

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ & Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ
ΕΛΛΑΔΟΣ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΠΟΥΛΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

Επιβλέπων Καθηγητής: Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2017

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 στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)
- Πελαγίδης Θεόδωρος
- Σαμιώτης Γεώργιος

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

Ευχαριστίες

Για την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Καθηγητή κύριο Σωτήριο Θεοδωρόπουλο, αφενός για την επιστημονική του υποστήριξη, καθοδήγηση, εμπιστοσύνη και απεριόριστη βοήθεια που μου παρείχε και αφετέρου για τη γνώση που απέκτησα πάνω στο συγκεκριμένο θέμα. Επίσης, επιθυμώ να εκφράσω θερμές ευχαριστίες και στα άλλα μέλη της Εξεταστικής Τριμελούς Επιτροπής, για τη βοήθεια που προσέφεραν για την επιτυχημένη ολοκλήρωση της προσπάθειάς μου.

Τέλος, χρωστάω ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στην οικογένεια μου για την υπομονή, την αμέριστη κατανόηση, την ηθική και οικονομική υποστήριξη που μου πρόσφεραν όλο αυτό το διάστημα χωρίς τα οποία δεν θα ήταν δυνατή η ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία έγινε με σκοπό να παρουσιάσει την υφιστάμενη κατάσταση του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα καθώς και να εξετάσει τις προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου. Τα τελευταία χρόνια η Κρουαζιέρα βρίσκεται στο κέντρο του οικονομικού ενδιαφέροντος για την Ελλάδα, θεωρούμενη ως εκείνη η επιχειρηματική δραστηριότητα, που μπορεί να προσελκύσει κεφάλαια από το εξωτερικό και να αποτελέσει σημαντική πηγή ανάπτυξης στο εσωτερικό της χώρας. Δεν είναι λίγοι μάλιστα εκείνοι που θεωρούν την κρουαζιέρα ως το συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας μας, που συναρτάται άμεσα με την ιστορική παράδοση και τη γεωγραφική της θέση.

Στην Ελλάδα, ο κλάδος της Κρουαζιέρας βρίσκεται αντιμέτωπος με προβλήματα που πηγάζουν κυρίως από την έλλειψη κατάλληλων υποδομών, από ένα δυσκίνητο νομικό και γραφειοκρατικό πλαίσιο καθώς και από δυσλειτουργίες της κρατικής μηχανής.

Δεν χωρά αμφιβολία ότι τα οφέλη, που απορρέουν από την κρουαζιέρα για την ελληνική οικονομία είναι σημαντικά. Οι δυνατότητες και οι προοπτικές, που δημιουργεί ο κλάδος της Κρουαζιέρας για την Ελληνική Οικονομία, αναλύονται στην παρούσα εργασία. Παράλληλα θα επιχειρηθεί να εντοπιστούν οι πρωτοβουλίες που είναι απαραίτητες για την υπέρβαση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει σήμερα ο Κλάδος προκειμένου η Ελληνική Οικονομία να επωφεληθεί τα μέγιστα.

Λέξεις Κλειδιά: Βιομηχανία Κρουαζιέρας, Τουρισμός, Μεσόγειος, Ανάπτυξη

ABSTRACT

This thesis was designed to present the current state of cruise tourism in Greece and to examine the prospects for the industry. The Cruise industry is one of the most rapidly developing industries worldwide, with double the development rate than that of tourism. Over the past few years the Cruise came to the centre of the financial interest for Greece and is considered to be the business activity which can attract funds from abroad and constitute a significant source of development within the country. Many are the people, in fact, who consider the Cruise as the comparative advantage of our country directly linked with its historic presence and geographical position.

In Greece, the Cruise sector faces problems stemming from mainly due to the lack of appropriate infrastructure, a dysfunctional and bureaucratic framework, but also an insufficiency of the state mechanism.

The benefits deriving from the cruise for the Greek economy are undoubtedly significant. The potential and the perspective that the Cruise sector creates for the Greek economy will be analyzed in the fifth chapter of this project. At the same time the initiative necessary to resolve the problems that the sector faces today are to be defined, so that the Greek economy can significantly benefit from it.

Key Words: Cruise industry, Tourism, Mediterranean, Development

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Εισαγωγή.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Κρουαζιέρα, βασικές έννοιες.....	10
2.1. Ορισμός κρουαζιέρας.....	10
2.2. Η κρουαζιέρα σε παγκόσμιο επίπεδο.....	11
2.3. Κρουαζιερόπλοιο.....	12
2.4. Σύγχρονα Τερματικά Κρουαζιέρας.....	13
2.5. Κρουαζιέρα και εποχές του χρόνου.....	15
2.6. Κατηγορίες Κρουαζιέρας.....	15
2.6.1 Πριν και μετά το πλοίο.....	15
2.6.2. Cruise only.....	16
2.6.3. Fly and Cruise.....	16
2.6.4. Cruise and Stay.....	16
2.6.5. Fly, Cruise and Stay.....	16
2.6.6. Drive, cruise and stay.....	17
2.7. Περιοχή Πλεύσης.....	17
2.7.1. Θαλάσσια κρουαζιεροπλοΐα.....	17
2.7.2.Κρουαζιέρα σε ποτάμια και ποταμόπλοια.....	17
2.7.3. Κρουαζιέρα σε κανάλια.....	18

2.7.4. Κρουαζιέρα σε λίμνες.....	18
2.8. Διάρκεια.....	19
2.8.1. Ημερήσιες Κρουαζιέρες.....	19
2.8.2. Τριήμερες Κρουαζιέρες.....	19
2.8.3. Μικρής Διάρκειας Κρουαζιέρες.....	19
2.8.4. Μέσης Διάρκειας Κρουαζιέρες.....	20
2.8.5. Κρουαζιέρες Μακράς Διάρκειας.....	20
2.9. Διεθνείς Οργανισμοί Κρουαζιέρας.....	20
2.10. Η κρουαζιέρα σήμερα.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Οι μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας παγκοσμίως.....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ο κλάδος της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο.....	37
4.1. Ανάλυση Αγοράς Κρουαζιέρας.....	37
4.2. Η κίνηση στα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου.....	41
4.3. Η κίνηση στα σημαντικότερα λιμάνια της Ελλάδος.....	44
4.3.1. Λιμένας Πειραιά.....	46
4.3.2. Λιμένας Ηρακλείου.....	47
4.3.3. Λιμένας Κέρκυρας.....	47
4.4 Προγράμματα κρουαζιέρας στη Μεσόγειο.....	48

4.5. Κυρίαρχες Τάσεις.....	50
4.6. Ναυπηγήσεις Νέων Κρουαζιερόπλοιων.....	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Ανάλυση του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.....	55
5.1. Η σημαντικότητα της κρουαζιέρας για την Ελλάδα και τα οφέλη της από την ανάπτυξη του κλάδου.....	55
5.2. Η οικονομική συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία	56
5.3. Στρατηγική ανάλυση του κλάδου της κρουαζιέρας στον Ελλαδικό χώρο.....	58
5.3.1 Δυνατά σημεία (Strengths).....	59
5.3.2. Αδύνατα σημεία (Weaknesses).....	61
5.3.3. Ευκαιρίες (Opportunities).....	63
5.3.4. Απειλές (Threats).....	66
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. Προοπτικές ανάπτυξης της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.....	68
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Συμπεράσματα.....	73
Κατάλογος Διαγραμμάτων & Πινάκων.....	74
Βιβλιογραφία.....	75
Παράρτημα.....	78

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Εισαγωγή

Η κρουαζιέρα έχει αναπτυχθεί με ταχύτατους ρυθμούς τα τελευταία χρόνια, καθώς το αγοραστικό κοινό την εμπιστεύεται όλο και περισσότερο, καθώς απολαμβάνει πλήθος ποιοτικών υπηρεσιών, ανέσεων και δραστηριοτήτων. Εκπροσωπεί μεγάλο κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού και προσφέρει αρκετά μεγάλα οφέλη τόσο για τις εταιρείες όσο και για τις εθνικές οικονομίες. Η Μεσόγειος Θάλασσα τα τελευταία χρόνια ανεβαίνει στις προτιμήσεις των επιβατών, τα ελληνικά λιμάνια και κυρίως ο Πειραιάς κάθε χρόνο προσελκύουν όλο και περισσότερα κρουαζιερόπλοια, αντιμετωπίζουν ωστόσο προβλήματα κυρίως στις υποδομές και στις παρεχόμενες υπηρεσίες, παρά τις προσπάθειες εκσυγχρονισμού και βελτίωσης.

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η ανάλυση της αγοράς της κρουαζιέρας τόσο σε εθνικό, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, δίνοντας έμφαση στη Μεσογειακή Αγορά. Θα μελετηθούν τα οικονομικά μεγέθη, οι οικονομικές επιδράσεις, οι υποδομές καθώς και οι υπηρεσίες της κρουαζιέρας.

Αρχικά θα αναλυθεί ο όρος κρουαζιέρα, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά της καθώς και οι μορφές της. Στη συνέχεια θα μελετήσουμε τη βιομηχανία της κρουαζιέρας, παρακολουθώντας τη δράση των μεγαλύτερων ναυτιλιακών εταιριών που δραστηριοποιούνται στο τομέα της κρουαζιέρας.

Ακόμη, θα γίνει ανάλυση της αγοράς κρουαζιέρας στη χώρα μας (ανάγκες, τάσεις και ανάπτυξη), ενώ ακόμη θα εξετάσουμε πως διαμορφώνονται οι όροι της προσφοράς και της ζήτησης. Επιπλέον, θα επιχειρηθεί να εντοπιστούν τα δυνατά σημεία, οι αδυναμίες, οι ευκαιρίες και οι απειλές για το κλάδο της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Τέλος, θα γίνει αναφορά σε προτεινόμενες πολιτικές προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά λιμάνια με ορισμένες προτάσεις και πρωτοβουλίες για την περαιτέρω ενίσχυση του κλάδου και την ανάπτυξη των λιμένων κρουαζιέρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Κρουαζιέρα, βασικές έννοιες

2.1. Ορισμός κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα αποτελεί μια δυναμική πηγή οικονομικής δραστηριότητας και εκπροσωπεί μεγάλο κομμάτι τόσο της ναυτιλίας όσο και του θαλάσσιου τουρισμού, ενώ παράλληλα προσφέρει αρκετά μεγάλα οφέλη και σε άλλες βιομηχανίες. Μπορούμε να ορίσουμε την κρουαζιέρα ως ένα κυκλικό ταξίδι περιήγησης και αναψυχής, που προσφέρει μεγάλης ποικιλίας και διαφοροποίησης τουριστικό προϊόν, αφού υπάρχει η δυνατότητα επίσκεψης κοσμικών λιμανιών, διάσημων πόλεων και εξωτικών νησιών και αποτελεί μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες τουριστικές βιομηχανίες παγκοσμίως. Είναι ένα είδος τουριστικού προϊόντος που αποτελείται από υλικά (τουριστικά αγαθά) και άυλα προϊόντα (τουριστικές υπηρεσίες).

Ως κυκλική κρουαζιέρα ορίζεται εκείνο το ταξίδι στο οποίο ο τελικός λιμένας προορισμού είναι και ο λιμένας αφετηρίας (home port) με ενδιάμεσες προγραμματισμένες προσεγγίσεις¹. Οι τουρίστες απολαμβάνουν όχι μόνο τους προορισμούς τους οποίους επισκέπτονται, αλλά και τη θαλάσσια μεταφορά, τις υπηρεσίες που προσφέρει το κρουαζιερόπλοιο και τις περισσότερες φορές διανυκτερεύουν σε αυτό. Χαρακτηριστικό της κρουαζιέρας που της προσδίδει μεγάλη δυναμική είναι αυτή η ποικιλομορφία με την οποία ο επιβάτης ικανοποιεί πολλά ενδιαφέροντα και προτιμήσεις, καθώς μπορεί εύκολα να συνδυαστεί ο συμβατικός τουρισμός που προτιμά ήλιο, θάλασσα και εξωτικές παραλίες με τον εναλλακτικό, όπως είναι ο θρησκευτικός, ο ιαματικός, ο αθλητικός κ.λπ.

Επίσης, η κρουαζιέρα έχει την ικανότητα να συνδυάζει την ψυχαγωγία του επιβάτη πάνω στο κρουαζιερόπλοιο με την δυνατότητα επίσκεψης του σε ένα ή και περισσότερα δημοφιλή λιμάνια, ικανοποιώντας έτσι την ανάγκη τους για γνωριμία με νέους τόπους και πολιτισμούς². Η ανάπτυξη του κλάδου γίνεται με ταχύτατους ρυθμούς, που θα παρουσιαστούν παρακάτω, ακόμα και σε δύσκολες εποχές κρίσης και θεωρείται από τους πιο γρήγορα αναπτυσσόμενους κλάδους παγκοσμίως. Γεγονός

1 G. P. Wild (International) Ltd. (2000) "International Cruise Market Monitor", Vol. 6, London

2 Μυλωνόπουλος, Δ. – Μοίρα, Π. (2005). «Θαλάσσιος Τουρισμός», εκδ. Interbooks, Αθήνα.

είναι πως τουρισμός και κρουαζιέρα δε συμπεριφέρονται το ίδιο, αφού η κρουαζιέρα αναπτύσσεται ταχύτερα από οποιονδήποτε άλλο τουριστικό κλάδο. Επιπλέον, είναι μια δραστηριότητα η οποία μπορεί να προσελκύσει εισρέον συνάλλαγμα στη χώρα αλλά και να έχει πολλά άλλα πάσης φύσεως οφέλη.

2.2. Η κρουαζιέρα σε παγκόσμιο επίπεδο

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως μία σύγχρονη και γρήγορα επεκτεινόμενη παγκόσμια βιομηχανία. Κατά τη διάρκεια της τρέχουσας δεκαετίας έχει συνεχίσει να αναπτύσσεται και να προσφέρει νέες ταξιδιωτικές ευκαιρίες στους δυνητικούς ταξιδιώτες. Η ανάπτυξη που παρουσιάζει ο κλάδος είναι εξαιρετική αν αναλογιστεί κανείς τις υψηλές κύριες δαπάνες καθώς και το σύνθετο ρυθμιστικό και νομικό περιβάλλον. Εκτιμώντας ότι η ανάπτυξη του κλάδου θα συνεχίσει, το μέλλον προσφέρει εξαιρετικές ευκαιρίες για τη βιομηχανία, τους πελάτες και τους προμηθευτές. Η ανάπτυξη και η πρόοδος του κλάδου οδηγούνται από τον μεγάλο αριθμό νέων πλοίων που ναυτολογούνται κάθε χρόνο. Ανάμεσα στα κρουαζιερόπλοια αυτά συμπεριλαμβάνονται και τα λεγόμενα mega-liners τα οποία μπορούν να φιλοξενήσουν περισσότερους από 3.000 επιβάτες καθώς επίσης και μικρότερα, οικειότερα σκάφη πολυτελείας³. Το ποσοστό ανάπτυξης του κλάδου την περασμένη δεκαετία ανερχόταν στο 8% και η προοπτική εξέλιξής του είναι ιδιαίτερα αισιόδοξη.

Σύμφωνα με τη Διεθνή Ένωση Κρουαζιέρας, η αγορά της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας αναπτύσσεται σταθερά τα τελευταία δέκα χρόνια, αγγίζοντας έως και τους 6,7 εκατομμύρια Ευρωπαίους επιβάτες, το 2016⁴. Αυτή η πενταετής τάση είναι ανοδική σε όλες τις ευρωπαϊκές αγορές, κυρίως στη Γερμανία, που παρατηρείται ιλιγγιώδης ανάπτυξη 11,3% σημειώνοντας ρεκόρ με περισσότερους από 2 εκατ. επιβάτες. Το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιρλανδία παρουσίασαν άνοδο 5,6% με σχεδόν 1,9 εκατομμύρια επισκέπτες, ενώ η Ισπανία συνεχίζει την ανάκαμψη, έπειτα από την οικονομική ύφεση του 2014, με την αγορά κρουαζιέρας να αυξάνεται κατά 4,2%. Αντίστοιχα με τις προηγούμενες χρονιές, 4 στους 5 Ευρωπαίους επιλέγουν τις κρουαζιέρες στην Ευρώπη, με τους μισούς να επιλέγουν τα νησιά της Μεσογείου και

3ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ | ΕΟΤ

Διαθέσιμο στο www.gnto.gr, 2009

4 Αντλήθηκαν στοιχεία από State of the Cruise Industry Outlook (2016), Cruise Lines International Association (CLIA)

του Ατλαντικού, ενώ το 21% προτιμά τη Βόρεια Ευρώπη και τη Βαλτική. Η Ελλάδα παρουσίασε μια σημαντική αύξηση 52%, το 2016, στους επιβάτες κρουαζιέρας, σηματοδοτώντας την ανάκαμψη της ελληνικής αγοράς με 24.000 επιβάτες, οι οποίοι προέρχονται από την πετυχημένη δραστηριοποίηση της Celestyal Cruises. Από τα ανωτέρω στοιχεία προκύπτει το συμπέρασμα ότι η βιομηχανία της κρουαζιέρας είναι μία δυναμική μορφή επένδυσης τουρισμού της παγκόσμιας οικονομίας.

2.3. Κρουαζιερόπλοιο

Ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας είναι το πλοίο. Τα κρουαζιερόπλοια αποτελούν ειδικής κατηγορίας επιβατηγό / τουριστικό πλοίο που πραγματοποιεί κυκλικά περιηγητικά ταξίδια βάσει συγκεκριμένου προγράμματος λιμένων προσέγγισης.⁵ Τα κρουαζιερόπλοια θεωρούνται πλωτές ξενοδοχειακές μονάδες ή ακόμα και πλωτά ανάκτορα που παρέχουν ευρείας γκάμας και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες. Η ειδοποιός διαφορά τους με τις συμβατές ξενοδοχειακές μονάδες είναι ότι μπορούν να ανταποκρίνονται στην εκάστοτε ζήτηση κλινών λόγω του γεγονότος ότι μετακινούνται γεωγραφικά. Προσφέρουν ιδιαίτερες ανέσεις τόσο από θέμα εμφάνισης και διακόσμησης, όσο και από την άποψη του πολυπληθούς προσωπικού που στελεχώνουν το πλοίο, στο οποίο περιλαμβάνονται διαφόρων προτιμήσεων εστιατόρια και μπαρ, πισίνες, κλαμπ, θέατρα, κινηματογράφοι, καζίνο, αίθουσες δημοπρασιών έργων τέχνης, αθλητικές εγκαταστάσεις όπως γήπεδα τένις ή γκολφ, γυμναστήρια και χώροι αναρρίχησης, χώροι σπα, κομμωτήρια, πλυντήρια-σιδερωτήρια-στεγνωτήρια, σημεία internet, χώροι ανάγνωσης, χώροι μαθημάτων τέχνης και διαλέξεων, βιβλιοθήκες, ταχυδρομείο, αλλά και παροχές ιατρικής βοήθειας καθώς και χώροι ειδικά διαμορφωμένοι για άτομα με ειδικές ανάγκες. Πλέον έχουν αρχίσει να ναυπηγούνται μεγάλης χωρητικότητας και ταυτόχρονα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια προκειμένου να καλύψουν όλες τις παροχές ενός υπερπολυτελούς ξενοδοχειακού συγκροτήματος.

Το πρώτο πλοίο στον κόσμο που πραγματοποίησε την πρώτη κρουαζιέρα ήταν το «Quaker City», το οποίο ξεκίνησε το 1867 από τη Νέα Υόρκη και επισκέφτηκε την Ευρώπη και τους Αγίους Τόπους ενώ εκείνο που πραγματοποίησε τη μεγαλύτερη σε διάρκεια κρουαζιέρα στον κόσμο ήταν το «Spirit of Oceanus» που ξεκίνησε από τη Σιγκαπούρη στις 6 Μαρτίου 2010 και γύρισε πάλι πίσω, μετά από 10 μήνες, στις 3

5 Κολτσιδόπουλος, Γ. (2005) Τουρισμός Θεωρητική Προσέγγιση. Εκδόσεις «ΕΛΛΗΝ»

Φεβρουαρίου το 2011, ταξιδεύοντας σε 6 ηπείρους, 14 θάλασσες και ωκεανούς, περίπου 60 χώρες, 242 λιμάνια και 85 μνημεία Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO. Μέχρι σήμερα, το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου ήταν το «Liberty of Seas» της Royal Caribbean χωρητικότητας 220.000 τόνων, 3.600 επιβατών και 1.400 μελών πληρώματος. Τη θέση της πρωτιάς στο μέγεθος θα δώσει στο «Harmony of the Seas», το οποίο έκανε το πρώτο του ταξίδι το 2016 και μπορεί να μεταφέρει 6.360 επιβάτες και 2.100 υπαλλήλους, ενώ το βάρος του ξεπερνά τους 227.00 τόνους και το μήκος του τα 350 μέτρα. Αυτή τη στιγμή περισσότερα από 17 κρουαζιερόπλοια με δυνατότητα μεταφοράς τουλάχιστον 5.000 επιβατών βρίσκονται υπό κατασκευή⁶. Με το πρώτο του ταξίδι, ένα νέο κεφάλαιο στην ιστορία της κρουαζιέρας θα ξεκινήσει.

