

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ**

*Απόκοτου Μαρία Αναστασία*

Διπλωματική Εργασία  
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του  
Διπλώματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Ιανουάριος 2022

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

Βεβαιώνω ότι φέρω ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιώ (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιώ σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Ο/Η ΥΠΟΓΡΑΦΩΝ/ΟΥΣΑ



## **ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία. Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- ΤΖΑΝΝΑΤΟΣ ΕΡΝΕΣΤΟΣ (Επιβλέπων)

- ΛΑΓΟΥΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

- ΠΟΛΕΜΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της πτυχιακής αυτής αποτελεί η διερεύνηση της εξέλιξης των κρουαζιερόπλοιων κατά την πάροδο των χρόνων. Για το σκοπό αυτό ακολουθείται η μεθοδολογία δευτερογενούς έρευνας.

Στα πλαίσια της πτυχιακής εξετάζεται η βιομηχανία της κρουαζιέρας, δίνοντας έμφαση στα κρουαζιερόπλοια και τους λόγους που συνέβαλαν στην εξέλιξή τους. Ακόμη, εξηγούνται οι λόγοι για τους οποίους είναι σκόπιμο να αναπτυχθεί περαιτέρω έρευνα για την εξέλιξη των κρουαζιερόπλοιων, καθώς αποτελεί σημαντικό κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού.

Η πτυχιακή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι είναι αναγκαία η συνεχιζόμενη εξέλιξη του κλάδου της κρουαζιέρας, καθώς συμβάλει στην οικονομική αλλά και πολιτισμική ανάπτυξη. Γι αυτό το λόγο προτείνονται επιμέρους ενέργειες για περεταίρω έρευνα του κλάδου της κρουαζιεροπλοΐας και ιδιαιτέρως των κρουαζιερόπλοιων.

Λέξεις Κλειδιά: Κρουαζιερόπλοια, Βιομηχανία Κρουαζιέρας, Εξέλιξη, Ανάπτυξη.

## **ABSTRACT**

The thesis is designed to investigate the evolution of cruise ships over the years. For this purpose, the methodology of secondary research is followed.

The work examines the cruise industry, emphasizing in cruise ships and the reasons that contributed to their development. More than that, it is explained why there should be further research on the evolution of cruise ships. Such a research is very important, because cruising is part of maritime tourism.

In the conclusion of the paper, it is mentioned that the ongoing development of the cruise industry is essential, as it contributes to economic and cultural development. For this reason, individual actions are proposed for further research in the cruise ship industry and in particular in cruise ships.

**Keywords:** Cruise Ships, Cruise Industry, Evolution, Development

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	1
<b>ΕΝΟΤΗΤΑ 1 - ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ</b> .....	6
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ</b> .....	6
1.1. ΟΡΙΣΜΟΙ .....	6
1.2. Η ΠΡΩΤΗ ΕΜΦΑΝΙΣΗ (1800).....	9
1.3. ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΜΙΣΟ ΤΟΥ 20 <sup>ΟΥ</sup> ΑΙΩΝΑ .....	10
1.4. ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΙΣΟ 20 <sup>ΟΥ</sup> ΑΙΩΝΑ.....	11
1.5. 21 <sup>ΟΣ</sup> ΑΙΩΝΑΣ .....	12
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2- Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ</b> .....	13
2.1. ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ .....	13
2.2 ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.....	15
2.3 ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ .....	16
<b>ΕΝΟΤΗΤΑ 2 - Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ</b> .....	18
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - Ο ΣΤΟΛΟΣ</b> .....	19
3.1. CUNARD LINE .....	20
3.2. FRED. OLSEN CRUISE LINES .....	20
3.3. COSTA CRUISES.....	21
3.4. HOLLAND AMERICA LINE .....	21
3.5. HAPAG-LLOYD KREUZFAHRTEN.....	22
3.6. P&O CRUISES AUSTRALIA.....	22
3.8. SAGA CRUISES.....	23
3.9. AIDA CRUISES.....	23
3.10. PRINCESS CRUISES .....	24
3.11. NORWEGIAN CRUISE LINE .....	25
3.12. ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL.....	26
3.13. CARNIVAL CRUISE LINE .....	27
3.14. MARELLA CRUISES .....	28
3.15. P&O CRUISES UK.....	29
3.16. WINDSTAR CRUISES.....	29
3.17. SEABOURN CRUISE LINE .....	29
3.18. CRYSTAL CRUISES .....	30
3.19. CELEBRITY CRUISES.....	30
3.20. MSC CRUISES.....	31

3.21. NYK CRUISES CO., LTD.....	32
3.22. REGENT SEVEN SEAS CRUISES .....	32
3.23. STAR CRUISES .....	33
3.24. SILVERSEA CRUISES .....	33
3.25. DISNEY CRUISE LINE .....	33
3.26. DREAM CRUISES .....	34
3.27. VIKING OCEAN CRUISES.....	34
3.28. OCEANIA CRUISES.....	34
3.29. AZAMARA CLUB CRUISES.....	35
3.30. TUI CRUISES .....	35
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΜΕΓΕΘΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ.....</b>	<b>35</b>
4.1. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ - TONNAGE .....	36
4.2. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ .....	36
4.3. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ	37
4.4. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ - ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΩΝ .....	45
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ .....</b>	<b>47</b>
5.1. ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ.....	47
5.2. ΜΗΧΑΝΕΣ .....	47
5.3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΗΛΕΚΤΡΟ-ΠΡΟΩΣΗΣ ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΟΥ .....	49
5.4. ΠΡΟΩΘΗΤΗΡΕΣ (ΕΛΙΚΕΣ).....	49
5.5. ΠΡΟΩΣΗ ΜΕ ΑΙΟΛΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ .....	50
5.6. ΚΑΥΣΙΜΑ : ΤΥΠΟΙ- ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ.....	51
5.7. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ LNG.....	52
5.8. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ .....	52
5.9. ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΠΛΕΥΣΗΣ.....	56
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....</b>	<b>60</b>
6.1. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ.....	60
6.2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ .....	63
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 - ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΥΓΙΕΙΝΗΣ .....</b>	<b>66</b>
7.1. ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	66
7.2. ΜΕΤΡΑ ΥΓΙΕΙΝΗΣ .....	68
<b>ΕΝΟΤΗΤΑ 3 - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>69</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>69</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>73</b>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Οι μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας (Cruise Mapper,2022).....	15
Πίνακας 2: Οι μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας παγκοσμίως (Cruise Mapper, 2022) .....	19
<b>Πίνακας 3:</b> Ο στόλος της Costa Cruises (Costa Cruises, 2022) .....	21
Πίνακας 4: Ο στόλος της Holland America Line (Holland America Line, (2022) .....	22
Πίνακας 5: Ο στόλος της Hapag-Lloyd Kreuzfahrten (Hapag-Lloyd Kreuzfahrten,2022) ..	22
Πίνακας 6 : Ο στόλος της P&O Cruises Australia (P&O Cruises Australia, 2022).....	23
Πίνακας 7: Ο στόλος της AIDA Cruises (AIDA Cruises,2022) .....	24
Πίνακας 8: Ο στόλος της Princess Cruises (Princess Cruises, 2022).....	25
Πίνακας 9: Ο στόλος της Norwegian Cruise Line (Norwegian Cruise Line,2022) .....	26
Πίνακας 10: Ο στόλος της Royal Caribbean International (Royal Caribbean International, 2022).....	27
Πίνακας 11: Ο στόλος της Carnival Cruise Line (Carnival Cruise Line, 2022) .....	28
Πίνακας 12: Ο στόλος της Celebrity Cruises (Celebrity Cruises, 2022).....	31
Πίνακας 13: Ο στόλος της MSC Cruises (MSC Cruises, 2022).....	32
Πίνακας 14: Η εξέλιξη της ολικής χωρητικότητας των μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων (HMY Yachts, 2022).....	45
Πίνακας 15: Ταχύτητα πλεύσης στόλου της NCL (Norwegian Cruise Line, 2022) .....	57
Πίνακας 16: Ταχύτητα πλεύσης στόλου της Carnival Cruises (Carnival Cruise,2022) .....	58
Πίνακας 17: Ταχύτητα πλεύσης στόλου της Caribbean Cruises (Caribbean Cruises, 2022) ..	59
Πίνακας 18: Οι μεγαλύτερες κατασκευές των κατασκευαστικών εταιρειών κρουαζιέρας (Cruise Mapper,2018).....	63



## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας - Χώρα μόνιμης κατοικίας τους. (CLIA,2021)....	17
Εικόνα 2: Η επιρροή της Πανδημίας στην αγορά της κρουαζιέρας (CLIA,2021) .....	18
Εικόνα 3: Παγκόσμια Μεταφορική Ικανότητα (Cruise Market Watch, 2018) .....	46
Εικόνα 4: Επιβατηγό κοινό ανά έτος (Cruise Market Watch, 2018).....	46
Εικόνα 5: Τυπική διάταξη ηλεκτρο-πρόωσης σύγχρονων κρουαζιερόπλοιων .....	48
Εικόνα 6: Ηλεκτρική έλικα τύπου AZIPOD (Wärtsilä, 2022) .....	50

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο μελέτης την εξέλιξη των κρουαζιερόπλοιων στην παγκόσμια ναυτιλία. Η μελέτη αυτή αναφέρεται κυρίως στη σύγκριση μεταξύ του κλάδου της κρουαζιέρας όπως ήταν στα αρχικά της στάδια και της μορφής που έχει πάρει σήμερα ο κλάδος αυτός. Η θαλάσσια περιήγηση είναι ένα φαινόμενο που εντοπίζεται από την αρχαιότητα. Ωστόσο η αρχή της σύγχρονης μορφής της θαλάσσιας περιήγησης τοποθετείται στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα με τα υπερωκεάνια, όπου οι άνθρωποι άρχισαν να μετακινούνται ομαδικά. Στην αρχή, η μετακίνηση γινόταν κυρίως από ένα μέρος σε ένα άλλο μέρος χωρίς να περιλαμβάνει αυτό την αναψυχή (Π.Μοίρα , Δ. Μυλωνόπουλος , 2005). Ο κύριος λόγος μεταφοράς ήταν η μετανάστευση, με τα χρόνια όμως άλλαξε η μεταναστευτική πολιτική και η νομοθεσία που την περιβάλλει. Γι' αυτό το λόγο πολλά πλοία μετατράπηκαν σε κρουαζιερόπλοια και άλλαξαν τον σκοπό των μετακινήσεών τους.

Μέχρι και σήμερα ο κλάδος της κρουαζιεροπλοΐας εξελίσσεται με γρήγορους ρυθμούς τόσο σε κατασκευαστικό επίπεδο, όσο και σε οικονομικό. Ο λόγος όλων αυτών των συνεχόμενων αλλαγών, είναι η αλλαγή των απαιτήσεων των επιβατών της κρουαζιέρας. Η εξέλιξη των κρουαζιερόπλοιων προσέλκυσε το ενδιαφέρον μιας μεγάλης γκάμας ηλικιών. Αυτός είναι και ο λόγος που πλέον τα κρουαζιερόπλοια δίνουν μεγάλο βάρος στις δραστηριότητες και τις υπηρεσίες που παρέχουν, καθώς αποτελούν μεγάλο ανταγωνιστικό παράγοντα μεταξύ των εταιρειών κρουαζιέρας. Συνεπώς, δεν αποτελεί ανταγωνισμό πλέον από μόνος του ο προορισμός, αλλά ένας συνδυασμός τόσο της περιήγησης των λιμένων που προσεγγίζουν τα κρουαζιερόπλοια, όσο και των παρεχόμενων υπηρεσιών ξενοδοχειακού χαρακτήρα. Γι αυτούς τους λόγους, προκαλείται έντονο ενδιαφέρον για τη διερεύνηση της εξέλιξης των πλοίων αυτών καθώς και της προόδου της ζήτησης τους στο χώρο της ναυτιλιακής αγοράς.

Όλα όσα αναφέρθηκαν μέχρι τώρα, αποτέλεσαν έναυσμα για την συγγραφή αυτής της διπλωματικής εργασίας. Ο λόγος για τον οποίο έγινε η επιλογή αυτής της μελέτης, είναι πως η κρουαζιεροπλοΐα αποτελεί έναν συνεχόμενα αναπτυσσόμενο κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού, κάνοντάς τη να μοιάζει με ένα ζωντανό οργανισμό. Το γεγονός πως δεν υπάρχει εύκολη πρόσβαση σε όλα τα στοιχεία του κλάδου αυτού, τον κάνει ακόμα πιο ενδιαφέρον.

Η συλλογή των απαραίτητων για τη μελέτη στοιχείων πραγματοποιείται από επίσημες βιβλιογραφικές και δικτυογραφικές πηγές με συναφές περιεχόμενο. Οι κύριες πηγές από τις οποίες αντλήθηκαν οι πληροφορίες αυτής της πτυχιακής είναι κυρίως οι επίσημες ιστοσελίδες των εταιρειών κρουαζιέρας, της CLIA, της STATISTA και της Cruise Mapper.

Η πτυχιακή χωρίζεται σε τρεις θεωρητικές ενότητες. Στην πρώτη ενότητα αναλύεται η ιστορική εξέλιξη της κρουαζιέρας και η αγορά των κρουαζιερόπλοιων, καθώς γίνεται και μια μικρή αναφορά στο τί είναι κρουαζιέρα. Μετά από αυτή τη σύντομη ανάλυση, ακολουθεί η δεύτερη ενότητα στην οποία αναγράφεται η εξέλιξη των κρουαζιερόπλοιων, η οποία αφορά κυρίως την κατασκευαστική τους εξέλιξη και ανάπτυξη. Τέλος, στην τρίτη ενότητα παρατίθενται τα συμπεράσματα της έρευνας, οι δυσκολίες που υπήρξαν στην άντληση πληροφοριών και παρατηρήσεις που αποτέλεσαν απόρροια των συμπερασμάτων.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά του όρου της κρουαζιέρας και του κρουαζιερόπλοιου, έτσι όπως αυτά προέκυψαν από τη μελέτη που έγινε. Επίσης, γίνεται μία σύντομη αναφορά στις μορφές κρουαζιέρας που παρατηρήθηκε πως υπάρχουν, μέσα από την μελέτη των ταξιδιών που οργανώνουν οι εταιρείες κρουαζιέρας. Κύριες μορφές που εντοπίζονται αφορούν τόσο τη διάρκεια του ταξιδιού του πλοίου, όσο και τη μορφή. Ως προς τη μορφή, αναφερόμαστε στο αν ο επιβάτης επιλέγει να φτάσει στο πλοίο και οι διακοπές του να ξεκινήσουν εκεί και να επικεντρωθούν πάνω σε αυτό. Μία ακόμη επιλογή είναι, αν ο πελάτης θελήσει να μετακινηθεί μέχρι το πλοίο με τη χρήση αεροπλάνου, ή ακόμα και να μείνει μερικές μέρες στην ευρύτερη περιοχή στην οποία είναι προσαραγμένο το πλοίο, είτε πριν ξεκινήσει το ταξίδι, είτε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού όπου το πλοίο προσαράζει σε σταθμούς λιμένες. Ακόμη, γίνεται μία σύντομη αναφορά στις χώρες των οποίων οι λιμένες φιλοξενούν τα κρουαζιερόπλοια, μπορούν δηλαδή να χρησιμοποιηθούν είτε σαν εναρκτήρια λιμάνια των ταξιδιών τους, είτε σαν λιμάνια σταθμοί κατά τη διάρκεια των ταξιδιών αυτών. Στο ίδιο κεφάλαιο γίνεται μία σύντομη ιστορική αναδρομή της κρουαζιέρας. Η ιστορική αναδρομή ξεκινάει από την πρώτη μορφή κρουαζιέρας και το πότε εντοπίστηκε, γεγονός πολύ σημαντικό για την μετέπειτα εξέλιξή της. Το κεφάλαιο αυτό καταλήγει στην αναφορά της σημερινής της μορφής, η οποία είναι επηρεασμένη από πολλούς παράγοντες. Θα παρατηρήσουμε πως η σημερινή τη μορφή έχει επηρεαστεί σημαντικά από την παγκόσμια ιστορία, την

εξέλιξη της τεχνολογίας, αλλά και από τις αλλαγές των υπηρεσιών που επιζητούν οι επιβάτες της κρουαζιέρας. Επίσης, γίνεται αναφορά σε μερικά σημαντικά συμβάντα που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη της κρουαζιέρας. Ωστόσο, η ιστορική αναδρομή δεν επικεντρώνεται μόνο στην κρουαζιέρα, αλλά και στη μορφή των κρουαζιερόπλοιων, που άλλαξαν με την πάροδο των χρόνων. Η αλλαγή τους θα δούμε αργότερα, πως δεν είναι μόνο μηχανολογική αλλά αφορά και τον σχεδιασμό των εσωτερικών και εξωτερικών χώρων των κρουαζιερόπλοιων. Επίσης, θα δούμε την πολυπλοκότητα της ναυπήγησης των κρουαζιερόπλοιων που έχει σημαντικό ρόλο στην γρήγορη κατασκευή τους και στην μείωση του κόστους αυτής.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μία συνοπτική αναφορά στην αγορά των κρουαζιερόπλοιων τα τελευταία χρόνια. Αρχικά παραθέτονται ονομαστικά μερικές από τις πιο γνωστές ναυτιλιακές εταιρείες κρουαζιέρας που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στην αγορά. Θα παρατηρήσουμε πως οι εταιρείες, αλλάζουν με τα χρόνια, κάποιες από αυτές συγχωνεύτηκαν με την κρίση των τελευταίων χρόνων, που προέκυψε λόγω της πανδημίας από τον ιό COVID-19. Έπειτα, γίνεται μία παράθεση στοιχείων της ζήτησης των κρουαζιερόπλοιων, με στοιχεία που πάρθηκαν κυρίως από την Statista και την CLIA. Λόγω ανταγωνισμού, δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία από τις ίδιες τις εταιρείες κρουαζιέρας. Το γεγονός αυτό κατέστησε την έρευνα, αυτού του κεφαλαίου, δύσκολη προκειμένου να βγουν αρκετά συμπεράσματα. Το ίδιο συνέβη και με τις οικονομικές επιδόσεις της κρουαζιέρας, που αναφέρονται αμέσως μετά.

Η δεύτερη ενότητα αποτελείται από πέντε κεφάλαια. Μέσα σε αυτά τα κεφάλαια γίνεται μελέτη για την εξέλιξη των κρουαζιερόπλοιων. Η εξέλιξη αυτή θα δούμε πως οφείλεται κυρίως στην τεχνολογική εξέλιξη, αλλά και στις νέες προσδοκίες των επιβατών. Αρχικά, στο πρώτο κεφάλαιο αυτής της ενότητας, γίνεται μια συνοπτική αναφορά στα πλοία που έχουν μερικές από τις πιο γνωστές εταιρείες κρουαζιέρας στον κόσμο. Οι εταιρείες παρατίθενται με χρονολογική σειρά ίδρυσης, με αυτό τον τρόπο μπορούμε να παρατηρήσουμε, μέσα από την ανάγνωση του κεφαλαίου, την ιστορική ανάπτυξη της κρουαζιέρας καθώς και τον στόλο που διαθέτει σήμερα η κάθε μία ξεχωριστά. Επίσης, τα κρουαζιερόπλοια της κάθε εταιρείας, είναι και αυτά τοποθετημένα με χρονολογική σειρά κατασκευής. Επίσης, σε αρκετά από αυτά αναγράφεται και το έτος αναβάθμισής τους. Έτσι, μπορούμε να δούμε την κατασκευαστική δράση των εταιρειών. Η μέθοδος που ακολουθήθηκε για τη

συγγραφή αυτού του κεφαλαίου, είναι η μελέτη των επίσημων ιστοσελίδων των εταιρειών αυτών.

Στο δεύτερο κεφάλαιο - της δεύτερης ενότητας - αναλύεται η εξέλιξη των μεγεθών των πλοίων και της μεταφορικής τους ικανότητας. Αρχικά, γίνεται αναφορά στον όρο της χωρητικότητας που χρησιμοποιείται στα πλοία, που είναι το tonnage. Για τη συγκεκριμένη ενότητα, και για την καλύτερη και ευκολότερη σύγκριση της χωρητικότητας των πλοίων, χρησιμοποιήσαμε την ολική χωρητικότητα των πλοίων (gross register tonnage), η οποία μετράται σε κόρους. Έπειτα, αναλύεται η μεταφορική ικανότητα των κρουαζιερόπλοιων. Θα παρατηρήσουμε πως η αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των κρουαζιερόπλοιων δεν είναι παράλληλη της αύξησης της ολικής τους χωρητικότητας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός, ότι η χωρητικότητα των πλοίων αυξάνεται λόγω της αύξησης των παρεχόμενων υπηρεσιών, και όχι μόνο λόγω της αύξησης των καμπίων του πλοίου. Στο τελευταίο υποκεφάλαιο, αναφέρεται αναλυτικότερα η διαχρονική εξέλιξη του μεγέθους και της μεταφορικής ικανότητας των κρουαζιερόπλοιων. Για την ακρίβεια, η αναφορά γίνεται στα μεγαλύτερα σε ολικό tonnage κρουαζιερόπλοια, που πέρασαν από την ιστορία της κρουαζιεροπλοΐας. Η κύρια πηγή που χρησιμοποιήθηκε για την εύρεση αυτών των πλοίων, ήταν η HMY YACHTS, καθώς έχει κάνει μία μελέτη πάνω στη σύγκριση των μεγαλύτερων σε ολική χωρητικότητα κρουαζιερόπλοιων, που έχουν περάσει από την ιστορία της κρουαζιεροπλοΐας.

Στο τρίτο κεφάλαιο - της δεύτερης ενότητας- μελετήθηκε η μηχανολογική εξέλιξη των κρουαζιερόπλοιων. Αρχικά, έγινε μια γενικότερη αναφορά στο πού βρίσκεται το μηχανοστάσιο, έτσι ώστε θα μπορέσουμε να έχουμε μία γενικότερη εικόνα της τοποθεσίας των μηχανών και κατά συνέπεια και των συστημάτων πρόωσης. Μετά, γίνεται μια αναφορά στις μηχανές που χρησιμοποιούν τα κρουαζιερόπλοια και πιο συγκεκριμένα στο πως χρησιμοποιείται η ενέργεια που παράγουν. Έστερα, γίνεται ξεχωριστή αναφορά στο σύστημα ισχύος με gas-turbine μηχανές. Στο αμέσως επόμενο υποκεφάλαιο αναλύεται κυρίως το σύστημα πρόωσης που χρησιμοποιείται πλέον στα κρουαζιερόπλοια. Η εξέλιξη τους θα παρατηρήσουμε ότι έχει πολλά πλεονεκτήματα για τον καλύτερο και ευκολότερο έλεγχο της πλεύσης του πλοίου και των απαραίτητων ελιγμών του, ιδίως κοντά στους λιμένες. Επίσης γίνεται μία μικρή αναφορά στα κρουαζιερόπλοια LNG και στα κρουαζιερόπλοια που χρησιμοποιούν σύστημα πρόωσης με αιολική ενέργεια. Ένα ακόμη υποκεφάλαιο, είναι η

κατανάλωση καυσίμων των πλοίων, όπου αναλύεται ο τρόπος κατανάλωσής τους και το γεγονός ότι έχουν κάποιες επιπτώσεις στο περιβάλλον. Το κεφάλαιο της μηχανολογικής εξέλιξης κλείνει με την επεξήγηση της ταχύτητας πλεύσης των πλοίων. Αρχικά γίνεται μία αναφορά στον τρόπο που μετράται η ταχύτητα των πλοίων, καθώς και στο τί είναι η ταχύτητα πλεύσης. Τέλος, γίνεται αναφορά των ταχυτήτων που έχουν τα κρουαζιερόπλοια των τριών μεγαλύτερων εταιρειών κρουαζιέρας παγκοσμίως, με αυτές να είναι η Carnival Cruises, η Norwegian Cruises και η Royal Caribbean Cruises.

Στο επόμενο κεφάλαιο - το τέταρτο κεφάλαιο αυτής της ενότητας - γίνεται επεξήγηση της αρχιτεκτονικής εξέλιξης και της ανάπτυξης των δραστηριοτήτων των κρουαζιερόπλοιων. Στο πρώτο υποκεφάλαιο γίνεται μία ανάλυση του τρόπου κατασκευής των κρουαζιερόπλοιων, καθώς αποτελεί ένα περίτεχνο δημιούργημα πολλών ομάδων. Ακόμη, εξηγείται ο λόγος της πολυτμηματικής τους κατασκευής. Επίσης, γίνεται μία αναφορά στις καμπίνες που αποτελούν ένα από τα κύρια κριτήρια επιλογής των επιβατών. Υπάρχουν διαφορετικές κατηγορίες καμπινών, οι οποίες αναγράφονται στο κεφάλαιο. Κύρια διαφορά των καμπινών είναι η παροχή ή μη παροχή θέας. Στο δεύτερο υποκεφάλαιο, έγινε μία μελέτη για τις δραστηριότητες και τις υπηρεσίες που λαμβάνουν χώρα πάνω στο κρουαζιερόπλοιο, καθώς αυτές μέσα από τη μελέτη που έγινε, παρατηρήθηκε πως έχουν εξελιχτεί με τα χρόνια. Επίσης, γίνεται μία σύντομη αναφορά στους λόγους που οδήγησαν τα κρουαζιερόπλοια να έχουν αυτή την ποικιλία παροχών υπηρεσιών και δραστηριοτήτων πάνω τους.

Στο πέμπτο κεφάλαιο αυτής της ενότητας, που αποτελεί και το τελευταίο κεφάλαιό της - γίνεται μία σύντομη αναφορά των μέτρων ασφαλείας και υγιεινής καθώς και του περιβαλλοντικού αποτυπώματος. Σε αυτά τα υποκεφάλαια αναφέρονται τα μέτρα ασφαλείας και υγιεινής και προστασίας του περιβάλλοντος που ακολουθούν όλα τα κρουαζιερόπλοια στον κόσμο, σύμφωνα με την CLIA. Σκοπός της αναφοράς αυτών των κεφαλαίων είναι η παρατήρηση της εξέλιξης των μέτρων ασφαλείας και υγιεινής και προστασίας του περιβάλλοντος. Τα δύο πρώτα μέτρα αποτελούν βασικό πυλώνα για την διασφάλιση ενός ασφαλούς ταξιδιού για όλους τους επιβαίνοντες, και μείωσης των πιθανοτήτων εκτάκτων καταστάσεων. Ενώ, παράλληλα η προστασία του περιβάλλοντος και η μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος από τα κρουαζιερόπλοια είναι ένας από τους στόχους του κλάδου της κρουαζιέρας τόσο στην

παροχή καλύτερης ποιότητα ταξιδιού όσο και στη μείωση παραγωγής επιβλαβών αποβλήτων για το περιβάλλον.

Τέλος, η τελευταία ενότητα της πτυχιακής είναι αφιερωμένη στα συμπεράσματα που προέκυψαν από την μελέτη που έγινε. Στο κεφάλαιο αυτό δεν αναγράφονται μόνο τα συμπεράσματα και οι παρατηρήσεις, αλλά και οι δυσκολίες και οι ευκολίες που υπήρξαν κατά τη διάρκεια της συγγραφής αυτής της διπλωματικής. Επιπλέον, γίνεται αναφορά στην αναγκαιότητα συνεχών ερευνών πάνω στον κλάδο της κρουαζιέρας, καθώς μπορούν να συμβάλουν στην σταδιακή παρακολούθηση τόσο της εξέλιξης των κρουαζιερόπλοιων, όσο και της γενικότερης εξέλιξης αυτού του κλάδου του τουρισμού.

## **ΕΝΟΤΗΤΑ 1 - ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ**

Σύμφωνα με τον Δ.Ν. Μυλωνόπουλο (2004), η κρουαζιεροπλοία συνδέει την ψυχαγωγία στο πλοίο με την επίσκεψη σε ένα ή περισσότερα λιμάνια. Με αυτό τον τρόπο ικανοποιείται η ανάγκη του ανθρώπου να γνωρίσει νέες περιοχές και πολιτισμούς. Στα παρακάτω κεφάλαια θα παρατηρήσουμε πως το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσφέρει ήλιο, θάλασσα, ψυχαγωγία και δραστηριότητες γύρω από το νερό, κάτι που παλαιότερα τα κρουαζιερόπλοια δεν παρείχαν παρά μόνο θαλάσσια μεταφορά. Ακόμη, παρατίθενται μερικές από τις πιο βασικές μορφές κρουαζιέρας που παρατηρήθηκαν πως υπάρχουν, μέσα από την έρευνα που έγινε στις επίσημες ιστοσελίδες των εταιρειών κρουαζιέρας. Επίσης, στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει μία σύντομη ιστορική αναδρομή στην ιστορία της κρουαζιέρας. Από το πότε πρωτοεμφανίστηκε, πώς εξελίχθηκε και επιβίωση μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και πώς κατάφερε και εξελίχθηκε ραγδαία μέσα στα επόμενα χρόνια. Υπάρχουν διάφοροι τύποι κρουαζιέρας, κυρίως βασίζονται στο χρόνο του ταξιδιού.

#### **1.1. ΟΡΙΣΜΟΙ**

Πριν ξεκινήσει το ιστορικό ταξίδι, καλό είναι να δοθούν οι όροι της κρουαζιέρας και του κρουαζιερόπλοιου. Κατά τη διάρκεια της έρευνας διαπιστώθηκε, πως το

κρουαζιερόπλοιο είναι ειδικής κατηγορίας επιβατηγό πλοίο. Πιο συγκεκριμένα, αποτελεί πλωτό ανάκτορο που παρέχει υπηρεσίες ξενοδοχειακού τύπου, αλλά και διάφορες επιπλέον δραστηριότητες. Χρησιμοποιείται καθαρά και μόνο για την πραγματοποίηση κρουαζιέρας. Έτσι, μέσα από τη μελέτη που έγινε για τα κρουαζιερόπλοια, προέκυψε το συμπέρασμα, πως η κρουαζιέρα είναι ένα κυκλικό ταξίδι αναψυχής με κρουαζιερόπλοιο. Διανύει μια προκαθορισμένη διαδρομή, η οποία έχει οργανωθεί ήδη από την εκάστοτε αρμόδια εταιρεία. Η κρουαζιέρα συνδυάζει την αναψυχή πάνω στο πλοίο μέσω υπηρεσιών ξενοδοχειακού τύπου, με την επίσκεψη διάφορων λιμένων και παραθαλάσσιων πόλεων τουριστικού ενδιαφέροντος.

