



ΑΣΙ

Χώρος

Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα

Μεταφορικές Υποδομές, Δίκτυα και Ανάπτυξη

2019

28



Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα

Μεταφορικές Υποδομές, Δίκτυα και Ανάπτυξη

Επιμέλεια

Σεραφείμ Πολύζος

Επιστημονικό Περιοδικό

αιχλώρος

Διεύθυνση:
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ
Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ
<http://www.aeihoros.gr>, e-mail: aeihoros@prd.uth.gr
τηλ.: 24210 – 74486

Επιμέλεια έκδοσης: Εύη Κολοβού
Λαγού: Παναγιώτης Μανέτος
Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς-Παναγιώτης Μανέτος

	Πολύζος, Σ.	4
	Μεταφορικές Υποδομές, Δίκτυα και Ανάπτυξη	
	Πολύζος, Σ.	14
	Θεωρητική ανάλυση της συμβολής των μεταφορικών υποδομών στην περιφερειακή ανάπτυξη	
	Τσιώτας, Δ., Ραπτόπουλος, Κ.	40
	Η ημερήσια μετακίνηση με σκοπό την εργασία ως πολύπλοκο δίκτυο: Η περίπτωση της Ελλάδας	
	Στεφανούλη, Μ.	76
	Αστικά και οικονομικά δίπολα στην Ελλάδα βάσει ημερήσιων μετακινήσεων με σκοπό την εργασία	
	Τσιώτας, Δ., Γεράκη Μ., Νιαβής, Σ.	98
	Τα δίκτυα μεταφορών στην Ελλάδα και η σημασία τους για την οικονομική ανάπτυξη	
	Νιαβής, Σ.	157
	Αξιολόγηση της επίδρασης του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος στις προοπτικές ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας	
	Τσιώτας, Δ.	182
	Μοντελοποίηση του οδικού διαπεριφερειακού δικτύου της Ελλάδας με χρήση ανάλυσης σύνθετων δικτύων (complex network analysis)	
	Καρύδη, Η., Θεοφανόπουλος, Π.	216
	Η ανάκτηση της σιδηροδρομικής υποδομής ως εργαλείο σχεδιασμού για την ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας: Η περίπτωση της Πελοποννήσου	
	Ψαθά, Ε., Λουροντζή, Ε., Πεταχτή, Σ.	250
	Επιλογή του ποδηλάτου ως μέσου αστικής μετακίνησης: Χρηστικές και Μεταχρηστικές Διαστάσεις	
	Τζούρας, Π., Κυριακίδης, Χ., Μπακογιάννης, Ε., Βλαστός, Θ.	276
	Προσεγγίζοντας το ζήτημα της βιωσιμότητας περιαστικών ποδηλατικών υποδομών μεγάλου μήκους με χρήση Κοινωνικής Ανάλυσης Κόστους-Οφέλους: Η ποδηλατική σύνδεση Ναυπλίου-Άργους	

Αξιολόγηση της επίδρασης του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος στις προοπτικές ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας

Σπύρος Νιαβής

Δρ. Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Περίληψη

Η δυναμική του τουρισμού κρουαζιέρας κινητοποιεί ολοένα και περισσότερες λιμενικές αρχές στην κατεύθυνση τόνωσης του συγκεκριμένου τύπου λιμενικής δραστηριότητας. Η εξέλιξη αυτή έχει άμεσο αντίκτυπο και στη σχετική διεθνή βιβλιογραφία η οποία σταδιακά εμπλουτίζεται με εμπειρικές μελέτες που στοχεύουν να εντοπίσουν τους παράγοντες εκείνους που προσδιορίζουν τη δυναμική των λιμένων στον τομέα της κρουαζιέρας. Το παρόν άρθρο, αρχικώς κωδικοποιεί τα κυριότερα αποτελέσματα αυτών των μελετών. Στη συνέχεια, χρησιμοποιώντας τα κύρια ευρήματα της βιβλιογραφικής επισκόπησης επιχειρεί να αξιολογήσει την ανταγωνιστική θέση των ελληνικών λιμένων έναντι των μεσογειακών καθώς και να εκτιμήσει εμπειρικά την επίδραση ορισμένων κρίσιμων παραγόντων στο ύψος της κίνησης κρουαζιέρας που παρατηρείται στα ελληνικά λιμάνια. Τα αποτελέσματα της εμπειρικής έρευνας πιστοποιούν τον κρίσιμο ρόλο της επάρκειας υποδομών για την ενδυνάμωση της κίνησης κρουαζιέρας ενώ ταυτόχρονα επισημαίνουν πως η ανάπτυξη κίνησης βάσης εξαρτάται σημαντικά και από παράγοντες πέρα από τον έλεγχο των λιμενικών αρχών, όπως το μέγεθος της αγοράς και το βιοτικό επίπεδο της ενδοχώρας των λιμένων. Τέλος, διαπιστώνεται πως η περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στη χώρα δυσχεραίνεται από την έλλειψη επαρκών λιμενικών υποδομών και από τη γενική πολιτική αστάθεια των γειτονικών ανατολικών χωρών.

Λέξεις κλειδιά

κρουαζιέρα, υποδομές, Μεσόγειος, ποσοτική ανάλυση, ελληνικοί λιμένες

Evaluating the effect of internal and external factors on the competitiveness of cruise ports

Abstract

The indisputable dynamics of cruise tourism have mobilized port authorities towards the strengthening of cruise activities. Gradually, cruise related international literature is enriched with empirical studies seeking to reveal the factors that shape the attractiveness of each cruise port. The primary target of the present paper is to collect and present in a coded context the main findings of the previous empirical studies. In a further step, the results of the literature review are used as a means for evaluating the competitiveness of the Greek cruise ports against their Mediterranean counterparts and revealing the factors that influence the cruise traffic of the Greek ports. The empirical analysis in the Greek port system testifies that adequate infrastructures enhance the total traffic of cruise ports, whilst, especially for homeporting, a large market and a wealthy hinterland are considered as additional crucial enabling factors. Finally, as far as the future prospects of the Greek cruise market are concerned, these seem to be impeded by the relative lack of infrastructures found in the Greek ports and the unstable political environment of the adjacent East European and North African countries.

Keywords

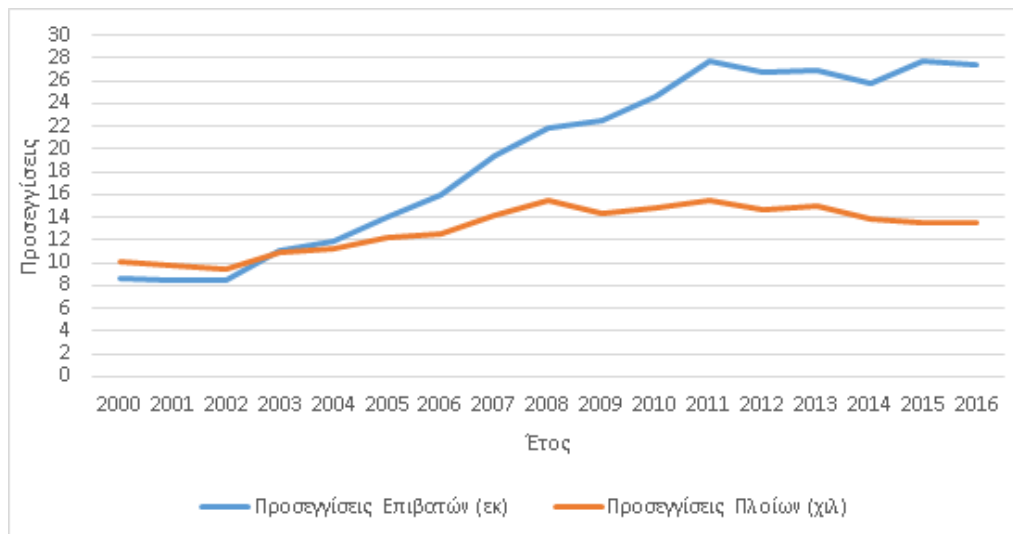
cruise, infrastructures, Mediterranean, quantitative analysis, greek ports

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί έναν ανερχόμενο κλάδο με πολύ θετικές προοπτικές. Ενδεικτικό είναι πως από το 1990, και με εξαίρεση το 1995, το ετήσιο μεταφορικό έργο των εταιρειών κρουαζιέρας παρουσιάζει θετική μεταβολή (MedCruise, 2017α). Ιδιαίτερα στη Μεσόγειο, ο τουρισμός κρουαζιέρας παρουσιάζει σημαντική δυναμική κατατάσσοντας την περιοχή ως το δεύτερο δημοφιλέστερο προορισμό μετά την Καραϊβική. Για το έτος 2016, στη Μεσόγειο τοποθετήθηκε περίπου το 19% του παγκόσμιου στόλου κρουαζιερόπλοιων, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για την Καραϊβική ήταν 33% (Cruise Lines International Association - CLIA, 2016). Χαρακτηριστικό της δυναμικής της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο είναι τα στοιχεία του Σχήματος 1 όπου παρουσιάζονται οι συνολικές επισκέψεις επιβατών

στα λιμάνια μέλη της Ένωσης Λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου (MedCruise) για την περίοδο 2000-2016.

Σχήμα 1. Προσεγγίσεις Επιβατών και Πλοίων στα Μεσογειακά Λιμάνια (2000-2016)



Πηγή: MedCruise (2017α), ίδια επεξεργασία

Όπως διαφαίνεται από τα στοιχεία του Σχήματος 1, οι προσεγγίσεις επιβατών στα λιμάνια της Μεσογείου υπερτριπλασιάστηκαν κατά την περίοδο 2000-2016, καθώς ο αριθμός τους αυξήθηκε από 8 εκ. σε 27,4 εκ. (MedCruise, 2017α). Σημαντικά αυξημένες είναι και οι ετήσιες προσεγγίσεις των πλοίων, καθώς ο αριθμός τους αυξήθηκε από περίπου 10 χιλ. το 2000, σε 13,5 χιλ. το 2016. Από την εξέταση των στοιχείων προκύπτουν δύο σημαντικά συμπεράσματα σχετικά με την εικόνα της αγοράς κρουαζιέρας στη Μεσόγειο. Πρώτον, εξετάζοντας το λόγο μεταξύ επιβατικής κίνησης και προσεγγίσεων πλοίων σε κάθε λιμάνι προκύπτει πως η μεταφορική ικανότητα των πλοίων που δραστηριοποιείται στη Μεσόγειο βαίνει συνεχώς αυξανόμενη, καθώς ενώ το 2000 η μέση μεταφορική ικανότητα μόλις ξεπερνούσε τους 850 επιβάτες, το 2016 αυτή ξεπέρασε τους 2000 επιβάτες. Επιπρόσθετα, η κρουαζιέρα ως κλάδος, φαίνεται πως ανθίσταται των πιέσεων που ασκεί η αρνητική οικονομική συγκυρία στις χώρες της Μεσογείου, καθώς αν και μετά το 2010 οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης έχουν μετριαστεί, η κίνηση παραμένει σχετικά υψηλή. Οι παραπάνω διαπιστώσεις, ουσιαστικά οριοθετούν το πλαίσιο στρατηγικής ανάπτυξης λειτουργιών κρουαζιέρας από τα Μεσογειακά λιμάνια. Αυτό γιατί η κρουαζιέρα παρέχει σημαντικές ευκαιρίες επιχειρηματικής ανάπτυξης για τις λιμενικές αρχές και συνεπώς

οι αυξητικές τάσεις της επιβατικής κίνησης καθιστούν εφικτή την ανάπτυξη σχετικών δραστηριοτήτων από ολοένα και μεγαλύτερο αριθμό λιμένων.

