



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET  
ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

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

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



## ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥΣ ΩΣ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ (HOMERORTS) ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Κεφάλαια Θεοδώρα



Ιούνιος 2016

Copyright 2016

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET

ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ  
Κλεομένους 22Α, 106 75 Αθήνα

Τηλ. 210 72 20 508 Fax: 210 3617711

Email: [jmcenter-athens@pspa.uoa.gr](mailto:jmcenter-athens@pspa.uoa.gr), [www.jmc.pspa.uoa.gr](http://www.jmc.pspa.uoa.gr)

All rights reserved

---

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

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

## **Περιεχόμενα**

<b>1. Περίληψη</b>	5
<b>2. Εισαγωγή</b>	5
<b>2.1. Η έννοια της “νησιωτικότητας”</b>	5
<b>2.2. Θαλάσσιος τουρισμός και κρουαζιέρες</b>	7
<b>2.2.1 Κρουαζιέρες (Cruising)</b>	7
<b>3. Ελλάδα και άρση του Cabotage</b>	8
<b>3.1. Η νησιωτική Ελλάδα</b>	8
<b>3.2. Ακτοπλοΐα (Cabotage)</b>	9
<b>3.2.1. Η κατάσταση στην Ελλάδα μετά την άρση του Cabotage</b>	10
<b>4. Λιμάνια αφετηρίας (Home Ports) και η ανάπτυξη αυτών</b>	11
<b>4.1. Η θέση της Ελλάδας</b>	12
<b>4.2. Η περίπτωση του λιμένα του Πειραιά</b>	13
<b>4.3. Προτάσεις για τους ελληνικούς λιμένες</b>	14
<b>5. Βιβλιογραφία</b>	18



# ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥΣ ΩΣ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ (HOME PORTS) ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

## 1. Περίληψη

Μετά την άρση του καμποτάζ (*cabotage*) στην Ελλάδα, έχει παρατηρηθεί – μέσω μελετών – μια τάση αύξησης του εισερχόμενου τουρισμού στα νησιά του Αιγαίου. Σε μια περίοδο οικονομικής κρίσης ένα τέτοιο φαινόμενο δίνει ανάσα ζωής στις τοπικές κοινωνίες, καθότι όχι μόνο υποδέχονται για ένα μικρό χρονικό διάστημα τουρίστες απ’ όλα τα μέρη της γης, αλλά και γιατί ενδέχεται πολλοί από αυτούς – αν μείνουν ευχαριστημένοι από τον τόπο που επισκέπτονται – να επιστρέψουν μελλοντικά για διακοπές. Ο σκοπός αυτής της μελέτης είναι να ερευνηθεί το πώς θα αναπτυχθούν τα λιμάνια του Αιγαίου Πελάγους (είτε στην ηπειρωτική Ελλάδα, είτε στη νησιωτική), έτσι ώστε να αξιοποιηθούν κατά το βέλτιστο τρόπο αυτήν την ευκαιρία που τους παρουσιάζεται. Ως μελέτη περίπτωσης, θα χρησιμοποιηθεί η περίπτωση του μεγαλύτερου λιμανιού της Ελλάδας – του Πειραιά – και θα μελετηθούν οι αιτίες, οι οποίες καθιστούν τον Πειραιά ως ακατάλληλο για τη χρήση του από τα κρουαζιερόπλοια ως λιμάνι αφετηρίας των κρουαζιέρων. Αμέσως μετά θα καταγραφούν βελτιωτικές προτάσεις για να ακολουθηθούν από τα υπόλοιπα λιμάνια της Ελλάδας, έτσι ώστε να εξελιχθούν και αυτά σε βάθος χρόνου σε ελκυστικούς προορισμούς ως λιμάνια αφετηρίας.

## 2. Εισαγωγή

### 2.1. Η έννοια της “νησιωτικότητας”

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) κατά τη συνεδρίαση της 479<sup>ης</sup> συνόδου αποδέχθηκε ότι ως νησί ορίζεται οποιαδήποτε περιοχή:

- i. έχει έκταση τουλάχιστον ενός τετραγωνικού χιλιομέτρου
- ii. βρίσκεται σε απόσταση τουλάχιστον ενός χιλιομέτρου από την ηπειρωτική χώρα
- iii. έχει μόνιμο πληθυσμό τουλάχιστον 50 κατοίκων
- iv. δεν έχει μόνιμη σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα
- v. δεν βρίσκεται σε πρωτεύουσα κράτους μέλους της ΕΕ.

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά (εκτός του πέμπτου) ορίζουν και την έννοια της νησιωτικότητας. Φαίνεται λοιπόν ότι το φαινόμενο της νησιωτικότητας συνδυάζει κοινωνικά, οικονομικά και φυσικά στοιχεία, κάποια από τα οποία είναι:

- η απομόνωση και η αίσθηση της μοναδικότητας
- τα προβλήματα στις μεταφορές
- η ατελής πρόσβαση στις αγορές και στις δημόσιες υπηρεσίες
- ο μεγάλος βαθμός διαφοροποίησης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων
- η περιορισμένη διαθεσιμότητα των παραγωγικών πόρων
- τα δημογραφικά προβλήματα
- η ύπαρξη πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς (Σπιλάνης κ.α., 2010).

Η νησιωτικότητα εντείνεται αντιστρόφως ανάλογα με το μέγεθος του νησιού και ανάλογα με την απόσταση του από τις ακτές. Επίσης, τα παραπάνω στοιχεία επηρεάζουν με αρνητικό τρόπο την ανάπτυξη, καθώς και την ανταγωνιστικότητα κάθε νησιού αποτρέποντας τα νησιά να δημιουργήσουν οικονομίες κλίμακας, να έχουν καλή προσπελασιμότητα και χαμηλό κόστος μεταφοράς, να έχουν εξωτερικές οικονομίες και οικονομίες συγκέντρωσης σε σχέση με ό,τι ισχύει στις ηπειρωτικές περιοχές. Παράλληλα, το κόστος διαβίωσης και παραγωγής είναι υψηλό σε σχέση με τα αντίστοιχα κόστη στις ηπειρωτικές περιοχές.

