

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**«Η ΣΗΜΑΣΙΑ & ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ
ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ»**



Χριστοδούλου Ι. Ευγενία (ΜΝ14101)

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς
ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος
Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς, Σεπτέμβριος 2016

Δήλωση Αυθεντικότητας/ζητήματα Copyright

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την 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 (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), 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 στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Χριστοδούλου Ευγενία

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος- Καθηγητής (επιβλέπων)
- Πελαγίδης Θεόδωρος- Καθηγητής
- Σαμιώτης Γεώργιος- Επίκουρος Καθηγητής

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

Ευχαριστίες

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της ολοκλήρωσης του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στη Ναυτιλία.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον καθηγητή μου Κύριο Σωτήρη Θεοδωρόπουλο για την αμέριστη υποστήριξη και καθοδήγηση που μου παρείχε σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της εργασίας, καθώς και τους κυρίους Θ. Πελαγίδη και Γ. Σαμιώτη για τη συμβολή τους.

Στην προσπάθεια για την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας, υπήρξαν κάποιοι άνθρωποι χωρίς την βοήθεια των οποίων δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί. Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους κυρίους: Σάκη Αντωνόπουλο Αντιπρόεδρο του Λιμενικού Ταμείου Πύργου, Στέφανο Γιακουμέλο επιχειρηματία, Ευστάθιο Κουκουνάρη Λιμενάρχη Κατάκολου, Σάκη Τραμπαδώρο Ιστορικό, Παναγιώτη Φάκλαρη πράκτορα κρουαζιέρας και την κυρία Νίκη Βλάχου ξεναγό, για τις χρήσιμες πληροφορίες και την καθοδήγηση που μου παρείχαν. Ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω στον κύριο Νικόχρηστο Λαμπαούνα, ο οποίος στάθηκε σημαντικός αρωγός σε αυτή μου την προσπάθεια.

Τέλος, να θέλω να ευχαριστήσω τους γονείς μου και τον αδερφό μου για την υλική και ηθική υποστήριξη των επιλογών μου όλα αυτά τα χρόνια.

Περιεχόμενα

Κατάλογος πινάκων	viii
Κατάλογος γραφημάτων	viii
Κατάλογος σχημάτων	ix
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	x
Abstract	xi
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο: ΠΕΡΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	5
1.1 Ορισμός.....	5
1.2 Ιστορική αναδρομή κρουαζιέρας	5
1.3 Είδη κρουαζιέρας	8
1.4 Κατηγορίες κρουαζιερόπλοιων	9
1.5 Ενώσεις κρουαζιέρας	10
1.6 Κατηγορίες καμπίνων	11
1.7 Παροχές και δραστηριότητες εν πλω	12
1.7.1 Διασκέδαση	13
1.7.2 Διατροφή	13
1.7.3 Ασφάλεια εν πλω	14
1.7.4 Προαιρετικές εκδρομές στα λιμάνια προσέγγισης	15
1.7.5 Λοιπές υπηρεσίες	15
1.8 Τουριστικά πακέτα συνδυασμένα με κρουαζιέρα	15
1.8.1 Cruise and Fly	15
1.8.2 Cruise and Stay	16
1.8.3 Fly, Cruise and Stay	16
1.8.4 Drive, Cruise and Stay	17
1.9 Κόστος κρουαζιέρας	18
1.10 Προφίλ ταξιδιωτών κρουαζιέρας	19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο: Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	21
2.1 Οι οικονομικές επιπτώσεις του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ευρώπη.....	21
2.2 Άμεσες δαπάνες κάθε χώρας για την βιομηχανία της κρουαζιέρας	21
2.3 Ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας με βάση την χώρα.....	24
2.4 Ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας.....	25
2.5 Ευρωπαϊκά λιμάνια εκκίνησης – Homeport	27
2.6 Ευρωπαίοι επιβάτες κρουαζιέρας: Από πού ξεκινούν και πού πηγαίνουν.	28
2.7 Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας ανά χώρα προορισμού	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	32
3.1 Ελληνικές εταιρείες κρουαζιέρας	32
3.1.1 Celestyal Cruises.....	32
3.1.2 Royal Olympia Cruises	34
3.1.4 Celebrity Cruises.....	35
3.2 Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Ελλάδα.....	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο: Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	43
4.1 Η οικονομική συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας στην οικονομία της χώρας	43
4.2 Τα πλεονεκτήματα του Home porting	45
4.2.1 Επιλογή λιμένων κρουαζιέρας ως Homeport	45
4.2.2 Ενίσχυση της οικονομίας μέσω του home porting	47
4.3 Οικονομικές επιδράσεις από τον κλάδο της κρουαζιέρας.....	49
4.3.1 Θετικές συνέπειες	49
4.3.2 Αρνητικές συνέπειες	54
4.5 Άμεσα, έμμεσα και επαγωγικά οφέλη από την βιομηχανία της κρουαζιέρας.....	55
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο: ΤΟ ΚΑΤΑΚΟΛΟ ΩΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	56
5.1 Το Κατάκολο	56
5.1.1 Χαρακτηριστικά του Κατάκολου και της ευρύτερης περιοχής.....	56
5.1.2 Η ιστορία του λιμανιού του Κατάκολου.....	57
5.1.3 Προέλευση ονομασίας «Κατάκολο»	58
5.1.4 Αξιοθέατα Κατάκολου.....	58

5.1.5 Πολεοδομικά στοιχεία Κατάκολου.....	60
5.2 Έργα στον λιμένα του Κατάκολου	60
5.2.1 Έργα που έχουν ολοκληρωθεί	60
5.2.2 Έργα ανάπτυξης που αναμένεται να πραγματοποιηθούν	61
5.3 Παροχές λιμένα.....	62
5.4 Εταιρείες κρουαζιέρας που επιλέγουν το Κατάκολο	64
5.5 Το Κατάκολο ως λιμένας home port.....	68
5.6 Προαιρετικές εκδρομές στην ευρύτερη περιοχή.....	69
5.7 Εξέλιξη της τουριστικής διακίνησης τουριστών με κρουαζιερόπλοιο	71
5.7.2 Σύγκριση Κατάκολου και υπόλοιπων λιμένων στις αφίξεις κρουαζιέρας.....	75
5.8 Πρόγραμμα αφίξεων 2015 και 2016.....	77
5.9 Επιχειρήσεις Κατάκολου	80
5.10 Συνεισφορά της κρουαζιέρας στην τοπική οικονομία.....	84
5.11 Προτάσεις για να γίνει το Κατάκολο πιο ελκυστικός προορισμός.....	90
5.11.1 Προτάσεις για την προβολή του Κατάκολου διεθνώς.....	91
5.11.2 Προτάσεις για εναλλακτικές δραστηριότητες στην περιοχή	92
5.11.3 Προτάσεις για την ανάπτυξη του home porting	94
5.11.5 Προτάσεις για καινοτόμες επιχειρήσεις- προώθηση τοπικών προϊόντων.....	95
5.11.6 Προτάσεις για την αισθητική βελτίωση της εικόνας του λιμένα.....	96
5.11.7 Προτάσεις σχετικά με το κόστος παροχής υπηρεσιών	97
5.12 Κατάκολο 2016	98
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	100
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	104
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ / ΕΡΕΥΝΑ.....	108
Συνεντεύξεις από φορείς του Κατάκολου.....	108
Αποτελέσματα ερωτηματολογίου	124

Κατάλογος πινάκων

Πίνακας 2.1 Άμεσες δαπάνες για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας	22
Πίνακας 2.2 Ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας με βάση τη χώρα (2011-2015)	24
Πίνακας 2.3 Κορυφαία λιμάνια κρουαζιέρας (2014/Χιλιάδες επιβάτες)	26
Πίνακας 2.4 Δημοφιλέστεροι Ευρωπαϊκοί Λιμένες Εκκίνησης Κρουαζιέρας βάσει δαπάνης επιβατών (2012-2014)	27
Πίνακας 2.5 Ευρωπαίοι επιβάτες κρουαζιέρας ανά χώρα προέλευσης (2014)	28
Πίνακας 2.6 Ευρωπαίοι επιβάτες κρουαζιέρας ανά χώρα επιβίβασης (2014)	29
Πίνακας 2.7 Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας ανά χώρα προορισμού	30
Πίνακας 3.1 Αριθμός κατάπλων κρουαζιερόπλοιων και επιβατών στα κορυφαία ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας (2014-2015)	38
Πίνακας 3.2 Αριθμός κατάπλων κρουαζιερόπλοιων και επιβατών στα ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας (2014-2015)	39
Πίνακας 4.1 Στοιχεία ελληνικής κρουαζιέρας 2015	51
Πίνακας 4.2 Βασικά μεγέθη εισπράξεων κρουαζιέρας (2014-2015)	52
Πίνακας 5.1 Αριθμός κατάπλων κρουαζιερόπλοιων και επιβατών στο λιμάνι του Κατάκολου (1987-2015)	71
Πίνακας 5.2 Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι Κατάκολου ανά μήνα (2010-2016)	75
Πίνακας 5.3 Αριθμός κατάπλων κρουαζιερόπλοιων και επιβατών στα κορυφαία ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας (2013-2015)	76
Πίνακας 5.4 Προγραμματισμένες αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στον λιμένα Κατάκολου ανά μήνα(2015-2016)	78
Πίνακας 5.5 Επιχειρήσεις Κατάκολου	81
Πίνακας 5.6 Τζίρος ενδεικτικών επιχειρήσεων Κατάκολου (2011-2015)	84
Πίνακας 5.9 Αριθμός κρουαζιερόπλοιων, επιβατών, πληρώματος (2011-2015)	84

Κατάλογος γραφημάτων

Γράφημα 2.1 Άμεσες δαπάνες για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας	22
Γράφημα 2.2 Δαπάνες των ευρωπαϊκών χωρών για την βιομηχανία της κρουαζιέρας (2014)	23
Γράφημα 3.1 Βασικές Ευρωπαϊκές Χώρες Προορισμού Κρουαζιέρας 2015, σε εκατ.	37
Γράφημα 3.2 Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων ανά ελληνικό λιμάνι (2014-2015)	40
Γράφημα 3.3 Αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας ανά ελληνικό λιμάνι (2014-2015)	40
Γράφημα 4.1 Δαπάνες ανά επιβάτη κρουαζιέρας (Home port Vs Transit)	48
Γράφημα 5.1 Αριθμός κατάπλων κρουαζιερόπλοιων, λιμένας Κατάκολου	72
Γράφημα 5.2 Αριθμός επιβατών, λιμένας Κατάκολου	73

Γράφημα 5.3 Προγραμματισμένες επισκέψεις κρουαζιερόπλοιων σε μηνιαία βάση (2014-2015)	79
Γράφημα 5.4 Επιχειρήσεις Κατάκολου	82
Γράφημα 5.5 Τζίρος επιχειρήσεων (Α)	87
Γράφημα 5.6 Τζίρος επιχειρήσεων (Β)	87

Κατάλογος σχημάτων

Σχήμα 5.1 Οι οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας	45
Σχήμα 5.2 Οικονομικές επιπτώσεις της βιομηχανίας κρουαζιέρας	53

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο θαλάσσιος τουρισμός με την ευρύτερη έννοια περιλαμβάνει κάθε δραστηριότητα που πραγματοποιείται στις ακτές και τη θάλασσα και αναφέρεται σε ένα μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων. Ένα παρακλάδι του θαλάσσιου τουρισμού είναι η κρουαζιέρα, που αποτελεί τον βασικό άξονα μελέτης της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Ο τουρισμός κρουαζιέρας γίνεται ολοένα πιο διαδομένος με τη Μεσόγειο να αποτελεί τη δεύτερη σημαντικότερη αγορά παγκοσμίως μετά την Καραϊβική και την Ελλάδα να είναι ο τρίτος πιο δημοφιλής ευρωπαϊκός προορισμός κρουαζιέρας. Αυτή τη δύσκολη περίοδο της οικονομικής κρίσης η κρουαζιέρα ενισχύει σημαντικά την οικονομία της χώρας, μέσω της φορολογίας, των επενδύσεων και την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας. Από την άλλη πλευρά σημαντικό πρόβλημα αποτελούν οι αυξήσεις στις τιμές αγαθών και υπηρεσιών στην περιοχή των λιμένων αλλά και τα εποχιακά εισοδήματα. Ωστόσο, η Ελλάδα παρά την ελκυστικότητά της σαν προορισμός δεν απολαμβάνει τα οικονομικά οφέλη που της αναλογούν, εξαιτίας της έλλειψης υποδομών, σε σχέση με άλλες χώρες.

Μία από τις κυριότερες πύλες εισόδου τουριστών στην Ελλάδα είναι το λιμάνι του Κατάκολου, το οποίο δέχεται πολλές χιλιάδες επισκέπτες κρουαζιέρας κάθε χρόνο. Η φυσική ομορφιά του τόπου, η κομβική του θέση πάνω στους πλόες των κρουαζιερόπλοιων και η κοντινή απόσταση από τον κορυφαίο τουριστικό προορισμό της Αρχαίας Ολυμπίας, κατατάσσουν το Κατάκολο στις πρώτες θέσεις των δημοφιλέστερων ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας. Οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων έχουν ωφελήσει πολύ την περιοχή καθώς πραγματοποιούνται σημαντικά έργα υποδομής, αλλά και στηρίζεται η τοπική οικονομία, η οποία εξαρτάται σε μεγάλο ποσοστό από τον κλάδο της κρουαζιέρας.

Λέξεις κλειδιά της Διπλωματικής Εργασίας: Τουρισμός κρουαζιέρας, επιπτώσεις κρουαζιέρας, λιμενικές υποδομές, λιμένας Κατάκολου, τοπική οικονομία

Abstract

Maritime tourism in its wider sense includes every activity which takes place on the coasts and on the sea and it comprises a greater range of activities. One of the branches of maritime tourism is the cruise, which is the principal subject of this dissertation. Cruise tourism is becoming more and more popular and the Mediterranean Sea alone is the second most important market after the Caribbean Sea while Greece is the third most popular European cruise destination. During this challenging financial crisis, the cruise sector reinforces significantly the economy of Greece because it increases the revenues through collecting taxes, bringing investments and contributing to the development of entrepreneurship. On the other hand the main problem is the increase of the prices in services and goods in the ports as well as the seasonal income of the employees. Greece despite its attraction does not enjoy the economic benefits that it should due to the lack of infrastructure compared to other countries. One of the main gates of entrance for tourists in Greece is the port of Katakolo, which welcomes many thousands of visitors every year. The natural beauty of this location, its strategic placement on the marine routes of cruise ships and its proximity to ancient Olympia put Katakolo on the first places of the most popular Greek cruise destinations. The arrivals of the cruise ships have benefited enormously the area as more important infrastructure works are being implemented while at the same time the local economy thrives since it is dependent on the cruise sector.

Key words: Cruise tourism, consequences of cruise tourism, port infrastructure, port of Katakolo, local economy

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Γενικά

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτελεί η μελέτη για τη συνεισφορά και τη σημασία του κλάδου της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία, αλλά και τον τουρισμό κρουαζιέρας που αναπτύσσεται στο λιμάνι του Κατάκολου. Ο κλάδος της κρουαζιέρας συνδυάζει τα δύο «δυνατά χαρτιά» της Ελλάδας, τη ναυτιλία και τον τουρισμό. Η Ελλάδα λόγω της γεωγραφικής θέσης, της φυσικής ομορφιάς και της πλούσιας ιστορίας της, κατατάσσεται στους κορυφαίους προορισμούς κάθε χρόνο. Ωστόσο, όπως θα αναλύσουμε δεν απολαμβάνει το μερίδιο που κατέχει σε σχέση με άλλες χώρες, λόγω κυρίως της έλλειψης υποδομών και της επιφυλακτικότητας των ξένων εταιρειών, για παράδειγμα εξαιτίας των συχνών απεργιών.

Στο δεύτερο μέρος της διπλωματικής παρουσιάζεται η περίπτωση του Κατάκολου, ένα από τα κορυφαία ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας. Είναι φανερό πως το Κατάκολο λόγω της θέσης του, έχει στραφεί στον τριτογενή τομέα και συγκεκριμένα στον τουρισμό κρουαζιέρας. Η τουριστική κίνηση στην περιοχή συνεχώς αυξάνεται με αποτέλεσμα να αυξάνονται τα έργα ανάπλασης των υποδομών στην περιοχή, καθώς και οι θέσεις εργασίας.

2. Μεθοδολογία:

Η μεθοδολογία της εργασίας χωρίστηκε σε πέντε τμήματα:

- i. Περί κρουαζιέρας
- ii. Ανάλυση της ευρωπαϊκής αγοράς κρουαζιέρας
- iii. Ανάλυσης της ελληνικής αγοράς κρουαζιέρας
- iv. Η σημασία και η συνέπειες της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία
- v. Η περίπτωση του Κατάκολου ως λιμένας κρουαζιέρας

Αναλυτικότερα:

Στο πρώτο κεφάλαιο της διπλωματικής γίνεται μία εισαγωγή στο θέμα με γενικές πληροφορίες σχετικά με τον κλάδο της κρουαζιέρας. Συγκεκριμένα, η ανάλυση ξεκινάει με τον ορισμό της κρουαζιέρας, μία ιστορική αναδρομή, τα είδη της κρουαζιέρας, τις παροχές και τις δραστηριότητες εν πλω, τις κατηγορίες των κρουαζιερόπλοιων. Στη συνέχεια αναλύονται τα τουριστικά πακέτα που συνδυάζονται με κρουαζιέρα, αλλά και ενδεικτικά ταξίδια κρουαζιέρας. Στόχος είναι να γίνει λεπτομερής αναφορά στον κλάδο με ό,τι αυτός περιλαμβάνει.

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας, η οποία σημειώνει μεγάλο ρυθμό ανάπτυξης, με την Μεσόγειο να αναδεικνύεται σε κορυφαίο προορισμό κάθε χρόνο. Η Ισπανία, η Ιταλία και η Ελλάδα είναι οι χώρες με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα στην Ευρώπη. Στο κεφάλαιο αυτό παρατίθενται στοιχεία της CLIA (Cruise Lines International Association) σχετικά με τις άμεσες δαπάνες κάθε χώρας για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας, τα ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας, ποιους προορισμούς επιλέγουν οι ευρωπαίοι επιβάτες, τον αριθμό των επιβατών κρουαζιέρας ανά χώρα και τέλος τους δημοφιλέστερους ευρωπαϊκούς λιμένες εκκίνησης κρουαζιέρας. Έτσι διακρίνουμε τις ισχυρές χώρες του κλάδου, καθώς και την θέση της Ελλάδας.

Εν συνεχεία στο τρίτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η ελληνική αγορά κρουαζιέρας. Η Ελλάδα αποτελώντας σταυροδρόμι ηπειρών και θαλάσσιων οδών, έχει σημαντική θέση στον χάρτη της κρουαζιέρας. Ωστόσο, η κρουαζιέρα στην ελληνική αγορά δεν κατέχει το μερίδιο που πραγματικά της αναλογεί, λόγω κυρίως της απουσίας λιμανιών εκκίνησης και υποδομών. Στο κεφάλαιο αυτό, γίνεται αναφορά στις σημαντικότερες ελληνικές εταιρείες κρουαζιέρας, στα σπουδαιότερα ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας και στην επισκεψιμότητα τους.

Το τέταρτο κεφάλαιο περιλαμβάνει τις θετικές και τις αρνητικές επιπτώσεις του κλάδου της κρουαζιέρας για την ελληνική οικονομία. Γίνεται λεπτομερής αναφορά στα οικονομικά οφέλη που θα απολάμβανε η χώρα εάν τα περισσότερα λιμάνια της ήταν λιμάνια αφετηρίας κρουαζιέρων (home ports), καθώς και ποιες είναι οι

απαραίτητες προϋποθέσεις γι' αυτά. Τέλος, γίνεται αναφορά στα άμεσα, έμμεσα και επαγωγικά οφέλη του κλάδου.

Στο πέμπτο κεφάλαιο μελετάται αναλυτικά η περίπτωση του λιμένα του Κατάκολου. Στο πλαίσιο της εργασίας αυτής θα αναλύσουμε τα χαρακτηριστικά του λιμένα και της ευρύτερης περιοχής, τις εταιρείες κρουαζιέρας που διαχρονικά επιλέγουν το Κατάκολο, καθώς και τις προαιρετικές εκδρομές που συμμετέχουν οι τουρίστες. Έπειτα, καταγράφονται οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο Κατάκολο, σχετίζονται με τον τουρισμό και περιλαμβάνουν καταστήματα με τουριστικά είδη, εστιατόρια, καφετέριες και ξενοδοχεία. Στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής θα ελέγξουμε μελετώντας δειγματοληπτικά τέσσερις επιχειρήσεις, κατά πόσο επηρεάστηκαν από την αύξηση ή τη μείωση της τουριστικής κίνησης της κρουαζιέρας την τελευταία πενταετία. Παράλληλα, θα μελετήσουμε τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και επιβατών από το 1987 έως το 2015 και τις προγραμματισμένες αφίξεις για το 2016. Τέλος, καταγράφονται κάποιες προτάσεις που στοχεύουν να κάνουν το Κατάκολο πιο ελκυστικό προορισμό κρουαζιέρας και την παραμονή των τουριστών στην περιοχή πιο ευχάριστη.

Στο παράρτημα της εργασίας περιλαμβάνονται συνεντεύξεις από φορείς που σχετίζονται με την κρουαζιέρα στο Κατάκολο, που μας αναλύουν από τη δική τους πλευρά την κατάσταση και τις προοπτικές του λιμένα, αλλά και έρευνα μέσω ερωτηματολογίου ώστε να καταλήξουμε σε συμπεράσματα αναφορικά με την απήχηση που έχει η κρουαζιέρα ως τρόπος διακοπών.

Η εργασία καταλήγει με τα τελικά συμπεράσματα για την αγορά κρουαζιέρας σε παγκόσμιο και εγχώριο επίπεδο καθώς και με ανακεφαλαίωση των κύριων σημείων.

3. Κύριοι ερευνητικοί στόχοι της Διπλωματικής Εργασίας:

- Ποια η ανάπτυξη του τουρισμού της κρουαζιέρας στην χώρα μας?
- Ποια η οικονομική συνεισφορά του κλάδου στην ελληνική οικονομία και στην τοπική οικονομία του Κατάκολου?

- Ποια η άποψη των τοπικών φορέων του Κατάκολου για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο Κατάκολο?
- Ποια τα μέσα προώθησης του Κατάκολου σαν προορισμό κρουαζιέρας?
- Ποιες οι προοπτικές ανάπτυξης της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Κατάκολου?

4. Εργαλεία για την εκπόνηση της εργασίας:

- i. Οι διαλέξεις των καθηγητών του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Ναυτιλία και πανεπιστημιακές σημειώσεις
- ii. Βιβλιογραφία σχετική με: θαλάσσιο τουρισμό, τουριστικούς λιμένες, ελληνική κρουαζιέρα
- iii. Μελέτες: Οργανισμών σχετικών με την κρουαζιέρα, εφημερίδων, φορέων Κατάκολου
- iv. Μπροσούρες εταιρειών και πρακτορείων που δραστηριοποιούνται στο χώρο της κρουαζιέρας
- v. Ιστοσελίδες: Οργανισμών, ενώσεων, πρακτορείων κρουαζιέρας, ταξιδιωτικών γραφείων, tour operators, λιμενικών ταμείων
- vi. Στοιχεία από: Λιμενικό Ταμείου Πύργου, Λιμεναρχείο Κατάκολου
- vii. Συνεντεύξεις που μου παραχώρησαν τοπικοί φορείς του Κατάκολου που ειδικεύονται στον χώρο της κρουαζιέρας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο: ΠΕΡΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

1.1 Ορισμός

Ως κρουαζιέρα θεωρείται ένα περιηγητικό ταξίδι αναψυχής με κρουαζιερόπλοιο, που διανύει μια συγκεκριμένη διαδρομή και συνήθως έχει κοινό λιμάνι επιβίβασης και αποβίβασης.

Σύμφωνα με τους Λεκάκου και Πάλλη¹ «η κρουαζιέρα είναι ένα μείγμα θαλάσσιας μεταφοράς, ταξιδιού, τουρισμού και ελεύθερου χρόνου, ενώ ορίζεται ως η δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου των επιβατών που πληρώνουν για ένα δρομολόγιο (και ενδεχομένως άλλες υπηρεσίες επί του πλοίου) και περιλαμβάνει τουλάχιστον μία διανυκτέρευση σε πλοίο χωρητικότητας τουλάχιστον 100 επιβατών».

1.2 Ιστορική αναδρομή κρουαζιέρας

Η θαλάσσια περιήγηση δεν είναι σύγχρονο φαινόμενο. Φαίνεται πως η κρουαζιέρα ως τρόπος αναψυχής αποτελούσε από αρχαιοτάτων χρόνων προνόμιο των εύπορων κοινωνικών τάξεων. Στην αρχαιότητα, αποδεδειγμένα, χρησιμοποιούνταν πολλά απλά πλοία όπως τα σημερινά κρουαζιερόπλοια, δηλαδή κυρίως για ψυχαγωγία, ξεκούραση, αλλά και για παρακολούθηση διάφορων θρησκευτικών εορτών. Το πιο γνωστό από αυτά ήταν το πλοίο «Συρακούσια»² το οποίο κατασκευάστηκε για τον Ιέρωνα (268-214 π.Χ) τον τύραννο των Συρακουσών, το οποίο σχεδιάστηκε από τον Κορίνθιο Αρχία υπό τις οδηγίες του Αρχιμήδη. Εν συνέχεια, ο Ιέρωνας δώρισε το πλοίο αυτό στον Πτολεμαίο , ο οποίος το μετονόμασε σε «Αλεξανδρίδα». Το πλοίο αυτό ήταν πολυτελέστατο διέθετε 30 δωμάτια, ναό της Αφροδίτης, βιβλιοθήκη με αναγνωστήριο και κήπο.

¹ Lekakou, M. B. and Pallis, A.A. (2005). Cruising the Mediterranean Sea: Market Structures and EU Policy Initiatives.

² Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα, 2011

Κατά τον 15^ο αιώνα οι Βενετοί διοργανώνουν θαλάσσιες περιηγήσεις θρησκευτικού περιεχομένου με επισκέψεις στους Άγιους Τόπους. Για το λόγο αυτό δημιουργούνται τουριστικές επιχειρήσεις και πρακτορεία σε μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις. Τον 17^ο αιώνα στο προσκήνιο έρχονται οι άγγλοι προσκυνητές που επιθυμούν να συνδυάσουν ψυχαγωγία και φιλομάθεια.

Η ιδέα της κρουαζιέρας, δηλαδή το ταξίδι κάποιου με πλοίο για αναψυχή και όχι για λόγους εμπορικούς ή επαγγελματικούς αποδίδεται στον Arthur Anderson, έναν από τους ιδρυτές της εταιρείας Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O). Το πρώτο ταξίδι που πρότεινε και τελικά πραγματοποιήθηκε με αυτή την μορφή ήταν από την Αγγλία στα Νησιά Φερόε και τις ακτές της Ισπανίας. Το 1844 η P&O επέκτεινε τις κρουαζιέρες στη Μεσόγειο θάλασσα και εν συνεχεία τις επόμενες δεκαετίες οι κρουαζιέρες πραγματοποιούνταν σε ολοένα περισσότερες θαλάσσιες περιοχές. Στη δεκαετία του 1860 επεκτάθηκε η ναύλωση και η διαχείριση των πλοίων για κρουαζιέρα. Εν έτει 1868, το ατμόπλοιο «Quaker City», με χωρητικότητα 1.900 κ.ο.χ. πραγματοποιεί την πρώτη κρουαζιέρα από τις Η.Π.Α. στη Μεσόγειο θάλασσα. Οι εταιρείες Orient Line of και Pacific Steam Navigation Co συνεργάζονται και πραγματοποιούν τα πρώτα ταξίδια προς τα φιόρδ της Νορβηγίας (1889) και τη Μεσόγειο θάλασσα (1893).

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 καθώς ήταν αυτοί που διέθεταν άφθονο πλούτο και χρόνο. Πρέπει να αναφερθεί πως το περιεχόμενο των ταξιδιών κρουαζιέρας της εποχής περιοριζόταν κυρίως στην απόλαυση του ταξιδιού εν πλω και όχι τόσο στη γνωριμία με τους τόπους προσέγγισης του πλοίου, όπως ισχύει σήμερα.

Λόγω της εποχικότητας της κρουαζιέρας και της περιορισμένης ζήτησης λόγω του αυξημένου κόστους, τα επιβατηγά πλοία χρησιμοποιούνταν ως κρουαζιερόπλοια. Παράδειγμα αυτής της τακτικής είναι ο Albert Ballin³, γερμανός εφοπλιστής, ο οποίος διηύθυνε την επιβατική γραμμή Αμβούργο – Αμερική και λόγω της έλλειψης

³ Ο Albert Ballin θεωρείται ο πατέρας της σύγχρονης κρουαζιέρας

επιβατικής κίνησης αποφασίζει τον χειμώνα του 1891 να στείλει το πλοίο «Augusta Victoria» σε κρουαζιέρα στη Μεσόγειο και τη Μέση Ανατολή με 241 επιβάτες.

Κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, η ναυπήγηση νέων πλοίων πάγωσε με αποτέλεσμα τα εν ενεργεία κρουαζιερόπλοια να επιστρατευτούν για τη μεταφορά στρατευμάτων και πολεμικού υλικού⁴, ενώ διακόπτεται κάθε επιχείρηση ναυπήγησης νέων. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο την τακτική του Ballin ακολουθούν και άλλες εταιρείες. Έπειτα, οι ΗΠΑ αλλάζουν μεταναστευτική πολιτική και θέτουν αυστηρούς περιορισμούς για την είσοδο μεταναστών στην επικράτειά τους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τα επιβατηγά πλοία λόγω έλλειψης επιβατών να χρησιμοποιηθούν ως κρουαζιερόπλοια.

Παρατηρείται την δεκαετία του 1960 το φαινόμενο μετασκευής των επιβατηγών σε κρουαζιερόπλοια, με την κατασκευή νέων καμπίνων κλπ. Αυτό οφείλεται στην καθιέρωση του αεροπλάνου ως μέσο μεταφοράς των επιβατών από την Ευρώπη στην Αμερική και αντίστροφα.

Για τον λόγο αυτό οι πλοιοκτήτες στην προσπάθειά τους να εκμεταλλευτούν τα πλοία τους που δεν έχουν πλέον ουσιαστικά καμία αξία προχωρούν στην προαναφερθείσα μετασκευή. Κατά το εγχείρημά τους αυτό έπρεπε να λύσουν κάποια σοβαρά προβλήματα που προέκυψαν, όπως έλλειψη κλιματισμού⁵, εξαερισμού και ανοιχτών χώρων.

Τη δεκαετία του 1990 ναυπηγούνται κρουαζιερόπλοια μεγαθήρια ικανά να φιλοξενήσουν περί τους 2000 επιβάτες, όπως τα «Monarch of the Seas», «Majesty of the Seas» και «Sovereign of the Seas». Οι κρουαζιέρες πλέον έχουν τη σημερινή τους μορφή με ειδικές δραστηριότητες, ψυχαγωγία, πολυτέλεια και όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Αποκορύφωμα της πολυτέλειας και των παροχών είναι ο 21^{ος} αιώνας όπου οι εταιρείες κρουαζιέρας πραγματοποιούν ταξίδια σε κάθε γωνιά του πλανήτη με πλοία τα οποία ξεπερνούν σε χλιδή και παροχές ακόμα και τα πιο υπερπολυτελή ξενοδοχειακά συγκροτήματα.

Η ιδέα της κρουαζιέρας για τα ελληνικά δεδομένα πραγματοποιήθηκε την δεκαετία του '50, όταν ο Βασιλιάς Παύλος και η Βασίλισσα Φρειδερίκη προσκάλεσαν σε Αιγαιοπελαγίτικη κρουαζιέρα όλους τους βασιλικούς Οίκους της Ευρώπης, με

⁴ Διακομιχάλης, 2009

⁵ Ο κλιματισμός δεν υπήρχε στα πλοία μέχρι τη δεκαετία του 1950.

απώτερο σκοπό την ανάδειξη και αύξηση του ελληνικού τουρισμού. Το συγκεκριμένο κρουαζιερόπλοιο παραχώρησε δωρεάν η εταιρεία Ποταμιάνου. Εν συνεχεία, το 1953 δρομολογείται το πλοίο «Σεμίραμις» της ίδιας εταιρείας και πραγματοποιεί (σε συνεργασία με τον ΕΟΤ) κρουαζιέρες με ξεναγούς.

Την δεκαετία του 1970 η βιομηχανία της κρουαζιέρας αρχίζει να αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς και κινείται ανταγωνιστικά στις ξένες. Ολοένα και περισσότερες εταιρείες ιδρύονται με την χορήγηση επιδοτήσεων από την Γαλλία και την Ιταλία. Η ελληνική ναυτιλία βρίσκεται στο ζενίθ της λόγω των πολύ οικονομικών και ανταγωνιστικών πακέτων κρουαζιέρας που προσφέρει.

Ωστόσο, την δεκαετία του 1990 παρατηρείται μια κρίση στην ελληνική κρουαζιέρα, λόγω της υπεροχής των ξένων εταιρειών στον τομέα κατασκευής των πλοίων και στην παροχή υπηρεσιών (διατροφή, διαμονή, διασκέδαση κλπ).

1.3 Είδη κρουαζιέρας

Οι κρουαζιέρες μπορεί να κατηγοριοποιηθούν ανάλογα τη διάρκεια του ταξιδιού (μικρής, μέσης, μακράς), το κόστος, το πλοίο, τον προορισμό, τις παρεχόμενες υπηρεσίες και τον σκοπό. Ενδεικτικά οι κατηγορίες είναι οι εξής:

- **Παραδοσιακή κρουαζιέρα / traditional Cruise**

Το συγκεκριμένο είδος κρουαζιέρας έχει κοινό λιμάνι αφετηρίας και τελικού προορισμού, με διάρκεια έως 3 εβδομάδες και προσέγγιση 4 έως 8 προορισμούς.

- **Μίνι κρουαζιέρα / mini cruise**

Το συγκεκριμένο είδος έχει μικρή διάρκεια καθώς διακρίνεται σε πενθήμερες και επταήμερες κρουαζιέρες. Στις πενθήμερες κρουαζιέρες τα πλοία προσεγγίζουν λιμάνια εγχώρια αλλά και άλλων γειτονικών χωρών (πχ οι κρουαζιέρες που γίνονται στο Αιγαίο και προσεγγίζουν και τα τουρκικά παράλια). Όσον αφορά τις επταήμερες, οποίες είναι και οι πιο δημοφιλείς στη Μεσόγειο, τα λιμάνια που προσεγγίζει το κρουαζιερόπλοιο είναι διαφόρων κρατών. Συγκεκριμένα, σε μια επταήμερη εκδρομή στη Μεσόγειο το πλοίο προσεγγίζει συνήθως λιμάνια της Νότιας Ευρώπης, της Βόρειας Αφρικής της δυτικής Ασίας αλλά και νησιωτικών κρατών (Κύπρος, Μάλτα).

- **Κρουαζιέρα μέσης διάρκειας**

Οι συγκεκριμένες κρουαζιέρες έχουν διάρκεια 8 με 14 ημέρες και συχνά προσεγγίζουν λιμάνια όχι μόνο διαφορετικών κρατών, αλλά και ηπείρων.

- **Κρουαζιέρα μεγάλης διάρκειας**

Οι κρουαζιέρες αυτές υπερβαίνουν σε διάρκεια τις 15 ημέρες και κατά την διάρκεια αυτών το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών ηπείρων.

1.4 Κατηγορίες κρουαζιερόπλοιων

Το «κρουαζιερόπλοιο», λέξη που προέρχεται από τον αγγλικό όρο «cruise ship», είναι επιβατηγό πλοίο ειδικής κατηγορίας, το οποίο εκτελεί προγραμματισμένο κυκλικό ταξίδι για αναψυχή (κρουαζιέρα). Η κατηγοριοποίηση των κρουαζιερόπλοιων εξαρτάται κυρίως από την ολική χωρητικότητα με γνώμονα το μέγεθος των εσωτερικών δημόσιων χώρων, των αριθμό των ατόμων που μπορεί να φιλοξενήσει, βάσει του αριθμού των καμπίνων και τη διάρκεια της κρουαζιέρας.

Είναι γνωστό πως τα κρουαζιερόπλοια προσφέρουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, με κέντρα ψυχαγωγίας, εστιατόρια, χώρους άθλησης, καζίνο, καταστήματα κλπ. Για το λόγο αυτό τα πλοία αυτά αποκαλούνται «πλωτά ξενοδοχεία» και τα πιο πολυτελή κρουαζιερόπλοια «πλωτά ανάκτορα».

Ο μέσος αριθμός επιβατών σε ένα κρουαζιερόπλοιο ανέρχεται στους 2.000 με 2.500, ενώ αντίστοιχα το πλήρωμα είναι τουλάχιστον 1.000 άτομα.

Αναλυτικότερα, οι κατηγορίες κρουαζιερόπλοιων είναι οι εξής (Διακομιχάλης, 2009):

- Yacht Style Ships: με ολική χωρητικότητα 3,000 gt έως 8,000 gt, ικανά να φιλοξενήσουν 72 έως 180 επιβάτες και διάρκεια κρουαζιέρας από 7 έως 21 ημέρες.
- Exhibition Ships: με ολική χωρητικότητα 3,000 gt έως 24,000 gt, ικανά να φιλοξενήσουν 20 έως 700 επιβάτες και διάρκεια κρουαζιέρας έως 36 ημέρες.
- Masted (Sailing) Ships: με ολική χωρητικότητα 2,500 gt έως 15,000 gt, ικανά να φιλοξενήσουν 12 έως 439 επιβάτες και διάρκεια κρουαζιέρας έως 15 ημέρες.

- Small Cruise Ships: με ολική χωρητικότητα 3,000 gt έως 30,000 gt, ικανά να φιλοξενήσουν 72 έως 1200 επιβάτες και διάρκεια κρουαζιέρας από 2 έως 10 ημέρες.
- Mid-size Cruise Ships: με ολική χωρητικότητα 30,000 gt έως 60,000 gt, ικανά να φιλοξενήσουν 120 έως 800 επιβάτες και διάρκεια κρουαζιέρας έως 21 ημέρες.
- Large Cruise ships: με ολική χωρητικότητα 60,000 gt έως 90,000 gt, ικανά να φιλοξενήσουν 1380 έως 2852 επιβάτες και διάρκεια κρουαζιέρας έως 21 ημέρες.
- Mega Ships: με ολική χωρητικότητα 90,000 gt έως 15,000 gt, ικανά να φιλοξενήσουν 1950 έως 3838 επιβάτες και διάρκεια κρουαζιέρας έως 15 ημέρες.

1.5 Ενώσεις κρουαζιέρας

Υπάρχουν ενώσεις κρουαζιέρας οι οποίες ενώνουν τις δυνάμεις τους για την ικανοποίηση κοινών στόχων στον κλάδο, να πιάσουν κυβερνήσεις, να προωθήσουν τις διακοπές με κρουαζιέρα, να πραγματοποιήσουν έρευνες και μελέτες που θα βοηθούσαν τον κλάδο κοκ.

Τέτοιες ενώσεις είναι (WTO,2010):

- ✓ Η Παγκόσμια ένωση κρουαζιέρας (Cruise Line Association – CLIA) ιδρύθηκε το 1975 και είναι η μεγαλύτερη ένωση για την βιομηχανία της κρουαζιέρας, υποστηρίζοντας πολιτικές και πρακτικές που ευνοούν ένα ασφαλές και υγιές περιβάλλον για την κρουαζιέρα. Αποστολή της ένωσης είναι να βοηθά τα μέλη της να πετύχουν μέσω της ενημέρωσης, της εκπαίδευσης και της προώθησης των κοινών συμφερόντων του κλάδου. Αποτελείται από ανεξάρτητες ενώσεις (ECC, ACA, PSA/ALE, AFCC, ABREMAR, NWCCA,ICCA) που εκπροσωπούν τον κλάδο της κρουαζιέρας σε Αυστραλία, Ευρώπη, Ασία κλπ. Σήμερα έχει μέλη της πολύ σημαντικές εταιρείες κρουαζιέρας, όπως Aida, MSC Cruises, Norwegian Cruise Line, Costa Cruise Lines, Disney Cruise Line, Crystal Cruises κλπ.
- ✓ Πέρα από την CLIA στις ΗΠΑ και τον Καναδά δραστηριοποιείται η Florida Caribbean Cruise Association (FCCA).

- ✓ Στην Ευρώπη είναι οι: European Cruise Council, Passenger Shipping Association, France Ferries et croisières και Verband der Fährschiffahrt und Fährtouristik.

1.6 Κατηγορίες καμπίνων

Τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν καμπίνες πλήρως επιπλωμένες και άρτια διακοσμημένες, ώστε να ικανοποιείται και ο πιο απαιτητικός πελάτης. Διαθέτουν λειτουργικούς χώρους και παρέχουν την επιλογή μονών ή διπλών κρεβατιών, δορυφορική τηλεόραση, σύνδεση στο ιντερνέτ τηλέφωνο, μίνι μπαρ, κλιματισμό, μπάνιο και 24ωρο room service. Παράλληλα υπάρχουν επιπλέον παροχές για οικογένειες που ταξιδεύουν με παιδιά, καθώς υπάρχει δυνατότητα για προσθήκη κούνιας για βρέφη και παιδικά κρεβάτια. Στα περισσότερα κρουαζιερόπλοια υπάρχουν 4 βασικοί τύποι καμπίνων: εσωτερικές, εξωτερικές, με ιδιωτικό μπαλκόνι και σουίτες. Ωστόσο, οι κατηγορίες των καμπίνων πιθανότατα αλλάζουν από εταιρεία σε εταιρεία. Αξίζει να αναφερθεί πως πολύ συχνά συναντάμε και κρουαζιερόπλοια με καμπίνες κατάλληλες να φιλοξενήσουν άτομα με κινητικά προβλήματα.

Αναλυτικότερα:

- Εσωτερικές καμπίνες/Inside cabins: Συνήθως είναι η πιο οικονομική λύση για



όσους επιλέγουν αυτό τον τύπο διακοπών. Είναι δωμάτια απλά, χωρίς παράθυρο ή φινιστρίνι και απευθύνονται κυρίως σε όσους επιθυμούν να εκμεταλλεύονται την ημέρα τους στις εν πλω δραστηριότητες ή τις εκδρομές και αναζητούν ένα απλό και ήσυχο δωμάτιο για να κοιμηθούν. Οπότε επιζητούν με λιγότερα χρήματα τις βασικές ανέσεις που παρέχονται.

- Εξωτερικές καμπίνες/Outside cabins: Οι εξωτερικές καμπίνες είναι



μεγαλύτερες από τις εσωτερικές και διαθέτουν παράθυρο ή φινιστρίνι και προσφέρουν απεριόριστη θέα στη θάλασσα. Και στα δύο είδη καμπίνας η

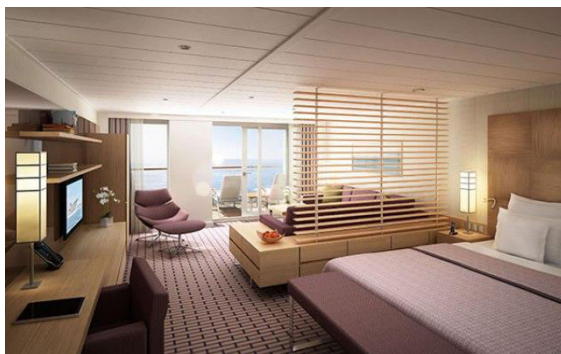
τιμή προσαρμόζεται ανάλογα με το κατάστρωμα στο οποίο βρίσκονται, οπότε όσο υψηλότερο το κατάστρωμα, τόσο υψηλότερη η τιμή τους.

- Καμπίνες με ιδιωτικό μπαλκόνι/Private balcony cabins: Οι καμπίνες με



ιδιωτικό μπαλκόνι απευθύνονται σε αυτούς που επιθυμούν να απολαύσουν την θέα της θάλασσας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους. Τέλος, οι καμπίνες αυτές έχουν και σαλόνι.

- Σουίτες με θέα τη θάλασσα/Sea view cabins: Οι σουίτες αυτές προορίζονται



για όσους αναζητούν την πολυτέλεια εν πλω. Το εμβαδόν τους ποικίλει ανάλογα την εταιρεία και μπορεί να ξεπεράσει και τα 60 τμ. Οι παροχές είναι υψηλής ποιότητας και οι πελάτες

απολαμβάνουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, όπως δωρεάν πρόσβαση σε σπα, εστιατόρια, μπάτλερ, προτεραιότητα στην επιβίβαση/ αποβίβαση κλπ.

- Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες/Cabins for disabled people: Πλέον τα πιο πολλά κρουαζιερόπλοια διαθέτουν καμπίνες ειδικές για επιβάτες με κινητικά και λοιπά προβλήματα. Προαπαιτούμενο είναι η εύκολη προσβασιμότητα στις καμπίνες αυτές, αλλά και ο λειτουργικός σχεδιασμός τους.

1.7 Παροχές και δραστηριότητες εν πλω

Σκοπός των εταιρειών κρουαζιέρας είναι να καλύψουν τις ανάγκες όπως ένα υπερπολυτελές ξενοδοχείο και συχνά τα κρουαζιερόπλοια χαρακτηρίζονται ως «πλωτά θέρετρα». Οι τουρίστες περνάνε τον περισσότερο χρόνο τους εν πλω, οπότε η ζωή πάνω στο κρουαζιερόπλοιο πρέπει να είναι ενδιαφέρουσα και να προσφέρονται αμέτρητες δραστηριότητες. Υπάρχει μεγάλη ποικιλία από χώρους στους οποίους οι τουρίστες περνάνε ευχάριστα και δημιουργικά την ώρα τους.

Χορός, καζίνο, ομαδικά παιχνίδια, κινηματογράφος, θεατρικές παραστάσεις, πισίνες, γυμναστήριο, καταστήματα δώρων είναι μερικές από τις παροχές που απολαμβάνουν οι επιβάτες. Υπάρχει επίσης και ιδιαίτερη μνεία για οικογένειες που ταξιδεύουν με μικρά παιδιά, καθώς υπάρχουν παιδότοποι, παιδικές πισίνες, νεροτσουλήθρες, όπου τα παιδιά διασκεδάζουν υπό την επίβλεψη ειδικά εκπαιδευμένου προσωπικού.

Αναλυτικότερα:

1.7.1 Διασκέδαση

Οι εταιρείες κρουαζιέρας προσφέρουν μια μεγάλη ποικιλία τρόπων διασκέδασης. Όλα τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια μοιάζουν με μικρές πολιτείες, όπου μπορεί ο επιβάτης να βρει τα πάντα, καθώς προσφέρουν κορυφαίες ψυχαγωγικές προτάσεις. Έτσι κάθε βράδυ διοργανώνονται πάρτυ, βραδιές χορού, θεατρικές παραστάσεις ώστε να ικανοποιείται κάθε γούστο. Καζίνο, μπυραρίες, τζαζ μπαρ, σινεμά, θεματικά εστιατόρια, ζωντανή μουσική, έκτακτες εμφανίσεις από δημοφιλείς τραγουδιστές και μουσικούς, είναι μόνο μερικές από τις επιλογές για την ψυχαγωγία των επιβατών. Ένα σύνηθες βραδινό πρόγραμμα μπορεί να περιλαμβάνει ταινία στον κινηματογράφο, εκδήλωση στο μεγάλο σαλόνι του πλοίου, καζίνο και χορό στο νυχτερινό κέντρο (night club) του πλοίου. Επίσης σε διάφορα σημεία του πλοίου πραγματοποιούνται παιχνίδια (Bingo κλπ) όπου οι νικητές κερδίζουν πλούσια δώρα και παροχές (εκδρομές, θεραπείες σπα κλπ). Για όσους δεν ενδιαφέρονται τόσο για αυτό το είδος διασκέδασης αλλά αναζητούν κάτι πιο ήρεμο πραγματοποιούνται βραδιές λογοτεχνίας, παρουσιάσεις βιβλίων, μαθήματα μαγειρικής, οινογνωσία, εκθέσεις έργων τέχνης.