Επιπρόσθετα, πέρα από το άμεσο ενδιαφέρον των λιμενικών αρχών για την προσέλκυση κίνησης κρουαζιέρας, η ανάπτυξη του εν λόγω είδους τουρισμού αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της εθνικής στρατηγικής ανάπτυξης πολλών χωρών (Σκάγιαννης και Ραλλιάς, 2012). Η παροχή υπηρεσιών τουρισμού κρουαζιέρας απαιτεί τη συνεργασία δυναμικών κλάδων της παγκόσμιας οικονομίας με κυριότερους το ναυπηγοεπισκευαστικό, το ναυτιλιακό, τον τουριστικό και το λιμενικό (Pallis, 2015). Συνεπώς, ο τουρισμός κρουαζιέρας αποκτά εξαιρετική σημασία για την ανάπτυξη και την τόνωση της ανταγωνιστικότητας των χωρών. Η ανάπτυξη του συγκεκριμένου κλάδου σε μια χώρα μπορεί να αποτελέσει δυναμική πηγή οικονομικής δραστηριότητας, προσφέροντας πολλαπλά οφέλη, τόσο στην κοινωνία, όσο και στην οικονομία της χώρας. Οι αλληλεξαρτήσεις του κλάδου του τουρισμού κρουαζιέρας με άλλους κλάδους της οικονομίας, όπως ο ναυπηγοεπισκευαστικός, ο ναυτιλιακός, ο τουριστικός και ο λιμενικός μπορούν να επιφέρουν πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα σε μια οικονομία και να οδηγήσουν σε οικονομική μεγέθυνση, τόσο σε εθνικό, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Ειδικότερα, οι επιπτώσεις της ανάπτυξης του κλάδου του τουρισμού κρουαζιέρας σε μια οικονομία σχετίζονται με την ενίσχυση της απασχόλησης, την αύξηση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ), την προσέλκυση επενδύσεων, την αύξηση του εισοδήματος, την ανάπτυξη των κλάδων που συνδέονται με τον κλάδο της κρουαζιέρας, κ.α (Brida και Zapata, 2009· Lekakou κ.ά. 2009· CLIA, 2015).

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι ο κλάδος του τουρισμού κρουαζιέρας μπορεί να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο ανάπτυξη των οικονομιών που έχουν πληγεί σημαντικά από την οικονομική ύφεση των τελευταίων χρόνων, όπως η Ελλάδα. Με δεδομένο το γεγονός ότι η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους δημοφιλέστερους προορισμούς στη Μεσόγειο, ο κλάδος του τουρισμού κρουαζιέρας παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης με άμεσα οικονομικά οφέλη για την χώρα (Diakomichalis κ.ά. 2009). Ωστόσο, η προσέλκυση ολοένα και μεγαλύτερου αριθμού τουριστών κρουαζιέρας προϋποθέτει την ύπαρξη και αξιοποίηση μιας σειράς παραγόντων που αφορούν τόσο στη λειτουργία των λιμένων κρουαζιέρας όσο και σε αυτή των περιοχών στις οποίες αυτοί αναπτύσσουν τις λειτουργίες τους.

Αν και οι παράγοντες αυτοί έχουν εντοπιστεί και αναλυθεί στη σχετική διεθνή βιβλιογραφία, ο αριθμός των εμπειρικών μελετών που να αξιολογούν ποσοτικά την επίδραση αυτών των παραγόντων στην κίνηση κρουαζιέρας είναι σχετικά περιορισμένος. Ο σκοπός του άρθρου είναι διττός. Από τη μία, επιχειρείται να παρουσιαστούν κωδικοποιημένα τα αποτελέσματα των προηγούμενων ερευνών ώστε να γίνουν αντιληπτές οι ομοιότητες και οι διαφορές τους. Από την άλλη, πραγματοποιείται μια εμπειρική διερεύνηση της επίδρασης

διαφόρων παραγόντων, εσωτερικών και εξωτερικών ως προς τη λειτουργία των λιμένων, στις προοπτικές ανάπτυξης της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Συνεπώς, τα βασικά ερευνητικά ερωτήματα του παρόντος άρθρου είναι τα εξής:

1. Ποιες οι ομοιότητες και οι διαφορές των προηγούμενων εμπειρικών μελετών σχετικά με την επίδραση διαφόρων παραγόντων στην προσέλκυση κίνησης κρουαζιέρας;
2. Ποια η ανταγωνιστική θέση των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας έναντι του Μεσογειακού ανταγωνισμού;
3. Ποιοι παράγοντες επιδρούν στην προσέλκυση κίνησης κρουαζιέρας στα Ελληνικά λιμάνια;

Η δομή του άρθρου είναι η ακόλουθη. Στην επόμενη ενότητα πραγματοποιείται μια βιβλιογραφική επισκόπηση σχετικά με τη σύνδεση των χαρακτηριστικών των λιμένων και της ενδοχώρας τους με τις επιδόσεις τους στον τομέα της κρουαζιέρας. Στη ανάλυση της Ενότητας 1 απαντάται το πρώτο ερευνητικό ερώτημα. Στην Ενότητα 3, με βάση το δεύτερο ερευνητικό ερώτημα, η ανάλυση εστιάζει στην Ελλάδα με σκοπό την περιγραφή της ανταγωνιστικής θέσης της χώρας και των κυριότερων λιμένων αυτής, έναντι των λιμένων της Μεσογείου. Στην τέταρτη ενότητα, αξιοποιούνται οι κυριότεροι παράγοντες οι οποίοι ανέκυσαν από την ανάλυση της Ενότητας 2, ώστε να προσδιοριστεί ποσοτικά η επίδρασή τους στις προοπτικές ανάπτυξης των κυριότερων ελληνικών λιμένων της Ελλάδας απαντώντας κατ' αυτόν τον τρόπο στο τρίτο ερευνητικό ερώτημα του παρόντος άρθρου. Τέλος, το άρθρο καταλήγει με τα κυριότερα συμπεράσματα και τις προτάσεις μελλοντικής έρευνας.

2. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

2.1 Οι τρόποι ενσωμάτωσης των λιμένων στα δίκτυα κρουαζιέρας

Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της CLIA (2015), υπολογίζεται πως η άμεση οικονομική συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας στις οικονομίες των ευρωπαϊκών χωρών για το έτος 2014 έφτασε τα 16,6 δις Ευρώ. Τα μεγαλύτερα οικονομικά οφέλη δημιουργούνται από τις δαπάνες κατασκευής και συντήρησης των πλοίων, τις δαπάνες των ναυτιλιακών εταιρειών και τις δαπάνες των επισκεπτών και των πληρωμάτων στους προορισμούς αφητηρίας-τερματισμού και διέλευσης (CLIA, 2015).

Τα μεγάλα οικονομικά οφέλη του τουρισμού κρουαζιέρας κινητοποιούν ολοένα μεγαλύτερο αριθμό λιμενικών και τοπικών αρχών στην κατεύθυνση της προσέλκυσης κίνησης κρουαζιέρας. Πρωταρχικός στόχος των λιμενικών αρχών είναι η ένταξή τους σε ολοένα και μεγαλύτερο αριθμό δρομολογίων. Ωστόσο, για να μπορέσει ένα λιμάνι

να καταστεί ανταγωνιστικό, θα πρέπει να πληροί μια σειρά προϋποθέσεων που θα το καθιστούν ελκτικό για τις εταιρείες κρουαζιέρας και ανταγωνιστικό έναντι των άλλων λιμένων. Αρχικώς, πρέπει να τονιστεί πως, στην προσπάθεια μεγιστοποίησης της ωφέλειας των τουριστών οι ναυτιλιακές εταιρείες κρουαζιέρας προβάλλουν την έννοια της διαδρομής και λιγότερο αυτής του προορισμού. Συνεπώς οι σταθμοί που συνθέτουν την εκάστοτε διαδρομή θα πρέπει να διατηρούν το βαθμό ελκυστικότητας σε υψηλά επίπεδα ανάλογα με την εκάστοτε ομάδα-στόχο τουριστών. Από την άλλη, η επιλογή των λιμένων θα πρέπει να εξυπηρετεί τους λειτουργικούς στόχους της εταιρείας με τους κυριότερους να είναι η συγκράτηση του κόστους (καύσιμα, λιμενικές χρεώσεις κ.α.), η άριστη εξυπηρέτηση (λιμενικές υπηρεσίες, άριστες συγκοινωνίες λιμένα-ενδοχώρας κ.α.), καθώς και η πλήρης τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων (αποφυγή καθυστερήσεων, συντονισμός με αεροπορικές πτήσεις πριν και μετά την προγραμματισμένη κρουαζιέρα κ.α.) (Lekakou κ.ά. 2009· Rodrigue και Notteboom, 2013· Esteve-Perez και Garcia-Sanchez, 2015· Niavis και Vaggelas, 2016· Papathanassis, 2017).

Επιπρόσθετα, σημαντικός παράγοντας προσδιορισμού του μεγέθους της ωφέλειας που θα αποκομίσει μια περιοχή από την ένταξη της στα δρομολόγια κρουαζιέρας είναι ο τρόπος με τον οποίο το λιμάνι ενσωματώνεται στα δίκτυα κρουαζιέρας. Στο πλαίσιο αυτό διακρίνονται δύο βασικοί τύποι λιμένων. Ο πρώτος αφορά στα λιμάνια τα οποία αποτελούν τα σημεία αφετηρίας και τερματισμού των κρουαζιέρων και τα οποία καλούνται ως λιμάνια βάσης (Homeports). Στη δεύτερη κατηγορία λιμένων ανήκουν οι λιμένες οι οποίοι αποτελούν σημεία διαδρομών των κρουαζιερόπλοιων (Port of call). Τα συγκεκριμένου τύπου λιμάνια αποτελούν απλούς ενδιάμεσους σταθμούς ταξιδιών κρουαζιέρας των οποίων η αφετηρία και ο τερματισμός πραγματοποιείται σε άλλα λιμάνια. Πρέπει να σημειωθεί πως πολλά λιμάνια λειτουργούν συνδυάζοντας τα δύο αυτά είδη κίνησης. (Rodrigue και Notteboom, 2013· Pallis, 2015). Οι διαφορετικές προοπτικές που συνδέονται με τους δύο βασικούς τύπους λιμένων για τις ενδοχώρες τους καθίστανται ευκρινείς ανατρέχοντας στα στοιχεία της σχετικής μελέτης της CLIA (2015), όπου διαπιστώθηκε πως οι δαπάνες 5,85 εκ. τουριστών κρουαζιέρας στα λιμάνια βάσης της Ευρώπης ήταν σχεδόν ίσες με αυτές του συνόλου των 29 εκ. τουριστών στα λιμάνια ενδιάμεσης στάσης. Λαμβάνοντας υπόψη τις σημαντικά υψηλότερες ωφέλειες που συνοδεύουν τα λιμάνια βάσης, η λειτουργία των λιμένων στα εν λόγω πρότυπα αποτελεί διαρκή στόχο των λιμενικών και τοπικών αρχών. Ωστόσο, η δυνατότητα λειτουργίας σε πρότυπα βάσης απαιτεί σημαντικά μεγαλύτερη επάρκεια υποδομών από αυτή της λειτουργίας σε πρότυπα διερχόμενης κίνησης (Σκάγιαννης και Ραλλιάς, 2012).

