

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΘΕΜΑ: ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ
ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ**

Μπαλασκάς Μιχαήλ

ΑΜ:ΜΝ13065

Διπλωματική Εργασία

Πειραιάς

Δεκέμβριος 2015

Δήλωση αυθεντικότητας, ζητήματα Copyright

Ο μεταπτυχιακός φοιτητής που εκπόνησε την παρούσα διπλωματική εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων : του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (μη-εμπορικός, μη-κερδοσκοπικός, αλλά εκπαιδευτικός και ερευνητικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί, του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή την γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Μπαλασκάς Μιχαήλ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη διπλωματική έγινε με σκοπό να μελετήσουμε και να εξετάσουμε την έννοια της κρουαζιέρας, την πορεία της ως σήμερα, ειδικότερα στη Μεσογειακή αγορά, τα οικονομικά στοιχεία που την αφορούν, τις τάσεις που επικρατούν στην αγορά και σίγουρα τις μελλοντικές τάσεις και προοπτικές εξέλιξης του τομέα.

Αναλυτικότερα, αντλώντας πληροφορίες από οργανισμούς που ασχολούνται με τον τομέα της κρουαζιέρας καθώς και με έγκυρες πηγές από το διαδίκτυο φορέων και εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην κρουαζιέρα καταφέραμε στην εργασία αυτή να καταγράψουμε με λεπτομέρεια τα οικονομικά οφέλη που αποκομίζει η Μεσόγειος από τον τομέα της κρουαζιέρας και τα οφέλη που έχουν και κλάδοι της οικονομίας που σχετίζονται με την κρουαζιέρα. Καταγράφουμε τις χώρες που λαμβάνουν μέρος στα δρομολόγια των εταιριών κρουαζιέρας, την σχέση μεταξύ των χωρών αυτών καθώς και ασχολούμαστε σχολαστικά με την κατάσταση που επικρατεί στην Ελλάδα γύρω από την κρουαζιέρα.

Τέλος, έχοντας αναλύσει τον κλάδο της κρουαζιέρας καταλήξαμε σε ορισμένα συμπεράσματα τόσο για την Μεσόγειο όσο και την Ελλάδα καθώς τα οφέλη του κλάδου είναι αναρίθμητα και οι προοπτικές για το εγγύς μέλλον ακόμη πιο αισιόδοξες αφού το μερίδιο που μπορεί να αποκομίσει η χώρα μας είναι μεγάλο αρκεί να θέσει το πλαίσιο και να κάνει τα σωστά βήματα προς την επιτυχία.

ABSTRACT

This thesis was done in order to study and consider the meaning of the cruise, its course until today especially in the Mediterranean market, the financial information concerning it, the trends prevailing in the market and certainly future trends and prospects.

More specifically, drawing information from organizations working with the cruise industry and with authoritative sources from the internet operators and companies operating in cruise succeeded in this paper to record in detail the economic

benefits accruing to the Mediterranean from the cruise sector and benefits that have economic sectors related to the cruise. We record the countries taking part in the destinations of cruise companies, the relationship between these countries and thoroughly deal with the situation in Greece around the cruise.

Finally, having analyzed the cruise industry we reached some conclusions on both the Mediterranean and the Greece as the benefits of the industry are numerous and the prospects for the near future even more optimistic as the share of this sector that can be gained by our country is big enough to set the scene and make the right steps towards success.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΥ.....	7
1.2 ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	9
1.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ.....	11
1.4 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	22
1.5 ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	25
1.6 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.....	28

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

2.1 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΕΤΟΥΣ 2014 ΓΙΑ ΤΟ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.....	38
2.2 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	40
2.3 ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΟΠΗ.....	43
2.4 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ.....	45
2.5 ΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	46
2.6 ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	49

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

3.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	51
3.2 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.....	56

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

4.1 Η ΕΙΚΟΝΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΣΗΜΕΡΑ.....	61
4.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	62

4.3 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	66
4.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	73
4.5 ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΟΥ SAVOTAGE ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	93
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΥ

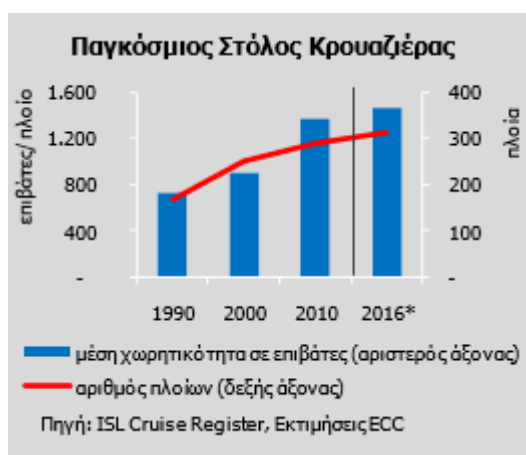


Το Κρουαζιερόπλοιο, προέρχεται από τον Αγγλικό όρου *cruise ship*, είναι ειδικής κατηγορίας επιβατικό πλοίο που πραγματοποιεί κρουαζιέρες, δηλαδή κυκλικά περιηγητικά ταξίδια. Με τον όρο κυκλικό ταξίδι (*round trip*) χαρακτηρίζουμε εκείνο που εκτελούν τα εμπορικά πλοία τακτικών γραμμών

(φορτηγά *liners*, ή καράβια επιβατικά - οχηματαγωγά, ή κρουαζιερόπλοια), που έχουν τελικό λιμένα προορισμού τον λιμένα αφετηρίας, με ενδιάμεσες προγραμματισμένες προσεγγίσεις σε σταθμούς - λιμάνια. Γενικά τα κρουαζιερόπλοια προσφέρουν ιδιαίτερες ανέσεις (προνόμια) προς το επιβατικό κοινό, από άποψης εμφάνισης, διακόσμησης, εξοπλισμών και παροχής υπηρεσιών, όσο και ως προς το προσωπικό του πλοίου που είναι πολυπληθέστερο άλλων τύπων πλοίων και που προσφέρει συνήθως υπηρεσίες ξενοδοχειακές, κέντρου ψυχαγωγίας, εστιατορίου μέχρι και ιατρικής μονάδας. Τις τελευταίες δεκαετίες διαπιστώνεται μια συνεχής αύξηση του ρυθμού πραγματοποίησης τέτοιων ταξιδιών, στα οποία και στράφηκαν σχεδόν όλα τα υπερωκεάνια και όχι μόνο, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη ιδιαίτερης ναυτιλίας και επιχειρηματικής δραστηριότητας του κλάδου αυτού.

Όπως προαναφέραμε τα κρουαζιερόπλοια προσφέρουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ως προς τις ανέσεις τόσο ως προς τους χώρους των επιβατών, όσο αφορά την εμφάνιση, την διακόσμηση, τον εξοπλισμό και την παροχή υπηρεσιών, όσο και ως προς τον αριθμό του προσωπικού του πλοίου που είναι πιο πολυάριθμο σε σύγκριση με οποιοδήποτε άλλου τύπου πλοίων, και που προσφέρει συνήθως υπηρεσίες υψηλού επιπέδου εφάμιλλές με ξενοδοχειακής μονάδας, με κέντρα ψυχαγωγίας, (τηλεόραση, κινηματογράφο, θέατρο, κλαμπ, βιβλιοθήκη, καζίνο κ.λπ.) και χώρους

άθλησης (γυμναστήρια, μικρά γήπεδα, κολυμβητήρια), εστιατόρια υψηλής γαστρονομίας μέχρι και παροχή ιατρικής βοήθειας με διάθεση ελικοδρομίου. Για όλα αυτά τα παραπάνω δεν θα πρέπει να θεωρείται υπερβολικό ο όρος που έχει επικρατήσει για τα πλοία αυτά να τα αποκαλούν «πλωτά ξενοδοχεία» και τα πολύ μεγάλα και υπερπολυτελή κρουαζιερόπλοια «πλωτά παλάτια».



Όσο αφορά την κρουαζιέρα με τον όρο αυτό εννοούμε κάθε θαλασσινό ταξίδι αναψυχής με κρουαζιερόπλοιο, που διανύει μια συγκεκριμένη διαδρομή. Η κρουαζιέρα συνδυάζει την δυνατότητα της επίσκεψης διαφόρων παραθαλάσσιων πόλεων και λιμανιών ανά τον κόσμο που είναι υψηλού τουριστικού ενδιαφέροντος, με την αναψυχή της διαμονής στο πλοίο. Η

διάρκεια της κρουαζιέρα μπορεί να διαρκεί από μία ημέρα μέχρι και κάποιους μήνες. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η μεγαλύτερη σε διάρκεια κρουαζιέρα που διήρκησε 335 μέρες, δηλαδή 11 μήνες. Αναλυτικότερα, ξεκίνησε στις 6 Μαρτίου 2010 από την Σιγκαπούρη και ολοκληρώθηκε στις 3 Φεβρουαρίου 2011 στο λιμάνι από το οποίο ξεκίνησε. Η κρουαζιέρα πραγματοποιήθηκε με το κρουαζιερόπλοιο Spirit of Oceanus. Κάνοντας μια σύντομη ιστορική αναδρομή, τα επιβατικά πλοία παλιά εκτελούσαν δρομολόγια γραμμής. Η πρώτη απόπειρα για την οργάνωση κρουαζιέρας έγινε το 1835 όταν ο συντάκτης της εφημερίδας "Shetland Journal" έγραψε ένα άρθρο στο οποίο πρότεινε να οργανωθούν κρουαζιέρες στην Ισλανδία και στις Νήσους Φερόε το καλοκαίρι και στην Ισπανία το χειμώνα. Το 1867 το "Quaker City" πραγματοποίησε το ταξίδι που θεωρείται η πρώτη κρουαζιέρα, η αφετηρία του ταξιδιού ήταν η Νέα Υόρκη και το πλοίο πήγε στην Ευρώπη και στους Αγίους Τόπους.

Η πρώτη κρουαζιέρα ήταν μια δίμηνη διαδρομή στο πολυτελές πλοίο Augusta Victoria, την ημέρα του απόπλου το καράβι δέχτηκε την επίσημη επίσκεψη του Κάιζερ Βίλχελμ. Το πλοίο απέπλευσε από το λιμάνι του Cuxhaven της Γερμανίας με

προορισμό το Σάουθαμπτον, Γιβραλτάρ, Γένουα, Κάιρο, Ιερουσαλήμ, Δαμασκό, Κωνσταντινούπολη, Αθήνα, Μάλτα, Νεάπολη, Λισαβόνα και Αμβούργο. Στα μεταγενέστερα χρόνια πριν τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο πολλά ταξίδια γραμμής διαφημιζόνταν ως κρουαζιέρες. Αργότερα την περίοδο του Μεσοπολέμου πλοία που μέχρι τότε έκαναν ταξίδια γραμμής υπέστησαν αλλαγές και άρχισαν να πραγματοποιούν κρουαζιέρες. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο τα πράγματα άλλαξαν. Την δεκαετία του 1950 και του 1960 τα αεροπορικά ταξίδια γινόντουσαν όλο και πιο δημοφιλή. Τότε τα ταξίδια γραμμής σταμάτησαν σιγά σιγά. Παράλληλα το επίπεδο ζωής βελτιώθηκε, με αποτέλεσμα περισσότεροι άνθρωποι είχαν χρήματα και χρόνο για να ταξιδεύουν, από τότε οι κρουαζιέρες απέκτησαν μεγάλη δημοτικότητα και παραμένουν ως σήμερα ένας δημοφιλής τρόπος διακοπών για εκατομμύρια ανθρώπους σε όλο τον κόσμο.

1.2 ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η κρουαζιέρα ανάλογα με την υδάτινη περιοχή στην οποία λαμβάνει χώρα η πλεύση μπορεί να διακριθεί σε τρεις κατηγορίες: σε θαλάσσια, ποτάμια και λιμναία κρουαζιέρα.

Η θαλάσσια κρουαζιέρα πραγματοποιείται στις θαλάσσιες περιοχές χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η Καραϊβική θάλασσα, η Μεσόγειος θάλασσα, η Ερυθρά θάλασσα, η Βόρεια θάλασσα, η Βαλτική θάλασσα, και γενικότερα ο Ειρηνικός, Ατλαντικός και Ινδικός ωκεανός. Ο πιο δημοφιλής προορισμός για την κρουαζιέρα σε ολόκληρο τον κόσμο είναι η Καραϊβική θάλασσα, η οποία καλύπτει το 60% της βιομηχανίας κρουαζιέρας όσο αφορά την Βόρεια Αμερική. Η δημοτικότητα του προορισμού αυτού μπορεί να αποδοθεί στο ιδανικό και ιδιαίτερο περιβάλλον της περιοχής αυτής που οφέλη την διεξαγωγή κρουαζιέρων όπως είναι το κλίμα, η γεωγραφική δομή της περιοχής που είναι νησιωτική, η μεγάλη ποικιλία λιμένων με δυνατότητα εκδρομών και στη γειτνίαση με τη μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στον κόσμο, δηλαδή των Η.Π.Α. και του Καναδά. Το λιμάνι του Μαϊάμι που είναι η πύλη εισόδου στην Καραϊβική θεωρείται το μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο όσον αφορά στην υποδοχή κρουαζιερόπλοιων.

Εξετάζοντας τις κοινωνικές εξελίξεις στον πέρασμα των χρόνων παρατηρούμε ότι έχουν επιδράσει και στη διάρκεια πραγματοποίησης μιας κρουαζιέρας. Αποτέλεσμα

αυτής της κατάστασης είναι ότι η μέση διάρκεια της κρουαζιέρας μειώθηκε καθώς οι επιβάτες με μέσο εισόδημα αναζητούν ολιγοήμερες κρουαζιέρες με χαμηλότερο κόστος. Έτσι οι θαλάσσιες κρουαζιέρες με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια μπορούν να διακριθούν σε: α) Τριήμερες κρουαζιέρες. Αυτές πραγματοποιούνται στο τέλος της εβδομάδας δηλαδή τα Σαββατοκύριακα ή τις αργίες. Συνήθως περιορίζονται στα χωρικά ύδατα ενός κράτους όπως ελληνικά νησιά. Τα πλεονεκτήματα αυτής της μορφής κρουαζιέρας είναι το χαμηλό κόστος, η αποφυγή της κυκλοφοριακής κίνησης κατά την είσοδο και έξοδο από τα αστικά κέντρα και η απαλλαγή από το άγχος της αναζήτησης τρόπων διασκέδασης. Επίσης είναι ιδανικές για όσους για πρώτη φορά δοκιμάζουν αυτό τον τρόπο τουρισμού. β) Κρουαζιέρες μικρής διάρκειας, αυτές καλύπτουν τη χρονική περίοδο μιας εβδομάδας και πραγματοποιούνται μεταξύ λιμένων που βρίσκονται σε όμορες περιοχές.

Οι κρουαζιέρες μικρής διάρκειας διακρίνονται σε πενήμερες και επταήμερες. Οι πενήμερες πραγματοποιούνται συνήθως από Δευτέρα έως Παρασκευή και συνδυάζουν την προσέγγιση του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών χωρών για παράδειγμα η κρουαζιέρα στο Αιγαίο πέλαγος που συνδυάζει ελληνικά και τουρκικά λιμάνια. Οι επταήμερες ή εβδομαδιαίες κρουαζιέρες συνήθως καλύπτουν όλη την εβδομάδα και είναι οι πλέον δημοφιλείς. Το κρουαζιερόπλοιο κατά τη διάρκεια αυτής της κρουαζιέρας προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών που πολλές φορές παρουσιάζουν πολιτισμικές διαφορές. Η επταήμερη κρουαζιέρα είναι διαδεδομένη στη Μεσόγειο θάλασσα όπου το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια της νότιας Ευρώπης, της βόρειας Αφρικής, της δυτικής Ασίας και νησιωτικών κρατών όπως είναι αυτά της Κύπρου και της Μάλτας. γ) Κρουαζιέρες μέσης διάρκειας (8-14 ημερών). Πραγματοποιούνται στον Ειρηνικό και Ατλαντικό ωκεανό και συχνά συνδυάζουν προσεγγίσεις του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών ηπείρων. Πολλές φορές χαρακτηρίζονται ως «θεματικές κρουαζιέρες» επειδή η κρουαζιέρα εστιάζεται σε ένα συγκεκριμένο θέμα όπως είναι η γαστρονομία, η τέχνη, ο πολιτισμός. Για παράδειγμα η εταιρεία Crystal Cruises διοργανώνει κρουαζιέρα με θέμα «Φαγητό και κρασί» από τη Νέα Υόρκη στο Μόντρεαλ, η Radisson Seven Seas προγραμματίζει ταξίδι αφιερωμένο στην Ανατολίτικη κουζίνα, η Windstar Cruises διοργανώνει κρουαζιέρα νεόνυμφων. δ) Κρουαζιέρες μακράς διάρκειας. Αυτές υπερβαίνουν τις 15 ημέρες και συνήθως καλύπτουν το χρονικό διάστημα 3 εβδομάδων. Κατά τη διάρκεια αυτών το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών ηπείρων.

Όσο αφορά την δεύτερη κατηγορία η ποτάμια κρουαζιέρα, πραγματοποιείται σε πλωτούς ποταμούς στην Ευρώπη, στην Ασία, στην Αφρική και στη Βόρεια και Νότια Αμερική. Η ποτάμια κρουαζιέρα δεν μπορεί να συγκριθεί με τη θαλάσσια, τα κρουαζιερόπλοια που μετακινούνται στους ποταμούς είναι στην πραγματικότητα ποταμόπλοια δηλαδή πλοία που ανταποκρίνονται στις ειδικές απαιτήσεις (βάθος υδάτων, πλάτος ποταμών και την ροή υδάτων) της ποτάμιας πλεύσης. Η παροχή τουριστικών υπηρεσιών σε αυτά περιορίζεται στο πλαίσιο της συμβατικής ξενοδοχειακής λειτουργίας δηλαδή, στο κατάλυμα, στην εστίαση και στη συμβατική αναψυχή. Στα πλεονεκτήματα της ποτάμιας κρουαζιέρας είναι η παροχή προς τους επιβάτες της δυνατότητας να απολαμβάνουν την ενδοχώρα των κρατών απ' όπου διέρχεται ο ποταμός και να γνωρίσουν τον πολιτιστικό πλούτο καθώς και την ιστορία τα ήθη και έθιμα σημαντικών πόλεων. Μερικές από τις σημαντικότερες ποτάμιες κρουαζιέρες πραγματοποιούνται στην Ευρώπη στους ποταμούς Ρήνο, Δούναβη, Έλβα, Βόλγα, Σηκουάνα κ.λπ., στην Αφρική στον ποταμό Νείλο, στην Ασία στον ποταμό Γιανγκ Τσε και στη Νότια Αμερική στον Αμαζόνιο.

Τέλος η λιμναία κρουαζιέρα, όπως γίνεται σαφές από την ονομασία της πραγματοποιείται σε λίμνες. Η κατηγορία αυτή δεν έχει μεγάλο εύρος παρά το γεγονός ότι υπάρχουν μεγάλες λίμνες π.χ. η λίμνη Βικτόρια στην Αφρική, η λίμνη Τιτικάκα στη Νότια Αμερική, η λιμναία κρουαζιέρα δεν έχει αναπτυχθεί. Η λιμναία κρουαζιέρα βασικά περιορίζεται στα σύνορα των Η.Π.Α. και του Καναδά.

1.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η θαλάσσια περιήγηση με κρουαζιερόπλοιο δεν αποτελεί φαινόμενο της σύγχρονης εποχής έχει βαθιά και αξιόλογη ιστορική αναδρομή. Η κρουαζιέρα ως τρόπος αναψυχής είναι γνωστή από την αρχαιότητα και αποτελούσε προνόμιο των εύπορων κοινωνικών τάξεων. Είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι από την αρχαιότητα υπήρχαν πλοία τα οποία χρησιμοποιούνταν για ψυχαγωγικούς λόγους. Το πιο γνωστό από αυτά ήταν το περίφημο «Συρακουσία», που κατασκευάστηκε για τον Ιέρωνα (268 – 214 π.Χ.) τον τύραννο των Συρακουσών. Το πλοίο φέρεται ότι σχεδιάστηκε από τον Κορίνθιο Αρχία υπό τις οδηγίες του Αρχιμήδη και ναυπηγήθηκε από τον Φιλέα. Στη συνέχεια ο Ιέρωνας θέλοντας να φανεί γενναιόδωρος δώρισε το πλοίο στον Πτολεμαίο της Αιγύπτου ο οποίος το μετονόμασε σε «Αλεξανδρίδα». Αναλυτικότερα, το πλοίο

ήταν πολυτελέστατο, διέθετε 30 δωμάτια, ναό της Αφροδίτης, βιβλιοθήκη με αναγνωστήριο και κήπο. Επίσης, η Κλεοπάτρα της Αιγύπτου διέθετε πολυτελή θαλαμηγό. Αναφέρεται ότι οι Πτολεμαίοι είχαν περίπου 800 θαλαμηγούς πλοία που ήταν πολυτελέστατα και μπορεί να θεωρηθούν ως οι πρόδρομοι των σύγχρονων θαλαμηγών και τουριστικών πλοίων. Κατά τη Ρωμαϊκή περίοδο οι Ρωμαίοι πολίτες επισκέπτονταν ομαδικά αρχαίες ελληνικές πόλεις (Αθήνα, Κόρινθο, Ρόδο), με ειδικά ναυλωμένα πλοία, για να παρακολουθήσουν διάφορα θεάματα ή θρησκευτικές εορτές ή και για ανάπαυση. Ιδιαίτερα στην Κόρινθο κατέπλεαν πλούσιοι έμποροι από όλα τα τότε γνωστά σημεία της γης, για να πραγματοποιήσουν τις εμπορικές συναλλαγές τους και παράλληλα τις διακοπές τους.

Στη διάρκεια του 15ου αιώνα η Βενετία οργάνωσε κατά συστηματικό τρόπο την ομαδική θαλάσσια περιήγηση στην προσπάθειά της να διακινήσει τους προσκυνητές προς τους Αγίους Τόπους. Μάλιστα, υπήρξε τόσο μεγάλο το ενδιαφέρον της Βενετίας για τη θαλάσσια περιήγηση ώστε θέσπισε ειδικούς κανόνες για την ασφαλή ναυσιπλοΐα. Την περίοδο αυτή δημιουργήθηκαν τουριστικές επιχειρήσεις με έδρα τη Βενετία που λειτουργούσαν πρακτορεία σ' όλες τις μεγάλες πόλεις της Ευρώπης, με σκοπό τη συγκέντρωση ταξιδιωτών-προσκυνητών και τη διακίνησή τους στους Άγιους Τόπους. Στο 17ο αιώνα η θαλάσσια περιήγηση με την εμφάνιση κυρίως των Άγγλων περιηγητών, αποκτά νέα μορφή που συνδυάζει την ψυχαγωγία με την αρχαιολατρία και γενικότερα την ιστορική έρευνα και φιλομάθεια. Κατά την περίοδο αυτή εγκαταλείπεται ο ομαδικός χαρακτήρας της θαλάσσιας περιήγησης και επικρατεί η θαλάσσια περιήγηση των μεμονωμένων ατόμων ή των μικρών ομάδων, ειδικότερα στην περιοχή της Μεσογείου θάλασσας.

Η πρώτη κρουαζιέρα στην Ελλάδα έγινε την δεκαετία του 1950 στο Αιγαίο, μάλιστα αυτή μπορεί κάλλιστα να χαρακτηριστεί διεθνής, αφού ο Βασιλιάς Παύλος και η τέως Βασίλισσα Φρειδερίκη που την προκάλεσαν είχαν καλεσμένους από όλους τους Βασιλικούς οίκους της Ευρώπης. Αυτή η αιγαιοπελαγίτικη κρουαζιέρα πραγματοποιήθηκε με κρουαζιερόπλοιο που παραχώρησε δωρεάν η εταιρεία του εφοπλιστή Ποταμιάνου. Η ναυτιλιακή εταιρεία της οικογένειας Ποταμιάνου ήταν η πρώτη εταιρεία που δραστηριοποιήθηκε και οργάνωσε κρουαζιέρες στην Ελλάδα. Τα πλοία της εταιρείας «Ηπειρωτική», όπως λεγόταν είχαν μπεζ χρώμα, μπλε τσιμινιέρα και ως έμβλημα τον βυζαντινό σταυρό.

Αξίζει να κάνουμε μια σύντομη αναφορά για την συγκεκριμένη εφοπλιστική οικογένεια και την εταιρεία της από σεβασμό στην πρωτοπορία και την προσφορά της στην ελληνική ναυτοσύνη: Ιδρυτής της ήταν ο Τάσος Ποταμιάνος, ο οποίος φεύγοντας το 1850 από το νησί του, την Κεφαλονιά, ασχολήθηκε με τη ναυτιλία στην πόλη Braila της Ρουμανίας μεταφέροντας φορτία με ποταμόπλοια μέσω του Δούναβη. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οι απόγονοί του, ίδρυσαν την «Ηπειρωτική» που αρχικά δραστηριοποιήθηκε στην ακτοπλοΐα με τα πλοία «ΑΔΡΙΑΣ», «ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ», «ΠΙΝΔΟΣ», «ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ» και «ΑΤΡΕΥΣ».

Το 1953 σε συνεργασία με τον ΕΟΤ και με τα πλοία «ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ» και «ΑΤΡΕΥΣ» πραγματοποιεί κρουαζιέρες στα Ελληνικά νησιά και την Ανατολική Μεσόγειο. Το 1960 επεκτείνει την δραστηριότητά της στη Μεσόγειο με τα αδέρφια πλοία «PRINCESS ELIZABETH» και «PRINCESS JOAN». Το έτος 1980 με 12 πολυτελή κρουαζιερόπλοια επεκτείνεται μέχρι τη Νότια Αμερική, την Αφρική, τον Αμαζόνιο και τη Γη του Πηρός. Μάλιστα ήταν εντυπωσιακό όταν τα πλοία της (κυρίως τα «WORD RENAISSANCE» και «ΟΡΦΕΑΣ») πέρασαν τον Αμαζόνιο όπου έφταναν σε χωριά ιθαγενών και με τα κανό τους έδιναν δώρα στο πλοίο όπως ψάρια και φρούτα. Εξαιτίας αυτών των ιστοριών η «Ηπειρωτική» γίνεται γνωστή σε όλο τον κόσμο!

Η «Ηπειρωτική» συνεχίζει την σπουδαία πορεία της ακόμα κι όταν, μετά το 1980, αρχίζει να έχει ατυχές στιγμές. Αρχικά το κρουαζιερόπλοιο «ΩΚΕΑΝΟΣ» βυθίζεται στο Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας το 1981. Έπειτα το «JUPITER» βυθίζεται το 1988 έξω από τον Πειραιά όταν συγκρούεται με “αυτοκινητάδικο”. Το «ΠΗΓΑΣΟΣ» καίγεται στη Βενετία το 1994, ενώ τέλος, το «ΠΑΛΑΣ ΑΘΗΝΑ» αρπάζει φωτιά και καταστρέφεται ολοσχερώς, στον Πειραιά. Ήδη τότε η εταιρεία έχει αρχίσει να δύει. Το 1995 η εταιρεία με τα υπόλοιπα πλοία της συγχωνεύεται με την άλλη σπουδαία εταιρεία της ελληνικής κρουαζιέρας την «Sun line» και δημιουργείτε μια νέα εταιρεία η «ROYAL OLYMPIC CRUISERS» η οποία εισάγεται και στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Το 2002 η ROC ναυπηγεί τα «OLYMPIA EXPLORER» και «OLYMPIA VOYAGER» τα οποία ήταν τα ταχύτερα κρουαζιερόπλοια στον κόσμο. Σταδιακά όμως τα υπερήλικα πλοία της αρχίζουν να παροπλίζονται στις ντάνες της Ελευσίνας. Ενώ το 2004 η εταιρεία μετά από οικονομικά προβλήματα σταματά τη λειτουργία της πουλώντας όλα της τα πλοία. Οι μετοχές της εταιρείας πουληθήκαν στην κυπριακή εταιρεία «Louis Cruises» η οποία συνεχίζει να παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στον ελλαδικό χώρο, αλλά και ευρύτερα.

Το μόνο πλοίο που δεν πουλήθηκε ήταν ο «ΕΡΜΗΣ» το οποίο για ένα διάστημα κάνει πλόες στο Σαρωνικό. Αυτό ήταν το τελευταίο πλοίο που φορούσε τον χαρακτηριστικό βυζαντινό σταυρό το οποίο 2010 πήγε για σκράπ, μετά από τρία χρόνια παροπλισμού. Πλέον η «Ηπειρωτική» ασχολείται με την εμπορική ναυτιλία την οποία είχε διαχωρίσει από την επιχείρηση της κρουαζιέρας το 1980. Ότι απέμεινε να θυμίζει την ηπειρωτική στον Πειραιά είναι τα γραφεία της απέναντι από την χαρακτηριστική «παγόδα». Άλλη μια οικογένεια που ανέπτυξε σημαντική δράση στον τομέα της κρουαζιέρας ήταν η εταιρεία Καραγεώργη με το πλοίο «ΝΑΒΑΡΙΝΟ» κ.α. καθώς και η οικογένεια του εφοπλιστή Χανδρή.

Αναζητώντας την ιστορία της κρουαζιέρας σημαντικό ρόλο έπαιξε ο Άρθουρ Άντερσον στα μέσα του 18ου αιώνα. Ο Άρθουρ Άντερσον ήταν ο πρώτος που έδωσε την ιδέα να ταξιδεύει κάποιος με πλοίο για αναψυχή, και όχι για λόγους επαγγελματικούς ή εμπορικούς. Το πρώτο ταξίδι που πραγματοποιήθηκε με αυτή την μορφή ήταν από την Αγγλία στα Νησιά Φερόε. Στις επόμενες δεκαετίες οι κρουαζιέρες πραγματοποιούνταν και σε άλλες θαλάσσιες περιοχές. Στη δεκαετία του 1860 επεκτάθηκε η ναύλωση και η διαχείριση των πλοίων για κρουαζιέρα. Το κύριο χαρακτηριστικό των πρώτων αυτών ταξιδιών ήταν η πολύμηνη διάρκεια τους και φυσικά το υψηλό κόστος τους, το οποίο επέτρεπε μόνο σε ιδιαίτερα εύπορους πελάτες να τα απολαύσουν. Οι ταξιδιώτες έπρεπε να διαθέτουν άφθονο χρόνο και πλούτο. Ταυτόχρονα ταξίδευαν κυρίως για λόγους υγείας και όχι τόσο για να επισκεφθούν νέους προορισμούς. Το περιεχόμενο των ταξιδιών κρουαζιέρας της εποχής περιοριζόταν κυρίως στην απόλαυση του ταξιδιού επί του πλοίου και όχι τόσο στη γνωριμία με τους τόπους προσέγγισης του πλοίου. Το 1868 το ατμόπλοιο «Quaker City», με χωρητικότητα 1.900 κ.ο.χ. πραγματοποίησε την πρώτη κρουαζιέρα από τις Η.Π.Α. στη Μεσόγειο Θάλασσα. Το 1881 το ατμόπλοιο «Ceylon» της P&O πουλήθηκε στην Oceanic Yachting Company η οποία το μετέτρεψε σε πλοίο αναψυχής. Το πλοίο χωρητικότητας 2.376 κ.ο.χ. έκανε το γύρο του κόσμου. Το 1889 η εταιρεία Orient Line of London σε συνεργασία με την εταιρεία Pacific Steam Navigation Co καθιέρωσαν τα πρώτα προγράμματα κρουαζιέρας προς τα φιόρδ της Νορβηγίας και το 1893 προς τη Μεσόγειο. Πολλές φορές λόγω της εποχικότητας και λόγω της έλλειψης πελατείας, εκείνη την εποχή, τα επιβατηγά πλοία λειτουργούσαν ως κρουαζιερόπλοια. Έτσι, ο Albert Ballin, που διηύθυνε την επιβατική γραμμή που συνέδεε το Αμβούργο με την Αμερική, για να αντιμετωπίσει την απραξία των πλοίων στη διατλαντική αυτή γραμμή

λόγω έλλειψης επιβατών, έστειλε το πλοίο «Augusta Victoria» (κατασκευής 1889, χωρητικότητας 7.661 κ.ο.χ.) σε κρουαζιέρα στη Μεσόγειο Θάλασσα κατά τη διάρκεια του χειμώνα του έτους 1891.

Το 1895 το «Lusitania» (3.877 κ.ο.χ.) πραγματοποίησε μια πολυτελή κρουαζιέρα 60 ημερών προς τις Δυτικές Ινδίες, τη Μαδέρα, την Τενερίφη και τις Αζόρες. Μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, αυξήθηκε ο αριθμός των πλοίων που χρησιμοποιούνταν στην κρουαζιεροπλοΐα λόγω της αλλαγής της μεταναστευτικής πολιτικής των Η.Π.Α. Η χώρα αυτή έθεσε αυστηρούς περιορισμούς για την είσοδο μεταναστών στην επικράτειά της. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν η αλλαγή της χρήσης των επιβατηγών πλοίων, τα οποία προκειμένου να παραμείνουν ενεργά και να αντιμετωπίσουν την έλλειψη επιβατών χρησιμοποιήθηκαν ως κρουαζιερόπλοια. Στη δεκαετία του 1930 οι καμπίνες στα πλοία αναψυχής αποκτούν για πρώτη φορά ιδιαίτερους χώρους υγιεινής. Το 1933 κατασκευάστηκε το πλοίο «Monarch of Bermuda» με ιδιαίτερους χώρους υγιεινής σε όλες τις καμπίνες του. Τη δεκαετία αυτή το πλέον γνωστό κρουαζιερόπλοιο υπήρξε το «Arandora Star» της Blue Star Lines. Το πλοίο αυτό το οποίο ήταν ένα από τα πέντε αδελφά πλοία της εταιρείας που παρείχαν υπηρεσίες στους επιβάτες και στο εμπόριο στη γραμμή Λονδίνο-Νότια Αμερική, μετατράπηκε από επιβατηγό/εμπορικό πλοίο με χωρητικότητα 12.898 κ.ο.χ. και ικανό να εξυπηρετεί 164 επιβάτες, σε κρουαζιερόπλοιο με χωρητικότητα 15.501 κ.ο.χ. και ικανό να εξυπηρετεί 400 τουρίστες.

Το «Arandora Star» είχε μια επιτυχημένη σταδιοδρομία ως κρουαζιερόπλοιο. Ήταν γνωστό ως Chocolate Box που μετέφερε τους πλούσιους και τους διάσημους. Η τελευταία του κρουαζιέρα έγινε το 1939 και κατά τη δεκαετή δράση του πραγματοποίησε 120 ταξίδια (ένα στη Βαλτική, ένα στον Ινδικό ωκεανό, 6 στις δυτικές Ινδίες, 12 στα Κανάρια νησιά, 56 στη Μεσόγειο και 44 στα Νορβηγικά φιόρντ). Βυθίσθηκε στη διάρκεια του πολέμου το 1940. Τα κρουαζιερόπλοια της περιόδου από το 1860 έως το 1960 δεν διέφεραν σημαντικά από τα επιβατηγά πλοία, ως προς την κατασκευή και ως προς την παροχή υπηρεσιών. Η νέα εποχή της κρουαζιέρας αρχίζει στη δεκαετία του 1960 όταν το πλοίο ως μέσο μεταφοράς επιβατών μεταξύ Αμερικής και Ευρώπης αντικαθίσταται από το αεροπλάνο. Οι πλοιοκτήτες προκειμένου να αξιοποιήσουν οικονομικά τα επιβατηγά πλοία, προβαίνουν στη μετασκευή τους σε κρουαζιερόπλοια. Στην προσπάθειά τους αυτή αντιμετώπισαν προβλήματα καθώς τα πλοία δεν διέθεταν αερισμό, ανοικτούς χώρους και άλλες ευκολίες για την

εξυπηρέτηση των τουριστών. Ο κλιματισμός δεν υπήρχε στα πλοία μέχρι τη δεκαετία του 1950. Η κρουαζιέρα συνίσταται κυρίως στην απόλαυση του ταξιδιού και όχι τόσο στην γνωριμία των τόπων προσέγγισης του πλοίου. Η διαφορά από τα σύγχρονα ξενοδοχεία έγκειται στο γεγονός ότι λόγω της ικανότητας πλεύσης του πλοίου μπορεί να μετακινείται γεωγραφικά όπου ζητούν οι επιβάτες του.

Τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια που ναυπηγήθηκαν μετά το 1980 θεωρούνται ως πλωτά ξενοδοχεία-ανάκτορα με υψηλές παρεχόμενες υπηρεσίες, ψυχαγωγία, πολυτελή εστιατόρια, ιατρική βοήθεια, μπαρ, πισίνες, καζίνο κ.λ.π. Σήμερα, οι εταιρείες κρουαζιέρας έχουν προσαρμόσει ικανοποιητικά τις τιμές τους ώστε να δίνεται η δυνατότητα σε όλους να απολαμβάνουν τις κρουαζιέρες. Για να προσεγγίσουν τα πλοία τους σε ένα λιμάνι, οι εταιρείες κρουαζιέρας, όπως έχουμε διαπιστώσει συνυπολογίζουν χαρακτηριστικά που έχουν να κάνουν σχέση τόσο με τις υποδομές και την ασφάλεια ενός λιμανιού, αλλά κυρίως με το «περιεχόμενο» των δραστηριοτήτων και τα αξιοθέατα που μπορεί να επισκεφτεί ο περιηγητής. Στον τομέα των υποδομών-παρεχόμενων υπηρεσιών ιδιαίτερη σημασία σήμερα για ένα λιμάνι έχουν:

1. Να διαθέτει προβλήτες με κατάλληλο βύθισμα.
2. Να διαθέτει χώρους κατά προτίμηση κλειστό επιβατικός σταθμός/σταθμό κρουαζιέρας για εξυπηρέτηση και τον έλεγχο διαβατηρίων, αποσκευών των επιβατών.
3. Να διαθέτει συμπληρωματικές υπηρεσίες όπως αυτές της πλοήγησης, της ρυμούλκησης, της συλλογής καταλοίπων-διαχείρισης απορριμμάτων
4. Να διαθέτει όλα τα μέσα ασφαλείας και αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών, όπως πυροσβεστικά σκάφη/σταθμό, χώρο παροχής πρώτων βοηθειών και φυσικά πιστοποιημένη ασφάλεια κατά κώδικα ISPS.
5. Να διαθέτει όλα τα παραπάνω σε ένα προσιτό/ανταγωνιστικό κόστος.
6. Η ύπαρξη αρχαιολογικών χώρων, μουσείων και γενικά αξιοθέατων ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.
7. Η ύπαρξη αγοράς και καταστημάτων που θα μπορούσαν να καλύψουν τις ανάγκες των επισκεπτών.

