



Research & Monitoring Centre
for Coastal & Maritime Tourism
in the Eastern Mediterranean

Κέντρο Έρευνας & Παρακολούθησης για τον Παράκτιο & Θαλάσσιο Τουρισμό στην Ανατολική Μεσόγειο

ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ & ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ · ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

Επιτελική Σύνοψη

Κρουαζιέρα: Κόσμος, Ευρώπη, Μεσόγειος, Ελλάδα

Δευτερογενής & Πρωτογενής Έρευνα (Κέρκυρα)

www.rmcmmed.org

Ανεξάρτητη, τεκμηριωμένη έρευνα και παρακολούθηση για την προαγωγή του βιώσιμου παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού στην Ανατολική Μεσόγειο.

Με τη συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης – NextGenerationEU | Ελλάδα 2.0 Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας



HELLENIC REPUBLIC
MINISTRY OF TOURISM

Greece 2.0
NATIONAL RECOVERY AND RESILIENCE PLAN



Funded by the
European Union
NextGenerationEU

Η σελίδα αυτή έχει σκοπίμως αφεθεί κενή.

Επιτελική Σύνοψη

Κρουαζιέρα: Κόσμος, Ευρώπη, Μεσόγειος, Ελλάδα

Εισαγωγή

Στην παρούσα επιτελική σύνοψη, αποτυπώνονται τα ευρήματα του συνόλου των ερευνητικών εργασιών που εκπονήθηκαν για τον κλάδο της κρουαζιέρας, στο πλαίσιο των παραδοτέων Π1.4 (δευτερογενής μελέτη), Π2.3 (σχεδιασμός πιλοτικής έρευνας) και Π2.6 (πιλοτική εφαρμογή στην Κέρκυρα). Η ανάλυση καλύπτει το διεθνές, ευρωπαϊκό, μεσογειακό και εθνικό επίπεδο, ενώ η πρωτογενής έρευνα στην Κέρκυρα επιτρέπει την εμπειρική τεκμηρίωση των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και διακυβερνητικών διαστάσεων του τουρισμού κρουαζιέρας σε επίπεδο προορισμού.

Η κρουαζιέρα αποτελεί μια από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες μορφές διεθνούς τουρισμού, με την παγκόσμια επιβατική κίνηση να ανέρχεται σε 34,6 εκατομμύρια επιβάτες το 2024 και να προβλέπεται να ξεπεράσει τα 37,7 εκατομμύρια το 2025. Παρά τη σοβαρή διαταραχή της πανδημίας COVID-19, ο κλάδος κατέδειξε αξιοσημείωτη ανθεκτικότητα, υπερβαίνοντας σε πολλές αγορές τα προ πανδημίας επίπεδα. Η δυναμική αυτή ανάκαμψη επιβεβαιώνει τη διατηρούμενη ελκυστικότητα του προϊόντος, ενώ ταυτόχρονα αναδεικνύει τις προκλήσεις που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα, τη διαχείριση ροών και την κοινωνική αποδοχή των προορισμών υποδοχής.

Μέρος Α: Διεθνές και Ευρωπαϊκό Πλαίσιο

A.1. Διάρθρωση Αγοράς

Η παγκόσμια δραστηριότητα της κρουαζιέρας χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό χωρικής συγκέντρωσης. Η Καραϊβική, μαζί με τις Μπαχάμες και τις Βερμούδες, απορροφά περίπου το 40–43% της συνολικής επιβατικής κίνησης, λειτουργώντας σχεδόν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους μέσω ενός ισχυρού δικτύου homeports στη Φλόριντα και το Τέξας. Η Μεσόγειος καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση παγκοσμίως, με μερίδιο που κυμαίνεται μεταξύ 21% και 25%, ακολουθούμενη από τη Βόρεια Ευρώπη και τη Βαλτική (~10–12%), την Αλάσκα (~4–5%) και την ταχύτατα αναπτυσσόμενη αγορά της Ασίας–Ειρηνικού (~10% και αυξανόμενη).

Η γεωγραφική αυτή ιεράρχηση αποκρύπτει, ωστόσο, θεμελιώδεις διαρθρωτικές διαφορές. Η Καραϊβική λειτουργεί ως ώριμος, υψηλής τυποποίησης προορισμός, βασισμένος σε κυκλικές διαδρομές που ξεκινούν και καταλήγουν στα ίδια μεγάλα homeports. Το μοντέλο αυτό επιτρέπει συνεχή λειτουργία, υψηλή προβλεψιμότητα ροών και αυξημένο έλεγχο της εμπειρίας από τις εταιρείες. Αντίθετα, η Μεσόγειος χαρακτηρίζεται από γραμμικές ή ημι-γραμμικές διαδρομές που διασυνδέουν πολλαπλές χώρες, πολιτισμούς και λιμενικά συστήματα εντός του ίδιου ταξιδιού, καθιστώντας την λιγότερο ομοιογενή αλλά πλουσιότερη σε εμπειρικό και πολιτιστικό περιεχόμενο.

Ο κλάδος χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό συγκέντρωσης ιδιοκτησίας, με τρεις μεγάλους ομίλους – Carnival Corporation & plc, Royal Caribbean Group και Norwegian Cruise Line Holdings – να ελέγχουν άνω του 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Η ολιγοπωλιακή αυτή δομή προσδίδει στις εταιρείες σημαντική διαπραγματευτική ισχύ έναντι λιμένων και προορισμών, επιτρέποντάς τους να καθορίζουν δρομολόγια, να επιλέγουν προορισμούς και να πιέζουν για χαμηλά λιμενικά τέλη και υψηλές επιχειρησιακές απαιτήσεις.

A.2. Εποχικότητα και Χρονική Κατανομή

Η εποχικότητα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα δομικά χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας, με σημαντικές επιπτώσεις στην κερδοφορία, την απασχόληση και τις επενδύσεις. Σε παγκόσμιο επίπεδο, η διακύμανση του αριθμού των πλοίων που δραστηριοποιούνται κυμαίνεται από 187 τον Ιανουάριο έως 226 τον Ιούνιο, με σχετικά περιορισμένο εύρος 6,7%. Η διακύμανση αυτή εξηγείται από τις κλιματικές συνθήκες, τα σχολικά και εργασιακά προγράμματα των βασικών αγορών προέλευσης, καθώς και τις ανάγκες συντήρησης των πλοίων. Η εποχικότητα που υπολογίζεται βάσει συνολικής χωρητικότητας επιβατών είναι ακόμη

χαμηλότερη (4,9%), γεγονός που υποδηλώνει ότι οι εταιρείες επιδιώκουν να διατηρούν τα μεγαλύτερα πλοία τους σε λειτουργία καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Αντίθετα, η εποχικότητα στη Μεσόγειο είναι ιδιαίτερα έντονη. Η υψηλή περίοδος εκτείνεται από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβριο, με τον αριθμό των πλοίων να κυμαίνεται από μόλις 5 τον Ιανουάριο έως 68 τον Οκτώβριο, παρουσιάζοντας διακύμανση της τάξης του 60,8%. Η έντονη αυτή εποχικότητα οδηγεί σε άνιση κατανομή εισοδήματος και απασχόλησης, ενώ παράλληλα επιβαρύνει το περιβάλλον και εντείνει φαινόμενα υπερτουρισμού σε συγκεκριμένες περιόδους του έτους. Η δυνατότητα των εταιρειών να επανατοποθετούν τα πλοία τους μεταξύ διαφορετικών περιοχών του κόσμου μειώνει την εποχικότητα σε επίπεδο ομίλων, αλλά οι λιμένες και οι προορισμοί παραμένουν εκτεθειμένοι σε έντονες διακυμάνσεις της ζήτησης.

A.3. Προφίλ Ζήτησης και Τμηματοποίηση Αγοράς

Η παγκόσμια ζήτηση για κρουαζιέρα χαρακτηρίζεται από σταθερότητα στη μέση ηλικία των επιβατών (περίπου 46–47 έτη), αλλά ταυτόχρονα από διεύρυνση του ηλικιακού φάσματος. Η είσοδος των Millennials και της Gen Z στο πελατολόγιο των κρουαζιέρων μετασχηματίζει το προϊόν, με έμφαση στην εμπειρία, την αυθεντικότητα, την ευελιξία και την ψηφιακή συνδεσιμότητα. Οι νεότεροι ταξιδιώτες αναζητούν θεματικές, περιπετειώδεις και εξατομικευμένες εμπειρίες, καθώς και υπηρεσίες ευεξίας, γαστρονομίας και τεχνολογικής καινοτομίας.

Η τμηματοποίηση της αγοράς αποτυπώνεται στη διάρθρωση του προϊόντος: το Contemporary τμήμα (55%) απευθύνεται σε οικογένειες και μαζικό κοινό με μεγάλα πλοία και ψυχαγωγία, το Luxury τμήμα (20%) αναζητά εξατομικευμένες εμπειρίες σε μικρότερα σκάφη, ενώ το Expedition (5%) εξυπηρετεί απομακρυσμένους προορισμούς. Η τάση προς premium και luxury προϊόντα είναι εντονότερη στη Μεσόγειο, γεγονός που επηρεάζει τη δομή της ζήτησης και τις απαιτήσεις σε λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες.