Μέσα από τη μελέτη που έγινε, παρατηρήθηκε επίσης, η ύπαρξη διάφορων μορφών κρουαζιέρας. Η πιο γνωστή είναι η "Cruise only", όπου οι επιβάτες απολαμβάνουν μόνο το ταξίδι, τους σταθμούς που κάνει στους λιμένες, και τις υπηρεσίες που παρέχονται πάνω στο πλοίο. Η μορφή αυτής της κρουαζιέρας έχει αυτή την ονομασία γιατί ξεκινάει από τη στιγμή της επιβίβασης του επιβάτη στο πλοίο, και λήγει κατά την αποβίβαση. Μία σημαντική παρατήρηση είναι, πως ο επιβάτης δεν διαμένει καθόλου στις περιοχές όπου προσαράζει το πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του. Εν ολίγοις, διαμένει πάνω στο πλοίο και κατεβαίνει από αυτό μόνο αν θέλει να επισκεφτεί το λιμάνι και την γύρω περιοχή.

Η αμέσως επόμενη γνωστή μορφή κρουαζιέρας, που έγινε νέα τάση κυρίως στην Αμερικανική Ήπειρο, είναι η "Fly and Cruise". Η μορφή αυτής της κρουαζιέρας έγινε ιδιαιτέρως γνωστή μετά την εμφάνιση των επιβατηγών αεροπλάνων. Σε αυτή τη μορφή κρουαζιέρας, ο επιβάτης ταξιδεύει με τον αεροπλάνο για να φτάσει στο λιμάνι όπου βρίσκεται το κρουαζιερόπλοίο του. Το ταξίδι λήγει, όταν επιστρέφει το πλοίο στο ίδιο λιμάνι από το οποίο επιβιβάστηκε, και αφού επιστρέφει στον τόπο διαμονής του αεροπορικώς. Η μορφή αυτής της κρουαζιέρας είναι αρκετά διαδεδομένη στην Αμερικανική Ήπειρο, λόγω των μεγάλων αποστάσεων που έχουν αρκετές περιοχές από τους λιμένες. Επιπλέον, προτιμάται και από τον υπόλοιπο κόσμο όταν θέλει να πραγματοποιήσει ένα ταξίδι από την έναρξή του και όχι επιβαίνοντας στο κρουαζιερόπλοιο σε κάποιο από τα λιμάνια σταθμούς. Έτσι, αρκετός κόσμος μεταφέρεται αεροπορικώς στο εναρκτήριο λιμάνι της κρουαζιέρας προκειμένου να απολαύσει ολόκληρο το ταξίδι.



Η τρίτη κύρια κατηγορία που διαπιστώθηκε πως υπάρχει, είναι η "Cruise and Stay". Στο ταξίδι αυτής της κρουαζιέρας περιλαμβάνεται και η διανυκτέρευση σε ένα προκαθορισμένο λιμάνι ή σε μία περιοχή παραθαλάσσια πλησίον του λιμένα προσάραξης του πλοίου, καθώς και μικρές ξεναγήσεις στην ευρύτερη περιοχή. Με αυτό τον τρόπο, οι επιβάτες έχουν το χρόνο να γνωρίσουν καλύτερα τις περιοχές που επισκέπτονται, και να δουν καλύτερα τους ανθρώπους των περιοχών και τον πολιτισμό τους. Συνήθως, σε αυτού του είδους τις κρουαζιέρες οργανώνονται επισκέψεις σε αρκετά από τα πιο σημαντικά σημεία που υπάρχουν στις ευρύτερες περιοχές. Παράδειγμα τέτοιου τύπου κρουαζιέρας είναι τα ταξίδια της Viking Cruises στην Ελλάδα, μερικά από αυτά περιλαμβάνουν ολιγοήμερη παραμονή σε περιοχές της Αθήνας, όπως είναι το κέντρο. Μέσω αυτής της παραμονής, οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα να επισκεφτούν μουσεία, μνημεία και περιοχές ιδιαίτερου τουριστικού ενδιαφέροντος και να απολαύσουν ένα συνδυαστικό ταξίδι, τόσο στην στεριά όσο και στη θάλασσα.

Από τις παραπάνω μορφές κρουαζιέρας μπορούμε να συμπεράνουμε πως υπάρχουν πολλοί άλλοι συνδυασμοί. Οι συνδυασμοί αυτοί αφορούν κυρίως τον τρόπο μετακίνησης των επιβατών προς και από το κρουαζιερόπλοιο. Με πιο απλά λόγια, μπορεί κάποιος να φτάσει στο κρουαζιερόπλοιο όχι μόνο καθαρά μέσω αεροπλάνου, αλλά και να χρησιμοποιήσει άλλα μέσα ή συνδυασμό αυτών. Μπορεί δηλαδή κανείς, να πάρει ένα μέσο μαζικής μεταφοράς για να φτάσει στον λιμένα ή για να φτάσει στον αερολιμένα προκειμένου να πάρει το αεροπλάνο και να φτάσει στο λιμάνι όπου και βρίσκεται το κρουαζιερόπλοιο. Μία ακόμη παρατήρηση είναι πως μπορεί κάποιος να επιβιβαστεί στο κρουαζιερόπλοιο σε κάποια από τις στάσεις που κάνει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του. Εν ολίγοις, δεν είναι ανάγκη να επιβιβαστεί στο πλοίο από την εναρκτήρια μέρα του ταξιδιού του. Τέλος, μπορεί το ταξίδι του επιβάτη να είναι συνδυαστικό περιλαμβάνοντας όλα τα παραπάνω, μπορεί δηλαδή να πάρει κάποιο μέσο μεταφοράς για να πάει στον αερολιμένα, από εκεί να φτάσει σε κάποιο ξενοδοχείο και να μείνει εκεί τουλάχιστον ένα βράδυ μέχρι να επιβιβαστεί στο κρουαζιερόπλοιο με το οποίο θα ταξιδέψει. Με αυτό τον τρόπο συνδυάζεται και ο τρόπος που μεταφέρεται μέχρι το πλοίο, αλλά και η παραμονή του σε κοντινή περιοχή.

Εκτός όμως από τους τρόπους μεταφοράς, υπάρχουν και άλλες κατηγορίες κρουαζιέρας. Οι κρουαζιέρες μπορούν να διακριθούν και στη διάρκειά τους. Οι

εταιρείες κρουαζιέρας, προκειμένου να προσελκύσουν όλο και περισσότερο επιβατηγό κοινό, οργανώνουν πλέον ταξίδια με διαφορετική διάρκεια. Τα ταξίδια ξεκινάνε από τα πιο μικρής διάρκειας και καταλήγουν σε κρουαζιέρες μεγάλης διάρκειας. Από τη μελέτη που έγινε, προκύπτει ότι υπάρχουν ημερήσιες κρουαζιέρες, ακόμα οργανώνονται κρουαζιέρες τριών ημερών. Εκτός όμως από αυτές, υπάρχουν και κρουαζιέρες μικρής διάρκειας, οι οποίες είναι και οι πιο διαδεδομένες στο περισσότερο κοινό. Η διάρκειά τους είναι συνήθως πέντε με επτά ημέρες και πραγματοποιούνται συνήθως σε κοντινούς λιμένες. Οι πιο μεγάλης διάρκειας κρουαζιέρες κρατάνε από μία έως δύο εβδομάδες, ενώ οι μεγαλύτερες υπερβαίνουν τις δεκαπέντε μέρες και κύριο χαρακτηριστικό τους είναι η ιδιαίτερη πολυτέλεια που επικρατεί πάνω στο πλοίο.

Παρατηρείται λοιπόν ότι υπάρχει ποικιλομορφία στα ταξίδια αναψυχής με κρουαζιέρα. Είναι αποτέλεσμα των επιλογών που δίνονται στους επιβάτες, και του τρόπου με τον οποίο θέλουν να περάσουν τον χρόνο των διακοπών του. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να αναπτυχθεί ανταγωνισμός στις εταιρείες κρουαζιέρας, καθώς ανταγωνίζονται τη διάρκεια του ταξιδιού, τα λιμάνια που επισκέπτονται και τα προγράμματα που παρέχουν για παραμονή στις περιοχές που είναι κοντά στους λιμένες όπου θα προσαράξει το πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Στα επόμενα κεφάλαια θα δούμε πώς όλες αυτές οι ανάγκες των επιβατών διαμόρφωσαν τον κλάδο της κρουαζιέρας μέσα στα χρόνια και πώς έχει διαμορφωθεί σήμερα. Θα δούμε, πώς οι ανάγκες και οι προσδοκίες των επιβατών της κρουαζιεροπλοΐας έχουν τον πρωτεύοντα ρόλο στην εξέλιξη των κρουαζιερόπλοιων, όχι μόνο στην εξέλιξη των πλοίων αυτών καθ' αυτών, αλλά και στην εξέλιξη της οργάνωσης των ταξιδιών που πραγματοποιούν.

## 1.2. Η ΠΡΩΤΗ ΕΜΦΑΝΙΣΗ (1800)

Οι πρώτες γραμμές κρουαζιέρας ξεκίνησαν τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Η αρχική ιδέα ήταν απλώς η μεταφορά αλληλογραφίας, ωστόσο με τον καιρό άρχισαν να μετακινούνται και επιβάτες. Η ιδέα της κρουαζιέρας ξεκίνησε από τον Arthur Ambers, συνιδρυτή της πλέον γνωστής εταιρείας Peninsular and Oriental Steam (P&O), περίπου το 1835. Το πρώτο ταξίδι κρουαζιέρας έγινε από την Αγγλία προς τα νησιά Φερόε και στις ακτές της Ισπανίας. Σκοπός του ταξιδιού πλέον δεν ήταν η μεταφορά των ανθρώπων από το σημείο Α στο σημείο Β, αλλά η απόλαυση του φυσικού περιβάλλοντος και του ταξιδιού. Μετά από λίγο καιρό άρχισαν και άλλες εταιρίες να μετατρέπουν τα

πλοία τους σε κρουαζιερόπλοια. Μετέτρεψαν σε κρουαζιέρες πλοία που ο αρχικός σκοπός τους ήταν η μεταφορά αλληλογραφίας.

Η διαχείριση και η ναύλωση των κρουαζιερόπλοιων άρχισε να γίνεται πιο έντονη από το 1860. Εκείνη την περίοδο τα ταξίδια είχαν διάρκεια πολλών μηνών και το πελατολόγιό τους αποτελείτο από τα υψηλότερα κοινωνικά στρώματα, τα οποία είχαν αρκετή οικονομική άνεση. Ο κύριος λόγος που επέλεγαν την κρουαζιέρα ήταν διάφορα θέματα υγείας και όχι τόσο για να επισκεφτούν άλλα λιμάνια και να γνωρίσουν άλλες χώρες και πολιτισμούς. Τα ταξίδια τους, δηλαδή, έμοιαζαν πιο πολύ με τουρισμό υγείας παρά με θαλάσσιο τουρισμό.

Σύμφωνα με τους Μυλωνόπουλο και Μοίρα (2005), σημαντικές ημερομηνίες εκείνης της περιόδου ήταν επίσης και το 1868, το 1881, το 1889 και το 1893. Το 1868 έγινε η πρώτη κρουαζιέρα από τις Η.Π.Α. στη Μεσόγειο με το “Quaker City”. Το 1881 το ατμόπλοιο “Ceylon” αγοράστηκε από την Oceanic Yachting” και μετατράπηκε σε πλοίο αναψυχής κάνοντας τον πρώτο γύρο του κόσμου. Τέλος, το 1889 και το 1893φτιάχτηκαν τα πρώτα προγράμματα κρουαζιέρας, προς τα Φιόρντ της Νορβηγίας και προς τη Μεσόγειο θάλασσα αντίστοιχα.

### 1.3. ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΜΙΣΟ ΤΟΥ 20<sup>ΟΥ</sup> ΑΙΩΝΑ

Από το 1900 μέχρι το 1950 υπήρξε σημαντική εξέλιξη στη βιομηχανία της κρουαζιέρας καθώς επιβίωσε από το πέρασμα των Α΄ και του Β΄ Παγκόσμιων Πολέμων.

Βάσει των πηγών που μελετήθηκαν, το 1900 δημιουργήθηκε το πρώτο ειδικά κατασκευασμένο κρουαζιερόπλοιο αναψυχής. Η εταιρεία στην οποία ανήκε το πλοίο ήταν η “Hamburg America Line”, και το πλοίο της αποτελείτο μόνο από καμπίνες πρώτης κατηγορίας (first class cabins). Ένα τελευταίο, αλλά σημαντικό ιστορικό γεγονός που σημάδεψε τον κλάδο της κρουαζιεροπλοΐας ήταν η βύθιση του Τιτανικού το 1912.

Όπως προαναφέρθηκε, κατά τη διάρκεια αυτού του μισού αιώνα πραγματοποιήθηκαν ο πρώτος και ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος. Οι δύο αυτοί Παγκόσμιοι πόλεμοι αναστάτωσαν τη βιομηχανία της κρουαζιέρας, καθώς αρκετά από τα κρουαζιερόπλοια τέθηκαν σε υπηρεσία. Επιπλέον, μετά το πέρας του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, παρατηρήθηκε αύξηση στον αριθμό των κρουαζιερόπλοιων λόγω της αλλαγής της μεταναστευτικής πολιτικής των Η.Π.Α. , καθώς τέθηκαν αυστηροί

περιοριστικοί όροι για την είσοδο των μεταναστών στην επικράτειά τους. Για την ακρίβεια, αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν η μετατροπή των πλοίων που μετέφεραν τους μετανάστες, σε κρουαζιερόπλοια. Ο λόγος της μετατροπής του σκοπού αυτών των πλοίων ήταν η αντιμετώπιση της έλλειψης των επιβατών. Ήταν δηλαδή μία καλή στρατηγική των εταιρειών προκειμένου να αντιμετωπίσουν την κρίση που αντιμετώπιζαν εκείνη την περίοδο.

Σημαντικές ημερομηνίες εκείνου του μισού αιώνα, κατά τις οποίες έγιναν σημαντικές αλλαγές στα κρουαζιερόπλοια, ήταν το 1907, η δεκαετία του 1930 και ιδιαίτερα το 1933. Πιο αναλυτικά, το 1907 εγκαταστάθηκε η πρώτη πισίνα, τα εστιατόρια a la carte και οι ανελκυστήρες για τους επιβάτες. Ενώ τη δεκαετία του 1930 οι καμπίνες στα κρουαζιερόπλοια απέκτησαν πλήρως εξοπλισμένα μπάνια, κάτι που αποτέλεσε σημαντική αλλαγή στον τομέα της προσωπικής υγιεινής πάνω στο πλοίο, χαρακτηριστικό παράδειγμα πλοίου, που εφάρμοσε αυτή την πρωτοπορία, είναι το “Monarch of Bermuda”, που κατασκευάστηκε το 1933. Ήταν το πρώτο πλοίο αναψυχής, που είχε ιδιαίτερους χώρους υγιεινής σε όλες του τις καμπίνες.

#### 1.4. ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΙΣΟ 20<sup>ΟΥ</sup> ΑΙΩΝΑ

Η δεκαετία του 1950 είναι γνωστή στον κόσμο της κρουαζιεροπλοΐας ως «Χρυσή Εποχή». Ο χαρακτηρισμός αυτής της εποχής ως «χρυσή εποχή», οφείλεται στην απότομη ανάπτυξη των επιβατηγών πλοίων ως προς τις δραστηριότητές τους. Πλέον όλο και περισσότερα επιβατηγά πλοία μετατρέπονταν σε κρουαζιέρες γεμάτες κοινωνικές εκδηλώσεις, εστιατόρια, μπαρ, τυχερά παιχνίδια και χορό.

Την αμέσως επόμενη δεκαετία, αυτή του 1960, παρατηρείται μία μεγάλη εξέλιξη στον τομέα των επιβατηγών μεταφορών επί θαλάσσης, καθώς η μεταφορά των επιβατών από Αμερική σε Ευρώπη και αντίστροφα, αντικαθίσταται με την αεροπορική μεταφορά. αποτέλεσμα των αερομεταφορών είναι η μετασκευή πολλών απλών επιβατηγών πλοίων σε κρουαζιερόπλοια. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια των μετασκευών το βασικό πρόβλημα που επικρατούσε αφορούσε τον αερισμό τους καθώς δεν διέθεταν καθόλου αερισμό, ούτε ανοιχτούς χώρους όπως έχουν πλέον τα κρουαζιερόπλοια.

Παρά τις δυσκολίες της εποχής, ιδρύθηκαν αρκετές από τις πιο γνωστές σύγχρονες γραμμές κρουαζιέρας. Αναλυτικότερα είναι η Princess Cruises το 1965, η Norwegian Cruise Line το 1966, η Royal Caribbean το 1968, η MSC το 1970, η Carnival το

1972, η Celebrity Cruises το 1989 και η Silversea το 1994. Τέλος, είναι σημαντικό να αναφέρουμε, ότι ένας ακόμα παράγοντας που οδήγησε στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας και επομένως, στην ίδρυση όλων αυτών των εταιρειών, ήταν και η γνωστή τηλεοπτική σειρά Love Boat που παίχτηκε από το 1977 μέχρι το 1990. Αποτέλεσμα αυτής της σειράς ήταν και η αύξηση της κλίμακας των ηλικιών που προτιμούσαν την κρουαζιέρα καθώς μέχρι τότε οι επιβάτες των κρουαζιέρων ανήκαν επικρατέστερα στην τρίτη ηλικία.

Επιπλέον, σε αυτό το μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα σύμφωνα με τους Μυλωνόπουλο και Μοίρα (2005), δημιουργούνται και οι τρεις γενιές της κρουαζιέρας. Η πρώτη γενιά είναι γνωστή για τα μικρά της κρουαζιερόπλοια, τα οποία στην ουσία ήταν μεταποιημένα επιβατηγά πλοία. Η δεύτερη γενιά είχε σαν χαρακτηριστικό της την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των κρουαζιερόπλοιων καθώς και την ένταξη περισσότερων καμπινών. Ενώ, η τρίτη γενιά είναι γνωστή ως η γενιά των μεγαθήριων με κύριο χαρακτηριστικό τους στοιχείο, την πολυτέλεια και την παροχή υπηρεσιών υψηλών προδιαγραφών ξενοδοχειακού τύπου.

#### 1.5. 21<sup>ος</sup> ΑΙΩΝΑΣ

Τον 21<sup>ο</sup> αιώνα αυτό που παρατηρούμε κυρίως είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των εταιρειών της κρουαζιεροπολοΐας. Αποτέλεσμα αυτής της ανταγωνιστικότητας είναι η εξέλιξη των κρουαζιερόπλοιων, τόσο αρχιτεκτονικά όσο και τεχνολογικά. Μία ακόμη τάση αυτής της εξέλιξης και του ανταγωνισμού είναι και η αύξηση της μεταφορικής ικανότητας και της ταχύτητας. Μία ακόμη τάση αυτού του αιώνα είναι η αύξηση των παροχών και των δραστηριοτήτων μέσα στο πλοίο, αποτέλεσμα των οποίων είναι η υπέρβαση των απλών ξενοδοχειακών παροχών και υπηρεσιών. Τέτοια παραδείγματα είναι οι πισίνες, τα καταστήματα, τα καζίνο, προσομοιωτές surfing , νεροτσουλήθρες, πλανητάριο, πίστα αγώνων και πολλά άλλα.

Έτσι, μια σημαντική αλλαγή στην εξέλιξη της κρουαζιέρας είναι και το επιβατηγό της κοινό. Στην αρχή, οι κρουαζιέρες ήταν προσιτές στα πιο εύπορα κοινωνικά στρώματα και μετέπειτα ήταν συνδεδεμένες με την «Τρίτη ηλικία». Πλέον, οι κρουαζιέρες είναι προσιτές σε όλο τον κόσμο και σε όλες τις ηλικιακές ομάδες. Σε αυτή την αλλαγή των επιβατηγών δεδομένων, δεν συνέβαλαν μόνο οι διαφημίσεις, οι σειρές και οι ταινίες, αλλά και τα διάφορα είδη κρουαζιέρας, καθώς υπάρχουν ακόμα και κρουαζιέρες

μικρής διάρκειας, fly-cruises και easy cruises με αποτέλεσμα να γίνονται ακόμα πιο προσιτές σε όλους.

Τέλος, παρατηρείται ότι πλέον τα κρουαζιερόπλοια πραγματοποιούν ταξίδια σε όλο τον κόσμο. Τα λιμάνια που προσεγγίζουν τα πλοία αυτά είναι περίπου 1712 σύμφωνα με την CruiseMapper. Τα λιμάνια αυτά είναι σε όλες τις Ηπείρους, βρίσκονται δηλαδή στην Κόστα Ρίκα, στην Ισλανδία, στην Ιταλία, στο Μεξικό, στον Καναδά, στην Πορτογαλία, στις Κανάριες νήσους, στην Ελλάδα, στην Αγγλία, στην Αυστραλία, στην Αλάσκα, στη Νορβηγία, στην Ταϊτή, στον Παναμά, στην Νότια Κορέα, στην Κίνα, στη Σλοβενία, στη Ρωσία, στη Τουρκία, στην Ινδία, στη Φλόριντα, τη Βόρεια Καρολίνα, τη Σουηδία, τη Χαβάη, τη Καραϊβική, τη Μάλτα και πολλές ακόμα χώρες. Μάλιστα παρατηρείται πως τα περισσότερα λιμάνια που φιλοξενούν κρουαζιερόπλοια είναι στην Ιταλία, στην Αγγλία, στον Καναδά, στην Νοτιοανατολική Ασία, και στις ανατολικές ακτές της Αμερικής

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2- Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ**

Ο κλάδος της κρουαζιεροπλοΐας είναι ένας κλάδος του τουρισμού και της ναυτιλίας που αναπτύσσεται συνεχώς και συναντάται σε διάφορες περιοχές, από τη Μεσόγειο θάλασσα έως τον Ειρηνικό Ωκεανό. Την εξέλιξη της κρουαζιεροπλοΐας την παρατηρήσαμε μέσα από την ιστορική της αναδρομή, που αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Κατά την πάροδο των χρόνων, η ζήτηση των τουριστών για κρουαζιέρα ολοένα και αυξάνεται, μία σημαντική συνέπεια αυτής της συμπεριφοράς είναι και η αύξηση του αριθμού των κρουαζιερόπλοιων. Σε αυτό το κεφάλαιο θα δούμε μία γενικότερη εικόνα της αγοράς των κρουαζιερόπλοιων, τα έσοδα δηλαδή που έχει ο κλάδος της κρουαζιεροπλοΐας καθώς και τον αριθμό των επιβατών που αυξήθηκαν με τα χρόνια, αλλά και το πώς επηρεάστηκε η αγορά από την πανδημία του COVID-19. Τέλος, τα περισσότερα από τα στοιχεία που θα δούμε σε αυτό το κεφάλαιο είναι παρμένα από την Statista και την CLIA.

### **2.1. ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

Ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι ένας από τους πιο νέους και πιο ενδιαφέροντες κλάδους της τουριστικής βιομηχανίας. Χάρη στο γεγονός ότι είναι νέος κλάδος, έχει ακόμα πολλές δυνατότητες ανάπτυξης και αυτός είναι ο λόγος που έχουν επενδύσει πολλές εταιρείες πάνω σε αυτόν. Μάλιστα, ο αριθμός των πλοίων, αλλάζει συνεχώς, το ίδιο και η μορφή τους. Υπάρχουν πολλές εταιρίες ανά τον κόσμο που ασχολούνται

με την κρουαζιεροπλοΐα, ωστόσο μόνο τρεις από αυτές έχουν κατακτήσει την κορυφή. Οι τρεις αυτές εταιρείες εδρεύουν στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και είναι η Carnival Corporation (με στόλο 26 πλοίων), η Royal Caribbean Cruises (με στόλο 26 πλοίων) και η Norwegian Cruise Line (με στόλο 16 πλοίων).

Σύμφωνα με τις έρευνες της Statista, η Carnival Corporation το 2021 αποτελούσε σχεδόν το 50% του παγκόσμιου μεριδίου της αγοράς των εταιρειών της κρουαζιέρας, ενώ η Royal Caribbean μόλις το ένα τέταρτο. Ενώ τα προηγούμενα έτη, σύμφωνα με τους Kai Wang, Shuaiian Wang, Ly Zen και Xiaobo Qu (2016), η Carnival Corporation είχε το 41,8% της παγκόσμιας αγοράς, η Royal Caribbean είχε το 21,8% της παγκόσμιας αγοράς και η Norwegian Cruise Line είχε μόλις το 8,2% της παγκόσμιας αγοράς. Τέλος, μία οξύμωρη παρατήρηση που γίνεται μέσα από τις στατιστικές έρευνες είναι, πως ενώ η Royal Caribbean Cruises έχει τα μεγαλύτερα σε χωρητικότητα πλοία, παραμένει στη δεύτερη θέση της παγκόσμιας αγοράς από άποψη εσόδων και την πρώτη θέση την καταλαμβάνει η Carnival Corporation.

Εκτός από τις προαναφερθείσες εταιρείες, στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 1) βλέπουμε μερικές από τις πιο γνωστές εταιρείες κρουαζιέρας, στα πλοία των οποίων θα αναφερθούμε στα επόμενα κεφάλαια.

<b>ΛΟΠΠΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ</b>	
<b>Όνομα εταιρείας</b>	<b>Συνολικός στόλος</b>
AIDA Cruises	13
Azamara Club Cruises	4
Celebrity Cruises	15
Celestyal Cruises	6
Costa Cruises	15
Crystal Cruises	4
Cunard Line	3
Disney Cruise Line	5
Dream Cruises	2
Fred Olsen Cruise Lines	4
Hapag-Lloyd Kreuzfahrten	6
Holland America Line	15

MSC Cruises	16
NYK Cruises	1
Oceania Cruises	6
P&O Cruises Australia	6
P&O Cruises UK	8
Princess Cruises	17
Regent Seven Seas Cruises	4
Saga Cruises	3
Seabourn Cruise Line	5
Silversea Cruises	9
Star Cruises	5
Marella/Thomson Cruises	8
TUI Cruises	8
Viking Ocean Cruises	4
Windstar Cruises	6

**Πίνακας 1:** Οι μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας (Cruise Mapper,2022)

Τέλος, επισημαίνεται πως τα στοιχεία του αριθμού του στόλου της κάθε εταιρείας, αλλάζουν κάθε χρόνο λόγω της συνεχόμενης αυξομείωσής του. Η αυξομείωση αυτή οφείλεται, είτε στη αγορά ενός πλοίου, είτε στην πώλησή του, με το τελευταίο να είναι αποτέλεσμα είτε οικονομικών λόγων είτε λόγω γήρατος του πλοίου.

## 2.2 ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Από την πρώτη κρουαζιέρα μέχρι και σήμερα ο αριθμός των επιβατών στις κρουαζιέρες αυξάνεται συνεχώς, με συνέπεια την αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων. Όταν πρωτοεμφανίστηκε ο κλάδος της κρουαζιέρας, οι υπηρεσίες που παρέχονταν στόχευαν κυρίως πελάτες υψηλού οικονομικού εισοδήματος και κατά συνέπεια και υψηλού κοινωνικού περιβάλλοντος. Με το πέρασ των χρόνων όμως, η κρουαζιέρα διαφοροποιήθηκε και τμηματοποίησε την αγορά της ώστε να προσελκύσει και άλλους εν δυνάμει επιβάτες από όλα τα στρώματα κοινωνικής τάξης.

Για την ακρίβεια, τα κρουαζιερόπλοια αποτέλεσαν το κέντρο της προσοχής του τουριστικού κλάδου στις αρχές της δεκαετίας του 1980. Αποτέλεσμα αυτής της έλξης



των επιβατών στην κρουαζιέρα, ήταν οι διαφημιστικές εκστρατείες, τα τηλεοπτικά προγράμματα και οι τηλεοπτικές ταινίες, με τρανταχτό παράδειγμα το γνωστό "Πλοίο της αγάπης" ή αλλιώς και "Love Boat".

Σύμφωνα με τους Δ. Μυλωνόπουλο και Π. Μοίρα (2005) "Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των CLIA, PSA και GP Wild στη δεκαετία του 1990 η Βόρεια Αμερική κάλυπτε το 70% της παγκόσμιας ζήτησης για κρουαζιέρα". Βάσει αυτών των στοιχείων παρατηρούμε ότι η αγορά της κρουαζιεροπλοΐας αναπτύσσεται ταχύτατα, με κυρίαρχη ήπειρο την Αμερική.

Επίσης, παρατηρήθηκε ότι το 2001 οι επιβάτες της κρουαζιέρας έφτασαν παγκοσμίως τα 10,7 εκατομμύρια (Μυλωνόπουλος, Μοίρα, 2005). Από εκείνη τη χρονιά και έπειτα αναγνωρίζονται ως μεγάλες αγορές η Βόρεια Αμερική, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία, η Ιταλία, η Ισπανία και η Γαλλία. Μάλιστα, παρατηρήθηκε ότι οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων το 2003, έφτασαν στα 12,2 εκατομμύρια.

