλων λιμένων, ώστε να μπορούν να επισκεφθούν τα τουριστικά αξιοθέατα μέσα στα κατάλληλα χρονικά πλαίσια, ενώ παράλληλα προσφέρει άριστες λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι επενδύσεις στις λιμενικές εγκαταστάσεις στα λιμάνια που ακολουθούν αυτή τη στρατηγική θα πρέπει να επικεντρωθούν στη βελτίωση και τη διατήρηση της μοναδικότητάς τους (Ευρωπαϊκές Κοινότητες, 2019).

Η διακίνηση των επιβατών στο λιμάνι της Ρόδου πρέπει να οργανωθεί σύμφωνα με τον πίνακα 5.11 όπου βλέπουμε τα μέτρα πρόληψης και αντιμετώπισης των κινδύνων σε ένα λιμάνι επιβατών.

Στον πίνακα 5.11 παρουσιάζονται οι κίνδυνοι και τα μέτρα πρόληψης σε λιμάνι επιβατών.

Κίνδυνος	Μέτρα πρόληψης/Δράση που πρέπει να γίνει
Ατύχημα επιβάτη στους χώρους εργασίας.	<ul style="list-style-type: none">-Καθαρά οριοθετημένες διαδρομές εισόδου και εξόδου επιβατών στην περιοχή του λιμένα.-Προφανείς πινακίδες στις περιοχές απαγόρευσης εισόδου επιβατών.- Παρακολούθηση της λιμενικής κίνησης από κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης.-Διαθεσιμότητα εξοπλισμού για τη- διευκόλυνση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
Κίνδυνος σύγκρουσης με όχημα. -	<ul style="list-style-type: none">-Συμμόρφωση με τους κανονισμούς κυκλοφορίας.-Σήμανση χώρου λιμένα-Έλεγχος ταχύτητας των οχημάτων.-Σηματοδοτημένες περιοχές διέλευσης πεζών.-Σύστημα ελέγχου της κυκλοφορίας για την εξασφάλιση.-Τη βέλτιστη ροή των οχημάτων και την παραμονή των οχημάτων

	εντός των οριοθετημένων περιοχών.
Κίνδυνος πτώσης, ολίσθησης.	<p>-Κατάλληλες σηματοδοτημένες περιοχές για την κυκλοφορία επιβατών, όπως: ανελκυστήρες, διάδρομοι, ράμπες, γέφυρες, ώστε να περιλαμβάνονται τυχόν περιορισμοί, όπως το επιτρεπόμενο βάρος.</p> <p>-Κανονικός καθαρισμός των χώρων κυκλοφορίας επιβατών ώστε να μην υπάρχουν εμπόδια και ο δρόμος να είναι αντιολισθητικός.</p> <p>-Μπλοκάρισμα της πρόσβασης των επιβατών στους χώρους χειρισμού ραμπών ή άλλου εξοπλισμού του σκάφους.</p> <p>-Σωστή διαμόρφωση των μεταλλικών καλυμμάτων, π.χ. ράμπες, ώστε να είναι λιγότερο ολισθηρά.-</p>
Κίνδυνος τραυματισμού από τις αποσκευές. - -	<p>-Υπαρξη κατάλληλου εξοπλισμού διαχείρισης αποσκευών.</p> <p>- Τοποθέτηση συστημάτων ελέγχου αποσκευών όπου ενδείκνυται.</p>
Κίνδυνος σε περιπτώσεις μεγάλου αριθμού επιβατών (αποβίβαση και επιβίβαση επιβατών). -	<p>-Υπαρξη πρόσθετης φορητής ετικέτας που θα χρησιμοποιείται σε εξαιρετικές περιπτώσεις.</p> <p>. -Παροχή πρόσθετου προσωπικού για την καθοδήγηση και την εξυπηρέτηση των επιβατών.</p>
Αντιμετώπιση της βίαιης συμπεριφοράς των επιβατών.	<p>-Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικής.</p> <p>-Ενημέρωση και εκπαίδευση των εργαζομένων.</p>
Έκθεση στο ηλιακό φως ή σε αντίξοες καιρικές συνθήκες	<p>-Εκτέλεση εσωτερικού τερματικού σταθμού για τους επιβάτες που περιμένουν.</p> <p>- Χρήση προστατευτικών ενδυμάτων και καπέλων.</p>

<p>Κίνδυνος έκθεσης σε χημικούς παράγοντες από διαρροή επικίνδυνου φορτίου.</p>	<ul style="list-style-type: none">-Εγκατάσταση των απαραίτητων σημάτων.-Ενημέρωση των επιβατών από το προσωπικό του λιμανιού.-Εγκατάσταση ελέγχου της κυκλοφορίας.-Ύπαρξη ελέγχου κυκλοφορίας του λιμανιού.-Οριοθέτηση χώρων για την κυκλοφορία επιβατών και οχημάτων.-Έκθεση αξιολόγησης επαγγελματικού κινδύνου.-Επανεκτίμηση μετά την εφαρμογή των προληπτικών μέτρων και σε τακτά χρονικά διαστήματα.
---	---

Source: Guide to Good Practice for Works in Port (2021)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Έχοντας συνοψίσει τα αποτελέσματα αυτής της διατριβής αξίζει να παρουσιάσουμε εν συντομία τα συμπεράσματα αυτής της εργασίας. Αρχικά, έγινε αναφορά στην εισαγωγή του κλάδου της κρουαζιέρας, στην ανάπτυξη και την εξέλιξη της αγοράς της κρουαζιέρας, στη δομή της αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού και στους μεγάλους παίκτες της αγοράς. Διαπιστώθηκε ότι τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια προσφέρουν στους επιβάτες μια μεγάλη ποικιλία δραστηριοτήτων, αποφέροντας στις εταιρείες τεράστια έσοδα.