8. Η ύπαρξη προορισμών ή δραστηριοτήτων σε λογική χρονική απόσταση από το λιμάνι που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν στην οργάνωση εκδρομών.
9. Η ύπαρξη άλλων υποδομών όπως αεροδρομίου ή νοσοκομείου.
10. Η ύπαρξη επαρκών μέσων μεταφοράς για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών.
11. Η δυνατότητα επισκεψιμότητας σε άλλους προορισμούς ώστε να προσελκύσουν επισκέψεις-πωλήσεις εισιτηρίων π.χ. Ηράκλειο-Σαντορίνη.

Η κρουαζιέρα συνδέει την ψυχαγωγία του επιβάτη στο κρουαζιερόπλοιο με την επίσκεψή του σε ένα ή περισσότερα κοσμοπολίτικα λιμάνια, ικανοποιώντας την ανάγκη για γνωριμία με νέους τόπους και επαφή με άλλους πολιτισμούς. Η κρουαζιέρα είναι αμιγής δραστηριότητα αναψυχής. Η ιδέα της κρουαζιεροπλοΐας δηλαδή να ταξιδεύει κάποιος με πλοίο για αναψυχή και όχι για συγκοινωνιακούς λόγους, αποδίδεται στον Arthur Anderson, έναν από τους ιδρυτές της εταιρείας Peninsular and Oriental Steam Navigation Company που έγινε γνωστή στο χώρο της ναυτιλίας ως P & O. Το 1835 ο Anderson πρότεινε μια κρουαζιέρα από την Αγγλία προς τα νησιά Φερόες και στις ακτές της Ισπανίας με σκοπό την απόλαυση του ήλιου στη διάρκεια των χειμερινών μηνών. Το 1844 η P&O επέκτεινε τις κρουαζιέρες στη Μεσόγειο θάλασσα. Στις επόμενες δεκαετίες οι κρουαζιέρες πραγματοποιούνταν και σε άλλες θαλάσσιες περιοχές. Στη δεκαετία του 1860 επεκτάθηκε η ναύλωση και η διαχείριση των πλοίων για κρουαζιέρα. Το κύριο χαρακτηριστικό της ήταν η πολύμηνη διάρκεια και το υψηλό οικονομικό επίπεδο της πελατείας τους. Οι ταξιδιώτες διέθεταν άφθονο χρόνο και πλούτο και ταξίδευαν κυρίως για λόγους υγείας και όχι τόσο για να επισκεφθούν τα λιμάνια. Η κρουαζιέρα συνίστατο κυρίως στην απόλαυση του ταξιδιού και όχι τόσο στη γνωριμία των τόπων προσέγγισης του πλοίου. Έτσι το έτος 1868 το ατμόπλοιο «Quaker City», με χωρητικότητα 1.900 κ.ο.χ. πραγματοποίησε την πρώτη κρουαζιέρα από τις Η.Π.Α. στη Μεσόγειο θάλασσα. Το 1881 το ατμόπλοιο «Ceylon» της P&O πουλήθηκε στην Oceanic Yachting Company η οποία το μετέτρεψε σε πλοίο αναψυχής. Το πλοίο χωρητικότητας 2.376 κ.ο.χ. έκανε το γύρο του κόσμου. Η εταιρεία Orient Line of London σε συνεργασία με την εταιρεία Pacific Steam Navigation Co καθιέρωσαν τα πρώτα προγράμματα κρουαζιέρας προς τα φιόρδ της Νορβηγίας το 1889 και προς τη Μεσόγειο θάλασσα το 1893.

Πολλές φορές λόγω της εποχικότητας και λόγω της έλλειψης πελατείας τα επιβατηγά πλοία λειτουργούσαν ως κρουαζιερόπλοια. Έτσι, ο Albert Ballin που διηύθυνε την επιβατική γραμμή που συνέδεε το Αμβούργο με την Αμερική για να αντιμετωπίσει την απραξία των πλοίων στη διατλαντική αυτή γραμμή λόγω έλλειψης επιβατών, έστειλε το πλοίο «Augusta Victoria» (κατασκευής 1889, χωρητικότητας 7.661 κ.ο.χ.) σε κρουαζιέρα στη Μεσόγειο θάλασσα κατά τη διάρκεια του χειμώνα του έτους 1891. Το 1895 το «Lusitania» (3.877 κ.ο.χ.) πραγματοποίησε μια πολυτελή κρουαζιέρα 60 ημερών προς τις Δυτικές Ινδίες, τη Μαδέρα, την Τενερίφη και τις Αζόρες. Μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, αυξήθηκε ο αριθμός των πλοίων που χρησιμοποιούνταν στην κρουαζιεροπλοϊα λόγω της αλλαγής της μεταναστευτικής πολιτικής των Η.Π.Α. Η χώρα αυτή έθεσε αυστηρούς περιορισμούς για την είσοδο μεταναστών στην επικράτειά της.

Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν η αλλαγή της χρήσης των επιβατηγών πλοίων, τα οποία προκειμένου να παραμείνουν ενεργά και να αντιμετωπίσουν την έλλειψη επιβατών χρησιμοποιήθηκαν ως κρουαζιερόπλοια. Στη δεκαετία του 1930 οι καμπίνες στα πλοία αναψυχής αποκτούν ιδιαίτερους χώρους υγιεινής. Το 1933 κατασκευάστηκε το πλοίο «Monarch of Bermuda» με ιδιαίτερους χώρους υγιεινής σε όλες τις καμπίνες. Τη δεκαετία αυτή το πλέον γνωστό κρουαζιερόπλοιο υπήρξε το «Arandora Star» της Blue Star Lines. Το πλοίο αυτό ένα από τα πέντε αδελφά πλοία της εταιρείας που παρείχαν υπηρεσίες στους επιβάτες και στο εμπόριο στη γραμμή Λονδίνο-Νότια Αμερική, μετατράπηκε από επιβατηγό και εμπορικό πλοίο με χωρητικότητα 12.898 κ.ο.χ. και ικανό να εξυπηρετεί 164 επιβάτες σε κρουαζιερόπλοιο, με χωρητικότητα 15.501 κ.ο.χ. και ικανό να εξυπηρετεί 400 τουρίστες. Το «Arandora Star» είχε μια επιτυχημένη σταδιοδρομία ως κρουαζιερόπλοιο. Ήταν γνωστό ως Chocolate Box που μετέφερε τους πλούσιους και τους διάσημους. Η τελευταία του κρουαζιέρα έγινε το 1939 και κατά τη δεκαετή δράση του πραγματοποίησε 120 ταξίδια (ένα στη Βαλτική, ένα στον Ινδικό ωκεανό, 6 στις δυτικές Ινδίες, 12 στα Κανάρια νησιά, 56 στη Μεσόγειο και 44 στα Νορβηγικά φιόρδ). Βυθίστηκε στη διάρκεια του πολέμου το 1940/17. Τα κρουαζιερόπλοια της περιόδου από το 1860 έως το 1960 δεν διέφεραν σημαντικά από τα επιβατηγά πλοία, ως προς την κατασκευή και ως προς την παροχή υπηρεσιών.

Η νέα εποχή της κρουαζιέρας αρχίζει στη δεκαετία του 1960 όταν το πλοίο ως μέσο μεταφοράς επιβατών μεταξύ Αμερικής και Ευρώπης αντικαθίσταται από το

αεροπλάνο. Οι πλοιοκτήτες προκειμένου να αξιοποιήσουν οικονομικά τα επιβατηγά πλοία, προβαίνουν στη μετασκευή τους σε κρουαζιερόπλοια. Στην προσπάθειά τους αυτή αντιμετώπισαν προβλήματα καθώς τα πλοία δεν διέθεταν αερισμό, ανοικτούς χώρους και άλλες ευκολίες για την εξυπηρέτηση των τουριστών. Ο κλιματισμός δεν υπήρχε στα πλοία μέχρι τη δεκαετία του 1950. Χαρακτηριστικό κρουαζιερόπλοιο αυτής της εποχής είναι το «Mardi Gras» πρώην «Empress of Canada», ναυπηγημένο το 1961, που είναι το πρώτο πλοίο της εταιρείας Carnival Cruise Lines. Το πλοίο μετέφερε 906 επιβάτες και έπλεε με ταχύτητα 21 κόμβους. Στην αρχή παρείχε επταήμερη κρουαζιέρα αλλά αργότερα παρείχε τριήμερη και τετραήμερη κρουαζιέρα στις Μπαχάμες με αφετήριο λιμάνι το Canaveral στη Φλόριντα. Τα κρουαζιερόπλοια «πρώτης γενιάς» (1960-1980) ήταν μικρότερα από τους απογόνους τους και μετέφεραν λιγότερους από χίλιους επιβάτες. Η κατασκευή τους στηρίχθηκε στα επιβατηγά πλοία της δεκαετίας του 1960 με μια μικρή αύξηση στους χώρους ενδιαίτησης των επιβατών. Στη δεκαετία του 1970 το κρουαζιερόπλοιο άρχισε να λειτουργεί αμιγώς ως χώρος παροχής υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα με πεδίο δράσης την Καραϊβική και με πελατεία προερχόμενη από τη Βόρεια Αμερική.

Τα κρουαζιερόπλοια σχεδιάστηκαν με ανοικτούς χώρους (καταστρώματα) για να υποδεχθούν αθλητικές δραστηριότητες όπως πισίνες, τένις κ.λπ. Σκανδιναβικές και Ευρωπαϊκές εταιρείες ασχολήθηκαν με την εξερεύνηση της αγοράς της Καραϊβικής. Εταιρείες όπως η Norwegian Caribbean, Royal Caribbean, Royal Viking, Holland America, Carnival Cruises και Princess Cruises άρχισαν να δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Τη διαχείριση των περισσότερων κρουαζιερόπλοιων «πρώτης γενιάς» ανέλαβαν επιχειρηματίες, νέοι στην τουριστική βιομηχανία. Εξάιρεση σ' αυτό τον κανόνα αποτέλεσαν οι εταιρείες P & O, Cunard και Chandris Lines. Το κρουαζιερόπλοιο βρέθηκε στο επίκεντρο του τουριστικού ενδιαφέροντος στις αρχές της δεκαετίας του 1980 οπότε και άρχισαν να κατασκευάζονται νέα πλοία ειδικά σχεδιασμένα για κρουαζιέρες. Σ' αυτό βοήθησαν οι «επιθετικές» διαφημιστικές εκστρατείες αλλά και τα προγράμματα και οι τηλεοπτικές ταινίες, όπως το γνωστό «Πλοίο της αγάπης» (Love Boat), που άρχισαν να προβάλλονται και να διαμορφώνουν μια ελκυστικότερη εικόνα για τις κρουαζιέρες. Αυτή η αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρες ενθάρρυνε τις εταιρείες να ναυπηγήσουν πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας.

Τα πλοία αυτά ανήκουν στη «δεύτερη γενιά» κρουαζιερόπλοιων. Για τα πλοία της «δεύτερης γενιάς» υιοθετήθηκε από την εταιρεία Holland America η ονομασία Ocean Liners. Χαρακτηριστικό πλοίο αυτής της γενιάς είναι το «Tropicale » που ναυπηγήθηκε στη Δανία το 1981 για λογαριασμό της εταιρείας Carnival Cruise Lines, με χωρητικότητα 22.919 κ.ο.χ., ταχύτητα 20 κόμβους, μεταφορική ικανότητα 1.400 επιβατών και πεδίο δραστηριότητας την τουριστική αγορά των Δυτικών Ακτών των Η.Π.Α. και του Μεξικού. Στη «δεύτερη γενιά» κρουαζιερόπλοιων παρατηρείται έντονη η τάση για την αύξηση του αριθμού των εξωτερικών καμπίνων καθώς περισσότεροι επιβάτες αναζητούν την απόλαυση του φυσικού περιβάλλοντος (ήλιο, θαλάσσια θέα, φεγγάρι) καθ' όλη τη διάρκεια της κρουαζιέρας. Στη δεκαετία του 1990 ναυπηγούνται πλοία με μεταφορική ικανότητα περίπου 2.000 επιβατών. Πρόκειται για τη γενιά των κρουαζιερόπλοιων που χαρακτηρίζονται ως «μεγαθήρια». Χαρακτηριστικά πλοία είναι το «Sovereign of the Seas» της εταιρείας Royal Caribbean, το «Monarch of the Seas» και το «Majesty of the Seas».

Τα κρουαζιερόπλοια αυτά πραγματοποιούσαν επταήμερες κρουαζιέρες στην Καραϊβική θάλασσα. Το «Sovereign of the Seas», που χαρακτηρίστηκε «πλωτό εμπορικό κέντρο», συμβολίζει και την αλλαγή στη φιλοσοφία της κρουαζιέρας από απλό ταξίδι αναψυχής σε «αυτάρκη – πλήρη εμπειρία διακοπών». Στη γενιά αυτή των κρουαζιερόπλοιων κυριαρχεί το στοιχείο της πολυτέλειας και η υψηλή παροχή υπηρεσιών ξενοδοχειακού τύπου δηλαδή διαμονή, εστίαση, ψυχαγωγία, ημερήσιες και νυχτερινές δραστηριότητες και ξενάγηση στα λιμάνια. Στη δεκαετία του 1990 η αγορά της κρουαζιέρας ήταν ένας από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς της οικονομίας. Ιδιαίτερα παρατηρήθηκε αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρες στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην υπόλοιπη Ευρώπη και αργότερα στις περιοχές της Ασίας-Ειρηνικού. Η κρουαζιέρα με ετήσια αύξηση που ανέρχεται στο 8% από το 1988 παρουσίασε σχεδόν διπλάσιο ρυθμό ανάπτυξης απ' ό τι η τουριστική δραστηριότητα στο σύνολό της. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των CLIA, PSA και GP Wild (Πίνακας 1.) στη δεκαετία του 1990 η Βόρεια Αμερική κάλυπτε το 72% της παγκόσμιας ζήτησης για κρουαζιέρες. Η Ευρωπαϊκή αγορά ήταν στη δεύτερη θέση (20%) ενώ ο υπόλοιπος κόσμος μοιράζεται ένα πολύ μικρό ποσοστό (8%).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1. Παγκόσμια ζήτηση για κρουαζιέρες 1989-2000 (σε εκατομ.)

Επιβάτες /περιφέρεια	1989	1991	1993	1995	1997	1999	2000
B. Αμερική	3,29	4,00	4,48	4,40	5,05	5,89	6,88
Ευρώπη	0,53	0,70	0,88	0,97	1,36	1,79	1,95
Υπόλοιπος κόσμος	0,20	0,22	0,25	0,30	0,46	0,85	0,78
ΣΥΝΟΛΟ	4,02	4,92	5,61	5,67	6,87	8,53	9,61

ΠΗΓΗ: CLIA, PSA and GP Wild (International) Ltd²⁸.

Χαρακτηριστικό στοιχείο της αύξησης της ζήτησης για κρουαζιέρες είναι το γεγονός ότι το 2001 οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων ανήλθαν παγκοσμίως στα 10,7 εκατομμύρια. Λόγω όμως των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11/9/2001 έχει μεταβληθεί η μορφή της ζήτησης που έχει περιορισθεί σε κρουαζιέρες στα χωρικά ύδατα των Η.Π.Α. και του Καναδά, το λεγόμενο «homeland cruising». Με τον όρο αυτό χαρακτηρίζεται η κρουαζιέρα στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους. Παράλληλα έχει περιορισθεί το «flying cruising» δηλαδή η αεροπορική μετάβαση από τον τόπο κατοικίας στο λιμάνι αφετηρίας της κρουαζιέρας καθώς οι Αμερικανοί προτιμούν πλέον να οδηγούν προς το λιμάνι αυτό.

Το 2004 η βορειοαμερικανική ήπειρος εξακολούθησε να διατηρεί το προβάδισμα στην αγορά κρουαζιέρας, με 8.900.000 επιβάτες. Ακολούθησε το Ηνωμένο Βασίλειο με 1.029.000 επιβάτες ετησίως, η Γερμανία με 551.000 επιβάτες, η Ιταλία με 400.000 επιβάτες, η Ισπανία με 300.000 επιβάτες και η Γαλλία με 222.000 επιβάτες. Η Γερμανία το 2003 σημείωσε μια αύξηση της τάξης του 25% στη ζήτηση της ωκεανοπόρου κρουαζιέρας. Το 2004 η αύξηση έφθασε το 4,3%. Η συνεχόμενη αύξηση οφείλεται στην διεύρυνση της πελατείας της σε μικρότερες ηλικιακές ομάδες, στην ανάπτυξη των διευρωπαϊκών γραμμών κρουαζιέρας και στην επέκταση των γερμανικών εταιρειών κρουαζιέρας στην τοπική αγορά. Η μέση τιμή μιας κρουαζιέρας για τους Γερμανούς ανέρχεται στα 1.190 €, η μέση διάρκεια τις 10 ημέρες και η μέση ηλικία των επιβατών τα 48 έτη. Η Ιταλία σημείωσε αύξηση της τάξης του 16%, σημειώνοντας τη μεγαλύτερη αύξηση στην ευρωπαϊκή αγορά, η Γαλλία περιορίστηκε στην 5η θέση καθώς η Ισπανία αύξησε τη ζήτησή της στους 300.000 επιβάτες. Είναι χαρακτηριστικό το στοιχείο ότι η Βαρκελώνη έγινε ένα από τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια αφετηρίας κρουαζιέρων στην Ευρώπη. Μια άλλη σημαντική εξέλιξη για το 2004 υπήρξε η κατακόρυφη πτώση της κίνησης όσον αφορά την Ελλάδα όπου η ζήτηση έπεσε από τους 42.000 επιβάτες το 2003 στους 14.000 επιβάτες για το 2004. Το 2004

σημειώθηκε νέα αύξηση στους επιβάτες κρουαζιερόπλοιων που έφθασαν στα 13,4 εκατομμύρια, αύξηση 8,4% σε σχέση με το 2003 (12,2 εκατ.).

Εκτιμάται ότι το 2006 οι επιβάτες θα ανέλθουν στα 15 εκατομμύρια επιβάτες, με πρόβλεψη το 2012 να φθάσουν τα 20 εκατομμύρια. Η GP Wild (2001), προβλέπει για το 2010 μια αύξηση στα 20,7 εκατομμύρια. Παράλληλα με την αύξηση της ζήτησης των επιβατών καταγράφεται και αύξηση της τάσης για ναυπήγηση νέων πλοίων. Το 2004 ναυπηγήθηκαν 11 νέα πλοία με μέση χωρητικότητα 3.000 επιβάτες, ενώ το 2005 παραδόθηκαν 4 νέα πλοία³⁴. Τα επόμενα τέσσερα έτη αναμένεται να παραδοθούν 23 νέα πλοία, τα περισσότερα από τα οποία θα είναι πολύ μεγάλα με διευρυμένες υπηρεσίες εστίασης και αναψυχής (από προβολή κινηματογραφικών ταινιών μέχρι Buhgee-Jumping).

1.4 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Τις τελευταίες δεκαετίες πολλοί προορισμοί έχουν ενθαρρύνει τις τουριστικές δραστηριότητες που σχετίζονται με την βιομηχανία της κρουαζιέρας λόγω της ανόδου του τομέα. Έχει διατυπωθεί επίσης σημαντική αύξηση της παγκόσμιας τουριστικής βιομηχανίας της κρουαζιέρας, με αυξημένη χωρητικότητα στα πλοία. Αυτό συνεπάγεται στην ανάπτυξη των σχετικών υποδομών, όπως τερματικοί σταθμοί επιβατών κρουαζιέρας σε πολλές πόλεις.

Υπάρχουν οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη που συνδέονται με τον τουρισμό της κρουαζιέρας. Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί σημαντικό κομμάτι προγραμμάτων ανάπλασης για τις πόλεις-λιμάνια, αφού μπορούν να παρέχουν μια εναλλακτική λύση για την ανεργία και εισροή χρήματος που σχετίζονται με το λιμάνι ή τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ακόμα μπορούν οι πόλεις να επωφεληθούν από τα πλεονεκτήματα τους όπως η γεωγραφική τους θέση, το κλίμα και την ιστορική κληρονομιά. Η τουριστική δραστηριότητα μέσω κρουαζιέρας μπορεί να προσφέρει σημαντικά οφέλη που μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη σημαντικών αποτελεσμάτων αναγέννησης και ανάπλασης για τους προορισμούς και αυτό προκάλεσε ανταγωνισμό για την ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών όπως τερματικοί σταθμοί.

Συγκεκριμένα, τα οικονομικά οφέλη που απορρέουν είναι: Σε περίοδο διεθνούς κρίσης οι κρουαζιέρα αποτελεί τον ταχύτερα αναπτυσσόμενο κλάδο του παγκόσμιου τουρισμού, Η κρουαζιέρα αποφέρει στην Ευρώπη συνολικά έσοδα 36,7

δισ. (αύξηση 92,6% από το 2005 – 2011) και άμεσες δαπάνες 15 δισ. (αύξηση 81,3% 2005 – 2011), τη δεκαετία του '80 εισήλθαν στην αγορά 40 νέα πλοία, τη δεκαετία του '90 ο αριθμός διπλασιάστηκε σε 80, ενώ την περίοδο 2000-2013 τα νέα κρουαζιερόπλοια έφθασαν τα 167, ενώ ακόμη 21 θα παραδοθούν έως το 2017, η αυξημένη αγοραστική ζήτηση από τους τουρίστες, δημιουργία περισσότερων θέσεων απασχόλησης, αναβάθμιση της πόλης που σχετίζεται με τον τουρισμό κρουαζιέρας, την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή, την επέκταση της τουριστικής επισκεψιμότητας όλο το χρόνο και τα πρόσθετα έσοδα από τους τερματικούς σταθμούς επιβατών, όταν αυτοί περιλαμβάνουν και άλλες χρήσεις, όπως για παράδειγμα καταστήματα και χώρους ψυχαγωγίας, συμβάλλοντας έτσι στην ανάπτυξη των προορισμών.

Υπάρχουν, επίσης, περιβαλλοντικά οφέλη από την χρήση διάφορων χώρων του λιμανιού, όπως η διατήρηση της ιστορικής κληρονομιάς, εφόσον αυτοί οι χώροι μπορούν να φιλοξενήσουν νέες χρήσεις κτιρίων και αποτελεσματικότερη χρήση άλλων σημείων του λιμανιού. Αυτό μπορεί να προκύψει από συστηματικό και προσεγμένο χωροταξικό σχεδιασμό που θα δίνει προτεραιότητα στην ενσωμάτωση αυτών των χρήσεων, με βελτιωμένες σχέσεις μεταξύ του λιμανιού και της πόλης και τη βελτίωση του συνολικού περιβάλλοντος ώστε να επιτρέπουν την καλύτερη δυνατή χρήση της προβολής της παραθαλάσσιας περιοχής, έτσι ώστε να εκπροσωπεί την πόλη στο σύνολό της και ενεργώντας ως πύλη.

Τέλος, τα κοινωνικά οφέλη του τουρισμού κρουαζιέρας μπορεί να περιλαμβάνουν παροχές όπως για παράδειγμα, κοινοτικές εγκαταστάσεις, τη βελτίωση του περιβάλλοντος και την ενίσχυση των υποδομών, που θα μπορούσε είναι προς όφελος των τοπικών κοινοτήτων, καθώς και για τους επισκέπτες. Μπορεί επίσης να υπάρχουν άλλες εγκαταστάσεις που μπορούν να απολαύσουν οι τοπικές κοινότητες στο πλαίσιο κρουαζιέρας, όπως το λιανικό εμπόριο και εγκαταστάσεις αναψυχής. Πέραν όμως από τα οφέλη της κρουαζιέρας για τους προορισμούς υπάρχουν και πολλά οφέλη για τους επιβάτες της κρουαζιέρας. Η κρουαζιέρα έτσι όπως είναι σχεδιασμένη αποτελεί ένα σχετικά οικονομικό τρόπο διακοπών ή μια εναλλακτική μορφή τουρισμού.

Μια κρουαζιέρα παρέχει την δυνατότητα στον επιβάτη να επισκέπτεται παραπάνω από ένα προορισμούς ή χώρες, ταξιδεύοντας το βράδυ και το πρωί να

βρίσκεται σε διαφορετικό προορισμό, δίνοντας του έτσι τη δυνατότητα να βλέπει και να εξερευνά πολλούς προορισμούς. Οι περισσότερες κρουαζιέρες, εάν όχι όλες, προσφέρουν πακέτα που συμπεριλαμβάνει και φαγητό και ποτό οποιαδήποτε στιγμή της ημέρας. Η ψυχαγωγία και η διασκέδαση σε ένα κρουαζιερόπλοιο αποτελεί σημαντικό παράγοντα και γι' αυτό το λόγο δίνεται ιδιαίτερη προσοχή σε αυτό. Μολονότι τα οφέλη από τον κλάδο της κρουαζιέρας είναι πολυπληθή και για τους προορισμούς αλλά και για τους επιβάτες, υπάρχουν κάποια μειονεκτήματα που δυσχεραίνουν την ανάπτυξη του κλάδου αυτού. Η γρήγορη ανάπτυξη του κλάδου βρίσκει αρκετά λιμάνια απροετοίμαστα για να μπορούν να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις των διαφόρων εταιρειών κρουαζιέρας και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση της ανάπτυξης της κρουαζιέρας στον επιθυμητό βαθμό.

Υπάρχουν όμως φορές που το επιβαρύνει μέσα από τις εκπομπές ρύπων ή από διάφορα ατυχήματα σε κρουαζιερόπλοια. Όσο αφορά τις δυσκολίες που έχει να αντιμετωπίσει ο κάθε επιβάτης στις κρουαζιέρες σχετίζονται με την προσαρμογή στο τρόπο ζωής επάνω στο κρουαζιερόπλοιο, καθώς πολλοί είναι εκείνοι που πρέπει να προσαρμόσουν τις συνήθειες τους στο πρόγραμμα της κρουαζιέρας. Η κρουαζιέρα φτάνει και αναχωρεί συγκεκριμένες ώρες και μερικές φορές ο χρόνος που διαθέτουν οι τουρίστες κρουαζιέρας για να δουν ένα προορισμό δεν είναι αρκετός. Ακόμα ένας παράγοντας που αρκετές φορές δεν είναι σύμμαχος της κρουαζιέρας είναι και οι καιρικές συνθήκες οι οποίες μπορεί να μεταβάλλουν μέχρι και το πρόγραμμα της κρουαζιέρας.

1.5 ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ



Ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας

Η Ευρωπαϊκή βιομηχανία κρουαζιέρας περιλαμβάνει πολλούς προορισμούς οι οποίοι έχουν εξελιχθεί σε ελκυστικά μέρη. Πολλά από τα σημαντικότερα λιμάνια θεωρούνται ως πολύ πετυχημένοι προορισμοί τους οποίους οι σχεδιαστές προορισμών θα ήθελαν πολύ να τους συμπεριλάβουν στα δρομολόγια τους. Άλλα λιμάνια, μερικά από τα οποία είναι πετυχημένα, έχουν πλεονεκτήματα και στρατηγική θέση, πρόσβαση σε αεροδρόμια που τους επιτρέπουν να διατίθενται σαν λιμάνια εκκίνησης (home port). Οι πίνακες που ακολουθούν συνοψίζουν τη θέση για τα Ευρωπαϊκά λιμάνια όσο αφορά τις αποβιβάσεις, τις επιβιβάσεις, τα λιμάνια ενδιάμεσης στάσης, των λιμανιών.

Πίνακας 1: Κορυφαία λιμάνια κρουαζιέρας το 2014 – Χιλιάδες επιβάτες

Port	Revenue Passengers, 2014			Total
	Embarking	Disembarking	Port Call	
Mediterranean Top ten				
Barcelona	615	607	1,142	2,364
Civitavecchia	366	365	1,409	2,140
Venice	755	754	225	1,734
Palma Majorca	303	303	730	1,336
Marseille	253	253	805	1,311
Naples	50	50	1,014	1,114
Piraeus	128	128	799	1,055
Savona	334	334	350	1,019
Genoa	286	286	253	824
Dubrovnik	7	8	791	807
Northern Europe Top ten				
Southampton	768	768	38	1,573
Copenhagen	244	244	252	750
Hamburg	281	278	29	589
St Petersburg	0	0	514	514
Lisbon	21	21	459	501
Bergen	2	2	439	483
Tallinn	8	7	464	479
Stockholm	28	28	412	467
Helsinki	3	2	415	420
Cadiz	1	1	379	381

Estimates in italics.

Source: MedCruise, Cruise Europe and individual port data

Πίνακας 2: Τα σπουδαιότερα λιμάνια ‘‘home ports’’ στην Ευρώπη για τα έτη 2012-2013-1014

Home Port	Country	2012	2013	2014
Mediterranean				
Civitavecchia	Italy	2,394,423	2,538,259	2,140,039
Venice	Italy	1,739,501	1,815,823	1,733,839
Palma Majorca	Spain	984,785	1,245,244	1,336,437
Piraeus (Athens)	Greece	1,198,047	1,302,581	1,055,556
Savona	Italy	810,097	939,038	1,018,794
Genoa	Italy	797,239	1,051,015	824,109
Barcelona	Spain	2,408,960	2,599,232	2,364,292
Northern Europe				
Southampton	UK	1,577,790	1,683,160	1,573,428
Copenhagen	Denmark	840,000	800,500	740,000
Hamburg	Germany	430,329	552,359	588,690
Kiel	Germany	348,180	363,476	354,000
Amsterdam	Netherlands	289,757	276,912	253,092

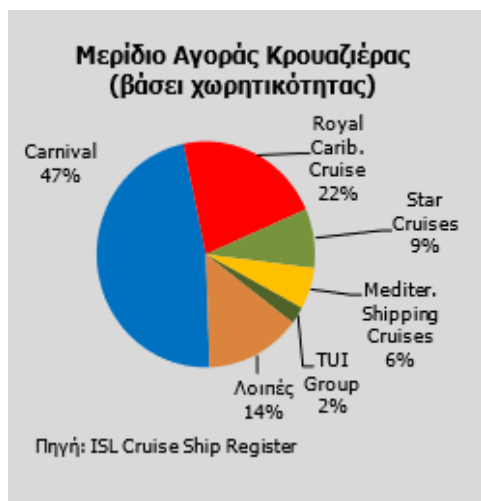
Note: Where a port also handles port-of-call passengers, these are also included in the totals shown in the above table.

Source: MedCruise, Cruise Europe and individual port data.

Πίνακας 3: Σημαντικότερα λιμάνια ενδιάμεσης στάσης στη Μεσόγειο

Port-of-Call	Country	2012	2013	2014
Mediterranean				
Marseille	France	890,124	1,188,031	1,311,284
Naples	Italy	1,228,651	1,175,018	1,113,762
Dubrovnik	Croatia	743,000	943,000	807,000
Santorini	Greece	838,899	750,000	679,000
Corfu	Greece	655,764	744,651	672,368
Livorno	Italy	1,037,849	736,516	626,356
Mykonos	Greece	657,511	520,000	610,207
Côte d'Azur ☉	France	702,080	613,218	595,685
Istanbul	Turkey	564,555	683,598	589,353
Bari	Italy	618,882	604,781	561,602
Kusadasi	Turkey	560,000	580,000	553,231
Palermo	Italy	354,399	410,999	531,712
Valletta	Malta	611,757	477,759	517,594
La Spezia	Italy	50,239	213,858	483,563
Tunis	Tunisia	582,601	511,065	440,433
Malaga	Spain	651,517	397,064	409,298

1.6 ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ



Ο κλάδος της κρουαζιέρας εξελίσσεται χρόνο με το χρόνο και όλο και γίνεται πιο ανταγωνιστικός καθώς νέες εταιρίες μπαίνουν δυναμικά στον κλάδο αυτό. Μερικές από τις μεγαλύτερες εταιρίες του κλάδου είναι: MSC Cruises, Crystal Cruises, Costa Cruises, Princess Cruises και Aida Cruises.

Η MSC Cruise:

Η MSC Cruises είναι η μεγαλύτερη ιδιωτική εταιρεία στον χώρο/κλάδο της κρουαζιέρας στον Κόσμο. Επίσης, αποτελεί μέρος του ομίλου MSC, ενός παγκοσμίου ναυτιλιακού ομίλου, με ασυναγώνιστη εμπειρία πλοήγησης στη μεσόγειο και σε όλους τους ωκεανούς του κόσμου. Η ομάδα της MSC έχει φέρει στο τμήμα της κρουαζιέρας το ίδιο επιχειρηματικό πνεύμα με αυτό που την καθιέρωσε να γίνει η δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο.

Η εταιρεία διακρίνεται:

Για τον πιο σύγχρονο στόλο στον κόσμο, το εκλεπτυσμένο ευπρόσδεκτο στυλ και την ιταλική παράδοση. 11 κρουαζιερόπλοια το 2012, 13 κρουαζιερόπλοια το 2013 και ακόμη και άλλα σε αναμονή. Το 70% και 80% των εξωτερικών καμπινών διαθέτουν μπαλκόνια στην κατηγορία των κρουαζιερόπλοιων Musica και Fantasia αντίστοιχα. Για τους ελκυστικούς προορισμούς σε όλο τον κόσμο. Από τα Ελληνικά νησιά, την Ιταλία, Ισπανία Βαλεαρίδες, Κανάρια νησιά έως την Βόρεια Ευρώπη ή τη Νότια Αφρική και Ινδικό Ωκεανό, Νότια Αμερική, Αργεντινή, Ουρουγουάη κλπ. Για το On Line Check In για μια γρήγορη και άνετη επιβίβαση Για την Οικογενειακή της φιλοσοφία. Σ' ένα ασφαλές, αυτόνομο περιβάλλον, τα πλοία της MSC Cruises, αποτελούν το ιδανικό μέρος για τα παιδιά να διασκεδάσουν με απόλυτη ασφάλεια. Μια

οικογενειακή επιχείρηση - με φιλική προς την οικογένεια φιλοσοφία - αντικατοπτρίζεται στην «πολιτική της εταιρείας για τα παιδιά». Για παιδιά και εφήβους ηλικίας 3-17 ετών διατίθενται καθημερινά πακέτα διασκέδασης από εξειδικευμένο προσωπικό ψυχαγωγίας. Για το MSC Yacht Club στα κρουαζιερόπλοια MSC Fantasia, MSC Splendida, MSC Divina και MSC Preziosa. Μια ομάδα μπάτλερ και ειδική υπηρεσία θυρωρού διαθέσιμη όλο το εικοσιτετράωρο. Ευρύχωρες σουίτες με όλες τις ανέσεις, (διαθέσιμα στην MSC Divina, MSC Splendida, MSC Fantasia) και τηλεοράσεις επίπεδης οθόνης. Ειδικοί Reserved χώροι με εκλεπτυσμένα πιάτα και μια επιλογή από ποτά που σερβίρονται κατά βούληση. Ένα πανοραμικό Lounge Bar, ιδιωτική πισίνα, ιαματικά λουτρά, σολάριουμ και άμεση πρόσβαση στο Spa. Επίσης δωρεάν υπηρεσίες όπως πρόσβαση στη σάουνα και στο χαμάμ, καθημερινή διανομή εφημερίδων κλπ. Για την τέχνη της μαγειρικής με μεγάλη έμφαση στην ιταλική κουζίνα, με τοπικές σπεσιαλιτέ. Για τις Εγκαταστάσεις αναψυχής και χαλάρωσης. Ομορφιά, ιατρικές θεραπείες, αισθητική, αθλητισμό γυμναστήρια και spa. Για τα Αποκλειστικά οφέλη για τους πιστούς πελάτες. MSC CLUB: ένα εκλυστικό πρόγραμμα εμπιστοσύνης πελατών. Εκπτώσεις έως και 20% για τις κρουαζιέρες, καθώς και πολλά πλεονεκτήματα και εκπτώσεις σε θεραπείες Spa, δωρεάν υπηρεσίες πλυντηρίου, μάρκες καζίνο, έκπτωση στο μίνι μπαρ κλπ.

Για τον Σεβασμό στους ανθρώπους και στον πλανήτη. Δυνατή η σχέση μεταξύ της UNICEF και της MSC Cruises για την εξασφάλιση του δικαιώματος των παιδιών και των νέων σε μια ποιοτική εκπαίδευση. 7 βραβεία από Bureau Veritas, σε αναγνώριση των ειδικών εθελοντικών προσοχή, από το σχεδιασμό και την κατασκευή για τη λειτουργία, την «Υγεία Περιβάλλον Ποιότητα Ασφάλεια" (QHSE). Ενεργειακά αποδοτικό σχεδιασμό: με την MSC Preziosa, MSC Divina, και MSC Splendida, η εταιρεία ανταποκρίθηκε με επιτυχία τις αυστηρές προδιαγραφές που απαιτούνται από την εθελοντική Energy Efficient σύστημα σχεδιασμού Bureau Veritas ». Η ποιότητα και η ασφάλεια των τροφίμων και όλων των πτυχών της τροφοδοσίας της εταιρείας έχουν επίσης αναγνωριστεί επίσημα από το πρότυπο ISO 9001 και ISO 22000.

