ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ: ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (Π3.1)

30/09/2019

.

Συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΤΠΑ) και από Εθνικούς Πόρους της Ελλάδας και της Κύπρου

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή 7
2. Χαρτογράφηση και ανάλυση δικτύων κρουαζιέρας στη Μεσόγειο σε συνάρτηση με την Ελλάδα και τη Κύπρο .. 9
   2.1. Δίκτυα κρουαζιέρας στην Ελλάδα 9
      2.1.1. Ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα 9
      2.1.2. Το δίκτυο των λιμένων κρουαζιέρας στην Ελλάδα 10
      2.1.3. Χαρτογράφηση δρομολογίων κρουαζιέρας στην Ελλάδα 15
   2.2. Δίκτυα κρουαζιέρας στην Κύπρο 23
      2.2.1. Ο τομέας της κρουαζιέρας στην Κύπρο 23
      2.2.2. Οι λιμένες κρουαζιέρας στην Κύπρο 24
      2.2.3. Χαρτογράφηση δρομολογίων κρουαζιέρας στην Κύπρο 27
3. Δυνατότητα αξιοποίησης των ναυτιλιακών πληροφοριών και των Ενιαίων Ναυτιλιακών Θυρίδων (ΕΝΘ) 30
   3.1. Ανασκόπηση Ευρωπαϊκών και εθνικών κανονισμών για τις ΕΝΘ 30
      3.1.1. Ενιαία Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Θυρίδα 33
   3.2. Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης ανάπτυξης και αξιοποίησης των ΕΝΘ σε Ελλάδα και Κύπρο 34
      3.2.1. Προκαταρτικές δράσεις 34
      3.2.2. Υφιστάμενη κατάσταση λειτουργίας 35
   3.3. Αξιοποίηση διαθέσιμων πληροφοριών προς όφελος τοπικών εφοδιαστικών αλυσίδων κρουαζιέρας 36
4. Ανάλυση των εφοδιαστικών αλυσίδων κρουαζιέρας στην Ελλάδα και την Κύπρο 37
   4.1. Η κατάσταση στην Ελλάδα 37
      4.1.1. Γενικότερα στοιχεία 37
      4.1.2. Βασικές εταιρείες τροφοδοσίας 40
      4.1.3. Τα λιμάνια της Κρήτης ως μελέτη περίπτωσης και υφιστάμενες προκλήσεις 41
      4.1.4. Κύρια συμπεράσματα και προτάσεις 41
   4.2. Η κατάσταση στη Κύπρο 42
      4.2.1. Γενικότερα στοιχεία 42
      4.2.2. Βασικές εταιρείες τροφοδοσίας και άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς 45
      4.2.3. Κύρια συμπεράσματα και προτάσεις 53
5. Διερεύνηση και ανάλυση προτιμήσεων επιβατών κρουαζιέρας 54
   5.1. Διερεύνηση κύριων ηλικιακών ομάδων, εθνικοτήτων και μέσης οικονομικής κατάστασης 54
   5.2. Καταγραφή κύριων τοπικών προϊόντων 57
   5.3. Αντιστοίχιση προτιμήσεων επιβατών κρουαζιέρας με τις τοπικές αγορές 58
6. Διερεύνηση νομικού / κανονιστικού πλαισίου, και τελωνειακών διαδικασιών και διαδικασιών ασφαλείας 59

6.1. Ανάλυση Ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου: Ευρωπαϊκός Ενωσιακός Κώδικας 59
6.1.1. Γενική περιγραφή της διαδικασίας εφοδιασμού των πλοίων σύμφωνα με τον ΕνΤΚ 62
6.2. Ανάλυση ισχύοντος εθνικού τελωνειακού πλαισίου σε Ελλάδα και Κύπρο 63
6.2.1. Γενική Περιγραφή του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα 63
6.2.2. Νομοθετικό πλαίσιο για τη διαδικασία εφοδιασμού πλοίων στην Ελλάδα 65
6.2.3. Πρακτικά προβλήματα κατά τον εφοδιασμό κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα 69
6.2.4. Τελωνειακό πλαίσιο στην Κύπρο - Γενική περιγραφή του περί τελωνειακού κώδικα νόμου 70
6.2.5. Νομοθετικό πλαίσιο για τη διαδικασία εφοδιασμού πλοίων στην Κύπρο 71
6.3. Ανάλυση σχετικών διαδικασιών ασφαλείας 73
6.3.1. Κώδικας ISPS 74
6.3.2. Θεσμικό πλαίσιο κώδικα ISPS 75
6.3.3. Ελληνική νομοθεσία για την εφαρμογή του κώδικα ISPS - Ν.3622/2007 75
6.3.4. Κατάσταση εφαρμογής του ISPS στους λιμένες της Ελλάδας και της Κύπρου 77
Βιβλιογραφία 79
Παράρτημα 89

Πίνακας Σχημάτων

Σχήμα 1: Τμηματοποίηση του θαλάσσιου τουρισμού (Πηγή: Μυλονόπουλος & Μοίρα, 2005, Σδουκόπουλος, 2017) 7

Σχήμα 2: Επιβάτες κρουαζιέρας και προσεγγίσεις κρουαζιεροπλοίων στη Νότια Ευρώπη (Πηγή: Πάλλης κ.ά., 2017) 8

Σχήμα 3: Δίκτυο λιμένων κρουαζιέρας στην Ελλάδα (Πηγή: ιδία επεξεργασία) 11

Σχήμα 4: Διαχρονική εξέλιξη των κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στους κύριους λιμένες κρουαζιέρας της Ελλάδας (2015 – 2018) (Πηγή: Πάλλης, κ.ά., 2017 & ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος) 12

Σχήμα 5: Διαχρονική εξέλιξη των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων στους κύριους λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα (2015 – 2018). *(Πηγή: Πάλλης, κ.ά., 2017 & ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος)* 13

Σχήμα 6: Διαδρομές κρουαζιέρας στην Ελλάδα και δρομολόγια εξυπηρέτησης τους για το 2019 *(Πηγή: ιδία επεξεργασία)* 16

Σχήμα 7: Κατανομή των δρομολογίων κρουαζιέρας ανά χώρα βάσει της προέλευσης και του προορισμού του κρουαζιερόπλοιου σε και από Ελληνικό λιμάνι κρουαζιέρας για το 2019 *(Πηγή: ιδία επεξεργασία)* 18

Σχήμα 8: Κατανομή των δρομολογίων κρουαζιέρας ανά χώρα βάσει της προέλευσης και του προορισμού του κρουαζιερόπλοιου σε και από Ελληνικό λιμάνι κρουαζιέρας για το 2020 *(Πηγή: ιδία επεξεργασία)* 19

Σχήμα 9: Χάρτης της Κύπρου (Πηγή: Υφυπουργείο Τουρισμού) 24

Σχήμα 10: Περιβάλλον Ενιαίας Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Θυρίδας ('EMSWe'). (Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2018) 33

Σχήμα 11: Διάγραμμα ροής εργασιών (Πηγή: ?) 40

Σχήμα 12: Δομή εφοδιαστικής αλυσίδας κρουαζιέρας στην Κύπρο. *(Πηγή: Maritime Institute of Eastern Mediterranean)* 43

Σχήμα 13: Προβλήματα και ευκαιρίες για τη περαιτέρω ανάπτυξη των δραστηριοτήτων εφοδιασμού κρουαζιέρας στην Κύπρο *(Πηγή: ιδία επεξεργασία)* 54

Πίνακας Πινάκων

Πίνακας 1: Διαχρονική εξέλιξη προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων και κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα (2015 – 2018). 10

Πίνακας 2: Κατηγοριοποίηση ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας σε κύριους και δευτερεύοντες 11

Πίνακας 3: Διαχρονική εξέλιξη κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στους δευτερεύοντες λιμένες κρουαζιέρας της Ελλάδας (2015 – 2018) 13

Πίνακας 4: Διαχρονική εξέλιξη προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων στους δευτερεύοντες λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα (2015 – 2018). 14

Πίνακας 5: Αριθμός πραγματοποιούμενων δρομολογίων και μοναδικών διαδρομών με προέλευση από το εξωτερικό πριν την προσέγγιση σε ελληνικό λιμάνι. 16

Πίνακας 6: Αριθμός πραγματοποιούμενων δρομολογίων και μοναδικών διαδρομών με κατεύθυνση το εξωτερικό μετά τον απόπλου από ελληνικό λιμάνι. 17

Πίνακας 7: Κατανομή των δρομολογίων κρουαζιέρας ανά λιμένα κρουαζιέρας στην Ελλάδα και ανάδειξη αυτών που λειτουργούν ως λιμένες αφετηρίας – τερματικοί σταθμοί 20

Πίνακας 8: Διαχρονική εξέλιξη αριθμού επιβατών κρουαζιέρας και προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι Λεμεσού (2016 – 2018). Περιλαμβάνονται εκτιμήσεις για το τρέχον έτος (2019) 25

Πίνακας 9 : Διαχρονική εξέλιξη αριθμού επιβατών κρουαζιέρας και προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι Λεμεσού (2016 – 2018). Περιλαμβάνονται εκτιμήσεις για το τρέχον έτος (2019). 26

Πίνακας 10: Διαχρονική εξέλιξη προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων και κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι Πάφου (2016 – 2020)....26

Πίνακας 11: Κατανομή δρομολογίων ανά χώρα προέλευσης και προορισμού, πριν την προσέγγιση και μετά την αναχώρηση του κρουαζιεροπλοίου στο λιμάνι της Λεμεσού (2016-2020)....27

Πίνακας 12: Κατανομή δρομολογίων ανά χώρα προέλευσης και προορισμού, πριν την προσέγγιση και μετά την αναχώρηση του κρουαζιεροπλοίου στο λιμάνι της Λάρνακας (2016-2020) 29

Πίνακας 13: Κατανομή δρομολογίων ανά χώρα προέλευσης και προορισμού, πριν την προσέγγιση και μετά την αναχώρηση του κρουαζιεροπλοίου στο λιμάνι της Πάφου (2016-2020) 29

Πίνακας 14: Ανασκόπηση Νομοθετικού Σχεδίου....31

Πίνακας 15: Στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη κατά τον σχεδιασμό της εφοδιαστικής αλυσίδας κρουαζιέρας....39

Πίνακας 16: Κατηγορίες ναυτιλιακών προϊόντων που περιλαμβάνονται στον Οδηγό Καταστημάτων Ναυτιλιακών Ειδών....44

Πίνακας 17: Εναλλακτική κατηγοριοποίηση ναυτιλιακών προϊόντων όπως αυτή ακολουθείται από μια προμηθεύτρια εταιρεία κρουαζιεροπλοίων στην Κύπρο....45

Πίνακας 18: Κύριες εταιρείες προμήθειας πλοίων στην Κύπρο. 46

Πίνακας 19: Κύριες ναυτιλιακοί πράκτορες στην Κύπρο....48

Πίνακας 20: Λοιποί εμπλεκόμενοι φορείς....51

Πίνακας 21: Χαρακτηριστικά επιβατών ανά εταιρεία κρουαζιέρας 55

Πίνακας Συντομογραφιών

AnNa - Advance National Networks for Administrations / Αναπτυγμένο Εθνικό Δίκτυο Διοίκησης

EMSA - European Maritime Safety Agency / Ευρωπαϊκό Γραφείο Ναυτιλιακής Ασφάλειας

EMSW - European Maritime Single Window / Ευρωπαϊκή Ενιαία Ναυτιλιακή Θυρίδα

EMSWe - European Maritime Single Window Environment / Ευρωπαϊκό περιβάλλον Ενιαίας Ναυτιλιακής Θυρίδας

IMO - International Maritime Organisation / Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

ISPS - International Ships and Portal Facility Security Code

MSW - Maritime Single Window / Ενιαία Ναυτιλιακή Θυρίδα - ΕΝΘ

NMSW - National Maritime Single Window / Εθνική Ενιαία Ναυτιλιακή Θυρίδα

ΠΣΕΠΕ – Πανελλήνιος Σύλλογος Εφοδιαστών Πλοίων και Εξαγωγέων

1. Εισαγωγή

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί σήμερα μια από τις δυναμικότερα αναπτυσσόμενες μορφές εναλλακτικού τουρισμού. Αν και σε πολλές περιπτώσεις συνδέεται στενά με τον παράκτιο τουρισμού, με τα δύο είδη να συμβάλλουν σήμερα στο 1/3 της θαλάσσιας οικονομίας στην Ευρώπη, ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο χώρο, οι οποίες συχνά εμπεριέχουν την έννοια του ταξιδιού και έχουν ως σκοπό την αναψυχή και την πολιτισμική επικοινωνία (Λεκάκου & Στεφανιδάκη, 2015).

Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει μια πληθώρα οικονομικών δραστηριοτήτων με τις κύριες εξ΄αυτών να ασκούνται σε οργανωμένο και επαγγελματικό επίπεδο, και πλήθος δευτερευόντων να ασκούνται σε πιο σποραδική βάση (Σχήμα 1).

Σχήμα 1: Τμηματοποίηση του θαλάσσιου τουρισμού *(Πηγή: Μυλονόπουλος & Μοίρα, 2005, Σδουκόπουλος, 2017)*

Όπως παρουσιάζεται και παραπάνω, η κρουαζιέρα, η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση και σε μικρότερο βαθμό η παράκτια τουριστική ναυσιπλοΐα αποτελούν τις κυριότερες μορφές θαλασσίου τουρισμού. Ο τομέας της κρουαζιέρας ειδικότερα, είναι εκείνος που συμβάλει κατά το μεγαλύτερο βαθμό στη θαλάσσια οικονομία των χωρών που εξυπηρετεί.

Ειδικότερα για την Ευρώπη, και δη για την περιοχή της Μεσογείου η οποία αποτελεί τη δεύτερη ελκυστικότερη περιοχή για κρουαζιέρα μετά την Καραϊβική, η οικονομική συμβολή του τομέα της κρουαζιέρας είναι ιδιαιτέρως σημαντική. Το 2017 μάλιστα, ο τομέας της κρουαζιέρας κατέγραψε επίδοση ρεκόρ συμβάλλοντας στην Ευρωπαϊκή οικονομία κατά €47.86 δις, αυξανόμενος κατά 16.9% σε σύγκριση με το 2015 (CLIA, 2018). Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως: (α) στον μεγαλύτερο αριθμό Ευρωπαίων τουριστών που

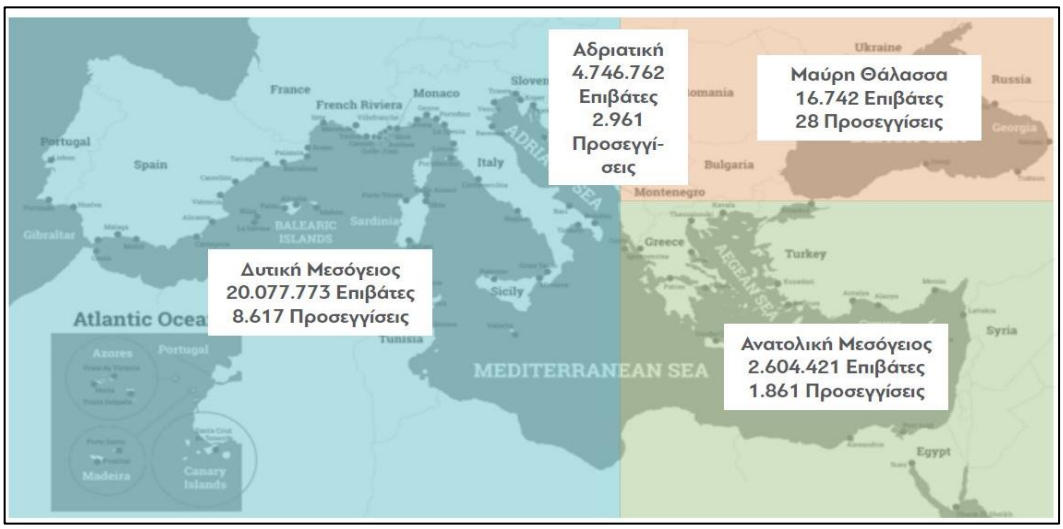
επέλεξαν αυτό τον τρόπο διακοπών, (β) στην αύξηση του συνολικού αριθμού επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφθηκαν Ευρωπαϊκούς προορισμούς, καθώς και (γ) στην αύξηση του αριθμού των κρουαζιεροπλοίων που κατασκευάστηκαν σε ναυπηγεία της Ευρώπης. Μόνο το διάστημα 2015 – 2017, εκτιμάται ότι ο τομέας της κρουαζιέρας ήταν υπεύθυνος για τη δημιουργία 43.000 νέων θέσεων εργασίας, με περίπου 400.000 εργαζόμενους να απασχολούνται σήμερα σε επιχειρήσεις του κλάδου (CLIA, 2018).

Παρά τη συνεχόμενη αύξηση του τομέα της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο, και την επέκταση του ενσωματώνοντας διαρκώς νέους προορισμούς, η Ευρώπη διατηρεί έντονα την ανταγωνιστικότητα και την ελκυστικότητά της σε πολλαπλά επίπεδα. Πιο συγκεκριμένα:

- Η Ευρώπη αποτελεί το δεύτερη μεγαλύτερη αγορά επιβατών κρουαζιέρας, με 6.96 εκατομμύρια Ευρωπαίους τουρίστες να επιλέγουν αυτό τον τρόπο διακοπών το 2017 (αύξηση 7.8% σε σύγκριση με το 2015),
- Η Ευρώπη (και η Μεσόγειος πιο συγκεκριμένα) παραμένει, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, ο δεύτερος πιο ελκυστικός προορισμός κρουαζιέρας παγκοσμίως, με 6.5 εκατομμύρια τουριστών να επιβαίνουν στην κρουαζιέρα τους από κάποιο Ευρωπαϊκό λιμάνι,
- Τα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία εξυπηρετούν το μεγαλύτερο αριθμό παραγγελιών νέων κρουαζιεροπλοίων παγκοσμίως. Σήμερα, περίπου 66 πλοία συνολικής αξίας €29.4 δις βρίσκονται σε γραμμή παραγωγής και αναμένεται να παραδοθούν μέχρι το 2021 (CLIA, 2018).

Η κρουαζιέρα στην περιοχή της Μεσογείου πιο συγκεκριμένα, σημείωσε σημαντική αύξηση κατά τη πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα, με τον αριθμό των επιβατών να αυξάνεται κατά 41.4% τη περίοδο 2000-2011. Στην συνέχεια ωστόσο σταθεροποιήθηκε προσεγγίζοντας περίπου τα 25 εκατομμύρια κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας τη περίοδο 2012-2017, ως αποτέλεσμα κυρίως γεωπολιτικών εξελίξεων καθώς και της αρνητικής δημοσιότητας που συνόδευσε την κοινωνικό-οικονομική κρίση που βίωσαν πολλές Μεσογειακές χώρες (Πάλλης, κ.ά., 2017).

Αν και το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας επικεντρώνεται στο δυτικό μέρος της Μεσογείου (Σχήμα 2), η Ανατολική Μεσόγειος αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι των διαδρομών κρουαζιέρας στην περιοχή. Τα τελευταία χρόνια ωστόσο η δυναμική της περιοχής παρουσιάζεται ως ιδιαιτέρως εξασθενημένη, κυρίως λόγω της πολιτικής αστάθειας στη Τουρκία, η οποία είχε ως αποτέλεσμα το σημαντικό περιορισμό των επισκέψεων κρουαζιεροπλοίων στη χώρα. Επιπρόσθετα, η αυξανόμενη δυναμική άλλων περιοχών όπως η Νοτιοανατολική Ασία συνετέλεσε στον μετατοπισμό δραστηριοτήτων σε άλλες αγορές προς εκμετάλλευση των διαφαινόμενων εμπορικών ευκαιριών (Πάλλης, κ.ά., 2017).



Σχήμα 2: Επιβάτες κρουαζιέρας και προσεγγίσεις κρουαζιεροπλοίων στη Νότια Ευρώπη *(Πηγή: Πάλλης κ.ά., 2017)*

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, και με γενικότερο στόχο την περαιτέρω ενδυνάμωση της δυναμικής της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο, και ειδικότερα στην Ελλάδα και την Κύπρο που κατέχουν σημαντικό κομμάτι της σχετικής αγοράς, το παρόν παραδοτέο εστιάζει στην ανάλυση των εφοδιαστικών αλυσίδων κρουαζιέρας στις δύο χώρες θέτοντας το γενικότερο πλαίσιο της υφιστάμενης αγοράς (κύρια δίκτυα και βασικά χαρακτηριστικά, νομικό και κανονιστικό πλαίσιο και ανάλυση προτιμήσεων επιβατών κρουαζιέρας) και επισημαίνοντας διαθέσιμες ευκαιρίες που δύναται να αξιοποιηθούν κατάλληλα για τη καλύτερη διασύνδεση της κρουαζιέρας με τις τοπικές αγορές στους λιμένες προσέγγισης (αξιοποίηση ναυτιλιακών πληροφοριών και των Ενιαίων Ναυτιλιακών Θυρίδων - ΕΝΘ), παρέχοντας έτσι νέες, μοναδικές εμπειρίες στους επιβάτες κρουαζιέρας, οι οποίοι πέρα της επίσκεψης σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος κατά την προσέγγισή τους σε ένα προορισμό της Ελλάδας ή/και της Κύπρου θα δύναται επίσης να γνωρίσουν πληθώρα τοπικών γεύσεων, εδεσμάτων ή/και ποτών, ολοκληρώνοντας έτσι την τουριστική τους εμπειρία.

Βάσει των παραπάνω, το παρόν παραδοτέο έχει δομηθεί ως εξής: παρουσιάζονται αρχικά, στο Κεφάλαιο 2, τα βασικά χαρακτηριστικά του τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και την Κύπρο, αναφέροντας τους κυριότερους λιμένες προσέγγισης και χαρτογραφώντας τα δίκτυα (διεθνή και εθνικά) στα οποία οι τελευταίοι περιλαμβάνονται· διερευνάται στο Κεφάλαιο 3, η υφιστάμενη κατάσταση ανάπτυξης των ΕΝΘ στην Ελλάδα και την Κύπρο λαμβάνοντας υπόψη σχετικούς Ευρωπαϊκούς και εθνικούς κανονισμούς, και επισημαίνονται διαθέσιμες ναυτιλιακές πληροφορίες που δύναται να αξιοποιηθούν προς όφελος της καλύτερης διασύνδεσης της κρουαζιέρας με τις τοπικές αγορές στους λιμένες προσέγγισης· παρουσιάζεται στη συνέχεια στο Κεφάλαιο 4, η δομή των εφοδιαστικών αλυσίδων κρουαζιέρας και χαρτογραφείται η υπάρχουσα κατάσταση στην Ελλάδα και την Κύπρο, καταγράφοντας τους εμπλεκόμενους φορείς, το σύνολο των προϊόντων ανεφοδιασμού και τονίζοντας υφιστάμενα προβλήματα και ευκαιρίες προς αξιοποίηση· διερευνώνται και αναλύονται στο Κεφάλαιο 5 το βασικό προφίλ των επιβατών κρουαζιέρας καθώς και οι κυριότερες προτιμήσεις τους και επιχειρείται η αντιστοίχισή τους με τις τοπικές αγορές· τίθενται στο Κεφάλαιο 6 το ισχύον σχετικό νομικό και κανονιστικό πλαίσιο και περιγράφονται οι σχετικές τελωνειακές διαδικασίες και οι διαδικασίες ασφάλειας· το παραδοτέο ολοκληρώνεται με το Κεφάλαιο 7 όπου συνοψίζονται τα κυριότερα αποτελέσματα της χαρτογράφησης και ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια και περιγράφεται πως αυτά αναμένεται να αξιοποιηθούν κατάλληλα στις επόμενες τεχνικές δράσεις του έργου.

2. Χαρτογράφηση και ανάλυση δικτύων κρουαζιέρας στη Μεσόγειο σε συνάρτηση με την Ελλάδα και τη Κύπρο

Στις υπό-ενότητες που ακολουθούν παρουσιάζονται συνοπτικά τα βασικά χαρακτηριστικά του τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και την Κύπρο, και χαρτογραφείται στη συνέχεια το υφιστάμενο δίκτυο λαμβάνοντας υπόψη προγραμματισμένα δρομολόγια του τρέχοντος έτους (2019), διαφορών ναυτιλιακών εταιρειών στα οποία περιλαμβάνονται προσεγγίσεις σε λιμένες της Ελλάδας και της Κύπρου.

2.1. Δίκτυα κρουαζιέρας στην Ελλάδα

2.1.1. Ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Η Ελλάδα κατέχει την 4η θέση στη Μεσόγειο όσο αφορά τον αριθμό των επιβατών κρουαζιέρας αλλά μόλις τη 8η σε επίπεδο εθνικών εσόδων, με τουλάχιστον 28 εταιρείες κρουαζιεροπλοίων να δραστηριοποιούνται στα Ελληνικά λιμάνια, κυρίως το διάστημα μεταξύ Μαΐου – Οκτωβρίου κάθε έτους. Οι MSC Cruises, Princess

Cruise Lines, Celestyal Cruises και Costa Cruises αποτελούν τις κυριότερες εξ αυτών (Πάλλης, κ.ά., 2017). Το 2018, καταγράφηκαν συνολικά 3.410 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων σε Ελληνικούς λιμένες συνοδευόμενες από 4.788.642 κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας (ΕΛΙΜΕ[1]). Τα μεγέθη αυτά αναδεικνύουν το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει ο τομέας της κρουαζιέρας, ως εναλλακτική μορφή τουρισμού, στην Ελλάδα συμβάλλοντας καθοριστικά στην αύξηση του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ) της χώρας.

Την τελευταία δεκαετία ωστόσο, παρουσιάζεται μία κάμψη στον κλάδο, η οποία κορυφώθηκε κατά τη διετία 2017 – 2018 (Πίνακας 1). Μέχρι και το 2016, ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα σημείωνε αύξηση, αν και οριακή, τόσο στις κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας όσο και στις προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων. Το 2017 ωστόσο, επήλθε σημαντική μείωση με τις κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας να μειώνονται κατά 26% και τις προσεγγίσεις κρουαζιεροπλοίων κατά 12%. Οι λόγοι που συνετέλεσαν κατά κύριο λόγο σε αυτή την εξέλιξη, ήταν η ασταθής κοινωνικό-οικονομική και πολιτική κατάσταση της χώρας, η έκρυθμη γεωπολιτική κατάσταση στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου καθώς και η προσφυγική κρίση, που επηρέασαν αρνητικά τη γενικότερη τουριστική ελκυστικότητα και επισκεψιμότητα της χώρας (Πάλλης, κ.ά., 2017). Αυτή η φθίνουσα τάση συνεχίστηκε και το 2018 όσο αφορά τις προσεγγίσεις κρουαζιεροπλοίων, με το ρυθμό μεταβολής ωστόσο να είναι σημαντικά μικρότερος (-0,15%). Αντιθέτως, οι κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας αυξήθηκαν κατά 3,5%, γεγονός που πιθανά οφείλεται στη δρομολόγηση κρουαζιεροπλοίων ολοένα και μεγαλύτερης χωρητικότητας επιβατών (mega cruising) (ΕΛΙΜΕ[1]). Σύμφωνα με υφιστάμενες εκτιμήσεις, το 2019 προβλέπεται αύξηση στον αριθμό των επιβατών κρουαζιέρας της τάξης του 7% σε σχέση με τα μεγέθη του προηγούμενου έτους.

Πίνακας 1: Διαχρονική εξέλιξη προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων και κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα (2015 – 2018).

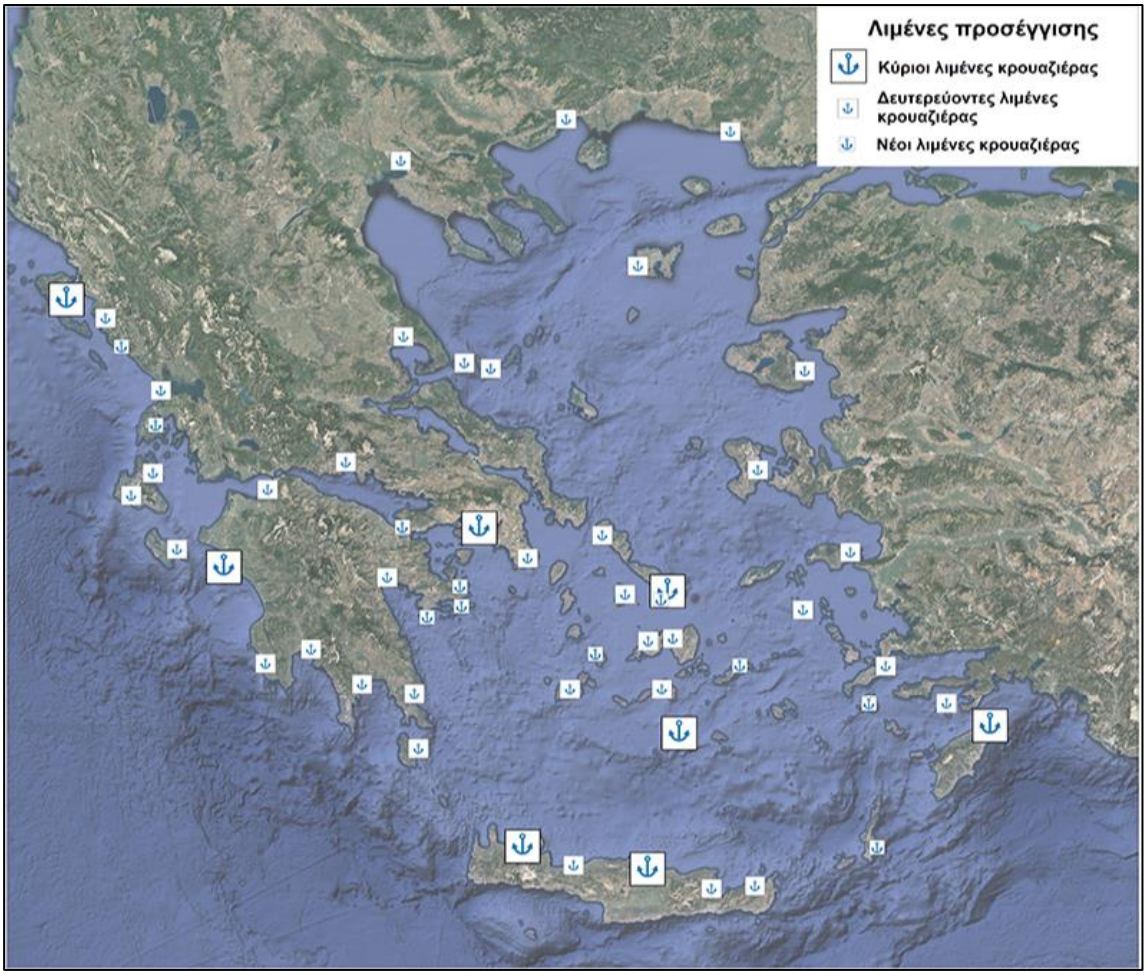
	2015	2016	2017	2018	Ποσοστιαίος ρυθμός μεταβολής (%)			
					2016-2015	2017-2016	2018-2017	2018-2015
Προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων	4.294	4.307	3.415	3.410	0,3	-20,7	-0,1	-20,6
Κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας	4.964.443	5.204.231	4.625.363	4.788.642	4,8	-11,1	3,5	-3,5

(Πηγή: ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος)

2.1.2. Το δίκτυο των λιμένων κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Από το ευρύ λιμενικό δίκτυο της Ελλάδας, 56 συνολικά λιμένες φιλοξενούν δραστηριότητες κρουαζιέρας. Όπως φαίνεται και από τη γεωγραφική τους κατανομή (Σχήμα 3), η πλειοψηφία τους εντοπίζεται στη Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, γεγονός καθόλα λογικό λαμβάνοντας υπόψη το αυξημένο τουριστικό ενδιαφέρον που παρουσιάζουν τα νησιά των Κυκλάδων και τα Δωδεκάνησα. Αρκετά λιμάνια κρουαζιέρας βρίσκονται επίσης στις Περιφέρειες της Πελοποννήσου και της Αττικής, εξυπηρετώντας την μετακίνηση των επιβατών σε αρχαιολογικά μνημεία καθώς και σε άλλα σημεία αυξημένου τουριστικού ενδιαφέροντος.

[1] https://www.elime.gr/krouaziera.



Σχήμα 3: Δίκτυο λιμένων κρουαζιέρας στην Ελλάδα *(Πηγή: ιδία επεξεργασία)*

Σύμφωνα με τους Πάλλης κ.ά., 2017, οι λιμένες κρουαζιέρας μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε *κύριους* και *δευτερεύοντες*, με κριτήριο τον αριθμό των επιβατών που υποδέχονται ετησίως. Ως κύριοι αναφέρονται οι λιμένες κρουαζιέρας που δέχονται πάνω από 100.000 επιβάτες σε ετήσια βάση, ενώ ως δευτερεύοντες όσοι δέχονται επιβάτες κάτω από αυτό το όριο. Στον Πίνακα 2 παρουσιάζονται οι κύριοι και δευτερεύοντες λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

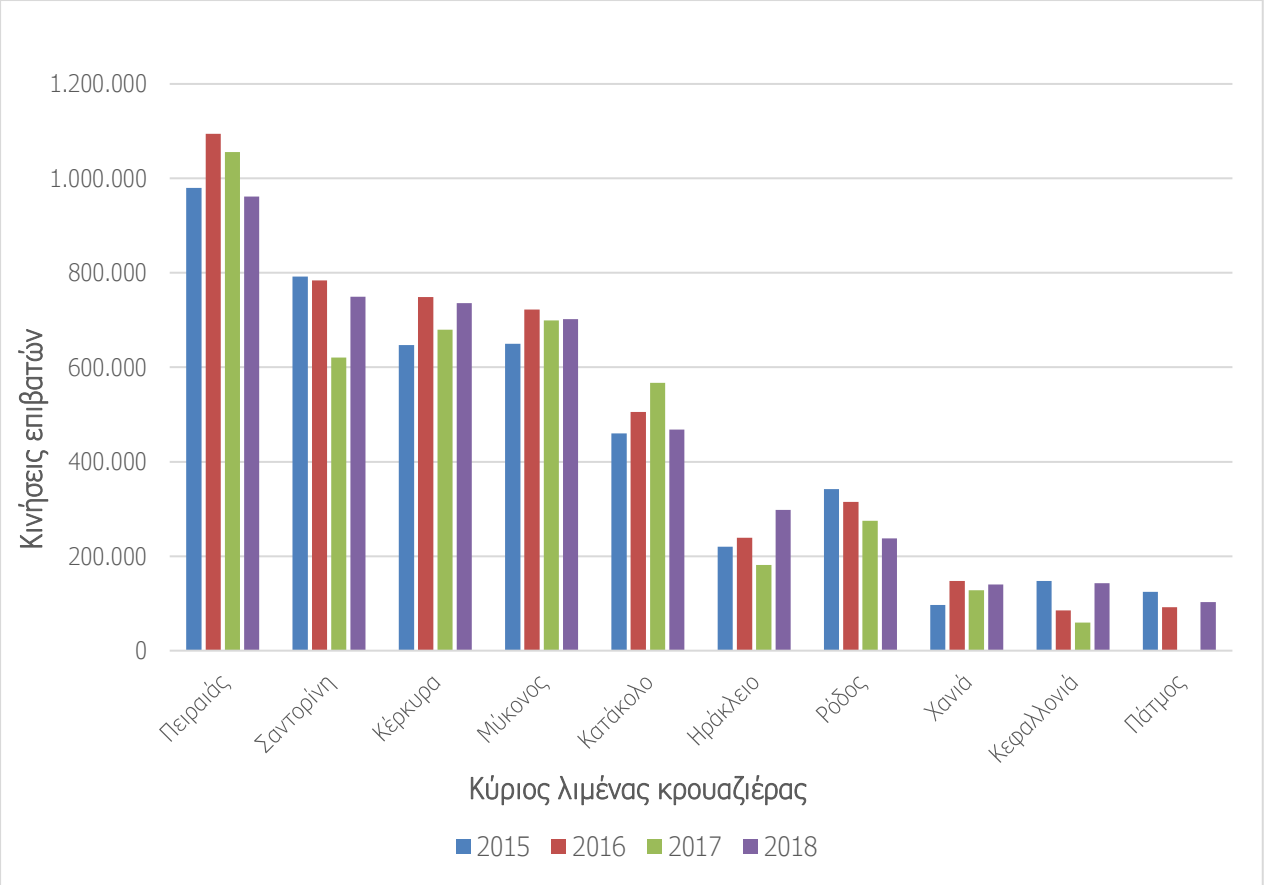
Πίνακας 2: Κατηγοριοποίηση ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας σε κύριους και δευτερεύοντες

Κατηγορία	Αριθμός λιμένων	Λιμένες
Κύριοι λιμένες κρουαζιέρας (>100.000 επιβάτες ετησίως)	10	Κέρκυρα, Κατάκολο, Πειραιάς, Μύκονος, Ρόδος, Σαντορίνη, Χανιά (& Σούδα), Ηράκλειο, Κεφαλλονιά, Πάτμος
Δευτερεύοντες λιμένες κρουαζιέρας (<100.000 επιβάτες ετησίως)	46	Αλεξανδρούπολη (& Σαμοθράκη), Καβάλα, Πρέβεζα, Ηγουμενίτσα, Θεσσαλονίκη, Σκιάθος, Σκόπελος, Βόλος, Ζάκυνθος, Ιθάκη, Πάτρα, Ιτέα, Κύθηρα, Λαύριο, Γύθειο, Καλαμάτα, Μονεμβασιά, Ναύπλιο, Πύλος, Λήμνος, Μυτιλήνη, Σάμος, Χίος, Άνδρος, Κως, Μήλος, Νάξος, Πάρος, Σύμη, Σύρος, Ίος, Άγιος Νικόλαος, Ρέθυμνο, Σητεία, Νυδρί, Σίφνος, Δήλος, Πόρος, Σπέτσες, Κόρινθος, Ύδρα, Πάργα, Αμοργός, Νίσυρος, Κάρπαθος, Ελαφόνησος

(Πηγή: Πάλλης, κ.ά., 2017 & ιδία επεξεργασία)

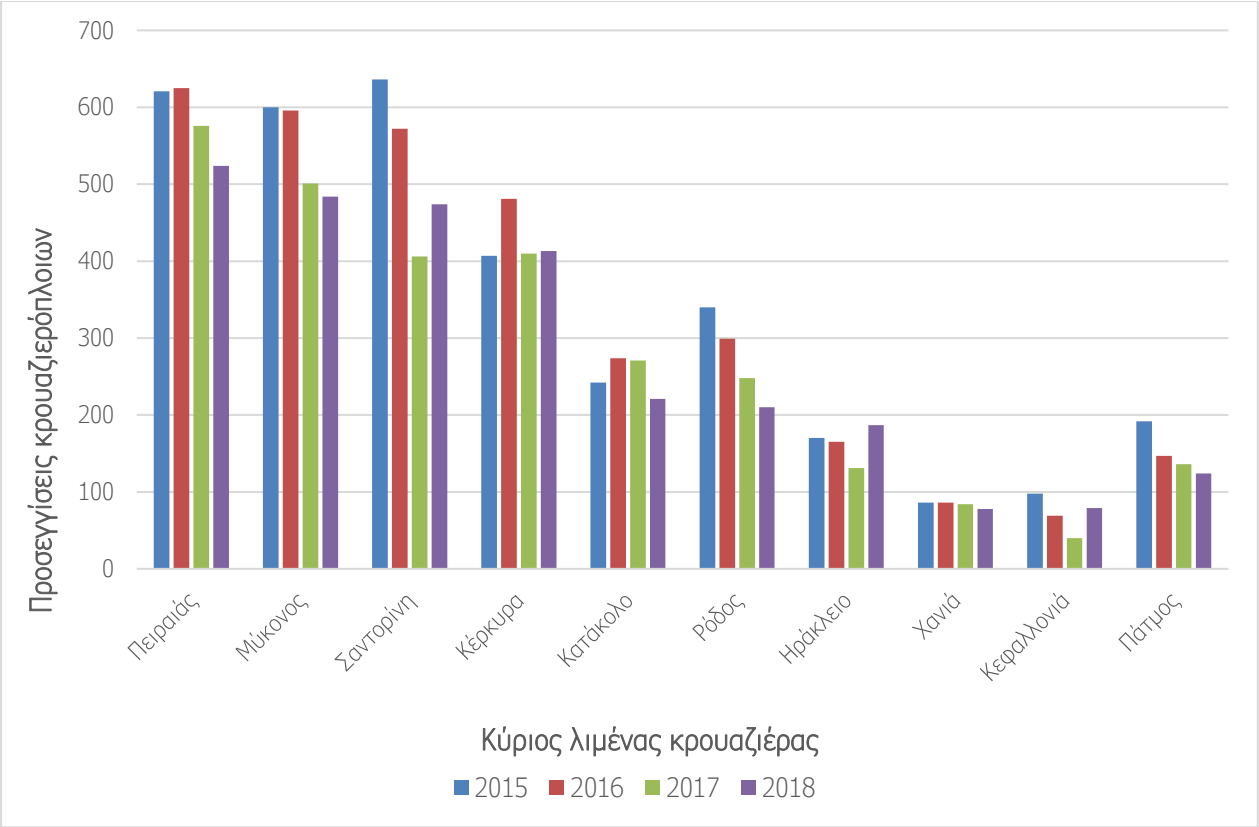
2.1.2.1. Κύριοι λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Οι κύριοι λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα εξυπηρετούν περίπου το 95% των συνολικών κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας (Πίνακας 1). Αν και οι τελευταίες μειώθηκαν σημαντικά το 2017, σε σύγκριση με το 2016 όταν καταγράφηκε η υψηλότερη κίνηση της τελευταίας τετραετίας, το 2018 παρατηρήθηκε ανάκαμψη της τάξης των επιπλέον 270.000 κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας. Η πλειοψηφία των κύριων λιμένων κρουαζιέρας στην Ελλάδα παρουσιάζουν αυξητικές τάσεις, με τους λιμένες της Σαντορίνης και του Ηρακλείου να αποτελούν εξέχουσες περιπτώσεις καταγράφοντας αύξηση πάνω από 100.000 κινήσεις επιβατών. Εξαίρεση αποτελούν τα λιμάνια του Κατάκολου, του Πειραιά και της Ρόδου, οπού παρατηρήθηκε μείωση στην κίνηση των επιβατών κρουαζιέρας το 2018, ως συνέχεια της τάσης των τελευταίων δύο ετών (Σχήμα 4).



Σχήμα 4: Διαχρονική εξέλιξη των κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στους κύριους λιμένες κρουαζιέρας της Ελλάδας (2015 – 2018) *(Πηγή: Πάλλης, κ.ά., 2017 & ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος)*

Μικρότερο είναι το ποσοστό που καλύπτουν οι κύριοι λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα αναφορικά με τις προσεγγίσεις κρουαζιεροπλοίων (82%), υποδηλώνοντας ουσιαστικά ότι τα μεγαλύτερα σε χωρητικότητα κρουαζιερόπλοια προσεγγίζουν αυτά τα λιμάνια. Η φθίνουσα πορεία των προσεγγίσεων κρουαζιεροπλοίων το 2017 συνεχίστηκε και τον επόμενο χρόνο στα περισσότερα κύρια λιμάνια (Σχήμα 5), εν αντιθέσει με τις κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας που γενικώς κινήθηκαν ανοδικά. Η αντίθεση αυτή είναι ιδιαιτέρως εμφανής στα λιμάνια της Μυκόνου και των Χανιών.



Σχήμα 5: Διαχρονική εξέλιξη των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων στους κύριους λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα (2015 – 2018). *(Πηγή: Πάλλης, κ.ά., 2017 & ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος)*

2.1.2.2. Δευτερεύοντες λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Όσον αφορά τους δευτερεύοντες λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα, διαθέσιμα στοιχεία κίνησης εντοπίστηκαν, μέσω της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ), για μόνο 34 από τους συνολικά 46 εξ αυτών. Πιο συγκεκριμένα δεν ευρέθησαν σχετικά στοιχεία για τους εξής λιμένες: Νυδρί, Σίφνος, Δήλος, Πόρος, Σπέτσες, Κόρινθος, Ύδρα, Πάργα, Αμοργός, Νίσυρος, Κάρπαθος και Ελαφόνησος. Τα διαθέσιμα στοιχεία κίνησης για τα υπόλοιπα λιμάνια παρουσιάζονται κατά πολύ μικρότερα σε σύγκριση με τα αντίστοιχα των κύριων λιμένων, ενώ η προαναφερόμενη πτωτική τάση διαφαίνεται ξεκάθαρά και σε αυτή την κατηγορία λιμένων. Πιο συγκεκριμένα, για την εξεταζόμενη 4ετία (2015-2018), οι κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας στους δευτερεύοντες λιμένες παρουσιάζονται μειωμένες κατά 50,5%, με τις μεγαλύτερες μειώσεις να εντοπίζονται στα λιμάνια της Μυτιλήνης, Λήμνου, Θεσσαλονίκης, Χίου, Κυθήρων, Ίου, Καβάλας, Καλαμάτας, Ιτέας, Κω, Αγίου Νικολάου, Σύμης και Βόλου, ενώ τα λιμάνια του Λαυρίου, Πρέβεζας και Άνδρου σημείωσαν μηδενική κίνηση για το 2018 (Πίνακας 3).

Πίνακας 3: Διαχρονική εξέλιξη κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στους δευτερεύοντες λιμένες κρουαζιέρας της Ελλάδας (2015 – 2018)

Δευτερεύοντες λιμένες Κρουαζιέρας	2015	2016	2017	2018	Ποσοστιαίος ρυθμός μεταβολής (%)			
					2015-2016	2016-2017	2017-2018	2015-2018
Ναύπλιο	46.075	51.551	29.689	57.894	11,9	-42,4	95,0	25,7
Βόλος	67.096	37.445	7.618	31.336	-44,2	-79,7	311,3	-53,3
Σύρος	21.986	26.403	24.543	18.071	20,1	-7,0	-26,4	-17,8
Μήλος	15.394	14.735	9.222	16.667	-4,3	-37,4	80,7	8,3

Δευτερεύοντες λιμένες Κρουαζιέρας	2015	2016	2017	2018	Ποσοστιαίος ρυθμός μεταβολής (%)			
					2015-2016	2016-2017	2017-2018	2015-2018
Σάμος	10.893	43.659	10.008	14.737	300,8	-77,1	47,3	35,3
Ζάκυνθος	5.742	25.175	13.104	14.284	338,4	-47,9	9,0	148,8
Άγιος Νικόλαος	37.762	26.560	28.972	13.616	-29,7	9,1	-53,0	-63,9
Ηγουμενίτσα	3.090	7.623	9.088	12.650	146,7	19,2	39,2	309,4
Μονεμβασιά	10.391	12.904	7.742	9.154	24,2	-40,0	18,2	-11,9
Γύθειο	10.448	13.019	6.738	8.642	24,6	-48,2	28,3	-17,3
Σκιάθος	8.220	6.232	3.111	8.119	-24,2	-50,1	161,0	-1,2
Σύμη	16.728	14.206	5.580	6.669	-15,1	-60,7	19,5	-60,1
Καλαμάτα	38.549	28.132	8.020	7.281	-27,0	-71,5	-9,2	-81,1
Κως	18.277	19.222	6.451	4.153	5,2	-66,4	-35,6	-77,3
Ιτέα	17.851	14.848	14.423	3.628	-16,8	-2,9	-74,8	-79,7
Νάξος	4.738	2.470	4.236	3.459	-47,9	71,5	-18,3	-27,0
Πύλος	3.080	1.060	1.601	2.662	-65,6	51,0	66,3	-13,6
Πάρος	3.679	3.127	3.916	2.476	-15,0	25,2	-36,8	-32,7
Σκόπελος	735	755	1.038	2.192	2,7	37,5	111,2	198,2
Καβάλα	12.783	6.042	3.226	1.954	-52,7	-46,6	-39,4	-84,7
Χίος	25.229	21.933	16.445	1.766	-13,1	-25,0	-89,3	-93,0
Πάτρα	1.090	743	952	1.647	-31,8	28,1	73,0	51,1
Θεσσαλονίκη	26.356	18.876	2.424	1.502	-28,4	-87,2	-38,0	-94,3
Σητεία	444	0	0	1.447	-100,0	0	0	225,9
Ιθάκη	1.710	369	1.880	1.370	-78,4	409,5	-27,1	-19,9
Ρέθυμνο	1.076	400	1.301	741	-62,8	225,3	-43,0	-31,1
Ίος	6.700	7.113	5.048	680	6,2	-29,0	-86,5	-89,9
Αλεξανδρούπολη	278	0	0	584	-100,0	0	0	110,1
Λήμνος	15.787	4.072	381	346	-74,2	-90,6	-9,2	-97,8
Μυτιλήνη	24.894	13.923	2.482	260	-44,1	-82,2	-89,5	-99,0
Κύθηρα	1.050	4.479	1.298	92	326,6	-71,0	-92,9	-91,2
Λαύριο	44.815	43.236	17.406	0	-3,5	-59,7	-100,0	-100,0
Πρέβεζα	967	556	0	0	-42,5	-100,0	0	-100,0
Άνδρος	838	528	0	0	-37,0	-100,0	0	-100,0
Σύνολο	**504.751**	**471.396**	**247.943**	**250.079**	**-6,6**	**-47,4**	**0,9**	**-50,5**

(Πηγή: ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος)

Όσον αφορά τις προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων, αυτές δεν ξεπερνούν τις 100 ανά λιμένα σε ετήσια βάση. Κατά την τελευταία τετραετία εμφανίζονται μειωμένες κατά 33,7%, με τις μεγαλύτερες μειώσεις να εντοπίζονται στους λιμένες της Μυτιλήνης, Λήμνου, Ίου, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Χίου, Κω, Καλαμάτας, Σκιάθου, Ιτέας, Αγίου Νικολάου, Σύμης, Βόλου και Κυθήρων (Πίνακας 4). Το 2018 σημειώθηκε οριακή ανάκαμψη, με τα μεγαλύτερα οφέλη να εντοπίζονται κυρίως στα λιμάνια του Βόλου, Σάμου και Ηγουμενίτσας. Αντιθέτως, τα λιμάνια του Λαυρίου, Πρέβεζας και Άνδρου, δεν προσεγγίστηκαν από κανένα κρουαζιερόπλοιο.

Πίνακας 4: Διαχρονική εξέλιξη προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων στους δευτερεύοντες λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα (2015 – 2018).