Πιο συγκεκριμένα:

- Αυτό που φάνηκε στη μελέτη αυτή ήταν ο μεγάλος ανταγωνισμός μεταξύ των τεράστιων εταιρειών κρουαζιέρας, καθώς και οι λόγοι που "αναγκάζουν" κάποιες μικρές εταιρείες να συνεργαστούν μαζί τους ή να αλλάξουν τη στρατηγική τους. Ο ανταγωνισμός θα συνεχιστεί και στο τέλος μόνο κάποιες εταιρείες θα επιβιώσουν.
- Έγινε μια σύντομη αναδρομή στην ιστορία της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και ακολούθησε μια λεπτομερής αναφορά στον σημερινό ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό. Αναλύθηκαν εξίσου τα είδη της κρουαζιέρας, οι υπηρεσίες που παρέχονται στην Ελλάδα, καθώς και η ελληνική αγορά της κρουαζιέρας.
- Διαπιστώθηκε επίσης ότι, η συμβολή στοιχείων όπως η κρουαζιέρα, η ακτοπλοΐα, η ναυτιλία αναψυχής και το γιώτινγκ παραμένουν σημαντικά για τον θαλάσσιο τουρισμό στην Ελλάδα καθώς και οικονομικά πολύτιμα.
- Διαπιστώθηκε ότι τα οικονομικά οφέλη της κρουαζιέρας επηρεάζουν τις εθνικές και τοπικές οικονομίες και αυτό αναλύεται από ένα πλαίσιο που αξιολογεί τις οικονομικές επιπτώσεις του τουρισμού κρουαζιέρας. Ωστόσο, διαπιστώθηκε ότι η

σημασία του λιμανιού, για την οικονομική συμβολή της βιομηχανίας κρουαζιέρας εξαρτάται άμεσα από την κατηγορία του λιμανιού: αν είναι λιμάνι αφετηρίας ή λιμάνι προσέγγισης.

- Διαπιστώθηκε ότι η μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας εξακολουθεί να αποτελεί μια ιδιαίτερα διαφοροποιημένη αγορά και εξετάσαμε επίσης τους λόγους για τους οποίους η μεσογειακή αγορά έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια με μια μεγάλη ποικιλία πελατών.

- Διαπιστώθηκε ότι το νησί της Ρόδου είναι ένα από τα δέκα πιο δημοφιλή ευρωπαϊκά και μεσογειακά λιμάνια. Επίσης, έγινε αναφορά στο στόλο κρουαζιέρας που προσεγγίζει το λιμάνι της Ρόδου, στη χωρητικότητα των πλοίων και στις εταιρείες στις οποίες ανήκουν. Τα αποτελέσματα ήταν αρκετά εντυπωσιακά αν αναλογιστεί κανείς ότι στο νησί προσεγγίζουν μεγάλα και πολυτελή κρουαζιερόπλοια και ότι ο όγκος των επιβατών που επισκέπτονται το λιμάνι της Ρόδου είναι σημαντικός. Οι αριθμοί δείχνουν ότι οι επιβάτες έχουν αυξηθεί μέσα σε τρία χρόνια (από το 2016 έως το 2019).

- Διερευνήθηκαν τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των επιβατών που επισκέπτονται το λιμάνι της Ρόδου. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι υπάρχει αύξηση των τουριστών ηλικίας 25 έως 44 ετών. Υπάρχει αύξηση των τουριστών με πανεπιστημιακή και μεταπτυχιακή εκπαίδευση και αύξηση των ανέργων επιβατών. Αντίθετα, παρατηρείται μείωση των επισκεπτών με χαμηλά εισοδήματα και αύξηση των επισκεπτών με υψηλότερα εισοδήματα.

- Αναλύθηκαν επίσης οι λόγοι για τους οποίους οι επιβάτες επισκέπτονται το λιμάνι της Ρόδου. Στην πραγματικότητα, τα αποτελέσματα που εξετάζουν την ικανοποίηση των επιβατών από το λιμάνι της Ρόδου, δείχνουν ότι οι επιβάτες πιστεύουν ότι το νησί της Ρόδου είναι ένας πολύ ακριβός προορισμός και δεν φαίνεται να είναι τόσο ευχαριστημένοι σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια όσον αφορά τις υπηρεσίες και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Όλοι οι παράγοντες που αναλύσαμε σε σχέση με την ικανοποίηση των επιβατών δείχνουν ότι υπάρχει σημαντική μείωση κάθε χρόνο. Το

γεγονός ότι οι επιβάτες θεωρούν τη Ρόδο ακριβό προορισμό σε σύγκριση με άλλους προορισμούς, όπως η Τουρκία, δεν αποτελεί έλλειψη διαχειριστικής εμπειρίας, αλλά ένα καμπανάκι κινδύνου για τις τοπικές Αρχές να συνειδητοποιήσουν ότι υπάρχουν και άλλοι προορισμοί, επίσης, ανταγωνιστικοί προς το νησί της Ρόδου, που προσφέρουν υπηρεσίες σε καλύτερες τιμές.

- Επιπλέον, παρουσιάστηκαν αναλυτικά οι εγκαταστάσεις που προσφέρονται σήμερα στο λιμάνι της Ρόδου. Στη συνέχεια, ο συγγραφέας ανέλυσε τη γνώμη όχι μόνο των ανθρώπων της "πρώτης γραμμής" της τοπικής κοινωνίας της Ρόδου, αλλά και εκείνων που έχουν κάποια εμπειρία στο χώρο, όπως ο πρόεδρος της Ελληνικής Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού. Τα παραπάνω άτομα εξέφρασαν τις απόψεις τους σχετικά με τις υποδομές στο λιμάνι της Ρόδου και πώς αυτές επηρεάζουν την ανάπτυξη του νησιού. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι το νησί της Ρόδου χρειάζεται ένα άλλο λιμάνι, σε καλύτερη τοποθεσία, όπου τα πλοία θα παραμένουν ασφαλή και ανεπηρέαστα από τους ισχυρούς ΒΔ και ΒΑ ανέμους.