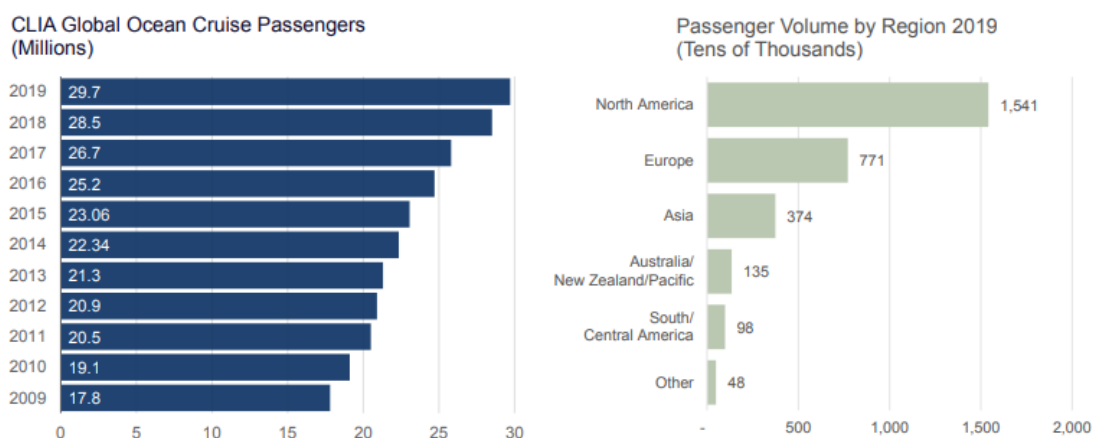
Μία άλλη μελέτη από την Statista δείχνει πως το 2009 οι επιβάτες της κρουαζιέρας έφτασαν στα 17,8 εκατομμύρια, ενώ μετά από δέκα χρόνια - το 2019- ανήλθαν στα 30 εκατομμύρια. Ωστόσο, το 2020 λόγω της πανδημίας που ξέσπασε από τον COVID-19, υπήρξε δραματική μείωση ποσοστού 81% και οι επιβάτες της κρουαζιέρας ήταν λιγότεροι από 6 εκατομμύρια. Παρά την μείωση των επιβατών, παρατηρήθηκε πως τα νησιά της Καραϊβικής, οι Μπαχάμες και οι Βερμούδες παρέμειναν κορυφαίοι προορισμοί, σε αντίθεση με αυτούς τους προορισμούς, η Βόρεια Ευρώπη και η Κεντρική και Δυτική Μεσόγειος σημείωσαν κατακόρυφη μείωση επιβατών στις κρουαζιέρες τους (Statista, 2021). Άλλη μία επίπτωση της μείωσης της ζήτησης για κρουαζιέρα, ήταν και η μείωση των εργαζομένων στα κρουαζιερόπλοια, η οποία ανήλθε στο 51% σε σύγκριση με το σύνολο των εργαζομένων του 2019 (CLIA, 2022).

### 2.3 ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας, σε σύγκριση με άλλους ναυτιλιακούς κλάδους, παρατηρείται πως αναπτύσσεται με γρήγορους ρυθμούς και ανακάμπτει ακόμα και μετά το πέρας κρίσεων, όπως αυτή της οικονομικής κρίσης του 2008. Μάλιστα, ακόμα και με την κρίση που επικρατεί λόγω της πανδημίας του COVID-19, μπορεί να έχουν μειωθεί τα έσοδα της κρουαζιέρας, παρ' όλ' αυτά οι εταιρείες κρουαζιέρας προσαρμόστηκαν πολύ γρήγορα στα νέα δεδομένα εφαρμόζοντας μέτρα προστασίας

κατά της πανδημίας, τόσο για τους επιβάτες, όσο και για τους εργαζόμενους. Το παρακάτω κεφάλαιο αποτελεί ένα συμπέρασμα από τη μελέτη που έγινε πάνω στον οικονομικές επιδώσεις της κρουαζιέρας, καθώς δεν υπάρχουν ακριβείς πληροφορίες από τις εταιρείες, για λόγους ανταγωνιστικότητας.

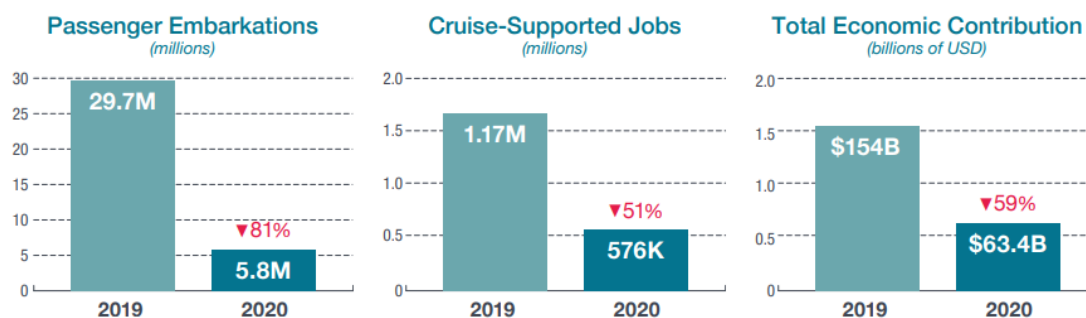
Παρατηρήθηκε, λοιπόν, μέσα από τη μελέτη πως ο κλάδος της κρουαζιέρας αναπτύσσεται με την πάροδο των χρόνων. Η ανάπτυξη της οφείλεται στην αύξηση της ζήτησης της κρουαζιέρας από όλο και περισσότερους επιβάτες. Οι επιβάτες των ταξιδιών αναψυχής με κρουαζιέρα τη δεκαετία 2009 με 2019 αυξήθηκαν δραματικά. Για την ακρίβεια, από 17.8 εκατομμύρια που ήταν το 2009, είχαν φτάσει στα 29.7 εκατομμύρια. Ενώ, μεγάλο ενδιαφέρον αποτελεί και η χώρα μόνιμης κατοικίας των επιβατών, καθώς όπως παρατηρήθηκε από τη μελέτη της CLIA (2021), οι περισσότεροι επιβάτες μένουν μόνιμα στην Βόρεια Αμερική, ενώ τη δεύτερη θέση έχουν οι ευρωπαϊκοί επιβάτες. Αυτή την εικόνα μπορούμε να τη δούμε και πιο καθαρά στα παρακάτω γραφήματα (Εικ. 2).



**Εικόνα 1:** Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας - Χώρα μόνιμης κατοικίας τους. (CLIA,2021)

Αποτέλεσμα αυτής της ζήτησης είναι η αύξηση του αριθμού των κρουαζιερόπλοιων όπως προαναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Συνεπώς, με τα χρόνια αναπτύσσεται και η οικονομία τόσο ως προς τις θέσεις εργασίας που δημιουργούνται και παρέχονται με τα χρόνια, όσο και στα παγκόσμια κέρδη του κλάδου της κρουαζιεροπλοΐας. Μάλιστα, το 2019 πριν την πανδημία, οι επιβάτες της κρουαζιέρας είχαν φτάσει στους 29,7 εκατομμύρια (CLIA, 2021) και οι εργαζόμενοι είχαν φτάσει τους 1.155.000 (CLIA, 2021), ενώ η σύμφωνα με τη μελέτη της CLIA (2021) τα

συνολικά έσοδα από την κρουαζιέρα ήταν 154.5 δισεκατομμύρια δολάρια. Την σύγκριση αυτών των τιμών μεταξύ του 2019 και του 2020, μπορούμε να τη διακρίνουμε καλύτερα στο διάγραμμα της παρακάτω εικόνας (Εικ. 2).



**Εικόνα 2:** Η επιρροή της Πανδημίας στην αγορά της κρουαζιέρας (CLIA, 2021)

Από το 2020 και μετά παρατηρείται πτώση, τόσο στους επιβάτες της κρουαζιέρας, άρα και στη ζήτηση για κρουαζιέρα, όσο και στους εργαζόμενους σε αυτό τον κλάδο. Επομένως, μειώθηκαν και τα παγκόσμια έσοδα που προέρχονται από την κρουαζιέρα. Μάλιστα, σύμφωνα με μελέτη που έγινε από την STATISTA (2021), το 2020 σημειώθηκε πτώση εσόδων άνω των 400 εκατομμυρίων δολαρίων σε σύγκριση με τα έσοδα του 2019, δηλαδή υπήρξε πτώση που έφτασε περίπου στο 88%, όμως παρά την πτώση έχει αρχίσει να σημειώνεται πάλι άνοδος. Η άνοδος αυτή οφείλεται στην άμεση προσαρμογή των εταιρειών κρουαζιέρας στα νέα μέτρα υγειονομικής προστασίας.

## ΕΝΟΤΗΤΑ 2 - Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

Στην ενότητα αυτή θα αναφερθούμε στην ανάπτυξη του στόλου των κρουαζιερόπλοιων καθώς αυτός επηρεάζεται από την ηλικία των πλοίων και την τεχνολογική εξέλιξη. Επίσης, γίνεται αναφορά στην μηχανολογική και αρχιτεκτονική τους εξέλιξη που έχει αλλάξει με τα χρόνια, προκειμένου να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στα νέα δεδομένα της αγοράς της κρουαζιέρας. Ακόμη, θα γίνει μία αναφορά στην διαχείριση ασφάλειας και υγιεινής που επικρατεί στα κρουαζιερόπλοια τα τελευταία χρόνια και πώς έχουν επηρεαστεί αυτά τα τελευταία χρόνια λόγω της πανδημίας από τον ιό COVID- 19.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - Ο ΣΤΟΛΟΣ

Από την πρώτη στιγμή που έκανε την εμφάνισή της η κρουαζιέρα στον κόσμο του τουρισμού, η ανταπόκριση του κόσμου για αυτό τον κλάδο ήταν αρκετά μεγάλη, με αποτέλεσμα την σταδιακή αύξηση του αριθμού των κρουαζιερόπλοιων και την εμφάνιση εταιρειών που είτε ασχολούνται αποκλειστικά με την κρουαζιεροπλοΐα, είτε ασχολούνται και με αυτό τον κλάδο. Στο κεφάλαιο αυτό θα αναφερθούμε στον αριθμό των κρουαζιερόπλοιων που υπάρχουν αυτή τη στιγμή παγκοσμίως, ο αριθμός τους σύμφωνα με την CruiseMapper αυτή τη στιγμή ανέρχεται στα 1466. Ωστόσο, σε αυτό το κεφάλαιο θα αναφέρουμε το στόλο μερικών από τις μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιεροπλοΐας που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στον κόσμο. Η παρουσίαση του στόλου της κρουαζιέρας τους θα γίνει ανά εταιρεία, και η κάθε εταιρεία θα παρουσιαστεί σύμφωνα με το έτος ίδρυσής της, από την πιο παλιά μέχρι και την πιο καινούρια. Σε προηγούμενα κεφάλαια έχει γίνει μια ονομαστική αναφορά των εταιρειών αυτών (Πίνακας 2).

Εταιρείες Κρουαζιέρας				
AIDA Cruises	Crystal Cruises	Holland America Line	P&O Cruises UK	Silversea Cruises
Azamara Club Cruises	Cunard Line	MSC Cruises	Princess Cruises	Star Cruises
Carnival Cruise Line	Disney Cruise Line	Norwegian Cruise Line	Regent Seven Seas Cruises	Marella/Thoms on Cruises
Celebrity Cruises	Dream Cruises	NYK Cruises	Royal Caribbean International	TUI Cruises
Celestyal Cruises	Fred Olsen Cruise Lines	Oceania Cruises	Saga Cruises	Viking Ocean Cruises
Costa Cruises	Hapag-Lloyd Kreuzfahrten	P&O Cruises Australia	Seabourn Cruise Line	Windstar Cruises

**Πίνακας 2:** Οι μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας παγκοσμίως (Cruise Mapper, 2022)

Μια γενική παρατήρηση που αφορά τη μελέτη που έγινε για τον αριθμό του στόλου της κρουαζιεροπλοΐας, είναι πως από την πρώτη κρουαζιέρα μέχρι σήμερα έχει

αυξηθεί κατακόρυφα ο στόλος, ωστόσο με την πρόσφατη κρίση που έπρεπε να αντιμετωπίσει η παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας, λόγω της πανδημίας από τον ιό COVID-19, πολλές εταιρείες έκλεισαν. Ο λόγος που έκλεισαν ήταν πως δεν μπορούσαν ανταποκριθούν οικονομικά σε αυτή την κρίση. Από την άλλη πλευρά, υπήρξαν αρκετές εταιρείες κρουαζιεροπλοΐας που συγχωνεύθηκαν με μεγαλύτερες εταιρείες, όπως την Carnival Cruises Corporation & plc. Τέλος, οι πληροφορίες που παρατίθενται στο κεφάλαιο αυτό έχουν παρθεί από τις επίσημες ιστοσελίδες των εταιρειών.

### 3.1. CUNARD LINE

Η εταιρεία Cunard Line ιδρύθηκε το 1840, στο Ηνωμένο Βασίλειο. Είναι μία εταιρεία με μεγάλη ιστορία, μέσα στα χρόνια έχουν περάσει πολλά πλοία από την Cunard Line, με πρώτα να είναι το Unicorn το οποίο έπλευσε υπό την εταιρεία αυτή από το 1840 έως το 1846, το Britannia από το 1840 μέχρι το 1849, το Acadia από το 1840 μέχρι το 1849 και το Caledonia από το 1940 έως το 1950. Πλέον η εταιρεία έχει στη διάθεσή της τρία κρουαζιερόπλοια και ένα που θα πλεύσει το 2024. Αναλυτικότερα είναι το Queen Mary 2 (2003), το Queen Victoria (2007), το Queen Elizabeth (2010), και το μελλοντικό Queen Anne. Τα ταξίδια τους έχουν προορισμούς σε όλο τον κόσμο, στην Αφρική και τον Ινδικό Ωκεανό, στην Αλάσκα, στην Ασία, στην Αυστραλία, στη Βαλτική, στις Βρετανικές νήσους, στις Κανάριες νήσους, στην Καραϊβική, στην Κεντρική Αμερική, στη Μεσόγειο, στη Βόρεια Ευρώπη, στη Νορβηγία και τα Νορβηγικά Φιόρδ, στη Νότια Αμερική, στον Καναδά και τις Η.Π.Α., καθώς επίσης διαθέτει και υπερωκεάνια και υπερατλαντικά ταξίδια.

### 3.2. FRED. OLSEN CRUISE LINES

Η Fred. Olsen Cruise Lines ιδρύθηκε το 1848, η έδρα της εταιρείας βρίσκεται στο Ηνωμένο Βασίλειο. Τα ταξίδια των κρουαζιερόπλοιων της εταιρείας έχουν προορισμούς στην Αρκτική, στη Βόρεια Αμερική, στη Καραϊβική, στη Κεντρική και Νότια Αμερική, στη Νορβηγία, στις Βρετανικές νήσους, στις Κανάριες νήσους, στη Βαλτική, στην Ευρώπη, στη Μεσόγειο, στην Αφρική, στη Νότια Αφρική, στη Νοτιοανατολική Ασία, στην Ιαπωνία, στον Ινδικό Ωκεανό και στην Αυστραλία. Σήμερα, ο στόλος της αποτελείται από τέσσερα κρουαζιερόπλοια, το Braemar(2001), το Balmoral (2007), το Bolette(2020), και το Borealis (2020).

### 3.3. COSTA CRUISES

Η Costa Cruises είναι Ιταλική εταιρεία, που ιδρύθηκε το 1854. Οι κρουαζιέρες που οργανώνει, λαμβάνουν χώρα στην Μεσόγειο, στη Βόρεια Ευρώπη, στη Καραϊβική, στο Ντουμπάι και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, στη Νότια Αμερική, καθώς επίσης πραγματοποιούνται υπερωκεάνια ταξίδια και πακέτα ταξιδιών με προορισμούς σε όλο τον κόσμο, όπως το Κανάλι του Παναμά, τα νησιά του Πάσχα την Αυστραλία, την Ιαπωνία, την Κίνα, τη Σιγκαπούρη, την Ινδία, τη Νότια Αφρική, τη Μαδαγασκάρη, το Μεξικό, και τη Νέα Υόρκη. Το πρώτο κρουαζιερόπλοιο της εταιρείας ήταν το Maria C (1947), το οποίο δόθηκε για scrapping το 1953. Ο στόλος της Costa Cruises αποτελείται σήμερα από ένδεκα κρουαζιερόπλοια (Πίνακας 3)

Όνομα Πλοίου	Ημερομηνία ένταξης
Fortuna	2003
Luminosa	2009
Pacifica	2009
Deliziosa	2010
Favolosa	2011
Fascinosa	2012
Diadema	2014
Venezia	2019
Smeralda	2019
Firenze	2020
Toscana	2021

**Πίνακας 3:** Ο στόλος της Costa Cruises (Costa Cruises, 2022)

### 3.4. HOLLAND AMERICA LINE

Η Holland America Line ιδρύθηκε το 1873. Οργανώνει ταξίδια κρουαζιέρας σε όλο τον κόσμο, με προορισμούς όπως η Αλάσκα, η Ασία, η Αυστραλία, ο Καναδάς, η Καραϊβική, η Ευρώπη, η Χαβάη, το Μεξικό, το κανάλι του Παναμά, η Νότια Αμερική και η Ανταρκτική καθώς επίσης πραγματοποιεί ταξίδια στις ακτές του Ειρηνικού Ωκεανού. Σήμερα, ο στόλος της αποτελείται από ένδεκα κρουαζιερόπλοια (Πίνακας 4).

<b>Όνομα Πλοίου</b>	<b>Ημερομηνία ένταξης</b>
Volendam	1999
Zaandam	2000
Nieuw Amsterdam	2002
Zuiderdam	2002
Oosterdam	2003
Westerdam	2004
Noordam	2006
Eurodam	2008
Koningsdam	2016
Nieuw Statendam	2018
Rotterdam	2021

**Πίνακας 4:** Ο στόλος της Holland America Line (Holland America Line, (2022))

### 3.5. HAPAG-LLOYD KREUZFAHRTEN

Η Hapag-Lloyd Kreuzfahrten ιδρύθηκε το 1891. Έχει προορισμούς σε όλο τον κόσμο, όπως τη Μέση Ανατολή, τη Μεσόγειο, τις Η.Π.Α. και τον Καναδά, τη Καραϊβική, την Ανταρκτική, την Αρκτική, το νότιο Ειρηνικό Ωκεανό, την Αφρική, την Ασία, την Κεντρική και Νότια Αμερική, τη Βόρεια θάλασσα και τη Βαλτική θάλασσα. Ο στόλος της πλέον αποτελείται από πέντε κρουαζιερόπλοια (Πίνακας 5).

<b>Όνομα Πλοίου</b>	<b>Ημερομηνία ένταξης</b>
MS EUROPA	1999
MS EUROPA 2	2013
Henseatic nature	2019
Henseatic inspiration	2019
Henseatic spirit	2021

**Πίνακας 5:** Ο στόλος της Hapag-Lloyd Kreuzfahrten (Hapag-Lloyd Kreuzfahrten,2022)

### 3.6. P&O CRUISES AUSTRALIA

Η P&O Cruises Australia ιδρύθηκε το 1932. Οι κρουαζιέρες που οργανώνονται από την εταιρεία έχουν τους λίγους προορισμούς, αυτοί είναι ο Νότιος Ειρηνικός Ωκεανός, η Αυστραλία, η Νέα Ζηλανδία και η Ασία. Ο στόλος της μέχρι πρόσφατα,

το 2021, αποτελείτο από τέσσερα κρουαζιερόπλοια. Πλέον έχει στη διάθεσή της μόνο τρία κρουαζιερόπλοια (Πίνακας 6).

Όνομα Πλοίου	Ημ/νία κατασκευής	Ημ/νία Ανακαίνισης
Pacific Adventure	2001	2021
Pacific Encounter	2002	2021
Pacific Explorer	1997	2017

**Πίνακας 6** : Ο στόλος της P&O Cruises Australia (P&O Cruises Australia, 2022)

### 3.7. CELESTYAL CRUISES

Η Celestyal Cruises ιδρύθηκε στην Κύπρο το 1935 και αποτελούσε θυγατρική εταιρεία της Louis Cruise Lines, από το 2014 . Κύριοι προορισμοί της είναι χώρες της Ανατολικής Μεσογείου, δηλαδή το Ισραήλ, η Τουρκία, η Κύπρος, η Αίγυπτος και η Ελλάδα. Το πρώτο πλοίο της εταιρείας ήταν το Princessa Victoria (1936) το οποίο στάλθηκε το 2004 για scrapping. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από δύο κρουαζιερόπλοια, το Celestyal Crystal (1992) και το Celestyal Olympia (κατασκευάστηκε το 1982 και ανακαινίστηκε το 2016).

### 3.8. SAGA CRUISES

Η Saga Cruises ιδρύθηκε το 1951, ωστόσο το πρώτο της κρουαζιερόπλοιο το απέκτησε το 1996. Οργανώνει κρουαζιέρες σε όλο τον κόσμο όπως Ευρώπη, Αφρική, Ασία, Αυστραλία, Καραϊβική, Μεσόγειο θάλασσα, Βόρεια και Νότια Αμερική, με αγαπημένους προορισμούς το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Νότια Αφρική, την Ισπανία, την Ινδία, την Καραϊβική. Ο στόλος των κρουαζιερόπλοιων ης Saga Cruises σήμερα αποτελείται από δύο πλοία, το Spirit of Discovery (κατασκευάστηκε το 2019) και το Spirit of Adventure (κατασκευάστηκε το 2021)

### 3.9. AIDA CRUISES

Η AIDA Cruises είναι μία γερμανική εταιρεία κρουαζιέρας, ιδρύθηκε το 1960, και οι κρουαζιέρες της κάνουν ταξίδια στη Βόρεια Αμερική, στη Βόρεια Ευρώπη, στην Δυτική Ευρώπη, στη Νοτιοανατολική Ασία, στις Κανάριες Νήσους, στη Μεσόγειο, στη Καραϊβική, στη Βαλτική Θάλασσα, στη Κόκκινη Θάλασσα, στη Μαύρη θάλασσα και στο Ντουμπάι. Ο στόλος της αποτελείται πλέον από δεκατρία κρουαζιερόπλοια. Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται όλα τα πλοία της εταιρείας με χρονολογική σειρά ένταξής τους (Πίνακας 7).



<b>Όνομα Πλοίου</b>	<b>Ημερομηνία ένταξης</b>
AIDAcara	1996
AIDAvita	2002
AIDAura	2003
AIDAbella	2008
AIDAdiva	2007
AIDAluna	2009
AIDAblu	2010
AIDAsol	2011
AIDamar	2012
AIDAsella	2013
AIDAprima	2016
AIDAPERLA	2017
AIDAnova	2018

**Πίνακας 7:** Ο στόλος της AIDA Cruises (AIDA Cruises,2022)

### 3.10. PRINCESS CRUISES

Η Princess Cruises ιδρύθηκε το 1965, από το 2003 και μετά έγινε μέλος της Carnival Corporation. Σήμερα, οργανώνει κρουαζιέρες σε διάφορους προορισμούς όπως είναι η Αλάσκα, η Ασία, η Αυστραλία και η Νέα Ζηλανδία, η Καλιφόρνια, ο Καναδάς, η Καραϊβική, η Ευρώπη, η Χαβάη, το Μεξικό, η Ιαπωνία, το κανάλι του Παναμά, η Νότια Αμερική και η Ανταρκτική, η Ταϊτή και ο Νότιος Ειρηνικός Ωκεανός. Ο στόλος της πλέον απαρτίζεται από δεκατέσσερα πλοία και ένα νέο που θα είναι έτοιμο μέσα στο 2022. Αναλυτικότερα και με χρονολογική σειρά κατασκευής είναι τα πλοία που εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 8)

<b>Όνομα Πλοίου</b>	<b>Ημ/νία κατασκευής</b>	<b>Ημ/νία Ανακαίνισης</b>
Grand Princess	1998	2019
Island Princess	2003	2017
Coral Princess	2003	2019
Sapphire Princess	2004	2018
Caribbean Princess	2004	2019
Diamond Princess	2004	2019

Crown Princess	2004	2019
Emerald Princess	2007	2019
Ruby Princess	2008	2018
Royal Princess	2013	2018
Regal Princess	2014	-
Majestic Princess	2017	-
Sky Princess	2019	-
Enchanted Princess	2021	-
Discovery Princess	2022	-

**Πίνακας 8:** Ο στόλος της Princess Cruises (Princess Cruises, 2022)

### 3.11. NORWEGIAN CRUISE LINE

Η Norwegian Cruise Line (NCL) ιδρύθηκε το 1966. Η NCL οργανώνει κρουαζιέρες σε όλο τον κόσμο, στην Ασία, στην Αφρική, στην Αλάσκα, στην Αυστραλία, στις Μπαχάμες, στις Βερμούδες, στον Καναδά, στην Καραϊβική, στην Ανταρκτική, στα ελληνικά νησιά, στη Χαβάη, στη Μεσόγειο -για την ακρίβεια στην Ελλάδα, στην Ιταλία και την Ισπανία- , στο Μεξικό. στη Βαλτική, στις ακτές του Ειρηνικού Ωκεανού, στο κανάλι του Παναμά, στη Νότια Αμερική - πιο συγκεκριμένα στην Αλάσκα. Επιπλέον οργανώνει υπερατλαντικές κρουαζιέρες, καθώς και μικρές κρουαζιέρες που πραγματοποιούνται τα σαββατοκύριακα. Το πρώτο πλοίο της NCL ήταν το Sunward, από το 1996 έως το 1973. Ο στόλος της NCL σήμερα αποτελείται από δεκαοκτώ κρουαζιερόπλοια, ενώ το 2023 θα εισάγει στο στόλο της ένα ακόμα κρουαζιερόπλοιο. Πιο αναλυτική αναφορά του στόλου γίνεται στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 9).

<b>Όνομα Πλοίου</b>	<b>Ημ/νία κατασκευής</b>	<b>Ημ/νία Ανακαίνισης</b>
Norwegian Spirit	1998	2020
Norwegian Sky	1999	2019
Norwegian Star	2001	2018
Norwegian Sun	2001	2018
Norwegian Dawn	2002	2016
Pride of America	2005	2016
Norwegian Jewel	2005	2018

Norwegian Jade	2006	2017
Norwegian Pearl	2006	2017
Norwegian Gem	2007	2015
Norwegian Epic	2010	2020
Norwegian Breakaway	2013	2018
Norwegian Gateway	2014	2019
Norwegian Escape	2015	-
Norwegian Joy	2017	2019
Norwegian Bliss	2018	-
Norwegian Encore	2019	-
Norwegian Prima	2022	-
Norwegian Viva	2023	-

**Πίνακας 9:** Ο στόλος της Norwegian Cruise Line (Norwegian Cruise Line,2022)

### 3.12. ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL

Η Royal Caribbean International ιδρύθηκε το 1969 και σήμερα αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας στον κόσμο. Η εταιρεία πραγματοποιεί κρουαζιέρες σε πολλά μέρη του κόσμου όπως στην Καραϊβική, στις Μπαχάμες, στην Αλάσκα, στη Μεσόγειο θάλασσα, στην Ευρώπη, στη Χαβάη, στην Ελλάδα και τα ελληνικά νησιά, στο Μεξικό, στις Βερμούδες, στη Νέα Αγγλία, στην Ιταλία, στην Βαλτική και στην Ασία. Έχει έναν από τους μεγαλύτερους στόλους κρουαζιερόπλοιων, ο οποίος σήμερα αποτελείται από είκοσι πέντε κρουαζιερόπλοια καθώς σε αυτά προστίθενται και δύο νέα (Πίνακας 10).

<b>Όνομα Πλοίου</b>	<b>Ημ/νία κατασκευής</b>	<b>Ημ/νία Ανακαίνισης</b>
Grandeur of the Seas	1995	2017
<b>Enchantment</b>	1997	2012
Rhapsody of the Seas	1997	2016
<b>Vision of the Seas</b>	1998	2022
Voyager of the Seas	1999	2019
Explorer of the Seas	2000	-
Adventure of the Seas	2001	2018
Radiance of the Seas	2001	2011

Navigator of the Seas	2002	-
Brilliance of the Seas	2003	2013
Serenade of the Seas	2003	2012
Mariner of the Seas	2003	2018
Jewel of the Seas	2004	2017
Freedom of the Seas	2006	2015
Liberty of the Seas	2006	2015
Independence of the Seas	2008	2018
Oasis of the Seas	2008	2016
Allure of the Seas	2010	2015
Quantum of the Seas	2014	-
Anthem of the Seas	2015	-
Spectrum of the Seas	2019	-
Odyssey of the Seas	2021	-
Wonder of the Seas	2022	-

**Πίνακας 10:** Ο στόλος της Royal Caribbean International (Royal Caribbean International, 2022)

### 3.13. CARNIVAL CRUISE LINE

Η Carnival Cruise Line είναι μία από τις τρεις μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας παγκοσμίως, ιδρύθηκε το 1972 και πλέον αποτελείται από 26 πλοία, εκ των οποίων το ένα θα αποπλεύσει το 2022, και το άλλο το 2023. Οι προορισμοί των κρουαζιέρων της Carnival Cruise Line είναι προς τις Μπαχάμες, στην Καραϊβική, στην Ευρώπη, στη Μεξικανική Ριβιέρα, στην Αλάσκα, στη Χαβάη, στον Καναδά, στη Νέα Αγγλία, στις Βερμούδες, στην Αυστραλία, στη Νέα Ζηλανδία και στα Νησιά του Ειρηνικού Ωκεανού. Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται με χρονολογική σειρά κατασκευής, από τα πλοία που έχει πλέον η εταιρεία (Πίνακας 11). Τέλος, το νέο κρουαζιερόπλοιο Mardi Gras που εισήχθη στο στόλο της Carnival Cruise Line, έχει πάρει το όνομά του από το πρώτο κρουαζιερόπλοιο της εταιρείας το οποίο ναυπηγήθηκε το 1972 και έπλευσε με την εταιρεία μέχρι το 1993, ενώ στάλθηκε για scrapping το 2003.

Όνομα πλοίου	Ημ/νία κατασκευής
Carnival Ecstasy	1991

Carnival Sensation	1993
Carnival Elation	1998
Carnival Paradise	1998
Carnival Pride	2001
Carnival Spirit	2001
Carnival Conquest	2002
Carnival Legend	2002
Carnival Glory	2003
Carnival Miracle	2004
Carnival Valor	2004
Carnival Liberty	2005
Carnival Freedom	2007
Carnival Splendor	2008
Carnival Dream	2009
Carnival Magic	2011
Carnival Breeze	2012
Carnival Sunshine	1996 (ανακαινίστηκε το 2013)
Carnival Vista	2016
Carnival Horizon	2018
Carnival Panorama	2019
Carnival Sunrise	2019
Carnival Radiance	2021
Mardi Gras	2021
Carnival Celebration	2022
Carnival Jubilee	2023

**Πίνακας 11:** Ο στόλος της Carnival Cruise Line (Carnival Cruise Line, 2022)

### 3.14. MARELLA CRUISES

Η Marella Cruises, είναι η πρώην Thomson Cruises που ιδρύθηκε το 1973. Η εταιρία Thomson Cruises άλλαξε το όνομά της σε Marella Cruises το 2017, όταν τη διαχείρισή της την ανέλαβε η TUI UK. Σήμερα ο στόλος της αποτελείται από πέντε κρουαζιερόπλοια, το Marella Discovery 2 (κατασκευάστηκε το 1995), το Marella Explorer 2 (κατασκευάστηκε το 1995), το Marella Explorer (κατασκευάστηκε το

1996 και ανακαινίστηκε το 2019), το Marella Discovery (κατασκευάστηκε το 1996 και ανακαινίστηκε το 2020), και το Marella Voyager (κατασκευάστηκε το 1997 και θα επαναπλεύσει ανακαινισμένο το 2023). Πλέον, η Marella Cruises οργανώνει κρουαζιέρες στη Βόρεια και Κεντρική Αμερική, στη Καραϊβική, στη Μεσόγειο Θάλασσα, στις Κανάριες νήσους και τον Ατλαντικό, καθώς και στη Βόρεια Αφρική και Μέση Ανατολή.