Αυτός είναι και ο λόγος που πρέπει να υιοθετηθούν πολιτικές και στρατηγικές υπέρ των νησιωτικών περιοχών με σκοπό να τις μετατρέψουν σε περιοχές ανταγωνιστικές. Για να γίνει κάτι τέτοιο θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βάση στα μειονεκτήματα της νησιωτικότητας και να δημιουργηθούν στοχευμένες πολιτικές, οι οποίες αποσκοπούν στην αειφόρο ανάπτυξη (Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, 2012; Σπιλάνης κ.α., 2010).

Οι πολιτικές που χρειάζεται να ακολουθηθούν θα πρέπει να βασίζονται κατά κύριο λόγο στα δυνατά σημεία των νησιών (παραδείγματος χάρη, στην ποιότητα διαβίωσης των κατοίκων, καθώς και στην ποιότητα των φυσικών πόρων κ.α.), να εκμεταλλεύονται τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται (για παράδειγμα, την εγκατάσταση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, την ανάπτυξη των Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών, την ποιοτική ενημέρωση, τον τουρισμό κ.α.), να παραμερίζουν αποτελεσματικά τα αδύναμα σημεία τους (για παράδειγμα, τη δυσκολία προσβασιμότητας, τις υπηρεσίες δημόσιου συμφέροντος, την απασχόληση κ.α.) και τέλος να προβλέπουν και να αντιμετωπίζουν τις όποιες απειλές (παραδείγματος χάρη, την κλιματική αλλαγή, τη λειψυδρία, τα καιρικά φαινόμενα κ.α.) (Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, 2012).

## **2.2 Θαλάσσιος τουρισμός και κρουαζιέρες**

Ο όρος «θαλάσσιος τουρισμός», σύμφωνα με τον Orams (1999), περιλαμβάνει εκείνες τις ψυχαγωγικές δραστηριότητες, καθώς και τις δραστηριότητες αναψυχής που έχουν ως σημείο αναφοράς το θαλάσσιο περιβάλλον και η χρήση ή η κατανάλωση των συγκεκριμένων από τον καταναλωτή γίνεται, αφότου εκείνος έχει απομακρυνθεί από τον τόπο κατοικίας του. Φαίνεται λοιπόν ότι θαλάσσιος τουρισμός αποτελείται από παράκτιες δραστηριότητες αναψυχής και από δραστηριότητες που έχουν πιο άμεση σχέση με τη θάλασσα.

Στην Ελλάδα ο θαλάσσιος τουρισμός αναπτύχθηκε κατά τη δεκαετία του 1960 και μέχρι σήμερα έχει μεγάλες δυνατότητες εξέλιξης (Diakomihalis, 2007; Lekakou and Pallis, 2006). Ο οργανωμένος θαλάσσιος τουρισμός προσφέρει τις εξής δραστηριότητες:

- i. Κρουαζιέρες (cruising)
- ii. Ιδιωτικός θαλάσσιος τουρισμός (yachting)
- iii. Θαλάσσιες ημερήσιες εκδρομές (daily maritime excursions) (Diakomihalis, 2007).

Στην παρούσα εργασία αναλύθηκε μόνο η πρώτη εκ των τριών δραστηριοτήτων για τη μελέτη της επίδρασης των κρουαζιέρων στις τοπικές κοινωνίες και για το πώς αυτές θα γίνουν ακόμη πιο ελκυστικοί προορισμοί για τους τουρίστες.

### **2.2.1. Κρουαζιέρες (Cruising)**

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας είναι ένας δυναμικός τομέας που αναπτύσσεται ταχύτατα. Είναι ένας από τους τομείς του τουρισμού με τη μεγαλύτερη εξέλιξη (Soriani et al., 2009). Αυτό συμβαίνει διότι η κρουαζιέρα συνδυάζει το ταξίδι δια θαλάσσης, τη ναυτιλία, τον τουρισμό και τον ελεύθερο χρόνο (Wild and Dearing, 2000). Σύμφωνα με τους Lekakou and Pallis (2006), η κρουαζιέρα ορίζεται ως η δραστηριότητα αναψυχής που πραγματοποιείται σε ένα πλεούμενο με χωρητικότητα τουλάχιστον εκατό επιβατών, περιλαμβάνει μια διαδρομή – την οποία πληρώνουν οι επιβάτες – και τουλάχιστον μια διανυκτέρευση στο πλεούμενο.

Το 2011, ο αριθμός τουριστών κρουαζιέρας ξεπέρασε τα 20 εκ. παγκοσμίως. Ο μέσος ρυθμός ανάπτυξης του τομέα της κρουαζιέρας έφτασε το 8% σε αντιδιαστολή με το 4% που καταγράφηκε συνολικά για τον τουρισμό. Οι τουρίστες κρουαζιέρας έρχονται κατά κύριο

λόγο από τις ΗΠΑ και τον Καναδά (60% επί του συνόλου των τουριστών κρουαζιέρας). Όσον αφορά στην Ευρώπη, οι τουρίστες από το Ηνωμένο Βασίλειο και τη Γερμανία δείχνουν μεγαλύτερη προτίμηση στις κρουαζιέρες και μάλιστα η τάση αυτή είναι αυξητική (30% επί του συνόλου των τουριστών κρουαζιέρας το 2011 έναντι 14% που ήταν το 2000). Υφίσταται λοιπόν μια αυξητική τάση όσον αφορά στον αριθμό κρατήσεων στα κρουαζιερόπλοια, από 0,6% το 2000 στο 0,9% το 2010. Η αύξηση αυτή συνέβη λόγω της αύξησης του κατά κεφαλήν εισοδήματος διεθνώς και λόγω της μείωσης των τιμών των πακέτων κρουαζιέρας (Μυλωνάς κ.α., 2012).