- Εξετάστηκε επίσης ο οικονομικός αντίκτυπος των επιβατών κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου, καθώς και ο περιβαλλοντικός και κοινωνικοπολιτιστικός αντίκτυπος που μπορεί να έχει ένα κρουαζιερόπλοιο σε ένα λιμάνι. Δυστυχώς, η έρευνα δείχνει σαφώς μείωση κατά την ανάλυση της μέσης δαπάνης ανά άτομο, γεγονός που είναι αρκετά ανησυχητικό. Η μείωση αυτή μπορεί να οφείλεται σε συνδυασμό τόσο εξωτερικών όσο και εσωτερικών παραγόντων.

- Όσον αφορά τις μελλοντικές εξελίξεις στο λιμάνι της Ρόδου, στην πραγματικότητα δεν έχει υπάρξει σχεδιασμός από την τοπική αυτοδιοίκηση μέχρι τώρα, ωστόσο υπάρχει κάποιο ενδιαφέρον ξένων εταιρειών για επενδύσεις, υπό την προϋπόθεση ότι η λύση του καμποτάζ βρίσκεται σε εξέλιξη. Προτάθηκε επίσης ένας προτεινόμενος τύπος για το επίπεδο των εγκαταστάσεων που απαιτούνται για τα λιμάνια κρουαζιέρας, και ειδικά για αυτό της Ρόδου, και αναλύθηκαν επίσης οι μελλοντικές ευκαιρίες για τις τάσεις και τις απειλές των κρουαζιερόπλοιων. Ελήφθησαν επίσης υπόψη οι εντοπισμένοι κίνδυνοι, οι κίνδυνοι και τυχόν προληπτικά μέτρα στο λιμάνι

των επιβατών. Στην εργασία αυτή συμπεριλήφθηκε επίσης ένα τμήμα σχετικά με τις στρατηγικές, τους στόχους και τις επενδύσεις του λιμένα για τη μελλοντική ανάπτυξη της κρουαζιέρας στη Ρόδο. Τα τελευταία θα πρέπει να εξεταστούν προσεκτικά από τις τοπικές αρχές, εάν επιθυμούν το νησί της Ρόδου να διατηρήσει τον τίτλο του υψηλού προορισμού.

Τέλος, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η έλλειψη επαρκούς σχεδιασμού από την πλευρά της τοπικής αυτοδιοίκησης επηρεάζει σημαντικά τις αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων. Είναι σαφές ότι τα λιμάνια έχουν ανάγκη από κρουαζιερόπλοια-ωστόσο, με την ολοένα αυξανόμενη βιομηχανία κρουαζιέρας, η ζήτηση για νέα λιμάνια με καλά σχεδιασμένες εγκαταστάσεις είναι μεγάλη. Στόχος είναι η προσέλκυση κρουαζιερόπλοιων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και η δημιουργία λιμένων όπου η οικονομική ανάπτυξη είναι εμφανής και οι επιβάτες απολαμβάνουν κρουαζιέρα υψηλής ποιότητας.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Aida Cruises (2022), www.aidacruises.com, October 2022.

Aspinwall, M. (1995a). *Moveable Feast: Pressure Group Conflict and The European Community Shipping Policy*. Aldershot: Avebury.

Association of Caribbean States (ACS) (2022) 8th Meeting of Ministers of Tourism of the Greater Caribbean, Managua, Republic of Nicaragua, March 29.

Baker, J. L. (1997) *Poverty Reduction and Human Development in the Caribbean: A Cross-Country Study*. World Bank Discussion Paper No. 366. Washington DC: The World Bank.

Ball, R. (1997) *The Role of the State in the Globalization of Labor Markets: The Case of the Philippines*. *Environment and Planning* 29:1603-1628.

Braun, B. M., Dander, J. A. & White, K. R. (2002) *The impact of the cruise industry on a region's economy: a case study of Port Canaveral, Florida*. *Tourism Economics*, 8(3): 281-288.

Brida, J. and Aguirre, S. (2009) *The impacts of the cruise industry on local economies*. The 4th international Scientific Conference "Planning for the Future - Learning from the Past: Contemporary Developments in Tourism, Travel & Hospitality" Aegean University, 03-05 April

Bull, A. (1996). *The Economics of Cruising: An application to the short ocean cruise market*. *Journal of Tourism Studies*, 7(2): 28-35

Business Research & Economic Advisors (2007) *The Contribution of the North American Cruise Industry to the US Economy in 2006*, August

Caribbean Cruise Association FCCA (2008) *Cruise Industry Overview*, [Http://www.fcca.com/research.html](http://www.fcca.com/research.html), 09 October 2010.

Carnival Corporation (2010), www.carnival.com, 10 October 2010.

Celebrity Cruises (2010), www.celebritycruises.com, 12 October 2010.

Chamber of Dodecanese (2004) *Survey results of cruise passenger's that visit the Island of Rhodes*, Chamber of Dodecanese tourism science team, April-October, Rhodes.

Chamber of Dodecanese (2006) Survey results of cruise passenger's that visit the Island of Rhodes, Chamber of Dodecanese tourism science team, July-October, Rhodes.

Cohen L., Manion L. (1984), Research methods, 2nd edition, Routledge, London.

Commission of the European Union (CEU) (2002) Implementation of Council Regulation 3577/92: applying the principle of freedom to provide services to maritime cabotage (1999-2000). Fourth Report, Brussels, April.

Costa Cruises (2010), www.costacruise.com, 14 October 2010.