2.4. Σύγχρονα Τερματικά Κρουαζιέρας

Τερματικός σταθμός κρουαζιέρας ορίζεται ως εκείνη η περιοχή που διαθέτει κατάλληλη υποδομή και εξοπλισμό, καθώς και τις απαραίτητες υπηρεσίες για τη διευκόλυνση και την αποδοτική διαχείριση των επιβατών και των πλοίων. Στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία, τα τερματικά κρουαζιέρας αποτελούν είτε λιμένες βάσης (home ports), είτε λιμένες προσέγγισης (transit ή ports-of-call)⁷. Κάποιες φορές όμως λιμάνια με τις απαραίτητες εγκαταστάσεις μπορεί να είναι και λιμένες βάσης και προσέγγισης.

Οι λιμένες βάσεις αποτελούν σημείο εκκίνησης και τερματισμού του προγραμματισμένου ταξιδιού κρουαζιέρας. Χαρακτηριστικό τους στοιχείο είναι ότι εκεί πραγματοποιείται και ο ανεφοδιασμός των κρουαζιερόπλοιων σε τρόφιμα, καύσιμα και ότι άλλο χρειάζονται για το ταξίδι. Για αυτό το λόγο, η παραμονή τους σε αυτά είναι μεγαλύτερη και κυμαίνεται περίπου από 12 έως 24 ώρες. Οι εταιρείες κρουαζιέρας λαμβάνουν υπόψη πολλούς παράγοντες στην επιλογή των λιμένων βάσης, όπως για παράδειγμα την ποιότητα και το κόστος υπηρεσιών καθώς επίσης και την απόσταση από τουριστικές περιοχές. Από την πλευρά τους τα λιμάνια επιδιώκουν να γίνουν λιμάνια επιβίβασης καθώς τα οικονομικά οφέλη είναι αρκετά μεγάλα.

⁶ Teresa Machan,. (2017), “Cunard to launch the biggest cruise ship in its history”, The Telegraph

⁷ Styliadis, T. (2012) “Greek Sea is not in Crisis. An institutional approach of the economic impact cruise ships have on local societies: the case of two Ionian Islands”, Thesis, Erasmus University Rotterdam.

Συγκεκριμένα, σε σχέση με τα λιμάνια διέλευσης, οι συνολικές δαπάνες των γραμμών κρουαζιέρας υπολογίζονται έξι ή επτά φορές μεγαλύτερες. Ορισμένα από τα πιο σημαντικά λιμάνια επιβίβασης παγκοσμίως είναι το Μαϊάμι, η Βαρκελώνη, η Βενετία και ο Πειραιάς.

Από την άλλη πλευρά, οι λιμένες προσέγγισης είναι εκείνοι από τους οποίους τα κρουαζιερόπλοια διέρχονται και παραμένουν για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, στα πλαίσια της περιήγησης που εκτελούν. Συνήθως, παρέχουν λιγότερες υπηρεσίες από τα λιμάνια επιβίβασης που αναλύθηκαν παραπάνω, ωστόσο θα πρέπει και αυτά να διαθέτουν όλες τις απαραίτητες δομές και υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση των πλοίων και των επιβατών. Επιπλέον, σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να είναι ικανά να προσφέρουν έκτακτες υπηρεσίες όπως είναι ο ανεφοδιασμός και οι επισκευές.

Η χρονική διάρκεια παραμονής των κρουαζιερόπλοιων στα λιμάνια διέλευσης είναι σαφώς μικρότερη και υπολογίζεται περίπου μεταξύ 4 και 8 ωρών. Ο Άγιος Θωμάς της Καραϊβικής, η Σαντορίνη και η Κοπεγχάγη είναι από τα σημαντικότερα λιμάνια διέλευσης στον κόσμο.

Κάποια λιμάνια ωστόσο, αποτελούν συνδυασμό των δύο παραπάνω κατηγοριών και για ορισμένες γραμμές κρουαζιέρας να λειτουργούν ως λιμάνια επιβίβασης ενώ για άλλες ως λιμάνια διέλευσης. Αυτά τα λιμάνια λέγονται υβριδικά και διαθέτουν τις κατάλληλες εγκαταστάσεις ώστε να καλύπτουν όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις που απαιτούνται από τις γραμμές κρουαζιέρας. Κάποια από τα πιο περιζήτητα υβριδικά λιμάνια είναι του Αγίου Καρόλου στην Καραϊβική, της Τεργέστης και της Κέρκυρας.

Γενικότερα, θα πρέπει να τονιστεί ότι οι εταιρείες κρουαζιέρας προσπαθούν να αναπτύξουν νέες ιδέες και να δημιουργήσουν νέα δρομολόγια με σκοπό την περαιτέρω προσέλκυση επιβατών κρουαζιέρας. Όσο μεγαλύτερα σε μέγεθος γίνονται τα κρουαζιερόπλοια, τόσο αυξάνονται οι ανάγκες για νέες υποδομές και παροχές στα τερματικά λιμάνια ώστε να είναι ικανά να φιλοξενούν μεγάλο μέγεθος κρουαζιερόπλοια και ακόμη περισσότερους επιβάτες, οι οποίοι, όπως θα δούμε και εκτενέστερα παρακάτω, αυξάνονται συνεχώς. Επομένως, οι εταιρείες κρουαζιέρας λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τις παροχές του λιμανιού και πιο συγκεκριμένα αν έχει

κατάλληλη υποδομή, ανωδομή και εγκαταστάσεις προκειμένου να μπορέσει να φιλοξενήσει τα πλοία και τους επιβάτες τους.

2.5. Κρουαζιέρα και εποχές του χρόνου

Η εποχή του χρόνου και ο προορισμός επηρεάζονται άμεσα κυρίως λόγω των καιρικών συνθηκών, ωστόσο δεν υπάρχουν απaráβατοι κανόνες, καθώς το ταξίδι μπορεί να προσαρμοστεί στις ανάγκες, τα ενδιαφέροντα και τις προτιμήσεις των επιβατών.

Η ζήτηση για τη Μεσογειακή κρουαζιέρα αυξάνεται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες στα λιμάνια της Ευρώπης, της Βόρειας Αφρικής, του Εύξεινου Πόντου, της Μικράς Ασίας, στους Αγίους Τόπους και της Μαύρης Θάλασσας, τα οποία γίνονται περιζήτητα.

Επίσης από Μάιο μέχρι Σεπτέμβρη αυξάνεται η ζήτηση για τα Νορβηγικά Φιόρντ, τις πρωτεύουσες της Βαλτικής, τους Βρετανικούς Νήσους, το Βόρειο Ακρωτήριο και φυσικά για την Αλάσκα με τα τελευταία ίσως πραγματικά σύνορα, τους παγετώνες. Από τον Νοέμβρη μέχρι τον Απρίλιο η ζήτηση στρέφεται στην Ερυθρά Θάλασσα και τον Περσικό Κόλπο, με την Αραβική Χερσόνησο να πρωταγωνιστεί. Κατά τη διάρκεια όλου του χρόνου προσφέρονται τα νησιά της Καραϊβικής και του Κόλπου του Μεξικού, η Γαλλική Πολυνησία, η Χαβάη, η Λατινική Αμερική με τη Διώρυγα του Παναμά, η Αυστραλία και η Νέα Ζηλανδία.

2.6. Κατηγορίες Κρουαζιέρας

Υπάρχουν διάφορες κατηγοριοποιήσεις της κρουαζιέρας που μας βοηθούν στο να αναλύσουμε αποδοτικότερα την αγορά της. Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη διάφορα κριτήρια βάσει του σκοπού μελέτης ή της οπτικής γωνίας μπορούμε να τη διακρίνουμε σε κατηγορίες.⁸

2.6.1 Πριν και μετά το πλοίο

Όπως προαναφέρθηκε, το κρουαζιερόπλοιο στο τέλος του ταξιδιού καταλήγει στο λιμάνι εκκίνησης. Στην περίπτωση που ο επιβάτης χρησιμοποιήσει άλλο μέσο

8 Briggs, S. (2001) “Successful Tourism Marketing: A Practical Handbook”, KoganPage Publishers

μεταφοράς ή άλλες παροχές, παραμένει στο λιμάνι κ.λπ., τότε το ταξίδι του παίρνει τις παρακάτω μορφές.

2.6.2. Cruise only

Οι επιβάτες αυτής της μορφής κρουαζιέρας απολαμβάνουν μόνο το ταξίδι, τους σταθμούς των ταξιδιών και τις υπηρεσίες επί του πλοίου. Η εμπειρία τους ξεκινά από τη στιγμή που θα μπουν στο πλοίο και όταν βγουν από αυτό στο λιμάνι αποβίβασης λήγει και η κρουαζιέρα τους. Πρόκειται για την πιο παραδοσιακή και απλή μορφή κρουαζιέρας.

2.6.3. Fly and Cruise

Με αυτή τη μορφή κρουαζιέρας, ο επιβάτης ταξιδεύει αεροπορικώς σε ένα λιμάνι που αποτελεί την αφετηρία της κρουαζιέρας του από την περιοχή που διαμένει συνεχίζοντας την περιήγησή του και ξαναπαίρνει αεροπλάνο για να επιστρέψει στον τόπο διαμονής του. Πολλοί διοργανωτές κρουαζιέρας συνεργάζονται με αεροπορικές εταιρείες και πετυχαίνουν άκρως ανταγωνιστικές τιμές για τους πελάτες τους ειδικά αν πρόκειται για πτήση από μεγάλη πόλη προς μεγάλο λιμάνι κρουαζιέρας.

2.6.4. Cruise and Stay

Πρόκειται για το συνδυασμό κρουαζιέρας με τη διανυκτέρευση μίας ή παραπάνω νύχτες σε προκαθορισμένο λιμάνι ή περιοχή σε ξενοδοχείο επιλογής του επιβάτη κρουαζιέρας.⁹

2.6.5. Fly, Cruise and Stay

Ο επιβάτης ταξιδεύει με αεροπλάνο σε κάποιο λιμάνι σταθμό της κρουαζιέρας από την περιοχή που διαμένει συνεχίζοντας την περιήγησή του και ξαναπαίρνει αεροπλάνο για να επιστρέψει στον τόπο διαμονής του. Ενδιάμεσα όμως διανυκτερεύει μία ή περισσότερες νύχτες σε κάποιον σταθμό είτε στην καμπίνα του μέσα στο πλοίο, είναι σε κάποιο κατάλυμα.

2.6.6. Drive, cruise and stay

⁹ Διακομιχάλης, Μιχαήλ Νικόλαος (2006), Ο θαλάσσιος τουρισμός: η εκτίμηση των επιδράσεών του στην ελληνική οικονομία μέσω του δορυφορικού λογαριασμού τουρισμού και της σύνδεσής του με το εθνολογιστικό σύστημα, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Σχολή Επιστημών της Διοίκησης. Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων

Σε αυτή τη μορφή κρουαζιέρας περιλαμβάνεται και κάποιο μέσο μαζικής μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα περιλαμβάνεται η μεταφορά του επιβάτη με λεωφορείο στο αεροδρόμιο, η μετάβασή του από το αεροδρόμιο στο ξενοδοχείο, η μετάβασή του από το ξενοδοχείο στο λιμάνι επιβίβασης, το ταξίδι κρουαζιέρας και τέλος τη μεταφορά του προς το αεροδρόμιο για την επιστροφή στον τόπο διαμονής του.

2.7. Περιοχή Πλεύσης

Μια κατηγοριοποίηση της κρουαζιέρας μπορεί να γίνει ανάλογα με την υδάτινη περιοχή στην οποία λαμβάνει χώρα η πλεύση του κρουαζιερόπλοιου¹⁰. Επομένως, βάσει αυτού του κριτηρίου διακρίνεται κρουαζιέρα σε θάλασσα, σε ποτάμια, σε κανάλια και λίμνες.

2.7.1. Θαλάσσια κρουαζιεροπλοΐα

Η πιο γνωστή μορφή κρουαζιέρας είναι η θαλάσσια κρουαζιέρα που πραγματοποιείται σε θάλασσες και ωκεανούς και είναι η πιο δημοφιλής κατηγορία, αυτή που έχει αναπτυχθεί περισσότερο και προσελκύει εκατομμύρια κόσμο κάθε χρόνο. Εκεί συναντάμε τα πιο μεγάλα κρουαζιερόπλοια και μπορεί να έχει μεγαλύτερη διάρκεια από τις άλλες κατηγορίες κρουαζιέρας, γιατί μας δίνεται η δυνατότητα να καλύψουμε περισσότερα ναυτικά μίλια.

2.7.2. Κρουαζιέρα σε ποτάμια και ποταμόπλοια

Εναλλακτικά, ένα άλλο είδος κρουαζιέρας, λιγότερο δημοφιλές αλλά αρκετά ενδιαφέρον είναι η κρουαζιέρα σε ποτάμια. Δημοφιλής ποταμός για κρουαζιέρα είναι ο Αμαζόνιος, ένας από τους μεγαλύτερους ποταμούς στη γη, όπου ο τουρίστας μπορεί να απολαύσει πλήθος εξωτικών τοπίων, αραιοκατοικημένων από τον άνθρωπο, ωστόσο γεμάτος από άγρια ζώα και εκατομμύρια διαφορετικά είδη φυτών, συνδυάζοντας εύκολα την περιήγηση σε ιστορικές ή τουριστικές περιοχές και πόλεις της Λατινικής Αμερικής, όπως το Machu Picchu.

Επιπλέον, και στην Ευρώπη το είδος αυτό της κρουαζιέρας είναι πολύ διαδεδομένο, αφού πολλές πόλεις της γηραιάς ηπείρου είναι χτισμένες στις όχθες των ποταμών, όπως η Βουδαπέστη, το Άμστερνταμ, η Πράγα, το Λονδίνο, το Παρίσι και η Ρώμη. Τα περισσότερα δρομολόγια πραγματοποιούνται σε Δούναβη και Ρήνο από Μάιο έως

10 Kendall, L. (1986) "The business of shipping". Centreville MD: Cornell Maritime Press.

Οκτώβριο συνήθως, προσφέροντας τη δυνατότητα να επισκεφθείς δημοφιλείς πόλεις με εντυπωσιακά κάστρα και καθεδρικούς ναούς. Δημοφιλής προορισμός τέτοιου είδους κρουαζιέρας είναι και ο Νείλος, ο Μισσισσιπιής, ο Κίτρινος Ποταμός στην Κίνα, τα ποτάμια της Ρωσίας κ.λπ.

Η περιήγηση στους ποταμούς γίνεται με ποταμόπλοια, τα οποία έχουν μικρό βύθισμα, χωρίς καρίνα. Φυσικά δεν είναι δυνατόν να εξυπηρετήσουν τον ίδιο αριθμό ατόμων με τα κρουαζιερόπλοια. Όμως, προσφέρουν και αυτά μια ευρεία γκάμα παροχών ικανές να ικανοποιήσουν διαφορετικά και απαιτητικά γούστα. Σημαντικό πλεονέκτημά τους είναι ότι δένουν σε λιμάνια που βρίσκονται στο κέντρο κάθε πόλης, σε αντίθεση με τα κρουαζιερόπλοια, των οποίων ο όγκος αναγκάζει συνήθως να καταφεύγουν σε λιμάνια που απέχουν κάποια χιλιόμετρα από το κέντρο.

Κάποια από αυτά δεν έχουν να ζηλέψουν σε τίποτα τη χλιδή των κρουαζιερόπλοιων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το «S.S. Maria Theresa» της εταιρείας Uniworld, το οποίο πραγματοποιεί κρουαζιέρες στον Δούναβη και στον Ρήνο, έχει 57 άτομα πλήρωμα, 3 καταστρώματα και μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι και 150 επιβάτες¹¹.

2.7.3. Κρουαζιέρα σε κανάλια

Στο κέντρο των πόλεων βρίσκονται συνήθως και τα κανάλια όπου γίνονται ως επί το πλείστον ημερήσιες κρουαζιέρες που παρουσιάζουν στον επισκέπτη μια πόλη ή μια περιοχή από μια άλλη διαφορετική οπτική γωνία. Τα κανάλια της Ιταλίας με τη διάσημη Βενετία και του Άμστερνταμ, συγκεντρώνουν μεγάλο ενδιαφέρον στους τουρίστες.

2.7.4. Κρουαζιέρα σε λίμνες

Τέλος, κλείνοντας με την κατηγοριοποίηση της κρουαζιέρας βάσει της περιοχής πλεύσης θα αναφερθούμε στις κρουαζιέρες σε λίμνες. Παρόλο που υπάρχουν αρκετές μεγάλες πλωτές λίμνες στον κόσμο, όπως η λίμνη Βικτόρια στην Αφρική και η λίμνη Τιτικάκα στη Λατινική Αμερική, η κρουαζιέρα σε λίμνες δεν έχει αναπτυχθεί ακόμη αρκετά και περιορίζεται στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και τον Καναδά.

2.8. Διάρκεια

Η διάρκεια της κρουαζιέρας είναι ένα ακόμη κριτήριο βάσει του οποίου μπορούμε να την κατηγοριοποιήσουμε στις ημερήσιες, στις τριήμερες της μικρής, της μέσης και της μακράς διάρκειας. Σε αυτή την περίπτωση, επειδή ο παράγοντας του χρόνου είναι πολύ σημαντικός, κάθε κατηγορία κρουαζιέρας μπορεί να προσφέρει διαφορετικές παροχές στον τουρίστα ως προς τις δραστηριότητες που μπορεί να κάνει μέσα στο κρουαζιερόπλοιο, αλλά και ως προς τους προορισμούς που μπορεί να επισκεφτεί.¹² Ωστόσο, τα παρακάτω χρονικά και γεωγραφικά περιθώρια δεν αποτελούν κανόνες, παρά μόνο παρουσιάζουν τι συμβαίνει ως επί το πλείστον.

2.8.1. Ημερήσιες Κρουαζιέρες

Σε χώρες όπως η Ελλάδα που υπάρχουν πολλά συμπλέγματα νησιών που το ένα βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από το άλλο και επομένως κάποιες ώρες τις ημέρας αρκούν προκειμένου να τα επισκεφτεί κανείς, πραγματοποιούνται ημερήσιες κρουαζιέρες που προσφέρουν στον τουρίστα μια πλήρη εικόνα των νησιών ή των παράκτιων περιοχών που επισκέπτονται.

Στις ημερήσιες αυτές κρουαζιέρες δεν παρέχεται η χλιδή και οι παροχές των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων ούτε υπάρχουν απαραίτητα καμπίνες, ωστόσο οι τουρίστες μπορούν να επισκεφτούν τα εστιατόρια και τα μπαρ αγναντεύοντας τις ομορφιές της φύσης. Το κόστος τους είναι ιδιαίτερα προσιτό συμπεριλαμβανομένου συνήθως και του γεύματος.

2.8.2. Τριήμερες Κρουαζιέρες

Συνήθως πραγματοποιούνται στο τέλος της εβδομάδας, δηλαδή από Παρασκευή μέχρι Κυριακή και περιορίζονται στα σύνορα ενός κράτους. Το κόστος τους είναι επίσης χαμηλό και δεν υπάρχει το άγχος της κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά την είσοδο και την έξοδο από τα μεγάλα αστικά κέντρα. Τα κρουαζιερόπλοια παρέχουν ειδικά εξοπλισμένες καμπίνες και ευρεία γκάμα παροχών διασκέδασης και ψυχαγωγίας.

2.8.3. Μικρής Διάρκειας Κρουαζιέρες

¹² Διακομιχάλης, Μιχαήλ Νικόλαος (2006), Ο θαλάσσιος τουρισμός: η εκτίμηση των επιδράσεών του στην ελληνική οικονομία μέσω του δορυφορικού λογαριασμού τουρισμού και της σύνδεσής του με το εθνικολογιστικό σύστημα, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Σχολή Επιστημών της Διοίκησης. Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων

Οι κρουαζιέρες μικρής διάρκειας είναι οι πιο διαδεδομένες με τους περισσότερους οπαδούς. Πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια μιας εβδομάδας, είναι συνήθως πενταήμερες ή εβδομήμερες και πραγματοποιούνται μεταξύ λιμένων όμορων κρατών. Οι πενταήμερες κρουαζιέρες διαρκούν συνήθως από Δευτέρα ως Παρασκευή και συνδυάζουν την προσέγγιση λιμανιών διαφορετικών χωρών. Οι εβδομήμερες ή αλλιώς εβδομαδιαίες κρουαζιέρες έχουν τα χρονικά περιθώρια να προσεγγίσουν λιμάνια περισσότερων των δύο χωρών που παρουσιάζουν μεταξύ τους αρκετές πολιτισμικές διαφορές. Στην Μεσόγειο τα κρουαζιερόπλοια μπορούν να προσεγγίσουν Ισπανία, Ιταλία, Ελλάδα, Κύπρο, Μάλτα και Βόρεια Αφρική καλύπτοντας ένα ευρύ φάσμα πολιτισμών και ιστορικών γεγονότων μέσα από την επίσκεψη διαφορετικών μεταξύ τους πόλεων και οι τουρίστες μπορούν να συνδυάσουν στις διακοπές τους όχι μόνο τον ήλιο, τη θάλασσα και τα νησιά, αλλά και την ψυχαγωγία, τη διασκέδαση και την επίσκεψη ιστορικών μνημείων και μουσείων.