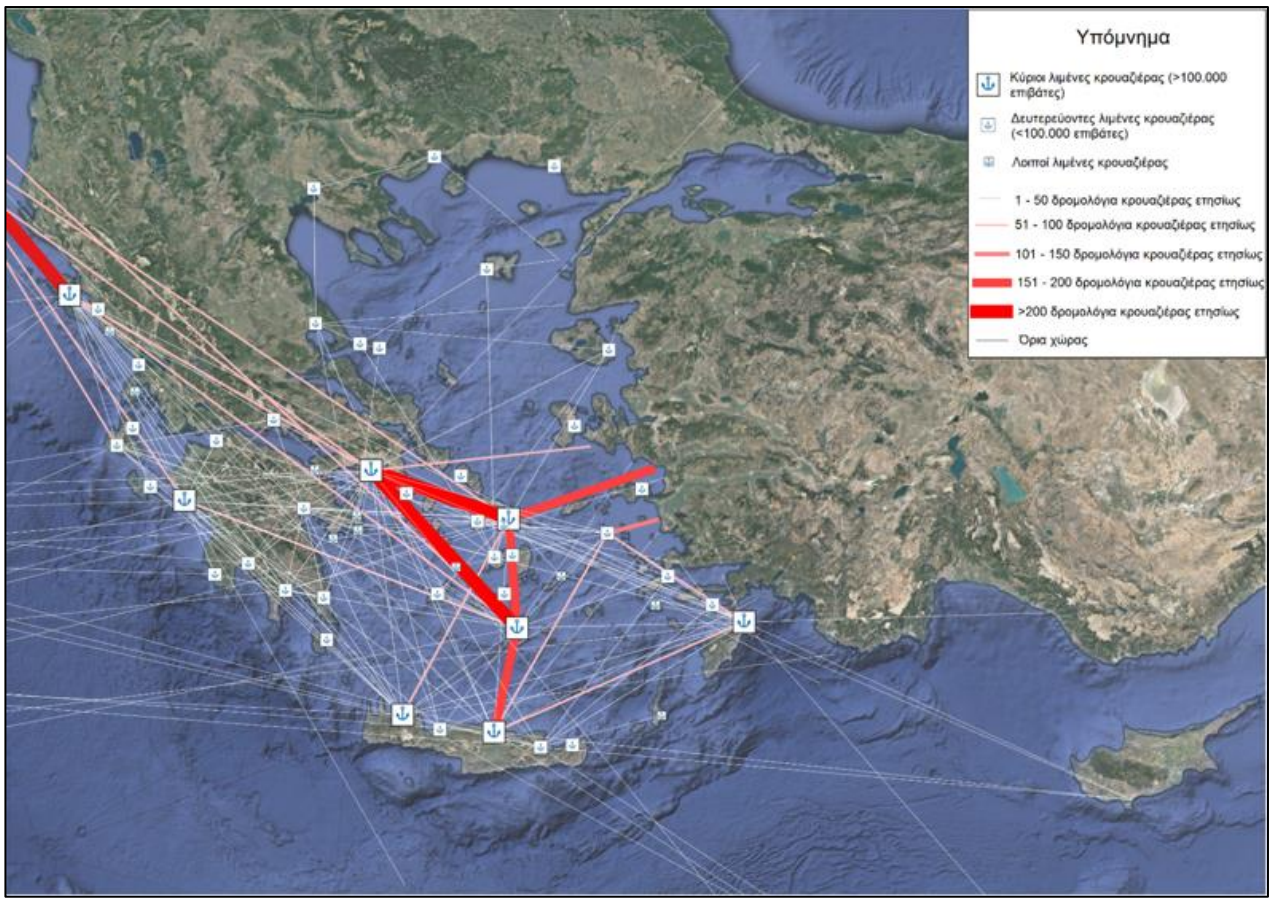
Δευτερεύοντες λιμένες Κρουαζιέρας	2015	2016	2017	2018	Ποσοστιαίος ρυθμός μεταβολής (%)			
					2015-2016	2016-2017	2017-2018	2015-2018
Σάμος	19	51	39	96	168,4	-23,5	146,2	405,3
Σύρος	53	90	75	80	69,8	-16,7	6,7	50,9
Ναύπλιο	62	94	86	75	51,6	-8,5	-12,8	21,0
Μονεμβασιά	38	44	39	43	15,8	-11,4	10,3	13,2
Ιτέα	83	92	74	35	10,8	-19,6	-52,7	-57,8
Μήλος	28	32	23	27	14,3	-28,1	17,4	-3,6
Βόλος	57	46	9	27	-19,3	-80,4	200,0	-52,6

Δευτερεύοντες λιμένες Κρουαζιέρας	2015	2016	2017	2018	Ποσοστιαίος ρυθμός μεταβολής (%)			
					2015-2016	2016-2017	2017-2018	2015-2018
Άγιος Νικόλαος	52	49	43	24	-5,8	-12,2	-44,2	-53,8
Νάξος	23	27	16	22	17,4	-40,7	37,5	-4,3
Γύθειο	23	33	16	18	43,5	-51,5	12,5	-21,7
Ζάκυνθος	8	29	17	17	262,5	-41,4	0,0	112,5
Πάρος	25	23	16	17	-8,0	-30,4	6,3	-32,0
Σύμη	36	30	10	17	-16,7	-66,7	70,0	-52,8
Ρέθυμνο	11	3	21	16	-72,7	600,0	-23,8	45,5
Ηγουμενίτσα	6	7	8	14	16,7	14,3	75,0	133,3
Πύλος	11	5	9	13	-54,5	80,0	44,4	18,2
Ιθάκη	14	8	10	11	-42,9	25,0	10,0	-21,4
Κως	41	41	16	10	0,0	-61,0	-37,5	-75,6
Χίος	42	43	7	10	2,4	-83,7	42,9	-76,2
Καλαμάτα	31	28	11	8	-9,7	-60,7	-27,3	-74,2
Σκιάθος	23	18	6	8	-21,7	-66,7	33,3	-65,2
Θεσσαλονίκη	35	23	4	5	-34,3	-82,6	25,0	-85,7
Καβάλα	22	19	6	5	-13,6	-68,4	-16,7	-77,3
Σκόπελος	8	8	3	5	0,0	-62,5	66,7	-37,5
Σητεία	1	0	0	3	-100,0	0	0	200,0
Κύθηρα	4	18	5	2	350,0	-72,2	-60,0	-50,0
Λήμνος	41	14	2	2	-65,9	-85,7	0,0	-95,1
Πάτρα	3	2	2	2	-33,3	0,0	0,0	-33,3
Αλεξανδρούπολη	1	0	0	2	-100,0	0	0	100,0
Ίος	13	17	8	1	30,8	-52,9	-87,5	-92,3
Μυτιλήνη	53	53	5	1	0,0	-90,6	-80,0	-98,1
Λαύριο	55	65	26	0	18,2	-60,0	-100,0	-100,0
Πρέβεζα	5	4	0	0	-20,0	-100,0	0	-100,0
Άνδρος	2	1	0	0	-50,0	-100,0	0	-100,0
Σύνολο	**929**	**1017**	**612**	**616**	**9,5**	**-39,8**	**0,7**	**-33,7**

(Πηγή: ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος)

2.1.3. Χαρτογράφηση δρομολογίων κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Η χαρτογράφηση των δρομολογίων κρουαζιέρας αναφορικά με την Ελλάδα, πραγματοποιήθηκε λαμβάνοντας ως χρονική βάση αναφοράς το τρέχον (Απρ – Δεκ 2019) και το επόμενο έτος (2020), και αντλώντας δεδομένα από διαδικτυακές πηγές κυρίως από τις ιστοσελίδες των εταιρειών κρουαζιέρας αλλά και από αυτές διάφορων τουριστικών πρακτόρων. Πιο συγκεκριμένα, αναγνωρίστηκαν συνολικά 277 για το 2019, και 333 για το 2020 μοναδικές διαδρομές κρουαζιέρας (με κάθε διαδρομή να παρουσιάζει δηλαδή διαφορετική αλληλουχία λιμένων), οι οποίες διέρχονται από το σύνολο των προαναφερθέντων λιμένων κρουαζιέρας στην Ελλάδα (κύριων και δευτερευόντων). Οι διαδρομές αυτές εξυπηρετούνται από συνολικά 829 για το 2019, και 891 για το 2020 δρομολόγια κρουαζιέρας, με τη μεγαλύτερη πλειονότητα αυτών να είναι διεθνή, και ένα πολύ μικρό ποσοστό (<1%) να περιορίζεται στον Ελλαδικό χώρο. Για κάθε δρομολόγιο που αναγνωρίστηκε, καταγράφηκαν οι ακριβές ημερομηνίες διεξαγωγής του, τα χαρακτηριστικά των κρουαζιεροπλοίων που πραγματοποιούν το εκάστοτε δρομολόγιο καθώς και η διάρκεια παραμονής του κρουαζιεροπλοίου στον εκάστοτε λιμένα προσέγγισης.



Σχήμα 6: Διαδρομές κρουαζιέρας στην Ελλάδα και δρομολόγια εξυπηρέτησης τους για το 2019 *(Πηγή: ιδία επεξεργασία)*

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, το μεγαλύτερο σύνολο των δρομολογίων που αναγνωρίστηκαν αποτελούν διεθνή δρομολόγια που συνδέουν τους ελληνικούς λιμένες με πλήθος προορισμών άλλων χωρών (Πίνακες 5 & 6). Η πλειονότητα αυτών περιορίζεται στην περιοχή της Μεσογείου (94,6%), ωστόσο κάποια δρομολόγια (5,4%) επεκτείνονται και πέρα αυτής, συμπεριλαμβάνοντας συνδέσεις με Βόρεια Ευρώπη, Βόρεια και Νότια Αμερική, Νότια Αφρική, Νότια Ασία και Αυστραλία (παγκόσμιες κρουαζιέρες).

Πίνακας 5: Αριθμός πραγματοποιούμενων δρομολογίων και μοναδικών διαδρομών με προέλευση από το εξωτερικό πριν την προσέγγιση σε ελληνικό λιμάνι.

Α/Α	Προέλευση δρομολογίων	Αριθμός πραγματοποιούμενων δρομολογίων		Αριθμός μοναδικών διαδρομών		Συνδεόμενες χώρες	Συνδεόμενοι λιμένες
		2019	2020	2019	2020		
1	Αδριατική Θάλασσα	386	490	109	127	Αλβανία Ιταλία (Βόρεια) Κροατία Μαυροβούνιο Σλοβενία	Άγιοι Σαράντα, Δυρράχιο, Τίρανα Βενετία, Μπάρι, Μπρίντιζι, Τεργέστη Ζαντάρ, Κόρτσουλα, Ντουμπρόβνικ, Σπλιτ Κότορ Κόπερ, Μπαρ
2	Ανατολικό Αιγαίο Πέλαγος	238	215	39	65	Τουρκία	Αλικαρνασσός, Δίκιλι, Κουσάντασι, Μαρμαρίδα, Τένεδος, Τσανάκκαλε, Τσεσμέ
3	Δυτική Μεσόγειος	127	82	78	57	Ισπανία Ιταλία Μάλτα	Καρταχένα Γένοβα, Νάπολη, Παλέρμο, Σαλέρνο, Σορρέντο, Τσιβιταβέκια

Α/Α	Προέλευση δρομολογίων	Αριθμός πραγματοποιούμενων δρομολογίων		Αριθμός μοναδικών διαδρομών		Συνδεόμενες χώρες	Συνδεόμενοι λιμένες
		2019	2020	2019	2020		
							Βαλέτα, Μκγαρ
4	Δυτικό Ιόνιο Πέλαγος	48	64	28	35	Ιταλία (Νότια & Σικέλια)	Giardini Naxos, Κατάνια, Μεσσήνη, Συρακούσες, Ταορμίνα, Κρότωνας, Τάραντας
5	Ανατολική Μεσόγειος	28	60	21	35	Κύπρος Ισραήλ	Λεμεσός Ασντόντ, Χάιφα
6	Ερυθρά Θάλασσα	7	6	7	6	Αίγυπτος Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα Ιορδανία Ισραήλ	Σαφάγκα Ντουμπάι Άκαμπα Εϊλάτ
7	Εύξεινος Πόντος	3	19	3	15	Τουρκία Βουλγαρία	Κωνσταντινούπολη, Τραπεζούντα Νέσεμπαρ

(Πηγή: ιδία επεξεργασία)

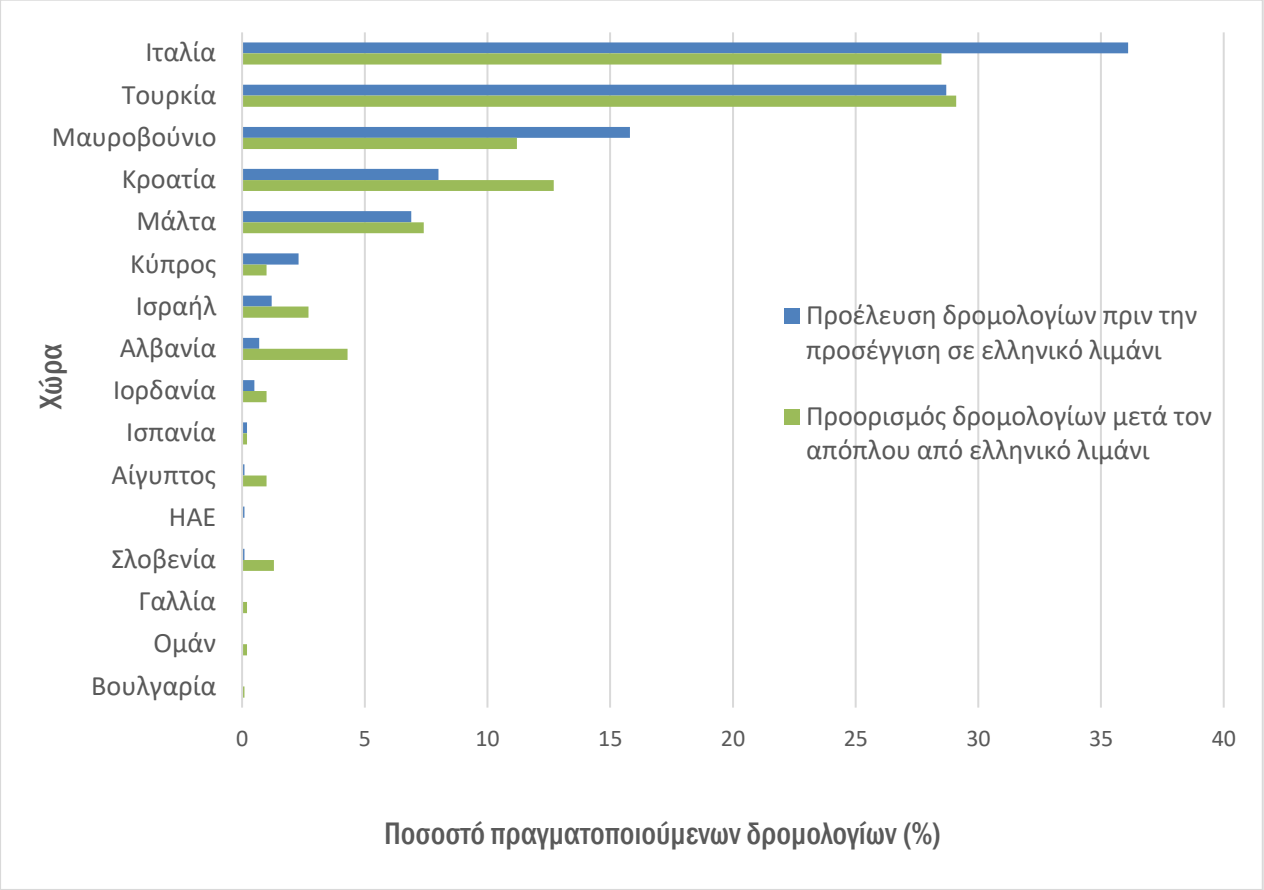
Πίνακας 6: Αριθμός πραγματοποιούμενων δρομολογίων και μοναδικών διαδρομών με κατεύθυνση το εξωτερικό μετά τον απόπλου από ελληνικό λιμάνι.

Α/Α	Προορισμός δρομολογίων	Αριθμός πραγματοποιούμενων δρομολογίων		Αριθμός μοναδικών δρομολογίων		Συνδεόμενες χώρες	Συνδεόμενοι λιμένες
		2019	2020	2019	2020		
1	Αδριατική Θάλασσα	368	450	85	110	Αλβανία Ιταλία (Βόρεια) Κροατία Μαυροβούνιο Σλοβενία	Άγιοι Σαράντα, Δυρράχιο Βενετία, Μπάρι, Μπρίντιζι. Οτράντο Ζαντάρ, Ντουμπρόβνικ, Σιμπένικ, Σπλιτ, Χβαρ Κότορ Κόπερ, Μπαρ
2	Ανατολικό Αιγαίο Πέλαγος	230	207	40	69	Τουρκία	Αλικαρνασσός, Δίκιλι, Κουσάντασι, Μαρμαρίδα
3	Δυτική Μεσόγειος	122	68	73	38	Γαλλία Ισπανία Ιταλία (Δυτική) Μάλτα	Αιάκειο Βαρκελώνη, Γιβραλτάρ Αμαλφί, Νάπολη, Παλέρμο, Σαλέρνο, Σορρέντο, Τραπάνι, Τσιβιταβέκια Βαλέτα
4	Δυτικό Ιόνιο Πέλαγος	60	32	45	27	Ιταλία (Νότια & Σικέλια)	Giardini Naxos, Κατάνια, Μεσσήνη, Συρακούσες, Ταορμίνα, Καλάμπρια, Κρότωνας
5	Ανατολική Μεσόγειος	36	5	26	4	Αίγυπτος Ισραήλ Κύπρος Τουρκία	Αλεξάνδρεια Ασντόντ, Χάιφα Λεμεσός Alanya
6	Ερυθρά Θάλασσα	13	2	13	2	Αίγυπτος Ιορδανία Ισραήλ Ομάν	Σαφάγκα Άκαμπα Εϊλάτ Σαλαλάχ
7	Εύξεινος Πόντος	10	1	5	1	Τουρκία	Κωνσταντινούπολη
8	Μαύρη Θάλασσα	1	0	1	0	Βουλγαρία	Νεσέμπαρ

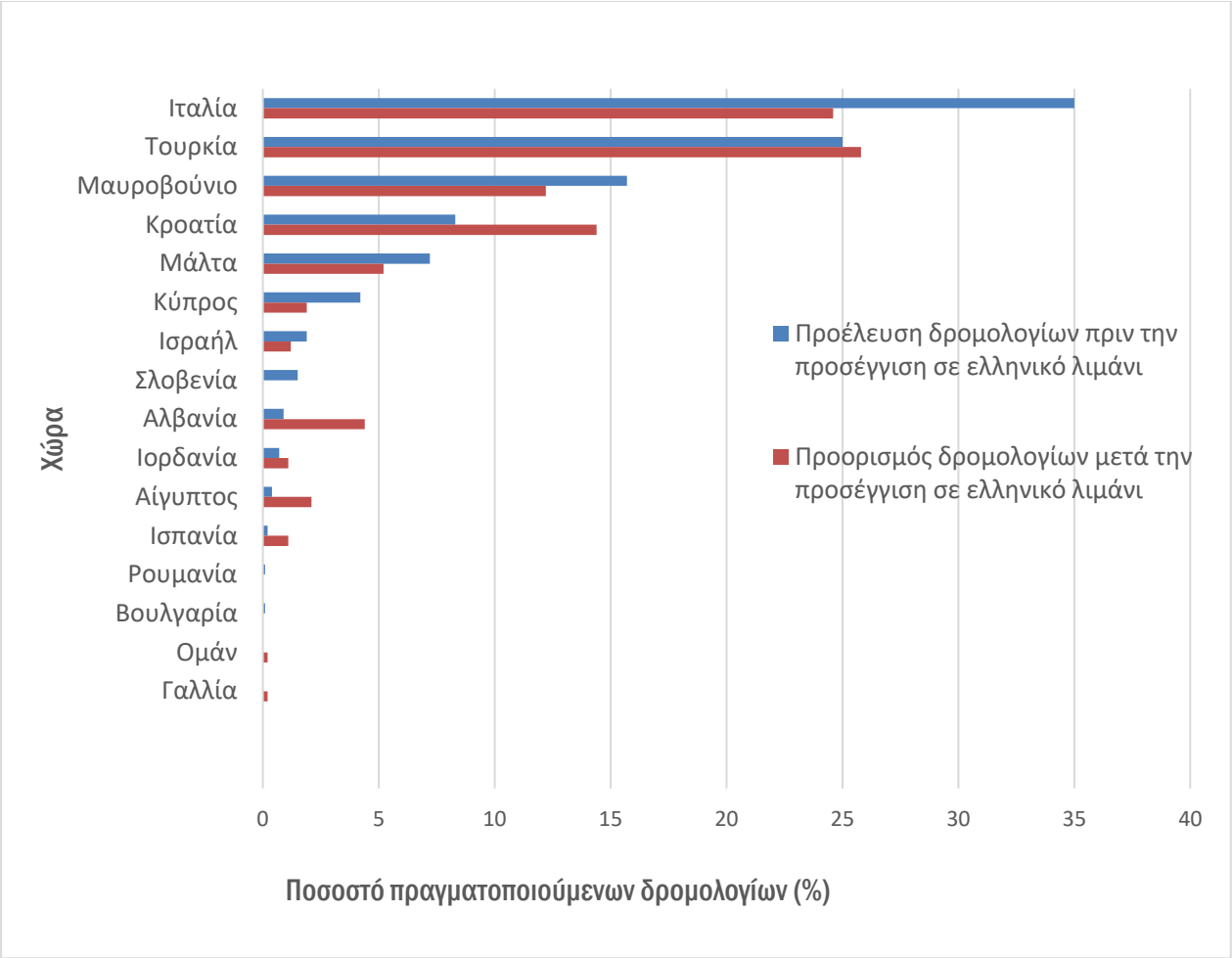
(Πηγή: ιδία επεξεργασία)

Όπως εμφανώς διαφαίνεται από τους παραπάνω πίνακες, η κατεύθυνση των δρομολόγιων κρουαζιέρας, τόσο κατά την προσέγγιση όσο και κατά την αναχώρηση από κάποιο Ελληνικό λιμάνι, προσανατολίζεται κυρίως

σε προορισμούς στην Αδριατική Θάλασσα (Βόρεια Ιταλία, Σλοβενία, Κροατία, Μαυροβούνιο, Αλβανία) και στο Ανατολικό Αιγαίο Πέλαγος (Τουρκία). Αρκετά μικρότερες είναι οι συνδέσεις με άλλες παρακείμενες θαλάσσιες περιοχές, με τη Δυτική Μεσόγειο (Ισπανία, Γαλλία, Δυτική Ιταλία, Μάλτα) να καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό. Σε επίπεδο χωρών, ο μεγαλύτερος αριθμός δρομολογίων κρουαζιέρας προέρχεται από προορισμούς της Ιταλίας και της Τουρκίας, ενώ αντίστροφη είναι η αλληλουχία αυτών των χωρών όταν δέχονται κάποια κρουαζιέρα από την Ελλάδα. Πέραν αυτών, προορισμοί στο Μαυροβούνιο και την Κροατία παρουσιάζουν επίσης πλήθος συνδέσεων με ελληνικούς λιμένες κρουαζιέρας (Σχήματα 7 & 8).



Σχήμα 7: Κατανομή των δρομολογίων κρουαζιέρας ανά χώρα βάσει της προέλευσης και του προορισμού του κρουαζιερόπλοιου σε και από Ελληνικό λιμάνι κρουαζιέρας για το 2019 *(Πηγή: ιδία επεξεργασία)*



Σχήμα 8: Κατανομή των δρομολογίων κρουαζιέρας ανά χώρα βάσει της προέλευσης και του προορισμού του κρουαζιερόπλοιου σε και από Ελληνικό λιμάνι κρουαζιέρας για το 2020 *(Πηγή: ιδία επεξεργασία)*

2.1.3.1. Κατανομή δρομολογίων ανά λιμένα κρουαζιέρας

Βάσει της ανάλυσης των δρομολογίων που πραγματοποιήθηκε, διαπιστώνεται ότι η πλειοψηφία των λιμένων κρουαζιέρας στην Ελλάδα αποτελούν λιμένες προσέγγισης, με μόλις τέσσερις λιμένες (Πειραιάς, Κέρκυρα, Ηράκλειο και Χανιά) να λειτουργούν και ως λιμένες αφετηρίας το 2019, οι οποίοι μειώνονται ακόμα περισσότερο τον επόμενο χρόνο καθώς το λιμάνι των Χανίων δεν αναμένεται να εξυπηρετήσει κάποια κρουαζιέρα ως λιμάνι αφετηρίας το 2020 (Πίνακας 7). Οι αριθμοί αυτοί παρουσιάζονται διαρκώς μειούμενοι, λαμβάνοντας υπόψη ότι το 2017 τρία ακόμα λιμάνια (Ρόδος, Θεσσαλονίκη και Λαύριο) λειτουργούσαν επίσης ως αφετηρία δρομολογίων κρουαζιέρας.

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί το κυριότερο λιμάνι αφετηρίας από όπου αναχωρεί περίπου το 20-30% των δρομολογίων κρουαζιέρας που αναγνωρίστηκαν. Τα λιμάνια της Κέρκυρας και του Ηρακλείου αποτελούν αφετηρία για ένα πολύ μικρότερο ποσοστό δρομολογίων, καλύπτοντας περίπου το 3% - 4,5% και 0,5% - 1,5% του συνόλου αντίστοιχα, κατά τα δύο έτη αναφοράς (Πίνακας 7). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι αρκετά από αυτά τα δρομολόγια κρουαζιέρας, αλλά όχι στο σύνολο τους, είναι κυκλικά. Κατά συνέπεια, η όποια αντιστοιχία παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί είναι συμπτωματική, υποδηλώνοντας απλά ότι εκτός των κυκλικών δρομολογίων, ίσος αριθμός των υπολειπόμενων ξεκινά και καταλήγει στον εκάστοτε λιμένα αφετηρίας.

Πίνακας 7: Κατανομή των δρομολογίων κρουαζιέρας ανά λιμένα κρουαζιέρας στην Ελλάδα και ανάδειξη αυτών που λειτουργούν ως λιμένες αφετηρίας – τερματικοί σταθμοί

Α/Α	Λιμένας κρουαζιέρας	Διερχόμενα δρομολόγια				Δρομολόγια με αφετηρία Ελληνικό λιμένα		Δρομολόγια με τερματισμό Ελληνικό λιμένα	
		2019		2020					
		Σύνολο	Ποσοστό επί του συνολικού αριθμού	Σύνολο	Ποσοστό επί του συνολικού αριθμού	Σύνολο 2019	Σύνολο 2020	Σύνολο 2019	Σύνολο 2020
1	Πειραιάς	540	65,1%	521	58,5%	251	191	251	191
2	Μύκονος	475	57,3%	427	47,9%				
3	Σαντορίνη	537	64,8%	496	55,7%				
4	Κέρκυρα	307	37%	388	43,5%	23	40	23	39
5	Κατάκολο	163	19,7%	199	22,3%				
6	Ρόδος	165	19,9%	178	19,9%				
7	Ηράκλειο	239	28,8%	189	21,2%	4	12	2	12
8	Χανιά	118	14,2%	112	12,6%	1	0		
9	Πάτμος	151	18,2%	89	9,9%				
10	Σάμος	0	0%	0	0%				
11	Σύρος	6	0,7%	3	0,3%				
12	Κεφαλλονιά	107	12,9%	183	20,4%				
13	Ναύπλιο	28	3,4%	34	3,8%				
14	Μονεμβασιά	6	0,7%	4	0,5%				
15	Ιτέα	5	0,6%	7	0,8%				
16	Μήλος	27	3,3%	18	2,1%				
17	Βόλος	8	0,9%	22	2,5%				
18	Άγιος Νικόλαος	12	1,5%	7	0,8%			0	1
19	Νάξος	0	0%	2	0,2%				
20	Γύθειο	10	1,2%	15	1,7%				
21	Ζάκυνθος	11	1,3%	20	2,2%				
22	Πάρος	4	0,5%	4	0,5%				
23	Σύμη	5	0,6%	1	0,1%				
24	Ρέθυμνο	3	0,4%	3	0,3%				
25	Ηγουμενίτσα	0	0%	0	0%				
26	Πύλος	2	0,2%	5	0,6%				
27	Ιθάκη	0	0%	0	0%				
28	Κως	4	0,5%	1	0,1%				
29	Χίος	0	0%	0	0%				
30	Καλαμάτα	5	0,6%	4	0,5%				
31	Σκιάθος	3	0,4%	7	0,8%				
32	Θεσσαλονίκη	1	0,1%	1	0,1%				
33	Καβάλα	1	0,1%	7	0,8%				
34	Σκόπελος	2	0,2%	5	0,6%				
35	Σητεία	0	0%	0	0%				
36	Κύθηρα	0	0%	0	0%				
37	Λήμνος	3	0,4%	4	0,5%				
38	Πάτρα	1	0,1%	0	0%				
39	Αλεξανδρούπολη	0	0%	0	0%				
40	Ίος	0	0%	0	0%				
41	Μυτιλήνη	4	0,5%	5	0,6%				
42	Λαύριο	0	0%	0	0%				
43	Πρέβεζα	0	0%	0	0%				
44	Άνδρος	0	0%	0	0%				
45	Νυδρί	3	0,4%	0	0%				
46	Σίφνος	1	0,1%	3	0,3%				

47	Δήλος	5	0,6%	3	0,3%		
48	Πόρος	2	0,2%	3	0,3%		
49	Σπέτσες	8	0,9%	4	0,5%		
50	Κόρινθος	1	0,1%	1	0,1%		
51	Ύδρα	11	1,3%	7	0,8%		
52	Πάργα	2	0,2%	3	0,3%		
53	Αμοργός	5	0,6%	4	0,5%		
54	Νίσυρος	2	0,2%	0	0%		
55	Κάρπαθος	2	0,2%	0	0%		
56	Ελαφόνησος	1	0,1%	1	0,1%		

(*Πηγή:* ιδία επεξεργασία)

Όπως και το 2018, δεν εντοπίστηκαν για τα δύο έτη αναφοράς δρομολόγια κρουαζιέρας που να συμπεριλαμβάνουν τα λιμάνια του Λαυρίου, της Πρέβεζας και της Άνδρου ως λιμένες προσέγγισης. Επιπρόσθετα, δεν εντοπίστηκαν δρομολόγια που να προσεγγίζουν επίσης τα λιμάνια της Σάμου, Ηγουμενίτσας, Ιθάκης, Χίου, Σητείας, Κυθήρων, Αλεξανδρούπολης και Ίου, ενώ κατά τα δύο έτη διαφοροποιήσεις εντοπίζονται για τα λιμάνια της Νάξου, Πάτρας, Νισύρου και Καρπάθου. Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με τα τελευταία, η Νάξος αναμένεται να υποδεχτεί δύο δρομολόγια κρουαζιέρας το 2020 ενώ τα υπόλοιπα λιμάνια, σύμφωνα με την ανάλυση, αν και εξυπηρέτησαν κάποια κίνηση το 2019, το 2020 δεν έχει προγραμματιστεί κάποιο δρομολόγιο κρουαζιέρας που να περιλαμβάνει προσέγγιση σε αυτά. Με εξαίρεση τη Σάμο, τη Νάξο και την Ηγουμενίτσα, τα στοιχεία αυτά συνάδουν με τη γενικότερη εικόνα των τελευταίων ετών (Πίνακες 3 & 4). Για τα τρία αυτά λιμάνια διαφορετικές συνθήκες φαίνεται να έχουν συντελέσει στη καταγραφή αυτών των σημαντικών διαφοροποιήσεων. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με δημοσιεύσεις[2,3], οι προσεγγίσεις κρουαζιεροπλοίων στη Νάξο τα προηγούμενα έτη αναφέρονται ως εκτός προγραμματισμού ενώ η Σάμος στην πλειονότητα των περιπτώσεων λειτουργεί ως εναλλακτικός λιμένας προσέγγισης του λιμανιού στο Κουσάντασι.

2.1.3.2. Συνδεσιμότητα των λιμένων κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Αξίζει να αναφερθεί αρχικά ότι στο σύνολο των διαδρομών κρουαζιέρας που αναγνωρίστηκαν περιλαμβάνονται τρία Ελληνικά λιμάνια κατά μέσο όρο, γεγονός που καταδεικνύει την ελκυστικότητα των Ελληνικών προορισμών και το ενδιαφέρον των επιβατών κρουαζιέρας να δαπανήσουν αρκετό χρόνο στην Ελλάδα και να επισκεφτούν ποικίλα σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος. Κατά συνέπεια, υπάρχει έντονη συνδεσιμότητα μεταξύ των λιμένων κρουαζιέρας στην Ελλάδα, με μάλιστα 42 από τα συνολικά 56 λιμάνια να συνδέονται άμεσα μεταξύ τους. Τα λιμάνια του Πειραιά, Μυκόνου, Σαντορίνης, Κατακόλου, Κέρκυρας, Ρόδου και Χανίων παρουσιάζουν, κατά φθίνουσα σειρά, τον μεγαλύτερο αριθμό συνδέσεων με τα υπόλοιπα λιμάνια του δικτύου, ενώ ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και το λιμάνι του Ναυπλίου, το οποίο αν και δευτερεύων συνδέεται άμεσα με το 25% των λιμένων κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Πιο συγκεκριμένα, και όπως είναι φυσικό λαμβάνοντας υπόψη και τη λειτουργία του ως λιμένα αφετηρίας, το λιμάνι του Πειραιά παρουσιάζει τη μεγαλύτερη συνδεσιμότητα με τα υπόλοιπα λιμάνια του δικτύου, και ιδιαιτέρως με τα κύρια εξ αυτών. Η μεγαλύτερη συνδεσιμότητα, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των σχετικών δρομολογίων, εντοπίζεται με τους λιμένες της Μυκόνου, Σαντορίνης και Κέρκυρας (Σχήμα 6), ενώ ικανοποιητικές παρουσιάζονται και οι συνδέσεις με τα λιμάνια του Κατάκολου, Ηρακλείου, Ρόδου και Πάτμου. Ωστόσο, άμεσες συνδέσεις υπάρχουν και με αρκετά λιμάνια του δευτερεύοντος δικτύου, με κυριότερα αυτά της Ύδρας, Σπετσών και Δήλου.

[2] https://www.naxospress.gr/arthro/toyrismos/kroyaziera-anyparkti-i-naxos-sta-shedia-ton-etaireion-gia-2019
[3] https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1472450/me-ourio-anemo-o-klados-tis-krouazieras-to-2019

Το λιμάνι της Μυκόνου συνδέεται συνολικά με 20 λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα, οι οποίοι στην συντριπτική τους πλειοψηφία αποτελούν μέρος του κύριου δικτύου (Πειραιάς, Σαντορίνη, Χανιά, Κατάκολο, Κεφαλλονιά, Ρόδος, Ηράκλειο, Πάτμος). Η διασύνδεση δε με το λιμάνι της Σαντορίνης περιλαμβάνεται σε ένα μεγάλο μέρος των δρομολογίων που αναγνωρίστηκαν (18,8%). Μικρότερα σε αριθμό είναι τα δρομολόγια που συνδέουν το λιμάνι της Μυκόνου με δευτερεύοντες λιμένες όπως η Μήλος, Δήλος, Σπέτσες, Αμοργός, Ύδρα και Πάργα.

Με 17 από τα συνολικά 56 λιμάνια κρουαζιέρας στην Ελλάδα, συνδέεται το λιμάνι της Σαντορίνης, το οποίο αποτελεί από τους πλέον ελκυστικότερους προορισμούς κρουαζιέρας στη χώρα. Πέραν της συχνής σύνδεσης με τα λιμάνια του Πειραιά και της Μυκόνου που αναφέρθηκε προηγουμένως, πλήθος δρομολογίων εντοπίστηκαν επίσης να συνδέουν το λιμάνι της Σαντορίνης με αυτά του Ηρακλείου και της Κέρκυρας, καθώς και αρκετά λιμάνια του δευτερεύοντος δικτύου (Μήλος, Ύδρα, Γύθειο, Πάτμος, Ναύπλιο, Ρέθυμνο, Κω, Καλαμάτα και Δήλο).

Το λιμάνι του Κατάκολου συνδέεται με 7 κύριους λιμένες κρουαζιέρας (Σαντορίνη, Μύκονος, Πειραιάς, Κέρκυρα, Χανιά, Ηράκλειο και Κεφαλλονιά) και 8 δευτερεύοντες (Ναύπλιο, Ιτέα, Νυδρί, Γύθειο, Ρέθυμνο και Πύλος). Αξίζει να αναφερθεί ότι η σύνδεση με το Νυδρί αποτελεί τη μοναδική σύνδεση του τελευταίου με άλλο λιμένα κρουαζιέρας της χώρας. Αντιστοίχως και το λιμάνι της Κέρκυρας συνδέεται με 9 κύριους (Σαντορίνη, Πειραιάς, Κατάκολο, Κεφαλλονιά και Χανιά) και 8 δευτερεύοντες λιμένες (Ζάκυνθος, Γύθειο, Καλαμάτα, Ύδρα, Ρόδος, Ναύπλιο και Ιτέα), με τον Πειραιά και τη Σαντορίνη να αποτελούν τις βασικότερες συνδέσεις. Βάσει του αριθμού των δρομολογίων που αναγνωρίστηκαν, ικανοποιητικές κρίνονται επίσης και οι συνδέσεις του λιμανιού της Κέρκυρας με τα λιμάνια του Κατάκολου και της Κεφαλλονιάς.

Το λιμάνι της Ρόδου συνδέεται με 13 λιμένες κρουαζιέρας στην Ελλάδα (7 κύριους και 6 δευτερεύοντες), με το Ηράκλειο και τη Πάτμο να αποτελούν τους βασικότερους εξ αυτών. Με 11 λιμένες (7 κύριους και 4 δευτερεύοντες) συνδέεται ο λιμένας των Χανίων με βασικότερη σύνδεση αυτή της Μυκόνου. Οι υπόλοιπες συνδέσεις μεταξύ των Ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας, καθορίζονται λαμβάνοντας υπόψη τη τουριστική ελκυστικότητα των προορισμών και την γεωγραφική τους εγγύτητα, καθώς και την κατεύθυνση του δρομολογίου από και προς την Ελλάδα.

2.1.3.3. Συνδεσιμότητα των λιμένων κρουαζιέρας με προορισμούς του εξωτερικού

Κατά κύριο λόγο, τα διεθνή δρομολόγια κρουαζιέρας περιλαμβάνουν ως πρώτο λιμάνι προσέγγισης στην Ελλάδα ένα λιμάνι του κύριου δικτύου. Σε πολύ μικρότερο ποσοστό προσεγγίζονται κατά την άφιξη στην Ελλάδα λιμάνια του δευτερεύοντος δικτύου, η γεωγραφική θέση των οποίων εξυπηρετεί το δρομολόγιο, και βέβαια χαρακτηρίζονται από έντονη τουριστική ελκυστικότητα. Το λιμάνι της Πύλου, για παράδειγμα, προσεγγίζεται αποκλειστικά από δρομολόγια που προέρχονται από τη Σικελία, ενώ το λιμάνι του Αγίου Νικολάου, λόγω της γεωγραφικής του θέσης, περιλαμβάνεται σε δρομολόγια που προέρχονται τόσο από τη Δυτική όσο και από την Ανατολική Μεσόγειο.

Το λιμάνι του Πειραιά συνδέεται με το μεγαλύτερο αριθμό διεθνών προορισμών, λειτουργώντας είτε ως ο πρώτος είτε ως ο τελευταίος λιμένας που προσεγγίζει ένα κρουαζιερόπλοιο που εκτελεί ένα διεθνές δρομολόγιο κατά την άφιξη / αναχώρησή του στην / από την Ελλάδα. Συνδέεται κατά κύριο λόγο με προορισμούς στην Αδριατική Θάλασσα (Πίνακες 5 & 6), στο Ανατολικό Αιγαίο Πέλαγος (παράλια της Τουρκίας) και στη Δυτική Μεσόγειο (δυτικά παράλια της Ιταλίας και Μάλτα). Λιγότερες είναι οι συνδέσεις του με προορισμούς της Σικελίας, Ανατολικής Μεσογείου, Εύξεινου Πόντου (Κωνσταντινούπολη) και Ερυθράς και Μαύρης Θάλασσας.

Τα λιμάνια του Ηρακλείου και των Χανιών συνδέονται επίσης με αρκετούς διεθνείς προορισμούς στις περιοχές που αναφέρονται παραπάνω, ενώ τα λιμάνια της Μυκόνου και Σαντορίνης, αν και περιλαμβάνονται

στα περισσότερα από τα δρομολόγια που αναγνωρίστηκαν, συνήθως αποτελούν το δεύτερο ή/και τρίτο λιμάνι προσέγγισης στην Ελλάδα με κάποιο άλλο να προηγείται (π.χ. Πειραιάς, Ηράκλειο, Χανιά).

2.2. Δίκτυα κρουαζιέρας στην Κύπρο

2.2.1. Ο τομέας της κρουαζιέρας στην Κύπρο

Αν και τη τελευταία δεκαετία, ο τομέας της κρουαζιέρας στην Κύπρο ακολούθησε μια πτωτική πορεία, οι εκτιμήσεις τόσο για το τρέχον όσο και για τα επόμενα έτη είναι ενθαρρυντικές, με τα πρώτα στοιχεία να υποδηλώνουν μια σχετική ανάκαμψη του κλάδου. Στην Κύπρο, τρία λιμάνια (Λεμεσός, Λάρνακα και Πάφος) εξυπηρετούν δραστηριότητες κρουαζιέρας και περιλαμβάνονται στα δίκτυα διεθνών εταιρειών κρουαζιέρας, κυρίως Ευρωπαϊκών αλλά και εταιρειών με έδρα την Αμερική (MSC Cruises, COSTA, AIDA, Hapag Lloyd, Silversea, Holland America Line, TUI Cruises, Marella Cruises κ.α.). Επιπρόσθετα, ορισμένες εταιρείες όπως οι Louis Cruises, Salamis και Paradise, που αναπτύχθηκαν μεταξύ 1980-2000, έχουν χρησιμοποιήσει τα προαναφερόμενα λιμάνια της Κύπρου ως λιμάνια αφετηρίας προσφέροντας σε πολλές των περιπτώσεων σύντομες κρουαζιέρες στο Ισραήλ (Χάιφα), Αίγυπτο (Port Said), Ελλάδα και Λίβανο. Η περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου ωστόσο, παρουσίασε σημαντική μείωση δραστηριοτήτων κρουαζιέρας τα τελευταία χρόνια, κυρίως λόγω των αρνητικών γεωπολιτικών εξελίξεων στην περιοχή, γεγονός που επηρέασε σημαντικά τη δυναμική του κλάδου και στην Κύπρο.

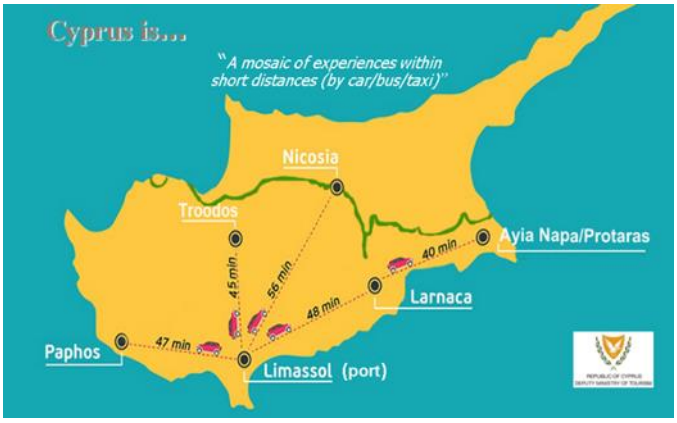
2.2.1.1. Περιοριστικοί και υποστηρικτικοί παράγοντες

Αν και όπως αναφέρθηκε παραπάνω τα τρία Κυπριακά λιμάνια συμπεριλαμβάνονται ως λιμάνια προσέγγισης στα προγράμματα δρομολογίων αρκετών διεθνών εταιρειών κρουαζιέρας και λειτουργούν επίσης και ως λιμένες αφετηρίας, εν τούτοις οι τάσεις του κλάδου της κρουαζιέρας τα τελευταίες χρόνια στην Κύπρο παρουσιάζονται πτωτικές. Οι παράγοντες / προκλήσεις που επηρεάζουν αρνητικά την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας στην Κύπρο μπορούν να συνοψιστούν στα ακόλουθα:

- Η πολιτική αστάθεια που επικρατεί στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, καθώς πολλοί από τους προορισμούς που συνθέτουν τα πακέτα κρουαζιέρας στην περιοχή και συνδυάζονται με την Κύπρο, βρίσκονται σε πολιτικά ασταθείς χώρες,
- Η λανθασμένη αντίληψη που δημιουργείται στις σχετικές αγορές ότι και η Κύπρος περιλαμβάνεται σε αυτές τις πολιτικά ασταθείς χώρες.
- Η γεωγραφική θέση της Κύπρου, με τα λιμάνια της να απέχουν αρκετά από κύριους προορισμούς κρουαζιέρας στη Μεσόγειο και τις αντίστοιχες αγορές,
- Αυξημένα λειτουργικά κόστη (π.χ. κόστος καυσίμων, κόστος λιμενικών τελών), τα οποία επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό τη διαδικασία σχεδιασμού των δρομολογίων από τις εταιρείες κρουαζιέρας, και τη λήψη των σχετικών αποφάσεων αναφορικά με την ένταξη ενός λιμένα προσέγγισης στο εκάστοτε δρομολόγιο,
- Πολλαπλές χρεώσεις (π.χ. τέλη τελωνίου, λιμενικά τέλη, κοκ) τόσο για κρουαζιέρες που ξεκινούν και ολοκληρώνουν το δρομολόγιο τους σε κάποιο Κυπριακό λιμάνι (π.χ. fly, cruise and/or stay πακέτα), όσο και για αυτές που απλά περιλαμβάνουν κάποιο Κυπριακό λιμάνι στο δρομολόγιο τους,
- Η σημαντική μείωση του κόστους των αεροπορικών εισιτήριων σε παγκόσμια κλίμακα, με τις προσφορές που διενεργούν οι αντίστοιχες εταιρείες σήμερα να είναι άκρως ανταγωνιστικές με το κόστος εισιτηρίων μιας κρουαζιέρας,

- Πιθανές καθυστερήσεις που δύναται να βιώσουν οι επιβάτες κατά την αποβίβαση και επιβίβαση τους από / στο κρουαζιερόπλοιο λόγω των σχετικών διαδικασιών ελέγχου και ασφάλειας που θα πρέπει να ακολουθηθούν από το τμήμα μετανάστευσης,
- Ο μικρός, κατά μέσο όσο, χρόνος παραμονής των κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι με περιορισμένα οικονομικά οφέλη για την ευρύτερη περιοχή του λιμανιού (π.χ. τοπικές επιχειρήσεις, εστιατόρια, καταστήματα, κοκ),
- Η χαμηλή τουριστική ελκυστικότητα επισκέψιμων χώρων / επιλογών σε σύγκριση με ανταγωνιστικούς προορισμούς στην ευρύτερη περιοχή (π.χ. πυραμίδες στην Αίγυπτο, βιβλικοί χώροι στο Ισραήλ, Πέτρα στην Ιορδανία, Κνωσός και Ακρόπολη στην Ελλάδα κ.λπ.). Λαμβάνοντας υπόψη και τη προηγούμενη παράμετρο αξίζει να αναφερθεί το γεγονός ότι πολλοί επιβάτες κρουαζιέρας επιλέγουν να μην αποβιβαστούν κατά την παραμονή κρουαζιερόπλοιου στην Κύπρο,
- Σημαντική έλλειψη προβολής και διαφήμισης των Κυπριακών λιμανιών ως προορισμούς κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο,
- Το χαμηλό επίπεδο υπηρεσιών στα λιμάνια, αν και στο λιμάνι της Λεμεσού η ολοκλήρωση της νέας αίθουσας επιβατών αναμένεται να αναβαθμίσει σημαντικά τις υπηρεσίες που θα παρέχονται εκεί. Ωστόσο, η αναβάθμιση των υποδομών στη θαλάσσια και χερσαία λιμενική ζώνη είναι εξέχουσας σημασίας για την υποστήριξη της περαιτέρω ανάπτυξης του τομέα της κρουαζιέρας στην Κύπρο.

Από την άλλη πλευρά και με την αποτελεσματική αντιμετώπιση των παραπάνω περιορισμών / προκλήσεων, η Κύπρος δύναται να αποτελέσει ιδανικό προορισμό κρουαζιέρας καθώς (α) είναι ένα νησί με μικρές αποστάσεις, γεγονός που διευκολύνει την εξερεύνησή του (Σχήμα 8), (β) είναι μια χώρα με ανοικτή κουλτούρα και φιλόξενους κατοίκους, (γ) προσφέρει μια ποικιλόμορφη τουριστική εμπειρία, (δ) διαθέτει μια μακροχρόνια πολιτιστική κληρονομιά, (ε) έχει θερμό κλίμα, (ζ) η Αγγλική γλώσσα είναι ευρέως διαδεδομένη διευκολύνοντας έτσι την επικοινωνία, και (η) αποτελεί ένα εκσυγχρονισμένο Ευρωπαϊκό προορισμό.



Σχήμα 9: Χάρτης της Κύπρου *(Πηγή: Υφυπουργείο Τουρισμού)*

2.2.2. Οι λιμένες κρουαζιέρας στην Κύπρο

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, από τα πέντε λιμάνια που υπάρχουν στην Κύπρο, τα τρία (Λεμεσός, Λάρνακα και Πάφος) εξυπηρετούν και δραστηριότητες κρουαζιέρας. Από τα δύο εναπομείναντα, το λιμάνι του Λατσίου, λόγω και του μεγέθους του, εξυπηρετεί κυρίως σκάφη αναψυχής, ενώ το λιμάνι του Βασιλικού είναι κυρίως εμπορικό εξυπηρετώντας ως επί το πλείστο χύδην φορτία.

Το λιμάνι της Λεμεσού

Το νέο λιμάνι της Λεμεσού κατασκευάστηκε το 1973 ως λιμάνι πολλαπλών χρήσεων. Αποτελεί το βασικότερο λιμάνι της Κύπρου μετά και την Τουρκική κατάληψη του λιμανιού της Αμμοχώστου, το οποίο χειριζόταν το 83% των συνολικών φορτίων της χώρας μέχρι τότε. Η στρατηγική του θέση, η ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών καθώς και η επίλυση σημαντικών πολιτικών και εμπορικών θεμάτων προσδίδουν μια αισιόδοξη προοπτική αναφορικά με τη μελλοντική πορεία και εξέλιξη του λιμανιού η οποία ήδη διαφαίνεται με σημαντικές επενδύσεις να έχουν ήδη πραγματοποιηθεί και άλλες να είναι ήδη προγραμματισμένες.

Πιο συγκεκριμένα, από τον Μάιο του 2018, λειτουργεί στο λιμάνι νέος, εκσυγχρονισμένος επιβατικός τερματικός σταθμός κρουαζιέρας (Limassol Port Cruise Terminal) υπό τη διαχείριση της DP World Limassol[4]. Αποτελείται από επτά ξεχωριστές αίθουσες συνολικής έκτασης 7.000 τετραγωνικών μέτρων, το οποίο σε συνδυασμό με τη 24ωρη διαθεσιμότητα, προσφέρει ολοκληρωμένες υπηρεσίες, διασφαλίζοντας την παροχή άριστης εξυπηρέτησης στους διερχόμενους επιβάτες. Προσφέρει επίσης γρήγορη σύνδεση με τα διεθνή αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου, γεγονός καίριας σημασίας για κρουαζιέρες που έχουν ως αφετηρία το λιμάνι της Λεμεσού.

Αναφορικά με την κίνηση επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι, αυτή παρουσιάστηκε ως πτωτική την περίοδο 2016-2018 (-47.5%), με εκτιμήσεις ωστόσο να αναμένουν άνοδο για το 2019 η οποία δύναται να προσεγγίσει τα επίπεδα του 2016. Αντίστοιχη πορεία κατέγραψαν και οι προσεγγίσεις κρουαζιεροπλοίων για την παραπάνω περίοδο αναφοράς (-25%) (Πίνακας 8).