Cruise Lines International Association CLIA (2007) The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S. Economy in 2006. Available at: [Http://www.cruising.org](http://www.cruising.org)[Accessed 06/06/2010]

Cruise Lines International Association CLIA. (2008). Cruise Market Overview, Statistical Cruise Industry Data Through 2008. Available at: [Http://www.cruising.org](http://www.cruising.org). [Accessed 06/06/2010]

Davidoff, P.G. and Davidoff, D.S. (1994) Sales and Marketing for Travel & Tourism, 2nd edit. Prentice-Hall, UK.

Davis, H. (1983) Regional port impact studies: a critique and suggested methodology. Transportation journal, 23(2), 61-71.

Diakomihalis N. Mihail, Lekakou M. Syriopoulos T. Stefanidaki E. (2007). Cruise and local economies in Greece: the economic impact, Announcement on the 1st International Conference of the Aegean University & the Hellenic Institute of Transportation Engineers, "Competitiveness and Complementarity of Transport Modes". 10-12 May 2007, Chios.

Diakomihalis M. (2006), Maritime tourism: The estimation of its impacts to the Greek economy via the tourism satellite account and its connection with the national accounting system. PhD Thesis. Registered at the University of the Aegean Chios, Greece

Diakomihalis, M. (2007) Greek Maritime tourism: Evolution Structures and Prospects In: Maritime Transports: the Greek Paradigm, Research in Transportation Economics, Volume 21, 419-455.

Diakomihalis M., Lagos D. (2009) "A Tourism Satellite Account assessment of the impact of Cruise Industry on the Greek economy". The 4th international Scientific Conference "Planning for the Future - Learning from the Past: Contemporary Developments in Tourism, Travel & Hospitality" Aegean University, 03-05 April.

Diakomihalis, M., Lekakou, M. Stefanidaki, E. and Syriopoulos, T. (2009) The economic Impact of the cruise industry on local economies: the case study of Greece. The 4th international Scientific Conference "Planning for the Future - Learning from the Past: Contemporary Developments in Tourism, Travel & Hospitality" Aegean University, 03-05 April.

<https://cruising.org/-/media/Research-Updates/Research/Global-Cruise-Impact-Analysis-2019---Infographics>

Dickinson, B. and Vladimir, A. (2007) *Selling the Sea: An Inside Look at the Cruise Industry*, 2nd Edition. New York: John Wiley & Sons.

Dickinson, B. and Vladimir, A. (1997) *Sailing the sea: an inside look at the Cruise industry*, John Wiley & sons, New York.

Dowling R. (2006), *Cruise ship tourism*, CAP International, London.

Dwyer, L. and Forsyth, P. (1998) Economic significant of tourism. *Annals of Tourism Research*, Vol. 25, pp. 393-415.

European Commission (2009) *Tourist facilities in ports – Growth opportunities for the European maritime economy: economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports – Study report*.

European Cruise Council Statistics (2008) Available at www.europeancruisecouncil.com

[Accessed 24/10/2009]

Federal Trade Commission (2002) Statement of the federal trade commission concerning Royal Caribbean Cruises Ltd/P&O Princess Cruises plc and Carnival Corporation /P&O Princess Cruises plc, FTC file No 0210041,5 October 2002 Available at: www.ftc.gov/os/2002/10/cruise_statement.htm [Accessed 24/10/2009].

Florida Caribbean Cruise Association FCCA (2018b) *Cruise Industry Overview*.

Glasson J, Godfrey K, Goodey B. *Towards visitor impact management*. Aldershot: Ashgate Publishing, 1995.

- Gillham, B. (2004), Case study research methods, British Library Publications, London.
- Greek Tourism Organization (2018) National Tourism Accounts. Statistical service, numbers of tourist arrivals.
- Guide to Good Practice for Works in Port (2015). Health and safety Institute at the work, Greece.
- Hall, M. (2001) Trends in Ocean and Coastal Tourism: The end of the last frontier?, Ocean and Coastal Management, 44(9–10), 601–648.
- Hickman, L. (2006) Is it OK ... to go on a cruise? The Guardian, Tuesday March 7, 2006.
- Johnson, D. (2002) Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check. Marine Policy, 26(4): 261-270.
- Kane, E. (1983) Doing your own research, Turoe Press, Dublin.
- Kester, J.G. (2017). Cruise tourism. Tourism Economics, 9(3): 337-350.
- Klein, R. (2003) Cruising out of Control: The cruise industry, the Environment, Workers, and Maritimes. Canadian center, for Policy Alternatives, Nova-Scotia. Available at: [Http://www.policyalternatives.ca](http://www.policyalternatives.ca), [Accessed 25/06/2020].
- Klein, R. (2005) Playing off the ports: BC and the Cruise Tourism Industry. Canadian center, for Policy Alternatives, Nova Scotia. [Http://www.policyalternatives.ca](http://www.policyalternatives.ca), 15 June 2020.
- Klein, R. (2006) Turning water into the Money: The Economics of the Cruise industry In: Dowling, R. (2006) Cruise ship tourism, CAP International, London.
- Landon M. (1997), Cruise Ship Crews: The Real Truth about Cruise Ship Jobs. London: Mark Landon.
- Leakou, B. and Pallis, A. (2005) Cruising the Mediterranean Sea: Market structures and Eu policy initiatives, pp. 1-14.
- Lekakou, M., &Tzannatos, E. (2001) Cruising and sailing: A new tourist product for the Ionian Sea (in Greek), Volume in Honor of Emeritus Professor M. Rafael (pp. 475–496). Piraeus: University of Piraeus.
- Lloyd’s Cruise International (2003b), August-September 2003; London: LLP.