Princess Cruises:

Ένα από τα πιο γνωστά ονόματα της κρουαζιέρας, η Princess Cruises που ξεκίνησε το 1965 με ένα πλοίο κρουαζιέρας στο Μεξικό. Σήμερα, έχει αυξηθεί για να γίνει η τρίτη μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιέρας στον κόσμο, είναι γνωστή για τα καινοτόμα πλοία της, μια σειρά από επιλογές επί του σκάφους, και ένα περιβάλλον εξαιρετικής εξυπηρέτησης πελατών. Ένας αναγνωρισμένος ηγέτης στην παγκόσμια κρουαζιέρα, μεταφέρει 1.700.000 επισκέπτες κάθε χρόνο σε προορισμούς σε όλο τον κόσμο που κυμαίνονται από τρεις έως 114 ημέρες, επιτρέποντάς τους να δουν τον κόσμο και να έρθουν πίσω νέων.

Μια ιστορία της καινοτομίας

Από το ξεκίνημα της γραμμής, η εταιρία άνοιξε το δρόμο στη βιομηχανία της κρουαζιέρας, εξελίσσεται για να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της σημερινής παραθεριστή. Από τότε πολλές εταιρίες έχουν υιοθετήσει τις αρχές της princess cruises σε όλο τον κόσμο. Η εταιρεία έχει εδώ και καιρό γίνει ηγέτης στη ναυπήγηση πλοίων που έχουν σχεδιαστεί ειδικά για να φιλοξενήσει ένα μεγάλο αριθμό από τα πιο περιζήτητα πλοία. Στα μέσα της δεκαετίας του 1990, η εταιρεία καινοτόμησε την ιδέα της τοποθέτησης των επιβατών στον έλεγχο των δικών τους εμπειρία κρουαζιέρας με την εισαγωγή της ένα ευρύ φάσμα ευέλικτων εν πλω εγκαταστάσεων, ανέσεων και υπηρεσιών, προκειμένου να δημιουργήσουν μια προσωπική εμπειρία διακοπών. Η εταιρεία επίσης ήταν πρωτοπόρος όλο το 24ωρο με το πρώτο «εστιατόριο όλο το εικοσιτετράωρο.

Με στόλο 18 πλοίων η εταιρία προσφέρει μια σειρά από μεγέθη και ανέσεις. Μεγαλύτερα πλοία της γραμμής περιλαμβάνουν Regal Princess (2014), Royal Princess (2013) Caribbean Princess (2004), το Crown Princess (2006), Diamond Princess (2004), Emerald Princess (2007), το Golden Princess (2001), το Grand Princess (1998), Ruby Princess (2008), Sapphire Princess (2004), και το Star Princess (2002). Μεσαίου μεγέθους σκάφη αποτελούνται από Coral Princess (2003), Dawn Princess (1997), το νησί Princess (2003), το Sea Princess (1998), και η Sun Princess (1995), ενώ τα μικρά πλοία της γραμμής διαθέτουν μια πιο οικεία εμπειρία κρουαζιέρας στο πλοίο Pacific Princess (1999) και το Ocean Princess (1999). Οι πιο πρόσφατες προσθήκες στο στόλο, Regal Πριγκίπισσα και Royal Princess, εισήγαγε μια νέα γενιά πλοίων στο στόλο το 2013 και το 2014.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Με βάση την κλαδική μελέτη που έκανε η Εθνική τράπεζα της Ελλάδος το οικονομικό έτος 2011 καθώς και την έκθεση το CLIA για το οικονομικό έτος 2014 η κρουαζιέρα στην Ευρώπη είναι ένας κλάδος που όλο ένα και αναπτύσσεται και είναι πολύ επικερδής. Κατά τη διάρκεια του 2014 υπήρχαν 42 γραμμές κρουαζιέρας με έδρα την Ευρώπη καθώς και λειτουργούσαν 123 κρουαζιερόπλοια με χωρητικότητα περίπου 146.000 κλινών. Επιπλέον, άλλα 60 πλοία με χωρητικότητα περίπου 89.000 κλινών αναπτύχθηκαν στην Ευρώπη από 18 μη ευρωπαϊκές γραμμές. Εκτιμάται ότι 6.400.000 κάτοικοι της Ευρώπης έκαναν κράτηση σε κρουαζιέρες το έτος 2014, αύξηση 0,5% σε σχέση με το 2013, το ποσοστό αυτό αντιπροσωπεύει περίπου το 30% του συνόλου των επιβατών κρουαζιέρας σε όλο τον κόσμο. Τέλος, υπολογίζεται ότι περίπου 5.850.000 επιβάτες επιβιβάστηκαν από ένα ευρωπαϊκό λιμάνι, μείωση περίπου του 3,6% σε σχέση με το 2013. Από αυτούς περίπου 4.900.000 ήταν Ευρωπαίοι και περίπου 900.000 προήλθαν από χώρες εκτός Ευρώπης.

Η συντριπτική πλειοψηφία αυτών των κρουαζιέρων επισκέφθηκαν λιμάνια της Μεσογείου, της Βαλτικής και των άλλων περιφερειών της Ευρώπης, δημιουργώντας 29 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών σε ένα σύνολο περίπου 250 ευρωπαϊκών πόλεων-λιμάνια, μια μείωση της τάξης του 7,1% από το 2013. Επιπλέον, εκτιμάται ότι περίπου 14.400.000 άτομα ως πλήρωμα έφτασαν επίσης στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν την παραγωγή, την απασχόληση και τις αμοιβές των εργαζομένων που παρήχθησαν σε εκείνες τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις που παραδίδονται τα αγαθά και οι υπηρεσίες στις γραμμές κρουαζιέρας και των επιβατών και των πληρωμάτων τους.

Ο τουρισμός με κρουαζιερόπλοια έχει δημιουργήσει περισσότερες από 12.000 νέες θέσεις εργασίας τον περασμένο χρόνο, και τώρα απασχολεί περισσότερα από 339.000 άτομα σε όλη την Ευρώπη. Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία έλαβαν μια ευπρόσδεκτη ώθηση με μια καθαρή αύξηση των πέντε πλοίων, 27 πλοία σήμερα έχουν προγραμματιστεί για παράδοση κατά τα επόμενα τέσσερα χρόνια, με συνδυασμένη δυναμικότητα άνω των 76.000 επιβατών και αντιπροσωπεύουν συνολική επένδυση της βιομηχανίας κρουαζιέρας στην Ευρώπη πάνω από € 12 δισεκατομμύρια. Η Ευρώπη δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι βιώνει μια εύθραυστη οικονομική ανάκαμψη και

ανυπομονούμε να συνεργαστούμε εποικοδομητικά με τη νέα Επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, μαζί με τις κυβερνήσεις σε όλη την Ευρώπη, για να διασφαλίσουμε ότι μπορούμε να συνεχίσει να συμβάλει στην εν λόγω αναγέννηση. Με την εξασφάλιση ότι η Ευρώπη θα παραμείνει σε μια καλή θέση είμαστε σίγουροι ότι αυτή η βιομηχανία μπορεί να προσφέρει διαρκή και βιώσιμη, οικονομικής ανάπτυξης για το προβλέψιμο μέλλον.

Οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν την παραγωγή, την απασχόληση και την αμοιβή των εργαζομένων που παρήχθησαν σε εκείνες τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις που παραδίδουν τα αγαθά και τις υπηρεσίες στις γραμμές κρουαζιέρας και των επιβατών και των πληρωμάτων τους. Το 2014, στον κλάδο της κρουαζιέρας δημιουργούνται άμεσες δαπάνες ύψους € 16.6 δισεκατομμύρια. Οι δαπάνες αυτές περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

1. 4.055.000.000 € στις δαπάνες για την κατασκευή νέων κρουαζιερόπλοιων και τη συντήρηση και ανακαίνιση των υπαρχόντων πλοίων εντός των ευρωπαϊκών ναυπηγείων, μια αύξηση της τάξεως του 12,8% σε σχέση με το 2013. Αυτή ήταν η δεύτερη ετήσια αύξηση μετά από τρία διαδοχικά έτη κατά την οποία οι δαπάνες αυτές είχαν πέσει. Τα 520.000.000 εκατομμύρια που ήταν η αύξηση των δαπανών ναυπήγησης και συντήρησης ήταν η πρωταρχική κινητήριος δύναμη της ευρωπαϊκής βιομηχανίας κρουαζιέρας για την ανάπτυξη του 2014. Οι εν λόγω δαπάνες αντιπροσώπευαν σχεδόν όλη την αύξηση των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας της κρουαζιέρας.
2. Στην αρχή του 2014 υπήρχαν 23 κρουαζιερόπλοια στα βιβλία των ευρωπαϊκών ναυπηγείων για κατασκευή. Επί του παρόντος συμπεριλαμβανομένων των παραδόσεων κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 2015, τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία βρίσκονται υπό σύμβαση για την κατασκευή 29 κρουαζιερόπλοιων, πλοία με συνολική αξία 16 δις € μέχρι το 2018.

Οι εταιρίες κρουαζιέρας δαπάνησαν 6.970.000.000 € σε ευρωπαϊκές επιχειρήσεις για τα αγαθά και τις υπηρεσίες που τους προσφέρουν.

Μεταξύ των σημαντικότερων δαπανών ήταν το ακόλουθες:

- € 670 εκατομμύρια δαπανήθηκαν από τις εταιρίες κρουαζιέρας προς τις ευρωπαϊκές βιομηχανίες τροφίμων και κατασκευαστών ποτών.

- Εκτιμάται ότι € 775 εκατομμύρια δόθηκαν σε προμήθειες που καταβάλλονται σε Ευρωπαϊκούς ταξιδιωτικούς πράκτορες.
- Οι γραμμές κρουαζιέρας δαπάνησαν € 1.39 δισεκατομμύρια για υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένων: την ασφάλιση, τη διαφήμιση, τους μηχανικούς και άλλες επαγγελματικές υπηρεσίες.
- 3,64 δις € στην κρουαζιέρα επιβατών και στις δαπάνες του πληρώματος.

Στις δαπάνες επιβατών περιλαμβάνονται οι δαπάνες για την εκδρομές στην ακτή, πριν και μετά την κρουαζιέρα, διαμονή σε ξενοδοχείο, αεροπορικά ταξίδια και άλλα εμπορεύματα στα λιμάνια της επιβίβασης και της αποβίβασης. Με δεδομένη την πτώση 3,6% σε επιβιβάσεις και τη μείωση 7,1% σε επισκέψεις των επιβατών στα ευρωπαϊκά λιμάνια, το σύνολο των επιβατών και των δαπανών του πληρώματος μειώθηκε κατά 4,2% από το 2013. Ακόμη, δαπανήθηκαν € 1.48 δισεκατομμύρια σε μισθούς και ημερομίσθια, μια αύξηση της τάξης του 2,2% από το 2013, τα οποία καταβλήθηκαν στο Ευρωπαϊκό διοικητικό προσωπικό και το πλήρωμα των κρουαζιερόπλοιων.

Όλα τα παραπάνω οικονομικά στοιχεία μπορούν να συνοψιστούν σε ένα πίνακα όπου δείχνει ότι τα 16,2 δις προκύπτουν από 164.800 θέσεις εργασίας, πληρώνοντας 5,09 δις σε μισθούς.

Industry ①	Expenditures € Million	Jobs	Compensation € Million
Agr., Mining & Constr. ②	€20	171	€4
Manufacturing	€7,988	42,559	€1,707
Non-durable Goods	€2,023	6,744	€246
Durable Goods	€5,975	35,815	€1,461
Wholesale & Retail Trade	€812	11,150	€222
Transportation & Utilities	€3,696	21,902	€805
Hospitality ③	€407	6,421	€143
Financial and Business Services	€1,576	13,419	€463
Personal Services & Govt.	€647	9,336	€266
Subtotal	€15,156	104,958	€3,610
Cruise Line Employees	€1,480	64,873	€1,480
Grand Total	€16,637	169,831	€5,090

Όσο αφορά τώρα τις συνολικές οικονομικές επιπτώσεις μπορούμε να συνοψίσουμε τα στοιχεία των παρακάτω πινάκων ώστε να βγάλουμε τα συμπεράσματά μας.

Country	Direct Expenditures € Million	Growth from 2013	Total Jobs	Compensation € Million
Italy	€4,601	0.7%	102,284	€3,111
Germany	€3,254	6.3%	49,559	€1,801
UK	€3,155	1.0%	71,022	€2,594
Spain	€1,208	-1.4%	25,483	€763
France	€1,117	3.9%	15,101	€658
Top 5	€13,385	2.5%	263,449	€8,927
Norway	€591	-2.5%	14,745	€477
Finland	€582	12.4%	8,743	€330
Greece	€506	-11.8%	10,136	€190
Netherlands	€399	11.8%	6,481	€187
Sweden	€228	11.2%	3,022	€119
Next 5	€2,306	2%	43,127	€1,303
Rest of the EU+3	€946	8.5%	42,354	€523
Total	€16,637	2.8%	348,930	€10,753

Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα οι πέντε κορυφαίες χώρες βιώνουν μια συνδυασμένη αύξηση 2,5% κατά τη διάρκεια του 2014. Η Γερμανία άνοιξε το δρόμο με μια αύξηση 6,3% σε άμεσες δαπάνες και αντιπροσώπευαν σχεδόν το 60% του καθαρής αύξησης των δαπανών μεταξύ των κορυφαίων πέντε χώρων. Οι δαπάνες αυξήθηκαν σε καθεμία από τις τέσσερις κατηγορίες δαπανών στη Γερμανία. Η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη άνοιξε το δρόμο με μια αύξηση 8% ακολουθούμενη από τις γραμμές κρουαζιέρας και τις δαπάνες των επιβατών και του πληρώματος, το καθένα με μια αύξηση σχεδόν 5%.

Το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιταλία είχαν μικρότερα κέρδη στον τομέα με τα αντίστοιχα κέρδη του 1% και 0,7% αντίστοιχα. Η ανάπτυξη στο Ηνωμένο Βασίλειο ήταν αποτέλεσμα μιας αύξησης 2% των δαπανών από τις γραμμές κρουαζιέρας. Αυτό το κέρδος ήταν εν μέρει αντισταθμιστικό της μείωσης 3,5% στις συνδυασμένες δαπάνες των επιβατών και του πληρώματος και τις δαπάνες επισκευής πλοίων. Όπως σημειώνεται παραπάνω, η Ιταλία παρουσίασε αύξηση 2,5% σε άμεσες δαπάνες της βιομηχανίας της κρουαζιέρας το 2014. Αυτή η αύξηση των δαπανών ήταν το καθαρό

αποτέλεσμα της αύξησης κατά 19% των δαπανών στα ιταλικά ναυπηγεία, τα οποία αντισταθμίστηκε εν μέρει από τη μείωση κατά 5,3% δαπάνες από τις γραμμές κρουαζιέρας και των επιβατών τους και πλήρωμα για αγαθά και υπηρεσίες για την υποστήριξη των κρουαζιέρων, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών των εργαζομένων.

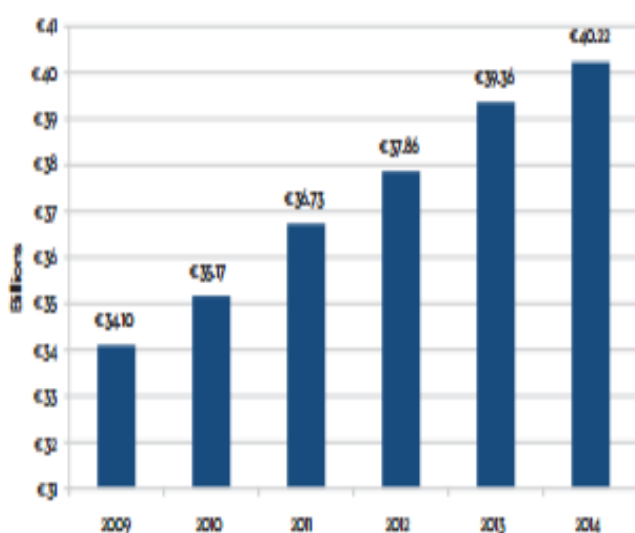
Οι άμεσες δαπάνες του δημόσιου τομέα της κρουαζιέρας αυξήθηκαν κατά 3,9% στη Γαλλία κατά τη διάρκεια της 2014. Όπως και στη Γερμανία, οι δαπάνες αυξήθηκαν σε καθένα από τα τέσσερα κατηγορίες δαπανών. Αναλυτικότερα, οι δαπάνες επιβατών και πληρώματος αυξήθηκαν κατά 7,7%, ακολουθούμενη από την αύξηση κατά 2,3% στις αποζημιώσεις των εργαζομένων των γραμμών πλεύσης που διαμένουν στη Γαλλία. Οι αγορές κρουαζιέρας γραμμής για αγαθά και υπηρεσίες αυξήθηκε κατά 2% ενώ οι δαπάνες στα γαλλικά ναυπηγεία αυξήθηκαν κατά 1,4%.

Τέλος, οι άμεσες δαπάνες στην Ισπανία μειώθηκαν κατά 1,4% κατά τη διάρκεια της του 2014. Οι δαπάνες από τους επιβάτες και το πλήρωμα σε ισπανικά λιμάνια-πόλεις μειώθηκαν κατά 5,1% κυρίως λόγω της μείωσης 6% σε επιβιβάσεις και επισκέψεις διέλευσης σε ισπανικούς λιμένες. Οι δαπάνες κρουαζιέρας μειώθηκαν σε παρόμοιο ποσοστό της τάξεως του 5,5%. Οι ζημίες αυτές στις δαπάνες αντισταθμίστηκαν μόνο εν μέρει από μια αύξηση κατά 21% των δαπανών από τις γραμμές κρουαζιέρας για την επισκευή πλοίων και τις αμοιβές των εργαζομένων.

Industry	Expenditures € Million	Jobs	Compensation € Million
Agr., Mining & Constr.	€2,353	17,295	€332
Manufacturing	€14,529	82,227	€3,176
Nondurable Goods	€4,645	20,089	€728
Durable Goods	€9,884	62,138	€2,448
Wholesale & Retail Trade	€2,382	31,266	€569
Transportation & Utilities	€8,561	108,790	€3,141
Hospitality	€1,246	17,033	€377
Financial and Business Services	€9,279	66,852	€2,363
Personal Services & Govt	€1,873	25,467	€795
Total	€40,223	348,930	€10,753

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις είναι πιο ομοιόμορφα κατανεμημένες μεταξύ των διαφόρων βιομηχανιών από τις άμεσες οικονομικές επιπτώσεις, καθώς οι έμμεσες και επαγωγικές επιπτώσεων δεν

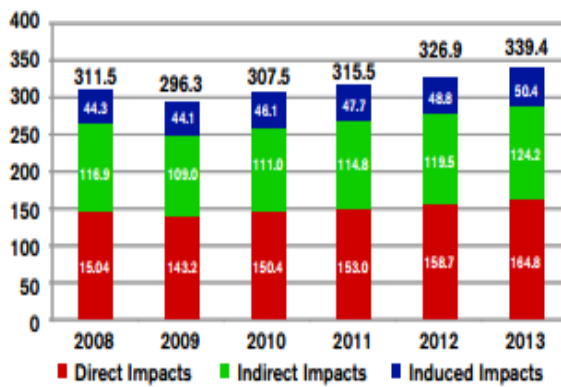
επηρεάζουν τους τομείς της κρουαζιέρας. Ωστόσο, ο τομέας της μεταποίησης (κυρίως η ναυπηγική βιομηχανία) και ο τομέας των μεταφορών εξακολουθούν να έχουν τα ηνία και να αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το ήμισυ της βιομηχανίας κρουαζιέρας σε όλη την Ευρώπη. Ο τομέας των μεταφορών καθώς και των υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένου των εργαζόμενων στις γραμμές κρουαζιέρας, αντιπροσώπευαν το 22% του συνολικού ποσού παραγωγής και το 31% της συνολικής απασχόλησης και το 29% της συνολικής αποζημίωσης που παράγεται από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας. Ο τομέας της Μεταποίησης, στον οποίο περιλαμβάνεται η ναυπηγική βιομηχανία, αντιπροσωπεύει το 36% της συνολικής παραγωγής, το 24% των θέσεων εργασίας και το 30% της συνολικής αποζημίωσης που παράγεται από τη βιομηχανία κρουαζιέρας.



Όσο αφορά την συνολική παραγωγή των κλάδων της οικονομίας που επηρεάζονται από την ευρωπαϊκή βιομηχανία κρουαζιέρας όπως φαίνεται από το σχετικό διάγραμμα η ποσοστιαία παραγωγή έχει αυξηθεί κατά 18% από 34.1 δισεκατομμύρια ευρώ το

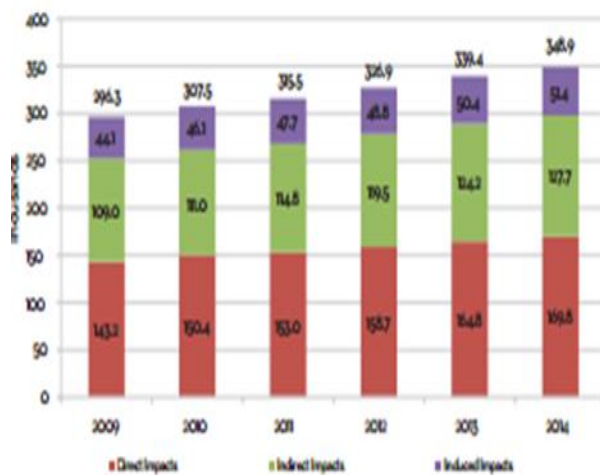
οικονομικό έτος 2009 σε 40,2 δισεκατομμύρια ευρώ το έτος 2014. Η ισχυρότερη αύξηση που παρατηρείτε στη συνολική παραγωγή σε σχέση με την αύξηση των άμεσων δαπανών είναι εν μέρει το αποτέλεσμα της βελτιωμένης παραγωγικότητας κατά το μεγαλύτερο μέρος των ευρωπαϊκών βιομηχανιών.

Total Employment Generated by Cruise Industry Expenditures in Europe, 2008 - 2013



Παρατηρώντας το διάγραμμα είναι φανερό ότι η συνολική απασχόληση που σχετίζεται με τη συνολική παραγωγή έχει αυξηθεί κατά 18% από 296.300 θέσεις εργασίας το 2008 σε 348.900 θέσεις εργασίας το 2014. Η επιβράδυνση του ρυθμού

αύξησης της απασχόλησης είναι το αποτέλεσμα της αντίστροφης αύξησης της παραγωγικότητας της απασχόλησης σε σχέση με την παραγωγή.



Επιπλέον, παρατηρούμε ότι ο συνδυασμός της κάμψης της οικοδόμησης κρουαζιερόπλοιων, το οποίο έχει πολλαπλασιάστηκε επιπτώσεις, και ο αντίκτυπος της παγκόσμιας ύφεσης το 2009, οδήγησε σε μια απόλυτη μείωση της συνολικής απασχόλησης το 2009, που κράτησε μέχρι 2011. Τέλος, στο

συνολικό αποτέλεσμα της εργασίας έχουμε μια μέση αύξηση της τάξεως του 3,3% κάθε χρόνο για αυτά τα έτη.

2.1 ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η Ευρωπαϊκή βιομηχανία κρουαζιέρας βρίσκεται σε μεγάλη άνθηση και ιδιαίτερα η Μεσόγειος έχει πολλούς προορισμούς που έχουν γίνει πολύ δημοφιλείς τις τελευταίες δεκαετίες. Πολλά από τα ηγετικά λιμάνια έχουν χαρακτηριστεί ως λιμάνια που πρέπει οπωσδήποτε να περιέχονται στο πλάνο μιας κρουαζιέρας. Κάποια άλλα λιμάνια εξίσου σημαντικά έχουν ακόμη πιο πολλά πλεονεκτήματα καθώς είναι σε σημεία κλειδί για τις μετακινήσεις. Στο παρακάτω πίνακα φαίνονται τα σημαντικότερα λιμάνια για το 2014 σε χιλιάδες επιβάτες.

Port	Revenue Passengers, 2014			Total
	Embarking	Disembarking	Port Call	
Mediterranean Top ten				
Barcelona	615	607	1,142	2,364
Civitavecchia	366	365	1,409	2,140
Venice	755	754	225	1,734
Palma Majorca	303	303	730	1,336
Marseille	253	253	805	1,311
Naples	50	50	1,014	1,114
Piraeus	128	128	799	1,055
Savona	334	334	350	1,019
Genoa	286	286	253	824
Dubrovnik	7	8	791	807
Northern Europe Top ten				
Southampton	768	768	38	1,573
Copenhagen	244	244	252	750
Hamburg	281	278	29	589
St Petersburg	0	0	514	514
Lisbon	21	21	459	501
Bergen	2	2	439	483
Tallinn	8	7	464	479
Stockholm	28	28	412	467
Helsinki	3	2	415	420
Cadiz	1	1	379	381

Estimates in italics.

Source: MedCruise, Cruise Europe and individual port data

Επίσης, τα κυριότερα λιμάνια home ports στην Ευρωπαϊκή αγορά τόσο στη Μεσόγειο όσο και στη Βόρεια Ευρώπη σύμφωνα με στοιχεία έχουν αυξητική τάση μεταξύ των ετών 2012-2014.

Home Port	Country	2012	2013	2014
Mediterranean				
Civitavecchia	Italy	2,394,423	2,538,259	2,140,039
Venice	Italy	1,739,501	1,815,823	1,733,839
Palma Majorca	Spain	984,785	1,245,244	1,336,437
Piraeus (Athens)	Greece	1,198,047	1,302,581	1,055,556
Savona	Italy	810,097	939,038	1,018,794
Genoa	Italy	797,239	1,051,015	824,109
Barcelona	Spain	2,408,960	2,599,232	2,364,292
Northern Europe				
Southampton	UK	1,577,790	1,683,160	1,573,428
Copenhagen	Denmark	840,000	800,500	740,000
Hamburg	Germany	430,329	552,359	588,690
Kiel	Germany	348,180	363,476	354,000
Amsterdam	Netherlands	289,757	276,912	253,092

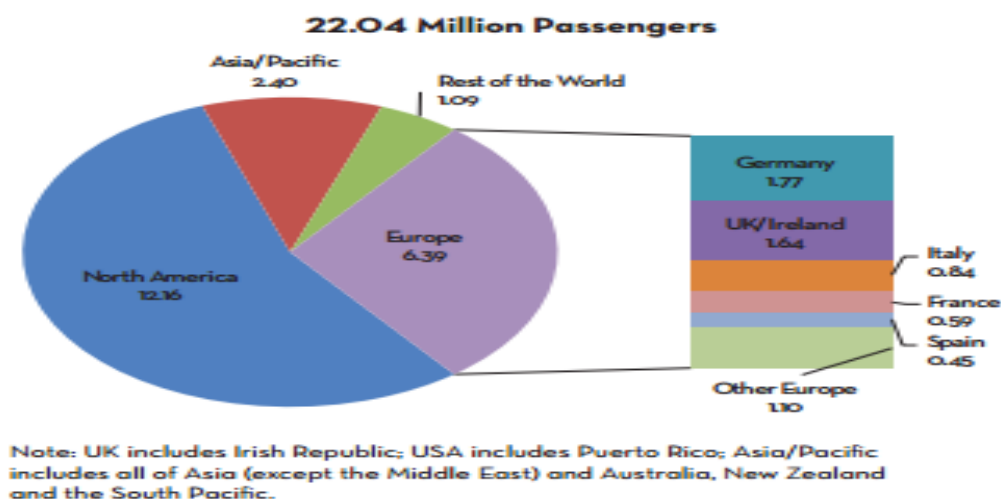
Note: Where a port also handles port-of-call passengers, these are also included in the totals shown in the above table.

Source: MedCruise, Cruise Europe and individual port data.

Όσο αφορά τα λιμάνια ενδιάμεσης στάσης στη Μεσογειακή αγορά τα σημαντικότερα λιμάνια καταγράφονται παρακάτω στο πίνακα για τα τελευταία χρόνια μεταξύ του 2012-2014.

Port-of-Call	Country	2012	2013	2014
Mediterranean				
Marseille	France	890,124	1,188,031	1,311,284
Naples	Italy	1,228,651	1,175,018	1,113,762
Dubrovnik	Croatia	743,000	943,000	807,000
Santorini	Greece	838,899	750,000	679,000
Corfu	Greece	655,764	744,651	672,368
Livorno	Italy	1,037,849	736,516	626,356
Mykonos	Greece	657,511	520,000	610,207
Côte d'Azur ☉	France	702,080	613,218	595,685
Istanbul	Turkey	564,555	683,598	589,353
Bari	Italy	618,882	604,781	561,602
Kusadasi	Turkey	560,000	580,000	553,231
Palermo	Italy	354,399	410,999	531,712
Valletta	Malta	611,757	477,759	517,594
La Spezia	Italy	50,239	213,858	483,563
Tunis	Tunisia	582,601	511,065	440,433
Malaga	Spain	651,517	397,064	409,298

2.2 ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ



Με βάση στατιστικά στοιχεία που έγιναν μπορούμε να εκτιμήσουμε ότι σε παγκόσμιο επίπεδο το 2014 οι ταξιδιώτες που προτίμησαν την κρουαζιέρα ανέρχονται σε 22.04 εκατομμύρια, εκ των οποίων το 29% είναι ταξιδιώτες που προέρχεται από Ευρωπαϊκές χώρες.

Ο παρακάτω πίνακας βοηθάει να κατανοήσουμε από πού προέρχονται οι περισσότεροι Ευρωπαίοι επιβάτες.

Country	Passengers	Share of Total
Germany	1,771,000	27.7%
UK/ Ireland [Ⓞ]	1,644,000	25.7%
Italy	842,000	13.2%
France	593,000	9.3%
Spain	454,000	7.1%
Norway	176,300	2.8%
Switzerland	143,000	2.2%
Austria	122,000	1.9%
Netherlands	109,000	1.7%
Sweden	78,800	1.2%
Belgium	73,000	1.1%
Denmark	37,700	0.6%
Finland	12,200	0.2%
Other Europe	331,000	5.3%
Total	6,387,000	100.0%

[Ⓞ] Of which Ireland, est. 35,000.

Source: IRN for CLIA Europe.

Η ευρωπαϊκή αγορά έχει αυξηθεί κατά 4% τα τρία τελευταία έτη και κατά 128% την τελευταία δεκαετία. Με ποσοστό 56% οι Ευρωπαίοι πολίτες να προτιμούν να ταξιδέψουν στη Μεσόγειο και στον Ατλαντικό το 2014.

Σημαντικό στατιστικό στοιχείο είναι ο τόπος εκκίνησης της κρουαζιέρας. Αναλυτικότερα, τα Ιταλικά λιμάνια, με επικεφαλής την Βενετία, την Τσιβιταβέκια, την Σαβόνα και την Γένοβα, ήταν οι Ευρωπαίοι ηγέτες της αγοράς με 1.95 εκατομμύρια επιβάτες το 2014. Η Ισπανία ήταν στη δεύτερη θέση με σχεδόν 1.26 εκατομμύρια επιβάτες κατά τη διάρκεια του 2014. Η Βαρκελώνη και η Πάλμα ήταν τα μεγάλα λιμάνια επιβίβασης. Το Ηνωμένο Βασίλειο ήταν Τρίτη χώρα πίσω από την Ισπανία με περίπου ένα εκατομμύριο επιβιβάσεις. Τα κύρια λιμάνια επιβίβασης για τους επιβάτες του Ηνωμένου Βασιλείου ήταν το Σαουθάμπτον και το Ντόβερ.

Οι επόμενες τρεις πιο σημαντικές χώρες της κρουαζιέρας επιβίβασης ήταν η Γερμανία, η Γαλλία και η Δανία. Οι επιβιβάσεις στην Γερμανία ήταν 600.000 φορτώσεις των επιβατών, που ακολουθείται από τη Γαλλία με 306.600 και τη Δανία με 244.000. Τα κύρια λιμάνια επιβίβασης σε αυτές τις χώρες ήταν: Κίελο και Αμβούργου στη Γερμανία, τη Μασσαλία στη Γαλλία και στην Κοπεγχάγη στη Δανία.

Τα παραπάνω στοιχεία γίνονται πιο κατανοητά στον πίνακα που ακολουθεί:

Country	Passengers	Share of Total
Italy	1,957,300	33.4%
Spain	1,258,100	21.5%
UK	942,000	16.1%
Germany	584,800	10.3%
France	306,600	5.2%
Denmark	244,000	4.2%
Greece	176,600	3.0%
Netherlands	86,700	1.5%
Sweden	48,000	0.8%
Malta	46,800	0.8%
Cyprus	38,500	0.7%
Portugal	23,900	0.4%
Croatia	18,000	0.3%
Other EU + 3	25,600	0.4%
EU+3	5,772,200	98.6%
Other Europe [⊕]	81,000	1.4%
Total	5,853,200	100.0%

[⊕] Russia, Georgia and Ukraine

Source: G. P. Wild (International) Limited.

Η Μεσόγειος είναι στατιστικά η περιοχή της Ευρώπης με την μεγαλύτερη συσσώρευση των κρουαζιέρων. Με επικεφαλής την Τσιβιταβέκια, τη Νάπολη, και το Λιβόρνο, τα ιταλικά λιμάνια φιλοξένησαν 6.017.000 επισκέπτες το 2014. Με την ενσωμάτωση των Καναρίων Νήσων, τα ισπανικά λιμάνια έλαβαν σχεδόν 5.000.000 επισκέψεις επιβατών κρουαζιέρας το 2014. Η Ελλάδα έχει διατηρήσει την κατάταξη της ως το τρίτο πιο δημοφιλή προορισμός στην Ευρώπη με 4.100.000 επισκέψεις επιβατών το 2013. Με τον Πειραιά, τη Σαντορίνη, τη Μύκονο και το Κατάκολο να είναι οι μεγαλύτερες θύρες προορισμού.

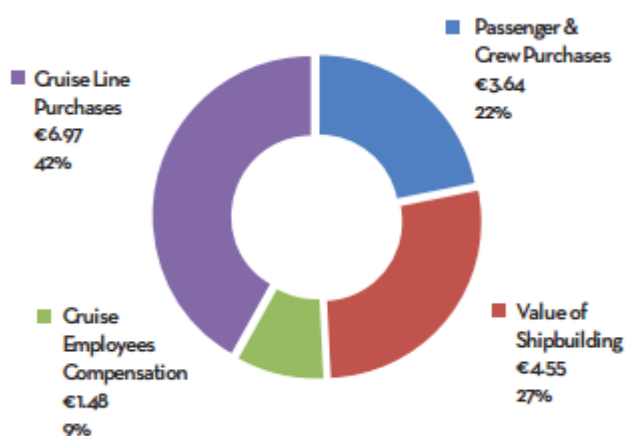
Country	Passengers	Share of Total
Italy	6,174,100	21.3%
Spain	4,890,700	16.9%
Greece	4,075,700	14.1%
Norway	2,618,900	9.0%
France	2,439,300	8.4%
Croatia	1,118,900	3.9%
Portugal	1,105,800	3.8%
United Kingdom	922,000	3.2%
Sweden	562,100	1.9%
Estonia	471,700	1.6%
Benelux	461,300	1.6%
Malta	426,000	1.5%
Finland	416,000	1.4%
Denmark	359,800	1.2%
Germany	358,100	1.2%
Gibraltar	299,900	1.0%
Iceland	234,500	0.8%
Ireland	179,500	0.6%
Slovenia	118,900	0.5%
Cyprus	106,600	0.5%
Poland	105,200	0.4%
Other EU [Ⓞ] + 3	209,300	0.7%
EU+3	27,654,300	95.5%
Other Europe [Ⓢ]	1,312,500	4.5%
Total	28,966,800	100.0%

[Ⓞ] Latvia, Lithuania, Romania and Bulgaria.

[Ⓢ] Including following in thousands: Russia, 538; Montenegro, 309; Monaco, 167; Turkey (Europe only), 441 (estimates in italics).

2.3 ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη αποφέρει 16,6 δισεκατομμύρια ευρώ σε άμεσες δαπάνες το 2014, μια αύξηση της τάξεως του 2,8% από το 2013. Όπως φαίνεται παρακάτω στο διάγραμμα το ποσό αυτό των δαπανών διανέμεται σε τέσσερις μεγάλες κατηγορίες.

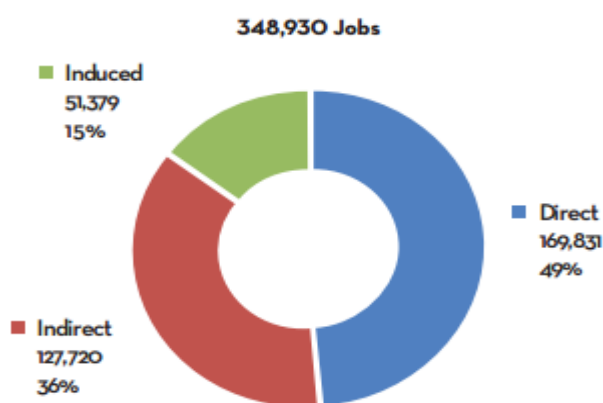


Αναλυτικότερα, η παγκόσμια βιομηχανία κρουαζιέρας δαπάνησε € 4.55 δισεκατομμύρια, το 27% των συνολικών δαπανών της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη κατά τη διάρκεια του 2014 σε δαπάνες για την κατασκευή νέων και τη συντήρηση. Αυξημένη κατά 4,7% από το 2013 και μετά είναι σχεδόν αμετάβλητη το 2012 (+ 0,3%). Πριν από το 2012, οι δαπάνες της ναυπηγικής βιομηχανίας είχαν μειωθεί για τρία συνεχόμενα έτη.

Country	Newbuildings	Refurbishment	Total
Germany	€1,204	€447	€1,651
Italy	€1,201	€127	€1,328
France	€370	€72	€442
Finland	€407	€53	€460
Other EU+3	€464	€207	€ 671
Total	€3,646	€906	€4,552

Όπως φαίνεται και στον πίνακα, το 80% των δαπανών αυτών αφορούν την εργασία σε εξέλιξη για την κατασκευή νέων κρουαζιερόπλοιων, με το υπόλοιπο 20% να αφορά τις μετατροπές, ανακαινίσεις και τις συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων.