Πίνακας 8: Διαχρονική εξέλιξη αριθμού επιβατών κρουαζιέρας και προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι Λεμεσού (2016 – 2018). Περιλαμβάνονται εκτιμήσεις για το τρέχον έτος (2019)

	2016*	2017	2018	2019 (εκτίμ)	Ποσοστιαίος ρυθμός μεταβολής (%)			
					2016-2017	2017-2018	2018-2019 (εκτίμ)	2016-2019 (εκτίμ)
Αριθμός Επιβατών	111.247	103.275	58.363	106.609	-7.2	-43.5	82.7	-4.2
Προσεγγίσεις Κρουαζ/ων	92	88	69	92	-4.3	-21.6	33.3	0.0

(Πηγή: ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της Αρχής Λιμένων Κύπρου)

**Για το έτος 2016, λόγω αλλαγής του λογισμικού συστήματος της ΑΛΚ, τα δεδομένα βασίζονται σε συνδυασμό εκτιμήσεων της Αρχής Λιμένων Κύπρου για την περίοδο 1/01-21/07/2016 και στα καταγεγραμμένα πραγματικά δεδομένα για την περίοδο 22/07-31/12/2016.*

Το λιμάνι της Λάρνακας

Το λιμάνι της Λάρνακας αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Κύπρου, και βρίσκεται στο νοτιοανατολικό μέρος της. Απέχει μικρή απόσταση τόσο από το κέντρο της πόλης όσο και από το αεροδρόμιο, γεγονός καθόλα ευνοϊκό για την υποστήριξη δραστηριοτήτων κρουαζιέρας. Αν και μέχρι πρόσφατα χρησιμοποιούταν ως λιμάνι πολλαπλών χρήσεων, αποφασίστηκε η μετατροπή του σε κύριο λιμάνι κρουαζιέρας και άλλων επιβατικών δραστηριοτήτων διατηρώντας μόνο κάποιες εμπορευματικές δραστηριότητες για τη κάλυψη τοπικών αναγκών.

[4] https://www.sigmalive.com/news/local/442277/arxise-i-leitourgia-tou-neou-termatikou-sto-limani-lemesou, https://www.dpworldlimassol.com/media/29/new-passenger-terminal-starts-operations-at-dp-world-limassol

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω και σε αντίθεση με το λιμάνι της Λεμεσού, η κίνηση επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι της Λάρνακας κινήθηκε ανοδικά την περίοδο 2016-2018 (+92,3%), με ωστόσο κάποια μείωση (-26,7%) να αναμένεται για το τρέχον έτος, προσεγγίζοντας τα επίπεδα του 2017. Αντίστοιχα με τον αριθμό των επιβατών κινήθηκε και ο αριθμός των προσεγγίσεων κρουαζιεροπλοίων στο λιμάνι της Λάρνακας για την παραπάνω περίοδο αναφοράς (+90,5%) (Πίνακας 9). Για το 2019 ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι παρά την εκτιμώμενη μείωση των προσεγγίσεων κρουαζιεροπλοίων στο λιμάνι, ο αριθμός επιβατών κρουαζιέρας αναμένεται αυξημένος κοντά στα επίπεδα του 2017, γεγονός που υποδηλώνει ότι μεγαλύτερης χωρητικότητας κρουαζιερόπλοια αναμένεται να καταπλεύσουν στο λιμάνι της Λάρνακας το τρέχον έτος.

Πίνακας 9 : Διαχρονική εξέλιξη αριθμού επιβατών κρουαζιέρας και προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι Λεμεσού (2016 – 2018). Περιλαμβάνονται εκτιμήσεις για το τρέχον έτος (2019).

	2016*	2017	2018	2019 (εκτίμ.)	Ποσοστιαίος ρυθμός μεταβολής (%)			
					2016-2017	2017-2018	2018-2019 (εκτίμ)	2016-2019 (εκτίμ)
Αριθμός επιβατών	16163	22997	31089	22792	42.3	35.2	-26.7	41.0
Προσεγγίσεις Κρουαζ/ων	21	27	40	20	28.6	48.1	-50.0	-4.8

(Πηγή: ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της Αρχής Λιμένων Κύπρου)

**Για το έτος 2016 τα δεδομένα για την επιβατική κίνηση βασίζονται σε συνδυασμό καταγεγραμμένων πραγματικών στοιχείων και εκτιμήσεων για ορισμένα κρουαζιερόπλοια που προσέγγισαν το λιμάνι Λάρνακας.*

Το λιμάνι της Πάφου

Το λιμάνι της Πάφου είναι από τα αρχαιότερα λιμάνια της Κύπρου, με τον ευρύτερο αρχαιολογικό χώρο ουσιαστικά να «εισχωρεί» στην περιοχή του λιμανιού. Το 1989 πραγματοποιήθηκαν κάποιες επενδύσεις για την γενικότερη ανάπτυξη του λιμένα, ο οποίος συγκριτικά με τα δύο προηγούμενα λιμάνια εξυπηρετεί αρκετά περιορισμένες δραστηριότητες κρουαζιέρας οι οποίες ως επί το πλείστον αποτελούν μικρές κρουαζιέρες. Κατά συνέπεια, κατά τη περίοδο αναφοράς δεν καταγράφηκαν σημαντικές δραστηριότητες κρουαζιέρας, υποδηλώνοντας τη δευτερεύουσα σημασία αυτού του λιμένα, όσο αφορά τα διεθνή δρομολόγια, σε σύγκριση με τα δυο παραπάνω λιμάνια.

Πιο συγκεκριμένα, το 2016 περίπου 3.340 επιβάτες κρουαζιέρας επισκέφτηκαν το λιμάνι της Πάφου, με σημαντική πτώση να καταγράφεται τα δύο επόμενα χρόνια όταν, σύμφωνα με στοιχεία της Αρχής Λιμένων Κύπρου, κανένα κρουαζιερόπλοιο δεν προσέγγισε το λιμάνι το 2017 και μόλις ένα το 2018. Το 2019 ωστόσο, σύμφωνα με εκτιμήσεις, αναμένεται σημαντική αύξηση (Πίνακας 10).

Πίνακας 10: Διαχρονική εξέλιξη προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων και κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι Πάφου (2016 – 2020)

	2016	2017	2018	2019 (εκτίμ.)*	Ποσοστιαίος ρυθμός μεταβολής (%)		
					2016-2017	2018-2019 (εκτίμ)	2016-2019 (εκτίμ)
Αριθμός επιβατών	3340	0	941	5464	-100.0	480.6	63.6
Προσεγγίσεις Κρουαζ/ων	9	0	1	10	-100.0	900.0	11.1

(Πηγή: ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της Αρχής Λιμένων Κύπρου)

**Για το έτος 2019, τα δεδομένα για την επιβατική κίνηση βασίζονται σε εκτιμήσεις βάσει της χωρητικότητας των πλοίων που θα προσεγγίσουν το λιμάνι Πάφου σύμφωνα με τα δρομολόγια που έχει καταγράψει η Αρχή Λιμένων Κύπρου.*

2.2.3. Χαρτογράφηση δρομολογίων κρουαζιέρας στην Κύπρο

Τα δρομολόγια κρουαζιέρας στην Κύπρο αποτελούν κατά αποκλειστικότητα τμήμα διεθνών δικτύων κρουαζιέρας, καθώς το μικρό μέγεθος της χώρας δεν ενδείκνυται για την ανάπτυξη δρομολογίων εθνικής εμβέλειας. Κατά συνέπεια, οι υφιστάμενες συνδέσεις μεταξύ των τριών κύριων λιμανιών κρουαζιέρας της χώρας (Λεμεσός, Λάρνακα, Πάφος) αποτελεί τμήμα διεθνών δρομολογίων. Τα τελευταία παρουσιάζουν μια μικρή ποικιλία ως προς το εύρος των προορισμών που περιλαμβάνουν. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνονται συνδέσεις με προορισμούς:

- Της Ανατολικής Μεσογείου (Ιορδανία, Λίβανος, Ισραήλ, Αίγυπτος και Ελλάδα)
- Της Δυτικής Μεσογείου (Ιταλία και Μάλτα)
- Του Εύξεινου Πόντου και της Μαύρης Θάλασσας (Τουρκία)
- Της Ερυθράς Θάλασσας, προεκτεινόμενα είτε προς τον Ινδικό και Ειρηνικό Ωκεανό είτε προς τα νότια παράλια της Αφρικής (Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Δημοκρατία του Κάμπο Βέρδε)

Διεθνείς συνδέσεις του λιμένα της Λεμεσού

Βάσει των διεθνών δρομολογίων κρουαζιέρας που αναγνωρίστηκαν και αναλύθηκαν, διαπιστώνεται ότι το λιμάνι της Λεμεσού συνδέεται άμεσα με συνολικά 12 χώρες της Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής (Ισπανία, Μάλτα, Ιταλία, Ελλάδα, Τουρκία, Αίγυπτος, Ισραήλ, Λίβανος, Ιορδανία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ομάν, Δημοκρατία του Κάμπο Βέρδε και Σρι Λάνκα). Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 11 που ακολουθεί, κατά τη περίοδο 2016-2019, το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών των δρομολογίων περιλαμβάνει, πριν την άφιξή του κρουαζιεροπλοίου στο λιμάνι της Λεμεσού, προσεγγίσεις σε λιμάνια της Ελλάδας και του Ισραήλ. Σημαντικά μικρότερο είναι το ποσοστό δρομολογίων που καταφτάνουν στο λιμάνι της Λεμεσού από προορισμούς της Τουρκίας, ενώ ιδιαιτέρως περιορισμένες παρουσιάζονται οι προσεγγίσεις σε άλλες χώρες πριν την Κύπρο. Αξίζει να σημειωθεί σε αυτό το σημείο ότι (α) σε μερικά δρομολόγια το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει και κάποιο άλλο Κυπριακό λιμάνι (Λάρνακα ή/και Πάφο) πριν την άφιξη του στο λιμάνι της Λεμεσού, και (β) αν και η πλειοψηφία των δρομολογίων καταφτάνει μέχρι τώρα στο λιμάνι της Λεμεσού από κάποιο Ελληνικό προορισμό, το 2020 εκτιμάται ότι το Ισραήλ θα αποτελεί τη κύρια χώρα προέλευσης των κρουαζιεροπλοίων πριν τη προσέγγιση τους στο λιμάνι της Λεμεσού. Ίδια παρουσιάζεται η εικόνα και για την κατεύθυνση των δρομολογίων μετά τον απόπλου του κρουαζιεροπλοίου από το λιμάνι της Λεμεσού, με εξαίρεση τη τελευταία διαπίστωση καθώς η Ελλάδα αναμένεται να εξακολουθήσει να αποτελεί το κύριο προορισμό των δρομολογίων αυτών και το 2020.

Πίνακας 11: Κατανομή δρομολογίων ανά χώρα προέλευσης και προορισμού, πριν την προσέγγιση και μετά την αναχώρηση του κρουαζιεροπλοίου στο λιμάνι της Λεμεσού (2016-2020)

Χώρα Προέλευσης / Προορισμού	2016*		2017		2018		2019		2020	
	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λεμεσού

	Λεμεσού						Λεμεσού		Λεμεσού	
ΕΛΛΑΔΑ	42	49	39	50	38	35	42	50	23	37
ΙΣΡΑΗΛ	32	23	35	27	18	21	36	21	45	21
ΙΟΡΔΑΝΙΑ	1	0	2	0	3	0	2	0	2	0
ΛΙΒΑΝΟΣ	0	2	0	0	1	4	2	2	1	1
ΤΟΥΡΚΙΑ	6	8	8	8	4	2	1	7	3	4
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	3	1	0	0	1	1	3	2	1	1
ΜΑΛΤΑ	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1
ΙΤΑΛΙΑ	1	1	1	2	0	1	0	1	1	1
ΙΣΠΑΝΙΑ	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
ΟΜΑΝ	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
ΚΥΠΡΟΣ	2	4	1	1	3	4	1	6	2	11
ΗΑΕ, Κάμπο Βέρδε, Σρι Λάνκα	5	3	1	0	0	0	4	3	2	3
ΣΥΝΟΛΟ	**93**	**93**	**88**	**88**	**69**	**69**	**92**	**92**	**80**	**80**

(Πηγή: ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της Αρχής Λιμένων Κύπρου)

**Για το έτος 2016, λόγω αλλαγής του λογισμικού συστήματος της ΑΛΚ, τα δεδομένα βασίζονται σε συνδυασμό εκτιμήσεων της ΑΛΚ για την περίοδο 1/01-21/07/2016 και στα καταγεγραμμένα πραγματικά δεδομένα για την περίοδο 22/07-31/12/2016.*

Διεθνείς συνδέσεις του λιμένα της Λάρνακας

Το λιμάνι της Λάρνακας συνδέεται με αρκετά μικρότερο αριθμό διεθνών προορισμών οι οποίοι περιορίζονται στην περιοχή της Μεσογείου (Ισραήλ, Ελλάδα, Τουρκία, Αίγυπτος, Κροατία), ενώ σε ορισμένα δρομολόγια προηγείται κάποιο άλλο Κυπριακό λιμάνι (Λεμεσός) πριν την άφιξη του κρουαζιεροπλοίου στο λιμάνι της Λάρνακας. Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 12 που ακολουθεί, σε αντίθεση με το λιμάνι της Λεμεσού, οι κρουαζιέρες που προσεγγίζουν το λιμάνι της Λάρνακας προέρχονται κυρίως από το Ισραήλ, με πολύ μικρότερο αριθμό δρομολογίων να προέρχονται από την Ελλάδα, την Τουρκία, την Κροατία και την Αίγυπτο. Ίδια παρουσιάζεται η κατάσταση όσο αφορά και την κατεύθυνση των δρομολογίων κρουαζιέρας μετά την αναχώρηση από το λιμάνι της Λάρνακας. Προορισμοί του Ισραήλ καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό ενώ προορισμοί στην Ελλάδα ακολουθούν με εξαίρεση το 2019 όταν κανένα κρουαζιερόπλοιο δεν διαπιστώθηκε να μεταβαίνει σε Ελληνικό προορισμό μετά τον απόπλου του από το λιμάνι της Λάρνακας. Η μετάβαση σε προορισμούς των υπόλοιπων χωρών είναι ιδιαιτέρως περιορισμένη, με 1-2 δρομολόγια να τους συμπεριλαμβάνουν καθ' όλη την περίοδο αναφοράς (2016-2019). Για το 2020, δεν ευρέθησαν δυστυχώς διαθέσιμα στοιχεία.

Πίνακας 12: Κατανομή δρομολογίων ανά χώρα προέλευσης και προορισμού, πριν την προσέγγιση και μετά την αναχώρηση του κρουαζιεροπλοίου στο λιμάνι της Λάρνακας (2016-2019)

Χώρα Προέλευσης / Προορισμού	2016		2017		2018		2019	
	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λάρνακας	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λάρνακας	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λάρνακας	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λάρνακας	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λάρνακας	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λάρνακας	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λάρνακας	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λάρνακας
ΕΛΛΑΔΑ	2	2	0	6	0	8	0	0
ΙΣΡΑΗΛ	16	16	27	20	36	28	15	19
ΤΟΥΡΚΙΑ	1	2	0	0	0	1	0	0
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	0	1	0	0	1	0	0	0
ΚΡΟΑΤΙΑ	0	0	0	0	0	0	1	0
ΚΥΠΡΟΣ	2	0	0	1	3	3	4	1
ΣΥΝΟΛΟ	**21**	**21**	**27**	**27**	**40**	**40**	**20**	**20**

(Πηγή: ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της Αρχής Λιμένων Κύπρου)

Διεθνείς συνδέσεις του λιμένα της Πάφου

Όπως τονίστηκε και παραπάνω, οι δραστηριότητες κρουαζιέρας στην Κύπρο εξυπηρετούνται κατά κύριο λόγο από τα λιμάνια της Λεμεσού και της Λάρνακας. Το λιμάνι της Πάφου κατά συνέπεια παρουσιάζει αρκετά περιορισμένες συνδέσεις με διεθνείς προορισμούς κυρίως Μεσογειακών χώρων (Ελλάδα, Ισραήλ, Τουρκία, Αίγυπτος και Μάλτα). Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 13 που ακολουθεί, το 2016 το σύνολο των δρομολογίων που προσέγγισαν το λιμάνι της Πάφου προέρχονταν αποκλειστικά από την Ελλάδα, ενώ το 2018 καταγράφηκε μόλις ένα δρομολόγιο προερχόμενο από άλλο Κυπριακό λιμάνι (Λεμεσός). Σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν για το 2019, ο αριθμός των δρομολογίων θα προσεγγίσει τα επίπεδα του 2016, προερχόμενα κυρίως από την Ελλάδα (80%) και το Ισραήλ (20%). Διαφορετική ωστόσο αναμένεται η εικόνα το 2020. Αν και ο αριθμός των δρομολογίων παραμένει περίπου σταθερός, η προέλευση τους κατανέμεται περίπου ισομερώς σε προορισμούς της Τουρκίας (27,3%) και της Ελλάδας (18,2%) και σε μικρότερο βαθμού του Ισραήλ (9,1%). Με κάποιες μικρές εξαιρέσεις που διαφαίνονται παρακάτω, αντίστοιχη παρουσιάζεται η κατάσταση όσο αφορά και την κατεύθυνση των δρομολογίων μετά τον απόπλου των κρουαζιεροπλοίων από το λιμάνι της Πάφου.

Πίνακας 13: Κατανομή δρομολογίων ανά χώρα προέλευσης και προορισμού, πριν την προσέγγιση και μετά την αναχώρηση του κρουαζιεροπλοίου στο λιμάνι της Πάφου (2016-2020)

Χώρα Προέλευσης / Προορισμού	2016		2017		2018		2019		2020	
	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Πάφου

ΕΛΛΑΔΑ	9	7	0	1	0	0	8	6	2	1
ΙΣΡΑΗΛ	0	1	0	0	0	0	2	0	1	2
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
ΤΟΥΡΚΙΑ	0	0	1	0	0	0	0	2	3	2
ΜΑΛΤΑ	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
ΚΥΠΡΟΣ	0	1	0	0	1	0	0	2	1	1
ΣΥΝΟΛΟ	**9**	**9**	**2**	**1**	**1**	**1**	**10**	**10**	**7**	**7**

(Πηγή: ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της Αρχής Λιμένων Κύπρου)

3. Δυνατότητα αξιοποίησης των ναυτιλιακών πληροφοριών και των Ενιαίων Ναυτιλιακών Θυρίδων (ΕΝΘ)

Η αξιοποίηση διαφόρων ναυτιλιακών πληροφοριών (π.χ. εκτιμώμενος χρόνος άφιξης κρουαζιεροπλοίου, εκτιμώμενος χρόνος ελέγχου επιβατών κατά την αποβίβαση τους, κτλ.) δύναται να συντελέσει στην ανάπτυξη ποικίλων υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, οι οποίες μπορούν να συμβάλλουν στη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των επιβατών κρουαζιέρας, ενισχύοντας έτσι τη συνολική τουριστική εμπειρία που αναμένεται να βιώσουν οι επιβάτες σε κάποιο προορισμό. Οι Ενιαίες Ναυτιλιακές Θυρίδες (ΕΝΘ) αποτελούν ουσιαστικά υποδομές που διευκολύνουν τον διαμοιρασμό τέτοιων πληροφοριών, εκμεταλλευόμενες και τη χρήση κοινό προτύπων για τον εναρμονισμό των δεδομένων όπως αυτά έχουν συμφωνηθεί σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.). Βάσει των παραπάνω στις υπό-ενότητες που ακολουθούν παρουσιάζονται συνοπτικά (α) το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την ανάπτυξη των ΕΝΘ στα Κράτη Μέλη, (β) η υφιστάμενη κατάσταση των ΕΝΘ στην Ελλάδα και την Κύπρο, (γ) οι απαιτήσεις που έχουν τεθεί για την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής ΕΝΘ, και (δ) οι ναυτιλιακές πληροφορίες που διατίθενται μέσω των ΕΝΘ, καταγράφοντας προτάσεις πιθανής αξιοποίησής τους με στόχο την καλύτερη διασύνδεση του τομέα της κρουαζιέρας με τις τοπικές αγορές στους λιμένες προσέγγισης.

3.1. Ανασκόπηση Ευρωπαϊκών και εθνικών κανονισμών για τις ΕΝΘ

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, μια σειρά οδηγιών διέπουν θέματα διαμοιρασμού ναυτιλιακών πληροφοριών καθώς και τη θέσπιση και ανάπτυξη των ΕΝΘ στα Κράτη Μέλη της Ε.Ε (Πίνακας 14).

Πιο συγκεκριμένα, η **Οδηγία 2002/6/ΕΚ**[5] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, της 18ης Φεβρουαρίου 2002, αναφερόμενη στις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Ε.Ε., επέβαλε στα Κράτη Μέλη την αποδοχή συγκεκριμένων τυποποιημένων εντύπων (Έντυπα FAL: *1 - Γενικό Δηλωτικό, 2 - Δηλωτικό Φορτίου, 3 - Δηλωτικό εφοδίων πλοίου, 4 - Δηλωτικό προσωπικών ειδών πληρώματος, 5 - Κατάσταση πληρώματος, 6 - Κατάσταση επιβατών, 7 - Δηλωτικό επικίνδυνων φορτίων*), όπως αυτά προβλέπονται από τη σύμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) περί Διευκολύνσεως της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης («σύμβαση FAL»). Η τελευταία εγκρίθηκε στις 9 Απριλίου 1965 από τη Διεθνή διάσκεψη για τη διευκόλυνση των θαλάσσιων ταξιδιών και μεταφορών, και τροποποιήθηκε μεταγενέστερα (αποκαλούμενη εφεξής «σύμβαση IMO FAL») προβλέποντας σειρά προτύπων για τυποποιημένα έντυπα, τα οποία διευκολύνουν τα πλοία να

[5] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0006&from=EL

εκπληρώσουν ορισμένες διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων που απαιτούνται κατά τον κατάπλου ή απόπλου τους από ένα λιμένα. Τα περισσότερα Κράτη Μέλη της Ε.Ε. χρησιμοποιούσαν τα προαναφερόμενα έντυπα, χωρίς ωστόσο να υπάρχει ενιαία εναρμόνιση σύμφωνα με τα πρότυπα του ΙΜΟ. Η εναρμόνιση αυτών των εντύπων διευκολύνει σημαντικά τις διαδικασίες εξυπηρέτησης των πλοίων στα λιμάνια, παρέχοντας οφέλη για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων εντός της Ε.Ε. Έτσι βάσει της Οδηγίας 2002/6/ΕΚ καθιερώνεται η καθολική αναγνώριση των προαναφερόμενων εντύπων σε επίπεδο Ε.Ε.

Η ΕΝΘ είναι ένα πληροφοριακό σύστημα που λειτουργεί σε επίπεδο Κράτους Μέλους, και στο οποίο υποβάλλονται πληροφορίες πριν τον κατάπλου πλοίων σε λιμάνια του δικτύου του ή κατά τον απόπλου τους από αυτά. Η ΕΝΘ συνδέεται επίσης με άλλα πληροφοριακά συστήματα, όπως το σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών θαλάσσιας κυκλοφορίας «SafeSeaNet», το ηλεκτρονικό τελωνείο και άλλα συστήματα, και αποτελεί ουσιαστικά μια κεντρική υποδομή όπου ναυτιλιακές πληροφορίες δηλώνονται μια φορά, και στη συνέχεια διατίθενται ηλεκτρονικά στις διάφορες αρμόδιες εθνικές αρχές και τα Κράτη Μέλη. Το SafeSeaNet, όπως αναφέρθηκε, αποτελεί ένα εξειδικευμένο σύστημα το οποίο εξυπηρετεί τη διαδικτυακή ανταλλαγή πληροφοριών θαλάσσιας κυκλοφορίας μεταξύ των Κρατών Μελών, παρέχοντας πληροφορίες και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία. Απαρτίζεται από ένα δίκτυο εθνικών συστημάτων SafeSeaNet, με το κεντρικό σύστημα να λειτουργεί ως κόμβος πληροφοριών.

Το νομικό υπόβαθρο για την υλοποίηση της ΕΝΘ τίθεται από την **Οδηγία 2010/65/ΕΕ**[6] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των Κρατών Μελών, καταργώντας την Οδηγία 2002/6/ΕΚ. Ο κύριος στόχος της νέας οδηγίας είναι η απλοποίηση και η εναρμόνιση των διοικητικών διαδικασιών που εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές, καθιερώνοντας την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών και εξορθολογίζοντας τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων. Η ΕΘΝ έχει ως στόχο την απλοποίηση των υφιστάμενων διαδικασιών υποβολής αναγγελιών και όχι την επιβολή νέων υποχρεώσεων. Επιπλέον, η υλοποίηση του συστήματος διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών στον τομέα της ναυτιλίας. Ο κανονισμός αναφέρει ρητά στο άρθρο 5 ότι «τα κράτη μέλη θα πρέπει να εμβαθύνουν τη συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών, όπως των οικείων αρχών τελωνείων, ελέγχου των συνόρων, δημόσιας υγείας και μεταφορών, ώστε να εξακολουθήσουν να απλουστεύουν και να εναρμονίζουν τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων εντός της Ένωσης και να χρησιμοποιούν κατά τον αποτελεσματικότερο δυνατό τρόπο τα συστήματα ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων και ανταλλαγής πληροφοριών, με σκοπό την όσο το δυνατόν ταυτόχρονη εξάλειψη των εμποδίων στις θαλάσσιες μεταφορές και την επίτευξη του ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα». Τα Κράτη Μέλη είναι υπεύθυνα για τη λειτουργία των εθνικών ΕΝΘ τους. Τα Κράτη Μέλη μπορούν να δημιουργήσουν μια ναυτιλιακή ενιαία θυρίδα από κοινού με ένα ή περισσότερα άλλα κράτη μέλη. Αυτά τα Κράτη Μέλη ορίζουν την εν λόγω ΕΝΘ ως την εθνική ναυτιλιακή ενιαία θυρίδα τους και διατηρούν την ευθύνη για τη λειτουργία της σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό».

Πίνακας 14: Ανασκόπηση Νομοθετικού Σχεδίου

Οδηγίες	**Πληροφορίες**
Οδηγία 2002/59/ΕC	Ενημέρωση για την άφιξη και την αναχώρηση πλοίων από τα λιμάνια των Κρατών Μελών
Κανονισμός (ΕC) Νο 562/2006	Έλεγχος ατόμων κατά τη διέλευση των συνόρων

[6] https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:283:0001:0010:EL:PDF

Οδηγία 2002/59/EC	Ενημέρωση για επικίνδυνα αγαθά ή αγαθά που προκαλούν μόλυνση, τα οποία μεταφέρονται ακτοπλοϊκώς
Οδηγία 2000/59/EC	Ενημέρωση για απόβλητα και υπολείμματα
Κανονισμός (EC) No 725/2004	Ενημέρωση για πληροφορίες σε ζητήματα ασφαλείας
EEC 2913/92 και Κανονισμός (EC) 450/2008	Καταχώρηση Συνοπτικής Διασάφησης Εισόδου
Φόρμες FAL1-7 : Ναυτιλιακή Δήλωση Υγείας	Γενική διατύπωση, Δήλωση Εμπορευμάτων, Δήλωση Εφοδίων Πλοίου, Δήλωση για τα Προσωπικά Είδη του Πληρώματος, Λίστα Πληρώματος, Λίστα Επιβατών, Επικίνδυνα Αγαθά
Οδηγία 2009/16/EC	▪ Ενημέρωση πριν από την άφιξη των πλοίων που υπόκεινται σε εκτεταμένο έλεγχο ▪ Ενημέρωση για την ακριβή ώρα άφιξης και αναχώρησης
Σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, οι πληροφορίες μπορεί επίσης να περιλαμβάνουν:	▪ Διατυπώσεις που σχετίζονται με εμπορικά φορτία: Διατυπώσεις για προσωρινή αποθήκευση, δήλωση εμπορεύματος (προκαταρκτική), ▪ Αποδεικτικό παράδοσης αποβλήτων, ▪ Καύσιμα που παραμένουν εν πλω, ▪ Πιστοποιητικό Αστικής Ευθύνης για τη Ζημία που προκαλείται από τη ρύπανση υδρογονανθράκων πετρελαίου, ▪ Πιστοποιητικό Αστικής Ευθύνης για τη Ζημία Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης, ▪ Ελαττώματα πλοίων

(Πηγή: Συμβούλιο της ΕΕ, 2018)

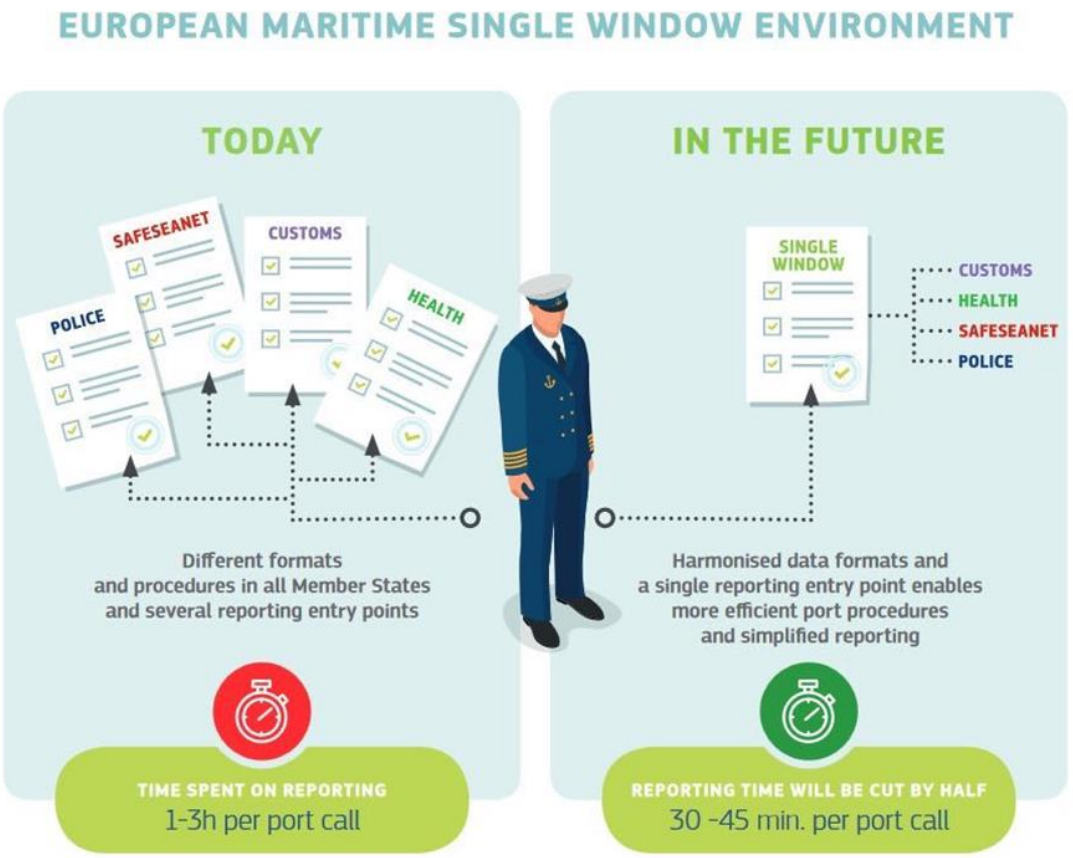
Η Ελλάδα ενσωμάτωσε πλήρως την Οδηγία 2010/65/ΕΕ στο εσωτερικό της δίκαιο με το Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ. 125/2012 το οποίο δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 221Α/08.11.2012[7]. Μεταξύ άλλων, με την ενσωμάτωση αυτή κατέστη δυνατή η εφαρμογή ηλεκτρονικού συστήματος παρακολούθησης εισόδου-εξόδου εμπορευμάτων από τα τελωνεία. Αυτό αναμένεται να συμβάλλει στην άμεση καταπολέμηση του λαθρεμπορίου, ιδιαιτέρως όσο αφορά τα καύσιμα, ενισχύοντας έτσι περαιτέρω το εμπόριο δια μέσω της θαλάσσης. Επίσης, η ενσωμάτωση της εν λόγω Οδηγίας στην Ελληνική έννομη τάξη αποτέλεσε επιτυχία εθνικής σημασίας, αφού δημιούργησε το υπόβαθρο για μια σειρά από οφέλη με σημαντική συμβολή στην ενίσχυση της Ελληνικής οικονομίας. Ειδικότερα, με την εφαρμογή της, η Ελλάδα φιλοδοξεί να εξελιχθεί σε πύλη για την Ενιαία Αγορά της Ε.Ε. και σε βασικό διαμετακομιστικό κέντρο εμπορευμάτων, καθώς μειώθηκε ο χρόνος εκτελωνισμού, ενώ και οι διαδικασίες φόρτωσης-εκφόρτωσης στα ελληνικά λιμάνια αυτοματοποιούνται, δημιουργώντας έτσι σημαντικές οικονομίες κλίμακας[8]. Άλλωστε η εναρμόνιση και εφαρμογή της εν λόγω Οδηγίας στο δίκαιο των Ευρωπαϊκών χωρών αποτελούν ισχυρή επιθυμία και του Ευρωπαϊκού εφοπλιστικού κόσμου. Στην Κύπρο, η εφαρμογή της ΕΝΘ ξεκίνησε το 2016, διασφαλίζοντας έτσι ότι η χώρα θα συμμορφωθεί εγκαίρως με την παραπάνω οδηγία 2010/65/ΕΕ.

[7] https://www.yen.gr/documents/20182/110969/%CE%A0%CE%94+125-2012.pdf/7a8c236e-5ea9-4acc-8015-2f785b59ee84

[8] https://www.kathimerini.gr/19608/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/enswmatwsh-odhgias-poy-symvallei-sthn-amesh-katapolemhsh-toy-la8remporioy

3.1.1. Ενιαία Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Θυρίδα

Αρκετά πρόσφατα (Μάιος 2018), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε να καταργηθεί η Οδηγία 2010/65/ΕΕ και να αντικατασταθεί από έναν κανονισμό (COM(2018)0278 – C8-0193/2018 – 2018/0139(COD))[9] για τη θέσπιση ενός περιβάλλοντος μιας Ενιαίας Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Θυρίδας (Σχήμα 10).



Σχήμα 10: Περιβάλλον Ενιαίας Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Θυρίδας ('EMSWe'). *(Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2018)*

Στόχος της παραπάνω πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι να επιλύσει το ζήτημα των μη εναρμονισμένων υποχρεώσεων υποβολής δηλώσεων για τα πλοία. Το προτεινόμενο νέο περιβάλλον της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Θυρίδας («EMSWe») έχει σαν στόχο να συγκεντρώσει κεντρικά και να συντονίσει αποτελεσματικά όλες τις διατυπώσεις που απαιτούνται για τον ελλιμενισμό των πλοίων, βελτιώνοντας τη διαλειτουργικότητα διαφόρων συστημάτων μέσα από τη αποτελεσματική σύνδεση των εθνικών ΕΝΘ. Σκοπός δηλαδή δεν είναι η αντικατάσταση των τελευταίων, αλλά η αποτελεσματική διασύνδεσή μεταξύ τους. Πιο συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει τα εξής:

- να δημιουργηθεί ένα σύνολο δεδομένων EMSWe που θα καλύπτει όλες τις υποχρεώσεις υποβολής δηλώσεων που προβλέπονται στις ενωσιακές και διεθνείς πράξεις, καθώς και στις εθνικές νομοθεσίες,
- να αναπτυχθεί ένα εναρμονισμένο δομοστοιχείο διεπαφής υποβολής δηλώσεων για τις εθνικές ΕΝΘ,
- να επιβεβαιωθεί ότι η υποβολή δηλώσεων θα πρέπει να γίνεται μόνο μία φορά ανά ελλιμενισμό και ότι θα επαναχρησιμοποιούνται οι ίδιες πληροφορίες για τους επόμενους ελλιμενισμούς εντός της ΕΕ,

[9] http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0434_EL.html#title1

- να θεσπιστούν κοινές υπηρεσίες (δηλαδή κοινό σύστημα διαχείρισης χρηστών και πρόσβασης, και κοινές βάσεις δεδομένων),
- να συντονίζονται οι δραστηριότητες που αφορούν την EMSWe σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο

Οι υφιστάμενες εθνικές ΕΝΘ σε κάθε Κράτος Μέλος θα πρέπει να διατηρηθούν ως βάσεις για ένα τεχνολογικά ουδέτερο και διαλειτουργικό ευρωπαϊκό περιβάλλον ΕΝΘ. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα Εφοπλιστικών Ενώσεων (European Community Shipowners' Association - ECSA) ενθαρρύνει την υιοθέτηση αυτού του κανονισμού, καθώς αναμένεται να μειώσει σημαντικά τη γραφειοκρατία πάνω στο πλοίο (Καραγεώργου, 2019). Τα Κράτη Μέλη οφείλουν να μεριμνήσουν σχετικά, ώστε οι απαιτούμενες πληροφορίες να μεταβαίνουν αποτελεσματικά στις εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή της εν λόγω νομοθεσίας, φιλτραρισμένες στις ανάγκες της κάθε μιας από αυτές. Με τον τρόπο αυτό, διασφαλίζεται η τήρηση των νομικών απαιτήσεων σχετικά με τη διαβίβαση πληροφοριών, όπως αυτές προβλέπονται στις ενωσιακές νομικές πράξεις. Σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού, «κάθε κράτος μέλος καθορίζει μια αρμόδια εθνική αρχή με σαφή νομική εντολή για να ενεργεί ως εθνικός συντονιστής για την Ενιαία Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Θυρίδα. Ο εθνικός συντονιστής ενεργεί ως το εθνικό σημείο επαφής για τους χρήστες και για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για όλα τα θέματα που συνδέονται με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, συντονίζει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού από τις αρμόδιες εθνικές αρχές εντός του εκάστοτε Κράτους Μέλους καθώς και τη μεταξύ τους συνεργασία, και συντονίζει επίσης τις δραστηριότητες που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της διανομής των δεδομένων και της σύνδεσης με τα οικεία συστήματα των αρμόδιων αρχών».

Σύμφωνα με τον Υπουργό Μεταφορών, Καινοτομίας και Τεχνολογίας της Αυστρίας, Norbert Hofer η Ενιαία Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Θυρίδα αναμένεται να μειώσει σημαντικά τον διοικητικό φόρτο των θαλάσσιων μεταφορών και να δημιουργήσει τις απαιτούμενες συνθήκες για την αποτελεσματική εφαρμογή της κατάθεσης των απαιτούμενων ναυτιλιακών πληροφοριών «μόνο μια φορά». Η Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κύπρου, Νατάσα Πηλείδου, τόνισε επίσης ότι το περιβάλλον της ΕΝΘ θα μειώσει σημαντικά τη γραφειοκρατία, και θα δώσει τη δυνατότητα στα πλοία να προσεγγίζουν τα Ευρωπαϊκά λιμάνια με πιο αποτελεσματικό τρόπο (Economy today, 2018). Τον Απρίλιο του 2019, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησε την πρόταση της Επιτροπής[10].

3.2. Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης ανάπτυξης και αξιοποίησης των ΕΝΘ σε Ελλάδα και Κύπρο

3.2.1. Προκαταρτικές δράσεις

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, η ναυτιλιακή βιομηχανία υπήρξε ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες της παγκοσμιοποίησης. Παράλληλα, μετασχηματίστηκε και η ίδια ως αποτέλεσμα της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου, της ενοποίησης των αγορών, της ανάπτυξης διεθνών εφοδιαστικών αλυσίδων, καθώς και της μετατόπισης της οικονομικής ισχύος από τις αναπτυγμένες στις ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές. Καθώς οι οικονομικές δραστηριότητες που συνδέονται με τη ναυτιλία παγκοσμιοποιήθηκαν ολοένα και περισσότερα, πόλεις και κράτη διεθνώς ανταγωνίζονται μεταξύ τους για μεγαλύτερα μερίδια αγοράς προσελκύοντας έτσι και το ενδιαφέρον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

[10] http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0434_EL.html#title1

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η οδηγία 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου απαιτεί από τα Κράτη Μέλη (α) να αποδέχονται την εκπλήρωση των υποχρεώσεων υποβολής δηλώσεων των πλοίων σε ηλεκτρονική μορφή κατά τον κατάπλου σε λιμένες της Ε.Ε. και τον απόπλου από αυτούς, και (β) να εξασφαλίζουν τη αποτελεσματική διαβίβασή τους, μέσω ΕΝΘ, στις αρμόδιες αρχές προκειμένου να βελτιωθεί περαιτέρω η αποδοτικότητα των θαλασσίων μεταφορών. Ως προθεσμία εφαρμογής της Οδηγίας αναφέρεται η 1η Ιουνίου του 2015.

Λαμβάνοντας υπόψη τη παραπάνω υποχρέωση και προς υποστήριξη των Κρατών Μελών, χρηματοδοτήθηκε από το Πρόγραμμα Διευρωπαϊκών Δικτύων το ερευνητικό έργο ANNA - Advance National Networks for Administrations (2012 - 2015)[11] το οποίο είχε ως στόχο να συνδράμει στην ανάπτυξη των σχετικών υποδομών καθώς και στη διαμόρφωση της σχετικής πολιτικής για τη χρήση τους. Πιο συγκεκριμένα, μέσω πιλοτικών σχεδίων και εφαρμογών, τα συμμετέχοντα Κράτη Μέλη (μεταξύ αυτών και η Ελλάδα και η Κύπρος) είχαν τη δυνατότητα να διερευνήσουν τις λεπτομέρειες της τεχνικής εφαρμογής των παραπάνω, διασφαλίζοντας επίσης στενή συνεργασία με τη βιομηχανία αλλά και με άλλες σχετικές αρχές (τελωνείο, αστυνομία, κτλ.). Κύριο αποτέλεσμα του έργου αποτέλεσε η ανάπτυξη Γενικών Προγραμματικών Σχεδίων (Masterplans), όπου προσδιορίστηκαν οι βασικές πτυχές τεχνικής ανάπτυξης των ΕΝΘ (σύνολο λειτουργικών και τεχνικών προδιαγραφών υψηλού επιπέδου) με στόχο την επίτευξη του μεγαλύτερου βαθμού εναρμόνισής και τυποποίησής τους μεταξύ των Κρατών Μελών. Παράλληλα, ομάδα ειδικών εμπειρογνωμόνων στην ναυτική διοικητική και τις ηλεκτρονικές υπηρεσίες πληροφοριών, εστίασε στην περαιτέρω χαρτογράφηση των σχετικών δεδομένων προσδιορίζοντας τα απαιτούμενα εξ αυτών τα οποία αποτέλεσαν μέρος των «κατευθυντήριων γραμμών για την εθνική ΕΝΘ», οι οποίες παρέχουν καθοδήγηση για την κοινή κατανόηση και εφαρμογή των ΕΝΘ. Ωστόσο κάποιες απαιτήσεις, ιδίως όσο αφορά την υποβολή δεδομένων από τους σχετικούς παρόχους, επιδέχονται διαφορετικών ερμηνειών μη δίνοντας επαρκείς κατευθύνσεις αναφορικά με τις δομές των μηνυμάτων που δύναται να χρησιμοποιηθούν. Απαιτούνται ακόμα κατά συνέπεια κάποιες συμπληρωματικές εργασίες για τη διασφάλιση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης σε επίπεδο Ε.Ε.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι μέσα από τις εργασίες του έργου ANNA διαφάνηκε ότι οι φορείς της βιομηχανίας είναι ανοιχτοί στις προαναφερόμενες σχετικές αλλαγές, δεδομένου βέβαια ότι θα διασφαλιστεί μια ομοιόμορφη προσέγγιση από όλα τα Κράτη Μέλη, ανεξαρτήτως λιμένα, και θα υπάρξει συνέπεια ως προς τον τρόπο που θα παρέχονται τα δεδομένα.

3.2.2. Υφιστάμενη κατάσταση λειτουργίας

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η Οδηγία 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ενσωματώθηκε στο δίκαιο της Ελλάδας με το Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ. 125/2012 το οποίο δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 221Α/08.11.2012[12].

Η ανάπτυξη της ΕΝΘ στην Ελλάδα υλοποιήθηκε μέσω σχετικού έργου το οποίο εντάχθηκε στον άξονα προτεραιότητας «Προαγωγή της εφαρμογής της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής» του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Αλιεία και Θάλασσα 2014-2020», το οποίο συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας και Θάλασσας. Η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Διεύθυνση του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, έχει οριστεί ως επισπεύδουσα για την ανάπτυξη και υλοποίηση της Εθνικής ΕΝΘ. Κατά την τρέχουσα χρονική περίοδο, το σύστημα της ΕΝΘ βρίσκεται σε πιλοτική λειτουργία. Το εγχειρίδιο

[11] https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/download/project_fiches/multi_country/fichenew_2012eu21019s_final_1.pdf
[12] https://www.yen.gr/documents/20182/110969/%CE%A0%CE%94+125-2012.pdf/7a8c236e-5ea9-4acc-8015-2f785b59ee84

χρήσης[13] που προσφάτως δημοσιεύτηκε (Μάρτιος 2019) περιγράφει το ρόλο του υπόχρεου υποβολής δηλώσεων, τη διαδικασία εγγραφής και διαμόρφωσης προφίλ στην ΕΝΘ, και τις κύριες λειτουργίες / τμήματα αυτής (αίτημα εισαγωγής και αναζήτησης πλοίου, επισκόπηση εγκρίσεων, αίτημα συσχέτισης υπόχρεου με πλοίο, υποβολή αναφορών, διαχείριση ταξιδιού και υποβολή αναφορών πετρέλευσης).

Η ΕΝΘ στην Κύπρο υποστηρίζει την ηλεκτρονική διαδραστικότητα των λιμενικών φορέων και των τοπικών αρχών, θέτοντας μια χρονική προθεσμία για όλες τις απαιτούμενες διατυπώσεις υποβολής εκθέσεων κατά τον ελλιμενισμό των πλοίων σε κάποιο από τα λιμάνια της χώρας. Το σύστημα αυτοματοποιεί τις ροές εργασίας και κατευθύνει τις πληροφορίες αυτές στους αντίστοιχους φορείς, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η πλήρης συμμόρφωση με τις σχετικές λειτουργικές και νομικές απαιτήσεις.

Η εφαρμογή του συστήματος ξεκίνησε το 2016, προς συμμόρφωση με την οδηγία 2010/65/ΕΕ. Εκτός από τα πληροφοριακά συστήματα λιμένων, η Κυπριακή ΕΝΘ διασφαλίζει τη διεπαφή και με άλλα συστήματα φορέων της λιμενικής κοινότητας όπως τελωνεία, αρχές ασφάλειας, ναυτιλιακές εταιρείες, κτλ. διευκολύνοντας έτσι την επικοινωνία αναφορικά με τα στοιχεία των φορτίων και τη χορήγηση των απαιτούμενων αδειών για την εισαγωγή εμπορευμάτων, λειτουργώντας έτσι ως εργαλείο κοινής ωφέλειας. Μέσω του διαμοιρασμού αυτών των πληροφοριών, επιτυγχάνεται η επιτάχυνση των διαδικασιών διαχείρισης στους τερματικούς σταθμούς λαμβάνοντας υπόψη τόσο τα διερχόμενα εμπορεύματα όσο και τη κίνηση των επιβατών. Οι παραπάνω παράμετροι επηρεάζουν θετικά την ανταγωνιστικότητα του δικτύου εφοδιαστικής των λιμένων.

3.3. Αξιοποίηση διαθέσιμων πληροφοριών προς όφελος τοπικών εφοδιαστικών αλυσίδων κρουαζιέρας

Η προσέλκυση προσεγγίσεων από διεθνείς κρουαζιέρες στα κύρια κομβικά λιμάνια της Ελλάδας και της Κύπρου αποτελεί διαρκή στόχο και προτεραιότητα στη σχετική στρατηγική των δύο χωρών (Φαμπρίκης, 2016). Η αποδοτικότητα των λιμενικών και τελωνειακών διαδικασιών ωστόσο, αποτελεί συχνά ένα από τα σημαντικότερα εμπόδια σε πολλές χώρες, για την αποτελεσματική διασύνδεση των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας με τις αλυσίδες τοπικών προϊόντων εφοδιασμού (Abeywickrama & Wickramaarachchi, 2015).

Η εφαρμογή της Εθνικής ΕΝΘ παρόλο που διευκολύνει την υποβολή πληροφοριών πριν και κατά τον απόπλου των πλοίων σε λιμένες της Ε.Ε., δεν διαφαίνεται να έχει συμβάλει σημαντικά στην καλύτερη διασύνδεση της κρουαζιέρας με τοπικές εφοδιαστικές αλυσίδες στα διάφορα λιμάνια προσέγγισης. Για παράδειγμα, τα ευρήματά πρωτογενούς έρευνας που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του έργου, καταδεικνύουν ότι οι τοπικές ναυτιλιακές εταιρείες κρουαζιέρας στην Κύπρο επιλέγουν να εφοδιάζουν τα πλοία τους σε λιμάνια άλλων χωρών, ενώ πολυεθνικές εταιρείες (π.χ. TUI Cruises) τα κρουαζιερόπλοια των οποίων προσεγγίζουν Κυπριακά λιμάνια, προτιμούν να εισάγουν από το εξωτερικό (π.χ. μέσω εμπορευματοκιβωτίων) τα προϊόντα εφοδιασμού που λαμβάνουν κατά την παραμονή τους σε κάποιο Κυπριακό λιμάνι. Αναδεικνύεται κατά συνέπεια, η εγγενής δυσκολία πρόσβασης των τοπικών προμηθευτών στις αλυσίδες εφοδιασμού κρουαζιέρας και η άσκηση ανταγωνιστικών οικονομικών δραστηριοτήτων. Η κατάσταση στην Ελλάδα δεν είναι διαφορετική καθώς οι απώλειες του σχετικού κλάδου τα τελευταία χρόνια, σε σχέση με το 2012, αγγίζουν το 99,6%. Όπως καταγγέλλει ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εφοδιαστών Πλοίων και Εξαγωγέων (ΠΣΕΠΕ), η πλειοψηφία των πλοίων επιλέγει την προμήθεια υλικών και προϊόντων από

[13] http://www.hcg.gr/sites/default/files/article/attach/manual_EEN%CE%98_v1.0.pdf

ιταλικές, ισπανικές, βελγικές και ολλανδικές επιχειρήσεις, καθώς είναι σε θέση να προσφέρουν ανταγωνιστικά προϊόντα σε χαμηλότερες τιμές, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους μεταφοράς (Μανιφάβα, 2017).

Η θέσπιση του περιβάλλοντος της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Θυρίδας, όπως περιγράφηκε παραπάνω, αναμένεται να ελαχιστοποιήσει την πολυπλοκότητα των σχέσεων των φορέων που εμπλέκονται στην αλυσίδα εφοδιασμού κρουαζιέρας. Αυτό δύναται να επιτευχθεί με τους εξής τρόπους (Katsoulakos, 2013):

- Προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των τελωνειακών και επιχειρηματικών κοινοτήτων.
- Συναλλαγή των εμπορευόμενων με μία μόνο διοικητική αρχή.
- Ενίσχυση των ρυθμίσεων δικτύωσης μεταξύ των τελωνειακών διοικήσεων, και κατ' επέκταση υποστήριξη της ομαλής κυκλοφορίας αγαθών μέσω ασφαλών αλυσίδων εφοδιασμού διεθνούς εμπορίου.