### 3.15. P&O CRUISES UK

Η P&O Cruises UK ιδρύθηκε το 1977. Η εταιρεία αυτή οργανώνει κρουαζιέρες στη Βαλτική, στα νησιά της Βρετανίας, στις Κανάριες νήσους, στην Καραϊβική, στη Μεσόγειο, στη Νορβηγία και στη Ισλανδία, στα Νορβηγικά Φιόρδ, στην Ισπανία και την Πορτογαλία, στις Η.Π.Α. και τον Καναδά, στην Δυτική Ευρώπη. Επίσης, οργανώνει μεγαλύτερες κρουαζιέρες που καλύπτουν μεγάλο κομμάτι του νότιου ημισφαιρίου. Σήμερα ο στόλος της P&O Cruises UK αποτελείται από επτά κρουαζιερόπλοια. Με χρονολογική σειρά είναι το κρουαζιερόπλοιο Aurora(2000), το κρουαζιερόπλοιο Arcadia (2005), το κρουαζιερόπλοιο Ventura (2008), το κρουαζιερόπλοιο Azura (2010), το κρουαζιερόπλοιο Britannia (2015), το κρουαζιερόπλοιο Iona (2020) και το κρουαζιερόπλοιο Arvia (2022).

### 3.16. WINDSTAR CRUISES

Η Windstar Cruises ιδρύθηκε το 1984 . Οι κρουαζιέρες της έχουν προορισμούς σε Αλάσκα, Ασία, Αυστραλία και Νέα Ζηλανδία, σε Καναδά, σε Καραϊβική, σε Κόστα Ρίκα και Κανάλι του Παναμά, σε Ελλάδα, σε Ιταλία, σε Μεσόγειο θάλασσα, σε Μεξικό, σε Βόρεια Ευρώπη, σε Νότιο Ειρηνικό, σε Ταϊτή, σε ακτές των Ηνωμένων Πολιτειών, καθώς επίσης παρέχει υπερωκεάνιες κρουαζιέρες και θεματικές κρουαζιέρες. Ο στόλος της αποτελείται από κρουαζιερόπλοια μικρής χωρητικότητας σε σύγκριση με τις υπόλοιπες εταιρείες κρουαζιέρας στον κόσμο, και απαρτίζεται από έξι κρουαζιερόπλοια. Αναλυτικότερα και με χρονολογική σειρά κατασκευής τους είναι τα εξής κρουαζιερόπλοια: το Wind Star (1986), το Wind Spirit (1988), το Wind Surf (1989), το Star Pride (1988), το Star Breeze (1988), και το Star Legend (1990).

### 3.17. SEABOURN CRUISE LINE

Η Seabourn Cruise Line ανήκει στην Carnival Corporation και ιδρύθηκε το 1986. Οργανώνει πλέον κρουαζιέρες ανά τον κόσμο όπως Αλάσκα, Ανταρκτική, Αφρική, Ινδία, Αρκτική, Ασία, Αυστραλία, Καναδά, και Καραϊβική. Ενώ, ο στόλος της

σήμερα απαρτίζεται από επτά κρουαζιερόπλοια, το Seabourn Odyssey (κατασκευάστηκε το 2009), το Seabourn Sojourn (κατασκευάστηκε το 2010), το Seabourn Quest (κατασκευάστηκε το 2011), το Seabourn Encore (κατασκευάστηκε το 2016), το Seabourn Ovation (κατασκευάστηκε το 2018), το Seabourn Venture (κατασκευάστηκε το 2022) και το Seabourn Pursuit, το οποίο θα είναι έτοιμο το 2023.

### 3.18. CRYSTAL CRUISES

Η Crystal Cruises ιδρύθηκε το 1988, και τα κεντρικά της βρίσκονται στη Φλόριντα. Οι προορισμοί που πραγματοποιούν στα ταξίδια τους τα κρουαζιερόπλοιά της εταιρείας είναι σχεδόν σε όλο τον κόσμο, δηλαδή, στην Ευρώπη, στην Αφρική, στην Αλάσκα, στην Ανταρκτική, στην Αρκτική, στην Ασία, στην Αυστραλία, στις Μπαχάμες, στις νήσους Βερμούδα, στην Καραϊβική, στην Χαβάη, στον Ινδικό Ωκεανό, στη Μεσόγειο, στο Μεξικό, στον Καναδά, στο κανάλι του Παναμά, στη Νότια Αμερική, καθώς και υπερωκεάνια ταξίδια.. Το πρώτο πλοίο της εταιρείας ήταν το Crystal Harmony το 1990, το οποίου η λειτουργία σταμάτησε το 2005. Σήμερα η εταιρεία έχει τρία κρουαζιερόπλοια, το Crystal Symphony (1955), το Crystal Serenity (2003) και το Crystal Endeavor (2021).

### 3.19. CELEBRITY CRUISES

Η Celebrity Cruises ιδρύθηκε το 1988 στην Ελλάδα, η οποία το 1997 συγχωνεύθηκε με την Royal Caribbean Cruise Line και πλέον αποτελεί θυγατρική αυτής. Οι προορισμοί κρουαζιέρας της εταιρείας είναι σε Αλάσκα, Ασία, Αυστραλία και Νέα Ζηλανδία, Μπαχάμες, Βερμούδες, Καναδά και Νέα Αγγλία, Καραϊβική, Ευρώπη, Νησιά Γκαλαπάγκος, Χαβάη, Μεσόγειο, Μεξικό, Κανάλι του Παναμά, Ακτές Ειρηνικού Ωκεανού, Νότια Αμερική, καθώς επίσης παρέχει υπερωκεάνιες και υπερατλαντικές κρουαζιέρες. Τα πρώτα πλοία της εταιρείας ήταν το Meridian και το Horizon το 1990, το πρώτο κάρηκε και βυθίστηκε στον Πορθμό της Μαλάκκα, ενώ το δεύτερο ανήκει πλέον στην Pullmantur Cruises. Ο στόλος της Celebrity Cruises πλέον αποτελείται από δεκατρία κρουαζιερόπλοια (Πίνακας 12).

<b>Όνομα πλοίου</b>	<b>Ημ/νία κατασκευής</b>
<b>Celebrity Millennium</b>	2000
<b>Celebrity Infinity</b>	2001
<b>Celebrity Summit</b>	2001
<b>Celebrity Xpedition</b>	2001

<b>Celebrity Constellation</b>	2002
<b>Celebrity Solstice</b>	2008
<b>Celebrity Equinox</b>	2009
<b>Celebrity Eclipse</b>	2010
<b>Celebrity Silhouette</b>	2011
<b>Celebrity Reflection</b>	2012
<b>Celebrity Xploration</b>	2017
<b>Celebrity Edge</b>	2018
<b>Celebrity Flora</b>	2019
<b>Celebrity Beyond</b>	2020
<b>Celebrity Apex</b>	2020

**Πίνακας 12:** Ο στόλος της Celebrity Cruises (Celebrity Cruises, 2022)

### 3.20. MSC CRUISES

Η MSC Cruises ιδρύθηκε το 1989 και αποτελεί θυγατρική της Mediterranean Shipping Company, με έδρα την Ιταλία. Έχει προορισμούς κρουαζιέρας σε όλο τον κόσμο, στην Μεσόγειο, στην Βόρεια Ευρώπη, στην Καραϊβική, στο Ντουμπάι, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, στο Κατάρ, στη Νότια Αμερική, στη Νότια Αφρική, στην Ασία, στις Η.Π.Α., στον Καναδά, στην Ερυθρά θάλασσα, καθώς επίσης οργανώνει κρουαζιέρες μεγαλύτερου βεληνεκούς που καλύπτουν μεγάλο μέρος του κόσμου. Σήμερα ο στόλος της είναι αρκετά μεγάλος και αποτελείται από εικοσιένα κρουαζιερόπλοια. Παρακάτω παρατίθενται τα κρουαζιερόπλοια της εταιρείας, με χρονολογική σειρά (Πίνακας 13).

<b>Όνομα πλοίου</b>	<b>Ημ/νία κατασκευής</b>
MSC Armonia	2001
MSC Sinfonia	2002
MSC Lirica	2003
MSC Opera	2004
MSC Musica	2006
MSC Orchestra	2007
MSC Poesia	2008
MSC Fantasia	2008



MSC Splendida	2009
MSC Magnifica	2010
MSC Divina	2012
MSC Preziosa	2013
MSC Meraviglia	2017
MSC Seaside	2017
MSC Seaview	2018
MSC Bellissima	2019
MSC Grandiosa	2019
MSC Virtuosa	2021
MSC Seashore	2021
MSC Seascape	2022
MSC World Europa	2022

**Πίνακας 13:** Ο στόλος της MSC Cruises (MSC Cruises, 2022)

### 3.21. NYK CRUISES CO., LTD.

Η NYK Cruises είναι θυγατρική του ιαπωνικού ομίλου NYK, και ιδρύθηκε το 1989. Το πρώτο της κρουαζιερόπλοιο ήταν το Asuka το οποίο κατασκευάστηκε το 1991. Πλέον η εταιρεία έχει το ASUKA II, το οποίο κατασκευάστηκε το 2006 και αντικατέστησε το πρώτο ASUKA. Τα ταξίδια που πραγματοποιούνται από το ASUKA II είναι κρουαζιέρες μικρής, μεσαίας και μεγάλης διάρκειας, με τις τελευταίες να περιλαμβάνουν λιμάνια της Ασίας και περιοχές της Ωκεανίας.

### 3.22. REGENT SEVEN SEAS CRUISES

Η Regent Seven Seas Cruises ιδρύθηκε το 1992. Οργανώνει ταξίδια κρουαζιέρας σε όλο τον κόσμο όπως Αφρική, Αλάσκα, Ασία, Αυστραλία, Καναδά, Καραϊβική, το κανάλι του Παναμά, Μεσόγειο θάλασσα, Βαλτική, Νότια Αμερική, και πολλές άλλες περιοχές στον κόσμο. Ο στόλος της αποτελείται από πέντε κρουαζιερόπλοια, και ένα κρουαζιερόπλοιο το οποίο θα προστεθεί στο στόλο της Regent Seven Seas Cruises το 2023. Τα κρουαζιερόπλοια αυτά είναι, το Seven Seas Navigator (κατασκευάστηκε το 1999 και ανακαινίστηκε το 2016), το Seven Seas Mariner (κατασκευάστηκε το 2001 και ανακαινίστηκε το 2018), το Seven Seas Voyager (κατασκευάστηκε το 2003 και ανακαινίστηκε το 2018), το Seven Seas Explorer (κατασκευάστηκε το 2016), το Seven

Seas Splendor (κατασκευάστηκε το 2020) και το Seven Seas Grandeur (η κατασκευή του θα ολοκληρωθεί το 2023).

### 3.23. STAR CRUISES

Η Star Cruises ιδρύθηκε το 1993. Έχει στην κατοχή της τέσσερα κρουαζιερόπλοια, το Star Princes (κατασκευάστηκε το 1990 και ανακαινίστηκε το 2011), το SuperStar Aquarius (κατασκευάστηκε το 1993 και ανακαινίστηκε το 2016), το SuperStar Gemini (κατασκευάστηκε το 1992 και ανακαινίστηκε το 2012), και το The Taipan (κατασκευάστηκε το 1989 και ανακαινίστηκε το 2013). Παρά το γεγονός ότι μέχρι πρόσφατα αποτελούσε μία από τις μεγάλες εταιρείες κρουαζιεροπλοΐας, λόγω της πανδημίας του COVID-19 η μητρική της εταιρεία η Genting Hong Kong δεν άντεξε την οικονομική κρίση που επήλθε. Έτσι η εταιρεία έχει πλέον έξι πλοία και προς το παρόν πραγματοποιεί ταξίδια μόνο προς τη Μαλαισία. Το μέλλον της είναι ακόμα άγνωστο.

### 3.24. SILVERSEA CRUISES

Η Silversea Cruises ιδρύθηκε το 1994, και έγινε μέλος της Royal Caribbean το 2018. Οργανώνει κρουαζιέρες σε όλο τον κόσμο, στην Αφρική και τον Ινδικό Ωκεανό, στην Αλάσκα, στις δυτικές ακτές της Αμερικής, στην Ανταρκτική, στην Αρκτική και την Γροιλανδία, στην Ασία, στην Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία, στον Καναδά, στην Καραϊβική, στα νησιά Γκαλαπάγκος, στη Μεσόγειο θάλασσα, στη Βόρεια Ευρώπη, στη Ρωσία, στα νησιά του Νότιου Ειρηνικού Ωκεανού, τέλος οργανώνει και υπερωκεάνια ταξίδια. Σήμερα, ο στόλος της Silversea Cruises αποτελείται από δώδεκα κρουαζιερόπλοια, τα οποία με χρονολογική σειρά κατασκευής είναι: το Silver Explorer (1989), το Silver Cloud (1994), το Silver Wind (1995), το Silver Shadow (2000), το Silver Whisper (2001), το Silver Spirit (2009), το Silver Muse (2017), το Silver Moon (2020), το Silver Origin (2020), το Silver Dawn (2021), και το Silver Nova, που θα είναι έτοιμο το 2023.

### 3.25. DISNEY CRUISE LINE

Η Disney Cruise Line αποτελεί θυγατρική εταιρεία της The Walt Disney Company, η οποία ιδρύθηκε το 1995 και χαρακτηρίζεται από το περιβάλλον της, το οποίο είναι φιλικό για όλες τις ηλικίες και κυρίως για όλες τις οικογένειες. Η εταιρεία διαθέσει ιδιωτικό νησί, στο οποίο μπορούν να πάνε τα κρουαζιερόπλοιά της. Άλλοι προορισμοί αυτής της εταιρείας είναι η Καραϊβική, οι Μπαχάμες, η Αλάσκα, η

Ευρώπη, το Μεξικό, τα νησιά Βερμούδες, ο Καναδάς, η Χαβάη, οι ακτές του Ειρηνικού Ωκεανού, το Κανάλι του Παναμά καθώς προσφέρει επίσης υπερωκεάνιες διακοπές. Σήμερα διαθέτει τέσσερα κρουαζιερόπλοια, το Disney Magic (1998), το Disney Wonder (1999), το Disney Dream (2011), και το Disney Fantasy (2012). Τέλος, μέσα στο καλοκαίρι του 2022 αναμένεται ένα νέο κρουαζιερόπλοιο το Disney Wish.

### 3.26. DREAM CRUISES

Η Dream Cruises είναι μία Ασιατική εταιρεία, που ιδρύθηκε το 1996. Ο στόλος της αποτελείται από τρία πλοία, το World Dream (2017), το Genting Dream (2017) και το Explorer Dream (κατασκευάστηκε το 1999 και η Dream Cruises το αγόρασε το 2019). Οι κρουαζιέρες αυτής της εταιρείας, έχουν δύο προορισμούς, την Κίνα και τη Σιγκαπούρη.

### 3.27. VIKING OCEAN CRUISES

Η Viking Cruises ιδρύθηκε το 1997 και η έδρα της βρίσκεται στην Ελβετία. Στην αρχή η εταιρεία επικεντρωνόταν στην ποτάμια κρουαζιέρα, από το 2015 και μετά ξεκίνησε και ωκεάνιες κρουαζιέρες, στις οποίες αναφερόμαστε σε αυτή την πτυχιακή. Οι ωκεάνιες κρουαζιέρες της έχουν προορισμούς σε Σκανδιναβία και Βόρεια Ευρώπη, σε Αμερική και Καραϊβική, σε Μεσόγειο Θάλασσα, σε Ασία και Αυστραλία. Ο στόλος της Viking Ocean Cruises απαρτίζεται από εννέα κρουαζιερόπλοια, τα οποία με χρονολογική σειρά κατασκευής είναι, το Viking Star (2015), το Viking Sea (2016), το Viking Sky (2017), το Viking Orion (2018), το Viking Jupiter (2019), το Viking Venus (2021), το Viking Mars (2022), το Viking Neptune (2022), και το Viking Saturn (2022).

### 3.28. OCEANIA CRUISES

Η Oceania cruises ιδρύθηκε το 2002, η έδρα της βρίσκεται στο Μαϊάμι και ανήκει στην Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. Η εταιρεία κρουαζιέρας οργανώνει ταξίδια, σε Ευρώπη, Αλάσκα, Ασία, Αφρική, Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, Νέα Αγγλία- Καναδά, Βερμούδες, Καραϊβική, Παναμά, Ταϊτή, Νότιο Ειρηνικό Ωκεανό καθώς και κρουαζιέρες που περιλαμβάνουν περιοχές σε όλο τον κόσμο. Ο στόλος της αποτελείται από έξι κρουαζιερόπλοια, και ένα νέο κρουαζιερόπλοιο που θα είναι έτοιμο το 2023. Αναλυτικότερα και με χρονολογική σειρά κατασκευής, είναι τα εξής κρουαζιερόπλοια: το Regatta (κατασκευάστηκε το 1998 και ανακαινίστηκε το 2019),

το Insignia ( κατασκευάστηκε το 1998 και ανακαινίστηκε το 2018), το Sirena (κατασκευάστηκε το 1999 και ανακαινίστηκε το 2019), το Nautica (κατασκευάστηκε το 2000 και ανακαινίστηκε το 2022), το Marina (κατασκευάστηκε το 2011 και ανακαινίστηκε το 2021), το Riviera (κατασκευάστηκε το 2012 και ανακαινίστηκε το 2019), και το Vista που θα είναι έτοιμο προς πλεύση το 2023.

### 3.29. AZAMARA CLUB CRUISES

Η Azamara Cruises ιδρύθηκε το 2007 και το 2009 μετονομάστηκε σε Azamara Club Cruises, τα δύο πρώτα πλοία της αποτελούσαν μέρος του στόλου της Celebrity Cruises. Οι προορισμοί των κρουαζιέρων της, είναι στην Νότια Αμερική, στο Κανάλι του Παναμά, στη Καραϊβική, στη Βόρεια και Δυτική Ευρώπη, στη Μεσόγειο, στην Νότια Αφρική, στην Νοτιοανατολική Ασία, στην Αυστραλία καθώς εκτελεί και υπερωκεάνιες κρουαζιέρες. Ο στόλος της αποτελείται από 4 κρουαζιερόπλοια, το Azamara Journey ( κατασκευάστηκε το 2000, και εισήχθη στην εταιρεία το 2007), το Azamara Quest ( κατασκευάστηκε το 2000, και εισήχθη στην εταιρεία το 2007), το Azamara Pursuit ( κατασκευάστηκε το 2001 και εισήχθη στην εταιρεία το 2018), και το Azamara Onward, το οποίο κατασκευάστηκε το 1999 από την Pacific Princess, έχει σταλθεί για ανακατασκευή και θα είναι έτοιμο να αποπλεύσει το 2022.

### 3.30. TUI CRUISES

Η TUI Cruises είναι αποτέλεσμα κοινοπραξίας της TUI AG και της Royal Caribbean Cruises. Η εταιρεία κρουαζιεροπλοΐας ιδρύθηκε το 2008. Ο στόλος της απαρτίζεται από έξι πλοία, το Mein Schiff 2 (κατασκευάστηκε το 2011), το Mein Schiff 3 (κατασκευάστηκε το 2014), το Mein Schiff 4 (κατασκευάστηκε το 2015), το Mein Schiff 5 (κατασκευάστηκε το 2016), το Mein Schiff 6 (εντάχθηκε στο στόλο το 2017), το νέο Mein Schiff 1 (κατασκευάστηκε το 2018) και το νέο Mein Schiff 2 που εντάχθηκε στο στόλο της TUI Cruises το 2019. Επιπλέον, το 2023 θα είναι έτοιμο και το νέο κρουαζιερόπλοιο Mein Schiff 7.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΜΕΓΕΘΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ**

Με το πέρασμα των χρόνων, εκτός από την αύξηση του αριθμού των κρουαζιερόπλοιων, παρατηρούνται και δύο ακόμα σημαντικές τάσεις. Η πρώτη τάση αφορά την αύξηση του μεγέθους του κρουαζιερόπλοιου, δηλαδή το tonnage του. Η

δεύτερη τάση, η οποία συμβαίνει παράλληλα με την αύξηση του μεγέθους και αποτελεί τη βασική αιτία αύξησής του, είναι η μεταφορική ικανότητα. Με τα χρόνια όπως έχουμε πει σε προηγούμενα κεφάλαια, αυξάνεται η ζήτηση για κρουαζιέρα. Επομένως, για να μπορέσουν οι εταιρείες να καλύψουν το κομμάτι της ζήτησης, προέβησαν στην αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των κρουαζιερόπλοιων τους, άρα και στο μέγεθός τους. Ένας ακόμη λόγος αύξησης του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων είναι και η αύξηση των δραστηριοτήτων πάνω σε αυτά. Τις αιτίες ανάπτυξης αυτών των δύο χαρακτηριστικών στα κρουαζιερόπλοια, θα τις δούμε αναλυτικά στα παρακάτω κεφάλαια.

#### 4.1. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ - TONNAGE

Πριν προχωρήσουμε στο επόμενο κεφάλαιο όπου θα αναφερθούμε στην διαχρονική εξέλιξη του tonnage στα κρουαζιερόπλοια, καλό θα ήταν να κάνουμε μία σύντομη αναφορά στην έννοια του tonnage. Η χωρητικότητα ενός πλοίου, που είναι γνωστή και ως tonnage, είναι γενικά ο όγκος των εσωτερικών του χώρων (Δ.Ν. Μυλωνόπουλος, 2004). Η χωρητικότητα του πλοίου διαχωρίζεται σε ολική χωρητικότητα (Gross Registered Tonnage / GRT) και καθαρή χωρητικότητα (Net Registered Tonnage / NGT). Η ολική χωρητικότητα, στην οποία θα αναφερθούμε στο επόμενο κεφάλαιο, είναι ο συνολικός όγκος όλων των κλειστών και στεγασμένων χώρων του πλοίου, ενώ η καθαρή χωρητικότητα αντιστοιχεί στον όγκο των εσοδοφόρων κλειστών και στεγασμένων χώρων του πλοίου. Η μονάδα μέτρησης της χωρητικότητας είναι ο κόρος και ένας (1) κόρος ισούται με 100 κυβικά πόδια ή με 2.83 κυβικά μέτρ.α

#### 4.2. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

Σύμφωνα με την Cruise Mapper, ως μεταφορική ικανότητα του πλοίου υπολογίζονται οι επιβάτες του πέραν του προσωπικού που επιβαίνει στο κρουαζιερόπλοιο. Για την ακρίβεια, η μεταφορική χωρητικότητα βασίζεται σε διπλή χωρητικότητα, μετράει δηλαδή δύο άτομα ανά καμπίνα. Αυτό βέβαια ποικίλει, διότι υπάρχουν καμπίνες που χωράνε ένα άτομο, καμπίνες που χωράνε δύο άτομα, τρία άτομα, και παραπάνω. Επιπλέον, στα κρουαζιερόπλοια με οικογενειακές σουίτες υπάρχει και η δυνατότητα χωρητικότητας έως και έξι ατόμων. Είναι πολύ λίγες τέτοιες σουίτες στα κρουαζιερόπλοια που υπάρχουν αυτή τη στιγμή, λόγω του υψηλού τους κόστους. Έτσι, καταλήγουμε πως οι καμπίνες ενός επιβατηγού πλοίου κατά μέσο όρο, φιλοξενούν δύο άτομα.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την μεταφορική ικανότητα ενός κρουαζιερόπλοιου είναι πολλοί. Ο πιο σημαντικός από αυτούς είναι η εποχικότητα και τα δρομολόγια που εκτελεί ένα κρουαζιερόπλοιο. Μάλιστα η μελέτη της Cruise Mapper δείχνει πως στα υπερωκεάνια ο μέσος όρος μεταφορικής ικανότητας είναι 3.000 επιβάτες.

Η ιδανική οικονομική κατάσταση ενός κρουαζιερόπλοιου είναι όταν όλες οι κουκέτες του είναι κατειλημμένες. Ωστόσο, αυτό δεν συμβαίνει πάντα, για να φτάσουν όμως τα κρουαζιερόπλοια να καλύψουν τον αριθμό αυτό, ακολουθούν διάφορες πολιτικές προσφοράς. Μία από αυτές είναι και η δωρεάν είσοδο στα παιδιά, μία ακόμα είναι και οι προσφορές αγοράς δύο προϊόντων στην τιμή του ενός σε διάφορα προϊόντα, ακόμα και οι δωρεάν αναβαθμίσεις καμπίνας. Το μεγαλύτερο μέχρι στιγμής, σε μεταφορική ικανότητα κρουαζιερόπλοιο, είναι το Oasis of the Seas της Royal Caribbean International. Στο παρακάτω κεφάλαιο αναφερόμαστε στον συνολικό αριθμό των κουκετών που περιλαμβάνονται στα μεγαλύτερα σε ολική χωρητικότητα (Gross Registered Tonnage) πλοία.

#### 4.3. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

Από το 1831 μέχρι σήμερα έχουν αλλάξει πολύ τα χαρακτηριστικά των κρουαζιερόπλοιων. Δύο από τα χαρακτηριστικά τους που με τα χρόνια αυξήθηκαν λόγω της ζήτησης για κρουαζιέρες, είναι το tonnage τους και η μεταφορική τους ικανότητα. Στο κεφάλαιο αυτό θα αναφέρουμε την ιστορική εξέλιξη της αύξησης του tonnage και της μεταφορικής ικανότητας στα κρουαζιερόπλοια. Για την ακρίβεια, θα αναφερθούμε στα μεγαλύτερα σε ολικό tonnage πλοία που πέρασαν από την ιστορία της κρουαζιεροπλοΐας σύμφωνα με την HMY YACHTS.

Το πρώτο πλοίο που έκανε υπερωκεάνιο ταξίδι ήταν το SS Royal William ,το 1833. Το πλοίο είχε ολική χωρητικότητα 1.370 GRT και μήκος 49 μέτρα. Επίσης, μπορούσε να μεταφέρει πάνω από 155 επιβάτες. Βυθίστηκε το 1860 και λειτουργούσε σχεδόν αποκλειστικά ατμοκίνητο.

Το 1837 έχουμε το SS Great Western που ήταν το πρώτο ατμοκίνητο πλοίο, του οποίου σκοπός ήταν να κάνει ένα πιο γρήγορο ταξίδι στον Ατλαντικό Ωκεανό. Είχε ολική χωρητικότητα 1.340 GRT και μήκος 76.8 μέτρα. Το πλοίο αυτό μπορούσε να μεταφέρει 128 επιβάτες. Το τέλος του ήρθε το 1855 όπου και πουλήθηκε προς διάλυση.

Το 1839 κάνει την εμφάνισή του το SS British Queen. Ο σκοπός κατασκευής του ήταν ίδιος με αυτόν του SS Great Western. Είχε ολική χωρητικότητα 1.850 GRT και μήκος 75 μέτρα. Το πλοίο είχε μεταφορική ικανότητα 207 επιβάτες και στάλθηκε για διάλυση το 1844.

Το 1840 έχουμε το SS President, το οποίο είναι γνωστό ως το πρώτο επιβατηγό πλοίο που βυθίστηκε ενώ βρισκόταν σε υπερατλαντικό ταξίδι το 1841. Η ολική του χωρητικότητα ήταν 2.366 GRT και μπορούσε να μεταφέρει 100 επιβάτες. Το μήκος του ήταν 74 μέτρα.

Το αμέσως επόμενο μεγαλύτερο σε ολική χωρητικότητα πλοίο, ήταν το SS Great Britain, το οποίο εμφανίστηκε το 1843. Η ολική του χωρητικότητα ήταν 3.270 GRT και μπορούσε να μεταφέρει 360 επιβάτες. Το μήκος του ήταν 98 μέτρα και ήταν το μακρύτερο επιβατηγό πλοίο στον κόσμο για την εποχή του. Το πλοίο σταμάτησε να κάνει ταξίδια το 1886, ενώ λίγο καιρό νωρίτερα είχαν ανακοινώσει την εισαγωγή του σε μουσείο. Για την ακρίβεια, αυτή τη στιγμή είναι προσαρτημένο σε μουσείο στο Bristol, στην Αγγλία, και λειτουργεί ως πλωτό μουσείο.

Το 1853 εμφανίστηκε το SS Atrato. Το πλοίο αυτό αρχικά σχεδιάστηκε αρχικά για να αποστέλλει μόνο γράμματα, με την εξέλιξη όμως εκείνης της εποχής και την αύξηση της ζήτησης για μεταφορά επιβατών, άρχισε να μεταφέρει επιβάτες. Το μήκος του ήταν 110 μέτρα και η ολική του χωρητικότητα ήταν 3.466 GRT. Το τέλος του ήρθε το 1884 όπου βυθίστηκε.

Ένα ακόμα ιστορικό πλοίο μεγάλης ολικής χωρητικότητας, ήταν το SS Great Eastern. Κατασκευάστηκε το 1858 και αποτελούσε το μακρύτερο επιβατηγό πλοίο για τέσσερις συνεχόμενες δεκαετίες. Είχε μήκος 211 μέτρα και ολική χωρητικότητα 18.915 GRT. Το SS Great Eastern χωρούσε 4.000 επιβάτες. Μετά από σαράντα χρόνια ταξιδιών στάλθηκε για διάλυση το 1889.