Όσο αφορά τα συνολικά οικονομικά οφέλη του τομέα, η Ευρώπη έχει επωφεληθεί σημαντικά από την κρουαζιέρα το 2014. Οι 348.930 θέσεις εργασίας έχουν παράγει 16,6 δισεκατομμύρια ευρώ τα οποία διαχωρίζονται σε άμεσες, έμμεσες και επαγωγικό όφελος. Αναλυτικότερα τα στοιχεία φαίνονται στο παρακάτω διάγραμμα.



Industry	Direct Jobs	Share of Total
Agr., Mining & Constr.	171	0.1%
Manufacturing	42,559	25.0%
Food & Beverages	2,764	1.6%
Textiles & Apparel	1,704	1.0%
Paper & Printing	1,144	0.7%
Petroleum & Chemicals	1,132	0.7%
Stone, Clay & Glass	170	0.1%
Metals	2,280	1.3%
Machinery	4,384	2.6%
Electrical Machinery	1,026	0.6%
Shipbuilding	26,058	15.2%
Other Manufacturing	1,897	1.1%
Wholesale & Retail Trade	11,150	6.6%
Hospitality	6,421	3.8%
Transportation & Utilities	21,902	12.9%
Air Transport	5,669	3.3%
Transport Services	14,048	8.3%
Other Transport & Utilities	2,185	1.3%
Financial and Business Services	13,419	7.9%
Finance, Ins. & Real Estate	987	0.6%
Business Services	12,432	7.3%
Personal Services & Govt	9,336	5.5%
Subtotal	104,958	61.8%
Cruise Line Employees*	64,873	38.2%
Grand Total	169,831	100.0%

* European Nationals

Τέλος όσο αφορά την συνεισφορά της κρουαζιέρας σε κάθε τομέα ο πίνακας που ακολουθεί δείχνει αναλυτικά τα στοιχεία για το 2014.

Οι 64.873 χιλιάδες εργαζόμενοι απασχολούνται άμεσα από της γραμμές κρουαζιέρας. Αυτοί αντιπροσώπευαν σε ποσοστό το 38,2% των άμεσων επιπτώσεων αποζημίωσης.

Οι 42.559 χιλιάδες ευρωπαίοι εργαζόμενοι των βιομηχανιών που εξαρτώνται από την κρουαζιέρα, ανέρχεται σε 25% του συνόλου των άμεσων αποζημιώσεων.

Οι υπάλληλοι των ευρωπαϊκών ναυπηγείων που ασχολούνται με την κατασκευή και συντήρηση κρουαζιερόπλοιων ανέρχονται σε 26.058 και σε ποσοστό της τάξεως του 15,2% για το 2014.

2.4 Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ Η ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι βιομηχανίες που ωφελήθηκαν από τον τομέα της κρουαζιέρας. Εταιρίες τροφίμων και ποτών με € 670.000.000 που καταναλώνονται επί των πλοίων από τους επιβάτες και το πλήρωμα, αύξηση 0,6% από το 2013. Η πετροχημική βιομηχανία έλαβε κατ'εκτίμηση € 982 εκατομμύρια από τις γραμμές κρουαζιέρας το 2014, μια αύξηση της τάξεως του 4,8% σε σχέση με το 2013. Στα πετροχημικών προϊόντων περιλαμβάνουν καύσιμα, λιπαντικά, χρώματα και είδη καθαρισμού.

Το ποσό των 965 εκατομμύριων δαπανήθηκαν για την κατασκευή μετάλλων και μηχανήματων, συμπεριλαμβανομένου του χειρισμού υλικών εξοπλισμού, μηχανές, συσκευές φωτισμού, επικοινωνίας εξοπλισμού και ηλεκτρονικών υπολογιστών. Αυτό αντιπροσωπεύει μια αύξηση του 12% από το 2013. Οι δαπάνες για τη μεταφορά και βοηθητικά προγράμματα ανήλθαν σε 1.610.000.000 € και περιλαμβάνονται οι δαπάνες για τις δημόσιες επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας, ταξιδιωτικούς πράκτορας προμήθειες, λιμενικά τέλη και επίγεια μεταφορά. Δεν παρατηρήθηκε καμία ποσοστιαία μεταβολή από το 2013.

Ο τομέας της κρουαζιέρας πέρασε επίσης κατ'εκτίμηση το ποσό των € 1.380.000.000 σε χρηματοοικονομικές και επιχειρηματικές υπηρεσίες, όπως: διαφήμιση, μηχανικές και άλλες επαγγελματικές υπηρεσίες. Αυτή ήταν μια αύξηση της τάξης του 3,7% από το 2013.

Industry	Purchases	Share of Total
Ag. Min., & Const.	€19	0.3%
Food & Beverage	€670	9.6%
Textiles & Apparel	€ 190	2.7%
Paper & Printing	€180	2.6%
Petroleum & Chemicals	€982	14.1%
Stone & Glass	€28	0.4%
Metals	€218	3.1%
Machinery	€747	10.7%
Other Manufacturing	€396	5.7%
Wholesale Trade	€168	2.4%
Transportation & Utilities	€1,601	23.0%
Financial & Bus. Services	€1,384	19.9%
Personal Serv. & Gov't	€387	5.5%
Total	€6,970	100.0%

Note: In this and subsequent tables in the economic impact sections, the totals may differ from the sum of the components due to rounding.

2.5 ΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Η μακροπρόθεσμη τάση της δεκαετίας (2005-2014) είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντική. Τα μέλη της Med-Cruise, τα οποία εκπροσωπούν συνολικά πάνω από 100 λιμένες κρουαζιέρας σε 20 διαφορετικές χώρες της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου, υποδέχθηκαν το 2014 με 11,6 εκατομμύρια περισσότερους επιβάτες κρουαζιέρας σε σύγκριση με το 2005. Η σημαντική συνολική αύξηση κατά 83,4% έχει ως αποτέλεσμα η Μεσόγειος να αποτελεί σήμερα τον δεύτερο δημοφιλέστερο προορισμό κρουαζιέρας παγκοσμίως μετά την Καραϊβική. Πρόκειται για μια δυναμική

αγορά, την οποία χαρακτηρίζει η ύπαρξη σημαντικού αριθμού λιμένων και προορισμών σε κοντινές αποστάσεις.

Παράλληλα, η περιοχή προσφέρει τη δυνατότητα για την πραγματοποίηση κρουαζιέρας όλους τους μήνες ενός ημερολογιακού έτους. Τα δύο αυτά στοιχεία σε συνδυασμό με τη γεωγραφία, την ιστορία και τον πολιτιστικό πλουραλισμό προσφέρουν σοβαρές προοπτικές περαιτέρω άνθησης στο προσεχές μέλλον. Τα νέα είναι θετικά και για την Ένωση που εκπροσωπεί τους μεσογειακούς λιμένες κρουαζιέρας. Τα 40 μέλη της MedCruise το 2005 υποδέχθηκαν 9,56 εκατ. κινήσεις επιβατών. Δέκα χρόνια αργότερα, το 2014, οι αντίστοιχες κινήσεις ανήλθαν σε 16,14 εκατ. Τη συγκεκριμένη περίοδο, 34 ακόμα λιμένες αποφάσισαν να ενταχθούν στη MedCruise, διαπιστώνοντας τη συμβολή της συλλογικής δράσης στην προώθηση των λιμένων κρουαζιέρας.

Ανάμεσα στις διαφορετικές περιοχές, όπως φαίνεται και αναλυτικότερα στον παρακάτω πίνακα η Μαύρη Θάλασσα εμφάνισε τη δυναμικότερη αύξηση, καθώς οι 126.778 κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας του 2010 ανήλθαν σε 162.588 το 2014. Αντίθετα, η Ανατολική Μεσόγειος, στην οποία περιλαμβάνεται και η πλειονότητα των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας, παρουσίασε το 2014 μείωση 1% σε σχέση με το 2010. Την ίδια στιγμή στην Αδριατική η αντίστοιχη αύξηση άγγιξε το 12%, ενώ η Δυτική Μεσόγειος είδε την κίνηση κρουαζιέρας να αυξάνεται κατά 4%.

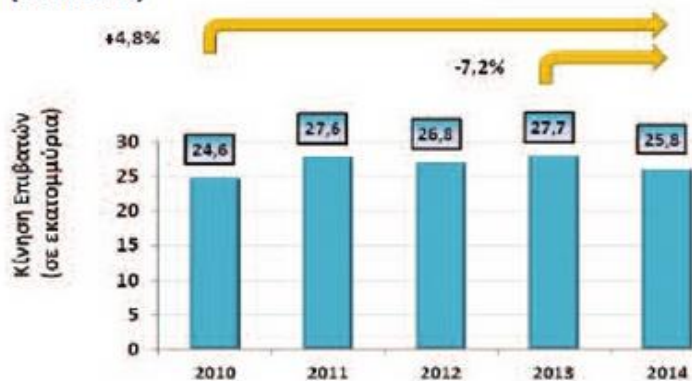
Περιοχή	Συνολική Κίνηση Επιβατών Κρουαζιέρας ανά περιοχή της Μεσογείου						
	2014	2013	Διαφορά 2014/2013	2012	2011	2010	Διαφορά 2014/2010
Δυτική Μεσόγειος	17.971.531	18.857.996	-4,70%	18.529.712	18.942.057	17.278.582	-4,01%
Αδριατική	4.604.764	5.118.572	-10,04%	4.819.754	4.730.757	4.111.186	12,01%
Ανατολική Μεσόγειος	3.022.838	3.583.558	-15,65%	3.261.300	3.779.129	3.060.567	-1,23%
Μαύρη Θάλασσα	162.588	187.872	-13,46%	142.168	117.632	126.778	28,25%
Σύνολο	25.761.721	27.747.998	-7,16%	26.752.934	27.569.575	24.577.113	4,82%

ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ : 2010-2014

Σε συνθήκες κρίσης των οικονομιών και πολιτικής αστάθειας στην ευρύτερη περιοχή, ο κλάδος της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο επέδειξε τη συγκεκριμένη περίοδο σημαντική ανθεκτικότητα, καταγράφοντας συνολική άνοδο που πλησιάζει το 5%. Από το 2011 έως σήμερα η συνολική κίνηση επιβατών κρουαζιέρας στην ευρύτερη περιοχή

της Μεσογείου ξεπερνά τα 25 εκατ. ετησίως. Μάλιστα, το 2013 αποτέλεσε χρονιά ρεκόρ, με τους μεσογειακούς λιμένες να καταγράφουν 27,7εκατ. επισκέψεις επιβατών κρουαζιέρας (Γράφημα 1). Ανάμεσα στις διαφορετικές περιοχές (Πίνακας 1), η Μαύρη Θάλασσα εμφάνισε τη δυναμικότερη αύξηση, καθώς οι 126.778 κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας του 2010 ανήλθαν σε 162.588 το 2014. Αντίθετα, η Ανατολική Μεσόγειος, στην οποία περιλαμβάνεται και η πλειονότητα των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας, παρουσίασε το 2014 μείωση 1% σε σχέση με το 2010. Την ίδια στιγμή στην Αδριατική η αντίστοιχη αύξηση άγγιξε το 12%, ενώ η Δυτική Μεσόγειος είδε την κίνηση κρουαζιέρας να αυξάνεται κατά 4%.

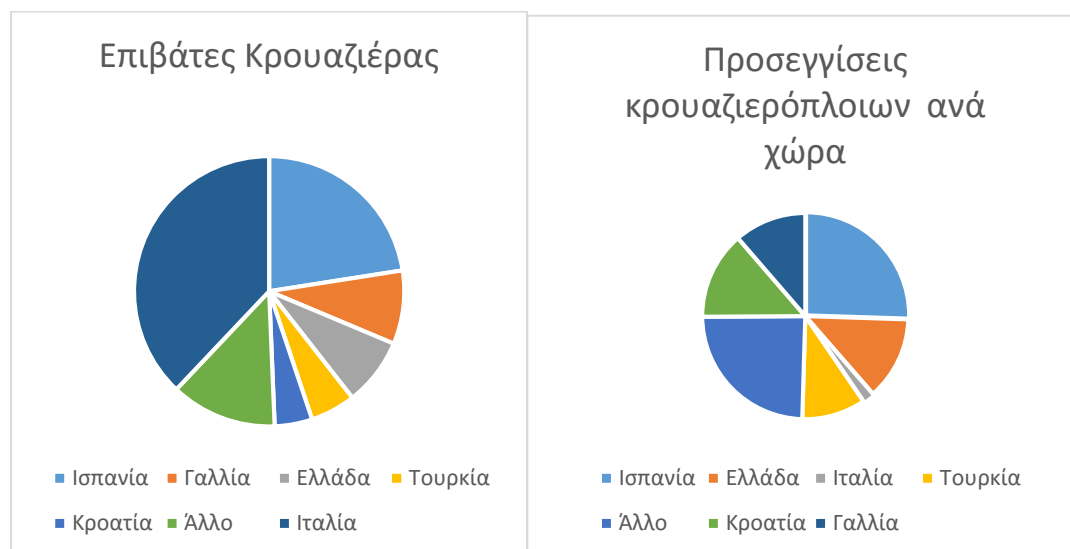
Γράφημα 1: Κίνηση επιβατών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο (2010-2014)



Ανάμεσα στις χώρες της Μεσογείου η Ιταλία έρχεται πρώτη στα μεγέθη της κρουαζιέρας συγκεντρώνοντας το 37,9% της συνολικής κίνησης επιβατών, όπως επίσης και το 27,3% του συνόλου των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων. Η Ισπανία ακολουθεί με ποσοστά 22,5% και 18,9%, αντίστοιχα. Στην τρίτη θέση σε επίπεδο κίνησης επιβατών βρίσκεται η Γαλλία (8,8%) και σε προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων η Κροατία (10,2%). Η Ελλάδα κατέχει την τέταρτη θέση ανάμεσα σε 20 χώρες της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου, συγκεντρώνοντας το 8,1% της συνολικής κίνησης επιβατών και το 8,7 του συνόλου των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων.

Η Ιταλία διατηρεί και το 2014 τα πρωτεία στα μεγέθη που αφορούν τους επιβάτες επιβίβασης/προορισμού (Home In/Out Passengers) συγκεντρώνοντας το 52,2% του συνόλου των επιβατών, ενώ τη διαδέχεται η Ισπανία με το 26,5%. Την τρίτη και τέταρτη θέση καταλαμβάνουν Γαλλία και Ελλάδα με 7,7% και 4,7% αντίστοιχα, ενώ ακολουθούν Τουρκία και Μάλτα. Η εικόνα διαφοροποιείται αισθητά στην

περίπτωση των διερχόμενων επιβατών (Transit Passengers), όπου η Ελλάδα βρίσκεται στην τρίτη θέση συγκεντρώνοντας 9,5%, μετά την Ιταλία(31,9%) και την Ισπανία (16,2%).



2.6 ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Ο Πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει την πορεία των μεγεθών των εννέα ελληνικών λιμένων που συμμετέχουν στη MedCruise. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά, ο Πειραιάς παραμένει το λιμάνι με τη μεγαλύτερη κίνηση κρουαζιέρας εμφανίζοντας, όμως, μείωση στην κίνηση επιβατών σε σχέση με το 2013, καθώς και μείωση 7,8% σε βάθος πενταετίας. Η Κέρκυρα βρίσκεται στη δεύτερη θέση, με παρατηρούμενη άνοδο σε σχέση με το 2010 ύψους 12,6%. Στην τρίτη θέση το Ηράκλειο με ετήσια πτώση στην κίνηση επιβατών κρουαζιέρας ύψους 10% και ακολουθούν ο Βόλος και οι λιμένες της Σούδας και των Χανίων με αξιοσημείωτη αύξηση των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας σε βάθος πενταετίας. Στη Θεσσαλονίκη και την Καβάλα σημειώθηκε το 2014 ετήσια άνοδος στην κίνηση επιβατών κρουαζιέρας σε ποσοστό 35% και 87%, ενώ η Ηγουμενίτσα και η Πάτρα είδαν τον συνολικό αριθμό επιβατών να μειώνεται σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, κατά 33% και 41% αντίστοιχα.

Λιμάνι	Κίνηση Επιβατών Κρουαζιέρας				Προσεγγίσεις Κρουαζιερόπλοιων			
	2014	2013	2010	Διαφορά 2014/2010	2014	2013	2010	Διαφορά 2014/2010
Πειραιάς	1.055.556	1.302.581	1.145.402	-7,8%	606	711	799	-24,2%
Κέρκυρα	672.368	744.651	596.902	12,6%	395	480	430	-8,1%
Ηράκλειο	242.951	270.020	305.675	-20,5%	160	177	247	-35,2%
Βόλος	57.825	20.227	21.435	169,8%	53	31	33	60,6%
Σούδα/Χανιά	33.304	124.205	11.509	189,4%	38	47	21	81,0%
Θεσσαλονίκη	19.720	14.591	16.036	23,0%	31	18	22	40,9%
Καβάλα	13.087	6.995	4.237	208,9%	26	14	11	136,4%
Ηγουμενίτσα	3.096	4.650	136	2176,5%	13	14	1	1.200%
Πάτρα	745	1.264	1.059	-29,7%	2	2	2	0,0%

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟ



Τα λιμάνια κρουαζιέρας, με βάση τα λειτουργικά χαρακτηριστικά τους, μπορούν να ταξινομηθούν σε τρεις κατηγορίες.

- Η πρώτη αφορά στα λιμάνια επιβίβασης/αποβίβασης τα οποία αναφέρονται στη βιβλιογραφία ως home ports ή κόμβοι (hubs). Σε αυτήν την κατηγορία λιμένων υπάρχουν οι απαραίτητες προϋποθέσεις τόσο για την διακίνηση των επιβατών μεταξύ αεροδρόμιου και λιμανιού όσο και των αποσκευών τους.
- Ο δεύτερος τύπος λιμένος είναι το λιμάνι προορισμού (destination port). Αυτά τα λιμάνια παρέχουν υπηρεσίες στα κρουαζιερόπλοια και στους επιβάτες τους κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας και η παραμονή σε αυτά είναι μόνο για συγκεκριμένες ώρες (σε ορισμένες περιπτώσεις η παραμονή στο λιμάνι μπορεί να είναι μεγαλύτερη περιλαμβάνοντας και διανυκτέρευση). Τέτοια λιμάνια δεν προσφέρουν συνήθως πρόσθετες υπηρεσίες, όπως π.χ. Πετρέλευσης, εφοδιασμού τροφίμων, συλλογής λυμάτων κτλ, πέρα από την δυνατότητα να φιλοξενήσουν το σκάφος.
- Ο τελευταίος τύπος είναι το υβριδικό λιμάνι (hybrid port), που μπορεί να είναι λιμένας επιβίβασης, προορισμού, η αμφότερα. Τέτοια λιμάνια επιβιβάζουν και αποβιβάζουν επιβάτες κρουαζιέρας και παράλληλα αποτελούν προορισμό. Η ύπαρξή τους, όπως και στην περίπτωση των κόμβων, οφείλεται κυρίως στην

ανάγκη για αεροπορική πρόσβαση των επιβατών στο κρουαζιερόπλοιο και δευτερευόντως στην παροχή υπηρεσιών στο πλοίο.

Η αγορά της κρουαζιέρας κατέχει μια σημαντική θέση στη συνολική αγορά του τουρισμού που αντιπροσωπεύει σημαντική δυναμική ανάπτυξης για τους παράκτιους προορισμούς, όπως τα ελληνικά νησιά και πολλές περιοχές της ελληνικής ηπειρωτικής χώρας. Η Ελλάδα, παρουσιάζει ένα ευρύ φάσμα επιλογών τόσο σε ηπειρωτικά όσο και σε νησιωτικά λιμάνια, με τον Πειραιά να κρατά ηγετικό ρόλο στην περιοχή σαν υβριδικό λιμάνι. Ολοένα και περισσότερα λιμάνια διεκδικούν πλέον συμμετοχή στα δρομολόγια κρουαζιέρας αν και τα περισσότερα είναι λιμάνια προορισμού. Το 2012 υπήρξαν για πρώτη φορά ενδείξεις ότι λιμάνια που για δεκαετίες ήταν λιμάνια προορισμού διεκδικούν πλέον υβριδικό ρόλο (Ρόδος, Ηράκλειο και Χάνια).

Στην Ιταλία, η οποία είναι παραδοσιακά μια πολύ σημαντική χώρα κρουαζιέρας, βρίσκεται η Βενετία, 3ο λιμάνι στην γενική κατάταξη ευρωπαϊκών λιμένων μετά από Βαρκελώνη και Civitavecchia. Υπάρχουν και άλλα αξία λογού λιμάνια τα οποία είναι επίσης υβριδικά αφού μπορεί κατά περίπτωση να λειτουργούν και σαν λιμάνια επιβίβασης ή προορισμού. Στη μέση της Μεσογείου βρίσκεται το λιμάνι της Βαλέττα στη Μάλτα. Το λιμάνι του Korper στη Σλοβενία έχει κάνει κάποια πρόοδο τα τελευταία χρόνια σε αφίξεις κρουαζιερόπλοιων. Όταν αποκαταστάθηκε η ειρήνη στην περιοχή της Αδριατικής τη δεκαετία του 1990, ενδιαφέροντα νέα λιμάνια της Κροατίας προστέθηκαν στα δρομολόγια της Ανατολικής Μεσογείου που παραδοσιακά επικεντρώνονταν στην Ιταλία και την Ελλάδα. Αυτά τα νεότερα από πλευράς τουριστικού ενδιαφέροντος κρουαζιέρας- λιμάνια της Νότιας Ευρώπης συνδυάστηκαν με τα παραδοσιακά δημοφιλή της Μεσογείου. Το λιμάνι του Κοτόρ π.χ. έχει γίνει πολύ δημοφιλές, τελευταία, αφού περιλαμβάνεται σχεδόν σε όλα τα δρομολόγια κρουαζιέρας στην Αδριατική Θάλασσα αλλά και σε πολλά που συνδυάζουν Ιταλία και Ελλάδα. Στην άλλη πλευρά του Αιγαίου, η Τουρκία έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο και έχει καταβάλει μεγάλες προσπάθειες στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού επιτυγχάνοντας την καθιέρωση της ως ένας κλασικός χώρος κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο.

Ιδιαίτερα, το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης αποτελεί σημαντικότερο υβριδικό λιμάνι, του οποίου η καίρια γεωγραφική του θέση επιτρέπει τον συνδυασμό του με τις κρουαζιέρες στη Μαύρη Θάλασσα, περιοχή για την οποία παρουσιάζεται

ζήτηση τελευταία. Νοτιότερα, η Λεμεσός στην Κύπρο αποτελεί συχνό λιμένα προορισμού. Το Ταρτούς είναι το κύριο λιμάνι κρουαζιέρας προορισμού στη Συρία και υπάρχει επίσης η Λατάκια. Εξαιτίας της υπάρχουσας και συνεχιζόμενης έντασης στη Μέση Ανατολή, τα λιμάνια αυτά δεν περιλαμβάνονται στα δρομολόγια κρουαζιέρας. Το ίδιο ισχύει και το λιμάνι της Βηρυτού στο Λίβανο και της Τρίπολης στη Λιβύη. Η Αραβική Άνοιξη αποτέλεσε πρόσφατα αιτία αποσταθεροποίησης της γενικότερης περιοχής επιδρώντας σημαντικά και στον τομέα κρουαζιέρας της γενικότερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου επιβάλλοντας στα δρομολόγια αλλαγές της τελευταίας στιγμής, γεγονός ανεπιθύμητο και ζημιογόνο για τις εταιρείες. Από τις αλλαγές αυτές ωφελήθηκαν λιμάνια της περιοχής που δεν συνεπλάκησαν στις ταραχές. Το Ισραήλ λόγω των θρησκευτικών και πολιτισμικών μνημείων που διαθέτει αποτελεί σημαντικό πόλο για τους επιβάτες κρουαζιέρας και έτσι το λιμάνι προορισμού της Χάιφα δέχεται πολλά κρουαζιερόπλοια, ειδικά για τις επισκέψεις στους Άγιους Τόπους όπως επίσης και το Ashdod το οποίο είναι εξίσου σημαντικό. Τελευταία, το Eilat παρουσιάζει αύξηση στην επισκεψιμότητα εξαιτίας της ανάπτυξης της περιοχής της Ερυθράς Θάλασσας, το ίδιο ισχύει και το Αιγυπτιακό λιμάνι της Safaga. Η Αίγυπτος αποτελεί γενικότερα σημαντικό προορισμό εξαιτίας της ιστορικής και πολιτιστικής αξίας των αξιοθέατων της, έτσι τόσο το Port Said όσο και η Αλεξάνδρεια είναι πολύ σημαντικά λιμάνια προορισμού.

Η σχέση μεταξύ των νησιών διαμορφώνεται και γίνεται σαφέστερη στο πλαίσιο μιας κρουαζιέρας. Από την ώρα που ένα κρουαζιερόπλοιο παραλάβει τους επιβάτες και αποπλεύσει για το κατά κανόνα, κυκλικό ταξίδι της κρουαζιέρας, η σχέση μεταξύ των λιμανιών στα οποία θα προσεγγίσει είναι σχέση συμπληρωματικότητας αφού η διαδρομή είναι δεδομένη και περιλαμβάνει την προσέγγιση συγκεκριμένων λιμένων που έχουν προκαθοριστεί. Αντίθετα, η σχέση μεταξύ των υποψήφιων λιμανιών κατά το στάδιο του σχεδιασμού της κρουαζιέρας δεν είναι καθόλου ξεκάθαρη με δεδομένο ότι ο σχεδιαστής έχει την ευχέρεια να διαμορφώσει τα λιμάνια προορισμού κατά διαφορετικούς τρόπους ανταποκρινόμενος σε διαφορετικές ιεραρχήσεις προτεραιότητας. Τα λιμάνια εκκίνησης (και τερματισμού) (A) και τα λιμάνια προορισμού (destination) συνθέτουν το ταξίδι της κρουαζιέρας και η σχέση μεταξύ τους είναι:

A (hub) + B (destination) + C (destination) + ... + A (hub) με αυτή τη σειρά και χωρίς αποκλεισμούς.

Θα πρέπει να τονίσουμε ότι η παραπάνω σχέση δεν ισχύει στην πράξη μεταξύ των λιμανιών-κόμβων (hubs ή home ports) τα οποία είναι εξ ορισμού αμοιβαία αποκλειόμενα, και ως εκ τούτου, ανταγωνιστικά. Τα υβριδικά λιμάνια επειδή δεν μπορεί να καταταγούν αποκλειστικά σε μια κατηγορία εξαιτίας του διττού τους ρόλου αφού ο χαρακτήρας τους αλλάζει καθώς αλλάζει το καθεστώς τους ανάλογα με το ρόλο τους στην κρουαζιέρα. Με βάση τα ανωτέρω, θα μπορούσαμε να διατυπώσουμε τους ακόλουθους απλούς κανόνες ως προς τις σχέσεις μεταξύ των λιμανιών:

1. Τα λιμάνια κόμβοι είναι πάντοτε ανταγωνιστικά μεταξύ τους, άσχετα από την μεταξύ τους απόσταση κατά την έννοια ότι η επιλογή του ενός, αποκλείει την επιλογή του άλλου ως κόμβο.

2. Ο ανωτέρω κανόνας ισχύει γενικά εκτός αν ένα λιμάνι κόμβος παίρνει το ρόλο λιμένα προορισμού, καθίσταται δηλαδή υβριδικό (π.χ. Πειραιάς ως προορισμός με κόμβο τη Βενετία), χάνοντας προσωρινά ως προς τη συγκεκριμένη κρουαζιέρα την ιδιότητα του λιμανιού κόμβου. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι κανόνες (3) και (5).

3. Τα λιμάνια προορισμού που βρίσκονται σε μικρή απόσταση μεταξύ τους δύνανται είτε να είναι συμπληρωματικά, είτε ανταγωνιστικά. Συμπληρωματικά είναι οσάκις συναποτελούν κομμάτια συγκεκριμένης κρουαζιέρας και ανταγωνιστικά όταν αποτελούν εναλλακτικούς προορισμούς. Η σχέση τους εξαρτάται από το δρομολόγιο της κρουαζιέρας (π.χ. Σαντορίνη και Μύκονος).

4. Εκτός συγκεκριμένου προγράμματος κρουαζιέρας, ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμανιών προορισμού – που κατά περίπτωση δύναται να είναι οξύς – αφορά στην προσέλκυση του ενδιαφέροντος του σχεδιαστή με κυρία όπλα τα τοπικά ενδιαφέροντα και τις υποδομές.

5. Λιμάνια προορισμού που απέχουν πολύ μεταξύ τους είναι συνήθως ανταγωνιστικά έχοντας βεβαία υπόψη τον μέσο όρο διάρκειας των κρουαζιέρων. Η κρουαζιέρα κατά κανόνα είτε θα προσεγγίσει στο ένα, είτε στο έτερο, πάντως όχι και στα δυο (π.χ. Ντουμπρόβνικ και Σαντορίνη).

6.Οι ανωτέρω περιγραφόμενες σχέσεις δημιουργούνται μέσα από τον σχεδιασμό της κρουαζιέρας και αναθεωρούνται όταν αλλάζουν τα πλάνα.

Οι ανωτέρω κανόνες δύνανται να συνοψιστούν στον επόμενο πίνακα.

	Κόμβοι	Υβριδικά	Προορισμοί
Ανταγωνιστικά	ΝΑΙ	ΩΣ ΚΟΜΒΟΙ	ΝΑΙ
Συμπληρωματικά	ΟΧΙ	ΚΟΜΒΟΣ/ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΝΑΙ

Ενδιαφέρον έχει η παρατήρηση ότι ενώ μια κρουαζιέρα ξεκινά πάντοτε από ένα λιμάνι εκκίνησης (home port) και εξελίσσεται σε διάφορα άλλα λιμάνια, είτε υβριδικά είτε αμιγώς προορισμού, η ιστορική εξέλιξη και ο χαρακτηρισμός ενός λιμανιού ως προς τον ρόλο του στη κρουαζιέρα ακολουθεί μια διαφορετική πορεία. Σε επιχειρησιακό επίπεδο, η αποδοτικότητα των λιμένων αναλαμβάνει αυξημένες διαστάσεις λόγω της παγκοσμιοποίησης της παραγωγής, της μεταφοράς και της διανομής και της συνακόλουθης έντασης του διεθνούς ανταγωνισμού. Σήμερα, οι λιμενικές αρχές αντιλαμβάνονται τις νέες προσδοκίες από τα λιμάνια, και συνειδητοποιούν -συχνά οδυνηρά- ότι τα οφέλη της εξομάλυνσης των βραχυχρόνιων διακυμάνσεων μπορούν εύκολα να ακυρωθούν από σημεία συμφόρησης σε ανεπαρκή λιμάνια. Η διαπίστωση αυτή οδήγησε στην παγκόσμια αναδιάρθρωση της λιμενικής βιομηχανίας. Σχεδόν όλα τα μεγάλα λιμάνια ξεκίνησαν αρχικά ως λιμένες προορισμού διότι συγκέντρωναν κάποια στοιχεία ιστορικά, φυσικού κάλλους κ.ο.κ. Εάν ένα τέτοιο λιμάνι επιτύχει να γίνει home port τότε αξιωματικά καθίσταται υβριδικό διότι η καθιέρωση του ως κόμβος κρουαζιέρας δεν σημαίνει την απομείωση του ενδιαφέροντος που αυτό παρουσιάζει ως προορισμός. Κατά συνέπεια δεν συναντά κανείς συχνά λιμάνι που να χαρακτηρίζεται αμιγώς ως home port διότι αυτό θα σήμαινε τη γειτνίαση ενός διεθνούς αεροδρομίου - το οποίο αποτελεί προϋπόθεση για τη λειτουργία του κόμβου - με μια πόλη/λιμάνι άνευ τουριστικού ενδιαφέροντος.

Όπως αναφέραμε, τα νησιά που χωρίζονται από μεγάλα τμήματα θάλασσας συνήθως θεωρούνται ανταγωνιστικά, υπό την έννοια ότι η επιλογή της επίσκεψης σε ένα αποκλείει το ενδεχόμενο της επίσκεψης σε ένα άλλο. Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο στο αρχιπέλαγος - όπου τα νησιά βρίσκονται κοντά το ένα στο άλλο, σε αυτήν την περίπτωση συμβαίνει το αντίθετο. Ακριβώς επειδή τα νησιά βρίσκονται κοντά το ένα στο άλλο, η επίσκεψη σε ένα από αυτά αυξάνει την πιθανότητα της επίσκεψης σε ένα ή περισσότερα νησιά στην περιοχή. Έχει πάντως αποδειχθεί ότι ο παράγοντας γεωγραφία, μπορεί να συμβάλει θετικά στη διαδικασία επιλογής του λιμένα κόμβου και είναι σαφές ότι η κατάρτιση των δρομολογίων εξακολουθεί να είναι ο πιο σημαντικός συντελεστής που επηρεάζει την επιλογή αυτή. Τα λιμάνια, ανέκαθεν, θεωρούνταν ως σημαντικά μέσα για την ενίσχυση της ανάπτυξης, υπό μια ευρεία έννοια που μπορεί να θεωρηθεί ως μια πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης, όπου η "θέση" και η "κατάσταση" τους είναι εξαιρετικής σημασίας για την προέλευση και την εξέλιξη των λιμένων κρουαζιέρας. Η ένταξη ενός λιμένα σε κάποιο δρομολόγιο κρουαζιέρας έχει μεγάλες οικονομικές, κοινωνικές αλλά και περιβαλλοντικές επιπτώσεις στις τοπικές κοινωνίες. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των κόμβων κρουαζιέρας είναι ιδιαίτερα ισχυρός, διότι το εμπορικό και οικονομικό διακύβευμα είναι ιδιαίτερα υψηλό. Αντίθετα, μεταξύ των λιμένων που περιλαμβάνονται στην ίδια κρουαζιέρα ο ανταγωνισμός- όπως ήδη ειπώθηκε - είναι εξ ορισμού ανύπαρκτος, αφού οι επισκέψεις στο σύνολο αυτών είναι εξασφαλισμένες.

3.1 Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Η Μεσόγειος γεωγραφικά μπορεί να χωριστεί σε Δυτική Μεσόγειο και Ανατολική Μεσόγειο όσο αφορά το κλάδο της κρουαζιέρας αλλά και τα yachting. Παρ'όλο που το Δυτικό τμήμα της έχει αναπτυχθεί σημαντικά εδώ και χρόνια στο χώρο μπαίνει πολύ δυναμικά τα τελευταία χρόνια και το Ανατολικό τμήμα της που περιλαμβάνει πολλά λιμάνια άξια να συγκριθούν και να ανταγωνιστούν προορισμούς που ήταν χρόνια στην κορυφή. Ειδικότερα, η δυτική Μεσόγειος περιλαμβάνει:

1. Το σύνολο των λιμένων της Αδριατικής καθώς και τα λιμάνια και τα νησιά στη δυτική ακτή της Ιταλίας που βρίσκονται Νότια από τη Ρώμη.
2. Τις Λιβυκές ακτές,
3. Τις ακτές της Αιγύπτου,

4. Τη Μάλτα
5. Την Κύπρο,
6. Το Ισραήλ,
7. Το Λίβανο,
8. Τη Συρία,
9. Την Τουρκία μέχρι το Βόσπορο,
10. Την Ελλάδα,
11. Την Αλβανία,
12. Τη Σερβία και το Μαυροβούνιο,
13. Την Βοσνία και Ερζεγοβίνη,
14. Την Κροατία και
15. Τη Σλοβενία.

Όπως έγινε γνωστό, στα posidonia του 2015 οι δυναμικές της Ανατολικής Μεσογείου για το 2015 διαφαίνονται λαμπρές. Ειδικότερα, περί τα 40 δισεκατομμύρια ευρώ αναμένεται να αγγίξει η ετήσια συμβολή της κρουαζιέρας στην ευρωπαϊκή οικονομία και η Ανατολική Μεσόγειος προετοιμάζεται να αυξήσει το μερίδιο που της αναλογεί. Σύμφωνα με τους εκπροσώπους της βιομηχανίας που θα συμμετάσχουν στο επικείμενο Posidonia Sea Tourism Forum, το οποίο έχει προγραμματιστεί για τις 26-27 Μαΐου στην Αθήνα, το 2015 φέρνει τα πρώτα θετικά μηνύματα για την περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, μετά την επιβράδυνση του ρυθμού ανάπτυξης που ακολούθησε την «Αραβική Άνοιξη». Ήδη καταγράφεται αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας για το 2015 με την εισαγωγή νέων και μεγαλύτερων πλοίων.

Ηγετικά στελέχη των μεγαλύτερων και πλέον αναγνωρισμένων εταιρειών κρουαζιέρας παγκοσμίως θα δώσουν το παρών στο Posidonia Sea Tourism Forum για να θέσουν επί τάπητος τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος στην Ανατολική Μεσόγειο, να προτείνουν λύσεις σε χρόνια προβλήματα και να επιχειρήσουν να μετατρέψουν τις τάσεις σε ευκαιρίες για τους βασικούς παράγοντες της βιομηχανίας και τα λιμάνια-προορισμούς κρουαζιέρας της περιοχής. Ανάμεσα στους ομιλητές της εκδήλωσης συμπεριλαμβάνονται στελέχη των μεγαλύτερων εταιρειών όπως η Azamara Club Cruises, Celestyal Cruises (πρώην Louis Cruises), Crystal Cruises, MSC Cruises, Royal Caribbean Cruises και άλλων, τα οποία θα προσέλθουν στην

ελληνική πρωτεύουσα για αυτή τη διήμερη εκδήλωση με σκοπό να συναντήσουν κυβερνητικά στελέχη, εκπροσώπους κρατικών και αυτοδιοικητικών φορέων και παράγοντες της βιομηχανίας θαλασσιού τουρισμού της Ανατ. Μεσογείου.