1.7.2 Διατροφή

Ένα από τα σημαντικότερα προνόμια της κρουαζιέρας είναι τα πλούσια γεύματα που απολαμβάνουν οι επιβάτες. Στο κόστος της κρουαζιέρας περιλαμβάνεται η πλήρης διατροφή των επιβατών στα εστιατόρια του πλοίου, στα σνακ μπαρ, στους ανοιχτούς χώρους και στην πισίνα. Για το γεύμα προσφέρεται συνήθως μπουφές σε ειδικούς χώρους εστίασης του κρουαζιερόπλοιοι καθώς και ανοικτή σειρά τραπεζαρίας στα εστιατόρια. Για τα μικρά παιδιά υπάρχουν ειδικά μενού και

κάποιες φορές και δυνατότητα σερβιρίσματος πριν από τους υπόλοιπους ταξιδιώτες. Όσον αφορά την κατανάλωση αναψυκτικών και αλκοολούχων ποτών η χρέωσή τους ή η δωρεάν παροχή τους έγκειται στην πολιτική της κάθε εταιρείας. Στις περισσότερες περιπτώσεις είτε δεν περιλαμβάνονται στην τιμή, είτε προσφέρονται ειδικά πακέτα ποτών με κάποια επιβάρυνση. Σε άλλες συγκεκριμένες εταιρείες συμπεριλαμβάνεται στην τιμή της κρουαζιέρας απεριόριστη κατανάλωση όλων των αλκοολούχων ποτών, αναψυκτικών, καφέδων και κρασιών. Σε περίπτωση που κάποιος επιβάτης έχει ειδικές διατροφικές ανάγκες, όπως αλλεργία, δυσανεξία, αν είναι χορτοφάγος, διαβητικός κλπ καλείται να ενημερώσει εγκαίρως ή ακόμα καλύτερα εκ των προτέρων την εταιρεία για τις διατροφικές του ιδιαιτερότητες και να υπάρξουν όσο είναι δυνατόν τροποποιήσεις πάνω στο μενού.

1.7.3 Ασφάλεια εν πλω

Στα λιμάνια επιβίβασης οι επιβάτες και οι χειραποσκευές τους ελέγχονται με τρόπο παρόμοιο με αυτό των αεροδρομίων, με ανιχνευτές μετάλλων και ειδικά μηχανήματα τελευταίας τεχνολογίας σύμφωνα με τις προσαγές των διεθνών κανονισμών. Το προσωπικό οφείλει να είναι πιστοποιημένο και εκπαιδευμένο για να αντιμετωπίσει τυχούσες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Με την επιβίβαση μοιράζεται φυλλάδιο με τους κανόνες ασφαλείας, το οποίο πρέπει να διαβάσουν οι επιβάτες ώστε να ενημερωθούν για τους κανόνες αυτούς και τις οδηγίες, να το κατανοήσουν και να εκφράσουν πιθανές απορίες τους στο πλήρωμα. Εν συνεχεία, είτε λίγο πριν αποχωρήσει το κρουαζιερόπλοιο από το λιμάνι είτε μέσα σε ένα 24ωρο από τον απόπλου πραγματοποιείται «γυμνάσιο ασφαλείας» στο οποίο συμμετέχουν υποχρεωτικά οι επιβάτες. Στο σημείο αυτό οι επιβάτες πρέπει να ακολουθήσουν κατά γράμμα τις εντολές του πληρώματος για την επιτυχή έκβαση του γυμνασίου και για να εξοικειωθούν με τα σωστικά μέσα του πλοίου. Οι επιβάτες τους θα ενημερωθούν για την ακριβή εκτέλεση του γυμνασίου κατά την επιβίβαση αλλά και από τα μεγάφωνα του πλοίου.

1.7.4 Προαιρετικές εκδρομές στα λιμάνια προσέγγισης

Μέσα το πλοίο υπάρχουν ειδικά γραφεία όπου οι επιβάτες πληροφορούνται για τις προαιρετικές εκδρομές που πραγματοποιούνται στα λιμάνια προσέγγισης, για το κόστος, τη διάρκεια των εκδρομών αλλά και εναλλακτικές προτάσεις. Έτσι αν δεν έχει ο επιβάτης αποφασίσει ή προ-αγοράσει εκδρομή πριν τον απόπλου, μπορεί να την κλείσει πάνω στο πλοίο. Παρέχεται η δυνατότητα μεταφορών με πούλμαν σε αξιοθέατα και αρχαιολογικά μνημεία, με την συνοδεία ξεναγού, σε διάφορα μέρη που ορίζει το πρόγραμμα. Το ημερήσιο πρόγραμμα των εκδρομών διανέμεται στις καμπίνες των επιβατών το προηγούμενο βράδυ.

1.7.5 Λοιπές υπηρεσίες

- ✓ Καθαριότητα καμπίνας
- ✓ Γυμναστήριο/Σάουνα
- ✓ Ιατρικές υπηρεσίες
- ✓ Υπηρεσίες Διαδικτύου (internet)
- ✓ Εμπορικά καταστήματα
- ✓ Σαλόνι ομορφιάς/ κομμωτήριο/ σπα
- ✓ Καθημερινό πρόγραμμα
- ✓ Υπηρεσίες πλυντηρίου
- ✓ Υπηρεσίες φωτογράφου
- ✓ Ταχυδρομείο

1.8 Τουριστικά πακέτα συνδυασμένα με κρουαζιέρα

1.8.1 Cruise and Fly

Ουσιαστικά αναφερόμαστε σε ένα τουριστικό πακέτο κρουαζιέρας όπου οι επιβάτες μεταβαίνουν στο λιμάνι αφετηρίας αεροπορικώς. Στην περίπτωση αυτή,

συνήθως το λιμάνι αναχώρησης βρίσκεται σε άλλη χώρα από αυτή που διαμένει ο επιβάτης. Αναλυτικά το πακέτο αυτό περιλαμβάνει:

- Την αερομεταφορά του επιβάτη σε περίπτωση του το λιμάνι αφετηρίας της κρουαζιέρας βρίσκεται μακριά από τον τόπο μόνιμης κατοικίας του.
- Τη μεταφορά του επιβάτη από το αεροδρόμιο στο λιμάνι επιβίβασης.
- Τη μεταφορά του από το λιμάνι στο αεροδρόμιο για την επιστροφή.

Στις παραπάνω υπηρεσίες περιλαμβάνονται όλα τα προγράμματα που συνδυάζουν την κρουαζιέρα με τις αεροπορικές πτήσεις στο λιμάνι επιβίβασης. Το πακέτο αυτό περιλαμβάνει τις αεροπορικές πτήσεις αλλά και την μεταφορά από και προς το αεροδρόμιο. Ωστόσο, στην περίπτωση αυτή περιλαμβάνονται και προγράμματα που έχουν μόνο μία πτήση, όπως για παράδειγμα υπερατλαντικές κρουαζιέρες όπου οι επιβάτες επιβιβάζονται από ένα λιμάνι της Ευρώπης ή της Αμερικής και μετά το πέρας της κρουαζιέρας επιστρέφουν στον τόπο αφετηρίας αεροπορικώς.

1.8.2 Cruise and Stay

Αναφερόμαστε σε ένα συνδυασμένο πακέτο κρουαζιέρας και διαμονής σε παράκτιες περιοχές που προσεγγίζει το πλοίο.

Το πακέτο αυτό περιλαμβάνει:

- Την επιβίβαση του επιβάτη στο κρουαζιερόπλοιο και έναρξη της κρουαζιέρας
- Την αποβίβαση στο λιμάνι προσέγγισης.
- Την διαμονή του τουρίστα σε κάποιο ξενοδοχείο της επιλογής του ή προκαθορισμένο από το πακέτο.
- Τέλος, την επιβίβαση του τουρίστα στο κρουαζιερόπλοιο για αναχώρηση.

1.8.3 Fly, Cruise and Stay

Ωστόσο το πακέτο αυτό μπορεί να «μετατραπεί» σε «Fly, Cruise and Stay» στην περίπτωση που η κρουαζιέρα πραγματοποιείται μακριά από τον τόπο κατοικίας του

επιβάτη και ισχύουν επιπλέον όσα αναφέραμε παραπάνω στο πακέτο «Fly and Cruise». Το συγκεκριμένο πακέτο είναι αρκετά δημοφιλές σε πελάτες Αμερικανούς, Καναδούς, Κινέζους, Ιάπωνες κλπ οι οποίοι προτιμούν να συνδυάσουν κρουαζιέρα και παραμονή σε έναν τόπο.

Ενδεικτικό πρόγραμμα αυτού του πακέτου:

- Αεροπορική πτήση προς/από την Αθήνα.
- Μεταφορά από το αεροδρόμιο στο ξενοδοχείο και αντίστροφα.
- Προαιρετικές, οργανωμένες εκδρομές και ξεναγήσεις.
- Μεταφορά από το αεροδρόμιο στο λιμάνι αναχώρησης και αντίστροφα.
- Πραγματοποίηση κρουαζιέρας σε συγκεκριμένο προορισμό με συγκεκριμένη διάρκεια.

1.8.4 Drive, Cruise and Stay

Το πακέτο αυτό είναι παρεμφερές με τα παραπάνω και περιλαμβάνει:

- Τη μεταφορά με πούλμαν των επιβατών από τον τόπο κατοικίας τους στον τόπο αναχώρησης της κρουαζιέρας.
- Τη μετάβαση στο ξενοδοχείο και πραγματοποίηση οργανωμένων εκδρομών.
- Τη μετάβαση από το ξενοδοχείο στο λιμάνι ώστε ο επιβάτης να επιβιβαστεί στο κρουαζιερόπλοιο.
- Την κρουαζιέρα με ό,τι περιλαμβάνει.
- Τη μεταφορά του τουρίστα στο ακριβές σημείο που αναχώρησε για το ταξίδι του.

Τα πακέτα Cruise & Fly- Cruise & Stay - Drive, Cruise & Stay είναι κατά κύριο λόγο οργανωμένα από Tour Operators οι οποίοι φροντίζουν για όλες τις λεπτομέρειες του ταξιδιού.

1.9 Κόστος κρουαζιέρας

Οι διακοπές με κρουαζιέρα είναι πολλές φορές η πιο συμφέρουσα επιλογή για κάποιον που θέλει να επισκεφθεί παραπάνω από έναν τόπους. Το κόστος μιας κρουαζιέρας εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως την εποχή, τη διάρκεια, την εταιρεία, το πλοίο, τις υπηρεσίες που παρέχονται. Στις τιμές περιλαμβάνεται η διαμονή σε καμπίνες της επιλογής των ταξιδιωτών, η πλήρης διατροφή επί του πλοίου και η διασκέδαση εν πλω.

Συνήθως λιμενικά τέλη, φιλοδωρήματα, η κατανάλωση ποτών και οι προαιρετικές εκδρομές δεν περιλαμβάνονται στην αρχική τιμή.

Ενδεικτικό ταξίδι κρουαζιέρας και κόστος:

*«4ήμερη Κρουαζιέρα για δύο άτομα σε πέντε Ελληνικά Νησιά & Τουρκία».*⁶

Ημέρα 1η: Αναχώρηση από Πειραιά για Μύκονο/ Άφιξη στη Μύκονο

Ημέρα 2η: Κουσάντασι / Πάτμος

Ημέρα 3η: Ρόδος

Ημέρα 4η: Ηράκλειο Κρήτης

Ημέρα 5η: Σαντορίνη / Αναχώρηση για το λιμάνι του Πειραιά

- Άτομα: 2
- Περίοδος: Απρίλιος 2016
- Εσωτερικές καμπίνες: 743.00 έως 824.00 € (τιμή ανά καμπίνα για δύο άτομα)
- Εξωτερικές καμπίνες: 830.00 έως 968.00 € (τιμή ανά καμπίνα για δύο άτομα)
- Σουίτες: 1396.00 έως 1832.00 € (τιμή ανά καμπίνα για δύο άτομα)

⁶ Στοιχεία από: <http://www.celestialcruises.gr/el>

Αν θελήσουμε να πραγματοποιήσουμε το ίδιο ταξίδι μέσα Ιουλίου, οι τιμές διαμορφώνονται ως εξής:

- Εσωτερικές καμπίνες: 818.00 έως 954.00 € (τιμή ανά καμπίνα για δύο άτομα)
- Εξωτερικές καμπίνες: 962.00 έως 1134.00 € (τιμή ανά καμπίνα για δύο άτομα)
- Σουίτες: 1686.00 έως 2098.00 € (τιμή ανά καμπίνα για δύο άτομα)

1.10 Προφίλ ταξιδιωτών κρουαζιέρας

Κυριαρχεί γενικότερα η αντίληψη ότι ο πελάτης της κρουαζιέρας είναι πιο προχωρημένης ηλικίας και ίσως και πιο εύπορος από αυτόν που επιλέγει να ταξιδέψει λίγες μέρες στην ξηρά, στο εξωτερικό ή σε κάποιο νησί. Επικρατεί η άποψη ότι η πλειοψηφία των ατόμων που επιλέγουν την κρουαζιέρα είναι συνταξιούχοι ή άτομα άνω των 50 ετών. Το γεγονός αυτό είναι πολύ λογικό αν αναλογιστούμε πως οι ηλικίες αυτές αναζητούν πιο ήρεμους τρόπους διακοπών και ψυχαγωγίας, αλλά και έχουν περισσότερο ελεύθερο χρόνο και λιγότερες υποχρεώσεις σε σχέση με μικρότερες ηλικίες.

Τα τελευταία χρόνια φαίνεται ότι η προαναφερθείσα αντίληψη να μην ισχύει απόλυτα, καθώς φαίνεται να έχει αλλάξει ριζικά το προφίλ των ταξιδιωτών κρουαζιέρας. Η αντίληψη ότι οι διακοπές με κρουαζιέρα είναι για λίγους και εύπορους, έχει καταργηθεί. Ο ανταγωνισμός, η άριστη σχέση τιμής και παροχών και η πληθώρα των επιλογών έχει οδηγήσει χιλιάδες ταξιδιώτες να επιλέξουν κρουαζιέρα για τις διακοπές τους.

Σήμερα πολλές εταιρείες διοργανώνουν κρουαζιέρες που απευθύνονται σε νέους ηλικίας 18 με 30 και φοιτητές, παρέχοντάς τους οικονομικά πακέτα με πλήρη διατροφή, επισκέψεις σε κοσμοπολίτικα νησιά (πχ Μύκονος) και ψυχαγωγία. Επιπλέον, δεν είναι λίγα τα ζευγάρια που επιλέγουν να περάσουν τον μήνα του μέλιτος ή να γιορτάσουν την επέτειό τους εν πλω συνδυάζοντας τις διακοπές με την χαλάρωση.

Άρα, βλέπουμε ότι οι ηλικιακές ομάδες ποικίλλουν ανάλογα το κόστος, τον προορισμό και το είδος της κρουαζιέρας. Συναντάμε πολλά νεόνυμφα ζευγάρια, συνταξιούχους, φοιτητές, οικογένειες με μικρά παιδιά, μεγάλες παρέες ή και μεμονωμένους ταξιδιώτες, οι οποίοι προτιμούν την κρουαζιέρα για τις διακοπές τους.

Σύμφωνα με την Ένωση Λιμένων Ελλάδος (Ε.Λιμ.Ε) το γενικό προφίλ του επιβάτη της κρουαζιέρας είναι το εξής⁷:

- Μέσος όρος ηλικίας τα 48 έτη
- Μέσο ετήσιο εισόδημα τα \$97.000
- Το 76% διαθέτει πτυχίο πανεπιστημίου
- Το 20% είναι συνταξιούχοι
- Το 33% ταξιδεύουν μαζί με τα παιδιά τους
- Το 40% επιλέγουν προορισμό κρουαζιέρας από την ιστοσελίδα του τόπου προορισμού και το 32% από τις διηγήσεις φίλων.

⁷ ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ : προτάσεις για την ανάπτυξή της
<http://www.elime.gr/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο: Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

2.1 Οι οικονομικές επιπτώσεις του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ευρώπη

Η κρουαζιέρα αποτελεί έναν ταχέως αναπτυσσόμενο κλάδο, με τους τουρίστες που την προτιμούν να αυξάνονται χρόνο με τον χρόνο, λόγω των ανταγωνιστικών πακέτων και της σχέσης ποιότητας τιμής. Η Μεσόγειος -μετά τη «βασίλισσα» Καραϊβική- αναδεικνύεται κορυφαίος προορισμός προσελκύοντας εκατομμύρια τουρίστες κρουαζιέρας ετησίως και αυξάνοντας το μερίδιό της στην παγκόσμια αγορά. Συγκεκριμένα η Μεσόγειος και η Καραϊβική συγκεντρώνουν περισσότερο από το 60% των επιβατών κρουαζιέρας. Η Ισπανία, η Ιταλία και η Ελλάδα είναι οι χώρες με την υψηλότερη επισκεψιμότητα στην Ευρώπη, τις οποίες επισκέπτονται περίπου 2,5 εκατομμύρια τουρίστες ετησίως.

Από το 2008, η ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας έχει αυξηθεί κατά –το εντυπωσιακό ποσοστό- 49%, που ανέρχεται σε ένα μέσο ρυθμό αύξησης της τάξης του 6%, γεγονός που αποδεικνύει την «ανθεκτικότητα» του κλάδου στην οικονομική ύφεση. Επιπλέον, κατά την δεκαετία 2004 με 2014 οι διακοπές με κρουαζιερόπλοιο έχουν γίνει πιο δημοφιλείς από τις διακοπές στη στεριά σε ποσοστό 20%.

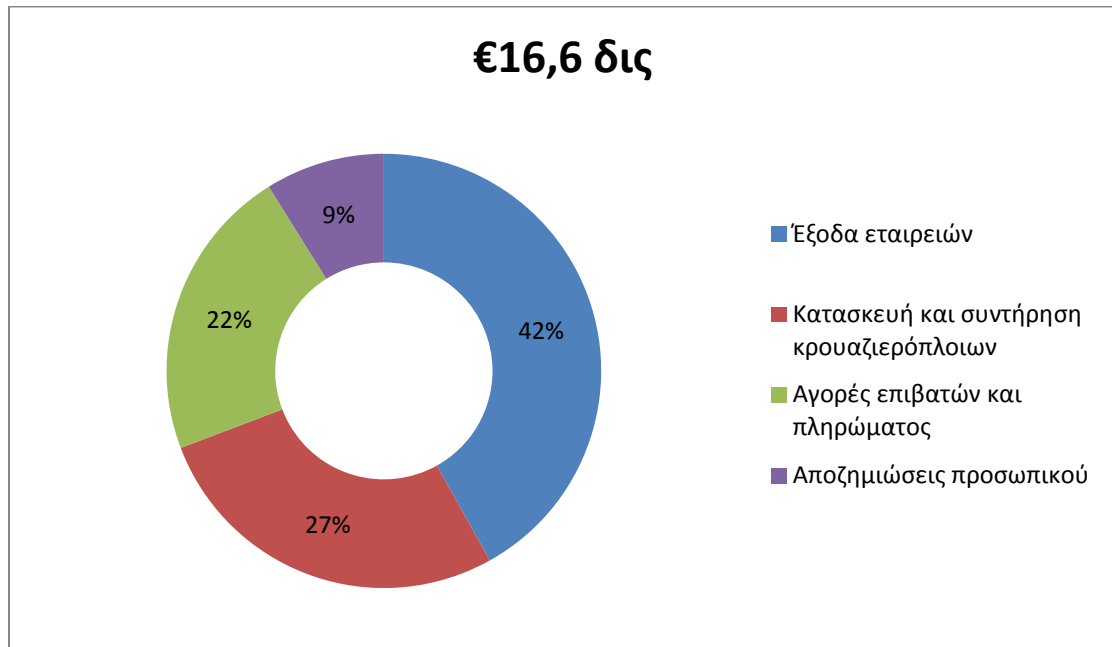
Ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ευρώπη παρουσιάζει μία σταθερή δυναμική και η συνεισφορά του στην οικονομία ανυπολόγιστη. Σύμφωνα με στοιχεία της Cruise Lines International Association (CLIA) περίπου 6,6 εκατομμύρια Ευρωπαίοι, 200.000 περισσότεροι από το 2014, επέλεξαν την κρουαζιέρα το 2015, σημειώνοντας αύξηση της τάξεως του 3%.

2.2 Άμεσες δαπάνες κάθε χώρας για την βιομηχανία της κρουαζιέρας

Εκτιμάται πως το έτος 2015 οι δαπάνες για την ευρωπαϊκή βιομηχανία της κρουαζιέρας ανήλθαν €16,89 δις και προέρχονται κυρίως από τις εξής τέσσερις πηγές:

- ✓ Κατασκευή και συντήρηση κρουαζιερόπλοιων
- ✓ Αγορές επιβατικού κοινού και πληρώματος
- ✓ Έξοδα των εταιρειών κρουαζιέρας για την λειτουργία τους

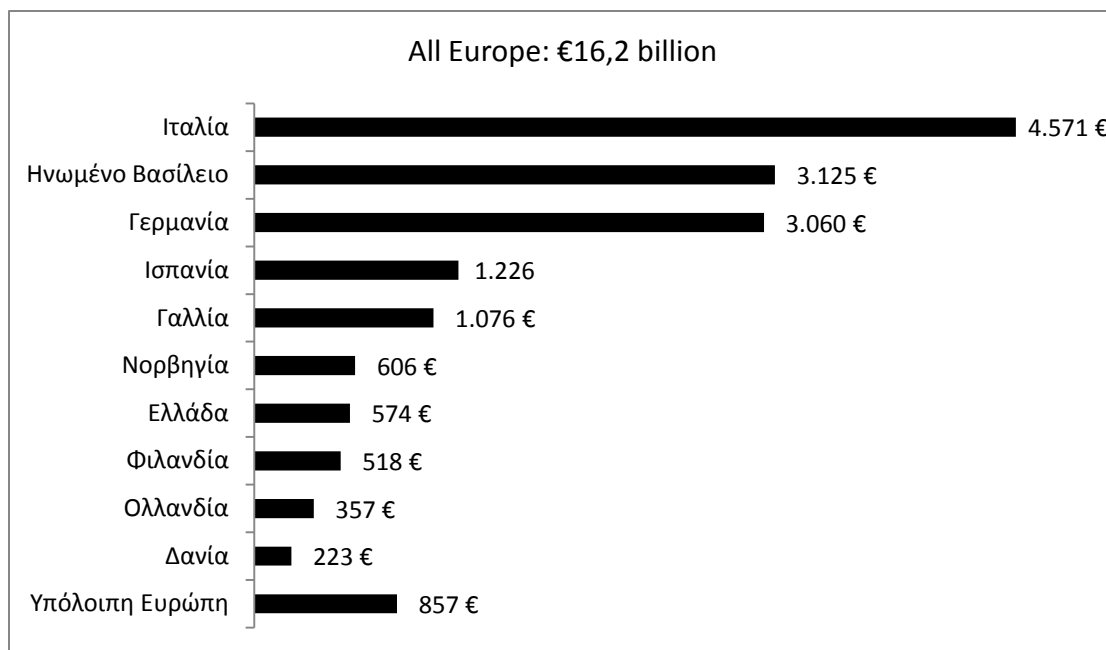
- ✓ Αποζημιώσεις του διοικητικού προσωπικού και πληρώματος της κρουαζιέρας



Γράφημα 2.1 Άμεσες δαπάνες για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας

Πηγή: CLIA, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition

Στο γράφημα που ακολουθεί αναγράφονται οι δαπάνες των βασικών ευρωπαϊκών χωρών για την βιομηχανία της κρουαζιέρας το 2014.



Γράφημα 2.2 Δαπάνες των ευρωπαϊκών χωρών για την βιομηχανία της κρουαζιέρας

Πηγή: CLIA, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition

Αναλυτικότερα:

Η Ιταλία, η Γερμανία, η Γαλλία, η Ισπανία, η Φιλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο είναι ανάμεσα στις πρώτες δέκα χώρες όσον αφορά τις δαπάνες για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας. Αυτές οι έξι χώρες κατέχουν το 90% της κατασκευής και της συντήρησης των κρουαζιερόπλοιων σε παγκόσμιο επίπεδο και το 84% των δαπανών του κλάδου σε ευρωπαϊκό επίπεδο κατά τη διάρκεια του 2014. Η Ιταλία ως μεγάλη δύναμη, μαζί με την Γερμανία, στην κατασκευή κρουαζιερόπλοιων στην Ευρώπη και μία από τις μεγαλύτερες αγορές στα λιμάνια επιβίβασης, επωφελήθηκε €4,6 δις από τις άμεσες δαπάνες του κλάδου, αύξηση της τάξης του 0,7% σε σχέση με το 2013. Η Γερμανία βρίσκεται στην πρώτη θέση στην κατασκευή και συντήρηση κρουαζιερόπλοιων αλλά και η ευρωπαϊκή χώρα με το μεγαλύτερο επιβατικό κοινό κατά το έτος 2014. Ωθούμενη από μία αύξηση 8% στην κατασκευή νέων πλοίων στα γερμανικά ναυπηγεία και αύξηση 5% στις δαπάνες πληρώματος και επιβατών στα λιμάνια συνολικές άμεσες δαπάνες για τον κλάδο ανέρχονται στα €3,25 δις (αύξηση της τάξης του 6,3 % σε σχέση με το 2013). Το Ηνωμένο Βασίλειο είναι η δεύτερη μεγαλύτερη «πηγή άντλησης» επιβατών κρουαζιέρας, με 1.610.000 βρετανούς να

προτιμούν αυτό το είδος διακοπών το 2014. Έτσι, κατατάσσεται τρίτη δύναμη με άμεσες δαπάνες €3,15 εκατομμύρια και αύξηση 1% σε σχέση με το 2013.

2.3 Ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας με βάση την χώρα

Στους πίνακες που ακολουθούν βλέπουμε την ζήτηση που είχε ο κλάδος της κρουαζιέρας τα έτη 2011 έως 2015 στην Ευρώπη, με βάση πόσοι πολίτες κάθε χώρας την επέλεξαν για τις διακοπές τους, καθώς και στο σύνολο όλοι οι ευρωπαίοι. Παρατηρούμε ότι σε γενικές γραμμές παρατηρείται αύξηση κάθε χρόνο στον πληθυσμό που επιλέγει την κρουαζιέρα, λόγω των ανταγωνιστικών πακέτων διακοπών αλλά του εδάφους που κερδίζει ολοένα και περισσότερο αυτό το είδος διακοπών. Στην πρώτη θέση είναι οι Γερμανία με ολοένα και περισσότερους κατοίκους της να συμμετέχουν στις εκδρομές κρουαζιέρας. Όσον αφορά το 2015 σημειώθηκε μια αύξηση της τάξης του 2,4 % σε σχέση το προηγούμενο έτος, καθώς 42.000 περισσότεροι γερμανοί συμμετείχαν σε κρουαζιέρα. Σε ανάλογο επίπεδο κινήθηκε το Ηνωμένο Βασίλειο με αύξηση 8,8 % , η Γαλλία με 3,6%, και η Ισπανία με 2,8% αύξηση. Εντυπωσιακά είναι τα ποσοστά της Σκανδιναβίας που ενώ βρίσκεται στην 6^η θέση της κατάταξης, το έτος 2015 σημείωσε αύξηση 15% στον πληθυσμό που επέλεξε την κρουαζιέρα (46.000 περισσότερα άτομα).

Από την άλλη πλευρά υπάρχουν ευρωπαϊκές χώρες οι κάτοικοι των οποίων δεν έδειξαν το ίδιο ενδιαφέρον το 2015 σε σχέση με το 2014, για την κρουαζιέρα. Η Ιταλία είχε πτώση 3,9% και μετά ακολουθούν η Ελβετία, η Αυστρία, η Ολλανδία και με το μεγαλύτερο αρνητικό ποσοστό -10,4% το Βέλγιο από κοινού με το Λουξεμβούργο.

Στον πίνακα που ακολουθεί αναγράφονται αναλυτικά πόσοι ταξιδιώτες προτίμησαν την κρουαζιέρα από το 2011 έως το 2015.

Πίνακας 2.2 Ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας με βάση τη χώρα (2011-2015)

PAX (000s)	2011	2012	2013	2014	2015	% μεταβολή (2014-2015)
Γερμανία	1.388	1.544	1.687	1.771	1.813	2,4
ΗΒ/Ιρλανδία	1.700	1.701	1.687	1.677	1.789	8,8

Ιταλία	923	835	869	842	810	-3,9
Γαλλία	441	481	522	593	615	3,6
Ισπανία	703	576	475	454	466	2,8
Σκανδιναβία	306	324	289	305	351	14,9
Ελβετία	121	131	152	143	140	-2,2
Αυστρία	104	108	126	122	113	-7,1
Ολλανδία	98	110	114	109	106	-2,6
Βέλγιο/ Λουξεμβούργο	61	59	72	77	69	-10,5
Υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες	224	270	325	327	315	-3,7
ΣΥΝΟΛΟ	6.068	6.139	6.357	6.387	6.587	3,1

Πηγή: CLIA, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition

2.4 Ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας

Η ευρωπαϊκή βιομηχανία κρουαζιέρας είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική, καθώς η Μεσόγειος και η Βόρεια Ευρώπη έχουν αναδειχθεί σε κορυφαίους προορισμούς. Πολλά από τα λιμάνια της χαρακτηρίζονται ως κορυφαίοι ταξιδιωτικοί προορισμοί και ως μέρη που πρέπει οπωσδήποτε κάποιος να επισκεφτεί.

Στον παρακάτω πίνακα συνοψίζονται τα κυριότερα ευρωπαϊκά λιμάνια, ανά θέση, ανάλογα με τις επιβιβάσεις, τις αποβιβάσεις και τα λιμάνια διέλευσης.

Πίνακας 2.3 Κορυφαία λιμάνια κρουαζιέρας το 2014 - Χιλιάδες επιβάτες

Λιμάνια	Επιβιβάσεις	Αποβιβάσεις	Λιμάνι διέλευσης	Σύνολο
Μεσόγειος (top ten)				
Βαρκελώνη	615	607	1.142	2.364
Civitavecchia	366	365	1.409	2.140
Βενετία	755	754	225	1.734
Πάλμα ντι Μαγιόρκα	303	303	730	1.336
Μασσαλία	253	253	805	1.311
Νάπολη	50	50	1.014	1.114
Πειραιάς	128	128	799	1.019
Σαβόνα	334	334	350	1.019
Γένοβα	286	286	253	824
Dubrovnik	7	8	791	807
Βόρεια Ευρώπη (top ten)				
Southampton	768	738	38	1.573
Κοπεγχάγη	244	244	252	750
Αμβούργο	281	278	29	589
St Petersburg	0	0	514	514
Λισαβόνα	21	21	459	501
Bergen	2	2	439	483
Ταλίν	8	7	464	479
Στοκχόλμη	28	28	412	467
Ελσίνκι	3	2	415	420
Κάδιθ (Cadiz)	1	1	379	381

Πηγή: CLIA, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition

2.5 Ευρωπαϊκά λιμάνια εκκίνησης – Homeport

Όπως αναλύσαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, πολλά λιμάνια με πλεονεκτήματα στις παροχές, τον εξοπλισμό, ποιοτικά χαρακτηριστικά αλλά και στρατηγική θέση, επιλέγονται από εταιρείες κρουαζιέρας ως λιμάνια εκκίνησης.

Τα κυριότερα λιμάνια που λειτουργούν ως home port της Μεσογείου και της Βόρειας Ευρώπης παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα, βάσει δαπάνης επιβατών την περίοδο 2012-2014.

Πίνακας 2.4 Οι δημοφιλέστεροι Ευρωπαϊκοί Λιμένες Εκκίνησης Κρουαζιέρας (Homeport) βάσει δαπάνης επιβατών, 2012-2014

Λιμένας Home port	Χώρα	2012	2013	2014
Μεσόγειος				
Civitavecchia	Ιταλία	2.394.423	2.538.259	2.140.039
Βενετία	Ιταλία	1.739.501	1.815.823	1.733.839
Πάλμα ντε Μαγιόρκα	Ισπανία	984.785	1.245.244	1.336.437
Πειραιάς	Ελλάδα	1.198.047	1.302.581	1.055.556
Σαβόνα	Ιταλία	810.097	939.038	1.018.794
Γένοβα	Ιταλία	797.239	1.051.015	824.109
Βαρκελώνη	Ισπανία	2.408.960	2.599.232	2.364.292

Βόρεια Ευρώπη				
Σαουθάμπτον	ΗΒ	1.577.790	1.683.160	1.573.428
Κοπεγχάγη	Δανία	840.000	800.500	740.000
Αμβούργο	Γερμανία	430.329	552.359	588.690
Κίελο	Γερμανία	348.180	363.476	354.000
Άμστερνταμ	Ολλανδία	289.757	276.912	253.092

Πηγή: CLIA, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition

2.6 Ευρωπαίοι επιβάτες κρουαζιέρας: Από πού ξεκινούν και πού πηγαίνουν.

Μέσα στο 2014 υπολογίζεται πως σχεδόν 6.390.000 ευρωπαίοι επιβάτες συμμετείχαν σε κρουαζιέρα, με κορυφαίες χώρες προέλευσης τις Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιταλία, Γαλλία και Ισπανία, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 83% της ευρωπαϊκής αγοράς.

Στον πίνακα που ακολουθεί, καταγράφονται αναλυτικά πόσοι πολίτες συμμετείχαν σε κρουαζιέρα από κάθε ευρωπαϊκή χώρα.

Πίνακας 2.5 Ευρωπαίοι επιβάτες κρουαζιέρας ανά χώρα προέλευσης (2014)

Χώρα	Αριθμός επιβατών	Ποσοστό επί του συνόλου
Γερμανία	1.771.000	27,7%
Ηνωμ. Βασίλειο/ Ιρλανδία	1.644.000	25,7%
Ιταλία	842.000	13,2%
Γαλλία	593.000	9,3%
Ισπανία	454.000	7,1%
Νορβηγία	176.300	2,8%
Ελβετία	143.000	2,2%
Αυστρία	122.000	1,9%
Ολλανδία	109.000	1,7%
Σουηδία	78.000	1,2%
Βέλγιο	73.000	1,1%
Δανία	37.700	0,6%
Φινλανδία	12.200	0,2%
Υπόλοιπη Ευρώπη	331.000	5,3%
Σύνολο	6.387.000	100%

Πηγή: CLIA, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition

Ωστόσο, η χώρα επιβίβασης κάθε επιβάτη πολλές φορές διαφέρει από την χώρα προέλευσης, ειδικά σε ταξιδιωτικά πακέτα fly&cruise, όπου ο ταξιδιώτης φτάνει αεροπορικώς στη χώρα που βρίσκεται το λιμάνι εκκίνησης της κρουαζιέρας.

Επιπλέον, πολλές χώρες δεν διαθέτουν λιμάνια εκκίνησης, επομένως οι πολίτες της πρέπει να μεταβούν σε άλλη προκειμένου να συμμετάσχουν σε μία τέτοια εκδρομή. Υπολογίζεται πως το έτος 2014 περίπου 5.850.000 επιβάτες κρουαζιέρας ξεκίνησαν από κάποιο ευρωπαϊκό λιμάνι. Συγκεκριμένα:

Στην πρώτη θέση της κατάταξης βρίσκεται η Ιταλία με τα λιμάνια της Βενετία, Γένοβα, Σαβόνα και Τσιβιταβέκια, από τα οποία επιβιβάστηκαν σχεδόν 1.950.000 επιβάτες.

Στη δεύτερη θέση με κυριότερα λιμάνια επιβίβασης την Βαρκελώνη και την Πάρμα, βρίσκεται η Ισπανία, την οποία προτίμησαν 1.600.000 επιβάτες.

Αμέσως μετά την Ισπανία, στην τρίτη θέση, βρίσκεται το Ηνωμένο Βασίλειο με περίπου 942.000 επιβιβάσεις, με κυριότερα λιμάνια το Σαουθάμπτον, το Harwich και το Dover.

Πίνακας 2.6 Ευρωπαίοι επιβάτες κρουαζιέρας ανά χώρα επιβίβασης (2014)

Χώρες	Επιβάτες	Ποσοστό επί του συνόλου
Ιταλία	1.957.300	33,4%
Ισπανία	1.258.100	21,5%
Ηνωμένο Βασίλειο	942.000	16,1%
Γερμανία	584.800	10,3%
Γαλλία	306.600	5,2%
Δανία	244.000	4,2%
Ελλάδα	176.600	3%
Ολλανδία	86.700	1,5%
Σουηδία	48.000	0,8%
Μάλτα	46.800	0,8%
Κύπρος	38.500	0,7%
Πορτογαλία	23.900	0,4%
Κροατία	18.000	0,3%
Άλλες ευρωπαϊκές χώρες	25.600	0,5%
Σύνολο	5.853.200	100%

Πηγή: CLIA, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition

2.7 Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας ανά χώρα προορισμού

Σχετικά με τον πιο δημοφιλή προορισμό κρουαζιέρας στην Ευρώπη, στην πρώτη θέση βρίσκεται η Ιταλία, όπου τα κυριότερα λιμάνια της Civitavecchia, Νάπολη και το Λιβόρνο φιλοξένησαν περίπου 6.170.000 επιβάτες κρουαζιέρας.

Χάρη στα Κανάρια νησιά, τα ισπανικά λιμάνια δέχτηκαν περίπου 5.000.000 επιβάτες το 2014. Μέχρι το 2009 η Ισπανία βρισκόταν στην τρίτη θέση της κατάταξης. Τα δεδομένα αυτά άλλαξαν και από το 2010, όπου και βρίσκεται σταθερά στην δεύτερη θέση των προτιμήσεων των επισκεπτών κρουαζιέρας.

Η Ελλάδα σταθερά στις πρώτες θέσεις των προτιμήσεων, δέχτηκε το 2014 4.100.000 επισκέπτες, με σημαντικότερα λιμάνια προορισμού τον Πειραιά, την Σαντορίνη, την Κέρκυρα και το Κατάκολο.

Στην τέταρτη θέση όλης της Ευρώπης αλλά κορυφαίος προορισμός στη Βόρεια Ευρώπη είναι η Νορβηγία, με 2.600.000 επισκέψεις επιβατών με επικεφαλής τα λιμάνια Μπέργκεν, Geirangerfjord, Όσλο και το Σταβάνγκερ.

Πίνακας 2.7 Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας ανά χώρα προορισμού

Χώρα	Επιβάτες	Ποσοστό επί του συνόλου
Ιταλία	6.174.100	21,3%
Ισπανία	4.890.000	16,9%
Ελλάδα	4.075.700	14,1%
Νορβηγία	2.618.900	9%
Γαλλία	2.439.300	8,4%
Κροατία	1.118.900	3,9%
Πορτογαλία	1.105.800	3,8%
Ηνωμένο Βασίλειο	922.000	3,2%
Σουηδία	562.100	1,9%
Εσθονία	471.700	1,6%
Μπενελούξ	461.300	1,6%
Μάλτα	426.000	1,5%
Φινλανδία	416.000	1,4%

Δανία	359.800	1,2%
Γερμανία	358.100	1,2%
Γιβραλτάρ	299.900	1%
Ισλανδία	243.500	0,8%
Ιρλανδία	179.500	0,6%
Σλοβενία	118.900	0,5%
Κύπρος	106.600	0,5%
Πολωνία	105.200	0,4%
Υπόλοιπη Ευρώπη	1.312.500	4,5%
Σύνολο	28.966.800	100%

Πηγή: CLIA, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition

Συνοψίζοντας, η βιομηχανία κρουαζιέρας έχει συνεισφέρει στην οικονομική ανάκαμψη της Ευρώπης όπως επιβεβαιώνει η αναφορά της CLIA Ευρώπης, καθώς το 2015 ο τζίρος της βιομηχανίας κρουαζιέρας έφτασε ένα νέο ρεκόρ στα 40.2 δις το 2014 με μια αύξηση 2,2 % από την προηγούμενη χρονιά. Αναφορικά με τον αριθμό των ευρωπαϊκών θέσεων εργασίας που ανήκουν στη βιομηχανία το 2014 έφτασε το 348.000, 10.000 περισσότερες από την προηγούμενη χρονιά. Καθώς η Ευρώπη παραμένει ένας πολύ σημαντικός «παίκτης» στην αγορά κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο, ο δεύτερος πιο δημοφιλής προορισμός (μετά την Καραϊβική) και μεγάλη δύναμη στην κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, η βιομηχανία της κρουαζιέρας προσφέρει μια πολύτιμη βοήθεια την περίοδο αυτή της ανάκαμψης.

Από την άλλη πλευρά η Ευρώπη έχει να αντιμετωπίσει μία σειρά από προκλήσεις-προβλήματα που μπορούν να αποτρέψουν εκατομμύρια τουρίστες που θα επιθυμούσαν να την επισκεφτούν, όπως η χρονοβόρα –πολλές φορές- έκδοση visa εισόδου για πολίτες κρατών εκτός Schengen, αλλά κυρίως κάποιες σημαντικές ελλείψεις στις υποδομές και εγκαταστάσεις των λιμένων προσέγγισης (ιδιαίτερα σε νησιά).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

3.1 Ελληνικές εταιρείες κρουαζιέρας

3.1.1 Celestyal Cruises⁸

Η Celestyal Cruises είναι η νέα ονομασία της γνωστής μέχρι σήμερα -στην παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας- Louis Cruises. Η εταιρεία ξεκίνησε το 1935 από το γραφείο μεταφορών του Λούη Λοΐζου στη Λεμεσό της Κύπρου, ο οποίος θεωρείται ο πατέρας του κυπριακού τουρισμού, ενώ ο όμιλος Louis έγινε συνώνυμο της αγοράς του Τουρισμού για συνολικά 78 χρόνια. Αρχικά η επιχείρηση παρείχε υπηρεσίες μεταφορών και σε σύντομο χρονικό διάστημα επεκτάθηκε και σε ταξιδιωτικές υπηρεσίες με την επωνυμία «Τουριστικά γραφεία Λούης». Το 1986 η εταιρεία Louis Cruises ιδρύεται και προστίθεται στον όμιλο Louis Group, ο οποίος λειτουργεί από το 1935. Την ίδια χρονιά, ο όμιλος αποκτά το πρώτο δικό του κρουαζιερόπλοιο, το «Princesa Marissa».

Η Louis Public Company Ltd αρχικά είναι μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες στην Ευρώπη που δραστηριοποιείται στον τομέα της κρουαζιέρας και των ξενοδοχείων μέσω των θυγατρικών Louis Cruise Lines, Louis Hotels Ltd και της Κυπριακής Εταιρείας Τουριστικής Αναπτύξεως Ltd (Hilton Cyprus).

Σήμερα, ο όμιλος αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους τουριστικούς οργανισμούς στην Ανατολική Μεσόγειο. Διαθέτει 5 κρουαζιερόπλοια και απασχολεί περισσότερους από 2.300 εργαζόμενους, ενώ ο όμιλος Louis Group απασχολεί πάνω από 5.000 υπαλλήλους. Δύο από τα κρουαζιερόπλοια που ανήκουν στο στόλο της Louis Cruises (τα «Thomson Spirit» και «Thomson Majesty») , πραγματοποιούν κρουαζιέρες για λογαριασμό της Thomson Cruises, η οποία ανήκει στον ευρωπαϊκό κολοσσό TUI Travel PLC. Τέλος, η Celestyal Cruises είναι η μοναδική εκπρόσωπος της Ελλάδας στο Παγκόσμιο Συμβούλιο Κρουαζιέρας (CLIA).

Στον τομέα της κρουαζιέρας ελέγχει πάνω από το 60% των κρουαζιέρων που πραγματοποιούνται στην Κύπρο, ενώ παράλληλα δραστηριοποιείται έντονα και σε ολόκληρη τη Μεσόγειο. Τα κρουαζιερόπλοια της εταιρείας συνεχώς ανακαινίζονται για να παρέχουν ανταγωνιστικές, ποιοτικές και υψηλού επιπέδου υπηρεσίες σε

⁸ <https://www.celestyalcruises.com/>

έναν κλάδο που συνεχώς εξελίσσεται. Το Μάρτη του 2005 στο διεθνές συνέδριο ξενοδοχειακών επιχειρήσεων που έλαβε χώρα στο Βερολίνο, ο πρόεδρος του ομίλου κος Κωστάκης Λοΐζου τιμήθηκε με το βραβείο «Πρωτοπόρος στον ευρωπαϊκό τουρισμό» για την εξαιρετική συμβολή του, στη συγκεκριμένη βιομηχανία, η οποία προσέλκυσε μεγαλύτερο αριθμό τουριστών στην κρουαζιέρα.. Τέλος η εταιρεία αναδείχτηκε ως η «Δημοφιλέστερη Εταιρεία Διοργάνωσης Κρουαζιέρας» το 2009 κατά τη διάρκεια των ετήσιων βραβείων Ελληνικής Ναυτιλίας «Lloyds List» και έλαβε 2 φορές το βραβείο «Επιλογή των Ταξιδιωτών» από το Νο1 ταξιδιωτικό περιοδικό στον κόσμο, Condé Nast Traveler.

Τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην Ανατολική Μεσόγειο είναι τα εξής:

❖ **Celestyal Crystal**

- Χωρητικότητα: Συνολικά 1.200 επιβάτες
- Καμπίνες: 480
- Εγκαταστάσεις: μπουφές, τραπεζαρία, καφέ, 3 σαλόνια, 2 μπαρ, καζίνο, 2 πισίνες, σάουνα, γυμναστήριο, ιατρείο, αίθουσα σπα & μασάζ, τζακούζι, σαλόνι ομορφιάς, κομμωτήριο, αίθουσα συνεδριάσεων, καταστήματα Travel Value & Experiential Shop

❖ **Celestyal Olympia**

- Χωρητικότητα: Συνολικά 1.664 επιβάτες
- Καμπίνες: 724
- Εγκαταστάσεις: εστιατόριο a la carte, μπουφές, 2 σαλόνια, 5 μπαρ, καζίνο, 2 πισίνες, γυμναστήριο, ιατρείο, αίθουσα σπα & μασάζ, σάουνα, σαλόνι ομορφιάς, κομμωτήριο, παιδότοπος, αίθουσα συνεδριάσεων, βιβλιοθήκη, καταστήματα Travel Value & Experiential Shop

❖ **Celestyal Nefeli** (ναυλωμένο για 2 χρόνια ως charter)

- Χωρητικότητα: Συνολικά 1200 επιβάτες
- Καμπίνες: 476
- Εγκαταστάσεις: εστιατόριο, μπουφές, 2 μπαρ, βιβλιοθήκη, καζίνο, 2 πισίνες, γυμναστήριο, ιατρείο, αίθουσα σπα & μασάζ, σάουνα, καταστήματα Travel Value & Experiential Shop

3.1.2 Royal Olympia Cruises⁹

Η Royal Olympia Cruises προέκυψε το 1995 από την ένωση δύο ελληνικών εταιρειών καθιερωμένων στον χώρο της κρουαζιέρας, την «Ηπειρωτική - Epirotiki Lines » των αδελφών Ποταμιάνου και την «Sun Line» της οικογένειας Κιοσέογλου.