2.8.4. Μέσης Διάρκειας Κρουαζιέρες

Διαρκούν από 8 ως 14 ημέρες και προσεγγίζουν συνήθως λιμάνια διαφορετικών ηπείρων, ενώ οι περισσότερες πραγματοποιούνται στον Ειρηνικό και Ατλαντικό Ωκεανό. Πολλές φορές, ο τύπος αυτός της κρουαζιέρας εστιάζει σε ένα συγκεκριμένο θέμα πολιτισμού, τέχνης, θρησκείας, ιστορίας, γαστρονομίας κ.λπ. και έτσι ονομάζονται επίσης θεματικές κρουαζιέρες.

2.8.5. Κρουαζιέρες Μακράς Διάρκειας

Οι κρουαζιέρες μακράς διάρκειας υπερβαίνουν τις 15 μέρες και χαρακτηρίζονται από την ιδιαίτερη χλιδή και πολυτέλεια πάνω στο πλοίο. Προσεγγίζουν πλήθος λιμανιών διαφορετικών χωρών και ηπείρων, όμως δεν είναι τόσο περιζήτητες στο αγοραστικό κοινό λόγω του χρόνου που απαιτείται και του υψηλού κόστους. Λόγω της μεγάλης απόστασης των λιμανιών ενδέχεται οι επιβάτες να μην προσεγγίσουν λιμάνι για πάνω από εικοσιτέσσερις ώρες. Ωστόσο, έχουν χρόνο να απολαύσουν όλες τις προσφερόμενες από το πλοίο υπηρεσίες.

2.9. Διεθνείς Οργανισμοί Κρουαζιέρας

Για την περαιτέρω ανάπτυξη και προώθηση της κρουαζιέρας έχουν ιδρυθεί διεθνείς οργανισμοί οι οποίοι εκτός από την διαφήμιση και προβολή του κλάδου, κάνουν

ανάλυση της αγοράς, εκπαιδεύουν τουριστικούς πράκτορες και ασκούν πιέσεις στις κυβερνήσεις για την ευημερία της κρουαζιέρας¹³.

Cruise Line International Association (CLIA)

Η CLIA ιδρύθηκε το 1975 και αποτελεί μία μη κερδοσκοπική συμμαχία με κύριο στόχο την προώθηση της ποικιλομορφίας και της υψηλής αξίας της κρουαζιέρας κυρίως στην Βόρεια Αμερική. Μέλη της είναι οι περισσότερες και πιο μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας του κόσμου.

International Council of Cruise Lines (ICCL)

Ιδρύθηκε το 1990 με στόχο την ανάπτυξη και δημιουργία των απαραίτητων νόμων ώστε ο κλάδος της κρουαζιέρας να περάσει σε μια νέα εποχή ευημερίας, παρέχοντας ένα υγιές και ασφαλές περιβάλλον για το πλήρωμα και τους επιβάτες πάνω στο πλοίο. Επιπλέον, έδωσε έμφαση στη συμμετοχή της διαδικασίας χάραξης πολιτικής της βιομηχανίας της κρουαζιέρας.

Florida – Caribbean Cruise Association (FCCA)

Ιδρύθηκε το 1972 και έθεσε ως κύριο στόχο να δημιουργήσει ένα φόρουμ προτάσεων -αντιπροτάσεων και γενικότερων συζητήσεων που θα αφορούν θέματα νομοθεσίας, ασφάλειας, τουρισμού, λιμανιών, περιβάλλοντος και οποιασδήποτε άλλης θεματικής σχετικής με τον κλάδο της κρουαζιέρας. Πρόκειται για μια οργάνωση μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα η οποία αποτελείται από 11 μέλη που δραστηριοποιούνται έχοντας στόλο πάνω από 100 κρουαζιερόπλοια στην Καραϊβική, τη Φλόριντα και το Μεξικό. Συνεργάζεται με κυβερνήσεις, λιμάνια και εκπροσώπους τόσο του ιδιωτικού, όσο και του δημοσίου τομέα, ενώ παράλληλα πραγματοποιεί έρευνες που αποσκοπούν στην καλύτερη δυνατή κατανόηση του κλάδου καθώς και μαθήματα κατάρτισης στους εμπλεκόμενους με τον κλάδο.

Passenger Shipping Association (PSA)

Πρόκειται για βρετανικό οργανισμό ο οποίος περιλαμβάνει 35 εταιρείες κρουαζιέρας. Ιδρύθηκε το 1958 με όνομα Ocean Travel Development. Σκοπός ήταν η προώθηση

13 Λύτρας Π, (1989) Ο τουρισμός προς Το 2000 : Θεωρητικές επισημάνσεις και πρακτικές προσεγγίσεις, Εκδ . Interbooks, Αθήνα

των θαλάσσιων ταξιδιών, η ανάπτυξη του κλάδου αυτού και η εναντίωση σε νόμους, φορολογίες και κάθε είδους περιορισμούς που αφορούσαν την κρουαζιέρα. Σήμερα, έχοντας στο πλευρό της πάνω από 2.000 γραφεία ταξιδιών, αποτελεί έναν σημαντικό οργανισμό που τους υποστηρίζει και τους καταρτίζει κατάλληλα με απώτερο σκοπό την άνοδο των πωλήσεων πακέτων κρουαζιέρας.

Cruise Europe

Ύστερα από σύμπραξη 27 ευρωπαϊκών λιμανιών, ιδρύθηκε το 1991 με σκοπό τη μεταξύ τους συνεργασία σε Βόρεια και Δυτική Ευρώπη, προκειμένου να προσελκύσουν όλο και περισσότερους επιβάτες. Σήμερα τα μέλη της ξεπερνούν τα 70 λιμάνια και εκτός από την προώθηση των λιμένων τα οποία είναι μέλη της, διατηρεί παράλληλα στενές επαφές με τις γραμμές κρουαζιέρας πάνω σε θέματα ασφάλειας, περιβάλλοντος εγκαταστάσεων κ.λπ.

Verband der Faehrschiffahrt und Faehrtoutistik e.V. (VFF)

Ιδρύθηκε το 1995 με στόχο την προώθηση της κρουαζιέρας και την αύξηση των πωλήσεων μέσω των τουριστικών πρακτόρων, της απαραίτητης κατάρτισης και εκπαίδευσης τους και της ενοποίησης των συστημάτων κρατήσεων. Τα μέλη της είναι αντιπρόσωποι ναυτιλιακών εταιρειών στις γερμανόφωνες χώρες και έχουν ως έδρα το Αμβούργο. Αποτελείται από τρεις ειδικευμένες επιτροπές που ασχολούνται με τις πωλήσεις, το κόστος των πακέτων διακοπών, την κατάρτιση και τις δημόσιες σχέσεις.

Medcruise

Πρόκειται για ένωση μεσογειακών λιμένων κρουαζιέρας, η οποία ιδρύθηκε το 1996 και έχει ως στόχο την προώθηση συμφερόντων και τη μεταξύ τους συνεργασία σε πολλαπλά επίπεδα. Αποτελείται από 40 μέλη που αντιπροσωπεύουν 59 μεσογειακά λιμάνια.

2.10. Η κρουαζιέρα σήμερα

Σύμφωνα με την Διεθνή Ένωση Εταιριών Κρουαζιέρας (CLIA, Cruise Lines International Association) στο Annual Report του 2017¹⁴, το 2015 ταξίδεψαν με

14 State of the Cruise Industry Outlook 2017, Cruise Lines International Association (CLIA) Διαθέσιμο στο <https://www.cruising.org/docs/default-source/research/clia-2017-state-of-the-industry.pdf?sfvrsn=0>

κρουαζιερόπλοια 23 εκατομμύρια επιβάτες παγκοσμίως, ενώ πάνω από 1000 νέοι προορισμοί έχουν προστεθεί στον παγκόσμιο χάρτη κρουαζιέρας. Για το λόγω αυτό μέχρι το τέλος της χρονιάς θα έχουν δρομολογηθεί νέα ποντοπόρα κρουαζιερόπλοια, ποταμόπλοια και κρουαζιερόπλοια εξερευνήσεων, μια επένδυση που υπολογίζεται πάνω από τέσσερα δισεκατομμύρια δολάρια.

Το γεγονός αυτό κάνει ξεκάθαρο πως δεν πρόκειται για έναν απρόσιτο τρόπο διακοπών αλλά για μία ενδιαφέρουσα πρόταση που επιλέγεται από ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού. Η Βόρεια Αμερική βρίσκεται στην πρώτη θέση της παγκόσμιας αγοράς, ενώ στη δεύτερη θέση με αρκετή διαφορά, η οποία όμως όλο και μειώνεται, συναντάμε την Ευρώπη. Είναι γεγονός εξάλλου ότι η Βόρεια Αμερική συντέλεσε στην ανάπτυξη και γενικότερη πορεία του κλάδου. Επιπλέον, πολλά υποσχόμενες είναι οι αγορές της Ασίας, της Αυστραλίας και της Λατινικής Αμερικής, λόγω της ανάπτυξης που γνωρίζουν τα τελευταία χρόνια.

Η ανάπτυξη της κρουαζιεροπλοΐας έχει καταστήσει την κρουαζιέρα προσιτή στα ευρύτερα κοινωνικά στρώματα. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι τις περασμένες δεκαετίες η πραγματοποίηση κρουαζιέρας ήταν προνόμιο των ηλικιωμένων και των πλουσίων, καθώς μόνο αυτοί είχαν την οικονομική δυνατότητα και την ευχέρεια χρόνου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της. Ωστόσο τα δεδομένα σήμερα έχουν αλλάξει και όλο και περισσότερος κόσμος πηγαίνει κρουαζιέρα.

Το μέσο κόστος της κρουαζιέρας δεν μπορεί εύκολα να υπολογιστεί, καθώς ο επιβάτης επιλέγει ένα πακέτο προσαρμοσμένο στις απαιτήσεις και τις προτιμήσεις του, το οποίο δεν μπορεί να συγκριθεί εύκολα με ένα άλλο πακέτο ενός δεύτερου επιβάτη.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι αυτοί οι δύο επιβάτες μπορεί να ταξιδεύουν με το ίδιο κρουαζιερόπλοιο, προς τους ίδιους προορισμούς, τις ίδιες ημερομηνίες. Η διαφορά στις τιμές μπορεί κάποιες φορές να είναι μεγάλη, διότι η σχέση τιμής και προϊόντος τις διαμορφώνουν ανάλογα καθώς διαφέρουν οι παροχές που έχει ο καθένας από αυτούς κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αυτές οι παροχές μπορεί να σχετίζονται με την κατηγορία της καμπίνας που έχουν επιλέξει, με τη διατροφή τους κ.λπ.

Γενικότερα, η τιμή της κρουαζιέρας και η σχέση τιμής και προϊόντος είναι πολύ ανταγωνιστικές συγκριτικά με τις κλασσικές διακοπές. Στη συνολική τιμή συμπεριλαμβάνονται τα Λιμενικά Τέλη ή Λιμενικά Έξοδα, μια επιβάρυνση που επιβάλλεται στους επιβάτες από τα λιμάνια που προσεγγίζει το κρουαζιερόπλοιο. Στο ποσό αυτό συμπεριλαμβάνονται κάθε είδους διευκολύνσεις στις αποβάθρες και φορτώσεις των αποσκευών στα λιμάνια.

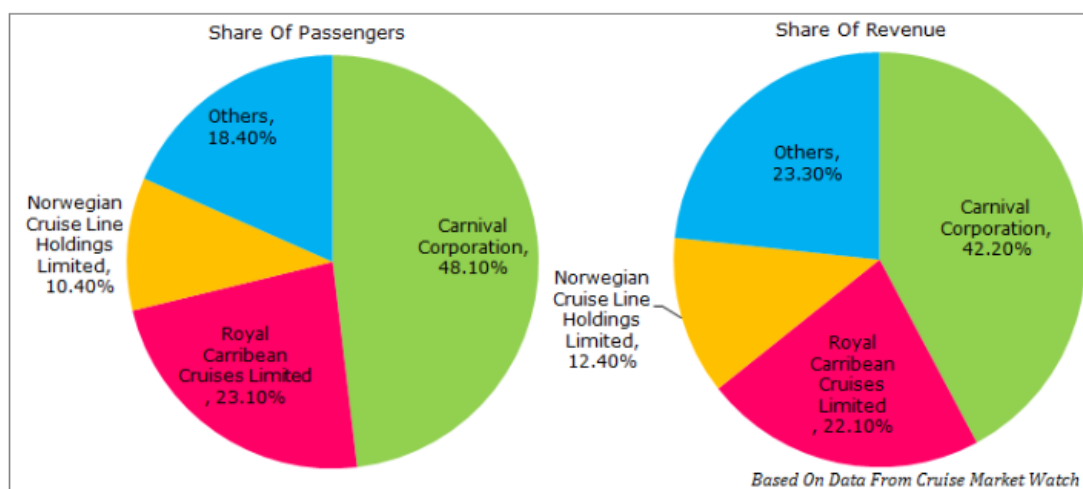
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Οι μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας παγκοσμίως

Είναι γεγονός ότι η ζήτηση για την κρουαζιέρα έχει αυξηθεί και γνωρίζει άνθιση ακόμα και σε εποχές δύσκολες για την παγκόσμια οικονομία. Έτσι λοιπόν οι εταιρείες κρουαζιέρας πληθαίνουν, επεκτείνονται και διευρύνουν τα δρομολόγιά τους

προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες του αγοραστικού κοινού, οι οποίες θα αναλυθούν εκτενώς παρακάτω.

Αναφορικά τώρα με τις εταιρείες κρουαζιέρας που επικρατούν παγκοσμίως στον κλάδο αυτό, αξίζει να αναφερθεί πως οι τέσσερις παγκόσμιοι κολοσσοί της κρουαζιέρας, η Carnival, η Royal Caribbean, η MSC και η NCL, κατέχουν το 87,7% της παγκόσμιας αγοράς, ένα ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό¹⁵. Ωστόσο, έχασαν μερικές μονάδες, αφού το έτος 2010 κατείχαν υψηλότερο ποσοστό, που έφθανε το 90% της παγκόσμιας αγοράς. Παρόλα αυτά, κατάφεραν να αυξήσουν τα έσοδά τους με μια πολιτική που κατάφερε να αυξήσει τις πληρότητες των κρουαζιεροπλοίων τους.

Ωστόσο, ανάμεσα σε αυτές τις τέσσερις παγκόσμιες εταιρείες, κυρίαρχη εταιρεία παραμένει η Carnival, αφού κατέχει το 49,3% της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας και ακολουθεί η Royal Caribbean με 23,7%, η Norwegian Cruises Lines με 8,9% και η MSC με 5,1%. Αυτήν την περίοδο ταξιδεύουν 378 πλοία που διαθέτουν 484.504 κλίνες, ενώ κατασκευάζονται 12 πλοία 32.970 κλινών.



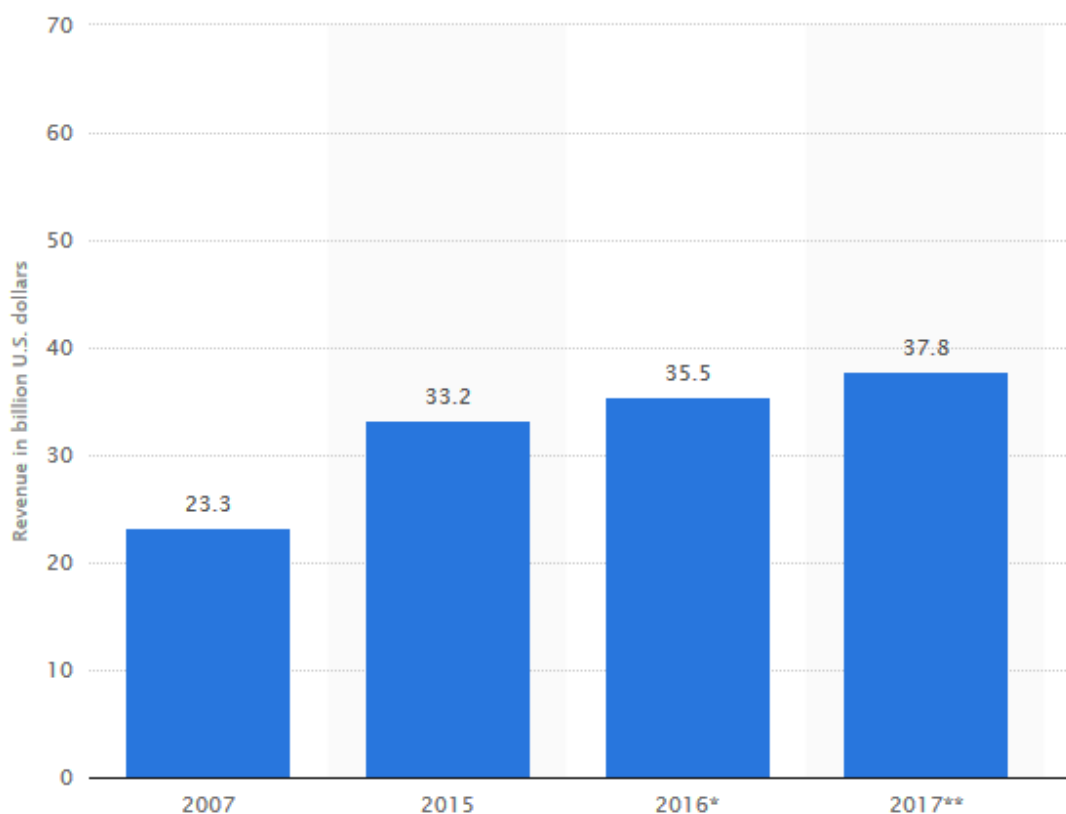
Πίνακας 1, Μερίδιο της αγοράς που κατέχουν οι τέσσερις παγκόσμιοι κολοσσοί της κρουαζιέρας, η Carnival, η Royal Caribbean, η MSC και η NCL.

Πριν παρουσιαστούν μερικές από τις μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας στον κόσμο, παρατίθεται το παρακάτω διάγραμμα με τα συνολικά έσοδα σε εκατομμύρια δολάρια,

15 Carnival Corporation: Should You Cruise Along? (CCL) By Preamble Bajpai, CFA (ICFAI) | October 2015

Για περισσότερες πληροφορίες: <http://www.investopedia.com/stock-analysis/101315/carnival-corporation-should-you-cruise-along-ccl.aspx#ixzz4trpTgUaD>

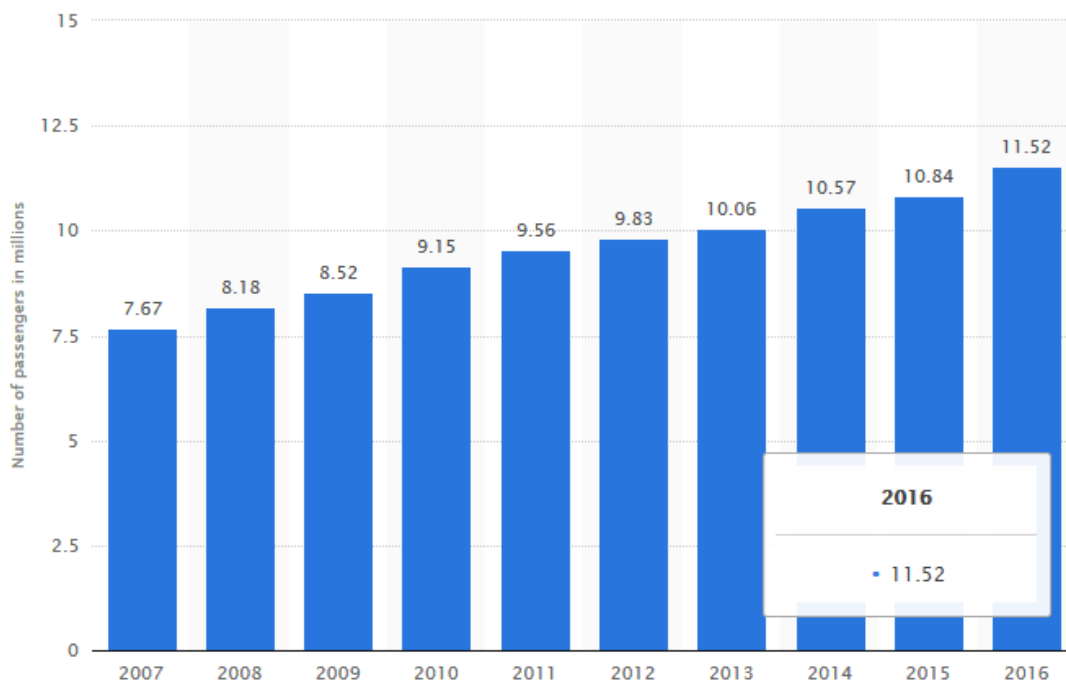
όλων των εταιρειών παγκοσμίως, όπου φαίνεται ιδιαίτερα κατά τα τρία τελευταία χρόνια μια συνεχής αύξηση. Το 2007, τα συνολικά έσοδα άγγιζαν τα 23,3 εκατομμύρια δολάρια και μέσα σε μόλις δέκα χρόνια φτάνουν περίπου τα 37,8 εκατομμύρια δολάρια.