2.2. Μελέτες Προσδιορισμού Παραγόντων Επιρροής Κίνησης Κρουαζιέρας Βάσει Αξιολογικών Κρίσεων

Η διεθνής βιβλιογραφία περιέχει ικανό αριθμό άρθρων τα οποία εξετάζουν τους παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν τη δυνατότητα των λιμένων να αναπτύξουν δραστηριότητες κρουαζιέρας και τις συνθήκες που διαμορφώνουν το πρότυπο ένταξή τους στα δίκτυα κρουαζιέρας (Níavis και Vaggelas, 2016). Οι υπάρχουσες σχετικές μελέτες δύνανται να διαχωριστούν σε δύο βασικές κατηγορίες. Στην πρώτη κατηγορία βρίσκονται οι μελέτες στις οποίες η βάση προσδιορισμού της επίδρασης των διαφόρων παραγόντων στις προοπτικές ανάπτυξης της κρουαζιέρας στηρίζεται σε αξιολογικές κρίσεις των εμπλεκόμενων με την κρουαζιέρα φορέων. Στις περισσότερες των περιπτώσεων οι αξιολογικές κρίσεις προέρχονται, είτε από τους χρήστες του προϊόντος κρουαζιέρας (επιβάτες), είτε από φορείς που δραστηριοποιούνται για την προσφορά του προϊόντος (εταιρείες κρουαζιέρας, λιμενικές αρχές, τουριστικοί πράκτορες), ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις χρησιμοποιούνται και οι γνώσεις ειδικών προερχόμενων είτε από την τουριστική αγορά είτε από τον ακαδημαϊκό χώρο.

Αναφορικά με τις μελέτες οι οποίες στηρίζονται στη χρήση ερωτηματολογίων, η πρώτη συστηματική προσπάθεια καταγραφής και αξιολόγησης των παραγόντων που επηρεάζουν τη δραστηριότητα κρουαζιέρας προήλθε από το McCalla (1998) με τη χρήση ενός ερωτηματολογίου το οποίο συμπληρώθηκε από εκπροσώπους λιμενικών αρχών. Χρησιμοποιώντας μια τυπική κατηγοριοποίηση του χώρου η οποία εδράζει στην γεωγραφική επιστήμη ο McCalla (1998) διέκρινε τους δύο παρακάτω τύπους παραγόντων:

1. *Παράγοντες Θέσης (Site Factors)*. Οι παράγοντες αυτοί σχετίζονται με τη θέση του λιμένα και οι οποίοι εν πολλοίς προσδιορίζουν τη δυνατότητα απρόσκοπτης πρόσβασης και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων. Παράγοντες αυτής της κατηγορίας είναι τα βάθη των αγκυροβολίων, η έκταση των προβλητών, οι σταθμοί εξυπηρέτησης των επιβατών και γενικότερα όλες οι υποδομές και ανωδομές των λιμένων και της ενδοχώρας.
2. *Παράγοντες Κατάστασης (Situation Factors)*. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τους παράγοντες οι οποίοι προσδιορίζουν την ελκυστικότητα του λιμένα, τόσο ως προς τις εταιρείες κρουαζιέρας, όσο και ως προς τους επιβάτες. Τέτοιοι παράγοντες είναι η συνδεσιμότητα του λιμένα και της ενδοχώρας του, οι πολιτικές και κοινωνικοοικονομικές συνθήκες μιας περιοχής, τα τουριστικά αξιοθέατα της ενδοχώρας των λιμένων κ.α.

Με βάση τις απαντήσεις 30 λιμενικών φορέων ο συγγραφέας κατέληξε στο συμπέρασμα πως οι παράγοντες κατάστασης επηρεάζουν σε σημαντικότερο βαθμό τις προοπτικές ανάπτυξης της κρουαζιέρας σε σχέση με τους παράγοντες θέσης. Επιπρόσθετα,

η θετική αξιολόγηση των παραγόντων κατάστασης δείχνει να είναι εντονότερη για τους εκπροσώπους των λιμένων ενδιάμεσης στάσης. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί πως ο συγγραφέας δηλώνει πως τα συμπεράσματα της μελέτης δε μπορούν να γενικευτούν λόγω του μικρού δείγματος λιμένων που χρησιμοποιήθηκε στην έρευνα.

Επιπλέον, στη μελέτη των Lekkakou κ.ά. (2009) χρησιμοποιήθηκε η αξιολογική κρίση παραγόντων του κλάδου της κρουαζιέρας (εταιρείες κρουαζιέρας, πράκτορες, λιμενικές αρχές) για να αναδειχτούν οι κυριότεροι παράγοντες που διαμορφώνουν τη δυνατότητα των λιμένων να λειτουργούν ως λιμένες βάσης. Οι συγγραφείς ακολουθώντας το σκεπτικό του McCalla (1998) διαχώρισαν μια σειρά παραγόντων στις δύο βασικές κατηγορίες των παραγόντων θέσης και κατάστασης. Στην πρώτη κατηγορία εντάχθηκαν εννιά υποκατηγορίες παραγόντων και στη δεύτερη τρεις. Οι αξιολογήσεις των ερωτώμενων απέδωσαν στις δύο κατηγορίες παραγόντων την ίδια βαρύτητα. Από την κατηγορία των παραγόντων θέσης οι ερωτώμενοι έδωσαν τη μεγαλύτερη βαρύτητα στην εξυπηρέτηση των λιμένων ως προς το πλοίο και τους επιβάτες, καθώς και στη προσβασιμότητα του λιμένα, ενώ οι παράγοντες κατάστασης με τη μεγαλύτερη βαθμολογία ήταν η ύπαρξη τουριστικών αξιοθέατων στην ενδοχώρα και η συνδεσιμότητα της ενδοχώρας μέσω διατροπικών μεταφορών.

Επιπλέον, ένας ικανός αριθμός μελετητών στηρίζεται στη συμπλήρωση ερωτηματολογίων για να προσδιορίσει την ελκυστικότητα των λιμένων και της ενδοχώρας αυτών μέσω της δηλωμένης πρόθεσης των τουριστών να επιστρέψουν σε ένα προορισμό κρουαζιέρας. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσονται οι μελέτες των Gabe κ.ά (2006) και Miriela και Lennie (2010) οι οποίοι χρησιμοποιώντας τα αποτελέσματα ενός ερωτηματολογίου ανέπτυξαν ένα μοντέλο λογιστικής παλινδρόμησης για να συσχετίσουν την πιθανότητα επιστροφής των τουριστών κρουαζιέρας στους προορισμούς *Μπαρ Χάρμπορ* και *Κουρακάο*, αντίστοιχα, με βάση τις απαντήσεις τους στο ερωτηματολόγιο και των δημογραφικών τους χαρακτηριστικών. Και στις δύο περιπτώσεις εξήχθη το συμπέρασμα πως ο αριθμός των προηγούμενων επισκέψεων και η διάρκεια παραμονής στον προορισμό αποτελούν δύο παράγοντες που αυξάνουν την πιθανότητα μελλοντικής επιστροφής των επισκεπτών. Επιπλέον, σε αυτή την κατηγορία μελετών εντάσσονται και τα άρθρα των Andriotis και Agiomirgianakis (2010) οι οποίοι στηρίχθηκαν στην Ανάλυση Παραγόντων (Factor Analysis) καθώς και των Silvestre κ.ά. (2008) και Blas κ.ά. (2014) που χρησιμοποίησαν τα Δομικά Μοντέλα Εξισώσεων (structural equation modelling) για να εξετάσουν το βαθμό ικανοποίησης των επισκεπτών στους προορισμούς του *Ηρακλείου*, των *Αζορών* και της *Βαλένθια*, αντίστοιχα. Τα τουριστικά αξιοθέατα και η ικανότητα του προορισμού να καλύπτει τις δηλωμένες προσδοκίες των επισκεπτών προσδιορίστηκαν ως σημαντικοί

παράγοντες ικανοποίησης των επισκεπτών και αύξησης της πιθανότητας επιστροφής τους σε όλους τους προορισμούς.

2.3 Μελέτες Προσδιορισμού Παραγόντων Επιρροής Κίνησης Κρουαζιέρας Βάσει Εμπειρικών Υποδειγμάτων

Στη δεύτερη κατηγορία μελετών εντάσσονται αυτές οι οποίες στηρίζονται σε εμπειρικά υποδείγματα τα οποία τροφοδοτούνται αποκλειστικά από ποσοτικά δεδομένα, ώστε να εκτιμήσουν την επίδραση διαφόρων παραγόντων στο ύψος της κίνησης κρουαζιέρας που εμφανίζει κάθε λιμάνι. Οι μελέτες αυτές πραγματοποιήθηκαν σχετικά πρόσφατα ενώ οι δύο εκ των οποίων εστιάζουν στη συνολική κίνηση και η μία στην κίνηση βάσης. Πιο συγκεκριμένα, οι Castillo-Manzano κ.ά. (2014) χρησιμοποιώντας διαχρονικά στοιχεία της συνολικής κίνησης κρουαζιέρας των Ισπανικών λιμένων υιοθέτησαν ένα υπόδειγμα λογιστικής παλινδρόμησης με το οποίο μια σειρά παραγόντων συνδέθηκε με την πιθανότητα ενός λιμένα να αναπτύσσει κίνηση κρουαζιέρας, ενώ στη συνέχεια χρησιμοποιήθηκε ένα υπόδειγμα γραμμικής παλινδρόμησης για να εκτιμηθεί η επίδραση μιας σειράς παραγόντων στο ύψος της κρουαζιέρας για τα λιμάνια τα οποία παρουσιάζουν σχετική δραστηριότητα.

Επιπρόσθετα, στην συνολική κίνηση κρουαζιέρας στοχεύει και το άρθρο των Esteve-Perez και Garcia-Sanchez (2015) στο πλαίσιο ανάλυσης των παραγόντων επηρεασμού της δραστηριότητας κρουαζιέρας 15 ισπανικών λιμένων της μεσογειακής και ανδαλουσιανής ακτής. Οι ερευνητές, χρησιμοποιώντας την ανάλυση παραγόντων δημιούργησαν τρεις υπερπαραγόντες οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν ως ανεξάρτητες μεταβλητές ενός υποδείγματος γραμμικής παλινδρόμησης στο οποίο ως εξαρτημένη μεταβλητή χρησιμοποιήθηκε η συνολική διακίνηση των λιμένων. Ο πρώτος υπερπαραγοντας εσωκλείει τις μεταβλητές που αναφέρονται στις υποδομές των προορισμών (λιμενικών και ενδοχώρας), ο δεύτερος στις λιμενικές χρεώσεις και ο τρίτος στο τουριστικό απόθεμα του προορισμού ως προσδιοριστικός παράγοντας της ελκυστικότητας αυτού. Τα αποτελέσματα του υποδείγματος κατέδειξαν πως μόνο ο πρώτος παράγοντας φαίνεται να επηρεάζει σημαντικά την κίνηση κρουαζιέρας. Τέλος, οι Niavis και Vaggelas (2016) εστίασαν στους παράγοντες που επηρεάζουν την κίνηση βάσης των λιμένων κρουαζιέρας. Χρησιμοποιώντας ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα 47 μεσογειακών λιμένων ανέπτυξαν ένα υπόδειγμα τακτικής παλινδρόμησης με το οποίο συσχέτισαν την πιθανότητα των λιμένων να αναπτύξουν κίνηση βάσης με επτά χαρακτηριστικά των λιμένων και της ενδοχώρας αυτών.