Η Ευρώπη αποτελεί μία από τις σημαντικότερες αγορές προέλευσης επιβατών παγκοσμίως. Το 2023, 8,2 εκατομμύρια Ευρωπαίοι επιβάτες πραγματοποίησαν ταξίδι κρουαζιέρας, με τη Γερμανία (31%) και το Ηνωμένο Βασίλειο (28%) να συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης. Οι Ευρωπαίοι επιβάτες εμφανίζουν μέση ηλικία περίπου 48 ετών και μέση διάρκεια κρουαζιέρας 8,8 ημέρες, στοιχεία που αντανakλούν ώριμο και απαιτητικό κοινό.

A.4. Οικονομική Διάσταση

Η οικονομική συμβολή της κρουαζιέρας είναι σημαντική τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το 2023, η παγκόσμια οικονομική επίδραση του κλάδου εκτιμήθηκε σε 168,6 δισεκατομμύρια δολάρια συνολικής παραγωγής, με συνεισφορά 85,6 δισεκατομμυρίων δολαρίων στο παγκόσμιο ΑΕΠ και στήριξη περίπου 1,6 εκατομμυρίων θέσεων εργασίας.

Στην Ευρώπη, η συνολική οικονομική επίδραση για το 2023 ανήλθε σε 55,3 δισεκατομμύρια ευρώ, υποστηρίζοντας περίπου 440.000 θέσεις εργασίας. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η συμβολή της ναυπήγησης κρουαζιερόπλοιων, καθώς η συντριπτική πλειονότητα των πλοίων υψηλής πολυπλοκότητας κατασκευάζεται σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Περίπου 97% του παγκόσμιου στόλου έχει κατασκευαστεί στην Ευρώπη, ενώ οι επενδύσεις σε νέα πλοία για την περίοδο 2024–2036 ανέρχονται σε περίπου 57 δισεκατομμύρια ευρώ.

Η άμεση οικονομική συμβολή της κρουαζιέρας προκύπτει από τρεις βασικές κατηγορίες δαπανών: τις δαπάνες επιβατών και πληρωμάτων στους προορισμούς, τις λειτουργικές δαπάνες των εταιρειών κρουαζιέρας (προμήθειες, καύσιμα, λιμενικά τέλη) και τις επενδύσεις σε ναυπήγηση. Στην Ευρώπη, οι δαπάνες επιβατών και πληρωμάτων ανήλθαν σε 5,5 δισεκατομμύρια ευρώ, οι λειτουργικές δαπάνες σε 11,3 δισεκατομμύρια ευρώ και οι ναυπηγήσεις σε 8,2 δισεκατομμύρια ευρώ το 2023.

A.5. Περιβαλλοντική Διάσταση

Η περιβαλλοντική βιωσιμότητα της κρουαζιέρας αποτελεί κρίσιμο πεδίο αξιολόγησης, καθώς οι επιπτώσεις του κλάδου εκτείνονται από τις ατμοσφαιρικές εκπομπές και τη χρήση καυσίμων έως τη διαχείριση λυμάτων και αποβλήτων και την πίεση σε θαλάσσια και παράκτια οικοσυστήματα.

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τα κρουαζιερόπλοια έχουν προσελκύσει έντονη κριτική. Η Carnival Corporation, ο μεγαλύτερος όμιλος παγκοσμίως, κατέγραψε συνολικές εκπομπές περίπου 9,5 εκατομμυρίων τόνων CO₂ το 2023, ποσό που υπερβαίνει τις ετήσιες εκπομπές μιας μεγάλης ευρωπαϊκής πόλης. Η ένταση των εκπομπών διαφοροποιείται σημαντικά ανά γεωγραφική περιοχή: η Καραϊβική εμφανίζει περίπου 280 gCO₂ ανά επιβατοχιλιόμετρο, η Μεσόγειος 320 gCO₂, ενώ η Αλάσκα φτάνει τα 450 gCO₂ λόγω μεγαλύτερων αποστάσεων και δυσμενέστερων κλιματικών συνθηκών.

Η ποιότητα του αέρα σε λιμενικές πόλεις επηρεάζεται σημαντικά από τις εκπομπές των πλοίων κατά τον ελλιμενισμό. Στη Βαρκελώνη, τα κρουαζιερόπλοια ευθύνονται για περίπου 32% των εκπομπών NOx στη λιμενική περιοχή, ενώ στο Μαϊάμι οι εκπομπές από τα πλοία ισοδυναμούν με περίπου 350.000 επιπλέον αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στην πόλη κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου.

Ο κλάδος έχει προχωρήσει σε σημαντικές επενδύσεις για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Η χρήση υδροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) αυξήθηκε από 2 πλοία το 2018 σε 19 το 2025 (12,6% της χωρητικότητας), με 25 νεότευκτα πλοία να έχουν δεσμευθεί για χρήση LNG. Η δυνατότητα ηλεκτροδότησης από ξηράς (Shore Side Electricity – SSE) υπερδιπλασιάστηκε, καλύπτοντας το 65,4% της χωρητικότητας το 2025 έναντι 27,9% το 2018. Παράλληλα, τα προηγμένα συστήματα επεξεργασίας λυμάτων αυξήθηκαν από 62,2% σε 85,4% της χωρητικότητας.

Ωστόσο, η μετάβαση προς καθαρότερα καύσιμα αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις. Το φαινόμενο της «ολίσθησης μεθανίου» (methane slip) σε κινητήρες LNG μπορεί να αναιρέσει μέρος των κλιματικών οφελών, καθώς το μεθάνιο διαθέτει περίπου 80 φορές μεγαλύτερο δυναμικό υπερθέρμανσης από το CO₂ σε χρονικό ορίζοντα 20 ετών. Επιπλέον, η χρήση συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων (scrubbers) ανοικτού κυκλώματος μεταφέρει ουσιαστικά τους ρύπους από την ατμόσφαιρα στο θαλάσσιο περιβάλλον, γεγονός που έχει οδηγήσει σε απαγορεύσεις σε λιμένες της Πορτογαλίας, της Ισπανίας και του Βελγίου.

A.6. Κοινωνική και Πολιτιστική Διάσταση

Η κοινωνική διάσταση της κρουαζιέρας ενσωματώνει πολλαπλές πτυχές που σχετίζονται με τα δικαιώματα και τις συνθήκες λειτουργίας τόσο του ναυτικού προσωπικού όσο και των κοινοτήτων στους προορισμούς. Το πλήρωμα των κρουαζιερόπλοιων — συμπεριλαμβανομένων εργαζομένων σε θέσεις καθαριότητας, εστίασης και τεχνικής υποστήριξης — ζει και εργάζεται επί συνεχόμενες περιόδους διάρκειας οκτώ έως δέκα μηνών, με ημερήσια απασχόληση δέκα έως δώδεκα ωρών, επτά ημέρες την εβδομάδα. Η σύνθεση των πληρωμάτων χαρακτηρίζεται από έντονη γεωγραφική διαφοροποίηση, με το μεγαλύτερο μέρος του προσωπικού να προέρχεται από χώρες του Νότου (Ινδονησία, Φιλιππίνες, Ινδία, ανατολική Ευρώπη), ενώ τα ανώτερα στελέχη και οι επιβάτες προέρχονται από πλουσιότερες χώρες.

Στους προορισμούς, η κρουαζιέρα μπορεί να λειτουργήσει ως σημαντικός μοχλός τοπικής ανάπτυξης, δημιουργώντας θέσεις εργασίας και ενισχύοντας την αναγνωρισιμότητα. Ωστόσο, η μαζική και βραχυχρόνια άφιξη επιβατών δημιουργεί έντονες πιέσεις: συμφόρηση σε δημόσιους χώρους, αύξηση του κόστους ζωής, πίεση σε υποδομές και αλλοίωση της τοπικής ταυτότητας. Σε προορισμούς όπως η Βενετία, το Ντουμπρόβνικ και η Βαρκελώνη, τα φαινόμενα υπερτουρισμού έχουν οδηγήσει σε κοινωνικές αντιδράσεις και στην υιοθέτηση περιοριστικών μέτρων.

A.7. Διακυβέρνηση και Κανονιστικό Πλαίσιο

Το κανονιστικό πλαίσιο της κρουαζιέρας είναι πολυεπίπεδο, με διεθνείς, ευρωπαϊκές και εθνικές διατάξεις. Σε διεθνές επίπεδο, η Σύμβαση MARPOL (73/78) αποτελεί τον σημαντικότερο κανονισμό για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, καλύπτοντας τις εκπομπές αερίων, τα λύματα, τα σκουπίδια και την ατμοσφαιρική ρύπανση. Η Στρατηγική του IMO για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου θέτει φιλόδοξους στόχους για μηδενικές εκπομπές «περί το 2050».