Το 1888 κατασκευάστηκε το SS City of New York. Το επιβατηγό είχε ολική χωρητικότητα 10,499 GRT και μήκος 170 μέτρα. Η μεταφορική του ικανότητα ήταν 1740 επιβάτες και στάλθηκε για διάλυση το 1923. Ιστορικά, το πλοίο αυτό σχεδιάστηκε για να είναι το μεγαλύτερο και ταχύτερο πλοίο στον Ατλαντικό. Ακόμη, υπηρέτησε το Πολεμικό Ναυτικό των Η.Π.Α. στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Τέλος, είναι γνωστό για την παραλίγο σύγκρουσή τους με τον Τιτανικό το 1912.

Την ίδια περίοδο, το 1893 κατασκευάστηκαν δύο αδελφά πλοία, το RMS Campania και το RMS Lucania. Τα δύο αυτά πλοία ήταν ίδια σε μήκος (190 μέτρα), σε ολική χωρητικότητα (12.950 GRT) και μεταφορική χωρητικότητα (2.000 επιβάτες). Ωστόσο, το RMS Lucania ήταν πιο γρήγορο από το αδελφό του πλοίο. Το RMS Campania ναυάγησε το 1918 και το RMS Lucania στάλθηκε για διάλυση το 1909.

Επόμενο στη σειρά ήταν το SS Kaiser Wilhelm der Grosse , το οποίο κατασκευάστηκε το 1897. Το πλοίο αυτό είχε ολική χωρητικότητα 14.349 GRT και μήκος 200 μέτρα. Η μεταφορική του ικανότητα ήταν 1.506 επιβάτες. Το πλοίο βυθίστηκε το 1914. Ως προς το ιστορικό κομμάτι του, ήταν το πρώτο πλοίο που είχε τέσσερεις χοάνες και αυτό με τον καιρό συνδέθηκε με την ταχύτητά του. Τέλος, μετατράπηκε σε πολεμικό πλοίο στο ξέσπασμα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, όπου και βυθίστηκε σε μία μάχη το 1914.

Το 1899 κατασκευάστηκε το RMS Oceanic. Το πλοίο είχε ολική χωρητικότητα 17.272 GRT και μήκος 215 μέτρα. Όπως ήταν επόμενο, χωρούσε περισσότερους επιβάτες από το προηγούμενο πλοίο που αναφέραμε. Η μεταφορική του ικανότητα έφτανε τους 1.710. Το 1912 μάζεψε τρία θύματα από το ναυάγιο του Τιτανικού. Λίγα χρόνια αργότερα, το 1914 προσάραξε και ναυάγησε.

Περνάμε πλέον στον επόμενο αιώνα, όπου το 1901 κατασκευάστηκε το RMS Celtic. το πλοίο αυτό είχε ολική χωρητικότητα 20.904GRT και μήκος 214 μέτρα. Στο πλοίο αυτό μπορούσαν να επιβιβαστούν μέχρι και 2.857 επιβάτες. Το τέλος του ήρθε 1928 με την προσάραξή και την διάλυσή του. Στο ιστορικό του αναγράφεται πως επέζησε μία επίθεση με νάρκη, μία επίθεση που του έγινε με τορπίλη U-boat καθώς και δύο συγκρούσεις με άλλα πλοία.

Μετά από δύο χρόνια, το 1902 κατασκευάστηκε το αμέσως επόμενο μεγαλύτερο πλοίο, το RMS Cedric. Είχε ολική χωρητικότητα 21.035 GRT και μήκος 210 μέτρα. Χωρούσε 1.223 επιβάτες. Ωστόσο το 1914 και αυτό το πλοίο μετατράπηκε σε πολεμικό λόγω του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, το 1916 μετατράπηκε σε μεταγωγικό. Τέλος, έγινε πάλι πλοίο γραμμής το 1919. Το τέλος του όμως ήρθε το 1932 με τη διάλυσή του.

Το 1904, ένα χρόνο μετά, κατασκευάστηκε το RMS Baltic. Το πλοίο είχε ολική χωρητικότητα 23.576 GRT και μήκος 222 μέτρα. Η μεταφορική του ικανότητα ήταν 2.875 επιβάτες. Ιστορικά, μετέφερε Αμερικάνους από την Ευρώπη και μετατράπηκε



σε πολεμικό πλοίο για τη Βρετανία στο ξεκίνημα του Α' Παγκοσμίου Πολέμου. Το πλοίο διαλύθηκε το 1933.

Το 1906 κατασκευάστηκε το SS Kaiserin Aufustine Victoria. Είχε ολική χωρητικότητα 24.581 GRT και μήκος 206.5 μέτρα. Η μεταφορική του ικανότητα ήταν 2.466 επιβάτες. Ιστορικά, το πλοίο αυτό άλλαξε συνολικά τρεις εταιρείες και κατέληξε να αλλάξει το όνομα του πλοίου σε RMS Empress of Scotland το 1921. Το τέλος του ήρθε το 1930 με τη διάλυσή του.

Το 1907 παίρνει τα πρωτεία το RMS Lusitania με ολική χωρητικότητα 31.550 GRT και μήκος 240 μέτρα. Μπορούσε να υποδεχθεί μέχρι και 2.198 επιβάτες. Η ιστορία του είναι ματωμένη, καθώς σε ένα ταξίδι του κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, το 1915, πυρπολήθηκε με τορπίλη U-boat και βυθίστηκε, καταγράφοντας 1.198 νεκρούς.

Το 1907 κατασκευάστηκε επίσης το RMS Mauretania. Είχε ολική χωρητικότητα 31.938 GRT και μήκος 240 μέτρα. Η μεταφορική του ικανότητα έφτανε τους 2.165 επιβάτες. Ένα από τα επιτεύγματά του ήταν ότι είχε στην κατοχή του για είκοσι (20) χρόνια τον τίτλο του πιο γρήγορου υπερατλαντικού ταξιδιού και για τις δύο κατευθύνσεις. Ο τίτλος ήταν η γνωστή "The Blue Riband" ή αλλιώς η "Μπλε Κορδέλα". Το τέλος του ήρθε με τη διάλυσή του το 1935.

Παρά την πρωτιά που είχε το RMS Mauretania, το 1911 την πήρε το RMS Olympic με ολική χωρητικότητα 45.324 GRT. Το μήκος του ήταν 269 μέτρα και η μεταφορική του ικανότητα ήταν 2.435 επιβάτες. Το 1935 δόθηκε για διάλυση.

Το 1912 έχουμε την κατασκευή του γνωστού RMS Titanic. Είχε ολική χωρητικότητα 46.328 GRT και ήταν 269.1 μέτρα. Η μεταφορική του ικανότητα ήταν 2.435 επιβάτες. Η ιστορία του ήταν σύντομη, καθώς βούλιαξε άδοξα στο παρθενικό του ταξίδι το 1912. Το μόνο θετικό αποτέλεσμα ήταν πως αποτέλεσε μάθημα για την αύξηση των μέτρων προστασίας και πρωτοκόλλων που διατηρούνταν εκείνη την εποχή στα επιβατηγά πλοία.

Αμέσως μετά έχουμε το SS Imperator, που κατασκευάστηκε το 1913. Είχε ολική χωρητικότητα 52.117 GRT, μήκος 276 μέτρα και μπορούσε να μεταφέρει 4.234 επιβάτες. Μετά το πέρας του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, ανατέθηκε για ένα μικρό χρονικό διάστημα στο ναυτικό των Η.Π.Α., στο τέλος της καριέρας του μεταφέρθηκε

στην Cunard Line σαν πολεμική αποζημίωση λόγω της βύθισης του RMS Lusitania και ταξίδεψε με το όνομα RMS Berengaria μέχρι το 1946, όπου δόθηκε για διάλυση.

Το 1914 κατασκευάστηκε το SS Vaterland, είναι γνωστό και με τις επόμενες ονομασίες του ως USS Leviathan και SS Leviathan. Είχε ολική χωρητικότητα 54.282 GRT και μήκος 290 μέτρα. Η μεταφορική του ικανότητα ήταν 1.165 επιβάτες. Όπως πολλά πλοία της εποχής του, κατατάχθηκε στο Ναυτικό των Η.Π.Α. κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, μετά μετατράπηκε πάλι σε επιβατηγό και κατέληξε σε διάλυση το 1938.

Το 1922 πρώτο σε ολική χωρητικότητα γίνεται το RMS Majestic, με ολική χωρητικότητα 56.551 GRT. Το μήκος του ήταν 291 μέτρα, και είχε μεταφορική ικανότητα 2.145 επιβάτες. Το πλοίο ναυάγησε το 1939.

Το 1935 κατασκευάστηκε ένα ακόμα μεγαλύτερο πλοίο, το SS Normandie. Είχε ολική χωρητικότητα 79.280 GRT και μήκος 314 μέτρα. Το πλοίο είχε μεταφορική ικανότητα 1.972 επιβάτες. Το 1936 το προσπέρασε σε ολική χωρητικότητα το RMS Queen Mary, με ολική χωρητικότητα 80.774 GRT, μήκος 310,7 μέτρα και μεταφορική ικανότητα 2.139 επιβάτες. Έτσι στάλθηκε για ανακατασκευή και επανήλθε το 1936 με ολική χωρητικότητα 83.404 GRT. Ωστόσο, καταστράφηκε από πυρκαγιά το 1942. Ενώ, το RMS Queen Mary μετατράπηκε το 1971 σε πλωτό μουσείο και πλέον αποτελεί τουριστική ατραξιόν, τόσο ως μουσείο, όσο και ως ξενοδοχείο και εστιατόριο.

Το 1940 κατασκευάστηκε το RMS Queen Elizabeth με ολική χωρητικότητα 83.672 GRT. Το μήκος του πλοίου ήταν 314 μέτρα και χωρούσε μέχρι και 2.283 επιβάτες. Δεν πρόλαβε να ταξιδέψει από την αρχή ως επιβατηγό λόγω του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Κατάφερε και ταξίδεψε ως επιβατηγό το 1946 και καταστράφηκε από πυρκαγιά το 1972. Τη σειρά του παίρνει το 1972 το SS France με ολική χωρητικότητα 66.343 GRT. Το μήκος του ήταν 315 μέτρα και μπορούσε να μεταφέρει 2.044 επιβάτες. Η εταιρεία που το είχε αναγκάστηκε να κλείσει λόγω οικονομικής κρίσης και το πλοίο πουλήθηκε στη Norwegian Cruise Line το 1982. Το τέλος της ιστορίας του ήρθε με τη διάλυσή του το 2008.

Το 1987 κάνει την εμφάνισή του πρώτο μοντέρνο μεγαθήριο στον κόσμο, το MS Sovereign of the Seas. Το πλοίο είχε ολική χωρητικότητα 73.529 GRT και μήκος 270

μέτρα. Όσο για τη μεταφορική του ικανότητα ήταν 2850 επιβάτες. Το πλοίο διαλύθηκε το 2021.

Το 1990 πήρε πάλι την πρώτη θέση το SS Norway , πρώην SS France, με ολική χωρητικότητα 76.049 GRT και μήκος 315 μέτρα. Το πλοίο είχε μεταφορική ικανότητα 2.565 επιβάτες. Τα νέα στοιχεία του πλοίου επήλθαν ύστερα από ολική του ανακαίνιση . Με την ανακαίνισή του επίσης, προστέθηκαν δύο καταστρώματα με πολυτελή δωμάτια. Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, το πλοίο διαλύθηκε το 2008.

Σειρά πήρε το 1995 το πλοίο Sun Princess με ολική χωρητικότητα 77.499 GRT και μήκος 261 μέτρα. Το πλοίο μπορούσε να φιλοξενήσει μέχρι και 2.010 επιβάτες. Το πλοίο είναι ακόμα ενεργό και στάλθηκε στους Ολυμπιακούς του Τόκιο το 2020 για να χρησιμοποιηθεί ως πλωτό ξενοδοχείο. Αμέσως μετά, το 1996, κάνει την εμφάνισή του το Carnival Destiny, και γίνεται το πρώτο κρουαζιερόπλοιο στην ιστορία, του οποίου η ολική χωρητικότητα ξεπερνάει τους 100.000 κόρους. Η ολική του χωρητικότητα είναι 101.353 GRT και έχει μήκος 272 μέτρα. Μπορεί να μεταφέρει έως και 2.642 επιβάτες. Το 2013 ανανεώθηκε και μετονομάστηκε σε Carnival Sunshine.

Το 1998 το Grand Princess ήταν το πλέον μεγαλύτερο σε ολική χωρητικότητα πλοίο, με αυτή να φτάνει τα 109.000 GRT. Το μήκος του είναι 290 μέτρα και η μεταφορική του ικανότητα είναι 2.590 επιβάτες. Το πλοίο ανακαινίστηκε το 2019 και διαθέτει 17 καταστρώματα. Στο ιστορικό του σημειώνεται πως μπήκε όλο το πλοίο σε καραντίνα λόγω της πανδημίας του COVID-19, με τουλάχιστον 122 ανθρώπους να δηλώνουν θετικοί στον ιό, καθώς επίσης σημειώθηκαν 7 θάνατοι που προκλήθηκαν από τον ιό. Ένα χρόνο μετά, το 1999 ήρθε πρώτο σε ολική χωρητικότητα το Voyager of the Seas, με την προαναφερθείσα να φτάνει στα 137.276 GRT. Το πλοίο έχει μήκος 310 μέτρα και μεταφορική ικανότητα 2.138 επιβάτες. Στην ιστορία καταγράφεται ως το πρώτο κρουαζιερόπλοιο που διαθέτει στις δραστηριότητές του, τοίχο αναρρίχησης και παγοδρόμιο.

Περνάμε στον επόμενο αιώνα, όπου το 2000 κάνει την εμφάνισή του το πλέον μεγαλύτερο σε ολική χωρητικότητα Explore of the Seas. Η ολική του χωρητικότητα είναι 137.309 GRT και το μήκος του φτάνει και αυτό τα 310 μέτρα. Ενώ, η μεταφορική του ικανότητα είναι 3.114 επιβάτες. Δύο χρόνια μετά, το 2002, το Navigator of the Seas ξεπερνάει το Explorer of the Seas με ολική χωρητικότητα

139.999 GRT και μήκος 311 μέτρα. Η μεταφορική του ικανότητα είναι 4.000 επιβάτες. Ενώ, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι πάνω του βρίσκονται έργα τέχνης αξίας 8.5 εκατομμυρίων δολαρίων, ενώ στο αίθριό του βρίσκεται ένα γλυπτό ύψους επτά καταστρώματων.

Το 2003 το RMS Queen Mary 2 γίνεται πρώτο σε ολική χωρητικότητα, με αυτή να φτάνει τα 148.528 GRT. Το μήκος της είναι 345,03 μέτρα. Η μεταφορική του ικανότητα είναι 2.620 επιβάτες και χρησιμοποιείται τόσο για υπερατλαντικά ταξίδια όσο και για κρουαζιέρες. Το όνομά του το πήρε από το πρώτο πλοίο RMS Queen Mary. Το 2006 κατασκευάστηκε το Freedom of the Seas με ολική χωρητικότητα 154.407 GRT. Το μήκος τους είναι 338.774 μέτρα και μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι και 4.515 επιβάτες. Η διαφορά του με το RMS Queen Mary 2 είναι πως είναι κοντύτερο σε μήκος και σε ύψος, και στενότερο. Ένα χρόνο αργότερα, το 2007 πήρε την πρωτιά το Liberty of the Seas με ολική χωρητικότητα 155.889 GRT και μήκος 338,92 μέτρα. Το πλοίο έχει μεταφορική ικανότητα 4.960 επιβάτες.

Το 2009 εμφανίστηκε το Oasis of the Seas με ολική χωρητικότητα 225.282 GRT και μήκος 350 μέτρα. Ενώ η μεταφορική του ικανότητα είναι 6.780 επιβάτες. Με την ολική του χωρητικότητα να ξεπερνάει κάθε προηγούμενο πλοίο, γράφεται στην ιστορία ως το μεγαλύτερο μεγαθήριο άνω των 225.000 κόρων. Ένα ακόμη χαρακτηριστικό του είναι πως τα καταστρώματά του βρίσκονται δεξιά και αριστερά και στο μέσο του υπάρχει καινός χώρος για τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα πάνω στο πλοίο, με αποτέλεσμα να μοιάζει με γειτονιά. Το 2016 ήρθε το Harmony of the Seas με ολική χωρητικότητα 226.963 GRT και μήκος 362.12 μέτρα. Μέχρι σήμερα αποτελεί το μακρύτερο κρουαζιερόπλοιο στον κόσμο. Όπως στο Oasis of the Seas, έτσι και σε αυτό το πλοίο μπορούν να επιβιβαστούν μέχρι και 6.780 επιβάτες. Κατασκευαστικά μοιάζει με το Oasis of the Seas, οι δραστηριότητές του όμως που έχουν βάση το νερό διαφέρουν, καθώς σε αυτές περιλαμβάνονται νεροτσουλήθρες γνωστές και ως "Ultimate Abyss", δύο προσομοιωτές surf, καθώς ένα θέατρο "AquaTheater". Τέλος, στο κρουαζιερόπλοιο περιλαμβάνονται και ένα Κεντρικό Πάρκο και πεζόδρομος στο κέντρο του.

Σήμερα, το μεγαλύτερο σε ολική χωρητικότητα κρουαζιερόπλοιο, είναι το Symphony of the Seas της Royal Caribbean Cruises. Κατασκευάστηκε το 2018 και έχει ολική χωρητικότητα 228.081 GRT. Αν και είναι το μεγαλύτερο σε ολική χωρητικότητα,

παραμένει δεύτερο με μήκος, το οποίο είναι 361 μέτρα. Επίσης, έρχεται δεύτερο και σε μεταφορική ικανότητα με αυτή να φτάνει τους 6.680 επιβάτες. Το πλεονέκτημά του είναι πως καταναλώνει 25% λιγότερα καύσιμα από τα δύο προηγούμενα αδελφά του πλοία, που αναφέραμε στην προηγούμενη παράγραφο. Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται τα πλοία που προαναφέρθηκαν, τα έτη κατά τα οποία θεωρείτο πως ήταν τα μεγαλύτερα σε ολική χωρητικότητα, και η ολική τους χωρητικότητα (Πίνακας 14).

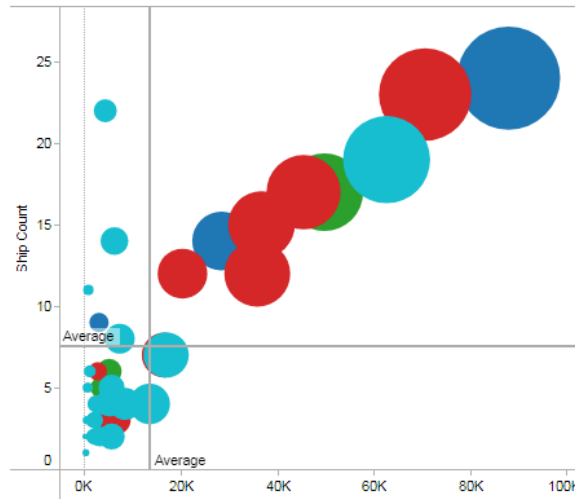
Όνομα πλοίου	Χρονολογίες	GRT
SS Royal William	1831-1837	1.370
SS Great Western	1837-1839	1.340
SS British Queen	1839-1840	1.850
SS President	1840-1841	2.366
SS Great Britain	1843-1853	3.270
SS Atrato	1853-1858	3.466
SS Great Eastern	1858-1888	18.915
SS City of New York	1888-1893	10.499
RMS Campania και RMS LUCANIA	1893-1897	12.950
SS Kaiser Wilhelm der Grosse	1897-1899	14.349
RMS Oceanic	1899-1901	17.272
RMS Celtic	1901-1903	20.904
RMS Cedric	1903-1904	21.035
RMS Baltic	1904-1906	23.876
SS Kaiserin Auguste Victoria	1906-1907	24.581
RMS Lusitania	1907	31.550
RMS Mauretania	1907-1911	31.938
RMS Olympic	1911-1912	45.324
RMS Titanic	1912	46.328
SS Imperator	1913-1914	52.117
SS Vaterland	1914-1922	54.282
RMS Majestic	1922-1935	56.551
SS Normandie	1935-1936	79.280
RMS Queen Mary	1936	80.774
SS Normandie	1936-1946	83.404

RMS Queen Elizabeth	1946-1972	83.673
SS France	1972-1987	66.343
MS Sovereign of the Seas	1987-1990	73.529
SS Norway	1990-1995	76.049
Sun Princess	1995-1996	77.499
Carnival Destiny	1996-1998	101.353
Grand Princess	1998-1999	109.000
Voyager of the Seas	1999-2000	137.276
Explorer of the Seas	2000-2002	137.308
Navigator of the Seas	2002-2003	139.999
RMS Queen Mary 2	2003-2006	148.528
Freedom of the Seas	2006-2007	154.407
Liberty of the Seas	2007-2009	155.889
Oasis of the Seas	2009-2016	225.282
Harmony of the Seas	2016-2018	226.963
Symphony of the Seas	2018- σήμερα	228.081

**Πίνακας 14:** Η εξέλιξη της ολικής χωρητικότητας των μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων (HMY Yachts, 2022)

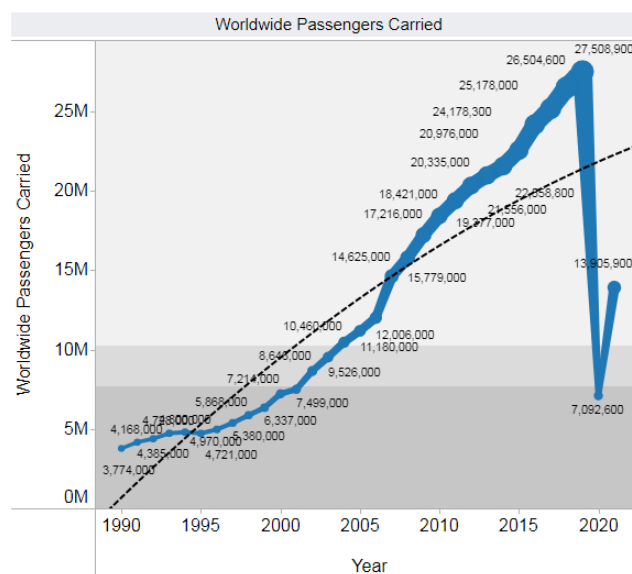
#### 4.4. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ - ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΩΝ

Από το 1990 μέχρι το 2019 η βιομηχανία της κρουαζιέρας είχε ετήσιο ρυθμό αύξησης επιβατών 6,6%. Ωστόσο, ο ρυθμός αυτός σταμάτησε απότομα για ένδεκα (11) μήνες το 2020 λόγω της πανδημίας από τον ιό COVID-19. Μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα πολλά πλοία αποσύρθηκαν και τη θέση τους πήραν 8 νέα κρουαζιερόπλοια το 2021 με μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα, η οποία στο σύνολό της φτάνει τους 34.312 επιβάτες. Στο παρακάτω γράφημα (Εικόνα 3) μπορούμε εύκολα να παρατηρήσουμε την μεταφορική ικανότητα της κάθε εταιρείας για το έτος 2021. Πρώτη στην κατάταξη είναι η Royal Caribbean με 24 πλοία και συνολική μεταφορική ικανότητα 88.000 επιβατών. Δεύτερη είναι η Carnival Cruises με 23 πλοία και συνολική μεταφορική ικανότητα 70.700 επιβατών. Τρίτη είναι η MSC Cruises με 19 πλοία και συνολική μεταφορική ικανότητα 62.700 επιβατών. Ενώ, τέταρτη είναι η Norwegian Cruises με 17 πλοία και μεταφορική ικανότητα 49.800 επιβατών.



**Εικόνα 3:** Παγκόσμια Μεταφορική Ικανότητα (Cruise Market Watch, 2018)

Το τελευταίο έτος (2021) τα κρουαζιερόπλοια που πραγματοποίησαν ταξίδια ήταν συνολικά 323 και η συνολική μεταφορική τους ικανότητα ήταν 581.200 παγκοσμίως. Όπως βλέπουμε και στο παρακάτω διάγραμμα (Εικόνα 4), το ποσοστό των επιβατών που επέλεγε να πάει κρουαζιέρα το 2021 αυξήθηκε κατά 96,2% σε σύγκριση με το 2020, ενώ σε σύγκριση με το 2019 μειώθηκε κατά 49,4%. Παρ' όλ' αυτά, εκτιμάται πως από το Μάρτιο του 2021 τα ταξίδια ξεκίνησαν με χωρητικότητα 50% και στο τέλος του έτους έφτασαν το 90%. Επομένως, παρατηρείται πως παρά την όποια οικονομική κατάσταση, στο κλάδο της κρουαζιέρας, βρίσκονται λύσεις για την ανάπτυξη της, όπως η στρατηγική που ακολουθήθηκε για τη ναυπήγηση νέων πλοίων με μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα.



**Εικόνα 4:** Επιβατηγό κοινό ανά έτος (Cruise Market Watch, 2018)

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ**

Εκτός από την αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων και της μεταφορικής τους ικανότητας, η εξέλιξή τους επήλθε και στο μηχανολογικό τους τμήμα. Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει αναφορά στο μηχανοστάσιο των κρουαζιερόπλοιων και στις μηχανές που χρησιμοποιούνται πλέον. Επιπλέον, παρατίθενται πληροφορίες σχετικά με τα διάφορα συστήματα πρόωσης που τοποθετούνται στα κρουαζιερόπλοια και πώς το κάθε ένα από αυτά συμβάλει στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος που άφηναν μέχρι τώρα τα κρουαζιερόπλοια χάρη στα καύσιμα που χρησιμοποιούν.

### 5.1. ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ

Όλα τα πλοία για να κινηθούν χρειάζονται μηχανές, και σημαντικό ρόλο παίζει η σωστή τοποθέτησή τους. Ο χώρος στον οποίο βρίσκονται οι κινητήρες του πλοίου, λέγεται μηχανοστάσιο. Στο μηχανοστάσιο περιλαμβάνονται αρκετά βαριά μηχανήματα, γι αυτό το λόγο σχεδόν πάντα βλέπουμε ότι βρίσκεται στο χαμηλότερο δυνατό κατάστρωμα του πλοίου. Μάλιστα, το μηχανοστάσιο είναι ένας μεγάλος χώρος που καταλαμβάνει το λιγότερο τρία καταστρώματα. Τέλος, για λόγους ασφαλείας, χωρίζεται σε μικρά διαμερίσματα. Ένα διαμέρισμα καταλαμβάνουν οι κύριοι κινητήρες και ένα άλλο διαμέρισμα καταλαμβάνεται από τα συστήματα θέρμανσης/κλιματισμού. Ο λόγος που ο διαχωρισμός του μηχανοστασίου θεωρείται πως είναι για λόγους ασφαλείας, είναι στην περίπτωση που συμβεί κάποια πυρκαγιά, ή κάποια διείσδυση ή διαρροή στο κύτος. Ο διαχωρισμός βοηθάει στον περιορισμό τέτοιων περιπτώσεων.

### 5.2. ΜΗΧΑΝΕΣ

Οι μηχανές πρόωσης των κρουαζιεροπλοίων έχουν διαφοροποιηθεί με την πάροδο του χρόνου. Στην αρχή τα κρουαζιερόπλοια, όπως εξάλλου όλα τα μηχανοκίνητα πλοία, ήταν ατμόπλοια αξιοποιώντας την ισχύ των ατμομηχανών και στη συνέχεια (κυρίως μεταπολεμικά) η πρόωση τους βασίστηκε στους ναυτικούς ντηζελοκινητήρες. Σήμερα, τα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν ποικιλία μηχανών που αποσκοπούν στην παραγωγή ηλεκτρικής ισχύος, τόσο για την κίνηση του πλοίου (δηλ. την ηλεκτρο-πρόωση) όσο και για την κάλυψη των βοηθητικών ηλεκτρικών (κυρίως ξενοδοχειακών) φορτίων του πλοίου. Η ηλεκτροπαραγωγή βασίζεται σε ντηζελο-γεννήτριες ή στροβιλο-γεννήτριες (αεριοστροβίλους ή ατμοστροβίλους), καθώς και στον συνδυασμό τους. Ο αριθμός των ηλεκτρο-γεννητριών κυμαίνεται



μεταξύ 3 και 6, και στην περίπτωση των νηξέλο-γεννητριών είναι μεσόστροφες 4-χρονες.



**Εικόνα 5:** Τυπική διάταξη ηλεκτρο-πρόωσης σύγχρονων κρουαζιερόπλοιων

Οι ενεργειακές απαιτήσεις των σύγχρονων κρουαζιεροπλοίων είναι ιδιαίτερα υψηλές, ως απόρροια των σημαντικών απαιτήσεων α) της προωστήριας ισχύος των μεγάλων και σχετικά υψηλής ταχύτητας πλοίων και β) της βοηθητικής ισχύος για όλα τα ξενοδοχειακού τύπου ηλεκτρικά φορτία (π.χ. κλιματισμός, φωτισμός, μαγειρεία, καθαριστήρια/πλυντήρια κλπ). για αυτά τα υψηλής μεταφορικής ικανότητας επιβατών πλοία.

Τα κύρια πλεονεκτήματα της ηλεκτρο-πρόωσης των κρουαζιεροπλοίων είναι:

α) η υψηλή τους απόδοση, αφού οι ηλεκτρο-γεννήτριες ενεργοποιούνται ανάλογα με την διακύμανση των απαιτήσεων ηλεκτρικής ενέργειας και λειτουργούν μόνο σε υψηλά φορτία (δηλ. σε επίπεδα υψηλής απόδοσης)

β) η χαμηλή παραγωγή θορύβου και κραδασμών, λόγω της απουσίας του συστήματος/εξοπλισμού της μηχανικής μετάδοσης ισχύος (κυρίως της απουσίας αξονικών).

γ) η καλύτερη αξιοποίηση του χώρου, λόγω της μικρότερης έκτασης μηχανοστασίου (σε σύγκριση με αυτό της μηχανικής πρόωσης).