Διάγραμμα 1, Revenue of the cruise industry worldwide (Πηγή: statista.com)

Carnival Corporation & plc

Η Carnival Corporation & plc βρίσκεται στην πρώτη θέση του βάθρου στη βιομηχανία της κρουαζιέρας, αφού το 48% του πληθυσμού που επιλέγει την κρουαζιέρα, είναι επιβάτες των πλοίων της. Διαχειρίζεται τον στόλο της, ο οποίος αποτελείται από περισσότερα των 100 κρουαζιερόπλοιων, μέσω των 8 θυγατρικών εταιρειών που έχουν ήδη κατακτήσει τον κόσμο της κρουαζιέρας και του τουρισμού γενικότερα. Το παρακάτω διάγραμμα (2) δείχνει τον αριθμό των επιβατών που έχουν εμπιστευτεί την Carnival Corporation για την κρουαζιέρα τους από το 2007 ως το 2016, σύμφωνα με στοιχεία της εταιρείας στο επίσημο site της, τα οποία επιβεβαιώνονται και από τη CLIA.



Διάγραμμα 2, Number of Carnival Corporation & plc passengers worldwide from 2007 to 2016 (in millions), (Πηγή statista.com)

Όπως δείχνει το διάγραμμα (2), κατά τη διάρκεια αυτών των χρόνων είχαμε μια συνεχή άνοδο των επιβατών. Από τα 7,67 εκατομμύρια επιβατών το 2007, η περυσινή χρονιά έκλεισε με 11,52 εκατομμύρια, ενώ καμία χρονιά δεν παρουσίασε πτώση.

Carnival Cruise Lines

Η μεγαλύτερη και πιο γνωστή εταιρεία του Ομίλου, με 24 υπερπολυτελή κρουαζιερόπλοια που διασχίζουν τις θάλασσες της Ευρώπης, του Καναδά, της Χαβάη, του Παναμά, της Αλάσκα και του Μεξικού. Την προτιμούν σχεδόν όλες οι κατηγορίες του πληθυσμού (οικογένειες, ζευγάρια, εργένηδες).

Αναλυτικότερα τώρα, αξίζει να δοθούν ορισμένα στοιχεία για τη νούμερο ένα εταιρεία που κυριαρχεί στον κλάδο της κρουαζιέρας παγκοσμίως¹⁶. Συγκεκριμένα, η Carnival Cruise Lines, είναι μια Βρετανική – Αμερικάνικη εταιρεία, η οποία έχει τη βάση της στην πόλη του Doral στη Φλόριντα, ένα προάστιο στο Μαϊάμι στις Ηνωμένες Πολιτείες. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1972 από τον Ted Arison, και είναι

16 Carnival Cruise Lines: Burnishing the Brand, RJ Kwortnik Jr, CORNELL UNIVERSITY 2006

σήμερα μία από τα δέκα μεγαλύτερα ονόματα κρουαζιερόπλοιων που λειτουργούν από την Carnival Corporation & plc. Ακόμα, διαθέτει το μεγαλύτερο στόλο στην ομάδα, με 24 πλοία σήμερα σε λειτουργία που αντιπροσωπεύουν το 21,1% του παγκόσμιου μεριδίου της αγοράς. Τα πλοία της συγκεκριμένης εταιρείας είναι διάσημα για το Las Vegas - style decor όπως ονομάζεται, αλλά και για τα είδη ψυχαγωγίας που προσφέρει εν πλω που ποικίλουν. Σήμα κατατεθέν της εταιρείας είναι η χοάνη, σε χρώματα κόκκινο, λευκό και μπλε και έχει σχήμα σαν την ουρά της φάλαινας.

Ωστόσο, το 1996 το πλοίο Carnival Destiny των 101.000 GT (Gross Tonnage), έγινε το μεγαλύτερο επιβατηγό πλοίο στον κόσμο εκείνη την περίοδο. Το 2004, η Carnival Corporation δημιούργησε ένα νέο πρόγραμμα ανάπτυξης για τα νέα πλοία της, το οποίο πρόγραμμα ονόμασε και 'Pinnacle Project', με το οποίο θα δημιουργούσε πλοίο με 200.000 GT, αποτελώντας το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο στον κόσμο. Από το 2009 τώρα, το τελευταίο και το μεγαλύτερο πλοίο που ανήκει στην εταιρεία είναι το Carnival Dream, ένα ολοκαίνουργιο πλοίο των 128.000 GT, το οποίο άρχισε να πραγματοποιεί ταξίδια στις 21 Σεπτεμβρίου του 2009. Μετά από πολλά ταξίδια στη Μεσόγειο, άρχισε να προσφέρει εβδομαδιαίες κρουαζιέρες στην Καραϊβική από το λιμάνι Canaveral από τις 5 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους.

Ένα παρόμοιο πλοίο με το παραπάνω, το Carnival Magic, έκανε και αυτό την εμφάνισή του στις 1 Μαΐου του 2011, ενώ στις 1 Δεκεμβρίου του 2009, ανακοινώθηκε πως η Carnival παρήγγειλε ένα τρίτο σκάφος της, το οποίο και ξεκίνησε να πραγματοποιεί ταξίδια στο Μαϊάμι τον Ιούνιο του 2012. Στις 26 Οκτωβρίου του 2012, η Carnival παρήγγειλε και πάλι ένα νέο πλοίο για τις γραμμές της. Το πλοίο θα κατασκευαστεί και θα είναι και πάλι ένα από τα μεγαλύτερά της πλοία που είχε ποτέ. Επίσης, θα είναι το πρώτο πλοίο που θα αντιπροσωπεύει την νέα τάξη των σύγχρονων πλοίων με χωρητικότητα 4000 επιβατών 135.000 τόνων, το οποίο προγραμματίζεται να είναι έτοιμο το χειμώνα του 2016.

Συνεπώς, γίνεται εύκολα κατανοητό, σύμφωνα με τα στοιχεία που εμφανίζει η Carnival Cruise Lines, πως δεν είναι τυχαία η κατοχή της πρώτης θέσης παγκοσμίως εδώ και πάρα πολλά χρόνια, αφού συνεχώς επιδιώκει με κάθε τρόπο να είναι πρωτοπόρα, συγκριτικά με τις υπόλοιπες αντίπαλες εταιρείες, τόσο στην κατασκευή και στο σχεδιασμό των πλοίων της και στις ανέσεις που προσφέρει πάνω σε αυτά,

όσο και στην επιλογή των προορισμών που πραγματοποιεί. Δεν είναι τυχαίο επίσης, πως ανά τακτά χρονικά διαστήματα επιδιώκει να δημιουργεί ολοένα και μεγαλύτερα, καθώς και πιο σύγχρονα πλοία, ξεπερνώντας τις προσδοκίες ακόμα και του πιο απαιτητικού επιβάτη.

Παρόλα αυτά, εκτός από τις τέσσερις πρωταγωνίστριες εταιρείες που κυριαρχούν στον κλάδο της κρουαζιέρας, αναμφίβολα υπάρχουν πολλές άλλες εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται ενεργά. Η ραγδαία ανάπτυξη της κρουαζιέρας αποδεικνύεται περαιτέρω από την άφιξη πολλών νέων εταιρειών συμπεριλαμβανομένων της FTI Cruises το 2012, της Disney Cruises και της Paul Gauguin Cruises μέσα στο 2013.¹⁷

Επιπρόσθετα, δεν θα πρέπει να παραληφθεί και το γεγονός πως όλοι οι φορείς που ασχολούνται με την κρουαζιέρα, επικροτούν την κίνηση της CLIA (Cruise Lines International Association), να συγκροτήσει μια νέα Παγκόσμια Ένωση με το όνομα CLIA, ανεξάρτητες μέχρι τώρα ενώσεις (ECC, ACA, PSA/ALE, AFCC, ABREMAR, NWCCA, ICCA), που εκπροσωπούν την κρουαζιέρα σε Ασία, Ευρώπη, Αυστραλία, Βραζιλία, καθώς και κράτη όπως η Γαλλία και η Ιταλία. Η CLIA που λειτουργεί σήμερα έχει ως μέλη τις εξής εταιρίες κρουαζιέρων¹⁸:

- 🚢 AMA WATERWAYS
- 🚢 AMERICAN CRUISE LINE
- 🚢 AVALON WATERWAYS
- 🚢 AZAMARA (CELEBRITY)
- 🚢 CARNIVAL
- 🚢 CELEBRITY
- 🚢 COSTA
- 🚢 CRYSTAL

17 Άρθρο: 'Μεγάλες προσδοκίες από το 2ο φόρουμ για τον θαλάσσιο τουρισμό', 30.01.2013, ανάκτηση από <http://www.greekshippingnews.gr/?q=node/8680>

18 Άρθρο: 'Νέα Παγκόσμια Ένωση Κρουαζιέρας (CLIA)', 10.01.2013, ανάκτηση από <http://www.greekshippingnews.gr/?q=node/8645>

- 🚢 CUNARD
- 🚢 DISNEY
- 🚢 HAL
- 🚢 HURTIGRUTEN
- 🚢 MSC
- 🚢 NCL
- 🚢 OCEANIA
- 🚢 PAUL GAUGUIN
- 🚢 PEARL
- 🚢 PRINCESS
- 🚢 REGENT 7 SEAS
- 🚢 ROYALL CARIBBEAN
- 🚢 SEA DREAM
- 🚢 SEA BOURN
- 🚢 SILVERSEA
- 🚢 UNIWORLD
- 🚢 WIND STAR

Ακολουθεί συνοπτική αναφορά των σημαντικότερων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της κρουαζιέρας:

Princess Cruises

18 σύγχρονα και καινοτόμα πλοία περιμένουν τους επισκέπτες, οι οποίοι έχουν να διαλέξουν ανάμεσα σε μια μεγάλη γκάμα επιλογών σε διασκέδαση και ψυχαγωγία. Με περίπου 1,7 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο δίνει τη δυνατότητα επίσκεψης όλου του πλανήτη με κρουαζιέρες που διαρκούν ως και 114 μέρες.

Holland America Line

Δίνει τη δυνατότητα στους επιβάτες με περίπου 500 κρουαζιέρες να επισκεφτούν πάνω από 98 χώρες όπως το Μεξικό, η Αυστραλία, ο Καναδάς, η Καραϊβική κ.λπ. με τα 15 υπέρκομψα κρουαζιερόπλοια που διαθέτει. Το Φεβρουάριο του 2016 και το Νοέμβριο του 2018 θα υποδεχτεί στο στόλο της δύο νέα υπερσύγχρονα κρουαζιερόπλοια.

Seabourn

Διαθέτει πέντε μικρού μεγέθους κρουαζιερόπλοια, τρία από τα οποία αποκτήθηκαν στο διάστημα 2009-2011 και έχει ως στόχο να προσφέρει όσο το δυνατόν καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών στους επιβάτες. Τα πλοία τους ταξιδεύουν σε Ευρώπη, Ασία, Αυστραλία, Νησιά του Νότιου Ειρηνικού Ωκεανού, Νότια Αμερική και Ανταρκτική. Χαρακτηριστικά τους είναι η καινοτομία, η κουζίνα, η γλιδή και το πλήρως καταρτισμένο προσωπικό της.

Cunard

Από τη στιγμή που για πρώτη φορά το 1840, ένα ατμόπλοιο με κουπιά της εταιρείας διέσχισε τον Ατλαντικό, το όνομα Cunard ήταν συνώνυμο με την αναζήτηση νέων ανακαλύψεων και θρυλικών ταξιδιών. Τα πλοία που διαθέτει είναι τα παγκοσμίως γνωστά Queen Mary 2, Queen Victoria και Queen Elizabeth. Προσφέρουν ταξίδια σε Μεσόγειο, Βόρεια Ευρώπη και Καραϊβική καθώς και υπερατλαντικά ταξίδια.

Aida

Η πιο διάσημη εταιρεία κρουαζιέρας στο γερμανικό κοινό με όλο το πλήρωμα να μιλάει τη γερμανική γλώσσα. Με τα δέκα πλοία στο δυναμικό της, ταξιδεύει σε Μεσόγειο, Καραϊβική Κανάρια Νησιά, Αραβικό Κόλπο.

Costa Cruises

Έχοντας ως βάση τη Γένοβα της Ιταλίας, προσφέρει κρουαζιέρες πάνω από 63 χρόνια. Τα 15 πλοία της ταξιδεύουν σε Καραϊβική, Μεσόγειο, Νότια και Κεντρική Αμερική, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και άλλους προορισμούς.

P&O Cruises (UK)

Απευθύνεται κυρίως στο βρετανικό κοινό και έχει προσαρμοστεί στις προτιμήσεις τους και ο στόλος της αποτελείται από επτά πλοία.

Royal Caribbean Cruises LTD

Η Royal Caribbean Cruises LTD (Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Azamara Club Cruises, Pullmantur, CDF croisière de France, TUI Cruises) είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος όμιλος παγκοσμίως στον χώρο της κρουαζιέρας, καθώς προσφέρει υψηλών απαιτήσεων υπηρεσίες και ο στόλος της είναι ίσως ο πιο σύγχρονος σε όλο τον κόσμο.

Τα 43 κρουαζιερόπλοια που έχει στο δυναμικό της θεωρούνται πλωτές πολιτείες και έχουν κατακτήσει πολλές πρωτιές. Σύμφωνα με το τελευταίο Annual Report¹⁹ της εταιρίας για το 2016, αναφέρει πως μέσα στο 2016, έχει προσεγγίσει γύρω στα 480 λιμάνια σε όλο τον κόσμο, και πως τα συνολικά έσοδα του περασμένου έτους ήταν \$8,496,000 – σημειώνοντας αύξηση σε σχέση με το 2015, όπου τα συνολικά έσοδα έκλεισαν στα \$7,496,000 και με το 2015 που άγγιζαν τα \$7,299,000.

Royal Caribbean International

Η Royal Caribbean International φιλοξένησε στα πλοία της περίπου 3,7 εκατομμύρια επισκέπτες προερχόμενοι από 140 χώρες το 2014. Τα δύο νέα κρουαζιερόπλοια το «Quantum of the Seas» και το «Anthem of the Seas» αποτελούν πραγματικές καινοτομίες στο χώρο της ναυτιλίας γενικότερα, αφού παρέχουν στους επιβάτες καινοτόμες ιδέες και τεχνολογία αιχμής για την ψυχαγωγία και τις δραστηριότητές τους πάνω στο πλοίο. Χαρακτηρίζονται ως ‘smartships’, δηλαδή έξυπνα πλοία.

Το «Oasis of the Seas» και το «Allure of the Seas» είναι δύο ακόμα κρουαζιερόπλοια της εταιρείας, από τα μεγαλύτερα στον κόσμο τα οποία διαθέτουν θεματικές γειτονιές που περιλαμβάνουν το πρώτο υδάτινο θέατρο στη βιομηχανία της κρουαζιέρας που προσφέρει στους επιβάτες τη δυνατότητα να παρακολουθήσουν διάφορες επιδείξεις καταδύσεων και συγχρονισμένης κολύμβησης. Οι διακρίσεις που έχει λάβει είναι πραγματικά αναρίθμητες, αφού μόνο το 2008 βραβεύτηκε με περίπου 40 διαφορετικά βραβεία. Διακρίθηκε για τις καλύτερες οικογενειακές κρουαζιέρες, για τα καλύτερα προγράμματα ψυχαγωγίας παιδιών και εφήβων, για τις καλύτερες και πιο καινοτόμες

¹⁹Royal Caribbean Cruises Ltd, Annual Report, 2016 Year in Review
<http://yearinreview.rclcorporate.com/2016/>

δραστηριότητες εν πλω, αλλά και για την προσπάθεια σχετικά με τον περιορισμό των λυμάτων στη θάλασσα με το βραβείο ‘Clean Shipping Award’²⁰.

Celebrity Cruises

Ιδρύθηκε από την οικογένεια Χανδρή το 1988 και λειτούργησε ως ελληνική μέχρι και το 1997, οπότε και πουλήθηκε στη Royal Caribbean Cruises LTD. Για αυτό το λόγο φέρει την υπογραφή ‘X’ τιμητικά, σε όλα της τα κρουαζιερόπλοια. Έχει στο δυναμικό της 10 πλοία, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να φιλοξενήσουν από 1.300 έως 2.300 επιβάτες και ταξιδεύουν σε όλες τις ηπείρους. Χαρακτηριστικό των πλοίων της είναι τα γυάλινα εστιατόρια με το ιδιαίτερο στυλ.

Azamara Club Cruises

Ξεκίνησε τη λειτουργία της το 2007 έχοντας μόνο δύο πλοία, το ‘Azamara Journey’ και το ‘Azamara Quest’ χωρητικότητας ως 686 επιβάτες. Ωστόσο, προσφέρει ξεχωριστές εμπειρίες αφού επισκέπτεται μέρη πιο εναλλακτικά, όπως οι Ινδίες, και περιλαμβάνει στο πρόγραμμά της εναλλακτικές ιδέες δραστηριοτήτων, όπως το ‘Travel global, eat local’ που δίνει τη δυνατότητα μιας γαστρονομικής εμπειρίας γεύσεων που προτιμούν οι ντόπιοι κάθε λιμανιού που προσεγγίζουν τα πλοία.

Pullmantur

Ιδρύθηκε στη Μαδρίτη της Ισπανίας και εξαγοράστηκε από τη Royal Caribbean Cruises LTD το 2006 για να φτάσει να θεωρείται σήμερα η μεγαλύτερη εταιρία κρουαζιέρας στην Ισπανία και μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες στη Λατινική Αμερική. Ωστόσο, εξυπηρετεί κοινό σε όλο σχεδόν τον κόσμο. Σλόγκαν παραμένει εδώ και χρόνια το ‘Todo Incluido’ που σημαίνει ‘Όλα Περιλαμβάνονται’ προσφέροντας στον επιβάτη ένα πλήρες πακέτο διαμονής, σίτισης, διασκέδασης και άλλων προνομίων. Σε πολλές κρουαζιέρες, συμπεριλαμβάνεται και τα αεροπορικά εισιτήρια και απ’ ευθείας charter πτήσεις από και προς το λιμάνι επιβίβασης. Η εταιρία διαθέτει τα δικά της αεροπλάνα τύπου Boeing 747-400 Jumbo Jets. Επιπλέον, δίνει τη δυνατότητα σε παιδιά κάτω των 17 χρονών να ταξιδέψουν δωρεάν, εφόσον μοιράζονται την ίδια καμπίνα με τους γονείς τους. Αν και τα πλοία της ταξιδεύουν σε πολλούς προορισμούς, όπως η Βαλτική Θάλασσα και η Μεσόγειος, η Pullmantur

20 RCL wins ‘Clean Sea’ award, (2009),

Διαθέσιμο στο <http://www.cliaalaska.org/2009/07/rcl-wins-clean-sea-award/>

φημίζεται για τις κρουαζιέρες στη Λατινική Αμερική και για το γεγονός ότι προσφέρει στον επιβάτη τη δυνατότητα να γνωρίσει την λατινοαμερικάνικη κουλτούρα και τον τρόπο ζωής της περιοχής. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι έχει βραβευτεί από το ‘Latin Cruise Media Group’ για την άριστη εξυπηρέτηση από το προσωπικό της.

CDF, Croisières de France

Πλοία προορισμένα να εξυπηρετήσουν το γαλλόφωνο κοινό, μιλώντας τη γαλλική γλώσσα και παρέχοντας γαλλική κουζίνα, ταξιδεύουν στις θάλασσες της Μεσογείου, της Σκανδιναβίας και της Καραϊβικής. Το 2014 φιλοξένησε περίπου 100.000 επιβάτες και κατέχει μία πολύ σημαντική θέση στην αγορά κρουαζιέρας στη Γαλλία.

TUI Cruises

Δημιουργήθηκε το 2008 μεταξύ της Royal Caribbean Cruises Ltd και της γερμανικής TUI AG και ο στόλος της αποτελείται από τρία πλοία, τα οποία ταξιδεύουν στη Μεσόγειο, στη Βαλτική και στη Σκανδιναβία, καθώς επίσης και στα Κανάρια Νησιά, τα Αραβικά Εμιράτα και την Καραϊβική κατά τη χειμερινή περίοδο. Απευθύνεται κυρίως στο γερμανικό κοινό.

Mediterranean Shipping Company (MSC)

Η MSC Cruises, ελβετική εταιρία και μέλος του ομίλου MSC, είναι η δεύτερη μεγαλύτερη εταιρία κρουαζιέρας στον κόσμο σημειώνοντας πρωτοφανείς ρυθμούς ανάπτυξης που, σύμφωνα με δικά της στοιχεία έφτασε το 800% από το 2004 και μετά.²¹ Έχει στο δυναμικό της 13 υπερσύγχρονα και υπερπολυτελή πλοία που πραγματοποιούν κρουαζιέρες στη Μεσόγειο κατά τη διάρκεια όλου του χρόνου, περιλαμβάνοντας ακόμα άλλους προορισμούς κατά τη διάρκεια κάποιων μηνών ανά έτος στη Βόρεια Ευρώπη, τον Ατλαντικό, την Καραϊβική, την Κούβα, τη Νότια Αμερική, τη Νότια Αφρική, το Άμπου Ντάμπι, το Ντουμπάι και το Ομάν.