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και το πακέτο «Fit for 55» προβλέπουν τη μείωση των εκπομπών κατά τουλάχιστον 55% κάτω από τα επίπεδα του 1990 έως το 2030. Ο κανονισμός FuelEU Maritime απαιτεί από τα κρουαζιερόπλοια να συνδέονται με ηλεκτρική ενέργεια από ξηράς, ενώ ο κανονισμός AFIR καθιστά υποχρεωτική την εγκατάσταση υποδομών OPS σε βασικούς λιμένες έως το 2030. Η εργασιακή διάσταση ρυθμίζεται από τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC, 2006) του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας, η οποία καθορίζει ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς, τους όρους απασχόλησης, τις συνθήκες διαβίωσης και την προστασία της υγείας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ενσωματώσει τις διατάξεις της MLC σε σειρά οδηγιών, ενισχύοντας την προστασία των ναυτικών και θεσπίζοντας υποχρεώσεις για τα κράτη σημαίας και λιμένα.

Μέρος Β: Μέρος Β: Μεσόγειος

B.1. Δομή και Ιδιαιτερότητες της Μεσογειακής Κρουαζιέρας

Η Μεσόγειος αποτελεί τον δεύτερο σημαντικότερο παγκόσμιο προορισμό κρουαζιέρας, με περίπου 26–30 εκατομμύρια μετακινήσεις επιβατών το 2024 και αύξηση +9,8% στους transit επιβάτες σε σχέση με το 2023. Οι κύριες διαδρομές χωρίζονται σε τρεις βασικούς άξονες: τη Δυτική Μεσόγειο (Ισπανία–Γαλλία–Ιταλία), την Ανατολική Μεσόγειο (Ελλάδα–Τουρκία–Κύπρος) και την Αδριατική (Ιταλία–Κροατία–Μαυροβούνιο–Ελλάδα), με τη Βαρκελώνη, τη Civitavecchia (Ρώμη) και τον Πειραιά να αποτελούν τα βασικά homeports.

Η Μεσόγειος παρουσιάζει σημαντικές διαρθρωτικές διαφορές σε σύγκριση με την Καραϊβική. Οι γραμμικές ή ημι-γραμμικές διαδρομές της διασυνδέουν πολλαπλές χώρες, πολιτισμούς και λιμενικά συστήματα εντός του ίδιου ταξιδιού, καθιστώντας την πιο σύνθετη στη διαχείριση αλλά πλουσιότερη σε εμπειρικό και πολιτιστικό περιεχόμενο. Η πολυεθνική φύση της Μεσογείου δημιουργεί αυξημένες ανάγκες συντονισμού και διακυβέρνησης, καθώς η ποιότητα της εμπειρίας δεν εξαρτάται μόνο από έναν λιμένα ή μία χώρα, αλλά από την αλληλουχία προορισμών.

Η έντονη εποχικότητα αποτελεί χαρακτηριστικό γνώρισμα της μεσογειακής κρουαζιέρας. Το εξάμηνο Μαΐου–Οκτωβρίου καλύπτει περίπου το 82,6% της συνολικής δραστηριότητας, έναντι 74,3% στο σύνολο της Μεσογείου. Η συγκέντρωση αυτή εντείνει τις πιέσεις σε υποδομές και κοινωνίες κατά τους θερινούς μήνες, ενώ οδηγεί σε υποαξιοποίηση διαθέσιμων πόρων κατά τη χαμηλή περίοδο.

B.2. Οικονομική Διάσταση στη Μεσόγειο

Η οικονομική συμβολή της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο είναι ιδιαίτερα σημαντική για τις παράκτιες και νησιωτικές οικονομίες. Η Ιταλία, ως ο μεγαλύτερος μεσογειακός προορισμός, κατέγραψε το 2019 περίπου 12,3 εκατομμύρια επιβατικά κινήματα, αντιπροσωπεύοντας σχεδόν το 23% της συνολικής επιβατικής κίνησης στη Μεσόγειο. Οι άμεσες δαπάνες που συνδέονται με την κρουαζιέρα στην Ιταλία υπερέβησαν τα 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως.

Η οικονομική επίδραση παρουσιάζει έντονη χωρική συγκέντρωση: οι 50 μεγαλύτεροι λιμένες στην Ευρώπη και τη Μεσόγειο συγκεντρώνουν περίπου 79% της συνολικής επιβατικής κίνησης. Η Ιταλία διαθέτει μεγάλο αριθμό λιμένων σε αυτή την κατηγορία (Civitavecchia, Γένοβα, Νάπολη, Παλέρμο, Λιβόρνο), με τους τρεις κορυφαίους να συγκεντρώνουν άνω του 44% των επιβατών.

Το home-porting αποτελεί στρατηγικό πλεονέκτημα για τις μεσογειακές χώρες. Οι επιβάτες home-porting δαπανούν 2–3 φορές περισσότερα από τους transit επιβάτες, λόγω διαμονής πριν/μετά την κρουαζιέρα, αεροπορικών μετακινήσεων, εστίασης και τοπικών μεταφορών. Η Ιταλία, με ισχυρή παρουσία home-porting, ενισχύει τη διασύνδεση της κρουαζιέρας με τον ευρύτερο τουριστικό και μεταφορικό τομέα, αυξάνοντας τους τοπικούς οικονομικούς πολλαπλασιαστές.

B.3. Περιβαλλοντικές και Κοινωνικές Προκλήσεις

Η Μεσόγειος, ως ημι-κλειστή θάλασσα με υψηλή πυκνότητα ναυσιπλοΐας, αντιμετωπίζει έντονες περιβαλλοντικές πιέσεις. Οι εκπομπές αερίων από τα κρουαζιερόπλοια επηρεάζουν την ποιότητα του αέρα σε λιμενικές πόλεις, ενώ η ρύπανση των υδάτων, η διαχείριση αποβλήτων και η πίεση σε ευαίσθητα

οικοσυστήματα (π.χ. λιβάδια ποσειδωνίας, προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές) αποτελούν σημαντικές προκλήσεις.

Στο κοινωνικό πεδίο, η υψηλή συγκέντρωση επισκεπτών σε ιστορικά κέντρα πόλεων όπως η Βενετία, το Ντουμπρόβνικ, η Βαρκελώνη και η Σαντορίνη έχει οδηγήσει σε φαινόμενα υπερτουρισμού. Οι τοπικές κοινωνίες αντιμετωπίζουν αυξημένες πιέσεις στην καθημερινότητα, αύξηση του κόστους ζωής, αλλοίωση της τοπικής ταυτότητας και συγκρούσεις μεταξύ κατοίκων και τουριστικής δραστηριότητας.

B.4. Διασυνοριακός Συντονισμός

Οι ιδιαιτερότητες της Μεσογείου – πολυεθνικά δρομολόγια, ημι-κλειστή θάλασσα, πυκνότητα λιμένων και φαινόμενα υπερτουρισμού – καθιστούν απαραίτητο τον διασυνοριακό συντονισμό. Η Ένωση Λιμένων Κρουαζιέρας Μεσογείου (MedCruise), που ιδρύθηκε το 1996, αποτελεί τον κεντρικό φορέα συντονισμού, με 78 λιμάνια-μέλη σε 22 χώρες και τρεις ηπείρους. Το 2024, τα λιμάνια-μέλη της MedCruise κατέγραψαν 35,98 εκατομμύρια επιβάτες και 15.823 προσεγγίσεις.

Η MedCruise προωθεί την περιοχή της Μεσογείου ως προορισμό κρουαζιέρας, παρέχει στατιστικά στοιχεία και βέλτιστες πρακτικές, διατυπώνει κοινές θέσεις σε θέματα πολιτικής και αναπτύσσει συνεργασίες με την CLIA, την ESPO και τον UNWTO. Ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες όπως το Sustainable Cruise Charter (Γαλλική Μεσόγειος, 2022) και το LOCATIONS project (Interreg) συμβάλλουν στην προώθηση βιώσιμων πρακτικών και στη χρηματοδότηση υποδομών χαμηλών εκπομπών.

Μέρος Γ: Ελλάδα

Γ.1. Ιστορική Εξέλιξη και Σύγχρονη Δυναμική

Η Ελλάδα διαθέτει μακραίωνη ναυτική παράδοση, με την κρουαζιέρα να αναπτύσσεται οργανωμένα από τα μέσα του 20ού αιώνα. Ελληνικές εταιρείες όπως η Epirotiki Lines (οικογένεια Ποταμιάνου) και η Greek Line συνέβαλαν καθοριστικά στη διαμόρφωση της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο. Σήμερα, την ελληνική παρουσία εκπροσωπούν κυρίως η Celestyal Cruises και η Variety Cruises, οι οποίες εστιάζουν σε θεματικές και βιωματικές κρουαζιέρες μικρότερης κλίμακας.

Η σύγχρονη πορεία της κρουαζιέρας στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από έντονη δυναμική. Το 2024 καταγράφηκαν 5.490 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων και σχεδόν 7,9 εκατομμύρια επιβάτες, σημειώνοντας αύξηση 13,2% σε σχέση με το 2023. Η εξέλιξη αυτή επιβεβαιώνει τη μετάβαση σε νέο επίπεδο λειτουργίας, με επιδόσεις σημαντικά υψηλότερες από το 2019 (5,55 εκατ. επιβάτες).