Τα αποτελέσματα των τριών εμπειρικών μελετών σχετικά με την επίδραση των παραγόντων που χρησιμοποιήθηκαν στα αντίστοιχα υποδείγματα παρουσιάζονται συγκριτικά στον Πίνακα 1. Οι παράγοντες διαχωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες. Η

πρώτη αναφέρεται σε παράγοντες που αντιστοιχούν στα χαρακτηριστικά της ενδοχώρας των λιμένων κρουαζιέρας και η δεύτερη στα χαρακτηριστικά των λιμένων κρουαζιέρας. Η θετική και αρνητική επίδραση έχει σημανθεί με τα αντίστοιχα σύμβολα που περιγράφονται στο τέλος του πίνακα έχοντας προκύψει από στατιστικά σημαντικές εκτιμήσεις των υπό ανάλυση υποδειγμάτων. Αντίστοιχα, οι παράγοντες που έχουν σημανθεί με ερωτηματικό είναι αυτοί για τους οποίους τα εμπειρικά υποδείγματα των τριών μελετών δεν απέφεραν στατιστικά σημαντικές εκτιμήσεις.

Όπως διαφαίνεται από τα στοιχεία του Πίνακα 1, η επάρκεια υποδομών στην ενδοχώρα φαίνεται πως επηρεάζει θετικά και τα δύο είδη κίνησης. Η ύπαρξη ενός ικανού αριθμού ξενοδοχειακών κλινών και οι ενδοχώρες με μεγάλο πληθυσμό και σχετικά υψηλή οικονομική ανάπτυξη φαίνεται πως ευνοούν την ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Ωστόσο, για παράγοντες όπως το πολιτιστικό απόθεμα (μουσεία), καθώς και την ένταση της τουριστικής δραστηριότητας, όπως εκφράζεται από το λόγο κλινών προς τους κατοίκους μιας περιοχής, δε στάθηκε δυνατή η ακριβής εκτίμηση της επίδρασής τους. Επιπλέον, η συνδεσιμότητα της ενδοχώρας των λιμένων είναι σημαντική καθώς αυτή πιστοποιείται από τα ευρήματα δύο μελετών. Ωστόσο, σύμφωνα με τη μη σημαντική εκτίμηση της μεταβλητής της νησιωτικότητας σε δύο από τις μελέτες, η καλύτερη κατά κανόνα συνδεσιμότητα των ηπειρωτικών περιοχών έναντι των νησιωτικών δε φαίνεται να τους προσφέρει κάποιο πλεονέκτημα έναντι των τελευταίων και για τα δύο είδη κίνησης.

Από την άλλη, αναφορικά με τα χαρακτηριστικά των λιμένων, η συνδεσιμότητα του λιμένα όπως αυτή εκφράζεται από τη συνολική ακτοπλοϊκή του κίνηση φαίνεται πως επηρεάζει τη συνολική διακίνηση επιβατών κρουαζιέρας. Αντίθετα, η συνεργασία των λιμένων με σχετικά μεγάλο αριθμό εταιριών κρουαζιέρας δεν ενισχύει τη διακίνηση καθώς φαίνεται πως τα λιμάνια ενισχύονται περισσότερο όταν συνάπτουν στρατηγικές συμφωνίες με περιορισμένο αριθμό εταιριών. Επιπρόσθετα, η επάρκεια υποδομών αποτελεί ισχυρό παράγοντα για την τόνωση και των δύο ειδών κίνησης κρουαζιέρας, καθώς και στις τρεις μελέτες οι σχετικές εκτιμήσεις ήταν θετικές και στατιστικά σημαντικές. Τέλος, στους παράγοντες που σχετίζονται με τη διαχειριστική επάρκεια των λιμενικών αρχών, το ιδιωτικό μάνατζμεντ φαίνεται πως ευνοεί και τα δύο είδη κίνησης ενώ και η υψηλή η τεχνική αποτελεσματικότητα των λιμένων ενισχύουν την κίνηση βάσης. Τέλος, η επίδραση των λιμενικών χρεώσεων σε μια περίπτωση βρέθηκαν να επηρεάζουν αρνητικά τη διακίνηση των λιμένων, ενώ σε δεύτερη μελέτη το αποτέλεσμα του υποδείγματος ήταν μη στατιστικά σημαντικό και συνεπώς αδύνατο να ερμηνευτεί με βεβαιότητα.

Πίνακας 1. Αποτελέσματα της εμπειρικής έρευνας για την επίδραση εσωτερικών και εξωτερικών παραγόντων στην κίνηση κρουαζιέρας

Κατηγορία Παραγόντων	Παράγοντας	Μελέτη	Κίνηση	
			Συνολική	Βάσης
Εξωτερικοί				
Υποδομές και Ελκυστικότητα Ενδοχώρας	κκ. Αριθμός Ξενοδοχείων	Castillo-Manzano κ.ά. 2014	?	
	Αριθμός επιχειρήσεων φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας	Niavis και Vaggelas, 2016		+
	Αριθμός Ξενοδοχειακών Κτινών	Esteve-Perez και Garcia-Sanchez, 2015	+	
	Αριθμός Μουσείων	Esteve-Perez και Garcia-Sanchez, 2015	?	
	Πληθυσμός	Castillo-Manzano κ.ά. 2014	+	
	Κκ ΑΕΠ	Niavis και Vaggelas, 2016		+
Συνδεσιμότητα Ενδοχώρας	Νησί	Castillo-Manzano κ.ά. 2014	?	
		Niavis και Vaggelas, 2016		?
	Κίνηση Αερολιμένα	Castillo-Manzano κ.ά. 2014	+	
	Κίνηση Αερολιμένα συναρτήσσει απόστασης	Niavis και Vaggelas, 2016		+
Εσωτερικοί				
Συνδεσιμότητα Λιμένα	Εμπορευματική Κίνηση Λιμένα	Castillo-Manzano κ.ά. 2014	?	
	Κίνηση Ακτοπλοΐας	Castillo-Manzano κ.ά. 2014	+	
	Αριθμός Εταιριών Προσέγγισης Λιμένα	Niavis και Vaggelas, 2016		-
Υποδομές Λιμένα	Βύθισμα Λιμένα	Castillo-Manzano κ.ά. 2014	+	
	Μήκος Προβλητών	Esteve-Perez και Garcia-Sanchez, 2015	+	
		Niavis και Vaggelas, 2016		+
Διοίκηση Λιμένα	Ιδιωτικό Μάνατζμεντ	Esteve-Perez και Garcia-Sanchez, 2015	+	
		Niavis και Vaggelas, 2016		+
	Αποτελεσματικότητα Λιμένα	Niavis και Vaggelas, 2016		+
	Λιμενικές Χρλώσεις	Castillo-Manzano κ.ά. 2014	-	

	Λιμενικές Χρεώσεις	Esteve-Perez και Garcia-Sanchez, 2015	?	
--	--------------------	---------------------------------------	---	--

+ Θετική Επίδραση - Αρνητική επίδραση ? Αμφίβολο Αποτέλεσμα

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό το άκρως ανταγωνιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργούν οι λιμένες κρουαζιέρας. Η ανταγωνιστικότητα κάθε περιοχής έγκειται στην ικανότητά του λιμένα εισόδου της να παρουσιάζει τη μέγιστη αποτελεσματικότητα στην παροχή υπηρεσιών και από την άλλη στην αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων που διαθέτει η περιοχή σε τομείς όπως η πολιτιστική κληρονομιά, τα φυσικά αξιοθέατα, οι χώροι αναψυχής, οι επαρκείς συνδέσεις κ.α. Οι ναυτιλιακές εταιρείες δίνοντας έμφαση στη διαδρομή και όχι στους προορισμούς δύνανται να παραλείψουν στάσεις σε λιμάνια, είτε λόγω πλημμελούς εξυπηρέτησης των πλοίων, είτε λόγω μειωμένης ελκυστικότητας της ενδοχώρας τους. Συνεπώς ο άριστος συνδυασμός των δύο προαναφερθέντων παραγόντων βελτιώνει την ανταγωνιστική θέση των δυνητικών περιοχών υποδοχής τουριστών κρουαζιέρας και αυξάνει τη διαπραγματευτική δυνατότητα των παραγόντων των τοπικών αγορών – λιμενικών και τουριστικών – έναντι των ναυτιλιακών εταιρειών κρουαζιέρας (Lekakou κ.ά. 2009· Rodrigue και Notteboom, 2013).

3.1. Συγκριτική Αξιολόγηση Επιδόσεων Ελληνικών και Μεσογειακών Λιμένων

Τα ελληνικά λιμάνια στηρίζουν κατά κύριο λόγο την ανάπτυξη της δραστηριότητας κρουαζιέρας στο πλούσιο τουριστικό απόθεμα της ενδοχώρας τους. Αυτό καθίσταται σαφές εξετάζοντας τη λίστα των λιμένων με τα κορυφαία λιμάνια κρουαζιέρας για το έτος 2016 που παρουσιάζεται στον Πίνακα 2. Πρέπει να σημειωθεί πως στον Πίνακα 2 περιλαμβάνονται τα λιμάνια για τα οποία η κίνηση κρουαζιέρας το 2016 ξεπέρασε τους 15 χιλ. επιβάτες. Η λίστα περιλαμβάνει κυρίως δημοφιλείς προορισμούς θερινών διακοπών όπως η Κέρκυρα, η Σαντορίνη και η Μύκονος, λιμάνια πύλες προς σημαντικά αρχαιολογικά και πολιτιστικά αξιοθέατα (π.χ. Κατάκολο-Ολυμπία, Πειραιάς-Ακρόπολη, Βόλος-Μετέωρα), καθώς και λιμάνια τα οποία συνδυάζουν και τα δύο χαρακτηριστικά.

Το τουριστικό ενδιαφέρον που παρουσιάζουν οι ελληνικοί προορισμοί κατατάσσουν τη χώρα στις πιο δημοφιλείς χώρες της Μεσογείου για τους επιβάτες κρουαζιέρας. Όπως φαίνεται και από τα στοιχεία του Πίνακα 3, κατά το 2016 στα λιμάνια της χώρας

αποβιβάστηκαν για ολιγόωρη στάση περισσότεροι από 4,6 εκ. επιβάτες. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχώντας στο 21,4% του συνόλου των διερχόμενων διελεύσεων στη Μεσόγειο κατατάσσει τη χώρα δεύτερη στη σχετική μέτρηση, πίσω από την Ιταλία. Είναι χαρακτηριστικό, πως τα ελληνικά λιμάνια δέχονται περίπου 1εκ. περισσότερες επισκέψεις από αυτά της Ισπανίας και 2 εκ. περισσότερες από αυτά της Γαλλίας, χώρες οι οποίες διαχρονικά παρουσιάζουν εφάμιλλες επιδόσεις με την Ελλάδα. Ωστόσο, η εικόνα είναι τελείως διαφορετική για τα λιμάνια της χώρας εξετάζοντας την κίνηση βάσης. Πιο συγκεκριμένα, από την Ελλάδα ξεκίνησαν ή τερμάτισαν την κρουαζιέρα τους μόλις 453 χιλ επιβάτες. Το ποσοστό της χώρας στο συγκεκριμένο είδος κίνησης κυμαίνεται χαμηλά και δεν ξεπερνά το 6%, όταν το ίδιο ποσοστό για την Ιταλία φτάνει το 50% και για την Ισπανία το 31%.