Η ιστορία της «Ηπειρωτικής» αρχίζει το 1954 κατά την ίδρυσή της από τον Τάσο Ποταμιανό. Η εταιρεία έκανε την παρθενική της εμφάνιση στον χώρο της κρουαζιέρας στο Αιγαίο πραγματοποιώντας εκδρομές δύο ή πέντε ημερών. Η εταιρεία ανοίγει το 1965 γραφείο στη Νέα Υόρκη και δύο χρόνια αργότερα ξεκινά με το πλοίο «Ιάσων» κρουαζιέρες από το Λος Άντζελες στο Μεξικό. Στις δεκαετίες 1960 και 1970 η εταιρεία αρχίζει να επεκτείνεται και οργανώνοντας κρουαζιέρες στην Καραϊβική συμπεριλαμβάνοντας την περιοχή των Μάγια με τα πλοία «Αργοναύτης» και «Ιάσων» , τη Βαλτική με το πλοίο «Αργοναύτης» και τη Νότια Αμερική με τα «Ιάσων» και «Ορφέας». Το 1971 ξεκίνησε η κρουαζιέρα «Γύρος της Αφρικής», ένα πρόγραμμα 15 ημερών με το πλοίο «Απόλλων II». Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί πως η «Ηπειρωτική» ήταν από τις πρώτες εταιρείες παγκοσμίως που ξεκίνησε εκδρομές στην Αλάσκα με το πλοίο «Ορφέας».

Ενδεικτικός στόλος της «Ηπειρωτικής»:

- ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (1953-1980: έτος που πωλήθηκε)
- ΑΤΡΕΥΣ (1957-1967: έτος που πωλήθηκε)
- ΕΡΜΗΣ (1955-1960: Το 1960 κάηκε στον Πειραιά και προσάραξε στη Σαλαμίνα οπού ρυμουλκήθηκε. Έμεινε παροπλισμένο μέχρι που πουλήθηκε για διάλυση).
- ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (1964-1995 Κατασκευάστηκε το 1929 στη Γερμανία και αγοράστηκε από την Ηπειρωτική το 1964. Πουλήθηκε το 1995 κι έφυγε για σκραπ σε ηλικία 75 ετών το 2002)
- ΟΔΥΣΣΕΑΣ (1967-1980: έτος που πωλήθηκε)
- ΩΚΕΑΝΟΣ (1976-1981: Τον Αύγουστο του 1981 ενώ έπλεε στο ακρωτήριο της καλής ελπίδας πήρε κλίση κι άρχισε να βυθίζεται)
- ΠΗΓΑΣΟΣ (1984-1994: Το 1994 κάηκε στη Βενετία και ημιβυθίζεται)
- ΟΜΗΡΙΚΟΣ (1994-1995: Αφού δέχτηκε πολλές μετασκευές στη ζωή του σήμερα είναι το γνωστό κρουαζιερόπλοιο OCEAN MAJESTY)
- ΕΡΜΗΣ (1976-2010: Ήταν το τελευταίο πλοίο της Ηπειρωτικής)

⁹ <https://crociereuk.wordpress.com/2012/05/15/the-rise-fall-of-royal-olympic-cruises/>

Η «Sun Line» ιδρύθηκε το 1958 από τον Χαράλαμπο και την Ισαβέλλα Κιουσέογλου. Αρχικά ξεκίνησε οργανώνοντας πολυτελείς κρουαζιέρες στο Αιγαίο και αργότερα επεκτάθηκε με προγράμματα στη Μεσόγειο και στην Καραϊβική. Το 1980 η «Sun Line» είναι η πρώτη εταιρεία που προσφέρει κρουαζιέρες κατά μήκος του Αμαζονίου.

Σημαντική στιγμή στην Royal Olympic Cruises ήταν το 1995, όταν εισήχθη στο αμερικανικό χρηματιστήριο. Τα έσοδά της επενδύθηκαν για την ανανέωση του στόλου της με δύο νέα πλοία το «Olympia Voyager», το οποίο εγκαινιάστηκε το 2000 και αποτελούσε το ταχύτερο κρουαζιερόπλοιο της εποχής, αλλά και το «Olympia Explorer».

Το 2004 η εταιρεία έπαιξε σημαντικό ρόλο στους Ολυμπιακούς αγώνες της Αθήνας, καθώς τα πλοία της φιλοξένησαν τα μέλη της Ευρωπαϊκής επιτροπής και άλλους επισκέπτες.

Παρ' όλα αυτά, η εταιρεία αγωνίστηκε πολύ να επιβιώσει αλλά τελικά κατέρρευσε το Μάρτιο του 2004, ούσα αδύνατη να εκπληρώσει τις οικονομικές της υποχρεώσεις.

Ο στόλος της Royal Olympia Cruises

- Olympia Voyager (χωρητικότητα 836 επιβάτες)
- Olympia Explorer (χωρητικότητα 836 επιβάτες)
- Stella Solaris (χωρητικότητα 628 επιβάτες)
- World Renaissance (χωρητικότητα 474 επιβάτες)
- Triton (χωρητικότητα 676 επιβάτες)
- Olympia Countess (χωρητικότητα 814 επιβάτες)
- Odysseus (χωρητικότητα 448 επιβάτες)

3.1.4 Celebrity Cruises¹⁰

Η «Celebrity Cruises» ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1988 από την ελληνική εταιρεία «Χανδρής», οποία δραστηριοποιείται στον κλάδο της κρουαζιέρας. Από και κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1980 η εταιρεία λειτουργεί στην αγορά των Ηνωμένων Πολιτειών με την επωνυμία «Chandris Cruises», με στόλο που αποτελείτο από

¹⁰ <http://www.celebritycruises.com/home>

second-hand υπερωκεάνια . Ωστόσο, ξεχώρισε για την πολυτέλεια και την άριστη εξυπηρέτηση που παρείχε στους πελάτες της. Το 1997 η οικογένεια Χανδρή προχωράει σε πώληση του μεριδίου της «Celebrity Cruises» στην « Royal Caribbean International». Κατά την περίοδο 2007-2008, όλα τα πλοία της «Celebrity Cruises» μετονομάστηκαν με το πρόθεμα «Celebrity» να προστίθεται στα προϋπάρχοντα ονόματα των πλοίων. Σήμερα η εταιρεία εδρεύει στο Μαϊάμι.

Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε ότι το γράμμα «Χ» που δεσπόζει στο φουγάρο των κρουαζιερόπλοιων είναι τιμής ένεκεν του ονόματος «Χανδρός».

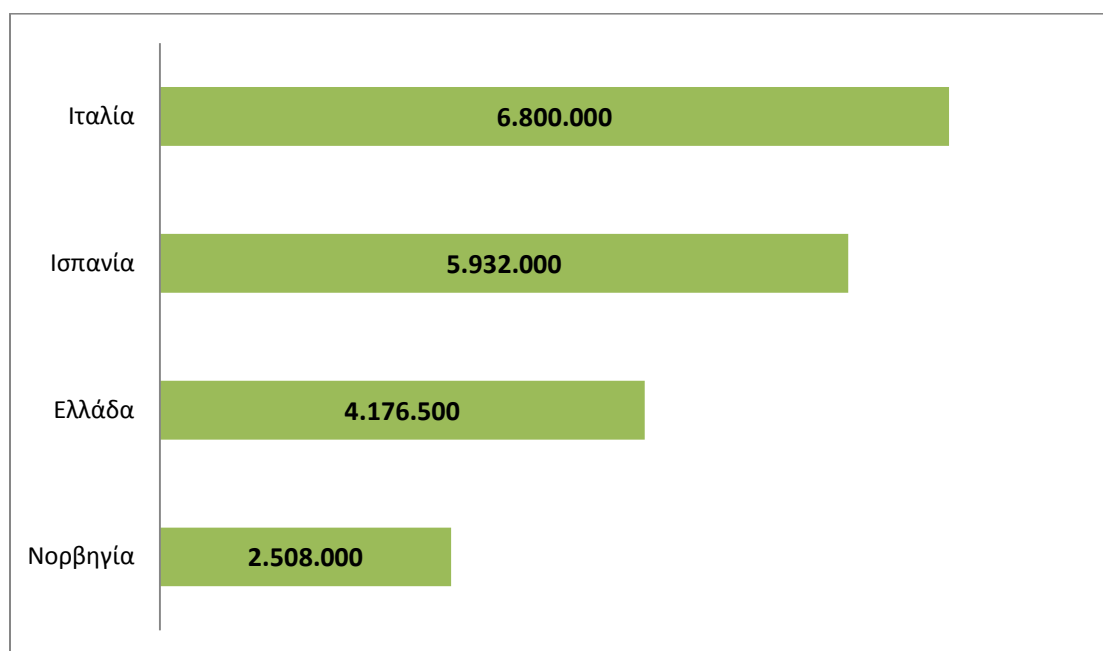
Ενδεικτικός στόλος εταιρείας:

- Celebrity Millennium
- Celebrity Infinity
- Celebrity Summit
- Celebrity Constellation
- Celebrity Solstice
- Celebrity Equinox
- Celebrity Eclipse

3.2 Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Η ελληνική αγορά κρουαζιέρας εντάσσεται στην αγορά της ανατολικής Μεσογείου. Το κλίμα της Ελλάδας, τα πολυάριθμα νησιά της, η ιστορία και ο πολιτισμός της, την καθιστούν σε δημοφιλή προορισμό με πολλές προοπτικές ανάπτυξης.

Το 2015 η συνολική συνεισφορά κρουαζιέρας υπολογίστηκε στα 489 εκατομμύρια ευρώ, με την Ελλάδα να βρίσκεται στην 3^η θέση στην Ευρώπη, όσον αφορά τον αριθμό επιβατών κρουαζιέρας, με την Ιταλία και την Ισπανία να προηγούνται.



Γράφημα 3.1 Βασικές Ευρωπαϊκές Χώρες Προορισμού Κρουαζιέρας 2015, σε εκατ.

Η Ελλάδα είναι ένας από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς κρουαζιέρας στην Ευρώπη, με την Ιταλία και στην Ισπανία να προηγούνται. Σύμφωνα με στοιχεία της CLIA το 2015 η Ελλάδα δέχτηκε 4.176.500 ταξιδιώτες κρουαζιέρας (με ποσοστό 13,3% του συνόλου), ενώ η Ιταλία δέχτηκε 6.800.000 (ποσοστό 21,7%) και η Ισπανία 5.932.000 (13,3%). Οι άμεσες δαπάνες από την βιομηχανία της κρουαζιέρας για την Ελλάδα ήταν 489.000 ευρώ, με τις Νορβηγία, Γαλλία, Ισπανία, Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο και Ιταλία να προηγούνται.

Αναφορικά με τα ελληνικά λιμάνια, ο Πειραιάς το 2014 βρέθηκε στην έβδομη θέση ανάμεσα στα 10 κορυφαία λιμάνια της Μεσογείου, με βάση τον αριθμό των επιβατών που τα επισκέφτηκαν. Ωστόσο, πολύ σημαντική επισκεψιμότητα

παρουσίασαν και τα υπόλοιπα πολυσύχναστα λιμάνια κρουαζιέρας της χώρας, η Σαντορίνη, η Μύκονος, η Κέρκυρα και το Κατάκολο. Τα λιμάνια αυτά δέχτηκαν το 2014, 1.599 πλοία με 2.610.007 επιβάτες και το 2015 1.885 κρουαζιερόπλοια με 2.549.070 επιβάτες.

Πίνακας 3.1 Αριθμός κατάπλων κρουαζιερόπλοιων και επιβατών στα κορυφαία ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας (2014-2015)

ΛΙΜΑΝΙΑ		2015		2014	
		Αριθμός κατάπλων κ/ζ	Αριθμός επιβατών	Αριθμός κατάπλων κ/ζ	Αριθμός επιβατών
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	621	980.149	606	1.055.556
2	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	636	791.927	512	742.553
3	ΜΥΚΟΝΟΣ	600	649.914	441	610.207
4	ΚΕΡΚΥΡΑ	407	647.347	395	672.368
5	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	269	551.391	255	593.079
ΣΥΝΟΛΟ:		2.506	3.529.219	2.205	3.665.563

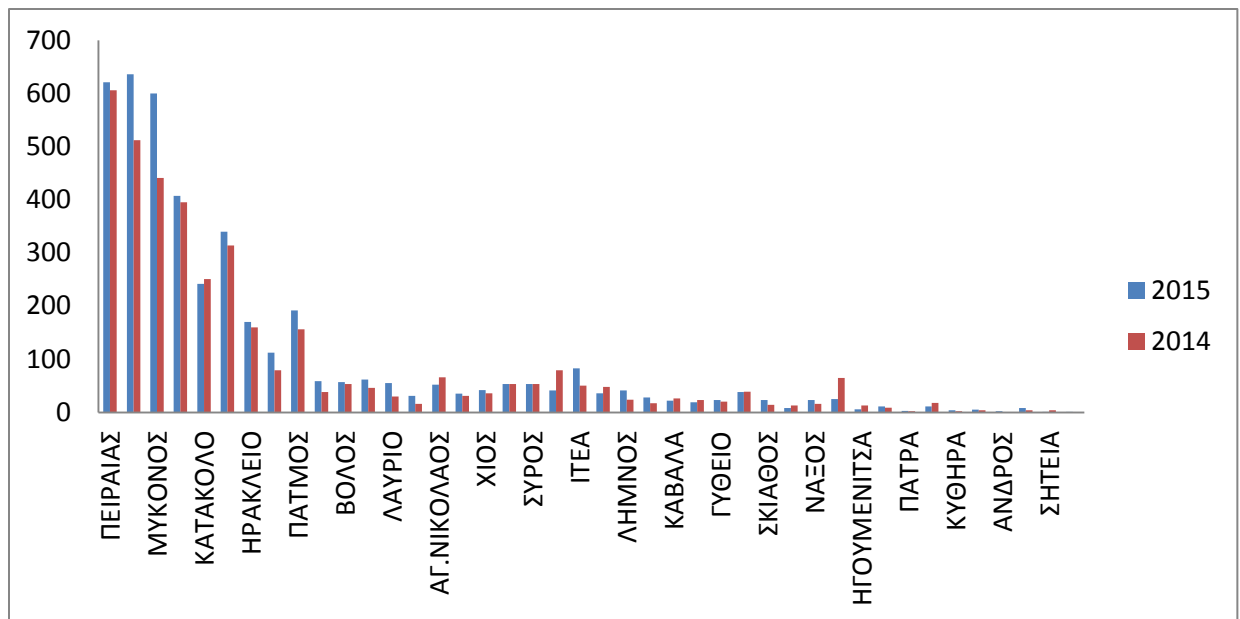
Πηγή: Ε.Λιμ.Ε, Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Αναλυτικότερα, στα περισσότερα δημοφιλή λιμάνια της χώρας παρατηρείται αύξηση το 2015 στις αφίξεις πλοίων και επιβατών. Σύμφωνα με στοιχεία της Ε.ΛΙΜ.Ε στα 42 ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας προσέγγισαν το 2015 4.281 πλοία με 4.957.743 επιβάτες, σε αντίθεση με το 2014 όπου προσέγγισαν 3.826 πλοία με 4.932.373 επιβάτες. Η Σαντορίνη ήταν ο προορισμός με τις περισσότερες αφίξεις κρουαζιερόπλοιων, ενώ ο Πειραιάς είναι πρώτος στον αριθμό των επιβατών. Στους πίνακες που ακολουθούν απεικονίζονται οι προσεγγίσεις πλοίων και επιβατών στα βασικά ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας.

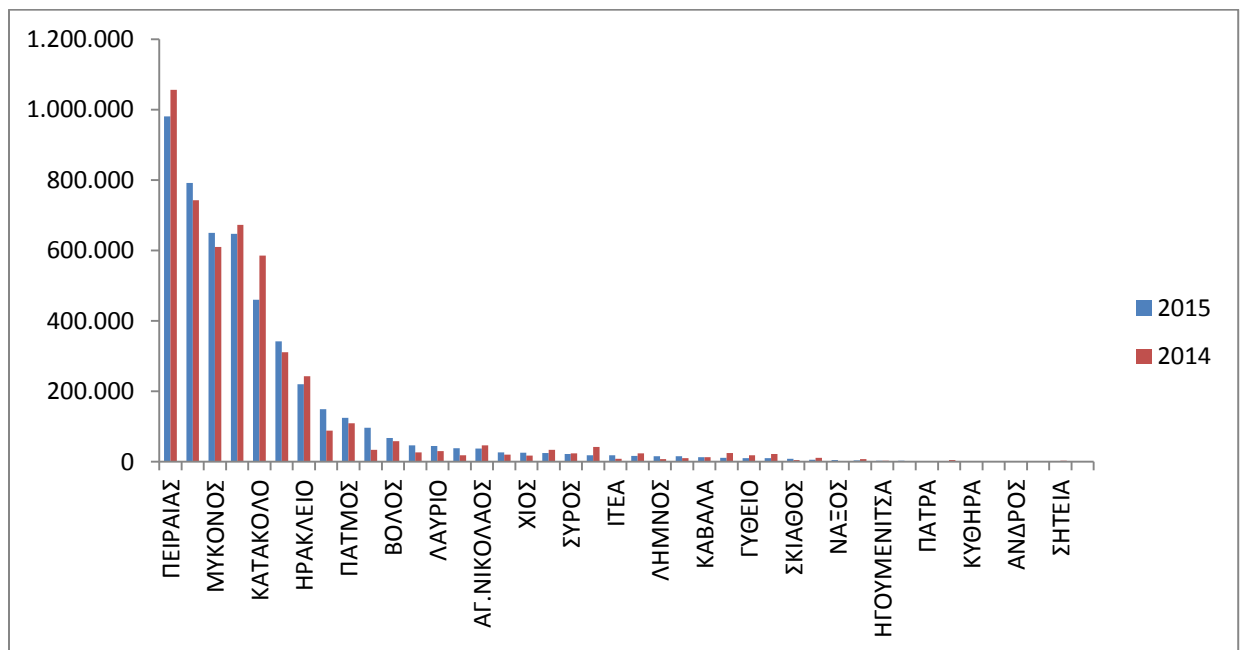
Πίνακας 3.2 Αριθμός κατάπλων κρουαζιερόπλοιων και επιβατών στα ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας (2014-2015)

		2015		2014	
ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ		Αριθμός κατάπλων κ/ζ	Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός κατάπλων κ/ζ	Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	621	980.149	606	1.055.556
2	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	636	791.927	512	742.553
3	ΜΥΚΟΝΟΣ	600	649.914	441	610.207
4	ΚΕΡΚΥΡΑ	407	647.347	395	672.368
5	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	269	551.391	255	593.078
6	ΡΟΔΟΣ	340	342.063	314	311.182
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	170	219.805	160	242.951
8	ΚΕΦΑΛ-ΙΘΑΚΗ	112	149.227	79	88.032
9	ΠΑΤΜΟΣ	192	124.476	156	109.429
10	ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ)	59	96.612	38	33.304
11	ΒΟΛΟΣ	57	67.096	53	57.825
12	ΝΑΥΠΛΙΟ	62	46.075	46	26.050
13	ΛΑΥΡΙΟ	55	44.815	30	30.493
14	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	31	38.549	16	17.951
15	ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	37.762	66	46.432
16	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	35	26.356	31	19.720
17	ΧΙΟΣ	42	25.229	36	16.963
18	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	53	24.894	53	34.150
19	ΣΥΡΟΣ	53	21.986	53	24.012
20	ΚΩΣ	41	18.277	79	42.040

Πηγή: Ε.Λιμ.Ε, Ένωση Λιμένων Ελλάδος



Γράφημα 3.2 Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων ανά λιμάνι (2014-2015)



Γράφημα 3.3 Αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας ανά ελληνικό λιμάνι (2014-2015)

Ακολουθεί μία σύντομη περιγραφή των κορυφαίων ελληνικών λιμανιών κρουαζιέρας:

Πειραιάς: Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και το πρώτο λιμάνι σε επισκεψιμότητα τουριστών, καθώς έχει αφίξεις επιβατών που ξεπερνούν τα 20 εκατομμύρια ετησίως. Οι επισκέπτες του Πειραιά, έχουν τη δυνατότητα να

μεταβούν σε πολύ ενδιαφέρουσες τοποθεσίες και ιστορικά μνημεία της Αττικής, όπως ο Παρθενώνας, ο Λυκαβηττός, το ιστορικό κέντρο της Αθήνας, αλλά και στα πολύ όμορφα κοντινά νησιά.

Σαντορίνη: Το κεντρικό λιμάνι του νησιού είναι ο «Αθηνιός». Βρίσκεται νοτιοδυτικά των Φηρών και αποτελεί τον κύριο πυλώνα υποδοχής των επισκεπτών του νησιού που έρχονται από τη θάλασσα. Ο δεύτερο λιμάνι του νησιού είναι τα Φηρά, όπου ήταν και το παλιό λιμάνι. Τα κρουαζιερόπλοια προσεγγίζουν τα Φηρά και οι λέμβοι (λάντζες) αναλαμβάνουν τη μεταφορά των επισκεπτών. Ακόμα δεν υπάρχουν υποδομές για την σωστή αποβίβαση των επισκεπτών κρουαζιέρας στο νησί, παρά την αυξημένη κίνηση. Επομένως, τα πλοία είναι αναγκασμένα να αγκυροβολήσουν στα 200 μέτρα βάθος.

Μύκονος: Η Μύκονος αποτελεί έναν από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς κρουαζιέρας στη Μεσόγειο. Διαθέτει δύο λιμάνια, το παλιό που βρίσκεται στην Χώρα και το νέο στην περιοχή Τούρλος, 3,5 χιλιόμετρα βόρεια. Το νέο λιμάνι δημιουργήθηκε λόγω της αυξημένης τουριστικής κίνησης του νησιού και αποτελεί σχέδιο υποδομής για να καλύψει τις μεγάλες τουριστικές ανάγκες που προκύπτουν κάθε χρόνο.

Κέρκυρα: Η Κέρκυρα- ένα από τα ωραιότερα νησιά της Μεσογείου- αναμφισβήτητα αποτελεί κορυφαίο προορισμό κρουαζιέρας. Έχει προνομιακή θέση, καθώς βρίσκεται στην είσοδο της Αδριατικής και ανάμεσα στην Ιταλία και την Ελλάδα. Διαθέτει ένα υπεσύγχρονο λιμάνι που εξυπηρετεί τις ανάγκες της κρουαζιέρας.

Κατάκολο: Το Κατάκολο είναι μία μικρή επαρχιακή πόλη στην καρδιά του Ιονίου. Γεωγραφικά βρίσκεται στο νομό Ηλείας, σε απόσταση 13 χλμ. από την πόλη του Πύργου. Η κομβική θέση του, η φυσική ομορφιά του και η πλούσια ιστορία της περιοχής το κατατάσσουν σε έναν από τους κορυφαίους προορισμούς κρουαζιέρας. Το λιμάνι του, μετά από την πραγματοποίηση έργων ανάπλασης, αλλά και τον προγραμματισμό νέων, επιδιώκει να γίνει ένα από τα πιο σύγχρονα ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας.

Σχετικά με την τουριστική σεζόν, λόγω των καιρικών συνθηκών που επικρατούν στη χώρα, η περίοδος επισκέψεων κρουαζιέρας ξεκινά κατά μέσο όρο τον Απρίλιο και τελειώνει τον Νοέμβριο. Αναφορικά με τις ημέρες όπου παρατηρούνται οι πιο

πολλές αφίξεις πλοίων είναι από Πέμπτη έως το Σάββατο, σε αντίθεση με το Κατάκολο, όπου είναι Δευτέρα με Παρασκευή. Συνήθως οι αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων πραγματοποιούνται τις πρωινές ώρες (7.00 με 11.00), ενώ η επιβίβαση των επιβατών ξεκινά περίπου 6 με 12 ώρες μετά την άφιξη, ανάλογα τον λιμένα. Αναφορικά με τον μέσο όρο παραμονής των κρουαζιερόπλοιων, διαφέρει από λιμάνι σε λιμάνι και υπολογίζεται ως εξής: στον Πειραιά 10 με 12 ώρες, στην Μύκονο και την Σαντορίνη 8 έως 10, στην Κέρκυρα από 9 έως 10 και στο Κατάκολο 7 με 8 ώρες. Όσον αφορά τους πιο «δημοφιλείς» μήνες αναφορικά με την επισκεψιμότητα πλοίων, διαμορφώνονται διαφορετικά σε περιοχή. Για παράδειγμα τον Οκτώβριο στο Κατάκολο φτάνουν τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια απ' όλη τη χρονιά, ενώ στον Πειραιά τον Σεπτέμβριο, σε αντίθεση με την Σαντορίνη όπου η τουριστική σεζόν κρουαζιέρας σταματά τέλη Σεπτεμβρη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο: Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

4.1 Η οικονομική συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας στην οικονομία της χώρας

Η κρουαζιέρα αποτελεί ευκαιρία ανάπτυξης τόσο σε περιόδους ακμής αλλά και ύφεσης. Αναφορικά με την Ελλάδα, ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι ένας πολύ αποτελεσματικός τρόπος αντιμετώπισης της κρίσης, καθώς αποτελεί μια πολύ σημαντική πηγή εσόδων για τη χώρα μας. Σημαντικό πλεονέκτημα για την Ελλάδα αποτελεί η θέση της, αφού η Μεσόγειος είναι η δεύτερη σημαντικότερη αγορά κρουαζιέρας παγκοσμίως.

Όπως αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, η αγορά κρουαζιέρας στην Ευρώπη σημείωσε αύξηση 3% το 2015 σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, με 200.000 επιπλέον επιβάτες. Όσον αφορά όμως στην ελληνική αγορά κρουαζιέρας, σημειώθηκε σημείωσε πτώση κατά 14% το 2015, με τους επιβάτες να ανέρχονται σε λιγότερους από 16.000. Αυτή η τάση αναμένεται να συνεχιστεί και τα επόμενα λίγα χρόνια δεδομένου του υψηλού κόστους των κρουαζιέρων μεγαλύτερης διάρκειας αυτή τη δύσκολη οικονομικά περίοδο. Ωστόσο, σημαντικό ρόλο παίζουν οι κρουαζιέρες μικρής διάρκειας και η χειμερινές, οι οποίες είναι ιδιαίτερα ελκυστικές, καθώς το κόστος είναι πολύ μικρότερο.

Παρόλη την μείωση αυτή της επιβατικής κίνησης, ο κλάδος της κρουαζιέρας ενισχύει πολύ την οικονομία της χώρας που λειτουργεί υπό άσχημες οικονομικές συνθήκες. Σύμφωνα με στοιχεία της CLIA Europe, κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα συνεισφέρει άμεσα ετήσια έσοδα της τάξεως των 570 εκατ. ευρώ κι έμμεσα έσοδα, ύψους 1,4 δισ. Ευρώ, εκ των οποίων το 1/3 των χρημάτων αυτών κατευθύνονται προς τη στελέχωση 11.000 άμεσων θέσεων εργασίας¹¹. Η Ελλάδα

¹¹ Δύο δισ. η συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας στην οικονομία, *Εφημερίδα «Καθημερινή»*. <http://www.kathimerini.gr/817038/article/oikonomia/epixeirhseis/dyo-dis-h-syneisfora-toy-kladoy-ths-kroyazieras-sthn-oikonomia>)

είναι 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. Ωστόσο, η απουσία του home porting αποτελεί βασικό λόγο των περιορισμένων εσόδων σε σχέση με άλλες χώρες της Νοτίου Ευρώπης.

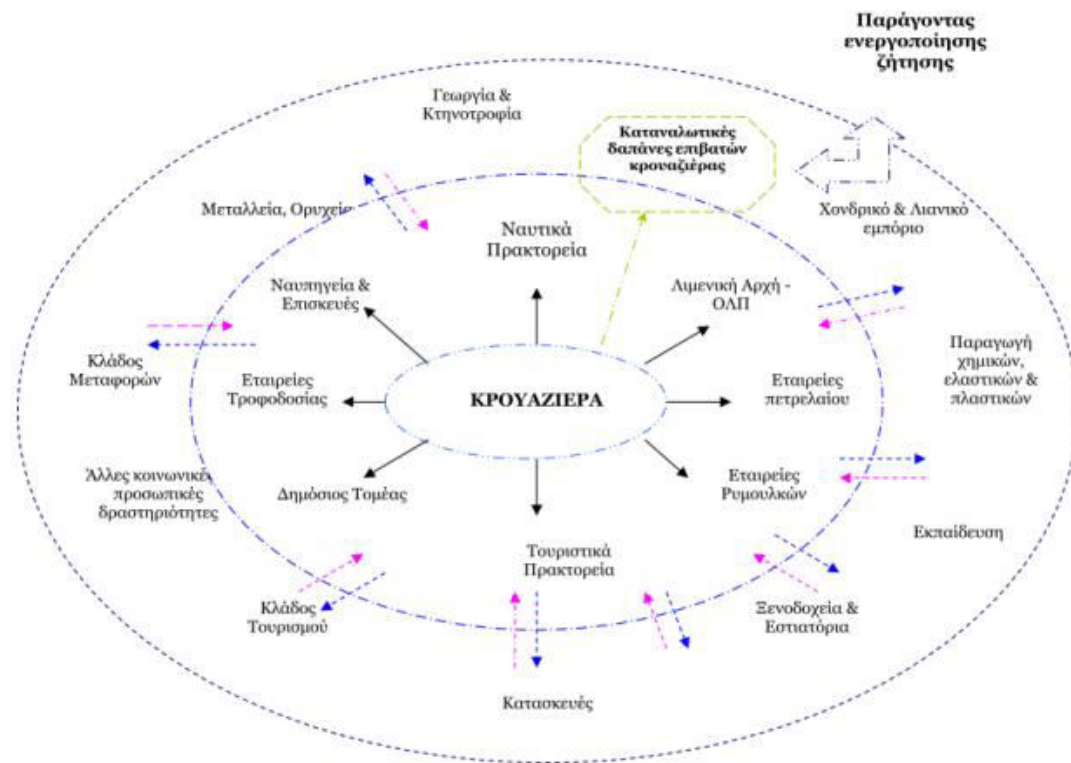
Κατόπιν μελέτης της Τράπεζας της Ελλάδος που πραγματοποιήθηκε το 2011, το γεγονός ότι τα οφέλη της ελληνικής οικονομίας από τον κλάδο της κρουαζιέρας δεν είναι τα προσδοκώμενα, παρά την ελκυστικότητά της, προκύπτει λόγω κάποιων βασικών ζητημάτων:

Το πρώτο ζήτημα αφορά την κατασκευή των κρουαζιερόπλοιων, κλάδος ο οποίος ουσιαστικά δεν υφίσταται στην Ελλάδα, η οποία απλά περιορίζεται στις μικροεπισκευές. Η δραστηριότητα αυτή υπολογίζεται πως συνεισφέρει περί το 26% των συνολικών εσόδων του ευρωπαϊκού κλάδου της κρουαζιέρας, με πρωταγωνίστριες κυρίως την Γερμανία και την Ιταλία, οι οποίες συγκεντρώνουν το 50% των εν λόγω εσόδων.

Το δεύτερο ζήτημα αφορά το χαμηλό μερίδιο των ελλήνων επιβατών που επιλέγουν την κρουαζιέρα για τις διακοπές τους, αναφορικά με προορισμούς εντός και εκτός Ευρώπης. Οι ευρωπαϊκές οικονομίες αποκομίζουν το μεγαλύτερο κομμάτι των εσόδων τους από τις εταιρείες κρουαζιέρας, μέσω δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται στις χώρες προέλευσης των επιβατών, όπως διαφημίσεις, αμοιβές πρακτορείων κλπ.

Ωστόσο, οι οικονομικές επιπτώσεις σε πολλές περιπτώσεις μπορεί να αποκλίνουν σε τοπικό από εθνικό επίπεδο. Σε τοπικό επίπεδο μπορεί να έχουν καθοριστική σημασία για την οικονομία, ενώ σε εθνικό η συμβολή του κλάδου στο ΑΕΠ να μην είναι σημαντική. (Θεοδωρόπουλος, 2014)

Σχήμα 4.1 Οι οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας



Πηγή: Lekakou and Stefanidaki, 2012

4.2 Τα πλεονεκτήματα του Home porting

Προκειμένου να προσδιορίσουμε το ποσοστό και τους τομείς που επηρεάζει η κρουαζιέρα την ελληνική οικονομία πρέπει να διακρίνουμε τα λιμάνια της σε λιμάνια αφετηρίας «home ports» και λιμάνια διέλευσης «stopover ports» (Θεοδωρόπουλος, 2014)

4.2.1 Επιλογή λιμένων κρουαζιέρας ως Homeport

Τα περισσότερα λιμάνια κρουαζιέρας επιθυμούν να καταστούν ως λιμάνια εκκίνησης. Όσοι λιμένες καταφέρουν να επιτύχουν μια τέτοια συνεργασία με μία ή παραπάνω εταιρείες κρουαζιέρας απολαμβάνουν μία σειρά από οικονομικά οφέλη, τα οποία ενισχύουν τόσο τον ίδιο τον λιμένα, όσο και την ευρύτερη περιοχή. Οι πηγές που παράγουν εισόδημα σε έναν λιμένα Homeport είναι οι εξής:

1. Οι εταιρείες κρουαζιέρας μέσω διάφορων δαπανών που σχετίζονται με την συντήρηση και επισκευή των πλοίων, τα λιμενικά τέλη, αγορά πετρελαίου και ανταλλακτικών, μισθοί υπαλλήλων κλπ.
2. Οι επιβάτες κρουαζιέρας οι οποίοι προχωρούν σε δαπάνες διαμονής, σίτισης, μεταφορών και διάφορων αγορών.
3. Το πλήρωμα των κρουαζιερόπλοιων με δαπάνες κυρίως για σίτιση και μεταφορά.

Όπως θα αναλύσουμε παρακάτω, υπολογίζεται πως οι επιβάτες στα λιμάνια εκκίνησης ξοδεύουν περίπου 6 φορές περισσότερα χρήματα απ' ότι σε ένα port of call, καθώς συμπεριλαμβάνεται κυρίως η δαπάνη της διαμονής. Ουσιαστικά, δαπανούν χρήματα ως τουρίστες τις μέρες που θα παραμείνουν στην χώρα, οι οποίες είναι κατά μέσο όρο 2 με 3. Από την άλλη πλευρά οι επιβάτες transit ουσιαστικά επισκέπτονται μία περιοχή για κάποιες ώρες και στην ουσία περιορίζουν τις δαπάνες τους σε φαγητό, ψώνια και προαιρετικές εκδρομές.

Αναφορικά με το λιμάνι, οι επιβάτες homeport, «απαιτούν» περισσότερες υποδομές και προσωπικό. Σε αντίθεση με τους transit, οι οποίοι θεωρούνται επιβάτες χαμηλού κόστους για το λιμάνι. Παρ' όλα αυτά δεν είναι λίγες οι φορές που οι επιβάτες transit επιλέγουν στο μέλλον να κάνουν διακοπές μόνοι τους στην περιοχή που επισκέφτηκαν.

Ωστόσο, δεν είναι εύκολο κάποιος λιμένας να καταστεί homeport, καθώς πρέπει να υπάρχουν οι κατάλληλες εξειδικευμένες υποδομές στα τερματικά για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων και επιβατών. Σύμφωνα με τους Braun και Trammel (2006) η ελάχιστη απαίτηση για να καταστεί ένας λιμένας ως homeport, είναι οι λιμενικές υποδομές μεγάλου βάθους, λιμενικές υπηρεσίες με σύγχρονα μέσα πλοήγησης και ρυμούλκησης αλλά και ειδικός χώρος παραμονής των επιβατών και αποθήκευσης των αποσκευών τους. Ωστόσο, η περιοχή θα πρέπει να είναι ελκυστική για τους επιβάτες με φυσική ομορφιά, ιστορία και τουριστική αγορά, ώστε η κάθε εταιρεία να μπορέσει να προσφέρει ένα ανταγωνιστικό πρόγραμμα περιήγησης. Απαραίτητη είναι η εύκολη πρόσβαση στον λιμένα μέσω οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου (drive and cruise), αλλά και η αεροπορική σύνδεση του λιμένα με την ενδοχώρα στην περίπτωση ταξιδιωτικού πακέτου fly and cruise.

Συμπερασματικά, οι ανεπαρκείς υποδομές και η απουσία συγκροτημένου εθνικού σχεδίου ανάπτυξης της κρουαζιέρας στην κρουαζιέρα homeport στερούν από την Ελλάδα σημαντικά οφέλη, όπως συνάλλαγμα, δαπάνες και θέσεις εργασίας.

4.2.2 Ενίσχυση της οικονομίας μέσω του home porting

Αν και η Ελλάδα αποτελεί έναν πολύ ελκυστικό προορισμό κρουαζιέρας δεν καταφέρνει να απορροφήσει τα τουριστικά έσοδα που της αναλογούν, καθώς, πέρα από τα παραπάνω ζητήματα, σημαντικό πρόβλημα είναι ότι τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν κυρίως «λιμάνια διέλευσης» (ports-of-call) και όχι «λιμάνια εκκίνησης» (Home ports). Όπως αναφέραμε, απουσία του home porting αποτελεί βασικό λόγο των περιορισμένων εσόδων σε σχέση με άλλες χώρες της Νοτίου Ευρώπης. Το γεγονός αυτό οφείλεται στη επιφυλακτικότητα των ξένων εταιρειών να χρησιμοποιήσουν τα ελληνικά λιμάνια ως λιμάνια αφετηρίας της κρουαζιέρας λόγω των συχνών απεργιών.

Συνεπώς οι δαπάνες των επιβατών και των εταιρειών κρουαζιέρας σε περιπτώσεις «διέλευσης» είναι χαμηλότερες και κατ' επέκταση τα έσοδα της χώρας. Συγκεκριμένα:

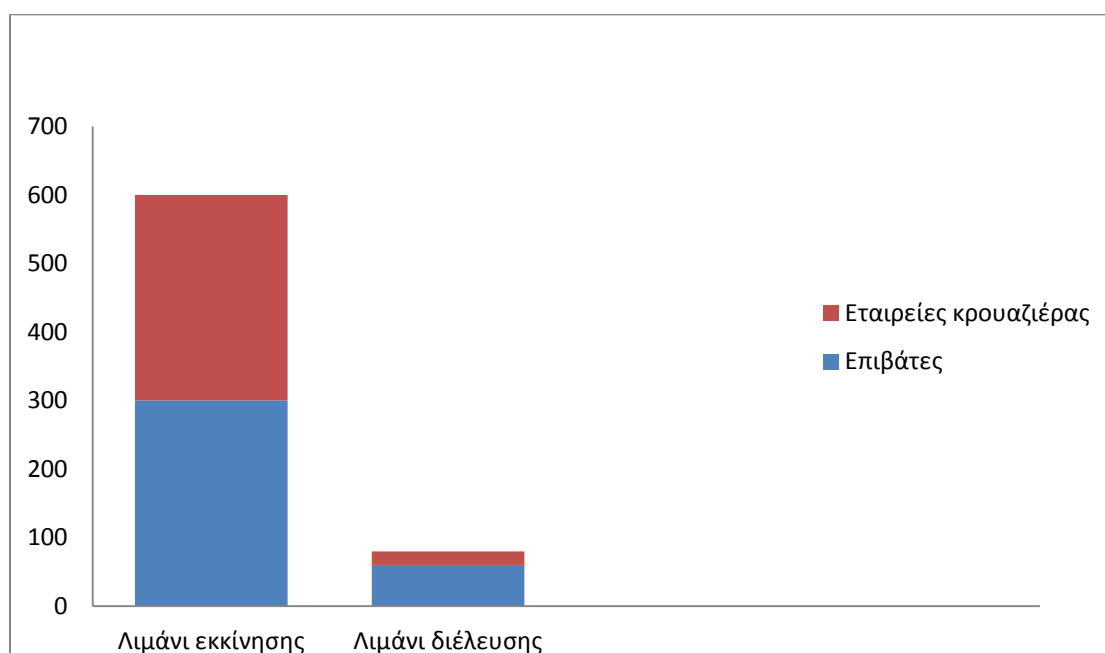
Στις περιπτώσεις που οι εταιρείες χρησιμοποιούν κάποιο λιμάνι ως λιμάνι εκκίνησης τα οικονομικά οφέλη της χώρας είναι μεγάλα. Οι εταιρείες κρουαζιέρας συνήθως χρησιμοποιούν τα λιμάνια εκκίνησης ως βάσεις απ' όπου προμηθεύονται καύσιμα, τρόφιμα και λοιπό εξοπλισμό, ενώ πραγματοποιούν και μεγάλο μέρος των επισκευών των πλοίων. Συγκεκριμένα, εκτιμάται πως στα λιμάνια εκκίνησης η μέση δαπάνη ανά επιβάτη ανέρχεται στα €300 (εκ των οποίων τα 2/3 αφορούν κόστος καυσίμων), ενώ η αντίστοιχη δαπάνη για λιμάνια διέλευσης είναι περίπου €20 (ποσό που αφορά κυρίως λιμενικά τέλη (Εθνικής Τράπεζας¹², 2012).

Αναφορικά με τους επιβάτες κρουαζιέρας, πραγματοποιούν δαπάνες διατροφής και διαμονής, καθώς είθισται να διαμένουν μία μέρα πριν ή μετά το ταξίδι τους. Παράλληλα, σε περιπτώσεις αεροπορικής σύνδεσης η χώρα όπου βρίσκεται το λιμάνι εκκίνησης καρπώνεται έμμεσα έσοδα μέσω των αεροπορικών εταιρειών (πχ φόροι και λοιπά έσοδα). Θεωρώντας λοιπόν πως το ½ όσων φτάνουν στην Ελλάδα

¹² Κλαδική μελέτη ΕΤΕ: «Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους €2δισ», Αύγουστος 2012

για να ξεκινήσουν την κρουαζιέρα τους πραγματοποιεί μια διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο, εκτιμάται πως η μέση δαπάνη ανά επιβάτη για διαμονή, διατροφή και λοιπά έξοδα ανέρχεται περίπου στα €300. Από την άλλη πλευρά, οι επισκέψεις των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης έχουν μικρή διάρκεια (συνήθως μέχρι 6 ώρες) και κατ' επέκταση τα χρήματα που δαπανούν είναι ελάχιστα. Συγκεκριμένα, με βάση ευρωπαϊκά και ελληνικά στοιχεία η μέση δαπάνη ανά επιβάτη ανέρχεται περίπου στα 60€ και αφορά κυρίως διατροφή, επισκέψεις σε αξιοθέατα, αγορές τουριστικών ειδών και μεταφορές.

Συνεπώς βλέπουμε πως εάν οι τουρίστες κρουαζιέρας που διέρχονται από την Ελλάδα (περίπου 1,5 εκατομμύριο ετησίως), επέλεγαν κάποιο ελληνικό λιμάνι για ως λιμάνι εκκίνησης τα επιπρόσθετα έσοδα θα ήταν πολλαπλάσια σε σχέση με τώρα. Αυτό όμως προϋποθέτει σημαντικές βελτιώσεις στις υποδομές και στις υπηρεσίες ώστε να αποτελέσουν τα ελληνικά λιμάνια πόλο έλξης για τις εταιρείες κρουαζιέρας.



Γράφημα 4.1 Δαπάνες ανά επιβάτη κρουαζιέρας (homeport VS transit)

Πηγή: European Cruise Council, ETE

Επομένως, ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα μπορεί να ευνοηθεί μέσω της αύξησης της διεθνούς ζήτησης και της προώθησης του home porting. Στην περίπτωση που η διεθνής ζήτηση δεν αυξηθεί αλλά μένει στα ίδια επίπεδα, ο

κλάδος του home porting θα μπορούσε να αποφέρει σημαντικά έσοδα στην χώρα, παρόλο που οι δαπάνες ανά επιβάτη είναι μεγαλύτερες στα λιμάνια εκκίνησης από τα λιμάνια διέλευσης. Παράλληλα, με την ανάπτυξη ελληνικών home ports πιθανότατα να υπάρξουν νέοι προορισμοί και να αυξηθούν οι επισκέψεις στα λιμάνια διέλευσης.

4.3 Οικονομικές επιδράσεις από τον κλάδο της κρουαζιέρας

4.3.1 Θετικές συνέπειες

Μέσω της ανάπτυξης της κρουαζιέρας στη χώρα, θα σημειωθεί αύξηση στο εισαγόμενο συνάλλαγμα και στα φορολογικά έσοδα, μέσω της κατανάλωσης αγαθών και υπηρεσιών από τους τουρίστες κρουαζιέρας. Συγκριμένα, το έτος 2015 οι συνολικές εισπράξεις από τους ταξιδιώτες κρουαζιέρας ανήλθαν στα 504 εκατ. ευρώ, αύξηση 10,2% σε σχέση με το 2014. Τα έσοδα που προκύπτουν μέσω των φόρων περιλαμβάνουν τα εξής: φόρους επί των δαπανών των επιβατών και των πληρωμάτων στην τοπική οικονομία, φορολογικά έσοδα από τους εργαζόμενους στον κλάδο της κρουαζιέρας, φόρους που καταβάλλουν οι επιχειρήσεις που πωλούν αγαθά και υπηρεσίες στους τουρίστες, έσοδα από αμοιβές που πληρώνουν οι εταιρείες (λιμενικά τέλη, απόρριψη αποβλήτων κλπ).

Η κρουαζιέρα δίνει πολλές ευκαιρίες στον τομέα της απασχόλησης, καθώς σημειώνεται αύξηση των θέσεων εργασίας σε πολλούς τομείς που σχετίζονται με τον κλάδο, είτε άμεσα (εταιρείες κρουαζιέρας, πλήρωμα), είτε έμμεσα (εμπορικά καταστήματα, τουριστικά γραφεία, γραφεία πρακτόρων, ερευνητικά ιδρύματα), σε ξηρά και θάλασσα. Η ζήτηση για υπηρεσίες κρουαζιέρας και τα έσοδα οδηγούν στη στελέχωση αρκετών χιλιάδων επιχειρήσεων αφορούν τον κλάδο. Γενικότερα, ο τουρισμός κρουαζιέρας παίζει πολύ σημαντικό ρόλο για τις τοπικές κοινωνίες. Αποτελεί μία μεγάλη ευκαιρία ανάπτυξης περιοχών που βρίσκονται κοντά σε λιμάνια κρουαζιέρας, κυρίως οικονομικά. Η πλειοψηφία των επιχειρήσεων στις περιοχές αυτές σχετίζονται με τον τουρισμό και εξαρτώνται από αυτόν. Οποιαδήποτε αλλαγή στις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και επιβατών έχει άμεσο αντίκτυπο στο εισόδημά τους και γενικότερα στην κοινωνία, καθώς αλλάζει και η

ζήτηση στην αγορά εργασίας. Τέλος, η δημιουργία απασχόλησης παράγει μισθούς, οι οποίοι χρησιμοποιούνται στην αγορά, μέσω δαπανών αγαθών και υπηρεσιών.

Ταυτόχρονα, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της κρουαζιέρας, εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από άλλες, προκαλώντας πολλά θετικά αποτελέσματα για την οικονομία. Για παράδειγμα, μία εταιρεία κρουαζιέρας βασίζεται στη ναυπηγική βιομηχανία για την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, τα οποία απαιτούν συγκεκριμένο σχεδιασμό και τεχνολογία για να παρέχουν το απαιτούμενο φάσμα ανέσεων στους επιβάτες. Κατ' επέκταση, να ναυπηγεία για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις αυτές προχωρούν σε προσλήψεις προσωπικού, για παράδειγμα εμπειρογνώμονες οι οποίοι με τη σειρά τους συνεργάζονται με πρωτογενείς και δευτερογενείς τομείς της οικονομίας (Θεοδωρόπουλος, 2014).

Πολύ σημαντικά είναι και τα κίνητρα που δίνονται για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας, καθώς η ζήτηση για νέες καινοτόμες επιχειρήσεις είναι επιτακτική. Επιπλέον, η επιχειρηματική δραστηριότητα κοντά στα λιμάνια κρουαζιέρας είναι ιδιαίτερα αυξημένη, καθώς μεγαλώνει η ζήτηση σε αγαθά και υπηρεσίες λόγω της μεγάλης κίνησης. Πέρα από τις επιχειρήσεις που επηρεάζονται άμεσα από την τουριστική δραστηριότητα, επωφελούνται έμμεσα και επιχειρήσεις που σχετίζονται με τον εφοδιασμό και την προμήθεια αγαθών. Παράλληλα, αυξάνονται οι δραστηριότητες επιχειρήσεων που προμηθεύουν τις εταιρείες κρουαζιέρας και σχετίζονται με την τροφοδοσία, τα εφόδια, τα καύσιμα, τις επισκευές και τις συντηρήσεις των κρουαζιερόπλοιων.