Το 2015 εξυπηρέτησε 1.670.000 κόσμο και ο τζίρος της άγγιξε τα 1,5 δις ευρώ ενώ το 2016 προβλέπεται αύξηση κατά 10%. Έχοντας περιβαλλοντική συνείδηση και επικεντρώνοντας στον άνθρωπο, η MSC Cruises δεσμεύεται για την προστασία του

21 MSC Cruises SA - Annual Report 2016,

Διαθέσιμο στο <https://www.msccruises.com/en-gl/Assets/MSC%20Cruises%20SA%20-%20Annual%20Report%202016.pdf>

θαλάσσιου οικοσυστήματος, καθώς και για την ασφάλεια και την προστασία της υγείας των επιβατών και του προσωπικού της. Το γεγονός αυτό της έχει αποφέρει πλήθος βραβείων και πιστοποιήσεων, ανάμεσα στα οποία τα «7 Χρυσά Μαργαριτάρια» από τον Bureau Veritas για την προστασία του περιβάλλοντος.

Το βραβείο αυτό έλαβε για πρώτη φορά εταιρεία κρουαζιέρας και περιλαμβάνει το «Cleanship 2» που αφορά προηγμένα συστήματα επεξεργασίας του αέρα, του νερού και των αποβλήτων, πιστοποίηση ISO 14001 για περιβαλλοντική διαχείριση, ISO 22000 για την ασφάλεια των τροφίμων και OHSAS για την επαγγελματική υγεία και ασφάλεια. Με το πιο νέο της απόκτημα, το «MSC Splendida», έχει επιτυχώς καταφέρει να κατακτήσει ακόμα και τα πιο αυστηρά και απαιτητικά κριτήρια του οργανισμού Bureau Veritas για το Ενεργειακό Αποδοτικό Σύστημα Σχεδιασμού. Άλλες βραβεύσεις, άξιες αναφοράς, είναι το βραβείο «Green Planet» για τις φιλικές προς το περιβάλλον εγκαταστάσεις της, το βραβείο «CIAL» για την ανακύκλωση του αλουμινίου και την πιστοποίηση ISO 9001:2000 για τη διαχείριση της ποιότητας. Επιπλέον, ήταν από τις πρώτες εταιρίες που υπέγραψαν τη συμφωνία «Βενετία με Γαλάζια Σημαία» που αφορά τη μείωση εκπομπής ρύπων στη λιμνοθάλασσα της Βενετίας καθώς και άλλες παρεμφερείς συμφωνίες σχετικά με τον περιορισμό του θείου σε επίπεδα κάτω του ελάχιστου υποχρεωτικού με τις Λιμενικές Αρχές της Τσιβιταβέκια και της Γένοβα. Όσον αφορά την αισθητική των πλοίων, η MSC Cruises έχει βραβευτεί από τη ναυπηγική εταιρία «De Jorio Design International».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ο κλάδος της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο

4.1. Ανάλυση Αγοράς Κρουαζιέρας

Ο κλάδος της κρουαζιέρας, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ένας σύγχρονος και γρήγορα επεκτεινόμενος παγκόσμιος κλάδος. Κατά τη διάρκεια της τρέχουσας δεκαετίας αναπτύσσεται με ραγδαία βήματα και προσφέρει νέες ταξιδιωτικές περιπέτειες στους υποψήφιους επιβάτες. Η εξέλιξη που παρουσιάζει ο υπό εξέταση κλάδος είναι εξαιρετική, αν αναλογιστεί κανείς τις υψηλές κύριες δαπάνες, καθώς και το σύνθετο ρυθμιστικό και νομικό πλαίσιο που τον περιβάλλει.

Κάνοντας εκτίμηση ότι η ανάπτυξη θα συνεχιστεί και τα επόμενα έτη, το μέλλον επιφυλάσσει εξαιρετικές ευκαιρίες για την βιομηχανία της κρουαζιέρας, τους υποψήφιους πελάτες αλλά και για τους προμηθευτές. Η ανάπτυξη και η πρόοδος του κλάδου οδηγούνται από τον μεγάλο αριθμό νέων πλοίων που ναυτολογούνται κάθε χρόνο. Ανάμεσα στα κρουαζιερόπλοια αυτά, συμπεριλαμβάνονται και τα λεγόμενα mega – liners, τα οποία μπορούν να φιλοξενήσουν περισσότερους από 3.000 επιβάτες, καθώς επίσης και μικρότερα σκάφη πολυτελείας.

Ο κλάδος της κρουαζιέρας λοιπόν, φαίνεται πως έχει διαφοροποιηθεί αισθητά τα τελευταία χρόνια, καθώς παρουσιάζεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να είναι προσιτή σε όλους ως η ιδανική επιλογή για διακοπές. Τα τελευταία 10 χρόνια, η βιομηχανία σε παγκόσμια κλίμακα, έχει ανταποκριθεί πλήρως στους καταναλωτές, οι οποίοι είναι και αυτοί που κατευθύνουν την προσθήκη ολοένα και περισσότερων νέων προορισμών, νέες έννοιες των σχεδιασμού των πλοίων, νέες δραστηριότητες πάνω στο πλοίο (on – board), νέα θέματα κρουαζιέρας που να αντανάκλουν τα νέα πρότυπα διακοπών για την αγορά σήμερα. Με άλλα λόγια οι ίδιοι οι καταναλωτές είναι εκείνοι που καθορίζουν μέσα από τις τάσεις τους τα νέα δεδομένα για την αγορά της κρουαζιέρας.²²

Το προϊόν της βιομηχανίας της κρουαζιέρας προσφέρει απaráμιλλη ικανοποίηση για τον ταξιδιώτη. Είτε πρόκειται για ένα συχνό επιβάτη είτε για έναν επιβάτη που ταξιδεύει για πρώτη φορά, η εμπειρία της κρουαζιέρας μπορεί και υπερβαίνει τις προσδοκίες ακόμα και του πιο απαιτητικού. Σε σύγκριση με άλλες κατηγορίες διακοπών, η κρουαζιέρα βρίσκεται στα πιο υψηλά επίπεδα, αφού είναι συνυφασμένη με την πολυτέλεια και την τελειότητα. Η ολοένα και μεγαλύτερη πρόκληση για τον

22 Cruise Lines International Association, INC, “The Overview”, 2010 CLIA Cruise Market Overview, Statistical Cruise Industry Data Through 2009, ανάκτηση από <http://cruiseindustryfacts.com/assets/overview-cruise-industry.pdf>

υπό εξέταση κλάδο, είναι να συνεχίσει να ανταποκρίνεται στους ήδη υπάρχοντες επιβάτες, να αποκτήσει ακόμα περισσότερους τα επόμενα έτη και να δημιουργήσει νέες προοπτικές για την κρουαζιέρα. Ειδικότερα τώρα, σημειώνεται πως ο υπό εξέταση κλάδος συγκεντρώνει σχεδόν το 2% της παγκόσμιας τουριστικής δραστηριότητας με ολοένα και περισσότερες αυξητικές τάσεις. Συγκεκριμένα, η κρουαζιέρα από το 1990 κιόλας παρουσίαζε ένα σταθερό μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης αύξησης των επιβατών με ποσοστό 7,2%.

Έτσι, υπολογίζεται πως τα 3,6 εκατομμύρια επιβάτες που ταξίδεψαν το 1990 αυξήθηκαν σε 10,7 εκατομμύρια το 2001, 13,77 εκατομμύρια το 2004, 13,445 εκατομμύρια επιβάτες το 2009 (με προέλευση από την Βόρεια Αμερική²³, περίπου τα 10,29 εκατομμύρια επιβάτες και με ποσοστό αύξησης 3%) και τέλος 14,3 εκατομμύρια επιβάτες το 2010.²⁴ Πιο αναλυτικά, από το 1980 έως και το 2009, πάνω από 176 εκατομμύρια επιβάτες είχαν πραγματοποιήσει ένα είδος κρουαζιέρας, δηλαδή από 2 μέρες και πάνω. Από αυτό το ποσοστό το 68% του συνολικού αριθμού των επιβατών, έχει δημιουργηθεί τα τελευταία 10 χρόνια, ενώ το 40% έχει δημιουργηθεί μόλις τα τελευταία 5 χρόνια.

Ωστόσο, η αγορά της κρουαζιέρας φαίνεται να παρουσιάζει ραγδαία ανάπτυξη σε παγκόσμιο επίπεδο, αφού για τα επόμενα 3 χρόνια, 50 εκατομμύρια Βόρειοι Αμερικανοί δείχνουν την τάση τους να πραγματοποιούν ταξίδια με κρουαζιερόπλοιο, έναντι των υπόλοιπων κατηγοριών για διακοπές. Μέχρι σήμερα, σχεδόν το 20% του αμερικάνικου πληθυσμού, δεν είχε πραγματοποιήσει ποτέ κρουαζιέρα. Παρόλα αυτά, η βορειοαμερικανική αγορά της κρουαζιέρας είναι ισχυρή σε όλα τα 50 κράτη και τον Καναδά, έχοντας αυξητικές τάσεις ως προς την επιλογή της κρουαζιέρας για διακοπές.²⁵

Ο μέσος όρος τώρα διάρκειας μιας κρουαζιέρας είναι περίπου 7 ημέρες και η Καραϊβική είναι ο πιο διάσημος προορισμός με ποσοστό 37,2% της συνολικής χωρητικότητας το 2009. Το 2012 προγραμματίστηκε πως θα προστεθούν στο στόλο είκοσι έξι νέα πλοία με προορισμό τη Βόρεια Αμερική, συνολικού κόστους 15 δις \$.

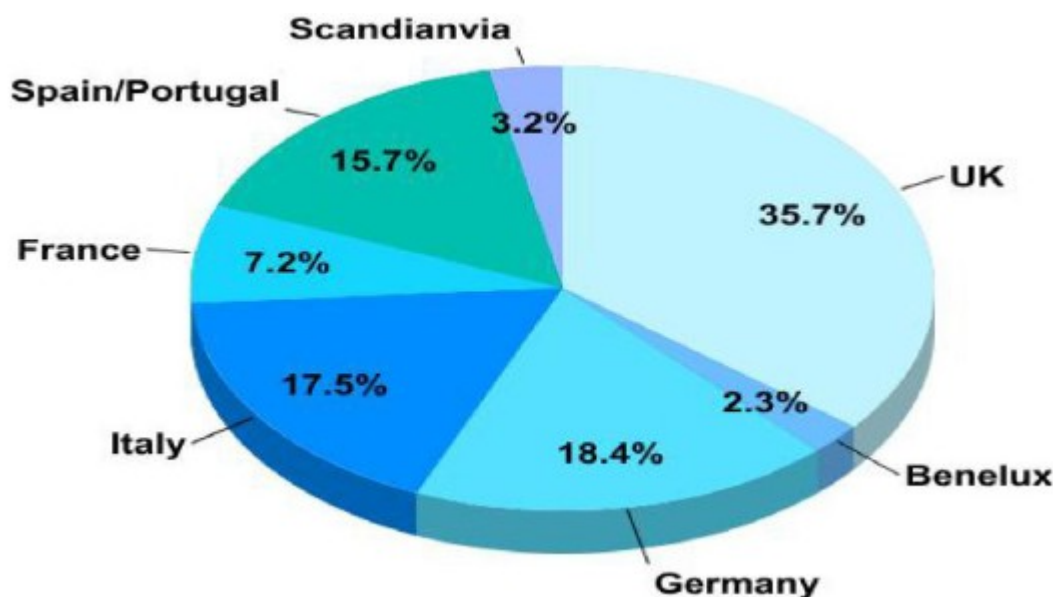
23 FCCA, Cruise industry overview 2010.

24 Cruise Lines International Association, INC, "The Overview", 2010 CLIA Cruise Market Overview, Statistical Cruise Industry Data Through 2009

25 Το ίδιο με προηγούμενως

Περνώντας τώρα στην Ευρώπη, να σημειωθεί πως η Ευρωπαϊκή βιομηχανία της κρουαζιέρας συνεχίζει να αυξάνει το μερίδιο της στην παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας με 27,8 εκατομμύρια επιβάτες να επισκέπτονται ένα λιμάνι της Ευρώπης μέσα στο 2011. Το ίδιο έτος τώρα, 5,6 εκατομμύρια επιβάτες εντάχθηκαν και αυτοί στην κρουαζιέρα της Ευρώπης πραγματοποιώντας ταξίδι με κρουαζιερόπλοιο, με τη βιομηχανία να παράγει € 36,7 δισεκατομμύρια αγαθά και υπηρεσίες, παρέχοντας παράλληλα πάνω από 300.000 θέσεις εργασίας. Το 2011 υπήρξαν τουλάχιστον 171 κρουαζιερόπλοια που δραστηριοποιούνταν στη Μεσόγειο και 102 στη Βόρεια Ευρώπη, που ξεπερνούσαν σε χωρητικότητα τους 4.200 επιβάτες.

Αναλυτικότερα, στη Μεσόγειο η πιο δημοφιλής χώρα με φιλικά προς τις κρουαζιέρες λιμάνια είναι η Ιταλία, η οποία καλωσόρισε 3,4 εκατομμύρια επιβάτες σε Νάπολη, Τσιβιταβέκια και Λιβόρνο το 2006. Τα Ισπανικά λιμάνια υποδέχτηκαν 2,8 εκατομμύρια επιβάτες (μαζί με τα Κανάρια Νησιά). Η Ελλάδα έχει τον τρίτο μεγαλύτερο αριθμό επιβατών κρουαζιέρας στην Ευρώπη, με 2,5 εκατομμύρια επιβάτες σε Πειραιά, Κέρκυρα, Κατάκολο, Σαντορίνη, Ρόδο, Μύκονο και Ηράκλειο. Ακολουθούν η Γαλλία με 1,39 εκατομμύρια και η Νορβηγία με 1,13 εκατομμύρια επιβάτες. Στην Ευρώπη η αγορά της κρουαζιέρας παρουσιάζεται αναλυτικά στο παρακάτω διάγραμμα.



Πίνακας 2, Η αγορά της κρουαζιέρας στην Ευρώπη για το 2010, πηγή: Cruisemarketwatch

Το έτος 2009, 45 εταιρείες κρουαζιέρας με γραφεία στην Ευρώπη, είχαν τη διαχείριση 124 κρουαζιερόπλοιων, με συχνότητα 127.000 προσδέσεων – ελλιμενισμού στα ευρωπαϊκά λιμάνια αναψυχής κι επιπλέον 64 κρουαζιερόπλοια , υπό διαχείριση τρίτων μη – κοινοτικών εταιρειών, με 76.600 προσεγγίσεις στα ευρωπαϊκά λιμάνια.²⁶

Πάνω από 4,9 δισεκατομμύρια Ευρωπαίοι επέλεξαν την κρουαζιέρα ως μέσο αναψυχής, με ποσοστιαία αύξηση 12,1% σε σχέση με το 2008 , περίπου το 29% του συνολικού αριθμού επιβατών κρουαζιέρας παγκόσμια. Οι περισσότεροι, 4,8 δισεκατομμύρια, επιβιβάστηκαν από ευρωπαϊκό λιμάνι. Επισκέφθηκαν λιμένες της Μεσογείου, της Βαλτικής κι άλλων ευρωπαϊκών θέρετρων, αυξάνοντας την κίνηση στις πόλεις – λιμάνια κατά ποσοστό 9,8% σε σχέση με το 2008.

Το 2007 δρομολογήθηκαν συνολικά 12% περισσότερα κρουαζιερόπλοια στη Μεσόγειο ενώ το μεγαλύτερο μέγεθός τους αναλογεί σε 15% επιπλέον δυναμικότητα. Η Ελλάδα, η Ιταλία και η Ισπανία είναι οι χώρες που έχουν επωφεληθεί περισσότερο από την ανάπτυξη της αγοράς κρουαζιέρας, βάσει του πλήθους των ανεξάρτητων επιβατών αλλά και βάσει του πλήθους των επισκεπτών σε όλα τα λιμάνια. Από όλη την Ευρώπη, η μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας είναι η βρετανική, με μερίδιο που αυξήθηκε από 33% το 2005 σε 35% το 2006.

Τον μεγαλύτερο τροφοδότη στην αγγλική αγορά κρουαζιέρας αποτελούν άτομα ηλικίας 50 έως 60 και πλέον ετών, που κατέχουν το 80% του πλούτου στη Βρετανία. Περίπου το 28% των Βρετανών ταξιδιωτών κρουαζιέρας επιλέγει τη Μεσόγειο, ενώ το 17% περίπου επιλέγει την Καραϊβική και το 17% τη Βόρεια Ευρώπη. Το 2006 οι κρουαζιέρες με διάρκεια από 8 έως 14 ημέρες προτιμήθηκαν ιδιαίτερα από τους Βρετανούς. Εκτιμάται πως το έτος 2009 οι κρουαζιέρες ήταν αυτή η μορφή τουρισμού με τον μεγαλύτερο ρυθμό ανάπτυξης στη βρετανική αγορά.

Σύμφωνα με τα στοιχεία μελετών του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρας, το 2007 εισέρευσαν στην Ευρωπαϊκή οικονομία 12,9 δισεκατομμύρια ευρώ από άμεσες δαπάνες εταιριών και επιβατών κρουαζιέρας, ενώ η συνολική εκροή του κλάδου ανήλθε στα 29,4 δις ευρώ. Επίσης, υπολογίζεται ότι τα τελευταία χρόνια στην

26 ECC: GPWild (International) & BREA , Ανάλυση της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας, στοιχεία του 2009.

Ευρώπη έχουν δημιουργηθεί έμμεσα και άμεσα λόγω κρουαζιέρων 300.000 νέες θέσεις εργασίας και στη ξηρά και στη θάλασσα.

4.2. Η κίνηση στα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου

Στον πίνακα 1 γίνεται συνοπτική εκτίμηση της επιβατικής κίνησης στα κυριότερα λιμάνια της Μεσογείου, με βάση στοιχεία της MedCruise²⁷. Όπως βλέπουμε, στις τέσσερις πρώτες θέσεις, η Βαρκελώνη, η Ρώμη, η Βενετία και οι Βαlearίδες Νήσοι, παραμένουν σταθερές αξίες, φιλοξενώντας πλήθος επιβατών κρουαζιέρας

27 Cruise activities in MedCruise Ports: Statistics 2015, Διαθέσιμο στο: www.medcruise.com

No	Port	MedCruise Region	Total Pax.	Total Calls	Home In Pax.	Home Out Pax.	Transit Pax.
1	Alanya	East Med	22.321	34	0	0	22.321
2	Alicante	West Med	82.296	50	0	0	82.296
3	Azores	West Med	141.846	138	795	992	140.059
4	Balearic Islands	West Med	1.996.533	788	553.928		1.442.605
5	Barcelona	West Med	2.540.302	749	678.847	684.907	1.176.548
6	Bari	Adriatic	368.281	148	41.026	44.288	282.967
7	Bastia/North Corsica	West Med	53.024	90	0	0	53.024
8	Batumi	Black Sea	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
9	Brindisi	Adriatic	151.922	60	10.168	10.731	131.023
10	Burgas	Black Sea	7.575	5	1	1	7.573
11	Cagliari	West Med	263.247	97	8.533	8.003	246.711
12	Cartagena	West Med	151.195	108	0	0	151.195
13	Castellón	West Med	366	2	0	0	366
14	Ceuta	West Med	1.613	4	0	0	1.613
15	Civitavecchia	West Med	2.271.652	794	435.235	432.908	1.403.509
16	Constantza	Black Sea	31.856	25	338	329	31.189
17	Corfu	Adriatic	647.346	407	34.795	35.131	577.420
18	Cyprus Ports	East Med	173.309	167	33.109	33.011	107.189
19	Dubrovnik/Korcula	Adriatic	830.684	475	31.158	30.639	768.887
20	Egyptian Ports	East Med	189.823	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
21	French Riviera Ports	West Med	546.199	343	55.302		490.897
22	Genoa	West Med	848.227	198	280.413	285.274	282.540
23	Gibraltar	West Med	344.140	204	305	278	343.557
24	Gioia Tauro	West Med	13.868	12	58	89	13.721
25	Heraklion	East Med	219.805	170	1.567	1.777	216.461
26	Huelva	West Med	4.788	6	0	0	4.788
27	Igoumenitsa	East Med	3.090	6	0	0	3.090
28	Istanbul	East Med	589.314	331	99.524	103.611	386.179
29	Kavala	East Med	12.783	22	0	0	12.783
30	Koper	Adriatic	57.893	49	56	26	57.811
31	Kotor	Adriatic	442.029	411	1.838	1.083	439.108
32	Kusadasi/Bodrum/ Antalya*	East Med	808.446	660	93.809	106.391	608.246
33	La Spezia	West Med	667.446	175	48.847	48.034	570.565
34	Lattakia	East Med	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
35	Lisbon	West Med	512.128	306	21.740	20.796	469.592
36	Livorno	West Med	697.955	369	2.065	2.116	693.774
37	Madeira Ports	West Med	580.348	312	1.814	1.907	576.627
38	Malaga	West Med	419.121	233	16.938	15.554	386.629
39	Marseille	West Med	1.451.059	442	252.391	250.934	947.734

40	Mersin	East Med	1.593	2	0	0	1.593
41	Messina	West Med	327.702	160	8.542	8.526	310.634
42	Monaco	West Med	259.325	209	14.255	15.308	229.761
43	Motril-Granada	West Med	6.481	27	0	0	6.481
44	Naples	West Med	1.269.571	445	62.306	64.366	1.142.899
45	North Sardinian Ports	West Med	238.256	149	0	0	238.256
46	Odessa	Black Sea	6.563	13	10	5	6.548
47	Palamos	West Med	40.800	37	0	0	40.800
48	Palermo	West Med	546.884	200	32.352	33.230	481.302
49	Patras	East Med	1.090	3	0	0	1.090
50	Piraeus	East Med	980.149	621	144.892	139.349	695.908
51	Portimao	West Med	14.786	47	161	77	14.548
52	Portoferraio	West Med	37.486	112	0	0	37.486
53	Portofino	West Med	30.696	80	0	0	30.696
54	Ravenna	Adriatic	39.964	34	30	77	39.857
55	Rijeka	Adriatic	9.082	7	0	0	9.082
56	Savona	West Med	982.226	231	323.677	323.687	334.862
57	Sete	West Med	20.555	31	82	67	20.406
58	Sibenik	Adriatic	17.562	83	0	0	17.562
59	Sinop	Black Sea	1.615	5	0	0	1.615
60	Sochi	Black Sea	19.501	18	2.744	2.867	13.890
61	Souda**	East Med	96.612	59	0	0	96.612
62	Split	Adriatic	271.445	261	0	0	271.445
63	Taranto	Adriatic	358	3	0	0	358
64	Tarragona	West Med	11.600	11	1	10	11.589
65	Tenerife Ports	West Med	933.154	506	n.a.	n.a.	n.a.
66	Thessaloniki	East Med	26.356	35	22	29	26.305
67	Toulon-Var Provence	West Med	240.833	124	11.193	10.064	219.576
68	Trabzon	Black Sea	2.280	10	0	0	2.280
69	Tunisian Ports	West Med	53.780	15	0	0	53.780
70	Valencia***	West Med	371.197	174	33.487	31.411	306.299
71	Valletta	West Med	668.277	306	70.444	70.068	527.765
72	Venice	Adriatic	1.582.481	521	684.228	679.816	218.437
73	Volos	East Med	67.096	57	0	0	67.096
74	Zadar	Adriatic	74.660	96	537	527	73.596

* Cruise pax. movements hosted in 2015: Kusadasi: 567.291; Bodrum: 70.038; Antalya: 171.117; Cruise calls: Kusadasi 513; Bodrum: 92; Antalya: 55.