- Logothetis M. (1997), Tourism and sustainable development, Art Publications, Rhodes, Greece.
- Loper C. (2005), Proceedings of the 14th biennial Coastal Zone Conference, University of Delaware, New Orleans, Louisiana, July 17 to 21.
- Market Plan (2018) Survey Results of visitors to the Island of Rhodes, cruise ships, port of Rhodes, June-October, Rhodes.
- Marti, B. (2003) Trends in world and extended-length cruising: 1985-2002, Marine Policy, 28, 199-211.
- Marti, B. E. (1990), Geography and the cruise ship port selection process, Maritime Policy and Management, 17: 3, pp. 157-164.
- McBoyle, G. &McBoyle, E. (2008) Distillery marketing and the visitor experience: a case study of Scottish malt whisky distilleries. International Journal of Tourism Research, 10: 71-80.
- McCalla, R.J. (1998), An investigation in to the site and situation: Cruise ship ports, Economische en sociale geografie-1998, vol. 89, pp. 44-45.
- McDowell, E. (1999) Travel Advisory: Correspondent's Report: Fewer Jet Flights in Caribbean Skies. New York Times, 10 January.
- Miller, M. L., &Auyong, J. (1991) Coastal zone tourism: A potent force affecting environment and society. Marine Policy, 15(2), 75-99.
- MSC Cruises (2023), www.msccruises.com,
- Nowak, J.J. Sahli, M. and Sgo, P. (2003) Tourism trade and domestic welfare. Pacific Economic Review, 8(3): 245-258.
- Orams, M. (1999) Marine tourism: Development, impacts and management. London: Routledge.
- Orenstein, C. (1997) Fantasy Island: Royal Caribbean Parcels off a Piece of Haiti. The Progressive 61(8):28-31.
- Pallis, A. (2002) The Common EU Maritime Transport Policy: Policy Europeanization in the 1990s.
- Papatheodorou, A. (2001) Why people travel to different places? Annals of Tourism Research, 28, 164-179.

- Patton, M. Q. (1990). *Qualitative Evaluation and Research Methods* (2nd ed.). Newbury Park, CA: Sage Publications, Inc.
- Peisley, T. (2005) Brands Invest Heavily in Marketing, *The ECC Annual Review Book*, 60-62.
- Princess Cruises (2022), www.princesscruises.com, 11 October 2022.
- Ronald, M. (2003) “International Environmental Agreements: A Survey of Their Features, Formation, and Effects”. *Annual Review of Environment and Resources*, 429-461.
- Royal Caribbean Cruises (2022), www.royalcaribbean.com, 15 October 2022.
- SETE (2004) *Developments in the Cruise Sector*, 29/1/2004. Athens: SETE.
- Sinclair, M. and Stabler, M. (1997) *The Economics of Tourism*, New York: Routledge, US.
- Terkenli, S., Metaxidis N. A. and Raftopoulou, S. (2003) *International Tourism*, Educational Institute, Athens.
- The Ocean Conservancy (2002) *Cruise Control A Report on How Cruise Ships Affect the Marine Environment*, available at [Http: //montereybay.noaa.gov/resource pro/res man issues/ pdf /cruise Control.pdf](http://montereybay.noaa.gov/resource/pro/res/man/issues/pdf/cruise%20Control.pdf), 10 June 2010.
- University of Aegean, Islands, Project of Sustainable development of islands and shores, in: Kokkosis, C. and Tsartas, P. (2001) *Sustainable tourism Development and the environment*, Kritiki Publications, Athens.
- Vojvodic K. (2003), *Cruise Port Positioning the Case of Korcula*, Vol. 50, pp. 204-208.
- Walsh, M. (2001) *Research made real*, Nelson Thornes Ltd, UK.
- Ward, D. (1995) *Berlitz complete Guide to Cruising and Cruise Ships*. New York: Berlitz Publishing Company.
- Weigend, G. (1958) Some elements in the study of port geography. *Geographical Review* 48, pp. 185-200.
- Wie, W. (2003) A dynamic game model of strategic capacity investment in the cruise line industry. *Tourism Management*, 26: 203-217.

Wild P. (2003), Cruise industry statistical review 2002. Sussex: Wild GP.

Wild, P. (2005) Economic Impact of the Cruise Industry in Europe, The ECC Annual Review Book, 48-49

Wild, P (2009), Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, The ECC Annual Review Book.

Wild, P. and Dearing, J. (2000), Development of and prospects for cruising in Europe, Maritime Policy and Management, 27, 315-333.

Wood, R. (2000) Caribbean cruise tourism: Globalization at sea, Annuals of Tourism Research, Vol. 27, pp. 345-370.

WTO (World Tourism Organization) (2003) Worldwide e ship Activity. World Tourism Organization, Madrid

Yin R. (1984), Case study Research Design and Methods, Sage Publications, United States of America.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Δείγμα συνέντευξης

Ονομάζομαι Κίκερης Παντελεήμων και είμαι σπουδαστής του μεταπτυχιακού προγράμματος: "Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές".

Διεξάγω έρευνα για τη διπλωματική μου εργασία με θέμα "Η ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου". Ζητώ ευγενικά 15 λεπτά από το χρόνο σας για αυτή τη μικρή αλλά πολύτιμη συνέντευξη.

1) Ποια είναι η άποψή σας σχετικά με την ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου σε σύγκριση με άλλους ελληνικούς προορισμούς;

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2) Ποιες είναι οι οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις του κλάδου της κρουαζιέρας στο νησί της Ρόδου;

.....

.....

.....



.....
.....
.....

3) Υπάρχουν και περιβαλλοντικές επιπτώσεις; Ποιες από αυτές θεωρείτε ότι είναι οι πιο κρίσιμες;

.....
.....
.....
.....
.....
.....

4) Υπάρχει κάποιο πρόβλημα που αντιμετωπίζετε σχετικά με:

α) Υποδομές

.....
.....
.....
.....
.....
.....