Εκτός από τις βασικές γεννήτριες και τους κινητήρες, τα κρουαζιερόπλοια, όπως και όλα τα άλλα πλοία, έχουν γεννήτριες έκτακτης ανάγκης. Οι γεννήτριες έκτακτης

ανάγκης τοποθετούνται πιο ψηλά από το μηχανοστάσιο και σε ξεχωριστό χώρο, για να είναι απομονωμένες από ζημιές ή φωτιές, σε περίπτωση που αυτές προκύψουν μέσα στο μηχανοστάσιο. Λόγω, της μεγάλης ανάγκης για ρεύμα, υπάρχει πιθανότητα να υπάρχουν περισσότερες από μία γεννήτριες έκτακτης ανάγκης. Το μειονέκτημα που παρουσιάζουν είναι ότι δεν παράγουν αρκετό ρεύμα για να κινήσουν το πλοίο και δεν μπορούν να παρέχουν την ενέργεια που απαιτείται στα λιμάνια. Αυτό το μειονέκτημα προκύπτει από τον περιορισμένο χώρο που υπάρχει για να τοποθετηθούν στα πλοία. Επομένως, η χρήση τους είναι μόνο για ζητήματα ζωτικής σημασίας, όπως η επικοινωνία του πλοίου με άλλα πλοία ή λιμάνια, ζωτικής σημασίας αντλίες στο μηχανοστάσιο, και ο φωτισμός έκτακτης ανάγκης. Σε περίπτωση που δεν λειτουργήσουν ούτε οι γεννήτριες έκτακτης ανάγκης, τα πλοία είναι υποχρεωμένα να έχουν εφεδρικές μπαταρίες, των οποίων η ισχύ μπορεί να τροφοδοτήσει το πλοίο με ρεύμα για τουλάχιστον 24 ώρες (Cruise Mapper, 2015).

### 5.3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΗΛΕΚΤΡΟ-ΠΡΟΩΣΗΣ ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΟΥ

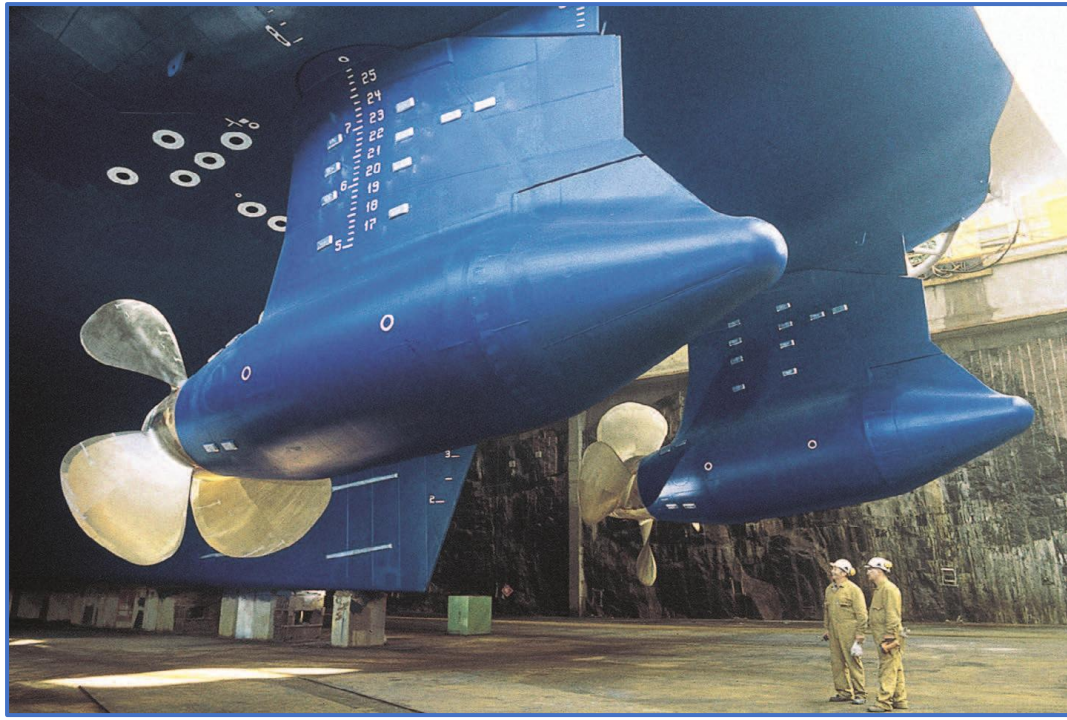
Το σύστημα ηλεκτρο-προώσης μέσω αεριοστρόβιλης ηλεκτρο-γεννήτριας είναι νέο στην αγορά της κρουαζιέρας και έχει περαιτέρω πλεονεκτήματα (σε σύγκριση με τις νηξελο-γεννήτριες) όπως:

- α) χαμηλότερο επίπεδο κραδασμών
- β) υψηλά επίπεδα πυκνότητας ισχύος (μικρός όγκος και βάρος ανά μονάδα παραγόμενης ισχύος)
- γ) ευκολία συντήρησης (κατά τα πρότυπα των αεροπορικών εφαρμογών), λόγω της διάρθρωσης του κινητήρα.

Ακόμη, παρουσιάζει μειωμένες εκπομπές καυσαερίων ρύπων στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον και μειωμένες απαιτήσεις επεξεργασίας καυσίμου, λόγω της χρήσης ελαφρών και καθαρότερων καυσίμων (π.χ. MGO, LNG).

### 5.4. ΠΡΟΩΘΗΤΗΡΕΣ (ΕΛΙΚΕΣ)

Τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια χρησιμοποιούν ηλεκτρικές έλικες τύπου Azipod. Οι έλικες αυτές πέρα από την πρόωση του πλοίου λειτουργούν και ως πηδάλια παρέχοντας υψηλά επίπεδα ελικτικότητας του πλοίου προς όλες τις κατευθύνσεις (360 μοίρες).



**Εικόνα 6:** Ηλεκτρική έλικα τύπου AZIPOD (Wärtsilä, 2022)

Ένα ακόμη σύστημα πρόωσης για κρουαζιερόπλοια είναι το "Promas Lite" της Rolls-Royce. Αποτελεί μια καλή επιλογή συστήματος πρόωσης για παλαιότερα κρουαζιερόπλοια καθώς συνδυάζει το σύστημα προπέλα-πηδάλιο και αυξάνει την απόδοση του παλιού κρουαζιερόπλοιου που έχει μικρότερη χωρητικότητα από τα νεότερα. Η τοποθέτηση αυτού του συστήματος έχει ένα ακόμα πλεονέκτημα, τη μείωση του λειτουργικού κόστους του σκάφους, καθώς επίσης βελτιώνει την απόδοση της προπέλας και αυξάνει την ταχύτητα του πλοίου. Βελτιώνει επίσης την ικανότητα ελιγμών του πλοίου και μειώνει την κατανάλωση των καυσίμων και τις μονάδες εκπομπής ρύπων (Cruise Mapper, 2015).

#### 5.5. ΠΡΟΩΣΗ ΜΕ ΑΙΟΛΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Στην αρχή, τα πανιά χρησιμοποιείτο για την πρόωση των πλοίων. Ωστόσο με την πάροδο των χρόνων και με την ιλιγγιώδη εξέλιξη της τεχνολογίας, αντικαταστάθηκαν από μηχανές ντίζελ. Τα τελευταία χρόνια, όμως, παρατηρείται αύξηση των καυσίμων. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την τάση για μείωση εκπομπής ρύπων, οδήγησε στη δημιουργία νέων τρόπων πρόωσης φιλικότερων προς το περιβάλλον. Ένας από αυτούς, και ο πιο φιλικός από όλους προς το περιβάλλον, είναι η πρόωση με αιολική ενέργεια. Σκοπός αυτής της πρόωσης είναι η μείωση της κατανάλωσης του καυσίμου, αλλά και η μείωση του αποτυπώματος που αφήνει το πλοίο στο περιβάλλον.

Το 2018 κατασκευάστηκε το πρώτο κρουαζιερόπλοιο που χρησιμοποιεί κινητήρες αιολικής ενέργειας και διπλού καυσίμου ( παραδείγματος χάριν ντίζελ και αέριο). Οι κινητήρες αιολικής ενέργειας που χρησιμοποιούνται αυτή τη στιγμή στα κρουαζιερόπλοια είναι τύπου Flettner rotor. Χαρακτηριστικό παράδειγμα χρήσης της αιολικής πρόωσης είναι το κρουαζιερόπλοιο Viking Grace.

Η μετατροπή του αέρα σε ενέργεια γίνεται μέσω ενός κυλινδρικού "πανιού" ή αλλιώς ενός περιστρεφόμενου κυλίνδρου. Ο κύλινδρος αυτός βοηθάει στη πρόωση του πλοίου. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα της πρόωσης με αιολική ενέργεια, είναι τα πολύ χαμηλά επίπεδα εκπομπών ρύπων στο περιβάλλον. Αφού, όπως προαναφέραμε, είναι η πλέον φιλική προς το περιβάλλον μορφή πρόωσης.

#### 5.6. ΚΑΥΣΙΜΑ : ΤΥΠΟΙ- ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Όπως όλα τα πλοία, έτσι και τα κρουαζιερόπλοια για να λειτουργήσουν χρειάζονται καύσιμα. Η κατανάλωση των καυσίμων εξαρτάται από το μέγεθος του κρουαζιερόπλοιοι. Επίσης εξαρτάται από τον τύπο του πλοίου, και τον αριθμό των επιβατών και το είδος των υπηρεσιών που παρέχονται πάνω στο κρουαζιερόπλοιο. Ένας ακόμη παράγοντας που επηρεάζει την κατανάλωση του καυσίμου, είναι η ταχύτητα. Τα κρουαζιερόπλοια, κινούνται με σχετικά υψηλές ταχύτητες (> 22 κόμβων) και γι αυτό χρησιμοποιούν περισσότερους από έναν κινητήρες. Συνεπώς, αυτό αναλογικά σημαίνει πως αυξάνεται η κατανάλωση των καυσίμων των κρουαζιερόπλοιοι.

Όλα τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια χρησιμοποιούν ηλεκτρική ενέργεια τόσο για την πρόωση όσο και τις βοηθητικές (και κυρίως ξενοδοχειακές) υπηρεσίες. Προς τούτο, άλλα κρουαζιερόπλοια χρησιμοποιούν νηξελο-γεννήτριες, οι οποίες κάνουν καύση βαριού πετρελαίου (HFO) ή είναι καύσης διπλού καυσίμου (Dual Fuel, πετρελαίου + φυσικού αερίου), ενώ άλλα κρουαζιερόπλοια χρησιμοποιούν ηλεκτρο-γεννήτριες αεριοστρόβιλου, οι οποίες χρησιμοποιούν ελαφρά πετρέλαια (MGO ή φυσικό αέριο) και άλλα χρησιμοποιούν και τους δύο τύπους κινητήρων.

Μερικές λύσεις για την μείωση κατανάλωσης καυσίμων στα κρουαζιερόπλοια, είναι η μείωση της αντίστασης τριβής της υφάλου επιφάνειας του σκάφους, με σύγχρονης τεχνολογίας υφαλοχρώματα καθώς και με την εγκατάσταση συστημάτων αερολίπανσης (air lubrication). Επίσης, γίνεται χρήση LED φωτισμού, διότι χρησιμοποιεί λιγότερη ενέργεια και παράγει λιγότερη θερμότητα, σε σύγκριση με

τους λαμπτήρες πυράκτωσης. Επιπλέον, υπάρχουν αρκετά κρουαζιερόπλοια που καλύπτουν τις πισίνες τους με ηλιακά πάνελ, με αυτή την τεχνική παρέχουν σκιά στο χώρο της πισίνας και ηλεκτρική ενέργεια, η οποία χρησιμοποιείται και συμβάλει στη μείωση της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται από τους κινητήρες του πλοίου.

Σημαντικό είναι να αναφέρουμε την προσπάθεια όλων των εταιρειών για τη μείωση της εκπομπής ρύπων στο περιβάλλον. Το έναυσμα για τις συνεχόμενες προσπάθειές τους είναι η τάση της τεχνολογικής εξέλιξης. Προσπαθούν με όλα τα μέσα που διαθέτουν να μειώσουν τα ποσοστά μόλυνσης του αέρα και του νερού, που προκαλούνται από τα καύσιμα που χρησιμοποιούν οι μηχανές, αλλά και τα ποσοστά ρύπων που προέρχονται από τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων, καθώς και αυτά αποτελούν μέρος του περιβαλλοντικού αντίκτυπου των πλοίων αυτών.

#### 5.7. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ LNG

Τον Ιούνιο του 2015 κατασκευάστηκε το πρώτο κρουαζιερόπλοιο που λειτουργεί με LNG. Το κρουαζιερόπλοιο αυτό χρησιμοποιεί καύσιμα LNG για τους υβριδικούς κινητήρες του. Σύμφωνα με την Cruise Mapper, το αέριο αποθηκεύεται στο πλοίο και χρησιμοποιείται για την παραγωγή της απαιτούμενης ενέργειας όσο το πλοίο βρίσκεται εν πλω. Με τη χρήση αυτών των καυσίμων μειώνεται ο χρόνος παραμονής του στα λιμάνια για ανεφοδιασμό. Οι κινητήρες βεβαίως, δεν καίνε μόνο LNG, αλλά είναι ικανοί να κάψουν τόσο υγρό καύσιμο όσο και φυσικό αέριο. Επιπλέον, τα καύσιμα καταλαμβάνουν λιγότερο χώρο. Με αυτό τον τρόπο αυξάνεται ο χώρος αποθήκευσης του πλοίου.

#### 5.8. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ

Στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, τα κρουαζιερόπλοια αποτελούν μόλις το 1%. Παράλληλα, όμως, χαρακτηρίζονται ως "πλωτές πόλεις" και παράγουν μεγάλο όγκο απορριμμάτων. Τα απορρίμματα που παράγονται από τα κρουαζιερόπλοια χωρίζονται σε διάφορες κατηγορίες, αναλόγως της προέλευσής τους και της φυσικής τους σύστασης. Χωρίζονται λοιπόν σε μαύρο νερό (black water), γκρίζο νερό (gray water), στερεά απόβλητα (solid waste), επικίνδυνα απόβλητα (hazardous waste), λιπαρό νερό από τους υδροσυλλέκτες ή αλλιώς σεντίνες (bilge waste), νερά έρματος (ballast waste) και ατμοσφαιρική ρύπανση (air pollution). Όλες αυτές οι ροές αποβλήτων διέπονται από μία σειρά από διεθνή πρωτόκολλα (MARPOL), σε κάποιες κατηγορίες

υπάρχει υπερκάλυψη από την εφαρμογή των πρωτοκόλλων και σε κάποιες άλλες υπάρχουν κενά. Σε αυτό το κεφάλαιο θα γίνει μία αναφορά στα απορρίμματα των κρουαζιερόπλοιων και στους τρόπους που ακολουθούνται σήμερα για τη μείωσή τους σύμφωνα με τη CLIA.

Τα κρουαζιερόπλοια παράγουν ένα μεγάλο όγκο αποβλήτων που μπορούν να οδηγήσουν σε απορρίψεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, ενώ παράλληλα εκπέμπουν και ατμοσφαιρικούς ρίπους. Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού με διάρκεια μίας εβδομάδας, ένα κρουαζιερόπλοιο με 3.000 επιβάτες και πλήρωμα, εκτιμάται πως παράγει 210.000 γαλόνια γκρίζου νερού, περισσότερα από 130 γαλόνια επικίνδυνων αποβλήτων, 8 τόνους στερεών αποβλήτων και 25.000 γαλόνια νερού σεντίνων.

Το μαύρο νερό (black water) είναι λύματα από τουαλέτες και ιατρικές εγκαταστάσεις. Τα λύματα αυτά μπορεί να περιέχουν επιβλαβή βακτήρια, ασθένειες και ιούς. Οι απορρίψεις μη επεξεργασμένων ή ανεπαρκώς επεξεργασμένων λυμάτων αυτής της κατηγορίας, μπορούν να προκαλέσουν βακτηριακή ή ιογενή μόλυνση της αλιείας, δημιουργώντας κινδύνους για τη δημόσια υγεία. Τα κρουαζιερόπλοια παράγουν κατά μέσο όρο 8,4 γαλόνια λυμάτων την ημέρα ανά άτομο.

Το γκρίζο νερό (gray water) είναι λύματα από νεροχύτες, ντουζ, μαγειρεία, πλυντήρια και δραστηριότητες καθαρισμού. Τα λύματα αυτά από τα κρουαζιερόπλοια μπορούν να περιέχουν ρύπους και επίπεδα κολοβακτηριδίων κοπράνων 1 έως 3 φορές περισσότερα από ό,τι βρίσκεται στα μη επεξεργασμένα οικιακά λύματα. Το νερό αυτό λόγω των υλικών που φέρει προκαλεί δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον, ενώ αποτελεί τη μεγαλύτερη πηγή υγρών αποβλήτων που παράγονται στα κρουαζιερόπλοια (90-95%). Συγκεκριμένα, τα κρουαζιερόπλοια, κατά μέσο όρο, παράγουν 67 γαλόνια γκρίζου νερού ημερησίως ανά άτομο.

Τα στερεά απόβλητα που παράγονται περιλαμβάνουν γυαλί, χαρτί, δοχεία αλουμινίου, δοχεία χάλυβα και πλαστικά. Τα στερεά απόβλητα που εισέρχονται στον ωκεανό μπορεί να γίνουν θαλάσσια συντρίμια και στη συνέχεια να αποτελέσουν απειλή για τους θαλάσσιους οργανισμούς, τους ανθρώπους, τις παράκτιες κοινότητες και τις βιομηχανίες που χρησιμοποιούν θαλάσσια ύδατα. Το 24% των στερεών αποβλήτων που παράγονται από πλοία σε όλο τον κόσμο προέρχονται από κρουαζιερόπλοια. Έτσι, τα κρουαζιερόπλοια συνήθως διαχειρίζονται στερεά απόβλητα με συνδυασμό μείωσης της πηγής τους, ελαχιστοποίησης των αποβλήτων

και ανακύκλωσης. Τα περισσότερα απορρίμματα -το 75% αυτών- υποβάλλονται σε επεξεργασία επί του σκάφους (με αποτέφρωση, πολτοποίηση ή αλεύρωση) για απόρριψη στη θάλασσα. Τέλος, όταν τα σκουπίδια πρέπει να αποφορτίζονται, τα κρουαζιερόπλοια ασκούν πίεση στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής.

Επίσης, τα κρουαζιερόπλοια παράγουν επικίνδυνα απόβλητα από διάφορες δραστηριότητες που λαμβάνουν μέρος πάνω στα πλοία. Τα απόβλητα αυτά φέρουν ένα ευρύ φάσμα επικίνδυνων ουσιών όπως, υδρογονάνθρακες, χλωριωμένους υδρογονάνθρακες, βαρέα μέταλλα, απόβλητα χρωμάτων, διαλύτες, λαμπτήρες ατμού φθορισμού και υδραργύρου, διάφορους τύπους μπαταριών και αχρησιμοποίητα ή ληγμένα φαρμακευτικά προϊόντα. Το ποσοστό αυτών των επικίνδυνων αποβλήτων είναι σχετικά μικρό, όμως η τοξικότητά τους επηρεάζει σημαντικά τους θαλάσσιους οργανισμούς. Σε καταστάσεις μη σωστής διαχείρισής τους, μπορούν να βρεθούν στο γκρίζο νερό, στο νερό των υδροσυλλεκτών ή ακόμα και στα στερεά απόβλητα.

Επίσης, σε ένα πλοίο, το πετρέλαιο συχνά διαρρέει από τους χώρους των κινητήρων και των μηχανημάτων και αναμιγνύεται με τα βρώμικα νερά που βρίσκονται στο χαμηλότερο τμήμα του κύτους. Τα νερά αυτά είναι γνωστά ως bilge waters και περιέχουν ακόμη και στερεά απόβλητα και ρύπους που περιέχουν ποσότητες υλικών, ελαίων και άλλων χημικών ουσιών, σαπούνια, απορρυπαντικά και απολιπαντικά. Όλες αυτές οι χημικές ουσίες είναι τοξικές και προκαλούν θνησιμότητα στους θαλάσσιους οργανισμούς.

Ένα τελευταίο είδος υγρού αποβλήτου των κρουαζιερόπλοιων είναι και τα έρμα. Τα νερά αυτά λαμβάνονται συχνά στα παράκτια ύδατα μιας περιοχής μετά από την απόρριψη λυμάτων από τα πλοία ή την εκφόρτωση φορτίου και απορρίπτονται στον επόμενο λιμένα, όπου φορτώνεται περισσότερο φορτίο, γεγονός που μειώνει και την ανάγκη αντιστάθμισης του έρματος. Τα έρμα είναι απαραίτητα για τη σωστή λειτουργία των πλοίων, διότι αντισταθμίζουν τις αλλαγές στο βάρος του πλοίου καθώς φορτώνεται ή ξεφορτώνεται φορτίο, αλλά και καθώς καταλώνονται καύσιμα και προμήθειες. Τα έρμα όμως περιέχουν συνήθως μία ποικιλία βιολογικών υλικών, όπως φυτών, ζώων, ιών και βακτηρίων. Αυτά τα υλικά περιλαμβάνουν και είδη που μπορούν να προκαλέσουν εκτεταμένες οικολογικές και οικονομικές ζημιές στα υδάτινα οικοσυστήματα.

Τέλος, εκτός από υδάτινα απόβλητα, τα κρουαζιερόπλοια προκαλούν και ατμοσφαιρική ρύπανση, η παραγωγή της οποίας αποτελεί απόρροια της καύσης των καυσίμων. Αναλυτικότερα, η ατμοσφαιρική ρύπανση παράγεται από πετρελαιοκινητήρες που καίνε καύσιμα που περιέχουν θείο, παράγοντας έτσι διοξείδιο του θείου, οξείδιο του αζώτου και σωματίδια, μονοξείδιο του άνθρακα, διοξείδιο του άνθρακα και υδρογονάνθρακες. Ενώ ταυτόχρονα, τα καυσαέρια αυτά είναι χαρακτηρισμένα ως καρκινογόνα για τον ανθρώπινο οργανισμό. Επίσης, τα πλοία παράγουν και ρύπους αερίων θερμοκηπίου, αλλά και σημαντικές ποσότητες μαύρων οξειδίων του άνθρακα και αζώτου που συμβάλλουν στην κλιματική αλλαγή.

Σύμφωνα με την CLIA οι εταιρείες κρουαζιέρας συνεργάζονται με επιστήμονες και μηχανικούς για την ανάπτυξη καινοτομιών και πρακτικών πάνω σε νέες τεχνολογίες και καθαρότερα καύσιμα. Μέχρι τώρα, η βιομηχανία της κρουαζιέρας έχει εγκαταστήσει συστήματα καθαρισμού καυσαερίων (EGCS) για τη μείωση των εκπομπών έως 98% των οξειδίων θείου. Ένα ακόμα σχέδιο που έχει αρχίσει να εφαρμόζεται είναι η τροφοδοσία των κρουαζιερόπλοιων από υδροποιημένο φυσικό αέριο. Εκτός, όμως, από τις εκπομπές αέρα, σημαντικό ρόλο και επίδραση στο περιβάλλον έχει και η ενέργεια των κρουαζιερόπλοιων. Οι εταιρείες επενδύουν σε ενεργειακά αποδοτικούς κινητήρες και επιστρώσεις κύτους που μειώνουν την τριβή και κατά συνέπεια την κατανάλωση καυσίμου. Ένας ακόμη τρόπος μείωσης κατανάλωσης ενέργειας είναι και ο φωτισμός LED, η μείωση της οποίας φτάνει στο 80%, αλλά και η ανακύκλωση του ζεστού νερού, η οποία εξυπηρετεί στη θέρμανση των καμπίων των επιβατών.

Τέλος, οι εταιρείες κρουαζιέρας ακολουθούν πλέον τις πρακτικές διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης, για την πρόληψη των αποβλήτων στους ωκεανούς, γνωστές και ως Πολιτική Διαχείρισης Αποβλήτων. Χάρη στο άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό που είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση των αποβλήτων επί του σκάφους, ορισμένα κρουαζιερόπλοια επαναχρησιμοποιούν το 100% των αποβλήτων που παράγονται πάνω σε αυτό. Σύμφωνα με τα στοιχεία της CLIA κάθε χρόνο οι εταιρείες κρουαζιέρας ανακυκλώνουν 80.000 τόνους χαρτιού, πλαστικού, αλουμινίου και γυαλού. Ο κλάδος της κρουαζιέρας χαρακτηρίζεται από συνεχή εξέλιξη, αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την συνεχή ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, πληροφοριών και στρατηγικών με σκοπό τη μείωση του περιβαλλοντικού του αποτυπώματος.



## 5.9. ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΠΛΕΥΣΗΣ

Σύμφωνα με την National Ocean Service, η ταχύτητα των πλοίων μετράται σε κόμβους. Ο κόμβος σαν όρος πρωτοεμφανίστηκε τον 17ο αιώνα, όταν οι ναύτες για να μετρήσουν την ταχύτητα του πλοίου, χρησιμοποιούσαν μία συσκευή που λεγόταν "common log". Ένας κόμβος ισούται με 1.15 μίλια την ώρα, όπου ένα ναυτικό μίλι την ώρα ισούται 1.85 χιλιόμετρα την ώρα. Ο κόμβος χρησιμοποιείται για τον εύκολο υπολογισμό της πλοήγησης του πλοίου.

Η ταχύτητα πλεύσης είναι γνωστή και ως "Cruising Speed" και ορίζεται η ταχύτητα, που είναι λίγο κάτω από τη μέγιστη. Η ταχύτητα αυτή θεωρείται πιο οικονομική από τη μέγιστη, λόγω της χαμηλότερης κατανάλωσης καυσίμων. Τα επιβατηγά πλοία θεωρούνται γρήγορα πλοία, ωστόσο τα κρουαζιερόπλοια δεν έχουν ανάγκη από μεγάλες ταχύτητες. Ο λόγος της αποφυγής για χρήση μέγιστης ταχύτητας είναι, η άνεση, η σταθερότητα λόγω της μεγάλης χωρητικότητας - η οποία αυξάνεται όλο και περισσότερο με τα χρόνια - και η ασφάλεια. Τα μεγάλα επιβατηγά πλοία έχουν μεγάλο βύθισμα με αποτέλεσμα να έχουν και μεγάλη αντίσταση μέσα στο νερό, γεγονός που εμποδίζει την αύξηση της ταχύτητας. Γι αυτό όπως παρατηρείται, οι υψηλές ταχύτητες χρησιμοποιούνται κυρίως σε μικρής χωρητικότητας επιβατηγά πλοία. Γενικά όπως είπαμε και πιο πάνω, αποφεύγεται η χρήση της μέγιστης ταχύτητας του πλοίου για να μην καίγονται γρήγορα τα καύσιμά του. Ωστόσο, η μέγιστη ταχύτητα μπορεί να χρησιμοποιηθεί όταν το κρουαζιερόπλοιο προσπαθεί να αποφύγει μία καταιγίδα, ή ακόμα και όταν χρειαστεί να βοηθήσει άλλα πλοία που βρίσκονται σε ανάγκη.

Στα κρουαζιερόπλοια η μέση ταχύτητα πλεύσης είναι 20 με 24 κόμβοι. Ενώ, σπάνια ταξιδεύουν με ταχύτητα πάνω από 30 κόμβους. Για να καταλάβουμε καλύτερα τις ταχύτητες με τις οποίες κινούνται πλέον τα κρουαζιερόπλοια, είναι εύλογη η αναφορά στις τρεις πιο γνωστές εταιρείες κρουαζιέρας, την Norwegian Cruise Line, τη Carnival Cruises, και την Royal Caribbean Cruises.

Τα κρουαζιερόπλοια της Norwegian Cruise Line έχουν μέση ταχύτητα πλεύσης 22 με 25 κόμβους. Ο στόλος της όπως έχουμε προαναφέρει, αποτελείται, προς το παρόν, από δεκαοκτώ κρουαζιερόπλοια και ένα ακόμα που θα είναι έτοιμο το 2023. Το κάθε

ένα πλέει με διαφορετική ταχύτητα, και στον επόμενο πίνακα γίνεται εκτεταμένη αναφορά των πλοίων και της ταχύτητας πλεύσης τους (Πίνακας 15).

Ταχύτητα πλεύσης (κόμβοι)	Πλοία
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pride of America</li> <li>• Norwegian Prima</li> <li>• Norwegian Getaway</li> <li>• Norwegian Breakaway</li> <li>• Norwegian Viva</li> </ul>
23	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Norwegian Bliss</li> <li>• Norwegian Encore</li> <li>• Norwegian Epic</li> <li>• Norwegian Escape</li> <li>• Norwegian Joy</li> <li>• Norwegian Sky</li> <li>• Norwegian Sun</li> </ul>
24	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Norwegian Spirit</li> <li>• Norwegian Jade</li> </ul>
25	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Norwegian Dawn</li> <li>• Norwegian Jade</li> <li>• Norwegian Jewel</li> <li>• Norwegian Star</li> </ul>

**Πίνακας 15:** Ταχύτητα πλεύσης στόλου της NCL (Norwegian Cruise Line, 2022)

Η δεύτερη πιο γνωστή είναι η Carnival Cruises, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, η εταιρεία έχει στη διάθεσή της 26 κρουαζιερόπλοια. Η μέση ταχύτητα πλεύσης των κρουαζιερόπλοιών της είναι από 21 έως 23 κόμβους. Η αναλυτική κατάταξη των πλοίων βάσει της ταχύτητας πλεύσης του γίνεται διακριτή στον αμέσως επόμενο πίνακα (Πίνακας 16).