Όπως σχολίασε ο αντιπρόσωπος της Royal Caribbean Cruises κ. Ανδρέας Στυλιανόπουλος, Πρόεδρος και CEO της Navigator Travel: «Είμαι σίγουρος ότι η Ανατολική Μεσόγειος θα συνεχίσει να ανακάμπτει ως περιοχή κρουαζιέρας, παρά το γεγονός ότι κάποιοι από τους σημαντικούς προορισμούς της εξακολουθούν να βρίσκονται εκτός παιχνιδιού. Ένας σημαντικός παράγοντας για την ανανέωση της ζήτησης για κρουαζιέρα στην Ανατολική Μεσόγειο είναι ότι η Ελλάδα, ως τουριστικός προορισμός, έχει πρόσφατα γίνει πολύ της μόδας παγκοσμίως. Η αειφορία της τουριστικής ανάπτυξης βασίζεται σε διορατικές στρατηγικές που πηγάζουν από ένα σαφές όραμα, σε διαρκή μέριμνα για την ποιότητα του προϊόντος και σε πολιτική σταθερότητα που εγγυάται μια συνεπή συνέχεια στις εφαρμοζόμενες πολιτικές».

Στο ίδιο πνεύμα αισιοδοξίας κινήθηκαν και οι δηλώσεις του κ. Marco Digioia, Διευθυντή Κρατικών Υποθέσεων της CLIA Europe: «Προγραμματίζουμε συναντήσεις με Έλληνες ανώτερους κρατικούς αξιωματούχους για να συζητήσουμε τις προοπτικές της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και την Ανατολική Μεσόγειο εν όψει της προβλεπόμενης ενίσχυσης του ρυθμού ανάπτυξης στην περιοχή το 2016. Επίσης, θα εξετάσουμε τρόπους υπέρβασης των ανασχετικών παραγόντων που επηρεάζουν την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, τόσο για προσεγγίσεις τράνζιτ όσο και για homeporting». Με την ευκαιρία του Posidonia Sea Tourism Forum, η CLIA Europe θα διεξάγει την εξαμηνιαία Συνεδρίαση της Εκτελεστικής της Επιτροπής της στην Αθήνα, θέλοντας με αυτόν τον τρόπο να αναδείξει τη σπουδαιότητα της περιοχής για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας.

Σύμφωνα με τον κ. Θεόδωρο Βώκο, Εκτελεστικό Διευθυντή των Εκθέσεων Ποσειδώνια - που είναι οι διοργανωτές της εκδήλωσης - η Ελλάδα συνεχίζει να έχει σημαντική παρουσία κρουαζιερόπλοιων, με τον αριθμό των επιβατο-επισκέψεων να αγγίζει συνολικά τα 5 εκατομμύρια το 2014. «Αρκετά ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας συγκαταλέγονται ανάμεσα στα δημοφιλέστερα της Ευρώπης σε απόλυτο αριθμό επισκέψεων επιβατών. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την εμφάνιση νέων λιμανιών υποδοχής κρουαζιερόπλοιων στην περιοχή, θα συνεχίσει να προσφέρει στις εταιρείες κρουαζιέρας σημαντικές δυνατότητες για συναρπαστικές και προσοδοφόρες

επιλογές τουριστικών προορισμών». Με την ανάπτυξη νέων δυνητικών λιμένων αφετηρίας (homeports) και λιμένων προσέγγισης στην περιοχή, διευκολύνεται η αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας που αναμένεται το έτος 2015, χάρη στα νέα και σύγχρονα κρουαζιερόπλοια που θα τεθούν σε κυκλοφορία σύντομα από τις TUI Cruises, Costa Cruises και P&O Cruises, καθώς και στην έλευση στην περιοχή της Μεσόγειο ενός σημαντικού αριθμού υπερμεγέθων κρουαζιερόπλοιων όπως τα Anthem of the Seas, Allure of the Seas και Norwegian Epic. Οι θετικές εξελίξεις αναμένεται να συνεχιστούν το 2016 και 2017, με νέα πλοία να προστίθενται από τις εταιρείες κρουαζιέρας AIDA και MSC Cruises, τα οποία προγραμματίζεται να ενταχθούν στον ευρωπαϊκό στόλο.

Η αύξηση του αριθμού των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή συνεπάγεται αυτομάτως και αύξηση της πελατείας για τους προμηθευτές του κλάδου αυτού, περιλαμβανομένων των παραγωγών τροφίμων και ποτών. Σε αυτό το πλαίσιο, εξαγωγείς ποιοτικών προϊόντων τροφοδοσίας, επιχειρήσεις επεξεργασίας τροφίμων, οινοποιεία και παραγωγοί γαστρονομικών προϊόντων της εκάστοτε πόλης/περιοχής θα έχουν την δυνατότητα και την ευκαιρία να συμμετάσχουν στο European F&B Cruise Ship Supply Industry Workshop μαζί με διάφορους αντιπροσώπους και εκθέτες. Εκεί θα έρθουν σε επαφή με σημαντικούς εκπροσώπους του διεθνούς τομέα/κλάδου Προμηθειών και Τροφοδοσίας Κρουαζιερόπλοιων και θα ενημερωθούν υπεύθυνα για τον τρόπο λειτουργίας της εξειδικευμένης αυτής δραστηριότητας.

Επιπλέον, ο εκθεσιακός χώρος του Posidonia Sea Tourism Forum αποτελεί ιδανική πλατφόρμα για λιμενικές και περιφερειακές αρχές, εμπορικά επιμελητήρια, πάροχους τουριστικών υπηρεσιών και εταιρείες εκμετάλλευσης μαρινών να παρουσιάσουν τους προορισμούς και τις υπηρεσίες τους απ' ευθείας σε στελέχη της διεθνούς κρουαζιέρας και γιώτινγκ. Ένα ακόμα σημαντικό θέμα συζήτησης στο Συνέδριο θα είναι το μέλλον του yachting στην Ελλάδα και η δυναμική του, σε συνάρτηση με ζητήματα που αφορούν την ανάπτυξη και την εκμετάλλευση μαρινών. Το φετινό Συνέδριο θα ασχοληθεί με τους παράγοντες που λειτουργούν ως εμπόδια στην περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου αυτού στην Ελλάδα, καθώς και με την αρνητική εικόνα του και τους τρόπους αντιστροφής της εικόνας αυτής. Ιδιαίτερης σπουδαιότητας θα είναι η συζήτηση για το ρυθμιστικό περιβάλλον του yachting στη Μεσόγειο, στη

διάρκεια της οποίας θα εξεταστούν οι δυνατότητες θέσπισης ενός κοινού στρατηγικού επιχειρησιακού πλαισίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Όπως έχουμε προαναφέρει η Ελλάδα έχει μεγάλη ιστορία στο χώρο της ναυτιλίας. Όσο αφορά τώρα το τομέα της κρουαζιέρας, η Ελλάδα κατέχει διεθνώς περίοπτη θέση στον τομέα αυτό με τον υπό ελληνική σημαία αλλά και τον Ελληνόκτητο εμπορικό στόλο των κρουαζιερόπλοιων της, των διαφόρων εταιρειών που έχουν αποκτήσει ομολογουμένως παράδοση και άριστη φήμη στον τομέα αυτόν. Η πρώτη διεθνής ελληνική καμπάνια για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο Αιγαίο έγινε στη δεκαετία του 1950 όταν ο Βασιλεύς Παύλος και η Βασίλισσα Φρειδερίκη κάλεσαν όλους τους βασιλικούς Οίκους της Ευρώπης σε Αιγαιοπελαγίτικη κρουαζιέρα με κρουαζιερόπλοιο που παραχώρησε δωρεάν η εταιρεία Ποταμιάνου.

4.1 Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα είναι ένας δημοφιλής προορισμός για τα κρουαζιερόπλοια εδώ και αρκετά χρόνια. Αναμφίβολα η μακράιωνη ιστορία της χώρας, οι κλιματολογικές συνθήκες, το φυσικό κάλλος των ακτών, η γεωγραφική τοποθεσία και οι μικρές αποστάσεις μεταξύ ελληνικών νησιών την καθιστούν έναν ελκυστικό προορισμό. Δυστυχώς, όμως, ενώ τα πλοία μεγαλώνουν συνεχώς σε μέγεθος, η λιμενική υποδομή παραμένει σχεδόν στάσιμη και ανεπαρκής, με αποτέλεσμα οι δυνατότητες ανάπτυξης της κρουαζιέρας να περιορίζονται σημαντικά. Τα λιμάνια μας παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις σε υποδομές για τον ελλιμενισμό των μεγάλων πλοίων αλλά και των ήδη υπαρχόντων. Δεν υπάρχουν ουσιαστικά έργα νέων υποδομών σε εξέλιξη και τα ελληνικά νησιά που συμπεριλαμβάνονται στα προγράμματα των κρουαζιέρων έχουν ήδη κορεστεί, ενώ παραμένουν ουσιαστικά τα ίδια εδώ και τριάντα χρόνια. Η ανάπτυξη νέων προορισμών κρουαζιέρας θα μπορούσε να προσελκύσει και άλλα πλοία και να αλλάξει το σκηνικό, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην οικονομική άνθηση των ελληνικών νησιών, αλλά και της Ελλάδας γενικότερα.

4.2 Η ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η Ελλάδα λόγω της γεωγραφικής θέσεως της και τους πολλούς προορισμούς της έχει πολλές δυνατότητες και προοπτικές στον τομέα της κρουαζιέρας και για αυτό έχει και περίοπτη θέση. Όσο αφορά τα οφέλη της Ελλάδας από την κρουαζιέρα είναι πολλά και για αυτό βλέπουμε και μια στροφή προς το να βελτιώσουν τον τομέα αυτό. Αρχικά, Ο τουρισμός κρουαζιέρας παίζει σημαντικό ρόλο για τις τοπικές κοινωνίες. Είναι μια τονωτική ένεση χρήματος το οποίο διαχέεται σε όλη την κοινωνία με σημαντικά οφέλη, η κρουαζιέρα είναι μια πολύ μεγάλη ευκαιρία ανάπτυξης και απασχόλησης, δημιουργεί χιλιάδες θέσεις εργασίας τόσο σε μεγάλες πόλεις όσο και με σημαντική συνεισφορά στα νησιά και γενικότερα στην επαρχία όπου οι θέσεις εργασίας είναι περιορισμένες. Απόρροια της κατάστασης αυτής είναι ότι δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας, στηρίζονται περιφερειακά επαγγέλματα καθώς και δημιουργούνται νέα επαγγέλματα που σχετίζονται με τον τουρισμό γενικότερα και έτσι μειώνεται σημαντικά η ανεργία.

Επιπλέον, ένα εξίσου σπουδαίο όφελος είναι και ότι με την άνθιση της κρουαζιέρας γίνονται έργα υποδομών σε πολλά μέρη της Ελλάδος έτσι ώστε να μπορούν να μπορούν να γίνουν και αυτά μελλοντικοί προορισμοί. Έτσι έχουμε ανάπτυξη σε όλη την χώρα και αποκέντρωση του τουρισμού.

Όσο αφορά τα οικονομικά οφέλη για την χώρα μας, από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας μπορεί να επιτευχθεί αύξηση του εισαγόμενου συναλλάγματος καθώς και αύξηση των δραστηριοτήτων των παραναυτικών επιχειρήσεων, για παράδειγμα οι εταιρίες που προμηθεύουν τα κρουαζιερόπλοια με τρόφιμα, ποτά και ότι άλλο χρειάζονται. Ακόμη, συντελεί στην ανάπτυξη του τομέα της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης που και εκεί η χώρα μας έχει πολλές δυνατότητες και προοπτικές. Άμεσα ετήσια έσοδα της τάξεως των 570 εκατ. ευρώ κι έμμεσα έσοδα, ύψους 1,4 δις. ευρώ, συνεισφέρει ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, ενώ το 1/3 των χρημάτων αυτών κατευθύνονται προς τη στελέχωση 11.000 άμεσων θέσεων εργασίας. Τα στοιχεία επικαλέστηκε, χθες, από το βήμα της 3ης διεθνούς έκθεσης Posidonia Sea Tourism Forum, ο πρόεδρος της CLIA Europe κι εκτελεστικός πρόεδρος της MSC Cruises, Πιερφραντσέσκο Βάγκο, καταδεικνύοντας τη σημασία του κλάδου αλλά και τις τεράστιες προοπτικές ανάπτυξής του. Άλλωστε, η Ελλάδα είναι μόλις η έβδομη χώρα

της Ευρώπης, με βάση τα άμεσα οικονομικά οφέλη που απολαμβάνει από την κρουαζιέρα, παρότι αποτελεί έναν από τρεις-τέσσερις δημοφιλέστερους προορισμούς στη Μεσόγειο. Το λιμάνι του Πειραιά είναι το πέμπτο μεγαλύτερο στην Ευρώπη, καθώς διακίνησε 1,3 εκατ. επιβάτες το 2013, ενώ ανάπτυξη καταγράφει και η κρουαζιέρα μεταξύ των Ελλήνων επιβατών, οι οποίοι αυξήθηκαν κατά 10% το 2014, δείγμα των προοπτικών περαιτέρω ανάπτυξης του κλάδου. Ειδικά για το λιμάνι του Πειραιά, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ, Γ. Ανωμερίτης, γνωστοποίησε ότι τον επόμενο μήνα θα ξεκινήσουν οι εργασίες επέκτασης του λιμανιού της κρουαζιέρας, έργο προϋπολογισμού 120 εκατ. ευρώ και χρηματοδοτούμενο κατά 95% από την Ε.Ε.

Σύμφωνα με τον κ. Βάγκο, η απουσία homeporting στην Ελλάδα (δηλαδή η χρήση ελληνικών λιμανιών για την αφετηρία κρουαζιέρων) αποτελεί βασικό λόγο των περιορισμένων εσόδων σε σχέση με άλλες χώρες της Νοτίου Ευρώπης. Όπως τόνισε στην ομιλία, παρά την άρση του καμποτάζ, οι ξένες εταιρείες παραμένουν επιφυλακτικές απέναντι στη δραστηριοποίηση στο homeporting στην Ελλάδα, λόγω του φόβου των απεργιών. Αν δεν ίσχυε κάτι τέτοιο, το όφελος για την οικονομία θα ανερχόταν σε 1 δισ. ευρώ ετησίως, ενώ θα δημιουργούνταν και 18.000 νέες θέσεις εργασίας. Κατά τον ίδιο, πάντως, είναι θετική πρωτοβουλία η σύσταση της νέας συντονιστικής επιτροπής για την κρουαζιέρα. Σύμφωνα μάλιστα με όσα ανέφερε στην ομιλία του ο αναπληρωτής υπουργός Ναυτιλίας, Θεωдорής Δρίτσας, τις επόμενες ημέρες θα συγκροτηθεί κι επίσημα η Εθνική Συντονιστική Επιτροπή Κρουαζιέρας. Εν τω μεταξύ, ο υπουργός Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, Γιώργος Σταθάκης, είχε χθες συνάντηση με τους εκπροσώπους της Διεθνούς Ένωσης Κρουαζιέρας (CLIA), με τη συμμετοχή και της αναπληρώτριας υπουργού Τουρισμού, Ελενας Κουντουρά, του κ. Δρίτσα και του αναπληρωτή γενικού γραμματέα Ναυτιλίας, Ιωάννη Θεοτοκά. Οι εκπρόσωποι της CLIA παρουσίασαν σχέδιο για την ανάπτυξη του κλάδου στην Ελλάδα.

Βασικό ρόλο στην ανάπτυξη του κλάδου έχει η ανάπτυξη των υποδομών στα λιμάνια της χώρας. Όπως ανέφερε ο κ. Κυριάκος Αναστασιάδης, διευθύνων σύμβουλος της Celestyal Cruises, η οποία πραγματοποιεί άνω του 90% της δραστηριότητας του homeporting στην Ελλάδα, η χώρα χρειάζεται ένα δίκτυο λιμανιών (τουλάχιστον πέντε-έξι), πλην του Πειραιά, που να μπορούν να υποδεχθούν με ασφάλεια τα

κρουαζιερόπλοια νέας γενιάς. Με τη σειρά του, ο κ. Ανδρέας Ανδρεάδης, πρόεδρος του ΣΕΤΕ, τόνισε ότι το 2015 αναμένεται η άφιξη 25 εκατ. τουριστών (παρά την πρόσφατη πτώση), εφόσον όμως επιτευχθεί συμφωνία με τους πιστωτές. Παράλληλα, η κ. Κουντουρά επισήμανε ότι οι ενδείξεις για το 2015 είναι πολύ θετικές, καθώς μερικά από τα ελληνικά λιμάνια (Μύκονος, Σαντορίνη) συγκαταλέγονται μεταξύ των δημοφιλέστερων στην Ευρώπη.

Η Ελλάδα, η Ανατολική Μεσόγειος και η Μαύρη Θάλασσα μπορούν να καρπωθούν τα οφέλη της ραγδαίας ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής κρουαζιέρας, με την προϋπόθεση ότι θα προχωρήσουν σε νέες επενδύσεις για την αναβάθμιση των υποδομών υφιστάμενων λιμανιών κρουαζιέρας και στην δημιουργία νέων περιφερειακών λιμανιών, σύμφωνα με τον Πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης Λιμανιών Κρουαζιέρας MedCruise κύριο Giovanni Spadoni. Με αφορμή την ανακοίνωση της MedCruise ότι θέτει το Posidonia Sea Tourism Forum υπό την αιγίδα της εντάσσοντάς το παράλληλα στην επίσημη λίστα εκδηλώσεων της, ο κύριος Spadoni τόνισε ότι πρόκειται για μια σημαντική πρωτοβουλία για την ανάπτυξη της βιομηχανίας κρουαζιέρας στην Ελλάδα και την ευρύτερη περιοχή, ενώ επεσήμανε ότι μια τέτοια προσπάθεια οφείλει να συνοδευτεί από ένα σημαντικό πρόγραμμα επενδύσεων για την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών, σύμφωνο με τις επιμέρους ανάγκες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε προορισμού. «Μικροί προορισμοί, όπως τα ελληνικά νησιά, πρέπει να βρουν την σωστή ισορροπία μεταξύ της ανάγκης για ανάπτυξη σύγχρονων λιμενικών υποδομών, ικανές να δεχτούν την νέα γενιά κρουαζιερόπλοιων, και της διαφύλαξης του χαρακτήρα και φυσικού τους πλούτου, που καθορίζουν και την αξία τους ως τουριστικού προϊόντος. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να είναι κατανοητές οι επιθυμίες του επισκέπτη, ώστε οι λιμενικές υποδομές να λειτουργήσουν υποστηρικτικά στην εκφρασμένη επιθυμία των πελατών της βιομηχανίας κρουαζιέρας να επισκεφτούν συγκεκριμένους προορισμούς.» «Το ύψος της επένδυσης δεν πρέπει να καθορίζεται μόνο από την οικονομική απόδοση που θα έχει για το λιμάνι, αλλά με βάση τα συνολικά οφέλη που θα φέρει σε μια τοπική και περιφερειακή οικονομία. Το όφελος για τον προορισμό δεν αποτιμάται μόνο σε πρόσθετα έσοδα για το λιμάνι, αλλά και στην αυξημένη οικονομική δραστηριότητα που αναπτύσσεται στην αντίστοιχη τοπική οικονομία.» τόνισε ο κύριος Spadoni, που θα παρουσιάσει τα σχέδια της MedCruise για την Ανατολική Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα στο Posidonia Sea Tourism Forum. Στα οικονομικά οφέλη από την

κρουαζιέρα στοχεύουν και τα ελληνικά λιμάνια και οι αντίστοιχες τοπικές οικονομίες που τα περικλείουν, γεγονός που αντανακλάται στην ραγδαία αύξηση ελληνικών συμμετοχών στη MedCruise, μέλη της οποίας τώρα είναι τα λιμάνια του Βόλου, της Πάτρας, του Ηρακλείου, της Κώ, της Ηγουμενίτσας, της Καβάλας και της Κεφαλονιάς, ενώ σύντομα θα εγκριθεί και η αίτηση του Πειραιά, που επιστρέφει στην MedCruise. Η Θεσσαλονίκη και το Κατάκολο επίσης ετοιμάζουν τις αντίστοιχες αιτήσεις τους.

Σύμφωνα με τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της βιομηχανίας κρουαζιέρας, η Μεσόγειος αναμένεται μέσα στην επόμενη δεκαετία να ξεπεράσει την Καραϊβική και να γίνει ο νούμερο ένα προορισμός κρουαζιέρας παγκοσμίως. Αυτό αναδεικνύει την σημασία που θα αποκτήσουν τα ελληνικά λιμάνια και ειδικά ο Πειραιάς ως κύριο λιμάνι αφετηρίας, εντείνοντας την ανάγκη για άμεσες επενδύσεις ώστε να είναι έτοιμα να υποδεχτούν την αυξημένη κίνηση και να δημιουργηθούν νέοι προορισμοί. Το συνολικά έσοδα της χώρας μας από την κρουαζιέρα ανήλθαν σε 598 εκατομμύρια ευρώ, κατατάσσοντας την στην 7η θέση μεταξύ των ωφελημένων από την ευρωπαϊκή κρουαζιέρα, με ποσοστό 4,3% επί των συνολικού τζίρου που δημιουργήθηκε από την κρουαζιέρα στην Ευρώπη.

Το γεγονός όμως ότι η Ελλάδα αποτέλεσε τον πρώτο “transit” προορισμό με ποσοστό 20,9%, με συνολικές αφίξεις 4.973.000 επισκεπτών, τονίζει την προτίμηση του επιβατηγού κοινού για την Ελλάδα και ότι, με τις κατάλληλες επενδύσεις και ανάπτυξη νέων υπηρεσιών, η χώρα μας μπορεί να καρπωθεί μεγαλύτερο ποσοστό από τον συνολικό τζίρο που δημιουργεί η βιομηχανία. «Παρά τις δύσκολες οικονομικές συνθήκες παγκοσμίως και τις πιέσεις που ασκήθηκαν στα εισοδήματα των καταναλωτών τουριστικών προϊόντων, η Ευρωπαϊκή κρουαζιέρα παρουσίασε το 2009 αύξηση 12,1%, αποδεικνύοντας ότι το τουριστικό προϊόν της κρουαζιέρας είναι αρκετά ανελαστικό και δεν επηρεάστηκε από την επιδείνωση των οικονομικών δεικτών.» τόνισε ο Θεόδωρος Βώκος, Project Manager του 1ου Posidonia Sea Tourism Forum, που θα προσπαθήσει να αναδείξει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας στον τομέα του Θαλάσσιου Τουρισμού. «Η Μεσόγειος προσελκύει αυτή τη στιγμή το 58% των ευρωπαίων τουριστών κρουαζιέρας, κυρίως από τις πιο ώριμες αγορές που είναι εξοικειωμένες με το προϊόν αυτό, όπως είναι η Αγγλία, η Γερμανία, η Γαλλία, η Ισπανία και η Ιταλία. Το ποσοστό αυτό αναμένεται να αυξηθεί, και για το λόγο αυτό είναι επιτακτική ανάγκη το τουριστικό προϊόν να εμπλουτίζεται με την προσθήκη νέων

προορισμών, πράγμα που αναδεικνύει την μελλοντική σημασία της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, που διαθέτουν προορισμούς που δεν έχουν ακόμα κορεστεί όπως π.χ. η Δυτική Μεσόγειος.»

4.3 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Εντυπωσιακή ανάπτυξη αναμένεται να σημειώσει ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα και την Τουρκία τις δύο επόμενες σεζόν, καθώς οι πιο δημοφιλείς προορισμοί κρουαζιέρας στην περιοχή πρόκειται να επωφεληθούν από την αναμενόμενη επιστροφή στην Ανατολική Μεσόγειο σημαντικού τμήματος του παγκόσμιου δυναμικού της κρουαζιέρας, η οποία ακολουθεί μια περίοδο ανακατάταξης που οξύνθηκε λόγω των γεωπολιτικών εντάσεων στη Μέση Ανατολή και της οικονομικής κρίσης στην Ευρωζώνη.

Ο θετικός αντίκτυπος που θα έχει η ισχυροποίηση των κλάδων της κρουαζιέρας και του yachting στην οικονομία της Ελλάδας αλλά και της ευρύτερης περιοχής θα βρεθεί στο επίκεντρο του 3ου Posidonia Sea Tourism Forum, που θα διεξαχθεί την επόμενη εβδομάδα στις 26-27 Μαΐου στο Μέγαρο Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο. Περισσότεροι από 800 αντιπρόσωποι εταιρειών κρουαζιέρας, λιμένων και προορισμών, προμηθευτών κρουαζιερόπλοιων, πρακτορείων ναύλωσης γιάτ, φορέων ανάπτυξης και διαχείρισης μαρινών, τοπικών αρχών και κρατικών φορέων θα αναλύσουν τις δυσκολίες και τις ευκαιρίες που επηρεάζουν το μέλλον του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα και την ευρύτερη περιοχή. «Καθώς οι γεωπολιτικές εντάσεις αμβλύνονται και ο αντίκτυπός τους εξασθενεί, οι αποδόσεις από τα εκδρομικά προγράμματα της πολυδιάστατης Ανατολικής Μεσογείου με τον πολιτισμικό και ιστορικό πλούτο της αναμένεται να αυξηθούν σημαντικά, με τους κολοσσούς του κλάδου να προσβλέπουν σε μεγαλύτερη διείσδυση σε προορισμούς σε ολόκληρη την περιοχή, η οποία διαθέτει την υψηλότερη πυκνότητα λιμένων και νησιών παγκοσμίως» δήλωσε ο Θεόδωρος Βώκος, Εκτελεστικός Διευθυντής των Εκθέσεων Ποσειδώνια.

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα ως εναλλακτική μορφή τουρισμού, αποτελεί ακόμη μια ελπίδα ανάπτυξης και ευημερίας του τουριστικού προϊόντος. Η

Ελλάδα και τα Ελληνικά Νησιά θεωρούνται από τους πιο κορυφαίους προορισμούς κρουαζιερόπλοιων. «Ειδικότερα όσον αφορά στην Ελλάδα, η οικονομική συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού, καθοδηγούμενη από τον κλάδο της κρουαζιέρας, μπορεί να ανέλθει σε 1 δισ. ευρώ ετησίως, σύμφωνα με μελέτη του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας. Ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να δημιουργήσει 40.000 νέες άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας στο εγγύς μέλλον, με την πλειοψηφία αυτών να εξυπηρετεί τις ανάγκες του τουρισμού κρουαζιέρας και με την Ελλάδα να αναμένεται να υποδεχτεί κοντά στα 5 εκατ. επιβάτες κρουαζιέρας το 2015.

Ο κλάδος του yachting παρέχει επίσης σημαντικές ευκαιρίες εργασίας, καθώς ο συνολικός αριθμός θέσεων εργασίας που δημιουργούνται στην τοπική οικονομία αντιστοιχεί στον αριθμό των διαθέσιμων θέσεων ελλειμνισμού. Επίσης, 8,7 εκατ. Έλληνες και ξένοι τουρίστες χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες ακτοπλοϊκών εταιρειών που συνδέουν την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά, ενδυναμώνοντας έτσι τον τουριστικό κλάδο ο οποίος δημιουργεί 260.000 θέσεις εργασίας και αναλογεί στο 6,5% του εγχώριου ΑΕΠ».

Η τουριστική δραστηριότητα μέσω κρουαζιέρας μπορεί να προσφέρει σημαντικά οφέλη που μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη σημαντικών αποτελεσμάτων βελτίωσης και ανάπλασης για τους προορισμούς και αυτό με την σειρά του συντελεί στην ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών στα λιμάνια όλης της χώρας τα οποία θα ενταχθούν σε σημεία έναρξης, ενδιάμεσης στάσης και προορισμού. Ένα τεράστιο πλεονέκτημα της χώρας μας είναι πως η Ελλάδα είναι το κομβικό σημείο όλων των κρουαζιέρων της Ανατολικής Μεσογείου, πράγμα που σημαίνει πως η προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών και η οικονομική ανάπτυξη μέσω της Κρουαζιέρας θα βοηθήσει τουριστικά, πολλά μέρη και λιμάνια. Η Ελλάδα είναι ένας δημοφιλής προορισμός για τα κρουαζιερόπλοια εδώ και αρκετά χρόνια. Αναμφίβολα η μακραίωνη ιστορία της χώρας, οι κλιματολογικές συνθήκες, το φυσικό κάλλος των ακτών, η γεωγραφική τοποθεσία και οι μικρές αποστάσεις μεταξύ ελληνικών νησιών την καθιστούν έναν ελκυστικό προορισμό. Επιπλέον, όσο αφορά τα οικονομικά οφέλη που απορρέουν είναι: η αυξημένη αγοραστική ζήτηση από τους τουρίστες, δημιουργία περισσότερων θέσεων απασχόλησης, αναβάθμιση της πόλης που σχετίζεται με τον τουρισμό κρουαζιέρας, την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή, την επέκταση της τουριστικής επισκεψιμότητας όλο το χρόνο και τα πρόσθετα έσοδα από τους τερματικούς σταθμούς επιβατών, όταν αυτοί

περιλαμβάνουν και άλλες χρήσεις, όπως για παράδειγμα καταστήματα και χώρους ψυχαγωγίας, συμβάλλοντας έτσι στην ανάπτυξη των προορισμών.

Τα κοινωνικά οφέλη του τουρισμού κρουαζιέρας μπορεί να περιλαμβάνουν παροχές όπως για παράδειγμα, κοινοτικές εγκαταστάσεις, τη βελτίωση του περιβάλλοντος και την ενίσχυση των υποδομών, που θα μπορούσε είναι προς όφελος των τοπικών κοινοτήτων, καθώς και για τους επισκέπτες. Μπορεί επίσης να υπάρχουν άλλες εγκαταστάσεις που μπορούν να απολαύσουν οι τοπικές κοινότητες στο πλαίσιο κρουαζιέρας, όπως το λιανικό εμπόριο και εγκαταστάσεις αναψυχής.

Εκτός από τα οφέλη της κρουαζιέρας για τους προορισμούς υπάρχουν και πολλά σημαντικά οφέλη για τους επιβάτες της κρουαζιέρας. Η κρουαζιέρα έτσι όπως είναι δομημένη αποτελεί ένα σχετικά οικονομικό πακέτο διακοπών. Για παράδειγμα η κρουαζιέρα παρέχει την δυνατότητα στον επιβάτη να επισκέπτεται παραπάνω από ένα προορισμούς ή χώρες, δίνοντας του έτσι τη δυνατότητα να βλέπει και να εξερευνά πολλούς προορισμούς. Οι περισσότερες κρουαζιέρες, είναι all inclusive δηλαδή, προσφέρουν πακέτα που συμπεριλαμβάνει και φαγητό και ποτό οποιαδήποτε στιγμή της ημέρας.

Η κρουαζιέρα όμως δυστυχώς εκτός από αναρίθμητα οφέλη για τη χώρα, την κοινωνία και την οικονομία έχει και πολλά μειονεκτήματα. Αρχικά, υπάρχουν προβλήματα στις εγκαταστάσεις, ενώ τα πλοία μεγαλώνουν συνεχώς σε μέγεθος, η λιμενική υποδομή παραμένει σχεδόν στάσιμη και ανεπαρκής, με αποτέλεσμα οι δυνατότητες ανάπτυξης της κρουαζιέρας να περιορίζονται σημαντικά. Τα λιμάνια της Ελλάδας παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις σε υποδομές για τον ελλιμενισμό των μεγάλων πλοίων αλλά και των ήδη υπαρχόντων. Δεν υπάρχουν ουσιαστικά έργα νέων υποδομών σε εξέλιξη και τα ελληνικά νησιά που συμπεριλαμβάνονται στα προγράμματα των κρουαζιερών έχουν ήδη κορεστεί. Η ανάπτυξη νέων προορισμών κρουαζιέρας θα μπορούσε να προσελκύσει και άλλα πλοία και να αλλάξει το σκηνικό, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην οικονομική άνθηση των ελληνικών νησιών, αλλά και της Ελλάδας γενικότερα. Επιπλέον, υπάρχει ασάφεια στο νομικό πλαίσιο και σε ορισμένες περιπτώσεις είναι πολύπλοκο και μη φιλικό προς τις εταιρίες κρουαζιέρας και σε γενικότερο επίπεδο με τον κλάδο του τουρισμού.

Υπάρχει άμεση ανάγκη αναδιάρθρωσης της ναυτικής εκπαίδευσης αλλά και η παροχή και διατήρηση των κινήτρων στους νέους για καριέρα στη θάλασσα. Η

κρουαζιέρα αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς ως τρόπος διακοπών, και για το λόγο αυτό επιβάλλεται η αντίστοιχη βελτίωση των υποδομών τόσο στον Πειραιά, που είναι ο κεντρικός σταθμός επιβίβασης και αποβίβασης, όσο και γενικά στα ελληνικά νησιά για την προσέλκυση περισσότερων και μεγαλύτερων πλοίων καθώς επίσης και, μεγαλύτερου αριθμού τουριστών. Το λιμάνι του Πειραιά είναι περιορισμένης χωρητικότητας τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε εγκαταστάσεις επιβατών. Παρά τις προσπάθειες βελτίωσης, οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις αδυνατούν να ανταποκριθούν στον όγκο της κίνησης. Η ανάπτυξη των χερσαίων υποδομών με παράλληλη βελτίωση των υπαρχουσών είναι καθοριστικής σημασίας για τον επιβάτη, ούτως ώστε ο Πειραιάς να γίνει κόμβος για τα σημερινά μεγάλα κρουαζιερόπλοια.

Ακόμα υπάρχει η ανάγκη για λειτουργικές λιμενικές υποδομές με αίθουσες υποδοχής τουριστών, εστιατόρια, καταστήματα, παροχές τουριστικών πληροφοριών, συστήματα ασφαλείας και ελέγχων χωρίς καθυστερήσεις, τλαιπωρίες και γραφειοκρατικές διαδικασίες και στελέχωση των υπηρεσιών με κατάλληλο προσωπικό και μέσα. Η αυξημένη ακτοπλοϊκή κίνηση του Πειραιά γίνεται αιτία για σημαντικές καθυστερήσεις στις αφίξεις και αναχωρήσεις των κρουαζιερόπλοιων. Επιπλέον, τις ημέρες αιχμής, η διακίνηση χιλιάδων επιβατών κρουαζιερόπλοιων μαζί με αντίστοιχο αριθμό ταξιδιωτών από και προς τα νησιά δημιουργούν ασφυκτικές συνθήκες σε λιμάνι και πόλη, υποβαθμίζοντας το περιβάλλον. Εάν η υποβάθμιση είναι τόσο εκτεταμένη ώστε μια περιοχή παύει να αποτελεί ελκυστικό τουριστικό προορισμό, τότε η περιοχή αυτή μπορεί να χάσει μια σημαντική πηγή εισοδήματος. Επιπλέον, η πίεση που ασκείται στα οικοσυστήματα αυξάνεται διαρκώς: η κατανάλωση νερού και ενέργειας συχνά υπερβαίνει το δυναμικό παραγωγής και την ικανότητα εφοδιασμού η συλλογή και η επεξεργασία στερεών αποβλήτων είναι ανεπαρκής η αστικοποίηση, η παράκτια δόμηση και η μετατροπή των φυσικών χώρων έχουν σοβαρό αντίκτυπο στην βιοποικιλότητα της περιοχής. Μια ακόμη σημαντική πρόκληση συνιστά η ανάπτυξη περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού για τη βελτίωση των αστικών υπηρεσιών, τη ρύθμιση της πίεσης που ασκείται στις χρήσεις γης και τον περιορισμό των επιπτώσεων στο φυσικό περιβάλλον. Η αστική ανάπτυξη που επιβάλλει ο τουρισμός κρουαζιέρας έχει μια σειρά από αρνητικές συνέπειες: (1) υποβάθμιση των ακτών και διάβρωση του εδάφους, (2) κορεσμός των εδαφών και (3) συρρίκνωση των διαθέσιμων καλλιεργήσιμων εκτάσεων ιδιαίτερα στα νησιά.

Επιπλέον, όσο αφορά τις περιοχές που καταλήγουν οι τουρίστες κρουαζιέρας, πρέπει να ληφθούν μέτρα ώστε να περιοριστεί η ευπάθεια των αστικών περιοχών στην κλιματική αλλαγή και να θεσπιστούν χωροταξικά και κατασκευαστικά πρότυπα, στα οποία λαμβάνονται υπόψη οι μακροπρόθεσμες επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Κρίνεται επίσης σκόπιμο να αναληφθούν δράσεις, προκειμένου να περιοριστεί η άτακτη αστική εξάπλωση (εστιάζοντας στην πλήρη αξιοποίηση του υφιστάμενου αστικού ιστού, τη χρήση εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών περιοχών και την ενίσχυση της πληθυσμιακής πυκνότητας σε αραιοκατοικημένες περιοχές) και να αναπτυχθεί ένας αειφόρος χωροταξικός σχεδιασμός και μια βιώσιμη αστική αρχιτεκτονική με: τη μείωση του οικολογικού αποτυπώματος των κτιρίων, την εκπόνηση νέων σχεδίων κινητικότητας (για τους πεζούς, τα ποδήλατα, τις δημόσιες μεταφορές) και την ανάπτυξη ζωνών μικτής χρήσης. Είναι αυτονόητο ότι τέτοιου είδους προσαρμογές θα πρέπει να βασιστούν στις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και σε δράσεις, όπως η ανάκτηση και η επαναχρησιμοποίηση των υδάτων και κάθε είδους απορριμμάτων, καθώς και η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Στην συνέχεια καθίσταται ολοένα επιτακτικότερη η ανάγκη να αναπτυχθούν αστικές εγκαταστάσεις στερεών αποβλήτων, όχι μόνο λόγω του ρυθμού αύξησης του πληθυσμού, αλλά και επειδή η πληθυσμιακή πυκνότητα στους τουριστικούς προορισμούς αυξάνεται τους θερινούς μήνες. Οι κρουαζιέρες στη Μεσόγειο, αυτές καθαυτές, αποτελούν πηγή σοβαρών οικολογικών προβλημάτων, όπως η ρύπανση των υδάτων και των ακτών και η καταστροφή του θαλάσσιου βυθού. Ένα και μόνο κρουαζιερόπλοιο παράγει ετησίως 50 τόνους στερεών αποβλήτων, 7,5 εκατομμύρια λίτρα υγρών αποβλήτων, 800.000 λίτρα λυμάτων από εγκαταστάσεις υγιεινής και 130.000 λίτρα λυμάτων από τον τομέα της εστίασης. Αυτό είναι ένα μεγάλο μειονέκτημα για τις κρουαζιέρες όσο αφορά το οικοσύστημα αφού στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στα νησιά τους καλοκαιρινούς μήνες υπάρχει αυξημένη κινητικότητα στις κρουαζιέρες.