Τέλος, στις θετικές επιδράσεις του κλάδου συγκαταλέγονται και οι υποδομές λιμενικές και χερσαίες, που προσελκύουν περισσότερες εταιρείες κρουαζιέρας και αναβαθμίζουν την κάθε περιοχή. Οι εταιρείες κρουαζιέρες προχωρούν σε δαπάνες, όπως πιλοτάρισμα, παροχή νερού, ρυμούλκηση κοκ, καταβάλλοντας τοπικούς και εθνικούς φόρους. Καθώς κλάδος της κρουαζιέρας αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς καθώς τα πλοία γιγαντώνονται και η ζήτηση αυξάνεται, οπότε είναι επιτακτική η βελτίωση των υποδομών σε κάθε λιμάνι με παράλληλη δημιουργία νέων. Παράλληλα, πραγματοποιούνται επενδύσεις. Με τον τρόπο αυτό το εκάστοτε λιμάνι θα γίνει πιο ανταγωνιστικό και θα προσεγγίζουν περισσότερα και μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία, με αποτέλεσμα τα πολλαπλά οφέλη σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο.

Σύμφωνα με τους Lekakou and Pallis (2004) οι πηγές κατά τις οποίες ο τουρισμός της κρουαζιέρας μπορεί να συνεισφέρει στην οικονομία της χώρας είναι οι εξής:

- Οι δαπάνες των επιβατών και του πληρώματος της κρουαζιέρας που σχετίζονται με αυτήν. Κυρίως περιλαμβάνουν τα έξοδα μετάβασης από τον τόπο διαμονής στον λιμένα επιβίβασης, τις δαπάνες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, αλλά και κατά την προετοιμασία γι' αυτό.
- Δαπάνες για την στελέχωση των γραφείων της εταιρείας στην ξηρά, το marketing, τον εξοπλισμό και τα λειτουργικά του έξοδα.
- Οι δαπάνες των εταιρειών κρουαζιέρας για την πραγματοποίηση του κάθε ταξιδιού, συμπεριλαμβανομένων καυσίμων, τροφίμων, ποτών, πλοήγησης, επικοινωνιών κλπ.
- Δαπάνες των εταιρειών για λιμενικές υπηρεσίες στα λιμάνια επιβίβασης, αποβίβασης και ενδιάμεσους σταθμούς.
- Οι δαπάνες των εταιρειών κρουαζιέρας για την επισκευή και την συντήρηση του στόλου τους στα ναυπηγεία.
- Δαπάνες για την στελέχωση των κρουαζιερόπλοιων και των γραφείων ξηράς.

Στον παρακάτω πίνακα αναφέρονται για τα τέσσερα τρίμηνα του 2015 οι συνολικές εισπράξεις από τον τουρισμό της κρουαζιέρας, οι επισκέπτες κρουαζιέρας, αλλά και οι διανυκτερεύσεις εκτός κρουαζιερόπλοιων.

Πίνακας 4.1 Στοιχεία ελληνικής κρουαζιέρας 2015

2015	Συνολικές εισπράξεις (σε εκατομμύρια ευρώ)	Συνολικοί επισκέπτες (σε χιλιάδες)	Συνολικές διανυκτερεύσεις εκτός κρουαζιερόπλοιων (σε χιλιάδες)
Α' τρίμηνο	10,3	66,1	68,8
Β' τρίμηνο	144,5	776,9	1.143,0
Γ' τρίμηνο	264,6	1.240,7	2.403,6
Δ' τρίμηνο	84,2	549,5	393,7
Σύνολο	503,5	2.633,3	4.009,1

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Στον παρακάτω πίνακα συγκρίνονται οι εισπράξεις, οι επισκέπτες, οι αφίξεις, οι διερχόμενοι επιβάτες και οι συνολικές έξοδοί τους, για τον κλάδο της κρουαζιέρας τα έτη 2014 και 2015.

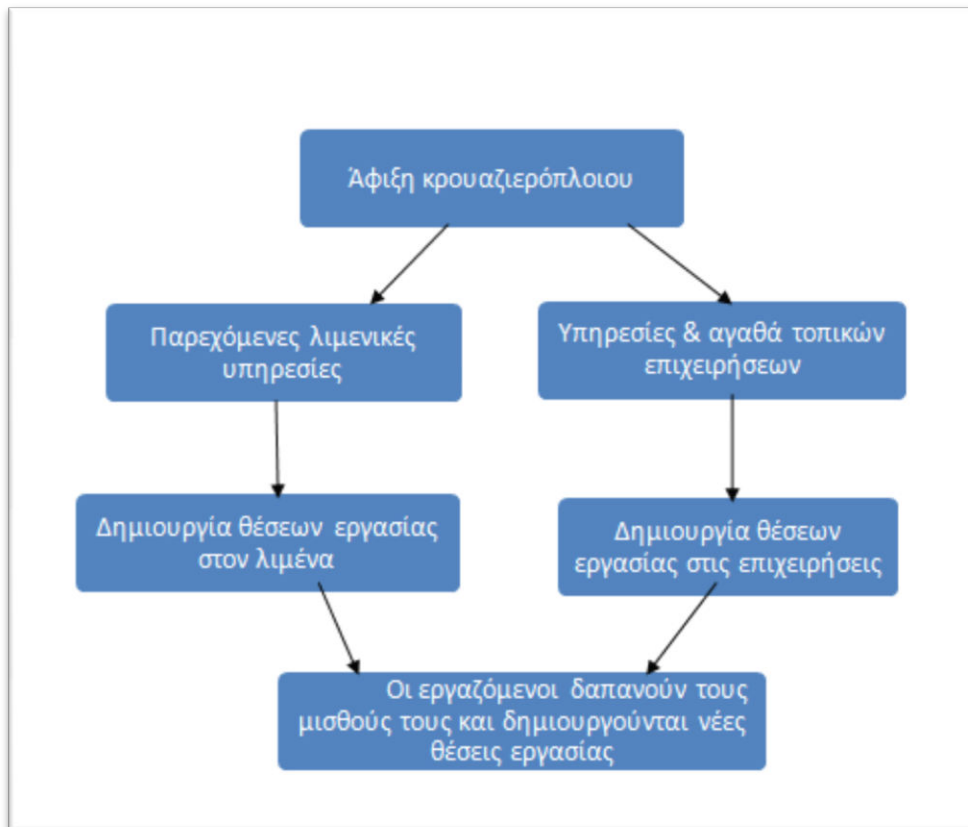
Πίνακας 4.2 Βασικά μεγέθη εισπράξεων κρουαζιέρας (2014-2015)

	2014	2015	Μεταβολή
Συνολικές εισπράξεις (σε εκατ. Ευρώ)	456,9	503,5	10,2%
Συνολικοί επισκέπτες (σε χιλιάδες)	2.396,6	2.633,3	9,9%
Συνολικές διανυκτερεύσεις εκτός κρουαζιερόπλοιων (σε χιλιάδες)	3.505,3	4.009	14,4%
Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων (σε χιλιάδες)	3.585	4.375	13,4%
Συνολικές έξοδοι επιβατών (σε χιλιάδες)	4.917,9	5.118	4,1%
Διερχόμενοι επισκέπτες (σε χιλιάδες)	4.499,5	4.632,4	3%

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Μελετώντας και τους δύο πίνακες, βλέπουμε την αύξηση που έχει σημειωθεί στον κλάδο της κρουαζιέρας. Το τρίτο τρίμηνο του 2015 (Ιούλιος- Αύγουστος- Σεπτέμβριος) σημειώθηκαν περισσότερες αφίξεις επιβατών και εισπράξεις ύψους 264,6 εκατομμυρίων ευρώ, λόγω της δημοτικότητας των ελληνικών προορισμών κατά τη θερινή περίοδο.

Σχήμα 4.2 Οικονομικές επιπτώσεις της βιομηχανίας κρουαζιέρας



Πηγή: COWI 2007

Ωστόσο, οι οικονομικές συνεισφορές του κλάδου στην οικονομία εξαρτώνται και από το είδος του λιμανιού, δηλαδή εάν είναι homeport ή port of call. Όπως αναφέραμε και παραπάνω, τα οφέλη για την οικονομία είναι περισσότερα όταν ένα λιμάνι είναι home port και αφορούν κάθε τομέα του τουρισμού (ξενοδοχεία, εστιατόρια, μεταφορές κλπ) αλλά και τον ίδιο τον λιμένα, λόγω των φόρων. Σε γενικές γραμμές οι οικονομικές επιπτώσεις προέρχονται κυρίως από τους φόρους, τα τέλη αλλά και τα έσοδα επιβατών και πληρώματος.

Συμπερασματικά, ο τομέας της κρουαζιέρας δημιουργεί πολύ σημαντικές και ουσιαστικές οικονομικές επιπτώσεις σε τοπικό και εθνικό επίπεδο. Υπάρχει μία μεγάλη και ουσιαστική οικονομική συνεισφορά στα λιμάνια που προσεγγίζει το κρουαζιερόπλοιο μέσα από τις προαναφερθείσες δαπάνες, αλλά και γενικότερα στην οικονομία της χώρας. Ωστόσο, τα μέγιστα οφέλη –η ανάπτυξη και η ευημερία– θα επιτευχθούν με την ενίσχυση του κλάδου μέσα από επενδύσεις, υποδομές και προβολή της χώρας διεθνώς.

4.3.2 Αρνητικές συνέπειες

Ο κλάδος της κρουαζιέρας πέρα από τις θετικές επιπτώσεις μπορεί να έχει και αρνητικές. Μία από τις βασικές αρνητικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας είναι η εποχικότητα. Οι περισσότεροι προορισμοί δέχονται κρουαζιερόπλοια κατά τους θερινούς μήνες, ενώ οι πιο δημοφιλείς από τον Μάρτιο μέχρι το Νοέμβριο και σημειώνουν και μία υποτυπώδη επισκεψιμότητα τους υπόλοιπους μήνες. Οι τοπικές κοινωνίες οι οποίες εξαρτώνται από τον τουρισμό κρουαζιέρας πλήττονται τους χειμερινούς μήνες, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις όπου δεν έχουν αναπτύξει άλλους τρόπους ανάπτυξης. Η εποχικότητα στα εισοδήματα ενισχύει την υπερτιμολόγηση αγαθών και υπηρεσιών τους μήνες της τουριστικής κίνησης, ώστε να καταφέρνουν να «επιβιώνουν» τις περιόδους που δεν προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια. Λύση για το φαινόμενο της εποχικότητας, είναι η ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας, ώστε να πραγματοποιηθεί επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, με προϋπόθεση την βελτίωση των υποδομών.

Είναι σύνηθες σε τουριστικά μέρη να παρατηρείται αύξηση στις τιμές αγαθών και υπηρεσιών καθώς αυξάνεται η ζήτηση για κάποια προϊόντα με αποτέλεσμα οι επιχειρηματίες πολλές φορές να αισχροκερδούν σε βάρος επισκεπτών και πολιτών. Το φαινόμενο αυτό πολλές φορές είναι και αντίκτυπος της εποχικότητας, όπως αναφέρθηκε παραπάνω.

Τέλος, δεν πρέπει να παραλείψουμε τις πιθανές «διαρροές» εσόδων εκτός κλάδου. Οι διαρροές αυτές εμφανίζονται σε άλλες επιχειρήσεις εκτός κλάδου, είτε με την αποταμίευση χρημάτων από τις εταιρείες ή τους εργαζόμενους των εταιρειών χωρίς αυτά μετά να επανατοποθετούνται στην αγορά, είτε μέσω της κατανάλωσης αγαθών και υπηρεσιών τα οποία δεν παράγονται στην τοπική οικονομία, αλλά αυξάνουν την τοπική ζήτηση.

4.5 Άμεσα, έμμεσα και επαγωγικά οφέλη από την βιομηχανία της κρουαζιέρας

Οι δαπάνες του τουρισμού κρουαζιέρας έχει άμεσες, έμμεσες και επαγωγικές επιπτώσεις για την οικονομία (Contribution of cruise tourism to the economies of Europe, 2014). Αναλυτικότερα:

Στα άμεσα αποτελέσματα περιλαμβάνονται τα έσοδα από επιχειρήσεις, εταιρείες και προμηθευτές που παρέχουν αγαθά και υπηρεσίες στα κρουαζιερόπλοια, τους επιβάτες και το πλήρωμα. Οι δαπάνες για τα κρουαζιερόπλοια αφορούν τα λιμενικά τέλη, τις επισκευές, τη συντήρηση, την παροχή νερού, ενώ για τους επιβάτες στα άμεσα αποτελέσματα περιλαμβάνονται οι δαπάνες που πραγματοποιούνται εκτός κρουαζιέρας, όπως φαγητό, μεταφορές, αγορά αναμνηστικών, προαιρετικές εκδρομές κλπ. Σχετικά με το πλήρωμα τα έσοδα προέρχονται από τις δαπάνες που πραγματοποιούν για διατροφή, μεταφορά κλπ. Τέλος στα άμεσα αποτελέσματα περιλαμβάνονται οι προσλήψεις προσωπικού, ο μισθός και η αποζημίωσή του σε περίπτωση απόλυσής τους.

Οι έμμεσες επιπτώσεις προκύπτουν από δαπάνες εταιρειών ώστε να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των εταιρειών κρουαζιέρας. Και τέλος, τα επαγωγικά/υποκινούμενα οφέλη προκύπτουν από τις δαπάνες σε αγαθά και υπηρεσίες του προσωπικού που ωφελήθηκε από την κρουαζιέρα. Συγκεκριμένα, όλοι όσοι αναφέρθηκαν παραπάνω (στις άμεσες και τις έμμεσες επιπτώσεις) ξοδεύουν το εισόδημά τους σε άλλες επιχειρήσεις δημιουργώντας οικονομικά οφέλη και νέες θέσεις εργασίας.

Οι επιπτώσεις αυτές αφορούν τόσο τη χώρα (φόροι, επιχειρηματικότητα, νέες θέσεις εργασίας), όσο και τις τοπικές κοινωνίες (ευημερία από τον τουρισμό).

ΜΕΡΟΣ Β: Η περίπτωση του Κατάκολου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο: ΤΟ ΚΑΤΑΚΟΛΟ ΩΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

5.1 Το Κατάκολο

5.1.1 Χαρακτηριστικά του Κατάκολου και της ευρύτερης περιοχής

Το Κατάκολο είναι μια παραλιακή κωμόπολη δυτικά της πόλης του Πύργου με πλούσια ιστορία και ομορφιές τις οποίες του χάρισε απλόχερα η φύση. Βρίσκεται περίπου 13 χιλιόμετρα έξω από τον Πύργο, την πρωτεύουσα του Νομού Ηλείας και αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι του, μετά την Κυλλήνη. Απέχει 37 χλμ. από την Ολυμπία, 100χλμ. από την Πάτρα και 320 χλμ. από την Αθήνα.

Παράλληλα είναι μια από τις κυριότερες πύλες εισόδου τουριστών στην Ελλάδα, καθώς οι επισκέπτες κρουαζιέρας κάθε χρόνο αγγίζουν το μισό εκατομμύριο, από τα τέσσερα εκατομμύρια που συνολικά δέχεται η Ελλάδα μέσω κρουαζιερόπλοιων. Η κομβική του θέση, πάνω στους πλόες των κρουαζιερόπλοιων, επιτρέπει την εύκολη πρόσβαση στην περιοχή και σε έναν από τους κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς, την Αρχαία Ολυμπία. Επομένως είναι λογικό το Κατάκολο να βρίσκεται στις πρώτες θέσεις των λιμανιών κρουαζιέρας σχετικά με την επισκεψιμότητα τουριστών, μαζί με τον Πειραιά, την Κέρκυρα, τη Σαντορίνη και τη Μύκονο.

Για την ευρύτερη περιοχή του Κατάκολου, το πολιτιστικό, αρχαιολογικό και ιστορικό περιβάλλον αποτελούν τον πιο σημαντικό τουριστικό πόρο. Η παγκόσμιας σημασίας Αρχαία Ολυμπία σε συνδυασμό με τις πολιτιστικές διαδρομές Ολυμπία- Επίδαυρος- Μυκήνες.

Μαζί με την ευρύτερη περιοχή αποτελεί ένα πανέμορφο τουριστικό θέρετρο που συνδυάζει βουνό, πράσινη φύση και θάλασσα, δίνοντας έτσι στους επισκέπτες του πολλές επιλογές για ευχάριστες διακοπές. Είναι χτισμένο κοντά στα ερείπια της

Αρχαίας Φειάς, ενώ στην είσοδο δεσπόζουν οι παλιές αποθήκες σταφίδας, που τότε χρησίμευαν για την αποθήκευσή της, προτού φύγει με πλοία προς τις δυτικές περιοχές. Σήμερα το λιμάνι του Κατάκολου αποτελεί την σημαντικότερη πύλη εισόδου της Ελλάδας από τη Δυτική Μεσόγειο. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι αποτελεί τόπο καταγωγής του εφοπλιστή Γιάννη Λάτση.

5.1.2 Η ιστορία του λιμανιού του Κατάκολου

Από την αρχαιότητα ο φυσικός όρμος του Κατάκολου και σημερινό λιμάνι, χρησίμευε για προσεγγίσεις πλοίων. Ιστορικές πηγές αναφέρουν πως οι Φοίνικες Λέλεγες (φυλές των Ιονίων νήσων) ήταν οι πρώτοι που γνώριζαν το λιμάνι και επιχειρούσαν να εμπορεύονται τα προϊόντα τους στην περιοχή. Εν έτι 431 π.χ. -κι ενώ μαινόταν ο Πελοποννησιακός πόλεμος -οι Αθηναίοι απέπλευσαν στο λιμάνι με στόχο να λεηλατήσουν την Ηλεία αλλά ένας νότιος άνεμος (φαινόμενο το οποίο ταλαιπωρεί ακόμη την θαλάσσια αυτή περιοχή) τους ανάγκασε να στραφούν στον ορμίσκο της αρχαίας Φειάς και να συνεχίσουν εκεί την λεηλασία τους, έχοντας ωστόσο απολέσει σημαντικό μέρος του στόλου τους λόγω εκείνης της θαλασσοταραχής.

Από την εποχή του Ομήρου γίνεται αναφορά στο λιμάνι του Κατάκολου καθώς αποτελούσε φρούριο κοντά στον ποταμό Ιάρδανο, ενώ κατά τον Πελοποννησιακό πόλεμο (β' μισό του 5ου π.Χ αιώνα) χρησιμοποιήθηκε ως ορμητήριο από τους Αθηναίους, με στόχο να αλώσουν την Ηλεία. Επίσης αναφέρεται το λιμάνι ως φυσικό άκρο του ακρωτηρίου «Ιχθύς» (στην κορυφή του οποίου χτίστηκε το Ποντικόκαστρο επί Φραγκοκρατίας) και ο ορμίσκος της Φειάς ως απάνεμος, ο οποίος τροφοδοτούσε την πόλη με εμπορεύματα από τον τότε γνωστό κόσμο. Τον 6^ο μ.Χ αιώνα, το λιμάνι χάθηκε στη θάλασσα λόγω ενός ισχυρού σεισμού. Επιπλέον, έχουν βρεθεί στην περιοχή όστρακα όλων των εποχών, από τη Νεολιθική έως τη Ρωμαϊκή περίοδο. Η περιοχή είχε σπουδαίο στρατηγικό ρόλο και κατά τη Βυζαντινή και Μεσαιωνική περίοδο, καθώς στα απομεινάρια της αρχαίας ακρόπολης οι Βιλαρδουίνοι έχτισαν το μαγευτικό Ποντικόκαστρο. Μετά την απελευθέρωση της περιοχής από τον τουρκικό ζυγό, το κέντρο του Κατάκολου άλλαξε θέση στην περιοχή και μετατοπίστηκε εκεί που βρίσκεται σήμερα οπότε πήρε και τη σημερινή του ονομασία. Πρέπει να αναφερθεί πως εκείνη την περίοδο το Κατάκολο

αποτελούσε ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας για την εξαγωγή σταφίδας, το πιο σημαντικό εξαγωγίμο προϊόν της Ελλάδας.

5.1.3 Προέλευση ονομασίας «Κατάκολο»

Υπάρχουν πολλές απόψεις σχετικά με την προέλευση της ονομασίας του Κατάκολου. Ο πιο πολλοί ιστορικοί και ερευνητές έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα πως πρόκειται για τοπωνύμιο που ετυμολογικά προέρχεται από τη θέση του λιμανιού ως άκρο, δηλαδή κατά + κωλιάς¹³, δηλαδή προς τη θάλασσα.

Κατά μια ακόμη εκδοχή το Κατάκολο μπορεί να πήρε την ονομασία του από Ρωμαίο αξιωματούχο που είχε αναλάβει την εποπτεία της περιοχής και διατηρούσε έπαυλη απασχολώντας εργάτες. Ο αξιωματούχος της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας που αποίκησαν εκεί, ονομαζόταν Κατάκαλος και έτσι παραφράστηκε και έμεινε το σημερινό τοπωνύμιο Κατάκολο. Από τις δύο αυτές απόψεις η σωστή φαίνεται πως είναι η πρώτη αναφορικά με τη θέση του λιμανιού.

Πρέπει επίσης να αναφέρουμε ότι αρχικά γραφόταν «Κατάκωλο» και με ΦΕΚ στις 16 Οκτωβρίου 1940, το «ω» αντικαταστάθηκε από το «ο» και καθιερώθηκε η γραφή αυτή μέχρι και σήμερα.

5.1.4 Αξιοθέατα Κατάκολου

Στο Κατάκολο πολλά είναι τα μέρη τα οποία πρέπει να επισκεφτεί ένας ταξιδιώτης. Το Ποντικόκαστρο, ο Φάρος, τα πανέμορφα μονοπάτια στο βουνό, η γραφική εκκλησία του Αγίου Νικολάου και τα μουσεία Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας και Αρχαίων Ελληνικών Μουσικών Οργάνων και Παιχνιδιών, είναι τα πιο δημοφιλή αξιοθέατα του χωριού. Αναλυτικότερα:

- ✓ Το Ποντικόκαστρο: Η ονομασία του κάστρου πιθανότατα έχει σχέση με το σχήμα του και εξ αρχαιοτάτων χρόνων δέσποζε στην κορυφή του ακρωτηρίου Ιχθύς και αποτελούσε το φρούριο που ήλεγχαν τη θάλασσα γύρω περιοχή οι εξουσιαστές της. Το κάστρο, για την κατασκευή του οποίου χρησιμοποιήθηκαν τμήματα του τείχους της ακρόπολης της Φείας και απομεινάρια αρχαιοελληνικών κτισμάτων,

¹³ **Κωλιάς** (ενν. *ἄκρα*), **-άδος, ή**, ακρωτήριο της Αττικής με ναό της Αφροδίτης, σε Ηρόδ., Αριστοφ.

χτίστηκε τη Βυζαντινή περίοδο από τους Βιλλεαρδουίνους και ανοικοδομήθηκε στα μέσα του 13ου αιώνα από τους Φράγκους, οι οποίοι και το ονόμασαν "Μπο Βουάρ" ή "Μπελβεντέρε". Σήμερα σώζεται μόνο ένα μέρος των οχυρώσεων, αφού στο παρελθόν το κάστρο γνώρισε πολλές καταστροφές, ιδιαίτερα την περίοδο της Τουρκοκρατίας. Τέλος, σύμφωνα με την παράδοση, το Ποντικόκαστρο συνδεόταν υπογείως με το Κάστρο Χλεμούτσι της Κυλλήνης.

- ✓ Φάρος: Ο φάρος αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του Κατάκολου, το οποίο βρίσκεται στη νοτιοδυτική πλευρά του ακρωτηρίου του. Κατασκευάστηκε το 1865 και το ύψος του πύργου, ο οποίος είναι κατασκευασμένος από πέτρα φθάνει τα 9 μέτρα, ενώ το εστιακό του ύψος τα 45 μέτρα. Είναι γαλλικής προέλευσης και η εμβέλειά του φθάνει τα 18 με 19 ναυτικά μίλια. Εσωτερικά χωρίζεται σε τέσσερα δωμάτια που οι φαροφύλακες χρησιμοποιούσαν ως υπνοδωμάτια και στον πύργο είναι τοποθετημένος ο μηχανισμός λειτουργίας του.
- ✓ Μουσείο Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας (Κώστας Κοτσανάς)¹⁴: Το μουσείο διαθέτει περίπου 200 αξιόπιστα ομοιώματα μηχανισμών και επινοήσεων της αρχαιοελληνικής τεχνολογίας κατόπιν έρευνας, μελέτης και κατασκευής του Κώστα Κοτσανά. Πρόκειται για την πλέον αξιόπιστη και πληρέστερη έκθεση του είδους της παγκοσμίως. Το ενδιαφέρον των ξένων ΜΜΕ σχετικά με το εν λόγω μουσείο είναι τεράστιο. Ενδεικτικά σημειώνεται ο κολακευτικός σχολιασμός από το γερμανόγλωσσο περιοδικό «FOCUS» που χαρακτηρίζει το μουσείο ως φωτεινό παράδειγμα στην Ελλάδα αλλά και ο επίσης γερμανόγλωσσος ταξιδιωτικός οδηγός «PELOPONNES» το περιλαμβάνει στους 10 κορυφαίους προορισμούς της Πελοποννήσου και στους δύο σημαντικότερους της Ηλείας που πρέπει να επισκεφτεί οπωσδήποτε κάποιος περιηγητής (σημείωση: σχετικά με τους κορυφαίους προορισμούς της Ηλείας αναφέρονται μόνο ο αρχαιολογικός χώρος της Ολυμπίας και συγκεκριμένο Μουσείο).
- ✓ Μουσείο Αρχαίων Ελληνικών Μουσικών Οργάνων & Παιχνιδιών¹⁵: Λειτουργεί στο κτίριο Λάτση δίπλα στο μουσείο αρχαίας ελληνικής τεχνολογίας και περιλαμβάνει 42 αρχαιοελληνικά μουσικά όργανα συνοδευμένα με λεπτομερείς περιγραφές και διαγράμματα κατόπιν έρευνας, μελέτης και κατασκευής του Κώστα Κοτσανά. Τα

¹⁴ <http://kotsanas.com/>

¹⁵ <http://kotsanas.com/mousika.php>

όργανα είναι πλήρως λειτουργικά και η κατασκευή τους βασίζεται στην αρχαία ελληνική γραμματεία και τις αγγειογραφικές απεικονίσεις.

5.1.5 Πολεοδομικά στοιχεία Κατάκολου

Το Κατάκολο αποτελεί έναν κλασικό παραθαλάσσιο οικισμό χωρίς ιδιαιτερότητες στα πολεοδομικά στοιχεία του. Ουσιαστικά ξεκινά στους πρόποδες του βουνού και απλώνεται κατά μήκος της ακτογραμμής. Ωστόσο, μπορούμε να κάνουμε τον παρακάτω διαχωρισμό με βάση τα διαφορετικά χαρακτηριστικά που συναντάμε:

- Το νότιο-δυτικό τμήμα του Κατάκολου, το οποίο περιλαμβάνει τις προβλήτες και τα κτίρια του Λιμεναρχείου και του Λιμενικού Ταμείου Πύργου.
- Το δυτικό τμήμα, το οποίο περιλαμβάνει τα εμπορικά καταστήματα (τουριστικά είδη, καφετέριες, ταβέρνες κοκ) στην παράκτια ζώνη και στην παράλληλη οδό.
- Το βορειοδυτικό τμήματα, όπου βρίσκονται εκτάσεις του ΟΣΕ (σταθμός τρένων, δάσος και άλλες εκτάσεις) και ο χώρος στάθμευσης για ΙΧ, λεωφορεία και ταξί.

5.2 Έργα στον λιμένα του Κατάκολου

5.2.1 Έργα που έχουν ολοκληρωθεί

Κατά το έτος 2013-2014 ξεκίνησαν σημαντικά έργα στο λιμάνι του Κατάκολου συνολικού ύψους περίπου στα 12.000.000€ με στόχο την βελτίωση του λιμένα και την ενίσχυση της κρουαζιέρας και του τουρισμού. Τα έργα αυτά ολοκληρώθηκαν τον Ιανουάριο του 2016. Η εκτέλεση των έργων στο λιμάνι του Κατάκολου αφορούν την επέκταση του παραλιακού κρηπιδώματος, καθώς και την επέκταση του προσήνεμου μόλου και της κεντρικής προβλήτας. Τα έργα που πραγματοποιήθηκαν άλλα και αυτά που θα πραγματοποιηθούν στο μέλλον, έχουν ως στόχο να εκσυγχρονίσουν και βελτιώσουν κατά πολύ τις υποδομές του λιμανιού, το οποίο θα θεωρείται ένα από τα πιο σύγχρονα ευρωπαϊκά λιμάνια. Οι λιμενικές αυτές υποδομές αναβαθμίζονται και θα δημιουργούνται χώροι υποδοχής και εξυπηρέτησης των επισκεπτών, που αποβιβάζονται από τα κρουαζιερόπλοια.

Το πρόγραμμα περιελάμβανε τα εξής έργα:

1. Επέκταση προσήνεμου μόλου κατά 160 μέτρα από την υφιστάμενη θέση του
2. Επέκταση του παραλιακού κρηπιδώματος (προκουμαία) προ των καταστημάτων κατά 8 μέτρα. Στην επέκταση αυτή εντάσσεται και η κατασκευή εσωτερικού κυματοθραύστη (κατά μήκος της επέκτασης), με στόχο την εξασθένηση των ρευμάτων σε περιπτώσεις επικράτησης μποφόρ.
3. Δημιουργίας νησίδας στην κεντρική προβλήτα για την καλύτερη πρόσδεση μεγάλων πλοίων.

Επιπροσθέτως, πολύ σημαντική είναι η δυνατότητα που δίνεται στα άτομα με κινητικά προβλήματα που επισκέπτονται την περιοχή, να χρησιμοποιούν την παραλία Κατάκολου, λίγα μέτρα από το λιμάνι. Στην παραλία «Πλάκες» έχει τοποθετηθεί SEATRAC¹⁶, ώστε να μπορούν όλοι οι επισκέπτες της περιοχής (αλλά και οι μόνιμοι κάτοικοι) που έχουν περιορισμένη κινητικότητα να απολαμβάνουν χωρίς καμία βοήθεια το κολύμπι στην συγκεκριμένη παραλία.

5.2.2 Έργα ανάπτυξης που αναμένεται να πραγματοποιηθούν

Μετά την ολοκλήρωση των έργων στο λιμένα που αναφέρθηκαν, στόχος είναι η έναρξη έργων που αφορούν την ανάπλαση της χερσαίας ζώνης. Συγκεκριμένα, προβλέπεται η κατασκευή νέου σύγχρονου κτιρίου Schengen για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών από χώρες μη κράτη μέλη της ΕΕ, νέων γραφείων Λιμενικού Ταμείου και ενός θεάτρου χωρητικότητας 300 θέσεων εντός του λιμένα αλλά και πολυχώρου πολιτιστικών δράσεων, όπου θα πραγματοποιούνται εκδηλώσεις για τους τουρίστες που θα φτάνουν στην περιοχή με κρουαζιερόπλοια. Επίσης, στα άμεσα σχέδια είναι η δημιουργία στεγάστρων μπροστά από τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος που λειτουργούν στο σημείο της προκουμαίας.

Επιπλέον, πραγματοποιείται μελέτη για τη δημιουργία νέας προβλήτας στην θέση της μαρίνας, η οποία θα εξυπηρετεί πλοία της νέας γενιάς μήκους 380-390 μέτρων, ενώ θα κατασκευαστεί νέα μαρίνα προς την πλευρά της παραλίας, στο σημείο που

¹⁶ Το seatrac αποτελεί βοηθητικό εξοπλισμό, ο οποίος χρησιμοποιείται από άτομα με περιορισμένη κινητικότητα, ώστε να ευκολύνεται η πρόσβασή τους στη θάλασσα.

βρισκόταν η παλιά της θέση. Επίσης, στο ίδιο σημείο θα δημιουργηθεί, χώρος στάθμευσης για τα αυτοκίνητα των επισκεπτών και αλιευτικό καταφύγιο.

Οι προβλήτες που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στο Κατάκολο έχουν τα εξής χαρακτηριστικά:

Διάμετρος και βάθος

- ✓ Προβλήτα 1: 270 μέτρα μήκος και 10 μέτρα βύθισμα
- ✓ Προβλήτα 2: 200 μέτρα μήκος και 7,5 μέτρα βύθισμα
- ✓ Προβλήτα 3: 240 μέτρα μήκος και 10 μέτρα βύθισμα

Παράλληλα, σύμφωνα με τις προσαγές του ISPS Code, προβλέπεται η τοποθέτηση ηλεκτρονικών συστημάτων ελέγχου (συνολικά 15 κάμερες), όπου υπεύθυνος ασφαλείας θα ελέγχει επί 24ώρου βάσης την κίνηση στο λιμάνι. Στόχος είναι να καταστεί ένα από τα πιο ασφαλή λιμάνια της Ελλάδας για τους εκατοντάδες επιβάτες που το επισκέπτονται ετησίως.

Επιπλέον, στα τέλη του έτους αναμένεται να ξεκινήσει το έργο κατασκευής του υδατοδρομίου, το οποίο αναβαθμίσει πολύ την περιοχή.

Στόχος, σύμφωνα με τα έργα που πραγματοποιήθηκαν, αλλά και με αυτά που είναι στα άμεσα σχέδια των φορέων είναι η βελτίωση της εικόνας του Κατάκολου και η βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρει σε κρουαζιερόπλοια και επιβάτες.

Στο άμεσο μέλλον, το Κατάκολο θα αποτελεί ένα από τα υπερσύγχρονα ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας, υψηλών προδιαγραφών, με σεβασμό στην φυσική ομορφιά του τόπου. Η περαιτέρω βελτίωση των υποδομών και των υπηρεσιών θα δώσει κίνητρα σε ακόμα περισσότερες εταιρείες να εντάξουν το Κατάκολο στους προορισμούς τους. Τα οφέλη που θα αποκομίσει η τοπική κοινωνία και η οικονομία από τις βελτιώσεις αυτές μακροπρόθεσμα θα είναι πολύ σημαντικά καθώς η τουριστική κίνηση θα αυξηθεί κατά πολύ.

5.3 Παροχές λιμένα

Στο λιμάνι του Κατάκολου παρέχονται τα εξής:

- ✓ Αγκυροβόλιο επαγγελματικών σκαφών

- ✓ Συλλογή αποβλήτων μηχανής
- ✓ Καρνάγιο και τεχνικός σκαφών
- ✓ Παροχή νερού: Πολύ σημαντική για την ανάπτυξη των υποδομών του λιμένα είναι η σύνδεση του με το δίκτυο ύδρευσης. Το 2015 υδροδοτήθηκαν συνολικά 98 πλοία με 17.000 κυβικά νερού. Μέχρι και τον Ιούλιο του 2016 υδροδοτήθηκαν 81 πλοία περίπου με 11.000 κυβικά νερού. Το περασμένο καλοκαίρι ολοκληρώθηκαν τα έργα πλήρους σύνδεσης του λιμένα με τον αγωγό του Ερύμανθου, ενώ γίνεται μελέτη για την σύνδεση του αγωγού αυτού απευθείας με τις τρεις προβλήτες, ώστε να παρέχεται πιστοποιημένο νερό σε όλα τα πλοία ταυτόχρονα. (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο, 2016)
- ✓ Πιλότος και ρυμουλκό
- ✓ Συλλογή και διαχείριση στερεών αποβλήτων
- ✓ Χρωματισμοί πλοίων
- ✓ Μαρίνα

Το εγκεκριμένο σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και κατάλοιπων των πλοίων, που καταπλέουν στον λιμένα, καθώς και το σχέδιο ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, αυξάνει κατά πολύ την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών του λιμένα (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο, 2016).

Στο λιμάνι λειτουργούν τα εξής:

- ✓ Δύο καταστήματα duty free στις κεντρικές προβλήτες
- ✓ Internet cafe
- ✓ Wi-Fi
- ✓ Εμπορικά καταστήματα
- ✓ Τρία ATM
- ✓ Κιόσκι γενικών πληροφοριών
- ✓ Παρκινγκ
- ✓ Υπηρεσία συναλλάγματος
- ✓ Τουριστικά γραφεία
- ✓ Χώροι εστίασης κλπ

5.4 Εταιρείες κρουαζιέρας που επιλέγουν το Κατάκολο

Οι πιο γνωστές εταιρείες κρουαζιέρας έχουν το Κατάκολο ως λιμάνι διέλευσης. Όλο και περισσότερες εταιρείες επιλέγουν το λιμάνι αυτό λόγω της φυσικής ομορφιάς της περιοχής, των μνημείων αλλά και της σημαντικής γεωγραφικής του θέσης. Αποτελεί ενδιάμεσο σταθμό στις κρουαζιέρες της ανατολικής Μεσογείου και ιδιαίτερα για τα πλοία που έχουν αφετηρία κάποιο ιταλικό λιμάνι. Επιπλέον, η απόσταση του Κατάκολου από τα ιταλικά λιμάνια ευνοεί την επιλογή του, καθώς η διαδρομή μπορεί να διανυθεί κατά τη διάρκεια της νύχτας και η άφιξη να γίνει στο λιμάνι πρωινή ώρα. Επομένως, το Κατάκολο ουσιαστικά βρίσκεται στην πορεία των πλοίων και είναι πιο εύκολη η πρόσβαση των κρουαζιερόπλοιων σε αυτό σε σύγκριση με γειτονικά λιμάνια, για παράδειγμα της Πάτρας. Έτσι οι εταιρείες κρουαζιέρας έχουν περισσότερα οικονομικά οφέλη λόγω της κατανάλωσης πετρελαίου που κερδίζουν. Επίσης, ευνοείται πολύ από την Αρχαία Ολυμπία που βρίσκεται σε πολύ κοντινή απόσταση.

Οι βασικότερες εταιρείες κρουαζιέρας που έχουν εντάξει το Κατάκολο στους προορισμούς τους είναι οι εξής:

- ✓ MSC Cruises
- ✓ Costa Cruises
- ✓ Holland America Line
- ✓ Thomson
- ✓ Azamara Cruises
- ✓ AIDA Cruises
- ✓ Celebrity Cruises
- ✓ Cunard Cruises
- ✓ Seabourn Cruises
- ✓ Silver Cruises
- ✓ Royal Caribbean International
- ✓ Crystal

Από όλες τις παραπάνω αξίζει ιδιαίτερη αναφορά στις MSC και COSTA, οι οποίες είναι πρώτες σε επισκεψιμότητα στο Κατάκολο τα τελευταία χρόνια, αλλά και καθώς αρκετές δεκάδες επισκέπτες κάθε χρόνο ξεκινούν από εκεί την κρουαζιέρα

τους. Επίσης πρέπει να αναφέρουμε και την εταιρεία «Swan Hellenic Cruises» η οποία ήταν η πρώτη που πραγματοποίησε κρουαζιέρα με προορισμό το Κατάκολο, με το πλοίο «ANKARA». Το συγκεκριμένο πλοίο ήταν από τα μεγαλύτερα τη δεκαετία του 1960 με 300 επιβάτες και το μεγαλύτερο που κατέπλεε στο Κατάκολο. Στους παρακάτω πίνακες καταγράφονται κάποια ενδεικτικά ταξίδια κρουαζιέρας εταιρειών που περιλαμβάνουν το Κατάκολο σαν σταθμό διέλευσης, καθώς και διάφορες πληροφορίες των ταξιδιών, όπως όνομα πλοίου, διάρκεια, δρομολόγιο κλπ.:

Costa Cruise¹⁷

- ✓ Πλοίο: Costa Mediterranea
- ✓ Ημερομηνίες: 8,15,22 Ιουλίου 2016
- ✓ Διάρκεια ταξιδιού: 7 ημέρες
- ✓ Δρομολόγιο: Τεργέστη, Σπλιτ, Κότορ, **Κατάκολο**, Κέρκυρα, Ντουμπρόβνικ, Βενετία, Τεργέστη

MSC Cruises¹⁸

- ✓ Πλοίο: MSC ORCHESTRA
- ✓ Ημερομηνίες: 18 Ιουνίου 2016
- ✓ Διάρκεια ταξιδιού: 7 ημέρες
- ✓ Δρομολόγιο: Κατάρ, Βενετία, Μπάρι, **Κατάκολο**, Σαντορίνη, Πειραιάς, Κέρκυρα, Κοτόρ

¹⁷ <http://www.costacruise.com/>

¹⁸ <https://www.msccruisesusa.com/>

Aida¹⁹

- ✓ Πλοίο: Aidastella
- ✓ Ημερομηνίες: 07 Απριλίου 2017
- ✓ Διάρκεια ταξιδιού: 20 ημέρες
- ✓ Δρομολόγιο: Ντουμπάι, Κάσαμπ (Ομάν), Μουσκάτ (Ομάν), Σαλάλα (Ομάν), Άκαμπα (Ιορδανία), Διώρυγα του Σουέζ, Πειραιάς, **Κατάκολο**, Βαλέτα, Μαγιόρκα

Norwegian Line Cruises (NLC)²⁰

- ✓ Πλοίο: Norwegian Jade
- ✓ Ημερομηνίες: 18 Ιουνίου 2016
- ✓ Διάρκεια ταξιδιού: 7 ημέρες
- ✓ Δρομολόγιο: Βενετία, Κέρκυρα, Σαντορίνη, Μύκονος, **Κατάκολο**, Βενετία

Holland America Line²¹

- ✓ Πλοίο: ms Eurodam
- ✓ Ημερομηνίες: 17 Ιουλίου 2016
- ✓ Διάρκεια ταξιδιού: 12 ημέρες
- ✓ Δρομολόγιο: Βενετία, **Κατάκολο**, Πειραιάς, Κωνσταντινούπολη, Μυτιλήνη, Κουσάντασι, Σαντορίνη, Αργοστόλι, Βενετία

¹⁹ <https://www.aida.de/>

²⁰ <http://www.ncl.eu/>

²¹ <http://www.hollandamerica.com/>

Thomson²²

- ✓ Πλοίο: Thomson Dream
- ✓ Ημερομηνίες: 26 Αυγούστου 2016
- ✓ Διάρκεια ταξιδιού: 7 ημέρες
- ✓ Δρομολόγιο: Κέρκυρα, Χανιά, Μύκονος, Κουσάντασι, Πειραιάς, **Κατάκολο**, Κέρκυρα

SilverSea²³

- ✓ Πλοίο: Silver Spirit
- ✓ Ημερομηνίες: 31 Αυγούστου 2016
- ✓ Διάρκεια ταξιδιού: 9 ημέρες
- ✓ Δρομολόγιο: Πειραιάς, Μύκονος, Χανιά, **Κατάκολο**, Συρακούσες, Αιόλιδες Νήσοι, Σορέντο, Τσιβιταβέκια, Πορτοφίνο, Μόντε Κάρλο

Azamara Club Cruises²⁴

- ✓ Πλοίο: Azamara Journey
- ✓ Ημερομηνίες: 22 Αυγούστου 2016
- ✓ Διάρκεια ταξιδιού: 7 ημέρες
- ✓ Δρομολόγιο: Τσιβιταβέκια, Σορέντο, Τζιαρντίνι-Νάξος (Σικελία), Βαλέττα, Συρακούσες, **Κατάκολο**, Ναύπλιο, Πειραιάς

Διαπιστώνουμε πως δεν υπάρχουν συγκεκριμένες διαδρομές που να περιλαμβάνουν το Κατάκολο σαν προορισμό. Οι διαδρομές αυτές είναι διαφορετικές και ποικίλλουν από εταιρεία σε εταιρεία, αλλά σε γενικό επίπεδο περιλαμβάνεται σε κρουαζιέρες της ανατολικής Μεσογείου και των ελληνικών νησιών.

²² <http://www.thomson.co.uk/cruise/>

²³ <http://www.silversea.com/>

²⁴ <https://www.azamaraclubcruises.com/>

5.5 Το Κατάκολο ως λιμένας home port

Στόχος κάθε λιμένα είναι υπάρχει η δυνατότητα να γίνει λιμάνι εκκίνησης κρουαζιέρας (home port). Βασική προϋπόθεση είναι να πληροί κάποιες συγκεκριμένες προδιαγραφές που επιθυμούν οι εταιρείες. Όπως αναφέραμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, τα οφέλη που μπορεί να αποκομίσει ένα λιμάνι από το home porting είναι πολύ σημαντικά. Η τοπική οικονομία ενισχύεται σημαντικά, καθώς οι επιβάτες συνήθως φτάνουν στην περιοχή λίγες μέρες πριν την επιβίβασή τους στο κρουαζιερόπλοιο, αλλά και προχωρούν σε επιπλέον αγορές κατά την παραμονή τους. Τα οφέλη όμως είναι πολλαπλάσια σε περιπτώσεις κυκλικών ταξιδιών, όπου πραγματοποιείται επιβίβαση και αποβίβαση στο ίδιο λιμάνι, καθώς η πλειοψηφία αυτών θα παραμείνει κάποιες επιπλέον ημέρες στην περιοχή.

Η εταιρεία MCS πραγματοποίησε το προηγούμενο καλοκαίρι επταήμερη κρουαζιέρα με το πλοίο «Poesia» (χωρητικότητας 3.000 επιβατών) ξεκινώντας από τη Βενετία. Περίπου 800 άτομα που βρίσκονταν στην Ελλάδα ταξίδεψαν μέχρι το Κατάκολο ώστε να ξεκινήσουν από εκεί την κρουαζιέρα τους. Ελλείψει αεροδρομίου στην περιοχή, οι επιβάτες έφτασαν με λεωφορεία από την Αθήνα, ώστε να επιβιβαστούν στο κρουαζιερόπλοιο. Στην περίπτωση αυτή, η κρουαζιέρα, καθώς ξεκίνησε από την Βενετία, φτάνοντας στο Κατάκολο επιβιβάστηκαν οι νέοι επιβάτες, ενώ οι ήδη υπάρχοντες επισκέφτηκαν την περιοχή. Υπολογίζεται πως το 2015 περίπου 800 άτομα έφτασαν στο Κατάκολο για να αποβιβαστούν στο κρουαζιερόπλοιο «Poesia» και να συνεχίσουν την κρουαζιέρα τους.

Την φετινή χρονιά ανάλογη δραστηριότητα υπήρξε και με την εταιρεία COSTA. Οι κρουαζιέρες αυτές ξεκίνησαν 7 Ιουνίου και το τελευταίο ταξίδι είναι προγραμματισμένο 8 Νοεμβρίου 2016, με λιμάνι επιβίβασης για την Ελλάδα το Κατάκολο και επόμενους προορισμούς την Κέρκυρα, το Ντουμπρόβνικ, τη Βενετία, την Τεργέστη, το Σπλιτ , το Κότορ και αποβίβαση στο Κατάκολο.

Είναι πολύ σημαντικό να δίνονται κίνητρα στις εταιρείες ώστε να επιλέγουν το Κατάκολο ως προορισμό. Ωστόσο, είναι πολύ δύσκολο να γίνει το λιμάνι του Κατάκολου home port. Ένας λιμένας εκκίνησης πρέπει να έχει πολύ συγκεκριμένες υποδομές και εγκαταστάσεις τελευταίας τεχνολογίας, ώστε να καταφέρει να ικανοποιήσει τις ανάγκες για φύλαξη αποσκευών, έλεγχο, γενικές υπηρεσίες

πολλών χιλιάδων επιβατών ημερησίως. Ο λιμένας του Κατάκολου πιθανότατα δεν είναι –ακόμα- σε θέση να ικανοποιήσει αυτές τις ανάγκες. Κοντά σε έναν λιμένα εκκίνησης πρέπει να υπάρχει αεροδρόμιο ώστε να φτάνουν εύκολα επιβάτες απ’ όλο τον κόσμο. Στην περίπτωση του Κατάκολου, το κοντινότερο αεροδρόμιο απέχει περίπου 75 χλμ, χωρίς καμία άμεση ανταπόκριση στο λιμάνι. Επίσης τίθεται θέμα και με την κατάλυση των ατόμων. Συνήθως τα άτομα που πρόκειται να πραγματοποιήσουν κρουαζιέρα φτάνουν στην περιοχή κάποιες μέρες πριν την κρουαζιέρα. Μία λύση θα ήταν να καλύουν σε κάποιο ξενοδοχείο εκτός του Κατάκολου και να μεταβούν στο λιμάνι με λεωφορεία ή ταξί.