Ταχύτητα πλεύσης (κόμβοι)	Πλοία
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carnival Ecstasy</li> <li>• Carnival Elation</li> <li>• Carnival Paradise</li> <li>• Carnival Spirit</li> <li>• Carnival Sunrise</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carnival Freedom</li> <li>• Carnival Legend</li> <li>• Carnival Miracle</li> <li>• Carnival Pride</li> <li>• Carnival Spirit</li> <li>• Carnival Valor</li> </ul>
23	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carnival Breeze</li> <li>• Carnival Celebration</li> <li>• Carnival Conquest</li> <li>• Carnival Dream</li> <li>• Carnival Glory</li> <li>• Carnival Horizon</li> <li>• Carnival Liberty</li> <li>• Carnival Magic</li> <li>• Carnival Panorama</li> <li>• Carnival Radiance</li> <li>• Carnival Sensation</li> <li>• Carnival Sunshine</li> <li>• Carnival Vista</li> <li>• Mardi Gras</li> </ul>

**Πίνακας 16:** Ταχύτητα πλεύσης στόλου της Carnival Cruises (Carnival Cruise,2022)

Η αμέσως επόμενη εταιρεία κρουαζιέρας είναι η Royal Caribbean Cruises. Ο στόλος της, όπως έχει προαναφερθεί, αποτελείται από 26 κρουαζιερόπλοια. Η μέση ταχύτητα πλεύσης του στόλου της κυμαίνεται από 22 έως 25 κόμβους. Η πλειοψηφία των κρουαζιερόπλοιών της έχουν μέση ταχύτητα πλεύσης 22 κόμβους. Αναλυτικά φαίνονται στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 17)

Ταχύτητα πλεύσης (κόμβοι)	Πλοία
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anthem of the Seas</li> <li>• Enchantment of the Seas</li> <li>• Freedom of the Seas</li> <li>• Grandeur of the Seas</li> <li>• Harmony of the Seas</li> <li>• Liberty of the Seas</li> <li>• Navigator of the Seas</li> <li>• Odyssey of the Seas</li> <li>• Ovation of the Seas</li> <li>• Quantum of the Seas</li> <li>• Rhapsody of the Seas</li> <li>• Symphony of the Seas</li> <li>• Spectrum of the Seas</li> <li>• Vision of the Seas</li> <li>• Wonder of the Seas</li> </ul>
23	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adventure of the Seas</li> <li>• Allure of the Seas</li> <li>• Independence of the Seas</li> <li>• Oasis of the Seas</li> </ul>
24	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Explorer of the Seas</li> <li>• Mariner of the Seas</li> <li>• Voyager of the Seas</li> </ul>
25	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brilliance of the Seas</li> <li>• Jewel of the Seas</li> <li>• Radiance of the Seas</li> <li>• Serenade of the Seas</li> </ul>

**Πίνακας 17:** Ταχύτητα πλεύσης στόλου της Caribbean Cruises (Caribbean Cruises, 2022)

Τέλος, μέσα από τη μελέτη των κρουαζιερόπλοιων που έγινε στο πλαίσιο της πτυχιακής, παρατηρήθηκε πως υπάρχουν αρκετά, τα οποία είναι γρήγορα. Μάλιστα παρατηρείται, πως αυτά τα κρουαζιερόπλοια είναι στο όριο να θεωρηθούν και πλοία

γραμμής. Ο λόγος αυτού του χαρακτηρισμού οφείλεται στο γεγονός, ότι τα κρουαζιερόπλοια έχουν σκοπό την αναψυχή και όχι τη μεταφορά των επιβατών από ένα μέρος σε ένα άλλο. Άρα όπως αναφέραμε πιο πάνω, σκοπός τους δεν είναι η παροχή μεγαλύτερης ταχύτητας, αλλά καλύτερης ποιότητας ταξιδιού αναψυχής πάνω στο κρουαζιερόπλοιο. Ένα τέτοιο κρουαζιερόπλοιο είναι το Queen Mary II, της Cunard Line, με μέση ταχύτητα πλεύσης 26 κόμβους. Ενώ, η μέγιστη ταχύτητά του φτάνει του 30 κόμβους.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

Μέσα από το πέρασμα των χρόνων, στην κρουαζιέρα άλλαξαν πολλά πράγματα. Δεν άλλαξαν μόνο οι μηχανές και τα συστήματα πρόωσης των κρουαζιερόπλοιων, αλλά και η αρχιτεκτονική τους. Η αρχιτεκτονική τους εξέλιξη και συνάμα ανάπτυξη, δεν οφείλεται μόνο στην διαφορετική διαμόρφωση των καμπίνων, αλλά και στις υπόλοιπες κοινόχρηστες υπηρεσίες. Μέσα στα χρόνια, οι ανάγκες και οι απαιτήσεις των επιβατών άλλαξαν και μαζί με αυτές άλλαξαν και τα κρουαζιερόπλοια, με τον καιρό αυξήθηκε ο αριθμός των καμπίνων, και προστέθηκαν νέες υπηρεσίες. Σε αυτό το κεφάλαιο θα γίνει μία σύντομη αναφορά στην αρχιτεκτονική εξέλιξη των κρουαζιερόπλοιων καθώς και στην εξέλιξη των υπηρεσιών που παρέχονται πλέον σε αυτά.

### **6.1. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ**

Πριν την εμφάνιση της κρουαζιεροπλοΐας, τα ατμόπλοια μετέφεραν μαζικά επιβάτες από ένα μέρος σε ένα άλλο. Από τους επιβάτες που μεταφέρονταν λίγοι ήταν οι εύποροι ταξιδευτές. Οι υπόλοιποι επιβάτες ήταν μετανάστες. Με τον καιρό όμως οι νόμοι της μεταναστευτικής πολιτικής άλλαξαν και με τη σειρά της άλλαξε και η βιομηχανία. Έτσι, οι ναυτιλιακές εταιρείες προκειμένου να προσαρμοστούν στη νέα πραγματικότητα, έπρεπε να βρουν το κατάλληλο κοινό. Μέσα από τις διαφημίσεις, τις σειρές και τις ταινίες που ακολούθησαν, κατάφεραν και προσέλκυαν κοινό από διαφορετικά κοινωνικά στρώματα. Πλέον, τα ατμόπλοια που μετέφεραν κυρίως μετανάστες εξαφανίστηκαν και τη θέση του πήρα τα κρουαζιερόπλοια. Τα κρουαζιερόπλοια πλέον υπόσχονται ταξίδια αναψυχής σε άνετα πλοία με προορισμούς σε όλο τον κόσμο.

Απόρροια αυτής της εξέλιξης, είναι και η κατασκευαστική εξέλιξη αυτών των πλοίων. Σήμερα, η ναυπήγηση των κρουαζιερόπλοιων είναι αποτέλεσμα μιας μεγάλης

συνεργασίας πολλών τμημάτων. Η ναυπήγηση τους διαρκεί από 2 έως 3 χρόνια. Αρχικά, οι γάστρες των πλοίων σχεδιάζονται από το ναυπηγείο, ενώ οι εσωτερικοί χώροι σχεδιάζονται από αρχιτέκτονες. Αναλυτικότερα, υπάρχουν οι εταιρείες σχεδιασμού κρουαζιερόπλοιων "Cruise Ship Design Companies". Σκοπός αυτών των εταιρειών είναι ο σωστός και λεπτομερής σχεδιασμός και εξοπλισμός του πλοίου, σύμφωνα πάντα με τις απαιτήσεις της ναυτιλιακής και την ναυπηγικής βιομηχανίας. Παράδειγμα τέτοιας εταιρείας αποτελεί η GEM, η οποία έχει αναλάβει την αρχιτεκτονική και τον εσωτερικό σχεδιασμό αρκετών κρουαζιερόπλοιων σε διάφορες εταιρείες, όπως την Princess Cruises, την Silversea, την P&O και την Cunard.

Ένα άλλο μέλος της διαδικασίας της κατασκευής των κρουαζιερόπλοιων είναι και ο κατασκευαστής των καμπίνων. Ο κατασκευαστής καμπίνων γνωστός και με τον όρο "Ship Cabins manufacturer" , σχεδιάζει και παράγει διάφορους τύπους καμπίνας και μπάνιων για εγκατάσταση. Η δουλειά του δεν περιορίζεται μόνο στα κρουαζιερόπλοια, επεκτείνεται σε όλους τους τύπους πλοίων, που περιλαμβάνουν καμπίνες. Επιπλέον, τα ναυπηγεία προσλαμβάνουν μία εταιρεία για να παρέχει τις "υπηρεσίες κύκλου ζωής" (Lifecycle Services) . Μερικές από αυτές τις υπηρεσίες αναδιαμορφώνονται και ανακαινίζονται συχνά ώστε να μπορέσουν τα πλοία να προσαρμοστούν στους νέους κανονισμούς του κλάδου.

Μία νέα πρακτική κατασκευής κρουαζιερόπλοιων εμφανίστηκε το 2002 με την κατασκευή του Queen Mary 2. Η κατασκευή αυτού του κρουαζιερόπλοιου, όπου εφαρμόστηκε για πρώτη φορά η παρακάτω πρακτική, χρησιμοποιήθηκε από την εταιρεία "Chantiers de l'Atlantique". Σύμφωνα με αυτή τη πρακτική, ολόκληρα τμήματα πολυάριθμων καταστρωμάτων κατασκευάζονται σε διαφορετικό σημείο και μεταφέρονται στο ναυπηγείο για να ενωθούν όλα μαζί. Πολλές φορές τα τμήματα αυτά είναι εξοπλισμένα, καλωδιωμένα και έχουν μπει γενικότερα όλες οι απαραίτητες εγκαταστάσεις σε αυτά πριν την ένωσή τους. Με αυτό τον τρόπο μειώνεται το χρονοδιάγραμμα και το κόστος κατασκευής του πλοίου. Τέλος, η πρακτική αυτή συνίσταται κυρίως για τη ναυπήγηση των τεράστιων κρουαζιερόπλοιων.

Παρά τα όσα αναφέρθηκαν για την κατασκευή των κρουαζιερόπλοιων, συναντάται μια διαφοροποίηση σε αυτά που προορίζονται για ταξίδια σε παγωμένες θάλασσες. Η ναυπήγηση τέτοιων κρουαζιερόπλοιων είναι αρκετά δαπανηρή. Το υψηλό κόστος κατασκευής τους οφείλεται στην διαμόρφωση ισχυρού κύτους και μηχανών. Σκοπός

τους είναι η ανθεκτικότητά τους στον πάγο. Γι αυτό το λόγο οι κατασκευαστικές, αλλά και οι ναυτιλιακές εταιρείες προτιμούν να αγοράσουν ένα ημιτελές σκάφος ή να επισκευάσουν ένα υπάρχον το οποίο ανήκε προηγουμένως στο πολεμικό ναυτικό. Παράδειγμα τέτοιας τακτικής είναι το Regent Seven Seas Navigator, το οποίο ανήκε αρχικά στο πολεμικό ναυτικό της πρώην ΕΣΣΔ (Ρωσία).

Σήμερα τα κρουαζιερόπλοια είναι εντελώς διαφορετικά από αυτά που ήταν όταν πρωτοεμφανίστηκαν. Οι ανέσεις τους έχουν εξελιχτεί και σε αυτές έχουν προστεθεί καινούριες. Σε αυτές θα γίνει εκτεταμένη αναφορά στο επόμενο κεφάλαιο. Παρά τις αλλαγές που υπάρχουν στα κρουαζιερόπλοια, υπάρχουν κάποια μέρη τους που παραμένουν τα ίδια. Ένα τέτοιο μέρος είναι η γέφυρα του πλοίου, όπου ο καπετάνιος και το πλήρωμα ελέγχουν και διαχειρίζονται το πλοίο. Άλλο ένα είναι οι καμπίνες, των οποίων οι τύποι διαφέρουν ανάλογα με τη χωρητικότητα και τη θέα. Ακόμη είναι τα καταστρώματα, ο αριθμός των οποίων διαφέρει σε κάθε κρουαζιερόπλοιο. Τέλος, υπάρχει το κατάστρωμα lido, όπου βρίσκεται η κεντρική πισίνα καθώς και άλλες ανέσεις του πλοίου, όπως γυμναστήρια και spa.

Ένα σημαντικό κομμάτι της αρχιτεκτονικής του πλοίου είναι η κατασκευή της καμπίνας. Η κύρια διαφορά των κρουαζιερόπλοιων από τα άλλα επιβατηγά πλοία δεν είναι μόνο το ταξίδι αναψυχής τους, αλλά και το γεγονός πως το ένα μεγάλο μέρος τους αποτελεί χώρο φιλοξενίας, δηλαδή ξενοδοχείο. Τα δωμάτια στο κρουαζιερόπλοιο λέγονται καμπίνες και υπάρχουν αρκετοί τύποι. Διαφοροποιούνται ανάλογα με τη θέση τους πάνω στο πλοίο, το χώρο που καταλαμβάνουν και τις υπηρεσίες που παρέχονται στη κάθε μια. Όταν πρωτοεμφανίστηκαν τα κρουαζιερόπλοια, δεν υπήρχαν ιδιωτικοί χώροι υγιεινής, δηλαδή η κάθε καμπίνα δεν διέθετε το δικό της μπάνιο. Πλέον δεν ισχύει κάτι τέτοιο, όλες οι καμπίνες έχουν ένα πλήρως εξοπλισμένο μπάνιο.

Σήμερα, κατά το πλείστον, στα κρουαζιερόπλοια υπάρχουν τρεις τύποι καμπινών, ο πρώτος είναι οι καμπίνες με θέα τον ωκεανό, ο δεύτερος είναι οι καμπίνες που δεν διαθέτουν θέα και ο τρίτος είναι οι σουίτες. Σε αρκετά κρουαζιερόπλοια συναντάται ένας ακόμη τύπος καμπίνας, ο οικογενειακός γνωστός και ως "Family Cabin". Η διαφορά αυτής της καμπίνας με την υπόλοιπες είναι το γεγονός ότι μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι και έξι άτομα. Όπως είπαμε οι καμπίνες δεν διαφέρουν μόνο στη θέα που έχουν, αλλά και στο χώρο που καταλαμβάνουν, και στις παροχές που

υπάρχουν μέσα σε αυτές. Άλλες είναι απλές καμπίνες που φιλοξενούν 1 άτομο και άλλες φιλοξενούν μέχρι και 3 ή και 6 άτομα. Υπάρχουν και οι σουίτες μέσα στις οποίες οι παροχές διαφέρουν από αυτές που υπάρχουν στα υπόλοιπα δωμάτια, συνήθως έχουν την πιο ωραία θέα μέσα στο κρουαζιερόπλοιο καθώς βρίσκονται στο υψηλότερο κατάστρωμα και είναι πιο ευρύχωρες. Μία ακόμη διαφορά που έχουν με τις υπόλοιπες καμπίνες, είναι το γεγονός ότι έχουν μπαλκόνι.

Κλείνοντας το κεφάλαιο αυτό, είναι σημαντικό να γίνει μια αναφορά στα ναυπηγεία όπου κατασκευάζονται τα κρουαζιερόπλοια. Η ναυπήγησή τους γίνεται κατά κύριο λόγο στην Ιταλία, στη Γερμανία, στη Φινλανδία, στη Γαλλία και στη Νότια Κορέα. Οι κορυφαίοι κατασκευαστές κρουαζιερόπλοιων σύμφωνα με τον R.Qubein (2020), είναι η STX Europe, η Meyer Werft και η Fincantieri. Μερικές από τις κατασκευές τους εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 18).

<b>Εταιρεία</b>	<b>Κατασκευές</b>
STX Europe	Allure of the Seas (Royal Caribbean)
Meyer Werft	Celebrity Edge και Queen Mary 2
Fincantieri	Ο στόλος της Viking Ocean Cruises

**Πίνακας 18:** Οι μεγαλύτερες κατασκευές των κατασκευαστικών εταιρειών κρουαζιέρας ( Cruise Mapper,2018)

## 6.2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Οι άνθρωποι με τα χρόνια αλλάζουν, το ίδιο συμβαίνει και στις ανάγκες τους. Ο άνθρωπος έχει ανάγκη να ξεφεύγει από την καθημερινή του ρουτίνα, γι αυτό και διαλέγει αρκετές φορές ένα ταξίδι αναψυχής, είτε κοντινό είτε μακρινό. Με τα χρόνια λοιπόν, τα ταξίδια αναψυχής σε κρουαζιερόπλοιο έχουν αλλάξει. Οι προορισμοί είναι πολλοί περισσότεροι από ότι ήταν στην αρχή και μαζί με αυτούς αυξήθηκαν και διαφοροποιήθηκαν οι δραστηριότητες που λαμβάνουν μέρος πάνω στα κρουαζιερόπλοια.

Ένα κλασικό παράδειγμα των δραστηριοτήτων που συνήθιζαν να έχουν τα κρουαζιερόπλοια στην αρχή, αποτελεί ο Τιτανικός. Σύμφωνα με τον Εθνικό Μουσείο της Βόρειας Ιρλανδίας, οι επιβάτες του Τιτανικού χωρίζονταν σε τρεις τάξεις και



σύμφωνα με αυτές οι δραστηριότητες που ήταν διαθέσιμες διέφεραν στην κάθε μία. Η πρώτη τάξη είχε πρόσβαση στην πισίνα, το γυμναστήριο και στις τουαλέτες - οι οποίες δεν ήταν ιδιωτικές σε κάθε δωμάτιο όπως αναφέραμε και στο προηγούμενο κεφάλαιο. Επίσης, στην πρώτη τάξη υπήρχε και η δυνατότητα παροχής ορχήστρας για όσους ήθελαν να ακούσουν μουσική. Για τους επιβάτες δεύτερης κλάσης υπήρχαν διαφορετικές δραστηριότητες όπως τα επιτραπέζια παιχνίδια, με πιο γνωστά από όλα το σκάκι και το τάβλι. Ενώ, για τους επιβάτες της τρίτης κλάσης δεν υπήρχαν δραστηριότητες, γιατί το ταξίδι τους ήταν κυρίως μεταναστευτικό.

Επιπλέον παρατηρείται πως στο παρελθόν οι δραστηριότητες που πραγματοποιούνταν πάνω στο κρουαζιερόπλοιο είχαν έναν κλασικό χαρακτήρα. Πιο συγκεκριμένα συνήθιζαν να είναι θεατρικές, μουσικές παραστάσεις και συναυλίες ορχήστρας. Επίσης, άλλα θεάματα που λάμβαναν χώρα πάνω στο πλοίο ήταν η ταχυδακτυλουργία, οι κωμικοί και άλλα παρόμοια ζωντανά θεάματα, που κράταγαν το ενδιαφέρον των επιβατών και διασκεδάζαν τον κόσμο σύμφωνα με τα δεδομένα εκείνων των εποχών.

Σήμερα δεν υπάρχουν τέτοιες διακρίσεις στις δραστηριότητες και υπάρχει ποικιλία αυτών. Πλέον τα κρουαζιερόπλοια δεν περιορίζονται στο να έχουν απλώς διαφορετικούς χώρους εστίασης, θέατρο, χώρους για χορό, μουσική και καζίνο. Επιπλέον, οι επιβάτες έχουν το ελεύθερο να δειπνήσουν σε όποιο σημείο του πλοίου επιθυμούν, μιας και υπάρχουν πολλές επιλογές εστιατορίων και μπαρ πάνω στο πλοίο. Η κάθε εταιρεία κρουαζιέρας, και το κάθε κρουαζιερόπλοιο έχουν τον δικό τους χαρακτήρα, άλλα κρουαζιερόπλοια είναι απλά και άλλα έχουν πάνω τους extreme sports, όπως τοίχους αναρρίχησης.

Η Carnival Cruises έχει ποικιλία δραστηριοτήτων στα κρουαζιερόπλοιά της. Διαθέτει τρενάκια, όπως το Bolt Ultimate Sea Coaster και το Sky Ride. Επιπλέον υπάρχουν πισίνες διαφόρων μεγεθών και χρωμάτων, εστιατόρια, τραμπολίνο, σινεμά, ζωντανά σόου, mini golf, χώρους αθλητισμού όπως μπάσκετ και βόλεϊ, αερογέφυρα γνωστή και ως "Skycourse", σπα, γυμναστήρια, επιτραπέζια παιχνίδια, βραδιές караόκε, ζαχαροπλαστεία, καταστήματα, θεματικά μπαρ, σεμινάρια καλλιτεχνίας, χώροι με βιντεοπαιχνίδια, κουκλοθέατρο, καζίνο, βιβλιοθήκη και κλαμπ δραστηριοτήτων για παιδιά.

Όπως η Carnival Cruises, έτσι και η Royal Caribbean είναι γνωστή για τις ιδιαίτερες δραστηριότητές τις. Εκτός από τα μπαρ και τα εστιατόρια, παρέχει δραστηριότητες όπως ο τοίχος αναρρίχησης, τα escape rooms, παιχνίδια εικονικής πραγματικότητας, νεροτσουλίθρες, πισίνες, καζίνο, ζωντανά σόου και συναυλίες, προσομοιωτές surfing και κυμάτων, ρουφήχτρες, προσομοιωτές ελεύθερης πτώσης, ξιφομαχίες, lazer tag, τοξοβολία, συγκρουόμενα, τραμπολίνο, μαθήματα χορού, πινγκ πονγκ, βραδιές σινεμά στους εξωτερικούς χώρους των πλοίων, αθλήματα, μέχρι και μαθήματα Ισπανικών.

Η αμέσως επόμενη μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιεροπλοΐας, η Norwegian Cruises έχει παρόμοιες δραστηριότητες με επίκεντρο την οικογενειακή κρουαζιέρα. Μερικές από αυτές είναι η νυχτερινή διασκέδαση, τα μπαρ και οι καφετέριες, τα σπα και τα γυμναστήρια, τα καζίνο, σχολείο τσίρκο, μαθήματα ζαχαροπλαστικής, θεματικά πάρτι, πισίνες, νεροτσουλίθρες και διάφορες δραστηριότητες με βάση το νερό, go kart, παιχνίδια εικονικής πραγματικότητας, lazer tag, και διάφορα καταστήματα.

Από την άλλη πλευρά, η Princess Cruises έχει μία διαφορετική γκάμα δραστηριοτήτων. Μία ενδιαφέρουσα δραστηριότητα είναι η επαφή με τη θάλασσα ζωή. Η εταιρεία έχει συνεργαστεί με μία άλλη εταιρεία, την Discovery, μέσω της οποίας ο επιβάτης μαθαίνει για τη ζωή στη θάλασσα. Εκτός αυτής της δραστηριότητας, κατά τη διάρκεια της στάσης της κρουαζιέρας στα λιμάνια, η εταιρεία έχει οργανώσει και μικρές εκδρομές σε συνεργασία με το Animal Planet. Οι εκδρομές αυτές περιλαμβάνουν γνωριμία με τα ζώα της κάθε περιοχής. Ακόμη, πάνω στο πλοίο οργανώνονται διάφορα Φεστιβάλ μουσικής ανάλογα την περίοδο του ταξιδιού. Επίσης, αναλόγως με τον προορισμό της κρουαζιέρας οργανώνονται διάφορες δραστηριότητες, όπως μαθήματα γιουκαλίλι, μαθήματα χορού σάμπα, και μαθήματα μαγειρικής τοπικής κουζίνας. Ακόμη, όπως και στις υπόλοιπες εταιρείες, έτσι και σε αυτή υπάρχουν καζίνο. Επίσης, διαθέτει εκθέσεις έργων τέχνης και δημοπρασίες. Υπάρχουν Καταστήματα πάνω στα κρουαζιερόπλοια, πισίνες, τζακούζι. Επιπλέον, υπάρχουν χώροι άθλησης όπως το μπάσκετ, το πινγκ πονγκ και το mini gold. Τέλος, στα κρουαζιερόπλοια της Princess Cruises υπάρχουν και λέσχες βιβλίου. Με αυτό τον τρόπο καλύπτουν δραστηριότητες που είναι επιθυμητές από όλες τις ηλικίες.

Τέλος, μία ακόμη γνωστή εταιρεία κρουαζιέρας είναι η Disney Cruises. Η εταιρεία αυτή ειδικεύεται σε οικογενειακές κρουαζιέρες όπου το επίκεντρο είναι το παιδί. Γι αυτό το λόγο σε όλα της τα πλοία υπάρχουν οι χαρακτήρες της Disney και δραστηριότητες με αυτούς. Οργανώνονται παιδικά πάρτι, αλλά και πάρτι για τους γονείς. Υπάρχουν εστιατόρια, ζωντανά σόου, κήποι, πισίνες, μαγαζιά, χώροι άθλησης και όλα βασισμένα στους ήρωες της Disney. Τέλος, υπάρχουν σπα και κλαμπ για τους μεγάλους.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 - ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΥΓΙΕΙΝΗΣ**

Τα μέτρα ασφαλείας και υγιεινής είναι πολύ σημαντικά για τη διασφάλιση ενός ασφαλούς ταξιδιού.

### 7.1. ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Στην αρχή, η ασφάλεια στην κρουαζιεροπλοΐα δεν ήταν όπως την γνωρίζουμε σήμερα. Πολλά έχουν αλλάξει από την πρώτη κρουαζιέρα μέχρι σήμερα. Ο λόγος της αλλαγής, και για την ακρίβεια της εξέλιξης, είναι τα διάφορα ατυχήματα που έχουν γίνει ανά καιρούς. Είτε αυτά ήταν μικρά, είτε ήταν μεγάλα, έπαιξαν πολύ σημαντικό ρόλο στη σημερινή διαμόρφωση της ασφάλειας που υπάρχει αυτή τη στιγμή στα κρουαζιερόπλοια. Σημαντικό ρόλο έχουν τα μέλη του πληρώματος, καθώς αυτά πρέπει να λαμβάνουν άρτια εκπαίδευση σε θέματα ασφαλείας και πρώτων βοηθειών για την πρόληψη και αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης. Επίσης, σύμφωνα με την CLIA, τα κρουαζιερόπλοια εξετάζονται εξονυχιστικά σε όλα τα θέματα ασφαλείας τους, τόσο στον σχεδιασμό και την κατασκευή τους, όσο και στην τήρηση όλων των εντύπων τους, όπως η σημαία τους οι λιμένες τους οποίους προσεγγίζουν. Επίσης, ακολουθούν αυστηρά πρότυπα ασφαλείας και επίβλεψης όλων των τμημάτων τους από τους νηογνώμονές τους. Τέλος, τα σωστικά σκάφη έχουν καθοριστικό ρόλο στην ασφάλεια όλων όσων επιβαίνουν στο κρουαζιερόπλοιο. Σύμφωνα με την CLIA, θα πρέπει να υπάρχουν πάνω στο πλοίο τόσα σωστικά σκάφη όσα χρειάζονται για να καλύψουν τον 125% των επιβαινόντων του εκάστοτε κρουαζιερόπλοιου. Καθώς, επίσης θα πρέπει σε κάθε δωμάτιο να γίνεται γνωστό ότι παρέχονται σωσίβια, αλλά και το πού βρίσκονται οι κοντινότερες έξοδοι. Με αυτό τον τρόπο, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οι επιβάτες θα γνωρίζουν τί πρέπει να κάνουν χωρίς να προκληθεί πανικός. Τέλος, κάθε τόσο εκτελούνται ασκήσεις εκτάκτου ανάγκης στα κρουαζιερόπλοια προκειμένου να μένει σε εγρήγορση το

πλήρωμα, αλλά και να ενημερώνεται σωστά το επιβατηγό κοινό για το πως θα πρέπει να δράσει στην εκάστοτε περίπτωση.

Επίσης, σύμφωνα με την CLIA, για την είσοδο στα κρουαζιερόπλοια ακολουθείται ένα αυστηρό πρωτόκολλο ελέγχου πριν την επιβίβαση, τόσο των αποσκευών όσο και τον επιβατών και του πληρώματος. Ακόμη, κατά την επιβίβαση εκτός από την επιτήρηση μέσω κάμερας και προσωπικού, υπάρχει και η καταγραφή των στοιχείων των επιβατών μέσα από την απόδειξη ταυτότητας ή διαβατηρίου. Με αυτό τον τρόπο μπορεί αν εισέλθει στο πλοίο μόνο το πλήρωμα και οι επιβάτες που έχουν εισιτήριο. Τέλος, πάνω στο κρουαζιερόπλοιο υπάρχει εκπαιδευόμενο προσωπικό ασφαλείας που είναι σε ετοιμότητα 24 ώρες το εικοσιτετράωρο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, αλλά και κατά την διάρκεια προσάραξης αυτού σε κάποιον λιμένα.

Όπως στα αεροπλάνα, έτσι και στα πλοία υπάρχει μία λίστα από αντικείμενα τα οποία για λόγους ασφαλείας έχουν χαρακτηριστεί ως απαγορευμένα. Σύμφωνα με την CLIA τέτοια αντικείμενα είναι τα παράνομα φάρμακα και οι παράνομες ναρκωτικές ουσίες, τα όπλα, ακόμα και οι απομιμήσεις όπλων ή εξαρτημάτων τους, τα πυρομαχικά, οι εκρηκτικές ύλες, τα πυροτεχνήματα, οι φωτοβολίδες, διάφορα αιχμηρά όπλα, μαχαίρια, ανοιγμένα ξυραφάκια, δόρατα ή τόξα. Ακόμη, απαγορεύονται τα ρόπαλα, διάφορες χημικές ουσίες που μπορεί να αποβούν μοιραίες για τη ζωή των ανθρώπων, εύφλεκτα υλικά - με μόνη εξαίρεση εκείνα που μεταφέρονται σε περιορισμένες ποσότητες και με συγκεκριμένες προδιαγραφές . Επίσης, στη λίστα περιλαμβάνονται και τα αντικείμενα αναισθητοποίησης και μεγάλες μπαταρίες. Τέλος, απαγορεύεται η εισαγωγή αντικειμένων όπως θερμάστρες, θερμαντικές κουβέρτες, καφετιέρες, ισιωτικές μαλλιών, τηλεχειριζόμενες ιπτάμενες συσκευές, hover boards, σκούτερ (εκτός και αν παρέχονται από την εταιρεία κρουαζιέρας για εκδρομές στη στεριά), φιάλες, και εξοπλισμός κατάδυσης καθώς και ραδιοφάροι, δορυφορικά τηλέφωνα, μετασχηματιστές και λείζερ. Εξαίρεση όλων των προηγούμενων, αποτελούν τα φάρμακα των επιβατών που χορηγούνται σε αυτούς για λόγους υγείας καθώς και οι φωτοβολίδες που παρέχονται από το πλοίο για καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης. Ο λόγος απαγόρευσης όλων αυτών των αντικειμένων, είναι η εξασφάλιση της ασφάλειας όλων των επιβαινόντων και η διασφάλιση ενός ασφαλούς ταξιδιού.

