



Τα αποτελέσματα για τον τομέα Κρουαζιέρας του Ο.Λ.Π. Α.Ε. κατά το 2011 και τις πολιτικές κρουαζιέρας του Οργανισμού για τα επόμενα έτη, παρουσίασε σε συνέντευξη τύπου ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Ο.Λ.Π. Α.Ε. Γιώργος Ανωμερίτης.

- Τα κρουαζιερόπλοια τα οποία κατά το 2011 προσέγγισαν τα λιμάνι του Πειραιά ανήλθαν σε 936, έναντι 823 του 2010, παρουσιάζοντας αύξηση 13,73%.
- Οι αφιξοαναχωρήσεις επιβατών κρουαζιέρας το 2011 ανήλθαν σε 2.515.191 έναντι 1.864.657 του 2010, παρουσιάζοντας αύξηση 650.534 επιβατών ήτοι 34,89%.
- Οι επι-αποβιβασθέντες επιβάτες στον Πειραιά (homeporting) ανήλθαν σε 454.387 (+6,63%) και transit σε 2.060.804 (+43,26%).
- Οι μεταβολές 10ετίας (2002 – 2011) ανήλθαν για τους επιβάτες home σε 198% και για τις διελεύσεις transit σε 339%.

-Υποδομές

- Το 2011 εκσυγχρονίστηκε ο Σταθμός Επιβατών Κρουαζιέρας Α' (Αγίου Νικολάου), έκτασης πλέον 6.300 τ.μ.

- Τον Απρίλιο 2012 παραδίδεται ο νέος Σταθμός Επιβατών Κρουαζιέρας Β' (Θεμιστοκλέους), έκτασης 5.200 τ.μ.

- Τον Μάιο 2012 παραδίδεται ο νέος Σταθμός Επιβατών Κρουαζιέρας Γ' (Μιαούλη), έκτασης 3.200 τ.μ στον χώρο της πενταγωνικής αποθήκης της «Παγόδας».

- Τίθενται σε λειτουργία νέες πύλες ελέγχου, ταινιόδρομοι αποσκευών, οχήματα μεταφοράς επιβατών και αποσκευών, θέσεις στάθμευσης οχημάτων, πούλμαν, ταξί κ.λ.π.

- Τον Μάιο 2012 παραδίδεται το νέο κρηπίδωμα «Μιαούλη» για δύο νέες θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων, έκτασης πρόσθετων κρηπιδωμάτων 8.700 τ.μ.

- Το 2012 ξεκινάει το έργο της επέκτασης του νέου λιμένα πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων για 6 νέες θέσεις πλοίων νέας γενιάς. Ήδη ολοκληρώθηκαν όλες οι απαιτούμενες μελέτες και άδειες και το έργο θεωρείται πλήρως ώριμο.

- Πολιτικές

- Ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. αποφάσισε να διατηρήσει για τα έτη 2013, 2014, 2015 και 2016 (έτος ολοκλήρωσης υποδομών νέου λιμένα) τα τιμολόγια του σταθερά με ετήσια αναπροσαρμογή μόνο κατά τον δείκτη τιμών καταναλωτή, χωρίς άλλες μεταβολές ή προσαυξήσεις.

-Καθιέρωση τιμολογίου μεγάλων πελατών

-Καθιέρωση ειδικών εκπτώσεων (5% - 30%)

-Θέσεις προαναγγελίας και προτεραιότητας στην προσέλευση και προσέγγιση.

-Καθιέρωση σταθερών θέσεων πρόσδεσης για μεγάλους πελάτες.

-Κοινό check-in στα τερματικά αεροδρόμιου-λιμένος.

Από τα πιο πάνω συνάγονται τα ακόλουθα:

α. Ο τομέας κρουαζιέρας καθίσταται πλέον μια από τις πιο σημαντικές δραστηριότητες του Ο.Λ.Π. Α.Ε.

β. Με βάση τις θέσεις ελλιμενισμού (II) ο Πειραιάς παραμένει το μεγαλύτερο λιμάνι κρουαζιέρας της Μεσογείου.

γ. Το λιμάνι κρουαζιέρας του Ο.Λ.Π. Α.Ε. παραμένει τιμολογιακά κατά 30% φθηνότερο από όλα τα λιμάνια της Μεσογείου.

δ. Οι χώροι εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας (passenger terminal) αυξάνονται από 5.900 τ.μ. σε 11.200 τ.μ. εντός του 2012.

Σχολιάζοντας τις θέσεις ελαχίστων προτάσεων για τη δημιουργία νέου λιμένα κρουαζιέρας στο Φαληρικό Δέλτα, ο κ. Ανωμερίτης δήλωσε: «Από τα αρχαία χρόνια του Θεμιστοκλή μέχρι τα μετά την Εθνική Ανεξαρτησία χρόνια του Όθωνα, από πλευράς ορισμένων Αθηναίων ετίθετο το ερώτημα αν το επίνειο της Αθήνας έπρεπε να είναι το Φάληρο ή ο Πειραιάς. Το θέμα αυτό έχει ιστορικά επιλυθεί με τεράστιες επενδύσεις, οι οποίες στο μεταξύ έγιναν στον Πειραιά. Όσοι το επαναφέρουν παραγνωρίζουν: (α) τα ρηχά ισοβαθή της περιοχής Φαλήρου/Φλοίσβου απαγορευτικά για προσέγγιση μεγάλων πλοίων, (β) την απόληξη δύο ποταμών στον όρμο Φαλήρου, (γ) τη χρησιμοποίηση της περιόδου ως στίβου ναυταθλητικών ομίλων, (δ) τη χρησιμοποίηση της περιοχής ως κέντρου θαλάσσιου τουρισμού με 4 μεγάλες χωροθετημένες μαρίνες, (ε) λόγω ανάπλασης του ολυμπιακού θαλάσσιου μετώπου από ΣΕΦ έως Φλοίσβο ως χώρου περιπάτου και αναψυχής, (στ) του χαρακτηρισμού της περιοχής ως αμιγώς οικιστικής και τέλος (ζ) λόγω των θαλασσιών συνθηκών της περιοχής, αφού με νότιους ανέμους έχει μετρηθεί κυματισμός 4-6 μ. χωρίς φυσικά να υπολογίσει κανείς το οικονομικό κόστος της δημιουργίας νέου λιμένα και των απαιτούμενων πανάκριβων χερσαίων χώρων και υποδομών. Ο Πειραιάς και το λιμάνι του αποτελούν το μοναδικό χώρο για ανάπτυξη κρουαζιέρας στην Αττική.

Όπως αποδέχεται και ο Οργανισμός Αθήνας στο σχέδιο του για το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής 2021, ο μόνος μικρού μεγέθους συμπληρωματικός χώρος κρουαζιέρας θα μπορούσε να κατασκευασθεί στο Λαύριο υπό προϋποθέσεις, σε καμιά όμως περίπτωση στον Φαληρικό Όρμο».