Οι βασικότεροι προορισμοί όσον αφορά στα ταξίδια με κρουαζιερόπλοια είναι η Καραϊβική και η Μεσόγειος. Σύμφωνα με τους Μυλωνά κ.α. (2012), το μερίδιο των επιβατών της Μεσογείου κατά το 2009 παρουσίασε άνοδο σε σχέση με αυτό του 2004 (21% έναντι του 15%). Από την άλλη πλευρά η Καραϊβική εμφανίζει μία μείωση στην επισκεψιμότητά της (από 50% το 2004 στο 40% το 2009). Αναφορικά με τη Μεσόγειο, το 75% των τουριστών που είχαν ως προορισμό την Ευρώπη επισκέφθηκαν τη Μεσόγειο. Οι χώρες με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα στη Μεσόγειο είναι η Ιταλία, η Ισπανία και η Ελλάδα.

### **3. Ελλάδα και άρση του Cabotage**

#### **3.1. Η νησιωτική Ελλάδα**

Η Ελλάδα κερδίζει επάξια τη θέση της ανάμεσα στα νησιωτικά κράτη λόγω των πολυάριθμων νησιών της (3.053 νησιά, εκ των οποίων τα 124 είναι κατοικημένα) και λόγω του μεγάλου μήκους των ακτογραμμών της (15.000 km) σε σχέση με τη συνολική έκταση της χώρας (131.957 km<sup>2</sup>). Αν λάβει κανείς υπόψη του τα νησιά, τις νησίδες, τις βραχονησίδες και τα ερημονήσια της Ελλάδας, τότε γίνεται αντιληπτό ότι η χώρα αποτελείται από 9.837 νησιωτικά εδάφη και αυτός είναι και ο λόγος που η Ελλάδα βρίσκεται στις πρώτες θέσεις μεταξύ των 10 νησιωτικών χωρών του κόσμου. Από τα 15.000 km του μήκους των ακτογραμμών, περί τα 7.700 km αντιστοιχούν στα 3.053 νησιά της χώρας. Τα ελληνικά νησιά και τα νησιωτικά συμπλέγματα αποτελούν το 18,8% της επιφάνειας της χώρας και συγκεντρώνουν το 14% του πληθυσμού της. Γεγονός είναι ότι τα σύνορα της η Ελλάδα τα οφείλει στα νησιά της καθότι τα νησιά του Ιονίου Πελάγους δημιουργούν τα σύνορα μεταξύ Ελλάδας – Ιταλίας και καθότι τα νησιά του Αιγαίου Πελάγους δημιουργούν τα σύνορα μεταξύ Ευρώπης – Ασίας και Ευρώπης – Αφρικής (Ρέντζος, 2009; Σπιλάνης κ.α., 2010).



Όσον αφορά στον αριθμό των νησιωτικών εδαφών, η Περιφέρεια του Νοτίου Αιγαίου καταλαμβάνει την πρώτη θέση με 34,4% του συνολικού αριθμού των νησιωτικών εδαφών της χώρας. Αμέσως μετά έρχεται η Κρήτη όπου καταλαμβάνει το 12,4% των νησιωτικών εδαφών, η Θεσσαλία με το 10,1% των νησιωτικών εδαφών, τα Ιόνια Νησιά με το 9,7%, η Στερεά Ελλάδα με το 7,2% των νησιωτικών περιοχών και τέλος η Κεντρική Μακεδονία που καταλαμβάνει το 6,2% (Σπιλάνης κ.α., 2010).

Τα νησιά της Ελλάδας χωροθετούνται σε δύο πελάγη: το Αιγαίο και το Ιόνιο. Στο πρώτο βρίσκεται η πλειοψηφία των ελληνικών νησιών. Στο κεντρικό Αιγαίο βρίσκονται τα περισσότερα νησιά και ανήκουν διοικητικά στην Περιφέρεια του Βορείου και στην Περιφέρεια του Νοτίου Αιγαίου και σε πέντε Νομούς: της Λέσβου, της Χίου, της Σάμου, της Δωδεκανήσου και των Κυκλάδων. Στο δυτικό Αιγαίο Πέλαγος, τα νησιά που υπάρχουν ανήκουν διοικητικά σε Νομούς της ηπειρωτικής Ελλάδας. Η Κρήτη θεωρείται ως ένα από τα μεγαλύτερα νησιά της Μεσογείου και γενικότερα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Σπιλάνης κ.α., 2010).

Είναι γεγονός ότι, από τα 3.053 νησιά της Ελλάδας, μόνο τα 69 θεωρείται ότι είναι σημαντικά από οικονομικής άποψης (Psaraftis and Papanikolaou, 1992). Η αναπτυξιακή κατάσταση των νησιών οφείλεται κατά κύριο λόγο στον τριτογενή τομέα, με ιδιαίτερη έμφαση στον τουρισμό. Η κατάσταση όμως αυτή δεν είναι βιώσιμη σε βάθος χρόνου και σήμερα παρουσιάζει στασιμότητα λόγω ανταγωνιστικότητας σε εθνικό, μεσογειακό και διεθνές επίπεδο. Η προσέλευση περισσότερων κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά ύδατα πιθανόν να έδινε μια μεγαλύτερη ανάσα οικονομικής ανακούφισης στα νησιά.

### **3.2. Ακτοπλοΐα (Cabotage)**

Ο όρος “cabotage” υποδηλώνει την παραχώρηση δικαιώματος κυκλοφορίας των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών σε μία επικράτεια, υπό τη σημαία της χώρας που κυριαρχεί στην περιοχή. Όσον αφορά στον τομέα των κρουαζιέρων στην Ελλάδα, το cabotage παραχωρούσε το δικαίωμα μόνο στα κρουαζιερόπλοια που έφεραν ελληνική σημαία να χρησιμοποιούν τα ελληνικά λιμάνια ως «λιμάνια αφετηρίας (home ports)». Τα κρουαζιερόπλοια που δεν έφεραν ελληνική σημαία ήταν σε θέση να χρησιμοποιήσουν τα ελληνικά λιμάνια μόνο ως «λιμάνια διέλευσης (transit ports)». Η Ελλάδα και οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες υιοθέτησαν το cabotage το 1926 για να μπορέσουν να προστατεύσουν τις ευάλωτες τότε οικονομίες τους. Όμως, από τη δεκαετία του 1980, άρχισαν να

πραγματοποιούνται οι πρώτες συζητήσεις για την απελευθέρωση των μεταφορών στις τότε χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Sturmeij, 1994; Γεωργακόπουλος, 2016).