Γ.2. Γεωγραφική Κατανομή

Η δραστηριότητα παραμένει έντονα συγκεντρωμένη σε περιορισμένο αριθμό προορισμών. Το Νότιο Αιγαίο συγκεντρώνει το 42% των επιβατών (3,36 εκατ.), η Αττική το 24% (1,89 εκατ.), τα Ιόνια Νησιά το 14% (1,10 εκατ.) και η Κρήτη το 11% (0,85 εκατ.), με τις τέσσερις αυτές Περιφέρειες να απορροφούν το 91% της συνολικής κίνησης.

Σε επίπεδο λιμένων, ο Πειραιάς (21,5%), η Σαντορίνη (17,1%) και η Μύκονος (16,4%) κυριαρχούν, επιβεβαιώνοντας την έντονη χωρική συγκέντρωση. Ωστόσο, παρατηρείται σταδιακή ενίσχυση δευτερευόντων λιμένων: το Λαύριο (+227% σε σχέση με το 2015), η Μήλος (+186%) και η Κως (+145%) καταγράφουν εντυπωσιακές αυξήσεις, υποδηλώνοντας τάσεις γεωγραφικής διαφοροποίησης.

Γ.3. Οικονομική Διάσταση

Η οικονομική συμβολή της κρουαζιέρας στην Ελλάδα είναι σημαντική και ταχέως αυξανόμενη. Το 2024, οι συνολικές εισπράξεις από την κρουαζιέρα ανήλθαν σε 1,11 δισεκατομμύρια ευρώ, παρουσιάζοντας αύξηση 22,4% σε σύγκριση με το 2023. Ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας αυξήθηκε από 3,48 εκατομμύρια το 2023 σε 5,01 εκατομμύρια το 2024 (+43,8%), ενώ οι συνολικές διανυκτερεύσεις εκτός κρουαζιερόπλοιων αυξήθηκαν κατά 31,5%, φθάνοντας τις 12,39 εκατομμύρια.

Σύμφωνα με την CLIA, η συνολική οικονομική επίδραση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα το 2023 εκτιμήθηκε σε περίπου 2 δισεκατομμύρια ευρώ, με συνεισφορά στο ΑΕΠ ύψους 973 εκατομμυρίων ευρώ και στήριξη περίπου 22.600 θέσεων εργασίας. Οι δαπάνες επιβατών αποτέλεσαν τον κύριο μοχλό δημιουργίας αξίας, αντιπροσωπεύοντας περίπου 55% της συνολικής συνεισφοράς (540 εκατ. ευρώ).

Η κατανομή των εισπράξεων ανά λιμένα αναδεικνύει έντονη συγκέντρωση: ο Πειραιάς συγκεντρώνει περίπου το 48,5% των συνολικών εισπράξεων, η Κέρκυρα το 11,8%, το Ηράκλειο το 8%, η Σαντορίνη και η Μύκονος από 7%. Η διαφορά μεταξύ όγκου επισκεπτών και οικονομικής απόδοσης είναι χαρακτηριστική: προορισμοί υψηλής επισκεψιμότητας όπως η Σαντορίνη εμφανίζουν χαμηλότερη αναλογία εισπράξεων, υποδηλώνοντας περιορισμένη αξιοποίηση της δαπάνης λόγω σύντομης παραμονής.

Γ.4. Περιβαλλοντική Διάσταση

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα έντονες στους κύριους λιμένες. Μελέτη για τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων σε ελληνικούς λιμένες κατέδειξε ότι ο Πειραιάς εμφανίζει τη μεγαλύτερη συνολική ποσότητα εκπομπών, λόγω του υψηλού αριθμού προσεγγίσεων και της μεγάλης διάρκειας παραμονής. Ακολουθούν λιμένες όπως η Σαντορίνη, η Μύκονος και η Κέρκυρα.

Το μεγαλύτερο ποσοστό των εκπομπών παράγεται κατά τη διάρκεια της παραμονής των πλοίων στο λιμάνι, λόγω της λειτουργίας των βοηθητικών μηχανών για την κάλυψη ενεργειακών αναγκών. Η εποχιακή κατανομή των εκπομπών παρουσιάζει έντονη συγκέντρωση κατά τη θερινή περίοδο, γεγονός που συνδέεται με την αυξημένη τουριστική δραστηριότητα.

Η διαχείριση αποβλήτων αποτελεί επίσης σημαντική πρόκληση. Στην Κέρκυρα, τα κρουαζιερόπλοια παράγουν κατά μέσο όρο 30–50 κυβικά στερεά απόβλητα ανά επίσκεψη, ενώ η διαχείριση υγρών αποβλήτων υπολείπεται των αναγκών. Η έλλειψη μόνιμων υποδομών ηλεκτροδότησης από ξηράς (cold ironing) διατηρεί τις εκπομπές σε υψηλά επίπεδα κατά τον ελλειμνισμό.

Γ.5. Κοινωνική και Πολιτιστική Διάσταση

Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα δημιουργεί ένα σύνθετο κοινωνικό αποτύπωμα. Από τη μία πλευρά, συμβάλλει στην απασχόληση και την τοπική ανάπτυξη, ιδιαίτερα σε νησιωτικές περιοχές με περιορισμένες εναλλακτικές οικονομικές δραστηριότητες. Από την άλλη, η μαζική και χρονικά συμπυκνωμένη παρουσία επιβατών δημιουργεί έντονες πιέσεις.

Η Σαντορίνη αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα, με ημερήσιες αιχμές που έφτασαν τους 11.000–17.000 επιβάτες το 2024, αριθμός που υπερβαίνει σημαντικά τη φέρουσα ικανότητα του νησιού. Η εφαρμογή ορίων (8.000 επιβάτες ημερησίως από το 2025) αποσκοπεί στον περιορισμό της πίεσης σε υποδομές και δημόσιους χώρους. Αντίστοιχα, στη Μύκονο καταγράφονται ακραίες συγκεντρώσεις επισκεπτών (έως 20.000 ημερησίως), ενώ στον Πειραιά η υψηλή επιβατική κίνηση επιβαρύνει την κυκλοφορία και τους βασικούς τουριστικούς πόλους.

Η έντονη τουριστική ζήτηση, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της βραχυχρόνιας μίσθωσης, οδηγεί σε αύξηση των τιμών κατοικίας και βασικών αγαθών, περιορίζοντας την πρόσβαση των κατοίκων σε προσιτή στέγαση και εντείνοντας κοινωνικές ανισότητες. Παράλληλα, η προσαρμογή της τοπικής οικονομίας στις ανάγκες των τουριστών μεταβάλλει τη δομή της αγοράς, συχνά εις βάρος των τοπικών αναγκών.

Γ.6. Διακυβέρνηση και Θεσμικό Πλαίσιο

Το ελληνικό κανονιστικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα ενσωματώνει διεθνείς κανονισμούς (IMO) και ευρωπαϊκές οδηγίες, συμπληρούμενες από εθνική νομοθεσία. Η σταδιακή άρση των περιορισμών του καμποτάζ, που μέχρι το 2012 περιόριζαν τη δυνατότητα εκτέλεσης κρουαζιέρας εντός της ελληνικής επικράτειας σε πλοία που έφεραν ελληνική σημαία, αποτέλεσε σημαντική μεταρρύθμιση.

Το 2024, με τον Ν. 5162/2024, θεσπίστηκε τέλος κρουαζιέρας ανά αποβιβαζόμενο επιβάτη, με διαφορετικές χρεώσεις ανά προορισμό και περίοδο. Στην περίοδο αιχμής (1 Ιουνίου – 30 Σεπτεμβρίου), το τέλος ανέρχεται σε 20 ευρώ για αποβίβαση σε Σαντορίνη και Μύκονο, και 5 ευρώ για όλους τους άλλους ελληνικούς λιμένες. Το τέλος αποδίδεται στους δήμους, το Υπουργείο Ναυτιλίας και το κράτος, με στόχο τη χρηματοδότηση έργων υποδομής.

Παρά τις μεταρρυθμίσεις, η ελληνική διακυβέρνηση της κρουαζιέρας παραμένει αποσπασματική. Οι αρμοδιότητες μοιράζονται μεταξύ Υπουργείου Ναυτιλίας, Υπουργείου Τουρισμού, Λιμενικού Σώματος, Οργανισμών Λιμένων, Περιφερειών και Δήμων, χωρίς συντονιστικό μηχανισμό. Η ανάγκη για θεσμοθετημένο φορέα διαχείρισης προορισμών (DMMO) αναδεικνύεται ως κρίσιμη προτεραιότητα.