Πέρα από τα περιβαλλοντικά μειονεκτήματα της κρουαζιέρας, άτομα που δραστηριοποιούνται στο κλάδο της κρουαζιέρας ανέφεραν ότι το αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο, η έλλειψη σύγχρονης και λειτουργικής υποδομής, θέματα δρομολογίων, οι υψηλές και οι υπερχρεώσεις και η έλλειψη κοινής πολιτικής λιμένων για τα κρουαζιερόπλοια, είναι τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Όλα αυτά έχουν σαν αποτέλεσμα μια όχι και τόσο

ελκυστική εικόνα της χώρας τόσο στις εταιρίες κρουαζιέρας όσο και στους επισκέπτες κρουαζιέρας οι οποίοι ψάχνουν ένα ελκυστικό πακέτο για να καλύψουν τις ανάγκες τους.

Τέλος, όπως αναφέρθηκαν στο πλαίσιο του 3 posidonia sea tourism forum, η Ελλάδα απέτυχε να επωφεληθεί από την αλματώδη ανάπτυξη της αγοράς κρουαζιέρας στην Ευρώπη, καθώς οι επενδύσεις στις απαιτούμενες λιμενικές υποδομές για τον ελλιμενισμό των κρουαζιερόπλοιων μειώθηκαν κατά 80% τοις εκατό στη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, σύμφωνα με τους ειδικούς που συζητούν τις προοπτικές του θαλάσσιου τουρισμού για την Ελλάδα και την Ανατολική Μεσόγειο στο πλαίσιο του 3ου Posidonia Sea Tourism Forum που ολοκληρώθηκε σήμερα στην Αθήνα. Το 3ο Posidonia Sea Tourism Forum διοργανώνεται υπό την αιγίδα του ελληνικού Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας, του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), της Ένωσης Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας (MEDCRUISE), της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ), της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδας, του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας, και του Συνδέσμου των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων.

Σύμφωνα με όσα ειπώθηκαν, ελάχιστα από τα 1.150 ελληνικά λιμάνια, τα περισσότερα εκ των οποίων με υποτυπώδεις υποδομές, διαθέτουν επαρκείς εγκαταστάσεις για να ελλιμενίσουν κρουαζιερόπλοια. Ακόμα σημαντικότερο, πολύ λίγα λιμάνια μπορούν να φιλοξενήσουν τα υπερμεγέθη πλοία των 4.000 επιβατών, γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό καθότι από το 1996 οι εταιρίες κρουαζιέρας επενδύουν κυρίως σε πλοία αυτής της χωρητικότητας και τη στιγμή που το λιμάνι του Πειραιά σχεδιάζει να προκηρύξει διαγωνισμό ύψους 136 εκατομμυρίων ευρώ με αντικείμενο την κατασκευή κρηπιδότοιχων και θέσεων αγκυροβολίας για τη φιλοξενία τριών κρουαζιερόπλοιων νέας γενιάς, η χώρα έχει πολλά να κάνει ακόμη για να αξιοποιήσει τα αδιαφιλονίκητα ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα και να εδραιωθεί ως παγκόσμιος πόλος έλξης κρουαζιερόπλοιων.

«Τουρισμός σημαίνει Ελλάδα και Ελλάδα σημαίνει τουρισμός», δήλωσε ο κύριος Michel Nestour, Αντιπρόεδρος – Ανάπτυξη Διεθνών Λιμένων και Προορισμών,

Carnival Corporation Plc, του μεγαλύτερου ομίλου εταιριών κρουαζιέρας παγκοσμίως. «Η Ελλάδα δεν κατάφερε να αξιοποιήσει το φυσικό κάλλος της και την ιδανική γεωγραφική της θέση διότι υστερεί σε βασικές υποδομές όχι μόνο σε κάποια λιμάνια αλλά και σε οδικές μεταφορές και σε αεροπορικές συνδέσεις με βασικές αγορές, υποδομές που είναι απαραίτητες για να προσελκύσει τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια», επεσήμανε ο κ. Nestour.

Με κατά μέσο όρο 1,7 καθημερινές πτήσεις ανάμεσα στο διεθνές αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και το JFK της Νέας Υόρκης, τη μοναδική υφιστάμενη αεροπορική σύνδεση μεταξύ των δύο χωρών, δεν είναι να απορεί κανείς που οι παγκόσμιοι ηγέτες της βιομηχανίας κρουαζιέρας,, όπως η Royal Caribbean Cruises θεωρούν ότι η περιορισμένη αεροπορική σύνδεση της Ελλάδας αποτελεί εμπόδιο στην πλεύση νέων υπερμεγεθών πλοίων στην περιοχή μας. «Με το 50 τοις εκατό των πελατών μας να προέρχονται από την αγορά των Η.Π.Α., αυτό αποτελεί μεγάλη πρόκληση για εμάς», δήλωσε ο κ. Adam Sharp, Διευθυντής Λιμενικών και Επιβατικών Υπηρεσιών – EMEA, Royal Caribbean Cruises, ο οποίος ανέφερε επίσης και τη γραφειοκρατία και τις μεγάλες ουρές στις αφίξεις των αεροδρομίων ως πρόσθετους ανασχετικούς παράγοντες στην ανάδειξη της Ελλάδας ως κυρίαρχου προορισμού για τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια.

Με την αγορά των Η.Π.Α. απομονωμένη σε μεγάλο βαθμό από το ελληνικό θαλάσσιο τουριστικό προϊόν, η χώρα εναποθέτει τις ελπίδες της στην αναδυόμενη κινεζική αγορά, η οποία, αυτή τη στιγμή, έχει δυνατότητα τεράστιας βελτίωσης καθώς η χώρα μόλις και μετά βίας προσελκύει 100.000 από τα 100 εκατομμύρια των Κινέζων που ταξιδεύουν κάθε χρόνο στο εξωτερικό. Η έλλειψη απευθείας αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ των δύο χωρών είναι ένα σημαντικό εμπόδιο που πρέπει να αρθεί με τη δρομολόγηση άμεσων πτήσεων μεταξύ των κύριων κινεζικών πόλεων και των ελληνικών νησιών και άλλων τουριστικών προορισμών, δήλωσε ο κ. Zou Xiaoli, Πρέσβης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Ελλάδα, στην ομιλία που απηύθυνε στους συνέδρους στο πλαίσιο του κινεζο-ελληνικού Σεμιναρίου Συνεργασίας στον Τουρισμό και Προώθησης Επενδύσεων για τους Κλάδους της Κρουαζιέρας και του Yachting της Επαρχίας Hainan.

«Οι ταξιδιωτικές συνήθειες των Κινέζων τουριστών αλλάζουν, από την περιήγηση των αξιοθέατων και τα ψώνια στρέφονται στην αναψυχή και τις διακοπές. Το μόνο σίγουρο είναι ότι ο θαλάσσιος τουρισμός θα κερδίσει την αγάπη των Κινέζων τουριστών», τόνισε, προσθέτοντας ότι το θέμα της έκδοσης βίζας είναι ακόμη ένα εμπόδιο που πρέπει να αρθεί.

«Τα αναρίθμητα ελληνικά νησιά, τα υπέροχα πλούσια σε ιστορία και πολιτισμό φυσικά τοπία, η μοναδική γεωγραφική της θέση, το ευχάριστο κλίμα, το νόστιμο φαγητό και οι καλόκαρδοι άνθρωποί της είναι βέβαιο ότι θα προσελκύουν όλο και περισσότερους Κινέζους τουρίστες. Το Αιγαίο Πέλαγος, πιο συγκεκριμένα, αποτελεί έναν σαγηνευτικό και ρομαντικό προορισμό για τους Κινέζους», πρόσθεσε.

Εντούτοις, σύμφωνα με τα λεγόμενα του κ. Nestour, η προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού Κινέζων τουριστών, προκειμένου να απολαύσουν τη μαγεία του Αιγαίου και του Ιονίου, προϋποθέτει σοβαρές επενδύσεις σε τουριστικές υποδομές και την αντιμετώπιση των λιμανιών ως στρατηγικών πόρων. Μόνο έτσι θα επιτευχθεί το ζητούμενο, δηλαδή η δημιουργία νέων βιώσιμων θέσεων απασχόλησης.

«Η Ελλάδα θα μπορούσε να αυξήσει τον αριθμό των κρουαζιερόπλοιων που δέχεται, όπως έχει κάνει στο παρελθόν και η Βαρκελώνη και τώρα είναι η πρώτη δύναμη στον τουρισμό κρουαζιέρας στην Ευρώπη». Και συνέχισε τονίζοντας ότι «και η Savonarola είναι άλλο ένα παράδειγμα που άγγιξε σε τουριστική κίνηση το ένα εκατομμύριο επιβάτες μόνο και μόνο επειδή οι αρμόδιοι επιδίωξαν μια μακροπρόθεσμη στρατηγική συνεργασία με μια εταιρεία κρουαζιερόπλοιων».

4.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα φαίνεται να έχει σημαντικές προοπτικές εξέλιξης και αν καταφέρει να κάνει τις απαιτούμενες ρυθμίσεις και αλλαγές στον κλάδο ώστε να κάνει τον κλάδο πόλο έλξης για τις εταιρίες κρουαζιέρας και όσων παρεμφερών εταιριών του κλάδου του τουρισμού. Όπως έχουμε προαναφέρει η Ελλάδα έχει πολλά πλεονεκτήματα ώστε ο τομέας της κρουαζιέρας να έχει ακόμη καλύτερη πορεία και να δημιουργηθούν εκείνες οι προοπτικές και οι τάσεις ώστε να η Ελλάδα να κρατήσει τη θέση της στις αγορές της κρουαζιέρας και την βελτιώσει.

Αρχικά, στελέχη εταιρειών του κλάδου της κρουαζιέρας παραθέτουν τις προοπτικές που υπάρχουν στο τομέα αυτό αν βέβαια γίνουν και από την Ελλάδα ορισμένες αλλαγές που απαιτούνται. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι ο Διευθύνων Σύμβουλος της Celestyal Cruises Κυριάκος Αναστασιάδης, αναφέρθηκε στις συζητήσεις που διεξήχθησαν στο περιθώριο των πρόσφατων Ποσειδωνίων όπου εξετάστηκαν ζητήματα της κρουαζιέρας και του yachting, σημειώνοντας τη σημασία υλοποίησης της συγκρότησης Ειδικής Επιτροπής εκ των συναρμοδίων υπουργείων, η οποία θα μελετήσει θέματα της κρουαζιέρας με στόχο να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο ιδιαίτερα αποδοτικό για την οικονομία της χώρας. Ο κ. Αναστασιάδης αναφέρθηκε στις υποδομές, στις ελλείψεις που αυτές παρουσιάζουν αλλά και στη δυναμική που μπορεί να αναπτυχθεί κυρίως για την ελληνική οικονομία, παραθέτοντας παραδείγματα όπως η περίπτωση της Μασσαλίας, του Βιετνάμ και της Κούβας, όπου τα τελευταία χρόνια η κρουαζιέρα γνωρίζει ιδιαίτερη άνθιση με το Βιετνάμ και την Κούβα να διεκδικούν πλέον ένα σημαντικό μερίδιο της παγκόσμιας αγοράς.

Η Ελλάδα είπε ο κ. Αναστασιάδης ότι και να γίνει ήταν και θα παραμείνει επίκεντρο του διεθνούς ενδιαφέροντος για την κρουαζιέρα, ενώ κληθείς να σχολιάσει από το TheSeaNation, το θέμα των παλινωδιών του τελευταίου διαστήματος στη λιμενική και οικονομική πολιτική σχετικά με το Φ.Π.Α. επεσήμανε ότι οι ξένοι κατά κύριο λόγο tour operators, γνωρίζουν την από ετών ιδιομορφία της χώρας για να επισημάνει ωστόσο ότι το θέμα του Φ.Π.Α. δημιουργεί περισσότερο προβληματισμό στα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αλλά και όσους εμπλέκονται στον τομέα καθώς εάν υπάρξουν αλλαγές απότομες αυτές θα κληθούν να τις πληρώσουν οι εταιρείες και όχι βέβαια ο τελικός καταναλωτής, με ότι αυτό μπορεί να συνεπάγεται.

Ακόμα, αναφέρθηκε στη σταθερή αύξηση των επιβατών κρουαζιέρας home porting στην Ελλάδα, καθώς προσβλέπει άνοδο 22% των επιβατών, συγκριτικά με το 2014, η οποία μεταφράζεται σε 143.000 επιβάτες για το 2015. Η Celestyal Cruises, ήδη μέσα σε ένα χρόνο, έχει αυξήσει σημαντικά τον αριθμό προσεγγίσεων της σε ελληνικά λιμάνια, φτάνοντας πλέον τις 841 από 627 το 2014, ενώ εκτιμάται ότι κατά την διάρκεια της φετινής τουριστικής περιόδου θα πραγματοποιήσει περίπου 841.000 επισκέψεις σε ελληνικά νησιά. Παράλληλα τόνισε για άλλη μία φορά τη σημασία για τη συνεργασία και συστράτευση όλων των εμπλεκόμενων φορέων (λιμάνια, δημοτικές αρχές) για την εξασφάλιση θετικής εμπειρίας των τουριστών στους προορισμούς που

επισκέπτονται. Στη συνέχεια έλαβε το λόγο ο Διευθυντής Πωλήσεων της Celestyal Cruises, κ. Πυθαγόρας Νάγος, ο οποίος σημείωσε τη σταθερή επένδυση της εταιρείας στο άνοιγμα νέων προορισμών, συνεχίζοντας δυναμικά με τις τριήμερες, τετραήμερες και επταήμερες κρουαζιέρες στο «Ειδυλλιακό Αιγαίο» οι οποίες είναι σχεδιασμένες για να προσφέρουν την απόλυτη ελληνική εμπειρία διακοπών σε κάθε επιβάτη, λαμβάνοντας πολύ θετική ανταπόκριση από το κοινό για αυτό το καλοκαίρι. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο κ. Νάγος: «Βασικός στόχος της Celestyal Cruises είναι να δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες και να ανοίγει την αγορά κρουαζιέρας για την προσέλκυση ακόμα περισσότερων επισκεπτών στην Ελλάδα. Που αυτό συνεπάγεται και περισσότερα έσοδα για την εθνική οικονομία.

Επίσης αναφέρθηκε στη συμπεριφορά των αγορών απέναντι στην ελληνική κρουαζιέρα αλλά και απέναντι στις προτάσεις τις οποίες έχει παρουσιάσει η εταιρεία, ενώ όπως και ο κ. Αναστασιάδης, δήλωσε αισιόδοξος για την περαιτέρω ανάπτυξη και την αύξηση του πελατειακού δυναμικού, καθώς όπως είπε προϊόντα που είχαν παρουσιαστεί μέσα στο προηγούμενο διάστημα, την προηγούμενη διετία και σε πείσμα των καταστάσεων τώρα έχουν αρχίσει να αποδίδουν και εκτιμάται ότι θα αποδώσουν πολλαπλάσια το προσεχές διάστημα. Από την πλευρά του ο Αντιπρόεδρος Επιχειρήσεων κ. Κουμπενάς εστίασε στα τεχνικά στοιχεία αναφερόμενος στο στόλο και τους προορισμούς τις δυνατότητες των λιμανιών να εξυπηρετήσουν τα πλοία του τομέα αλλά και τις ελλείψεις που παρατηρούνται ενώ υπογράμμισε τη θετική συνεισφορά της εταιρείας στην ελληνική οικονομία αναφέροντας τους αριθμούς των απασχολούμενων σε ξηρά και θάλασσα αλλά και του γεγονότος ότι όλα τα πλοία της εταιρείας εφοδιάζονται ή αναβαθμίζονται ή επισκευάζονται στην ευρύτερη ζώνη του Πειραιά – Περάματος. Όπως ανέφερε χαρακτηριστικά «για την Celestyal Cruises, μια επιτυχημένη τουριστική περίοδος δεν μεταφράζεται μόνο σε αύξηση του επιβατικού κοινού αλλά και στην πολυδιάστατη ενίσχυση της εθνικής οικονομίας, καθώς μέσα από την κρουαζιέρα στηρίζεται σημαντικά τόσο η ναυτιλία όσο και η ελληνική επιχειρηματικότητα». Παράλληλα, αποφέρει περί τα 5 εκατομμύρια ευρώ σε ελληνικές επιχειρήσεις μέσω των συνεργασιών που συνάπτει για την παροχή ελληνικών προϊόντων στα πλοία της. Πολύ σημαντικό κεφάλαιο, το οποίο τόνισε ο καπ. Κουμπενάς, είναι ότι ουσιαστικά το 98% των επιβατών της εταιρείας επισκέπτονται τους προορισμούς, ενώ σύμφωνα με τα στοιχεία για το 2014, η Celestyal Cruises

πραγματοποίησε 290.000 εκδρομές, αποφέροντας έσοδα τόσο στις τοπικές οικονομίες όσο και στους αρχαιολογικούς χώρους.

Για τις προοπτικές ανάπτυξης της κρουαζιέρας και του yachting στην Ελλάδα μίλησε στη Webtv του Αθηναϊκού Πρακτορείου Ειδήσεων - Μακεδονικού Πρακτορείου Ειδήσεων (ΑΠΕ - ΜΠΕ) ο εκτελεστικός διευθυντής των Εκθέσεων Ποσειδώνια, Θεόδωρος Βάκος. Ο οικονομικός αντίκτυπος του θαλάσσιου τουρισμού για τη χώρα μας, θα βρεθεί στο επίκεντρο του 3ου Posidonia Sea Tourism Forum, το οποίο διοργανώνεται στις 26 και 27 Μαΐου στην Αθήνα με τη συμμετοχή περισσότερων από 800 επαγγελματιών του χώρου. Όταν ρωτήθηκε ποια θα είναι τα σημεία κλειδιά του 3ου Posidonia Sea Tourism Forum και αν αναμένεται αυξημένη κίνηση από την Κίνα απάντησε ότι το Posidonia Sea Tourism Forum έχει καταξιωθεί στη βιομηχανία της κρουαζιέρας και του yachting. Φέτος, φιλοξενούμε τη μεγαλύτερη αντιπροσωπεία προέδρων και διευθύνοντων συμβούλων από τις κορυφαίες εταιρείες κρουαζιέρας παγκοσμίως. Αυτό σημαίνει ότι οι πρόεδροι της Royal Caribbean, της Carnival Cruises, της Crystal Cruises αλλά και της Azamara Cruises μεταξύ άλλων θα έρθουν στην Ελλάδα για να συζητήσουν με την ελληνική κυβέρνηση αλλά και με φορείς του θαλασσιού τουρισμού από την ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου τις προοπτικές ανάπτυξης για το μέλλον. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει το γεγονός ότι η CLIA Europe, η παγκόσμια ένωση εταιρειών κρουαζιέρας παγκοσμίως επέλεξε το Posidonia Sea Tourism Forum για να φιλοξενήσει την ετήσια συνάντηση του διοικητικού της συμβουλίου. Αυτό σημαίνει ότι όλες οι ηγετικές προσωπικότητες θα έρθουν στην Ελλάδα για να κάνουν και το εσωτερικό τους συνέδριο αλλά και να προβάλλουν τις θέσεις τους για τον τομέα αυτό και τις προοπτικές της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Όσον αφορά στην Κίνα, φέτος είναι το έτος ελληνοκινεζικής ναυτιλιακής συνεργασίας. Σε αυτό το πλαίσιο, η πρεσβεία της Κίνας στην Ελλάδα, μαζί με το υπουργείο Εμπορίου της Χαϊνάν, που είναι ένας σημαντικός τουριστικός προορισμός της Κίνας, αποφάσισαν να διοργανώσουν ένα σεμινάριο μέσα στα Ποσειδώνια για να προβάλλουν προοπτικές συνεργασίας μεταξύ των ελληνικών φορέων τουρισμού και των αντίστοιχων κινεζικών. Επιπλέον, διοργάνωσαν τέσσερις επιχειρηματικές αποστολές από την Κίνα, από την Χαϊνάν, την Σαγκάη, την Τιανζίν και το Σενζέν, οι οποίες θα έρθουν με το σύνολο των τουριστικών φορέων τους, που περιλαμβάνει τα λιμάνια, τους τουριστικούς οργανισμούς, τα υπουργεία εμπορίου και εταιρίες

ανάπτυξης τουριστικών υποδομών για να γνωρίσουν τους Έλληνες να ανταλλάξουν τεχνογνωσία και να αναζητήσουν ευκαιρίες συνεργασίας. Επιπλέον, όταν ερωτήθηκε πόσος σημαντικός εκτιμάτε ότι είναι ο οικονομικός αντίκτυπος της κρουαζιέρας; Και πόσες νέες θέσεις εργασίας υπολογίζεται ότι θα μπορούσαν να δημιουργηθούν τα προσεχή χρόνια, απάντησε ότι ο αντίκτυπος νομίζω ότι μπορεί να είναι πολύ μεγάλος. Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας σε μελέτη του αναφέρει ότι η κρουαζιέρα και ο θαλάσσιος τουρισμός μπορούν να αποφέρουν στην Ελλάδα εν δυνάμει 1 δισ. ευρώ το χρόνο και να δημιουργήσουν 40.000 νέες θέσεις εργασίας. Φέτος η Ελλάδα αναμένεται να φιλοξενήσει 5 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιερόπλοιων. Σημασία όμως δεν έχει μόνο ο οικονομικός αντίκτυπος καθώς κάθε ένας από αυτούς ξοδεύει κατά μέσο όρο 75 ευρώ σε κάθε προορισμό. Πιο σημαντικό είναι το γεγονός ότι 5 εκατομμύρια άνθρωποι θα γνωρίσουν την Ελλάδα, θα την αγαπήσουν πιθανώς και θα αποφασίσουν να έρθουν του χρόνου και να μείνουν σε κάποιο ξενοδοχείο, σε κάποιο ελληνικό νησί.

Με λίγα λόγια, η κρουαζιέρα είναι ένα ταξίδι εξοικείωσης, το οποίο λειτουργεί ως δωρεάν διαφήμιση για την Ελλάδα. Στην συνέχεια έγινε λόγος για τις στρεβλώσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν στη λειτουργία και την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας, τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει μεγάλα βήματα προς αυτή την κατεύθυνση με σημαντικότερο την άρση του καμποτάζ. Εντούτοις, δυστυχώς ως χώρα έχουμε ακόμη κάποια προβλήματα σε επίπεδο υποδομών. Και δεν αναφέρομαι μόνο σε λιμενικές υποδομές. Είναι το θέμα των συνδέσεων των λιμανιών με τα αεροδρόμια, ελλιπή δυνατότητα των αεροδρομίων να φιλοξενήσουν μεγάλα αεροπλάνα αλλά και δυστυχώς, λόγω της κρίσης, η Ελλάδα έχει χάσει πολλές πτήσεις. Όπως γνωρίζετε, η μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας είναι η αμερικανική. Για να γεμίσει ένα κρουαζιερόπλοιο στην Αθήνα πρέπει να προσγειωθούν πέντε Jumbo 747 με 5.000 επιβάτες. Αυτή τη στιγμή, δεν υπάρχουν τέτοιες αεροπορικές συνδέσεις. Άρα πρέπει να γίνουν βήματα προς αυτή την κατεύθυνση. Το home porting (σημείο αφετηρίας της κρουαζιέρας) θέλει δουλειά ακόμα. Νομικά τα προβλήματα έχουν λυθεί. Ωστόσο, η εικόνα της Ελλάδας στο εξωτερικό πρέπει να βελτιωθεί. Να μην υπάρχει ανησυχία στις εταιρείες κρουαζιέρας για την οικονομική κατάσταση της χώρας αλλά και να εξαλειφτεί ο κίνδυνος απεργιών από τους εργαζόμενους που λειτουργεί πολύ αρνητικά και δημιουργεί σημαντικά προβλήματα ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια.

Όσο αφορά για τις μαρίνες και το yachting, η ελληνική αγορά δεν έχει εκτιμήσει όσο έπρεπε τα οικονομικά οφέλη από την ανάπτυξη μαρινών. Άλλες χώρες στη Μεσόγειο, όπως η Γαλλία, η Ισπανία και η Ιταλία έχουν αναπτύξει τις μαρίνες τους. Θα σας αναφέρω ενδεικτικά οικονομικά στοιχεία από την Ένωση Μαρινών της Ισπανίας, και ειδικότερα από τις Βαλεαρίδες Νήσους. Κάθε 100 νέες θέσεις γιοτ σε μια μαρίνα, δημιουργούν 5 νέες θέσεις εντός της μαρίνας και 100 νέες θέσεις εργασίας στην τοπική οικονομία που περιβάλλει τη μαρίνα. Εάν ένας απλός τουρίστας αφήνει σε μια πόλη 60 ευρώ κατά μέσο όρο την ημέρα, ο τουρίστας του yachting αφήνει 120 ευρώ την ημέρα. Ο λόγος είναι ότι έχει να πληρώσει κόστος ελλιμενισμού, έξοδα επισκευών αλλά και τροφοδοσίας. Το yachting είναι μια μορφή τουρισμού που η χώρα μας πρέπει να κυνηγήσει περισσότερο.

Σύμφωνα με το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας (NEE) εδώ και χρόνια μαζεύει, αναλύει και επεξεργάζεται πληροφορίες και στοιχεία όσο αφορά την ανάπτυξη του κλάδου της Ναυτιλίας όσο αφορά τα Σκάφη Αναψυχής. Τα στοιχεία αυτά συντελούν στο να βελτιωθεί η υπάρχουσα νομοθεσία και το νομικό πλαίσιο έτσι ώστε να έχουμε βελτίωση του κλάδου καθώς και να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας. Το 2012- 2013 το NEE με μελέτη που έκανε βοήθησε σημαντικά την Πολιτεία στο να διαμορφώσει καλύτερη νομοθεσία. Με τον νέο νόμο αυτό υλοποιούνται θετικά στοιχεία έτσι ώστε να προσελκύσει η Ελλάδα σκάφη τόσο επαγγελματικά όσο και ιδιωτικά. Για παράδειγμα:

1. Περιορίζεται σημαντικά η Γραφειοκρατία, με την δημιουργία ηλεκτρονικού μητρώου.
2. Καταργείται η υποχρέωση έκδοσης άδειας ναυλώσεως.
3. Παρέχεται υπό προϋποθέσεις η δυνατότητα ναύλωσης ιδιωτικού σκάφους.
4. Το ιδιωτικό σκάφος όταν δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης μπορεί να λειτουργεί ως ίδια χρήση από τον πλοιοκτήτη.
5. Επιτρέπεται στα κοινοτικά σκάφη η ναύλωση στην Ελλάδα και ακόμη και για τα σκάφη τρίτων χωρών άνω των 35 μέτρων.
6. Η διαδικασία ναύλωσης και επιβίβασης των επιβατών διευκολύνεται σημαντικά σε σχέση με πριν.
7. Βελτιώνεται ο έλεγχος του ελαχίστου αριθμού ναύλωσης σε σχέση με πριν.
8. Μειώνεται σημαντικά ο ΦΠΑ που φτάνει μέχρι και το 90%.

Μια ακόμη πρόταση- προοπτική για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας ήταν στον απόηχο της συνάντησης εργασίας της Περιφέρειας Πειραιά, με θέμα «Η Κρουαζιέρα στον Πειραιά – Πολιτικές Ανάπτυξης και Τουριστικής Προβολής», που πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 10 Φεβρουαρίου 2015, ο πρόεδρος του ΕΒΕΠ, κ. Β. Κορκίδης, με επιστολή του στο Δήμαρχο Πειραιά, κ. Γ. Μώραλη, στον αντιπεριφερειάρχη Πειραιά, κ. Γ. Γαβρίλη, στον αντιπεριφερειάρχη Νήσων, κ. Π. Χατζηπέρο και στον πρόεδρο του ΟΛΠ, κ. Γ. Ανωμερίτη, κατέθεσε επικαιροποιημένες προτάσεις για τη διατήρηση και ποιοτική ανάπτυξη της Κρουαζιέρας στον Πειραιά, εν όψει της φιλοξενίας στην πόλη της «Ευρωπαϊκής Ημέρας Θάλασσας 2015», καθώς και της στήριξης του Επιμελητηρίου στην καμπάνια τουριστικής προβολής του Δήμου Πειραιά "Destination Piraeus"η οποία θα επιφέρει ενίσχυση της εικόνας μας στο εξωτερικό.

Το κείμενο της επιστολής που ο ίδιος συνέταξε και παρέθεσε έχει ως εξής:

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία, φέτος προβλέπεται ισχυρή ανάπτυξη της Κρουαζιέρας, καθώς αναμένεται να ταξιδέψουν 23 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ οι εταιρείες κρουαζιέρας θα δρομολογήσουν 22 νέα ποντοπόρα κρουαζιερόπλοια, ποταμόπλοια και κρουαζιερόπλοια εξερευνηήσεων και άλλες κατηγορίες, μια επένδυση συνολικού ύψους άνω των τεσσάρων δισ. δολαρίων. Σημαντική αναμένεται να είναι και η οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο για το 2015. Το 2013, τα οικονομικά έσοδα του κλάδου παγκοσμίως ήταν περισσότερα από 117 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ πρόσφερε σχεδόν 900.000 θέσεις εργασίας και συνεισέφερε με το ποσό των 38 δισεκατομμυρίων δολαρίων στις οικονομικές απολαβές.

Το 2015, οι επτά βασικές τάσεις για την Κρουαζιέρα, επιγραμματικά έχουν ως εξής:

1. Οι ταξιδιώτες θα συνεχίσουν να επιλέγουν την κρουαζιέρα ως τρόπο διακοπών, καθώς είναι πολύ ευχαριστημένοι από την προηγούμενη εμπειρία τους.

2. Το επίκεντρο βρίσκεται στο μοναδικό σχεδιασμό, τις υπηρεσίες και τις ανέσεις που προσφέρονται εν πλω και λιγότερο στο μέγεθος των πλοίων.

3. Οι ειδικές κρουαζιέρες συνεχίζουν να αναπτύσσονται.

4. Η Καραϊβική συνεχίζει να είναι η «βασίλισσα», ωστόσο η Μεσόγειος συνεχίζει να αναπτύσσεται ως προορισμός, μαζί με άλλες περιοχές όπως η Ασία και η Αυστραλία.

5. Η κρουαζιέρα παρατηρεί μια αύξηση στους επιβάτες που ψάχνουν για νέες εμπειρίες σε όλο τον κόσμο. Ως αποτέλεσμα, η κρουαζιέρα έχει κάνει τον κόσμο πιο προσβάσιμο για όλους από ποτέ.

6. Ενώ το διαδίκτυο και τα κινητά έχουν το προβάδισμα στον τρόπο που κάνουν τις αγορές τους οι καταναλωτές, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες συνεχίζουν να είναι οι πιο δημοφιλείς και αποτελούν τον καλύτερο τρόπο για να κάνει κανείς κράτηση σε μια κρουαζιέρα.

7. Ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι συναρπαστικός με καινοτομίες και ανταποκρίνεται στις ανάγκες του σημερινού επιβάτη (παροχή ασύρματης διαδικτυακής σύνδεσης, εμπειρίες και δραστηριότητες για όλες τις ηλικίες αλλά και κρουαζιέρες με θεματικές ενότητες και ταξίδια γεύσεων που απευθύνονται σε συγκεκριμένο κοινό).

Επιπροσθέτως, βασισμένοι πάντα στα πολλαπλασιαστικά οφέλη της ύπαρξης εσωτερικών και εξωτερικών συνεργιών και συνεργασιών, στα πρότυπα οργάνωσης επιχειρηματικών – «κλαδικών clusters», θέτουμε ως παράγοντα ζωτικής σημασίας για την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας και τη δημιουργία «homeport» στον Πειραιά, την ανάπτυξη άμεσων συνεργιών εντός του τριγώνου «λιμάνι-πόλη-φορείς». Οι συνεργίες με τους τοπικούς φορείς (δήμο, περιφέρεια, επιμελητήρια, Ενώσεις) καθώς και με τις εταιρείες κρουαζιέρας θα έχουν στόχο να μετατρέψουν σε τουριστικό προορισμό όλη την ενδοχώρα. Έτσι λοιπόν, δεν νοείται να υπάρχει κρουαζιερόπλοιο δεμένο στο λιμάνι και να είναι κλειστά τα μουσεία και οι αρχαιολογικοί χώροι της

Αθήνας και του Πειραιά, ούτε φυσικά η αγορά στις λεγόμενες τουριστικές περιοχές.

Η Ελλάδα βρίσκεται στην 3η θέση πανευρωπαϊκά σε homeporting κρουαζιέρες, πίσω από την Ισπανία και την Ιταλία, χωρίς μάλιστα να κατέχει το πλεονέκτημα της άντλησης τουριστών κρουαζιέρας με άλλα μέσα εκτός του αεροδρομίου, σε αντίθεση με τις δύο πρώτες χώρες. Γι' αυτό το λόγο, θα πρέπει να υπάρξει ειδική μέριμνα και αναβάθμιση των υπηρεσιών του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», στις ανάγκες των homeport τουριστών. Για να γίνει κάτι τέτοιο, χρειάζεται να υπάρξει σοβαρή συνεργασία μεταξύ του ΟΛΠ, του αεροδρομίου και της πολιτείας. Τέτοιες ενέργειες θα μπορούσαν να είναι το αεροπορικό «check in» των επισκεπτών κρουαζιέρας από το λιμάνι, η αυτόματη μεταφορά των αποσκευών τους από το αεροδρόμιο απευθείας στο πλοίο και αντίστροφα και η παραχώρηση ειδικού χώρου άφιξης της εκάστοτε κρουαζιέρας σε ένα ειδικά διαμορφωμένο τμήμα/χώρο στο αεροδρόμιο. Για να επιτευχθούν οι παραπάνω συνεργίες, όχι μόνο για ένα λιμάνι, αλλά πανελλαδικά, αφού ουσιαστικά το προϊόν προορισμού για την κρουαζιέρα είναι κοινό, είναι καθοριστικής σημασίας η δημιουργία ενός φορέα διαλιμενικής διαχείρισης της κρουαζιέρας από το ΥΝΑ που θα εκπονήσει μία εθνική στρατηγική για το ρόλο του κάθε λιμένα της χώρας. Για να αναπτυχθεί υγιώς η κρουαζιέρα στη χώρα, χρειάζεται κεντρική στρατηγική, συνεργασία και όχι ανταγωνισμός μεταξύ των ελληνικών λιμένων, οικειοποίηση και εφαρμογή των πετυχημένων πρακτικών μεταξύ τους, αλλά και κεντρικός σχεδιασμός του ρόλου κλειδί που θα έχει το κάθε ένα λιμάνι.

Ο Πειραιάς και το λιμάνι του έχουν συμπεριληφθεί σε μία από τις 5 Ευρωπαϊκές οδούς και, ως εκ τούτου, την επόμενη βετία, θα μπορέσουν να απορροφήσουν εξαιρετικά υψηλά ποσά επιδοτήσεων για έργα υποδομών μεταφορικού σκοπού. Ήδη ο Ο.Λ.Π. κατάφερε να επιδοτηθεί σε ποσοστό 95% για το έργο της επέκτασης του λιμανιού κρουαζιέρας, ενώ σαφώς και υπάρχουν περιθώρια για περισσότερα έργα υποδομών. Η Ελλάδα, σύμφωνα με τις επιχειρήσεις κρουαζιέρας, θεωρείται ο νούμερο δύο προορισμός κρουαζιέρας παγκοσμίως, μετά την Καραϊβική. Παρόλα αυτά, λόγω ανεπαρκών μεθόδων marketing, δεν έχουμε καταφέρει να εκμεταλλευτούμε τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας όπως φυσικό κάλλος, πολιτισμός, κοντινές αποστάσεις, ποικιλομορφία, καιρικές συνθήκες. Το αρμόδιο για την κρουαζιέρα ΥΝΑ, σε συνεργασία με τους οργανισμούς λιμένων και μελλοντικά με τον φορέα διαλιμενικής διαχείρισης κρουαζιέρας, θα πρέπει να αναπτύξουν τη στρατηγική marketing, που θα προωθεί τον προορισμό «Ελλάδα» ως προϊόν κρουαζιέρας, στα διεθνή κέντρα αποφάσεων και τις εκθέσεις. Θα πρέπει να επενδύσουμε σε σύγχρονα εργαλεία παρουσίασης της ιστορίας της χώρας μας με επαγγελματικά βίντεο και με εικόνες της ελληνικής μυθολογίας που θα είναι ελκυστικά για τα παιδιά.