** Chania harbour welcomed an additional number of cruise calls (7) carrying 4.786 transit pax.

*** Provisional data for November and December for the Port of Valencia.

Πίνακας 3, MedCruise Ports Cruise Traffic

Η Βαρκελώνη ωστόσο, αποτελεί το πιο διάσημο προορισμό και συγκεντρώνει τα υψηλότερα έσοδα από τους επιβάτες, αλλά και συνολικά, λόγω των αναβαθμισμένων υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών, βάσει ολοκληρωμένης στρατηγικής τουρισμού κρουαζιέρας, με πλήθος εργαζομένων σε συναφή και παράγωγα επαγγέλματα. Ακολουθεί το λιμάνι της πρωτεύουσας της Ιταλίας, η Ρώμη με κοντινή πρόσβαση στο φημισμένο Βατικανό, η Βενετία που ανέκαθεν αποτελεί διάσημο προορισμό, αλλά και ο Πειραιάς.

4.3. Η κίνηση στα σημαντικότερα λιμάνια της Ελλάδος

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΤτΕ, το 2016 οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα μειώθηκαν σε 4.093 έναντι 4.375 το 2015. Οι επιβάτες, όμως, κατέγραψαν αύξηση 28,8% φθάνοντας τα 3.391.000. Οι συνολικές επισκέψεις των ταξιδιωτών, ωστόσο, σε ελληνικά λιμάνια μειώθηκαν σε 5.053.000 έναντι 5.118.000 το 2015.

Το κρίσιμο ζήτημα σε ότι αφορά τις εισπράξεις από την κρουαζιέρα στη χώρα μας συνδέεται απολύτως με το γεγονός πως το 90,9% των επιβατών ήταν διερχόμενοι και «κατέβηκαν» σε ένα ή δύο ελληνικούς προορισμούς. Γεγονός που εξηγεί, κατ' αρχήν, το κατώτερο του αναμενομένου οικονομικό όφελος για την Ελλάδα, καθώς οι εισπράξεις διαμορφώθηκαν σε 509 εκατ. ευρώ σημειώνοντας αύξηση 1%.

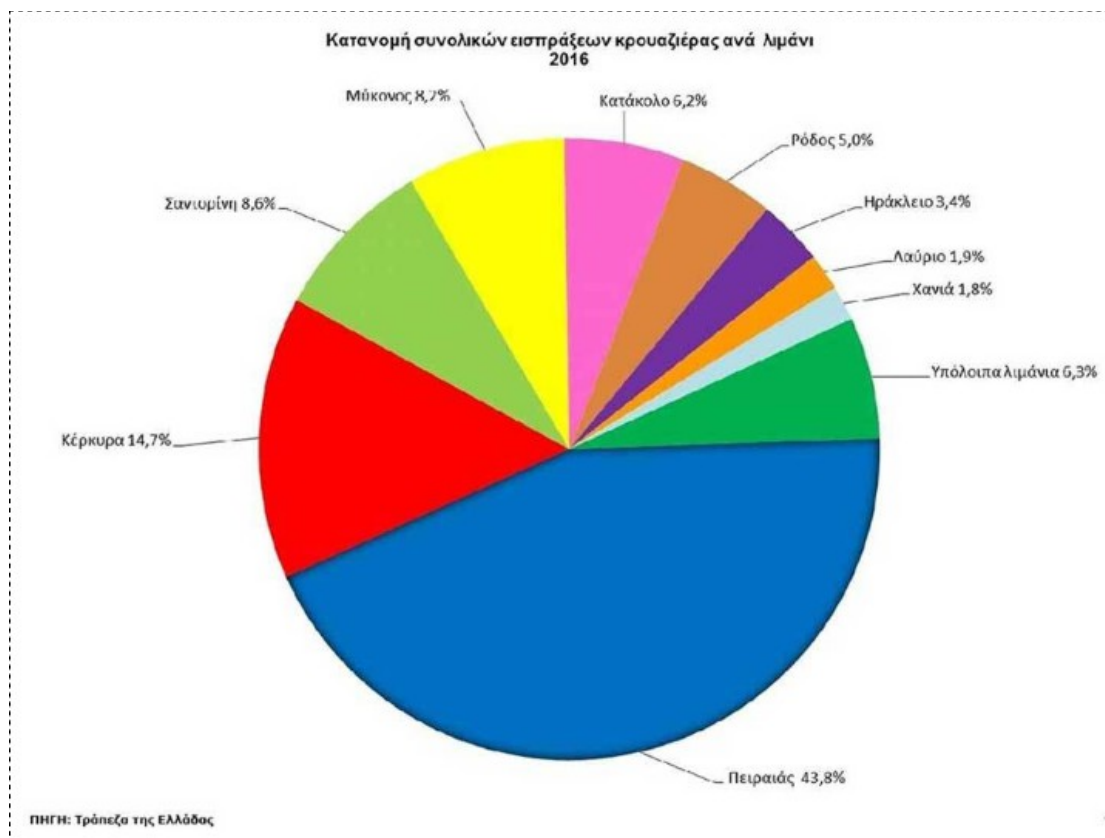
Η εξήγηση αναδύεται από τα στοιχεία ειδικής έρευνας της Τράπεζας της Ελλάδας η οποία πραγματοποιήθηκε σε 8 ελληνικά λιμάνια σε δείγμα 1.279 επιβατών κρουαζιερόπλοιων. Από αυτήν προκύπτει πως το 2016 οι διερχόμενοι επιβάτες κρουαζιερόπλοιων δαπάνησαν κατά μέσο όρο 65 ευρώ σε κάθε λιμάνι προσέγγισης. Αντίθετα, όσοι ξεκίνησαν την κρουαζιέρα τους από κάποιο ελληνικό λιμάνι δαπάνησαν σχεδόν τα διπλάσια (139 ευρώ).

Από τα 65 ευρώ που δαπανούν κατά μέσο όρο οι διερχόμενοι τουρίστες κρουαζιέρας σε κάθε λιμάνι προσέγγισης, τα 14 ευρώ αφορούσαν (το 2016) ξεναγήσεις και επισκέψεις σε μουσεία, 29 ευρώ διέθεσαν για αγορές, 6 ευρώ αφορούσαν μετακινήσεις, ενώ 16 ευρώ κατευθύνθηκαν σε άλλες δαπάνες.

Στον αντίποδα, τα 139 ευρώ που δαπάνησαν κατά μέσο όρο το 2016 οι τουρίστες που ξεκίνησαν την κρουαζιέρα τους από κάποιο ελληνικό λιμάνι, κατανεμήθηκαν ως εξής: 26 ευρώ για ξεναγήσεις και επισκέψεις σε μουσεία, 34 ευρώ για αγορές, 6 ευρώ για μετακινήσεις και 39 ευρώ για διάφορες δαπάνες.

Επιπλέον, οι συγκεκριμένοι ταξιδιώτες πραγματοποίησαν κατά μέσο όρο μια διανυκτέρευση εκτός κρουαζιερόπλοιου, δαπανώντας περί τα 34 ευρώ

Κρουαζιέρα στην Ελλάδα, όπως προκύπτει από τα στοιχεία της ΤτΕ σημαίνει πρακτικά 7 λιμάνια (Πειραιάς, Κέρκυρα, Σαντορίνη, Μύκονος, Κατάκολο, Ρόδος, Ηράκλειο). Τα συγκεκριμένα λιμάνια αντιπροσωπεύουν το 85,7% των συνολικών επισκέψεων και το 89,9% των εισπράξεων της χώρας από το χώρο της κρουαζιέρας.



Πίνακας 4: Κατανομή συνολικών εισπράξεων κρουαζιέρας ανά λιμάνι 2016, Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Η ενίσχυση της ζήτησης για προορισμούς της Δυτ. Ελλάδας που «βλέπουν» Ιόνιο, αποτυπώνει τη μετατόπιση των εταιρειών κρουαζιερόπλοιων δυτικότερα στη Μεσόγειο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να ευνοούνται προορισμοί όπως η Κέρκυρα και το Κατάκολο (Ολυμπία) τα οποία συμπεριλαμβάνονται στα προγράμματα των πλοίων που αναχωρούν από Ιταλία και ακολουθούν τις ακτές της Δαλματίας για να φθάσουν ως το Ιόνιο.

Έτσι, η Κέρκυρα κατατάχθηκε δεύτερη το 2016 αποσπώντας το 14,7% των συνολικών εισπράξεων, μπροστά από τη Σαντορίνη (8,6%) και τη Μύκονο (8,2%). Ταυτόχρονα το Κατάκολο βρέθηκε στην Πέμπτη θέση με μερίδιο 6,2% των εισπράξεων, μπροστά από τη Ρόδο και το Ηράκλειο.

Τρεις είναι οι κύριες αγορές απ' όπου αντλεί επισκέπτες και έσοδα η ελληνική αγορά κρουαζιέρας. Κι αν οι δύο πρώτες είναι αναμενόμενες (ΗΠΑ, Ηνωμένο Βασίλειο) η τρίτη δεν είναι η Γερμανία (η οποία καταγράφει μεγάλη άνοδο τα τελευταία χρόνια) αλλά η Τουρκία.

Ενδεικτικό του ειδικού βάρους που είχαν το 2016 οι επισκέπτες από την Τουρκία στην ελληνική αγορά είναι πως αντιπροσώπευαν το 8,6% των συνολικών επισκέψεων και το 9,4% των συνολικών εισπράξεων της Ελλάδας από κρουαζιέρες.

Υπ' αριθμόν ένα αγορά της Ελλάδας στο χώρο της κρουαζιέρας παραμένουν οι ΗΠΑ οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 16,7% των επισκέψεων και το 19,5% των εισπράξεων. Στη δεύτερη θέση κατατάσσεται το Ην. Βασίλειο μετέχοντας με το 15,4% των συνολικών επισκέψεων και το 11,4% των εισπράξεων.

Ελληνικά λιμάνια με δραστηριότητα στον κλάδο της κρουαζιέρας που χρίζουν αναφοράς είναι το λιμάνι του Ηρακλείου και αυτό της Κέρκυρας, τα οποία παρουσιάζουν αυξημένη κίνηση.

4.3.1. Λιμένας Πειραιά

Ο Πειραιάς αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας με έντεκα θέσεις παραβολής και δύο Σταθμούς Επιβατών Εξωτερικού, 170 θέσεις πούλμαν και ένα ελικοδρόμιο. Έχει πιστοποιήσει τις Υπηρεσίες Εξυπηρέτησης Κρουαζιέρας που προσφέρει, σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Ποιότητας ISO 9001:2008 και το Διεθνές Πρότυπο Περιβαλλοντικής Διαχείρισης. Επιπλέον, η πιστοποίηση έγινε και από τους Lloyd's και Bureau Veritas. Ο ΟΛΠ έχει διαμορφώσει συγκεκριμένη περιβαλλοντική πολιτική σύμφωνη με την Ευρωπαϊκή και την Εθνική περιβαλλοντική νομοθεσία και τους Διεθνείς Κανονισμούς. Είναι μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Λιμένων και ανήκει στα EcoPorts με EcoPort Status.

Παραμένει ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Ευρώπης και της Μεσογείου και δέχεται ετησίως χιλιάδες επιβάτες και είναι λιμάνι αφετηρίας και προορισμού ταυτόχρονα.

4.3.2. Λιμένας Ηρακλείου

Το λιμάνι του Ηρακλείου, το οποίο έχει διακριθεί στο παρελθόν από το γνωστό περιοδικό Cruise Insight²⁸, έναν θεσμό μεγάλης εμβέλειας σε παγκόσμιο επίπεδο, όπου εξετάζονται σε μία σειρά αυστηρών κριτηρίων, όπως η ποιότητα του προορισμού, οι δυνατότητες του λιμανιού και οι υποδομές του, η πόλη, οι δυνατότητες για κοντινές εκδρομές, τα αξιοθέατα, το φαγητό και οι λοιπές ανέσεις.

Το λιμάνι του Ηρακλείου διακρίθηκε για :

- α) τη δυνατότητά του φιλοξενίας μέχρι και 6 πλοία ταυτόχρονα, ήτοι μέχρι 10.000 άτομα ημερησίως
- β) τους προβλήτες 4 και 5 με δυνατότητα υποδοχής πλοίων μήκους έως και 360 μέτρων που αντιστοιχούν πάνω από 4975 επιβάτες & 1650 μέλη πληρώματος.
- γ) συμφωνίες φιλοξενίας 20 πλοία & άνω, περισσότερα από 70.000 επισκέπτες τον χρόνο κάνοντας έτσι πράξη το 12μηνο τουρισμό
- δ) ανάπτυξη προγράμματος παροχής εκπτώσεων για τους επιβάτες , σε συνεργασία με τον εμπορικό σύλλογο πόλης.

4.3.3. Λιμένας Κέρκυρας

Αποτελεί ταυτόχρονα λιμάνι προορισμού και αφετηρίας και χρησιμοποιεί αποκλειστικά ιδιωτική εταιρεία φύλαξης του λιμανιού. Έχει πέντε θέσεις πρόσδεσης κρουαζιεροπλοίων εκ των οποίων οι δύο έχουν βύθισμα από 8 έως 11 μέτρα, πράγμα το οποίο σημαίνει πως είναι κατάλληλα σχεδιασμένες για να μπορούν να φιλοξενούν νέας γενιάς μεγάλα πλοία. Το συνολικό μήκος είναι περίπου 1.250 μέτρα.

Η γεωγραφική θέση του νησιού ευνοεί τις εμπορικές και οικονομικές δραστηριότητες του νησιού και φυσικά την ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Είναι το μεγαλύτερο νησί του Ιονίου και ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια στη χώρα. Στο λιμάνι της Κέρκυρας συγκεντρώνονται όλες σχεδόν οι δραστηριότητες που χαρακτηρίζουν ένα λιμάνι

²⁸ Τιμητική διάκριση για το λιμάνι του Ηρακλείου, διαθέσιμο στο <http://newpost.gr/ellada/198968/timitiki-diakrisi-gia-to-limani-toy-irakleioy>

τουριστικό. Το στρατηγικό σχέδιο του λιμανιού συνδέεται στενά τόσο με την ανάπτυξη του τουρισμού, όσο και ειδικότερα με τον τουρισμό κρουαζιέρας.

4.4 Προγράμματα κρουαζιέρας στη Μεσόγειο

Αναλυτικότερα, τα προγράμματα κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, διακρίνονταν κυρίως σε αυτά της Ανατολικής και της Δυτικής Μεσογείου, όπου υπήρχε πολλαπλή δυνατότητα επιλογής άλλων με τη σειρά προορισμών. Πιο ειδικά, περιλαμβάνονταν τα εξής: Ανατολική Μεσόγειος Κρουαζιέρες - Λιμένες κρουαζιέρας: Αθήνα - Κέρκυρα - Κρήτη - Ντουμπρόβνικ - Χάιφα - Κωνσταντινούπολη - Σμύρνη - Κατάκολο - Κουσάντασι - Λεμεσός - Μύκονος - Ρόδος - Σαντορίνη - Βάρνα - Βενετία - Βόλος.²⁹

Οι κρουαζιέρες στην Ανατολική Μεσόγειο τώρα, περιλαμβάνουν επισκέψεις στα ελληνικά νησιά, στην Ανατολική Ιταλία, την Τουρκία, την Κροατία και τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, μεταφέροντας τον επιβάτη σε προορισμούς όπως η ξακουστή Βενετία, η Αθήνα, η Κωνσταντινούπολη και τα φημισμένα ελληνικά νησιά. Παρέχουν στους επιβάτες - ταξιδιώτες επισκέψεις σε χώρους πολιτισμούς, με πλούσια ιστορίες, αλλά και άλλα περίφημα μέρη που προδιαθέτουν τον επιβάτη για γνώση και εξερεύνηση.

Όπως είναι ευρέως γνωστό, η θερινή περίοδος είναι και η πιο πολυσύχναστη περίοδος μέσα στον χρόνο. Ωστόσο, πολλές εταιρείες, όπως είναι για παράδειγμα η Royal Caribbean και η Costa, αλλά και άλλες προσφέρουν κρουαζιέρες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στην Ανατολική Μεσόγειο. Εάν κάποιος επιθυμεί να επισκεφθεί την ιστορική Ακρόπολη και τον επιβλητικό Παρθενώνα, ή διαφορετικά να κάνει βόλτα με τις γόνδολες στα κανάλια της Βενετίας, κάθε κρουαζιέρα στην Ανατολική Μεσόγειο προσφέρει πολλές μεγάλες και διαφορετικές πόλεις για επίσκεψη ακόμα και τον χειμώνα.

Επιπρόσθετα, το πρόγραμμα της κρουαζιέρας κυμαίνεται, όπως συνηθίζεται από μία με δύο διανυκτερεύσεις ως και δύο ολόκληρες εβδομάδες. Μπορεί ακόμα να σχεδιαστεί μακροπρόθεσμα με προσεκτική επιλογή προορισμών, με διαθέσιμα

²⁹Διπλωματική εργασία: 'Θαλάσσιος τουρισμός και η θέση της Ελλάδας, Συγκρίσεις και ευκαιρίες', Χατζημανωλάκη Ευαγγελία, Πειραιάς 2011

οικονομικά πακέτα, πραγματοποιώντας προσφορές που συνάδουν με τα σημερινά οικονομικά δεδομένα, είτε μέσω ίντερνετ είτε μέσω κάποιου ταξιδιωτικού πρακτορείου.

Από την άλλη πλευρά στη Δυτική Μεσόγειο οι καλύτερες κρουαζιέρες περιλαμβάνουν για το έτος 2010 στάσεις σε ιστορικές πόλεις όπως Βαρκελώνη - Ρώμη - Νάπολη - Λισαβόνα - Μάλαγα - Τύνιδα – Αλεξάνδρεια - Βενετία. Επίσης, η δυτική μεσογειακή κρουαζιέρα περιλαμβάνει τη νότια ακτή της Γαλλίας, της Ισπανίας και της Ιταλίας. Πρόκειται για διαφορετικές χώρες, όπου το κάθε έθνος παρουσιάζει μοναδικά αξιοθέατα, όπως είναι ο πολιτισμός, η ιστορία, τα ήθη και τα έθιμα, η θάλασσα, οι παραλίες και άλλα, σε περισσότερα από 120 λιμάνια σε όλη την ακτογραμμή της Μεσογείου. Αναμφίβολα, λοιπόν, η μεγάλη γκάμα των διαφορετικών προορισμών, εξάπτει την περιέργεια των υποψήφιων επισκεπτών και τον προκαλεί να επιλέξει και πάλι την κρουαζιέρα για να ανακαλύψει έναν διαφορετικό προορισμό, από αυτόν που είχε επισκεφθεί.