Την 7η Δεκεμβρίου 1992, το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εξέδωσε τον Κανονισμό 3577/92 για την εφαρμογή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών. Πιο αναλυτικά, στην Παράγραφο 1 του Άρθρου 1 αναφέρει ότι:

*«Από την 1η Ιανουαρίου 1993 εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους-μέλους για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος και φέρουν σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος-μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο».*

Με το Άρθρο 6 του Κανονισμού 3577/92 το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εξαιρεί προσωρινά ορισμένες χώρες από την εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92, μία από αυτές τις χώρες είναι και η Ελλάδα. Οι εξαιρέσεις για την Ελλάδα είναι οι εξής:

- Για υπηρεσίες κρουαζιέρας, έως την 1/1/1995,
- Για τη μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1/1/1997,
- Για τακτικές γραμμές επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων, έως την 1/1/1999 και
- Για την ακτοπλοΐα που αφορά νησιά, και υπηρεσίες με πλοία κάτω των 650 GRT<sup>1</sup>, έως την 1/1/2004.

### **3.2.1. Κατάσταση στην Ελλάδα μετά την άρση του καμποτάζ**

Είναι γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση πίεσε την Ελληνική Κυβέρνηση για την υιοθέτηση του συγκεκριμένου κανονισμού, κάτι που οι Έλληνες ιδιοκτήτες και τα ελληνικά συνδικάτα των ναυτικών δεν είδαν θετικά. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να υπερασπιστεί η Ελληνική Κυβέρνηση τη θέση των συμφερόντων των παραπάνω (Psaraftis and Papanikolaou, 1992). Όμως η άρση του καμποτάζ αντικειμενικά θα έδινε μια πνοή ελευθερίας στην εγχώρια

---

<sup>1</sup> Τα αρχικά GRT προέρχονται από την αγγλική γλώσσα: Gross Register Tonnage. Είναι μονάδα μέτρησης του συνολικού όγκου που εκφράζεται σε εγγεγραμμένους τόνους, ο καθένας από τους οποίους είναι ίσος με 2,83m<sup>3</sup>.

αγορά διότι τα έσοδα στα λιμάνια αφετηρίας – όπου θα προσδένονταν τα κρουαζιερόπλοια – θα ήταν σαφώς μεγαλύτερα (Γεωργακόπουλος, 2016).

Με την άρση του καμποτάζ, κάποιος θα περίμενε ότι κρουαζιερόπλοια με ξένες σημαίες θα χρησιμοποιούσαν ως λιμάνια αφετηρίας τα ελληνικά λιμάνια. Κάτι τέτοιο όμως δε συνέβη. Απεναντίας παρατηρήθηκε μια μικρή μείωση της χρήσης των ελληνικών λιμανιών ως λιμανιών αφετηρίας. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι η άρση του καμποτάζ δεν είναι αρκετή για την Ελλάδα για να μπορέσει να προσελκύσει κρουαζιερόπλοια στην επικράτειά της – τα οποία θα έχουν ως λιμάνια αφετηρίας τα ελληνικά λιμάνια. Αυτός είναι και ο λόγος που πρέπει να γίνουν ενισχυτικές ενέργειες για να αναβαθμισθεί ο ρόλος των ελληνικών λιμανιών ως λιμάνια αφετηρίας (Γεωργακόπουλος, 2016).

Οι Lekakou et al. (2009) δημιούργησαν μια λίστα με 81 κριτήρια, τα οποία πρέπει να πληροί ένα λιμάνι αν θέλει να είναι ελκυστικός προορισμός – ως λιμάνι αφετηρίας – στις εταιρείες κρουαζιερόπλοιων. Έχοντας ως βάση αυτά τα κριτήρια πρέπει να ακολουθηθούν νέες στρατηγικές και να γίνουν έργα υποδομής, τα οποία θα καταστήσουν τα ελληνικά λιμάνια ελκυστικότερα στα μάτια των τουριστών. Παραδείγματα τέτοιων ενεργειών, σύμφωνα με τους Γεωργακόπουλος (2016), Vaggelas and Stefanidaki (2015) και τους Lekakou et al. (2009), είναι η ύπαρξη ενός αεροδρομίου πλησίον του λιμανιού, η πιστότητα και η χωρητικότητα του αεροδρομίου, η πολιτική των δασμών που ακολουθείται, η ασφάλεια εντός λιμανιού, η ικανότητα ταυτόχρονης διαχείρισης μεγάλου αριθμού επιβατών, το βάθος του λιμανιού, η πολιτική του καμποτάζ και διάφοροι άλλοι παράγοντες.

#### **4. Λιμάνια Αφετηρίας (Home Ports) και η ανάπτυξη αυτών**

Η ελκυστικότητα των περιοχών για έναν τουρίστα καθορίζει και αν αυτές θα επιλεγθούν ως προορισμοί σε μια κρουαζιέρα (Kendall, 1986). Όμως δεν είναι μόνο η ελκυστικότητα των περιοχών που παίζει σημαντικό ρόλο στην επιλογή λιμανιού αφετηρίας ή στην επιλογή λιμανιού διέλευσης. Ένας ακόμα σημαντικός παράγοντας, σύμφωνα με τους Lekakou et al. (2006), είναι οι υποδομές του εκάστοτε λιμανιού, οι προμήθειες που παρέχονται, καθώς και οι κατάλληλες υπηρεσίες για τη διευκόλυνση τόσο του κρουαζιερόπλοιου όσο και των επιβατών.

Τα λιμάνια που χρησιμοποιούν οι εταιρείες κρουαζιέρας χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες:

- Τα λιμάνια αφετηρίας (homeports). Αυτά τα λιμάνια τα κρουαζιερόπλοια τα

χρησιμοποιούν είτε ως σημεία αφετηρίας της κρουαζιέρας είτε ως σημεία τερματισμού είτε και τα δύο.