Μέρος Δ: Μεθοδολογικό Πλαίσιο Αποτίμησης Αλυσίδας Αξίας Κρουαζιέρας

Η αποτίμηση της αλυσίδας αξίας της κρουαζιέρας σε έναν προορισμό είναι ένα πολύπλοκο εγχείρημα που ξεπερνά την απλή καταγραφή των αφίξεων. Στόχος της είναι η ποσοτικοποίηση των οικονομικών ροών που παράγονται από τη δραστηριότητα και ο εντοπισμός των σημείων όπου αυτή η αξία "διαρρέει" εκτός του τοπικού οικοσυστήματος. Στο πλαίσιο της πιλοτικής έρευνας στην Κέρκυρα, αναπτύχθηκε ένα ολοκληρωμένο μεθοδολογικό υπόδειγμα μιας τέτοιας ανάλυσης.

Ο πρωταρχικός σκοπός της ανάλυσης της αλυσίδας αξίας είναι η **ολοκληρωμένη αποτύπωση των άμεσων οικονομικών επιπτώσεων** της κρουαζιέρας στον προορισμό. Σε αντίθεση με τις παραδοσιακές μελέτες οικονομικού αντίκτυπου που συχνά εστιάζουν σε έναν γενικό πολλαπλασιαστή, η προσέγγιση αυτή επιχειρεί να **αναλύσει τις επιμέρους συνιστώσες της δαπάνης**, αποκαλύπτοντας τη δομή και τη λειτουργία της τοπικής οικονομίας που εξυπηρετεί τον κλάδο.

Το εύρος της ανάλυσης καλύπτει όλες τις άμεσες δαπάνες που συνδέονται με την παρουσία ενός κρουαζιερόπλοιου, διακρίνοντας τις δαπάνες που γίνονται **εντός του πλοίου** (οι οποίες ως επί το πλείστον δεν ωφελούν τον προορισμό) από εκείνες που γίνονται **εντός του προορισμού**. Επίκεντρο είναι η καταγραφή των χρηματικών ροών που δημιουργούν άμεσο εισόδημα για τις τοπικές επιχειρήσεις και τους φορείς.

Δ.1. Πηγές Δεδομένων

Η αξιοπιστία της ανάλυσης εξαρτάται από τον συνδυασμό πολλαπλών, συμπληρωματικών πηγών δεδομένων, καλύπτοντας έτσι τα κενά που συνήθως υπάρχουν σε επίπεδο τοπικής στατιστικής. Οι κύριες πηγές περιλαμβάνουν:

- **Λιμενικές Αρχές:** Παρέχουν τα βασικά στατιστικά στοιχεία κίνησης (αριθμός πλοίων, επιβατών, πληρώματος, ώρες παραμονής). Αποτελούν τη βάση πάνω στην οποία προβάλλονται όλες οι εκτιμήσεις δαπανών.
- **Πρωτογενείς Έρευνες Πεδίου (Ερωτηματολόγια):** Διενεργούνται σε επιβάτες και πλήρωμα κατά την αναχώρησή τους από το λιμάνι. Αποτυπώνουν την **πραγματική** δαπάνη (σε αντίθεση με την προβλεπόμενη), τις κατηγορίες δαπανών, τα δημογραφικά χαρακτηριστικά και τα πρότυπα συμπεριφοράς. Η έρευνα στην Κέρκυρα βασίστηκε σε ένα στατιστικά σημαντικό δείγμα (2.840 ερωτηματολόγια, επίπεδο εμπιστοσύνης 99%).
- **Διοικητικά και Λογιστικά Δεδομένα:** Αφορούν τα έσοδα του Οργανισμού Λιμένα (από τέλη ελλιμενισμού, επιβατών, ISPS, κ.λπ.), τα τιμολόγια των ναυτιλιακών υπηρεσιών (ρυμούλκηση, πρακτόρευση) και στοιχεία από το ΓΕΜΗ και την ΑΑΔΕ για τον τζίρο των σχετικών επιχειρήσεων.
- **Συνεντεύξεις με Βασικούς Πληροφοριοδότες (Key Informant Interviews):** Στελέχη λιμένων, ταξιδιωτικών πρακτορείων, τουριστικών γραφείων και τοπικών επιχειρήσεων παρέχουν πολύτιμες πληροφορίες για τις πρακτικές της αγοράς, τις τιμές και την κατανομή των εσόδων που δεν είναι διαθέσιμες από άλλες πηγές.

Δ.2. Κατηγοριοποίηση και Υπολογισμός Δαπανών

Το κρίσιμο βήμα της μεθοδολογίας είναι η ανάλυση των συνολικών δαπανών σε επιμέρους κατηγορίες, ώστε να αποτυπωθεί η αλυσίδα αξίας με ακρίβεια. Η πρακτική που ακολουθήθηκε στην Κέρκυρα κατηγοριοποιεί τις δαπάνες ως εξής:

Δ.2.1. Δαπάνες Επιβατών στον Προορισμό

Αυτή είναι η πιο διαδεδομένη και εύκολα μετρήσιμη κατηγορία. Η μέση δαπάνη ανά επιβάτη για κάθε δραστηριότητα (π.χ. αναμνηστικά, φαγητό, μεταφορά) εξάγεται από τις έρευνες πεδίου. Στη συνέχεια, πολλαπλασιάζεται με τον συνολικό αριθμό των επιβατών που αποβιβάζονται. Ο υπολογισμός είναι ευθύς: **Μέση Δαπάνη ανά Κατηγορία × Αριθμός Αποβιβασθέντων Επιβατών**.

Δ.2.2. Δαπάνες Home-Porting

Οι επιβάτες home-porting, δηλαδή αυτοί που ξεκινούν ή τελειώνουν το ταξίδι τους στον προορισμό, έχουν πολύ υψηλότερη δαπάνη. Η δαπάνη αυτή υπολογίζεται με βάση τη διαμονή τους (μέση δαπάνη διαμονής για έναν εκτιμώμενο αριθμό ημερών) και τις συναφείς δαπάνες (μεταφορές, εστίαση). Ο υπολογισμός γίνεται: **(Μέση Δαπάνη Διαμονής + Λοιπές Δαπάνες) × Αριθμός Home-Porting Επιβατών**.

Δ.2.3. Δαπάνες Εκδρομών

Αυτή είναι η πιο σύνθετη κατηγορία, όπου αποκαλύπτονται οι μεγαλύτερες διαρροές. Η ανάλυση διακρίνει:

- **Εκδρομές που Αγοράστηκαν επί του Πλοίου:** Η συνολική δαπάνη υπολογίζεται από την τιμή πώλησης της εκδρομής και τον αριθμό των συμμετεχόντων. Το κρίσιμο σημείο είναι ότι, σύμφωνα με τη μεθοδολογία, μόνο ένα μικρό ποσοστό (στην περίπτωση της Κέρκυρας, 37%) της τιμής αυτής παραμένει στην τοπική οικονομία. Το υπόλοιπο 63% είναι η προμήθεια που παρακρατείται από την εταιρεία κρουαζιέρας. Η **τοπική δαπάνη** υπολογίζεται ως: **Συνολική Δαπάνη × (1 - Ποσοστό Προμήθειας Πλοίου)**.
- **Εκδρομές που Αγοράστηκαν Ανεξάρτητα (στον Προορισμό):** Η συνολική δαπάνη υπολογίζεται από την (μικρότερη) τιμή πώλησης της εκδρομής. Σε αυτή την περίπτωση, ολόκληρη η δαπάνη (100%) παραμένει στην τοπική οικονομία, κατανεμόμενη σε μεταφορές, ξεναγούς, εστίαση και τοπικά πρακτορεία.

Δ.2.4. Δαπάνες Πληρώματος

Ο υπολογισμός είναι παρόμοιος με των επιβατών. Χρησιμοποιείται η μέση δαπάνη ανά μέλος πληρώματος (από τις έρευνες πεδίου) και πολλαπλασιάζεται με το εκτιμώμενο ποσοστό του πληρώματος που αποβιβάζεται. **Μέση Δαπάνη Πληρώματος × (Συνολικό Πλήρωμα × Ποσοστό Αποβίβασης)**.

Δ.2.5. Έσοδα Λιμένα & Ναυτιλιακά Έσοδα

Πρόκειται για τα έσοδα από υποδομές και υπηρεσίες που δεν συνδέονται άμεσα με την καταναλωτική συμπεριφορά των επιβατών. Τα έσοδα του Οργανισμού Λιμένα (από τέλη) και των τοπικών παρόχων ναυτιλιακών υπηρεσιών (π.χ., ρυμούλκηση, πρακτόρευση, διαχείριση αποβλήτων) προκύπτουν από τα λογιστικά αρχεία και τα τιμολόγια.

Δ.3. Βασικά Συμπεράσματα από την Εφαρμογή της Μεθοδολογίας

Η εφαρμογή αυτού του πλαισίου στην Κέρκυρα απέφερε κρίσιμες διαγνώσεις:

- **Συνολική Αξία:** Η κρουαζιέρα παράγει ένα τεράστιο άμεσο οικονομικό αποτύπωμα, που υπερβαίνει τα 92 εκατ. ευρώ ετησίως.