'Ένα απλό παράδειγμα βελτίωσης που θα προκύψει από την εφαρμογή της Εθνικής ΕΝΘ, αφορά τα εφόδια που απαλλάσσονται από τοπικούς φόρους (τα θεωρούμενα ως "μη υποκείμενα φόρου" - "tax free"). 'Εφόδια' θεωρούνται τα αγαθά τα οποία λαμβάνονται σε ένα πλοίο και είναι προς χρήση, τα οποία περιλαμβάνουν τρόφιμα, καύσιμα, αγαθά για σκοπούς συντήρησης (π.χ. λάδια μηχανής), αγαθά που προορίζονται για λιανική πώληση σε πρόσωπα που ταξιδεύουν με το πλοίο κ.α. Η διαδικασία αυτή του εφοδιασμού, παρόλο που φαντάζει εύκολη είναι ιδιαιτέρως πολύπλοκη και χρονοβόρα (Φαμπρίκης, 2016). Οι λόγοι σχετίζονται ως επί το πλείστον με τα διαφορετικά φορολογικά καθεστώτα άλλων χωρών, τις συχνές αλλαγές στη λίστα φοροαπαλλαγμένων προϊόντων, τα προϊόντα που υπάγονται σε φόρο ειδικής κατανάλωσης και τις τελωνειακές ρυθμίσεις. Συνεπώς, η θέσπιση του περιβάλλοντος της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Θυρίδας, και η εναρμόνιση που θα επιτευχθεί, καθίστανται εγγενές στοιχείο ολοκληρωμένων και «έξυπνων» διεθνών αλυσίδων εφοδιασμού κρουαζιέρας, οι οποίες με τη σειρά τους θα βασίζονται σε νέα πρότυπα στήριξης της διαλειτουργικότητας, καθώς και σε συναφείς τεχνολογίες συνδεσιμότητας.

Ωστόσο, οι τοπικές αλυσίδες εφοδιασμού εμπορεύσιμων προϊόντων στην Ελλάδα και την Κύπρο, πρέπει να γίνουν ανταγωνιστικές ως προς αυτές άλλων χωρών διασφαλίζοντας μικρούς χρόνους παράδοσης, αξιοπιστία, σταθερά υψηλή ποιότητα προϊόντων και αποδοτικότητα κόστους, παράγοντες οι οποίοι είναι καίριας σημασίας για τις εταιρείες κρουαζιέρας. Όπως τονίστηκε και παραπάνω, βάσει των τωρινών δεδομένων, το κόστος εφοδιασμού ενός κρουαζιεροπλοίου σε κάποιο λιμάνι του εξωτερικού είναι μικρότερο από το αντίστοιχο στην Ελλάδα και την Κύπρο (Μανιφάβα, 2017).

4. Ανάλυση των εφοδιαστικών αλυσίδων κρουαζιέρας στην Ελλάδα και την Κύπρο

4.1. Η κατάσταση στην Ελλάδα

4.1.1. Γενικότερα στοιχεία

Όπως αναφέρθηκε και στο Κεφάλαιο 2, αν και η Ελλάδα καταλαμβάνει τη 4η θέση στη Μεσόγειο αναφορικά με την κίνηση επιβατών κρουαζιέρας, κατατάσσεται μόλις 8η σε επίπεδο εθνικών εσόδων. Το 2016 και 2017 πιο συγκεκριμένα, η μέση δαπάνη ανά άφιξη επιβάτη κυμάνθηκε μεταξύ 150 – 156 € αντίστοιχα, μειούμενη από τα 191 € που καταγράφηκαν για το 2015 (INSETE, 2018). Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Διεθνούς Ένωσης

Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA), τα οικονομικά οφέλη από δραστηριότητες κρουαζιέρας στην Ελλάδα ανήλθαν σε € 489 εκατομμύρια για το 2015, με τα μεγαλύτερα ποσοστά να αφορούν δαπάνες επιβατών (66%) και προμήθειες κρουαζιεροπλοίων (33%). Οι πρώτες γενικώς επιμερίζονται στις ακόλουθες κατηγορίες: ψώνια (33%), δαπάνες για πρόσβαση σε τοπικά αξιοθέατα και άλλες μετακινήσεις (24%), δαπάνες επιβίβασης / αποβίβασης (23%), διατροφή (12%), και διαμονή - στην περίπτωση λιμένων αφετηρίας (8%). Οι δαπάνες προμηθειών περιλαμβάνουν αγαθά που καταναλώνονται επί του κρουαζιεροπλοίου, προμήθειες σε πρακτορεία ταξιδιών, καύσιμα, και χρηματοπιστωτικές και επιχειρηματικές υπηρεσίες όπως ασφάλιση, διαφήμιση, κτλ.

Ανάμεσα στα σημαντικά βήματα που λαμβάνονται για τη περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, που αποτελεί ένα παραδοσιακά στρατηγικό στόχο τουριστικής ανάπτυξης της χώρας, σημαντικό ρόλο δύναται να διαδραματίσει και η αύξηση των προμηθειών, μέσω της καλύτερης διασύνδεσης των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας με τις τοπικές αγορές και οικονομίες, και δη την αγροδιατροφή. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει προσπάθειες διαμόρφωσης κατάλληλων προϋποθέσεων για τη προσέλκυση κρουαζιεροπλοίων νέας γενιάς και την τροφοδοσία τους με Ελληνικά προϊόντα, ενισχύοντας έτσι την εξωστρέφεια των τελευταίων.

Υφιστάμενο πλαίσιο λειτουργίας και ενδεικτικό μέγεθος αγοράς

Από τα αποτελέσματα πρωτογενούς έρευνας που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του έργου, διαπιστώθηκε ότι σχεδόν αποκλειστικά, οι ναυτιλιακές εταιρείες που προσεγγίζουν κάποιο Ελληνικό λιμάνι συνεργάζονται με κάποιο κεντρικό προμηθευτή ο οποίος υποστηρίζει το σύνολο των εφοδιαστικών αναγκών του πλοίου. Επιμέρους συμφωνίες δεν φαίνονται να λαμβάνουν χώρα, ενώ στην περίπτωση έκτακτων αναγκών, και αυτές καλύπτονται από τον κεντρικό προμηθευτή.

Πιο συγκεκριμένα, έχει υπολογιστεί ότι σε ένα κρουαζιερόπλοιο μεσαίου μεγέθους 2.000 επιβατών περίπου, το οποίο αντιπροσωπεύει το μέσο όρο χωρητικότητας των κρουαζιεροπλοίων που δραστηριοποιούνται σήμερα στη Μεσόγειο, σε μια εβδομαδιαία κρουαζιέρα καταναλώνονται περίπου 12 τόνοι κηπευτικά, 7 τόνοι πατάτες, 9 τόνοι φρέσκα φρούτα, και 114.000 φρέσκα αυγά[14].

Η υπάρχουσα τάση μεγέθυνσης των πλοίων ωστόσο, αναμένεται να επηρεάσει και την περιοχή της Μεσογείου, με μεγαλύτερου μεγέθους πλοία (χωρητικότητας 2.600 επιβατών) να αναμένεται να αντιπροσωπεύουν σύντομα το νέο μέσο όρο. Η ημερήσια κατανάλωση σε τέτοια μεγέθους πλοία εκτιμάται ότι θα περιλαμβάνει[14]:

- 91 κιλά αλάτι,
- 435 κιλά μπανάνες,
- 146 κιλά καρότα,
- 386 κιλά θαλασσινά,
- 608 κιλά πουλερικά,
- 47 κιλά καπνιστό σολομό,
- 531 κιλά πατάτες,
- 413 κιλά παγωτό,
- 177 κιλά μπέικον,
- 726 κιλά βοδινό κρέας,
- 139 κιλά μοσχαρίσιο κρέας,
- 250 κιλά βούτυρα/μαργαρίνες, και

[14] Στοιχεία από τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2015.

- 3.900 αρτοσκευάσματα τύπου «μάφιν».

Τα παραπάνω αναμένεται να καλύψουν περίπου 16.000 γεύματα που θα σερβίρονται ημερησίως. Τα στατιστικά αυτά στοιχεία είναι εντυπωσιακά και καταδεικνύουν το μέγεθος της αγοράς τροφοδοσίας των κρουαζιεροπλοίων και τα δυνητικά οφέλη που δύναται να προκύψουν για τις τοπικές αγορές μέσω της καλύτερης διασύνδεσης τους με τον τομέα της κρουαζιέρας.

Σχεδιασμός αλυσίδας και δομή

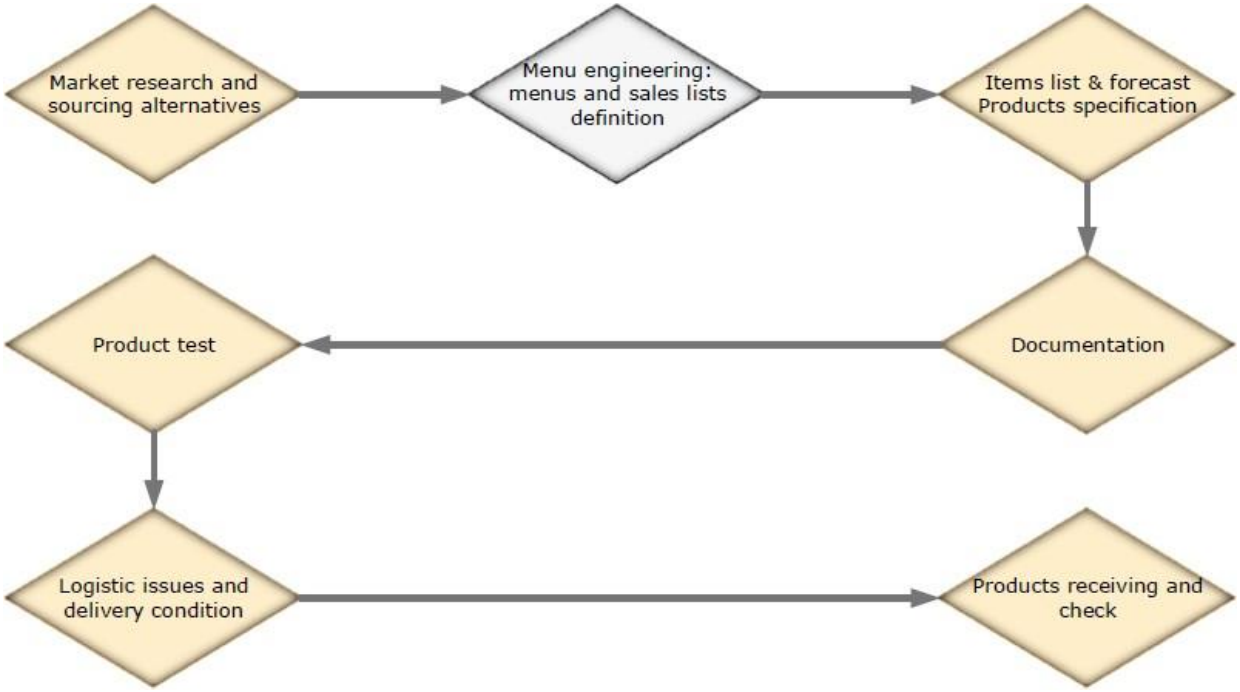
Ο σχεδιασμός της εφοδιαστικής αλυσίδας από μια ναυτιλιακή εταιρεία διαχείρισης κρουαζιεροπλοίων, λαμβάνει υπόψη τα ενδεικτικά στοιχεία που παρουσιάζονται στον Πίνακα 15 που ακολουθεί.

Πίνακας 15: Στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη κατά τον σχεδιασμό της εφοδιαστικής αλυσίδας κρουαζιέρας

Στοιχείο	Επιμέρους παράμετροι
Ορισμός προϊόντος	• Ιστορική ανάλυση • Διαθέσιμος προϋπολογισμός • Δρομολόγιο προς εξυπηρέτηση • Κύριες εθνικότητες επιβατών • Διατροφικές επιλογές (χωρίς γλουτένη – χορτοφαγία – vegan) • Ύπαρξη θεματικής κρουαζιέρας ή άλλων εκδηλώσεων • Στόχος προσφοράς • Πιθανοί περιορισμοί (π.χ. διαθεσιμότητα προϊόντος και διάρκεια ζωής, ποιότητα, ποσότητα, συσκευασία, μεταφορά, συνέπεια)
Έρευνα αγοράς - προμήθεια	Διερεύνηση διαθέσιμων προμηθευτών (προβολή στην αγορά, παροχή υπηρεσιών, ευελιξία, ποιότητα και αξιοπιστία)
Διαμόρφωση μενού και εναλλαγή προϊόντων	Σύνταξη μενού και σχετικών προϊόντων
Λίστα προϊόντων και πρόβλεψη ζήτησης	Ορισμός σημείου προσφοράς
Προσδιορισμός εκάστοτε προϊόντος (τόσο για τον προμηθευτή όσο και για τον πελάτη)	• Φύλλο τεχνικών δεδομένων • Συσκευασία • Προέλευση • Απόβλητα • Καθαρό βάρος • Χαρακτηριστικά προϊόντος (χρώμα, μέγεθος, εμπορικό σήμα)
Αίτηση υποβολής προσφοράς	• Φόρμα αίτησης • Ηλεκτρονική πλατφόρμα
Τεκμηρίωση προσφοράς	• Στοιχεία της εταιρείας • Πιστοποιήσεις (ISO 22000, HACCP, κτλ.) • Προέλευση στοιχείων • Πιστοποιητικά υγιεινής και παρασίτων • Κτηνιατρικό πιστοποιητικό • Στοιχεία τιμολόγησης
Ανάλυση προσφορών	-
Δοκιμή προϊόντων	• Συνοχή ποιότητας
Logistics	• Αποθήκευση / διέλευση / Free on Board • Έξοδα μεταφοράς • Χρόνος παράδοσης • Άδεια πρόσβασης στον λιμένα • Τελωνειακές διαδικασίες • Φόρτο-εκφόρτωση (εξοπλισμός)

Παραλαβή προϊόντος και έλεγχος	• Έλεγχος ποσότητας και ποιότητας και έκδοση τιμολογίου • Αποθήκευση στο πλοίο • Διαθεσιμότητα φυσικής παρουσίας εκπροσώπου του προμηθευτή ή ύπαρξη τηλέφωνου έκτακτης ανάγκης για καλύτερη εξυπηρέτηση

Η ακριβής αλληλουχία των παραπάνω διεργασιών παρουσιάζεται στο Σχήμα 11 που ακολουθεί.



Σχήμα 11: Διάγραμμα ροής εργασιών *(Πηγή: Lavarello, 2015)*

Ανάγκες εφοδιασμού

Οι βασικές ανάγκες που παρουσιάζουν τα κρουαζιερόπλοια όσο αφορά την τροφοδοσία τους αναφέρονται κυρίως στην προμήθεια *κρεάτων* (όλες οι ποικιλίες – φρέσκα και κατεψυγμένα) και *θαλασσινών, ψαριών και μαλακίων* (φρέσκα και κατεψυγμένα), ενώ ιδιαιτέρως σημαντικά είναι και τα *λαχανικά* (τομάτα, πατάτα, αγγούρια, πιπεριές, κρεμμύδια, φασολάκια, σπαράγγια) και τα *φρούτα* (μπανάνες, ροδάκινα-νεκταρίνια, καρπούζια, επιτραπέζια σταφύλια, μήλα, αχλάδια, ρόδια, σύκα). Όσο αφορά τα τρόφιμα, προμήθειες επίσης λαμβάνονται σε αλλαντικά (διάφορες ποικιλίες), τυριά (διάφορα είδη), βούτυρα, αυγά, αλεύρι, αρτοσκευάσματα (έτοιμα κατεψυγμένα), ζάχαρη και αλάτι.

4.1.2. Βασικές εταιρείες τροφοδοσίας

Στην περίπτωση της Ελλάδας, λειτουργεί από το 1975, ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εφοδιαστών Πλοίων και Εξαγωγέων - ΠΣΕΠΕ (http://www.ship-suppliers.gr/) ο οποίος αποτελείται από 111 μέλη – εταιρείες οι οποίες πέρα των τροφίμων, καλύπτουν και οποιαδήποτε άλλη ανάγκη τροφοδοσίας (π.χ. καύσιμα, υλικά, πάγο, σχοινιά, κτλ.).

4.1.3. Τα λιμάνια της Κρήτης ως μελέτη περίπτωσης και υφιστάμενες προκλήσεις

Τα λιμάνια της Κρήτης εξυπηρετούν στο σύνολο τους δραστηριότητες κρουαζιέρας, με ορισμένα να αποτελούν, όπως αναφέρθηκε στο Κεφάλαιο 2, μέρος του κύριου δικτύου και άλλα να λειτουργούν ως δευτερεύοντα. Ωστόσο, καμιά τακτική τροφοδοσία κρουαζιέρα δεν λαμβάνει χώρα σε αυτά τα λιμάνια, εκτός ελάχιστών έκτακτων περιπτώσεων όπου πραγματοποιείται ανεφοδιασμός των πλοίων κυρίως σε φρέσκα προϊόντα όπως οπωροκηπευτικά. Όσο αφορά και το λιμάνι του Ηρακλείου ιδιαίτερα, το οποίο λειτουργεί και ως λιμένες αφετηρίας και οι ευκαιρίες εφοδιασμού παρουσιάζονται ως σημαντικότερες, η κατάσταση παραμένει η ίδια.

Σύμφωνα με τα ευρήματα πρωτογενούς έρευνας, οι βασικές ανάγκες τροφοδοσίας των κρουαζιεροπλοίων στη Μεσόγειο φαίνεται να καλύπτονται σε μεγαλύτερα λιμάνια αφετηρίας όπως η Βαρκελώνη, Βενετία, Τσιβιταβέκια, Μασσαλία, και Κωνσταντινούπολη ενώ κάποιες δραστηριότητες τροφοδοσίας λαμβάνουν χώρα και στο λιμάνι του Πειραιά.

Πέρα των όποιων γενικότερων προβλημάτων ανταγωνιστικότητας των Ελληνικών προϊόντων (π.χ. τιμή, ποιότητα, κτλ.), άλλα προβλήματα τα οποία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και να αντιμετωπιστούν κατάλληλα έτσι ώστε να υποστηριχθεί η μεγαλύτερη πρόσβαση τοπικών παραγωγών / προμηθευτών στις εφοδιαστικές αλυσίδες κρουαζιέρας μπορούν να συνοψιστούν στα ακόλουθα:

- *Όγκος παραγωγής*: Πολλές περιοχές ανά την Ελλάδα παρουσιάζουν αδυναμία στο να διασφαλίσουν ένα ικανό όγκο παραγωγής, προς μεταφορά σε κάποιο κρουαζιερόπλοιο (π.χ. νέας γενιάς χωρητικότητας 5.000-6.500 επιβατών) χωρίς προβλήματα και σε σύντομο χρονικό διάστημα,
- *Αποθηκευτικοί χώροι*: Αρκετά λιμάνια κρουαζιέρας στην Ελλάδα παρουσιάζουν ελλείψεις ή/και περιορισμένη χωρητικότητα όσο αφορά εγκαταστάσεις αποθήκευσης, ψυγείων, κτλ.,
- *Πιστοποιήσεις*: Υπάρχουν ελλείψεις όσο αφορά την πιστοποίηση προϊόντων τα οποία χαρακτηρίζονται από αυξημένη ζήτηση, καθώς διαφορετικά διατροφικά πρότυπα ισχύουν στα πλοία,
- *Logistics*: Πέρα από το χώρο των λιμένων, ελλείψεις σε αποθηκευτικούς χώρους υφίστανται και στην παρακείμενη ενδοχώρα,
- *Διαρκής τροφοδοσία*: Σε πολλές των περιπτώσεων, δεν δύναται να διασφαλιστεί η τροφοδοσία κρουαζιεροπλοίων και τις τρεις εποχές του χρόνου (άνοιξη, καλοκαίρι, φθινόπωρο). Ακόμα και η Κρήτη που διαθέτει μεγάλη παραγωγή οπωροκηπευτικών, δεν δύναται να ανταποκριθεί πλήρως σε ορισμένες χρονικές περιόδους (ανακατανομή σε πρώιμες ή όψιμες καλλιέργειες).

4.1.4. Κύρια συμπεράσματα και προτάσεις

Από την παραπάνω καταγραφή των χαρακτηριστικών των εφοδιαστικών αλυσίδων κρουαζιέρας και της υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα, με χαρακτηριστική την περίπτωση της Κρήτης, μπορούν να συνοψιστούν τα κύρια συμπεράσματα τα οποία θα ληφθούν προσεκτικά υπόψη και θα αποτελέσουν τη βάση για επόμενες δράσεις του έργου:

- Η τροφοδοσία κρουαζιεροπλοίων στην Ελλάδα πραγματοποιείται κατά αποκλειστικότητα μέχρι τώρα από ένα κεντρικό προμηθευτή της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρείας. Παρά την ιδιαιτέρως σημαντική παραγωγή και των αριθμό των λιμένων κρουαζιέρας που εδρεύουν εκεί, στην Κρήτη δεν δραστηριοποιείται μέχρι σήμερα κάποια εταιρεία τροφοδοσίας κρουαζιεροπλοίων,

- Οι μεγαλύτερες ανάγκες εφοδιασμού, και κατά συνέπεια δυνητικές ευκαιρίες, εντοπίζονται σε λιμένες αφετηρίας, αν και στο λιμάνι του Ηρακλείου το οποίο αποτελεί λιμάνι αφετηρίας, δεν υπάρχει κάποια προγραμματισμένη τροφοδοσία κατά το τρέχον έτος. Η οποιαδήποτε έκτακτη τροφοδοσία που ενδεχόμενα να προκύψει, αφορά φρέσκα οπωροκηπευτικά αποκλειστικά,
- Δεν υπάρχει κάποιο κατάλληλα καταρτισμένο σχέδιο προώθησης των τοπικών Ελληνικών προϊόντων στις ναυτιλιακές εταιρείες κρουαζιέρας που να προάγει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους και το ρόλο που αυτά τα προϊόντα δύναται να διαδραματίσουν στην τουριστική εμπειρία που επιθυμεί να βιώσει ο κάθε επιβάτης κατά την επίσκεψη του σε κάποιο προορισμό κρουαζιέρας της Ελλάδας,
- Λόγω του μικρού μεγέθους πλήθος εταιρειών / παραγωγών και του όγκου των προϊόντων που παράγουν, δεν δύναται να διασφαλιστούν σε πολλές περιπτώσεις τα κριτήρια των εταιρειών κρουαζιέρας για διαρκής τροφοδοσία και συνέπεια.

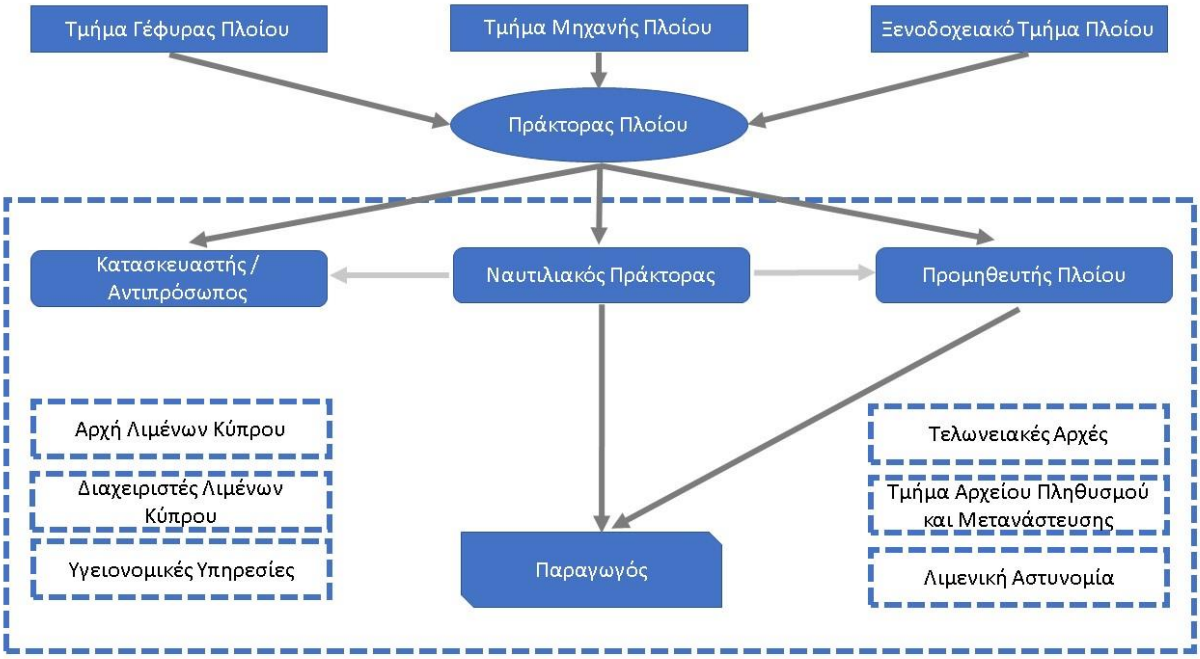
Οι παραπάνω διαπιστώσεις αποτέλεσαν τη βάση για τη διαμόρφωση κάποιων στοχευμένων προτάσεων λαμβάνοντας υπόψη και τις επισημάνσεις διαφόρων σχετικών φορέων που προσεγγίστηκαν κατά τη πρωτογενή σχετική έρευνα που διεξήχθη. Αυτές συνοψίζονται παρακάτω:

- Θα πρέπει να ληφθούν ενέργειες για την περαιτέρω υποστήριξη της ανάδειξης των Ελληνικών λιμένων σε λιμάνια αφετηρίας, καθώς οι μεγαλύτερες ευκαιρίες εφοδιασμού εντοπίζονται σε τέτοιες λειτουργίες. Αυτό αποτελεί μακροχρόνιο στρατηγικό στόχο ανάπτυξης, και ενδεχόμενα οι εξελισσόμενες επενδύσεις στο λιμενικό τομέα αλλά και σε άλλους τομείς (π.χ. αεροδρόμια) να συμβάλλουν σημαντικά στην εντατικοποίηση των προαναφερόμενων ενεργειών,
- Είναι αναγκαία η περαιτέρω, ευρεία προβολή και παρουσίαση των τοπικών Ελληνικών προϊόντων στις ναυτιλιακές εταιρείες κρουαζιέρας που προσεγγίζουν Ελληνικά λιμάνια με στόχο την ένταξη τους στους καταλόγους τροφοδοσίας τους. Πιθανώς αυτό θα μπορούσε να υποστηριχθεί με την εντονότερη παρουσία σχετικών εταιρειών σε μεγάλες εκθέσεις ή/και με την απευθείας επαφή / επικοινωνία με τα τμήματα προμηθειών των ναυτιλιακών εταιρειών κρουαζιέρας. Στην τελευταία περίπτωση, ενδεχόμενα να ευνοούνταν και η καταγραφή των σχετικών απαιτήσεων των εταιρειών κρουαζιέρας σε τιμές και όγκους προϊόντων,
- Τοπικά προϊόντα ενδεχόμενα να μπορούν να προωθηθούν περαιτέρω μέσω της δημιουργίας σχετικών περιπτέρων στο χώρο των λιμένων βελτιώνοντας / διευκολύνοντας τη πρόσβαση των επιβατών σε αυτά.

4.2. Η κατάσταση στη Κύπρο

4.2.1. Γενικότερα στοιχεία

Στο Σχήμα 12 που ακολουθεί, συναρτήσει και όσων αναφέρθηκαν παραπάνω, παρουσιάζεται η δομή των εφοδιαστικών αλυσίδων κρουαζιέρας στην Κύπρο, επισημαίνοντας τους κύριους εμπλεκόμενους. Πέρα των τρόφο-εφοδίων που αναλύθηκαν σε μεγαλύτερο βαθμό παραπάνω, σημαντικές ανάγκες υπάρχουν ακόμα και για εξαρτήματα, εργαλεία, εξειδικευμένο εξοπλισμό, κτλ. Οι ανάγκες αυτές εκδηλώνονται από τρία κύρια τμήματα του κρουαζιερόπλοιου: (α) το Τμήμα Γέφυρας του Πλοίου, (β) το Τμήμα Μηχανής Πλοίου και (γ) το Ξενοδοχειακό Τμήμα Πλοίου.



Σχήμα 12: Δομή εφοδιαστικής αλυσίδας κρουαζιέρας στην Κύπρο. *(Πηγή: Maritime Institute of Eastern Mediterranean)*

Το Τμήμα Γέφυρας του Πλοίου είναι υπεύθυνο για την διακυβέρνηση και πλοήγηση του πλοίου, την φορτοεκφόρτωση και την ασφάλειά του. Το Τμήμα Μηχανής του Πλοίου είναι υπεύθυνο για την λειτουργία του μηχανοστασίου, συμπεριλαμβανομένης και της συντήρηση της μηχανής. Το Ξενοδοχειακό Τμήμα του Πλοίου είναι υπεύθυνο για την εξυπηρέτηση των πελατών, την διαμονή και διατροφή τους, καθώς και για τη διασκέδασή τους. Όταν ένα ή περισσότερα από αυτά τα τμήματα έχουν μια συγκεκριμένη τεχνική ανάγκη, τότε απευθύνονται στον *Πράκτορα του Πλοίου* και τον ενημερώνουν για την ανάγκη αυτή, και αυτός με τη σειρά του προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες.

Ο Πράκτορας Πλοίου (ή Κεντρικός Προμηθευτής όπως αναφέρθηκε παραπάνω) μπορεί να ανήκει είτε σε τμήμα της πλοιοϊδιοκτήτριας / πλοιοδιαχειρίστριας εταιρείας είτε να είναι εξωτερικός συνεργάτης. Ανάλογα με το είδος της εκάστοτε ανάγκης έρχεται σε επαφή είτε με τον κατασκευαστή είτε με τον προμηθευτή του σχετικού εξαρτήματος, εξοπλισμού, εργαλείου ή τροφίμων που χρειάζεται ένα ή περισσότερα τμήματα του πλοίου ή ακόμα και με το Ναυτιλιακό Πράκτορα που εδρεύει στην εκάστοτε χώρα ελλιμενισμού του πλοίου ώστε να διασφαλίσει ότι η ανάγκη θα καλυφθεί σε όσο δυνατόν συντομότερο χρονικό διάστημα. Ο Ναυτιλιακός Πράκτορας μπορεί κι αυτός να επικοινωνήσει με κατασκευαστές ή αντιπροσώπους ή προμηθευτές για να εφοδιαστεί το πλοίο με τον αναγκαίο εξοπλισμό ή τρόφιμα και ποτά. Ελλείψει προμηθευτή και σε περίπτωση που η ανάγκη αφορά τρόφιμα ή ποτά, ο Ναυτιλιακός Πράκτορας δύναται επίσης να επικοινωνήσει απευθείας με παραγωγούς για να προμηθεύσουν το πλοίο με αυτά που χρειάζεται.

Καθ' όλη τη διαδικασία εφοδιασμού, εμπλέκονται επίσης διάφοροι κυβερνητικοί φορείς προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο εφοδιασμός των κρουαζιερόπλοιων με τα προϊόντα που χρειάζονται, και η πραγματοποίηση των σχετικών διεργασιών (π.χ. επιδιόρθωση, συντήρηση, κτλ.) συμμορφώνονται πλήρως με τους ισχύοντες κανονισμούς. Στην Κύπρο στους φορείς αυτούς περιλαμβάνονται η Αρχή Λιμένων Κύπρου, οι Διαχειριστές Λιμένων Κύπρου, οι Υγειονομικές Υπηρεσίες, οι Τελωνειακές Αρχές, το Τμήμα Αρχείου Πληθυσμού και Μετανάστευσης, και η Λιμενική Αστυνομία.

Καταγραφή αναγκών και προϊόντων εφοδιασμού

Γενικότερα, τα προϊόντα εφοδιασμού των κρουαζιερόπλοιων κατηγοριοποιούνται βάσει ενός συστήματος κωδικοποίησης που ακολουθούν δύο διεθνείς οργανισμοί, ο Διεθνής Οργανισμός Προμηθευτών Πλοίων (International Shipsuppliers and Services Association -I.S.S.A.) και η Διεθνής Ένωση Αγοραστών Ναυτιλιακών Προμηθειών (International Marine Purchasing Association – I.M.P.A.).

Σύμφωνα με την τελευταία, τα προϊόντα εφοδιασμού των κρουαζιερόπλοιων κατηγοριοποιούνται με βάση τον «Οδηγό Καταστημάτων Ναυτιλιακών Ειδών» (Marine Stores Guide - MSG[15]), ο οποίος πρωτοεμφανίστηκε σε έντυπη μορφή το 1978 και θεωρείται ευρέως ως η κορυφαία πηγή αναφοράς στον κόσμο για την αγορά και τη προμήθεια ειδών ναυτιλίας. Ο οδηγός βοηθά τους αγοραστές και τους προμηθευτές ναυτιλιακών ειδών να αντιστοιχούν και να προμηθεύουν αγαθά εύκολα, χρησιμοποιώντας ένα μοναδικό εξαψήφιο κωδικό για τον εντοπισμό των προϊόντων, ο οποίος αντιστοιχεί σε μια μεμονωμένη περιγραφή. Οι κώδικες παρέμειναν σταθεροί και αμετάβλητοι για σχεδόν 40 χρόνια. Ο οδηγός έχει πλέον επεκταθεί για να αντανακλά και τις τεχνολογικές εξελίξεις, περιλαμβάνοντας περισσότερους από 50.000 κωδικούς σε 34 κατηγορίες προϊόντων, από επιτραπέζια και μαγειρικά σκεύη σε εξοπλισμό συγκόλλησης και στρώματα επικαλύψεων. Με την αυξανόμενη υιοθέτηση της ηλεκτρονικής διαχείρισης του εφοδιασμού πλοίων (ηλεκτρονικό εμπόριο), ο οδηγός έχει καταστεί ιδιαίτερα χρήσιμος για τον καθορισμό των ειδών των ηλεκτρονικών ναυτιλιακών καταστημάτων. Ειδικότερα, εάν ο αγοραστής συμπεριλάβει τον κωδικό IMPA (που βρίσκεται ήδη στο σύστημα αγορών του) για τα απαιτούμενα είδη στην εντολή αγοράς, ο προμηθευτής μπορεί να διαβάσει αυτόν τον κωδικό απευθείας στο σύστημα παραγγελιών/ πωλήσεών του, ταιριάζοντάς το με το κατάλληλο απόθεμα. Ο «Οδηγός Καταστημάτων Ναυτιλιακών Ειδών» περιλαμβάνει τις παρακάτω 34 ευρύτερες κατηγορίες προϊόντων:

Πίνακας 16: Κατηγορίες ναυτιλιακών προϊόντων που περιλαμβάνονται στον Οδηγό Καταστημάτων Ναυτιλιακών Ειδών

Κωδικός Κατηγορίας	Προϊόν
00	Τρόφιμα και ποτά
11	Είδη υγιεινής και διασκέδασης
15	Υφάσματα και λευκά είδη
17	Επιτραπέζια και μαγειρικά σκεύη
19	Είδη ένδυσης
21	Σχοινιά και καλώδια
23	Εξοπλισμός πρόσδεσης και γενικά είδη καταστρώματος
25	Μπογιές και χρώματα
27	Εξοπλισμός βαψίματος
31	Προστατευτικά εργαλεία
33	Εξοπλισμός ασφάλειας
35	Εξοπλισμός σωλήνων
37	Ναυτικός εξοπλισμός
39	Φαρμακευτικά είδη
45	Πετρελαϊκά προϊόντα
47	Γραφική ύλη
49	Είδη και εξοπλισμός επίπλων
51	Βούρτσες και χαλιά
53	Εξοπλισμός τουαλέτας
55	Είδη και χημικά προϊόντα καθαρισμού

[15] https://marinestoresguide.com/

59	Εξοπλισμός ηλεκτρονικών, ηλεκτρολογικών και πνευματικών συστημάτων
61	Εργαλεία Χειρός
63	Εργαλεία Κοπής
65	Εργαλεία Μέτρησης
67	Μεταλλικά φύλλα, ράβδοι
69	Βίδες και Παξιμάδια
71	Σωλήνες
73	Υλικά τοποθέτησης σωλήνων
75	Βαλβίδες και Στρόφιγγες
77	Ρουλεμάν
79	Ηλεκτρικός/ Ηλεκτρολογικός Εξοπλισμό
81	Υλικά συσκευασίας & σύνδεσης
85	Εξοπλισμός Συγκόλλησης
87	Μηχανολογικός Εξοπλισμός

(Σημ. Η κάθε κατηγορία έχει πολλές και διαφορετικές υποκατηγορίες) *(Πηγή:https://www.shipserv.com/impa-catalogue/?style=impa&utm_source=IMPA&utm_medium=web&utm_campaign=IMPA%20referring)*

Επιπλέον, επισημαίνεται ότι παρόμοια κατηγοριοποίηση ακολουθεί και ο Διεθνής Οργανισμός Προμηθευτών Πλοίων, με την διαφορά ότι αυτή στηρίζεται σε ένα μοναδικό 7ψήφιο σύστημα αρίθμησης. Το σύστημα αυτό μπορεί να ενσωματωθεί στο εσωτερικό σύστημα αγοράς και προμήθειας των καταστημάτων ναυτιλιακών ειδών διευκολύνοντας έτσι την λειτουργία τους. Θα πρέπει επίσης να τονιστεί ότι δεν είναι υποχρεωτικό οι εταιρίες διαχείρισης κρουαζιερόπλοιων και οι προμηθευτές ναυτιλιακών ειδών να ακολουθούν ένα από τα δύο συστήματα αυτών των οργανισμών. Μάλιστα, αρκετές πλοι-διαχειρίστριες εταιρείες και καταστήματα ναυτιλιακών ειδών, συμπεριλαμβανομένων και προμηθευτών κρουαζιερόπλοιων, ακολουθούν δικά τους συστήματα αρίθμησης και καταγραφής των προϊόντων τους με στόχο την καλύτερη και αποδοτικότερη λειτουργία τους. Ενδεικτικά παρατίθεται παρακάτω (Πίνακας 17) μια εναλλακτική κατηγοριοποίηση προϊόντων που ακολουθείται από μια προμηθεύτρια εταιρεία κρουαζιεροπλοίων στην Κύπρο.

Πίνακας 17: Εναλλακτική κατηγοριοποίηση ναυτιλιακών προϊόντων όπως αυτή ακολουθείται από μια προμηθεύτρια εταιρεία κρουαζιεροπλοίων στην Κύπρο

– Εξοπλισμός καμπίνας, καταστρώματος και κινητήρα
– Τρόφιμα και ποτά
– Σωστικός Εξοπλισμός (σύμφωνα με τη σύμβαση SOLAS)
– Εξοπλισμός ατομικής προστασίας
– Εξοπλισμός αγκυροβόλιου
– Χάρτες και κανονισμοί
– Βιομηχανικές προμήθειες
– Εξοπλισμός ανύψωσης

(*Πηγή: http://www.cyprusshipchandlers.com/en/products*)

4.2.2. Βασικές εταιρείες τροφοδοσίας και άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς

Στους πίνακες που ακολουθούν (Πίνακες 18–20) παρατίθενται οι βασικοί προμηθευτές πλοίων στην Κύπρο, καθώς και άλλοι φορείς που εμπλέκονται στις εφοδιαστικές αλυσίδες κρουαζιέρας. Για κάθε φορέα που συμπεριλαμβάνεται, αναφέρεται η επωνυμία, τα στοιχεία επικοινωνίας και μια συνοπτική περιγραφή.

Πίνακας 18: Κύριες εταιρείες προμήθειας πλοίων στην Κύπρο.

Προμηθευτές Πλοίων	Στοιχεία επικοινωνίας	Συνοπτική περιγραφή
MULTIMARINE SERVICES LTD.	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25336520 **Φαξ:**+357 253849988 **E-mail:** info@cyprusshipchandlers.com info@multimarine.com.cy	Η Multimarine Services Ltd. δραστηριοποιείται στους λιμένες της Λεμεσού και της Λάρνακας, περιλαμβάνει ως πελάτες αρκετούς πλοιοκτήτες, εταιρείες διαχείρισης και φορείς εκμετάλλευσης από την παγκόσμια βιομηχανία της ναυτιλίας καθώς και εταιρείες εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου, των οποίων τα πλοία καλούν την Κύπρο. Μία από τις βασικές υπηρεσίες που προσφέρει, είναι η Chandlery Ship μέσω της λειτουργίας ενός πολύ εξειδικευμένου τμήματος Προμηθειών. Η εταιρεία διατηρεί αποθέματα αρκετών ανταλλακτικών πλοίων και καταστημάτων με άμεση παράδοση (24/7) τόσο εντός των λιμένων όσο και στο αγκυροβόλιο.
A.AVGOUSTI SHIP SUPPLIERS LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25106874 **Φαξ:**+357 25336874 **E-mail:** info@aavgoustishipsuppliers.com	Η A.Avgousti Ship Suppliers Ltd προσφέρει υπηρεσίες και προϊόντα σε οποιοδήποτε σκάφος απαιτεί προμήθειες από οποιοδήποτε λιμάνι της Κύπρου και της Ελλάδας. Διαθέτει πολυετή εμπειρία στον κλάδο της προμήθειας πλοίων και υψηλά πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών τους.
CYPROMAR LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25574230 **E-mail:** yorkadji@cypromar.com.cy	Η Cypromar Trading Ltd. συγκαταλέγεται στον κατάλογο κορυφαίων προμηθευτών στην Κύπρο και είναι εγγεγραμμένη στον κατάλογο επαληθευμένων πωλητών του εμπορίου της Ινδίας όπου προσφέρει εξαιρετική ποιότητα και υπηρεσίες.
A.H.GLOBAL SULLPY LTD	Λεμεσός, Κύπρος	*Μη διαθέσιμη ιστοσελίδα και συνοπτική περιγραφή της εταιρείας*
A. MINTIKIS FARM LTD	Λευκωσία, Κύπρος **Τηλ:** +357 22 465600 **Φαξ:** +357 22 622990 **E-mail:** mintikkis@mintikkis.com.cy	Η εταιρεία Α. ΜΙΝΤΙΚΚΗΣ ΦΑΡΜ ΛΤΔ ασχολείται με με την εκτροφή, επεξεργασία και διανομή πουλερικών, τεμαχίων και αυγών, καθώς και την εισαγωγή, πώληση και διανομή κατεψυγμένων τροφίμων όπως κρέατα, ψάρια και λαχανικά.
A.K.BIO-CLEAN AIR TRATING LTD	Λάρνακα, Κύπρος	*Μη διαθέσιμη ιστοσελίδα και συνοπτική περιγραφή της εταιρείας*
AGL ALCOMAR LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25 104438 **Φαξ:**+357 25 107705 **E-mail:** sales@alcomarmarine.com	Η AGL Alcomar εξυπηρετεί τις θαλάσσιες και υπεράκτιες βιομηχανίες όπου παρέχεται ένα ευρύ φάσμα φρέσκων, κατεψυγμένων και ξηρών προϊόντων διατροφής υψηλής ποιότητας καθώς και μια ποικιλία από φρέσκα τοπικά προϊόντα. Επίσης, αναλαμβάνουν όλες τις σημαντικές υποβρύχιες εργασίες, όπως υποβρύχια στίλβωση με έλικα, υποβρύχια συγκόλληση, καθαρισμό υποθαλάσσιων κύρτωσης, επισκευή υποβρύχιας έλικας και μελέτες ύδατος.
ELIAS LIASSIS LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25 565569	*Μη διαθέσιμη ιστοσελίδα και συνοπτική περιγραφή της εταιρείας*

EUROFREIGHT LOGISTICS LIMITED	Λάρνακα, Κύπρος **Τηλ:** +357 24 847 000 **Φαξ:**+357 24 847010 **E-mail:** info@eurofreight.com	Η Eurofreight Logistics Ltd ιδρύθηκε το 1999 και ως αποτέλεσμα συγχώνευσης δύο από τους μεγαλύτερους τελωνειακούς μεσίτες στην Κύπρο; Την CPA UCS Clearing and Forwarding Ltd και την G & L Clearing and Forwarding Ltd. Η μεγάλη εμπειρία και των δύο αυτών εταιρειών στον κλάδο των μεταφορών αποτέλεσε την καλύτερη συμβολή για την οικοδόμηση και την ίδρυση της Eurofreight Logistics ως σημαντικός περιφερειακός πάροχος εφοδιασμού.
MITSIOS TRADING LTD	Λευκωσία, Κύπρος **Τηλ:** +357 22 887110 **Φαξ:** +357 22 346561 **E-mail:** sales@mitsios.com.cy	Η Mitsios Trading Ltd δραστηριοποιείται στον τομέα της εισαγωγής, αποθήκευσης και διανομής πρώτων υλών στο τομέα της HO.RE.CA αγοράς.
POSEIDON - ENVI MARINE SUPPLIES LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25 333911 **Φαξ:** +357 25 333988 **E-mail:** info@poseidon-envi.com.cy	Η Poseidon-Envi Marine Supplies Ltd ιδρύθηκε στην Κύπρο το 2015 και είναι αποτέλεσμα της συνεργασίας μεταξύ της Poseidon Marine Supplies, ελληνικής εταιρίας με μεγάλη εμπειρία στους τομείς των Υπηρεσιών Προμήθειας και Ασφάλειας Πλοίων και της Envi Services, μιας εταιρείας που ειδικεύεται στην παροχή περιβαλλοντικών υπηρεσιών και μελετών στην Κύπρο. Ο στόχος της είναι η παροχή εκτεταμένης σειράς προϊόντων για εφοδιασμό των πλοίων καθώς και εξελιγμένων επιθεωρήσεων στον εξοπλισμό πυρόσβεσης, διάσωσης και ασφάλειας (FRS).
THESEAS SAVVA LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25 565899 **Φαξ:** +357 25 562917 **E-mail:** theseas@cytanet.com.cy	*Μη διαθέσιμη ιστοσελίδα και συνοπτική περιγραφή της εταιρείας*
ANCORA GENERAL SHIP SUPPLIER LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25 329123 **Φαξ:**+357 25 105299 **E-mail:** sales@ancora-services.com	Η Ancora Ship Suppliers είναι μια νεοσύστατη εταιρεία προμηθευτών πλοίων στη Λεμεσό η οποία προσφέρει ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών.
L&M SEAMSTERS	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25 568787 **Φαξ:** +357 25 569089 **E-mail:** info@lmseamasters.com	Η εταιρεία εδρεύει στη Λεμεσό από το 1984 και ασχολείται με τα ακόλουθα: (α) Ρυμούλκηση και διάσωση, επαναφορτώνοντας με τις δικές τους βάρκες, (β) Υποβρύχιες υπηρεσίες, όπως υποβρύχια συγκόλληση και άλλες επισκευές, καθαρισμός κύτους, στίλβωση με έλικα, μετρήσεις κάθαρσης πηδαλίου και έρευνες εντός ύδατος, (γ) Υπεράκτιες υπηρεσίες όσον αφορά την υποστήριξη ρυμούλκησης για εργασίες πλοίου, (δ) Λύσεις κατά της ρύπανσης στην περιοχή της Μεσογείου, (ε) Μεταφορές πληρώματος, παράδοση προμηθειών, παροχή φρέσκου νερού μέχρι 250 τόνους με τη δική τους φορτηγίδα.
BRASAL MARINE SERVICES CY	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25 573089 **Φαξ:** +357 25 573915 **E-mail:** brasal@brasalmarine.com	Η Brasal Marine Services CY Ltd, ιδρύθηκε το 1985. Ως ιδιοκτήτες και χειριστές ειδικών πλοίων, παρέχουν ολοκληρωμένες θαλάσσιες υπηρεσίες παγκόσμιας κλάσης, όπως (α) παροχές νερού, (β) Μεταφορές πληρώματος, (γ) Λιπαντικά, (δ) Προμήθειες

NAVILUB LTD.	**Τηλ:** +357 25 828930 **E-mail:** sales@navilub.com.cy	Η Navilub ιδρύθηκε το 2007 και είναι ο επίσημος διανομέας της Total Lubmarine στην Κύπρο. Με έδρα της στη Λεμεσό, η Navilub αποτελεί μέρος ενός ομίλου εταιρειών που δραστηριοποιούνται κυρίως στον τομέα της ναυτιλίας.
RODOU CHARALAMBOUS & SON	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25337015, +357 25212213 **Φαξ:** +357 25212211, +357 25387513 **E-mail:** rodoucha@cy.net	Ιδρύθηκε το 1968 και ξεκίνησε την ιστορία της παρέχοντας υπηρεσίες εστίασης και υπηρεσίες σε ναυτικούς και μικρά σκάφη στο λιμάνι του Βασιλικού. Καθώς η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες αυξήθηκε, ξεκίνησε να επεκτείνεται με τη διεύρυνση του φάσματος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Αυτό οδήγησε την εταιρεία να μεταφέρει τις δραστηριότητές της στη Λεμεσό, το μεγαλύτερο λιμάνι της Κύπρου, επεκτείνοντας έτσι περαιτέρω την γκάμα προϊόντων και υπηρεσιών που προσφέρονται. Σήμερα είναι σε θέση να προμηθεύουν και να εξυπηρετούν πλοία οποιουδήποτε μεγέθους σε οποιοδήποτε λιμάνι της Κύπρου.

Πίνακας 19: Κύριες ναυτιλιακοί πράκτορες στην Κύπρο

Ναυτιλιακοί Πράκτορες	**Στοιχεία επικοινωνίας**	**Συνοπτική περιγραφή**
SHOHAM CYPRUS LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25208700 **Φαξ:** +357 25568990 **E-mail:** mail@shoham.com.cy	Η SHOHAM (CYPRUS) LTD ιδρύθηκε στην Αμμόχωστο το 1951, και αποτελεί έναν από τους κύριους πράκτορες ναυτιλίας στην Κύπρο. Με τεράστια εμπειρία σε κάθε πτυχή της ναυτιλιακής εταιρίας και της διακίνησης εμπορευμάτων, η εταιρεία εξυπηρετεί με αφοσίωση το εμπόριο εισαγωγών, εξαγωγών και μεταφόρτωσης της Κύπρου. Οι τερματικές επιχειρήσεις, οι μεταφορές φορτίων, οι τελωνειακές υπηρεσίες, η αποστολή εμπορευμάτων, η μεταφορά και παραλαβή εμπορευματοκιβωτίων, είναι στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του οργανισμών τους.
ALBO NAVIGATION LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25565245 **Φαξ:** +357 25565329 **E-mail:** alboship@logosnet.cy.net	*Μη διαθέσιμη ιστοσελίδα και συνοπτική περιγραφή της εταιρείας*
AMATHUS AEGEAS LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25362145 **Φαξ:** +357 25351271 **E-mail:** info@amathusaegeas.com.cy	Η Amathus Aegeas Ltd, συνδεδεμένη εταιρεία της Amathus Corporation Ltd (μέλος του ομίλου Lanitis) ιδρύθηκε το 2005 μετά τη συγχώνευση του τμήματος ναυτιλίας της Amathus Navigation Co. Ltd και της Aegeas Navigation Ltd. Η εταιρία εδραιώνει πάνω από 70 χρόνια παράδοσης και εμπειρίας που υιοθετούν οι ιδρυτές της και θεωρείται από τις πιο έμπειρες εταιρείες στον τομέα της ναυτιλίας, της μεταφοράς εμπορευμάτων και των υπηρεσιών logistics στην Κύπρο.