Πίνακας 2. Προσεγγίσεις Πλοίων και Επιβατών στα Κυριότερα Ελληνικά Λιμάνια Κρουαζιέρας 2016

Θέση	Λιμάνια	Προσεγγίσεις Πλοίων	Επιβάτες	Θέση	Λιμάνια	Προσεγγίσεις Πλοίων	Επιβάτες
1	Πειραιάς	625	1094135	12	Σάμος	51	43659
2	Σαντορίνη	572	783893	13	Λαύριο	65	43236
3	Κέρκυρα	481	748916	14	Βόλος	46	37445
4	Μύκονος	596	722517	15	Καλαμάτα	28	28132
5	Κατάκολο	274	505111	16	Άγιος Νικόλαος	49	26560
6	Ρόδος	299	314689	17	Σύρος	90	26403
7	Ηράκλειο	165	238780	18	Ζάκυνθος	29	25175
8	Χανιά	86	147915	19	Χίος	43	21933
9	Πάτμος	147	91785	20	Κως	41	19222
10	Κεφαλλονιά	77	85463	21	Θεσσαλονίκη	23	18876
11	Ναύπλιο	94	51551				

Πηγή: ΕΛΙΜΕ (2017)

Επιπρόσθετα, σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τη θέση της χώρας έναντι των ανταγωνιστών της Μεσογείου μας δίνουν και τα στοιχεία σχετικά με τη μεταβολή της συνολικής κίνησης των λιμένων την περίοδο 2012-2016. Όπως φαίνεται, στα λιμάνια της χώρας παρουσιάστηκε 6% μείωση των στάσεων επιβατών όταν κατά μέσο όρο η μεσογειακή αγορά παρουσίασε αύξηση 24%. Η Ελλάδα ήταν η μοναδική εκ των τεσσάρων κορυφαίων χωρών που εμφάνισε μείωση της επιβατικής κίνησης. Τα μεγαλύτερα κέρδη παρουσιάζουν

οι χώρες της Αδριατικής, Μαυροβούνιο και Κροατία, ενώ μεγάλες είναι οι απώλειες για την Τουρκία, την Τυνησία, τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και την Κύπρο. Τέλος, η χώρα φαίνεται να υπολείπεται σημαντικά των ανταγωνιστών της και σε ένα σημαντικό δείκτη ο οποίος μετρά το μέσο μέγεθος των πλοίων τα οποία υποδέχονται τα λιμάνια της κάθε χώρας. Όπως διαφαίνεται από τα στοιχεία, τα πλοία που προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια μεταφέρουν κατά μέσο όρο 1004 επιβάτες. Η τιμή του ίδιου δείκτη για την Ιταλία είναι υπερδιπλάσια (2080), ενώ είναι σημαντικά μεγαλύτερη, τόσο για τα λιμάνια της Ισπανίας (1544), όσο και για αυτά της Γαλλίας (1464). Επιπρόσθετα, η χώρα φαίνεται να υπολείπεται στη σχετική κατηγορία σχεδόν όλων των χωρών πλην της Κροατίας, της Τυνησίας καθώς και των χωρών της Μαύρης Θάλασσας.

Πίνακας 3. Χαρακτηριστικά Κίνησης Κρουαζιέρας Μεσογειακών Χωρών

Χώρες	Διερχόμενη Κίνηση		Κίνηση Βάσης		Μεταβολή 2012-2016	Επιβάτες ανά Προσέγγιση
	Επιβάτες	Ποσοστό	Επιβάτες	Ποσοστό		
Ιταλία	6.557.572	30,2%	3869561	50,0%	2%	2080
Ελλάδα	4.643.791	21,4%	453221	5,9%	-6%	1004
Ισπανία	3.429.777	15,8%	2400434	31,0%	12%	1544
Γαλλία	2.182.967	10,0%	567370	7,3%	25%	1464
Μάλτα	568.239	2,6%	114731	1,5%	13%	2154
Μαυροβούνιο	535.232	2,5%	1412	0,0%	118%	1102
Κροατία	436.506	2,0%	69926	0,9%	336%	901
Τουρκία	421.032	1,9%	78846	1,0%	-64%	1413
Αίγυπτος	411.626	1,9%	411626	0,0%	100%	1140
Γιβραλτάρ	403.915	1,9%	90	0,0%	39%	1804
Κύπρος	83.195	0,4%	58163	0,8%	-43%	1047
Σλοβενία	78.872	0,4%	51	0,0%	22%	1144
Τυνησία	757	0,0%	757	0,0%	-99%	379
Μαύρη Θάλασσα	16.279	0,1%	11	0,0%	-88%	629
Ατλαντικός	1.968.891	9,1%	125757	1,6%	-1%	1300
Σύνολο/Μέση Τιμή	21.738.651		7.739.573		24%	1274

Πηγή: ΕΛΙΜΕ (2017), MedCruise (2017α), ίδια επεξεργασία

Τα στοιχεία του πίνακα πιστοποιούν πως ενώ η διερχόμενη κίνηση βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα, αντίθετα, τα ελληνικά λιμάνια δε μπορούν να αποτελέσουν σταθερά σημεία

εκκίνησης της κρουαζιέρας. Δεχόμενοι πως η μέση διάρκεια κρουαζιέρας κυμαίνεται στις επτά ημέρες (Rodrigue και Notteboom, 2013), για κάθε ένα επιβάτη που επιβιβάζεται από ελληνικό λιμάνι δημιουργούνται αυτόματα πέντε διελεύσεις σε άλλα λιμάνια. Έστω και στην ακραία περίπτωση που οι επιβάτες που επιβιβάστηκαν από ελληνικό λιμάνι το 2016 ταξίδεψαν αποκλειστικά σε ελληνικούς προορισμούς, συμπεραίνεται πως περίπου οι μισές διελεύσεις σε ελληνικά λιμάνια πραγματοποιούνται με δρομολόγια των οποίων το λιμάνι αφετηρίας βρίσκεται εκτός Ελλάδας. Λαμβάνοντας υπόψη τα σημαντικώς μεγαλύτερα οφέλη της κίνησης βάσης, σε όρους δημιουργίας εισοδήματος, συμπεραίνεται πως η Ελλάδα δεν εκμεταλλεύεται στο έπακρο τις δυνατότητές της για περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Επιπρόσθετα, τα πλοία τα οποία επισκέπτονται τα ελληνικά λιμάνια είναι σχετικά μικρότερα από αυτά που προσεγγίζουν τις ανταγωνιστικές χώρες. Το γεγονός αυτό συνδέεται με σημαντικές απώλειες στα πιθανά έσοδα των λιμένων από τις χρεώσεις σε πλοία και επιβάτες, χαμηλότερα επίπεδα λιμενικής αποτελεσματικότητας καθώς οι χρησιμοποιούμενοι παραγωγικοί συντελεστές των ελληνικών λιμένων αποφέρουν μικρότερα έσοδα σε σχέση με τους αντίστοιχους των λιμένων που υποδέχονται μεγαλύτερα πλοία, και τέλος από απώλειες από τη δυνητικά μεγαλύτερη κατανάλωση στους προορισμούς στάσης που θα μπορούσε να επιτευχθεί με στάσεις πλοίων μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας.

Τέλος, η πορεία της κρουαζιέρας στην πενταετία αναδεικνύει πως η δυναμική της χώρας στο συγκεκριμένο τομέα παραμένει σχετικά στάσιμη παρουσιάζοντας, ωστόσο, πτωτικές τάσεις. Πρέπει να σημειωθεί πως το 2016 υπήρξε ένα έτος κατά το οποίο πολλοί ελληνικοί προορισμοί ευνοήθηκαν λόγω του γεγονότος πως συμπεριλήφθηκαν εκτάκτως σε δρομολόγια κρουαζιέρας που ήταν προγραμματισμένα να επισκεφθούν τουρκικά λιμάνια. Τις μεγαλύτερες απώλειες αντιμετώπισε το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης στο οποίο λόγω του ασταθούς πολιτικού κλίματος της περιοχής οι επιβατική κίνηση το 2016 έφτασε τους 36 χιλ. επιβάτες όταν το 2012 είχαν επισκεφθεί το λιμάνι περισσότεροι από 560 χιλ. επιβάτες (MedCruise, 2017α). Η συνεχιζόμενη αστάθεια μπορεί να ευνόησε προσωρινά την Ελλάδα, ωστόσο πλέον έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις οι οποίες πιστοποιούνται από τις προβλέψεις για τις διελεύσεις κρουαζιερόπλοιων για το 2017 και 2018. Σύμφωνα με ειδικούς του κλάδου και τα αναρτημένα δρομολόγια των εταιρειών οι απώλειες αναμένονται σημαντικές, ενώ για σημαντικά ελληνικά λιμάνια, όπως ο Πειραιάς, η Κέρκυρα, η Σαντορίνη και η Ρόδος αναμένεται να ξεπεράσουν το 20%. (Καραμάγκλης, 2016· Μπρας, 2017).

3.2. Ανάλυση της επίδρασης του Εσωτερικού και Εξωτερικού Περιβάλλοντος των Λιμένων στην Ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής Κρουαζιέρας

Οι παραπάνω εξελίξεις αναδεικνύουν τη δυσκολία της χώρας να σταθεροποιήσει την κίνηση της κρουαζιέρας και εκεί να δομήσει τη στρατηγική ανάπτυξης της κίνησης βάσης. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάλυση της Ενότητας 2, η ανταγωνιστική θέση των ελληνικών λιμένων έναντι των λιμένων της Μεσογείου πρέπει να αναλυθεί στη βάση τόσο των εξωγενών προς τη λιμενική βιομηχανία παραγόντων που αναφέρονται στο γενικότερο περιβάλλον λειτουργίας τους (παράγοντες κατάστασης ή εξωτερικοί), καθώς και σε εσωτερικά χαρακτηριστικά της λειτουργίας τους που προσδιορίζουν εν πολλοίς την επάρκειά τους στον να αναπτύσσουν δραστηριότητες κρουαζιέρας (παράγοντες θέσης ή εσωτερικοί). Αναφορικά με την πρώτη κατηγορία παραγόντων, πρέπει να αναφερθεί πως η Ελλάδα ως προορισμός εντάσσεται γεωγραφικά σε τρία είδη κρουαζιέρας. Το πρώτο αφορά στα λιμάνια του Αιγαίου τα οποία συνδυάζονται με λιμάνια περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου, το δεύτερο αφορά στα λιμάνια του Ιονίου που περιλαμβάνονται σε κρουαζιέρες που δρομολογούνται στην Αδριατική και το τρίτο, στα λιμάνια του βορειότερου τμήματος του Αιγαίου τα οποία εντάσσονται σε πλόες που συνδυάζουν λιμένες της Τουρκίας και της Μαύρης Θάλασσας. Εξαιρώντας την Αδριατική στην οποία επικρατεί πολιτική σταθερότητα, περιοχές οι οποίες θα μπορούσαν να ενισχύσουν τη θέση της Ελλάδας ως κέντρο αφετηρίας, όπως η Αίγυπτος, η Τουρκία και η Ουκρανία παρουσιάζουν μια συνεχή πολιτική και κοινωνική αστάθεια με συνέπεια οι κρουαζιέρες προς τα λιμάνια αυτά να καθίστανται μη ελκυστικές (Διανέοσις, 2017).