- Τα λιμάνια διέλευσης (ports of call). Είναι τα λιμάνια που επισκέπτονται τα κρουαζιερόπλοια κατά τη διάρκεια του πλόα.
- Τα υβριδικά λιμάνια (hybrid ports). Είναι είτε σημεία αφετηρίας και τερματισμού της κρουαζιέρας είτε είναι ενδιάμεσοι σταθμοί – κατά τη διάρκεια του ταξιδιού – άλλων κρουαζιερόπλοιων.

Η οικονομική ανάπτυξη που απολαμβάνει ένα λιμάνι αφετηρίας, καθώς και η αντίστοιχη πόλη, τα κάνουν ελκυστικές επιλογές για όσα λιμάνια έχουν τη δυνατότητα να αποκτήσουν τις υποδομές που χρειάζονται και να είναι σε θέση να φιλοξενήσουν κρουαζιερόπλοια. Σε αυτό συντελούν:

- i. Οι εταιρείες που πραγματοποιούν τις κρουαζιέρες
- ii. Οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων
- iii. Τα πληρώματα των κρουαζιερόπλοιων (Lekakou et al., 2009).

Μετά από έρευνες έχει αποδειχθεί ότι ένας επιβάτης κρουαζιέρας ξοδεύει το εξαπλάσιο ή εφταπλάσιο ποσό χρημάτων στο λιμάνι αφετηρίας σε σχέση με το ποσό που ξοδεύει σε ένα λιμάνι διέλευσης (G.P. Wild and BREA, 2007).

#### **4.1. Η θέση της Ελλάδας**

Η Ελλάδα είναι ένας από τους πιο ελκυστικούς προορισμούς κρουαζιέρας παγκοσμίως, αλλά τα έσοδα από το συγκεκριμένο τομέα είναι λίγα σε σχέση με τα έσοδα που έχουν η Ιταλία και η Ισπανία. Η Ελλάδα έχει έσοδα της τάξης του 4%, τα οποία προκύπτουν από τις κρουαζιέρες που λαμβάνουν χώρα στην Ευρώπη, ενώ η Ιταλία λαμβάνει το 30% και η Ισπανία το 9%.

Μία από τις αιτίες που συμβαίνει αυτό είναι η έλλειψη λιμανιών αφετηρίας για την εκκίνηση των κρουαζιέρων (Troupetas et al., 2015). Πέντε από τα λιμάνια της Ελλάδας θα είναι σε θέση να φιλοξενήσουν ικανοποιητικά κρουαζιερόπλοια και να θεωρούνται ως λιμάνια αφετηρίας για τα κρουαζιερόπλοια, μετά από αναβάθμιση των υποδομών τους: του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου, της Κέρκυρας και της Ρόδου. Ενώ τα συγκεκριμένα λιμάνια έχουν κάποια στοιχεία σημαντικά, όπως για παράδειγμα ότι βρίσκονται κοντά σε αεροδρόμια, ότι οι περιοχές έχουν να επιδείξουν πολιτιστικά αξιοθέατα, καθώς και επαρκή χώρο για τη δημιουργία νέων υποδομών, υστερούν σε σημαντικούς τομείς

(Γεωργακόπουλος, 2016).

Άλλη αιτία, για την οποία τα ελληνικά λιμάνια δεν είναι ελκυστικοί προορισμοί για να λειτουργήσουν ως λιμάνια αφετηρίας, είναι η πολιτική και η οικονομική αστάθεια που επικρατεί στην Ελλάδα. Αυτό συμβαίνει διότι η εταιρεία που πραγματοποιεί τις κρουαζιέρες θα επενδύσει μεγάλα ποσά στο λιμάνι αφετηρίας, σχετικά με τα κτίρια, τις υπερκατασκευές για τα κρουαζιερόπλοια και τους επιβάτες αυτών, το σχεδιασμό των δρομολογίων της κρουαζιέρας και την έναρξη διαφημιστικών εκστρατειών για την προσέλκυση του τουριστικού κοινού. Επομένως, η εταιρεία που πραγματοποιεί κρουαζιέρες θέλει να υφίσταται πολιτική και οικονομική σταθερότητα στη χώρα που βρίσκεται το λιμάνι αναχώρησης για τα κρουαζιερόπλοιά της.

Μία ακόμα αιτία που υπογραμμίζει την ακαταλληλότητα των ελληνικών λιμανιών να λειτουργήσουν ως λιμάνια αναχώρησης για τα κρουαζιερόπλοια είναι ότι δεν έχουν εγκατεστημένα συστήματα κατανομής αγκυροβόλιου, γνωστά και ως berth allocation systems. Τα berth allocation systems είναι συστήματα, με βάση τα οποία τα πλοία σε ένα λιμάνι διανέμονται σε διαφορετικά αγκυροβόλια. Όταν όμως αυτά τα συστήματα δεν είναι εγκατεστημένα σε ένα λιμάνι, τότε οι καταστάσεις που βιώνουν οι επιβάτες και το προσωπικό των πλοίων είναι δυσάρεστες. Όσον αφορά στα κρουαζιερόπλοια, μια αύξηση στον αριθμό αυτών σε περιόδους μεγάλης τουριστικής έλευσης σε λιμάνια που δεν έχουν εγκατεστημένα berth allocation systems προκαλεί συνωστισμό στις αποβάθρες. Αυτός είναι και ένας σημαντικός όρος που οι εταιρείες κρουαζιέρων θέτουν επί τάπητος κάθε φορά που έρχονται σε επικοινωνία με ένα πιθανό λιμάνι αφετηρίας (Corres and Papachristou, 2012).