5.6 Προαιρετικές εκδρομές στην ευρύτερη περιοχή

Οι tour managers των εταιρειών κρουαζιέρας σε συνεργασία με τους πράκτορες του Κατάκολου οργανώνουν προαιρετικές εκδρομές ώστε οι επισκέπτες να γνωρίσουν από κοντά την πολιτιστική κληρονομιά και τις φυσικές ομορφιές του τόπου. Ένα ποσοστό των επισκεπτών συμμετέχει σε αυτές, ενώ οι υπόλοιποι είτε προτιμούν να παραμείνουν στο λιμάνι και την ευρύτερη περιοχή, είτε κάνουν μόνοι τους μία εκδρομή μικρής διάρκειας με ταξί, ενοικιαζόμενο αυτοκίνητο ή χρησιμοποιώντας τα μέσα μαζικής μεταφοράς της περιοχής. Οι εκδρομές αυτές έχουν διάρκεια κατά μέσο όρο 4 ώρες.

Ενδεικτικά οι προαιρετικές εκδρομές στην περιοχή είναι οι εξής:

- Εκδρομές στην Αρχαία Ολυμπία: Η πλειοψηφία των ταξιδιωτών που έρχονται για πρώτη φορά στο Κατάκολο ή στην ευρύτερη περιοχή της Ηλείας επιλέγουν το συγκεκριμένο πακέτο επίσκεψης που διαρκεί περίπου 4 ώρες και περιλαμβάνει επίσκεψη στον Αρχαιολογικό Χώρο και στο Αρχαιολογικό Μουσείο της Ολυμπίας. Συνήθως η εκδρομή συνδυάζεται με παραμονή στην περιοχή της Αρχαίας Ολυμπίας, όπου οι επισκέπτες έχουν να επιλέξουν ανάμεσα σε ελεύθερη βόλτα στην τοπική αγορά, είτε επίσκεψη σε κάποιο ξενοδοχείο. Στην περίπτωση αυτή, θα απολαύσουν την ελληνική φιλοξενία δοκιμάζοντας τοπικά εδέσματα και παραδοσιακούς ελληνικούς χορούς.

- Οινογνωσία σε κτήμα της περιοχής: Η επίσκεψη περιλαμβάνει ξενάγηση στο χώρο του οινοποιείου και σε όλες της εγκαταστάσεις του εργοστασίου, στους αμπελώνες και στους ελαιώνες του κτήματος, σε μικρό λαογραφικό μουσείο με τη συλλογή παλιών αγροτικών εργαλείων και μηχανημάτων (σε όποιο από τα κτήματα είναι διαθέσιμο, πχ στο Κτήμα Μερκούρη), καθώς επίσης περίπατους. Στο τέλος πραγματοποιείται στην φύση που περιβάλλει το κτήμα γευσιγνωσία με παλαιωμένα και μη κρασιά. Ανάλογα με το πακέτο, υπάρχει δυνατότητα οι επισκέπτες να απολαύσουν παραδοσιακές σπεσιαλιτέ στο εξωτερικό χώρο του κτήματος.
- Επίσκεψη σε τοπική φάρμα ζώων: Η εκδρομή απευθύνεται κυρίως σε οικογένειες με παιδιά, οι οποίες θέλουν να έρθουν σε επαφή με την φύση και τα ζώα και να δουν πως είναι η ζωή σε ένα τυπικό αγρόκτημα. Οι μικροί επισκέπτες συνοδευόμενοι από το προσωπικό της φάρμας συμμετέχουν σε διαδραστικά προγράμματα, όπως να βοηθήσουν στο τάισμα των αλόγων και να κάνουν βόλτα με τα πόνη, ενώ οι ενήλικες δοκιμάζουν τοπικά παραδοσιακά εδέσματα και απολαμβάνουν ελληνικούς παραδοσιακούς χορούς.
- Επίσκεψη σε οργανωμένες παραλίες: Για τους ταξιδιώτες που επιθυμούν απλά να χαλαρώσουν, προσφέρονται πακέτα μεταφοράς σε οργανωμένες παραλίες της περιοχής (Κουρούτα, Άγιος Ανδρέας). Στην τιμή περιλαμβάνεται πέρα από την μεταφορά, ομπρέλα με ξαπλώστρες, καφές ή αναψυκτικό και ελαφρύ γεύμα.

Οι ενδιαφερόμενοι καλούνται να κάνουν κράτηση εκ των προτέρων για κάποια από της προαναφερθείσες εκδρομές λόγω της υψηλής ζήτησης. Ο διαχωρισμός στα τουριστικά λεωφορεία γίνεται τις περισσότερες φορές ανά εθνικότητα των επιβατών, ώστε να γίνεται η ξενάγηση από έμπειρους ξεναγούς είτε απευθείας στην γλώσσα τους ή αν δεν είναι εφικτό, είτε στα αγγλικά. Στην περίπτωση αυτή κάποιες φορές γίνεται μετάφραση στην γλώσσα τους από κάποιον συνοδό.

5.7 Εξέλιξη της τουριστικής διακίνησης τουριστών με κρουαζιερόπλοιο

Το Κατάκολο τα τελευταία χρόνια έχει σημειώσει μια μεγάλη αύξηση στην έλευση επισκεπτών και κάθε χρόνο σημειώνει άνοδο. Παρά τις διακυμάνσεις (όπως θα παρατηρήσουμε στον πίνακα που ακολουθεί) στον αριθμό των πλοίων και των επιβατών τα οποία έρχονται στο λιμάνια, παρατηρείται μια αυξητική μεταβολή η οποία διατηρείται κάθε χρόνο. Τα στοιχεία μας εκτίνονται από το 1987 έως και το 2015, ώστε να διαπιστώσουμε τις εν λόγω διακυμάνσεις στους αριθμούς πλοίων και επιβατών σε ένα ευρύ πλαίσιο.

Πίνακας 5.1 Αριθμός κατάπλων κρουαζιερόπλοιων και επιβατών στο λιμάνι του Κατάκολου (1987-2015)

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ Κ/Π	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
1987	175	43.958
1988	183	45.593
1989	164	40.300
1990	177	46.630
1991	92	29.330
1992	166	75.669
1993	166	97.152
1994	177	93.665
1995	170	85.527
1996	147	105.450
1997	126	118.900
1998	154	132.367
1999	138	131.300
2000	205	170.038
2001	235	227.142
2002	190	172.226
2003	216	194.606
2004	269	352.250

2005	261	380.926
2006	250	335.414
2007	279	504.944
2008	323	650.069
2009	312	660.388
2010	372	754.949
2011	444	845.669
2012	333	728.204
2013	300	747.236
2014	255	593.078
2015	269	551.391

Τα παρακάτω γραφήματα μας βοηθούν να μελετήσουμε την βαθμιαία μεταβολή των πλοίων και επιβατών.

Αναφορικά με τον αριθμό κρουαζιερόπλοιων:



Γράφημα 5.1 Αριθμός κατάπλων κρουαζιερόπλοιων, λιμένας Κατάκολου

Αναφορικά με τον αριθμό των επιβατών:



Γράφημα 5.2 Αριθμός επιβατών, λιμένας Κατάκολου

Μελετώντας τα παραπάνω στοιχεία βλέπουμε πως βαθμιαία αυξάνεται ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών.

Από το 1987 μέχρι και το 1995 παρατηρούμε μια ικανοποιητική αύξηση στον αριθμό κρουαζιερόπλοιων και επιβατών. Αξίζει να σημειωθεί πως ενώ ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων είναι αυξημένος, ο αριθμός των επιβατών είναι περιορισμένος. Αυτό οφείλεται στην περιορισμένη χωρητικότητα των πλοίων εκείνης της εποχής. Ωστόσο, κάθε χρόνο που περνάει έχουμε πιο εξελιγμένα κρουαζιερόπλοια με τάσεις γιγάντωσης, ικανά να φιλοξενήσουν πολλές χιλιάδες επιβάτες.

Η αυξητική μεταβολή όμως δεν συνεχίζεται το 1991, όπου έφτασαν στο Κατάκολο 92 κρουαζιερόπλοια, σε αντίθεση με το προηγούμενο έτος που έφτασαν 177 και 29.330 επιβάτες, 17.300 λιγότεροι από το 1990. Την επόμενη χρονιά ωστόσο σημειώθηκε μεγάλη αύξηση με 166 κρουαζιερόπλοια να φτάνουν στο Κατάκολο με 75.669 επιβάτες.

Ωστόσο τα έτη 1992 και 2004 υπάρχει μία πολύ μεγάλη αύξηση στον αριθμό των επιβατών σε σχέση με τα προηγούμενα, καθώς ο αριθμός πλοίων και επιβατών σχεδόν διπλασιάστηκε. Σχετικά με το έτος 2004, η ραγδαία αυτή αύξηση οφείλεται πιθανότατα στους Ολυμπιακούς αγώνες που πραγματοποιήθηκαν στη χώρα μας και αποτέλεσαν την καλύτερη διαφήμιση, αλλά και στην θέση του Κατάκολου που απέχει λίγα χιλιόμετρα από την Αρχαία Ολυμπία. Από εκείνη την χρονιά και μετά παρατηρούμε ότι αυξάνεται συστηματικά η κίνηση των κρουαζιερόπλοιων στην περιοχή.

Τα χρόνια που ακολουθούν, το έτος με την μεγαλύτερη έλευση πλοίων και επισκεπτών είναι το 2011, με 444 πλοία, 845.669 επισκέπτες. Η μεταβολή αυτή οφείλεται πιθανότατα στην κρίση της Λιβύης, καθώς οι εταιρείες κρουαζιέρας απέκλιναν την περιοχή αυτή από τους προορισμούς τους και έψαξαν εναλλακτικά λιμάνια στη Μεσόγειο, λειτουργώντας θετικά και ενισχύοντας την κίνηση του Κατάκολου.

Τις επόμενες χρονιές παρατηρείται μια μείωση στα πλοία και το επιβατικό κοινό, πιθανότατα απόρροια της οικονομικής κρίσης. Το επιβατικό κοινό επηρεασμένο από τον αντίκτυπο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, φαίνεται πως δεν επέλεξε την κρουαζιέρα ως τρόπο διακοπών. Πέρα από την οικονομική κρίση και τις σοβαρές συνέπειές της, η πτώση στην άφιξη κρουαζιερόπλοιων στο Κατάκολο οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στα έργα ανάπλασης του λιμένα. Τα έργα αυτά όπως αναλύσαμε παραπάνω μέχρι να ολοκληρωθούν δημιούργησαν μία άσχημη εικόνα του λιμανιού, λειτουργώντας –πιθανότατα- αποτρεπτικά για τις εταιρείες κρουαζιέρας. Ωστόσο, την περασμένη χρονιά ο αριθμός κρουαζιερόπλοιων αυξήθηκε σε σχέση με το 2014, χωρίς όμως να αυξηθεί ο αριθμός των επιβατών. Αυτό πιθανότατα οφείλεται στην άφιξη κρουαζιερόπλοιων μικρής χωρητικότητας, είτε σε μη πληρότητα των θέσεων της κρουαζιέρας.

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφονται οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων ανά μήνα για τα έτη 2010 έως το 2016:

Πίνακας 5.2 Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι Κατάκολου ανά μήνα (2010-2016)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ιανουάριος	-	6	1	5	4	3	2
Φεβρουάριος	-	6	1	4	1	1	2
Μάρτιος	8	12	4	8	3	3	6
Απρίλιος	27	45	29	24	18	17	22
Μάιος	52	46	40	33	29	21	35
Ιούνιος	39	48	46	33	29	35	37
Ιούλιος	53	57	46	38	38	43	34
Αύγουστος	56	59	41	34	35	40	37
Σεπτέμβριος	49	61	45	43	44	46	-
Οκτώβριος	51	65	54	53	38	44	-
Νοέμβριος	28	32	20	21	12	14	-
Δεκέμβριος	9	7	6	4	4	2	-
Σύνολο	372	444	333	300	255	269	-

5.7 Σύγκριση Κατάκολου και υπόλοιπων λιμένων στις αφίξεις κρουαζιέρας

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το λιμάνι του Κατάκολου σημείωσε πτώση στην άφιξη κρουαζιερόπλοιων και κατ' επέκταση επιβατών τα τελευταία χρόνια. Αντίστοιχη πτώση παρατηρείται πέρα από το Κατάκολο και το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, τον Πειραιά. Βέβαια μελετώντας τις αφίξεις πλοίων και επιβατών από το 2013 έως το 2015, στα υπόλοιπα σημαντικά λιμάνια κρουαζιέρας της χώρας (Σαντορίνη, Μύκονος, Κέρκυρα), παρατηρούμε πως δεν υπάρχει αντίστοιχη μείωση στην κίνηση με αυτή του Κατάκολου και του Πειραιά.

Ο ακριβής αριθμός αφίξεων επιβατών και κρουαζιερόπλοιων στα κυριότερα λιμάνια της χώρας, αναφέρεται στον παρακάτω πίνακα:

Πινάκας 5.3 Αριθμός κατάπλων κρουαζιερόπλοιων και επιβατών στα κορυφαία ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας (2013-2015)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ		2015		2014		2013	
		Αριθμός κατάπλων κ/ζ	Αριθμός επιβατών	Αριθμός κατάπλων κ/ζ	Αριθμός επιβατών	Αριθμός κατάπλων κ/ζ	Αριθμός επιβατών
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	621	980.149	606	1.055.556	711	1.302.581
2	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	636	791.927	512	742.553	582	778.057
3	ΜΥΚΟΝΟΣ	600	649.914	441	610.207	485	587.501
4	ΚΕΡΚΥΡΑ	407	647.347	395	672.368	480	744.673
5	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	269	551.391	255	593.078	300	747.236

Πηγή: Ε.Λιμ.Ε, Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Σχετικά με τον Πειραιά, το 2013 έφτασαν στο λιμάνι 711 κρουαζιερόπλοια με 1.302.581 επιβάτες, ενώ το 2014 σημειώθηκε μείωση στην κίνηση, με 606 κρουαζιερόπλοια και 1.055.556 επιβάτες. Την περασμένη χρονιά, σημειώθηκε μικρή αύξηση στον αριθμό αφίξεων κρουαζιερόπλοιων (621) αλλά όχι στον αριθμό των επιβατών (980.149), φτάνοντας στο συμπέρασμα πως είτε κατέφθασαν περισσότερα κρουαζιερόπλοια μικρότερης χωρητικότητας, είτε τα πλοία αυτά δεν σημείωσαν πληρότητα στις κρατήσεις.

Γενικότερα, οι εταιρείες κρουαζιέρας βλέπουν με καχυποψία πολλές φορές τον Πειραιά, λόγω των συχνών απεργιών στο λιμάνι και των προβλημάτων που προκύπτουν.

Αντιθέτως, τα υπόλοιπα λιμάνια που μελετάμε παρουσιάζουν τα τελευταία χρόνια βαθμιαία αύξηση στον αριθμό πλοίων και επιβατών, αντιστεκόμενα στην οικονομική κρίση. Συγκεκριμένα, στη Σαντορίνη η κίνηση κρουαζιέρας αυξάνεται κάθε χρόνο, καθώς το έτος 2013 έφτασαν 582 κρουαζιερόπλοια με 778.057

επιβάτες, το 2014 512 κρουαζιερόπλοια με 742.253 επιβάτες και τέλος το 2015 636 κρουαζιερόπλοια με 791.927 επιβάτες συνολικά.

Αναφορικά με το λιμάνι της Μυκόνου, το 2013 δέχτηκε 485 κρουαζιερόπλοια με 587.501 επιβάτες, το 2014 σημείωσε πτώση στην άφιξη των πλοίων (441), αλλά αύξηση στον αριθμό επιβατών (610.207). Το γεγονός αυτό οφείλεται στην τάση γιγάντωσης του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων ώστε να δέχονται όσο το δυνατόν περισσότερους επιβάτες ανά ταξίδι. Τέλος την περασμένη χρονιά αυξήθηκαν κατά πολύ τα πλοία που έφτασαν στο λιμάνι (600) και οι επιβάτες (649.914).

Σχετικά με το λιμάνι της Κέρκυρας, το οποίο στα περισσότερα προγράμματα κρουαζιέρας αποτελεί σταθμό πριν ή μετά το Κατάκολο σημείωσε άνοδο το 2015 με 407 κρουαζιερόπλοια και 647.347 επιβάτες, σε σχέση με το 2014 όπου έφτασαν 395 κρουαζιερόπλοια αλλά με περισσότερους επιβάτες από την περυσινή χρονιά (672.368). Το φαινόμενο αυτό είναι παρόμοιο με αυτό που αναλύσαμε παραπάνω στην περίπτωση του λιμένα της Μυκόνου. Αναφορικά με την τριετία που εξετάζουμε, το 2013 ήταν η χρονιά με τις περισσότερες αφίξεις, καθώς τα κρουαζιερόπλοια έφτασαν τα 480 και οι επιβάτες τους 744.673.

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε πως δεν υπάρχει μια «ομοιομορφία» στον αριθμό των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων και επιβατών. Κάποια από τα βασικά λιμάνια σημειώνουν σημαντικές μειώσεις στην επισκεψιμότητα τους, την ώρα που κάποια άλλη παραμένουν αλώβητα. Αυτό οφείλεται κυρίως στην οικονομική κρίση, αλλά και σε μεμονωμένες αιτίες που καθιστούν κάποια λιμάνια-προορισμούς πιο δημοφιλείς για τις εταιρείες κρουαζιέρας, σε σχέση με κάποια άλλα.

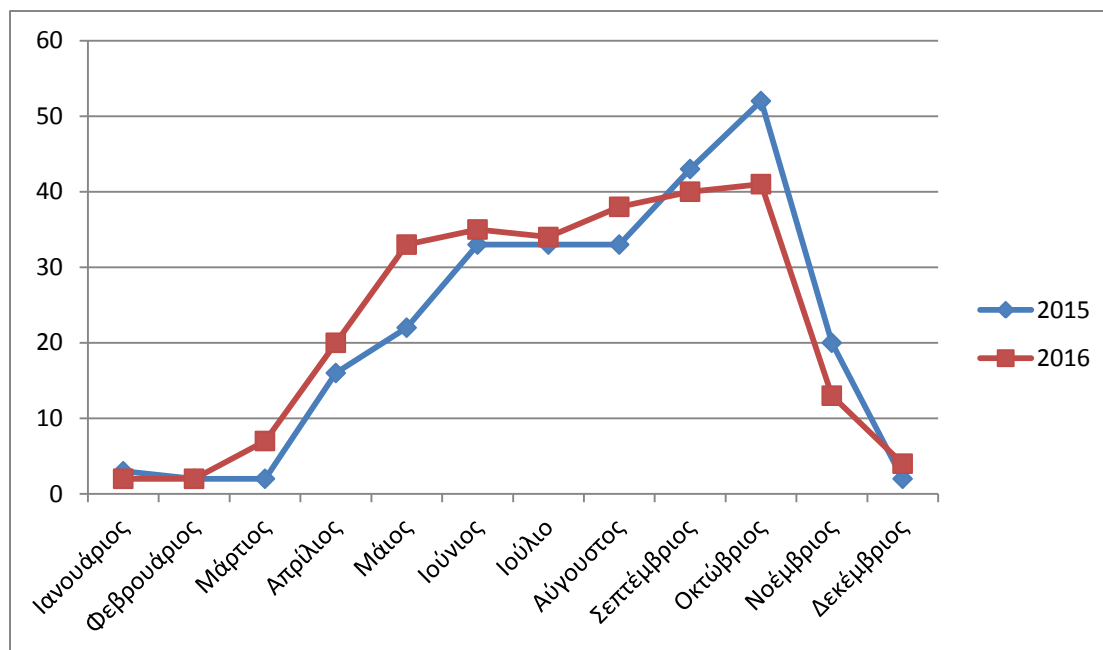
5.8 Πρόγραμμα αφίξεων 2015 και 2016

Σε ότι αφορά τη συχνότητα δρομολογίων τα δύο τελευταία χρόνια, παρατηρούμε πως το Κατάκολο είναι από τα λιμάνια που δέχονται κρουαζιερόπλοια καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Η τουριστική περίοδος διαρκεί από τέλη Μαρτίου έως 15 Νοεμβρίου, με μεγάλη δυναμική στον τομέα της κρουαζιέρας. Ωστόσο, οι αφίξεις κατά τους μήνες Δεκέμβρη με Μάρτιο δεν είναι πολλές (περίπου 3 κατά μέσο όρο), αλλά παρ' όλα αυτά είναι ενθαρρυντικές για την προοπτική της χειμερινής κρουαζιέρας.

Στον παρακάτω πίνακα καταγράφονται οι προγραμματισμένες αφίξεις κρουαζιερόπλοιων για τα έτη 2015 και 2016:

Πίνακας 5.4 Προγραμματισμένες αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στον λιμένα Κατάκολου ανά μήνα (2015-2016)

	2015	2016
Ιανουάριος	3	2
Φεβρουάριος	3	2
Μάρτιος	2	7
Απρίλιος	16	20
Μάιος	22	33
Ιούνιος	33	35
Ιούλιος	33	34
Αύγουστος	33	38
Σεπτέμβριος	43	40
Οκτώβριος	52	41
Νοέμβριος	20	13
Δεκέμβριος	2	4
Σύνολο	262	269



Γράφημα 5.3 Προγραμματισμένες επισκέψεις κρουαζιερόπλοιων σε μηνιαία βάση (2014-2015)

Όπως φαίνεται και από τους παραπάνω πίνακες το 2016 οι προγραμματισμένες αφίξεις πλοίων προβλέπονται αυξημένες κατά 3% περίπου σε σχέση με την περασμένη χρονιά. Το ποσοστό αυτό δεν είναι μεγάλο, αλλά είναι ενθαρρυντική η αύξηση αυτή, λόγω της μείωσης των τελευταίων ετών. Ωστόσο, οι αφίξεις αυτές είναι οι προγραμματισμένες χωρίς να σημαίνει πως με βεβαιότητα τελικά τα κρουαζιερόπλοια θα φτάσουν στο Κατάκολο. Το 2015 οι προγραμματισμένες αφίξεις ήταν 262, ενώ τελικά πραγματοποιήθηκαν 242. Η απόκλιση αυτή οφείλεται σε πολλούς παράγοντες, όπως καιρικές συνθήκες, ακυρώσεις κρουαζιέρων, έκτακτες ανάγκες. Στην περίπτωση του Κατάκολου, η απόκλιση αυτή οφείλεται κυρίως στις καιρικές συνθήκες. Λόγω των ακραίων καιρικών φαινομένων κατά περιόδους στην περιοχή, πολλά ήταν τα κρουαζιερόπλοια που δεν κατάφεραν τελικά να μπουν στο λιμάνι και αποχώρησαν για τον επόμενο προορισμό τους. Αναφορικά με την περσινή χρονιά τα κρουαζιερόπλοια που έφτασαν στο Κατάκολο ήταν περισσότερα από τα προγραμματισμένα.

Μελετώντας τους παραπάνω πίνακες παρατηρούμε πως τον Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο, οι προγραμματισμένες αφίξεις είναι σχεδόν οι διπλάσιες από το καλοκαίρι. Η αύξηση αυτή τους δύο αυτούς μήνες είναι λογική αν αναλογιστεί

κανείς την διαφορά στην τιμή. Οι εταιρείες για να προσελκύσουν κοινό τους μήνες μετά το καλοκαίρι, όπου η τουριστική κίνηση μειωνόταν, δημιούργησαν δελεαστικά πακέτα κρουαζιέρας σε χαμηλές τιμές. Σε πολλές περιπτώσεις η διαφορά στην τιμή μπορεί να είναι της τάξης του 40-50%, ενώ οι παροχές παραμένουν οι ίδιες. Λόγω της οικονομικής κρίσης, πολλοί υποψήφιοι ταξιδιώτες επιλέγουν να μην πραγματοποιήσουν κρουαζιέρα την θερινή περίοδο (Ιούνιο- Αύγουστο) που οι τιμές είναι αυξημένες, αλλά αργότερα που το κόστος είναι χαμηλό. Αυτό λειτουργεί υπέρ της τοπικής οικονομίας καθώς η τουριστική περίοδος, δεν σταματάει το καλοκαίρι, αλλά συνεχίζεται το φθινόπωρο με πολύ καλές προβλέψεις.

5.9 Επιχειρήσεις Κατάκολου

Σήμερα δραστηριοποιούνται στο Κατάκολο περίπου 110 επιχειρήσεις²⁵, η πλειοψηφία των οποίων συνδέεται άμεσα με τον τουρισμό και την κρουαζιέρα στην περιοχή. Είναι προφανές ότι ο κλάδος της κρουαζιέρας ενισχύει σε μεγάλο βαθμό την τοπική οικονομία, καθώς κατά μέσο όρο την τουριστική περίοδο (Μάρτιο με Νοέμβριο) επισκέπτονται το Κατάκολο 2.500 – 4.000 άτομα ημερησίως. Οι επισκέπτες στηρίζουν σε μεγάλο βαθμό την τοπική οικονομία του Κατάκολου κατά την διάρκεια της παραμονής τους στην περιοχή και ιδιαίτερα τις επιχειρήσεις που σχετίζονται με τη σίτιση, τις ενοικιάσεις αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, αλλά κυρίως καταστήματα με τουριστικά και παραδοσιακά προϊόντα.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφέρουμε πως η πλειοψηφία των επιχειρήσεων αυτών λειτουργεί τις μέρες και τις ώρες που βρίσκεται κάποιο κρουαζιερόπλοιο στο λιμάνι.

²⁵ Ο αριθμός των επιχειρήσεων αφορά την περίοδο 2015 και το πρώτο εξάμηνο του 2016, σύμφωνα με το Εμπορικό Επιμελητήριο Πύργου

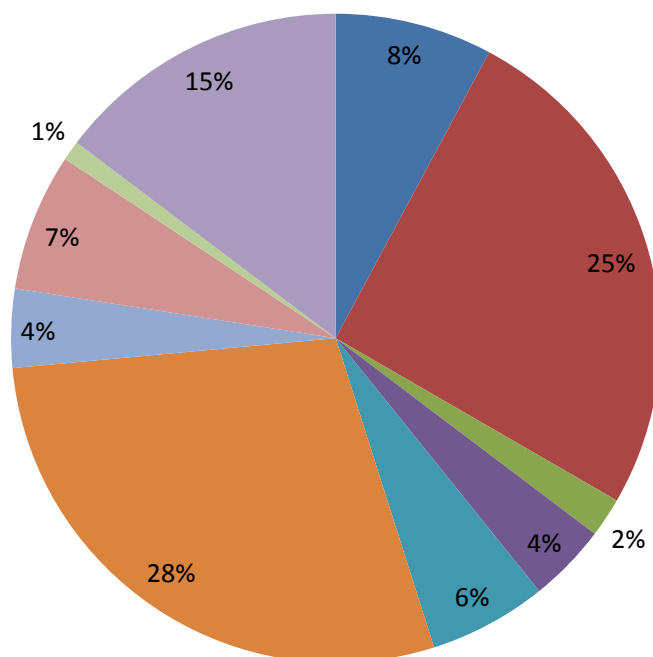
Αναλυτικότερα οι κυριότερες επιχειρήσεις του Κατάκολου είναι οι εξής:

Πίνακας 5.5 Επιχειρήσεις Κατάκολου

- Εμπόριο ενδυμάτων, υποδημάτων και αξεσουάρ: 8 επιχειρήσεις
- Εστιατόρια, ψητοπωλεία, σνακ, καφέ/μπαρ: 26 επιχειρήσεις
- Ναυτικοί πράκτορες: 2 επιχειρήσεις
- Κοσμηματοπωλεία: 4 επιχειρήσεις
- Γραφεία τουρισμού, ενοικιάσεις αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων: 6 επιχειρήσεις
- Τουριστικά είδη, είδη λαϊκής τέχνης, τοπικά παραδοσιακά προϊόντα: 29 επιχειρήσεις
- Ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια: 4 επιχειρήσεις
- Παντοπωλεία, μίνι μάρκετ: 7 επιχειρήσεις
- Συντηρήσεις και ανελκύσεις σκαφών: 1 επιχείρηση
- Internet cafe: 1 επιχείρηση
- Πρακτορείο τυχερών παιχνιδιών (προπό): 2 επιχειρήσεις
- Ζαχαροπλαστεία: 2 επιχειρήσεις
- Λοιπές επιχειρήσεις²⁶: 10

²⁶ Επιχειρήσεις όπως: κέντρο ξένων γλωσσών, εμπόριο χαλιών, γούνας, εμπόριο κρεάτων, είδη καλλωπισμού, υπηρεσίες σχεδιασμού διαφημίσεων κλπ.

Επιχειρήσεις Κατάκολου



- Εμπόριο ενδυμάτων, υποδημάτων και αξεσουάρ
- Εστιατόρια, ψητοπωλεία, σνακ, καφέ/μπαρ
- Ναυτικοί πράκτορες
- Κοσμηματοπωλεία
- Γραφεία τουρισμού, ενοικιάσεις αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων
- Τουριστικά είδη, είδη λαϊκής τέχνης, τοπικά παραδοσιακά προϊόντα
- Ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια
- Παντοπωλεία, μίνι μάρκετ
- Συντηρήσεις και ανελκύσεις σκαφών
- Λοιπές επιχειρήσεις

Γράφημα 5.4 Επιχειρήσεις Κατάκολου

Μελετώντας τους παραπάνω πίνακες παρατηρούμε ότι οι περισσότερες επιχειρήσεις (29) στο Κατάκολο με ποσοστό 28% σχετίζονται με το εμπόριο τουριστικών - παραδοσιακών ειδών και προϊόντων λαϊκής τέχνης. Είναι αναμενόμενο σε ένα μέρος το οποίο στηρίζεται αποκλειστικά στον τουρισμό να επικρατούν αριθμητικά τέτοιες επιχειρήσεις, όπου οι επισκέπτες μπορούν να προμηθευτούν διάφορα αναμνηστικά, χειροποίητα αντικείμενα αλλά και παραδοσιακά τοπικά προϊόντα, όπως ελαιόλαδο και κρασί.

Με μικρή αριθμητική διαφορά από τις επιχειρήσεις με τουριστικά είδη, ακολουθούν οι επιχειρήσεις που σχετίζονται με την εστίαση. Από το σύνολο των επιχειρήσεων, το 25% (26 καταστήματα) είναι εστιατόρια, ψητοπωλεία, σνακ μπαρ και καφετέριες. Οι επισκέπτες κατά την σύντομη παραμονή τους στην περιοχή επιλέγουν είτε να πιουν καφέ με θέα το λιμάνι, είτε να γευματίσουν σε κάποιο ψητοπωλείο ή ταβέρνα.

Η πληθώρα αυτών των επιχειρήσεων (εστίαση και τουριστικά είδη) σε μία μικρή περιοχή όπως είναι το Κατάκολο, δείχνει μια σαφή προτίμηση και αυξημένη ζήτηση των επισκεπτών για το τοπικό φαγητό και τα τουριστικά/παραδοσιακά προϊόντα. Εν συνεχεία, για όσους επισκέπτες κρουαζιέρας επιθυμούν να πραγματοποιήσουν αγορές σε ρούχα και κοσμήματα δραστηριοποιούνται 8 επιχειρήσεις με αντικείμενο την ένδυση και την υπόδηση (8%) και 4 κοσμηματοπωλεία (4%).

Καθώς είναι πολλοί οι επισκέπτες κρουαζιέρας οι οποίοι δεν επιθυμούν να λάβουν μέρος σε κάποια από τις οργανωμένες εκδρομές, παρά προτιμούν να μεταβούν μόνοι τους στην Αρχαία Ολυμπία, τον Πύργο ή σε κάποια κοντινή παραλία, δραστηριοποιούνται 6 γραφεία τουρισμού (6%) που ασχολούνται κυρίως με την ενοικίαση αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων.

Αναφορικά με τα ξενοδοχειακά καταλύματα και τα ενοικιαζόμενα δωμάτια στην περιοχή, ο αριθμός μάλλον είναι μικρός σε σύγκριση με τις άλλες επιχειρήσεις (μόλις 4 με ποσοστό 4%). Αυτό το οφείλεται πιθανότατα στην απουσία home porting στο Κατάκολο, καθώς οι επισκέπτες βρίσκονται στην περιοχή για λίγες ώρες και δεν υπάρχει η ανάγκη για διαμονή. Πιθανότατα, εάν το Κατάκολο λειτουργούσε συστηματικά ως λιμάνι εκκίνησης κρουαζιέρας η ανάγκη για ξενοδοχειακά καταλύματα θα ήταν αυξημένη. Εάν υποθέσουμε πως ένα κρουαζιερόπλοιο θα ξεκινούσε από το λιμάνι με 1000 επιβάτες, η πλειοψηφία αυτών θα διέμενε κάποιες μέρες πριν ή μετά την κρουαζιέρα στην περιοχή.

Τέλος, οι εναπομείνουσες επιχειρήσεις (πρακτορεία τυχερών παιχνιδιών, παντοπωλεία, συντηρήσεις / ανελκύσεις σκαφών κλπ) δεν εξαρτώνται άμεσα ή και καθόλου από τον τουρισμό κρουαζιέρας, αλλά κυρίως ικανοποιούν τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.

5.10 Συνεισφορά της κρουαζιέρας στην τοπική οικονομία

Όπως αναφέραμε, στο Κατάκολο υπάρχουν περίπου 110 επιχειρήσεις, η πλειοψηφία των οποίων σχετίζεται και εξαρτάται από τον τουρισμό κρουαζιέρας. Οι επιχειρήσεις αυτές είναι κυρίως καφετέριες, ταβέρνες και καταστήματα με τουριστικά και παραδοσιακά προϊόντα. Για την παρούσα μελέτη θα χρησιμοποιήσουμε τους τζίρους 4 καταστημάτων²⁷ (μίας ταβέρνας, δύο τουριστικών καταστημάτων και μίας καφετέριας) για τα έτη 2011 έως 2015, ώστε να διαπιστώσουμε πόσο ωφελείται στην πράξη η τοπική οικονομία από τον κλάδο της κρουαζιέρας, αλλά και κατά πόσο επηρεάστηκε από την μείωση στην έλευση πλοίων και επιβατών.

Πίνακας 5.6 Τζίρος ενδεικτικών επιχειρήσεων Κατάκολου (2011-2015)

	Ταβέρνα	Τουριστικό Α	Τουριστικό Β	Καφετέρια
2011	80.000,00 €	90.000,00 €	85.000,00 €	90.000,00 €
2012	50.000,00 €	75.000,00 €	80.000,00 €	70.000,00 €
2013	45.000,00 €	100.000,00 €	90.000,00 €	85.000,00 €
2014	39.000,00 €	100.000,00 €	95.000,00 €	80.000,00 €
2015	28.000,00 €	80.000,00 €	85.000,00 €	60.000,00 €

Πίνακας 5.7 Αριθμός κρουαζιερόπλοιων, επιβατών, πληρώματος (2011-2015)

	Αριθμός κρουαζιερόπλοιων	Αριθμός επιβατών	Αριθμός πληρώματος ²⁸
2011	444	845.669	338.267
2012	333	728.204	291.281
2013	300	747.239	298.895
2014	255	593.075	237.230
2015	269	551.391	220.556

²⁷ Τα πόσα που αναφέρονται είναι πραγματικά και σε στρογγυλοποίηση.

²⁸ Οι αριθμοί που αφορούν τα πληρώματα είναι κατά προσέγγιση λαμβάνοντας υπόψη ότι σε κάθε κρουαζιερόπλοιο ο αριθμός του πληρώματος είναι περίπου το 40% του αριθμού των επιβατών.

Μελετώντας τους τζίρους των καταστημάτων σε συνδυασμό με τα στοιχεία που έχουμε σχετικά με τον αριθμό των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών τα έτη 2011 έως και 2015, εξάγουμε τα εξής αποτελέσματα:

Το έτος 2011 έφτασαν στον Κατάκολο 429 κρουαζιερόπλοια και συνολικά 819.443 επιβάτες. Ο τζίρος των επιχειρήσεων που εξετάζουμε στο Κατάκολο διαμορφώθηκε ως εξής: παραδοσιακή ταβέρνα 80.000€, κατάστημα με τουριστικά είδη Α 90.000€, κατάστημα με τουριστικά Β 85.000€, καφετέρια 90.000€. Η αυξημένη επιβατική κίνηση τη χρονιά αυτή είχε άμεσα οφέλη στα έσοδα των επιχειρήσεων που εξετάζουμε.

Εν συνεχεία, το 2012 έφτασαν στο Κατάκολο 333 κρουαζιερόπλοια με 728. επιβάτες. Η μείωση αυτή των αφιχθέντων πλοίων και επιβατών είχε αντίκτυπο στις επιχειρήσεις που μελετάμε. Συγκεκριμένα σημείωσαν τζίρος, 50.000€ η παραδοσιακή ταβέρνα, 75.000€ το Α κατάστημα με τουριστικά είδη και 80.000€ το Β, 70.000€ η καφετέρια.

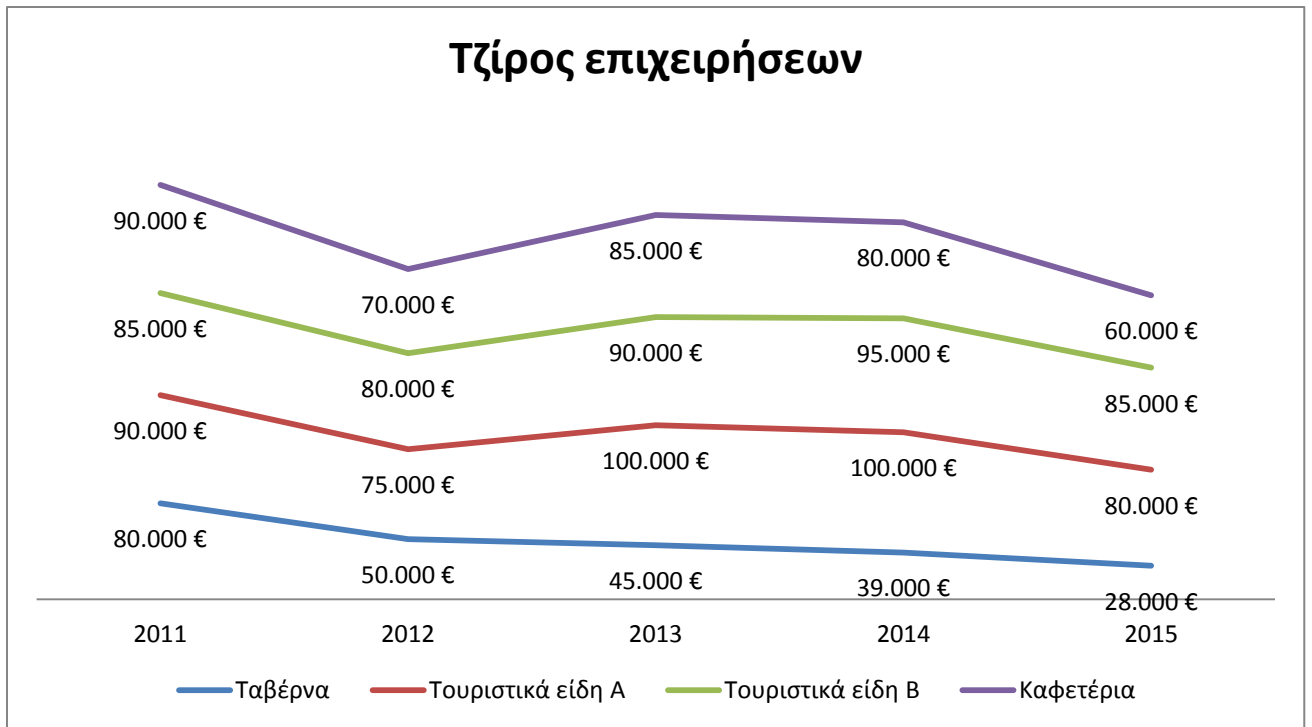
Το έτος 2013, 300 κρουαζιερόπλοια και 747.236 επιβάτες έφτασαν στο Κατάκολο, αριθμοί μειωμένοι σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Παρ' όλα αυτά ο τζίρος των καταστημάτων που δειγματοληπτικά μελετάμε, είτε αυξήθηκε, είτε μειώθηκε. Συγκεκριμένα, ο τζίρος της παραδοσιακής ταβέρνας μειώθηκε κατά 5.000€, φτάνοντας τα 45.000€, σε αντίθεση με τον τζίρο των υπόλοιπων εταιρειών ο οποίος αυξήθηκε. Το κατάστημα με τουριστικά είδη Α είχε τζίρο 100.000€ (25.000€ περισσότερα από το 2012), το κατάστημα με τουριστικά είδη Β 90.000€ και η καφετέρια 85.000€.

Το 2014 παρατηρείται και πάλι μείωση της επιβατικής κίνησης κρουαζιέρας (255 κρουαζιερόπλοια και 593.078 επιβάτες). Η πτώση αυτή, όπως διαπιστώνουμε, έπληξε κυρίως το κλάδο της εστίασης, καθώς υπήρξε μείωση στον τζίρο και των δύο επιχειρήσεων του δείγματός μας. Συγκεκριμένα ο τζίρος της ταβέρνας ανήλθε στα 39.000€ (6.000€ λιγότερα από την περασμένη χρονιά) και της καφετέριας 80.000€ (5.000€ λιγότερα). Αντιθέτως, οι επιχειρήσεις με τα τουριστικά είδη, ήταν σε καλύτερο επίπεδο. Συγκεκριμένα, το «Τουριστικό Α» έμεινε σταθερό και σημείωσε

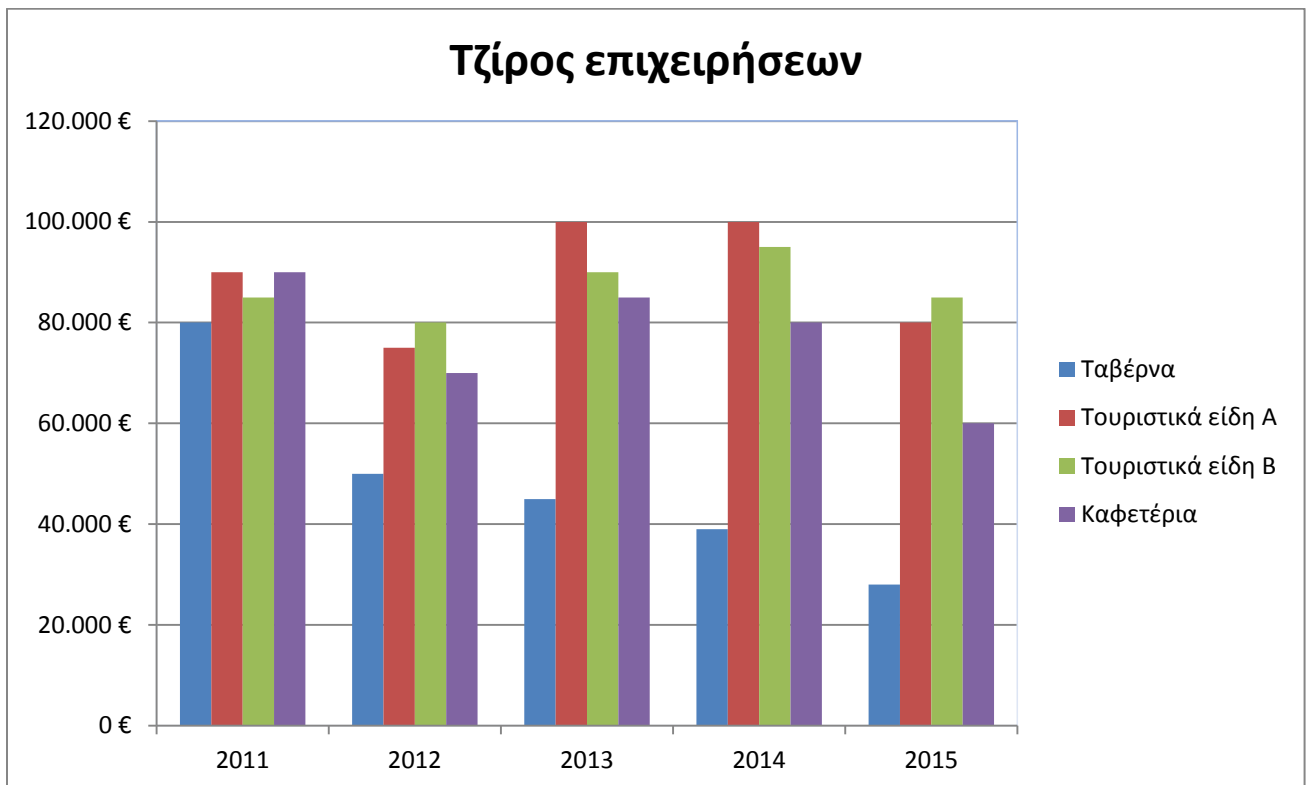
τζίρο ισόποσο με την προηγούμενη χρονιά στα 100.000€, ενώ στο «Τουριστικό Β» ο τζίρος αυξήθηκε κατά 5.000€ (από 90.000€ στις 95.000€).

Η περσινή χρονιά ήταν ιδιαίτερος δύσκολη για τις επιχειρήσεις του Κατάκολου, οι οποίες είδαν κατακόρυφη πτώση στον τζίρο τους. Η μείωση στην άφιξη κρουαζιερόπλοιων και επιβατών, είχε όπως είναι φυσικό τον ανάλογο αντίκτυπο και στα έσοδα των επιχειρήσεων. Και οι τέσσερις επιχειρήσεις που μελετάμε είδαν μείωση στο τζίρο τους ακόμα και κατά 25%, σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Αναλυτικότερα, η μεγαλύτερη μείωση σημειώθηκε στην ταβέρνα και την επιχείρηση «Τουριστικό Α» όπου από 100.000€ το 2014, έπεσε στα 80.000€, μια σημαντική διαφορά της τάξεως των 20.000€. Στα ίδια πλαίσια κινήθηκε και η μείωση του τζίρου της καφετέριας, όπου από 80.000€, έπεσε το 2015 στα 60.000€, σημειώνοντας διαφορά 20.000€. Εν συνεχεία, ο –ήδη χαμηλός- τζίρος της ταβέρνας μειώθηκε κατά 11.000€, από 39.000€ που ήταν το 2014, στα 28.000€ το 2015. Την μικρότερη μείωση το περασμένο έτος παρατηρήσαμε στην επιχείρηση «Τουριστικό Β» κατά 10.000€, όπου από 95.000€ έφτασε στα 85.000€.

Στα διαγράμματα που ακολουθούν αποτυπώνονται οι διακυμάνσεις στο τζίρο των τεσσάρων επιχειρήσεων που μελετάμε κατά τα έτη 2011 έως 2015:



Γράφημα 5.5 Τζίρος επιχειρήσεων (Α)



Γράφημα 5.5 Τζίρος επιχειρήσεων (Β)

Η επιχείρηση που επλήγη περισσότερο είναι η ταβέρνα καθώς από 80.000€ τζίρο το 2011, τη περσινή χρονιά κατέβηκε στα 28.000€, σημειώνοντας πτώση 65%. Τα σύγχρονα πακέτα κρουαζιέρας περιλαμβάνουν άφθονο φαγητό χωρίς επιπλέον επιβάρυνση, πλήττοντας τις τοπικές επιχειρήσεις εστίασης. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την αύξηση του φόρου προστιθέμενης αξίας στον κλάδο της εστίασης που αύξησε τις τιμές, αποτελεί τροχοπέδη για τους επισκέπτες της περιοχής. Έτσι, είναι αναμενόμενο εφόσον επιθυμούν να διατηρήσουν τα έξοδα τους σε χαμηλό επίπεδο να επιλέγουν να γευματίσουν εντός του πλοίου και όχι σε κάποια ταβέρνα της περιοχής. Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν αρκετοί επισκέπτες οι οποίοι επιλέγουν να δοκιμάσουν την ελληνική παραδοσιακή κουζίνα, γευματίζοντας σε κάποια ταβέρνα του Κατάκολου, χωρίς να επηρεάζονται από το επιπλέον κόστος.