Παρόλα αυτά, το φαινόμενο της γνωστής εποχικότητας, της συγκέντρωσης δηλαδή των διακοπών κυρίως την καλοκαιρινή περίοδο, παρατηρείται και στη Δυτική Μεσόγειο. Ωστόσο, υπάρχουν και πάλι γνωστές εταιρείες κρουαζιέρας, όπως είναι η Royal Caribbean και η Carnival, προσφέροντας κρουαζιέρες στη Δυτική Μεσόγειο όλο το χρόνο. Ο επισκέπτης μπορεί να εξερευνήσει τα χωριά της Νότιας Ισπανίας, την ιστορική και γραφική Βαρκελώνη, τη γαλλική Ριβιέρα, το ηφαίστειο του Βεζούβιου, την αρχαία πόλη της Πομπηίας, την εντυπωσιακή πόλη της Ρώμης, τα νησιά της Σικελίας, αλλά και της Σαρδηνίας.

Τα σύγχρονα, λοιπόν, κρουαζιερόπλοια πληρούν όλες τις κατάλληλες προδιαγραφές, ώστε να ανταποκριθούν άρδην στις υψηλές απαιτήσεις των επιβατών μέσα από την τεράστια γκάμα των εμπειριών που προσφέρουν εν πλω. Συγκεκριμένα, υπάρχει μεγάλη ποικιλία γευμάτων και εστιατορίων, από τα πιο απλά έως και τα πιο επίσημα, ικανοποιώντας όλα τα κοινωνικά στρώματα που ταξιδεύουν. Τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια έχουν λοιπόν, καζίνο και περισσότερα από ένα μπαρ και lounge. Την εμφάνισή τους κάνουν και οι πισίνες, τα γήπεδα, τα μίνι γκολφ, spa για μασάζ, καθώς και ινστιτούτα ομορφιάς και καλλωπισμού.

Τα δωμάτια των πλοίων είναι με τέτοιο τρόπο διαμορφωμένα που να θυμίζουν στους επιβάτες πως βρίσκονται σε πολυτελή ξενοδοχεία, πληρώνοντας όλες τις προδιαγραφές

ακόμα και του πιο υπερπολυτελούς. Με αυτόν τον τρόπο, προσφέρεται αναμφίβολα η χαλάρωση και η απόλαυση ακόμα και ενός δωματίου. Οι τιμές των κρουαζιέρων κυμαίνονται ανάλογα με τη γραμμή που πραγματοποιεί το κρουαζιερόπλοιο, τον αριθμό των ημερών, τα αεροπορικά εισιτήρια, καθώς και τα γνωστά φιλοδωρήματα.

Συνεπώς, μπορούμε να συμπεράνουμε σε αυτό το σημείο, πως η κρουαζιέρα σε παγκόσμιο επίπεδο, προχωρά με αλματώδη βήματα, καλύπτοντας τα γούστα ακόμα και του πιο απαιτητικού επιβάτη. Ολοένα και περισσότερα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια κατασκευάζονται, προσφέροντας υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών, επιβεβαιώνοντας με αυτόν τον τρόπο τον τίτλο των τεράστιων πλωτών ξενοδοχείων.

4.5. Κυρίαρχες Τάσεις

Με σχεδόν 24 εκατομμύρια επιβάτες, που ταξίδεψαν το 2016, ο κλάδος της κρουαζιέρας συνεχίζει να αναπτύσσεται και να εξελίσσεται με ρυθμούς ρεκόρ, εάν αναλογισθεί κανείς ότι μόλις πριν από 10 χρόνια, το 2006, οι επιβάτες κρουαζιέρας ήταν 15 εκατομμύρια (και το 1980 μόλις 1,4 εκατομμύρια).

Σύμφωνα με στοιχεία της Διεθνούς Ένωσης Κρουαζιέρας (CLIA), οι εταιρείες κρουαζιέρας που είναι μέλη της θα δρομολογήσουν 27 νέα ποντοπόρα κρουαζιερόπλοια, ποταμόπλοια και άλλα ειδικά κρουαζιερόπλοια μέσα στο 2016, μια επένδυση συνολικού ύψους άνω των 6.5 δισεκατομμυρίων μόνο για ποντοπόρα κρουαζιερόπλοια. Οκτώ στους δέκα ταξιδιωτικούς πράκτορες, μέλη της CLIA, εξάλλου, δήλωσαν ότι αναμένουν αύξηση στις πωλήσεις κρουαζιέρας το 2016 σε σχέση με πέρυσι.

«Σε μια προσπάθεια να γίνει η κρουαζιέρα η καλύτερη δυνατή εμπειρία διακοπών, ο κλάδος συνεχίζει να εξελίσσεται, ενισχύοντας την άποψη ότι υπάρχει πραγματικά μια κρουαζιέρα για κάθε στυλ ταξιδιώτη και προϋπολογισμό», δήλωσε ο Cindy D' Aoust, αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος της CLIA. «Δημιουργώντας μοναδικά πλοία, νέες εμπειρίες και πρόσβαση σε προορισμούς σε όλο τον κόσμο, η εξέλιξη, το ενδιαφέρον και η αξία της κρουαζιέρας συνεχίζει να οδηγεί στη συνολική ανάπτυξη του κλάδου". Η κρουαζιέρα αποφέρει ένα σημαντικό, θετικό αντίκτυπο στην

οικονομία σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι δαπάνες του κλάδου της Κρουαζιέρας ανήλθαν στα 119,9 δισεκατομμύρια παγκοσμίως, προσφέροντας εργασία πλήρους απασχόλησης σε 939.232 υπαλλήλους, με συνολικό εισόδημα 39.3 δισεκατομμύρια.

Ακολουθούν οι 13 τάσεις στον κλάδο κρουαζιέρας³⁰ που αναδεικνύουν το πώς ο κλάδος έχει εξελιχθεί ώστε να συμβαδίσει με τις ανάγκες και τις προτιμήσεις των σύγχρονων ταξιδιωτών:

1. Ανάπτυξη της κρουαζιέρας σε ποτάμι- Οι κρουαζιέρες σε ποτάμι γίνονται ολοένα και πιο δημοφιλείς, αναδεικνύοντας την αξία και την μοναδική ταξιδιωτική εμπειρία που προσφέρουν στους επίδοξους ταξιδιώτες κρουαζιέρας. Οι εταιρείες κρουαζιέρας, που είναι μέλη της CLIA αναπτύσσουν επί του παρόντος 170 κρουαζιερόπλοια με την προσθήκη 18 νέων πλοίων για το 2016, μια αύξηση άνω του 10 τοις εκατό.
2. Περισσότερα πλοία, περισσότερες επιλογές - Το 2015, υπάρχουν συνολικά 471 κρουαζιερόπλοια* με επιπλέον 27 ποντοπόρα κρουαζιερόπλοια, ποταμόπλοια και άλλα ειδικά κρουαζιερόπλοια προγραμματισμένα να βρίσκονται εν ενεργεία το 2016.
3. Στο χάρτη - Πριν από πέντε χρόνια, τα ταξίδια κρουαζιέρας ήταν σχεδόν άγνωστα στην Ασία. Σήμερα, η περιοχή είναι η ταχύτερα αναπτυσσόμενη στον κλάδο της κρουαζιέρας. Μεταξύ 2012 και 2014, ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε από 775.000 σε περίπου 1,4 εκατομμύρια επιβάτες, ένα ετήσιο σύνθετο ποσοστό αύξησης 34 τοις εκατό.
4. Καλημέρα για την κρουαζιέρα – Ενώ η Ασία συνεχίζει να αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς, η Αυστραλία εξακολουθεί επίσης να σημειώνει αύξηση ρεκόρ. Μάλιστα, η κρουαζιέρα στην Αυστραλία ξεπέρασε ένα σημαντικό ορόσημο το 2014, με τους επιβάτες να ανέρχονται σε περισσότερους από ένα εκατομμύριο σε ένα ημερολογιακό έτος. Μέσα σε δέκα χρόνια, οι επιβάτες κρουαζιέρας της Αυστραλίας έχουν αυξηθεί κατά έξι φορές, από μια βάση 158.000 επιβατών το 2004.
5. Ειδικοί της κρουαζιέρας – Ο κλάδος της κρουαζιέρας συνεχίζει να αξιοποιεί την εμπειρία των ειδικών με στόχο τον καλύτερο σχεδιασμό του ταξιδιωτικού προγράμματος. Σήμερα, υπάρχουν πάνω από 30.000 ταξιδιωτικοί πράκτορες, μέλη της CLIA σε παγκόσμιο επίπεδο σε σύγκριση με τους 12.000 ταξιδιωτικούς πράκτορες το 2010.

³⁰ 2017 CLIA State of the Industry, Διαθέσιμο στο <https://cruising.org>

6. Συνδεσιμότητα και Κρουαζιέρα – Η επιθυμία των πελατών να παραμένουν συνδεδεμένοι ηλεκτρονικά ενώ ταξιδεύουν έχει γίνει προτεραιότητα για τον κλάδο της κρουαζιέρας. Τα περισσότερα από τα κρουαζιερόπλοια σήμερα προσφέρουν μια μεγάλη ποικιλία λειτουργιών όπως Wi- Fi, εν πλω αποστολή γραπτών μηνυμάτων και επιλογές δεδομένων.
7. Αγάπη για την πολυτέλεια – Η επιθυμία για πολυτελή ταξίδια συνεχίζει να αυξάνεται. Εξειδικευμένες κρουαζιέρες ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις με εκδρομές με ιστιοπλοϊκά, με προσωπικές υπηρεσίες concierge , ιδιωτικές εκδρομές, γκουρμέ γεύματα και προσωπική υπηρεσία μπάτλερ.
8. Γνωστά brands εν πλω – Οι γραμμές κρουαζιέρας αξιοποιούν το ενδιαφέρον των brands για την προώθηση των εμπορικών σημάτων τους στους νέους ταξιδιώτες κρουαζιέρας. Γνωστά brands ταξιδεύουν εν πλώ: από τα φιλικά προς την οικογένεια LEGO και Dr. Seuss, μέχρι τα πολυτελή Hermes και Veuve Clicquot, αλλά και τις γνωστές επιλογές για φαγητό όπως τα εστιατόρια Johnny Rockets και Margaritaville.
9. Τα πλοία είναι ο προορισμός - Ενώ τα κρουαζιερόπλοια κάποτε θεωρούνταν ένα μέσο μεταφοράς για να φτάσουμε σε ένα επιθυμητό προορισμό, σήμερα, για πολλούς, ένα κρουαζιερόπλοιο προσφέρει την εμπειρία ενός προορισμού. Τα σημερινά κρουαζιερόπλοια προσφέρουν πρωτόγνωρες εμπειρίες και ανέσεις στους ταξιδιώτες: από παραγωγές του Μπρόντγουεϊ και καταστήματα γνωστών σχεδιαστών μέχρι εναέριες διαδρομές και συγκρούμενα.
10. Διανυκτέρευση- Πολλά κρουαζιερόπλοια προσφέρουν διανυκτερεύσεις σε καθορισμένα λιμάνια προσέγγισης για να προσφέρουν στους επιβάτες τους την ευκαιρία να απολαύσουν πλήρως τις διαθέσιμες εμπειρίες που προσφέρει ο προορισμός.
11. Μεγάλες Ταξιδιωτικές Εμπειρίες – Η κρουαζιέρα έχει γίνει μια δημοφιλής επιλογή για οικογενειακή επανένωση ή για τις οικογενειακές διακοπές- εμπειρία μιας ζωής. Με ανέσεις που έχουν σχεδιαστεί για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες κάθε ηλικίας, από τα μικρά παιδιά μέχρι τους ηλικιωμένους, οι κρουαζιέρες προσφέρουν την συντροφικότητα (και την ανεξαρτησία) που καθιστά ένα οικογενειακό, και μάλιστα διαφορετικών γενεών, ταξίδι επιτυχημένο.
12. Κρουαζιέρα με Εθελοντισμό – Περισσότερες κρουαζιέρες με εθελοντικό χαρακτήρα είναι διαθέσιμες από το 2016 με διάφορα πλοία, συμπεριλαμβανομένων και εκδρομών για να βοηθηθούν περιοχές που έχουν ανάγκη σε όλο τον κόσμο. Αυτές οι εθελοντικού περιεχομένου κρουαζιέρες προσφέρουν μια θαυμάσια ευκαιρία

για να υπάρξει μια ουσιώδης διαφορά στις κοινότητες που τα κρουαζιερόπλοια επισκέπτονται και συγχρόνως μια σπάνια εμπειρία για να αγκαλιαστεί η τοπική κουλτούρα.

13. Προσαρμογή στη Πολιτισμική ιδιαιτερότητα- Οι γραμμές κρουαζιέρας συνεχίζουν να προσαρμόζουν τα κρουαζιερόπλοια τους βάσει της κουλτούρας των επιβατών. Στα πλοία ενσωματώνονται από επιλεγμένα καταστήματα μέχρι και εστιατόρια, με στόχο να εξυπηρετήσουν τις ξεχωριστές πολιτισμικές ανάγκες των επισκεπτών, σεβόμενοι πάντα τους τόπους προορισμού.

4.6. Ναυπηγήσεις Νέων Κρουαζιερόπλοιων

Λόγω της αυξημένης ζήτησης της παγκόσμιας αγοράς και της τάσης να αυξάνεται κάθε χρόνο ο αριθμός επιβατών κρουαζιέρας, οι μεγαλύτερες από τις εταιρείες έχουν δρομολογήσει τη ναυπήγηση νέων πλοίων, προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες της αυξανόμενης ζήτησης. Η επόμενη χρονιά θα βρει την παγκόσμια κρουαζιέρα σε φάση ισχυρής ανάπτυξης, με 16 νέα κρουαζιερόπλοια να ξεκινούν τα δρομολόγιά τους προσφέροντας κρουαζιέρες σε όλους τους δημοφιλείς παγκόσμιους προορισμούς, Καραϊβική, Μεσόγειο, Βόρεια Ευρώπη αλλά και Ασία. Η συνεχής αύξηση του αριθμού όσων επιλέγουν μία κρουαζιέρα για τις διακοπές τους έχει οδηγήσει στην ανάγκη για ναυπήγηση νέων πλοίων και κάλυψη των διευρυνόμενων αναγκών των επιβατών³¹. Αυτό έγινε σαφές και κατά την διάρκεια του συνεδρίου *Seatrade Europe*, το οποίο έλαβε χώρα στο Αμβούργο πριν από λίγες ημέρες³². Εκεί συζητήθηκε η θετική τροχιά της παγκόσμιας κρουαζιέρας, η οποία το 2018 θα κάνει και το πρώτο αποφασιστικό βήμα εισόδου στην «πράσινη» εποχή, καθώς θα παραδοθούν στις εταιρείες τα πρώτα κρουαζιερόπλοια, που θα κινούνται με υδροποιημένο φυσικό αέριο. Τέτοιο παράδειγμα θα είναι το «AIDAnova», το πρώτο κρουαζιερόπλοιο που θα κινείται πλήρως με LNG, το οποίο θα διαθέτει 2.500 καμπίνες, 17 εστιατόρια και 23 μπαρ. Αναμένεται να ξεκινήσει τις κρουαζιέρες του τον Δεκέμβριο του 2018.

Ωστόσο, οι εταιρείες επενδύουν και σε πλοία ειδικά σχεδιασμένα για κρουαζιέρες εξερεύνησης αλλά και για κρουαζιέρες πολυτελείας, καθώς στοχεύουν σε ένα κοινό, που επιθυμεί μικρότερα κρουαζιερόπλοια, χωρίς συνωστισμό, με μεγαλύτερες, πολυτελείς και πιο προσωπικές ανέσεις. Τέτοια παραδείγματα είναι το μεγαλύτερο

31 Frederik Erdmann (2017) Europe's dynamism continues, Seatrade UBM

32 Frederik Erdmann (2017) Experts predict little Brexit impact on cruising but questions remain, Seatrade UBM

ιστιοφόρο κρουαζιερόπλοιο στον κόσμο, το «Flying Clipper», το οποίο ναυπηγείται στα κορεάτικα ναυπηγεία Bodo Split, αλλά και τα κρουαζιερόπλοια «Le Lapérouse» «Le Champlain», όπως και το «National Geographic Explorer», που απευθύνονται σε ένα κοινό, που επιθυμεί να εξερευνήσει τις πιο απομακρυσμένες θάλασσες του κόσμου ακόμα και το βορειοανατολικό πέραςμα.

Μέσα στο 2018, όμως, θα σπάσει και ένα ρεκόρ, με την ολοκλήρωση ναυπήγησης του «Symphony of the Seas». Το τελευταίο έχοντας 28 περισσότερες καμπίνες από το αδερφό του πλοίο «Harmony of the Seas»³³, με δυνατότητα φιλοξενίας περισσότερων από 6.300 επιβατών, θα είναι ο επόμενος γίγαντας της κρουαζιέρας και το μεγαλύτερο παγκοσμίως κρουαζιερόπλοιο. Σύμφωνα με στοιχεία της AMEM Austrian Marine Equipment Manufacturers³⁴, τα οποία παρατίθενται στο Παράρτημα 1, παρατηρούμε ότι οι μεγαλύτερες από τις εταιρείες κρουαζιέρας έχουν δρομολογήσει μέσα στη προσεχή δεκαετία τη ναυπήγηση νέων κρουαζιερόπλοιων, προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες της αυξανόμενης ζήτησης.

33 “Το 2018 θα βρει την κρουαζιέρα με 16 νέα πλοία”, ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Διαθέσιμο στο <http://www.naftikachronika.gr/2017/09/24/to-2018-tha-vrei-tin-krouaziera-me-16-nea-ploia/>, 24 September 2017

34 Διαθέσιμο στο http://www.amem.at/pdf/AMEM_Cruise-Ships-on-Order.pdf

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Ανάλυση του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ελλάδα

5.1. Η σημαντικότητα της κρουαζιέρας για την Ελλάδα και τα οφέλη της από την ανάπτυξη του κλάδου

Από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας μπορεί να επιτευχθεί αύξηση του εισαγόμενου συναλλάγματος καθώς και αύξηση των δραστηριοτήτων των παραναυτικών επιχειρήσεων όπως την τροφοδοσία των πλοίων, τα καύσιμα, τα εφόδια καθώς και την επισκευή και συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων. Ακόμα μπορεί να ωφελήσει και τις εισαγωγές και εξαγωγές εμπορίου των ανταλλακτικών, τροφίμων και διαφόρων τοπικών προϊόντων. Ο τουρισμός κρουαζιέρας παίζει σημαντικό και πολλαπλασιαστικό ρόλο για τις τοπικές κοινωνίες. Είναι μια εισροή χρήματος το οποίο διαχέεται με τη σειρά του σε όλη την κοινωνία. Η κρουαζιέρα είναι μια πολύ μεγάλη ευκαιρία ανάπτυξης και απασχόλησης. Πέρα από τους άμεσους απασχολούμενους οι οποίοι είναι το πλήρωμα ενός κρουαζιερόπλοιου, ευνοεί και το προσωπικό γραφείων, των πρακτορείων καθώς και των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων. Ένα ακόμα όφελος της κρουαζιέρας είναι και η αποκέντρωση της τουριστικής κίνησης καθώς ολόένα και περισσότεροι προορισμοί αναπτύσσονται ούτως ώστε να διαχέεται και οι τουρίστες κρουαζιέρας σε ακόμα περισσότερους προορισμούς. Χάρη στην κρουαζιέρα ένα ακόμα όφελος που πετυχαίνεται είναι για τις λιμενικές και δημοτικές αρχές και του ευρύτερου τουριστικού τομέα όπου τους δίνεται η δυνατότητα να βελτιωθούν και να αναπτυχθούν.

Ακόμα ωφελεί και τις υπηρεσίες όπως τις μεταφορές, τα πρακτορεία ταξιδιών, τα αεροδρόμια, τις νομικές υπηρεσίες, και τις υπηρεσίες ασφαλείας. Οι μικρές και μεσαίας διάρκειας κρουαζιέρες του Αιγαίου συνήθως συνδυάζονται με παραμονές σε ξενοδοχεία και περιηγήσεις πριν ή μετά την κρουαζιέρα, οπότε ενισχύουν και τον τοπικό τουρισμό.

Το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο ήταν πάντα μια ανάσα και μια τόνωση για τον τουρισμό και έφερνε σε πρώτη επαφή τον ξένο επισκέπτη με την Ελλάδα, την πλούσια πολιτιστική κληρονομιά και την ελληνική φιλοξενία. Έκανε γνωστή την

Ελλάδα σε εκατομμύρια ανθρώπους και μετέφερε την ελληνική σημαία σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι και ένας τρόπος αντιμετώπισης της κρίσης. Όχι μόνο από την πλευρά της χώρας που την φιλοξενεί, καθώς έχει μια πηγή εσόδων πολύτιμη για αυτή ειδικά τη περίοδο με την οικονομική κρίση να επηρεάζει όλο τον κόσμο, αλλά και για τους τουρίστες κρουαζιέρας οι οποίοι έχουν βρει ένα σχετικά οικονομικό τρόπο διακοπών που τους παρέχει πολλές δυνατότητες. Τα μέγιστα οφέλη από την κρουαζιέρα θα επιτευχθούν με την ενίσχυση του κλάδου αυτού. Είναι πολύ σημαντική η προσπάθεια ενίσχυσης του τουριστικού αυτού προϊόντος καθώς μπορεί να επωφεληθεί πολύ η ανάπτυξη της χώρας και η ευημερία του τόπου γενικότερα.