#### **4.2. Η περίπτωση του λιμένα του Πειραιά**

Τα σημαντικότερα λιμάνια αφετηρίας στη Μεσόγειο βρίσκονται ως επί το πλείστον στη Δυτική Μεσόγειο και πιο αναλυτικά στην Ιταλία (Βενετία, Γένοβα, Σαβόνα, Σιβιταβέκια) και στην Ισπανία (Βαρκελώνη, Βαλένθια, Πάλμα και Μαγιόρκα). Στην Ανατολική Μεσόγειο, από την άλλη πλευρά, λίγα μόνο λιμάνια θεωρούνται ως λιμάνια αφετηρίας. Ο Πειραιάς, το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας, δε χρησιμοποιείται ως λιμάνι αφετηρίας, αλλά ως λιμάνι διέλευσης. Το 2005, πέρασαν από τα λιμάνια της Ελλάδας περίπου 2,07 εκ. επιβάτες από κρουαζιέρες, όμως μόνο οι 185.000 επιβάτες από αυτούς ξεκίνησαν την κρουαζιέρα τους από τον Πειραιά (Lekakou et al., 2009).

Ο Πειραιάς μπορεί να θεωρηθεί από πολλούς ως ένα ελκυστικό λιμάνι, λόγω της

εγγύτητάς του με τα ιστορικά και πολιτισμικά αξιοθέατα του ελληνισμού. Όμως επειδή βρίσκεται μακριά από την αγορά της Βόρειας Αμερικής, καθίσταται δυσπρόσιτο στα μάτια ενός δυνητικού τουρίστα, λόγω του ότι δεν υπάρχουν απευθείας πτήσεις από και προς τη Βόρεια Αμερική, λόγω του κόστους της μετακίνησης και λόγω του χρόνου που πρέπει να διαθέσει για να έρθει στην Ελλάδα. Αυτό συμβαίνει διότι οι μετακινήσεις από και προς τα λιμάνια αναχώρησης γίνονται κατά κύριο λόγο μέσω των εναέριων μεταφορών και σπανιότερα μέσω θάλασσας ή ξηράς (Lekakou et al., 2009).

Ένας άλλος παράγοντας που δυσχεραίνει τη χρήση των ελληνικών λιμανιών από κρουαζιερόπλοια είναι το ρυθμιστικό πλαίσιο των παραχωρήσεων (concessions). Οι παραχωρήσεις χρησιμοποιούνται ευρέως στον τομέα της ναυτιλίας που σχετίζεται με τα λιμάνια. Μια σύμβαση παραχώρησης σε ένα λιμάνι είναι μία σύμβαση κατά την οποία η κυβέρνηση μεταβιβάζει σε μία ιδιωτική επιχείρηση λειτουργικά δικαιώματα, τα οποία εν συνεχεία δεσμεύονται ανάλογα με την έγκριση της κυβέρνησης και ανάλογα με τους όρους της σύμβασης (Botham, 2014). Η ελληνική νομοθεσία περιορίζει τις λιμενικές αρχές να παραχωρούν άδεια χρήσης λιμενικών υπηρεσιών στον ιδιωτικό τομέα, κάτι που αποθαρρύνει τις εταιρείες διεξαγωγής κρουαζιέρων. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει βήματα για τη διόρθωση αυτών των προβλημάτων, χωρίς όμως να έχει ολοκληρωθεί η επίλυσή τους (Lekakou et al., 2009).

### **4.3. Προτάσεις για τους ελληνικούς λιμένες**

Η κρουαζιέρα πλέον θεωρείται ως μία από τις πιο σημαντικές και προσοδοφόρες δραστηριότητες τόσο για τον ίδιο τον λιμένα όσο και για τις γειτονικές πόλεις. Αυτό γίνεται ευκόλως φανερό στην Ελλάδα διότι από τους 12 οργανισμούς λιμένων οι 10 είναι σε θέση να φιλοξενήσουν κρουαζιερόπλοια. Οι λιμένες αυτές βρίσκονται σε κοντινές αποστάσεις μεταξύ τους και μεταξύ τουριστικών προορισμών γεγονός που τοποθετεί την Ελλάδα ως έναν από τους πιο ελκυστικούς προορισμούς παγκοσμίως – όσον αφορά στον τομέα της κρουαζιέρας (Βαγγέλας και Πάλλης, 2016).

Έχοντας ως κύριο παράδειγμα το λιμάνι του Πειραιά είναι δυνατή η δημιουργία προτάσεων και για τα υπόλοιπα λιμάνια της Ελλάδας, έτσι ώστε να μπορέσουν να αναπτυχθούν περαιτέρω και να μετατραπούν σε σημαντικά λιμάνια αφετηρίας μελλοντικά. Οι προτάσεις περιστρέφονται γύρω από τρεις σημαντικούς τομείς: αρχικά γίνεται αναφορά στη σχέση της τοπικής κοινωνίας με τον λιμένα αφετηρίας, αμέσως μετά γίνεται αναφορά στον

ίδιο τον λιμένα και πώς αυτός μπορεί να βελτιωθεί, στις υποδομές και τέλος περιγράφεται η σύγχρονη κατάσταση της Ελλάδας και τί αντίκτυπο επιφέρει αυτή η κατάσταση στον τομέα της κρουαζιέρας στη χώρα.

Σύμφωνα με την ESPO (2016) ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που πρέπει η κάθε τοπική κοινωνία να επιληφθεί, είναι ομαλή λειτουργία πόλης και λιμένα. Εφόσον μια τέτοια λειτουργία είναι εφικτή τότε οι πιθανότητες να καταστεί το λιμάνι της πόλης ως λιμάνι αφητηρίας για κρουαζιέρες και ως γενικότερος προορισμός για έλευση κρουαζιερόπλοιων είναι μεγαλύτερες. Η ομαλή αυτή λειτουργία είναι δυνατό να επιτευχθεί διαμέσου της σωστής συνεργασίας μεταξύ πόλης και λιμένα, μέσω της κατανόησης ότι η έλευση κρουαζιερόπλοιων στον λιμένα επιφέρει κέρδη και οικονομική ανάπτυξη – όχι μόνο στον λιμένα αλλά και στην τοπική κοινωνία, με την αντιμετώπιση των εξωτερικών επιδράσεων της κρουαζιέρας και τέλος με τη διαχείριση της κυκλοφοριακής συμφόρησης που είναι δυνατό να συμβεί σε περίοδο αιχμής.