Επενδυτικό πρόγραμμα ΟΛΠ 2012-2016	
- τομέας κρουαζιέρας -	
Περιγραφή Έργου	Προϋπολογισμός (€ εκατ.)
Επέκταση νοτίου μετώπου κεντρικού λιμένα	230
Μέσο σταθερής τροχιάς (πονογαί)	120
Πολιτιστική ακτή	60
Μετατροπή κτηρίου "Παγόδα" σε σταθμό εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας και Ξενοδοχείο 5*	50
Λοιπά	10
Σύνολο	470

Πηγή: Επενδυτικό Πρόγραμμα ΟΛΠ (2012-2016)

Θα πρέπει, επίσης, να στραφούμε στις αναδυόμενες αγορές τουριστών που κατά παράδοση έχουν την οικονομική δυνατότητα να καταναλώσουν. Είναι πολύ σημαντικό να δώσουμε προσοχή στη δημιουργία νέων διαδραστικών τουριστικών χαρτών για όλη την Ελλάδα και κυρίως στις γλώσσες των εθνικοτήτων - στόχων όπως η Κίνα και η Ρωσία. Κάθε προσπάθεια θα πρέπει να στοχεύσει στο να απορροφήσει η Αθήνα και ο Πειραιάς, όσο δυνατόν περισσότερα οφέλη από τους τουρίστες κρουαζιέρας που κατ'

αρχήν μεταφράζεται στο να δελεάσει τον τουρίστα να βγει από το κρουαζιερόπλοιο και σε δεύτερη φάση, να αυξήσει το ποσό που θα ξοδέψει εκτός πλοίου. Μέχρι σήμερα, ο ΟΛΠ έχει καταφέρει να αναβαθμίσει σε εξαιρετικό επίπεδο τη λειτουργικότητα, την ασφάλεια και τη φιλικότητα στο χρήστη του λιμανιού, άρα ο επόμενος στόχος που είναι η προώθηση του ποιοτικού προϊόντος Πειραιάς στους τουρίστες κρουαζιέρας, μπορεί

να γίνει ευκολότερος. Πρέπει λοιπόν να εκμεταλλευτούμε αξιόλογες, οικονομικές και αποδοτικές πρακτικές, παράλληλα με την αναγκαία αισθητική, χρηστική αλλά και υγειονομική αναβάθμιση της εικόνας της πόλης, που ήδη προωθείται από τον Δήμο περιμετρικά του λιμανιού. Θεωρούμε πως το λιμάνι επιβάλλεται να προτρέπει τον επιβάτη να επισκεφτεί την πόλη, παρέχοντάς του βοηθητικές-προωθητικές υπηρεσίες καθώς και πληροφόρηση για την πόλη του Πειραιά, έντυπα στα οποία γίνεται εκτεταμένη αναφορά και την ιστορία εξέλιξη της πόλης καθώς και του λιμανιού.

Συνοψίζοντας τις ενέργειες που θα μπορούσαν να αποφέρουν σημαντικά οφέλη, χωρίς ιδιαίτερο κόστος για την χώρα μας, αναφέρουμε τις παρακάτω οκτώ:

1. Οργάνωση λιμενικού «cluster» που θα συγκεντρώσει όλες τις υπηρεσίες που μπορεί να χρειαστεί το κρουαζιερόπλοιο με παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσίες σε χαμηλή ανταγωνιστική προσφερόμενη τιμή καθώς και με κοινό marketing.
2. Δημιουργία και προώθηση ειδικής εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα που στοχεύει στην τουριστική παρουσίαση του Πειραιά (καταστήματα, μουσεία, ιστορία).
3. Φυσική παρουσία στο χώρο άφιξης κατά την αποβίβαση των επιβατών, ανθρώπων που θα προτείνουν, θα ενημερώνουν και θα προωθούν τους επιβάτες.
4. Κατασκευή διαδραστικών τουριστικών πινακίδων «beacons» στο λιμάνι και την πόλη του Πειραιά, που θα συνδέονται με την εφαρμογή GPS.
5. Δημιουργία διαγράμμισης τουριστικής κυκλικής διαδρομής για πεζούς και ποδηλάτες από το λιμάνι προς το κέντρο της πόλης και αντίστροφα.
6. Οργάνωση εκδηλώσεων στο χώρο του λιμανιού με μπάντες, παραδοσιακούς χορούς, με σημαντική διαφήμιση των παραδοσιακών ελληνικών προϊόντων/αγαθών.
7. Παραστάσεις στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά, με γνωστές διεθνώς, αρχαίες τραγωδίες και κωμωδίες στα αγγλικά, για τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων.
8. Προώθηση ελληνικών προϊόντων στα εστιατόρια και τα καταστήματα των κρουαζιερόπλοιων, καθώς βεβαίως και των εμπορικών/επιβατικών πλοίων.

Ευθύνη όλων των φορέων θα πρέπει να είναι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των παραπάνω ενεργειών να ολοκληρωθεί πριν την οργάνωση των εκδηλώσεων για την «Ευρωπαϊκή Ημέρα Θάλασσας» που θα φιλοξενηθεί στην πόλη του Πειραιά το

Μάιο του 2015. Το Ε.Β.Ε.Π. θα βοηθήσει με κάθε μέσο που διαθέτει στην ανάπτυξη της «homeport» κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά, που μπορεί να επιφέρει έως και πενταπλάσια οικονομικά οφέλη, σε σχέση με την «transit» κρουαζιέρα, όχι μόνο για την οικονομία της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, αλλά και για την Εθνική μας οικονομία».

Μια αμφιλεγόμενη πρόταση και η μετακόμιση της ακτοπλοΐας που καλύπτει τις Κυκλάδες και το Βόρειο Αιγαίο στο λιμάνι του Λαυρίου. Στον Πειραιά σύμφωνα με αυτόν τον σχεδιασμό θα μείνουν μόνο τα πλοία της Κρήτης και του Σαρωνικού και θα αναπτυχθεί η κρουαζιέρα. Για να καλυφτεί η απόσταση από την Αθήνα έως το Λαύριο αρτιότερα το σχέδιο προκρίνει και την επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου. Σίγουρα δεν δείχνει να είναι μια πρόταση που μπορεί να υλοποιηθεί αύριο, ειδικά με τα δεδομένα της ελληνικής πραγματικότητας. Ίσως ούτε και στα επόμενα 5 χρόνια. Αποκτά όμως σίγουρα momentum και όπως δήλωσε στο Capital.gr ο Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης στο περιθώριο ενημερωτικής συνάντησης στην Ακτή Βασιλειάδη μπορεί «να δώσει λύση στο μείζον θέμα του κόστους των καυσίμων για τις ακτοπλοϊκές, να τονώσει την τουριστική βιομηχανία με δεδομένη την εγγύτητα με το αεροδρόμιο και την αναβάθμιση έτσι των συνδυασμένων μεταφορών τουριστών και να επιτρέψει την εκτέλεση πολλαπλών δρομολογίων από λιγότερα πλοία λόγω της εξοικονόμησης χρόνου ταξιδιού». Επιπλέον «μπορεί να δώσει ανάσα στον Πειραιά δημιουργώντας περισσότερο χώρο για κρουαζιερόπλοια και εν τέλει να αναβαθμίσει τόσο την πόλη όσο και ολόκληρη την Αττική», αναφέρει ο υπουργός.

Η πρόταση δεν είναι καινούργια. Έχει διατυπωθεί από παράγοντες της ακτοπλοΐας αλλά και από Πειραιώτες που επιθυμούν την αποσυμφόρηση της πόλης του Πειραιά και την υγιέστερη ανάπτυξή της. Συζητείται μεταξύ επιχειρηματιών από άλλους χώρους και έχει υποστηρικτές μεταξύ πολλών τακτικών ταξιδιωτών των Κυκλάδων και ατόμων που επιθυμούν να ταξιδεύουν στο βόρειο Αιγαίο.

Αλλά και ο ίδιος ο υπουργός την διατύπωσε δημοσίως (πριν την είσοδό του στην κυβέρνηση) και προ ολίγων εβδομάδων στα πλαίσια τοποθέτησής του για την ανάπλαση της Αττικής αλλά και στην «συζήτηση» μεταξύ ΟΛΠ και υπουργείου Ανάπτυξης περί δημιουργίας νέου λιμένα κρουαζιέρας στο Φάληρο. Σημειώνεται δε ότι το εν λόγω σχέδιο στηρίζει και άλλες προτάσεις που πρόσφατα έχουν κατατεθεί για την αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της Αθήνας που γνωρίζει πρωτοφανή πτώση ως τελικός προορισμός ξένων και λειτουργεί ουσιαστικά κυρίως ως transit για

προορισμούς όπως είναι τα νησιά του Αιγαίου και Ιονίου καθώς και την επαρχία. Με το ζήτημα της βιωσιμότητας της ακτοπλοΐας να έχει αναδειχθεί σε κρίσιμο εθνικό ζήτημα λόγω και της νησιωτικότητας της χώρας η εξοικονόμηση σχεδόν 40 ναυτικών μιλίων ταξιδιού (όσο είναι δηλαδή το σκέλος του ταξιδιού από τον Πειραιά ως το Σούνιο) και άνω της μιας ώρας ταξιδιού τα οφέλη σε καύσιμα και αριθμό πλοίων είναι προφανή. Ειδικά εάν αναλογιστεί κανείς ότι άνω του 50% των λειτουργικών εξόδων της ακτοπλοΐας είναι τα καύσιμα. Αξίζει να υπενθυμιστεί ότι το Λαύριο μετά από έργα που κράτησαν ουσιαστικά μια δεκαετία και ένα τεράστιο χερσαίο και θαλάσσιο εργοτάξιο μετατράπηκε από παρηκμασμένο βιομηχανικό κέντρο, το οποίο είχε βυθιστεί τα στην ανεργία, σε ένα σύγχρονο εμπορικό και επιβατικό κόμβο που φιλοξενεί ήδη επιβατηγό λιμάνι αλλά και εμπορικό και λιμάνι κρουαζιέρας.

Η όλη συζήτηση έρχεται στο προσκήνιο σε μια χρονική στιγμή κατά την οποία η Ευρωπαϊκή Ένωση ενέκρινε πριν λίγες ημέρες ενίσχυση του έργου της επέκτασης του νότιου λιμένα κρουαζιέρας του ΟΛΠ ύψους 113,9 εκατομμύρια ευρώ (ποσοστό ενίσχυσης 95%) εκ των οποίων τα 96,9 εκατομμύρια αποτελούν χρηματοδότηση από τα διαρθρωτικά Ταμεία της Ε.Ε. επί προϋπολογισμού του έργου προ εκπτώσεων από τον διαγωνισμό ύψους 120 εκατομμύρια ευρώ. Σημειώνεται ότι το εν λόγω έργο και χρηματοδότηση έχει περιοριστεί σε 3 νέες θέσεις μεγάλων κρουαζιερόπλοιων έναντι 6 θέσεων στον αρχικό σχεδιασμό, λόγω κόστους και όχι ζήτησης αφού ήδη οι αφίξεις πλοίων αυξάνονται με ζωνρούς ρυθμούς. Έρχεται επίσης ενώ ο υφυπουργός ανάπτυξης Νότης Μηταράκης προωθεί πρόταση για δημιουργία ιδιωτικού λιμένα κρουαζιέρας στο Φάληρο με χρηματοδοτικό μοντέλο Σύμπραξης Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, κόστους 200 εκατομμύρια ευρώ χωρίς ακόμα όμως να έχει εμφανιστεί, τουλάχιστον δημόσια, ενδιαφερόμενος επενδυτής. Και βέβαια ενώ το δημόσιο διά του ΤΑΠΠΕΔ δρομολογεί την αξιοποίηση των λιμένων μεταξύ των οποίων, βέβαια, και ο ΟΛΠ και το Λαύριο.

Μεγάλες εταιρίες του κλάδου βλέπουν θετικά την Ελλάδα ως τόπο προορισμού για κρουαζιέρα και για το λόγο αυτό θέλουν να εντάξουν την χώρα μας στο πλάνο της κρουαζιέρας τους. Μια από αυτές τις εταιρίες είναι και η Carnival. Όπως αναφέρουν σε πολλά άρθρα ισχυρή «ένεση» για την κρουαζιέρα στον Πειραιά δίνει η απόφαση της Carnival για home port δρομολόγηση από το 2016. Το πρώτο λιμάνι της χώρας σε αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και επιβατών φαίνεται να προσελκύει εταιρείες της διεθνούς αγοράς, την ώρα που οι ελληνικοί προορισμοί παγιώνουν ένα μεγάλο ποσοστό ενδιαφέροντος, παρά τον προσανατολισμό των πλοίων σε Ασία και Αυστραλία.

Μετά την Carnival, «που κάνει την αρχή, θα ακολουθήσουν και οι επόμενοι» υποστηρίζει ο γενικός διευθυντής του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) και επίτιμος πρόεδρος της MedCruise κ. Σταύρος Χατζάκος. «Όλοι θέλουν μια παρουσία στη Μεσόγειο, αλλά θέλουν να βρουν και τις κατάλληλες συνθήκες» σημειώνει και προσθέτει ότι τα νούμερα του Πειραιά από το 2004 ως το 2014 έχουν υπερτριπλασιαστεί. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ), το 2014 ο Πειραιάς δέχθηκε 606 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων με 1,055 εκατ. επιβάτες από 711 το 2013 με 1.302.581 επιβάτες και 763 το 2012 με 1.198.047 επιβάτες.

Η εφετινή χρονιά «αναμένεται να είναι στα ίδια επίπεδα με πέρυσι, αλλά το 2016 θα έχουμε άνοδο» εκτιμά. Η Αθήνα «είναι προορισμός» τονίζει και προσθέτει ότι «το λιμάνι του Πειραιά έχει τις περισσότερες θέσεις για παράλληλη πρόσδεση των πλοίων», μαζί με τη Βαρκελώνη και τη Βενετία. Όμως «η διαδικασία για να έρθει ένα πλοίο δεν είναι εύκολη». Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Disney, κρουαζιερόπλοιο της οποίας προσέγγισε πέρυσι τον Πειραιά ύστερα από τρία χρόνια συζητήσεων. Τις προοπτικές για home port ενισχύει και η επέκταση του νότιου λιμένα κρουαζιέρας με επιπλέον θέσεις ελλιμενισμού για πλοία νέας γενιάς. Το έργο έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και χρηματοδοτείται κατά 95% από κοινοτικά κονδύλια, ενώ η κατασκευή του θα αρχίσει στα τέλη του 2015. «Θα γίνει επέκταση προς τη θάλασσα, η οποία θα δώσει δύο-τρεις θέσεις προσέγγισης για τα πολύ μεγάλα πλοία, πάνω από 300 μέτρα».

Εξάλλου τα πλοία γίνονται ολοένα και μεγαλύτερα καθώς στη δεκαετία που πέρασε ο μέσος όρος επιβατών τους ήταν 800 άτομα και πλέον είναι 1.800. Ωστόσο «η μεγαλύτερη πρόκληση είναι η άνοδος της Μαύρης Θάλασσας σε σχέση με τον Πειραιά» υπογραμμίζει, επισημαίνοντας τις πολύ μεγάλες προοπτικές από τις χώρες που βρίσκονται γύρω της. «Η Carnival επανέρχεται έπειτα από δύο χρόνια απουσίας στη Μεσόγειο το 2016» τονίζει η υπεύθυνη του τμήματος κρουαζιέρας του ταξιδιωτικού οργανισμού «Αμφιτρύωνας», αντιπροσώπου της Carnival στην Ελλάδα, κυρία Σύλβια Καλαμπούκη, προσθέτοντας ότι η εταιρεία φέρνει πάντα τα καινούργια πλοία της στη Μεσόγειο. Πρόκειται για μία από τις μεγαλύτερες και δημοφιλέστερες εταιρείες κρουαζιέρας στον κόσμο, με στόλο αποτελούμενο από 23 πλοία, τα οποία προσφέρουν περίπου 100 διαφορετικά δρομολόγια σε Μπαχάμες, Καραϊβική,

Μεξικανική Ριβιέρα, Αλάσκα, Χαβάη, Κανάλι Παναμά, Καναδά, Νέα Αγγλία και Ευρώπη.

Η ίδια εκτιμά ότι για τη διετή απουσία της εταιρείας έπαιξε ρόλο και η σημαντική υποτίμηση του δολαρίου έναντι του ευρώ, κάτι που σήμερα έχει ανατραπεί, καθώς εφέτος αναμένεται να είναι μια καλή χρονιά στη ζήτηση από το εξωτερικό, *«ιδιαίτερα σε σχέση με τους τουρίστες από ΗΠΑ, με το δολάριο να προσεγγίζει το ευρώ»*. Εξάλλου οι επιβάτες κρουαζιέρας από τον Πειραιά είναι κυρίως από ΗΠΑ και Βόρεια Ευρώπη. Για το 2016 τα δρομολόγια του Carnival Vista θα είναι δεκαήμερες κρουαζιέρες που θα ξεκινούν από τη Βαρκελώνη και θα καταλήγουν στον Πειραιά ή το αντίστροφο, με ενδιάμεσους σταθμούς Μασσαλία, Λιβόρνο, Ρώμη, Νάπολι, Κρήτη (Ηράκλειο), Ρόδο και Εφεσο. Εταιρείες όμως όπως η Cunard και η Princess Cruises ήδη χρησιμοποιούν το λιμάνι ως αφετηρία ή άφιξη, πέρα από τη Celestyal Cruises, εταιρεία που εδρεύει στην Ελλάδα, με 627 προσεγγίσεις σε συνολικά 28 ελληνικά λιμάνια το 2015. *«Αρκετά πλοία είναι γεμάτα»* για την εφετινή σεζόν, ενώ υπάρχει και αύξηση στη ζήτηση και στην Ευρώπη, σε κρουαζιέρες της Βαλτικής και στα βρετανικά νησιά, σημειώνει η κυρία Καλαμπούκη. Στις κρουαζιέρες της Princess και της Cunard από τον Πειραιά *«υπάρχουν αναχωρήσεις που έχουν γεμίσει»* τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, ενώ παρατηρείται διαθεσιμότητα εκτός περιόδου αιχμής. Τα τελευταία χρόνια μάλιστα η κρουαζιέρα κερδίζει έδαφος και στους Έλληνες, μια και αποτελεί *«ένα πολύ οικονομικό είδος διακοπών»*, με το κόστος ενός επταήμερου δρομολογίου στις 20 Ιουνίου να ξεκινά από το ποσό των 599 ευρώ το άτομο και με προσφορές για οικογένεις.

Οι υποδομές είναι το ζητούμενο ώστε η εξυπηρέτηση των πλοίων να είναι πιο εύκολη. Στην Κέρκυρα ολοκληρώθηκαν τα έργα και εφέτος θα λειτουργήσει η προβλήτα μήκους 300 μέτρων, ενώ ολοκληρώνονται εργασίες σε Ναύπλιο, Κατάκολο και Γύθειο. Σε διαδικασία επιλογής τεχνικών προτάσεων για το δεύτερο τελεφερίκ στη Σαντορίνη είναι ο δήμος, με τον χώρο να ορίζεται στα νότια του παλιού λιμανιού των Φηρών. *«Η κρουαζιέρα θα είναι στα ίδια επίπεδα με πέρυσι»* λέει ο δήμαρχος Θήρας κ. Αναστάσιος-Νικόλαος Ζώρζος για τον δεύτερο σε κίνηση προορισμό κρουαζιέρας στη χώρα, αν και χωρίς λιμάνι. Το 2014 το νησί δέχθηκε 512 κρουαζιερόπλοια, με 742.553 επιβάτες, από 582 το 2013 με 778.057 επιβάτες. Ο ίδιος ωστόσο επισημαίνει ότι *«μας ενδιαφέρει η ταυτόχρονη άφιξη»* και *«γι' αυτό ζητούμε από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες*

να έρχονται μέρες και ώρες που διευκολύνουν» την ομαλή αποβίβαση. Αναφερόμενος στις υποδομές του νησιού, σημειώνει ότι ήδη ολοκληρώνεται το έργο στα Φηρά και στον Αθηνιό για την προστασία από μικρές κατολισθήσεις της Καλντέρας.

Στα τέλη Ιουνίου αναμένεται να ολοκληρωθούν τα έργα υποδομής στο λιμάνι του Ναυπλίου «που αφορούν έργα εκβάθυνσης και σύστημα ασφαλείας», σημειώνει ο πρόεδρος του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Ναυπλίου κ. Σταύρος Αυγουστόπουλος. «Μπορούμε να δεχθούμε το 95% των κρουαζιεροπλοίων και πιθανολογούμε ότι θα μπορούν να πλαγιοδετήσουν». Το 2014 το λιμάνι του Ναυπλίου δέχθηκε 46 προσεγγίσεις, οι οποίες εκτιμάται ότι θα διπλασιαστούν εφέτος, μετά και την ολοκλήρωση των έργων υποδομής, μια και η περιοχή παρουσιάζει σημαντικό ενδιαφέρον (Μυκήνες, Επίδαυρος κ.ά.) «Το 2015 θα είναι μια δύσκολη χρονιά, όπως και το 2014, αλλά το 2016 έχει πολύ θετικές προοπτικές» υποστηρίζει ο διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ) κ. Γιάννης Μπρας. Από το 2011 έχουν απονεμηθεί εννέα βραβεία σε εθνικό και διεθνές επίπεδο στον ΟΛΗ, καθώς συνδυάζει μικρές παρεμβάσεις βελτίωσης αισθητικής και λειτουργικότητας της χερσαίας ζώνης του λιμένος ενισχύοντας τον «τουρισμό εμπειρίας». Το 2014 το Ηράκλειο είχε 160 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων με 242.951 επιβάτες.

Εφέτος «η MSC Cruises αυξάνει κατά 575% τις προσεγγίσεις της στο Ηράκλειο και κατά 300% τους επιβάτες» λέει ο κ. Μπράς, με ένα ακόμη δρομολόγιο που υπολογίζεται να φέρει πάνω από 50.000 επιβάτες. Παράλληλα μέσα στον Μάιο έχει προγραμματιστεί συνάντησή του με τον διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας. Προσεγγίσεις θα κάνει το καλοκαίρι η Princess Cruises, δοκιμαστική προσέγγιση θα γίνει από τη Celebrity (Royal Caribbean), ενώ σε συζητήσεις για home port είναι οι εταιρείες P&O και Thomson.

Οι προοπτικές του κλάδου είναι τόσο ενθαρρυντικά και δεδομένου ότι, σύμφωνα με την πρόβλεψη των παραγόντων της θαλάσσιας βιομηχανίας, στην Ανατολική Μεσόγειο αναμένεται ο τζίρος από τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων να διαμορφωθεί στα 40 δισεκατομμύρια ευρώ για τα λιμάνια όπου θα προσεγγίσουν τα πλοία.

Ο κ. Θεόδωρος Βώκος, εκτελεστικός διευθυντής των εκθέσεων «Ποσειδώνια», υποστηρίζει ότι «αρκετά ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας συγκαταλέγονται ανάμεσα στα δημοφιλέστερα της Ευρώπης σε απόλυτο αριθμό επισκέψεων επιβατών και το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την εμφάνιση νέων λιμανιών υποδοχής κρουαζιερόπλοιων στην περιοχή, θα συνεχίσει να προσφέρει στις εταιρίες κρουαζιέρας σημαντικές δυνατότητες για συναρπαστικές και προσοδοφόρες επιλογές τουριστικών προορισμών». Ο ίδιος αναφέρει ότι το περασμένο έτος ήρθαν σε ελληνικά λιμάνια 5 εκατομμύρια επιβάτες-επισκέπτες.

Τις τελευταίες ημέρες διεξάγονται ουσιαστικές συζητήσεις ανάμεσα σε εξειδικευμένα στελέχη της κρουαζιέρας προκειμένου να καρπωθεί η εθνική οικονομία τα μέγιστα οφέλη από τις προσεγγίσεις των τουριστών κρουαζιέρας. Μάλιστα, ο κ. Βασίλης Κορκίδης, πρόεδρος του ΕΒΕΠ, στην προσπάθειά του να συμβάλει στην αύξηση των εσόδων της τοπικής οικονομίας από την κρουαζιέρα, τονίζει ότι η Ελλάδα βρίσκεται στην 3η θέση πανευρωπαϊκά σε homerorting, πίσω από την Ισπανία και την Ιταλία, χωρίς μάλιστα να κατέχει το πλεονέκτημα της άντλησης τουριστών κρουαζιέρας με άλλα μέσα εκτός του αεροδρομίου, σε αντίθεση με τις δύο πρώτες χώρες. «Γι' αυτόν το λόγο, θα πρέπει να υπάρξουν ειδική μέριμνα και αναβάθμιση των υπηρεσιών του αεροδρομίου “Ελευθέριος Βενιζέλος”, στις ανάγκες των homerort τουριστών. Για να γίνει κάτι τέτοιο, χρειάζεται να υπάρξει σοβαρή συνεργασία μεταξύ του ΟΛΠ, του αεροδρομίου και της Πολιτείας».

Μέσα στον κύκλο των επαφών και των συζητήσεων έγινε και συνάντηση της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και του προέδρου της ΚΕΔΕ, κ. Γ. Πατούλη, όπου εξετάστηκαν οι ανάγκες και γενικότερα θέματα αναβάθμισης της λιμενικής υποδομής σε όλους τους τουριστικούς λιμένες και, κυρίως, του νησιωτικού χώρου. Οι εφοπλιστές επισήμαναν ότι προωθείται η δημιουργία Εθνικής Συντονιστικής Επιτροπής Κρουαζιέρας, που θα μπορεί να εξετάζει τα θέματα που απασχολούν τον κλάδο, ώστε να προωθούνται με ταχείς ρυθμούς οι διαδικασίες για τις αναγκαίες ρυθμίσεις. Επίσης, σημαντική κρίνεται η ευρεία σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στην Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά και Νήσων. Ο πρόεδρος του ΟΛΠ, κ. Γιώργος Ανωμερίτης, τόνισε ότι το μεγάλο έργο που σχεδιάστηκε είναι η επέκταση του νότιου λιμένα κρουαζιέρας για 2-3 νέες θέσεις ελλιμενισμού για πλοία νέας γενιάς. Το έργο

έχει εγκριθεί και χρηματοδοτείται κατά 95% από κοινοτικά κονδύλια. Η κατασκευή του θα αρχίσει στο τέλος του 2015.

Το Posidonia Sea Tourism Forum, το οποίο έχει προγραμματιστεί για τις 26-27 Μαΐου στην Αθήνα, θα δώσει ώθηση της κρουαζιέρας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, μετά την επιβράδυνση του ρυθμού ανάπτυξης που ακολούθησε την Αραβική Ανοιξη. Στη λίστα των ομιλητών περιλαμβάνονται στελέχη εταιριών όπως οι Azamara Club Cruises, Celestyal Cruises (πρώην Louis Cruises), Crystal Cruises, MSC Cruises, Royal Caribbean Cruises και άλλων, τα οποία θα προσέλθουν στην ελληνική πρωτεύουσα για αυτή τη διήμερη εκδήλωση με σκοπό να συναντήσουν κυβερνητικά στελέχη, εκπροσώπους κρατικών και αυτοδιοικητικών φορέων και παράγοντες της βιομηχανίας θαλάσσιου τουρισμού της Ανατ. Μεσογείου.

Ο αντιπρόσωπος της Royal Caribbean Cruises, κ. Ανδρέας Στυλιανόπουλος, πρόεδρος και CEO της Navigator Travel, εξέφρασε την πεποίθηση ότι η Ανατολική Μεσόγειος θα συνεχίσει να ανακάμπτει ως περιοχή κρουαζιέρας, παρά το γεγονός ότι κάποιοι από τους σημαντικούς προορισμούς της εξακολουθούν να βρίσκονται εκτός παιχνιδιού. Ένας σημαντικός παράγοντας για την ανανέωση της ζήτησης για κρουαζιέρα στην Ανατολική Μεσόγειο είναι ότι η Ελλάδα, ως τουριστικός προορισμός, έχει πρόσφατα γίνει πολύ της μόδας παγκοσμίως. Ο κ. Marco Digioia, διευθυντής Κρατικών Υποθέσεων της CLIA Europe, ανέφερε: «Προγραμματίζουμε συναντήσεις με Έλληνες ανώτερους κρατικούς αξιωματούχους για να συζητήσουμε τις προοπτικές της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και την Ανατολική Μεσόγειο εν όψει της προβλεπόμενης ενίσχυσης του ρυθμού ανάπτυξης στην περιοχή το 2016. Επίσης, θα εξετάσουμε τρόπους υπέρβασης των ανασχετικών παραγόντων που επηρεάζουν την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, τόσο για προσεγγίσεις τράνζιτ όσο και για homeporting».

Οι θετικές εξελίξεις αναμένεται να συνεχιστούν το 2016 και το 2017, με νέα πλοία να προστίθενται από τις εταιρίες κρουαζιέρας AIDA και MSC Cruises, τα οποία προγραμματίζεται να ενταχθούν στον ευρωπαϊκό στόλο. Με την ανάπτυξη νέων λιμένων αφετηρίας (homeports) και λιμένων προσέγγισης στην περιοχή, διευκολύνεται η αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας που αναμένεται το 2015, χάρη στα νέα πλοία που θα τεθούν σε κυκλοφορία από τις TUI Cruises, Costa Cruises και P&O

Cruises, καθώς και στην έλευση στη Μεσόγειο ενός αριθμού υπερμεγέθων πλοίων, όπως τα «Anthem of the Seas», «Allure of the Seas» και «Norwegian Epic». Εξίσου θετικά είναι τα δεδομένα που έρχονται από τη Διεθνή Ένωση Κρουαζιέρας, που στην ετήσια πρόβλεψή της αναφέρει ότι φέτος αναμένεται να ταξιδέψουν 23 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ το 61% των ταξιδιωτικών πρακτόρων της CLIA στη Βόρεια Αμερική αναφέρει αύξηση στις ταξιδιωτικές κρατήσεις για το 2015 συγκριτικά με την ίδια εποχή του περασμένου έτους. Η CLIA αποκάλυψε, επίσης, ότι οι εταιρίες κρουαζιέρας που είναι μέλη της θα δρομολογήσουν 22 νέα ποντοπόρα κρουαζιερόπλοια, ποταμόπλοια και κρουαζιερόπλοια εξερευνήσεων και άλλες κατηγορίες μέσα στο 2015, μια επένδυση συνολικού ύψους άνω των 4 δισεκατομμυρίων, ενώ οι συνολικές νέες προσεγγίσεις θα προσεγγίσουν τις 1.000.

«Αυτή η χρονιά θα αποδειχθεί ότι είναι άλλο ένα βήμα προόδου για το σύνολο του κλάδου, καθώς τα μέλη μας συνεχίζουν να δίνουν τον καλύτερό τους εαυτό για να αναδείξουν την κρουαζιέρα ως την καλύτερη εμπειρία διακοπών», δήλωσε ο Adam M. Goldstein, διευθυντής της CLIA και πρόεδρος της Royal Caribbean Cruises Ltd.

Μια ακόμη εταιρία κρουαζιέρας είναι η αμερικάνικη Disney Cruise Line, θυγατρική της The Walt Disney Company που έκανε «πρεμιέρα» στις ελληνικές θάλασσες, συμπεριλαμβάνοντας για πρώτη φορά στα προγράμματα κρουαζιέρας τον Πειραιά και τη Μύκονο. Φέτος τα κρουαζιερόπλοια- μαγνήτης του «Μίκυ Μάους», τα οποία παρά τις τσιμπημένες τιμές των πακέτων κυριαρχούν στα οικογενειακά πακέτα, θα δέσουν σε πέντε ακόμη λιμάνια, και πιο συγκεκριμένα σε Κατάκολο, Ρόδο, Ηράκλειο, Σαντορίνη και Κέρκυρα. Η εταιρεία ειδικότερα προγραμματίζει, όπως έχει αναρτήσει στην επίσημη ιστοσελίδα της, να πραγματοποιήσει τρεις κρουαζιέρες στο Αιγαίο, δύο 9ήμερες και μια 12ήμερη. Το κρουαζιερόπλοιο Disney Magic, το τρίτο κατά σειρά της αμερικάνικης Disney Cruise Lines με δυνατότητα μεταφοράς 3.650 ατόμων (2.700 επιβάτες και 950 άτομα πλήρωμα), θα δέσει τρεις φορές σε Πειραιά (στις 29 Ιουνίου, 8 Ιουλίου και 1 Αυγούστου) και άλλες τόσες στο Νησί των ανέμων (2 και 11 Ιουλίου και 3 Αυγούστου). Δύο ακόμη επισκέψεις έχουν ήδη προγραμματιστεί για Κατάκολο (28 Ιουνίου και 7 Ιουλίου) και για Ρόδο (1 και 10 Ιουλίου).

Για τους υπόλοιπους προορισμούς δεν έχουν ανακοινωθεί ακόμη οι οριστικές ημερομηνίες. Τα προγράμματα κρουαζιέρας στη Μεσόγειο περιλαμβάνουν επίσης την Ιταλία, τη Σικελία και την Τουρκία. Η απόφαση του αμερικανικού κολοσσού να διευρύνει τα προγράμματα κρουαζιέρας στην Ελλάδα αναμένεται να δώσει νέα ώθηση στην πορεία των εσόδων στους νέους προορισμούς, και ιδιαίτερα στο Κατάκολο και την Κέρκυρα, περιοχές που «επενδύουν» στην άνοδο του τουρισμού. Η μεγάλη δύναμη της Disney Cruise Line βρίσκεται φυσικά στις νεαρές ηλικίες, καθώς υπολογίζεται πως τα πλοία της υποδέχονται και τη θερινή σεζόν τουλάχιστον 800 με 1000 παιδιά ανά αναχώρηση. Ωστόσο οι ενήλικες που τα συνοδεύουν αποτελούν για τα λιμάνια-σταθμούς και τις εκεί τουριστικές επιχειρήσεις μια καλή ευκαιρία για αύξηση του τζίρου τους. Το γεγονός εξάλλου πως δύο στους πέντε επιβάτες κρουαζιέρας είναι Αμερικανοί, αφήνει περιθώρια για μεγαλύτερη διείσδυση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος στην αγορά των ΗΠΑ. Στόχος είναι η «πλωτή Disney», όπως αποκαλείται, να εδραιώσει την παρουσία της στα ελληνικά λιμάνια, δεδομένου πως η εταιρεία προσδοκά σε ενδυνάμωση της παρουσίας της στη Μεσόγειο και αύξηση της πελατείας της, έχοντας ως όχημα το παγκοσμίως αναγνωρίσιμο brand της. Η Disney Cruise Line ξεκίνησε τα προγράμματά της πριν από 15 περίπου χρόνια με δύο ειδικά σχεδιασμένα πλοία, με εφόδιο η φήμη και την αναγνωρισιμότητα των θεματικών πάρκων. Το 2007 έκανε την πρώτη της δοκιμή στα «ευρωπαϊκά νερά», προωθώντας πακέτα στην αγγλική και την ισπανική αγορά. Το 2010 επανήλθε δριμύτερη καθιστώντας τη Βαρκελώνη homeport. Από το 2011, το Μεσογειακό πρόγραμμα της DCL ενισχύθηκε με περισσότερες σε αριθμό αναχωρήσεις από το λιμάνι της Βαρκελώνης. Η παρουσία της στην Ανατοική Μεσόγειο δείχνει σήμερα να ισχυροποιείται μετά και την απόφαση της DCL να συμπεριληφθούν στο πλάνο πέντε ελληνικά λιμάνια και ένα της Σικελίας. Η εξέλιξη αυτή δίνει όπως είναι αναμενόμενο σημαντική «χειρά βοηθείας» στην ελληνική κρουαζιέρα που επιθυμεί να αυξήσει τις επιδόσεις της στη διακίνηση επιβατών. Αν και προς το παρόν δεν έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον να ξεκινούν οι κρουαζιέρες από ελληνικό λιμάνι, η επέκταση των προγραμμάτων αποτελεί ενδεχομένως το πρώτο θετικό βήμα προς αυτή την κατεύθυνση.

4.5 ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΟΥ CABOTAGE ΣΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Με τον όρο Cabotage εννοούμε την «παράκτια πλοήγηση, ιδίως εντός των συνόρων μίας χώρας» την μεταφορά δηλαδή αγαθών ή επιβατών μεταξύ δύο σημείων εντός της ίδιας χώρας. Το Cabotage χρησιμοποιείται συνήθως και ως μέρος της έκφρασης «Cabotage δικαιωμάτων» και αναφέρεται στο δικαίωμα μίας εταιρίας από μία χώρα να ενεργεί εμπορικές πράξεις εντός μίας άλλης χώρας. Το δικαίωμα αυτό είχε κατά το παρελθόν υποστεί σημαντικούς περιορισμούς, ορισμένοι από τους οποίους συνεχίζουν να ισχύουν και σήμερα. Επί της ουσίας και σε σχέση με την Ελλάδα, πρόκειται για περιορισμό των θαλασσίων μεταφορών σε πλοία με ξένες σημαίες, εάν δεν πληρούν κάποιες προϋποθέσεις που έχει θέσει η Ελληνική Νομοθεσία. Με την εφαρμογή της συνθήκης του Μάαστριχτ για τη ναυτιλία, προωθήθηκε η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών-μελών και το Cabotage αφορά πλέον μόνο πλοία με σημαίες εκτός Ε.Ε.

Έτσι θα έπρεπε να ήταν αν η Ελλάδα, για μια ακόμη φορά, δεν παραβίαζε την Κοινοτική Νομοθεσία. Η διαφορά είναι ότι, αυτή τη φορά η παραβίαση αυτή όχι μόνο δεν την ωφελεί αλλά την ζημιώνει σημαντικά και χωρίς καμία αμφιβολία. Το πρώτο και αδιαμφισβήτητο αποτέλεσμα της παραβίασης αυτής είναι ότι πλήττεται ευθέως και σημαντικά ο τουρισμός και η οικονομία της χώρας ιδιαίτερα στην περίοδο οικονομικής κρίσης που διανύει σήμερα η χώρα.

Το Cabotage δεν αφορά όμως μόνο στα κρουαζιερόπλοια, για τα οποία συνεχώς ακούμε από τα μέσα ενημέρωσης. Αφορά σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό τα σκάφη αναψυχής και ιδιαίτερα τα επαγγελματικά σκάφη υπό Κοινοτική Σημαία. Αν αναρωτηθήκατε ποτέ γιατί τα μεγάλα γραφεία chartering του εξωτερικού δεν δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και δεν φέρνουν εδώ μέρος του στόλου των σκαφών που διαχειρίζονται, έστω για κάποιο μικρό χρονικό διάστημα της τουριστικής περιόδου, η απάντηση είναι ότι δεν τους το επιτρέπει η Ελληνική Νομοθεσία και η εκάστοτε Κυβέρνηση που την διατηρεί ακόμα μέχρι σήμερα σε ισχύ. Ας δούμε λοιπόν τι προβλέπει η Ελληνική Νομοθεσία για τα επαγγελματικά σκάφη υπό Κοινοτική Σημαία που επιθυμούν να πραγματοποιήσουν, είτε μόνιμα είτε για κάποιο χρονικό διάστημα, ναύλους που ξεκινούν και τελειώνουν σε Ελληνικούς Λιμένες: Απαιτείται κατά πρώτον το σκάφος να έχει προηγουμένως χαρακτηριστεί επαγγελματικό σύμφωνα με τις διατάξεις και προϋποθέσεις της νομοθεσίας της χώρας της σημαίας του

και να προσκομίσει βεβαίωση από την αρμόδια αρχή της χώρας αυτής που να αναφέρει ότι μπορεί να εκτελεί δρομολόγια μεταφοράς επιβατών εντός της χώρας αυτής. Στη συνέχεια, πρέπει η πλοιοκτήτρια εταιρία του, η οποία πρέπει υποχρεωτικά να είναι κοινοτική παρότι το δίκαιο της σημαίας του δεν απαιτεί κάτι τέτοιο να εγκατασταθεί μόνιμα στην Ελλάδα, ιδρύοντας υποκατάστημα και μισθώνοντας χώρο και να υποβληθεί σε όλη αυτή την «ταχεία και σαφή» διαδικασία που απαιτείται για να ιδρύσει αλλοδαπός εταιρία στην Ελλάδα.