Αναλύοντας τα στοιχεία του Πίνακα 3 όλες οι προαναφερόμενες περιοχές παρουσιάζουν κάμψη ενώ ακόμη και για περιοχές όπως η Αίγυπτος όπου παρατηρείται επανάκαμψη των διελεύσεων μετά την Αραβική Άνοιξη, ο αριθμός των διελεύσεων παραμένει ακόμη πολύ χαμηλός σε σχέση με το παρελθόν. Συνεπώς, στην παρούσα φάση, η ζήτηση για κρουαζιέρες στον ελληνικό χώρο δημιουργείται από την ελκυστικότητα των ίδιων των ελληνικών περιοχών και των περιοχών της Αδριατικής και σε πολύ λιγότερο βαθμό από την ελκυστικότητα των περιοχών της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Από την άλλη, λιμάνια της Δυτικής και Κεντρικής Μεσογείου, όπως η Βαρκελώνη, η Τσιβιταβέκια και η Βενετία, επωφελούνται τόσο της ύπαρξης μεγάλων και πλουσιών σχετικά αγορών στις ενδοχώρες τους καθώς και της δυναμικής των γειτονικών προορισμών και έχουν καταφέρει να προσελκύουν σταθερά μεγάλο αριθμό κίνησης βάσης. Αυτό καθίσταται σαφές από τα στοιχεία του Πίνακα 3 όπου αγορές όπως η Ισπανία, η Γαλλία, η Ιταλία παρουσιάζουν σημαντική αύξηση στην ήδη μεγάλη επιβατική κίνηση που επιδείκνυαν τα προηγούμενα χρόνια. Σε αυτές της αγορές πρέπει να προστεθούν και οι ισπανικοί και πορτογαλικοί προορισμοί του Ατλαντικού (Αζόρες, Κανάρια Νησιά, Μαδέιρα,

Λισαβώνα) οι οποίοι εντάσσονται συνδυαστικά σε δρομολόγια που περιλαμβάνουν μεσογειακούς σταθμούς των οποίων αφετηρία αποτελεί κάποιο από τα ισπανικά μεσογειακά λιμάνια. Συνεπώς, στην παρούσα περίοδο η ζήτηση κρουαζιέρας η οποία γεννά και την ανάγκη δημιουργίας λιμένων βάσης είναι πιο έντονη στη Δυτική Μεσόγειο με συνέπεια ο ρόλος της Ελλάδας ως αφετηρία ταξιδιών κρουαζιέρας να παραμένει περιορισμένος σε σχέση με χώρες της Δυτικής Μεσογείου.

Πέρα από τους γενικότερους γεωγραφικούς, κοινωνικοοικονομικούς και πολιτικούς λόγους, ένας σημαντικός παράγοντας που υποδαυλίζει τη δυνατότητα ανάπτυξης της κρουαζιέρας βάσης στην Ελλάδα είναι και αυτός της επάρκειας υποδομών (Σκάγιαννης και Ραλλιάς, 2012· Διανέοσις, 2017). Στον Πίνακα 4, παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά των υποδομών των κύριων λιμένων της χώρας σε σχέση με τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά των λιμένων της Μεσογείου. Όπως διαφαίνεται, σε γενικές γραμμές τα λιμάνια της χώρας υστερούν σημαντικά από αυτά της υπόλοιπης Μεσογείου. Πιο συγκεκριμένα, το μέσο ελληνικό λιμάνι κρουαζιέρας δε διαθέτει περισσότερους από 3 προβλήτες για την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων, όταν ο αριθμός προβλητών στο μέσο λιμάνι της Μεσογείου ξεπερνά τους 6. Από την άλλη, κατά μέσο όρο τα ελληνικά λιμάνια δε δύνανται να εξυπηρετήσουν πλοία μεγαλύτερα των 300 μέτρων, όταν το μέσο Μεσογειακό λιμάνι μπορεί να δεχτεί πλοία μήκους έως 373 μέτρων. Χαμηλότερο είναι και το μέσο ωφέλιμο βάθος προβλητών των ελληνικών (10,3) έναντι των μεσογειακών λιμένων (11,85). Λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις γύρω από τη ναυπήγηση των νέων κρουαζιερόπλοιων τα οποία τείνουν να ξεπερνούν τα 350 μέτρα εξασφαλίζοντάς κατ' αυτόν τον τρόπο οικονομίες κλίμακας στις εταιρείες κρουαζιέρας (Pallis, 2015), καθίσταται σαφές ότι η ελκυστικότητα των ελληνικών λιμένων για την προσέλκυση κίνησης βάσης αναμένεται να μειωθεί περαιτέρω αν δεν πραγματοποιηθούν βελτιωτικά έργα. Τέλος, η ανάπτυξη κίνησης βάσης υποδαυλίζεται και από τη σχεδόν παντελή έλλειψη οργανωμένων επιβατικών σταθμών. Είναι χαρακτηριστικό πως μόλις έξι από τα 21 λιμάνια της χώρας διαθέτουν πλήρως εξοπλισμένους επιβατικούς σταθμούς, όταν κατά μέσο όρο στη Μεσόγειο τα λιμάνια διαθέτουν τουλάχιστον ένα.

Πίνακας 4. Συγκριτική Παρουσίαση Υποδομών Ελληνικών Λιμένων και Λιμένων Μεσογείου

Λιμάνια	Δείγμα	Μέσες Τιμές			
		Προβλήτες	Μέγιστο Μήκος Πλοίου	Βάθος	Επιβατικά Terminal
Ελληνικά Λιμάνια	21,00	2,57	289,55	10,30	0,33
Μεσόγειος	47,00	6,49	373,00	11,85	1,62

Πηγή: ΕΛΙΜΕ (2017), Greek Cruise Cluster (2017), MedCruise (2017β), Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών, ιδία επεξεργασία

4. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΣΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Η ανάλυση της τρίτης ενότητας κατέδειξε τις προοπτικές και τη δυναμική των ελληνικών λιμένων σε σχέση με τους ανταγωνιστικούς λιμένες της Μεσογείου. Έχοντας κατανοήσει τη θέση της Ελλάδας στην αγορά κρουαζιέρας, στην παρούσα ενότητα πραγματοποιείται μια ανάλυση του ελληνικού συστήματος λιμένων κρουαζιέρας με σκοπό να αναδειχθούν τα χαρακτηριστικά εκείνα τα οποία διαμορφώνουν την αναπτυξιακή προοπτική των λιμένων. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάλυση της Ενότητας 2, στη συνέχεια πραγματοποιείται μια εμπειρική εκτίμηση της επίδρασης μια σειράς παραγόντων στις επιδόσεις κάθε λιμένα κρουαζιέρας. Λαμβάνοντας ως βάση τη λιμενική βιομηχανία, οι παράγοντες διαχωρίζονται σε εσωτερικούς και εξωτερικούς, ανάλογα με τη σχέση τους ως προς αυτή. Η ανάλυση διαχωρίζει τα δύο είδη κίνησης, διερχόμενη και βάσης, ώστε να καταστούν ευκρινείς οι επιδράσεις των παραγόντων και στα δύο είδη κίνησης. Το δείγμα της ανάλυσης περιλαμβάνει τους 21 κυριότερους λιμένες του Πίνακα 2 ενώ τα κυριότερα περιγραφικά στατιστικά μέτρα των μεταβλητών της ανάλυσης συσχετίσης παρουσιάζονται στον Πίνακα 5.

Πίνακας 5. Περιγραφικά Στατιστικά Μέτρα Μεταβλητών ανάλυσης Συσχετίσης

Μέτρο	Διερχόμενη Κίνηση (επιβάτες)	Κίνηση Βάσης (επιβάτες)	Εσωτερικοί Παράγοντες			Εξωτερικοί Παράγοντες			
			Αριθμός Προβλητών	Βάθος (μ)	Μέγιστο Μήκος Πλοίου (μ)	Αριθμός Επιβατικών Σταθμών	Πληθυσμός (κάτοικοι)	κκ. ΑΕΠ (€)	κκ Διαθέσιμες Κλίνες Ξενοδοχείων
Μέσος	21.581,95	221.132,90	2,57	10,30	289,55	0,33	510.041	15.876	0,34
Τυπική Απόκλιση	75.634,69	273.978,90	2,15	2,33	70,96	0,56	1.147.955	3.419	0,36
Ελάχιστη Τιμή	0	18.102	1,00	7,50	195,00	0,00	10.134	10.700	0,01
Μέγιστη Τιμή	352.663	783.893	9,00	16,00	400,00	2,00	3.978.000	22.200	1,30

Πηγή: Διανέοσις (2017), ΕΛΙΜΕ (2017), Greek Cruise Cluster (2017), MedCruise (2017β), Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών, ίδια επεξεργασία

Η εφαρμογή ενός υποδείγματος παλινδρόμησης δεν ενδείκνυται, καθώς λόγω του σχετικά περιορισμένου δείγματος δύναται να οδηγήσει σε εσφαλμένες εκτιμήσεις (Harrell, 2015). Αντ' αυτού πραγματοποιείται μια ανάλυση συσχέτισης κατά Pearson μεταξύ του

ύπους της δραστηριότητας κάθε λιμένα στα δύο είδη κίνησης και των επιλεγμένων παραγόντων. Ο συντελεστής συσχέτισης του Pearson για δύο πληθυσμούς () με μέσους μ_X και μ_Y και διακυμάνσεις σ_X και σ_Y προκύπτει από την εφαρμογή του τύπου (1). Παίρνει τιμές από -1, υποδηλώνοντας μία πλήρως αρνητική γραμμική συσχέτιση μεταξύ των τιμών των δύο πληθυσμών, έως 1 όταν υπάρχει μια πλήρης θετική γραμμική συσχέτιση μεταξύ των τιμών των δύο πληθυσμών. Τέλος, η τιμή 0 του συντελεστή υποδηλώνει την έλλειψη γραμμικής συσχέτισης μεταξύ των τιμών των δύο πληθυσμών (Norusis, 2004).

$$\rho_{X,Y} = \frac{E[(X - \mu_X)(Y - \mu_Y)]}{\sigma_X \sigma_Y} \quad (1)$$

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης συσχέτισης κατά Pearson παρουσιάζονται στον Πίνακα 6. Όπως διαφαίνεται από την ανάλυση συσχέτισης της διερχόμενης κίνησης, αυτή φαίνεται πως επηρεάζεται κυρίως από παράγοντες εσωτερικούς ως προς τη λειτουργία των λιμένων. Τη μεγαλύτερη συσχέτιση φαίνεται πως παρουσιάζει η κίνηση με την ικανότητα των λιμένων να φιλοξενούν πλοία μεγάλου μήκους, καθώς και από την ικανότητα παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών προς του επιβάτες μέσω εξειδικευμένων επιβατικών σταθμών. Επίσης, σχετικά υψηλή και στατιστικά σημαντική εκτιμήθηκε η συσχέτιση της κίνησης με τον αριθμό προβλητών των λιμένων. Τα εν λόγω ευρήματα έρχονται σε συμφωνία με τα αντίστοιχα των εμπειρικών μελετών των Castillo-Manzano κ.ά. (2014) και Esteve-Perez και Garcia-Sanchez (2015) όπου διαπιστώθηκε πως η επάρκεια υποδομών είναι σημαντικός παράγοντας προέγκυσης κίνησης κρουαζιέρας για τα ισπανικά λιμάνια. Ο μοναδικός εσωτερικός παράγοντας που φαίνεται να μη σχετίζεται με το ύψος της διακίνησης είναι το βάθος των λιμένων. Αυτό πιθανώς να οφείλεται στο γεγονός πως τα περισσότερα λιμάνια διαθέτουν ικανό βάθος ώστε να εξυπηρετούν τα μεσαίου κατά κανόνα μεγέθους πλοία που δρομολογούνται στα ελληνικά νησιά. Επιπλέον, σε πολλές περιπτώσεις λιμένων, όπως η Σαντορίνη και η Πάτμος, τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια παραμένουν αρόδο και οι επιβάτες μεταφέρονται με μικρότερα σκάφη. Συνεπώς, οι σχετικά περιορισμένες δυνατότητες πρόσβασης των λιμένων αυτών δε μειώνουν αισθητά την κίνηση κρουαζιέρας.