- **Η Κατανομή της Αξίας:** Οι δαπάνες των επιβατών στην πόλη (29,6%) και οι εκδρομές (22,1%) αποτελούν τους μεγαλύτερους πυλώνες. Το home-porting, αν και αποτελεί μόνο το 10,8% των επιβατών, συνεισφέρει σχεδόν το 12% της συνολικής αξίας, υπογραμμίζοντας τη σημασία του.
- **Η Αποκάλυψη των Διαρροών (Leakages):** Το πιο κρίσιμο εύρημα είναι η μαζική διαρροή αξίας από τις εκδρομές που πωλούνται επί του πλοίου. Αυτή η "κρυφή" προμήθεια 63% στερεί από την τοπική οικονομία πάνω από 6 εκατ. ευρώ ετησίως. Παρομοίως, η σχεδόν μηδενική τοπική τροφοδοσία των πλοίων υποδεικνύει μια τεράστια, αναξιοποίητη ευκαιρία.

Συμπερασματικά, το μεθοδολογικό πλαίσιο αποτίμησης της αλυσίδας αξίας προσφέρει πολύ περισσότερα από έναν απλό αριθμητικό υπολογισμό. Παρέχει έναν **λειτουργικό χάρτη των οικονομικών ροών**, επιτρέποντας στους φορείς λήψης αποφάσεων να εντοπίσουν με ακρίβεια τα σημεία όπου η αξία χάνεται και να σχεδιάσουν στοχευμένες πολιτικές για την αύξηση της τοπικής προστιθέμενης αξίας, μετατρέποντας την κρουαζιέρα από μια απλή διέλευση τουριστών σε έναν ουσιαστικό μοχλό ανάπτυξης.

Μέρος Ε: Πρωτογενής Έρευνα Κρουαζιέρας (Κέρκυρα)

Ε.1. Προφίλ Κρουαζιέρας στην Κέρκυρα

Η Κέρκυρα αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους λιμένες κρουαζιέρας της Ελλάδας, με στρατηγική θέση στην είσοδο της Αδριατικής. Το 2025, ο λιμένας κατέγραψε 474 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων, οι οποίες μετέφεραν συνολικά 908.762 επιβάτες και 324.507 μέλη πληρώματος. Το ποσοστό αποβίβασης ανήλθε στο 87,6%, με τους επιβάτες home-porting να αντιπροσωπεύουν το 10,8% του συνόλου.

Η δραστηριότητα παρουσιάζει έντονη εποχικότητα, με την περίοδο αιχμής να εκτείνεται από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβριο, και κορύφωση τον Οκτώβριο (72 προσεγγίσεις, 141.119 επιβάτες). Η ημερήσια κατανομή είναι εξαιρετικά ανισομερής: Τετάρτη, Πέμπτη και Παρασκευή συγκεντρώνουν το 55% των επιβατών, ενώ η Κυριακή μόλις 8,4%. Η συγκέντρωση αυτή δημιουργεί έντονες πιέσεις στις υποδομές και τον αστικό ιστό συγκεκριμένες ημέρες.

Ο στόλος που προσεγγίζει την Κέρκυρα είναι πολυποίκιλος. Κυριαρχούν μεσαία πλοία χωρητικότητας 2.000–3.000 επιβατών από τις εταιρείες MSC, AIDA, Costa και Marella, ενώ υπάρχει σημαντικός αριθμός μικρών πολυτελών σκαφών και ιστιοφόρων. Οι διανυκτερεύσεις είναι εξαιρετικά σπάνιες (μόλις 98 συνολικά), γεγονός που περιορίζει τις δαπάνες για διαμονή και βραδινή διασκέδαση.

Ε.2. Οικονομική Διάσταση: Αλυσίδα Αξίας

Η ανάλυση της αλυσίδας αξίας της κρουαζιέρας στην Κέρκυρα αποτυπώνει τη συνολική οικονομική συμβολή της δραστηριότητας και την κατανομή των εσόδων. Το συνολικό άμεσο οικονομικό αποτύπωμα ανέρχεται σε 92,2 εκατομμύρια ευρώ ετησίως, κατανεμημένο ως εξής:

Δαπάνες επιβατών στην πόλη (27,3 εκατ. €, 29,6%): Κυρίως σε αναμνηστικά (4,96 εκατ. €), τοπικά προϊόντα (6,01 εκατ. €), φαγητό και ποτό (4,08 εκατ. €) και μεταφορές (5,09 εκατ. €). Η μέση δαπάνη ανά επιβάτη ανέρχεται σε 36,48 ευρώ, με το 57,1% των επιβατών να δαπανά λιγότερο από 50 ευρώ.

Home-porting (10,75 εκατ. €, 11,7%): Οι επιβάτες home-porting (195.758 άτομα) συνεισφέρουν σημαντικά μέσω διαμονής (8,8 εκατ. €) και λοιπών δαπανών (1,96 εκατ. €). Η μέση δαπάνη ανά home-porting επιβάτη ανέρχεται σε 449 ευρώ για διαμονή 3 ημερών.

Τοπικές δαπάνες εκδρομών (20,35 εκατ. €, 22,1%): Οι εκδρομές που αγοράζονται ανεξάρτητα στον προορισμό αποφέρουν 10,26 εκατ. ευρώ, ενώ οι εκδρομές που αγοράζονται επί του πλοίου αποφέρουν 10,09 εκατ. ευρώ (με το 63% να παραμένει στην εταιρεία κρουαζιέρας).

Δαπάνες πληρώματος (9,61 εκατ. €, 10,4%): Το 20% του πληρώματος (64.901 άτομα) αποβιβάζεται, με μέση δαπάνη 148 ευρώ ανά άτομο.

Έσοδα Οργανισμού Λιμένα (8,23 εκατ. €, 8,9%): Προέρχονται από τέλη ελλιμενισμού (4,33 εκατ. €), τέλη επιβατών (1,09 εκατ. €), ασφάλειας ISPS (2,05 εκατ. €) και λοιπά.

Ναυτιλιακά έσοδα (9,43 εκατ. €, 10,2%): Περιλαμβάνουν ρυμούλκηση (3,79 εκατ. €), διαχείριση αποβλήτων (2,84 εκατ. €), πρακτόρευση (0,71 εκατ. €) και λοιπές υπηρεσίες.

Η μεγαλύτερη διαρροή αξίας (leakage) εντοπίζεται στις εκδρομές που πωλούνται επί του πλοίου, με το 63% της τιμής να παραμένει στην εταιρεία κρουαζιέρας (6,4 εκατ. ευρώ ετησίως). Η τροφοδοσία πλοίων είναι εξαιρετικά περιορισμένη (μόλις 20.000 ευρώ ετησίως), παρά το γεγονός ότι η συνολική αξία εφοδιασμού για 900.000 επιβάτες εκτιμάται σε δεκάδες εκατομμύρια ευρώ.

E.3. Κοινωνική και Πολιτιστική Διάσταση

Η ποιοτική έρευνα (focus groups, συνεντεύξεις) ανέδειξε έντονη ανησυχία για τον υπερτουρισμό σε τουριστικούς πόλους έλξης (παλιά πόλη, πλατεία Ληστών, Σπιανάδα). Τις ημέρες με πολλά κρουαζιερόπλοια, η πόλη «εκρήγνυται», δημιουργώντας ασφυξία, θόρυβο και δυσκολία μετακίνησης. Σε μια ημέρα αιχμής κινούνται έως 200 λεωφορεία και περισσότερα από 30.000 ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα, ενώ το 90% των επιβατών καταλήγει στην Παλιά Πόλη.

Η αίσθηση ασφάλειας παραμένει υψηλή (βαθμολογία 3,94/5), αλλά η καθαριότητα δημόσιων χώρων (3,90/5) και η ποιότητα του οδικού δικτύου (3,71/5) αξιολογούνται μέτρια. Οι κάτοικοι της παλιάς πόλης αναφέρουν απώλεια δημόσιου χώρου λόγω τραπεζοκαθισμάτων και εμπορευματοποίηση παραδόσεων («φαινόμενο Disneyland»). Η στροφή κατοικιών σε Airbnb, σε συνδυασμό με την κρουαζιέρα, επιδεινώνει το στεγαστικό πρόβλημα.

Το προφίλ των επιβατών που επισκέπτονται την Κέρκυρα χαρακτηρίζεται από κυριαρχία ώριμων ηλικιακών ομάδων (71,8% άνω των 55 ετών), έντονη ευρωπαϊκή προέλευση (84,5%) και ταξίδια κυρίως ως ζευγάρια (77,5%). Η πλειονότητα (82,7%) έχει πραγματοποιήσει 1–5 κρουαζιέρες, ενώ πάνω από τους μισούς (52,8%) έχουν επισκεφθεί ξανά την Κέρκυρα, γεγονός που καταδεικνύει θετική προηγούμενη εμπειρία.