CYPRUS SHIPPING & PORT AGENCIES LTD	**Τηλ:** +357 22588818 **E-mail:** cspa@csportagencies.com	Η CSPA, Cyprus Shipping & Port Agency, είναι ένας από τους καλύτερους λιμενικούς πράκτορες και διοργανωτές εκδρομών για τα κρουαζιερόπλοια που καταφθάνουν στα λιμάνια της Κύπρου.
GAP VASSILOPOULOS & JAMES LOUISIDES LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25877737 **Φαξ:** +357 25565982 **E-mail:** James.Louisides@gapgroup.com	Η G.A.P. Vassilopoulos & James Louisides Ltd εκπροσωπούν την ONE (Ocean Network Express) μία από τις μεγαλύτερες ιαπωνικές εταιρείες μεταφορών και συμμετέχει στις δραστηριότητες λειτουργίας του Ναυτιλιακού Οργανισμού
GULF AGENCY CO (CYPRUS) LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25209100 **Φαξ:** +357 25209101 **E-mail:** cyprus@gac.com	Από την ίδρυσή της το 1970, η GAC (Κύπρου) έχει καταστεί ηγετική εταιρεία παροχής υπηρεσιών πλοήγησης, logistics και θαλάσσιων υπηρεσιών που παρέχει προϊόντα και υπηρεσίες αλυσίδας εφοδιασμού καθώς και λύσεις εφοδιασμού για τη βιομηχανία πετρελαίου και φυσικού αερίου. Μέσω του δικτύου των στρατηγικά τοποθετημένων γραφείων της, σε Λευκωσία, Λεμεσό και Λάρνακα, καλύπτουν όλα τα τερματικά και τα νόμιμα λιμάνια της χώρας και προσφέρουν στις πολυεθνικές επιχειρήσεις μια μοναδική πείρα για όλες τις ναυτιλιακές και μεταφορικές ανάγκες τους.
HULL, BLYTH, ARAOUZOS LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25506100 **Φαξ:** +357 25747662 **E-mail:** shipping@hba.com.cy	Η Hull, Blyth, Araouzos Ltd είναι από τις πρώτες ναυτιλιακές εταιρείες στην Κύπρο που ασχολούνται με τις δραστηριότητες των πλοίων. Οι προτεραιότητες της εταιρείας είναι η εξαντλητική κάλυψη των αναγκών, η ακρίβεια των αποτελεσμάτων, τα επαγγελματικά πρότυπα της βιομηχανίας, ο αποτελεσματικός χρόνος, καθώς και τα ανταγωνιστικά ποσοστά εξυπηρέτησης. Αντιπροσωπεύει πρακτορεία σκαφών και ναυτικά σκάφη όπως επίσης και διαχείριση σε σκάφη εφοδιασμού και έρευνας.
LOUIS TRAVEL LTD	Λευκωσία, Κύπρος **Τηλ:** +357 22588000 **Φαξ:** +357 22671894	Ως μέλος του Ομίλου Louis, το Louis Travel αποτελείται από: το Τμήμα Εισερχόμενου Τουρισμού, Τμήμα Εξερχόμενου Τουρισμού, Λιανικές Ταξιδιωτικές Υπηρεσίες και Louis Aviation. Είναι ένας από τους κυριότερους ταξιδιωτικούς πράκτορες και η μεγαλύτερη ταξιδιωτική αλυσίδα στην Κύπρο.
MANDOVANI NAVIGATION LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25558260 **E-mail:** ops@mantovani-nav.com	Η Mantovani Navigation βρίσκεται στην πρώτη γραμμή της ναυτιλιακής βιομηχανίας εδώ και πάνω από έναν αιώνα. Τα μέλη της οικογένειάς της αντιπροσωπεύουν τους μεγαλύτερους μεταφορείς και διευθυντές στον κόσμο. Αντιπροσωπεύουν τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία στον κόσμο με περισσότερα από 780 λειτουργικά πλοία, τον Όμιλο NYK. Σήμερα εκπροσωπείται σε περισσότερες από πέντε χώρες, οι οποίες εξυπηρετούν ναυλωτές πλοίων, πλοιοκτήτες και ναυτικές δυνάμεις από όλο τον κόσμο.
msc	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25835300 **E-mail:** info@msccy.com.cy	Η MSC είναι μια παγκόσμια επιχείρηση που δραστηριοποιείται στον τομέα της ναυτιλίας και της εφοδιαστικής. Παρόντες σε 155 χώρες, η MSC διευκολύνει το διεθνές εμπόριο μεταξύ των μεγάλων οικονομιών του κόσμου και των αναδυόμενων αγορών σε όλες τις ηπείρους. Η

MEDITERRANEAN SHIPPING Co. CYPRUS		εταιρεία ιδρύθηκε το 1970 και εδρεύει στη Γενεύη, Ελβετία, από το 1978. Μέσα από ένα δίκτυο 493 γραφείων, παρέχει αγαθά και υπηρεσίες σε τοπικές κοινότητες, πελάτες και διεθνείς επιχειρηματικούς εταίρους. Καλεί σε 500 λιμάνια σε 200 εμπορικές διαδρομές, μεταφέροντας περίπου 21 εκατομμύρια TEU (20-πόδια ισοδύναμες μονάδες) ετησίως, μέσω ενός σύγχρονου στόλου, εξοπλισμένου με τις τελευταίες τεχνολογίες φιλικές προς το περιβάλλον. Με τα χρόνια, έχει διαφοροποιήσει τις δραστηριότητές της σε χερσαίες μεταφορές, εφοδιαστική και ένα αυξανόμενο χαρτοφυλάκιο επενδύσεων λιμενικών τερματικών σταθμών.
ORPHANIDES & MURAT Since 1934 ORPHANIDES & MURAT LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25566099 **Φαξ:** +357 25561231 **E-mail:** rotacy@globalsoftmail.com info@orphanidesandmurat.com	Η εταιρεία Orphanides & Murat δημιουργήθηκε το 1934 στην Αμμόχωστο, ως ναυτιλιακή και τελωνειακή υπηρεσία. Στις αρχές της δεκαετίας η εταιρεία ήταν γνωστή σε όλη την Κύπρο ως πράκτορες της γραμμής Khedivial Mail, η οποία μετέφερε το ταχυδρομείο και τους επιβάτες από / προς την Κύπρο, τα εν λόγω επιβατικά / φορτηγά πλοία κατέστησαν τον Orphanides & Murat να ξεκινήσει την ταξιδιωτική δραστηριότητα της εταιρείας. Το 1974, μετά την τουρκική εισβολή, η εταιρεία μετέφερε την έδρα της στη Λεμεσό και έχει υποκαταστήματα στη Λευκωσία και τη Λάρνακα και συνεχίζει με τον ίδιο ζήλο να προσφέρει τις υπηρεσίες της.
SALAMIS SHIPPING SERVICES LTD SALAMIS SHIPPING SERVICES LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25899999 **Φαξ:** +357 25563426 **E-mail:** shipping@salamis-shipping.com	Η Salamis Shipping Services Ltd, μέλος του Οργανισμού της Salamis, είναι μια ναυτιλιακή εταιρία με έδρα την Κύπρο που ασχολείται με την Ναυτιλία, τη Μεταφορά και τα Logistics. Η Salamis είναι ευρέως αποδεκτή ως πολύ αξιόπιστος ναυτιλιακός φορέας εδώ και πολλές δεκαετίες, σε διάφορες υπηρεσίες όπως το Ναυτιλιακό γραφείο για τα επιβατικά και φορτηγά πλοία, τη διακίνηση φορτίων, τις μεταφορές, την εφοδιαστική και τις ταξιδιωτικές υπηρεσίες.
STEMAR Connecting Markets STEMAR SHIPPING CO	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25111555 **Φαξ:** +357 25111550 **E-mail:** gt@stemarshipping.com	Η Stemar Shipping Ltd. ιδρύθηκε μετά την λήξη των ναυτιλιακών εργασιών του Francoudi and Stephanou Ltd. και τη μεταφορά όλων των δραστηριοτήτων στο όνομα της. Για περισσότερο από έναν αιώνα, η Stemar και οι προκάτοχοί της ασχολούνται με εμπορευματικές μεταφορές, τόσο εισαγωγών όσο και εξαγωγών, τελωνειακής εκκαθάρισης, αποταμίευσης, οδικών μεταφορών και ασφαλιστικές υπηρεσίες στη ναυτιλία. Επίσης η εταιρεία έχει ιστορικά εκπροσωπήσει και προωθήσει μια σειρά από εξέχουσες ναυτιλιακές γραμμές.
SOLOMONIDES SHIPPING SERVICES LTD SOLOMONIDES SHIPPING LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25567000 **Φαξ:** +357 25577005 **E-mail:** shipping@solomonides.eu	Η Solomonides Shipping Services Ltd. προσφέρει μια σειρά από εξαιρετικές υπηρεσίες ναυτιλίας και εφοδιαστικής σε ένα χαρτοφυλάκιο έγκριτων πελατών, συμπεριλαμβανομένου ενός αριθμού κορυφαίων ναυτικών παγκοσμίως.

THE CYPRUS SHIPPING CO. LTD	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25877677 **Φαξ:** +357 25571088 **E-mail:** main@cyprus-shipping.com.cy	Η Cyprus Shipping Company Limited, ιδρύθηκε το 1939, στην Αμμόχωστο της Κύπρου και από τότε παρέμεινε οικογενειακή επιχείρηση με έδρα τη Λεμεσό της Κύπρου εξυπηρετώντας τους πελάτες της και τους συνεργάτες της, καθ 'όλη τη διάρκεια του χρόνου. Προσφέρουν εξατομικευμένες λύσεις για εισαγωγείς και εξαγωγείς, με αποτελεσματικότητα και ποιότητα ως καθοδηγητικές δυνάμεις τους.

Πίνακας 20: Λοιποί εμπλεκόμενοι φορείς

Κατασκευαστές / Αντιπρόσωποι	**Στοιχεία επικοινωνίας**	**Συνοπτική περιγραφή**
FAMELINE HOLDING GROUP Fameline Holding Group Limited	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25889999 **Φαξ:**+357 25763902 **E-mail:** info@fhg.global	Η Fameline Holding είναι ένας πολυποίκιλος όμιλος αποτελούμενος από 38 εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε διάφορους τομείς - κυρίως θαλάσσιους, βιομηχανικούς πετρελαϊκούς και αεροπορικούς. Η FHG εδρεύει στην Κύπρο με επίσημους αντιπρόσωπους σε περισσότερες από 200 εταιρείες σε περισσότερες από 50 χώρες.
UMAR SHIPPING SERVICES WSR SHIP REPAIRS Umar | WSR Maritime Shipping Services	Λευκωσία, Κύπρος **Τηλ:** +357 25355518 **E-mail:** cy@umarwsr.com	Η UMAR - WSR έχει εξελιχθεί δραστικά σε όλη την πρώτη δεκαετία της ύπαρξής της. Το 2008 βραβεύτηκε με το Βραβείο Καινοτομίας της Ομοσπονδία Εργοδοτών και Βιομηχάνων Κύπρου (ΟΕΒ), σε αναγνώριση του Διαδικτυακού της Πληροφοριακού Συστήματος (UOLIS), το οποίο επιτρέπει τη συνεχή ενημέρωση των πελατών σχετικά με το χειρισμό/ στάδιο των εργασιών.
NAVKRATIS MARITIME AND OFFSHORE SERVICES Navkratis Ltd	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25025540 **Φαξ:** +357 25025510 **E-mail:** sales@navkratis.com	Η Navkratis ιδρύθηκε το 2012, ανταποκρινόμενη στην αυξανόμενη ζήτηση για έναν αξιόπιστο, παγκόσμιο πάροχο υπηρεσιών θαλάσσιων υπηρεσιών με γνώσεις και ικανότητες, με την δέσμευση θα θέτει τον πελάτη σαν προτεραιότητα της. Η Navkratis, εδρεύει στη Λεμεσό.
CASS-TECHNAVA LTD suppliers and contractors of shipbuilding & industrial equipment Cass Technava Ltd	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25819921 **Φαξ:** +357 25819922 **E-mail:** info@cass-technava-cy.com	Ο Όμιλος Technava ιδρύθηκε το 1968 με σκοπό την προμήθεια εξοπλισμού πλοίων και τεχνικής υποστήριξης στην Ελληνική Ναυτιλιακή Βιομηχανία. Σήμερα, είναι μια από τις κορυφαίες εταιρείες παροχής, εγκατάστασης και συντήρησης εξοπλισμού επί όλων των τύπων πλοίων. Το πεδίο εφαρμογής του Ομίλου Technava περιλαμβάνει επίσης υπηρεσίες και εξοπλισμό για τον βιομηχανικό τομέα και ιδιαίτερα για τις μονάδες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, τους δήμους της πόλης και τη βιομηχανία πετρελαιοπηγών. Η εταιρία διατηρεί γραφεία και στην Λεμεσό.
Διαχειριστές Λιμανιού	**Στοιχεία επικοινωνίας**	**Σύντομη περιγραφή**
DP WORLD DP WORLD LIMASSOL	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25858700 **E-mail:** info@dpworldlimassol.com	Τον Απρίλιο του 2016, η DP World έλαβε 25ετή παραχώρηση αποκλειστικής εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού πολλαπλών χρήσεων και κρουαζιέρας στη Λεμεσό. Η σύμβαση άρχισε το Φεβρουάριο του 2017. Οι δραστηριότητες του τερματικού σταθμού, αποτελούμενες από τρεις αποθήκες πολλαπλών χρήσεων, περιλαμβάνουν

		χωματουργικά, -Ro, Oil & Gas και το ολοκαίνουργιο τερματικό επιβατών. Το λιμάνι της Λεμεσού είναι το κύριο λιμάνι κρουαζιέρας του νησιού που βρίσκεται στη νότια ακτή της Κύπρου και θεωρείται ως ένα από τα μεγαλύτερα και πιο πολυσύχνασταλιμάνια της Μεσογείου. Ο ολοκαίνουριος Σταθμός Κρουαζιέρας των 7.000 τ.μ. ξεκίνησε τις δραστηριότητές του τον Ιούλιο του 2017, προσφέροντας στις γραμμές κρουαζιέρας και στους επιβάτες πληθώρα υπηρεσιών για να καλύψουν όλες τις ανάγκες τους, συνοδευόμενες από τα υψηλά πρότυπα και την αποτελεσματικότητα της DP World. Επιπλέον, το λιμάνι της Λεμεσού λόγο της σταθερότητας, της ασφάλειας, μπορεί να λειτουργήσει ως Home Port με πολλούς προορισμούς στην Ανατολική Μεσόγειο.
CYPRUS PORTS AUTHORITY	Λευκωσία, Κύπρος **Τηλ:** +357 22817200 **Φαξ:** +357 22765420 **E-mail:** cpa@cpa.gov.cy	Η Αρχή Λιμένων Κύπρου ως διαχειρίστρια αρχή του Λιμανιού της Λάρνακας αναλαμβάνει υπό την εποπτεία τις εξής υπηρεσίες (α) Φορτο-εκφορτώσεις Πλοίων, (β) Πλοήγηση/ Ρυμούλκηση, (γ) Διαχείριση Φορτίων, (δ) Διαμετακομιστικό Εμπόριο, (ε) Διακίνηση Επιβατών, και (ζ) Παραχώρηση Αδειών σε Τρίτους
Μη κυβερνητικοί οργανισμοί / άλλοι οργανισμοί	**Στοιχεία επικοινωνίας**	**Σύντομη περιγραφή**
CYPRUS SHIPPING ASSOCIATION	Λεμεσός, Κύπρος **Τηλ:** +357 25827882 **Φαξ:** +357 25360675 **E-mail:** info@csa-cy.org	Η Ένωση Ναυτιλίας Κύπρου ιδρύθηκε το 1945, για να προσφέρει ένα επαγγελματικό φόρουμ για τους Ναυτιλιακούς Πράκτορες της Κύπρου. Το 1954, μετά την εγγραφή του σύμφωνα με τις διατάξεις τοπικού νόμου περί Συνδικάτων, ο Σύνδεσμος έγινε ο επίσημος φορέας που εκπροσωπεί το επάγγελμα του ναυτιλιακού πράκτορα στην Κύπρο. Τα Μέλη του Συλλόγου είναι οι κορυφαίοι και μακρόστενοι Ναυτιλιακοί Οργανισμοί στο νησί.
ASSOCIATION OF CYPRUS TRAVEL AGENTS	Λευκωσία, Κύπρος **Τηλ:** +357 22666435 **Φαξ:** +357 22660330 **E-mail:** acta@acta.org.cy	Ο Σύνδεσμος Ταξιδιωτικών Πρακτόρων της Κύπρου ιδρύθηκε το 1954 και είναι κατά κύριο λόγο ένας μη κυβερνητικός οργανισμός που παρακολουθεί όλες τις τοπικές και διεθνείς εξελίξεις σχετικά με τα θέματα τουρισμού και ταξιδιών και εκτελεί υπεύθυνη πολιτική για τον εξορθολογισμό αυτών. Ο ACTA ενσωματώνει την πλειοψηφία των Κυπριακών ταξιδιωτικών και τουριστικών πρακτόρων, που εκπροσωπούν σχεδόν όλες τις ξένες τουριστικές επιχειρήσεις και οργανισμούς που συνεργάζονται με τη χώρα μας.
Άλλες κρατικές υπηρεσίες	**Στοιχεία επικοινωνίας**	**Σύντομη περιγραφή**

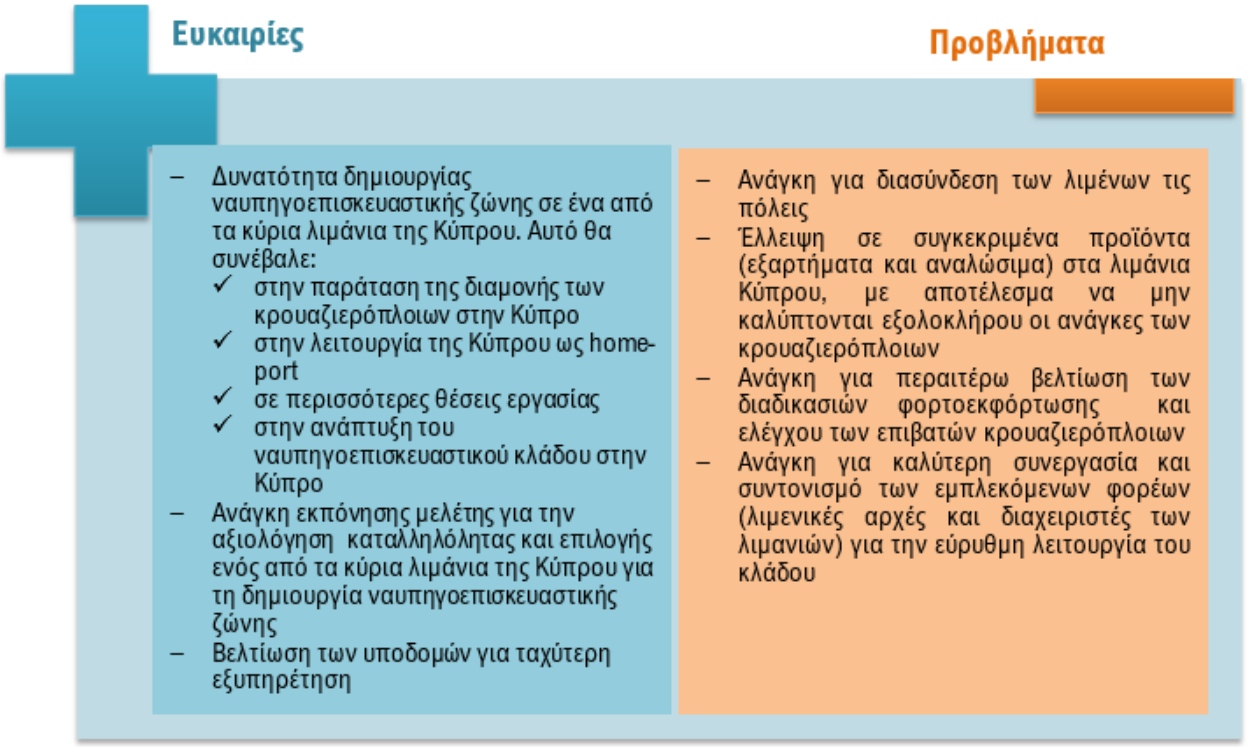
ΤΜΗΜΑ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ	Λευκωσία, Κύπρος **Τηλ:** +357 22601713 **Φαξ:**+357 22302031 **E-mail:** headquarters@customs.mof.gov.cy	Το Τμήμα Τελωνείων υπάγεται στο Υπουργείο Οικονομικών και σε γενικές γραμμές είναι υπεύθυνο κυρίως για την επιβολή και είσπραξη δασμό-φορολογικών επιβαρύνσεων σε αγαθά, την περιφρούρηση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας εμπορευμάτων, την επιβολή απαγορεύσεων και περιορισμών στην εισαγωγή, εξαγωγή και διαμετακόμιση ορισμένων αγαθών, τη διευκόλυνση του νόμιμου εμπορίου και ενίσχυση της ανάπτυξης των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και την προστασία της υγείας και ασφάλειας των καταναλωτών.
ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ	• Λιμενικός & Ναυτικός Σταθμός Πάφου • Λιμενικός Σταθμός Νέου Λιμανιού Λεμεσού • Λιμενικός & Ναυτικός Σταθμός Λάρνακας **Τηλ:** +357 25805350, +357 25805351	Λόγω της διαφορετικότητας των καθηκόντων που έχει να επιτελέσει και για την εύρυθμη και αποδοτικότερη λειτουργία της, η Μονάδα Λ&Ν.Α επιχειρησιακά είναι υποδιαιρεμένη σε τέσσερα βασικά Τμήματα, στο Λιμενικό, στο Ναυτικό, στο Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης και στο Τμήμα Ραδιοεπισήμανσης. Το Λιμενικό Τμήμα είναι αυτό που έχει την ευθύνη ελέγχου των λιμανιών και μαρινών που αποτελούν σημεία εισόδου στην Δημοκρατία, καθώς και των σκαφών, των πληρωμάτων τους και των επιβατών που διακινούνται σε αυτά.
ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	Λευκωσία, Κύπρος **Τηλ:** +357 22605554 **Φαξ:** +357 22605482 **E-mail:** healthservices@mphs.moh.gov.cy	Η Υγειονομική Υπηρεσία, είναι η Αρμόδια Αρχή για την εφαρμογή και τον έλεγχο της νομοθεσίας για τα τρόφιμα και του νερού και σε συνεργασία με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη αναπτύσσουν μια ενιαία και ολοκληρωμένη πολιτική για τη διασφάλιση της ασφάλειας των τροφίμων και του νερού, με απώτερο σκοπό την προστασία των καταναλωτών.
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΕΙΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	Λευκωσία, Κύπρος	Οι κύριες αρμοδιότητες του Τμήματος Αρχείο Πληθυσμού είναι (α) Τήρηση του Αρχείου Πληθυσμού, (β) Παραχώρηση της Κυπριακής υπηκοότητας σε αλλοδαπούς, (γ) Έκδοση Κυπριακών διαβατηρίων, (δ) Έκδοση διαβατηρίων και ταυτοτήτων σε πολιτικούς πρόσφυγες, (ε) Έκδοση πολιτικών ταυτοτήτων και προσφυγικών ταυτοτήτων.

4.2.3. Κύρια συμπεράσματα και προτάσεις

Γενικότερα, οι εφοδιαστικές αλυσίδες κρουαζιέρας στην Κύπρο λειτουργούν αποτελεσματικά (παραγγελία, εξεύρεση προϊόντων, μεταφορά στο λιμάνι, έλεγχος από αρμόδιες αρχές, φόρτωση στο πλοίο, κατανάλωση ή διεξαγωγή εργασίας, ποιοτικός έλεγχος), γεγονός το οποίο επιβεβαιώθηκε και μέσω των συνεντεύξεων που διεξήχθησαν στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια αυτών των συνεντεύξεων, καταγράφηκαν και κάποιες σχετικές αδυναμίες αλλά και ευκαιρίες για τη περαιτέρω ανάπτυξη των δραστηριοτήτων εφοδιασμού. Πιο συγκεκριμένα, πραγματοποιούνται προσπάθειες στους τρεις λιμένες κρουαζιέρας της χώρας, για τη περαιτέρω ανάπτυξη των υφισταμένων υποδομών έτσι ώστε να βελτιωθεί η αποδοτικότητα των διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης και να μειωθεί ο απαιτούμενος χρόνος για την ολοκλήρωσή τους. Θα πρέπει να σημειωθεί ωστόσο, ότι λόγω του μικρού μεγέθους της χώρας και της γενικότερης περιορισμένης κίνησης όλων των τύπων πλοίων στα λιμάνια της Κύπρου, ορισμένα προϊόντα όπως εξαρτήματα και αναλώσιμα (π.χ. συγκεκριμένα είδη γράσων, μπογιών/χρωμάτων και λαδιών) δεν

υπάρχουν συνήθως σε απόθεμα, με αποτέλεσμα να μην καλύπτονται εγκαίρως ορισμένες φορές οι ανάγκες των πλοίων, προκαλώντας καθυστερήσεις. Ακόμη, υπάρχει σαφής περιθώριο για τη περαιτέρω βελτίωση των διαδικασιών αποβίβασης, επιβίβασης και ελέγχου των επιβατών κρουαζιερόπλοιων, η οποία δύναται να επιτευχθεί μέσα από τη καλύτερη συνεργασία και τον συντονισμό των διάφορων αρμόδιων φορέων, οι οποίοι θα πρέπει να λειτουργούν με κοινό γνώμονα τη καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των επιβατών.

Πρόσθετη ευκαιρία για τον κλάδο, αποτελεί και η δημιουργία ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης σε ένα από τα βασικά λιμάνια της Κύπρου. Μέσω της εκπόνησης σχετικής μελέτης θα μπορούσε να αξιολογηθεί η καταλληλόλητα αυτών των λιμένων και να τεκμηριωθεί η επιλογή ενός εξ' αυτών για την πραγματοποίηση των σχετικών επενδύσεων. Μια τέτοια ζώνη θα λειτουργούσε ως κίνητρο για την παράταση της διαμονής των κρουαζιερόπλοιων στην Κύπρο ή ακόμα και για την λειτουργία των λιμένων της Κύπρου ως λιμάνια αφετηρίας. Ταυτόχρονα θα συνέβαλε στη δημιουργία πρόσθετων θέσεων εργασίας, και κατ' επέκταση στην ανάπτυξη και του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου στην χώρα, ενός κλάδου ο οποίος συνδέεται άμεσα και με την εφοδιαστική αλυσίδα. Τα παραπάνω συμπεράσματα παρουσιάζονται συνοπτικά και στο Σχήμα 13 που ακολουθεί.



Σχήμα 13: Προβλήματα και ευκαιρίες για τη περαιτέρω ανάπτυξη των δραστηριοτήτων εφοδιασμού κρουαζιέρας στην Κύπρο *(Πηγή: ιδία επεξεργασία)*

5. Διερεύνηση και ανάλυση προτιμήσεων επιβατών κρουαζιέρας

5.1. Διερεύνηση κύριων ηλικιακών ομάδων, εθνικοτήτων και μέσης οικονομικής κατάστασης

Το μέσο προφίλ επιβατών κρουαζιέρας που επισκέπτονται Ελληνικούς προορισμούς, χαρακτηρίζεται από υψηλό εκπαιδευτικό επίπεδο και παρουσιάζει αρκετά υψηλό οικογενειακό εισόδημα. Λαμβάνοντας τη Σαντορίνη ως μελέτη περίπτωσης, τον πιο ευρέως γνωστό προορισμό κρουαζιέρας στην Ελλάδα, έχει παρατηρηθεί από υφιστάμενες μελέτες (Παπαδοπούλου, 2015) (α) μικρή διαφοροποίηση ως προς το φύλο των επιβατών, με τις γυναίκες επιβάτες να υπερτερούν ελάχιστα σε αριθμό έναντι των αντρών, (β) το μεγαλύτερο ποσοστό επιβατών (>50%) να εντάσσεται στην ηλικιακή ομάδα 46-65 ετών, (γ) κατά πλειοψηφία οι επιβάτες είναι παντρεμένοι και πραγματοποιούν την κρουαζιέρα τους ως ζευγάρι (~40%), ενώ σε μικρότερο ποσοστό συνοδεύονται και από τα παιδιά τους (ηλικίας κάτω των 18 ετών), (δ) κατά κύριο λόγο οι επιβάτες είναι Ευρωπαίοι πολίτες (35-40%) ενώ σημαντικό είναι και το ποσοστό Αμερικανών πολιτών, (ε) το ετήσιο ατομικό τους εισόδημα κυμαίνεται στα 30.000-40.000 € κατά μέσο όρο.

Σύμφωνα με τα ευρήματα της εν λόγω έρευνας, το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών επέλεξαν να πραγματοποιήσουν κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να επισκεφτούν προορισμούς ιστορικής σημασίας, να ενημερωθούν περαιτέρω για την Ελληνικό πολιτισμό, και να γνωρίσουν από κοντά τον Ελληνικό τρόπο ζωής. Το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών δεν είχε επισκεφθεί ξανά την Ελλάδα (~80%), αλλά είχε πραγματοποίησε κάποια άλλη κρουαζιέρα στο παρελθόν. Το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών ανέφερε ότι έλαβε σχετική ενημέρωση για την κρουαζιέρα από κάποιο τουριστικό πρακτορείο (~65%) και από εκεί έγινε και η κράτηση των εισιτηρίων. Η δυνατότητα επίσκεψης αρκετών Ελληνικών νησιών θεωρήθηκε αρκετά σημαντική για την επιλογή της κρουαζιέρας (~30%), ενώ όσο αφορά τις δαπάνες σε κάθε προορισμό υπολογίζεται ότι οι επιβάτες ξόδεψαν 50 € περίπου.

Τα προαναφερόμενα αποτελέσματα συνάδουν σε αρκετά μεγάλο βαθμό με τα αποτελέσματα μιας άλλης σχετικής έρευνας που έλαβε χώρα το 2013 στο λιμάνι του Πειραιά, κατά την ολοκλήρωση μιας 8ημερης κρουαζιέρας στο Αιγαίο Πέλαγος, καθώς και με άλλα παρόμοια στοιχεία που έχουν συλλεχθεί κατά καιρούς σε άλλα λιμάνια κρουαζιέρας της χώρας (Papadopoulou & Xesfingi, 2018). Επιπρόσθετα, ενδιαφέρουσα είναι τα αποτελέσματα μιας άλλης σχετικής έρευνας που πραγματοποιήθηκε στη Χίο (Lekakou, Stefanidaki & Vaggelas, 2011), η οποία κατέδειξε ότι τα μέλη των πληρωμάτων των κρουαζιεροπλοίων δαπάνησαν περισσότερα χρήματα (~20%) κατά την παραμονή τους στο νησί, συγκριτικά με τους επιβάτες κρουαζιέρας που αποβιβάστηκαν εκεί. Βάσει ερωτηματολογίων που συμπληρώθηκαν από επιβάτες κρουαζιέρας στη Ρόδο το 2013 (ΙΝΕΜΥ, 2013), διαπιστώθηκε ότι η μέση δαπάνη ανά επιβάτη κρουαζιέρας παρουσιάζεται ελαφρώς αυξημένη (60-80 €), με το μεγαλύτερο ποσοστό των συμμετεχόντων επιβατών να είναι Ιταλοί και Αμερικανοί, έγγαμοι, μέσης ηλικίας (35-55 ετών).

Πιο πρόσφατα, οι Πάλλης κ.ά, 2017, παρουσίασαν επίσης τα κύρια χαρακτηριστικά των επιβατών ανά εταιρεία κρουαζιέρας, εστιάζοντας σε αυτές που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα (Πίνακας 21).

Πίνακας 21: Χαρακτηριστικά επιβατών ανά εταιρεία κρουαζιέρας

Εταιρεία κρουαζιέρας	Χαρακτηριστικά επιβατών
Carnival Cruise Line	Κυρίως αγγλόφωνοι και Βόρειο-Αμερικανοί. Μέση ηλικία γύρω στα 40, πολλές οικογένειες. Χαμηλού εισοδηματικού επιπέδου, με τάση να δαπανούν αρκετά στους τομείς διανικής και εστίασης.
Norwegian Cruise Line	Κυρίως αγγλόφωνοι και Βόρειο-Αμερικανοί, αλλά και ένα μεγάλο μέρος Βρετανών στα ευρωπαϊκά δρομολόγια. Οι κρουαζιέρες στη Μεσόγειο συνήθως έλκουν Ευρωπαίους, οι οποίοι μάλιστα αναμένουν τις περιηγήσεις στους προορισμούς να γίνονται στη γλώσσα τους. Μέση ηλικία γύρω στα 40, αυξανόμενος αριθμός οικογενειών αλλά και μόνους επισκέπτες στα μεγαλύτερα πλοία.
MSC Cruises	Κυρίως Ευρωπαίοι (Ιταλοί, Γερμανοί, Γάλλοι, Ισπανοί) με μία μικρή μερίδα Βρετανών και Βόρειο-Αμερικανών. Στα μεγαλύτερα πλοία υπάρχει η ανάγκη για πολύγλωσσους ξεναγούς στα ενδιάμεσα λιμάνια. Μέση ηλικία λίγο πάνω από τα 40, πέραν των νεαρών

	Κινέζων και Βραζιλιάνων.
Princess Cruises	Κυρίως Βόρειο-Αμερικανοί και Βρετανοί. Μεγάλος αριθμός αγγλόφωνων επιβατών. Αυξανόμενη προτίμηση από Κινέζους και Ιάπωνες στις κρουαζιέρες από αυτές τις χώρες. Μέσης τάξης και ηλικίας (και μεγαλύτεροι), με επικρατέστερο γκρουπ τα ζευγάρια. Τα μεγαλύτερα πλοία έλκουν περισσότερο οικογένειες με παιδιά. Μεγάλος αριθμός επιβατών επαναλαμβάνουν τις κρουαζιέρες, γεγονός που δημιουργεί την ανάγκη για νέες ξεναγήσεις και αξιοθέατα σε τακτική βάση.
Holland America Line	Κυρίως Βόρειο-Αμερικανοί, αλλά και Αυστραλοί, Βρετανοί και άλλες αγγλόφωνες ομάδες. Πολυταξιδεμένοι, αναζητούν μοναδικές εμπειρίες στους προορισμούς.
TUI Cruises	Γερμανοί ή γερμανόφωνοι (Αυστριακοί, Ελβετοί, Ιταλοί). Η "all inclusive" πολιτική και τα νέα πλοία που προσφέρουν περισσότερο χώρο ανά επιβάτη, οδήγησαν την εταιρεία στην Premium κλάση. Επιβάτες (ζευγάρια και οικογένειες) με περισσότερο ραφιναρισμένες προτιμήσεις σχετικά με τις περιηγήσεις στους προορισμούς.
AIDA Cruises	Σχεδόν όλοι οι επιβάτες είναι Γερμανοί, με τους υπόλοιπους να είναι γερμανόφωνοι (Αυστριακοί, Ελβετοί). Ανάγκη στους ενδιάμεσους προορισμούς για γερμανόφωνους ξεναγούς. Μέση ηλικία λίγο πάνω από 40, αν και τα νεότερα και μεγαλύτερα πλοία έλκουν ένα μεγαλύτερο ηλικιακό και δημογραφικό εύρος επιβατών. Η εταιρεία στοχεύει σε περισσότερο αθλητικές δραστηριότητες στους προορισμούς.
Costa Cruises	Κυρίως Ευρωπαίοι (Ιταλοί, Γερμανοί, Γάλλοι και Ισπανοί) με κάποιους Βόρειο-Αμερικανούς και Βρετανούς. Ανάγκη για πολύγλωσσους ξεναγούς στους ενδιάμεσους λιμένες. Νυχτερινές δραστηριότητες και ξεναγήσεις στους προορισμούς, λόγω των συχνών διανυκτερεύσεων. Πέραν αυτών των δύο εθνικοτήτων που αφορά νεότερα ηλικιακά γκρουπ, η μέση ηλικία είναι στα τέλη των 40 αλλά και πολλά παιδιά κατά τη διάρκεια των σχολικών διακοπών.
Celebrity Cruises	Κυρίως Βόρειο-Αμερικανοί, μεγάλος αριθμός Βρετανών και Αυστραλών αλλά και άλλων αγγλόφωνων εθνικοτήτων. Η εταιρεία στοχεύει στην γαστρονομική εμπειρία, οργανώνοντας σχετικές δραστηριότητες στους προορισμούς.
Cunard Cruises	Κυρίως Βρετανοί και Βόρειο-Αμερικανοί. Αυξανόμενος αριθμός Γερμανών αλλά και Αυστραλών, Ινδών και Ασιατών. Μεγάλο εύρος στα κόστη της προσφερόμενης υπηρεσίας, άρα ανάγκη για αντίστοιχο εύρος κόστους σε ό,τι αφορά τους προορισμούς.
Oceania Cruises Brand	Κυρίως Βόρειο-Αμερικανοί και Βρετανοί. Μέση ηλικία γύρω στα 50+. Αναζητούν τα βασικά που προσφέρει μία κρουαζιέρα.
Azamara Club Cruises	Κυρίως Βόρειο – Αμερικανοί, με σημαντικό αριθμό Βρετανών, Αυστραλών και άλλων αγγλόφωνων εθνικοτήτων. Αναχωρήσεις αργά το βράδυ από τους λιμένες και διανυκτερεύσεις. Πληθώρα νυκτερινών δραστηριοτήτων.
Viking Ocean Cruises	Κυρίως ζευγάρια Βόρειο – Αμερικανών. Μεγάλη έμφαση στην εμπειρία από τον προορισμό, ειδικά σε επίπεδο κουλτούρας.
Silversea Cruises	Βόρειο – Αμερικανοί, Βρετανοί, Αυστραλοί, ζευγάρια Ασιατών. Υψηλό εισοδηματικό επίπεδο. Μέση ηλικία περίπου 55+. Οι περισσότεροι επισκέπτονται ανεξάρτητα τους προορισμούς, κι έτσι δημιουργείται η ανάγκη για οργάνωση των τουρ σε μικρές ομάδες.
Seabourn Cruises	Βόρειο – Αμερικανοί, Βρετανοί, Αυστραλοί, ζευγάρια Ασιατών. Υψηλό εισοδηματικό επίπεδο. Μέση ηλικία περίπου 55+. Χαμηλότερο ηλικιακό εύρος για τις κρουαζιέρες της Ευρώπης. Οι περισσότεροι επισκέπτονται ανεξάρτητα τους προορισμούς, κι έτσι δημιουργείται η ανάγκη για οργάνωση των τουρ σε μικρές ομάδες.
Regent Seven Seas Cruises	Κυρίως Βόρειο – Αμερικανοί. Υψηλού εισοδηματικού επιπέδου ζευγάρια. Μέση ηλικία περίπου 50. Οι επιβάτες των κλασσικών τύπου "Star" πλοίων επιλέγουν εκδρομές στους προορισμούς σε μικρές ομάδες, κυρίως για την τοπική γαστρονομική εμπειρία.
Royal Caribbean International	Κυρίως Αγγλόφωνοι. Πλειοψηφούν οι Βορειο – Αμερικανοί. Μέση ηλικία είναι τα 40, με τους Κινέζους να είναι συνήθως αρκετά νεότεροι. Στα μεγαλύτερα της πλοία η εταιρεία προσελκύει κυρίως οικογένειες. Οι εκδρομές στην ξηρά πρέπει να είναι ιδιαίτερα καινοτόμες για να ανταγωνιστούν τα αξιοθέατα του πλοίου.
P&O Cruises	Σχεδόν αποκλειστικά Βρετανοί. Η μέση ηλικία είναι τα 50 έτη, με πολλές βρετανικές οικογένειες με παιδιά να ταξιδεύουν κατά τη διάρκεια των σχολικών διακοπών. Οι εκδρομές περιλαμβάνουν εκτός των άλλων και δραστηριότητες κοινωνικού αντίκτυπου ή εθελοντισμού.
Voyages of Antiquity	Βρετανοί και Βόρειο-Αμερικανοί που ταξιδεύουν είτε σε ζευγάρια είτε μόνοι, με μέσο όρο ηλικίας τα 60 έτη. Το πακέτο περιλαμβάνει περιηγήσεις στους προορισμούς,

	συνήθως πιο περιπετειώδεις από απλές βόλτες στην πόλη ή shopping στην κεντρική αγορά.
Hapag-Lloyd Cruises	Κυρίως Γερμανοί ή Γερμανόφωνοι, με το Europa 2 να επιλέγεται μέχρι και σε ποσοστό 15% από Βόρειο – Αμερικανούς. Οι εκδρομές που διοργανώνονται περιλαμβάνουν συνήθως μια δραστηριότητα (π.χ. ποδηλασία).
Windstar Cruises	Κυρίως Βορειο-Αμερικανοί και ζευγάρια υψηλού εισοδήματος κι όχι τόσο οικογένειες. Η μέση ηλικία είναι στα 50 έτη, με νεότερους επιβάτες να προτιμούν τα πλοία "Wind" που λειτουργούν και ως ιστιοπλοϊκά, αγκυροβολώντας συχνά στις κοντινές παραλίες αντί να αποβιβάζουν τους επιβάτες σε κάποιο λιμάνι. Οι επιβάτες στα συμβατικά πλοία "Star" είναι πιο πιθανό να συμμετέχουν σε εκδρομές στη στεριά, οργανωμένοι σε μικρές ομάδες που καλύπτουν συνήθως ειδικά ενδιαφέροντα, όπως η τοπική κουζίνα.
Ponant Cruises	Κυρίως Γάλλοι ή γαλλόφωνοι επιβάτες, αλλά υπάρχουν και Βόρειο-Αμερικανοί, Βρετανοί και άλλοι αγγλόφωνοι επιβάτες. Καθώς τα πλοία συνδυάζουν τους πιο κλασικούς προορισμούς κρουαζιέρας με την Αρκτική και άλλους πιο ιδιαίτερους προορισμούς, το προφίλ των επιβατών ποικίλλει από ταξιδιώτες που αναζητούν ώρες χαλάρωσης σε κάποιο μεσογειακό λιμάνι κρουαζιέρας, μέχρι και πιο τολμηρούς ταξιδιώτες που δεν αφήνουν να πάει χαμένη μια ευκαιρία εξερεύνησης.
Pullmantur Cruises	Κυρίως Ισπανοί και Λατινοαμερικάνοι. Μέση ηλικία τα 40 έτη. Ζευγάρια και οικογένειες. Απαραίτητοι οι ισπανόφωνοι ξεναγοί.
Fred.Olsen Cruise Lines	Ζευγάρια αλλά και μόνοι ταξιδιώτες Βρετανών. Μέση ηλικία 60+. Προτίμηση οι παραδοσιακές κρουαζιέρες με συμβατικού τύπου δραστηριότητες στους προορισμούς. Επισκέπτες χαμηλών εξόδων στους προορισμούς.
Celestyal Cruises	Πηγή επιβατών αποτελεί κυρίως η Βόρεια Αμερική. Επίσης, Βρετανοί, Ευρωπαίοι και Καναδοί απαρτίζουν ένα μεγάλο μέρος των επιβατών της εταιρείας. Ζευγάρια και οικογένειες. Θεματικές κρουαζιέρες με φόντο την ελληνική ατμόσφαιρα στα πλοία.
Cruise & Maritime Voyages	Κυρίως μεγαλύτερα σε ηλικία ζευγάρια Βρετανών αλλά και μόνων ταξιδευτών, καθώς και Γερμανοί και Αυστραλοί.
Phoenix Reisen	Γερμανοί και Γερμανόφωνοι. Μέση ηλικία 50+. Ζευγάρια και μόνοι επισκέπτες. Προτιμούν έναν συνδυασμό από στάνταρ εκδρομές και ευέλικτου τύπου δραστηριότητες από γερμανόφωνους ξεναγούς.
FTI Cruises	Ζευγάρια Γερμανών και μόνοι ταξιδιώτες. Προτίμησή τους είναι οι εκδρομές στους προορισμούς με έντονο το στοιχείο κουλτούρας.
Star Clippers	Συνδυασμός Ευρωπαίων, Βρετανών, Βόρειο-Αμερικανών και Αυστραλών. Όλες οι ηλικίες. Αγγλόφωνες κρουαζιέρες ιστιοπλοΐας. Υψηλής ποιότητας πλοία, τα οποία συνήθως αγκυροβολούν μακριά από το λιμάνι και προσφέρουν δικές τους ξεναγήσεις με βάρκες σε κοντινές παραλίες και τοποθεσίες για καταδύσεις.

(Πηγή: Πάλλης, κ.ά, 2017)

5.2. Καταγραφή κύριων τοπικών προϊόντων

Οι περιοχές στις οποίες εστιάζει το έργο (νησιά Βορείου και Νοτίου Αιγαίου, Κρήτη και Κύπρος) με στόχο την καλύτερη διασύνδεση των τοπικών αγορών τους με τις δραστηριότητες κρουαζιέρας, παράγουν πλήθος ξεχωριστών παραδοσιακών προϊόντων, η περαιτέρω προώθηση των οποίων στους επιβάτες κρουαζιέρας δύναται να ενισχύσει την τουριστική εμπειρία που επιθυμούν να βιώσουν οι τελευταίοι στον εκάστοτε προορισμό της Ελλάδας και της Κύπρου. Ο εφοδιασμός των κρουαζιεροπλοίων με τοπικά παραδοσιακά προϊόντα, σε συνδυασμό με στοχευμένες δραστηριότητες / εκδηλώσεις (π.χ. θεματικό μενού, συνταγές από τοπικό σεφ, κτλ.), δύναται να δώσουν την ευκαιρία στους επιβάτες να έρθουν σε επαφή με πλήθος Ελληνικών και Κυπριακών γεύσεων, παρέχοντας τους έτσι μια πιο ολοκληρωμένη τουριστική εμπειρία και φέρνοντας τους σε στενότερη επαφή με τον τρόπο ζωής στην Ελλάδα και την Κύπρο. Πιο συγκεκριμένα, τα ακόλουθα παραδοσιακά προϊόντα είναι τα πιο αντιπροσωπευτικά για τις εν λόγω περιοχές:

- Προϊόντα από Μαστίχα Χίου (λικέρ, τσίχλες, είδη καλλωπισμού)

- Ούζο Μυτιλήνης
- Φέτα Μυτιλήνης
- Ελαιόλαδο π.χ. Σάμου, Ρόδου
- Μέλι π.χ. Χίου, Ρόδου, Μυτιλήνης
- Παξιμάδι Κρήτης
- Μαρμελάδες π.χ. Χίου και διάφορα γλυκά του κουταλιού.
- Κρασί Κρήτης
- Παραδοσιακό μελεκούνι Ρόδου
- Κοριαντολίνο Ρόδου (παραδοσιακό λικέρ)
- Θυμαρίσιο μέλι Καλύμνου
- Καλύμνικα τυριά και οι γνωστές κρίθινες κουλούρες
- Συριανά λουκούμια
- Χαλβαδόπιτα Σύρου
- Τυριά Νάξου
- Ρακή Κρήτης
- Χαρουπόμελο Κύπρου (παραδοσιακό μέλι)
- Χαλούμι Κύπρου
- Λούτζα Κύπρου

5.3. Αντιστοίχιση προτιμήσεων επιβατών κρουαζιέρας με τις τοπικές αγορές

Όπως αναφέρθηκε στην υπό-ενότητα 4.1.1., το 1/3 των δαπανών των επιβατών κρουαζιέρας αφορούν ψώνια, όπου περιλαμβάνεται η αγορά τόσο αναμνηστικών και παραδοσιακών τοπικών προϊόντων, όσο και ενδυμάτων, καλλυντικών, κοσμημάτων, κτλ. Κατά κύριο λόγο, οι μεγαλύτερες δαπάνες πραγματοποιούνται από επιβάτες κρουαζιέρας οι οποίο δεν ακολουθούν κάποια οργανωμένη εκδρομή αλλά αποφασίζουν να εκμεταλλευτούν το διαθέσιμο χρόνο τους και να περιηγηθούν στον εκάστοτε προορισμό.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα σχετικής έρευνας που διεξήχθη το 2011 στην πόλη των Χανιών, το 50% των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφθηκαν την πόλη δαπάνησε 50 € κατά μέσο όρο για αγορές σε τοπικά καταστήματα, το οποίο συνάδει με τον γενικότερο μέσο όρο που αναφέρθηκε προηγουμένως, ενώ το 25% αυτών δαπάνησε πάνω από 100 €, γεγονός που καταδεικνύει σε κάποιο βαθμό τη δυνητική συμβολή του τομέα της κρουαζιέρας στην περαιτέρω τόνωση της τοπικής οικονομίας. Αναφορικά με το είδος των αγορών, σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτηθέντων, το 37% αφορούσε τοπικά παραδοσιακά προϊόντα, το 31% τουριστικά είδη, το 16% προϊόντα ένδυσης ή υπόδησης, και το υπόλοιπο 16% άλλες μικρότερες αγορές.

Σε αντίστοιχη έρευνα που έλαβε χώρα στην πόλη της Ρόδου (ΙΝΕΜΥ, 2013), αντίστοιχη μεγάλη προτίμηση διαπιστώθηκε όσο αφορά τοπικά παραδοσιακά προϊόντα και τουριστικά είδη (δώρα, ενθύμια). Τα πρώτα φάνηκαν να επιλέγονται από τουρίστες όλων των διαφόρων εθνικοτήτων, με τους Ευρωπαίους ωστόσο να καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό. Οι περισσότεροι δήλωσαν σχεδόν πλήρως ικανοποιημένοι τόσο από τις τιμές των προϊόντων όσο και από το παρεχόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης. Σχεδόν το 50% αυτών, ήταν επίσης ευχαριστημένοι από τη διάθεση μοναδικών ιδιαίτερων προϊόντων στην αγορά της Ρόδου, ενώ και η αγορά επώνυμων προϊόντων φάνηκε να καλύπτει τις ανάγκες / απαιτήσεις τους. Η τοποθεσία της αγοράς, σε κοντινή απόσταση από το λιμάνι, φάνηκε ως ιδιαιτέρως ελκυστικό στοιχείο, ενώ παρατηρήθηκε ότι

προτιμήθηκαν προϊόντα τόσο Ελληνικής όσο και ξένης προέλευσης (σχεδόν αποκλειστικά όσο αφορά τα είδη ένδυσης).

6. Διερεύνηση νομικού / κανονιστικού πλαισίου, και τελωνειακών διαδικασιών και διαδικασιών ασφαλείας

Οι δραστηριότητες κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένων και των διαδικασιών εφοδιασμού, διέπονται από πληθώρα Ευρωπαϊκών και εθνικών κανονισμών και διατάξεων, που θέτουν συγκεκριμένα πρότυπα και διεργασίες προς τήρηση και συμμόρφωση. Οι υπό-ενότητες που ακολουθούν παρουσιάζουν το θεσμικό αυτό πλαίσιο το οποίο θα ληφθεί προσεκτικά υπόψη στις επόμενες δράσεις του έργου.

6.1. Ανάλυση Ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου: Ευρωπαϊκός Ενωσιακός Κώδικας

Η τελωνειακή ένωση ήταν προτεραιότητα της ΕΟΚ και προς αυτή την κατεύθυνση θεσπίστηκαν ενιαία μέτρα εμπορικής πολιτικής και καθιερωθήκαν ενιαίοι κανόνες δασμολόγησης και τελωνειακής επιτήρησης. Απώτερος στόχος ήταν η ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων χωρίς δασμολογικές επιβαρύνσεις (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2018).

Η πρώτη προσπάθεια ενοποίησης των τελωνειακών κανονισμών είχε ως αποτέλεσμα τον Κοινοτικό Τελωνειακό Κώδικα (ΚΤΚ) ο οποίος ίσχυσε από το 1994 έως και την 1η Μαΐου του 2016 (Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1992, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1993). Σταδιακά, και λόγω της ανάπτυξης της τεχνολογίας της πληροφορίας και των ζητημάτων ασφαλείας και προστασίας, προέκυψε η ανάγκη εκσυγχρονισμού του ΚΤΚ. Εισήχθη έτσι ο κανονισμός 648/2005, με τον οποίο ρυθμίζονται τα παραπάνω ζητήματα (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2005α).