Η επόμενη επιχείρηση που μελετάμε είναι μια καφετέρια-αναψυκτήριο στην περιοχή του Κατάκολου. Ο τζίρος της συγκεκριμένης επιχείρησης σημείωσε κάποιες διακυμάνσεις και όπου τελικά διαμορφώθηκε την περασμένη χρονιά στα 60.000€. Η διαφορά της καφετέριας και της ταβέρνας είναι ότι λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, σε αντίθεση με τα τουριστικά που ανοίγουν μόνο τις μέρες που έρχεται κάποιο κρουαζιερόπλοιο.

Επομένως, ο τζίρος τους δεν είναι αντιπροσωπευτικό παράδειγμα της τουριστικής κίνησης, καθώς σχετίζεται σε μεγάλο ποσοστό και με τους ντόπιους κατοίκους.

Οι υπόλοιπες επιχειρήσεις του δείγματος μας σημείωσαν πτώση στον τζίρο τους αλλά σε μικρότερο βαθμό από τις προαναφερθείσες. Βέβαια δεν είναι λογική μία σύγκριση ανάμεσα σε επιχειρήσεις διαφορετικού κλάδου, καθώς η ζήτηση δεν είναι η ίδια. Τα καταστήματα «Τουριστικό Α» και «Τουριστικό Β» τα οποία πωλούν αναμνηστικά αντικείμενα, παραδοσιακά προϊόντα (ελαιόλαδο, κρασί) και ενδύματα είναι επιχειρήσεις που σίγουρα θα επισκεφτεί κάποιος ταξιδιώτης στην περιοχή.

Είναι λογικό να υπάρχει μεγάλη ζήτηση για αναμνηστικά και τοπικά προϊόντα, καθώς η περιοχή φημίζεται γι' αυτά και οι επισκέπτες είναι δύσκολο να τα βρουν στην πατρίδα τους. Εμπορεύονται λοιπόν προϊόντα, τα οποία πάντα θα έχουν ζήτηση και θα είναι ψηλά στις προτιμήσεις τους. Οι επιχειρήσεις λοιπόν αυτές, που εξαρτώνται 100% από τον τουρισμό, είτε είδαν μείωση στο τζίρο τους, είτε έμειναν

σε σταθερά επίπεδα, φαινόμενο απολύτως κατανοητό λόγω της πτώσης της τουριστικής κίνησης.

Όπως αναφέραμε παραπάνω ο αριθμός των μελών των πληρωμάτων των πλοίων που ελλιμενίζονται στο Κατάκολο αντιστοιχεί περίπου στο 40% του αριθμού των επιβατών. Είναι λοιπόν προφανές πόσο σημαντική είναι και η συνεισφορά του πληρώματος στην τοπική οικονομία. Κατά τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου στο Κατάκολο, ένα πολύ μεγάλο ποσοστό του πληρώματος επισκέπτεται τις τοπικές επιχειρήσεις και προχωρά σε αγορές.

Συνοψίζοντας, η καλύτερη χρονιά για την οικονομία του Κατάκολου σύμφωνα με τα στοιχεία μας είναι το 2013, καθώς έφτασαν 311 κρουαζιερόπλοια με 763.966 επιβάτες. Μπορεί ο αριθμός των πλοίων να μειώθηκε σε σχέση με το 2014, αλλά ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε, καθώς όπως φαίνεται στο Κατάκολο φτάνουν πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας. Οι τρεις από τις τέσσερις επιχειρήσεις του δείγματός μας σημείωσαν σημαντική αύξηση στα έσοδά τους, τα οποία ήταν τα μεγαλύτερα συγκριτικά με τις υπόλοιπες χρονιές που μελετήσαμε, αποδεικνύοντας ότι παρά την οικονομική κρίση, οι επιβάτες στήριξαν κατά πολύ την τοπική οικονομία.

Οι επιχειρήσεις του Κατάκολου στηρίζονται σε μεγάλο ποσοστό στον τουρισμό κρουαζιέρας στην περιοχή και η επιβίωσή τους εξαρτάται από αυτόν. Όπως προαναφέραμε, οι πιο πολλές επιχειρήσεις (κυρίως με τουριστικά, ενδύματα και παραδοσιακά προϊόντα) λειτουργούν μόνο τις μέρες και ώρες που βρίσκονται κρουαζιερόπλοια, οπότε είναι αναμενόμενο τα έσοδα των επιχειρήσεων να είναι ανάλογα των αφίξεων, καθώς όσο μειώνονται οι μεν, μειώνονται και τα δε. Το φαινόμενο αυτό επιβεβαιώνεται μετά από την μελέτη των πινάκων που περιλαμβάνουν τον τζίρο και τον αριθμό κρουαζιερόπλοιων και επιβατών. Οι προσπάθειες λοιπόν για προσέλκυση περισσότερων κρουαζιερόπλοιων στην περιοχή, αλλά και η επέκταση της τουριστικής σεζόν, θα δώσει μία «ανάσα» στην τοπική οικονομία, αλλά και κίνητρο για την δημιουργία νέων επιχειρήσεων.

5.11 Προτάσεις για να γίνει το Κατάκολο πιο ελκυστικός προορισμός

Το Κατάκολο αποτελεί ήδη έναν πολύ ελκυστικό προορισμό για τους επιβάτες λόγω της φυσικής ομορφιάς του τόπου και της μεγάλης πολιτιστικής κληρονομιάς του, αλλά και για τις εταιρείες κρουαζιέρας, λόγω των πολύ οικονομικών λιμενικών τελών.

Συγκεκριμένα:

- ✓ Λιμενικά τέλη επιβατών: 0,30 €/ άτομο
- ✓ Λιμενικά τέλη πλοίων: (πλοίο 294 m) → 950€
- ✓ Νερό → 2,90 €/ τόνο
- ✓ Στερεά απόβλητα → 125€/ 5 m³
- ✓ Υγρά απόβλητα → 65€/ m³
- ✓ Τελωνείο → 60€

Ωστόσο, ένα μεγάλο ποσοστό των επισκεπτών που φτάνουν στο Κατάκολο (40-50%) έχει έρθει και στο παρελθόν στην περιοχή είτε για να επισκεφτούν την Αρχαία Ολυμπία, είτε να απολαύσουν τη φυσική ομορφιά του τόπου. Οι επισκέπτες αυτοί επιλέγουν είτε να μην αποβιβαστούν από το πλοίο, είτε να περιηγηθούν απλά στην περιοχή. Στο ποσοστό αυτών των τουριστών που δεν αποβιβάζονται καν, θα πρέπει να δοθεί ένα κίνητρο να βγουν από το πλοίο ώστε να περάσουν χρόνο στην περιοχή αλλά και να ενισχυθεί η τοπική οικονομία. Τα κίνητρα θα δοθούν μέσω κάποιων εναλλακτικών δραστηριοτήτων που θα εγείρουν το ενδιαφέρον των επισκεπτών αλλά και θα κάνουν την παραμονή τους στην περιοχή μια ωραία εμπειρία.

Από την άλλη πλευρά, μέγιστης σημασίας είναι η προσέλκυση περισσότερων εταιρειών κρουαζιέρας. Πέρα από την ζήτηση που έχει το Κατάκολο σαν προορισμός, θα πρέπει να δοθούν κίνητρα, μέσω της προοπτικής του home porting, των εγκαταστάσεων, των δραστηριοτήτων και των λιμενικών τελών, ώστε ολοένα και περισσότερες εταιρείες κρουαζιέρας να επιλέγουν το λιμάνι για προορισμό.

Οι προτάσεις για να γίνει το Κατάκολο ελκυστικός προορισμός για τις εταιρείες κρουαζιέρας αλλά και ιδανικός προορισμός για τους επισκέπτες, έχουν ως στόχο την ολοκληρωμένη ανάπτυξη της περιοχής. Οι πολλοί και διαφορετικοί τομείς πρέπει να συνεργαστούν αρμονικά, ώστε οι παρεμβάσεις που θα γίνουν να προωθήσουν το τουριστικό προϊόν και να ενισχύσουν την τοπική κοινωνία και οικονομία.

5.11.1 Προτάσεις για την προβολή του Κατάκολου διεθνώς

Κατά κύριο λόγο θα πρέπει να διαφημιστεί το Κατάκολο συστηματικά ώστε να γίνει παγκοσμίως γνωστό για τις φυσικές ομορφιές του αλλά και για την πλούσια ιστορία της περιοχής. Αρχαιολογικοί χώροι, μουσεία, δάση και παραθαλάσσια τοπία θα πρέπει να προβάλλονται συστηματικά τόσο μέσω του διαδικτύου, όσο και στα μέσα μαζικής ενημέρωσης του εξωτερικού, με στόχο να αυξηθεί η τουριστική κίνηση και στον κλάδο της κρουαζιέρας και γενικά στην τουριστική αγορά. Σήμερα, υπάρχουν πολλοί ταξιδιωτικοί ιστότοποι (πχ trip advisor), στους οποίους άνθρωποι απ' όλον τον κόσμο αναζητούν πληροφορίες για μέρη που πρόκειται να επισκεφτούν. Αυτό αποτελεί μια καλή ευκαιρία να προβληθούν όλες οι δραστηριότητες, οι τοποθεσίες και τα ιστορικά μνημεία της περιοχής, ώστε να είναι ενήμεροι όσοι πρόκειται να έρθουν στο Κατάκολο και δεν επιθυμούν να λάβουν μέρος στις καθιερωμένες εκδρομές. Με την συστηματική διαφήμιση και προβολή του Κατάκολου και της ευρύτερης περιοχής στο εξωτερικό, η ζήτηση θα αυξηθεί και να οφέλη της κοινωνίας από την τουριστική κίνηση θα είναι αξιοσημείωτα. Πέρα από το κομμάτι της διαφήμισης, θα πρέπει να προσαρμοστούν όλοι στις προσαγές της νέας εποχής και τεχνολογίας. Σήμερα, που όλα γίνονται μέσω του διαδικτύου, για μέρος που δέχεται εκατομμύρια επισκέπτες ετησίως θα πρέπει να μπορούν εκ των προτέρων να βρουν άμεσα και έγκυρα πληροφορίες. Σήμερα που τα κινητά τηλέφωνα έχουν τις ίδιες δυνατότητες με έναν υπολογιστή, θα πρέπει να δημιουργηθεί μια εφαρμογή (application) δωρεάν προς όλους, όπου θα περιλαμβάνονται: λεπτομερείς χάρτες της περιοχής, δρομολόγια και κόστος λεωφορείων, κοντινές παραλίες, εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια, καφετέριες, μνημεία, δραστηριότητες κλπ. Τέλος, οι ίδιες πληροφορίες θα μπορούσαν να

γνωστοποιούνται μέσω φυλλαδίων που θα μοιράζονται στους επιβάτες στο προηγούμενο λιμάνι διέλευσης από το Κατάκολο ή στο λιμάνι εκκίνησης.

Επίσης, προτείνεται η δημιουργία μίας εξειδικευμένης διαδικτυακής πύλης, όπου οι ενδιαφερόμενοι θα μπορούν να κάνουν μία εικονική περιήγηση σε όλη την περιοχή του Κατάκολου, ώστε να αυξήσει το ενδιαφέρον των υποψήφιων επισκεπτών, αντικρίζοντας τη φυσική ομορφιά του τόπου.

5.11.2 Προτάσεις για εναλλακτικές δραστηριότητες στην περιοχή

Όπως αναφέραμε και πιο πάνω, ένα μεγάλο ποσοστό όσων έρχονται στην περιοχή με κρουαζιερόπλοια, έχουν έρθει στο παρελθόν στην περιοχή κυρίως για να επισκεφτούν την Αρχαία Ολυμπία. Πέρα από την επίσκεψη αυτή θα πρέπει να τους δίνεται η δυνατότητα εναλλακτικής αξιοποίησης του χρόνου που παραμένουν στην περιοχή. Οι πιο πολλοί από αυτούς προτιμούν κατά την διάρκεια της επίσκεψής τους είτε να παραμείνουν στο πλοίο, είτε να περιπλανηθούν στην περιοχή του Κατάκολου. Για τον λόγο αυτό πρέπει να αξιοποιηθούν τουριστικά οι περίπου 20 αρχαιολογικοί χώροι που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τόπους επίσκεψης και να ενταχθούν στις προτεινόμενες προαιρετικές εκδρομές.

Οι σημαντικότεροι:

- Ναός επικούρειου Απόλλωνα: βρίσκεται στις Βάσες Φιγαλείας περίπου 95 χλμ από το Κατάκολο. Το μνημείο αυτό χτίστηκε προς το δεύτερο μισό του 5^{ου} αιώνα π.χ. από τον αρχιτέκτονα Ικτίνο προς τιμή του Θεού Απόλλωνα, ο οποίος βοήθησε την πόλη να ξεπεράσει μια επιδημία πανώλης. Το 1986 ανακηρύχτηκε από την Unesco ως Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς και αποτελεί ένα από τα καλύτερα σωζόμενα μνημεία της κλασικής αρχαιότητας.
- Κάστρο Χλεμούτσι (Κυλλήνης): βρίσκεται κοντά στην Κυλλήνη σε απόσταση περίπου 50 χλμ από το Κατάκολο. Αποτέλεσε μεσαιωνικό Φράγκικο κάστρο του Πριγκιπάτου της Αχαΐας και κατασκευάστηκε το 1220 κατά την εποχή της Φραγκοκρατίας από το Γοδεφρείδο Β' Βιλεαρδουίνο στην Ηλεία και προστάτευε την ευρύτερη περιοχή. Ακόμα και σήμερα το εντυπωσιακό κάστρο αποτελεί αριστούργημα φρουριακής αρχιτεκτονικής.

- Δημοτική αγορά Πύργου: είναι αναμφισβήτητο το πιο σημαντικό διατηρητέο κτίριο της πόλης. Το διάστημα της ανοικοδόμησής του τοποθετείται περί το 1880 και αποδίδεται στον Αρχιτέκτονα Ερνέστο Τσίλερ και λειτούργησε ως κεντρική αγορά της πόλης μέχρι το 1957. Το κτίριο ανακαινίστηκε και λειτουργεί από το 2013 σαν μουσείο που κοσμεί την πόλη του Πύργου.
- Θέατρο Αρχαίας Ήλιδας: Το θέατρο κτίστηκε τον 4ο αι. π.χ. στα βόρεια της αρχαίας αγοράς της Αρχαίας Ήλιδας και παρουσιάζει την μάλλον σπάνια ιδιομορφία καθώς το κοίλο του ήταν χωμάτινο. Σήμερα πραγματοποιούνται συναυλίες και θεατρικές παραστάσεις.

Πέρα από τους αρχαιολογικούς χώρους, υπάρχουν δεκάδες τοποθεσίες απaráμιλλης φυσικής ομορφιάς, όπου υπάρχει δυνατότητα να διοργανωθούν δραστηριότητες (πεζοπορία, ποδηλασία βουνού, rafting, παρατήρηση πτηνών κλπ) για τους επισκέπτες κρουαζιέρας, όπως το δρυόδασος Φολόης, το μοναδικό επίπεδο δάσος της Ελλάδος, οι ποταμοί Αλφειός και Ερύμανθος, το φαράγγι Γκούρα, η λίμνη Καϊάφα και ο Υγρότοπος Κοτυχίου- Στροφυλιάς. Επιπλέον, πολλοί είναι οι επισκέπτες που ενδιαφέρονται για τον θρησκευτικό τουρισμό. Γι' αυτόν το λόγο, θα μπορούσαν να ενταχθούν στις εκδρομές αξιοθέατα θρησκευτικού χαρακτήρα και μοναστήρια, όπως οι μονές Βλαχερνών, Ισόβας, Φραγκαβίλλας, όπου οι τουρίστες θα μπορούν να θαυμάσουν σπουδαίες τοιχογραφίες και εκκλησιαστικά κειμήλια. Εάν λοιπόν ενταχθούν τα μέρη αυτά στις προαιρετικές εκδρομές, θα αναπτυχθούν και άλλες εναλλακτικές μορφές τουρισμού, πολιτιστικού και θρησκευτικού ενδιαφέροντος.

Από την άλλη πλευρά, πολλοί είναι οι επισκέπτες που κατά την παραμονή τους σε μία περιοχή επιθυμούν απλά να περιπλανηθούν στην πρωτεύουσα και να δουν πώς ζουν οι κάτοικοι και να ζήσουν για λίγο όπως αυτοί. Ο Πύργος είναι μια όμορφη πόλη με ζεστούς και φιλόξενους κατοίκους. Δεν είναι τυχαίο που σύμφωνα με την μυθολογία ο Ξένιος Ζευς καταγόταν από την Ηλεία. Έτσι πολλοί τουρίστες επιλέγουν κατά την σύντομη παραμονή τους στην περιοχή να επισκεφτούν τον Πύργο. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να μοιράζονται χάρτης της πόλης και ενημερωτικό υλικό στους τουρίστες κατά την άφιξή τους στο Κατάκολο. Στο ενημερωτικό υλικό θα περιλαμβάνονται τα δρομολόγια τρένων και λεωφορείων

καθώς και το αντίτιμο των εισιτηρίων, μέρη που πρέπει οπωσδήποτε να επισκεφτεί κάποιος στην πόλη, καταστήματα, εστιατόρια, καφετέριες και οτιδήποτε μπορεί να προσελκύσει το τουριστικό κοινό. Παράλληλα θα πρέπει να υπάρξουν πιο συχνά δρομολόγια λεωφορείων που θα συνδέουν το λιμάνι με την πόλη του Πύργου αλλά και να υπάρξει συνεννόηση του δήμου με τον εμπορικό σύλλογο, ούτως ώστε κάποια καταστήματα να επεκτείνουν το ωράριο τους ανάλογα με την ώρα αναχώρησης του κάθε πλοίου. Επιπλέον, θα ήταν μια καλή ιδέα να διοργανώνονται περίπατοι στην πόλη από γκρουπ επισκεπτών όπου ένας συνοδός θα τους ξεναγεί στα όμορφα σημεία της πόλης, όπως για παράδειγμα τα κτίρια του αρχιτέκτονα Ερνέστο Τσίλλερ (παλαιά αγορά και χημείο), το θέατρο «Απόλλων», να θαυμάσουν την θέα από το «Επαρχείο» και να δοκιμάσουν ελληνικά εδέσματα και κρασί σε κάποιο από τα εστιατόρια της πόλης.

5.11.3 Προτάσεις για την ανάπτυξη του home porting

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που θα κάνει το Κατάκολο πιο ελκυστικό προορισμό για τις εταιρείες κρουαζιέρας και τους τουρίστες, είναι η ανάπτυξη του home porting. Όπως αναλύσαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο το home porting μπορεί να αποφέρει πολύ σημαντικά οφέλη στην τοπική οικονομία του τόπου.

Ωστόσο, θα πρέπει να υπάρξει συνεργασία και να γίνουν οι απαιτούμενες ενέργειες από την πλευρά των αρμόδιων τοπικών φορέων και Υπουργείων, ώστε να εξασφαλίσουν όλους τους όρους για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός. Η ανάπτυξη του home porting θα επιτευχθεί μέσω της δημιουργίας ενός δικτύου συγκοινωνιακών υποδομών που θα καλύψει τις ανάγκες των ταξιδιωτών. Επιτακτική ανάγκη είναι η δημιουργία αεροδρομίου στο νομό Ηλείας σε μικρή απόσταση από το λιμάνι ή υδατοδρόμιο, ώστε να είναι εύκολη η πρόσβαση όσων θα ξεκινήσουν από εκεί άμεσα την κρουαζιέρα τους. Με ταξιδιωτικά πακέτα fly& cruise και fly, stay& cruise οι επισκέπτες θα μπορούν να φτάσουν χωρίς ταλαιπωρία στο Κατάκολο, να διανυκτερεύσουν σε κάποιο ξενοδοχείο και να ξεκινήσουν ξεκούραστα την κρουαζιέρα τους.

Το home porting θα είναι μια ανάσα για την τοπική οικονομία, καθώς η μέση δαπάνη των επιβατών στα λιμάνια εκκίνησης μπορεί να ξεπεράσει τα 600 ευρώ, ενώ στα λιμάνια διέλευσης δε ξεπερνούν τα 80-100 ευρώ.

Έτσι, οι ταξιδιώτες που θα έχουν την δυνατότητα να έρθουν 1-2 ημέρες νωρίτερα στην περιοχή και θα έχουν την ευκαιρία να γνωρίσουν τις ομορφιές της Ηλείας και τα αρχαιολογικά μνημεία, ενώ παράλληλα θα έχουν και την ευκαιρία να χαλαρώσουν ώστε να ξεκινήσουν ξεκούραστοι τις διακοπές τους.

5.11.5 Προτάσεις για καινοτόμες επιχειρήσεις- προώθηση τοπικών προϊόντων

Η Ηλεία πέρα από τις φυσικές ομορφιές της, έχει συνδέσει το όνομά της και τα τοπικά προϊόντα της, κυρίως με την εξαιρετική ποικιλία ελαιόλαδου και τα εκπληκτικά κρασιά της. Οι επισκέπτες δείχνουν μία ιδιαίτερη προτίμηση στα προϊόντα αυτά, τα οποία είναι δύσκολο να τα βρουν στην χώρα τους. Μία πρόταση είναι να δημιουργηθεί μια υπαίθρια αγορά, αισθητικά προσεγμένη, με ομοιόμορφα κιόσκια, όπου θα πωλούνται εγχώρια παραδοσιακά αγαθά από μικρούς παραγωγούς της περιοχής, έναντι ενοικίου ή με την χορήγηση αδειών. Οι επισκέπτες θα έχουν τη δυνατότητα να αγοράσουν παραδοσιακά προϊόντα όπως λάδι, κρασί, ζυμαρικά, μέλι, μαρμελάδες, γλυκά του κουταλιού, τυριά, υφαντά από συλλόγους γυναικών αλλά και χειροποίητα κοσμήματα και σαπούνια. Αναφορικά με την κατασκευή θα μπορούσαν να είναι είτε ξύλινα, είτε πέτρινα με ειδικά διαμορφωμένο περιβάλλοντα χώρο και έντονη την παρουσία του παραδοσιακού στοιχείου. Η αγορά αυτή θα λειτουργεί συμπληρωματικά με τα ήδη υπάρχοντα καταστήματα, θα δώσει οικονομική ανάσα στους μικρούς παραγωγούς και θα ομορφύνει περισσότερο την περιοχή, καθώς θα δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην κατασκευή και την τελική μορφή της.

Επιπλέον, θα ήταν απαραίτητο ο δήμος και άλλοι τοπικοί φορείς (πχ εμπορικός σύλλογος) να κατασκευάσουν μικρά κιόσκια εντός του λιμένα σε κοντινή απόσταση από τα κρουαζιερόπλοια, τα οποία πιθανόν να νοικιάζονται έναντι κάποιου συμβολικού ποσού, σε διάφορες επιχειρήσεις της περιοχής, ιδίως αυτές που σχετίζονται με την ψυχαγωγία και τις οδικές μεταφορές. Τα κιόσκια αυτά θα παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες στους τουρίστες για επιχειρήσεις στενά

συνυφασμένες με τον τουρισμό, όπως για παράδειγμα ενοικιάσεις αυτοκινήτων, ποδηλάτων, σκαφών, λαογραφικά μουσεία, παροχές και αναλυτικό κοστολόγιο διαδρομών των ταξί, μέρη για θαλάσσια σπορ και γενικότερα οτιδήποτε μπορεί να κεντρίσει το ενδιαφέρον των επισκεπτών.

Από την άλλη πλευρά ίσως χρειάζονται νέες επιχειρήσεις και ιδέες που θα «κεντρίσουν» το ενδιαφέρον των επισκεπτών και θα τους δώσουν την ευκαιρία να περάσουν τις λίγες ώρες παραμονής τους στο Κατάκολο διαφορετικά. Σε απόσταση αναπνοής από το λιμάνι υπάρχει κατάλληλη παραλία για την δημιουργία water park, όπου υπό την επίβλεψη ναυαγοσωστών οι τουρίστες θα μπορούν να κάνουν θαλάσσια σπορ και αθλήματα με ασφάλεια. Μία άλλη καινοτόμα επιχείρηση θα ήταν ένα κέντρο δημιουργικής απασχόλησης για τα παιδιά. Καθώς πολλοί επισκέπτες κρουαζιέρας επιλέγουν να ταξιδέψουν με τα παιδιά τους, θα ήταν μια πρωτότυπη ιδέα αυτά τα παιδιά να απασχολούνται δημιουργικά κατά τη διάρκεια παραμονής τους στο Κατάκολο. Παιδότοπος, καλλιτεχνικά εργαστήρια, κουκλοθέατρο, τα οποία θα λειτουργούν υπ' ευθύνη παιδαγωγών, θα ενισχύουν τη δημιουργικότητα των μικρών επισκεπτών, ενώ οι γονείς τους θα μπορούν να περιηγηθούν χωρίς άγχος στα μαγαζιά της περιοχής. Αυτές και άλλες επιχειρήσεις που σκοπό έχουν να δημιουργήσουν μια νότα διαφορετικότητας στην περιοχή, θα ενισχύσουν την τουριστική κίνηση και θα προσελκύσουν ακόμα και επιβάτες οι οποίοι παραμένουν στο πλοίο καθώς, είτε έχουν επισκεφτεί την περιοχή στο παρελθόν, είτε δεν βρίσκουν κάποια ενδιαφέρουσα δραστηριότητα.

5.11.6 Προτάσεις για την αισθητική βελτίωση της εικόνας του λιμένα

Η ευρύτερη περιοχή του λιμανιού, είναι η πρώτη εικόνα που αντικρίζουν οι επισκέπτες κρουαζιέρας κατά την άφιξη τους στο Κατάκολο. Έτσι, κρίνεται απαραίτητη η βελτίωση όλης της εικόνας του λιμανιού με την κατασκευή νέων κτιρίων και εγκαταστάσεων. Η εικόνα εγκαταλελειμμένων αποθηκών και διοικητικών κτιρίων παλαιότητας, δεν επιτρέπεται σε ένα λιμάνι που θέλει να θεωρείται σύγχρονο και ανταγωνιστικό. Είναι αναγκαίο όλα τα οικήματα που δεν χρησιμοποιούνται να ανακατασκευαστούν και να χρησιμοποιηθούν για λόγους ενίσχυσης του τουρισμού, όπως περίπτερα πληροφοριών, γκαλερί, εμπορικά καταστήματα, μουσεία. Είναι επιτακτική ανάγκη να πραγματοποιηθεί η ανάπλαση

της χερσαίας ζώνης του λιμένας με τα έργα που αναφέραμε σε προηγούμενο κεφάλαιο.

5.11.7 Προτάσεις σχετικά με το κόστος παροχής υπηρεσιών

Γενικότερα, το κόστος για τις παρεχόμενες υπηρεσίες είναι ένας παράγοντας πολύ σημαντικός για την τουριστική ανάπτυξη μίας περιοχής, ιδιαίτερα σε αυτή τη δύσκολη περίοδο της οικονομικής κρίσης που διανύουμε. Όσο ελκυστικός και αν είναι ο προορισμός πρέπει να γίνεται έλεγχος από τους φορείς του τουρισμού στο κόστος παροχής υπηρεσιών και να αντιμετωπίζονται αυστηρά τα όποια φαινόμενα αισχροκέρδειας. Δεν θα πρέπει, λοιπόν, οι φορείς της τουριστικής ανάπτυξης να επαναπαύονται λόγω της ελκυστικότητας της περιοχής και του προφίλ των ίδιων των επισκεπτών, την ίδια στιγμή που υπάρχουν πολύ οικονομικοί ανταγωνιστικοί προορισμοί. Επίσης, δεν θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη η τουριστική κίνηση, λόγω των θέλητρων της περιοχής. Ωστόσο, μία αύξηση του κόστους θα πρέπει να συνοδεύεται από μία ακόμα μεγαλύτερη αύξηση στις παρεχόμενες υπηρεσίες και στα αγαθά.

Κλείνοντας, σε κάθε περίπτωση οι παραπάνω ενέργειες προϋποθέτουν πως όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς θα πρέπει να διατηρήσουν αλλά και να βελτιώσουν όπου κρίνεται απαραίτητο την ποιότητα των υπηρεσιών τους. Επίσης θα πρέπει να δοθούν κίνητρα στην ιδιωτική πρωτοβουλία, χωρίς εμπόδια, ώστε να γίνουν επενδύσεις στο Κατάκολο με στόχο την άμεση αναβάθμισή του.

Εάν συνεργαστούν αρμονικά όλοι οι φορείς του τόπου και οι εταιρείες κρουαζιέρας –κυρίως μέσω των πρακτόρων τους- θα αναπτυχθεί το Κατάκολο και τα οφέλη από τον κλάδο θα πολλαπλασιαστούν. Ωστόσο, θα πρέπει και η ίδια η κοινωνία να αποδεχτεί κάποιες αλλαγές, από τις οποίες θα επωφεληθεί μακροπρόθεσμα στον οικονομικό τομέα (αύξηση εσόδων, νέες θέσεις εργασίας) αλλά και στον τρόπο ζωής των κατοίκων μέσω της ολοκληρωμένης ανάπτυξης του Κατάκολου.

5.12 Κατάκολο 2016

Το 2016 με βάση το πρόγραμμα αφίξεων των εταιρειών κρουαζιέρας, φαίνεται πως θα είναι μία καλή χρονιά, ιδιαίτερα σε σχέση με το 2015. Η προγραμματισμένες αφίξεις πρόκειται να αυξηθούν, δίνοντας μια ανάσα στην τοπική οικονομία, αλλά και στην οικονομία της χώρας γενικότερα, η οποία έχει βυθιστεί στην ύφεση. Τα έργα που πραγματοποιούνταν στο Κατάκολο σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση προκάλεσαν μείωση στις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και επιβατών τα τελευταία χρόνια, με άμεση επίπτωση στην οικονομία της χώρας και της περιοχής.

Γενικότερα, το 2016 μπορεί να χαρακτηριστεί ως μία χρονιά με ιδιαιτερότητες στον τομέα της κρουαζιέρας. Το προσφυγικό ζήτημα φαίνεται να αποτελεί τροχοπέδη για πολλά νησιά του Ανατολικού Αιγαίου (πχ Χίος, Λέσβος, Κως) και όχι μόνο που αποτελούν αρκετά δημοφιλείς προορισμούς κρουαζιέρας, καθώς πολλές είναι οι εταιρείες που δεν τα συμπεριέλαβαν φέτος στους προορισμούς τους. Ο τουρισμός κρουαζιέρας σε πολλά από τα νησιά της χώρας, αλλά και τον Πειραιά αντιμετωπίζει μεγάλη κρίση από την αρχή της περιόδου, με πολύ αρνητικά αποτελέσματα για την οικονομία και την κοινωνία.

Επιπλέον, το 2016 έχουν σημειωθεί πολλά τρομοκρατικά χτυπήματα σε ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις, εκ των οποίων πολλά έχουν σημειωθεί στην Τουρκία. Παρά τα μέτρα ασφαλείας επικρατεί προβληματισμός και ανησυχία στο επιβατικό κοινό. Ο φόβος για τρομοκρατικές επιθέσεις στην Τουρκία, μείωσε κατά πολύ τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στην Κωνσταντινούπολη και στα παράλια της χώρας, καθώς πολλές εταιρείες αναπροσαρμόζουν τα προγράμματά τους και διαφοροποιούν τους αρχικούς προορισμούς. Πολλές εταιρείες μη θέλοντας να ρισκάρουν την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματός τους και κατ' επέκταση τη φήμη και την αξιοπιστία τους, αποκλείουν τα τουρκικά λιμάνια από τις κρουαζιέρες τους. Σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις η Τουρκία μπορεί να έχει μείωση στην κρουαζιέρα που θα αγγίξει και το 60% για το 2016. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι εταιρείες, είτε να προσθέτουν κάποιους άλλους ασφαλείς προορισμούς, είτε να παραμένουν περισσότερες ώρες σε κάποιους άλλους. Ένας από αυτούς τους προορισμούς είναι το Κατάκολο, το οποίο ωφελήθηκε πολύ, καθώς πολλές

εταιρείες παρέμειναν παραπάνω απ' ότι αρχικά είχαν προγραμματίσει, όπως η Costa Cruises, η οποία κάθε Τρίτη παρέμενε στο λιμάνι 8 ώρες.

Σε γενικό, με τον «αποκλεισμό» κάποιων περιοχών από τις εταιρείες κρουαζιέρας (Αίγυπτος, Λιβύη, Ισραήλ, Κωνσταντινούπολη, τουρκικά παράλια) τίθεται θέμα για την ποικιλία που παρέχουν στις επιλογές. Για παράδειγμα, μία εταιρεία η οποία δραστηριοποιείται στην Μεσόγειο δεν μπορεί να προσφέρει εκδρομές με προορισμούς μόνο των ίδιων χωρών (συνήθως Ιταλία και Ελλάδα) για όλα τα πλοία της. Οι περισσότεροι υποψήφιοι επιβάτες κρουαζιέρας επιλέγουν ταξίδια που θα τους δώσουν την ευκαιρία να επισκεφτούν πολλές χώρες και να γνωρίσουν διαφορετικές κουλτούρες. Ως αποτέλεσμα, η ζήτηση για τέτοια ταξίδια είναι χαμηλής, λόγω των περιορισμένων επιλογών σε προορισμούς.

Τέλος, η ολοκλήρωση των έργων ανάπλασης του λιμένα με στόχο των εκσυγχρονισμό του σε συνδυασμό με τα ανταγωνιστικά λιμενικά τέλη, έδωσε κίνητρο στις εταιρείες να εντάξουν το Κατάκολο σε πιο πολλές κρουαζιέρες τους.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ολοκληρώνοντας τη συγγραφή της παρούσας διπλωματικής εργασίας προέκυψαν κάποια συμπεράσματα για τον κλάδο της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και του Κατάκολου ειδικότερα. Η βιβλιογραφική, η διαδικτυακή αλλά κυρίως η πρωτογενής έρευνα μέσω των ερωτηματολογίων που αφορούσαν την εικόνα που έχουν σχηματίσει οι ερωτηθέντες για την κρουαζιέρα, αλλά και οι συνεντεύξεις που μου παραχώρησαν φορείς του Κατάκολου, αποτέλεσαν σημαντικό μοχλό για την άντληση αυτών των συμπερασμάτων.

Όπως έχει αναφερθεί σε προηγούμενα κεφάλαια ο κλάδος της κρουαζιέρας συνεχώς ανθεί με τις εταιρείες να προχωρούν σε ναυπηγήσεις ολοένα και περισσότερων πλοίων έτσι ώστε να ανταποκριθούν στην αυξανόμενη ζήτηση, ενώ το 2016 βρίσκει την αγορά κρουαζιέρας με 10 νέα πλοία.

Οι εταιρείες κρουαζιέρας θέλοντας να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας και να αυξήσουν τα έσοδά τους, κατασκευάζουν ολοένα και μεγαλύτερης χωρητικότητας κρουαζιερόπλοια. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να κατασκευάζονται κρουαζιερόπλοια-πλωτά ανάκτορα με πολλές δυνατότητες διασκέδασης (καζίνο, θέατρα, κινηματογράφους κλπ) που μπορούν να φιλοξενήσουν πολλές χιλιάδες επιβάτες.

Η κρουαζιέρα αποτελεί ευκαιρία ανάπτυξης τόσο σε περιόδους ακμής αλλά και ύφεσης. Αναφορικά με την Ελλάδα, ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι ένας πολύ αποτελεσματικός τρόπος αντιμετώπισης της κρίσης, καθώς αποτελεί μια πολύ σημαντική πηγή εσόδων για τη χώρα μας. Σημαντικό πλεονέκτημα για την Ελλάδα αποτελεί η θέση της, αφού η Μεσόγειος είναι η δεύτερη σημαντικότερη αγορά κρουαζιέρας παγκοσμίως. Ωστόσο, η ελληνική κρουαζιέρα δεν κατέχει το μερίδιο που κατέχει στις άλλες χώρες ή δεν κατέχει το μερίδιο που θα έπρεπε να της αναλογεί. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη υποδομών και εγκαταστάσεων στα ελληνικά λιμάνια αλλά και την «άγνοια» του μεγαλύτερου ποσοστού του πληθυσμού για την κρουαζιέρα. Οι περισσότεροι νομίζουν ότι απευθύνεται σε υψηλά εισοδήματα ή σε μεγαλύτερες ηλικίες. Πράγματι, παλαιότερα η κρουαζιέρα ήταν τουρισμός για τους λίγους και εύπορους, λόγω του υψηλού κόστους. Σήμερα, η ύπαρξη πολλών εταιρειών παγκοσμίως και ο μεγάλος ανταγωνισμός έχουν

καταστήσει το ταξίδι με κρουαζιέρα εφικτό σε όλους, ανεξάρτητα από το εισόδημα και την κοινωνική τάξη τους. Τέλος, άλλοι συγχέουν την κρουαζιέρα με την ακτοπλοΐα.

Για τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από την κρουαζιέρα απαιτούνται πολλές αλλαγές στις υποδομές, σε θέματα ασφάλειας, στη γραφειοκρατία, αλλά και στην ανάπτυξη του home porting. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες πρέπει να είναι ανταγωνιστικές με αυτές άλλων λιμένων κρουαζιέρας της Μεσογείου, που βρίσκονται στις πρώτες θέσεις των προτιμήσεων.

Η Ελλάδα, παρά την τρίτη θέση που κατέχει στην κατηγορία των δημοφιλέστερων κρατών κρουαζιέρας, αδυνατεί να αποκομίσει να οφέλη που της αντιστοιχούν, λόγω κυρίως της έλλειψης υποδομών και της απουσίας λιμένων εκκίνησης. Ωστόσο, οι οικονομικές συνέπειες της κρουαζιέρας για την οικονομία της χώρας είναι μεγάλης σημασίας, ειδικά αυτή τη δύσκολη περίοδο της οικονομικής κρίσης. Σημαντική είναι η συμβολή της κρουαζιέρας στην καταπολέμηση της ανεργίας και μέσω της χειμερινής κρουαζιέρας στην αντιμετώπιση των εποχιακών εισοδημάτων. Εάν οι υποδομές βελτιωθούν και τα προβλήματα αντιμετωπιστούν, οι προοπτικές ανάπτυξης είναι εξαιρετικές και η μεγιστοποίηση του οφέλους για τις τοπικές οικονομίες πολύ σημαντική.

Αναφορικά με το Κατάκολο, το επίνειο του Πύργου, είναι ένα γραφικό χωριό, σημαντικός προορισμός κρουαζιέρας, με ένα λιμάνι που χρόνο με το χρόνο εκσυγχρονίζεται. Η τουριστική κίνηση έχει σε γενικές γραμμές ανοδική τάση, με τις πιο σημαντικές εταιρείες κρουαζιέρας να το εντάσσουν κάθε χρόνο στις εκδρομές τους. Για την βελτίωση του λιμένα πραγματοποιήθηκαν έργα υποδομής που ολοκληρώθηκαν τον Ιανουάριο 2016 και είχαν ως στόχο την ενίσχυση του τουρισμού και της κρουαζιέρας, μέσω εργασιών στην κεντρική προβλήτα, επέκταση του προσήνεμου μόλου και του παραλιακού κρηπιδώματος. Αναφορικά με την οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας, η τοπική κοινωνία αποκομίζει μεγάλα οικονομικά οφέλη από τον κλάδο, καθώς οι αφίξεις των επιβατών πολλές φορές ξεπέρασαν το μισό εκατομμύριο. Στη δημοτικότητα του Κατάκολου συμβάλλει το τρίπτυχο θέση -Αρχαία Ολυμπία- φυσική ομορφιά, όπου τον καθιστά κορυφαίο

προορισμό. Από την άλλη πλευρά, τα μειονεκτήματα που αφορούν κυρίως τις υποδομές και την ασφάλεια ίσως αποτελέσουν τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάπτυξή του. Για τον λόγο αυτό γίνονται μελέτες για την πραγματοποίηση έργων που στοχεύουν να κάνουν το λιμάνι του Κατάκολου πιο ανταγωνιστικό και αντάξιο κορυφαίων λιμανιών. Ωστόσο, οι προβλέψεις για το 2017 δεν είναι πολύ αισιόδοξες για το Κατάκολο, λόγω του κλίματος φόβου και ανασφάλειας που έχουν δημιουργηθεί γύρω από την Τουρκία.

Η γενικότερη ανασφάλεια στην ανατολική Μεσόγειο ξεκίνησε με τις αναταραχές στην Αίγυπτο και τη Λιβύη και έφτασε στο αποκορύφωμά της τη φετινή χρονιά μετά τα επανειλημμένα τρομοκρατικά χτυπήματα στην Τουρκία. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένα κλίμα φόβου από όλες τις εταιρείες και να προχωρήσουν σε αποκλεισμό της Τουρκίας από τα προγραμματισμένα ταξίδια τους και να παραμείνουν περισσότερες ώρες σε κάποια από τα υπόλοιπα ή να τα αντικαταστήσουν με άλλα ασφαλέστερα. Εκ πρώτης όψεως αυτό είναι μία θετική εξέλιξη καθώς κερδίζουν έδαφος τα ελληνικά λιμάνια. Από την άλλη πλευρά φαίνεται πως η κατάσταση στην Τουρκία πρόκειται να συμπαρασύρει στο άμεσο μέλλον την Ελλάδα, καθώς τα πακέτα των εταιρειών δεν θα είναι ελκυστικά για την ανατολική Μεσόγειο. Την ώρα που οι εξελίξεις στη Μεσόγειο δεν είναι πολύ θετικές, η «βασίλισσα» της κρουαζιέρας Καραϊβική κερδίζει ολοένα και περισσότερο έδαφος, με τις εταιρείες να προχωρούν σε αύξηση των δρομολογίων τους στην περιοχή. Συγκεκριμένα, μία από τις δημοφιλέστερες εταιρείες κρουαζιέρας, η Carnival Cruise Line ανακοίνωσε πως πρόκειται να αυξήσει τη χωρητικότητά της στην Καραϊβική κατά 5%, με παράλληλη μείωση στη Μεσόγειο κατά 10%. Από αυτό το ντόμινο αποκλεισμών η Ελλάδα θα επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό, καθώς σύμφωνα με τα μέχρι στιγμής στοιχεία έχουν ακυρωθεί περίπου 158 προσεγγίσεις σε ελληνικούς προορισμούς. Ένα άλλο πρόβλημα που ταλανίζει την ελληνική κρουαζιέρα είναι το μεταναστευτικό. Πολλές εταιρείες απέκλεισαν δημοφιλείς προορισμούς, ιδιαίτερα στο Ανατολικό Αιγαίο καθώς μεγάλος αριθμός μεταναστών καθημερινά διακινούνται προς τα νησιά αυτά.

Θα ήθελα να κλείσω με την πεποίθησή μου, ότι η κρουαζιέρα έχει τη δυνατότητα να βοηθήσει τη χώρα μας, σε μια εποχή που οι περισσότεροι τομείς- τροφοδότες της οικονομίας έχουν καταρρεύσει.

BIBΛIOΓPAΦIA

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Διακομιχάλης Μ. Ν., (2009) «Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του». Αθήνα: Σταμούλης Α.Ε.
- Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος (2012) Κλαδική Μελέτη: «Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους €2δισ»
- Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλης , (2006) «Ευρωπαϊκές πολιτικές για την ναυτιλία». Αθήνα: Τυπωθήτω
- Καλοκάρδου Ρ. (1991). Θαλάσσιος τουρισμός, Μελέτη ΕΤΒΑ
- Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π., Γκρίμπα Ε. (2011), «Ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού». Αθήνα: Κριτική
- Μοίρα, Π. – Μυλωνόπουλος, 7. (2006). «Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση». Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας / e-Journal of Science and Technology (e-JST), Τ.Ε.Ι. Αθήνας, τόμος 1, τεύχος 2, σελ. 28-38
- Μυλωνάς Π., Βουμβάκη Φ., Σάββα Μ., Κουτούζου Α. (2012), «Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους €2δισ», Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Κλαδική μελέτη.
- ICAP (2009), «Τουριστικοί Λιμένες», Κλαδική Μελέτη, Αθήνα.
- Παπανίκος Γ.Θ., (2010), «Οι Ιστορικές Τάσεις της Ελληνικής Κρουαζιέρας» , *ATEM, Ελληνικός Τουρισμός: Εξαμηνιαία Έκθεση Ανάλυσης των Τουριστικών Τάσεων*», 2 (4), σελ. 27-30.
- Πανεπιστημιακές σημειώσεις Θεοδωρόπουλος Σ., «Ευρωπαϊκές πολιτικές στη ναυτιλία» 2014, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σελ 43-56
- Τραμπαδώρος Δ. , 2014 «Έρευνα γνώμης των Επισκεπτών Κρουαζιέρας στο Κατάκολο».