Ένα πρώτο βήμα είναι η προσπάθεια γεφύρωσης της πόλης με το λιμάνι. Η τοπική κοινωνία θα πρέπει να είναι κατάλληλα ενημερωμένη για τα πλεονεκτήματα που μπορεί να προσφέρει η κρουαζιέρα ως επιχείρηση. Μια τέτοιου είδους ενημέρωση μπορεί να λάβει χώρα διαμέσου της τοπικής αυτοδιοίκησης, των τοπικών μέσων μαζικής ενημέρωσης, της εκπαίδευσης διαμέσου των σχολείων και των ερευνών σε πανεπιστημιακό επίπεδο θα βοηθήσουν τον μέσο κάτοικο να κατανοήσει τη σημασία της κρουαζιέρας στην ευρύτερη περιοχή (ESPO, 2016). Επιπρόσθετα θα βοηθήσει στη σύνδεση των κατοίκων με τον τομέα της κρουαζιέρας οι από κοινού δραστηριότητες, οι μεν τουρίστες θα έρθουν σε επαφή με τον πολιτισμό του τόπου που επισκέπτονται και οι δε κάτοικοι θα δείχνουν τον τόπο τους στους τουρίστες και θα κερδίζουν και λεφτά. Ένα φιλικό λιμάνι και μια φιλική πόλη θα παίξει σημαντικό ρόλο για το αν ο προορισμός θα καθιερωθεί ως φιλικός προς τους τουρίστες και αν αυτοί θα θέλουν να τον επισκεφτούν ξανά.

Οι υποδομές των λιμένων θα πρέπει να είναι κατάλληλες για να είναι σε θέση να προσαράξουν κρουαζιερόπλοια και να μπορέσουν να επεκταθούν σε βάθος χρόνου για να δέχονται περισσότερα κρουαζιερόπλοια. Επίσης το βάθος των λιμένων θα πρέπει να είναι τέτοιο ώστε να είναι σε θέση να δεχθεί κρουαζιερόπλοια. Οι λιμένες από την άλλη πλευρά θα πρέπει να έχουν μια ελκυστική πολιτική δασμών έτσι ώστε να είναι προσιτή η έλευση κρουαζιερόπλοιων σε αυτούς και τα μέτρα ασφάλειας θα πρέπει να τηρούνται. Επιπρόσθετα, λόγω του ότι τα κρουαζιερόπλοια μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών, οι λιμένες θα πρέπει να έχουν τις κατάλληλες υποδομές και να έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα για την

ταυτόχρονη και ταχεία διαχείριση του μεγάλου αυτού επιβατικού κοινού (Vaggelas and Stefanidaki, 2015; Lekakou et al., 2009; Γεωργακόπουλος, 2016). Η Lekakou et al. (2006) επισημαίνει ότι οι λιμένες θα πρέπει να είναι κατάλληλα προμηθευμένοι και οι υπηρεσίες των να είναι υφίστανται και να είναι συμμετέχουν κι εκείνες στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και των κρουαζιερόπλοιων. Σύμφωνα με την ESPO (2016) τα λιμάνια θα πρέπει να έχουν υποδομές φιλικές προς το περιβάλλον.

Οι ελληνικοί λιμένες δεν έχουν εγκατεστημένα συστήματα κατανομής αγκυροβόλιου, γνωστά ως berth allocation systems. Σύμφωνα με τους Corres and Papachristou (2012) αυτός είναι και ένας από τους πιο σημαντικούς όρους που θέτουν οι εταιρείες για να είναι σε θέση να φέρουν τα κρουαζιερόπλοιά τους στον εκάστοτε λιμένα. Επομένως, οι ελληνικοί λιμένες για να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικοί θα πρέπει να εγκαταστήσουν τα συστήματα αυτά.

Στην Ελλάδα υφίσταται έλλειψη των λιμένων αφετηρίας. Αυτός είναι και ο λόγος που κρίνεται απαραίτητη η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των υποδομών όλων των κατάλληλων λιμένων – αν και χρονοβόρο. Σε περίπτωση που αναβαθμιστούν οι υποδομές όλων των κατάλληλων λιμένων τότε οι λιμένες αφετηρίας θα είναι ίσοι με 5 (Troumpets et al., 2015).

Λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τόσο εντός όσο και εκτός λιμένα, κατά την περίοδο μεγάλης έλευσης κρουαζιεροπλοίων, κρίνεται απαραίτητη η λήψη στρατηγικής για την ομαλή λειτουργία του λιμένα και την ανακούφιση της τοπικής κοινωνίας. Μερικές από τις καλές πρακτικές που ακολουθήθηκαν στο παρελθόν είναι:

- Μεταφορά του χώρου στάθμευσης σε χώρο εύκολα προσβάσιμο από τον λιμένα, για να μη χρειάζεται οι τουρίστες να εισέρχονται στην πόλη για να σταθμεύσουν το όχημά τους.
- Ύπαρξη συγκεκριμένων δρόμων από και προς το λιμάνι για το επιβατικό κοινό
- Συγχρονισμένες πληροφορίες για πιθανές κυκλοφοριακές συμφορήσεις, ελεύσεις κρουαζιερόπλοιων κ.α. μπορούν να βοηθήσουν έτσι ώστε οι κάτοικοι της περιοχής να επιλέξουν άλλους δρόμους (ESPO, 2016).

Επιπρόσθετα είναι πολύ χρήσιμη η ύπαρξη ενός αεροδρομίου πλησίον του λιμένα αφετηρίας. Ένα αεροδρόμιο θα μετέτρεπε το λιμάνι αφετηρίας σε πόλο έλξης για τους τουρίστες διότι θα μπορούσαν μετά την προσγείωσή τους να πάνε αμέσως στο λιμάνι για να



ξεκινήσουν την κρουαζιέρα τους. Επίσης το αεροδρόμιο θα πρέπει - σε περίπτωση που δεν υπάρχουν - να θέσει απευθείας πτήσεις από και προς τις περιοχές που προέρχονται οι περισσότεροι τουρίστες. Αυτή η κίνηση θα διευκολύνει περισσότερους τουρίστες που τελικά θα προτιμήσουν το συγκεκριμένο λιμάνι για λιμάνι αφετηρίας. Επομένως το αεροδρόμιο θα πρέπει να έχει μεγάλη χωρητικότητα (Vaggelas and Stefanidaki, 2015; Lekakou et al., 2009; Γεωργακόπουλος, 2016).