β) Λειτουργία λιμένα

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

γ) Ποιες είναι οι λύσεις που αφορούν:

α) Υποδομές

.....

.....

.....

.....

.....

β) Λειτουργία λιμένα

.....

.....

.....

.....



.....

6) Ποιες είναι οι δυσκολίες εφαρμογής των λύσεων;

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

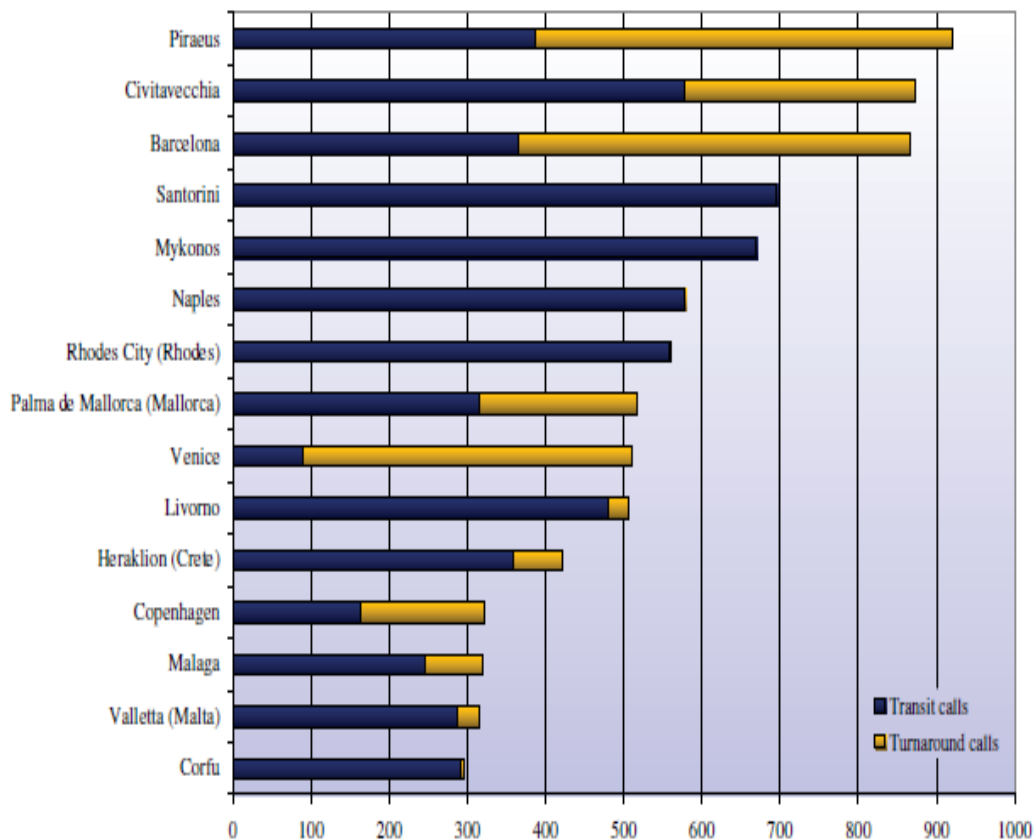
7) Ποια είναι τα σχέδια της κυβέρνησης όσον αφορά τις μελλοντικές επενδύσεις;

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Σας ευχαριστώ πολύ!

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

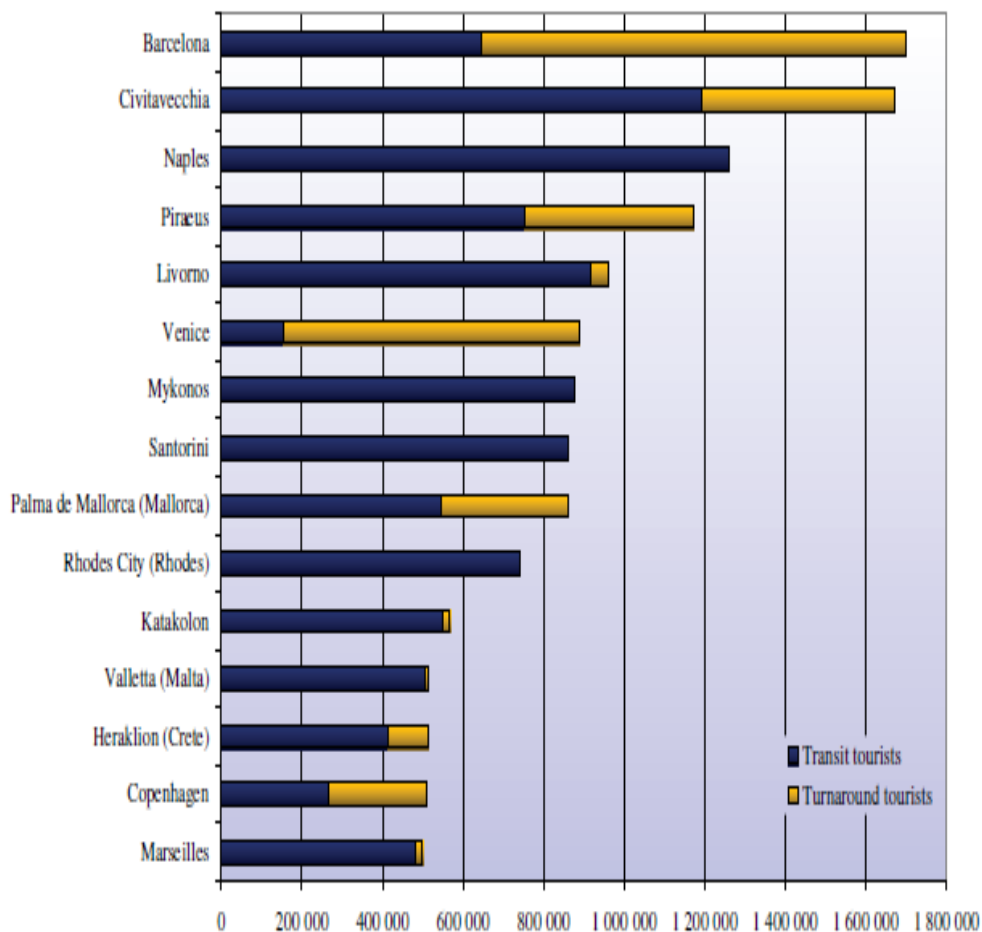
Πίνακας με τον αριθμό των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων στα 15 μεγαλύτερα λιμάνια της ΕΕ.