ΞΕΝΗ

- Dowling, R.K (2006). *Cruise Ship Tourism*. Cambridge: Cab International

- European Cruise Council (2014), *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014* Edition
- European Cruise Council (2015), *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015* Edition
- Lekakou M.B., Pallis A.A., (2004), "Cruising the Mediterranean Sea: Market Structures and EU Policy Initiatives", *Journal of Transport and Shipping, Vol 2, 2004.*

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕ ΠΗΓΕΣ

- «Άμεση στήριξη της κρουαζιέρας σε έξι σημεία» (2016). Ανακτήθηκε από <http://www.naftikachronika.gr/2016/08/26/amesi-stirixi-tis-krouazieras-se-exi-simeia/> (Τελευταία επίσκεψη: 1/9/2016)
- «Διεθνής Ένωση Κρουαζιέρας: 24 εκατ. επιβάτες για το 2016» (2016). Ανακτήθηκε από <http://www.liberal.gr/arthro/27308/oikonomia/nautilia/diethnis-enosi-krouazieras-24-ekat-epibates-gia-to-2016.html> (Τελευταία επίσκεψη: 15/6/2016)
- «Η κρουαζιέρα, παρά την αβεβαιότητα του 2015, κατέγραψε αύξηση εσόδων 10,2%. Το 43,6% στον Πειραιά» (2016). Ανακτήθηκε από <http://www.metaforespress.gr/nautilia/item/14379-i-krouaziera-para-tin-avevaiotita-tou-2015-kategrapse-ayksisi-esodon-10-2-to-43-6-ston-peiraia.html> (Τελευταία επίσκεψη: 20/6/2016)
- «Κρουαζιέρα: "ανάσα" για την Ελλάδα-Στοιχεία ΤτΕ» (2016). Ανακτήθηκε από <http://www.greekamericannewsagency.com/2010-01-19-17-50-12/2010-02-21-15-55-59/trapezes/44702-krouaziera-anasa-gia-tin-ellada> (Τελευταία επίσκεψη: 20/6/2016)
- Λοϊζου Κ. (2007) «Ο βίος και η πολιτεία του Mister Louis». Ανακτήθηκε από <http://www.tovima.gr/relatedarticles/article/?aid=180303> (Τελευταία επίσκεψη 2/4/2016)
- Λυριντζάκης Σ. «Η ιστορική εξέλιξη της κρουαζιέρας και των κρουαζιερόπλοιων». Ανακτήθηκε από <http://www.patris.gr/articles/104821?PHPSESSID=#.V-OatfmLTIV> (Τελευταία επίσκεψη 2/4/2016)

- «Οι έλληνες και οι κρουαζιέρες» (2009). Ανακτήθηκε από:
http://www.ethnos.gr/eidikes_dimosieuseis/arthro/oi_ellines_kai_oi_krouazieres-5440806/ (Τελευταία επίσκεψη: 5/4/2016)
- Ρουσάνογλου Ν. (2015) «Η έλλειψη υποδομών, τροχοπέδη για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας». Ανακτήθηκε από:
<http://www.kathimerini.gr/817201/article/oikonomia/epixeirhseis/h-elleiyh-yprodomwn-troxopedh-gia-thn-anapty3h-ths-kroyazieras> (Τελευταία επίσκεψη 10/7/2016)
- Ρουσάνογλου Ν. (2015) «Στα 506 εκατ. η συνεισφορά του κλάδου κρουαζιέρας στην οικονομία». Ανακτήθηκε από:
<http://www.kathimerini.gr/817038/article/oikonomia/epixeirhseis/dyo-dis-h-syneisfora-toy-kladoy-ths-kroyazieras-sthn-oikonomia> (Τελευταία επίσκεψη 10/7/2016)
- «Σε “Γαλλική Ριβιέρα” θα μετατραπεί το Κατάκολο!» (2014). Ανακτήθηκε από <http://www.patrisnews.com/nea-enimerosi/ileia/se-galliki-riviera-tha-metatrapei-to-katakolo> (Τελευταία επίσκεψη 10/8/2016)
- «Σε τροχιά ανάπτυξης η χειμερινή κρουαζιέρα» (2014). Ανακτήθηκε από:
<http://www.oxpa.gr/%CE%A3%CE%B5-%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%87%CE%B9%CE%AC-%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CF%84%CF%85%CE%BE%CE%B7%CF%82-%CE%B7-%CF%87%CE%B5%CE%B9%CE%BC%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%BD%CE%AE-%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1/> (Τελευταία επίσκεψη: 29/3/2016)
- Τσαμόπουλος Μ. (2016) «Κρουαζιέρα: Αποχώρηση εταιρειών κολοσσών από την Ελλάδα». Ανακτήθηκε από:
<http://www.protothema.gr/economy/article/605538/krouaziera-apohorisi-etaireion-kolosson-aro-tin-ellada/> (Τελευταία επίσκεψη: 20/9/2016)
- Τσιμπλάκης Α. (2016) «Έξι αιτίες «πνίγουν» την κρουαζιέρα στην Αν. Μεσόγειο: Τρομοκρατία, κρίση, προσφυγικό, capital controls, Brexit, πραξικόπημα Τουρκίας». Ανακτήθηκε από:

<http://www.olympiaholiday.gr/ilia/tourism/articles/article.jsp?context=1504&categoryid=206&articleid=12513> (Τελευταία επίσκεψη: 10/9/2016)

- «Louis Cruises: Η Ελληνική κρουαζιέρα». Ανακτήθηκε από <http://www.touristiki-agera.gr/article.asp?ID=442> (Τελευταία επίσκεψη 25/6/2016)

Ιστοσελίδες

- <https://www.aida.de/>
- <https://www.azamarclubcruises.com/int>
- <http://www.celestyalcruises.gr/el>
- <http://www.costacruise.com/>
- <https://crociereuk.wordpress.com/>
- <http://www.cruise-ships.com/>
- <http://www.cruisexperts.gr/>
- <http://cruiselinehistory.com/>
- <http://katakoloport.gr/>
- <http://www.elime.gr>
- <http://www.hollandamerica.com/>
- <https://www.msccruisesusa.com>
- <http://www.navigator.gr/>
- <http://www.navihellas.gr/>
- <http://www.ncl.eu/>
- <http://www.thomson.co.uk/cruise/>
- <http://www.silversea.com/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ / ΕΡΕΥΝΑ

Συνεντεύξεις από φορείς του Κατάκολου

Στόχος της παρούσας έρευνας είναι να παρουσιαστεί η κρουαζιέρα στο Κατάκολο από την οπτική γωνία ανθρώπων που σχετίζονται άμεσα με αυτό. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος πραγματοποιήθηκαν κάποιες συνεντεύξεις από φορείς τους Κατάκολου από πράκτορα κρουαζιέρας, επιχειρηματία Κατάκολου, τον πρόεδρο του Λιμενικού Ταμείου Πύργου και μία ξεναγό.

- ❖ ***Η πρώτη συνέντευξη παραχωρήθηκε από τον κύριο Φάκλαρη Παναγιώτη πράκτορα κρουαζιέρας στο Κατάκολο την Παρασκευή 16 Σεπτεμβρίου 2016 και ώρα 9:30, μετά από προσωπική συνάντηση.***

1. Ποια είναι η υφιστάμενη κατάσταση της κρουαζιέρας στο Κατάκολο?

Βρίσκομαι στο Κατάκολο από το 2005 και σε γενικές γραμμές η κατάσταση είναι αυξητική χρόνο με το χρόνο. Υπάρχουν κάποιες περιόδους που σταθεροποιείται αλλά σε γενικές γραμμές έχει μία αυξητική δυναμική, τουλάχιστον με τα μέχρι στιγμής δεδομένα.

2. Ποια κατά τη γνώμη σας είναι τα οφέλη της κρουαζιέρας γενικά και πώς πιστεύετε ότι έχει βοηθήσει στην ανάπτυξη του Κατάκολου και της ευρύτερης περιοχής?

Τα οφέλη της κρουαζιέρας ειδικότερα στο Κατάκολο σχετίζονται περισσότερο με την τοπική αγορά. Τα πλοία είναι πολύ μεγάλα και φέρνουν αρκετό κόσμο. Βέβαια η ποιότητα του κόσμου, ακόμα και η αγοραστική δυναμική που έχουν πλέον οι τουρίστες είναι μικρότερη σε σχέση με παλαιότερα. Στο Κατάκολο δραστηριοποιούνται πολλοί επιχειρηματίες με δικά τους καταστήματα, αλλά και ένα μεγάλο κομμάτι ασχολείται με την διακίνηση των τουριστών, ξεναγοί, λεωφορεία. Μεγάλα έσοδα γενικά για την χώρα είναι η είσοδος τουριστών στον αρχαιολογικό χώρο της Ολυμπίας. Θεωρώ λοιπόν ότι η κρουαζιέρα είναι μεγάλο

πλεονέκτημα. Εάν δεν υπήρχε η κρουαζιέρα αυτή τη στιγμή το Κατάκολο θα ήταν απλά ένα πολύ όμορφο, απλό ψαροχώρι.

3. Ποια τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του Κατάκολου σαν προορισμός κρουαζιέρας?

Το βασικό πλεονέκτημα είναι πως το λιμάνι έχει ακόμα μικρό κόστος για τις εταιρείες και τα πλοία, σε σχέση με άλλα ελληνικά και ευρωπαϊκά λιμάνια. Αυτό βέβαια δημιουργεί άλλα προβλήματα, καθώς μπορεί να μην έχει τις παροχές και τις υποδοχές που έχουν κάποια άλλα λιμάνια, ειδικότερα στο εξωτερικό. Το Κατάκολο αυτή τη στιγμή μπορεί να δεχτεί πλαγιοδετημένα, δηλαδή μέσα στο λιμάνι, δύο μεγάλα πλοία και ένα μεσαίας κατηγορίας, αλλά από εκεί και πέρα οι υποδομές του λιμανιού είναι πολύ φτωχές. Εάν τα τέλη αυξάνονταν, οι παροχές θα ήταν καλύτερες, με προϋπόθεση τα τέλη αυτά να ήταν ανταποδοτικά προς το λιμάνι και δεν πήγαιναν αλλού. Γνωρίζω πως όσα λιμάνια έχουν γίνει ανώνυμες εταιρείες και ουσιαστικά είναι ιδιώτες, όπως ο ΟΛΠ, η Κέρκυρα, η Πάτρα, το Ηράκλειο προχώρησαν σε αυξήσεις των τελών προς τα πλοία και προς τις εταιρείες και τα έσοδα που έχουν –τουλάχιστον για ένα μεγάλο διάστημα- είναι ανταποδοτικά προς το λιμάνι. Δηλαδή, τα χρήματα που παίρνουν από τις εταιρείες τα «ρίχνουν» σε έργα πάνω στο λιμάνι. Από την άλλη τα λιμάνια που είναι ακόμα κάτω από την ομπρέλα του δημοσίου, όπως είναι το Κατάκολο, μπορούν να κρατούν ένα χαμηλό κόστος στο λιμάνι. Όμως πρέπει να βρεθούν χρήματα για να φτιαχτούν κάποια πράγματα, ώστε να μπορέσει να προσελκύσει περισσότερα πλοία και να πραγματοποιηθούν περισσότερες αφίξεις. Οπότε το χαμηλό κόστος λειτουργεί σε άλλες περιπτώσεις σαν μειονέκτημα και άλλες σαν πλεονέκτημα. Ένα ακόμα πλεονέκτημα είναι το γεωγραφικό πλάτος και μήκος του λιμανιού του λιμανιού. Όταν ένα πλοίο ξεκινάει από την Βενετία και κατεβαίνει από την Αδριατική για να βγει στο Αιγαίο, συναντάει δύο δημοφιλείς προορισμούς την Κέρκυρα και το Κατάκολο. Επιπλέον, οι εταιρείες προσέχουν πολύ την κατανάλωση καυσίμου και κάνοντας στάση στο Κατάκολο, λόγω της θέσης του, μπορούν να «σώσουν» κάποιες ποσότητες πετρελαίου και ανάλογα με τον επόμενο προορισμό να ταξιδεύουν με χαμηλή ταχύτητα. Τέλος, πολύ σημαντική είναι η ύπαρξη της Αρχαίας Ολυμπίας σε κοντινή απόσταση, όπου οι εταιρείες μπορούν να έχουν επιπλέον κέρδος από τις προαιρετικές εκδρομές.

4. Ποιες πιθανές βελτιώσεις κατά τη γνώμη σας πιστεύετε ότι πρέπει να πραγματοποιηθούν ώστε να γίνει το λιμάνι πιο ανταγωνιστικό και να προσελκύσει περισσότερα κρουαζιερόπλοια?

Οι βελτιώσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν σχετίζονται περισσότερο με τις υποδομές, καθώς το λιμάνι είναι παλιό. Φέτος ολοκληρώθηκαν κάποια έργα προστασίας του λιμανιού, αλλά σαφέστατα χρειάζονται και άλλα πράγματα να γίνουν. Δεν θα ήθελα να είμαι απόλυτος και να πω πως θα έπρεπε να αλλάξουν τα πάντα, αλλά αναφορικά με τις υποδομές πρέπει να γίνουν ακόμα πάρα πολλά πράγματα.

5. Πόσο ικανοποιημένες είναι οι εταιρίες κρουαζιέρας που συνεργάζεστε; Αντιμετωπίζουν προβλήματα στη λειτουργία τους?

Στο κομμάτι που αφορά το λιμάνι οι εταιρίες κρουαζιέρας είναι ικανοποιημένες σε ποσοστό 70-80%. Εγώ από την μεριά μου σαν ιδιώτης προσπαθώ να κάνω ότι μπορώ σε υπηρεσίες, ώστε να μένουν ικανοποιημένοι. Πιθανότατα μπορεί να αντιμετωπίζουν κάποια προβλήματα γραφειοκρατίας γενικότερα στην χώρα, τουλάχιστον εμείς στο Κατάκολο έχουμε καταφέρει να μειώσουμε τη γραφειοκρατία σε δημόσιες υπηρεσίες. Δεν σημαίνει όμως ότι επειδή είναι λιγότερα τα χαρτιά, είναι λιγότερη η δουλειά. Η δουλειά είναι η ίδια, απλά γίνεται με άλλους τρόπους που σου δίνει η εξέλιξη της τεχνολογίας.

6. Ποιο πιστεύετε πως είναι το μέλλον της κρουαζιέρας (σε γενικό και τοπικό επίπεδο)?

Σε γενικό επίπεδο μπορώ να σου πω πως οι εταιρίες «χτίζουν» νέα και πολύ μεγάλα καράβια. Τολμώ να πω πως η μία συναγωνίζεται την άλλη για το ποια θα «χτίσει» το μεγαλύτερο. Προσωπικά θεωρώ την νέα τάση λίγο απρόσωπη καθώς βρίσκεσαι σε ένα πλοίο με άλλους 5.000 επιβάτες. Επίσης, εφόσον οι εταιρίες έχουν πάει στη λογική των μεγάλων πλοίων «κουτιών», ρίχνουν πολύ χαμηλά τις τιμές για να καταφέρουν να το γεμίσουν. Όταν φτάνει η μέρα για να ξεκινήσει η κρουαζιέρα βάζουν το «last minute offer» και εκεί που κάποιος έχει αγοράσει την κρουαζιέρα πριν ένα μήνα έναντι 1.000€, κάποιος άλλος με τις προσφορές αυτές της τελευταίας στιγμής να μπει στο πλοίο με 100€, με αποτέλεσμα να υπάρχουν και πολλές ανισότητες. Για το λόγο αυτό πολλές εταιρίες έχουν κρατήσει τα πιο μικρά

κρουαζιερόπλοια, με μεγαλύτερο κόστος για τους επιβάτες. Σε τοπικό επίπεδο, θεωρώ πως είναι σε μία καλή πορεία η κρουαζιέρα, αρκεί να γίνουν όσα ακούμε και διαβάζουμε για τις υποδομές σε επίπεδο 50%. Αν καταφέρουμε να ξεπεράσουμε το 50%, τα πράγματα θα είναι ακόμα καλύτερα.

❖ *Η δεύτερη συνέντευξη παραχωρήθηκε από τον κύριο Αντωνόπουλο Σάκη, Αντιπρόεδρο του Λιμενικού Ταμείου Πύργου, στο Κατάκολο την Τρίτη 20 Σεπτεμβρίου 2016 και ώρα 10.30, μετά από προσωπική συνάντηση.*

1. Ποια είναι η υφιστάμενη κατάσταση της κρουαζιέρας στο Κατάκολο?

Το Κατάκολο είναι το πέμπτο λιμάνι σε αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα και το τρίτο σε επιθυμία επίσκεψης, σύμφωνα με δηλώσεις ταξιδιωτών ανά τον κόσμο που προτιμούν την κρουαζιέρα. Πέρυσι ήρθαν 242 κρουαζιερόπλοια με 480.000 επιβάτες, φέτος υπολογίζουμε να ξεπεράσουμε τα 270 με περίπου 600.000 επιβάτες. Για το 2017 πιθανόν να υπάρχει μία μείωση, η οποία δεν οφείλεται σε εσωτερικούς παράγοντες του Κατάκολου, απλά η κρίση στην Ανατολική Μεσόγειο και ειδικότερα στην Τουρκία έχει φέρει τα κρουαζιερόπλοια στην Αδριατική. Υπάρχει κορεσμός όμως στους προορισμούς. Υπάρχουν κρουαζιερόπλοια ευρωπαϊκών και αμερικανικών συμφερόντων που ενώ είχαν την ανατολική Μεσόγειο στους προορισμούς τους, γυρίζουν και προτιμούν τη Δυτική Μεσόγειο.

2. Ποια κατά τη γνώμη σας είναι τα οφέλη της κρουαζιέρας γενικά και πώς πιστεύετε ότι έχει βοηθήσει στην ανάπτυξη του Κατάκολου και της ευρύτερης περιοχής?

Τα οφέλη είναι πάρα πολλά. Σύμφωνα με μία μελέτη που είχε πραγματοποιηθεί το 2014 στην περιοχή σε δείγμα 1200 ατόμων διαφόρων εθνικοτήτων και ηλικιών, φάνηκε πως ξοδεύουν στο λιμάνι μας τουλάχιστον 60€ το άτομο (μαζί με τα έξοδα για την εκδρομή στην Αρχαία Ολυμπία). Είναι μεγάλο το νούμερο αν αναλογιστούμε πως 600.000 επιβάτες –που υπολογίζουμε φέτος να έρθουν- επί 60€ το άτομο, είναι πολλά τα χρήματα. Είναι ένεση για την τοπική κοινωνία καθώς λειτουργούν τα καταστήματα της περιοχής, είτε εμπορικά, είτε υγειονομικού ενδιαφέροντος. Αντιλαμβάνεστε πως τα λεωφορεία έχουν κίνηση, οι ξεναγοί, τα ταξί. Αναφέρθηκα στους ξεναγούς γιατί οι ξεναγοί είναι κατά κύριο λόγο από διάφορα μέρη της

Ελλάδος, που σημαίνει ότι την εδώ που έρχονται, θα καταβάλλουν κάποια χρήματα για διανυκτέρευση, για διατροφή κλπ, αφήνοντας κάτι από το μεροκάματό τους στην τοπική κοινωνία. Επίσης, στα σχέδιά μας είναι να γίνει επισκέψιμος ο Πύργος. Δεν επιτρέπεται να πηγαίνουν Κατάκολο και Ολυμπία και να αφήνουμε στην μέση του άξονα τον Πύργο, την πρωτεύουσα του νομού, η οποία έχει να δείξει πάρα πολλά θετικά. Υπάρχει ένα μουσείο αξιολογότατο με πάρα πολύ ωραία εκθέματα, υπάρχουν πολλά κτίρια του Τσίλλερ που μπορούν να επισκεφτούν οι τουρίστες. Γίνεται μία οργανωμένη κίνηση για να οδηγήσουμε κάποιους από τους επισκέπτες μας και στον Πύργο. Η κίνηση αυτή παράλληλα και με τον θρησκευτικό τουρισμό που θέλουμε να αναδείξουμε, θα δώσει ζωή και αέρα σε όλη την περιοχή. Στο σημείο αυτό μην ξεχνάμε και την Ήλιδα, την διοργανώτρια πόλη των Ολυμπιακών Αγώνων, ίσης σημασίας με την Αρχαία Ολυμπία. Προσπαθούμε να συνδυάσουμε όλα αυτά, ώστε να γίνει το Κατάκολο ο πυλώνας ανάπτυξης για όλη την Ηλεία. Πέρυσι, είχαμε -όχι για πρώτη φορά, αλλά την καλύτερη χρονιά σε επιβάτες- τη λειτουργία του Κατάκολου σαν home port. Η εταιρεία MSC το επέλεξε και επιβίβαζε κάθε Τρίτη 35-40 άτομα στο πλοίο, τα οποία έκαναν επταήμερη κρουαζιέρα και την επόμενη Τρίτη αποβιβάζονταν πάλι εδώ. Είχαμε περίπου 800-850 άτομα που έκαναν αυτό το tour. Είναι βασικό και αυτό γιατί αν το Κατάκολο καταφέρει να γίνει home port θα λειτουργήσουν πολλά δραστηριοποιούμενα επαγγέλματα, ξενοδοχεία ταξί λεωφορεία. Τώρα αν με ρωτήσετε εάν έχει τη δυναμική, θεωρώ πως ναι. Ήδη με την επέκταση των ορίων ασφαλείας και την ανάπτυξη κάποιων μελετών για την μεγαλύτερη ασφάλεια του λιμανιού, εξοπλίζεται το λιμάνι και αυτό είναι βασική προϋπόθεση για τον έλεγχο των επιβιβαζόμενων και αποβιβαζόμενων. Επίσης υπάρχουν χώροι για να μπορέσουν να εξυπηρετηθούν δύο πολύ μεγάλα πλοία και ένα μικρότερης χωρητικότητας. Υπάρχει δηλαδή η δυνατότητα να εξυπηρετηθεί και αυτή η διαδικασία με τον καλύτερο δυνατό τρόπο

3. Θεωρείτε πως λειτουργεί συμπληρωματικά ή ως απειλή για τα ξενοδοχειακά καταλύματα?

Θεωρώ πως η κρουαζιέρα δεν είναι απειλή για τα ξενοδοχειακά καλύμματα. Άλλοι επιβάτες έχουν κατά νου την κρουαζιέρα και τους αρέσει και άλλοι οι επιβάτες που

ταξιδεύουν με το αεροπλάνο, το αυτοκίνητο, το τρένο. Πιστεύω όμως πως αν λειτουργήσει το λιμάνι σαν home port όπως είπα και προηγουμένως θα δώσει ζωή και στα ξενοδοχεία. Εάν έρθουν να επιβιβαστούν 300 άτομα δεν μπορούν να έρθουν αυθημερόν. Θα έρθουν από την προηγούμενη, θα μείνουν σε κάποια ξενοδοχεία, θα μετακινηθούν με ταξί ή λεωφορείο, θα επισκεφτούν την αγορά. Θα είναι και πάλι μια καλή ευκαιρία για όλους. Άλλωστε έχουμε ξενοδοχεία αρκετών αστέρων, με το καθένα στην κατηγορία να έχει να παρουσιάσει κάτι εξαιρετικό. Είναι γνωστό πως η Ηλεία έχει μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες, αλλά και οι μικρότερες που λειτουργούν, είτε στην περιοχή του Πύργου, είτε στην περιοχή του κάμπου, είναι εξαιρετικά καλά οργανωμένες με πάρα πολύ καλές υπηρεσίες. Επίσης μένουν και πολλοί ξεναγοί, γιατί πολλές φορές όταν έχουν απογευματινό βαπόρι και την επόμενη μέρα πρωινό, ή αν έχουν πρωινό και έχουν ταξιδέψει από την προηγούμενη θα διανυκτερεύσουν σε κάποιο ξενοδοχείο της περιοχής.

4. Έχει προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη?

Προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη ασφαλώς υπάρχουν. Το master plan του Κατάκολου προβλέπει την κατασκευή ενός καινούριου προβλήτα, ο οποίος θα εξυπηρετεί τα πλοία νέας γενιάς, με μήκος περίπου 380 μέτρα και μεγάλη χωρητικότητα σε επιβάτες. Το έργο αυτό σαν μελέτη είναι σχεδόν ώριμο. Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος το έχει θεωρήσει «εμπροσθοβαρές» και το προσπαθεί να το εντάξει στο ΣΕΣ –στο καινούριο ΕΣΠΑ δηλαδή- και ευελπιστώ πως θα έχουμε σύντομα εξέλιξη και σ' αυτό. Αντιλαμβάνεστε πως θα δημιουργήσει άλλες καταστάσεις στην περιοχή. Παράλληλα με το έργο αυτό, ώριμο κατά 60-70% είναι και το έργο της κατασκευής καινούριας μαρίνας, έξω από τη θέση που λειτουργεί σήμερα. Είναι έργο που βέβαια δεν χρηματοδοτείται από κοινοτικά προγράμματα, εντάσσεται στη διαδικασία της ΣΔΙΤ, της σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Έχει εκφραστεί ενδιαφέρον από πολλούς με στόχο να γίνει κάτι, ακόμα όμως δεν είμαι σε θέση να πω ότι ξεκίνησε ή έχει μπει σε δρόμο. Θα το δούμε σε 2-3 χρόνια πιθανόν.

5. Ποια τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του Κατάκολου σαν προορισμός κρουαζιέρας?

Βασικό πλεονέκτημα είναι το brand name της Ολυμπίας. Ο ολυμπισμός είναι μια ιδέα που παγκοσμίως κυκλοφορεί και δημιουργεί κίνητρα στην ανθρωπότητα για να

επισκεφτούν την πηγή του. Άλλο βασικό πλεονέκτημα είναι η γεωγραφική του θέση, καθώς βρίσκεται πάνω στο δρόμο –να το πούμε ναυτικά- των βαποριών, τα οποία κατεβαίνουν από την Ιταλία και τη Βόρεια Αδριατική για να επισκεφτούν το Αιγαίο, την Τουρκία –όταν ήταν στις καλές της εποχές-, την Αίγυπτο, την Κύπρο και την Τυνησία. Είναι πολύ εύκολο περνώντας από εδώ να κάνουν μία παράκαμψη, η οποία δεν τους κοστίζει παραπάνω από 1-1,5 ώρα, να δουν την Ολυμπία και να ξαναφύγουν, είτε ανεβαίνοντας, είτε κατεβαίνοντας, γιατί αυτή τη στιγμή σαν home ports λειτουργούν να λιμάνια της Ιταλίας, Βενετία, Μπάρι και η Γένοβα για την άλλη πλευρά. Άλλο ένα πλεονέκτημα είναι το φυσικό του κάλλος. Παρατηρώ καθημερινά τους επισκέπτες μας οι οποίοι θαυμάζουν την περιοχή. Φωτογραφίες πολλές κυκλοφορούν στο διαδίκτυο, πράγμα που σημαίνει πως πολλοί ασχολούνται με αυτό τον τόπο. Μειονέκτημα είναι η έλλειψη ασφάλειας στο επίπεδο που όλοι επιθυμούν. Κάνουμε προσπάθειες τρομερές για να μπορέσουμε να φύγουμε από το επίπεδο που είμαστε τώρα και να ανέβουμε –όπως απαιτούν τα διεθνή πρότυπα- πολλά σκαλιά πάνω. Δεν θεωρώ ότι υπάρχει άλλο μειονέκτημα. Άλλος θα έλεγε πιθανόν η έλλειψη θέσεων για να δένουν παραπάνω από τρία πλοία. Αν πάμε στα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης και συγκεκριμένα της Ιταλίας, στην μεριά προς τη δυτική Μεσόγειο, οι περισσότεροι κατεβαίνουν με της λάντζες από τα βαπόρια. Αν πάμε στη Σαντορίνη που είναι το υπ’ αριθμόν ένα λιμάνι σε επισκεψιμότητα μετά τον Πειραιά, όλοι οι επιβάτες κατεβαίνουν με τις λάντζες. Αυτό συμβαίνει και στη Μύκονο και στη Ρόδο, τα περισσότερα δηλαδή νησιά του Αιγαίου. Πιστεύω πως δεν είναι μεγάλο μειονέκτημα. Στέκομαι στην ασφάλεια και θεωρώ πως αυτό είναι το πιο ουσιώδες απ’ όλα.

6. Ποιο πιστεύετε πως είναι το μέλλον της κρουαζιέρας (σε γενικό και τοπικό επίπεδο) ?

Η κρουαζιέρα ανθεί εδώ και πολλά χρόνια. Αρκεί να σας πω το 1964 όταν πρωτοκατέβηκα στο Κατάκολο, σε ηλικία 11 ετών σαν βοηθός σε ναυτικό πρακτορείο, είχαμε κάποια μικρά –σε σχέση με τα σημερινά δεδομένα- βαπόρια και παρατηρώ ότι υπάρχει μία ανοδική τάση στην προτίμηση των τουριστών, που θέλουν το βαπόρι γιατί τους παρέχει διασκέδαση το βράδυ, τους δίνει τη δυνατότητα μέσα σε ένα επταήμερο που είναι η μικρότερη στην περιοχή μας κρουαζιέρα –υπάρχουν και τα τριήμερα και τα τετραήμερα που οργανώνονται στο

Αιγαιο κατά κύριο λόγο- να δουν προορισμούς οικονομικά. Πιστεύω η κρουαζιέρα δεν θα πάψει ποτέ να είναι στις top των προτιμήσεων των τουριστών.

7. Ποια η εξέλιξη των έργων υποδομής για το λιμάνι του Κατάκολου. Θεωρείτε ότι το λιμάνι θα έχει δυνατότητες να γίνει πιο ανταγωνιστικό?

Για τα έργα υποδομής κάναμε μία αναφορά προηγουμένως, αλλά θα τα αναλύσουμε τώρα εκτενώς. Ολοκληρώθηκε πριν από 7-8 μήνες ένα έργο που αφορούσε στην επέκταση του προσήνεμου μόλου κατά 150 μέτρα και σκοπό είχε να προστατεύσει τη λιμενολεκάνη και το χωριό βεβαίως από τους ανέμους νοτιοανατολικής –κατά κύριο λόγο- κατεύθυνσης, που είναι οι πλέον επικίνδυνοι για την περιοχή. Το 2004 είχαμε ένα τσουνάμι στην περιοχή, με την θάλασσα να φτάνει στον εσωτερικό δρόμο του Κατάκολου. Αυτό το φαινόμενο με το έργο που κατασκευάστηκε δεν θα ξανασυμβεί. Το λιμάνι δοκιμάστηκε από τέτοιους ανέμους και μεγαλύτερης έντασης, καθώς φτάσαμε και στα 10 μποφόρ, χωρίς να έχουμε το παραμικρό πρόβλημα. Επίσης, έχει γίνει μία επέκταση του κεντρικού προβλήτα με μία νησίδα που δημιουργήθηκε στα πλαίσια του ίδιου έργου και έτσι έχουμε εξασφαλίσει ασφαλέστερη πρόσβαση των πλοίων που πλαγιοδετούν στον προβλήτα Νο3 (βρίσκεται αριστερά όπως βλέπουμε τον κεντρικό προβλήτα). Παράλληλα στην προκυμαία του Κατάκολου, εκεί που βρίσκονται τα καταστήματα, έγινε μία επέκταση κατά 8 μέτρα, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι χιλιάδες επισκέπτες του Κατάκολου. Σαφώς δεν μιλάμε μόνο για τους τουρίστες, μιλάμε και για τον εγχώριο πληθυσμό. Είναι στις προτιμήσεις και των Ελλήνων το Κατάκολο, χειμώνα καλοκαίρι. Επίσης είναι και στις προτιμήσεις της τοπικής κοινωνίας, καθώς το θέλει το Κατάκολο. Το θέλει για τη βόλτα της, το έχουν συνδέσει οι μεγαλύτεροι με άλλες καταστάσεις παλιές, οι νέοι το θέλουν γιατί είναι ένας πολύ ωραίος χώρος και διασκέδαση και για ανάπαυση. Στο χώρο αυτό αλλάζει μορφή η στέγαση των τραπεζοκαθισμάτων, καθώς δημιουργείται ένα ενιαίο στέγαστρο από την αρχή μέχρι το τέλος, προκειμένου να δώσει άλλη μορφή στην περιοχή και να φύγουν αυτά που έχουν κατασκευάσει οι επαγγελματίες κατά το δοκούν. Θα υπάρχει μία ενιαία κατάσταση η οποία όπως την είδαμε στα αρχιτεκτονικά σχέδια που σε λίγο καιρό θα εφαρμοστούν, θα δώσει μία άλλη εικόνα στο Κατάκολο. Να πάμε τώρα στο καινούριο προβλήτα που εξυπηρετεί πλοία νέας γενιάς. Θα πρέπει να δημιουργηθούν ειδικές εγκαταστάσεις, καθώς τα πλοία αυτά, σχεδιάζονται να

λειτουργούν με αέριο. Είναι απαραίτητο λοιπόν να υπάρχουν στην περιοχή εγκαταστάσεις για τον εφοδιασμό τους. Επίσης άλλο έργο είναι η μαρίνα που θα γίνει στη νέα θέση, εκτός της υπαρχούσης. Τα σχέδια και οι μελέτες αναφέρονται σε μαρίνα διεθνών προδιαγραφών. Σκοπός είναι να γίνει terminal, γιατί αν δούμε στο χάρτη από τη Λευκάδα μέχρι το Κατάκολο μεσολαβούν 2 υποτυπώδεις μαρίνες, Κεφαλονιά, Ζάκυνθο και μετά ακολουθεί αυτή της Καλαμάτας. Είμαστε στο μέσο περίπου της απόστασης και είναι απαραίτητο να γίνει με τέτοιες προδιαγραφές. Επίσης είναι το κοντινότερο σημείο προς τη Μάλτα, όπου εκεί υπάρχει η μεγαλύτερη μαρίνα της Μεσογείου και αποτελεί ορμητήριο των σκαφών αναψυχής. Πιστεύω ότι θα δώσει διαφορετική πνοή. Αυτή τη στιγμή η περιφέρεια σε συνεργασία με το Δήμο Πύργου και με το Λιμενικό Ταμείο, εφαρμόζουν την καινούρια ΟΧΕ, που αφορά στον άξονα Κατάκολου- Πύργου- Αρχαίας Ολυμπίας. Γίνονται παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο με ηλεκτροφωτισμό, δημιουργία πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων και προσπάθεια ανάπτυξης του τρένου από Κατάκολο προς Αρχαία Ολυμπία. Αναφορικά με τον Πύργο προγραμματίζεται η προμήθεια ενός ηλεκτροκίνητου mini bus, ώστε να παίρνει τους τουρίστες από τον σταθμό του τρένου και να τους κάνει μία περιήγηση στην πόλη και να τους επιστρέφει πάλι εκεί. Σχετικά με την ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης του λιμανιού. Το κτίριο που βρισκόμαστε τώρα γνωστό σαν «παλιό τουριστικό» λόγω φθοράς έχει κριθεί μη επισκευάσιμο, άρα πολύ σύντομα θα κατεδαφιστεί. Στο χώρο αυτό θα υπάρξει ένα καινούριο μοντέρνο κτίριο, το οποίο θα έχει οικοδομικά στοιχεία από το παλιό Κατάκολο. Εδώ θα στεγαστούν τα γραφεία του Λιμενικού Ταμείου και στον κάτω χώρο θα υπάρχει μία αίθουσα υποδοχής των επιβατών και εκθετήρια τοπικών προϊόντων –δεν θα γίνονται αγοραπωλησίες, αλλά εκθετήρια που θα καθοδηγούν τον κόσμο στα καταστήματα για να ψωνίσουν-. Προβλέπεται αλλαγή εντελώς της εικόνας εδώ με την εφαρμογή μίας κυκλοφοριακής μελέτης, η οποία έχει εκδοθεί ήδη. Αλλάζουν τα όρια των ελεγχόμενων χώρων σύμφωνα με το ISPS Code που πρέπει υποχρεωτικά να εφαρμοστεί για την ασφάλεια πλοίων, επιβατών και λιμανιού. Επίσης υπάρχει μία μελέτη της τάξεως των 170.000€ σχετικά με μέτρα για τον ηλεκτρονικό έλεγχο του λιμανιού. Τέλος, κάποια κτιριακά έργα για τον έλεγχο Σένγκεν και στο χώρο δίπλα από τον προσήνεμο μόλο πρόκειται να δημιουργηθεί ένα υπαίθριο θέατρο 300 θέσεων και στα παλιά κτίρια του απεντομωτηρίου

προβλέπεται να γίνει ένα κέντρο συνεδριακό και εκθετήριο μηχανημάτων της αρχαϊκής τέχνης, που βρίσκονται στο μουσείο του σπουδαίου καθηγητή κυρίου Κοτσανά. Τα σχέδια είναι πολλά. Είναι εφικτά να γίνουν και πιστεύω πως πολύ σύντομα θα έχουμε αποτέλεσμα

❖ ***Η τρίτη συνέντευξη παραχωρήθηκε από τον κύριο Γιακουμέλο Στέφανο «πιλότο» του λιμένα και ιδιοκτήτη ξενοδοχειακού καταλύματος στο Κατάκολο την Τετάρτη 21 Σεπτεμβρίου 2016 και ώρα 19:00, μετά από προσωπική συνάντηση.***

1. Ποια είναι η υφιστάμενη κατάσταση της κρουαζιέρας στο Κατάκολο?

Δυστυχώς οι τάσεις είναι κατιούσες. Δηλαδή ξεκινήσαμε το 2004 με 450 κρουαζιερόπλοια και τώρα το 2016 βία «χτυπάμε» τα 300 με 320 κρουαζιερόπλοια. Βέβαια, το πρόβλημα είναι σε όλη τη Μεσόγειο. Είναι γεγονός πως στην Ανατολική Μεσόγειο πλέον δεν υπάρχουν προορισμοί. Η Τουρκία ήδη από φέτος βγήκε εκτός, η Λιβύη, η Αίγυπτος είναι εκτός, η Γιάλτα, η Οδησσός λόγω του πολέμου στη Ρωσία έχουν βγει εκτός, οπότε οι προορισμοί είναι λίγοι, έως καθόλου. Η κάθε εταιρεία κρουαζιερόπλοιων έχει τουλάχιστον δέκα πλοία, τα οποία δραστηριοποιούνται στη Μεσόγειο και δεν μπορούν όλα να έρχονται στην Ελλάδα. Όλα αυτά έχουν ως αποτέλεσμα να μην μπορούν να πουλήσουν εισιτήρια και να υπάρχει μια μονοτονία στους προορισμούς. Για παράδειγμα μία αναπτυσσόμενη εταιρεία, η TUI, πριν μερικούς μήνες ανάρτησε στο διαδίκτυο προορισμούς στην Ελλάδα και γενικότερα στην ανατολική Μεσόγειο που θα ήθελε να εντάξει στις κρουαζιέρες της για το 2017, το ενδιαφέρον ήταν ελάχιστο, έως καθόλου και αυτόματα απέσυρε αυτήν της την πρόταση. Αυτή τη στιγμή που μιλάμε έχουμε πολλές ακυρώσεις για το 2017 από ήδη προγραμματισμένες κρουαζιέρες, όπως η Holland America, από 22-24 κρουαζιέρες τις έκανε μόλις 4, η Seabourn από 15-16 τις έκανε 3 και από άλλες εταιρείες συνολικά 10 ακυρώσεις. Δυστυχώς, χωρίς την Τουρκία που ήταν ένας επιπλέον προορισμός με μεγάλη ζήτηση, ευνοούνταν και τα πλοία λόγω του tax free, οπότε πουλούσαν με χαμηλότερες τιμές στο πλοίο, αλλά και τα πετρέλαια ήταν χωρίς δασμούς.

2. Ποια κατά τη γνώμη σας είναι τα οφέλη της κρουαζιέρας γενικά και πώς πιστεύετε ότι έχει βοηθήσει στην ανάπτυξη του Κατάκολου και της ευρύτερης περιοχής?

Αναμφισβήτητα, η προσφορά της κρουαζιέρας στο Κατάκολο, ιδιαίτερα στις μέρες μας, είναι πολύ σημαντική. Χωρίς αυτή θα ήταν το Κατάκολο ένα απλό χωριό της ενδοχώρας. Μόλις έφυγαν δύο μικρά κρουαζιερόπλοια –πολύ μικρά σε σχέση με αυτά που έρχονται- της τάξης των 650 το ένα και 250 το άλλο και μισή ώρα πριν αναχωρήσουν τα πλοία το Κατάκολο είχε ερημώσει. Έχει συμβάλλει σημαντικά καθώς οι παλιές αποθήκες της σταφίδας και οποιοδήποτε εγκαταλελειμμένο κτίριο, ανακαινίστηκε και έγινε επιχείρηση. Πριν την κρίση οι επιχειρήσεις θησαύριζαν. Γενικά έχει συμβάλλει τα μέγιστα. Από τη στιγμή που έρχεται κρουαζιερόπλοιο, ο πρώτος που παίρνει χρήματα είμαι εγώ, ως πιλότος, το ρυμουλκό, οι καβοδέτες, οι ξεναγοί, τα λεωφορεία, οι οδηγοί ταξί οι οποίοι ζουν αποκλειστικά από την κρουαζιέρα, τα ξενοδοχεία που μένουν οι ξεναγοί και οι πράκτορες από την Αθήνα, οι τεχνικοί, τα συνεργεία, οι τροφοδότες, τα κοσμηματοπωλεία, τα καταστήματα με τουριστικά είδη. Είναι μεγάλη βοήθεια για την τοπική οικονομία. Αυτό φαίνεται και από την ανάπτυξη του Κατάκολου. Από ένα μικρό ασήμαντο χωριό, έφτασε να είναι κάποτε ο δεύτερος προορισμός της Ελλάδας. Δρόμοι, υποδομές, βελτιώσεις, το λιμάνι έγινε και γίνεται καλύτερο καθώς γίνονται επενδύσεις στις προβλήτες και προστασία του λιμανιού.

3. Ως ιδιοκτήτης ξενοδοχειακού καταλύματος, θεωρείτε πως η κρουαζιέρα στην περιοχή λειτουργεί συμπληρωματικά ή ως απειλή για τα ξενοδοχειακά καταλύματα?

Εδώ τα πράγματα διχάζονται. Είναι αλήθεια πως από τη στιγμή που εμφανίστηκαν τα κρουαζιερόπλοια με αυτόν τον ομαδικό τουρισμό και όπως δουλεύουν, χάθηκε ο τουρισμός στην περιοχή όπως ήταν παλιά. Θυμάμαι ως παιδί πολλοί τουρίστες έρχονταν στο μοναδικό ξενοδοχείο που υπήρχε στο Κατάκολο για 10-15 μέρες ή ακόμα και αυθημερόν από την Πάτρα όσοι έφταναν με το ferry boat, παρότι ήμασταν αντίθετος προορισμός, απλά για να δουν το μέρος. Εμφανίστηκε η κρουαζιέρα, χάθηκε αυτό το είδος τουρισμού. Γιατί πλέον με 700€ το άτομο που κατά μέσο όρο στοιχίζει η κρουαζιέρα και με προορισμούς τέσσερα και πέντε κράτη και ποιος δεν θα πήγαινε? Σχετικά με εμένα, έχω βοηθηθεί σαν ξενοδοχείο, για

κάποιες καταλύσεις που έχουν γίνει από ανθρώπους των γραφείων, όπως για παράδειγμα τεχνικοί και επιθεωρητές της MSC, οι οποίοι έρχονται 1-2 μέρες και μένουν στο ξενοδοχείο μου. Αντίστοιχα πελάτες που έχασαν το πλοίο, στη Βενετία για παράδειγμα, έρχονται Ελλάδα αεροπορικώς, μένουν στο ξενοδοχείο μου μέχρι την ημέρα που θα έρθει το κρουαζιερόπλοιο και θα επιβιβαστούν.

4. Ο κλάδος της κρουαζιέρας στο Κατάκολο έχει προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη?

Σίγουρα. Εάν υπάρξουν δρόμοι για καλύτερη προσβασιμότητα στο λιμάνι, κτίριο Σένγκεν για να γίνεται έλεγχος διαβατηρίων και άλλα πολλά. Όλα αυτά όπως απαιτούν χρήματα και υποδομή. Μόνο για να γίνει εφαρμογή του ISPS code, για την ασφάλεια στο λιμένα επί 24ώρου βάσεως, θέλεις χιλιάδες ευρώ. Τα μηχανήματα που για να περνάνε οι επιβάτες και αποσκευές από ακτίνες λέιζερ στοιχίζουν επίσης κάποιες χιλιάδες ευρώ. Χρειάζεται δηλαδή περίπου ένα εκατομμύριο ευρώ μόνο για να καταστεί το λιμάνι ασφαλές. Όλα βέβαια γίνονται με χρήματα και αλλά και ενδιαφέρον από τις ίδιες τις εταιρείες

5. Ποια τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του Κατάκολου σαν προορισμός κρουαζιέρας?

Τα πλεονεκτήματα είναι δύο. Η θέση του και η Αρχαία Ολυμπία. Ναυτιλιακά είναι σημείο. Φεύγοντας από την Ιταλία βράδυ, τη Βενετία ή το Μπάρι που συνήθως φορτώνουν, το άλλο πρωί είναι Κατάκολο. Από την άλλη είναι η Αρχαία Ολυμπία που είναι φοβερός προορισμός. Βέβαια δυστυχώς οι νέοι τουρίστες σε ηλικία δεν δείχνουν ενδιαφέρον και ψάχνουν για άλλους προορισμούς. Το μειονέκτημα που έχει σαν προορισμός είναι ότι δεν μπορεί να βγάλει πολλούς προορισμούς εκδρομών, δηλαδή θα ήθελαν πολύ ωραίες παραλίες από αυτές που διαφημίζονται. Στην περιοχή μας υπάρχουν πολύ ωραίες παραλίες, οι οποίες επέτρεψαν να καταστραφούν και να καταληφθούν. Επίσης, θα ήθελαν να επισκεφτούν ελαιοτριβεία, μονές, οινοποιία, τον Καϊιάφα. Γενικά θα μπορούσαμε να αξιοποιήσουμε ό,τι όμορφο διαθέτει η περιοχή μας.

6. Ποιες πιθανές βελτιώσεις κατά τη γνώμη σας πιστεύετε ότι πρέπει να πραγματοποιηθούν ώστε να γίνει το λιμάνι πιο ανταγωνιστικό και να προσελκύσει περισσότερα κρουαζιερόπλοια?

Θεωρώ πως πλέον το λιμάνι μας χρειάζεται καλλωπισμό και φροντίδα. Από πλευράς θάλασσας είμαστε σε γενικές γραμμές σε καλό επίπεδο. Χρειάζονται κάποια πράγματα βέβαια όπως, fenders, σκίαστρα, κάποιες επισκευές στις προβλήτες μας που έχουν προκύψει από ζημιές, αλλά κυρίως καλλωπισμός και καθαριότητα στον περιβάλλοντα χώρο. Τώρα η δυναμική του λιμανιού είναι γύρω στα 300 πλοία το χρόνο, θεωρώ όχι παραπάνω, διότι από εκεί και μετά είναι δύσκολα τα πράγματα και δεν μπορούμε να τους δεχτούμε, αλλά να είναι και οι ίδιοι άνετοι, καθώς με 3 κρουαζιερόπλοια των 3.000 το καθένα μιλάμε για περίπου 12.000 με 15.000 κόσμος, μαζί με τα πληρώματα.

❖ *Η τέταρτη συνέντευξη παραχωρήθηκε από την κυρία Νίκη Βλαχου ξεναγό, την Πέμπτη 22 Σεπτεμβρίου 2016 στην Αρχαία Ολύμπια μετά από προσωπική συνάντηση.*

1. Πόσο ικανοποιημένοι μένουν οι τουρίστες από την επίσκεψή τους στην περιοχή σε σχέση με αυτά που προσδοκούν να δουν και συγκριτικά με τους υπόλοιπους προορισμούς που επισκέφτηκαν κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας?

Σε γενικές γραμμές οι τουρίστες που επισκέπτονται την Αρχαία Ολυμπία μένουν πάρα πολύ ευχαριστημένοι από την όλη τους επίσκεψη και την οργάνωση του αρχαιολογικού χώρου και του μουσείου και από αυτά που βλέπουν. Συνήθως σχολιάζουν ότι περίμεναν να δουν πολύ λιγότερα διατηρημένα μνημεία, να είναι μικρότερος ο αρχαιολογικός χώρος, λιγότερο εντυπωσιακά εκθέματα στο μουσείο, αλλά και η μοντέρνα πόλη της Ολυμπίας τους αρέσει πάρα πολύ. Την θεωρούν γραφική, τους αρέσει το πράσινο και η ησυχία της πόλης. Στο παρελθόν σχολίαζαν το πρόβλημα που επικρατούσε με τα σκουπίδια στην περιοχή, αλλά και τους δρόμους που δεν είναι ιδιαίτερα σύγχρονοι. Ωστόσο συχνά κάνουν παράπονα και για τη μη ύπαρξη βασικών παροχών, όπως τουαλέτες. Σε γενικές γραμμές όμως μένουν ευχαριστημένοι. Σε σχέση με άλλους προορισμούς δεν μπορούμε να συγκρίνουμε για παράδειγμα τη Σαντορίνη με το Κατάκολο, ούτε την Αθήνα με το Κατάκολο, γιατί αυτοί είναι οι πιο δημοφιλείς προορισμοί. Παρ' όλα αυτά είναι από τους αγαπημένους τους προορισμούς. Είναι από τα μέρη από τα οποία φεύγουν

ικανοποιημένοι. Τους αρέσει δηλαδή και αυτό που βλέπουν και ο χρόνος που έχουν στη διάθεσή τους, παρ' ό,τι αρνητικό μπορεί να δουν καθοδόν, όπως σκουπίδια ή τσιγγάνους στα φανάρια. Γενικά είναι ένα λιμάνι που μένει χαραγμένο στη μνήμη τους.

2. Εκφράζουν την επιθυμία να έρθουν στο μέλλον για διακοπές στο Κατάκολο?

Τώρα αν εκφράζουν την επιθυμία να έρθουν στο μέλλον για διακοπές στο Κατάκολο, όχι. Το Κατάκολο δεν είναι ένα από τα μέρη που τους ενθουσιάζει τόσο, ώστε να γυρίσουν και να μείνουν μία εβδομάδα, γιατί ουσιαστικά δεν έχει να τους προσφέρει κάτι παραπάνω. Για παράδειγμα, για την παραλία του Αγ. Ανδρέα, δηλώνουν ότι είναι ωραία, αλλά όχι αξέχαστη. Οι αμερικανοί που ξεναγώ εγώ περισσότερο θέλουν τεράστια παραλία με μεγάλη αμμουδιά. Συνήθως λένε «μακάρι να ξαναγυρίσουμε στην Ελλάδα», αλλά οι περισσότεροι επιθυμούν κυρίως να πάνε στα νησιά.