Το 2013, θεσπίζεται ο Ενωσιακός Τελωνειακός Κώδικας (ΕνΤΚ), με έναρξη ισχύος των ουσιαστικών διατάξεων του να αποτελεί η 1η Μαΐου 2016, ενώ άλλες διατάξεις του αναμένεται να τεθούν σε εφαρμογή το 2020. Ο ΕνΤΚ αποτελείται από (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2013, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2015α, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2015β, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2016):

- Τον κανονισμό ΕΕ 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ΕΕ.
- Τον κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμό (ΕΕ) 2446/2015 της Επιτροπής.
- Τον εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2447/2015 της Επιτροπής.
- Τον κατ' εξουσιοδότηση μεταβατικό Κανονισμό (ΕΕ) 341/2016 της Επιτροπής.

Ο ΕνΤΚ ορίζει ένα νομικό πλαίσιο για τους τελωνειακούς κανόνες και τις διαδικασίες στο τελωνειακό έδαφος της ΕΕ που είναι προσαρμοσμένο στη σύγχρονη εμπορική πραγματικότητα, με απώτερο στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των Ευρωπαϊκών επιχειρήσεων και την προστασία των οικονομικών συμφερόντων της ΕΕ. Με την ολοκληρωμένη εφαρμογή του ΕνΤΚ, αναμένεται να επιτευχθεί[16] (Βήτος, χ.χ.):

- Ο εξορθολογισμός της τελωνειακής νομοθεσίας και των διαδικασιών σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ.

[16] https://syetapa.gr/legislation/nees-teloneiakes-diatakseis/send/41-new-customs-provisions/1706-oete268.html

- Μεγαλύτερη νομική βεβαιότητα και ομοιομορφία για τις επιχειρήσεις.
- Αύξηση της σαφήνειας για τους τελωνειακούς υπαλλήλους.
- Απλούστευση των τελωνειακών κανόνων και διαδικασιών και διευκόλυνση των συναλλαγών με το τελωνείο για τις σύγχρονες ανάγκες.
- Μετάβαση από το χειρόγραφο στο ηλεκτρονικό περιβάλλον.
- Ταχύτερες διαδικασίες για νόμιμους και αξιόπιστους Εγκεκριμένους Οικονομικούς Φορείς (Authorised Economic Operator - AEO).

Για τον εκσυγχρονισμό και τη διευκόλυνση των τελωνειακών διαδικασιών (π.χ. ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ AEO και τελωνειακών αρχών ή και μεταξύ τελωνειακών αρχών), απαιτείται η αναβάθμιση ή η δημιουργία 17 ηλεκτρονικών συστημάτων (Άρθρο 16 του ΕνΤΚ). Από αυτά, τα 14 συστήματα είναι διευρωπαϊκά και θα αναπτυχθούν ή αναβαθμιστούν από την Επιτροπή σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Αυτά είναι τα εξής (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2013, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Φορολογίας και Τελωνειακής Ένωσης, 2018):

1. Το Σύστημα Διασάφησης, δηλ. πράξης με την οποία ένα πρόσωπο δηλώνει με τους απαιτούμενους τύπους και διαδικασίες τη βούλησή του να υπαγάγει εμπορεύματα σε συγκεκριμένο τελωνειακό καθεστώς (εκτιμώμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος: 1/1/2017)
2. Η Δεσμευτική Δασμολογική Πληροφορία (εκτιμώμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος: 1/3/2017)
3. Οι Τελωνειακές Αποφάσεις / Εγκρίσεις σε ολόκληρη την Ε.Ε. (εκτιμώμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος 2/10/2017)
4. Η Άμεση πρόσβαση στα Ευρωπαϊκά συστήματα πληροφοριών (εκτιμώμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος 2/10/2017)
5. Το Αποδεικτικό Ενωσιακού Καθεστώτος (T2L) με ηλεκτρονικά μέσα (εκτιμώμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος 2/10/2017)
6. Ο Εγκεκριμένος Οικονομικός Φορέας - AEO (με εκτιμώμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος 1/3/2018)
7. Η Επιτήρηση - Αναβάθμιση του συστήματος επιτήρησης (εκτιμώμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος 1/10/2018)
8. Η Επικαιροποίηση NCTS (με εκτιμώμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος 1/10/2018)
9. Το Αυτοματοποιημένο σύστημα εξαγωγών (εκτιμώμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος 1/3/2019)
10. Τα Δελτία πληροφοριών INF (με εκτιμώμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος 1/10/2019)
11. Τα Ειδικά καθεστώτα (εκτιμώμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος 1/10/2019)
12. Η Γνωστοποίηση Άφιξης, η Γνωστοποίηση Προσκόμισης και η Προσωρινή εναπόθεση (εκτιμώμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος 2/3/2020)
13. Ο Κεντρικός εκτελωνισμός (εκτιμώμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος 1-10-2020)
14. Η Διαχείριση Εγγυήσεων (εκτιμώμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος 2/3/2020)

Τα εναπομείναντα τρία είναι εθνικά συστήματα που πρέπει να αναπτυχθούν ή να αναβαθμιστούν από τα κράτη μέλη (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2018). Ωστόσο, λόγω της πολυπλοκότητας και του κόστους του έργου, έως το 2020 αναμένεται να έχει πραγματοποιηθεί το 80% των εργασιών της Επιτροπής, ενώ το έργο εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί το 2025. Επιπρόσθετα, στα πλαίσιο του προγράμματος «Τελωνεία 2020», έχουν συσταθεί ομάδες έργου που εξετάζουν την πρακτική εφαρμογή των νέων κανόνων. Από την αξιολόγηση των συλλεχθέντων στοιχείων των παραπάνω ομάδων, προέκυψαν τροποποιήσεις και προσθήκες στον ΕνΤΚ μετά την 1η Μαΐου 2016, οι οποίες συνοψίζονται στις ακόλουθες:

- Τροποποίηση του Άρθρου 136 του ΕνΤΚ, σχετικά με τα εμπορεύματα που έχουν εγκαταλείψει προσωρινά διά θαλάσσης (ή αέρος) το έδαφος της τελωνειακής ένωσης (αποτέλεσμα ο τελωνειακός έλεγχος να πραγματοποιείται και στον 2ο λιμένα).
- Διόρθωση και τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού 2015/2447, που αφορά στη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του ΕνΤΚ. Θεσπίστηκε ο εκτελεστικός κανονισμός 2017/989 (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2017α).
- Προέκυψε ο εκτελεστικός κανονισμός 2017/2089 σχετικά με τις τεχνικές ρυθμίσεις για την ανάπτυξη, συντήρηση και χρησιμοποίηση των ηλεκτρονικών συστημάτων με σκοπό την ανταλλαγή και την αποθήκευση πληροφοριών στα πλαίσια του ΕνΤΚ (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2017β).

Οι σημαντικότερες καινοτομίες του ΕνΤΚ είναι οι εξής (Βήτος, χ.χ.):

1. Η Συνοπτική Δήλωση Εισόδου (Entry Summary declaration - ENS, Άρθρο 127 του ΕνΤΚ). Αυτή υποβάλλεται πλέον πέραν του μεταφορέα, και από τον εισαγωγέα ή τον παραλήπτη.
2. Ο Κεντρικός Εκτελωνισμός (Άρθρο 179 του ΕνΤΚ): Η ρύθμιση αυτή απελευθερώνει τον κανόνα του εκτελωνισμού στο τελωνείο που βρίσκονται τα εμπορεύματα. Ο ΑΕΟ μπορεί να υποβάλει όλες τις διασαφήσεις εισαγωγής - εξαγωγής των εμπορευμάτων του στο τελωνείο όπου βρίσκεται η εγκατάστασή του (Τελωνείο Διασάφησης), ενώ τα εμπορεύματα αυτά μπορεί να βρίσκονται σε διάφορα τελωνεία ανά τα κράτη μέλη (Τελωνείο Προσκόμισης). Προϋπόθεση αποτελεί η ολοκλήρωση του αντίστοιχου ηλεκτρονικού συστήματος έως την 1-10-2020.
3. Η εισαγωγή των «Ειδικών Καθεστώτων» τα οποία περιλαμβάνουν τα ανασταλτικά καθεστώτα της «διαμετακόμισης», της «αποταμίευσης», της «τελειοποίησης για επανεισαγωγή ή επανεξαγωγή» και της «προσωρινής εισαγωγής».
4. Η Αντικατάσταση πιστοποιητικού Εγκεκριμένου Οικονομικού Φορέα με άδεια Εγκεκριμένου Οικονομικού Φορέα: Η Ιδιότητα ΑΕΟ περιλαμβάνει πλέον δύο αντί τριών ειδών άδειας. Την άδεια ΑΕΟ-C «τελωνειακές απλουστεύσεις», και την άδεια ΑΕΟ-S «ασφάλεια και προστασία» σύμφωνα με τα Άρθρα 38 & 39 του ΕνΤΚ. Όταν ένας οικονομικός φορέας είναι κάτοχος και των δύο παραπάνω μορφών αδειών, η τελωνειακή αρχή εκδίδει μια συνδυασμένη άδεια ΑΕΟ-F (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2013).

Στα Άρθρα 9, 5 και 22 του ΕνΤΚ παρουσιάζονται οι απαραίτητες προϋποθέσεις για να γίνει αποδεκτή μια αίτηση ΑΕΟ από τις αρμόδιες τελωνειακές αρχές. Μεταξύ αυτών, ο αιτών πρέπει να κατέχει αριθμό καταχώρησης και αναγνώρισης οικονομικού φορέα EORI και να είναι εγκαταστημένος στην Ε.Ε. κατά την έννοια του Άρθρου 5, σημεία 31 και 32 του ΕνΤΚ. Επιπρόσθετα, η αίτηση πρέπει να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων συνοδευτικών εγγράφων, και το νέο ερωτηματολόγιο αυτοαξιολόγησης (Άρθρο 185 του ΕνΤΚ).

Το Άρθρο 39 του ΕνΤΚ, περιγράφει τα κριτήρια για τη χορήγηση της άδειας ΑΕΟ. Αυτά είναι τα εξής:

1. Κριτήριο ιστορικού συμμόρφωσης
2. Κριτήριο ικανοποιητικού συστήματος διαχείρισης εμπορικών και κατά περίπτωση μεταφορικών καταχωρήσεων
3. Κριτήριο χρηματοπιστωτικής φερεγγυότητας
4. Κριτήριο περί επάρκειας επαγγελματικών προσόντων
5. Κριτήριο ασφαλείας και προστασίας, σύμφωνα με το οποίο ο αιτών οφείλει να διασφαλίσει τη φερεγγυότητα των επιχειρηματικών του εταίρων και να ορίσει υπεύθυνο επικοινωνίας αρμόδιο για θέματα ασφάλειας και προστασίας.

Όλες οι εκδοθείσες άδειες, όφειλαν να επανεξεταστούν και να επαναξιολογηθούν σε σχέση με τα παραπάνω

κριτήρια έως και τις 30/04/2016. Τα οφέλη που προκύπτουν για τον οικονομικό φορέα με άδεια ΑΕΟ-C είναι τα ακόλουθα:

- ο Κεντρικός Εκτελωνισμός,
- η δυνατότητα αυτοαξιολόγησης, δηλαδή η δυνατότητα των οικονομικών φορέων να διενεργούν ορισμένες τελωνειακές εργασίες που τους αναλογούν μόνοι τους (Άρθρο 185 του ΕνΤΚ),
- η μείωση της τελωνειακής εγγύησης,
- η δυνατότητα ενός τελωνειακού αντιπροσώπου να προσφέρει υπηρεσίες τελωνειακής αντιπροσώπευσης σε άλλο κράτος μέλος (Άρθρο 18 του ΕνΤΚ),
- και η δυνατότητα να καταθέτουν διασάφηση σε μορφή εγγραφής στη λογιστική (Άρθρο 182 του ΕνΤΚ).

Η έγκριση ΑΕΟ, αναβαθμίζεται και θα αποτελεί το διαβατήριο σε διεθνές επίπεδο (Βήτος, χ.χ.).

6.1.1. Γενική περιγραφή της διαδικασίας εφοδιασμού των πλοίων σύμφωνα με τον ΕνΤΚ

Σύμφωνα με τον Πανελλήνιο Σύλλογο Εφοδιαστών Πλοίων και Εξαγωγέων, ο εφοδιασμός των πλοίων εξομοιώνεται με την εξαγωγή εμπορευμάτων[17]. Κατά συνέπεια εφαρμόζονται οι διατυπώσεις εξαγωγής των Άρθρων 158 έως 195 του ΕνΤΚ. Σύμφωνα με το Άρθρο 269 ΕνΤΚ «εξαγωγή με ενωσιακά προϊόντα» η διαδικασία εφοδιασμού των πλοίων με ενωσιακά προϊόντα, απαλλάσσεται πλήρως από κάθε φορολογική επιβάρυνση. Η διασάφηση έχει τον κωδικό ΕΧ.

Η ηλεκτρονική διεκπεραίωση που ισχύει στην εξαγωγή, εφαρμόζεται και για τον εφοδιασμό. Πρέπει να αποδεικνύεται η παράδοση των εφοδίων στο πλοίο, η οποία εξομοιώνεται με εγκατάλειψη του τελωνειακού εδάφους της Ε.Ε. ανεξάρτητα από τον προορισμό του πλοίου. Ως απόδειξη θεωρείται το έγγραφο παράδοσης υπογεγραμμένο από τον παραλήπτη. Για τον εφοδιασμό των πλοίων με μη ενωσιακά προϊόντα, ισχύουν οι διατυπώσεις της εξαγωγής (Άρθρα 158-195 του ΕνΤΚ) σε συνδυασμό με τις προκαταρκτικές διατάξεις του δασμολογίου οι οποίες εμπλέκουν το καθεστώς του ειδικού προορισμού (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2013). Τα εφόδια επομένως πρέπει αρχικά να υπαχθούν σε Τελωνειακό Καθεστώς. Σύμφωνα με την παρ. 3 του Άρθρου 158 του ΕνΤΚ, τα ενωσιακά προϊόντα που αποτελούν αντικείμενο διασάφησης προς εξαγωγή, εσωτερική ενωσιακή διαμετακόμιση ή τελειοποίηση προς επανεξαγωγή, υπόκεινται σε τελωνειακή επιτήρηση από τη στιγμή αποδοχής της διασάφησης έως τη στιγμή που εξέρχονται από το τελωνειακό έδαφος της Ε.Ε. ή εγκαταλείπονται υπέρ του Δημοσίου ή καταστρέφονται έως τη στιγμή ακύρωσης της τελωνειακής διασάφησης. Σύμφωνα με το Άρθρο 159 του ΕνΤΚ (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2013), αρμόδιο τελωνείο είναι αυτό που προσκομίστηκαν τα προϊόντα εκτός αν ορίζεται άλλως.

Η συνήθης τελωνειακή διασάφηση περιέχει όλα τα στοιχεία που είναι αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων που διέπουν το τελωνειακό καθεστώς (Άρθρο 162 του ΕνΤΚ). Ενδέχεται να επιτρέπεται από τις τελωνειακές αρχές η υπαγωγή των εμπορευμάτων ενός προσώπου σε απλουστευμένη διασάφηση σύμφωνα με το Άρθρο 166 του ΕνΤΚ. Ωστόσο, σύμφωνα με το Άρθρο 177 του ΕνΤΚ, οι τελωνειακές αρχές δεν χορηγούν τις τελωνειακές απλουστεύσεις σε προϊόντα που υπόκεινται σε απαγορεύσεις ή περιορισμούς ή σε Ειδικό

[17] http://www.ship-suppliers.gr/.

Φόρο Κατανάλωσης (ΕΦΚ), εφόσον για την εφαρμογή του μέτρου απαιτείται η ορθή κατάταξή τους. Το πρόσωπο που αιτείται τη διασάφηση, ενδέχεται να υποβάλλει και συμπληρωματική διασάφηση σύμφωνα με το Άρθρο 167 του ΕνΤΚ. Οι τελωνειακές διασαφήσεις υποβάλλονται, γίνονται αποδεκτές, τροποποιούνται και ακυρώνονται όπως ορίζεται στα Άρθρα 170 έως 174 του ΕνΤΚ. Ο Κεντρικός Εκτελωνισμός ισχύει και ορίζεται από το Άρθρο 179. Επιπρόσθετα σύμφωνα με το Άρθρο 182, πρόσωπο στο οποίο κατόπιν αιτήσεώς του έχει χορηγηθεί άδεια από τελωνειακή αρχή, μπορεί να υποβάλει τελωνειακή διασάφηση (συμπεριλαμβανομένης και της απλουστευμένης) με τη μορφή εγγραφής στις λογιστικές καταχωρίσεις του διασαφιστή. Στο πλαίσιο της αυτοαξιολόγησης, σύμφωνα με το Άρθρο 185, δύναται να χορηγηθεί άδεια στον ΑΕΟ, κατόπιν αιτήσεώς του στις τελωνειακές αρχές, για να διεκπεραιώνει ορισμένες τελωνειακές διατυπώσεις, να καθορίζει το ύψος του εισαγωγικού και του εξαγωγικού δασμού και να προβαίνει σε ορισμένους ελέγχους υπό τελωνειακή επιτήρηση.

Η τελωνειακή διασάφηση υπόκειται σε διαδικασία επαλήθευσης (Άρθρο 188) με εξέταση και δειγματοληψία, ή μερική εξέταση και δειγματοληψία των εμπορευμάτων (‘Αρθρα 189 και 190 αντίστοιχα). Μόλις επαληθευτούν, ή γίνουν αποδεκτά χωρίς επαλήθευση, τα στοιχεία της τελωνειακής διασάφησης, οι τελωνειακές αρχές χορηγούν άδεια παραλαβής των εμπορευμάτων (Άρθρο 194). Κατά την υπαγωγή σε τελωνειακό καθεστώς, συνεπάγεται και η γένεση τελωνειακής οφειλής. Η άδεια παραλαβής χορηγείται όταν έχει εξοφληθεί η τελωνειακή οφειλή σύμφωνα με το Άρθρο 185.

6.2. Ανάλυση ισχύοντος εθνικού τελωνειακού πλαισίου σε Ελλάδα και Κύπρο

6.2.1. Γενική Περιγραφή του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα

Σύμφωνα με τον πρώτο άρθρο του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα, Ν.2960/ΦΕΚ Α 265/22-11-2001, η Εθνική Τελωνειακή Νομοθεσία, εφαρμόζεται από τις Τελωνειακές Αρχές στις κάτωθι περιπτώσεις (ΦΕΚ Α 265/22-11-2001):

- Στις εμπορικές συναλλαγές της χώρας με τρίτες χώρες σε συνδυασμό με την κοινοτική νομοθεσία,
- Στα προϊόντα που υπόκεινται σε Ειδικούς Φόρους Κατανάλωσης (ΕΦΚ),
- Στα κοινοτικά ή μη εμπορεύματα που τελούν υπό ειδική τελωνειακή παρακολούθηση.

Εργασίες που αφορούν φόρτωση, εκφόρτωση, μεταφόρτωση και γενικά διακίνηση εμπορευμάτων υποκείμενων σε δασμούς, φόρους, και λοιπές επιβαρύνσεις, επιτρέπονται μόνο με έγγραφη άδεια της Τελωνειακής Αρχής, για συγκεκριμένη εργασία και χρονική περίοδο ενώ προβλέπεται και η παρουσία ή μη τελωνειακού υπαλλήλου κατά την εκτέλεση αυτής (Άρθρο 7).

Απαγορεύεται σε όλα τα πλοία, που φέρουν φορτίο το οποίο υπόκειται σε τελωνειακό έλεγχο, η προσέγγιση σε λιμάνια και όρμους, όπου δεν υπάρχει αρμόδια Τελωνειακή Αρχή, ή σε θέσεις που δεν έχουν εγκριθεί για εκφόρτωση από τις Τελωνειακές Αρχές (Άρθρο 8). Τα σημεία εκφόρτωσης εμπορευμάτων υποκείμενων σε δασμούς, φόρους και τελωνειακών διαδικασιών εγκρίνονται από τις Τελωνειακές Αρχές. Σύμφωνα με το Άρθρο 12, ο πλοίαρχος κάθε πλοίου 100 κόρων και άνω, που προέρχεται από το εξωτερικό και καταπλέει σε λιμάνι ή όρμο της χώρας για οποιοδήποτε λόγο, οφείλει να καταθέσει στην Τελωνειακή αρχή δηλωτικό του φορτίου μέσα σε 24 ώρες από τον κατάπλου και πάντως πριν από τον απόπλου. Την ίδια υποχρέωση έχει ο πλοίαρχος και αν το πλοίο δεν φέρει φορτίο. Οι σχετικές διαδικασίες περιγράφονται στα Άρθρα 12 έως και 19 του Ν.2960/2001. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, θεσπίζονται οι ειδικότερες διαδικασίες και διατυπώσεις που αφορούν ειδικότερα στην κατάθεση δηλωτικού για:

- Ελεύθερες ζώνες,
- Ειδικά πλοία,
- Πλοία αναψυχής ή ναυτικών αθλήσεων,
- Πλοία που μεταφέρουν στρατιωτικά εφόδια,
- Πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία.

Τα εμπορεύματα που εισέρχονται στο τελωνειακό έδαφος της χώρας, υποβάλλονται από τη στιγμή της εισόδου τους σε τελωνειακή επιτήρηση ή και έλεγχο. Στη συνέχεια προσκομίζονται, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζει η τελωνειακή αρχή εισόδου στο τελωνειακό έδαφος της Ευρώπης, στην αρμόδια Τελωνειακή αρχή (Άρθρο 25). Με ανάλογο τρόπο, προσκομίζονται στην αρμόδια τελωνειακή αρχή και τα κοινοτικά εμπορεύματα, που αποστέλλονται από άλλο Κράτος Μέλος και διακινούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις, με την κάλυψη εγγράφου κοινοτικής διαμετακόμισης ή εγγράφου που επέχει θέση κοινοτικής διαμετακόμισης ή αντίτυπου ελέγχου Τ5.

Η προσωρινή εναπόθεση εμπορευμάτων που μεταφέρονται απευθείας από το εξωτερικό ή κατόπιν διαμετακόμισης, επιτρέπεται με γραπτή άδεια της τελωνειακής αρχής σε προσωρινές αποθήκες ή χώρους που βρίσκονται στη χωρική της αρμοδιότητα. Τη διαχείριση των χώρων αυτών μπορούν να έχουν άλλα πρόσωπα φυσικά ή νομικά εφόσον αυτό κρίνεται απαραίτητο για την εξυπηρέτηση του εμπορίου. Αν δεν υπάρχουν τέτοιοι χώροι, η εναπόθεση επιτρέπεται μόνο με άδεια της τελωνειακής αρχής στις κατάλληλες εγκαταστάσεις του εισαγωγέα των εμπορευμάτων (Άρθρο 25). Οι εκμεταλλευόμενοι αποθήκες προσωρινής εναπόθεσης ευθύνονται έναντι του Δημοσίου για τους δασμούς, φόρους και λοιπές επιβαρύνσεις που αναλογούν στα εμπορεύματα. Απαγορεύεται σε χώρους προσωρινής εναπόθεσης, η αποθήκευση εμπορευμάτων που έχουν υπαχθεί στις διατυπώσεις της τελωνειακής αποταμίευσης ή εξαγωγής. Τα εμπορεύματα αυτά πρέπει μέσα στις προθεσμίες που ορίζονται από το Άρθρο 43 του Ν. 2690/01 να λάβουν τελωνειακό προορισμό.

Στα Άρθρα 26 και 27 περιγράφεται η επιβολή και ο τρόπος επιβολής των δασμολογικών επιβαρύνσεων. Κάθε νομικό ή φυσικό πρόσωπο υποχρεούται στην επιβολή φόρων, δασμών και Φ.Π.Α σε προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται. Το σύνολο των φορολογικών επιβαρύνσεων αποτελεί την τελωνειακή οφειλή (Άρθρο 29).

Κατά τη συνήθη διαδικασία (Άρθρο 33), ο κύριος των εμπορευμάτων ή ο νόμιμος αντιπρόσωπός του κατά την ισχύουσα νομοθεσία, οφείλει μετά την προσκόμισή τους στην τελωνειακή αρχή, να καταθέσει διασάφηση για την ένταξή τους σε τελωνειακό καθεστώς ή τη λήψη τελωνειακού προορισμού. Οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ισχύ των απλουστευμένων διαδικασιών καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και περιγράφονται στα Άρθρα 34, 35 και 36. Με τις επιφυλάξεις ειδικών διατάξεων, δεν αποτελούν αντικείμενο διασάφησης εμπορεύματα που εισάγονται για σκοπούς μη εμπορικούς, τα εμπορεύματα μικρής αξίας και τα εμπορεύματα τα οποία είχαν τεθεί προηγουμένως υπό το καθεστώς της τελειοποίησης προς επανεξαγωγή.

Η γενική διαδικασία των εφοδιασμών συνοψίζεται στο Άρθρο 40. Σύμφωνα με αυτήν, αφότου κατατεθεί το τελωνειακό παραστατικό, επιτρέπεται η παράδοση προϊόντων που προορίζονται για τον εφοδιασμό πλοίων, αεροσκαφών, Διεθνών Οργανισμών, ξένων ενόπλων δυνάμεων και λοιπών κατηγοριών δικαιούχων ατέλειας, σύμφωνα με τις Κοινοτικές και Εθνικές κατά περίπτωση διατάξεις. Τα εισαγόμενα, από τρίτες χώρες, προϊόντα που προορίζονται για εφόδια, απολαύουν δασμοφορολογικής ατέλειας κατά την εισαγωγή. Επιτρέπεται η εναπόθεση των ανωτέρω προϊόντων σε ειδικούς χώρους ή αποθήκες που τελούν υπό τελωνειακή παρακολούθηση. Η διαδικασία και οι αναγκαίες λεπτομέρειες εφαρμογής του καθεστώτος των εφοδιασμών καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών.

Εμπορεύματα που αποτίθενται στις αποθήκες προσωρινής εναπόθεσης ή στον τελωνειακό περίβολο,

προερχόμενα από το εξωτερικό ή το εσωτερικό, υποβάλλονται σε δικαιώματα υπερημερίας μετά την παρέλευση 8 ημερών από την ημερομηνία εναπόθεσής τους συμπεριλαμβανομένης και της ημερομηνίας αυτής (Άρθρο 41). Επιβάλλεται Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (ΕΦΚ) στα πετρελαιοειδή προϊόντα, στα αλκοολούχα ποτά, στο οινόπνευμα και στα βιομηχανοποιημένα καπνά (Άρθρο 58). Σύμφωνα με το Άρθρο 68, τα παραπάνω αναφερόμενα προϊόντα απαλλάσσονται από τον ΕΦΚ εφόσον προορίζονται για:

- Παράδοση στα πλαίσια διπλωματικών ή προξενικών σχέσεων
- Για αναγνωρισμένους Διεθνείς Οργανισμούς και τα μέλη αυτών
- Για τις Ένοπλες Δυνάμεις και τις Πολιτικές Υπηρεσίες που τις συνοδεύουν ή των εφοδιασμό των κυλικείων και των λεσχών τους
- Να καταναλωθούν στα πλαίσια συμφωνίας που έχει συναφθεί με τρίτες χώρες ή Διεθνείς Οργανισμούς εφόσον αυτή η συμφωνία γίνεται δεκτή ή επιτρέπεται να υπαχθεί σε καθεστώς απαλλαγής Φ.Π.Α.
- Τα προϊόντα που προορίζονται για εφοδιασμό πλοίων ή αεροσκαφών σύμφωνα με τις ισχύουσες Εθνικές Διατάξεις.

6.2.2. Νομοθετικό πλαίσιο για τη διαδικασία εφοδιασμού πλοίων στην Ελλάδα

Η διαδικασία εφοδιασμού πλοίων με τροφοεφόδια, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα υποκείμενα σε Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης (ΕΦΚ) αλκοολούχα και καπνικά προϊόντα, διενεργείται με απλοποιημένη διαδικασία, όπως αυτή ορίζεται στα Άρθρα 10-15 της υπ' αριθμ. Τ1940/41/14-4-2003 Απόφασης Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και τη σχετική περί Φόρου Προστιθέμενης Αξίας νομοθεσία (ΦΕΚ 248 Α/7-11-2000, ΦΕΚ 516 Β/ 2-5-2003, ΑΑΔΕ, 2018). Πιο συγκεκριμένα η εφοδιαστική επιχείρηση αντί της κατάθεσης του προβλεπόμενου παραστατικού, εκδίδει Δελτίο Παράδοσης Εφοδίων (Δ.Π.Ε) (Παρ. 1, Άρθρο 11). Αντίστοιχα κατά το Άρθρο 13, εκδίδεται και το Συγκεντρωτικό Παραστατικό Εφοδιασμού (Σ.Π.Ε) ανά μήνα και κατηγορία εφοδίων (ΦΕΚ 516 Β/ 2-5-2003).

Ως αναγνωρισμένες εφοδιαστικές επιχειρήσεις είναι οι εγγεγραμμένες στον οικείο επαγγελματικό φορέα και στο Ειδικό Μητρώο Εξαγωγέων, και φέρουν την αποκλειστική ευθύνη για την μεταφορά, παράδοση και παραλαβή των εφοδίων (Άρθρο 2). Σύμφωνα με τις απλοποιημένες διαδικασίες εφοδιασμού (Άρθρο 10), η εφοδιαστική επιχείρηση αιτείται Έγκρισης Απλοποιημένης Διαδικασίας Εφοδιασμού Πλοίων (Ε.Α.Δ.Ε.Π) στην αρμόδια τελωνειακή αρχή. Η απλοποιημένη διαδικασία εφαρμόζεται σε:

- εφοδιασμούς με κοινοτικά εφόδια
- εφοδιασμούς με μη κοινοτικά εφόδια που έχουν υπαχθεί στο καθεστώς της τελωνειακής αποταμίευσης ή της ελεύθερης ζώνης (Ε.Ζ), ή της ελεύθερης αποθήκης ή της αποθήκης ανεφοδιασμού, και τα οποία προορίζονται για πλοία που προσεγγίζουν Ελληνικά λιμάνια, ή λιμάνια άλλων Κρατών Μελών ή Τρίτων Χωρών και αλιευτικών Ελληνικών πλοίων που αλιεύουν σε διεθνή ύδατα, εφόσον για όλες τις παραπάνω περιπτώσεις μετά την έξοδο των εφοδίων από το Εθνικό έδαφος δεν διέρχονται από εδάφη άλλων Κρατών Μελών της Ε.Ε.

Στην περίπτωση μη κοινοτικών εφοδίων, ως τελωνείο εφοδιασμού ορίζεται το τελωνείο ελέγχου της τελωνειακής αποθήκης ή της Ε.Ζ. Τα καύσιμα δεν αποτελούν μέρος της απλουστευμένης διαδικασίας (ΦΕΚ 516 Β/ 2-5-2003).

Σύμφωνα με το Άρθρο 11 της Α.Υ.Ο.Ο, Τ1940/41/14-4-2003, εκδίδεται από την εφοδιαστική επιχείρηση Δ.Π.Ε ή Δελτίο Παράδοσης Επιδοτούμενων Εφοδίων στην περίπτωση επιδοτούμενων γεωργικών προϊόντων. Τα δελτία παράδοσης τυπώνονται από την εφοδιαστική επιχείρηση (σύμφωνα με τα παραρτήματα της Τ1940/41 Α.Υ.Ο.Ο), βιβλιοδετούνται σε τετραπλότυπα φύλλα και θεωρούνται από την τελωνειακή αρχή. Αντίτυπο των παραπάνω τετραπλότυπων φύλλων χρησιμοποιείται ως άδεια φόρτωσης. Επίσης η διαδικασία μπορεί να εφαρμοστεί και με τη χρήση Δελτίου Αποστολής – Τιμολογίου (Δ.Α.Τ) του Κ.Β.Σ, υπό όρους. Τα Δ.Π.Ε ή Δ.Α.Τ εκδίδονται χωριστά για διαφορετικές κατηγορίες εφοδίων.

Ο έλεγχος του εφοδιασμού γίνεται σύμφωνα με το Άρθρο 1, Παρ. 4 και το Άρθρο 15 της Τ1940/41 Α.Υ.Ο.Ο. Εντός του διμήνου κατά το οποίο έγινε η παράδοση των τροφοεφοδίων, η εφοδιαστική επιχείρηση πρέπει να καταθέσει Συγκεντρωτικό Παραστατικό Εφοδιασμού (Σ.Π.Ε), ανά μήνα και κατηγορία εφοδίων. Ο έλεγχος της παραπάνω διαδικασίας πρέπει να ολοκληρωθεί μέσα σε ένα μήνα από τις τελωνειακές αρχές, να εκδοθούν τα παραστατικά των ειδικών εγκρίσεων και η πράξη διενέργειας ελέγχου. Υπό την επίβλεψη της αρμόδιας επιθεώρησης διενεργείται μετά τη λήξη κάθε ημερολογιακού τριμήνου, υποχρεωτικός δειγματοληπτικός έλεγχος στο 10% των παραστατικών.

Σε περίπτωση μερικής ή ολικής ματαίωσης του εφοδιασμού, συντάσσεται από το τελωνείο σχετική πράξη επί των αντίτυπων των Δ.Π.Ε και των Σ.Π.Ε. Τα εφόδια τα οποία δεν φορτώθηκαν στο πλοίο πρέπει να επιστραφούν άμεσα στην αποθήκη του εφοδιαστή. Με την κατάθεση του Σ.Π.Ε και στην περίπτωση που διαπιστώνονται ακυρωμένα δελτία παράδοσης και υπέρβαση της προβλεπόμενης προθεσμίας, βεβαιώνονται τα αναλογούντα δικαιώματα υπερημερίας, επιφυλασσόμενων και των περί τελωνειακών διαδικασιών και λαθρεμπορίας διατάξεων.

Με τον κατάπλου του πλοίου, κατατίθεται στις τελωνειακές αρχές Δήλωση Πρακτόρευσης Πλοίου. Αυτές οφείλουν να πραγματοποιούν ελέγχους για τη διαπίστωση στο πλοίο, τροφοεφοδίων σε ποσότητες αντίστοιχες με τα δηλωτικά έγγραφα ήτοι:

- Δηλωτικό Εφοδίων Πλοίου,
- Δηλωτικό Ειδών Πληρώματος,
- Υπεύθυνη Δήλωση Πλοιάρχου για τα υπ' ευθύνη του υποκείμενα είδη.

Το Δηλωτικό Εφοδίων του Πλοίου ενημερώνεται κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, τόσο για την περίπτωση εφοδιασμού αυτού με την κατάθεση του αντίστοιχου παραστατικού στο τελωνείο, όσο και για την περίπτωση χορήγησης στο πλήρωμα ποτών και τσιγάρων. Εάν το δηλωτικό εφοδιασμού δεν έχει ενημερωθεί λόγω ολιγόωρης παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, οι τελωνειακές αρχές αντλούν στοιχεία από τα παραστατικά εφοδιασμού που δεν έχουν ακόμη ενσωματωθεί στο δηλωτικό. Τα αποτελέσματα του ελέγχου αποτυπώνονται από τους ελεγκτές στο δηλωτικό του πλοίου. Εάν βρεθούν ποσότητες εφοδίων πέραν των δηλωμένων, πραγματοποιείται έλεγχος παραβάσεων. Έλεγχοι στο πλοίο πέραν της άφιξης και της αναχώρησης πραγματοποιούνται οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμάνι. Η αρμόδια τελωνειακή αρχή ενημερώνει την αρμόδια Ελεγκτική Αρχή και παρέχει όλα τα απαραίτητα στοιχεία για την πραγματοποίηση του ελέγχου.

Τα επιδοτούμενα εφόδια υφίστανται φυσικό έλεγχο από το τελωνείο εξαγωγής και στη συνέχεια έλεγχο υποκατάστασης από το τελωνείο εξόδου. Για του εφοδιασμούς στον Πειραιά, ο φυσικός έλεγχος γίνεται από το Α΄ Τελωνείο, και ο έλεγχος υποκατάστασης από το αρμόδιο τελωνείο εξόδου εφόσον ο εφοδιασμός δεν πραγματοποιείται μέσω του Α΄ Τελωνείου. Ανεξαρτήτως αποτελέσματος του ελέγχου, ενημερώνεται μετά το πέρας των ελέγχων, το ταχύτερο δυνατό, το αρμόδιο τελωνείο εφοδιασμού.

Ο εφοδιασμός πλοίων (ή αεροσκαφών) σε κοινοτική ή Τρίτη Χώρα διενεργείται σύμφωνα με το Άρθρο 21 της Α.Υ.Ο.Ο Τ1940/41. Συγκεκριμένα, για πλοίο ελλιμενισμένο σε λιμάνι χώρας Κράτους Μέλους της Ε.Ε., ο

εφοδιασμός διενεργείται:

α. για κοινοτικά εφόδια, με διασάφηση επανεξαγωγής και παραστατικό Διαμετακόμισης σύμφωνα με τα Άρθρα 841 και 793 του κανονισμού ΕΟΚ 2454/93,

β. για κοινοτικά εφόδια μη υποκείμενα σε ΕΦΚ ή στην Κ.Α.Π, με τις διαδικασίες που περιγράφονται στο Άρθρο 3 ή στο Άρθρο 1 της Α.Υ.Ο.Ο Τ1940/41, και την παράδοση στο εφοδιαζόμενο πλοίο με το αντίτυπο 3 του παραστατικού εφοδιασμού ή με το αντίτυπο Β του Δ.Π.Ε ή Δ.Α.Τ εφόσον αυτά εξέρχονται μόνο από το εθνικό τελωνειακό έδαφος,

γ. για κοινοτικά εφόδια υπαγόμενα στην Κ.Α.Π, με την τήρηση της παραπάνω διαδικασίας και την κατάθεση Αντίτυπου Ελέγχου Τ5 κατά περίπτωση σε συνδυασμό με το άρθρο 340, γ' του κανονισμού ΕΟΚ 2454/93,

δ. για προερχόμενα από αποθήκη εφοδιασμού, του Άρθρου 40 του κανονισμού ΕΟΚ 2454/93, με αντίτυπο ελέγχου Τ5 και το Δ.Π.Ε.Ε,

ε. για κοινοτικά προϊόντα υπαγόμενα στην Κ.Α.Π και σε ΕΦΚ, με την τήρηση της διαδικασίας της παραγράφου (γ), και την έκδοση Συνοδευτικού Διοικητικού Εγγράφου (Σ.Δ.Ε) του Ν.2960/01 και του κανονισμού 2719/92,

στ. για κοινοτικά εφόδια υποκείμενα σε ΕΦΚ με Σ.Δ.Ε του Ν. 2960/01 και του καν. 2719/92, και σύμφωνα με την παρ. β. (Δ.Α.Τ ή Δ.Π.Ε).

Για τον εφοδιασμό πλοίου ελλιμενισμένου σε λιμάνι τρίτης χώρας, εφαρμόζονται τα ισχύοντα για την εξαγωγή ή την επανεξαγωγή εμπορευμάτων.

Για την ίδρυση καταστημάτων πώλησης αδασμολόγητων και αφορολόγητων ειδών, αυτή σύμφωνα με την Α.Υ.Ο.Ο Τ1940/41, επιτρέπεται σε επιβατηγά με ελληνική σημαία που εκτελούν πλόες τρίτων χωρών ή μεικτές (ΦΕΚ 516 Β/ 2-5-2003). Η πώληση των ως άνω ειδών, επιτρέπεται στους επιβάτες και στα πληρώματα που αναχωρούν για Τρίτη χώρα προς αποκλειστική εξυπηρέτηση των αναγκών των προσώπων αυτών. Σύμφωνα με το Άρθρο 27, απαγορεύεται η λειτουργία των καταστημάτων κατά την παραμονή των πλοίων σε ελληνικά λιμάνια. Οι διαδικασίες εφοδιασμού των καταστημάτων αδασμολόγητων και αφορολόγητων ειδών περιγράφονται στο Άρθρο 25. Συγκεκριμένα, κατατίθενται χωριστά παραστατικά από εκείνα που προβλέπονται για την παράδοση εφοδίων του πλοίου. Σε κάθε παραστατικό αναγράφεται με κεφαλαία γράμματα και σε εμφανές σημείο η ένδειξη «ΓΙΑ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΚΑΙ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΩΝ ΕΙΔΩΝ». Κατά την παράδοση, συντάσσεται πράξη «παράδοσης – παραλαβής», η οποία υπογράφεται πέραν από τον εφοδιαστή, τον πλοίαρχο (ή τον μηχανικό ή τον υπεύθυνο αξιωματικό ή τον υπεύθυνο εκπρόσωπο του πλοίου) και από τον διαχειριστή του καταστήματος. Μετά την εξόφληση των παραστατικών, το τελωνείο εφοδιασμού αποστέλλει αντίγραφο των αδειών φόρτωσης στο Α' Τελωνείο Εισαγωγής και Εφοδίων στον Πειραιά το οποίο ορίζεται ως τελωνείο ελέγχου αδασμολόγητων και αφορολόγητων ειδών. Ο εφοδιασμός γίνεται με ευθύνη των εφοδιαστών (ή του διαχειριστή του καταστήματος).

Σύμφωνα με τον νόμο περί Κύρωσης Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας, και συγκεκριμένα το Άρθρο 24 αυτού, απαλλάσσονται από το φόρο (ΦΕΚ 248 Α/7-11-2000):

α. η παράδοση αγαθών που εξάγονται εκτός της Κοινότητας, από τον πωλητή ή άλλο πρόσωπο που λειτουργεί για λογαριασμό του πωλητή, και

β. η παράδοση αγαθών που εξάγονται εκτός της Κοινότητας, από τον μη εγκατεστημένο στο εσωτερικό της χώρας αγοραστή ή άλλο πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του αγοραστή (με εξαίρεση τα αγαθά που μεταφέρονται από τον αγοραστή και προορίζονται για εφοδιασμό σκαφών αναψυχής ή ιδιωτικά σκάφη).

Οι προϋποθέσεις για απαλλαγή από ΦΠΑ για τον εξαγωγέα – πωλητή περιγράφονται παρακάτω (ΦΕΚ 248 Α/7-11-2000, ΑΑΔΕ, 2018):

1. Υποβολή τελωνειακού παραστατικού εξαγωγής,
2. Έκδοση τιμολόγιου πώλησης χωρίς ΦΠΑ, με την ένδειξη «ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΦΠΑ ΛΟΓΩ ΕΞΑΓΩΓΗΣ Ν.2859/2000». Σε περίπτωση συναλλαγής με ιδιώτες (εξάγονται αγαθά από εγκατεστημένο στο εσωτερικό της χώρας υποκείμενο σε ΦΠΑ πρόσωπο σε ιδιώτη-πελάτη κάτοικο τρίτης χώρας) το φορολογικό στοιχείο που καλύπτει την εξαγωγή είναι η Απόδειξη Λιανικών Συναλλαγών (Ν. 4308/2014 ΦΕΚ Α' 251),
3. Κατοχή και διάθεση σχετικών τραπεζικών εγγράφων,
4. Διάθεση της επιβεβαίωσης εξόδου εμπορευμάτων από το τελωνειακό έδαφος της Ε.Ε. (ηλεκτρονικό μήνυμα από το ICISnet, «γνωστοποίηση ολοκλήρωσης της εξαγωγής»).

Όσο για τις λιανικές πωλήσεις σε ταξιδιώτες τρίτων χωρών, αγαθών που μεταφέρονται σε αποσκευές, για την απαλλαγή από ΦΠΑ πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις σωρευτικά:

1. Ο ταξιδιώτης δε θα πρέπει να είναι εγκατεστημένος στη χώρα ή σε χώρα της Ε.Ε.,
2. Τα αγαθά μεταφέρονται σε Τρίτη χώρα πριν παρέλθουν 3 μήνες από την ημερομηνία παράδοσης,
3. Προσκόμιση θεωρημένου τελωνειακού στοιχείου από την αρμόδια τελωνειακή αρχή της χώρας που έγινε η παράδοση,
4. Η συνολική αξία με τον ΦΠΑ δεν υπερβαίνει τα 120 ευρώ.

Εξαιρούνται των απαλλαγών ΦΠΑ τα:

1. Είδη διατροφής, τα οινοπνευματώδη και τα καπνοβιομηχανικά προϊόντα,
2. Αγαθά που από τη φύση τους και την ποσότητά τους έχουν εμπορικό χαρακτήρα,
3. Είδη που μεταφέρονται με φορτωτικά έγγραφα ή λοιπά συνοδευτικά στοιχεία ή είδη που μεταφέρονται με επαγγελματικά οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων,
4. Αγαθά που προορίζονται για ιδιωτικά μέσα μεταφοράς (σκάφη) και τα,
5. Είδη που αγοράζονται από το προσωπικό μεταφορικών μέσων που διενεργούν μεταφορές μεταξύ Ελλάδος και τρίτων χωρών.

Επιπρόσθετα, τα κοινοτικά προϊόντα της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (Κ.Α.Π) δικαιούνται επιστροφής κατά την εξαγωγή. Σε αυτή την περίπτωση τοποθετούνται σε αποθήκες ανεφοδιασμού (ΑΑΔΕ, 2018). Δικαίωμα σύστασης αποθήκης ανεφοδιασμού κατέχουν τα πρόσωπα που ασκούν επαγγελματική δραστηριότητα και οι εφοδιαστικές επιχειρήσεις. Η διαδικασία περιγράφεται στο Άρθρο 37 του καν. 612/2009 (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2009) και μεταξύ άλλων, ο ενδιαφερόμενος πρέπει να συνυποβάλλει υπεύθυνη δήλωση με την οποία ο εναποθηκευτής δεσμεύεται ότι θα φορτώνει τα προϊόντα ως έχουν ή κατεψυγμένα ή και συσκευασμένα, για ανεφοδιασμό στην κοινότητα των πλοίων που προορίζονται για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα, των αεροσκαφών που εξυπηρετούν τις διεθνείς γραμμές συμπεριλαμβανομένων και των κοινοτικών γραμμών, και των εξεδρών γεώτρησης. Επιπρόσθετα απαιτείται κατάθεση εγγυητικής επιστολής στο τελωνείο που καλύπτει το 20% των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων των αποθηκευμένων εμπορευμάτων. Τα Κοινοτικά προϊόντα της Κ.Α.Π, τα οποία δικαιούνται επιστροφής κατά την εξαγωγή, τοποθετούνται στην αποθήκη εφόσον έχει εκδοθεί παραστατικό εξαγωγής, το οποίο έχει κατατεθεί και έχει γίνει αποδεκτό από το αρμόδιο τελωνείο.

Με την είσοδο των εμπορευμάτων στην αποθήκη ανεφοδιασμού, το τελωνείο ενημερώνει τον Ο.Π.Ε.Κ.Ε.Π.Ε ο οποίος προκαταβάλλει στον δικαιούχο το ποσό της επιδότησης που δικαιούται. Τα προϊόντα που

εξέρχονται από τις αποθήκες ανεφοδιασμού, μπορούν να πάρουν μόνο έναν προορισμό, δηλαδή να αποτελέσουν εφόδια πλοίων, αεροσκαφών ή εξεδρών γεώτρησης (ΦΕΚ 516 Β/ 2-5-2003).

6.2.3. Πρακτικά προβλήματα κατά τον εφοδιασμό κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα

Πέραν των προβλεπόμενων από το θεσμικό πλαίσιο διαδικασιών σχετικά με τον εφοδιασμό των πλοίων με τροφοεφόδια στην Ελλάδα, ο ΠΣΕΠΕ καταγγέλλει ότι από τις υφιστάμενες νομοθετικές ρυθμίσεις και διατάξεις, δεν εφαρμόζονται οι δασμολογικές και φορολογικές απαλλαγές (http://www.ship-suppliers.gr/). Συγκεκριμένα με τους Ν. 2386/1996, Άρθρο 14 και Ν.3182/2003, Άρθρο 42, καταργείται η απαλλαγή από Φ.Π.Α και ΕΦΚ των τροφοεφοδίων που προορίζονται για επαγγελματικά πλοία, συμπεριλαμβανομένων επαγγελματικών τουριστικών πλοίων ή πλοιαρίων ανεξαρτήτου χωρητικότητας που εκτελούν πλόες εξωτερικού βάσει του Ν. 438/1976, Άρθρο 10 Παρ. 3.β.4, και του Ν. 603/1977, Άρθρο 3, παρ. 1 (ΦΕΚ 256 Α/ 27.9.1976, ΦΕΚ 162 Α/10.6.1977, ΦΕΚ 43 Α/7.3.1996, ΦΕΚ 220 Α/ 12.9.2003).

Σχετικά με τον Φ.Π.Α, παρόλο που με το Άρθρο 27 του Ν. 2859/2000, προβλέπεται απαλλαγή από Φ.Π.Α για τα τροφοεφόδια των πλοίων, τα τελωνεία παρασυρόμενα από το Άρθρο 10 του 438/1976 (όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει), απαγορεύουν τον εφοδιασμό επαγγελματικών τουριστικών πλοίων που εκτελούν πλόες εξωτερικού με κοινοτικά τροφοεφόδια με απαλλαγή, όχι μόνο για τα υποκείμενα σε δασμούς και ΕΦΚ, αλλά και για τα εμπορεύματα που υπόκεινται μόνο σε Φ.Π.Α. Η εξήγηση για την επιβολή των δασμών, Φ.Π.Α και ΕΦΚ στα τροφοεφόδια, αφορά στο ότι μεσολαβούν στάσεις των κρουαζιερόπλοιων σε ελληνικά λιμάνια, πριν την προσέγγιση λιμανιών του εξωτερικού, και επομένως απαγορεύεται η κατανάλωση των «φοροαπαλλαγμένων τροφοεφοδίων όσο το κρουαζιερόπλοιο ταξιδεύει μεταξύ ελληνικών νησιών».

Αποτέλεσμα των νομοθετικών ρυθμίσεων είναι τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία γραμμών εξωτερικού να μην εφοδιάζονται από ελληνικές εφοδιαστικές επιχειρήσεις και αναγκαστικά να επιλέγουν να εφοδιάζονται με απαλλαγή από δασμό και λοιπούς φόρους από εφοδιαστές της Τουρκίας ή άλλων κρατών – μελών της ΕΕ, με όλες τις αρνητικές συνέπειες στις ελληνικές επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων και στην εθνική οικονομία.

Επιπρόσθετα, απαγορεύεται ο εφοδιασμός με απαλλαγή από Φ.Π.Α, όταν η πώληση εφοδίων γίνεται σε πρόσωπο που εκμεταλλεύεται χώρο του πλοίου (π.χ. μπαρ, καταστήματα, κτλ.) κατά παραχώρηση από τον πλοιοκτήτη (http://www.ship-suppliers.gr/). Ενώ σύμφωνα με το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο δεν τίθεται κανένας όρος σχετικά με το πρόσωπο που εμφανίζεται στο τιμολόγιο πώλησης ως αγοραστής εφοδίων, σε απάντηση σχετικού ερωτήματος από τις τελωνειακές αρχές, διατυπώθηκε η άποψη ότι: δεν παρέχεται η δυνατότητα απαλλαγής από Φ.Π.Α και ΕΦΚ όταν η πώληση των εφοδίων γίνεται σε πρόσωπο τρίτο πέραν του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή (Ερμηνεία της Απόφασης του Δικαστηρίου της ΕΕ C-181/2004, η οποία σύμφωνα με την ελληνική μετάφραση, στην αιτιολογική σκέψη 22 αναφέρει ότι για την απαλλαγή Φ.Π.Α η πώληση των εφοδίων πρέπει να γίνεται στον εφοπλιστή και όχι σε προηγούμενο στάδιο). Έτσι καθιερώθηκε στις τελωνειακές υπηρεσίες η απαγόρευση απαλλαγής από Φ.Π.Α-ΕΦΚ των εφοδίων που πωλούνται σε διαχειριστές εστιατορίων, bar, καταστημάτων, κτλ. που βρίσκονται μέσα στα κρουαζιερόπλοια και τα οποία παραχωρούνται από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη σε άλλα πρόσωπα.