Τέλος, το πλήρωμα στα κρουαζιερόπλοια είναι εκπαιδευμένο τόσο στο να παρέχει τις πρώτες βοήθειες, όσο και σε διαδικασίες ασφαλείας, έκτακτης ανάγκης, σήματα και

συναγερμούς, διαδικασίες εκκένωσης και πυροπροστασίας και πυρασφάλειας. Μέσω αυτής της εκπαίδευσης οι επιβάτες νιώθουν ασφαλείς κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

## 7.2. ΜΕΤΡΑ ΥΓΙΕΙΝΗΣ

Μέσα στην ασφάλεια των επιβατών μιας κρουαζιέρας περιλαμβάνεται και η εξασφάλιση της υγιεινής. Το πλήρωμα του κρουαζιερόπλοιου μέσα στις δραστηριότητές του πρέπει να διατηρεί και το πλοίο σε καλή κατάσταση, τόσο τις καμπίνες, όσο και τους κοινόχρηστους χώρους. Οι καμπίνες καθαρίζονται τουλάχιστον μία φορά την ημέρα. Ενώ, τα εστιατόρια και τα μπαρ καθαρίζονται τακτικά μέσα στη μέρα. Ωστόσο, ο καθαρισμός των κοινόχρηστων χώρων όπως οι πισίνες, οι ανελκυστήρες και οι λοιποί χώροι στους οποίους λαμβάνουν χώρα διάφορες δραστηριότητες, γίνεται καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Τέλος, στο τέλος κάθε ταξιδιού, το πλήρωμα καθαρίζει εξονυχιστικά όλο το πλοίο διατηρώντας όλα τα πρωτόκολλα υγιεινής. Με αυτό τον τρόπο, το πλοίο τόσο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού όσο και στο τέλος του, παραμένει καθαρό.

Εκτός από την καθαριότητα του πλοίου, έχει σημασία και η υγεία των επιβατών πριν την επιβίβασή τους στο πλοίο. Ο εντοπισμός των ασθενών, είτε αυτοί είναι επιβάτες, είτε είναι πλήρωμα, γίνεται μέσα από ένα ερωτηματολόγιο υγείας. Μέσα από αυτό ενημερώνουν όλοι οι επιβαίνοντες αν οι ίδιοι είχαν κάποια συμπτώματα ασθένειας ή είχαν νοσήσει πρόσφατα. Έτσι, στην περίπτωση που εντοπιστεί κάποιος με διάφορα συμπτώματα ασθένειας, μπορεί να απευθυνθεί στο ιατρικό προσωπικό και να υπάρξει έγκαιρη πρόληψη εξάπλωσης κάποιας ασθένειας πάνω στην κρουαζιέρα. Τα τελευταία χρόνια, με την εμφάνιση της πανδημίας από τον ιό COVID-19, τα μέτρα ασφαλείας έχουν αυξηθεί κατά πολύ ώστε να γίνεται σωστή πρόληψη. Γεγονός που δεν είχε προλάβει να συμβεί στην αρχή, γι' αυτό και υπήρξαν κρούσματα μέσα σε αρκετά κρουαζιερόπλοια κατά τη διάρκεια των ταξιδιών τους. Επιπλέον, τα κρουαζιερόπλοια σύμφωνα με την CLIA περνάνε τουλάχιστον 3 επίσημες επιθεωρήσεις δημόσιας υγείας κάθε χρόνο.

Τέλος, στα κρουαζιερόπλοια υπάρχει μόνιμα ιατρικό προσωπικό που παρέχει τις πρώτες βοήθειες, αλλά και οποιαδήποτε μορφή βοήθειας που μπορεί να παρέχουν πάνω σε αυτό. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τα παραπάνω, συμβάλει στην διασφάλιση ενός ασφαλούς ταξιδιού, καθώς κάνει τον επιβάτη να νιώσει πως βρίσκεται σε ένα ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον.

### **ΕΝΟΤΗΤΑ 3 - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Μέσα από τη μελέτη που έγινε για τη συγγραφή της πτυχιακής, διαπιστώθηκε πως η κρουαζιεροπλοΐα είναι ένας κλάδος του τουρισμού που αναπτύσσεται συνεχώς. Από την πρώτη της εμφάνιση μέχρι και σήμερα έχει εκπλήξει τον άνθρωπο, τόσο ως προς τους προορισμούς και τις δραστηριότητες, όσο και στην κατασκευή των ίδιων των κρουαζιερόπλοιων. Στην αρχή, οι κρουαζιέρες προορίζονταν κυρίως για τις εύπορες τάξεις, ωστόσο με τα χρόνια αυτό άλλαξε. Σήμερα, τα ταξίδια αναψυχής με κρουαζιερόπλοιο απευθύνονται σε όλο τον κόσμο και σε όλες τις ηλικίες. Ο καθ' ένας από εμάς είναι ένας εν δυνάμει επιβάτης κρουαζιέρας, καθώς τα πακέτα διακοπών που οργανώνονται, έχουν στόχο να προσελκύσουν όλες τις ηλικίες, ανεξαρτήτως εισοδήματος. Πλέον, οργανώνονται ταξίδια είτε με αποκλειστική δραστηριότητα πάνω στα πλοία, είτε σε συνδυασμό δραστηριοτήτων στις περιοχές όπου προσαράζουν τα κρουαζιερόπλοια στους λιμένες σταθμούς. Πλέον υπάρχουν πολλές εταιρείες κρουαζιέρας σε όλο τον κόσμο, με αυτό το τρόπο αυξάνεται και ο ανταγωνισμός μεταξύ τους. Η σημερινή μορφή κρουαζιέρας είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων που οδήγησαν σε αυτή. Ο πιο σημαντικός από όλους ήταν η αλλαγή της μεταναστευτικής νομοθεσίας. Όταν στράφηκαν οι εταιρείες στην κρουαζιέρα αυτή καθ' αυτή, άλλαξαν τα δεδομένα κατασκευής των κρουαζιερόπλοιων. Έτσι, σήμερα υπάρχει μια ποικίλα από αυτά. Μέσα από τα δεδομένα αυτά συμπεραίνουμε πως η κρουαζιεροπλοΐα έχει στόχο την προσέγγιση όλο και περισσότερων επιβατών με τη διαμόρφωση διαφορετικών τύπων ταξιδιών αναψυχής.

Παρατηρήθηκε πως ορισμένες εταιρείες κρουαζιέρας προσανατολίζονται στην κατασκευή μεγάλων κρουαζιερόπλοιων και άλλες στην κατασκευή μικρότερων. Η διαφορά αυτή οφείλεται στις διαφορετικές απαιτήσεις των επιβατών, δηλαδή άλλοι επιβάτες αποζητούν μία πιο μαζική μορφή τουρισμού με πολλές δραστηριότητες πάνω στο πλοίο και πιο μακρινά ταξίδια, ενώ άλλοι αποζητούν ένα πιο ήρεμο ταξίδι με λιγότερο κόσμο. Με αυτή την αφορμή, πολλές εταιρείες ανταγωνίζονται μεταξύ τους τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα πάνω στο κρουαζιερόπλοιο, στις υπηρεσίες που παρέχουν, αλλά και στους προορισμούς τους. Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω είναι η κατασκευή πολλών και διαφορετικών τύπων κρουαζιερόπλοιων και η δημιουργία νέων εταιρειών κρουαζιέρας. Ο αριθμός του γενικότερου στόλου

αλλάζει ανά έτος. Ο λόγος αυτής της αυξομειωτικής συμπεριφοράς, παρατηρήθηκε πως είναι το γήρας το πλοίων και η κατασκευή νέων κρουαζιερόπλοιων, που πληρούν τις νέες προδιαγραφές και ανεβάζουν τον δείκτη ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών. Πέρα όμως των νεότευκτων κρουαζιερόπλοιων, παρατηρήθηκε πως συνήθως ανά τέσσερα με πέντε χρόνια, οι εταιρείες κρουαζιέρας έχουν την τάση να αναβαθμίζουν τα πλοία τους. Η αναβάθμιση αυτή είναι αποτέλεσμα της συνεχούς εξέλιξης της τεχνολογίας, και της αύξησης ζήτησης για κρουαζιέρα. Έτσι, εκτός από τη νέα τεχνολογία που εφαρμόζεται στα αναβαθμισμένα πλοία, προστίθενται και καμπίνες, προκειμένου να μπορέσουν να ανταποκριθούν στη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση. Παρά την ραγδαία εξέλιξη του κλάδου της κρουαζιέρας, το 2019 έκανε την εμφάνισή της η πανδημία από τον ιό COVID-19. Αποτέλεσμα αυτής της πανδημίας ήταν η συγχώνευση αρκετών εταιρειών. Ακόμα σήμανε και το κλείσιμο κάποιων άλλων που δεν άντεξαν σε αυτή την οικονομική κρίση, είτε γιατί είχαν είδη κάποια οικονομική δυσχέρεια, είτε επειδή ήταν μικρές εταιρείες. Από την οικονομική έρευνα της πτυχιακής, παρατηρήθηκε πως ανεξαρτήτως των γεγονότων που έπληξαν την οικονομία της κρουαζιέρας, ο κλάδος αυτός σύντομα θα επανέλθει στην κατάσταση που ήταν πριν την πανδημία και θα αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο.

Επίσης, μέσα από την έρευνα αυτή, έγινε κατανοητό πως η κατασκευή των κρουαζιερόπλοιων έχει αλλάξει με τα χρόνια. Πλέον η ναυπήγηση ενός τόσο μεγάλου επιβατηγού πλοίου, είναι αποτέλεσμα μιας σειράς εργασιών που εκτελούνται από διαφορετικές ομάδες. Άλλη ομάδα θα σχεδιάσει το σκαρί του πλοίου, άλλη ομάδα θα σχεδιάσει την αρχιτεκτονική και τον εσωτερικό του σχεδιασμό. Όπως επίσης, αλλού φτιάχνονται οι καμπίνες, δηλαδή το κρουαζιερόπλοιο φτιάχνεται σε τμήματα και στο τέλος όλα αυτά ενώνονται μαζί. Παρατηρείται λοιπόν, πως ο κύριος σκοπός αυτής της πολύπλοκης διαδικασίας, είναι η πιο γρήγορη και εύκολη ναυπήγηση των πλοίων αυτών, ενώ παράλληλα αποτελεί και τον πιο οικονομικό τρόπο κατασκευής τους για τις ναυτιλιακές εταιρείες κρουαζιέρας.

Ακόμη, γίνεται κατανοητό πως η εξέλιξη της τεχνολογίας δεν έχει συμβάλει μόνο στην πιο γρήγορη κατασκευή των κρουαζιερόπλοιων, αλλά και στην ποικιλία συστημάτων πρόωσης, καθώς προσπαθούν οι εταιρείες να βρουν ένα τρόπο που η αποθήκευση των καυσίμων δεν θα καταλαμβάνει μεγάλο χώρο στο κύτος. Επίσης αναζητούν μεγαλύτερη ισχύ για τις μηχανές που τοποθετούν στα κρουαζιερόπλοια, ενώ παράλληλα δημιουργούνται νέα συστήματα για ευκολότερη πλοήγηση με

καλύτερο έλεγχο των ελιγμών του κρουαζιερόπλοιου. Επίσης, παρατηρήθηκε πως οι εταιρείες ψάχνουν νέες τεχνολογίες για να αφήσουν τα πλοία τους μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Η τάση αυτή δεν είναι καινούρια, ωστόσο τα τελευταία χρόνια απασχολεί όλο και περισσότερο τον κλάδο της ναυτιλίας. Τέλος, παρατηρήθηκε πως τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια έχουν μία τάση να ανταγωνίζονται μεταξύ τους όχι μόνο προς την ολική τους χωρητικότητα, αλλά και στην ταχύτητα πλεύσης τους. Ωστόσο, παρά τον ανταγωνισμό για ταχύτερα κρουαζιερόπλοια, κύριος σκοπός της κρουαζιέρας είναι η απόλαυση, επομένως αυτή η τάση δεν συναντάται σε όλες τις εταιρείες και δεν αποτελεί μεγάλο παράγοντα ανταγωνισμού μεταξύ τους.

Μέσα από αυτή τη μελέτη παρατηρήθηκε και το φαινόμενο της ένταξης ποικίλων δραστηριοτήτων και διαφορετικών τύπων καμπίνας στα κρουαζιερόπλοια. Συμπέρασμα αυτής της παρατήρησης είναι η ποικιλομορφία των πλοίων που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στην αγορά της κρουαζιέρας. Η τάση αυτή όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, οφείλεται στην συνεχόμενη αλλαγή αναγκών των επιβατών και στην προσέλκυση όλο και περισσότερων εν δυνάμει επιβατών. Μία ακόμη παρατήρηση είναι και η αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών, εντοπίζεται εύκολα μεταξύ των εταιρειών Carnival Cruises και Norwegian Cruises, διότι και οι δύο εταιρείες έχουν κρουαζιερόπλοια που ανταγωνίζονται μεταξύ τους ως προς τις νέες δραστηριότητες, που λαμβάνουν χώρα πάνω στα πλοία τους.

Τέλος, μέσα από τη μελέτη των τελευταίων κεφαλαίων που αφορούν την ασφάλεια και την υγιεινή πάνω στα πλοία, συμπεραίνουμε πως αποτελούν δύο πολύ σημαντικούς παράγοντες για την πραγματοποίηση ενός ασφαλούς ταξιδιού. Οι ενδεδειγμένοι έλεγχοι στα πλοία γίνονται όχι μόνο στη διατήρηση των πρωτοκόλλων τους, αλλά και στους επιβάτες ώστε να μην υπάρξουν αναπάντεχα συμβάντα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Τα τελευταία χρόνια όμως παρατηρήθηκε πως τα πρωτόκολλα υγιεινής και επιβίβασης στα κρουαζιερόπλοια έχουν γίνει πιο αυστηρά λόγω της πανδημίας. Με αυτό τον τρόπο όμως, διασφαλίζεται η ασφάλεια όλων των επιβατών και η μείωση πιθανότητας ύπαρξης κρουσμάτων πάνω στο πλοίο. Μέσα από αυτή την πρακτική γίνεται παράλληλα πρόληψη και γρήγορη αντιμετώπιση διάφορων έκτακτων περιστατικών που μπορεί να προκύψουν όσο το πλοίο βρίσκεται εν πλω.

Για την συγγραφή αυτής της διπλωματικής εργασίας, χρησιμοποιήθηκαν πληροφορίες κυρίως διαδικτυακές. Ο λόγος της επιλογής περισσότερων



διαδικτυακών πηγών, ήταν η συνεχόμενη αλλαγή δεδομένων του κλάδου της κρουαζιεροπλοΐας. Ωστόσο, οι πηγές δεν ήταν αρκετές για να συντάξουν σωστά το κεφάλαιο της προσφοράς και ζήτησης της κρουαζιεροπλοΐας, καθώς δεν υπήρχε εύκολη πρόσβαση σε αυτές τις πληροφορίες λόγω ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών. Γι αυτό τα περισσότερα στοιχεία είναι αποτέλεσμα συμπερασμάτων της μελέτης που έγινε από τις υπάρχουσες πηγές.

Από τη μελέτη αυτή συνεπάγεται, πως ο κλάδος της κρουαζιέρας δεν θα σταματήσει ποτέ να αναπτύσσεται. Γι αυτό το λόγο η συνεχής έρευνα του κλάδου αυτού αποτελεί μια καλή πρακτική παρακολούθησής του. Οι έρευνες που γίνονται πάνω στον κλάδο ποικίλουν, παρά τον περιορισμό των πηγών. Αυτό αποτελεί καλή ένδειξη πως ο κόσμος δεν ενδιαφέρεται μόνο να πραγματοποιήσει ένα ταξίδι αναψυχής με κάποιο κρουαζιερόπλοιο, αλλά και να μάθει και να μεταλαμπαδεύσει τις γνώσεις του για αυτό τον κλάδο. Αποτέλεσμα όλων αυτών των ερευνών είναι και η ταχύτερη εξέλιξη των κρουαζιερόπλοιων, αλλά και του κλάδου της κρουαζιέρας γενικότερα.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Μυλωνόπουλος, Δ. Ν. (2012) *Δημόσιο και ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο*. Αθήνα: Αθ. Σταμούλης.
- Μυλωνόπουλος, Δ., και Μοίρα, Π. (2005) *Θαλάσσιος Τουρισμός*. Αθήνα: Interbooks.
- Μυλωνόπουλος, Δ. Ν. (2004) *Ναυτιλία: Έννοιες-Τομείς-Δομές*. Αθήνα: Αθ. Σταμούλης.
- Τζαννάτος, Ε. (2021) *Τεχνολογική Απόδοση Πλοίου*. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- AIDA (2022) 'AIDA' Διαθέσιμο στο : <https://aida.de/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]
- AZAMARA. (2022) 'Azamara'. Διαθέσιμο στο : <https://www.azamara.com/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]
- Carnival Corporation. (2022) 'Carnival Corporation'. Διαθέσιμο στο : <https://www.carnival.com/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]
- Carnival Australia. (2022) 'P&O Cruises'. Διαθέσιμο στο: <https://www.pocruises.com.au/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]
- Celestyal Cruises. (2022) 'Celestyal Cruises'. Διαθέσιμο στο : <https://celestyal.com/el/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]
- Celebrity Cruises. (2022) 'Celebrity Cruises'. Διαθέσιμο στο : <https://www.celebritycruises.com/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]
- CLIA. (2020) 'The Economic Contribution of the International Cruise Industry Globally in 2019' Διαθέσιμο στο: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/global-cruise-impact-analysis---2019-final.ashx> [Πρόσβαση 15 Δεκεμβρίου 2021]
- CLIA. (2021) 'State of the cruise industry outlook'. Διαθέσιμο στο : [https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry\\_optimized.ashx](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx) [Πρόσβαση 2 Ιανουαρίου 2022]

CLIA. (2022) 'State of the cruise industry outlook'. Διαθέσιμο στο : [https://cruising.org/-/media/cliamedia/research/2022/cliastateofthecruiseindustry2022\\_updated.ashx](https://cruising.org/-/media/cliamedia/research/2022/cliastateofthecruiseindustry2022_updated.ashx) [Πρόσβαση 1 Φεβρουαρίου 2022]

CLIA. (2016) 'Cruise Industry Outlook'. Διαθέσιμο στο : <https://cruising.org/-/media/researchupdates/research/featured/2017-clia-state-of-the-industry.ashx> [Πρόσβαση 15 Δεκεμβρίου 2021]

CLIA. (2019) 'Cruise Trends & Industry Outlook'. Διαθέσιμο στο : [https://cruising.org/-/media/researchupdates/research/cliastateoftheindustrypresentation\(1\).ashx](https://cruising.org/-/media/researchupdates/research/cliastateoftheindustrypresentation(1).ashx) [Πρόσβαση 15 Δεκεμβρίου 2021]

CLIA. (2018) 'Cruise Industry Outlook'. Διαθέσιμο στο : <https://cruising.org/-/media/researchupdates/research/featured/2018-clia-state-of-the-industry.ashx> [Πρόσβαση 15 Δεκεμβρίου 2021]

CLIA (2022) 'Environmental Stewardship'. Διαθέσιμο στο: <https://cruising.org/en-gb/about-the-industry/policy-priorities/Environmental%20Stewardship> [Πρόσβαση 3 Μαρτίου 2022]

CLIA. (2022) 'Policy Priorities'. Διαθέσιμο στο: <https://cruising.org/en-gb/about-the-industry/policy-priorities> [Πρόσβαση 23 Φεβρουαρίου 2022]

CLIA. (2020) 'State of the Cruise Industry outlook'. Διαθέσιμο στο : <https://cruising.org/-/media/researchupdates/research/state-of-the-cruise-industry.ashx> [Πρόσβαση 15 Δεκεμβρίου 2021]

CLIA (2022) ' State of the Cruise Industry Outlook'. Διαθέσιμο στο: [https://cruising.org/-/media/cliamedia/research/2022/cliastateofthecruiseindustry2022\\_updated.ashx](https://cruising.org/-/media/cliamedia/research/2022/cliastateofthecruiseindustry2022_updated.ashx) [Πρόσβαση 26 Φεβρουαρίου 2022]

Cruise Dialysis (n.d.) 'History of Cruising'. Διαθέσιμο στο: <https://www.cruisedialysis.co.uk/history-of-cruising/> [Πρόσβαση 2 Δεκεμβρίου 2021]

Cruise Mapper. (n.d.) 'Cruise Ships Schedule's. Διαθέσιμο στο: <https://www.cruisemapper.com/ships> [Πρόσβαση 1 Φεβρουαρίου 2022]

Cruise Mapper. (2015) 'Cruise Ship Passenger Capacity'. Διαθέσιμο στο: <https://www.cruisemapper.com/wiki/761-cruise-ship-passenger-capacity-ratings> [Πρόσβαση 1 Φεβρουαρίου 2022]

Cruise Mapper. (2015) 'Cruise Ship Cost Build' Διαθέσιμο στο:  
<https://www.cruisemapper.com/wiki/759-how-much-does-a-cruise-ship-cost>  
[Πρόσβαση 1 Φεβρουαρίου 2022]

Cruise Mapper. (2015) 'Shipbuilding Companies' Διαθέσιμο στο:  
<https://www.cruisemapper.com/wiki/769-shipbuilding-companies> [Πρόσβαση 1  
Φεβρουαρίου 2022]

Cruise Mapper. (2015) 'Cruise Ship Engine Power, Propulsion, Fuel'. Διαθέσιμο στο:  
<https://www.cruisemapper.com/wiki/752-cruise-ship-engine-propulsion-fuel>  
[Πρόσβαση 2 Φεβρουαρίου 2022]

Cruise Mapper. (2015) 'Cruise Ship Cruising Speed'. Διαθέσιμο στο:  
<https://www.cruisemapper.com/wiki/762-cruise-ship-cruising-speed> [Πρόσβαση 2  
Φεβρουαρίου 2022]

Cruise Mapper. (2015) 'Cruise Ship Design Construction Building'. Διαθέσιμο στο:  
[https://www.cruisemapper.com/wiki/757-cruise-ship-building-construction-  
design](https://www.cruisemapper.com/wiki/757-cruise-ship-building-construction-design)[Πρόσβαση 15 Φεβρουαρίου 2022]

Cruise Market Watch (2018) 'Capacity'. Διαθέσιμο στο:  
<https://cruisemarketwatch.com/capacity/> [Πρόσβαση 27 Φεβρουαρίου 2022]

Cruise Market Watch (2018) 'Growth of the Ocean Cruise Line Industry' . Διαθέσιμο  
στο: <https://cruisemarketwatch.com/growth/> [Πρόσβαση 27 Φεβρουαρίου 2022]

Cruise Nation Blog (2014) 'A History of Cruise Ships: From Past to Present'.  
Διαθέσιμο στο: [https://www.cruisenation.com/blog/cruise-lines/a-history-of-cruise-  
ships-from-past-to-present/#site-content](https://www.cruisenation.com/blog/cruise-lines/a-history-of-cruise-ships-from-past-to-present/#site-content) [Πρόσβαση 2 Δεκεμβρίου 2021]

Costa Cruises S.p.A. (2022) 'Costa Cruises'. Διαθέσιμο στο :  
<https://www.costacruises.com/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]

Cunard. (2022) 'Cunard'. Διαθέσιμο στο : <https://www.cunard.com/en-gb> [Πρόσβαση  
15 Ιανουαρίου 2022]

Crystal. (2022) 'Crystal Cruises'. Διαθέσιμο στο : <https://www.crystalcruises.com/>  
[Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]

Disney. (2022) 'Disney Cruise Line'. Διαθέσιμο στο :  
<https://disneycruise.disney.go.com/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]

Dream Cruises. (2022) 'Dream Cruises'. Διαθέσιμο στο :  
<https://www.dreamcruiseline.com/en-us/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]

EveryCRSReport (2010) 'Cruise Ship Pollution: Background, Laws and Regulations, and Key Issues' Διαθέσιμο στο:  
<https://www.everycrsreport.com/reports/RL32450.html> [Πρόσβαση 3 Μαρτίου 2022]

Fred. Olsen Cruise Lines . (2022) 'Fred. Olsen Cruise Lines' Διαθέσιμο στο :  
<https://www.fredolsencruises.com/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]

Hapag Lloyd Cruises . (2022) 'Hapag Lloyd Cruises' Διαθέσιμο στο: <https://www.hl-cruises.com/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]

HMY yachts Sales, Inc. (2022) 'A timeline of the world's largest passenger ships from 1931- present'. Διαθέσιμο στο: <https://www.hmy.com/timeline-worlds-largest-passenger-ships/> [Πρόσβαση 1 Φεβρουαρίου 2022]

Holland America Line . (2022) 'Holland America Line' Διαθέσιμο στο:  
[https://www.hollandamerica.com/en\\_US.html](https://www.hollandamerica.com/en_US.html) [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]

Iglu Cruise (n.d.) '200 years of Cruise History'. Διαθέσιμο στο :  
<https://www.igluccruise.com/200-years-of-cruise-history> [Πρόσβαση 2 Δεκεμβρίου 2021]

MSC Cruises. (2022) 'MSC Cruises'. Διαθέσιμο στο:  
<https://www.msccruises.com/en-gl/Homepage.aspx> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]

National Museums Northern Ireland. (2022) 'National Museums Northern Ireland'. Διαθέσιμο στο: <http://test.nmni.com/Home.html> [Πρόσβαση 21 Φεβρουαρίου 2022]

Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. (2022) 'Norwegian Cruise Line' . Διαθέσιμο στο: <https://www.ncl.com/fr/en/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]

NYK Line. (2022) 'NYK Line'. Διαθέσιμο στο:  
<https://www.nyk.com/english/service/others/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]

Oceania Cruises. (2022) 'Oceania Cruises'. Διαθέσιμο στο:  
<https://www.oceaniacruises.com/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]

- P&O Cruises. (2022) 'P&O Cruises'. Διαθέσιμο στο: <https://www.pocruises.com/> [Πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2022]
- Princess Cruise Lines, Ltd. (2022) 'Princess Cruises'. Διαθέσιμο στο: <https://www.princess.com/> [Πρόσβαση 20 Ιανουαρίου 2022]
- Qubein, R. (2020) 'Where are Cruise Ships Built?'. Διαθέσιμο στο: <https://www.cruise critic.co.uk/articles.cfm?ID=3929> [Πρόσβαση 20 Φεβρουαρίου 2022]
- Statista Research Department. (2021) 'Cruise industry worldwide - statistics & facts'. Διαθέσιμο στο: <https://www.statista.com/topics/1004/cruise-industry/#dossierKeyfigures> [Πρόσβαση 1 Φεβρουαρίου 2022]
- Regent Seven Seas Cruises. (2022) 'Regent Seven Seas Cruises'. Διαθέσιμο στο : <https://www.rssc.com/> [Πρόσβαση 20 Ιανουαρίου 2022]
- Royal Caribbean International. (2022) 'Royal Caribbean International'. Διαθέσιμο στο: <https://www.royalcaribbean.com/> [Πρόσβαση 20 Ιανουαρίου 2022]
- SAGA. (2022) 'Saga'. Διαθέσιμο στο: <https://www.saga.co.uk/> [Πρόσβαση 20 Ιανουαρίου 2022]
- Seabourn. (2022) 'Seabourn'. Διαθέσιμο στο: [https://www.seabourn.com/en\\_US.html](https://www.seabourn.com/en_US.html) [Πρόσβαση 20 Ιανουαρίου 2022]
- Silversea Cruises Ltd. (2022) 'Silversea Cruises'. Διαθέσιμο στο: <https://www.silversea.com/> [Πρόσβαση 20 Ιανουαρίου 2022]
- Star Cruises. (2022) 'Star Cruises'. Διαθέσιμο στο: <https://www.starcruses.com/sg/en> [Πρόσβαση 20 Ιανουαρίου 2022]
- Sun, X., Jiao, Y., Tian, P. (2011) 'Marketing research and revenue optimization for the cruise industry: A concise review', International Journal of Hospitality Management, 30 (3), pp.746-755. Διαθέσιμο στο: [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0278431910001386?casa\\_token=x50FKxaFGcgAAAAA:womJSIjY5kYmWdzyEYfKrS7hRJ3\\_rNfbf9JC73LY\\_fikW6BvXSluNmrFx7DZBICTxKM\\_xcnO](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0278431910001386?casa_token=x50FKxaFGcgAAAAA:womJSIjY5kYmWdzyEYfKrS7hRJ3_rNfbf9JC73LY_fikW6BvXSluNmrFx7DZBICTxKM_xcnO) [Πρόσβαση 1 Φεβρουαρίου 2022]

Syriopoulos, T. , Tsatsaronis, M., Gorila, M. (2020) 'The global cruise industry: Financial performance evaluation', *Research in Transportation Business & Management* ,41. Διαθέσιμο στο:  
[https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539520301000?casa\\_token=oGWU\\_4O4fsgAAAAA:gLsRCtGVzXHvXAAtTiDJ1dGlkJHoyO9sF1Y8GXy6\\_wUkvGqutak3wCbU0Kiuea7Pi\\_F0xbOM8](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539520301000?casa_token=oGWU_4O4fsgAAAAA:gLsRCtGVzXHvXAAtTiDJ1dGlkJHoyO9sF1Y8GXy6_wUkvGqutak3wCbU0Kiuea7Pi_F0xbOM8) [Πρόσβαση 1 Φεβρουαρίου 2022]

TUI Group. (2022) 'Marella Cruises' Διαθέσιμο στο: <https://www.tui.co.uk/cruise/>  
[Πρόσβαση 20 Ιανουαρίου 2022]

TUI Cruises. (2022) 'Mein Schiff Flotte' Διαθέσιμο στο:  
<https://www.meinschiff.com/flotte> [Πρόσβαση 20 Ιανουαρίου 2022]

Viking Cruises. (2022) 'Viking Cruises' Διαθέσιμο στο:  
<https://www.vikingcruises.com/oceans> [Πρόσβαση 20 Ιανουαρίου 2022]

Wärtsilä (2022) 'AZIPOD (Azimuthing Podded Drive)' . Διαθέσιμο στο :  
[https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/azipod-\(azimuthing-podded-drive\)](https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/azipod-(azimuthing-podded-drive))  
[Πρόσβαση 27 Φεβρουαρίου 2022]

Windstar Cruises. (2022) 'Windstar Cruises'. Διαθέσιμο στο:  
<https://www.windstarcruises.com/> [Πρόσβαση 20 Ιανουαρίου 2022]

Windstar Cruises. (2022) 'Parts of a Cruise Ship' .Διαθέσιμο στο:  
<https://www.windstarcruises.com/blog/cruise-ship-parts/> [Πρόσβαση 15 Φεβρουαρίου 2022]

<https://cruising.org/en-gb/about-the-industry/policy-priorities/Environmental%20Stewardship>