E.4. Περιβαλλοντική Διάσταση

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας στην Κέρκυρα είναι πολυδιάσπατες. Τα κρουαζιερόπλοια παράγουν 30–50 κυβικά στερεά απόβλητα ανά επίσκεψη, ενώ η διαχείριση υγρών αποβλήτων υπολείπεται των αναγκών (η σύμβαση παραλαβής υγρών αποβλήτων υπογράφηκε μόλις πρόσφατα). Η ανεξέλεγκτη αγκυροβόληση σκαφών στον Όρμο Γαρίτσας καταστρέφει λιβάδια ποσειδωνίας και ρυπαίνει το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση στο λιμάνι παραμένει σημαντική λόγω έλλειψης ηλεκτροδότησης από ξηράς (cold ironing). Τα πλοία διατηρούν τις μηχανές τους σε λειτουργία κατά τον ελλιμενισμό, αυξάνοντας τις εκπομπές NO_x, SO₂ και αιωρούμενων σωματιδίων. Δεν υπάρχει μόνιμη υποδομή real-time μέτρησης ρύπανσης, με τις υπάρχουσες μετρήσεις να είναι ad hoc.

Η διάβρωση των ακτών αποτελεί επίσης σημαντική πρόκληση: στη δυτική πλευρά της Κέρκυρας, η ακτογραμμή υποχωρεί έως 10 μέτρα τα τελευταία 25–30 χρόνια. Η κατάληψη αιγιαλού από εξέδρες και ξαπλώστρες σε δημοτικές παραλίες έχει μειώσει τον ελεύθερο χώρο, ενώ η λειψυδρία το καλοκαίρι επιδεινώνεται από την αυξημένη ζήτηση.

E.5. Διακυβέρνηση και Προοπτικές

Το βασικότερο εμπόδιο που αναδείχθηκε από όλες τις διαβουλεύσεις είναι η αποσπασματική διακυβέρνηση. Οι αρμοδιότητες μοιράζονται μεταξύ ΟΛΚΕ, Δήμου, Περιφέρειας, Λιμεναρχείου, Επιμελητηρίου και Υπουργείων, χωρίς έναν κεντρικό συντονιστικό φορέα. Ο Δήμος είναι υπεύθυνος για την αστική κινητικότητα, αλλά ο κανονισμός αστικής λειτουργίας (απομάκρυνση βαρέων οχημάτων από το ιστορικό κέντρο) παραμένει ανεφάρμοστος εδώ και 8 χρόνια.

Η ανάγκη δημιουργίας ενός Τοπικού Οργανισμού Διαχείρισης Προορισμού (DMMO) με συμμετοχή της αγοράς, της τοπικής αυτοδιοίκησης και των επαγγελματικών συλλόγων αναδεικνύεται ως κρίσιμη προτεραιότητα. Ένας τέτοιος φορέας θα μπορούσε να αναλάβει τον συντονισμό των εμπλεκόμενων, τη συλλογή δεδομένων, τη διαβούλευση και τη διαχείριση ενός Τοπικού Ταμείου Κρουαζιέρας.

Οι συμμετέχοντες στη διαβούλευση ζήτησαν τη θέσπιση ανώτατου ορίου προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων ανά ημέρα/ώρα, την υποχρεωτική και ψηφιακή συλλογή ανώνυμων δεδομένων από ΑΑΔΕ, Λιμεναρχείο,

Εργάνη και ΟΛΚΕ, καθώς και την εγκατάσταση αισθητήρων για τη μέτρηση της φέρουσας ικανότητας ανά ώρα. Η ανταποδοτικότητα των εσόδων (ποσοστό εσόδων από κρουαζιέρα που επιστρέφεται στην τοπική οικονομία) αποτελεί βασικό ζητούμενο.

Μέρος ΣΤ: Συμπεράσματα και Στρατηγικές Προτάσεις

Η σύγχρονη συζήτηση για το μέλλον της κρουαζιέρας έχει μετατοπιστεί από το ερώτημα "πώς να αυξήσουμε τον αριθμό των επιβατών" στο κρίσιμο ερώτημα "πώς να μεγιστοποιήσουμε την τοπική αξία και να ελαχιστοποιήσουμε τις αρνητικές επιπτώσεις". Αυτό το νέο πρόταγμα απαιτεί μια ολιστική στρατηγική που διαπερνά και τις τέσσερις διαστάσεις της βιωσιμότητας.

ΣΤ.1. Οικονομική Διάσταση: Από τον Όγκο στην Αξία

Το οικονομικό πρόταγμα είναι η **μεγιστοποίηση της τοπικής προστιθέμενης αξίας** και η **δραστική μείωση των διαρροών (leakages)**. Η πιλοτική έρευνα στην Κέρκυρα ανέδειξε ότι το 63% της δαπάνης για εκδρομές που αγοράζονται επί του πλοίου διαρρέει εκτός τοπικής οικονομίας, ενώ η τροφοδοσία των πλοίων από τοπικούς προμηθευτές είναι σχεδόν ανύπαρκτη.

- **Αναδιάρθρωση της Αγοράς Εκδρομών:** Αντί της κυριαρχίας μεγάλων διεθνών tour operators, προτείνεται η δημιουργία τοπικών συνεταιριστικών σχημάτων ή η σύσταση ενός "Συντονιστικού Γραφείου Τοπικών Εκδρομών". Αυτό θα ενίσχυε τη διαπραγματευτική ισχύ των τοπικών επιχειρήσεων, επιτρέποντας τον άμεσο σχεδιασμό εμπειριών υψηλής ποιότητας και τη διαπραγμάτευση χαμηλότερων προμηθειών (από 63% σε ≤40%), με δυνητικό όφελος εκατομμυρίων ευρώ.
- **Δημιουργία Τοπικού Οικοσυστήματος Τροφοδοσίας (Provisioning):** Η ανάπτυξη ενός "Cluster Τροφοδοσίας" με πιστοποίηση, μπορεί να συνδέσει τους τοπικούς παραγωγούς με τις ανάγκες των γραμμών κρουαζιέρας. Αυτό απαιτεί επενδύσεις σε logistics και πιστοποιήσεις, αλλά μπορεί να μετατρέψει μια σχεδόν ανύπαρκτη δραστηριότητα σε μια ακμάζουσα αγορά πολλών εκατομμυρίων ευρώ.
- **Προϊοντική Διαφοροποίηση και Επιμήκυνση της Περιόδου:** Η στροφή σε premium, θεματικές εμπειρίες (π.χ. γαστρονομία, πολιτισμός) μπορεί να προσελκύσει επιβάτες με μεγαλύτερη διάθεση δαπάνης. Παράλληλα, η ανάπτυξη ειδικών πακέτων για την εκτός αιχμής περίοδο, σε συνδυασμό με κίνητρα προς τις εταιρείες (π.χ. εκπτώσεις σε λιμενικά τέλη), μπορεί να συμβάλει στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και την εξομάλυνση της εποχικότητας.
- **Ενίσχυση του Home-Porting:** Η δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων "διαμονή + κρουαζιέρα" και η ενεργοποίηση ενός "Τοπικού Ταμείου Home Porting" μπορεί να αυξήσει το ποσοστό των επιβατών που ξεκινούν ή τελειώνουν το ταξίδι τους στον προορισμό, πολλαπλασιάζοντας την τοπική δαπάνη μέσω της διαμονής και της κατανάλωσης υπηρεσιών πριν και μετά το ταξίδι.

ΣΤ.2. Περιβαλλοντική Διάσταση: Η Πράσινη Μετάβαση

Το περιβαλλοντικό πρόταγμα είναι η **επιτάχυνση της απανθρακοποίησης** και η **εφαρμογή αρχών κυκλικής οικονομίας**. Η κρουαζιέρα βρίσκεται στο στόχαστρο για τις εκπομπές αερίων και τη διαχείριση αποβλήτων της.

- **Επενδύσεις σε Υποδομές Ηλεκτροδότησης από Ξηράς (OPS/Cold Ironing):** Η υποχρεωτική εγκατάσταση OPS σε βασικούς λιμένες έως το 2030 (βάσει της ευρωπαϊκής νομοθεσίας) αποτελεί μονόδρομο. Η επιτάχυνση αυτών των επενδύσεων, σε συνδυασμό με τη χρήση «πράσινης» ηλεκτρικής ενέργειας, μπορεί να μηδενίσει τις εκπομπές κατά τον ελλιμενισμό, βελτιώνοντας δραστικά την ποιότητα του αέρα στις λιμενικές πόλεις.

- **Υιοθέτηση Εναλλακτικών Καυσίμων και Τεχνολογιών:** Πέραν του LNG, που θεωρείται μεταβατική λύση λόγω του φαινομένου της ολίσθησης μεθανίου, η επένδυση σε πλοία συμβατά με μεθανόλη, αμμωνία και υδρογόνο αποτελεί τον μακροπρόθεσμο στόχο. Παράλληλα, η εφαρμογή προηγμένων συστημάτων επεξεργασίας λυμάτων (AWTS) και η μείωση της χρήσης scrubbers ανοιχτού κυκλώματος είναι κρίσιμες για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- **Εφαρμογή της Κυκλικής Οικονομίας στη Διαχείριση Αποβλήτων:** Η μείωση, ο διαχωρισμός και η ανακύκλωση των αποβλήτων στην πηγή, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη υποδομών για τη μετατροπή οργανικών αποβλήτων σε ενέργεια, μπορεί να μειώσει σημαντικά το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της κρουαζιέρας.
- **Προστασία Ευαίσθητων Οικοσυστημάτων:** Η εφαρμογή ζωνών απαγόρευσης αγκυροβόλησης σε περιοχές με λιβάδια ποσειδωνίας, σε συνδυασμό με την υποχρεωτική χρήση οικολογικών ναυδέτων, είναι απαραίτητη για την προστασία της θαλάσσιας βιοποικιλότητας.