Η γενική Διεύθυνση Φορολογίας και Τελωνειακής Ένωσης της Ευρώπης, δέχεται μεν ότι με τις διατάξεις της Οδηγίας 2006/112/ΕΚ δεν απαγορεύεται η πώληση εφοδίων σε τρίτα πρόσωπα ατελώς, ωστόσο συμμερίζεται τις απόψεις της ελληνικής τελωνειακής διοίκησης για λόγους που σχετίζονται με την αντιμετώπιση της φοροδιαφυγής, λόγω της δυνατότητας των φορέων αυτών να ασκούν και άλλες δραστηριότητες στο

εσωτερικό της χώρας. Η κατανάλωση όμως των εφοδίων επί του πλοίου διασφαλίζεται από το αυστηρό πλαίσιο επιτήρησης των εφοδίων που ισχύει στη χώρα. Αντίστοιχη απαγόρευση και ρύθμιση δεν υπάρχει σε άλλο Κράτος Μέλος της Ε.Ε. (http://www.ship-suppliers.gr/).

Πέραν των παραπάνω νομοθετικών ρυθμίσεων οι οποίες χρήζουν περαιτέρω διευκρινήσεων, ο ΠΣΕΠΕ έχει εντοπίσει σωρεία διαδικασιών και πρακτικών των τελωνειακών αρχών, που αποθαρρύνουν τον εφοδιασμό των κρουαζιερόπλοιων από Έλληνες εφοδιαστές στους Ελληνικούς λιμένες (http://www.ship-suppliers.gr/). Συγκεκριμένα, ο ΠΣΕΠΕ υποστηρίζει ότι με το ισχύον εθνικό τελωνειακό πλαίσιο οι εφοδιασμοί εκτρέπονται από την Ελλάδα προς όφελος άλλων Κρατών Μελών.

6.2.4. Τελωνειακό πλαίσιο στην Κύπρο - Γενική περιγραφή του περί τελωνειακού κώδικα νόμου

Ως υπεύθυνος των τελωνειακών διαδικασιών, ορίζεται ο Διευθυντής του Τμήματος Τελωνείων. Σύμφωνα με το Άρθρο 14 του 'Περί Τελωνειακού Κώδικα Νόμου' (Ν.3849/29-4-2004), οποιαδήποτε πλοία (ή αεροσκάφη), ανεξαρτήτως χωρητικότητας ή προέλευσης, υποχρεωτικά καταπλέουν, αφικνούνται ή αναχωρούν σε ή από Κυπριακό λιμένα και με την προϋπόθεση ότι υπάρχει αρμόδιο τελωνείο, απαγορεύεται να φορτώσουν ή εκφορτώσουν εμπορεύματα από ή σε τόπους που δεν έχουν εγκριθεί από το Διευθυντή (Ν. 3849/30-4-2004).

Σε συμφωνία με την Ελληνική νομοθεσία, ο Πλοίαρχος, σε κάθε περίπτωση που πλοίο καταπλέει ή βρίσκεται αγκυροβολημένο σε Κυπριακό λιμάνι, υποχρεούται σε υποβολή δηλωτικού εντός 24 ωρών από τον κατάπλου και πάντως πριν τον απόπλου ακόμη και όταν το πλοίο δεν φέρει φορτίο. Το δηλωτικό των φορτηγών, επιβατικών και οχηματαγωγών πλοίων επιτρέπεται να υποβάλλεται στο Διευθυντή και από ναυτικούς πράκτορες εντός 24 ωρών και να περιλαμβάνει μόνο τα εμπορεύματα που προορίζονται για τον λιμένα κατάπλου. Τα οχήματα διεθνών μεταφορών που διακινούνται διά των παραπάνω πλοίων και μεταφέρουν εμπορεύματα που καλύπτονται από τίτλο διεθνούς διαμετακόμισης, περιλαμβάνονται στο δηλωτικό ξεχωριστά για κάθε όχημα. Ο Διευθυντής αποφασίζει εάν ο πλοίαρχος ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος αυτού υποχρεούται, πριν τον απόπλου από το λιμένα του πρώτου κατάπλου, σύμφωνα με το Άρθρο 15 να υποβάλει στον Διευθυντή δηλωτικό, ακόμη και αν το πλοίο δεν φέρει φορτίο (Άρθρα 15, 16 και 17 του περί τελωνειακού κώδικα νόμου).

Οι ναυτικοί πράκτορες, ή οι αντιπρόσωποι των πλοίων, υποχρεούνται να γνωστοποιούν γραπτώς στο τελωνείο, τουλάχιστον 12 ώρες πριν από τον κατάπλου του πλοίου, την επικείμενη άφιξη του, παρέχοντας κάθε αναγκαία συναφή πληροφορία που είναι δυνατόν να ζητηθεί από το Διευθυντή (Άρθρο 18).

Απαγορεύεται ο απόπλους πλοίου (ή η αναχώρηση αεροσκάφους) από οποιοδήποτε λιμένα από τον οποίο αρχίζει ο πλους μέχρις ότου εκδοθεί άδεια για τον απόπλου από τον Διευθυντή (Άρθρο 21). Μέχρι την υποβολή της άδειας απόπλου πλοίου, απαγορεύεται να φορτωθούν ή να μεταφερθούν για φόρτωση ή για χρήση ως εφόδια, τα εμπορεύματα, παρά μόνο μετά την έγκριση του Διευθυντή και από χώρους που ελέγχονται από το τμήμα τελωνείων. Ο Διευθυντής δύναται με γνωστοποίησή του που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας να καθορίσει:

α. Τη διαδικασία έκδοσης άδειας απόπλου πλοίου (ή αναχώρησης αεροσκάφους),

β. Τα έγγραφα τα οποία πρέπει να προσαχθούν και τα στοιχεία τα οποία πρέπει να παρασχεθούν από το πρόσωπο που ζητά την άδεια αυτή.

Τηρουμένων των διατάξεων της εκάστοτε σε ισχύ «περί Φόρων Καταναλώσεως και Φόρου Προστιθέμενης Αξίας» νομοθεσίας, καθώς και της σχετικής Κοινοτικής νομοθεσίας, επιτρέπεται η παράδοση εμπορευμάτων χωρίς την καταβολή των αναλογούντων δασμών ή και φόρων που προορίζονται για εφόδια πλοίων και αεροσκαφών, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία που καθορίζει ο Διευθυντής (Άρθρο 22). Ο τελευταίος δύναται με γνωστοποίησή του, που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, να καθορίζει:

α. την ποσότητα και περιγραφή των εμπορευμάτων,

β. την περιγραφή και κατηγορία του πλοίου στο οποίο είναι δυνατό να μεταφέρονται εμπορεύματα ως εφόδια,

γ. την απαιτούμενη άδεια προμήθειας και μεταφοράς των εμπορευμάτων, τη διαδικασία που θα ακολουθείται για την προμήθειά τους, αν υπόκεινται σε δασμό ή και φόρο ή όχι, το δασμό ή και φόρο που καταβλήθηκε, και αν ενδείκνυται από τις περιστάσεις την επιστροφή του δασμού ή και φόρου που καταβλήθηκε,

δ. τη μεταχείριση των πλεονασμάτων εφοδίων για τους σκοπούς του παρόντος νόμου,

ε. οποιανδήποτε άλλη λεπτομέρεια η οποία είναι αναγκαία

Οποιαδήποτε εργασία αφορά σε μετακίνηση φορτίου, επιτρέπεται μόνο με έγγραφη άδεια του Διευθυντή (Άρθρο 22). Η άδεια αφορά συγκεκριμένη περίπτωση και εργασία για συγκεκριμένη χρονική περίοδο και προβλέπει την παρουσία ή μη, εξουσιοδοτημένου λειτουργού κατά την εκτέλεση αυτής (Άρθρο 23). Οποιαδήποτε εμπορεύματα υπόκεινται σε τελωνειακές διαδικασίες ή σε δασμούς και φόρους, απαγορεύεται να εκφορτωθούν από οποιοδήποτε μεταφορικό μέσο σε μη εγκεκριμένο από το αρμόδιο τελωνείο σημείο στο εσωτερικό της Δημοκρατίας της Κύπρου (Άρθρο 24). Ο Διευθυντής δύναται με αιτιολογημένη απόφασή του και για τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος και των συμφερόντων της Ε.Ε., να απαγορεύσει την εξαγωγή ή διακίνηση εμπορευμάτων με πλοίο ή να απαγορεύσει σε πλοίο να μεταφέρει εμπορεύματα προς εξαγωγή ή να διακινεί εμπορεύματα.

Κατά το Άρθρο 119 του περί τελωνειακού κώδικα νόμου, ο Διευθυντής τηρεί «Τελωνειακό Μητρώο» στο οποίο εγγράφονται το όνομα και η διεύθυνση προσώπων που εμπλέκονται υπό οποιαδήποτε ιδιότητα στην είσοδο ή εισαγωγή, και έξοδο ή εξαγωγή εμπορευμάτων για τα οποία εφαρμόζονται τελωνειακές διαδικασίες καθώς και οποιεσδήποτε άλλες πληροφορίες τις οποίες ο Διευθυντής θεωρεί αναγκαίες για τους σκοπούς της τελωνειακής ή της άλλης νομοθεσίας. Το μητρώο αυτό είναι δυνατό να τηρείται σε οποιοδήποτε τύπο επιθυμεί να καθορίσει ο Διευθυντής περιλαμβανομένης και της μηχανογραφημένης μορφής. Μη εγγραφή στο «Τελωνειακό Μητρώο» επιφέρει τις κυρώσεις του Άρθρου 97, του παρόντος νόμου. Επιπρόσθετα και σύμφωνα με το Άρθρο 120, ο Διευθυντής δύναται να ορίσει υποχρέωση τήρησης βιβλίων και αρχείων σε πρόσωπα που εγκρίνονται με βάση την τελωνειακή νομοθεσία για τη διενέργεια τελωνειακών πράξεων ή και την εφαρμογή των τελωνειακών διαδικασιών. Τέλος οποιαδήποτε διασάφηση, δήλωση ή έγγραφο το οποίο απαιτείται να κατατεθεί στο Διευθυντής για τους σκοπούς του παρόντος Νόμου, υποβάλλεται είτε γραπτώς είτε με χρήση μηχανογραφημένης μεθόδου εφόσον η χρήση της εγκρίνεται από τον Διευθυντής.

6.2.5. Νομοθετικό πλαίσιο για τη διαδικασία εφοδιασμού πλοίων στην Κύπρο

Η διαδικασία εφοδιασμού των πλοίων στην Κύπρο αποτυπώνεται στην Κανονιστική Διοικητική Πράξη (Κ.Δ.Π) 385/2004 του περί τελωνειακού κώδικα νόμου (Κ.Δ.Π 241/2006). Κατά το άρθρο 39 αυτού, «Δικαιούχο

πλοίο» σημαίνει το πλοίο το οποίο μπορεί να μεταφέρει / φορτώσει αδασμολόγητα και αφορολόγητα είδη ως εφόδια. Δικαιούχα πλοία θεωρούνται:

- τα πλοία με καθαρή χωρητικότητα όχι λιγότερη από 40 τόνους (αλλιώς απαιτείται η εξασφάλιση έγκρισης από τον Διευθυντή για τον ανεφοδιασμό τους),
- τα αλιευτικά σκάφη οποιασδήποτε χωρητικότητας που αλιεύουν σε διεθνή ύδατα,
- τα γιοτ και άλλα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής καθαρής χωρητικότητας όχι λιγότερης από 40 τόνους, τα οποία αναχωρούν για ταξίδι με προορισμό λιμάνι εκτός της Δημοκρατίας της Κύπρου.

Ως εφόδια πλοίων ορίζονται αδασμολόγητα ή και αφορολόγητα είδη/προϊόντα τα οποία παραδίδονται σε δικαιούχα πλοία για χρήση από το πλήρωμα και τους επιβάτες και περιλαμβάνουν αναλώσιμα και μη είδη. Στο Άρθρο 40 καθορίζεται η ποσότητα των εφοδίων ανάλογα με το σκοπό του εφοδιασμού. Πιο συγκεκριμένα, η ποσότητα των αδασμολόγητων εφοδίων εξαρτάται από τον αριθμό των επιβατών και των μελών του πληρώματος, τη διάρκεια του ταξιδιού, και το πλεόνασμα των εφοδίων. Η ποσότητα θα πρέπει να είναι επαρκής ώστε το απόθεμα εφοδίων να βρίσκεται σε λογικά επίπεδα κατά την κρίση του Διευθυντή:

α. για τις ανάγκες του πληρώματος και των επιβατών,

β. την ομαλή λειτουργία του πλοίου κατά το ταξίδι, και

γ. την επάρκεια των τελωνειακών παραχωρήσεων στους επιβάτες τόσο κατά το ταξίδι εκτός της Δημοκρατίας της Κύπρου, όσο και κατά το γυρισμό σε αυτή.

Όσον αφορά την εκφόρτωση των πλεοναζόντων εφοδίων, κατά την άφιξη του πλοίου στη Δημοκρατία της Κύπρου από λιμάνι εκτός, σύμφωνα με το Άρθρο 41, ο πλοίαρχος ή άλλο εξουσιοδοτημένο από αυτό πρόσωπο μπορεί να μετακινήσει τα εφόδια:

α. σε τελωνειακή ή φορολογική αποθήκη για μελλοντική χρήση ως εφόδια πλοίων,

β. με τη διαδικασία διαμετακόμισης για άμεση επαναφόρτωση ως εφόδια,

γ. σε άλλο πλοίο ως εφόδια, το οποίο πρόκειται να αναχωρήσει από το ίδιο λιμάνι νοούμενου ότι:

- ✓ Το πλοίο δικαιούται να μεταφέρει αδασμολόγητα εφόδια
- ✓ Οι μεταφερόμενες ποσότητες δεν υπερβαίνουν τους ποσοτικούς περιορισμούς της νομοθεσίας
- ✓ Υπάρχει προηγούμενη έγκριση του Διευθυντή για μια τέτοια μεταφορά

δ. προσωρινά για επιδιόρθωση, για πλύσιμο και επιστροφή στο πλοίο νοούμενου ότι έχει εξασφαλιστεί η έγκριση από τον Διευθυντή.

Στη διαδικασία του εφοδιασμού (Άρθρο 42), κατά την άφιξη του πλοίου, ο πλοίαρχος ή εξουσιοδοτημένο άλλο πρόσωπο πρέπει να υποβάλει σε τρία αντίγραφα:

1. Το έντυπο IMO FAL 3 (δηλωτικό εφοδίων του πλοίου), στο οποίο να περιέχονται το είδος και οι ποσότητες που βρίσκονται σε αυτό.
2. Το έντυπο IMO FAL 4 (δηλωτικό προσωπικών ειδών του πληρώματος).
3. Τα πλεονάσματα εφοδίων τα οποία παραμένουν επί του πλοίου και σφραγίζονται από εξουσιοδοτημένο λειτουργό, αφού ελέγξει την κατάσταση πλεονασμάτων που του παραδίδει ο πλοίαρχος ή άλλο εξουσιοδοτημένο από αυτόν πρόσωπο.

Η παράδοση των εφοδίων επί του πλοίου πραγματοποιείται από τις αποθήκες τελωνειακής αποταμίευσης και από τις φορολογικές αποθήκες. Αφού εγκριθεί το πιο πάνω δηλωτικό, κατατίθεται στο τελωνείο διασάφηση επί του εντύπου ΕΔΕ (1,2,3) μαζί με τα σχετικά τιμολόγια, το οποίο πιστοποιείται από τον

εξουσιοδοτημένο λειτουργό ως προς τη φόρτωσή τους, αφού προηγουμένως ο πλοίαρχος σφραγίσει και υπογράψει επί του εντύπου ΕΔΕ την παραλαβή τους επί του πλοίου.

Το Άρθρο 43 περιγράφει τον εφοδιασμό των Καταστημάτων Αδασμολόγητων και Αφορολόγητων ειδών πλοίων. Επιτρέπεται η λειτουργία αυτών σε επιβατηγά πλοία που εκτελούν ταξίδια σε τρίτες χώρες ή ενδοκοινοτικό ταξίδι, κατά την διάρκεια του οποίου προσεγγίζουν ένα τουλάχιστον λιμάνι τρίτης χώρας. Η πώληση αδασμολόγητων ειδών επιτρέπεται σε επιβάτες και πληρώματα με προορισμό την Τρίτη χώρα. Τα καταστήματα παραμένουν σφραγισμένα καθ' όλη τη διάρκεια του ενδοκοινοτικού ταξιδιού. Υπεύθυνος για την τήρηση των περιορισμών είναι ο υπάλληλος-πωλητής, ο υπεύθυνος διαχειριστής, ο έχων την εκμετάλλευση του καταστήματος και ο πλοίαρχος του πλοίου. Ο εφοδιασμός των εν λόγω καταστημάτων γίνεται με την κατάθεση στο τελωνείο του εντύπου ΕΔΕ (1,2,3) με την ένδειξη «ΓΙΑ ΤΟ ΚΑΤΆΣΤΗΜΑ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΚΑΙ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΩΝ ΕΙΔΩΝ». Τα είδη παραδίδονται υπό τελωνειακή επίβλεψη στο κατάστημα του πλοίου.

Αναφορικά με τον εφοδιασμό πλοίων (και αεροσκαφών) με επιδοτούμενα αγροτικά προϊόντα της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ), ισχύει ότι οι αναγνωρισμένες επιχειρήσεις που ασχολούνται με εφοδιασμούς μπορούν να ζητούν από το τελωνείο έγκριση απλοποιημένης διαδικασίας εφοδιασμού. Αυτή εφαρμόζεται σε εφοδιασμούς με κοινοτικά ή μη εφόδια που προέρχονται από το καθεστώς της τελωνειακής αποταμίευσης και προορίζονται για πλοία που προσεγγίζουν σε Κυπριακά ή ενδοκοινοτικά λιμάνια ή σε λιμάνια τρίτων χωρών, (έκδοση Δελτίων Παράδοσης Επιδοτούμενων Εφοδίων, Δ.Π.Ε.Ε χωριστά για κοινοτικά προϊόντα που υπάγονται στην Κ.Α.Π). Τα επιδοτούμενα εφόδια υφίστανται φυσικό έλεγχο από το Τελωνείο Εξαγωγής και στη συνέχεια έλεγχο υποκατάστασης από το Τελωνείο Εξόδου. Σύμφωνα με το περί φόρου κατανάλωσης νόμου (Ν. 3846/29-4-2004) και του Άρθρου 29 αυτού, τα προϊόντα που προορίζονται για εφόδια πλοίων (και αεροσκαφών) απαλλάσσονται από τον φόρο κατανάλωσης. Για την εφαρμογή της απαλλαγής εφαρμόζονται κατ' αναλογία οι διατάξεις της εκάστοτε σε ισχύ τελωνειακής νομοθεσίας (3846/29-4-2004, Κ.Δ.Π 241/2006).

6.3. Ανάλυση σχετικών διαδικασιών ασφαλείας

Απειλές στη ναυτιλία αποτελούν συνήθως η τρομοκρατία, η πειρατεία, η ληστεία, η μετανάστευση και το σαμποτάζ (Μαρκιανός – Δανιόλος, 2013). Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) είναι καίριας σημασίας για τη διασφάλιση της ναυτιλιακής ασφάλειας. Το 1ο κείμενο υιοθετήθηκε το 1914, το 2ο το 1933 και τροποποιήθηκε το 1948. Το 1948 επίσης υπεγράφη η σύσταση του IMO, ο οποίος ανέλαβε την πρωτοβουλία και επιμέλεια της διεθνούς νομοθεσίας για τα τεχνικά θέματα που αφορούν τη ναυτιλιακή ασφάλεια. Το 1974 ψηφίστηκε νέα σύμβαση (SOLAS 74), η οποία τροποποιήθηκε το 1980 και είναι αυτή που ισχύει μέχρι σήμερα με συνεχείς βελτιώσεις. Η τελευταία θέτει τα ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας που πρέπει να ισχύουν κατά την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων. Επιπρόσθετα καθορίζει τις διοικητικές διαδικασίες τήρησης και ελέγχου των παραπάνω προτύπων.

Από τις τροποποιήσεις που προέκυψαν το 2002 στη SOLAS, ως αποτέλεσμα της επίθεσης της 11ης Σεπτεμβρίου στη Ν. Υόρκη, διαμορφώθηκε ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ships and Portal Facility Security Code - ISPS). Ο κώδικας ISPS, υποχρεώνει κυβερνήσεις, ναυτιλιακές εταιρίες, πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις να εφαρμόσουν σχέδια και μέτρα ασφαλείας. Κύριος στόχος του είναι η ανάπτυξη ενός διεθνούς πλαισίου συνεργασίας κρατών, κρατικών υπηρεσιών, τοπικών διοικήσεων και της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας για τον εντοπισμό απειλών, τη λήψη προληπτικών μέτρων και την αποφυγή συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των πλοίων

και των λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς εμπορικές μεταφορές (Μπερκέτη, 2018).

6.3.1. Κώδικας ISPS

Η δομή του κώδικα ISPS περιλαμβάνει δύο τμήματα. Το πρώτο αναφέρει τις υποχρεώσεις όλων όσων δεσμεύονται από αυτόν, ενώ το δεύτερο είναι προαιρετικό και παρέχει επιπλέον οδηγίες για την εφαρμογή του πρώτου μέρους. Παρακάτω αναφέρονται οι υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων θεσμικών οργάνων αναφορικά με τον κώδικα ISPS (Δρακάτος, 2008).

1. Υποχρεώσεις Κυβέρνησης:
   - Θέσπιση εθνικού επιπέδου ασφαλείας (3 επίπεδα: 1 - συνήθης λειτουργία, 2 - υψηλότερο για πιθανό συμβάν ασφαλείας, 3 - εξαιρετικά υψηλό για επικείμενο συμβάν).
   - Σύσταση εξειδικευμένων υπηρεσιών:
     - ✓ Δημόσια αρχή για τη γενική επίβλεψη εφαρμογής του κώδικα.
     - ✓ Κέντρο πληροφοριών ασφαλείας.
     - ✓ Αδειοδότηση και ίδρυση αναγνωρισμένου οργανισμού ασφαλείας για την αξιολόγηση των σχεδίων ασφάλειας πλοίων (S.S.A, S.S.P) και λιμενικών εγκαταστάσεων (P.F.S.A, P.F.S.P).
   - Χορήγηση ή έγκριση εγγράφων ασφαλείας:
     - ✓ Πιστοποιητικό I.S.S.C, το οποίο εκδίδεται πριν την έναρξη υπηρεσίας του κάθε πλοίου, πιστοποιεί τη λειτουργικότητα και καταλληλότητα των συστημάτων ασφαλείας του και έχει πενταετή διάρκεια.
     - ✓ Έγκριση σχεδίων ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων.
     - ✓ Έγγραφα ταυτοποίησης σε κυβερνητικούς επιβιβαζόμενους.
   - Διαχείριση πληροφορίας.
   - Λήψη πρόσθετων νομοθετικών μέτρων.
2. Υποχρεώσεις λιμενικής εγκατάστασης
   - Σύνταξη αξιολόγησης της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης (P.F.S.A).
   - Σύνταξη και εφαρμογή ενός σχεδίου ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης (P.F.S.P).
   - Αξιωματικός ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης (P.F.S.O).
3. Υποχρεώσεις Πλοίου
   - Σύνταξη αξιολόγησης της ασφάλειας του πλοίου (S.S.A).
   - Σύνταξη σχεδίου ασφάλειας του πλοίου (S.S.P).
   - Αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου (S.S.O).
4. Υποχρεώσεις Ναυτιλιακής Εταιρίας
   - Διορισμός αξιωματικού ασφάλειας του πλοίου (C.S.O).
   - Διασφάλιση συνεργασίας και στήριξης αξιωματικών ασφάλειας (C.S.O, S.S.O) και πλοιάρχου.
   - Έκδοση σχετικών πιστοποιητικών (I.S.S.C) και σύνταξη εκθέσεων (S.S.A, S.S.P).

6.3.2. Θεσμικό πλαίσιο κώδικα ISPS

Στην Ελλάδα, η Διεθνής Σύμβαση SOLAS 74 και ο κώδικας ISPS, κυρώνονται με το Π.Δ. 56/11-2-2004. Στις 29-4-2004 η Ε.Ε. εξέδωσε τον Κανονισμό 725/2004 (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2004), ο οποίος παρέχει τη βάση για την εναρμονισμένη εφαρμογή του ISPS. Επιπρόσθετα, εκδόθηκε η Οδηγία 65/2005 (Δρακάτος, 2008) σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων, που αφορά κάθε λιμένα που διαθέτει μία ή περισσότερες εγκαταστάσεις που καλύπτονται από τον Κανονισμό. Σύμφωνα με τον Κανονισμό 725/2004 (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2004, Δρακάτος, 2008):

- Ορίζεται ως σκόπιμη παράνομη ενέργεια, αυτή που αποσκοπεί σε βλάβη πλοίου, επιβαινόντων, φορτίου και λιμενικής εγκατάστασης. Όλα τα κράτη μέλη υποχρεώνονται να τηρήσουν το τμήμα Α του κώδικα ISPS στη διεθνή θαλάσσια κυκλοφορία. Ορισμένα επιβατηγά πλοία κοινοτικού ενδιαφέροντος υποχρεούνται να τηρούν το τμήμα Α και στην εθνική θαλάσσια κυκλοφορία.
- Ιδρύεται η Κανονιστική Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας (MA.R.SE.C) με στόχο την ανάπτυξη εργαλείων για την εφαρμογή του Κανονισμού. Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Θαλάσσιας Προστασίας (E.M.S.A) θα της παρέχει τεχνικούς συμβούλους.

Η Οδηγία 884/2005 (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2005, Δρακάτος, 2008) εκδόθηκε προκειμένου να δοθούν οι κατευθύνσεις για την διεξαγωγή των κοινοτικών επιθεωρήσεων. Υποκείμενα ελέγχου, είναι οι επιτετραμμένες δημόσιες αρχές, οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί ασφάλειας (R.S.O), οι λιμενικές εγκαταστάσεις, τα πλοία και οι ναυτιλιακές εταιρίες.

Στόχος της οδηγίας 65/2005 (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2005β, Δρακάτος, 2008) είναι η λήψη μέτρων, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής κοινότητας, για την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων. Κάθε Κράτος Μέλος, δεσμεύεται να συντάξει αξιολόγηση ασφάλειας, πενταετούς διάρκειας, από τον αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας για κάθε λιμάνι με λιμενικές εγκαταστάσεις υπαγόμενες στον κώδικα I.S.P.S.

Το αρμόδιο Ελληνικό Υπουργείο εφαρμογής του Κώδικα, είναι το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής το οποίο για να ανταπεξέλθει προέβη σε διοικητικές εσωτερικές αλλαγές. Πιο συγκεκριμένα, συστάθηκε με το Π.Δ 26/2004 υπό τον κλάδο Ναυτιλιακής Πολιτικής, η Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΦΕΚ 23 Α/3.2.2004). Αυτή μεριμνά για την εφαρμογή της νομοθεσίας στα ελληνικά λιμάνια και πλοία, και αποτελεί ταυτόχρονα το εθνικό συντονιστικό κέντρο διαχείρισης πληροφοριών ασφάλειας προς τον ΙΜΟ.

Η ενσωμάτωση των παραπάνω Ευρωπαϊκών Κανονισμών και Οδηγιών περί ασφάλειας Λιμένων και Εγκαταστάσεων στο Εθνικό δίκαιο, οδήγησε στην έκδοση του Ν.3622/2007 «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλων διατάξεων» (ΦΕΚ 281 Α/20.12.2007). Σκοπός αυτού αποτελεί ο καθορισμός των αρμοδιοτήτων, ο σχεδιασμός, σε εθνικό επίπεδο, σχετικών δράσεων και ο συντονισμός αυτών για την εφαρμογή των Ευρωπαϊκών κανονισμών και οδηγιών σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων, λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων.

6.3.3. Ελληνική νομοθεσία για την εφαρμογή του κώδικα ISPS - Ν.3622/2007

Σύμφωνα με το Άρθρο 3, οι διατάξεις του Ν. 3622/2007 εφαρμόζονται (ΦΕΚ 281 Α/20.12.2007):

1. Στα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και συγκεκριμένα στους ακόλουθους τύπους:
   α. Επιβατηγά πλοία και ταχύπλοα σκάφη,
   β. Φορτηγά και ταχύπλοα σκάφη χωρητικότητας 500 κόρων και άνω
   γ. Κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θάλασσας
2. Στις εταιρείες πλοίων της περίπτωσης (α) όπως αυτές ορίζονται στον κανόνα IX/1 της σύμβασης SOLAS,
3. Στα επιβατηγά πλοία που εξυπηρετούν την εθνική κυκλοφορία και που εμπίπτουν στην κατηγορία Α, υπό την έννοια του Άρθρου 4 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998 για τους κανόνες ασφαλείας στα επιβατηγά πλοία και στις εταιρείες τους, όπως ορίζονται στον κανόνα IX/1 της σύμβασης SOLAS (Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1998),
4. Στις λιμενικές εγκαταστάσεις της επικράτειας που εξυπηρετούν τα πλοία των περιπτώσεων (α) και (γ),
5. Στις λιμενικές εγκαταστάσεις της επικράτειας οι οποίες παρόλο που χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο από πλοία που δεν εξυπηρετούν διεθνείς πλόες, υποχρεούνται περιστασιακά να εξυπηρετούν πλοία τα οποία αφικνούνται ή αναχωρούν στο πλαίσιο διεθνούς πλου. Με Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται τα κριτήρια και η διαδικασία για το χαρακτηρισμό και την ανάδειξη μιας λιμενικής εγκατάστασης ως περιστασιακής εξυπηρέτησης πλοίων διεθνών πλοών, καθώς και ο βαθμός εφαρμογής σε αυτήν του Κεφαλαίου XI-2 (special measures to enhance maritime security) της διεθνούς σύμβασης SOLAS 74 και του Κώδικα,
6. Στους λιμένες της επικράτειας στους οποίους βρίσκονται μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις των περιπτώσεων 4 και 5, εξαιρουμένων των στρατιωτικών λιμενικών εγκαταστάσεων,
7. Σε περιοχές που συνδέονται με τους λιμένες της περίπτωσης 6, όπως αυτές καθορίζονται από τη μελέτη αξιολόγησης της ασφάλεια του λιμένα.

Στο Άρθρο 4 προσδιορίζονται οι αρμοδιότητες των σχετικών εθνικών αρχών, οι οποίες αποτελούνται από:

- Την Ενιαία Αρμόδια Αρχή, δηλαδή τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής,
- Την Αρχή Ασφάλειας Λιμένα,
- Το Κέντρο Αναφορών Ασφάλειας, το οποίο συστήθηκε με Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής,
- Το Υπουργείο Εσωτερικών,
- Η Εθνική Υπηρεσία Πληροφοριών,
- Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας,
- Το Υπουργείο Εσωτερικών, μέσω της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων και Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης.

Οι φορείς διαχείρισης και εκμετάλλευσης των πλοίων υπό Ελληνική σημαία και των λιμενικών εγκαταστάσεων της επικράτειας, ορίζουν Υπεύθυνο Ασφάλειας. Οι διαδικασίες ασφάλειας των λιμένων αξιολογούνται, με τις σχετικές αξιολογήσεις να δύναται να ανατεθούν σε Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφάλειας. Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή των κανονισμών ασφάλειας του

Κώδικα ISPS. Η επιτήρηση των λιμένων μπορεί να ανατεθεί σε ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας που είναι εφοδιασμένες με τις εγκεκριμένες από το νόμο άδειες και τα εγκεκριμένα σχέδια υλοποίησης ελέγχων.

Με Απόφαση Υπουργού Ναυτιλίας, και Νησιωτικής Πολιτικής, συνίσταται η Συμβουλευτική Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Σ.Ε.Ν.Α) για τη λήψη των αποφάσεων που αφορούν στην αλλαγή του επιπέδου ασφαλείας (Άρθρο 6, Ν. 3622/2007). Στο Άρθρο 7, ορίζεται η διαδικασία για την εκπόνηση μελετών αξιολόγησης ασφάλειας λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων, και με βάσει τα πορίσματα αυτών εκπονούνται τα σχέδια ασφάλειας των εγκαταστάσεων (Άρθρο 8). Ορίζονται οι αρμόδιοι υπεύθυνοι ασφάλειας, δηλαδή ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρίας, ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Πλοίου και ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Άρθρο 9), ενώ στο Άρθρο 11 παρουσιάζονται οι προϋποθέσεις της διαδικασίας «δήλωσης ασφάλειας». Οι λιμενικές εγκαταστάσεις ελέγχονται και πιστοποιούνται με διαδικασίες που ορίζονται στα Άρθρα 13 και 8 του Ν. 3622/2007. Οι παραβάτες της σχετικής Ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας επιδέχονται διοικητικές και ποινικές κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 17.

6.3.4. Κατάσταση εφαρμογής του ISPS στους λιμένες της Ελλάδας και της Κύπρου

Πέρα των 13 Οργανισμών Λιμένων στους οποίους εφαρμόζεται ο ISPS (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Πατρών, Ηρακλείου, Βόλου, Κέρκυρας, Ηγουμενίτσας, Ελευσίνας, Ραφήνας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Λαυρίου και Νήσου Ευβοίας), ο Κώδικας τυχαίνει εφαρμογής και στα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία:

- *Σύρου*, όπου το σύστημα ασφαλείας περιλαμβάνει υποσύστημα επιτήρησης με κάμερες, ηλεκτρολογικό και τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό, φορητούς φράκτες, φορητό σύστημα φωτισμού, ιστούς, υποσύστημα ελέγχου πρόσβασης, υποσύστημα ηχητικής αναγγελίας μηνυμάτων και κέντρο ελέγχου,
- *Θήρας*, το οποίο έχει τιμηθεί με το χρυσό βραβείο, BEST CITY AWARDS, στην κατηγορία «Κινητικότητα και Μεταφορές» για την πρωτοβουλία ανάπτυξης ηλεκτρονικής πλατφόρμας διαχείρισης κρουαζιέρας,
- *Μυκόνου*, όπου έχει οριστεί Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης και αναπληρωτής αυτού,
- *Νότιας Δωδεκανήσου*, στο οποίο υπάγονται πέραν των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων της Ρόδου και οι εγκαταστάσεις των νήσων Καρπάθου, Σύμης, Χάλκης, Μεγίστης, Κάσου και Τήλου,
- *Πάτμου*,
- *Χανίων*, στη δικαιοδοσία του οποίου εντάσσονται οι περίπου 25 λιμενικές εγκαταστάσεις του νομού, μεταξύ των οποίων και ο λιμένας της Σούδας,
- *Κω*, το οποίο περιλαμβάνει και τους λιμένες των νήσων Νισύρου και Αστυπάλαιας. Συγκεκριμένα το λιμάνι της Κω είναι πλήρως εναρμονισμένο με τον κώδικα ασφαλείας ISPS. Ειδικότερα, κατά την παράδοση των εφοδίων ισχύουν τα ακόλουθα (α) Η παράδοση των εφοδίων του πλοίου, ανταλλακτικών και άλλου εξοπλισμού πραγματοποιείται μεταξύ των ωρών 7:00-15:00 καθημερινά μετά από προειδοποίηση 24 ωρών μαζί με ένα κατάλογο των παραγγελθέντων εφοδίων / ανταλλακτικών κλπ. και στοιχείων του οδηγού και οχήματος παράδοσης, (β) Η παράδοση επειγόντων εφοδίων στο πλοίο πραγματοποιείται μεταξύ των ωρών 15:00-7:00 και απαιτείται προγενέστερο τεκμηριωμένο αίτημα καθώς και έγκριση Υπεύθυνου Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης μαζί με κατάλογο παραγγελθέντων εφοδίων, ανταλλακτικών κλπ. και στοιχείων του οχήματος-οδηγού ή

πλοιάρχου-λάντζας, (γ) Όλα τα εφόδια πλοίων, ανταλλακτικά κλπ. τα οποία πρόκειται να φορτωθούν σε ελλιμενισμένα πλοία ή σε πλοία που βρίσκονται στο αγκυροβόλιο υπόκεινται σε έρευνες ασφαλείας σύμφωνα με τις προβλέψεις του εγκεκριμένου Σχεδίου Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης, και (δ) Η αποδοχή των εφοδίων του πλοίου, των ανταλλακτικών κλπ. από τον υπεύθυνο αξιωματικό του πλοίου θα πραγματοποιείται σε προκαθορισμένη περιοχή που βρίσκεται δίπλα από την είσοδο της λιμενικής εγκατάστασης. Όταν το πλοίο είναι στο αγκυροβόλιο, η παραλαβή θα γίνεται πάνω στη λάντζα παράδοσης αφού προηγουμένως έχει επιτραπεί από τον ΥΑΛΕ στη λάντζα να προσεγγίσει το πλοίο στο αγκυροβόλιο,

- Ρεθύμνου,
- Μήλου,
- Σάμου,
- Λέσβου,
- Χίου,
- Πύργου,
- Κεφαλληνίας – Ιθάκης,
- Ναυπλίου,
- Καλαμάτας,
- Αιγιάλειας

Τα Κυπριακά λιμάνια από το 2004, έχουν συμμορφωθεί με τον ISPS καθώς και με τον Κανονισμό της Ε.Ε. 2003/0089 (COD) που υιοθετεί τις πρόνοιες του ISPS. Επιπρόσθετα έχουν πιστοποιηθεί σχετικά. Σχετικός είναι και ο Κανονισμός (ΕΚ) αρ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31.3.2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο εν λόγω Κανονισμός έχει ενταχθεί στην εθνική Κυπριακή νομοθεσία από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας με τον νόμο 52(ΙΙΙ)/2004 – Ο περί της Διεθνούς Συμβάσεως περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (Κυρωτικός) και περί συναφών θεμάτων (τροποποιητικός) Νόμος του 2004 [38].

Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο του ISPS Κώδικα στα κυπριακά λιμάνια, μεταξύ των οποίων και των λιμένων Λάρνακας και Λεμεσού, ισχύουν τα κάτωθι[18]:

- Έλεγχος εισόδου / εξόδου του λιμένα από τους Φύλακες της Αρχής σε καθημερινή βάση και όλο το 24ωρο. Ο έλεγχος των ατόμων που εισέρχονται στο λιμενικό χώρο γίνεται με την έκδοση δελτίων εισόδου που εκδίδει και παραχωρεί η Αρχή. Στην είσοδο του λιμένα έχει τοποθετηθεί κλειστό κύκλωμα παρακολούθησης και καταχώρησης σε βιντεοκασέτα. Ευρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία, για εγκατάσταση κλειστού κυκλώματος παρακολούθησης, για κάλυψη όλου του λιμενικού χώρου και της περίφραξης (δεύτερη φάση).
- Εγκατάσταση "θερμής" τηλεφωνικής γραμμής στην είσοδο του λιμένα για επικοινωνία με τον Λιμενικό Αστυνομικό Σταθμό.
- Ενίσχυση της περίφραξης του λιμενικού χώρου.
- Συχνές περιπολίες από τους φύλακες και από μέλη της Λιμενικής & Ναυτικής Αστυνομίας.
- Για τα θέματα ασφάλειας (Security), η Αρχή έχει υπεύθυνο λειτουργό, ο οποίος προΐσταται του Κλάδου των Φρουρών.

[18] https://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=21&langid=13&more_a=53

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία

Άρχισε η λειτουργία του νέου τερματικού στο λιμάνι Λεμεσού. (2017, 7 Ιουλίου). *Sigmalive*. Διαθέσιμο σε: https://www.sigmalive.com/news/local/442277/arxise-i-leitourgia-tou-neou-termatikou-sto-limani-lemesou.

Βήτος, Γ. (χ.χ.) *Παρουσίαση Ενωσιακού Τελωνειακού Κώδικα: Σημαντικότερες καινοτομίες*. Παρουσίαση. Διαθέσιμο σε: http://www.pcci.gr/evepimages/EVEPParousiasiEn_F11885.T.K.pdf.

Δρακάτος, Γ. (2008). *Ασφάλεια και λιμένες: Η εφαρμογή του κώδικα ISPS σε πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις*. (Πτυχιακή Εργασία) Εθνική Σχολή Τοπικής αυτοδιοίκησης, Τμήμα Πολιτικής Προστασίας.

Economy today. (2018, 4 Δεκεμβρίου). *Υφ. Ναυτιλίας: Η Κύπρος καλωσορίζει την πρόοδο στο θέμα της ενιαίας ναυτικής θυρίδας*. Διαθέσιμο σε: https://economytoday.sigmalive.com/oikonomia/kypros/5055_yf-naytilias-i-kypros-kalosorizei-tin-proodo-sto-thema-tis-eniaias-naytikis [Ανακτήθηκε στις 25/08/2019]

Ελληνική Δημοκρατία, Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων. (2018, Ιούνιος). *Εγχειρίδιο ενημέρωσης εισαγωγέων-εξαγωγέων, με απαλλαγές από επιβαρύνσεις*. Αθήνα. Διαθέσιμο σε: ttps://www.aade.gr/sites/default/files/2018-06/egx_eisagexag_ioun_tel.pdf.

Η Καθημερινή (2012, 15 Νοεμβρίου). *Ενσωμάτωση οδηγίας που συμβάλλει στην άμεση καταπολέμηση του λαθρεμπορίου*. Διαθέσιμο σε: https://www.kathimerini.gr/19608/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/enswmatwsh-odhgias-poy-symvallei-sthn-amesh-katapolemhsh-toy-la8remporioy [Ανακτήθηκε στις 06/09/2019]

Ινστιτούτο Εμπορίου και Υπηρεσιών (ΙΝΕΜΥ) της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ελληνικού Εμπορίου (ΕΣΕΕ). (2013). *Εμπόριο και τουρισμός στη Ρόδο. Έρευνα αντιλήψεων και ικανοποίησης των επισκεπτών – τουριστών για την εμπορική αγορά της Ρόδου.* Αθήνα.

Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ – INSETE). (2018, Οκτώβριος). *Συνθετική μελέτη για τον Ναυτικό Τουρισμό (yachting, κρουαζιέρα και ακτοπλοΐα).* Διαθέσιμο σε: http://www.insete.gr/el-gr/Dashboard/%CE%9C%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%84%CE%B5%CF%82-%CE%99%CE%9D%CE%A3%CE%95%CE%A4%CE%95/E%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CE%A4%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82.

Καραγεώργου, Λ. (2019, 4 Ιουνίου). Πιο εύκολος ο ελλιμενισμός πλοίων στα ευρωπαϊκά λιμάνια. *Ναυτεμπορική*. Διαθέσιμο σε: https://m.naftemporiki.gr/story/1483753/pio-eukolos-o-ellimenismos-ploion-sta-europaika-limania [Ανακτήθηκε στις 26/07/2019]

Λεκάκου, Μ. & Στεφανιδάκη, Ε. (2015). *Σχέδιο δράσης για το θαλάσσιο και αθλητικό τουρισμό στις Κυκλάδες*, Παραδοτέο του Υποέργου «Δημιουργία μηχανισμών επιστημονικής παρακολούθησης τουρισμού στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου».

Λιανός, Ν. (2018, 24 Φεβρουαρίου). Κρουαζιέρα: Ανύπαρκτη η Νάξος στα σχέδια των εταιρειών για το 2019. *Naxos Press.* Διαθέσιμο σε: https://www.naxospress.gr/arthro/toyrismos/kroyaziera-anyparkti-i-naxos-sta-shedia-ton-etaireion-gia-2019 [Ανακτήθηκε στις

Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή. (2019, 20 Μαρτίου). *Εθνική Ενιαία Ναυτιλιακή Θυρίδα* (Έκδοση: 1.0). Διαθέσιμο σε: http://www.hcg.gr/sites/default/files/article/attach/manual_EEN%CE%98_v1.0.pdf.

Μανιφάβα, Δ. (2017, 2 Μαΐου). Σε «λουκέτο» οδηγούνται οι εταιρείες εφοδιασμού πλοίων. *Η Καθημερινή*. Διαθέσιμο σε: https://www.kathimerini.gr/907579/article/oikonomia/epixeirhseis/se-loyketo-odhgoyntai-oi-etaireies-efodiasmoy-ploiwn. [Ανακτήθηκε στις 02-09-2019]

Μαρκιανός – Δανιόλος, Ι. (2013). Η Συμβολή του Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου στην ποιοτική ναυτιλία. *Ναυτικά Χρονικά, Αύγουστος – Σεπτέμβριος*. Διαθέσιμο σε: https://www.isalos.net/knowledge/diethneis-symvaseis/solas-1974.

Μπερκέτη, Ι. (2018). *Μελέτη Εφαρμογής του κώδικα ISPS στην Ελλάδα*. (Πτυχιακή Εργασία) Διιδρυματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές», Πανεπιστήμιο Αιγαίου & Α.Ε.Ι Πειραιά.

Μυλονόπουλος, Δ. & Μοίρα, Π. (2005). *Θαλάσσιος τουρισμός*. Εκδόσεις INTERBOOKS.

Πάλλης, Θ., Βαγγέλας Γ., Αράπη, Κ., Κλαδάκη, Π. & Παπαχρήστου, Α. (2017). *Η Αναπτυξιακή Προοπτική της Κρουαζιέρας Αφετηρίας στην Ελλάδα*. Διανέοσις – Οργανισμός Έρευνας & Ανάλυσης. Διαθέσιμο σε https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/09/limania_krouaziera_final.pdf.

Παπαδοπούλου, Γ. (2015). *Διερεύνηση των χαρακτηριστικών που επηρεάζουν τη δαπάνη επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα.* (Διδακτορική διατριβή) Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Σχολή Οικονομικών, Επιχειρηματικών και Διεθνών Σπουδών, Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης, Πειραιάς.

Παρουσίαση Ενωσιακού Τελωνειακού Κώδικα. Διαθέσιμο σε: https://syetapa.gr/legislation/nees-teloneiakes-diatakseis/send/41-new-customs-provisions/1706-oete268.html.

Σδουκόπουλος, Ε. (2017). Ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα – Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές ανάπτυξης. *Το Βήμα των Ερευνητών*, Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Συμβούλιο της ΕΕ. (2018, 3 Δεκεμβρίου). Εκσυγχρονισμός των συστημάτων υποβολής αναφορών από τα πλοία - το Συμβούλιο καθορίζει τη θέση του για μια ενιαία ναυτιλιακή θυρίδα. *Δελτίο Τύπου*. Διαθέσιμο σε: https://www.consilium.europa.eu/el/press/press-releases/2018/12/03/modernising-ship-reporting-systems-council-agrees-its-stance-on-a-maritime-single-window/ [Ανακτήθηκε στις 18/08/2019]

Τσιμπλάκης, Α. (2019, 7 Μαΐου). Με «ούριο άνεμο» ο κλάδος της κρουαζιέρας το 2019. *Naftemporiki.gr*. Διαθέσιμο σε: https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1472450/me-ourio-anemo-o-klados-tis-krouazieras-to-2019.

Φαμπρίκης, Η. (2016). *Ο ρόλος του Δημόσιου Τομέα για την Ανάπτυξη του Συνόλου των Ναυτιλιακών Δραστηριοτήτων της Χώρας*. Διαθέσιμο σε: file:///D:/Back-up/Research/Nays/Literature/Famprikis_Iraklis%20-%20Supply%20Chain.pdf. [Ανακτήθηκε στις 05-09-2019]

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

Abeywickrama, M. H., and Wickramaarachchi, W. A. D. N. (2015, September). Study on the Challenges of Implementing Single Window Concept to Facilitate Trade in Sri Lanka: A Freight Forwarder Perspective. *Journal of Economics, Business and Management*, *3*(9), p.p. 883 – 888. DOI: 10.7763/JOEBM.2015.V3.302.

Cruise Lines International Association (CLIA). (2018). *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017*. CLIA Technical Report. Available at https://es.cruiseexperts.org/media/2971/2017-europe-economic-impact-report.pdf.

DP World Limassol. (2018, 3 May). New passenger terminal starts operations at DP World Limassol. Available at: https://www.dpworldlimassol.com/media/29/new-passenger-terminal-starts-operations-at-dp-world-limassol.

European Commission. (2014, May). ANNA – Advanced National Networks for Administrations. Available at: https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/download/project_fiches/multi_country /fichenew_2012eu21019s_final_1.pdf.

European Commission. (2018). *European Maritime Single Window environment & e-freight transport information* [Factsheet]. Available at: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/3rd-mobility-pack-factsheets-maritime_transport.pdf.

European Maritime Safety Agency. (2019). *Vessel Reporting*. Available at http://www.emsa.europa.eu/ssn-main/who-can-benefit-and-how.html. [Accessed 09/09/2019]

Katsoulakos, T. (2013). EU Maritime Single Window Development Guide and Check-list. *eMAR White Paper MSW 1 11th December 2013 - Version 1*. Available at: https://www.ebos.com.cy/ebos2013/uploadfiles/EU_Maritime_Single_Window_Development_Guide_Version_1.pdf.

Lavarello, E. (2015) Supply procedure of MSC Shipping. Presentation at Posidonia 2015.

Lekakou, M., Stefanidaki, E., and Vaggelas, G. K. (2011). The economic impact of cruise to local economies. The case of an island. *Athens Tourism Symposium 2011*, Athens, Greece. Available at: https://www.researchgate.net/profile/George_Vaggelas/publication/269094253_The_economic_impact_of_cruise_to_local_economies_The_case_of_an_island/links/547f2db30cf2c1e3d2dc4058.pdf.

Papadopoulou, G., and Xesfingi, S. (2018). Understanding cruise passengers' motivations: The case of Greece. *Munich Personal RePEc Archive.* Available at: https://mpra.ub.uni-muenchen.de/89840/.

Vaggelas, G., Lekakou, M., & Pallis, A. (2009), Is this a homeport?: An analysis of cruise industry selection criteria, presented at *International Association of Maritime Economists Conference, Copenhagen, June 2009*. Available at: file:///C:/Users/l.perra/Downloads/IAME_09-Cruise_Homeport_Selection.pdf.

Συνεντεύξεις (Ιούνιος – Σεπτέμβριος, 2019)

Διευθυντής αντιπροσωπίας μηχανολογικού εξοπλισμού. Προσωπική συνέντευξη.

Πρόεδρος Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου. Προσωπική συνέντευξη.

Τεχνικός Διευθυντής πλοιοϊδιοκτήτριας εταιρίας. Προσωπική συνέντευξη.

Θεσμικό πλαίσιο

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. (11.10.1993). Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2454/93 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 1993, για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου για τη θέσπιση του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L 253. Διαθέσιμο σε: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A01993R2454-20150501.

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. (11.06.2005). Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 884/2005 της Επιτροπής της 10ης Ιουνίου 2005 για καθιέρωση διαδικασιών διεξαγωγής των επιθεωρήσεων της Επιτροπής στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L 148, σ.σ. 25 – 29. Διαθέσιμο σε: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005R0884&from=DE.