Από την άλλη, η εκτίμηση της συσχέτισης μεταξύ της διερχόμενης κίνησης και των εξωτερικών παραγόντων δεν παρουσιάζει στατιστική σημαντικότητα. Συνεπώς, παράγοντες όπως ο πληθυσμός της ενδοχώρας των λιμένων, το βιοτικό επίπεδο όπως εκφράζεται από το κκ. ΑΕΠ της περιοχής και η επάρκεια τουριστικών υποδομών όπως εκφράζονται από τον κκ. αριθμό ξενοδοχειακών κλινών των περιοχών, δε φαίνεται να επηρεάζουν σημαντικά την ελκυστικότητα των λιμένων ως ενδιάμεσων σταθμών κρουαζιέρας. Τα ευρήματα αυτά από τη μία επιβεβαιώνουν το εύρημα της έρευνας των Castillo-Manzano

κ.ά. (2014) σχετικά με τη μη ύπαρξη συσχέτισης μεταξύ των κκ κλινών ξενοδοχείων και της κίνησης κρουαζιέρας, ωστόσο δεν επαληθεύουν το εύρημα της ίδιας έρευνας σχετικά με τη σημαντικότητα του πληθυσμού της ενδοχώρας στη στήριξη της κίνησης κρουαζιέρας. Επιπλέον, η εκτίμηση του παράγοντα των κκ κλινών ξενοδοχείων έρχεται σε αντίθεση και με την αντίστοιχη εκτίμηση του υποδείγματος των Esteve-Perez και Garcia-Sanchez (2015), ωστόσο η διαφορά αυτή πρέπει να αναλυθεί προσεκτικά καθώς στην εν λόγω μελέτη δε χρησιμοποιήθηκε ο κκ αριθμός αλλά ο απόλυτος αριθμός ξενοδοχειακών κλινών. Το αποτέλεσμα της ανάλυσης συσχέτισης σχετικά με τους εξωτερικούς παράγοντες, φαίνεται εν μέρει λογικό, καθώς η ζήτηση για κρουαζιέρα στην Ελλάδα γεννάται κυρίως από την επιθυμία των τουριστών να επισκεφθούν γνωστούς θερινούς τουριστικούς προορισμούς και όχι από την επιθυμία για επίσκεψη σε κάποιο αστικό ή εμπορικό κέντρο. Συνεπώς, καθώς τα λιμάνια του δείγματος είναι κυρίως ανεπτυγμένοι τουριστικοί προορισμοί με παρόμοια κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά, παράγοντες όπως μια οικονομικά ανεπτυγμένη και πολυπληθής ενδοχώρα, δε φαίνεται να επηρεάζουν την προτίμηση των επισκεπτών κρουαζιέρας για την επιλογή των σταθμών τους στην Ελλάδα.

Πίνακας 6. Ανάλυση Συσχέτισης Κίνησης Κρουαζιέρας και Παραγόντων Επιρροής

Κίνηση	Εσωτερικοί Παράγοντες				Εξωτερικοί Παράγοντες		
	Αριθμός Προβλητών	Βάθος	Μέγιστο Μήκος Πλοίου	Αριθμός Επιβατικών Σταθμών	Πληθυσμός	Κκ. ΑΕΠ	Κκ Διαθέσιμες Κλίνες Ξενοδοχείων
Διερχόμενη	0.453**	0.174	0.563***	0.613***	0.168	0.352	0.160
Βάσης	0.647***	0.116	0.391*	0.731***	0.696***	0.412*	-0.189

Αποτελέσματα Αμφίπλευρου Στατιστικού Ελέγχου

*** Σημαντική Εκτίμηση σε επίπεδο 0.01

** Σημαντική Εκτίμηση σε επίπεδο 0.05

* Σημαντική Εκτίμηση σε επίπεδο 0.10

Πηγή: Ϊδια Επεξεργασία

Αντίθετα, η κίνηση βάσης φαίνεται πως επηρεάζεται από περισσότερα χαρακτηριστικά από αυτή της διερχόμενης κίνησης. Πιο συγκεκριμένα, ο αριθμός προβλητών και επιβατικών σταθμών παρουσιάζουν σημαντικά υψηλή συσχέτιση με το ύψος της διακίνησης βάσης. Είναι χαρακτηριστικό πως αξιοσημείωτη δραστηριότητα στην κίνηση βάσης παρουσιάζουν μόνο τα λιμάνια τα οποία διαθέτουν επιβατικούς σταθμούς. Επιπλέον, η κίνηση βάσης φαίνεται να επηρεάζεται και από το μέγιστο μήκος πλοίων που μπορούν να διαχειριστούν τα λιμάνια. Ωστόσο, όπως και στην περίπτωση της

διερχόμενης κίνησης, το βύθισμα των λιμένων δε φαίνεται να επηρεάζει την ικανότητά τους να αναπτύσσουν κίνηση βάσης. Τα αποτελέσματα έρχονται σε συμφωνία με τις προηγούμενες εμπειρικές μελέτες όπου διαπιστώθηκε ο ισχυρός βαθμός διασύνδεσης της επάρκειας υποδομών και της προοπτικής των λιμένων για ανάπτυξη κίνησης βάσης (Níavis και Vaggelas, 2016). Στους εξωτερικούς παράγοντες, σημαντική κρίνεται η συσχέτιση του πληθυσμού με το ύψος της εν λόγω δραστηριότητας, ενώ συσχέτιση, αν και με μικρότερη στατιστική σημαντικότητα, φαίνεται πως παρουσιάζει η κίνηση βάσης με το κκ ΑΕΠ των περιοχών υπό ανάλυση. Το αποτέλεσμα αυτό είναι αναμενόμενο, καθώς όπως έχει αναδειχτεί και σε προηγούμενες μελέτες οι εταιρείες κρουαζιέρας δίνουν μεγάλη βάση στις δυνατότητες των περιοχών τις οποίες θα επιλέξουν για αφετηρίες των δρομολογίων τους στο να παρέχουν στα πλοία απρόσκοπτες υπηρεσίες εφοδιασμού (καύσιμα, τρόφιμα), δυνατότητες διασύνδεσης με χερσαία μέσα μεταφοράς, καθώς και μια ικανού μεγέθους αγορά δυνητικών επιβατών κρουαζιέρας. Αντίθετα, η επάρκεια τουριστικών υποδομών δε φαίνεται να επηρεάζει τις δυνατότητες των λιμένων να αναπτύξουν κίνησης βάσης, λαμβάνοντας υπόψη τη χαμηλή τιμή και την έλλειψη στατιστικής σημαντικότητας της εν λόγω εκτίμησης. Το αποτέλεσμα δε φαίνεται να επιβεβαιώνει τα ευρήματα της προηγούμενης εμπειρικής έρευνας των Níavis και Vaggelas (2016) όπου διαπιστώθηκε πως τα λιμάνια της Μεσογείου που παρουσιάζουν αυξημένη επάρκεια τουριστικών υποδομών αποκτούν πλεονέκτημα στην προσέλκυση κίνησης βάσης.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το παρόν άρθρο στηρίχθηκε στη βιβλιογραφία εμπειρικής ανάλυσης των παραγόντων διαμόρφωσης της αναπτυξιακής προοπτικής των λιμένων κρουαζιέρας, αφενός για να αναλύσει την ανταγωνιστική θέση και την ελκυστικότητα των ελληνικών λιμένων έναντι των μεσογειακών, και αφετέρου για να εκτιμήσει εμπειρικά την επίδραση των παραγόντων αυτών στο ελληνικό λιμενικό σύστημα. Όπως διαπιστώθηκε, η διεθνής βιβλιογραφία διαχωρίζει τους παράγοντες σε αυτούς που εδράζουν εντός της λιμενικής βιομηχανίας και σε αυτούς που βρίσκονται εκτός του ελέγχου των λιμενικών αρχών και συνεπώς επηρεάζουν εξωγενώς τη λειτουργία και τις προοπτικές των λιμένων. Απαντώντας στο πρώτο ερευνητικό ερώτημα, η κωδικοποίηση των αποτελεσμάτων των προηγούμενων εμπειρικών μελετών πάνω στο ζήτημα της λιμενικής ελκυστικότητας ανέδειξε πως τόσο η έκταση όσο και το είδος της επίδρασης δύναται να είναι διαφορετική σε μελέτες διαφορετικών γεωγραφικών αγορών καθώς και σε μελέτες που εστιάζουν σε διαφορετικέ είδη κίνησης, όπως η συνολική και η κίνηση βάσης.

Εστιάζοντας στο δεύτερο ερευνητικό ερώτημα, το βασικό συμπέρασμα που προκύπτει για την ελληνική αγορά είναι πως αν και η χώρα αποτελεί ένα σημαντικό

προορισμό κρουαζιέρας, τόσο οι εσωτερικοί παράγοντες, όσο και οι εξωτερικοί, στην παρούσα συγκυρία δεν ευνοούν τη δυναμική ανάπτυξη του κλάδου. Από τη μία, η ανεπάρκεια του ελληνικού λιμενικού συστήματος σε σχέση με τα μεσογειακά λιμάνια σε κρίσιμους εσωτερικούς παράγοντες, όπως ο αριθμός και το μήκος των διαθέσιμων προβλητών και η ύπαρξη σύγχρονων επιβατικών σταθμών, δυσχεραίνουν την προσπάθεια προέγκυσης μεγαλύτερης διερχόμενης κίνησης κρουαζιέρας και τη σταθεροποίηση της κίνησης βάσης σε ικανοποιητικά επίπεδα. Από την άλλη, το ασταθές πολιτικό περιβάλλον σε χώρες των οποίων τα λιμάνια παραδοσιακά συνδυάζονται με τα ελληνικά για τη δόμηση δρομολογίων κρουαζιέρας, μειώνουν την ελκυστικότητα των πακέτων κρουαζιέρας της Ανατολικής Μεσογείου προς όφελος των λιμένων της Δυτικής Μεσογείου.

Η κρισιμότητα της επάρκειας των υποδομών αναδείχτηκε και από τα αποτελέσματα της εμπειρικής ανάλυσης συσχέτισης μεταξύ των εσωτερικών και εξωτερικών παραγόντων και της διακίνησης των ελληνικών λιμένων. Σύμφωνα με την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του τρίτου ερευνητικού ερωτήματος, διαπιστώθηκε πως η επάρκεια σε υποδομές προσδιορίζει σημαντικά το ύψος της δραστηριότητας των ελληνικών λιμένων, τόσο στον τομέα της διερχόμενης κίνησης, όσο και σε αυτό της κίνησης βάσης. Από την άλλη, εξωτερικοί παράγοντες, όπως ο πληθυσμός και το βιοτικό επίπεδο της ενδοχώρας των λιμένων, φαίνεται πως επηρεάζουν μόνο τις προοπτικές προσέγκυσης κίνησης βάσης και όχι αυτές της διερχόμενης κίνησης.

Τα παραπάνω ευρήματα καθιστούν εμφανές πως οι δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης της κρουαζιέρας στην Ελλάδα παραμένουν σημαντικές. Ωστόσο, το ευμετάβλητο πολιτικό σκηνικό στην Ανατολική Μεσόγειο σε συνδυασμό με την ευχέρεια των εταιριών κρουαζιέρας να μετακινούν το στόλο τους σε αγορές που κρίνουν πιο αποδοτικές (Parathanassis, 2017), καθιστούν την εφαρμογή ενός προγράμματος αναβάθμισης των λιμένων κρουαζιέρας ένα δύσκολο εγχείρημα. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης της Ενοτήτων 3 και 4 μπορούν να αποτελέσουν τη βάση δόμησης ενός σχεδίου συνολικής ανάπτυξης του ελληνικού λιμενικού συστήματος. Η στρατηγική της χώρας θα πρέπει να εστιάζει στην αξιοποίηση της υψηλής ζήτησης προς τα ελληνικά νησιά ενισχύοντας ταυτόχρονα τις λιμενικές υποδομές των περιοχών των οποίων οι εξωτερικοί παράγοντες όπως ο πληθυσμός, η συνδεσιμότητα και το μέγεθος της αγοράς ευνοούν τη λειτουργία τους ως λιμένες βάσης. Με τη σταδιακή ενδυνάμωση αυτών των περιοχών, αναμένεται να ενισχυθούν και τα λιμάνια διέλευσης στα πρότυπα ενός συστήματος hub-and-spoke. Πέρα από τις λιμενικές υποδομές, έμφαση θα πρέπει να δοθεί και στην ενίσχυση εταιριών κρουαζιέρας των οποίων η δραστηριότητα επικεντρώνεται στην Ελλάδα. Με αυτό τον τρόπο ανάπτυξης, η χώρα θα εξαρτάται λιγότερο από τις όποιες πολιτικές συγκυρίες των γειτονικών χωρών, ενώ θα καταστεί έτοιμη να αποκτήσει ένα κεντρικότερο ρόλο όταν οι

συνθήκες στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου καταστούν ευνοϊκότερες για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας. Η πρόσφατη συνεργασία του λιμένα του Λαυρίου με την εταιρία Celestyal Cruises για τη χρήση του λιμένα ως βάση αφετηρίας της εταιρίας αποτελεί ένα παράδειγμα το οποίο πρέπει να ακολουθηθεί και από άλλα λιμάνια.