ΣΤ.3. Κοινωνική & Πολιτιστική Διάσταση: Η Διαχείριση του Υπερτουρισμού

Το κοινωνικό πρόταγμα είναι η **αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ κατοίκων και επισκεπτών** και η **προστασία της τοπικής ταυτότητας**.

- **Θέσπιση Ορίων Φέρουσας Ικανότητας (Carrying Capacity):** Η εισαγωγή ανώτατων ορίων ημερήσιων αφίξεων, όπως εφαρμόζεται σε προορισμούς όπως η Σαντορίνη και το Ντουμπρόβνικ, είναι το πιο άμεσο εργαλείο περιορισμού της πίεσης. Η χρονική διασπορά των αφίξεων (διαφορετικά "παράθυρα" αποβίβασης) μπορεί να εξομαλύνει τις αιχμές συμφόρησης.
- **Χωρική Ανακατανομή των Ροών:** Αντί της συγκέντρωσης όλων των επιβατών στο ιστορικό κέντρο, η προώθηση εναλλακτικών διαδρομών, η ανάπτυξη θεματικών εμπειριών εκτός κέντρου και η βελτίωση των συγκοινωνιών μπορούν να καταναείμουν τον τουριστικό φόρτο.
- **Επανεπένδυση Εσόδων στις Τοπικές Κοινωνίες:** Η δημιουργία ενός διαφανούς μηχανισμού ανταποδοτικότητας, όπου μέρος των εσόδων από τέλη κρουαζιέρας επιστρέφει στους δήμους για έργα υποδομής, καθαριότητας, πολιτιστικές δράσεις και στεγαστικές πολιτικές, μπορεί να ενισχύσει την κοινωνική αποδοχή.
- **Ενίσχυση της Αυθεντικότητας:** Η προώθηση της άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς και η στήριξη των τοπικών παραγωγών και καλλιτεχνών μπορεί να αντιμετωπίσει το φαινόμενο της "Disneyfication", προσφέροντας μια πιο αυθεντική εμπειρία τόσο στους επισκέπτες όσο και στους κατοίκους.

ΣΤ.4. Διάσταση Διακυβέρνησης: Η Συντονισμένη Δράση

Το πρόταγμα διακυβέρνησης είναι η **αντικατάσταση της αποσπασματικής διαχείρισης από ένα ολοκληρωμένο μοντέλο συνεργασίας**.

- **Σύσταση Οργανισμών Διαχείρισης Προορισμού (DMMOs):** Η δημιουργία ενός ενιαίου, θεσμοθετημένου φορέα που θα συγκεντρώνει όλους τους εμπλεκόμενους (Δήμο, Λιμένα, Περιφέρεια, Επιμελητήριο, τοπικούς φορείς) είναι το πιο κρίσιμο βήμα. Αυτός ο φορέας θα είναι υπεύθυνος για τον στρατηγικό σχεδιασμό, τον συντονισμό, την παρακολούθηση και την κατανομή των πόρων.
- **Θεσμοθέτηση της Συλλογής Δεδομένων:** Η υποχρεωτική και ψηφιοποιημένη συλλογή ανώνυμων δεδομένων από όλους τους φορείς (ΑΑΔΕ, Λιμεναρχείο, ΟΛΚΕ, Εργάνη) μέσω ενός κεντρικού συστήματος (single window) είναι απαραίτητη για την τεκμηριωμένη λήψη αποφάσεων.

- **Ενίσχυση της Συμμετοχικότητας:** Η διασφάλιση της ενεργούς συμμετοχής των τοπικών κοινοτήτων και της κοινωνίας των πολιτών στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, μέσω ανοιχτών διαβουλεύσεων, αποτελεί εγγύηση για τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των πολιτικών.

ΣΤ.5. Προτάσεις σε επίπεδο Προορισμού

Η κρουαζιέρα συνιστά σημαντικό οικονομικό παράγοντα σε παγκόσμιο, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, με την Ελλάδα να κατέχει ισχυρή θέση στη Μεσόγειο. Η χώρα διαθέτει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα: γεωγραφική θέση, νησιωτικό απόθεμα, πολιτιστική κληρονομιά και ναυτική παράδοση. Ωστόσο, η έντονη εποχικότητα, η χωρική συγκέντρωση και η πίεση σε υποδομές και φυσικούς πόρους καθιστούν αναγκαία την εφαρμογή ολοκληρωμένων πολιτικών διαχείρισης.

Η οικονομική συμβολή της κρουαζιέρας είναι σημαντική αλλά άνισα κατανομημένη. Οι διαρροές αξίας (leakages) σε εκδρομές, τροφοδοσία και προμήθειες περιορίζουν την τοπική προστιθέμενη αξία. Η ενίσχυση της συμμετοχής των τοπικών επιχειρήσεων στην αλυσίδα αξίας αποτελεί κρίσιμη προτεραιότητα.

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις απαιτούν άμεση αντιμετώπιση μέσω επενδύσεων σε ηλεκτροδότηση από ξηράς, εναλλακτικά καύσιμα και βελτιωμένες υποδομές διαχείρισης αποβλήτων. Η κοινωνική αποδοχή της κρουαζιέρας εξαρτάται από την ικανότητα διαχείρισης των τουριστικών ροών, την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς και τη δίκαιη κατανομή των οφελών.

Η διακυβέρνηση αναδεικνύεται ως το κρίσιμότερο ζήτημα. Η αποσπασματική κατανομή αρμοδιοτήτων υπονομεύει κάθε προσπάθεια βιώσιμης διαχείρισης. Η δημιουργία ενός λειτουργικού μοντέλου συντονισμού, με συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων, αποτελεί προϋπόθεση για την αποτελεσματική εφαρμογή πολιτικών και τη δίκαιη κατανομή των εσόδων.

Προτείνεται δέσμη 6 προτάσεων σε επίπεδο προορισμού:

1. **Ανάκτηση διαρροών από εκδρομές:** Δημιουργία συντονιστικού γραφείου τοπικών εκδρομών, με στόχο τη μείωση της προμήθειας του πλοίου από 63% σε ≤40%, με εκτιμώμενο όφελος +3,8 εκατ. ευρώ ετησίως.
2. **Ανάπτυξη τοπικής τροφοδοσίας πλοίων:** Ίδρυση Cluster Τροφοδοσίας με πιστοποίηση τοπικών προϊόντων, στόχος αύξησης από 20.000 ευρώ σε 2 εκατ. ευρώ ετησίως.
3. **Επέκταση home-porting:** Δημιουργία πακέτων «Corfu Stay & Cruise» και ενεργοποίηση Τοπικού Ταμείου Home Porting, στόχος αύξησης του ποσοστού home-porting από 10,8% σε 15%.
4. **Βελτίωση εμπειρίας στην πόλη:** Δημιουργία ψηφιακής κάρτας (Corfu Cruise Pass) με εκπτώσεις σε μουσεία και καταστήματα, αναβάθμιση υπηρεσιών μεταφοράς και ενίσχυση καθαριότητας, στόχος αύξησης της μέσης δαπάνης από 36,48 σε 50 ευρώ ανά άτομο.
5. **Θεσμοθέτηση Παρατηρητηρίου:** Συστηματική παρακολούθηση βασικών δεικτών (οικονομική επίδραση, απασχόληση, κοινωνική πίεση, περιβαλλοντικό αποτύπωμα) μέσω μόνιμου μηχανισμού συλλογής δεδομένων, με ετήσια έκθεση και συγκριτική ανάλυση με άλλους προορισμούς.
6. **Δημιουργία DMMO:** Σύσταση Τοπικού Οργανισμού Διαχείρισης Προορισμού με συμμετοχή Δήμου, Περιφέρειας, ΟΛΚΕ, Επιμελητηρίου και επαγγελματικών συλλόγων, για τον συντονισμό πολιτικών, τη διαχείριση ροών και τη διαφανή κατανομή εσόδων.

Η εφαρμογή των προτάσεων αυτών μπορεί να μειώσει τις διαρροές αξίας, να αυξήσει την τοπική δαπάνη και να αναβαθμίσει την εμπειρία του επισκέπτη, χωρίς επιπλέον περιβαλλοντική επιβάρυνση. Η βιώσιμη ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα προϋποθέτει τη στροφή από την ποσοτική μεγέθυνση στην ποιοτική αξία, με έμφαση στη διακυβέρνηση, την καινοτομία και την κοινωνική αποδοχή.