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. (17.07.2009). Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 612/2009 της Επιτροπής της 7ης Ιουλίου 2009 για τις κοινές λεπτομέρειες εφαρμογής του καθεστώτος των επιστροφών κατά την εξαγωγή για τα γεωργικά προϊόντα. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L 186. Διαθέσιμο σε: https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do ?uri=CONSLEG:2009R0612:20101203:EL:PDF.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (29.12.2015α). Κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμός (ΕΕ) 2015/2446 της Επιτροπής της 28ης Ιουλίου 2015 για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά λεπτομερείς κανόνες σχετικούς με ορισμένες από τις διατάξεις του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L 343, σ.σ. 1. Διαθέσιμο σε: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri= CELEX%3A32015R2446.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (29.12.2015β). Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2015/2447 της Επιτροπής της 24ης Νοεμβρίου 2015 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής ορισμένων διατάξεων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση του Ενωσιακού Τελωνειακού Κώδικα. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L 343, σ.σ. 558. Διαθέσιμο σε: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2015.343.01. 0558.01.ELL&toc=OJ:L:2015:343:TOC.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (15.03.2016). Κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμός (ΕΕ) 2016/341 της Επιτροπής της 17ης Δεκεμβρίου 2015 για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά μεταβατικούς κανόνες για ορισμένες διατάξεις του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα για τις περιπτώσεις που τα σχετικά ηλεκτρονικά συστήματα δεν έχουν τεθεί ακόμη σε λειτουργία, και την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/2446 της Επιτροπής. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L 69, σ.σ. 1. Διαθέσιμο σε: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A32016R0341.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (13.06.2017α). Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/989 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2017, για τη διόρθωση και τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/2447 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής ορισμένων διατάξεων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L149, σ.σ. 19–56. Διαθέσιμο σε: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2017/989/oj/ell.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (15.11.2017β). Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2089 της Επιτροπής της 14ης Νοεμβρίου 2017 σχετικά με τις τεχνικές ρυθμίσεις για την ανάπτυξη, τη συντήρηση και τη χρησιμοποίηση των ηλεκτρονικών συστημάτων με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών και την αποθήκευση αυτών των πληροφοριών στο πλαίσιο του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L 297, σ.σ. 13. Διαθέσιμο σε: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2089/oj?locale=el.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (17.5.2018). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 18ης Απριλίου 2019 σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας και για την κατάργηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ. (COM(2018)0278 – C8-0193/2018 – 2018/0139(COD)). Διαθέσιμο σε: http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0434_EL.html#title1.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Φορολογίας και Τελωνειακής Ένωσης. (22.1.2018). *Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του Ενωσιακού Τελωνειακού Κώδικα και την άσκηση της εξουσίας έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων δυνάμει του άρθρου 284 του εν λόγω κώδικα*. (COM 2018)39 τελικό. Διαθέσιμο σε: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A52018DC0039.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (09.03.2002). Οδηγία 2002/6/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L067, σ.σ. 31 – 45. Διαθέσιμο σε: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0006 &from=EL.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (29.04.2004). Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L 129, σ.σ. 6 – 91. Διαθέσιμο σε: https://www.yen.gr/documents/20182/116076/%CE%9A%CE%91%CE%9D%CE%9F%CE%9D%CE%99%CE%A3%CE%9C%CE%9F%CE%A3_%CE%95%CE%9A_725-2004.pdf/05836770-6db5-4140-a59c-3aa0f996fa0f.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (04.05.2005α). Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 648/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Απριλίου 2005 για τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L 117, σ.σ. 13. Διαθέσιμο σε: https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d46b74e3-376e-476a-94d6-2c513efe7bfc/language-el.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (25.11.2005β). Οδηγία 2005/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 2005 σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας των λιμένων. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L 310/28. Διαθέσιμο σε: https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:310:0028:0039: EL:PDF.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (29.10.2010). Οδηγία 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Οκτωβρίου 2010 σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και για

την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L283, σ.σ. 1 – 10. Διαθέσιμο σε: https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:283:0001:0010:EL:PDF.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (10.10.2013). Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013 , για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L 269, σ.σ. 1 – 101. Διαθέσιμο σε: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:02013R0952-20161224&from=EN.

Κανονιστική Διοικητική Πράξη 241/2006 «*Γνωστοποίηση με βάση το άρθρο 123(4) του περί Τελωνιακού Κώδικα Νόμου του 2004 Αρ. 94(Ι) του 2004 και τα άρθρα 28(3), και 149(4) του περί Φόρων Κατανάλωσης Νόμου του 2004 Αρ. 91(Ι) του 2004*» (ΕΕ Παρ. ΙΙΙ(Ι) Αρ. 4110, 2.6.2006 Αριθμός 241).

Νόμος υπ' αριθμόν 438/1976 «*Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής. (Α' 256)*» (ΦΕΚ Α΄ 24/27.9.1976).

Νόμος υπ' αριθμόν 603/1977 «*Περί συμπληρώσεως ενίων διατάξεων του δια του Ν.Δ. 187/1973 κυρωθέντος Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΦΕΚ 261 Α`) και τροποποιήσεως των άρθρων 10 και 21 του Ν. 438/1976*» (ΦΕΚ Α΄162/10.6.1977).

Νόμος υπ' αριθμόν 2386/1996 «*Ρυθμίσεις θεμάτων εθνικών κληροδοτημάτων, δημόσιων και ανταλλάξιμων κτημάτων και άλλες διατάξεις*» (ΦΕΚ 43 Α/7.3.1996).

Νόμος υπ' αριθμόν 2859/2000 «*Κύρωση Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας*» (ΦΕΚ 248 Α/7-11-2000).

Νόμος υπ' αριθμόν 2960/2001 «*Εθνικός Τελωνιακός Κώδικας*» (ΦΕΚ Α' 265/22-11-2001).

Νόμος υπ' αριθμόν 3182/2003 «*Ναυτιλιακή Εταιρία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις*» (ΦΕΚ 220 Α/ 12.9.2003).

Νόμος 91 (Ι) του 2004 «*Περί Φόρων Κατανάλωσης Νόμος*» (3846/29-4-2004).

Νόμος 94 (Ι) του 2004 «*Περί Τελωνειακού Κώδικα Νόμος, Κ.Δ.Π. 385/2004, γνωστοποίηση με βάση το άρθρο 22(2)*» (3849/30-4-2004).

Νόμος υπ' αριθμόν 3622/2007 «*Ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις*» (ΦΕΚ 281 Α/20.12.2007).

Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ. 26 «*Τροποποίηση του Π.Δ 242/1999, Οργανισμός Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Α' 201)*» (ΦΕΚ 23 Α/3.2.2004).

Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ. 125 *«Προσαρμογή του εσωτερικού δικαίου στην Οδηγία 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ»* (ΦΕΚ 221Α/8.11.2012). Διαθέσιμο σε: https://www.yen.gr/documents/20182/110969/%CE%A0%CE%94+125-2012.pdf/7a8c236e-5ea9-4acc-8015-2f785b59ee84.

Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (15.05.1998). Οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής*

Ένωσης, L144. Διαθέσιμο σε: https://www.yen.gr/documents/20182/141212/5-%CE%9A.%CE%9F.98-18+%CE%9C%CE%95+%CE%A4%CE%A1%CE%9F%CE%A0%CE%9F%CE%A0..pdf/c979bffa-2369-4750-b2f3-e309584ebffe.

Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. (19.10.1992). Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου της 12ης Οκτωβρίου 1992 περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, L 302. Διαθέσιμο σε: https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1992R2913:20070101:EL:PDF.

Υπουργική Απόφαση αριθ. Τ1940/41 «*Τελωνειακές διαδικασίες εφοδιασμού πλοίων, αεροσκαφών, διπλωματικών αποστολών και λοιπών προορισμών με τροφοεφόδια, καπνικά, καύσιμα κ.λπ.*» (ΦΕΚ 516 Β/ 2-5-2003).

<u>Διαδικτυακοί τόποι</u>

A.Avgousti Ship Suppliers Ltd. Διαθέσιμο σε: http://aavgoustishipsuppliers.com/.

AIDA Cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.aida.de/.

Amathus Aegeas. Διαθέσιμο σε: https://www.amathusaegeas.com/maintenance.

Αρχή Λιμένων Κύπρου. Διαθέσιμο σε: https://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=1&langID=13.

Αρχή Λιμένων Κύπρου. *Λιμάνι Λάρνακας.* Διαθέσιμο σε: https://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=21&langid=13&more_a=53.

Αρχή Λιμένων Κύπρου. *Νομοθεσία.* Διαθέσιμο σε: https://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=15&mpath=/9/21.

Association of Cyprus Travel Agents (ACTA). Διαθέσιμο σε: http://www.acta.org.cy/en/page/home.

Azamara Club Cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.azamara.com/int.

Carnival Cruise Line. Διαθέσιμο σε: https://www.carnival.com/.

Cass Technava – Suppliers and contractors of shipbuilding & industrial equipment. Διαθέσιμο σε: https://www.cass-technava-cy.com/.

Celebrity Cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.celebritycruises.com/.

Celestyal Cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.celestyalcruises.gr/el.

Costa Cruises. Διαθέσιμο σε: http://www.costacruise.com/.

Cruise and Maritime Voyages. Διαθέσιμο σε: https://www.cruiseandmaritime.com/.

Cyprus Shipping Association. Διαθέσιμο σε: https://www.csa-cy.org/.

Cunard Line. Διαθέσιμο σε: https://www.cunard.com/en-gb.

DP World Limassol. Διαθέσιμο σε: https://www.dpworldlimassol.com/.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ) – Ελληνική Κρουαζιέρα. Διαθέσιμο σε: https://www.elime.gr/krouaziera.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ) – Οργανισμοί λιμένων. Διαθέσιμο σε: https://www.elime.gr/limania.

Fameline Holding Group. Διαθέσιμο σε: https://fhg.global/.

Fred. Olsen Cruise Lines. Διαθέσιμο σε: https://www.fredolsencruises.com/.

FTI Cruises. Διαθέσιμο σε: http://www.fti-cruises.com/en.html.

G.A.P. Vassilopoulos Group. Διαθέσιμο σε: https://www.gapgroup.com/shipping-agency-one.

Golden Star Cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.golden-star-cruises.com/.

Gulf Agency Co (Cyprus) Limited – Services. Διαθέσιμο σε: https://www.gac.com/gac-worldwide/europe/cyprus/.

Hapag-Lloyd Cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.hl-cruises.com/.

Holland America Line. Διαθέσιμο σε: https://www.hollandamerica.com/en_US.html.

Hull Blyth Araouzos. Διαθέσιμο σε: https://www.hba.com.cy/en/home.

International Maritime Purchasing Association (IMPA). Διαθέσιμο σε: https://impa.net/.

International Maritime Purchasing Association (IMPA). Marine Stores Guide (MSG). Διαθέσιμο σε: https://www.shipserv.com/impa-catalogue/?style=impa&utm_source=IMPA&utm_medium=web&utm_campaign=IMPA%20referring.

International Shipsuppliers & Services Association (ISSA). Διαθέσιμο σε: http://shipsupply.org/.

Κυπριακή Δημοκρατία – Τμήμα Τελωνείων. Διαθέσιμο σε: https://www.mof.gov.cy/mof/customs/customs.nsf/index_gr/index_gr?opendocument.

Λιμενική και Ναυτική Αστυνομία - Αστυνομία Κύπρου. Διαθέσιμο σε: http://www.police.gov.cy/police/police.nsf/All/CBA59BA310B18382C22578A9002711E9?OpenDocument.

Louis Group. Διαθέσιμο σε: https://louisgroup.com/el/companies/louis-travel.

Mantovani Navigation Ltd. Διαθέσιμο σε: http://mantovani-nav.com/.

Marine Stores Guide – MSG. Διαθέσιμο σε: https://marinestoresguide.com/.

Maritime Institute of Eastern Mediterranean. Διαθέσιμο σε: http://www.marinem.org/.

Mediterranean Shipping Company (Cyprus) Ltd. Διαθέσιμο σε: https://www.msc.com/cyp.

MSC Cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.msccruises.com/en-gl/Homepage.aspx.

Navis Peritus – Cyprus Ship Chandlers. Διαθέσιμο σε: http://www.cyprusshipchandlers.com/.

Navis Peritus – Cyprus Ship Chandlers. *Products*. Διαθέσιμο σε: http://www.cyprusshipchandlers.com/en/products.

Navkratis – Maritime and offshore services. Διαθέσιμο σε: https://www.navkratis.com/.

NICKO cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.nicko-cruises.de/.

Norwegian Cruise Line. Διαθέσιμο σε: https://www.ncl.com/fr/en/.

Oceania Cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.oceaniacruises.com/.

Orphanides and Murat. Διαθέσιμο σε: http://www.orphanidesandmurat.com/.

Πανελλήνιος Σύλλογος Εφοδιαστών Πλοίων και Εξαγωγέων – ΠΣΕΠΕ. Διαθέσιμο σε: http://www.ship-suppliers.gr/.

P&O Cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.pocruises.com/.

Phoenix Reisen Gmbh Bonn. Διαθέσιμο σε: https://www.phoenixreisen.com/.

Ponant Cruises. Διαθέσιμο σε: https://en.ponant.com/.

Princess Cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.princess.com/.

Pullmantur Cruises. Διαθέσιμο σε: http://www.pullmanturcruises.co.uk/.

Regent Seven Seas Cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.rssc.com/.

Royal Caribbean International. Διαθέσιμο σε: https://www.royalcaribbean.com/.

Salamis Organization. Διαθέσιμο σε: http://www.salamisshipping.com/.

Seabourn. Διαθέσιμο σε: https://www.seabourn.com/en_US.html.

SHOHAM (Cyprus) Limited. Διαθέσιμο σε: http://www.shoham.com.cy/.

Silversea Cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.silversea.com/.

Solomonides Shipping Services Ltd. Διαθέσιμο σε: https://www.solomonides.eu/.

Star Clippers. Διαθέσιμο σε: https://www.starclippers.com/eu/.

Stemar Shipping Ltd. Διαθέσιμο σε: http://www.stemarshipping.com/.

The Cyprus Shipping Company Limited. Διαθέσιμο σε: https://www.thecyprusshipping.com/.

Τμήμα Αρχείου Πληθυσμού και Μετανάστευσης – Κυπριακή Δημοκρατία – Υπουργείο Εσωτερικών. Διαθέσιμο σε: http://www.moi.gov.cy/moi/crmd/crmd.nsf/index_gr/index_gr?OpenDocument.

TUI. Διαθέσιμο σε: https://www.tui.co.uk.

UMAR – WSR. Shipping services – Ship repairs. Διαθέσιμο σε: https://www.umarwsr.com/.

Variety Cruises. Διαθέσιμο σε: https://varietycruises.com/.

Viking Ocean Cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.vikingcruises.co.uk/oceans.

Voyages to Antiquity – VTA. Διαθέσιμο σε: https://www.voyagestoantiquity.com/.

Windstar Cruises. Διαθέσιμο σε: https://www.windstarcruises.com/.

Υγειονομική Υπηρεσία – Υπουργείο Υγείας. Διαθέσιμο σε: https://www.moh.gov.cy/moh/mphs/phs.nsf/DMLindex_gr/DMLindex_gr?opendocument.

Υπουργείο Ναυτιλίας και Ναυτιλιακής Πολιτικής. *Λιμάνια.* Διαθέσιμο σε: https://www.yen.gr/limania.

Υφυπουργείο Τουρισμού. Διαθέσιμο σε: http://www.visitcyprus.biz/wps/portal/b2b/!ut/p/c4/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3hXN0fHYE8TIwMLP3MnAyPLIEPjlHMPI_9QQ_3g1Bz9gmxHRQDaoydn/.

Παράρτημα

ΕΛΛΑΔΑ

Α/Α	Λιμένας κρουαζιέρας	Προέλευση		Προορισμός		Σύνολο πραγματοποιούμενων δρομολογίων
		Αριθμός πραγματοποιούμενων δρομολογίων	**Αριθμός μοναδικών διαδρομών**	**Αριθμός πραγματοποιούμενων δρομολογίων**	**Αριθμός μοναδικών διαδρομών**	
			Συνδέσεις Πειραιά			
1	Μύκονος	97	22	234	40	331
2	Σαντορίνη	51	14	38	14	89
3	Κέρκυρα	27	4	41	2	68
4	Κατάκολο	20	15	10	4	30
5	Ηράκλειο	9	8	10	9	19
6	Χανιά	6	2	11	10	17
7	Ναύπλιο	9	8	8	8	17
8	Ρόδος	2	2	10	7	12
9	Ζάκυνθος	-	-	9	2	9
10	Ύδρα	6	4	2	2	8
11	Σπέτσες	4	2	1	1	5
12	Πάτμος	2	2	2	2	4
13	Καλαμάτα	-	-	4	1	4
14	Σύρος	3	1	-	-	3
15	Μονεμβασιά	-	-	3	2	3
16	Ιτέα	1	1	2	2	3
17	Άγιος Νικόλαος	-	-	2	2	2
18	Δήλος	-	-	2	1	2
19	Πόρος	2	1	-	-	2
20	Γύθειο	-	-	1	1	1
21	Πάρος	1	1	-	-	1
22	Ρέθυμνο	-	-	1	1	1
23	Μυτιλήνη	-	-	1	1	1
			Συνδέσεις Μυκόνου			
1	Πειραιάς	234	40	97	22	331
2	Σαντορίνη	117	18	39	11	156
3	Χανιά	32	5	15	4	47
4	Κατάκολο	26	4	19	1	45
5	Κεφαλλονιά	2	1	34	9	36
6	Ρόδος	12	6	22	11	34
7	Μήλος	-	-	27	1	27
8	Ναύπλιο	2	2	5	1	7
9	Δήλος	5	4	-	-	5
10	Κως	1	1	3	1	4
11	Σπέτσες	1	1	3	1	4
12	Αμοργός	3	1	1	1	4
13	Ηράκλειο	-	-	2	1	2
14	Πάτμος	1	1	1	1	2
15	Ύδρα	-	-	2	2	2
16	Σύρος	-	-	1	1	1
17	Γύθειο	1	1	-	-	1
18	Πάρος	-	-	1	1	1
19	Μυτιλήνη	-	-	1	1	1
20	Πάργα	1	1	-	-	1
			Συνδέσεις Σαντορίνης			
1	Πειραιάς	38	14	234	34	272
2	Ηράκλειο	159	6	31	5	217
3	Μύκονος	39	11	117	18	156

4	Κέρκυρα	54	15	27	2	81
5	Κατάκολο	31	2	20	8	51
6	Ρόδος	22	16	17	11	39
7	Χανιά	10	9	21	6	31
8	Μήλος	27	1	-	-	27
9	Κεφαλλονιά	24	4	1	1	25
10	Ύδρα	1	1	3	1	4
11	Γύθειο	-	-	3	3	3
12	Πάτμος	1	1	1	1	2
13	Ναύπλιο	2	2	-	-	2
14	Ρέθυμνο	2	2	-	-	2
15	Κως	-	-	1	1	1
16	Καλαμάτα	1	1	-	-	1
17	Δήλος	-	-	1	1	1
			Συνδέσεις Κέρκυρας			
1	Σαντορίνη	27	2	54	15	81
2	Πειραιάς	41	2	27	4	68
3	Κατάκολο	5	4	17	15	22
4	Κεφαλλονιά	7	5	13	5	20
5	Ζάκυνθος	6	2	1	1	7
6	Χανιά	-	-	6	1	6
7	Γύθειο	3	3	1	1	4
8	Καλαμάτα	4	1	-	-	4
9	Νυδρί	2	1	-	-	2
10	Ύδρα	2	2	-	-	2
11	Ρόδος	-	-	1	1	1
12	Ηράκλειο	-	-	1	1	1
13	Ναύπλιο	-	-	1	1	1
14	Ιτέα	1	1	-	-	1
			Συνδέσεις Κατακόλου			
1	Σαντορίνη	20	8	31	2	51
2	Μύκονος	19	1	26	4	45
3	Πειραιάς	10	4	20	15	30
4	Κέρκυρα	17	15	5	4	22
5	Ναύπλιο	7	3	3	3	10
6	Χανιά	3	3	4	4	7
7	Ηράκλειο	-	-	4	3	4
8	Μονεμβασιά	3	2	-	-	3
9	Ιτέα	2	2	1	1	3
10	Νυδρί	-	-	3	2	3
11	Κεφαλλονιά	-	-	1	1	1
12	Γύθειο	1	1	-	-	1
13	Ρέθυμνο	-	-	1	1	1
14	Πύλος	-	-	1	1	1
15	Πάτρα	1	1	-	-	1
			Συνδέσεις Ρόδου			
1	Ηράκλειο	5	4	72	5	77
2	Πάτμος	70	3	1	1	71
3	Σαντορίνη	17	11	22	16	39
4	Μύκονος	22	11	12	6	34
5	Χανιά	6	1	15	8	21
6	Πειραιάς	10	7	2	2	12
7	Άγιος Νικόλαος	2	2	2	2	4
8	Σύμη	-	-	4	2	4
9	Νίσυρος	2	1	-	-	2
10	Κέρκυρα	1	1	-	-	1
11	Σύρος	-	-	1	1	1
12	Ναύπλιο	-	-	1	1	1
13	Ρέθυμνο	1	1	-	-	1
			Συνδέσεις Ηρακλείου			
1	Σαντορίνη	31	5	159	6	190

2	Ρόδος	72	5	6	5	78
3	Πάτμος	69	1			69
4	Πειραιάς	10	9	9	8	19
5	Βόλος	6	1	-	-	6
6	Κέρκυρα	5	1	-	-	5
7	Κατάκολο	4	3	-	-	4
8	Μύκονος	2	1	-	-	2
9	Άγιος Νικόλαος	-	-	2	1	2
			Συνδέσεις Χανίων			
1	Μύκονος	15	4	32	5	47
2	Σαντορίνη	21	6	10	9	31
3	Ρόδος	15	8	6	2	21
4	Κεφαλλονιά	-	-	20	3	20
5	Πειραιάς	11	10	6	2	17
6	Κατάκολο	4	4	3	3	7
7	Κέρκυρα	6	1	-	-	6
8	Άγιος Νικόλαος	2	2	-	-	2
9	Ναύπλιο	-	-	1	1	1
10	Μονεμβασιά	1	1	-	-	1
11	Ζάκυνθος	-	-	1	1	1
			Συνδέσεις Πάτμου			
1	Ρόδος	1	1	70	3	71
2	Ηράκλειο	-	-	69	1	69
3	Πειραιάς	2	2	2	2	4
4	Αμοργός	1	1	3	1	4
5	Μύκονος	1	1	1	1	2
6	Σαντορίνη	1	1	1	1	2
7	Ναύπλιο	1	1	1	1	2
8	Σύμη	1	1	-	-	1
9	Σίφνος	-	-	1	1	1
10	Δήλος	-	-	1	1	1
			Συνδέσεις Σάμου			
-	-	-	-	-	-	-
			Συνδέσεις Σύρου			
-	-	-	-	-	-	-
			Συνδέσεις Κεφαλλονιάς			
1	Μύκονος	34	9	2	1	36
2	Σαντορίνη	1	1	24	4	25
3	Κέρκυρα	10	3	7	5	17
4	Κατάκολο	1	1	-	-	1
5	Χανιά	20	3	-	-	20
6	Ναύπλιο	2	2	-	-	2
7	Ιτέα	-	-	1	1	1
8	Γύθειο	-	-	2	1	2
9	Ύδρα	1	1	-	-	1
			Συνδέσεις Ναυπλίου			
1	Πειραιάς	8	8	9	8	17
2	Κατάκολο	3	3	7	3	10
3	Μύκονος	5	1	2	2	7
4	Γύθειο	3	1	-	-	3
5	Σαντορίνη	-	-	2	2	2
6	Πάτμος	1	1	1	1	2
7	Κεφαλλονιά	-	-	2	2	2
8	Πάρος	-	-	2	2	2
9	Κέρκυρα	1	1	-	-	1
10	Ρόδος	1	1	-	-	1
11	Χανιά	1	1	-	-	1
12	Μονεμβασιά	-	-	1	1	1
13	Ιτέα	1	1	-	-	1
14	Καλαμάτα	1	1	-	-	1
15	Ύδρα	-	-	1	1	1

			Συνδέσεις Μονεμβασιάς			
1	Πειραιάς	3	2	-	-	3
2	Κατάκολο	-	-	3	2	3
3	Χανιά	-	-	1	1	1
4	Ναύπλιο	1	1	-	-	1
5	Γύθειο	1	1	-	-	1
6	Πύλος	1	1	1	1	1
7	Ύδρα	-	-	1	1	1
			Συνδέσεις Ιτέας			
1	Πειραιάς	2	2	1	1	3
2	Κατάκολο	1	1	2	2	3
3	Κέρκυρα	-	-	1	1	1
4	Κεφαλλονιά	1	1	-	-	1
5	Ναύπλιο	-	-	1	1	1
6	Σίφνος	1	1	-	-	1
			Συνδέσεις Μήλου			
1	Μύκονος	27	1	-	-	27
2	Σαντορίνη	-	-	27	1	27
			Συνδέσεις Βόλου			
1	Ηράκλειο	-	-	6	1	6
2	Σκιάθος	1	1	-	-	1
3	Θεσσαλονίκη	-	-	1	1	1
4	Μυτιλήνη	1	1	-	-	1
5	Ύδρα	-	-	1	1	1
			Συνδέσεις Αγίου Νικολάου			
1	Ρόδος	2	2	2	2	4
2	Κως	3	1	-	-	3
3	Σπέτσες	-	-	3	1	3
4	Πειραιάς	2	2	-	-	2
5	Ηράκλειο	2	1	-	-	2
6	Χανιά	-	-	2	2	2
7	Κάρπαθος	-	-	2	1	2
8	Σύμη	1	1	-	-	1
			Συνδέσεις Νάξου			
-	-	-	-	-	-	-
			Συνδέσεις Γυθείου			
1	Κέρκυρα	1	1	3	3	4
2	Σαντορίνη	3	3	-	-	3
3	Κεφαλλονιά	3	2	-	-	3
4	Ναύπλιο	-	-	3	2	3
5	Πειραιάς	1	1	-	-	1
6	Μύκονος	-	-	1	1	1
7	Κατάκολο	-	-	1	1	1
8	Μονεμβασιά	-	-	1	1	1
9	Ζάκυνθος	1	1	-	-	1
			Συνδέσεις Ζακύνθου			
1	Πειραιάς	9	2	-	-	9
2	Κέρκυρα	1	1	6	2	6
3	Χανιά	1	1	-	-	1
4	Γύθειο	-	-	1	1	1
			Συνδέσεις Πάρου			
1	Ναύπλιο	2	2	-	-	2
2	Πειραιάς	-	-	1	1	1
3	Μύκονος	1	1	-	-	1
4	Σύρος	-	-	1	1	1
5	Σκιάθος	-	-	1	1	1
6	**Λήμνος**	1	1	-	-	1
7	Δήλος	-	-	1	1	1
			Συνδέσεις Σύμης			
1	Ρόδος	4	2	-	-	4
2	Πάτμος	-	-	1	1	1
3	Σύρος	-	-	3	1	1
4	Άγιος Νικόλαος	-	-	1	1	1
			Συνδέσεις Ρεθύμνου			
1	Σαντορίνη	-	-	2	2	2
2	Πειραιάς	1	1	-	-	1
3	Κατάκολο	1	1	-	-	1
4	Ρόδος	-	-	1	1	1
5	Ύδρα	1	1	-	-	1

			Συνδέσεις Ηγουμενίτσας			
-	-	-	-	-	-	-
			Συνδέσεις Πύλου			
1	Μονεμβασιά	1	1	1	1	2
2	Κατάκολο	1	1	-	-	1
			Συνδέσεις Ιθάκης			
-	-	-	-	-	-	-
			Συνδέσεις Κω			
1	Μύκονος	3	1	1	1	4
2	Άγιος Νικόλαος	-	-	3	1	3
3	Σαντορίνη	1	1	-	-	1
			Συνδέσεις Χίου			
-	-	-	-	-	-	-
			Συνδέσεις Καλαμάτας			
1	Πειραιάς	4	1	-	-	4
2	Κέρκυρα	-	-	4	1	4
3	Σαντορίνη	-	-	1	1	1
4	Ναύπλιο	-	-	1	1	1
5	Κόρινθος	1	1	-	-	1
			Συνδέσεις Σκιάθου			
1	Σκόπελος	-	-	2	1	2
2	Λήμνος	2	1	-	-	2
3	Βόλος	-	-	1	1	1
4	Πάρος	1	1	-	-	1
			Συνδέσεις Θεσσαλονίκης			
1	Βόλος	1	1	-	-	1
2	Καβάλα	-	-	1	1	1
			Συνδέσεις Καβάλας			
1	Θεσσαλονίκη	1	1	-	-	1
			Συνδέσεις Σκοπέλου			
1	Σκιάθος	2	1	-	-	2
2	Πόρος	-	-	2	1	2
			Συνδέσεις Σητείας			
-	-	-	-	-	-	-
			Συνδέσεις Κυθήρων			
-	-	-	-	-	-	-
			Συνδέσεις Λήμνου			
1	Σκιάθος	-	-	2	1	2
2	Πάρος	-	-	1	1	1
			Συνδέσεις Πάτρας			
1	Κατάκολο	-	-	1	1	1
2	Σύρος	1	1	-	-	1
			Συνδέσεις Αλεξανδρούπολης			
-	-	-	-	-	-	-
			Συνδέσεις Ίου			
-	-	-	-	-	-	-
			Συνδέσεις Μυτιλήνης			
1	Πειραιάς	1	1	-	-	1
2	Μύκονος	1	1	-	-	1
3	Σύρος	1	1	-	-	1
4	Βόλος	-	-	1	1	1
			Συνδέσεις Λαυρίου			
-	-	-	-	-	-	-
			Συνδέσεις Πρεβέζης			
-	-	-	-	-	-	-
			Συνδέσεις Άνδρου			
-	-	-	-	-	-	-
			Συνδέσεις Νυδριού			
-	Κατάκολο	3	2	-	-	3
			Συνδέσεις Σίφνου			
1	Πάτμος	1	1	-	-	1
2	Ιτέα	-	-	1	1	1
			Συνδέσεις Δήλου			
1	Μύκονος	-	-	5	4	5
2	Πειραιάς	2	1	-	-	2
3	Σαντορίνη	1	1	-	-	1
4	Πάτμος	1	1	-	-	1
5	Πάρος	1	1	-	-	1

Συνδέσεις Πόρου						
1	Πειραιάς	-	-	2	1	2
2	Σκόπελος	2	1	-	-	2
Συνδέσεις Σπετσών						
1	Πειραιάς	1	1	4	2	5
2	Μύκονος	3	1	1	1	4
3	Άγιος Νικόλαος	3	1	-	-	3
4	Αμοργός	1	1	-	-	1
Συνδέσεις Κορίνθου						
1	Καλαμάτα	-	-	1	1	1
Συνδέσεις Ύδρας						
1	Πειραιάς	2	2	6	4	8
2	Σαντορίνη	3	1	1	1	4
3	Μύκονος	2	2	-	-	2
4	Κέρκυρα	-	-	2	2	2
5	Βόλος	1	1	-	-	1
6	Ρέθυμνο	-	-	1	1	1
7	Μονεμβασιά	1	1	-	-	1
8	Ναύπλιο	1	1	-	-	1
9	Κεφαλλονιά	-	-	1	1	1
Συνδέσεις Πάργας						
1	Μύκονος	-	-	1	1	1
Συνδέσεις Αμοργού						
1	Μύκονος	1	1	3	1	4
2	Πάτμος	3	1	1	1	4
3	Σπέτσες	-	-	1	1	1
4	Ελαφόνησος	1	1	-	-	1
Συνδέσεις Νισύρου						
1	Ρόδος	-	-	2	1	2
2	Κάρπαθος	2	1	-	-	2
Συνδέσεις Καρπάθου						
1	Άγιος Νικόλαος	2	1	-	-	2
2	Νίσυρος	-	-	2	1	2
Συνδέσεις Ελαφονήσου						
1	Αμοργός	-	-	1	1	1

Α/Α	Θαλάσσια περιοχή	Προέλευση δρομολογίων		Προορισμός δρομολογίων	
		Αριθμός πραγματοποιούμενων δρομολογίων	**Αριθμός μοναδικών διαδρομών**	**Αριθμός πραγματοποιούμενων δρομολογίων**	**Αριθμός μοναδικών διαδρομών**
Συνδέσεις Πειραιά					
1	Αδριατική Θάλασσα	7	6	52	10
2	Αιγαίο Πέλαγος	44	9	8	5
3	Δυτική Μεσόγειος (Ιταλία & Μάλτα)	23	21	21	10
4	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	3	3	14	5
5	Ανατολική Μεσόγειος	2	2	8	4
6	Ερυθρά Θάλασσα	1	1	1	1
7	Εύξεινος Πόντος	-	-	7	2
8	Μαύρη Θάλασσα	-	-	1	1
Συνδέσεις Μυκόνου					
1	Αδριατική Θάλασσα	28	3	47	6
2	Αιγαίο Πέλαγος (Τουρκία)	2	2	150	15
3	Δυτική Μεσόγειος (Ιταλία)	3	2	3	3
4	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	3	2	1	1
5	Εύξεινος Πόντος	1	1	1	1
Συνδέσεις Σαντορίνης					
1	Αδριατική Θάλασσα	71	9	22	7
2	Αιγαίο Πέλαγος (Τουρκία)	5	3	27	8
3	Δυτική Μεσόγειος (Ιταλία & Μάλτα)	45	20	9	9
4	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	5	1	1	1
5	Ερυθρά Θάλασσα	-	-	1	1
Συνδέσεις Κέρκυρας					
1	Αδριατική Θάλασσα	175	65	140	38
2	Δυτική Μεσόγειος (Ιταλία & Μάλτα)	9	8	18	9
3	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	17	13	12	12

4	Ιόνιο Πέλαγος (Νότια Ιταλία)	6	3	1	1
		Συνδέσεις Κατακόλου			
1	Αδριατική Θάλασσα	66	11	38	9
2	Δυτική Μεσόγειος	10	10	22	12
3	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	1	1	3	3
4	Ερυθρά Θάλασσα	3	3	-	-
		Συνδέσεις Ρόδου			
1	Αιγαίο Πέλαγος (Τουρκία)	9	9	11	4
2	Δυτική Μεσόγειος (Μάλτα)	3	2	9	7
3	Ανατολική Μεσόγειος	15	10	12	10
4	Ερυθρά Θάλασσα	1	1	1	1
		Συνδέσεις Ηρακλείου			
1	Αδριατική Θάλασσα	3	3	27	1
2	Αιγαίο Πέλαγος (Τουρκία)	7	3	-	-
3	Δυτική Μεσόγειος (Ιταλία & Μάλτα)	16	7	8	7
4	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	1	1	3	3
5	Ανατολική Μεσόγειος	8	7	15	1
6	Ερυθρά Θάλασσα	2	2	9	9
		Συνδέσεις Χανίων			
1	Αδριατική Θάλασσα	7	3	1	1
2	Αιγαίο Πέλαγος (Τουρκία)	18	3	4	4
3	Δυτική Μεσόγειος (Ιταλία)	14	4	30	4
4	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	1	1	3	3
5	Ανατολική Μεσόγειος	2	1	-	-
6	Ερυθρά Θάλασσα	-	-	1	1
		Συνδέσεις Πάτμου			
1	Αιγαίο Πέλαγος (Τουρκία)	143	6	2	2
		Συνδέσεις Σάμου			
-	-	-	-	-	-
		Συνδέσεις Σύρου			
-	-	-	-	-	-
		Συνδέσεις Κεφαλλονιάς			
1	Αδριατική Θάλασσα	27	7	65	12
2	Δυτική Μεσόγειος (Ιταλία)	1	1	1	1
3	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	9	1	4	4
		Συνδέσεις Ναυπλίου			
1	Αδριατική Θάλασσα	1	1	-	-
2	Δυτική Μεσόγειος (Μάλτα)	1	1	-	-
3	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	1	1	1	1
		Συνδέσεις Μονεμβασιάς			
-	-	-	-	-	-
		Συνδέσεις Ιτέας			
-	-	-	-	-	-
		Συνδέσεις Μήλου			
-	-	-	-	-	-
		Συνδέσεις Βόλου			
1	Αιγαίο Πέλαγος (Τουρκία)	6	1	-	-
		Συνδέσεις Αγίου Νικολάου			
1	Δυτική Μεσόγειος (Μάλτα)	1	1	-	-
2	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	-	-	1	1
3	Ανατολική Μεσόγειος	1	1	2	2
		Συνδέσεις Νάξου			
-	-	-	-	-	-
		Συνδέσεις Γυθείου			
1	Αιγαίο Πέλαγος (Τουρκία)	1	1	-	-
2	Δυτική Μεσόγειος (Ιταλία)	-	-	1	1
		Συνδέσεις Ζακύνθου			
1	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	-	-	4	1
		Συνδέσεις Πάρου			
-	-	-	-	-	-
		Συνδέσεις Σύμης			
1	Αιγαίο Πέλαγος (Τουρκία)	1	1	-	-
		Συνδέσεις Ρεθύμνου			
-	-	-	-	-	-

Συνδέσεις Ηγουμενίτσας					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Πύλου					
1	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	1	1	-	-
Συνδέσεις Ιθάκης					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Κω					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Χίου					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Καλαμάτας					
1	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	1	1	-	-
Συνδέσεις Σκιάθου					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Θεσσαλονίκης					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Καβάλας					
1	Αιγαίο Πέλαγος (Τουρκία)	-	-	1	1
Συνδέσεις Σκοπέλου					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Σητείας					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Κυθήρων					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Λήμνου					
1	Αιγαίο Πέλαγος (Τουρκία)	2	1	-	-
2	Εύξεινος Πόντος	1	1	-	-
Συνδέσεις Πάτρας					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Αλεξανδρούπολης					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Ίου					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Μυτιλήνης					
1	Εύξεινος Πόντος	1	1	3	3
Συνδέσεις Λαυρίου					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Πρεβέζης					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Άνδρου					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Νυδριού					
1	Αδριατική Θάλασσα	-	-	3	2
Συνδέσεις Σίφνου					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Δήλου					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Πόρου					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Σπετσών					
1	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	-	-	3	1
Συνδέσεις Κορίνθου					
1	Αδριατική Θάλασσα	1	1	-	-
Συνδέσεις Ύδρας					
1	Δυτική Μεσόγειος (Μάλτα)	1	1	-	-
Συνδέσεις Πάργας					
1	Αδριατική Θάλασσα	2	2	-	-
2	Ιόνιο Πέλαγος (Σικελία)	-	-	1	1
Συνδέσεις Αμοργού					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Νισύρου					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Καρπάθου					
-	-	-	-	-	-
Συνδέσεις Ελαφονήσου					
1	Δυτική Μεσόγειος (Ιταλία)	1	1	-	-

ΚΥΠΡΟΣ

Λιμάνι Λεμεσού

Χώρα Προέλευσης	Προηγ. σταθμός ελλιμεν.	2016*		2017		2018		2019 (εκτίμ.)		2020 (εκτίμ.)	
		Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λεμεσού	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λεμεσού
ΕΛΛΑΔΑ	Καστελόριζο	7	0	9	0	8	0	11	0	0	0
	Ρόδος	17	24	17	25	13	15	20	26	12	25
	Αίγινα	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Κερατσίνι	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	Ναύπλιο	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	Πειραιάς	5	2	5	2	2	3	2	3	7	3
	Κατάκολο	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Σύμη	4	4	5	4	10	0	4	6	0	0
	Ηράκλειο	0	3	1	1	4	0	3	7	3	5
	Σαντορίνη	0	1	0	0	0	0	1	0	1	3
	Μύκονος	1	4	1	8	1	2	1	1	0	0
	Τήνος	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Κως	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
	Κάλυμνος	0	1	0	1	0	3	0	0	0	0
	Πάτμος	0	2	0	3	0	7	0	6	0	0
	Χανιά	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
	Σητεία	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
	Άγιος Νικόλαος	1	1	0	4	0	0	0	1	0	0
ΙΣΡΑΗΛ	Χαίφα	20	24	30	25	16	20	26	19	24	20
	Χαντέρα	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Εϊλάτ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	Ασντόντ	6	1	4	2	1	1	10	2	21	1
ΙΟΡΔΑΝΙΑ	Άκαμπα	0	1	2	0	3	0	2	0	2	0
ΛΙΒΑΝΟΣ	Βηρυττός	0	2	0	0	1	4	2	2	1	1
ΤΟΥΡΚΙΑ	Αλάνια	4	7	5	3	0	0	1	7	1	4
	Κουσάντασι	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0
	Μπόντρουμ	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
	Τασούκου	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	Κων/πολη	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Μαρμαράς	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
	Αντάλια	10	1	2	3	1	0	0	0	2	0
ΙΤΑΛΙΑ	Τσιβιταβέκια	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1
	Λιβόρνο	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Νάπολι	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0
ΜΟΝΑΚΟ	Μόντε Κάρλο	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ΟΜΑΝ	Μουσκάτ	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
	Σαλαλά	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
ΗΝΩΜΕΝΑ ΑΡΑΒΙΚΑ ΕΜΙΡΑΤΑ	Ντουμπάι	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	Σουέζ	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1
	Αλεξάνδρεια	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0
	Σαφάγκα	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	Σόχνα	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Πορτ Σάιντ	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0
ΜΑΛΤΑ	Βαλέτα	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	Λειξόες	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΟΥ ΚΑΜΠΟΥ ΒΕΡΔΕ	Πράσινο Ακρωτήριο	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΣΡΙ ΛΑΝΚΑ	Κολόμπο	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΚΥΠΡΟΣ	Λάρνακα	1	2	1	0	3	3	0	5	2	10
	Πάφος	1	1	0	0	0	1	1	0	0	1
	Λατσί	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
ΆΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ		8	7	0	0	0	0	4	4	2	3
ΣΥΝΟΛΟ		**92**	**92**	**88**	**88**	**69**	**69**	**92**	**92**	**80**	**80**

Επεξεργασία: Maritime Institute of Eastern Mediterranean (Mar.In.E.M.)

**Για το έτος 2016, λόγω αλλαγής του λογισμικού συστήματος της ΑΛΚ, τα δεδομένα βασίζονται σε συνδυασμό εκτιμήσεων της ΑΛΚ για την περίοδο 1/01-21/07/2016 και στα καταγεγραμμένα πραγματικά δεδομένα για την περίοδο 22/07-31/12/2016.*

Λιμάνι Λάρνακας

Χώρα Προέλευσης	**Προηγ. σταθμός ελλιμεν.**	**2016**		**2017**		**2018**		**2019 (εκτίμ)**	
		Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λάρνακας	**Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λάρνακας**	**Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λάρνακας**	**Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λάρνακας**	**Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λάρνακας**	**Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λάρνακας**	**Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Λάρνακας**	**Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Λάρνακας**
ΕΛΛΑΔΑ	Καστελόριζο	1	0	0	0	0	0	0	0
	Ρόδος	0	2	0	6	0	8	0	0
	Πειραιάς	1	0	0	0	0	0	0	0
ΙΣΡΑΗΛ	Χαΐφα	16	15	27	20	36	28	15	19
	Ασντόντ	0	1	0	0	0	0	0	0
ΤΟΥΡΚΙΑ	Αλάνια	1	0	0	0	0	0	0	0
	Αντάλια	0	1	0	0	0	1	0	0
	Μερσίν	0	1	0	0	0	0	0	0
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	Τεουφίκ	0	0	0	0	1	0	0	0
	Αλεξάνδρεια	0	1	0	0	0	0	0	0
ΚΡΟΑΤΙΑ	Τρογκίρ	0	0	0	0	0	0	1	0
ΚΥΠΡΟΣ	Λεμεσός	2	0	0	1	3	3	4	1
ΣΥΝΟΛΟ		**21**	**21**	**27**	**27**	**40**	**40**	**20**	**20**

Πηγή: Αρχή Λιμένων Κύπρου

Επεξεργασία: Maritime Institute of Eastern Mediterranean (Mar.In.E.M.)

Λιμάνι Πάφου

Χώρα Προέλευσης	Προηγ. σταθμός ελλιμενισμού	2016		2018		2019*		2020*	
		Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ.μετά τον απόπλου από το λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. πριν την προσέγγιση στο λιμάνι Πάφου	Αριθμ. δρομολ. μετά τον απόπλου από το λιμάνι Πάφου
ΕΛΛΑΔΑ	Καστελόριζο	3	0	0	0	0	0	0	0
	Ρόδος	3	6	0	0	1	6	2	1
	Σύμη	0	0	0	0	4	0	0	0
	Πειραιάς	0	0	0	0	1	0	0	0
	Κως	0	0	0	0	2	0	0	0
	Σαντορίνη	0	1	0	0	0	0	0	0
	Άγιος Νικόλαος (Φωκίδας)	1	0	0	0	0	0	0	0
	Άγιος Νικόλαος (Κρήτης)	2	0	0	0	0	0	0	0
ΙΣΡΑΗΛ	Χαΐφα	0	1	0	0	1	0	0	2
	Ασντόντ	0	0	0	0	1	0	1	0
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	Αλεξάνδρεια	0	0	0	0	0	0	0	1
ΤΟΥΡΚΙΑ	Αλάνια	0	0	0	0	0	2	1	1
	Αντάλια	0	0	0	0	0	0	2	0
	Δάτσα	0	0	0	0	0	0	0	1
ΜΑΛΤΑ	Βαλέτα	0	0	0	1	0	0	0	0
ΚΥΠΡΟΣ	Λάρνακα	0	0	0	0	0	1	1	1
	Λεμεσός	0	1	1	0	0	1	0	0
ΆΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ		0	0	0	0	0	0	4	4
ΣΥΝΟΛΟ		**9**	**9**	**1**	**1**	**10**	**10**	**11**	**11**

Πηγή: Αρχή Λιμένων Κύπρου
Επεξεργασία: Maritime Institute of Eastern Mediterranean (Mar.In.E.M.)

I. Ερωτηματολόγιο Καταγραφής Υφιστάμενης Κατάστασης

Ερωτηματολόγιο Καταγραφής Υφιστάμενης Κατάστασης

[Ανάλυση των εφοδιαστικών αλυσίδων κρουαζιέρας και διερεύνησης της διασύνδεσης των επιβατών με τις τοπικές αγορές προϊόντων στους λιμένες προσέγγισης]

Γενικές Πληροφορίες

Φορέας _____

Ρόλος στην αγορά της κρουαζιέρας _____

Έτος ίδρυσης _____

Επίπεδο λειτουργίας (Διεθνές, Εθνικό, Τοπικό) __

Είδος προϊόντων/υπηρεσιών που παρέχονται __

_____

Συνεντευξιαζόμενος (Ονοματεπώνυμο) _____

Ρόλος/Θέση στον Φορέα _____

Δραστηριότητα (βλ. χάρτη) _____ Λιμάνι

όπου δραστηριοποιείστε _____

Περιοχή _____

Κύριες πόλεις με τις οποίες εμπλέκεστε

(μέσω της δραστηριότητάς σας) _____

Καταγραφή Υφιστάμενης Κατάστασης

1. Πως κατηγοριοποιείται η προσέγγιση των Κρουαζιερόπλοιων σε ένα λιμάνι [είναι Home Port;, ποιος είναι ο χρόνος παραμονής, ποιο είναι το Λιμάνι προέλευσης – και ποιο το Λιμάνι Προορισμού].

2. Πως επηρεάζεται / διαφοροποιείται η τροφοδοσία των Κρουαζιερόπλοιων ανάλογα με την ανωτέρω κατηγοριοποίηση.

3. Να μας περιγράψετε πώς λειτουργεί ο κλάδος τροφοδοσίας κρουαζιερόπλοιων;

- Δομή λειτουργίας κλάδου (προγραμματισμένα, έκτακτα, υπάρχει κεντρικός προμηθευτής;)
- Ζητούμενα Προϊόντα & Υπηρεσίες.

4. Πώς διεκπεραιώνουν τις παραγγελίες τους σε τρόφιμα οι εταιρείες κρουαζιέρας και τι καθορίζει (οι τιμές, η ποιότητα, η διαθεσιμότητα) τις συνεργασίες τους στον τομέα αυτό;

5. Γνωρίζεται ποια είναι τα σημαντικότερα σημεία εφοδιασμού Κρουαζιερόπλοιων στην Μεσόγειο;

6. Τι απαιτείται για να γίνει ένας παραγωγός ή μια εξαγωγική εταιρεία συνεργάτης στην αλυσίδα τροφοδοσίας κρουαζιερόπλοιων; Χρειάζεται πιστοποίηση και τι ;;

7. Πόσο εξειδικευμένος είναι ο κλάδος προμηθειών κρουαζιερόπλοιων; Υπάρχει διαφορά μεταξύ προδιαγραφών για προϊόντα τροφοδοσίας κρουαζιερόπλοιων και αυτών που ισχύουν στις εξαγωγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Απαιτούνται ειδικές διαδικασίες ;

8. Οι εταιρείες κρουαζιέρας συνάπτουν σχέσεις με εταιρείες προμηθειών που καλύπτουν μεγάλη γκάμα προϊόντων ή προτιμούν να συναλλάσσονται με εξειδικευμένους χονδρέμπορους ή μεσάζοντες κατά περίπτωση;

9. Παίζουν κάποιο ρόλο τα δρομολόγια και ο χρόνος παραμονής των Κρουαζιερόπλοιων στην επιλογή προμηθευτών, προϊόντων & υπηρεσιών; σε σχέση με την επιλογή τοπικών προμηθευτών σε είδη όπως π.χ. τα φρέσκα; ή τοπικά προϊόντα;

10. Ποιες είναι οι κυριότερες πηγές προϊόντων τροφοδοσίας ανά είδος/τύπο στην Ευρώπη και σε τι ποσοστό επιλέγονται προϊόντα της Μεσογείου;

11. Σε ποιον βαθμό ευνοεί το Homeporting τους τοπικούς παραγωγούς και προμηθευτές της χώρας υποδοχής ή του λιμένα / περιφέρειας υποδοχής ;

12. Σε τι διαφέρει διαδικαστικά η τροφοδοσία σε Homeport με αυτή που γίνεται σε λιμένα τράνζιτ;

13. Υπάρχει ζήτηση - έστω και εποχιακή - για υψηλής ποιότητας τοπικά γαστρονομικά προϊόντα που σχετίζονται με τους προορισμούς των κρουαζιέρων; Αν ναι, πως μπορεί ένας παραγωγός να προσελκύσει το ενδιαφέρον των εταιρειών κρουαζιέρας; Υπάρχουν μεγάλοι προμηθευτές- συνεργάτες των εταιρειών αυτών που ασχολούνται με αυτόν τον εξειδικευμένο τομέα ή πρέπει κανείς να κινηθεί με άλλο τρόπο και ποιος είναι αυτός;

14. Από θεσμικής άποψης διαφέρει καθόλου η διαδικασία τροφοδοσίας κρουαζιεροπλοίων από τα συνήθη που ισχύουν με τις άλλες εξαγωγές προϊόντων;

15. Πόσο επηρεάζει το θεσμικό πλαίσιο μιας χώρας – και ο τρόπος που εφαρμόζεται σε διαδικασίες και γραφειοκρατία – την εξέλιξη της στον τομέα τροφοδοσίας κρουαζιεροπλοίων (ως πηγής και ως σημείου παραλαβής);

16. Τι ισχύει στις χώρες που κυριαρχούν στον τομέα αυτό στην Μεσόγειο – π.χ. Ιταλία και Ισπανία – και γιατί π.χ. η Ελλάδα και η Τουρκία δεν έχουν καταφέρει να εξελιχθούν στον τομέα αυτό παρ' όλη την κίνηση κρουαζιεροπλοίων που προσελκύουν και αφετηριακά;