Source: European Communities (2019)

ΠΑΡΑΤΗΜΑ 3

Πίνακας με τον αριθμό των επισκέψεων επιβατών στα 15 μεγαλύτερα λιμάνια της ΕΕ

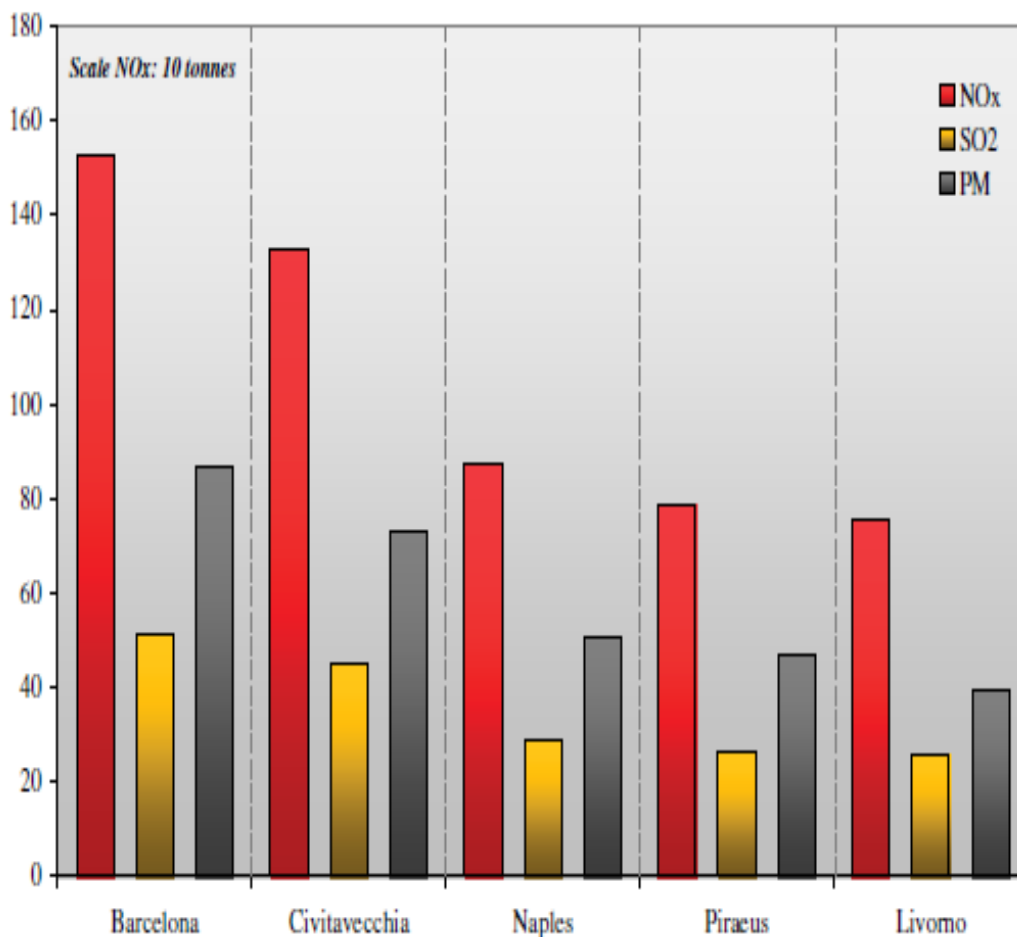


Source: EuropeanCommunities (2019)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