Φανταστείτε δηλαδή αν οι υπόλοιπες χώρες υιοθετούσαν αυτή την παράλογη απαίτηση, όταν ένα τέτοιο σκάφος πραγματοποιεί ναύλους σε πέντε ή έξι Μεσογειακές χώρες κάθε καλοκαίρι, η πλοιοκτήτρια εταιρία θα πρέπει να έχει πέντε ή έξι έδρες και να καταρτίζει ισάριθμους ισολογισμούς και να υποβάλλει ισάριθμες φορολογικές δηλώσεις και δηλώσεις αποφυγής διπλής φορολογίας. Εκτός από την έδρα, θα πρέπει να διορίσει και φορολογικό αντιπρόσωπο που να διαμένει μόνιμα στην Ελλάδα. Και ποιος θα δεχόταν ποτέ να αναλάβει τέτοια ευθύνη εκτός από την ίδια την εταιρία. Άρα, αν δεν βρει κάποιον δεν μπορεί ούτε να εγκατασταθεί. Μετά την ολοκλήρωση των διατυπώσεων της εταιρίας θα πρέπει το σκάφος να υποβληθεί σε ολόκληρη τη διαδικασία χαρακτηρισμού ενός σκάφους «ως επαγγελματικού» υπό Ελληνική σημαία, παρότι το σκάφος έχει ήδη όλα τα έγγραφα επαγγελματικού πλοίου σύμφωνα με τη σημαία του. Άλλα έξοδα δηλαδή και φυσικά άγνωστος χρόνος δεδομένου ότι η διάρκεια της διαδικασίας αυτής έχει φτάσει προσφάτως ακόμη και στους δύο και πλέον μήνες. Μετά από όλη αυτή την δοκιμασία, ερχόμαστε στο επίμαχο θέμα του πληρώματος. Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, το πλήρωμα του Κοινοτικού σκάφους πρέπει να προέρχεται αμιγώς από χώρες της E.E. και επιπλέον, ανεξάρτητα από το αν έχει κοινωνική ασφάλιση στη χώρα προέλευσης του ναυτικού ή στη χώρα της σημαίας του πλοίου, πρέπει το σύνολο του πληρώματος να ασφαλιστεί στο NAT. Να ασφαλίσουμε δηλαδή τον Μαλτέζο πλοίαρχο στο NAT επειδή το σκάφος, στην θερινή περιήγησή του στη Μεσόγειο, θα πραγματοποιήσει και κάποιους ναύλους από και προς Ελληνικούς Λιμένες. Και αυτό διότι το καθεστώς που διέπει τα πληρώματα Κοινοτικών Επαγγελματικών Σκαφών καθορίζεται από το δίκαιο της χώρας υποδοχής (Host Country) και όχι από το δίκαιο της σημαίας τους (Flag State)

Ένα ακόμη πιθανό εμπόδιο θα μπορούσαμε να αναφέρουμε είναι η σωρεία άλλων άστοχων και «παράλογων» ρυθμίσεων αλλά πιστεύω ότι το νόημα είναι προφανές. Και το έχουν αντιληφθεί όλες οι μεγάλες εταιρίες chartering στην Ευρώπη

καθώς και όσοι αλλοδαποί πλοιοκτήτες είχαν διανοηθεί να φέρουν στην Ελλάδα επαγγελματικό σκάφος υπό Κοινοτική Σημαία, προκειμένου να το χρησιμοποιούν κάποιες ημέρες οι ίδιοι (μικτή χρήση όπως επιτρέπεται σε όλη την Ευρώπη) και τις υπόλοιπες να το ναυλώνουν σε τουρίστες, υψηλότατου μάλιστα επιπέδου διότι τα περισσότερα από αυτά τα σκάφη είναι πολυτελέστατα και πάνω από 25 μέτρα και αφήνουν σημαντικότατο συνάλλαγμα στις χώρες όπου ναυλώνονται.

Οι μεν εταιρίες προσπαθούν να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες τους μέσω των ελάχιστων Ελληνικών Εταιριών Chartering που μπορούν να προσφέρουν τέτοιου επιπέδου υπηρεσίες, ναυλώνοντας όσα ελάχιστα Ελληνικά σκάφη πληρούν τις υψηλές προδιαγραφές που απαιτούν οι ίδιες για τους πελάτες τους. Έτσι, ο υψηλός θαλάσσιος τουρισμός δεν «αγγίζει» την Ελλάδα. Το ίδιο και οι αλλοδαποί πλοιοκτήτες που επιπρόσθετα πρέπει να διαπλεύσουν από τον δαίδαλο των φοροεισπρακτικών μέτρων της εκάστοτε κυβέρνησης για να αξιοποιήσουν το σκάφος τους και για να περάσουν λίγες μέρες διακοπών. Θα μου πείτε ότι δεν φταίει μόνο το Cabotage που δεν έρχονται τα Κοινοτικά Επαγγελματικά Πλοία και σκάφη. Δεν υπάρχουν Μαρίνες, δεν υπάρχει υποδομή, δεν υπάρχει ασφάλεια ούτε οργανωμένη πολιτική για τον θαλάσσιο τουρισμό. Δεν θα διαφωνήσω. Αν όμως αρθούν οι νομικοί περιορισμοί και αρχίσουν να καταφθάνουν Κοινοτικά πλοία και σκάφη πιστεύω ότι το κράτος, είτε από μόνο του είτε μέσω σύμπραξης με ιδιώτες, θα «αναγκαστεί» να προχωρήσει, έστω και με αργό ρυθμό, στις αναγκαίες υποδομές και πολιτικές ώστε να απορροφήσει αυτό το κύμα θαλάσσιου τουρισμού. Και αν κάνετε μία πρόχειρη δημοσκόπηση γύρω σας θα αντιληφθείτε αμέσως ότι ποτέ δεν υπήρξε τόσο καθολικά υποστηριζόμενο, από την απόλυτη σχεδόν πλειοψηφία του ελληνικού λαού αίτημα, όσο η ολοκληρωτική άρση του Cabotage, τώρα που η χώρα το έχει άμεση ανάγκη και η ζημία που επιφέρει είναι τόσο προφανής που και οι ξένοι, πριν μας διασύρουν στα διεθνή μέσα επικοινωνίας αναρωτιούνται πως είναι δυνατόν να μην το αντιλαμβανόμαστε.

Η άρση της απαγόρευσης εκτέλεσης κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών με αφετηρία ελληνικό λιμένα από πλοία, που φέρουν σημαίες τρίτων χωρών και δεν καλύπτονται από τις ρυθμίσεις του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (Θαλάσσιες ενδομεταφορές – καμποτάζ)», όπως έχει εισαχθεί στην εθνική νομοθεσία, θα ωφελήσει την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού

στη χώρα μας αλλά και τις συνδεδεμένες με τη θαλάσσια κρουαζιέρα Ελληνικές Επιχειρήσεις. Από τα υπάρχοντα επίσημα στοιχεία, προκύπτει ότι οι ισχύουσες μέχρι τώρα απαγορεύσεις με σκοπό την προστασία του Ελληνόκτητου και υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοιου, με το άρθρο 165 του ΚΔΝΔ, αφενός μεν δεν εμπόδισαν τη συρρίκνωση του κλάδου αυτού αφετέρου, παρεμποδίζουν την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στη χώρα μας, καθώς είχαν σαν αποτέλεσμα τη μεταφορά της σχετικής δραστηριότητας σε άλλες χώρες.

Πρέπει να σημειωθεί ότι σε σχέση με τις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, η πλήρης απαγόρευση ισχύει μόνο στην Ελλάδα, προκειμένου δε να επανεξετασθεί το ισχύον θεσμικό πλαίσιο προς την κατεύθυνση της απελευθέρωσής του, το Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας συνέστησε Επιτροπή, η οποία εξέδωσε πόρισμα για την άρση των απαγορεύσεων και την ρύθμιση της δραστηριότητας αυτής σε νέο πλαίσιο. Περαιτέρω δε, με όμοια απόφαση του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, συστήθηκε Επιτροπή για τον Θαλάσσιο Τουρισμό, η οποία σε τρεις συνεδριάσεις επεξεργάστηκε, με τη συμμετοχή όλων των εκπροσώπων των παραγωγικών τάξεων, σχέδιο νόμου για την άρση της απαγόρευσης του καμποτάζ.

Μετά από ευρεία ανταλλαγή απόψεων, η ανωτέρω Επιτροπή πρότεινε το παρόν σχέδιο νόμου, το οποίο προβλέπει τα ακόλουθα:

1. Στο πρώτο εδάφιο γίνεται ρητή ρύθμιση εξομοίωσης των πλοίων με σημαία τρίτης χώρας, προς τα ισχύοντα για τα πλοία με σημαία των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των χωρών του Ε.Ο.Χ..
2. Ακολούθως στα επόμενα εδάφια τίθενται οι ειδικότερες προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά, για την άσκηση των πλόων, ήτοι κυκλικών ταξιδίων περιήγησης και αναψυχής, με Ελληνικό λιμένα ως αφετηρία (homeporting).
3. Οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στα εδάφια (α) – (δ) αφορούν:
 - Την σχέση αμοιβαιότητας μεταξύ των τρίτων χωρών, τη σημαία των οποίων φέρουν τα πλοία που θα εκτελέσουν τους πλόες που ρυθμίζονται με το σχέδιο νόμου και των χωρών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ε.Ο.Χ για τη διενέργεια αντίστοιχων πλόων.

- Τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου, ώστε να μην εντάσσονται τα μικρά πλοία, τα οποία μεταφέρουν λιγότερους από 49 επιβάτες και τα οποία ρυθμίζονται από άλλες διατάξεις.
- Το είδος του ταξιδιού και η προσέγγιση σε Ελληνικούς Λιμένες. Με τη διάταξη αυτή, σκοπεύει ο σαφής διαχωρισμός μεταξύ κρουαζιέρας και δρομολογίου, με τον ορισμό των επιτρεπόμενων ταξιδιών, ώστε να προστατευθούν χωρίς καμία αμφισβήτηση οι Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Εταιρίες, και η ενδομεταφορά επιβατών.
- Με το εδάφιο γ της παρ. 1 προβλέπεται, όσον αφορά την αδειοδότηση συγκεκριμένου πλοίου να εκτελέσει τους πλόες της παρούσας ρύθμισης, η υπογραφή σύμβασης τριετούς διάρκειας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της πλοιοκτήτριας εταιρίας.
- Με τη ρύθμιση αυτή, η πλοιοκτήτρια εταιρεία, εφόσον τηρεί τους συμβατικούς όρους, θα λειτουργεί υπό καθεστώς ασφάλειας δικαίου για τον προγραμματισμό και την οργάνωση της δραστηριότητάς της στη χώρα μας, χωρίς κινδύνους μονομερών διαφοροποιήσεων, που υφίστανται σε απλές διοικητικές πράξεις.
- Συγχρόνως το Ελληνικό Δημόσιο εξασφαλίζει συμβατικά τις απαιτήσεις του και προστατεύει τις προσδοκώμενες, από την δραστηριότητα της πλοιοκτήτριας εταιρείας, οικονομικές ωφέλειες αφού παρέχει σε αυτή το δικαίωμα της εγκατάστασης στη χώρα μας.
- Η σύναψη των συμβάσεων αυτών, διέπεται από ενιαίους κανόνες για όλες τις εταιρίες, έχουν δηλαδή κοινό περιεχόμενο, ως προς τα ρυθμιζόμενα ζητήματα και τους γενικούς όρους, διαφοροποιούνται δε μόνο ανάλογα με την χωρητικότητα, τη μεταφορική ικανότητα, τη σύνθεση του πληρώματος και τους πλόες που εκτελούν.
- Με βάση τους όρους των άνω συμβάσεων θα ρυθμίζονται ενιαία η είσπραξη της εισφοράς, που θεσπίζεται με την παρ. 2 του σχεδίου νόμου, καθώς και ο έλεγχος της τήρησης των διεθνών

συμβάσεων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

- Το Υπουργείο Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας θα εκπονήσει άμεσα, πρότυπο σχέδιο σύμβασης, ώστε να εξασφαλίζεται η πλήρης ισότητα και η ομοιόμορφη εφαρμογή του νόμου έναντι όλων των εταιριών και το οποίο θα κυρωθεί με Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Πολιτισμού και Τουρισμού, προκειμένου να διασφαλίζεται η ισοτιμία για όλα τα πλοία.
 - Το πρότυπο σχέδιο σύμβασης θα διευκολύνει την υπογραφή της εντός της δοθέντας από το νόμο προθεσμίας, χωρίς περιττές γραφειοκρατικές εμπλοκές, η δημοσίευση δε της σχετικής Υπουργικής Απόφασης, θα παρέχει στις ενδιαφερόμενες εταιρίες σαφή γνώση εκ των προτέρων των όρων άσκησης της δραστηριότητάς του.
 - Το εδάφιο δ' σε συνδυασμό με το εδάφιο γ' του σχεδίου νόμου, εξασφαλίζουν: α) τον σεβασμό των διεθνών κανόνων για την ασφάλεια των πλόων και από την άποψη της σύνθεσης των πληρωμάτων β) ότι οι Έλληνες ναυτικοί, οι οποίοι θα μετέχουν στα πληρώματα αυτά, θα αμείβονται, με βάση τις ισχύουσες Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας, θα παραμένουν ασφαλισμένοι στο ΝΑΤ και θα καταλαμβάνουν θέση στην σύνθεση του πληρώματος, αντίστοιχη με την ειδικότητα και τα προσόντα που τους αναγνωρίζει το Ελληνικό Δίκαιο. Επιπλέον, προκειμένου να ενισχυθεί η απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών, παρέχονται στα πλοία που τους προσλαμβάνουν τα προνόμια του άρθ. 24 ν. 3409/2005.
4. Με την διάταξη της παρ. 2 του σχεδίου νόμου, επιβάλλεται ειδική εισφορά για κάθε επιβάτη, που επιβιβάζεται στον λιμένα αφετηρίας του ταξιδιού και η οποία θα εισπράττεται στον λιμένα αυτό. Ο έλεγχος των επιβαινόντων, η διαδικασία βεβαίωσης και είσπραξης της εισφοράς θα ρυθμίζονται κατά τρόπο ενιαίο στις συμβάσεις του εδαφίου γ της παρ. 1 του σχεδίου νόμου. Τα έσοδα αυτά θα διατεθούν υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας

Ναυτικών (Κ.Α.Α.Ν.). Το ύψος της εισφοράς θα ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και δεν θα αυξάνεται κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης πέρα από τα προβλεπόμενα στην ίδια τη σύμβαση. Η εισφορά αυτή θα εισπράττεται σε ποσοστό 100% εφόσον στο κυκλικό ταξίδι του συγκεκριμένου πλοίου, περιλαμβάνεται μόνο ένα ελληνικό λιμάνι, ήτοι το αφετήριο. Για κάθε επιπλέον ελληνικό λιμένα που περιλαμβάνεται στο ίδιο κυκλικό ταξίδι, θα γίνεται μείωση του τέλους κατά 7%.

5. Με την διάταξη της παραγράφου 3 του σχεδίου νόμου προβλέπεται η δυνατότητα να γίνουν παρεκκλίσεις σε συγκεκριμένη κρουαζιέρα από τους περιορισμούς του κυκλικού ταξιδιού, όπως ορίζεται στην § 1 εδάφιο β, κατά αναλογία όσων ισχύουν εκάστοτε για τα πλοία υπό Ελληνική και Κοινοτική σημαία.
6. Με την διάταξη της παραγράφου 4 του σχεδίου νόμου εξομοιώνονται τα πλοία με σημαίες τρίτων χωρών, ως προς τις πειθαρχικές και ποινικές ευθύνες, με τα Ελληνικά και Κοινοτικά πλοία, χωρίς εξαιρέσεις, με σκοπό την ασφάλεια των πλόων και την τήρηση όλων των κανόνων για την μεταφορά προσώπων και την ίση μεταχείριση των πλοίων.
7. Με την διάταξη της παραγράφου 5 του σχεδίου νόμου προβλέπεται η λύση της σύμβασης, με καταγγελία από το Ελληνικό Δημόσιο, για παραβίαση οποιασδήποτε διάταξης του σχεδίου νόμου ή όρου της σύμβασης του άρθρου 1 περ. δ, ιδίως καθ' υποτροπή, από συγκεκριμένο πλοίο. Η λύση της σύμβασης με πρωτοβουλία της πλοιοκτήτριας εταιρίας θα ρυθμίζεται με τους όρους της σύμβασης.
8. Με την παράγραφο 6 του σχεδίου νόμου εξασφαλίζεται αφενός μεν η άμεση εφαρμογή της άρσης του καμποτάζ για την τρέχουσα τουριστική περίοδο αφετέρου δε επαρκής χρόνος προετοιμασίας για την ορθή εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου και την υπογραφή των συμβάσεων του εδάφιου δ της παραγράφου 1.
9. Τέλος με τη διάταξη της παραγράφου 7 προβλέπεται η κατάργηση κάθε αντίθετης διάταξης.

Η άρση του cabotage στον τομέα της κρουαζιέρας θα επιφέρει πολλά πλεονεκτήματα στην οικονομία του κράτους. Με 5 συν ξεκινά ο ελληνικός τουρισμός το 2011 καθώς χθες υπογράφηκε η τελική σύμβαση για την άρση του cabotage και που αφορά τις κρουαζιέρες από πλοία με σημαία «τρίτων χωρών» που έχουν αφετηρία ελληνικά λιμάνια. Αναμένεται λοιπόν: Ενίσχυση στις αεροπορικές μεταφορές, τις οποίες οι τουρίστες θα χρησιμοποιούν για να φτάσουν στην χώρα μας για να ξεκινήσουν τα προγράμματα κρουαζιέρας. Ενίσχυση του ξενοδοχειακού κλάδου καθώς οι επιβάτες έρχονται στον προορισμό αφετηρία μία με δύο ημέρες νωρίτερα και παραμένουν για ορισμένες μέρες σε κάποιο ξενοδοχείο μέχρι την έναρξη της κρουαζιέρας.

Αναμένεται ακόμη σημαντική αύξηση της επισκεψιμότητας σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους. Επίσης, εκτιμάται ότι θα τονωθεί η εγχώρια ζήτηση και θα προωθηθούν παραδοσιακά ελληνικά προϊόντα. Μέσω της κρουαζιέρας θα υπάρξει αναγκαστικά ως ένα σημείο διαρκής προβολή για την χώρα μας σαν τουριστικού προορισμού. Χθες ο υπουργός Θαλασσιών Υποθέσεων Νήσων και Αλιείας κ. Γιάννης Διαμαντίδης αναφέρθηκε στη σημασία της κρουαζιέρας για την ελληνική οικονομία τονίζοντας πως: Στην Ελλάδα μέχρι και πριν το καλοκαίρι ίσχυε το cabotage το οποίο εμπόδιζε την περαιτέρω εξέλιξη της ελληνικής κρουαζιέρας καθώς στερούσε τη δυνατότητα και σε σημαίες τρίτων χωρών να χρησιμοποιήσουν κάποιο ελληνικό λιμάνι ως λιμάνι αφετηρίας. Σύμφωνα με τα στοιχεία της μελέτης του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρας, το 2008, περίπου 4,3 εκατομμύρια επιβάτες ταξίδεψαν στην Ελλάδα καταλαμβάνοντας τη δεύτερη θέση σε επισκεψιμότητα, μετά την Ιταλία. Ενώ από τα ελληνικά λιμάνια 472.000 επιβάτες ξεκίνησαν την κρουαζιέρα τους (4η θέση μετά από Ιταλία, Ισπανία και Αγγλία). Οι άμεσες δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν άγγιξαν τα 470 εκατομμύρια ευρώ απασχολώντας περίπου 10.000 άτομα στον κλάδο, δημιουργώντας σημαντικό εισοδήματα της τάξης των 273 εκατομμυρίων ευρώ.

Μάλιστα όπως είπε από μελέτες που έγιναν από Έλληνες ερευνητές έχει διαπιστωθεί ότι ο επιβάτης ξοδεύει 105 ευρώ στο λιμάνι αφετηρίας και 40 με 50 ευρώ στα ενδιάμεσα λιμάνια. Μόνο στον Πειραιά, έχει εκτιμηθεί ότι οι άμεσες δαπάνες των επιβατών το 2008 έφτασαν τα 122 εκατομμύρια ευρώ. Η άρση αυτών των εμποδίων σηματοδοτεί σίγουρα μία νέα εποχή, ενώ και η χρονική συγκυρία μετατρέπει το συγκεκριμένο κλάδο σε πυλώνα ανάπτυξης. Ειδικά για τον Πειραιά θα πρέπει να

σημειωθεί ότι τα κρουαζιερόπλοια που επισκέφθηκαν το λιμάνι το 2010 έφεραν κατά 35% μη κοινοτική σημαία και κατά 65% κοινοτική σημαία. Επίσης όπως ανέφερε ο υπουργός και μετά την αύξηση των τιμολογίων ο Πειραιάς εξακολουθεί να παραμένει κατά 40% κατά μέσο όρο, το φθηνότερο λιμάνι, από όλα τα ευρωπαϊκά λιμάνια της Μεσογείου. Ενώ διαθέτει όλα όσα χρειάζεται ένα κρουαζιερόπλοιο σε υποδομές όπως καύσιμα, νερό, εφόδια και ότι άλλο είναι απαραίτητο για να είναι Home port με αξιώσεις και βέβαια επίσκεψη στο κέντρο της Αθήνα και σίγουρα στην Ακρόπολη.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της σύμβασης για το πλήρωμα προβλέπεται ότι: Η επιλογή των Ελλήνων μελών του πληρώματος, η θέση και η οικονομική τους συμφωνία, θα γίνεται απευθείας από την εταιρεία και κάθε εργαζόμενο ατομικά, χωρίς οποιαδήποτε παρέμβαση των Ελληνικών Αρχών ή τρίτων, υπό τις εξής σωρευτικά ισχύουσες προϋποθέσεις: Ότι η καταβαλλόμενη αμοιβή θα είναι τουλάχιστον η προβλεπόμενη από την ισχύουσα Εθνική/Κλαδική Συλλογική σύμβαση Εργασίας για τον εργαζόμενο και ότι τηρείται η διαδικασία ασφάλισης του εργαζομένου στον οικείο ασφαλιστικό φορέα, σύμφωνα πάντα με την ελληνική νομοθεσία και τις αρχές που την διέπουν

Οι Έλληνες ναυτικοί που απασχολούνται στο πλοίο θα προέρχονται εκ των κλάδων Προσωπικό Καταστρώματος ή/και Μηχανής ή/και Γενικών Υπηρεσιών. Για όσα μέλη του πληρώματος είναι σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία ασφαλισμένα στο Ν.Α.Τ., η Εταιρία απολαμβάνει των προνομίων της ρύθμισης του άρθρου 24 του ν. 3409/2005, χωρίς άλλη διατύπωση, με την κατάθεση στο Ν.Α.Τ. των προβλεπομένων δικαιολογητικών και αντιγράφου της παρούσας σύμβασης. Η απασχόληση των αλλοδαπών ναυτικών στο πλοίο, ρυθμίζεται αποκλειστικά από τις ισχύουσες διατάξεις της σημαίας του πλοίου, καθώς και από τις συλλογικές ή/και ατομικές συμβάσεις εργασίας, που ρυθμίζονται από το δίκαιο της σημαίας του πλοίου και της χώρας προέλευσης των ναυτικών. Οι αλλοδαποί ναυτικοί, που απασχολούνται στο πλοίο, δεν βαρύνονται με εισφορές για το ΝΑΤ ή για οποιοδήποτε άλλο Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο και δεν αποκτούν δικαίωμα ασφαλιστικής καλύψεως ή άλλης παροχής από τα Ταμεία αυτά. Η Εταιρία δεν βαρύνεται με εισφορές προς οποιοδήποτε

Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο, ούτε με άλλης μορφής ασφαλιστική ή κοινωνική επιβάρυνση για τη χρησιμοποίηση των αλλοδαπών ναυτικών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Έχοντας αναλύσει τον κλάδο της κρουαζιέρας στην Μεσόγειο σε όλους τους τομείς είναι εύκολο να βγάλουμε ορισμένα συμπεράσματα που την αφορούν. Αρχικά, ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Μεσόγειο είναι ένας τομέας με μακρά ιστορία στο κλάδο και με πολλά οφέλη για την οικονομία των χωρών που δραστηριοποιούνται σε αυτών. Η μακροπρόθεσμή τάση της δεκαετίας (2005-2014) είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντική. Τα μέλη της Med Cruise, τα οποία εκπροσωπούν συνολικά πάνω από 100 λιμένες κρουαζιέρας σε 20 διαφορετικές χώρες της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου, υποδέχθηκαν το 2014 με 11,6 εκατομμύρια περισσότερους επιβάτες κρουαζιέρας σε σύγκριση με το 2005. Η σημαντική συνολική αύξηση κατά 83,4% έχει ως αποτέλεσμα η Μεσόγειος να αποτελεί σήμερα τον δεύτερο δημοφιλέστερο προορισμό κρουαζιέρας παγκοσμίως μετά την Καραϊβική. Σημαντικά στελέχη της αγοράς κρουαζιέρας αναγνωρίζουν ότι πρόκειται για μια δυναμική αγορά, την οποία χαρακτηρίζει η ύπαρξη σημαντικού αριθμού λιμένων και προορισμών σε κοντινές αποστάσεις.

Παράλληλα, η περιοχή προσφέρει τη δυνατότητα για την πραγματοποίηση κρουαζιέρας όλους τους μήνες ενός έτους. Τα στοιχεία αυτά σε συνδυασμό με τη γεωγραφική θέση, την ιστορία κάθε χώρας που ξεχωρίζει και τον πολιτιστικό πλούτο προσφέρουν σοβαρές προοπτικές περαιτέρω άνθησης στο προσεχές μέλλον. Τα 40 μέλη της MedCruise το 2005 υποδέχθηκαν 9,56 εκατ. κινήσεις επιβατών, δέκα χρόνια αργότερα, το 2014, οι αντίστοιχες κινήσεις ανήλθαν σε 16,14 εκατ. Τη συγκεκριμένη περίοδο, 34 ακόμα λιμένες αποφάσισαν να ενταχθούν στη MedCruise, διαπιστώνοντας τη συμβολή της συλλογικής δράσης στην προώθηση των λιμένων κρουαζιέρας.

Σε συνθήκες κρίσης των οικονομιών και πολιτικής αστάθειας στην ευρύτερη περιοχή, ο κλάδος της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο επέδειξε τη συγκεκριμένη περίοδο σημαντική ανθεκτικότητα, καταγράφοντας συνολική άνοδο που πλησιάζει το 5%. Από

το 2011 έως σήμερα η συνολική κίνηση επιβατών κρουαζιέρας στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου ξεπερνάτα 25 εκατ. ετησίως. Μάλιστα, το 2013 αποτέλεσε χρονιά ρεκόρ, με τους μεσογειακούς λιμένες να καταγράφουν 27,7εκατ. επισκέψεις επιβατών κρουαζιέρας

Ανάμεσα στις χώρες της Μεσογείου η Ιταλία έρχεται πρώτη στα μεγέθη της κρουαζιέρας συγκεντρώνοντας το 37,9% της συνολικής κίνησης επιβατών, όπως επίσης και το 27,3% του συνόλου των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων. Η Ισπανία ακολουθεί με ποσοστά 22,5% και 18,9%, αντίστοιχα. Στην τρίτη θέση σε επίπεδο κίνησης επιβατών βρίσκεται η Γαλλία (8,8%) και σε προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων η Κροατία (10,2%). Η Ελλάδα κατέχει την τέταρτη θέση ανάμεσα σε 20 χώρες της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου, συγκεντρώνοντας το 8,1% της συνολικής κίνησης επιβατών και το 8,7 του συνόλου των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων.

Τα παραπάνω στοιχεία δείχνουν ότι τα πράγματα για την Ελλάδα είναι πολύ ενθαρρυντικά για τον τομέα της κρουαζιέρας. Ειδικότερα, η Ελλάδα μπορεί να απορροφήσει σημαντικό όφελος από τον κλάδο της κρουαζιέρας, αυτό που πραγματικά της αναλογεί βάσει των φυσικών συγκριτικών της πλεονεκτημάτων, αφού αρθούν τα προβλήματα όπου δημιουργούν δυσκολίες. Όπως αναφέραμε η Ελλάδα ήδη έχει μπει στα δρομολόγια κορυφαίων εταιριών στο χώρο της κρουαζιέρας και η πορεία της στο κλάδο είναι πολλά υποσχόμενη. Παρόλο που η κρουαζιέρα σαφώς και επηρεάζεται και από την οικονομική κρίση, η οποία υπάρχει σε παγκόσμιο επίπεδο, έχει μέλλον καθώς είναι ένας σχετικά οικονομικός τρόπος διακοπών που συνδυάζει πολλούς προορισμούς και ενώ οι άλλοι τομείς δεν έχουν ξεπεράσει την οικονομική ύφεση, η κρουαζιέρα ακόμη και στην Ελλάδα έχει ανάκαμψη και συντελεί στην οικονομική ευημερία του τόπου μας.

Όσο αφορά την ανταγωνιστικότητα στα λιμάνια της Μεσογείου όπως αναπτύξαμε παραπάνω η Μεσόγειος έχει μια πληθώρα από λιμάνια τα οποία είναι εκκίνησης κρουαζιέρας αλλά και προορισμού. Η ανταγωνιστικότητα μεταξύ των λιμανιών είναι μεγάλη καθώς τα συμφέροντα για της χώρες είναι σημαντικά καθώς πασχίζουν να ενταχθούν στον κλάδο της κρουαζιέρας και κοιτούν να επωφεληθούν από την οικονομική ευμάρεια του τομέα. Ειδικότερα τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου προσπαθούν να γίνουν όλο και πιο ανταγωνιστικά καθώς η περιοχή έχει

πολλούς προορισμούς που τα τελευταία χρόνια γίνεται σημαντική πρόοδος για να ενταχθούν και αυτά στο κλάδο ως λιμάνια κρουαζιέρας.

Η Μεσόγειος όσο αφορά τις προοπτικές της στο χώρο της κρουαζιέρας, είναι ταχέως αναπτυσσόμενη καθώς είναι δεύτερος προορισμός παγκόσμιος πίσω από την Καραϊβική. Στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι κάθε χρόνο οι τουρίστες που προτιμούν τους Μεσογειακούς προορισμούς αυξάνονται και ίσως στο άμεσο μέλλον φτάσουμε να μιλάμε για πρωτιά της Μεσογείου στο τομέα της κρουαζιέρας. Όλα τα στοιχεία από τους οργανισμούς του τομέα αυτού δείχνουν και την ευκαιρία που έχει η Ελλάδα στο να πάρει το κομμάτι που της αναλογεί, ήδη έκανε τα πρώτα βήματα και είναι κοντά στο να φτιάξει και τις κατάλληλες υποδομές ώστε να είναι σε θέση να γίνει πόλος έλξης για τις εταιρίες κρουαζιέρας και διεθνές κέντρο τουρισμού.

Κλείνοντας, όσο αφορά τις προσδοκίες για φέτος, αυξάνονται ακόμη περισσότερο τα μερίδια της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο, με τη Διεθνή Ένωση Κρουαζιέρας να εκτιμά μάλιστα πως αυτή τη χρονιά ο αριθμός των τουριστών που θα επιλέξουν αυτή τη μορφή διακοπών θα φτάσει τα 23 εκατομμύρια, ενώ οι μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας έχουν προγραμματίσει 1.000 νέες προσεγγίσεις σε καινούργιους προορισμούς, ειδικά στη γρήγορα αναπτυσσόμενη αγορά της Ασίας. Την ίδια ώρα, σύμφωνα με την Ένωση, οι εταιρείες ανανεώνουν φέτος το στόλο τους με 22 κρουαζιερόπλοια, μια επένδυση που ξεπερνά τα 4 δισεκατομμύρια δολάρια, προβλέποντας πως ο κλάδος θα συνεχίζει να αναπτύσσεται. Το ίδιο και ο τζίρος της κρουαζιέρας, ο οποίος αγγίζει παγκοσμίως τα 120 δισ. δολάρια. Το 2013 ο συνολικός αριθμός επιβατών έφτασε τα 21,3 εκατ., ενώ πέρσι υπολογίζεται ότι φθάσει τα 21,7 εκατομμύρια επιβάτες. Η Βόρεια Αμερική συνεχίζει να είναι η μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στον κόσμο, διακινώντας πάνω από το 55% των επιβατών. Εξίσου θετικές όμως είναι οι προβλέψεις και για τους προορισμούς της ανατολικής Μεσογείου. Η ετήσια συμβολή της κρουαζιέρας στην ευρωπαϊκή οικονομία αναμένεται να φτάσει τα 40 δισεκατομμύρια ευρώ. Παράλληλα φορείς της κρουαζιέρας προβλέπουν πως η ανατολική Μεσόγειος θα διευρύνει τους επόμενους μήνες τα μερίδιά της στον κλάδο/τομέα της κρουαζιέρας και μάλιστα με πολύ εντατικούς ρυθμούς.

Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι, επαγγελματίες από τον κλάδο της κρουαζιέρας τονίζουν ακόμη ότι με την ανάπτυξη νέων δυνητικών λιμένων αφετηρίας (homeports) και λιμένων προσέγγισης στην ανατολική Μεσόγειο θα αυξηθεί η προσφερόμενη

χωρητικότητα που αναμένεται το 2015, χάρη στα νέα πλοία που θα τεθούν σε κυκλοφορία από τις TUI Cruises, Costa Cruises και P&O Cruises, καθώς και στην έλευση στην Μεσόγειο ενός αριθμού υπερμεγέθων πλοίων όπως τα Anthem of the Seas, Allure of the Seas και Norwegian Epic. Οι θετικές εξελίξεις αναμένεται να συνεχιστούν το 2016 και 2017, με νέα πλοία να προστίθενται από τις εταιρείες κρουαζιέρας AIDA και MSC Cruises, τα οποία προγραμματίζεται να ενταχθούν στον ευρωπαϊκό στόλο. Το θέμα είναι αν η Ελλάδα θα καταφέρει να επωφεληθεί από την αναμενόμενη άνοδο του κλάδου. Η έλλειψη υποδομών, τα υψηλά τιμολόγια στα τέλη και τις υπηρεσίες, η στροφή των μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας στους προορισμούς της Ασίας, αλλά και η αδυναμία του Πειραιά να καταστεί λιμάνι εκκίνησης για τα ταξίδια κρουαζιέρας θεωρούνται ανασταλτικοί παράγοντες. Είναι δε ενδεικτικό πως στο λιμάνι του Πειραιά ο αριθμός των επισκεπτών κρουαζιέρας έφτασε τη χρονιά που πέρασε τους 1,85 εκατομμύρια επιβάτες μόλις, όταν το 2013 ο αριθμός των αφίξεων - αναχωρήσεων ήταν 2,29 εκατομμύρια, πτώση που αγγίζει το 19,2%.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Για την υλοποίηση της διπλωματικής εργασίας άντλησα πληροφορίες από βιβλία, εφημερίδες και μελέτες όπως:

- Ετήσια έκθεση του CLIA για το έτος 2014
- Εφημερίδα Πατρίς, ιστορική εξέλιξη της κρουαζιέρας και των κρουαζιερόπλοιων
- Κλαδική Μελέτη Εθνικής Τράπεζας Της Ελλάδος για τον κλάδο της κρουαζιέρας έτους 2012
- Σωτήριος Θεοδωρόπουλος 2014, σημειώσεις μαθήματος Ευρωπαϊκές πολιτικές για την Ναυτιλία στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού προγράμματος της Ναυτιλίας
- Περιοδικό ναυτικά χρονικά

Σημαντικές διαδικτυακές πηγές πληροφόρησης για την υλοποίηση της εργασίας:

- www.academia.edu
- www.europeancruisecouncil.com/images/downloads/reports/CLIA_2014.pdf
- www.msccruises.com
- www.princess.com
- www.Wikipedia.gr
- www.tourismpress.gr/posidonia-sea-tourism-forum-2015-cruise-anaptixi
- www.patris.gr/articles/104821?PHPSESSID=#.VZofE_ntmko
- www.touristiki-agera.gr/article.asp?ID=442
- www.kathimerini.gr/817038/article/oikonomia/epixeirhseis/dyo-dis-h-syneisfora-toy-kladoy-ths-kroyazieras-sthn-oikonomia
- cor.europa.eu/en/activities/arlem/activities/meetings/Documents/sudev-report2012-tourism-el.pdf
- www.theseanation.gr
- www.capital.gr/story/2298123/th-bokos-i-em-krouaziera-em-mporei-na-ferai-40-000-nees-theseis-ergasias

- www.capital.gr/story
- www.capital.gr/forum/thread
- www.tovima.gr/finance/article/
- www.onairnews.gr
- www.capital.gr/story
- www.ellinikiaktoploia.net/navlosi-neou-krouazieropliou-apo-ti-celestyal-cruises/
- www.yachttime.gr
- www.opengov.gr
- www.capital.gr/story/1103486/arsi-tou-cabotage-tonosi-tou-tourismou