Ένας ακόμα παράγοντας που επηρεάζει σημαντικά στην επιλογή λιμανιών αφετηρίας είναι η πολιτική και οικονομική σταθερότητα της χώρας που φιλοξενεί τα κρουαζιερόπλοια. Είναι γνωστό ότι τα τελευταία εννιά χρόνια η Ελλάδα διανύει μια δύσκολη φάση οικονομικής αστάθειας, η οποία έχει αντίκτυπο τόσο στην πολιτική όσα και στην κοινωνική σταθερότητα της χώρας. Επομένως η Ελλάδα λόγω της κρίσης που αντιμετωπίζει δεν είναι δυνατόν να αποτελέσει έναν δελεαστικό προορισμό για μια εταιρεία που διοργανώνει ταξίδια με κρουαζιερόπλοια (Botham, 2014; Lekakou et al., 2009). Όταν η αστάθεια στην Ελλάδα μειωθεί τότε – και αφού αντιμετωπιστούν τα προαναφερθέντα προβλήματα – θα είναι σε θέση να συγκαταλέγεται στους περιζήτητους προορισμούς για κρουαζιέρα και για αρκετά από τα λιμάνια της θα είναι σε θέση να φιλοξενήσουν τα κρουαζιερόπλοια τόσο ως ενδιάμεσοι σταθμοί αλλά και ως λιμάνια αφετηρίας.

## 5. Βιβλιογραφία

Botham, J. (2014). Concession choices. Port Strategy: insight for senior port executives. (<http://www.portstrategy.com/news101/port-operations/planning-and-design/hfw-concession>)

Corres, A. J. and Papachristou, Y. (2012). The Cruise Industry in Greece: A Survey and Assessment of the Current Status Quo. 4th International Symposium on Ship Operations, Management and Economics, Athens.

Diakomihalis, M. N., (2007). Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects. Maritime Transport: The Greek Paradigm, Research in Transportation Economics, Volume 21, 419 – 455.

European Sea Ports Organization - ESPO (2016). ESPO Code of Good Practices for Cruise and Ferry Ports. The European Port House. Brussel/ Bruxelles.

G. P. Wild (International) Ltd and Business Research and Economic Advisors (BREA) (2007). Contribution to cruise tourism to the economies of Europe, February.

Kendall, L.. (1986). The business of shipping. Cornell Maritime Press, Centerville, MD.

Lekakou M. B. and Pallis A. A. (2006). Cruising the Mediterranean Sea: Market Structures and EU Policy Initiatives. Research Gate. (<https://www.researchgate.net/publication/228131631>)

Lekakou M., Pallis A. A. and Vaggelas, G. K. (2009). Is this a Home-Port? An analysis of the Cruise industry's selection criteria. Proceedings of the IAME 2009 Conference, Copenhagen, Denmark.

Lekakou M., Pallis A. A. and Vaggelas, G. K. (2009). The Potential of Piraeus as a major Mediterranean cruise home-port: A selection of criteria analysis. 4th International Conference for the Future – Learning from the Past: Contemporary Developments in Tourism, Travel & Hospitality, Rhodes.

Orams, M. (1999). *Marine tourism: Development, impacts and management*. London: Routledge.

Psaraftis, H. N. and Papanikolaou, A. D. (1992). *Impact of New Technologies on Shortsea Shipping in Greece*, First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Technical University Delft, the Netherlands.

Soriani, S., Bertazzon, S., Di Cesare, F. and Rech, G.. (2009). *Cruising in the Mediterranean: Structural Aspects and evolutionary trends*. *Maritime Policy and Management*, 36, 3, 235 – 251. Doi: 10.1080/03088830902861128

Sturmey, S. G., Panagakos, G. and Psaraftis, H. N. (1994). *Institutional and Socioeconomic Issues in Greek Ferry Services*. Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens.

Troumpetas, S., Beneki, C., Giannias, D. and Eliopoulos, P.. (2015). *Estimating Greek financial crisis impact on port authorities' revenues: The case of a regional cruise homeport*. 1st International Conference of Development and Economy, Kalamata.

Vaggelas, G. K. and Stefanidaki, E. (2015). *The Cabotage Abolishment in the Greek Cruise Market: An Initial Assessment vis-à-vis Homeport Operations*. European Conference on Shipping, Intermodalism and Ports (ECONSHIP), Chios.

Wild, P. and Dearing, J. (2000). *Development and prospects for cruising in Europe*. *Maritime Policy and Management*, 27, 4, 315 – 333.

Βαγγέλας, Γ.Κ. και Πάλλης, Α.Α. (2016). *GREPORT 2016 – Report on Greek Ports*. Ports & Shipping Advisory, Πειραιάς.

Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (2012). *Νησιωτική Πολιτική: Στρατηγικός και Επιχειρησιακός Σχεδιασμός, Κείμενο Εργασίας*. Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Γεωργακόπουλος, Θ. (2016). *Τι Πέτυχε η Άρση του Καμποτάζ*. Οργανισμός Έρευνας & Ανάλυσης, διαΝΕΟσις. (<http://www.dianeosis.org>)

Μυλωνάς, Π., Βουμβάκη, Φ., Σάββα, Μ. και Κουτούζου, Α.. (2012). Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους €2 δις. Κλαδικές Μελέτες, Διεύθυνση Στρατηγικής και Οικονομικής Ανάλυσης, Εθνική Τράπεζα, Αθήνα.

Ρέντζος, Ι. (2004). Στοιχεία για τον ελληνικό νησιωτικό χώρο ως ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο. 7ο Συνέδριο ΧΕΕΕ Νησιωτική Χαρτογραφία, Θεσσαλονίκη.

Σπιλάνης, Ι., Ακριβοπούλου, Ι., Γάκης, Κ., Μιχαηλίδης, Γ. και Νιάρχος, Α. (2010). Ο Καλλικράτης στα Νησιά. ΕΕΤΑΑ – Ελληνική Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης, Αθήνα.