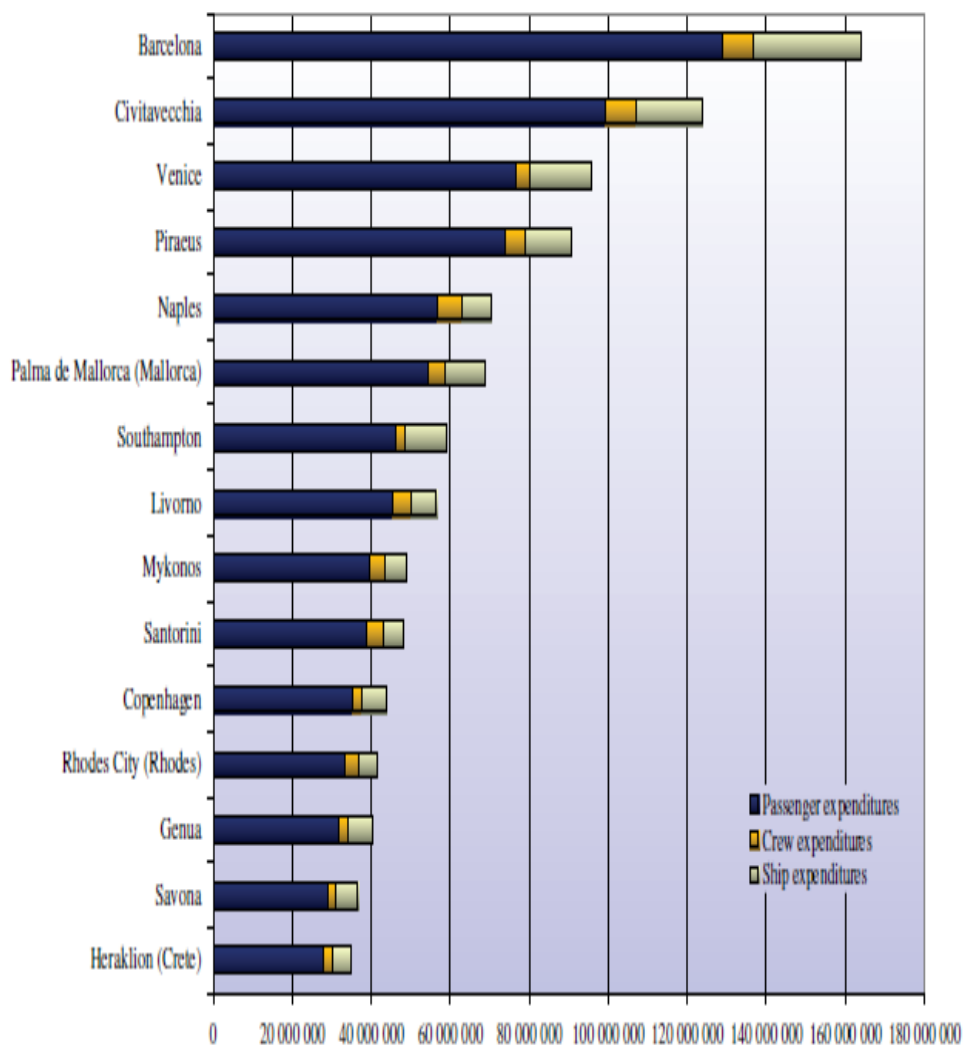
Σχήμα που δείχνει τα 5 κορυφαία λιμάνια της ΕΕ σε επίπεδα εκπομπών σε τόνους



Source: European Communities (2019)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

Πίνακας με τα 15 κορυφαία λιμάνια κρουαζιέρας της ΕΕ με βάση τις δαπάνες

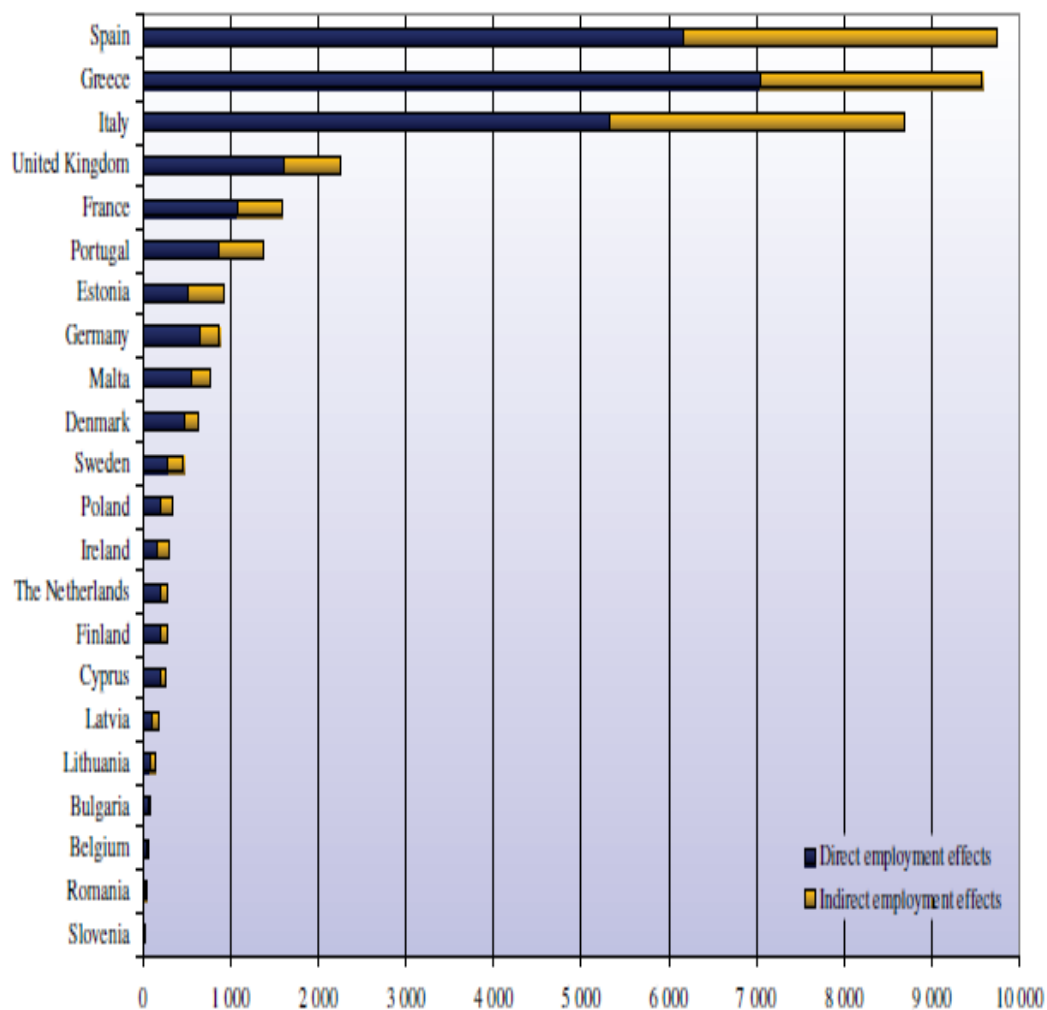


Source: European Communities (2019)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

Ο πίνακας με τον αριθμό των θέσεων εργασίας που δημιουργούνται στην ΕΕ από τον τουρισμό κρουαζιέρας



Source: European Communities (2019)