Κλείνοντας, πρέπει να αναφερθεί πως παρά το γεγονός πως τα αποτελέσματα της εμπειρικής έρευνας προσδιόρισαν εν πολλοίς την επίδραση διαφόρων παραγόντων στο ύψος της κίνησης κρουαζιέρας των ελληνικών λιμένων, εντούτοις, αυτή θα πρέπει να εμπλουτιστεί περαιτέρω με τη περίληψη στο δείγμα περισσότερων λιμένων. Η ανεπάρκεια στατιστικών στοιχείων ειδικότερα για τα μικρότερα λιμάνια αποτελεί ένα ανασταλτικό παράγοντα προς αυτή την κατεύθυνση, ωστόσο, η ενίσχυση του δείγματος θεωρείται βέβαιο πως θα επιτρέψει την εφαρμογή ενός πολυμεταβλητού υποδείγματος το οποίο δύναται να οδηγήσει σε πιο ασφαλείς εκτιμήσεις από αυτές του παρόντος άρθρου. Επιπλέον, η χρήση διαχρονικών στοιχείων καθώς και η εξέταση άλλων παραγόντων που δεν λήφθηκαν υπόψη από την παρούσα έρευνα, όπως η εποχικότητα, η συνδεσιμότητα της ενδοχώρας, οι λιμενικές χρεώσεις και το διοικητικό καθεστώς των λιμένων, είναι βέβαιο πως θα εμπλουτίσουν την έρευνα γύρω από τους λιμένες κρουαζιέρας της χώρας.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Διανέοσις (2017) *Η αναπτυξιακή προοπτική της κρουαζιέρας αφετηρίας στην Ελλάδα*. Διαθέσιμο στο: https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/09/limania_krouaziera_final.pdf. [23/12/2017].
- Ένωση Λιμένων Ελλάδας – ΕΛΙΜΕ (2017) *Λιμάνια*. Διαθέσιμο στο: <https://www.elime.gr/index.php/limania>. [15/04/2017].
- Καραμάγκλης, Γ. (2016) *Προβλέψεις για μείωση αφίξεων κατά 30% στην κρουαζιέρα το 2017*. Διαθέσιμο στο: <http://www.dianeosis.org/2016/11/provlepseis-gia-meiosi-afiksewn-stin-kroyaziera-to-2017/>. [23/04/2014].
- Μπρας (2017) *Η κρουαζιέρα, το 2017, στην Ελλάδα και τι πρέπει να γίνει... σήμερα*. Διαθέσιμο στο: <https://www.metaforespess.gr/naftilia/>. [25/04/2014].
- Σκάγιαννης, Π. και Ραλλιάς, Ε. (2012) «Οι προοπτικές και οι προκλήσεις της κρουαζιέρας για τον τοπικό χώρο στην Ελλάδα». *Πρακτικά 3^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος, Σεπτέμβριος 2012*.

Ξενόγλωσση

- Andriotis, K. και Agiomirgianakis, G. (2010) “Cruise visitors’ experience in a Mediterranean port of call”. *International Journal of Tourism Research*, 12 (4), pp. 390-404.

- Blas, S.S., και Carvajal-Trujillo, E. (2014) “Cruise passengers’ experiences in a Mediterranean port of call: The case study of Valencia”. *Ocean & Coastal Management*, 102, pp.307-316.
- Brida, J. G., και Zapata, S. (2010) “Economic impacts of cruise tourism: The case of Costa Rica”, *Anatolia*, 21 (2), pp.322-338.
- Castillo-Manzano, J.I., Fageda, X. και Gonzalez-Laxe, F. (2014) “An analysis of the determinants of cruise traffic: An empirical application to the Spanish port system”. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 66 (3), pp.115-125.
- Cruise Lines International Association – CLIA (2015) *Contribution of cruise tourism to the economies of Europe: 2015 edition*. Διαθέσιμο στο: www.cruiseexperts.org/media/2280/cliacontribution-of-cruise-tourism-to-the-economies-of-europe-2015-report.pdf. [01/04/2017].
- Cruise Lines International Association - CLIA (2016) *2016 cruise industry outlook*. Διαθέσιμο στο: https://www.cruising.org/docs/default-source/research/2016_clia_sotci.pdf. [03/02/2017].
- Diakomichalis M., Lekakou M.B, Stefanidaki E. και Syriopoulos T.C. (2009) “The economic impact of the cruise industry on local communities: the case of Greece”. *4th International Scientific Conference: Planning for the Future - Learning from the Past*. 3-5 April 2009, Rhodes island, Greece.
- Esteve-Perez, J. και Garcia-Sanchez, A. (2015) “Cruise market: Stakeholders and the role of ports and tourist hinterlands”. *Maritime Economics & Logistics*, 17 (3), pp.371-388.
- Gabe, T., Collen, L., και McConnon, J. (2006) “Likelihood of cruise ship passenger return to a visited Port: The case of Bar Harbor, Maine”. *Journal of Travel Research*, 44, pp.281–287.
- Greek Cruise Cluster (2017) *Λιμάνια*. Διαθέσιμο στο: <https://www.greekcruise.gr/#>. [01/04/2017].
- Harrell, F. (2015) “Regression modeling strategies: With applications to linear models, logistic and ordinal regression, and survival analysis”. New York: Springer.
- Lekakou, M.B., Pallis, A.A. και Vaggelas, G.K. (2009) “Which homeport in Europe: The cruise industry’s selection criteria”. *TOURISMOS: An international multidisciplinary Journal of Tourism*, 4 (4), pp.215-240.
- McCalla, R.J. (1998) “An investigation into site and situation: Cruise ship ports”. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 89 (1), 44-55.

- MedCruise (2017α) *Cruise activities in MedCruise ports*. Διαθέσιμο στο: http://www.medcruise.com/file/4811/download?token=dMg_8OylAf5QGhn_okEPfbTIbqo3OA-jrv8ZewY6SMI. [01/04/2017].
- MedCruise (2017β) *MedCruise yearbook, 2016/2017*. Διαθέσιμο στο: <http://www.medcruise.com/yearbook>. [01/04/2017].
- Miriela, C.G.L. και Lennie, P. (2010) *Cruise tourists returning to Curacao for a land-based vacation: A logit model*. Διαθέσιμο στο: <http://sta.uwi.edu/conferences/09/salises/documents/L.%20Pau.pdf>. [20/03/2016].
- Niavis, S. και Vaggelas, G. (2016) “An empirical model for assessing the effect of ports’ and hinterlands’ characteristics on homeports’ potential: The case of Mediterranean ports”. *Maritime Business Review*, 1 (3), 186-207.
- Norusis, M. (2004) *SPSS 13.0 statistical procedures companion*. New Jersey: Prentice Hall.
- Pallis, T. (2015) *Cruise shipping and urban development: State of the art of the industry and cruise ports*. OECDiLibrary, International Transport Forum Discussion Paper. Διαθέσιμο στο: http://www.oecd-ilibrary.org/transport/cruise-shipping-and-urban-development_5jrvzrlw74nv-en. [Προσπελάστηκε 28/12/2016].
- Papathanassis, A. (2017) “Cruise tourism management: State of the art”. *Tourism Review*, 72 (1), pp.104-119.
- Rodrigue, J. P. και Notteboom, T. (2013) “The geography of cruises: Itineraries, not destinations”. *Applied Geography*, 38, pp.31-42.
- Silvestre, A., Santos, C.M. και Ramalho, C. (2008) “Satisfaction and behavioral intentions of cruise passengers visiting the Azores”. *Tourism Economics*, 14 (1), 1pp.69–184.

Σπύρος Νιαβής

Δρ. Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 38 334, Βόλος

e-mail: niavisspiros(AT)gmail.com

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ
ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ
ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ
ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΟΛΓΑ
ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ
ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Αραβαντινός Αθανάσιος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Γιαννακούρου Τζίνα	- Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Παύλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)
Καρύδης Δημήτρης	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Κοσμόπουλος Πάνος	- Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (ΔΠΘ)
Κουκλέλη Ελένη	- University of California, USA
Λαμπριανίδης Λόης	- Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λουκάκης Παύλος	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Λουρή Ελένη	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μαλούτας Θωμάς	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Μαντουβάλου Μαρία	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Μελαχροινός Κώστας	- Queen Mary, University of London
Μοδινός Μιχάλης	- Διεπιστημονικό Ινστιτούτο Περιβαλλοντικών Ερευνών (ΔΙΠΕ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Université de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Χαστάογλου Βίλμα	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)

αιχώρος

ΤΕΥΧΟΣ 28 | ΕΤΟΣ 2019
ISSUE | YEAR

- Πολύζος, Σ. 4
Μεταφορικές Υποδομές, Δίκτυα και Ανάπτυξη
- Πολύζος, Σ. 14
Θεωρητική ανάλυση της συμβολής των μεταφορικών υποδομών στην περιφερειακή ανάπτυξη
- Τσιώτας, Δ., Ραπτόπουλος, Κ. 40
Η ημερήσια μετακίνηση με σκοπό την εργασία ως πολύπλοκο δίκτυο: Η περίπτωση της Ελλάδας
- Στεφανούλη Μ. 76
Αστικά και οικονομικά δίπολα στην Ελλάδα βάσει ημερήσιων μετακινήσεων με σκοπό την εργασία
- Τσιώτας, Δ., Γεράκη Μ., Νιαβής, Σ. 98
Τα δίκτυα μεταφορών στην Ελλάδα και η σημασία τους για την οικονομική ανάπτυξη
- Νιαβής, Σ. 157
Αξιολόγηση της επίδρασης του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος στις προοπτικές ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας
- Τσιώτας, Δ. 182
Μοντελοποίηση του οδικού διαπεριφερειακού δικτύου της Ελλάδας με χρήση ανάλυσης σύνθετων δικτύων (complex network analysis)
- Καρύδη, Η., Θεοφανόπουλος, Π. 216
Η ανάκτηση της σιδηροδρομικής υποδομής ως εργαλείο σχεδιασμού για την ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας: Η περίπτωση της Πελοποννήσου
- Ψαθά, Ε., Λουροντζή Ε., Πεταχτή Σ. 250
Επιλογή του ποδηλάτου ως μέσου αστικής μετακίνησης: Χρηστικές και Μεταχρηστικές Διαστάσεις
- Τζούρας, Π., Κυριακίδης, Χ., Μπακογιάννης, Ε., Βλαστός, Θ. 276
Προσεγγίζοντας το ζήτημα της βιωσιμότητας περιαστικών ποδηλατικών υποδομών μεγάλου μήκους με χρήση Κοινωνικής Ανάλυσης Κόστους-Οφέλους: Η ποδηλατική σύνδεση Ναυπλίου-Άργους