3. Αναλύστε μας το προφίλ του μέσου επισκέπτη κρουαζιέρας (συμπεριφορά, ευγένεια, παιδεία, μορφωτικό επίπεδο).

Αυτό έχει να κάνει με το πλοίο, δηλαδή με το κόστος της κρουαζιέρας και την εθνικότητα του επισκέπτη. Εγώ θα σας μιλήσω για τους αμερικανούς που κυρίως συνεργάζομαι. Οι αμερικανοί έρχονται εδώ και στην πλειοψηφία τους έχουν διαβάσει για την Αρχαία Ολυμπία και γενικότερα για την Ελλάδα και έχοντας έντονη επιθυμία να μάθουν όσο το δυνατόν περισσότερα και να γνωρίσουν όσο το δυνατόν περισσότερο τους ντόπιους. Σε γενικές γραμμές οι αγγλόφωνοι έχουν υψηλό μορφωτικό επίπεδο, ευγένεια, παιδεία και ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον να επισκεφτούν τον αρχαιολογικό χώρο και το μουσείο. Δεν θα ήθελα πω ότι αντίστοιχα οι Ιταλοί ή οι Ισπανοί δεν έχουν τα παραπάνω. Απλά έχω παρατηρήσει ότι στα πλοία που συμμετέχουν Ιταλοί ή Ισπανοί υπάρχει μία άλλη κατάσταση, στο μουσείο υπάρχει οχλαγωγία, γίνονται παρατηρήσεις από τους φύλακες για να μην ανεβαίνουν στα αρχαία, για να μην βγάζουν άσεμνες φωτογραφίες. Γενικά είναι πιο «ελεύθεροι». Το ίδιο και οι Κινέζοι. Αντιθέτως οι Ιάπωνες είναι πάρα πολύ ευγενείς, με σωστό τρόπο συμπεριφοράς, χωρίς όμως να έχουν το κατάλληλο background, δηλαδή έρχονται αλλά δε νομίζω ότι καταλαβαίνουν απόλυτα τον αρχαιοελληνικό πολιτισμό, εκτός από κάποιες εξαιρέσεις. Οι πιο πολλοί έρχονται βγάζουν φωτογραφίες, παίρνουν το μίνιμουμ των πληροφοριών που μπορούν να πάρουν,

γιατί γι' αυτούς η λατρεία των αρχαίων ελλήνων Θεών, το τι αντιπροσώπευαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες, το τι ήταν η αρχαία ελληνική γλυπτική, είναι κάτι τελείως ξένο. Οι αμερικανοί είναι πιο κοντά στη δυτική κουλτούρα, οι ασιάτες είναι κοντά στον ανατολικό πολιτισμό. Δεν γνωρίζουν τόσα πολλά για την Αρχαία Ελλάδα, για την κλασική εποχή. Συνήθως οι δυτικοί έρχονται εδώ και θα ξαναέρθουν στο μέλλον. Οι ασιάτες έρχονται μία φορά, θέλουν να δουν πολλά πράγματα μαζί και κάπου χάνονται. Τέλος πρόβλημα είναι η γλώσσα, καθώς δεν μιλούν καλά αγγλικά και δεν μπορούν να επικοινωνήσουν μαζί μας.

4. Θεωρείτε πως επαρκούν οι ώρες παραμονής τους στην περιοχή, ώστε να πραγματοποιείται μία ολοκληρωμένη ξενάγηση?

Αυτό εξαρτάται από την κάθε εταιρεία. Σε γενικές γραμμές οι άνθρωποι που βρίσκονται πάνω σε ένα καράβι δεν έχουν το χρόνο για να χαλαρώσουν σε ένα μέρος, αλλά τον χρόνο απλά για να κάνουν μία «γρήγορη» επίσκεψη, εάν θέλουν να συνδυάσουν όσο πιο πολλά πράγματα μπορούν. Η τελευταία τάση για τους πιο πολλούς επισκέπτες –κυρίως τους αμερικανούς- είναι το να έχουν μία άλλη εμπειρία. Μία εμπειρία της καθημερινότητας, του ντόπιου πληθυσμού, εκτός από να επισκεφτείς απλά έναν αρχαιολογικό χώρο ή ένα μουσείο. Το να συνδυάσεις λοιπόν την παραμονή σου σε ένα μουσείο με το να πας μετά να φας κάπου καλά, να πας σε ένα οινοποιείο, σε μία ωραία παραλία δεν είναι για όλους απόλυτα εφικτό. Για τους επισκέπτες που τα πλοία τους παραμένουν 5 ώρες στο λιμάνι, όλο αυτό είναι μία βεβαιωμένη εμπειρία: να έρθουν, να δουν στα γρήγορα την Ολυμπία παράλληλα με τόσους άλλους χιλιάδες ανθρώπους που είναι από το ίδιο πλοίο. Όλοι αυτοί λοιπόν παίρνουν το μίνιμουμ της εμπειρίας. Τα πιο μεγάλα πλοία μένουν 8-9 ώρες στο λιμάνι. Έτσι σίγουρα οι επιβάτες τους έχουν πιο πολύ χρόνο και μπορούν να συνδυάσουν τον αρχαιολογικό χώρο και το μουσείο με φαγητό ή μια άλλη ξενάγηση στην περιοχή, αλλά δεν έχουν χρόνο να πάνε στο Επικούρειο Απόλλωνα –που πολλοί ζητούν- ή στο δάσος της Φολόης. Οπότε νομίζω πως οι ώρες για κάποιους σχετικά επαρκούν και για κάποιους άλλους δεν επαρκούν.

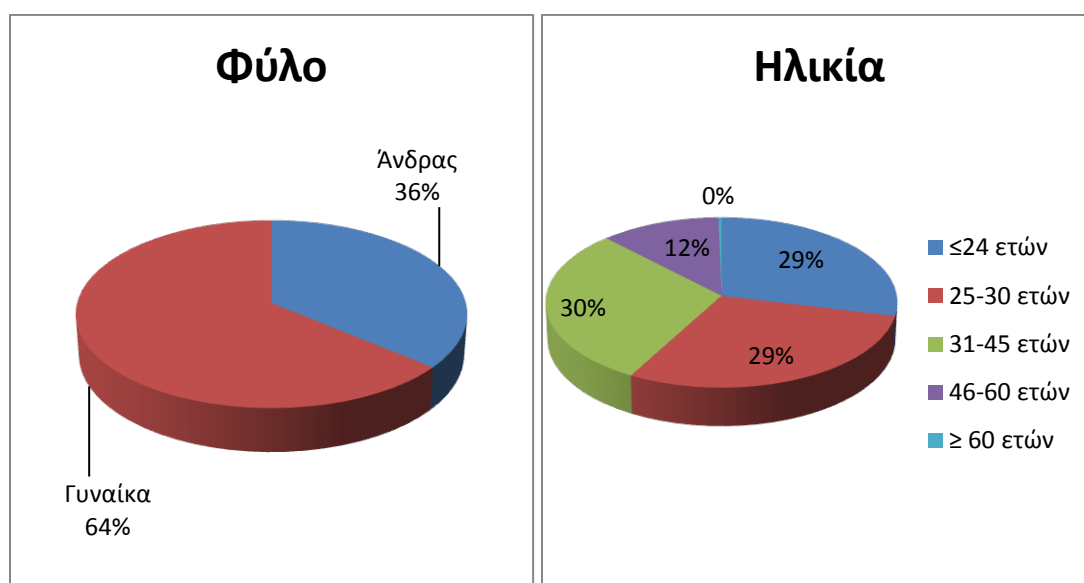
5. Σύμφωνα με την εμπειρία σας, η πλειοψηφία των επισκεπτών προτιμά μια οργανωμένη μετάβαση με πούλμαν και ξενάγηση στην Αρχαία Ολυμπία ή απλή μετάβαση στην περιοχή (με ταξί, τρένο, ενοικιασμένο αυτοκίνητο κοκ) και απλή περιήγηση στον Αρχαιολογικό χώρο και τα μουσεία χωρίς ξενάγηση? Θεωρείτε πως η οικονομική κρίση επηρεάζει την απόφασή τους?

Θεωρώ πως σίγουρα η οικονομική κρίση επηρεάζει την απόφασή τους. Όπως επίσης και λόγω του ότι στο Κατάκολο έχουν εμφανιστεί τα τελευταία χρόνια κάποια γραφεία που δίνουν τη δυνατότητα σε κάποιους επισκέπτες να έχουν μία απλή, πολύ φθηνή μετάβαση στην Αρχαία Ολυμπία, όμως με πολύ χαμηλή ποιότητα υπηρεσίας. Πολλοί από αυτούς παροτρύνουν τους επισκέπτες να μην μπουν στον αρχαιολογικό χώρο και το μουσείο και να τα δουν απ' έξω για να γλυτώσουν τα χρήματα που κοστίζει το εισιτήριο. Δηλαδή βλέπω σημαντικά αρκετό κόσμο με έναν συγκεκριμένο συνοδό, να είναι έξω από τον αρχαιολογικό χώρο, να τους λέει κάποια πράγματα, μετά έρχονται και στο μοντέρνο χωριό πίνουν καφέ και επιστρέφουν. Θεωρώ πως το επίπεδο του κόσμου αυτού δεν είναι πολύ υψηλό. Δεν γίνεται να έρθεις μέχρι εδώ και να μην μπεις να δεις το μουσείο της Αρχαίας Ολυμπίας. Ευτυχώς είναι η μειοψηφία, δεν είναι όμως τόσο λίγοι, όσο ήταν στο παρελθόν. Είναι ανησυχητικό το ότι αυξάνονται όλο και περισσότερο οι άνθρωποι αυτοί που παρέχουν αυτές τις πρόχειρες «υπηρεσίες». Οι πλειοψηφία, όμως, των επισκεπτών έρχονται οργανωμένα. Η άλλη τάση είναι να μη αγοράζουν την εκδρομή μέσα από το πλοίο, ιδιαίτερα όσοι είναι πιο «ψαγμένοι». Εφόσον μέσα στο ίντερνετ παρέχονται πάρα πολλές πληροφορίες για το ποιος δίνει σωστές υπηρεσίες και κάποια καράβια δεν έχουν πολύ καλή φήμη για την ποιότητα παροχής υπηρεσιών στις εκδρομές τους, δηλαδή για τους ξεναγούς, τα οχήματα και το χρόνο που τους δίνουν για κάθε μέρος. Για το λόγο αυτό είναι πολλοί αυτοί που ψάχνουν εναλλακτικά, άλλες εταιρείες που θα τους δώσουν μία πιο υψηλής ποιότητας εμπειρία και υπηρεσία. Στην πλειοψηφία ο κόσμος θέλει μία οργανωμένη μετάβαση, δεν θέλει να μπει στη διαδικασία να νοικιάσει ένα αυτοκίνητο ή να χρησιμοποιήσει το τρένο της περιοχής το οποίο είναι τελείως ανοργάνωτο, ενώ πολλοί θα ήθελαν να μεταβούν στην Αρχαία Ολυμπία με αυτό.

Αποτελέσματα ερωτηματολόγιου

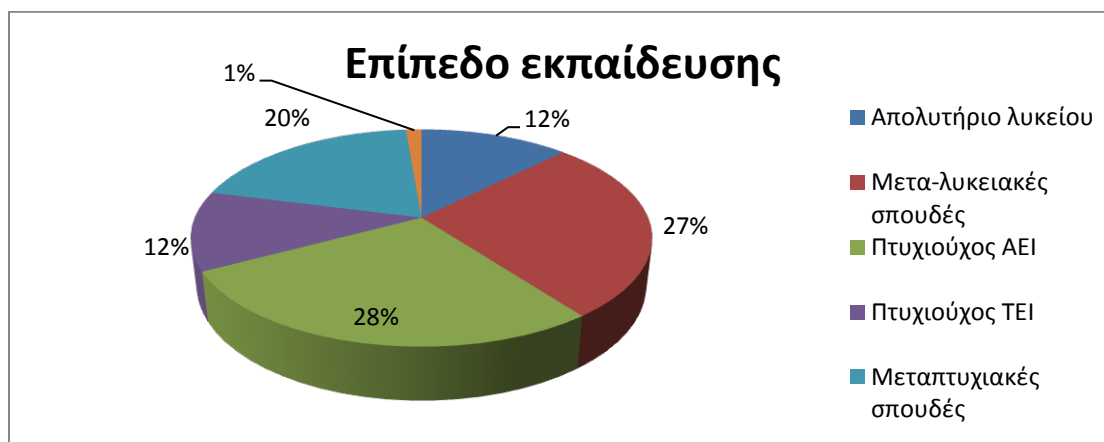
Στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας διεξήχθη έρευνα μέσω ερωτηματολογίου ώστε να καταλήξουμε σε συμπεράσματα αναφορικά με την απήχηση που έχει η κρουαζιέρα ως τρόπος διακοπών, καθώς και σε ποια κριτήρια θα βασίζονταν για την επιλογή της. Το ερωτηματολόγιο απάντησαν συνολικά 305 άτομα.

Αρχικά αναφορικά με τα δημογραφικά στοιχεία των ερωτηθέντων, το 64% αποτελείται από γυναίκες και το υπόλοιπο 36% από άνδρες. Οι ηλικίες των ερωτηθέντων διαμορφώνονται ως εξής: κάτω των 24 ετών αποτελεί το 29% του δείγματος, 25 έως 30 ετών το 29% , 31 έως 45 ετών το 30% , 46 έως 60 ετών το 12% και τέλος άνω των 60 ετών αποτελεί το 0,3% των ερωτηθέντων.

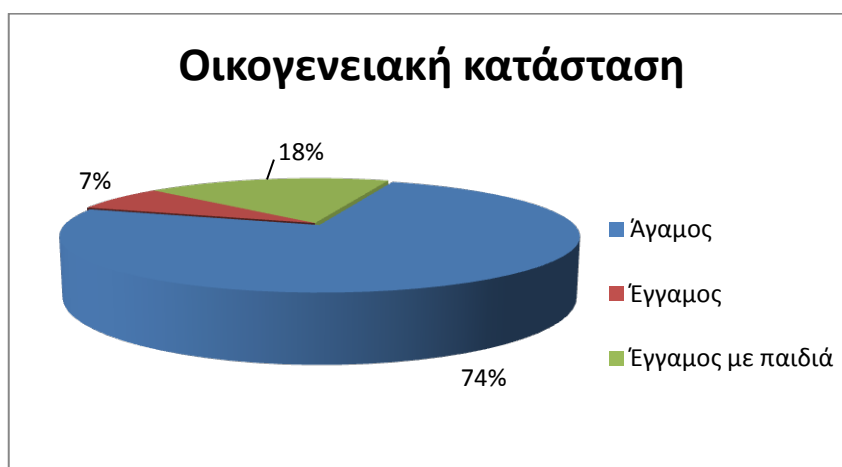


Σχετικά με το επίπεδο εκπαίδευσης των ερωτηθέντων το 20% έχει κάνει μεταπτυχιακές σπουδές, το 28% έχει πτυχίο ΑΕΙ, το 12% είναι πτυχιούχοι ΤΕΙ, το 27,2 έχει πραγματοποιήσει μετα-λυκειακές σπουδές, το 12% των ερωτηθέντων έχει απολυτήριο λυκείου και τέλος το 1 % είτε έχει πραγματοποιήσει άλλες σπουδές (διδακτορικό), είτε δεν ολοκλήρωσε το σχολείο. Εν συνέχεια η επαγγελματική κατάσταση των ερωτηθέντων διαμορφώνεται ως εξής: το 40% είναι εργαζόμενοι πλήρους απασχόλησης, το 7% εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης, το 14%

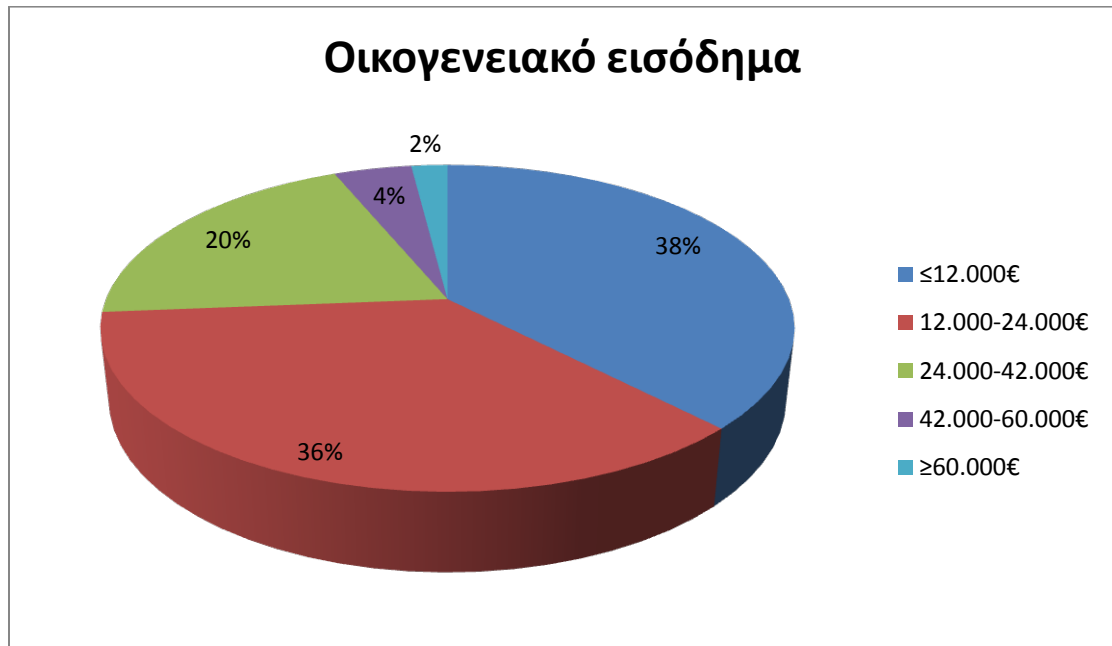
αυτοαπασχολούμενοι, το 2% συνταξιούχοι, το 10% άνεργοι, το 25% φοιτητές και τέλος το 2% δήλωσε ότι έχει άλλη ιδιότητα (μαθητές, νοικοκυρές).



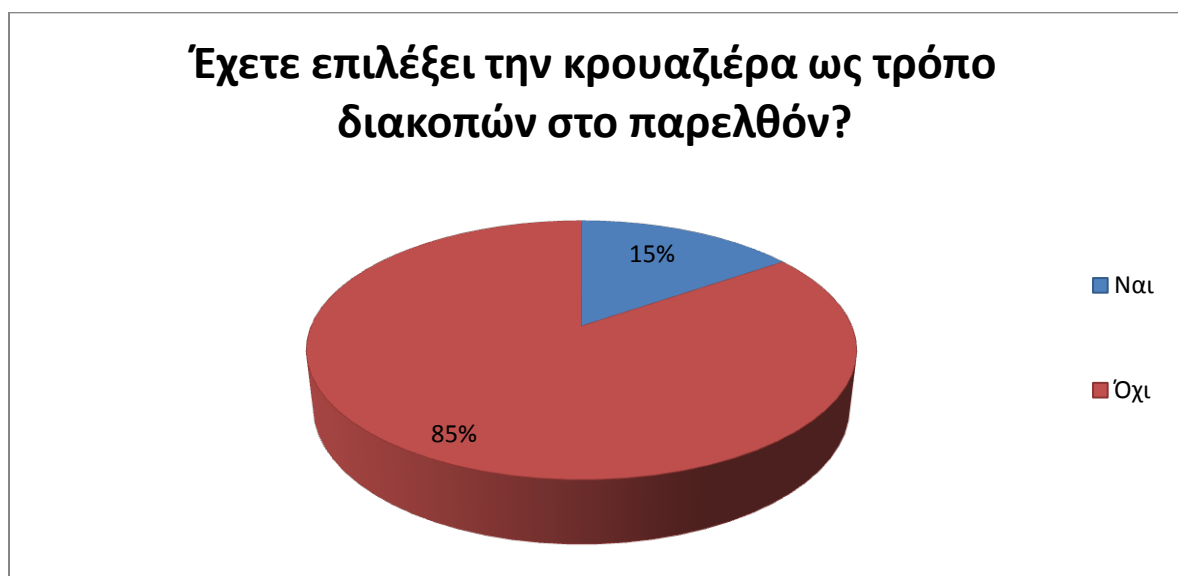
Αναφορικά με την οικογενειακή κατάσταση το 74% των ερωτηθέντων δήλωσαν άγαμοι, το 7% έγγαμοι και το 18% έγγαμοι με παιδιά.



Όσον αφορά στο οικογενειακό εισόδημα του δείγματος προκύπτει πως κάτω από 12.000€ εισόδημα έχει το 38%, από 12.000€ έως 24.000€ το 36%, από 24.000€ έως 42.000€ το 20%, από 42.000€ έως 60.000€ το 4% και τέλος άνω των 60.000 € το 2%.

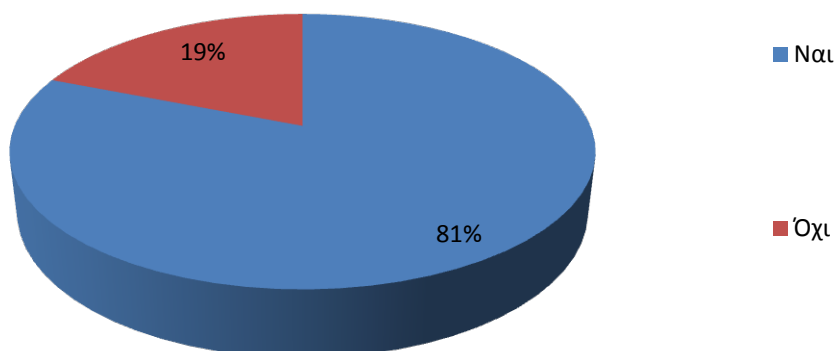


Στη ερώτηση εάν έχουν επιλέξει την κρουαζιέρα ως τρόπο διακοπών στο παρελθόν, το 85% (258 άτομα) απάντησαν αρνητικά, ενώ το υπόλοιπο 15 (47 άτομα) απάντησαν θετικά.



Από όσους απάντησαν «Ναι», το 81% του δείγματος θα επιθυμούσε να ξανακάνει ένα τέτοιο ταξίδι, σε αντίθεση με το 19% που απάντησε αρνητικά.

Εάν ΝΑΙ, θα το ξανακάνατε?



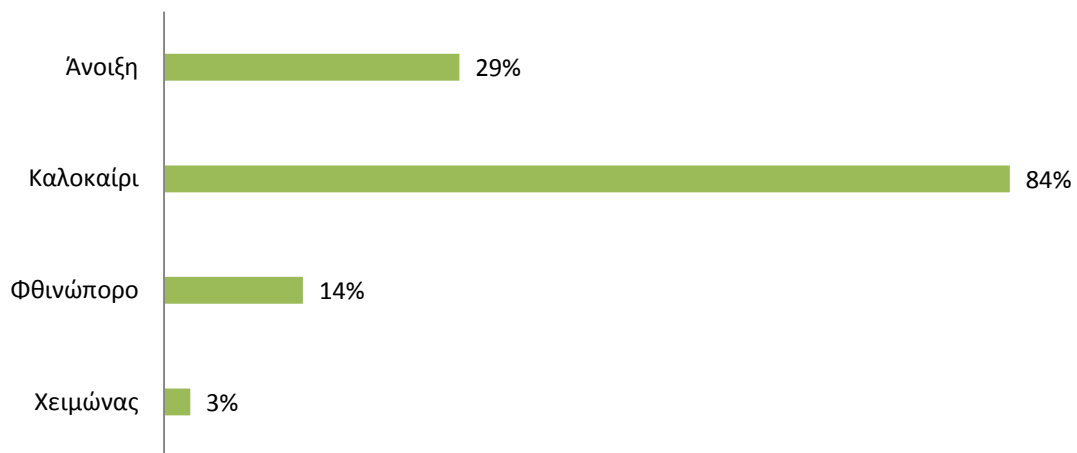
Από όσους απάντησαν αρνητικά, το 41% απάντησε πως βασική αιτία είναι το κόστος της κρουαζιέρας, το 32% πως δεν τους το έχουν επιτρέψει οι υποχρεώσεις τους είτε δεν έχουν τον απαιτούμενο ελεύθερο χρόνο, το 30,9% πως δεν τους ενδιαφέρει αυτό το είδος διακοπών και το υπόλοιπο 11% έδωσε άλλες αιτίες όπως: δεν το έχουν σκεφτεί, δεν έτυχε να τους δοθεί η ευκαιρία, φοβούνται το ενδεχόμενο να είναι εν πλω για πολλές ημέρες, δεν ξέρουν κατά πόσο είναι κατάλληλη εκδρομή για οικογένεια.

Εάν ΟΧΙ, για ποιον λόγο?



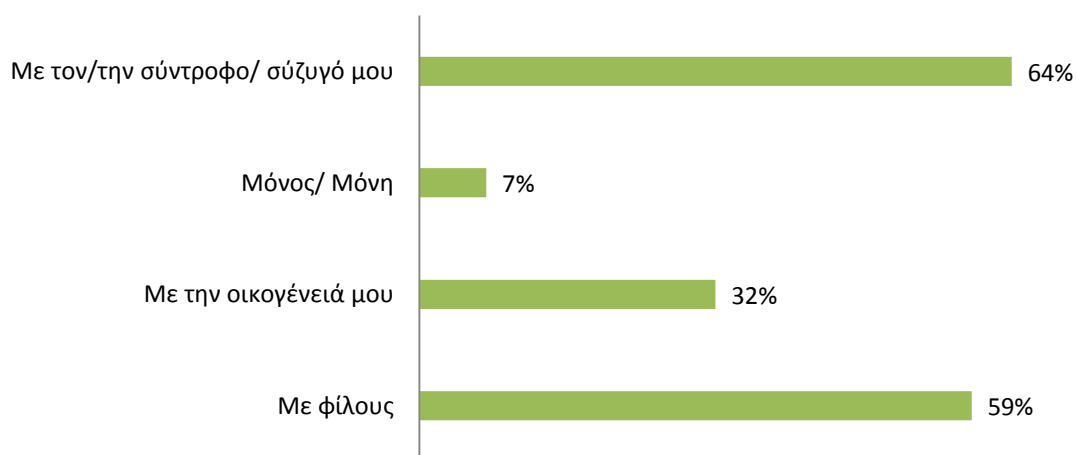
Αναφορικά με την εποχή που θα επέλεγαν να πραγματοποιήσουν ένα τέτοιο ταξίδι, το 29% των ερωτηθέντων θα προτιμούσε την άνοιξη, το 84% το καλοκαίρι, το 14% το φθινόπωρο και το υπόλοιπο 3% το χειμώνα.

Ποια εποχή θα πραγματοποιούσατε το ταξίδι σας?



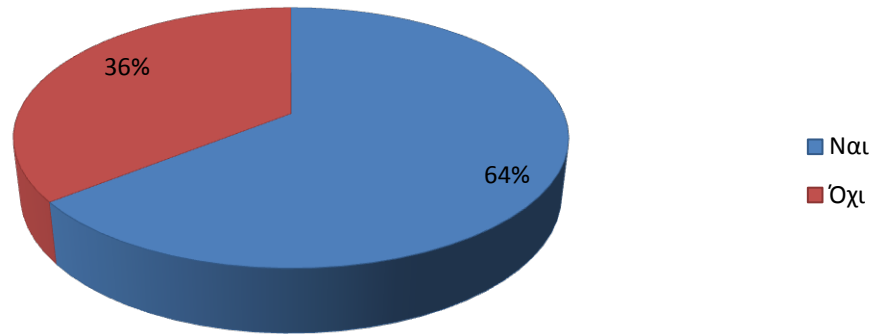
Στην ερώτηση ποιόν θα προτιμούσαν να συμμετέχουν σε κρουαζιέρα, το 64% θα επιθυμούσε με τον/την σύντροφο/ σύζυγό του, το 59% με τους φίλους του, το 32% με την οικογένεια, και τέλος μόλις το 7% θα έπαιρνε την απόφαση να πραγματοποιήσει ένα τέτοιο ταξίδι χωρίς παρέα.

Με ποιόν θα επιλέγατε να πάτε κρουαζιέρα?



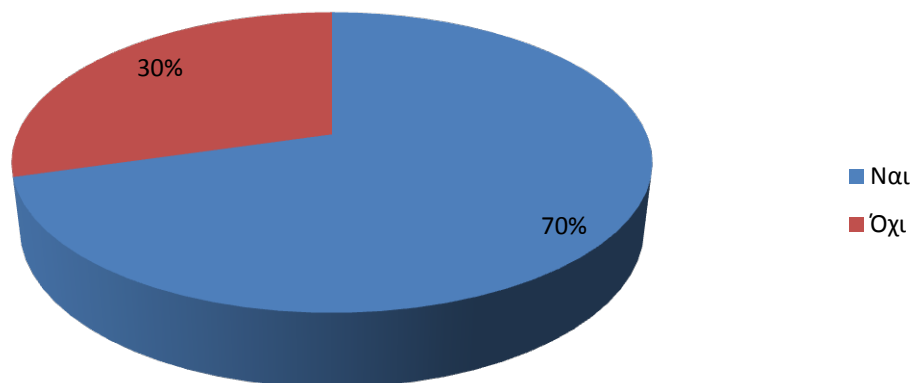
Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας το 64% των ερωτηθέντων θα συμμετείχε σε κρουαζιέρα με τα παιδιά τους, σε αντίθεση με το 36% που δεν θα το επιθυμούσε.

Θα πηγαίνατε κρουαζιέρα με τα παιδιά σας?



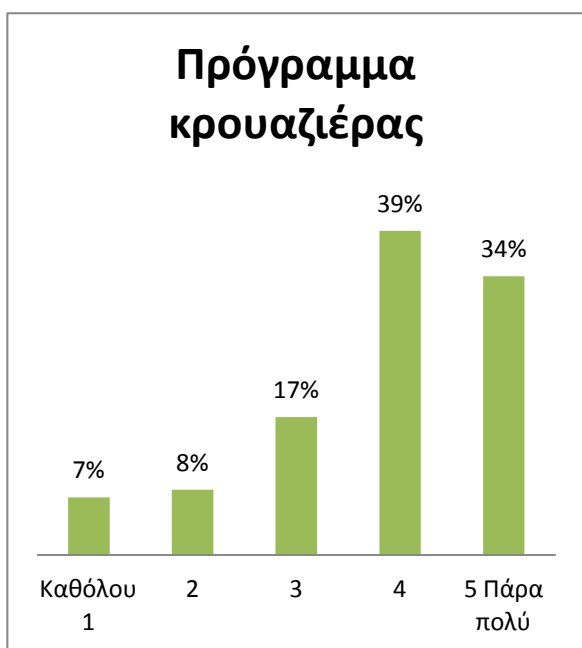
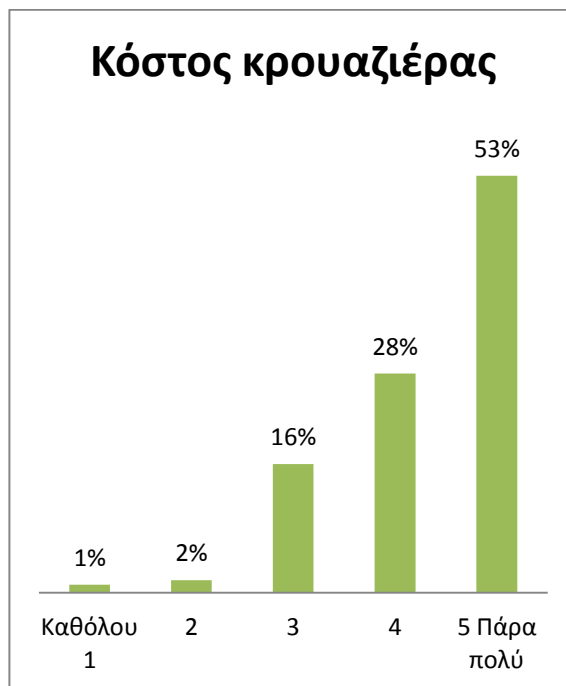
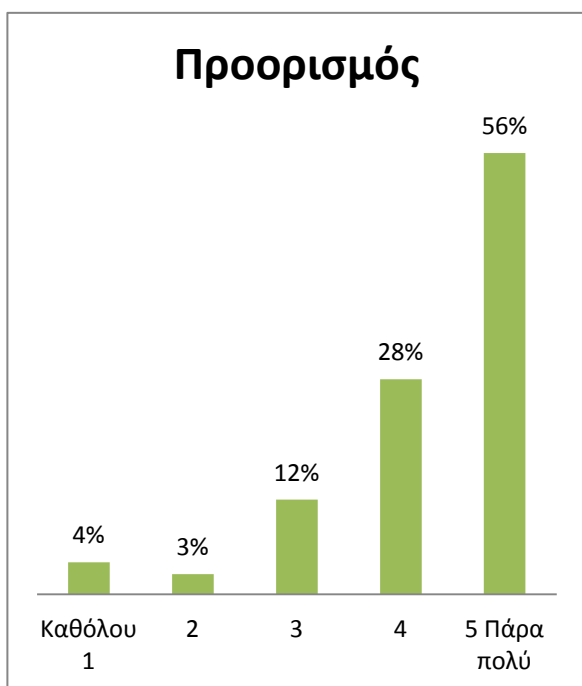
Εν συνεχεία οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να απαντήσουν αν θα επέλεγαν να γιορτάσουν μια σημαντική στιγμή της ζωής τους, όπως γάμο, επέτειο κλπ, σε κρουαζιερόπλοιο. Από αυτούς το 70% είναι θετικό σε μία τέτοια σκέψη, ενώ το 30% απάντησε αρνητικά.

Θα επιλέγατε το ταξίδι με κρουαζιέρα για να γιορτάσετε κάποια σημαντική στιγμή?

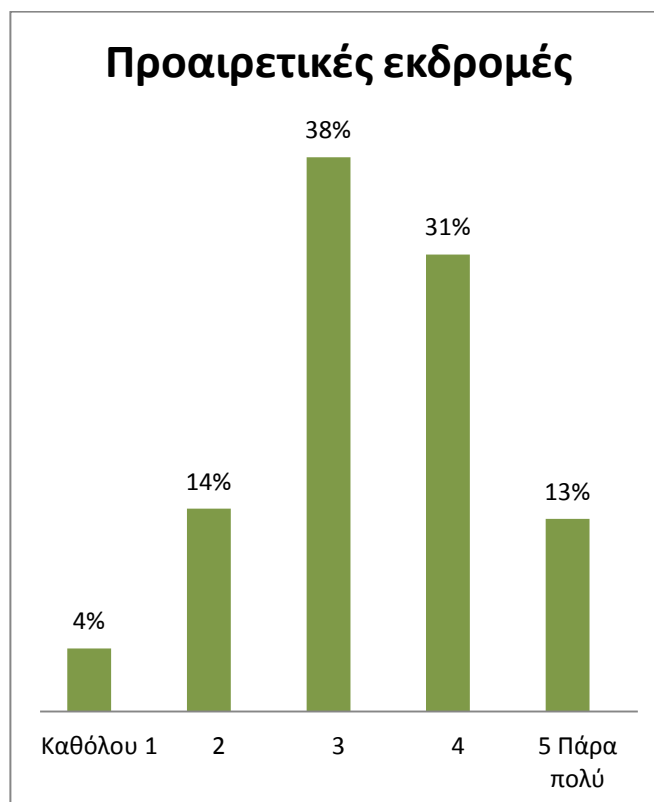
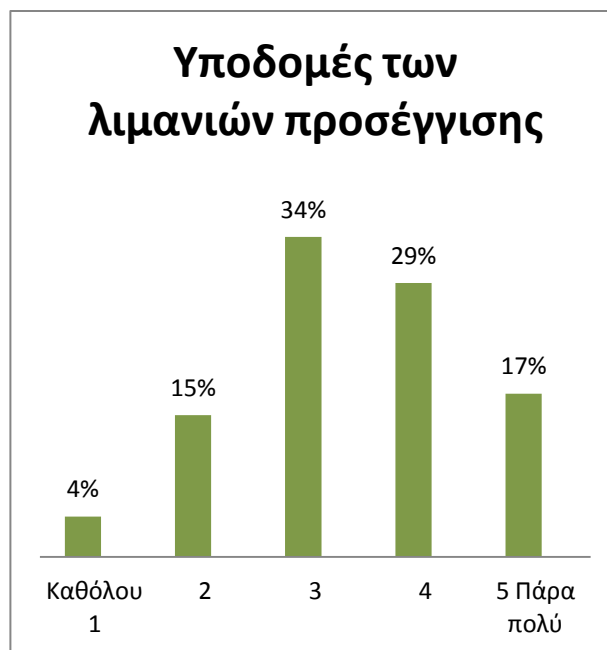
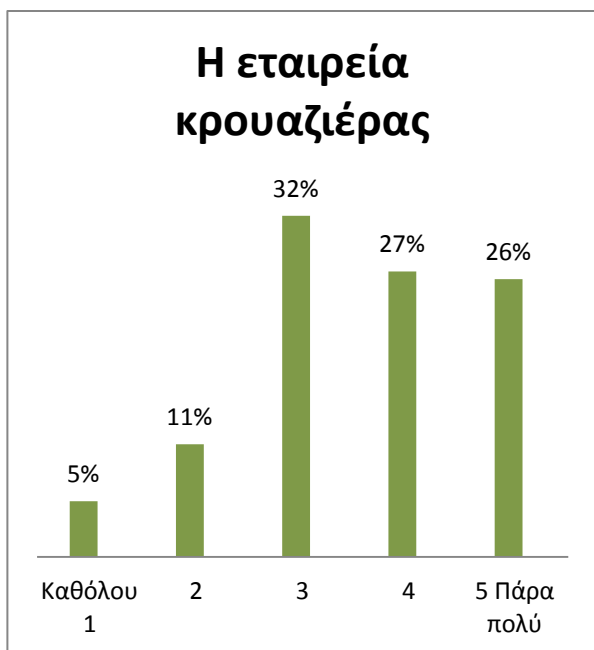


Περνώντας στην ερώτηση που αφορούσε τα κριτήρια εκείνα που θα επηρέαζαν την επιλογή της κρουαζιέρας, όπως: ο προορισμός, το κόστος και το πρόγραμμα κρουαζιέρας, η ψυχαγωγία εν πλω, η εταιρεία κρουαζιέρας, οι υποδομές των λιμανιών

προσέγγισης και οι προαιρετικές εκδρομές. Από τις απαντήσεις του δείγματος συμπεραίνουμε πως η πλειοψηφία βασίζει την επιλογή της κρουαζιέρας κατά πολύ στον προορισμό, το κόστος, το πρόγραμμα αλλά και η ψυχαγωγία εν πλω.



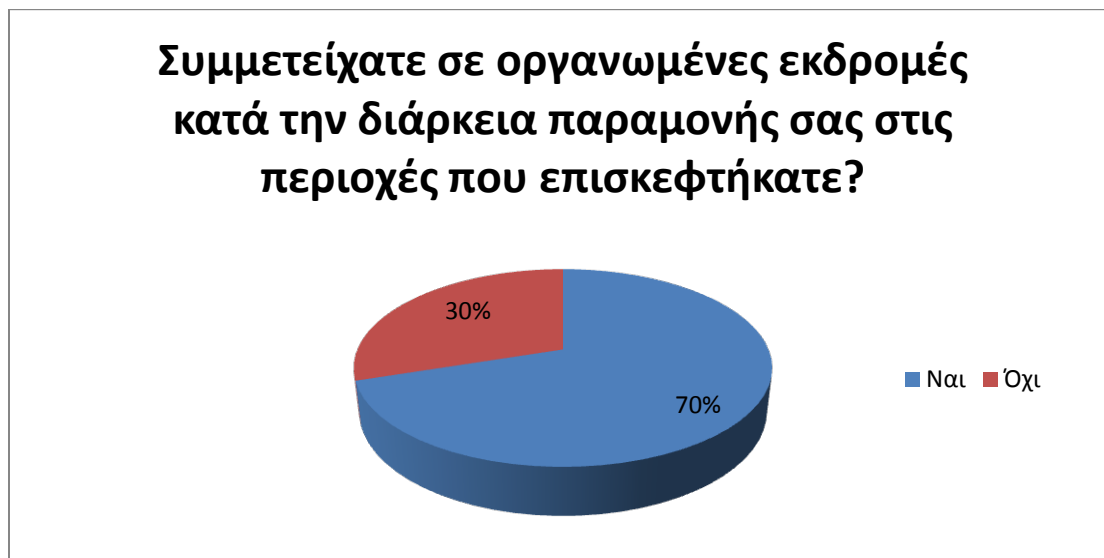
Από την άλλη πλευρά δευτερευούσης σημασίας φαίνεται πως είναι η εταιρεία που πραγματοποιεί την κρουαζιέρα, οι υποδομές στα λιμάνια που προσεγγίζει το πλοίο αλλά και οι προαιρετικές εκδρομές που λαμβάνουν χώρα.



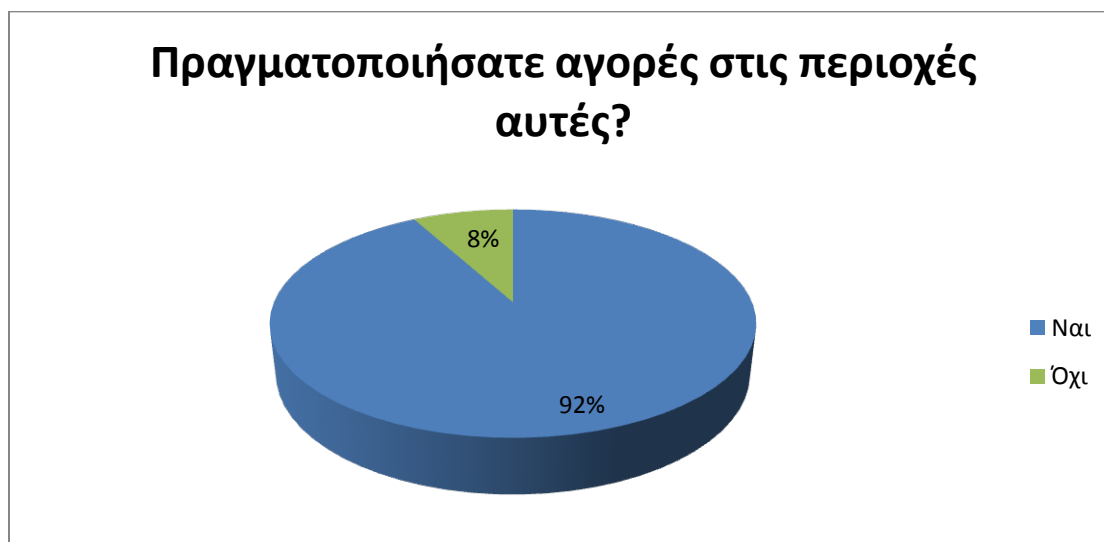
Οι επόμενες ερωτήσεις αφορούσαν μόνο όσους έχουν πραγματοποιήσει κρουαζιέρα στο παρελθόν και ανέρχονται στα 47 άτομα.

Την πρώτη ερώτηση που κλήθηκαν να απαντήσουν οι ερωτηθέντες, είναι εάν συμμετείχαν σε κάποια οργανωμένη εκδρομή κατά την παραμονή τους στα λιμάνια

προσέγγισης, στην οποία το 70% απάντησε πως συμμετείχε, ενώ το υπόλοιπο 30% πως δεν συμμετείχε.

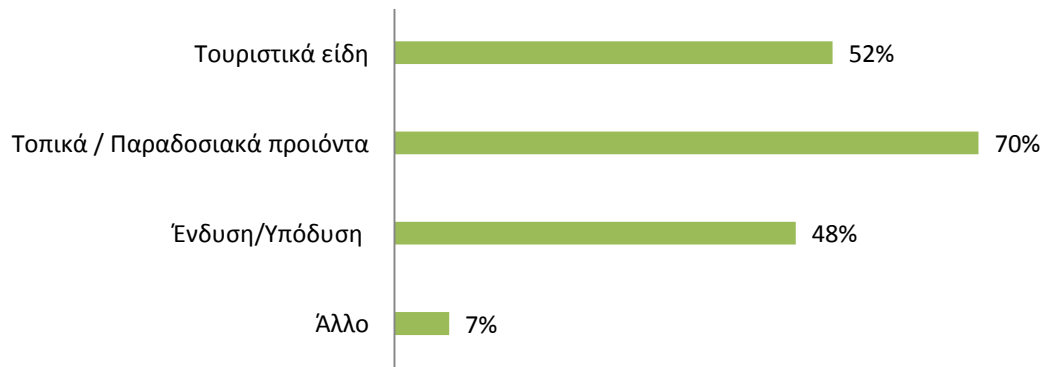


Εν συνεχεία το 92% απάντησαν πως είχαν πραγματοποιήσει αγορές κατά τη διάρκεια παραμονής τους στις περιοχές που επισκέπτονταν, ενώ το 8% δεν πραγματοποίησε κάποια αγορά.



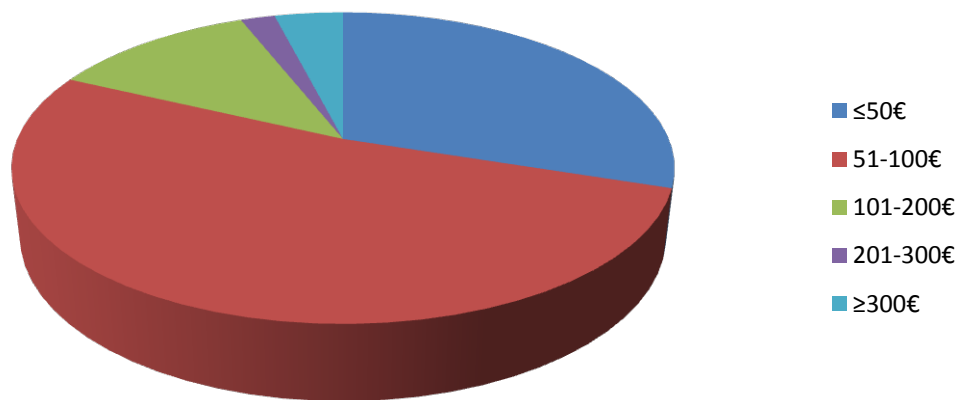
Από τις αγορές αυτές, το 70% τους αφορούσε τοπικά και παραδοσιακά προϊόντα, το 52% ήταν τουριστικά είδη, το 48% προϊόντα ένδυσης και υπόδησης και τέλος το 7% πραγματοποίησε άλλου είδους αγορές (τρόφιμα, αναψυκτικά).

Τι είδους αγορές πραγματοποιήσατε?



Για τις αγορές αυτές και για άλλες δαπάνες, το 30% των ερωτηθέντων ξόδεψε κάτω από 50€, το 52% πραγματοποίησε αγορές από 51 έως 100€, το 12% ξόδεψε από 101 έως 200 €. Σε μικρότερο ποσοστό μόλις το 2% ξόδεψε από 201 έως 300 € και τέλος το 4% πάνω από 300€.

Πόσα χρήματα ξοδέψατε κατ' άτομο κατά την παραμονή σας σε κάθε περιοχή?



Εν συνεχεία, το ερευνητικό κοινό ερωτήθηκε εάν θα επισκεπτόταν ξανά κάποιο από τα μέρη αυτά που γνώρισαν μέσω του ταξιδιού τους με κρουαζιέρα και με ποιόν τρόπο. Αναλυτικότερα, το 68% απάντησε πως θα ήθελε, ενώ το 32% πως ίσως επισκεπτόταν ξανά κάποιο από τα μέρη αυτά. Ωστόσο, κανένας δεν ήταν αρνητικός σε αυτήν την προοπτική. Κλείνοντας, το 62% θα επισκεπτόταν κάποια από τις περιοχές αυτές με

ατομικές διακοπές, το 22% με οργανωμένο πακέτο διακοπών ενώ το 16% θα επέλεγε πάλι ως μέσο την κρουαζιέρα.