5.2. Η οικονομική συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία

Κατόπιν μελέτης της Εθνικής Τράπεζας³⁵, το γεγονός ότι το όφελος της ελληνικής οικονομίας από το συγκεκριμένο κλάδο είναι σχετικά χαμηλό, παρά την ελκυστικότητα της ως προορισμός κρουαζιέρας, αντανακλά σε μεγάλο βαθμό δυο διαρθρωτικά ζητήματα.

Το πρώτο ζήτημα αφορά την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, η οποία συνεισφέρει το 26% των συνολικών εσόδων του ευρωπαϊκού κλάδου της κρουαζιέρας, η οποία ουσιαστικά δεν υφίσταται στην Ελλάδα. Η συγκεκριμένη δραστηριότητα πραγματοποιείται κυρίως στην Ιταλία και τη Γερμανία, οι οποίες συγκεντρώνουν το 50% των εν λόγω εσόδων, ενώ η Ελλάδα περιορίζεται σε μικροεπισκευές.

Και το δεύτερο ζήτημα αφορά το χαμηλό μερίδιο των Ελλήνων επιβατών στην ευρωπαϊκή ζήτηση για κρουαζιέρα εντός και εκτός ευρωπαϊκών προορισμών περιορίζοντας τα έσοδα που απορροφά η χώρα μας από τις εταιρείες κρουαζιέρας. Το μεγαλύτερο κομμάτι των εσόδων που αποκομίζουν οι ευρωπαϊκές οικονομίες από τις εταιρείες κρουαζιέρας αφορά δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στις χώρες προέλευσης των επιβατών όπως διαφημίσεις, αμοιβές πρακτορείων, έρευνες αγοράς.

35 ΚΛΑΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (2012). ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ, ΕΝΑΣ ΚΛΑΔΟΣ ΜΕ ΔΥΝΗΤΙΚΑ ΕΣΟΔΑ 2 ΔΙΣΕΚΑΤΟΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ

Η συνολική επίδραση των παραπάνω παραγόντων σύμφωνα με την μελέτη της Εθνικής Τράπεζας, κρατά την Ελλάδα εκτός δραστηριοτήτων οι οποίες συνεισφέρουν περίπου το 50% των ευρωπαϊκών εσόδων από το κλάδο της κρουαζιέρας και θα μπορούσαν να ωφελήσουν την Ελλάδα. Ωστόσο πέρα από τους διαρθρωτικούς παράγοντες, η Ελλάδα δεν καταφέρνει να απορροφήσει ούτε τα τουριστικά της έσοδα που της αναλογούν ως μιας από τις πιο δημοφιλείς χώρες-προορισμούς κρουαζιέρας.

Συγκεκριμένα, τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν κυρίως λιμάνια διέλευσης και όχι λιμάνια εκκίνησης και συνεπώς οι δαπάνες των επιβατών αλλά και των εταιρειών κρουαζιέρας που πραγματοποιούνται στη χώρα μας είναι χαμηλές.

Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι οι εταιρείες κρουαζιέρας συνήθως χρησιμοποιούν τα λιμάνια εκκίνησης ως βάσεις από όπου προμηθεύονται καύσιμα, τρόφιμα και λοιπό εξοπλισμό, ενώ πραγματοποιούν και μεγάλο μέρος των επισκευών πλοίων. Σύμφωνα με τη μελέτη της Εθνικής Τράπεζας εκτιμάται ότι η μέση δαπάνη είναι της τάξης των 300 ευρώ ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης, εκ των οποίων τα 2/3 αφορούν κόστος καυσίμων, ενώ στα λιμάνια διέλευσης είναι περίπου 20 ευρώ που αφορούν κυρίως λιμενικά τέλη.

Επίσης, στα λιμάνια εκκίνησης οι επιβάτες πραγματοποιούν δαπάνες διαμονής, καθώς παραμένουν συνήθως τουλάχιστον μια ημέρα πριν ή μετά την κρουαζιέρα. Παράλληλα η χώρα όπου βρίσκεται το λιμάνι εκκίνησης καρπώνεται επιπλέον όφελος μέσω των αεροπορικών εισιτηρίων. Σύμφωνα με την μελέτη της Εθνικής Τράπεζας θεωρείται ότι σχεδόν το σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας φτάνει στην Ελλάδα αεροπορικώς στο λιμάνι εκκίνησης, ενώ το ½ πραγματοποιεί μια διανυκτέρευση, και εκτιμάται ότι η μέση δαπάνη ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης είναι της τάξης των 300 ευρώ συμπεριλαμβάνοντας και διάφορες άλλες δαπάνες που πραγματοποιούν οι τουρίστες στη χώρα. Από την άλλη πλευρά οι επισκέψεις των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης έχουν μικρή διάρκεια, περίπου 4-6 ώρες. Βάσει ευρωπαϊκών στοιχείων και εκτιμήσεων της μελέτης της Εθνικής Τράπεζας, η μέση δαπάνη ανά επιβάτη είναι της τάξης των 60 ευρώ και αφορά κυρίως τρόφιμα, τουριστικά είδη, μεταφορές και αξιοθέατα.

Συνεπώς αν οι τουρίστες κρουαζιέρας που τώρα απλά διέρχονται από την Ελλάδα, και αγγίζουν το 1,5 εκατ. ετησίως, επέλεγαν κάποιο ελληνικό λιμάνι για να ξεκινήσουν την κρουαζιέρα τους, τα πρόσθετα έσοδα για την Ελλάδα θα ήταν

σημαντικά. Ορισμένα από τα παραπάνω έσοδα προκύπτουν άμεσα από τις δαπάνες των επιβατών, ενώ για να αυξηθούν και οι δαπάνες των εταιρειών κρουαζιέρας απαιτούνται σημαντικές βελτιώσεις υποδομών και υπηρεσιών προς τις συγκεκριμένες εταιρείες. Συγκεκριμένα αθροίζοντας τις δυο παραπάνω επιδράσεις (280ευρώ/ ανά επιβάτη +240 ευρώ/ ανά επιβάτη = 520 ευρώ ανά επιβάτη), τα επιπλέον έσοδα προσεγγίζουν τα 800 εκατ. ευρώ ετησίως στην περίπτωση που και τα 1,5 εκατ. τουρίστες κρουαζιέρας ξεκινούσαν από ελληνικά λιμάνια υποστηρίζεται με βάση της μελέτης της Εθνικής Τράπεζας.

5.3. Στρατηγική ανάλυση του κλάδου της κρουαζιέρας στον Ελλαδικό χώρο

Η λέξη στρατηγική, έχει τις καταβολές της στην Αρχαία Ελλάδα και προέρχεται από τη λέξη Στρατηγός, που είναι σύνθεση του ουσιαστικού « στρατός » και του ρήματος « άγειν ». Στη διεθνή βιβλιογραφία του management, τον όρο της « στρατηγικής » τον συναντάμε για πρώτη φορά στις αρχές της δεκαετίας του '50, στο βιβλίο του Peter F. Drucker³⁶.

Ο βασικός σκοπός της στρατηγικής, είναι να μπορέσει να κάνει μια οικονομική μονάδα, να κερδίσει έναντι των ανταγωνιστών της, μια αιχμή – ένα πλεονέκτημα, το οποίο θα μπορέσει να διατηρηθεί και στο μέλλον. Η στρατηγική αναμφισβήτητα δεν είναι σύνολο κανόνων, αλλά είναι η τέχνη που συντονίζει και κατευθύνει, τις ανεξάρτητες αποφάσεις μιας επιχείρησης με σκοπό την επιτυχημένη πορεία των διοικητικών αποφάσεων, στην απόκτηση και διατήρηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, για την οικονομική μονάδα. Η στρατηγική ανάλυση του κλάδου της κρουαζιέρας θα γίνει με τη χρήση SWOT ανάλυσης³⁷, εξετάζοντας τα Ισχυρά (Strengths) και τα Αδύναμα σημεία της (Weaknesses), καθώς και τις Ευκαιρίες (Opportunities) και Απειλές (Threats) που υπάρχουν στο περιβάλλον.

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας μπορεί να θεωρηθεί ως εξαιρετικά προσοδοφόρα καθώς και ιδιαίτερα ανταγωνιστική. Ακριβώς για τον ανωτέρω λόγο όλοι όσοι δραστηριοποιούνται στον κλάδο της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, οφείλουν να

36 Peter F. Drucker (1954) *The Practice of Management*, HarperBusiness

37 Για περισσότερες πληροφορίες για το υπόδειγμα βλέπε: Edmund P. Learned, C. Roland Christensen, Kenneth Andrews and William D. Book in their book "Business Policy, Text, and Cases" (R.D. Irwin, 1969)

καταλάβουν πλήρως τις δυνάμεις και τις αδυναμίες τους καθώς τις απειλές και τις ευκαιρίες ανάπτυξης.

5.3.1 Δυνατά σημεία (Strengths)

Η κρουαζιέρα κάποτε θεωρούνταν ένα όνειρο για πολλούς που μόνο λίγοι όμως μπορούσαν να το πραγματοποιήσουν. Σήμερα, η κρουαζιέρα συνεχίζει να διατηρεί την λάμψη και την ποιότητα της και αποδεικνύεται σαν ένα τρόπος εναλλακτικής μορφής τουρισμού που ο καθένας μπορεί να το επιλέξει. Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα ως εναλλακτική μορφή τουρισμού, αποτελεί ακόμη μια ελπίδα ανάπτυξης και ευημερίας του τουριστικού προϊόντος. Η Ελλάδα και τα ελληνικά νησιά θεωρούνται από τους πιο κορυφαίους προορισμούς κρουαζιερόπλοιων³⁸.

Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα της Ελλάδας είναι το κλίμα, η μεγάλη ακτογραμμή, τα μαγευτικά τοπία, ο ήλιος, και τέλος το έντονο ιστορικό και αρχαιολογικό ενδιαφέρον. Γι' αυτούς τους λόγους αποτελεί ελκυστική τουριστική επιλογή. Η τουριστική σεζόν στην Ελλάδα ξεκινά αρχές Απριλίου και τελειώνει τέλος Νοεμβρίου, με μικρές αποκλίσεις κάθε χρονιά, λόγω του καιρού. Το μεσογειακό κλίμα, η σχετικά υψηλή θερμοκρασία και ο ήλιος δίνουν τη δυνατότητα περαιτέρω επέκτασης της σεζόν. Ωστόσο, λόγω του ήπιου χειμώνα, πραγματοποιούνται κρουαζιέρες και τους υπόλοιπους μήνες, όχι όμως τόσο συχνά. Η πληθώρα των νησιών και των παράκτιων περιοχών μπορεί να ικανοποιήσει μια ευρεία γκάμα προτιμήσεων καθώς παρέχουν πολλές διαφορετικές επιλογές διακοπών και όχι μόνο.

Ο Πειραιάς αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας με έντεκα θέσεις παραβολής και δύο Σταθμούς Επιβατών Εξωτερικού, όπως έχουμε προαναφέρει. Δίνει την ευκαιρία στους επισκέπτες, όχι μόνο να επισκεφτούν τον ιστορικό Πειραιά, αλλά και το κέντρο της Αθήνας, τα μουσεία, τα αξιοθέατα και τους αρχαιολογικούς χώρους, την αγορά στο μοναστηράκι, το κοσμικό Κολωνάκι, το Λυκαβηττό κ.πλ. Η Μύκονος παραμένει η πρωτεύουσα της διασκέδασης, ενώ η Σαντορίνη και η καλντέρα της αποτελούν ιδανικό προορισμό για ζευγάρια και όχι μόνο. Επιπλέον, το Ηράκλειο, η Ρόδος και η Κέρκυρα είναι μεγάλα νησιά με μεγάλη ιστορία και πολιτισμό, καθώς

38 Καστελλάνος, Γ., 2012. Αναμόρφωση του Ελληνικού Λιμενικού συστήματος. World shippingcongress 'Shipping in Future'. Αθήνα, Ελλάδα 20 Φεβρουαρίου 2012. Ένωση Λιμένων Ελλάδος: Αθήνα.

και όμορφα, ξεχωριστά τοπία, τα οποία παρέχουν πλήθος διαφορετικών μεταξύ τους εικόνων. Το λιμάνι του Κατάκολου παραμένει πολύ δημοφιλής δίνοντας τη δυνατότητα επίσκεψης της Αρχαίας Ολυμπίας. Ωστόσο και άλλα λιμάνια, όπως αυτό της Κω, του Ναυπλίου, του Βόλου ακόμη και της Καβάλας κάνουν σιγά σιγά αισθητή την παρουσία τους στον κλάδο της κρουαζιέρας.

Ας μην ξεχνάμε πως η στρατηγική θέση που έχει η Ελλάδα στον παγκόσμιο χάρτη αποτελεί και στην κρουαζιέρα σημαντικό πλεονέκτημα. Μπορεί να συνδεθεί τόσο με τα λιμάνια της Αιγύπτου, της Κύπρου και της Τουρκίας, όσο και με άλλα μεσογειακά, πιο αναπτυγμένα στο χώρο αυτό, όπως το λιμάνι της Ρώμης ή της Βαρκελώνης.

Επιπλέον, μεγάλο προσόν της Ελλάδας είναι ότι τα λιμάνια κρουαζιέρας που αναφέρθηκαν παραπάνω βρίσκονται κοντά σε αερολιμένες, όπου μπορούν να αποβιβαστούν επιβάτες μακρινών χωρών που θέλουν να κάνουν κρουαζιέρα στην Ελλάδα. Το αεροδρόμιο μάλιστα 'Ελευθέριος Βενιζέλος' περιλαμβάνεται στη λίστα με τα πιο σύγχρονα αεροδρόμια του κόσμου και δίνει στον Πειραιά τη δυνατότητα να λειτουργήσει ως hub λιμένας αφετηρίας, αφού συνδέονται με αστικά λεωφορεία, ταξί, και άλλα μέσα.

Ακόμα, η επιλογή των πληρωμάτων στα κρουαζιερόπλοια ελληνικών εταιρειών πραγματοποιείται με τα αυστηρότατα κριτήρια παγκοσμίως. Παρά το αυξημένο κόστος των πλοιοκτητριών εταιρειών αναφορικά με τη μισθοδοσία του ανθρώπινου δυναμικού, η επιμονή σε Έλληνες αξιωματικούς θεωρείται αναγκαία καθώς εγγυάται τόσο την ασφάλεια των επιβατών και του πλοίου όσο και την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών από το υπόλοιπο προσωπικό του πλοίου.

Η ύπαρξη εξειδικευμένων τουριστικών γραφείων στον κλάδο της κρουαζιέρας στην ελληνική αγορά εξυπηρετεί τόσο τις πλοιοκτήτριες εταιρείες όσο και τους πελάτες. Αξίζει να σημειωθεί ότι πριν από το 1988, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες δεν θεωρούσαν ότι οι Έλληνες μπορούσαν να επιλέξουν μία κρουαζιέρα ως τρόπο των διακοπών. Την επιθυμία αυτή στην Ελληνική αγορά τη δημιούργησε ένα τουριστικό γραφείο³⁹. Η δραστηριοποίηση εξειδικευμένων τουριστικών γραφείων δημιουργεί οικονομίες κλίμακας και για τους δύο προαναφερθέντες γεγονός το οποίο έχει ως συνεπακόλουθο την αύξηση ζήτησης για κρουαζιέρες.

39 Γουλιέλμος, Αλέξανδρος Μ, (1999), Management ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Σταμούλη Α.Ε. Αθήνα

Τα τελευταία χρόνια, λόγω τις αυξημένης ζήτησης, οι εταιρείες του κλάδου και κυρίως οι ναυτιλιακές εταιρείες συνεργάζονται σε διάφορους τομείς όπως για παράδειγμα σε περιπτώσεις overbooking που μία πλοιοκτήτρια εταιρεία μπορεί να δώσει έναν αριθμό επιβατών σε άλλη εταιρεία και στην ουσία να ενεργήσει ως τουριστικό γραφείο. Η συνεργασία αυτή παρατηρείται επίσης στην κοινή τιμολογιακή πολιτική.

5.3.2. Αδύνατα σημεία (*Weaknesses*)

Όπως αναλύθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, η υποδομή που υπάρχει μπορεί να θεωρηθεί ελλιπέστατη. Πρέπει να γίνει απόλυτα κατανοητό για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες ότι η κρουαζιέρα για έναν επιβάτη, ξεκινάει και καταλήγει στο λιμάνι επι/απόβιβασης⁴⁰. Σε σύγκριση με αντίστοιχα μεσογειακά λιμάνια, τα ελληνικά παραμένουν πολλά στάδια πίσω όσον αφορά στη χάραξη μιας ορθολογικής και αποτελεσματικής πολιτικής της προώθησης και της ανάπτυξης του κλάδου της κρουαζιέρας. Επομένως, ο ελλείψεις στις υποδομές και στις παροχές υπηρεσιών είναι εμφανής, γεγονός που ενισχύεται από την ανορθολογική χρήση των πόρων, τη γραφειοκρατία, και από την έλλειψη συνεργασίας των συναρμόδιων και εμπλεκόμενων φορέων. Πολλές φορές, για παράδειγμα, κατασπαταλούνται σημαντικά κονδύλια, είτε στην εκπόνηση μελετών που μένουν ανολοκλήρωτες ή δεν εφαρμόζονται, είτε σε ανολοκλήρωτες υποδομές, όπως η έλλειψη του περιβάλλοντα χώρου του λιμένα του Πειραιά, που η χρονοβόρα γραφειοκρατία δεν βοηθά, αντιθέτως δυσκολεύει ακόμη περισσότερο. Η πρώτη και η τελευταία εικόνα που διαμορφώνει ο επιβάτης συμβάλει καθοριστικά στο επίπεδο της ικανοποίησης των αναγκών του. Η κρουαζιέρα αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς ως τρόπος διακοπών, και για το λόγο αυτό επιβάλλεται η αντίστοιχη βελτίωση των υποδομών τόσο στον Πειραιά, που είναι ο κεντρικός σταθμός επιβίβασης και αποβίβασης, όσο και γενικά στα ελληνικά νησιά για την προσέλκυση περισσότερων και μεγαλύτερων πλοίων καθώς επίσης και, μεγαλύτερου αριθμού τουριστών.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι περιορισμένης χωρητικότητας τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε εγκαταστάσεις επιβατών. Παρά τις προσπάθειες βελτίωσης, οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις αδυνατούν να ανταποκριθούν στον όγκο της κίνησης. Η ανάπτυξη των χερσαίων υποδομών με παράλληλη βελτίωση των υπαρχουσών είναι

40 Κουτούζης, Μ. 1999. Γενικές αρχές Μάνατζμεντ, Τουριστική Νομοθεσία και οργάνωση Εργοδοτικών και Συλλογικών Φορέων. Πάτρα: Ε.Α.Π.

καθοριστικής σημασίας για τον επιβάτη, ούτως ώστε ο Πειραιάς να γίνει κόμβος για τα σημερινά μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Ακόμα υπάρχει η ανάγκη για λειτουργικές λιμενικές υποδομές με αίθουσες υποδοχής τουριστών, εστιατόρια, καταστήματα, παροχές τουριστικών πληροφοριών, συστήματα ασφαλείας και ελέγχων χωρίς καθυστερήσεις, ταλαιπωρίες και γραφειοκρατικές διαδικασίες και στελέχωση των υπηρεσιών με κατάλληλο προσωπικό και μέσα.

Η αυξημένη ακτοποϊκή κίνηση του Πειραιά γίνεται αιτία για σημαντικές καθυστερήσεις στις αφίξεις και αναχωρήσεις των κρουαζιερόπλοιων. Επιπλέον, τις ημέρες αιχμής, η διακίνηση χιλιάδων επιβατών κρουαζιερόπλοιων μαζί με αντίστοιχο αριθμό ταξιδιωτών από και προς τα νησιά δημιουργούν ασφυκτικές συνθήκες σε λιμάνι και πόλη, υποβαθμίζοντας το περιβάλλον. Τα παραπάνω προβλήματα δεν τα αντιμετωπίζει μόνο το λιμάνι του Πειραιά. Δυστυχώς σχεδόν όλα τα λιμάνια τα οποία φιλοξενούν την κρουαζιέρα στην Ελλάδα βρίσκονται σε αυτή τη δύσκολη θέση, όπου δεν μπορούν να ανταποκρίνονται με άνεση σε όλες τις ανάγκες τόσο των κρουαζιερόπλοιων όσο και των εταιριών τους.

Παρ'όλο τον μεγάλο αριθμό αξιοθέατων στις εκδρομές που πραγματοποιούνται στα λιμάνια προσέγγισης πολλές φορές παρατηρείται η έλλειψη του ειδικευμένου προσωπικού το οποίο μπορεί να εξασφαλίσει την σωστή εξυπηρέτηση των επιβατών. Σε πολλούς προορισμούς όπως παραδείγματος χάρη στην Σαντορίνη, τα κρουαζιερόπλοια λόγω μεγέθους δεν μπορούν να προσεγγίσουν στο λιμάνι και ο κόσμος αναγκάζεται να επι/αποβιβάζεται από το κρουαζιερόπλοιο με λάντζες⁴¹. Ο μικρός αριθμός λαντζών ή η ταυτόχρονη άφιξη δύο ή περισσότερων κρουαζιερόπλοιων δεν βοηθούν στη σωστή και τάχιση εξυπηρέτηση των επιβατών με αποτέλεσμα να υπάρχουν χρονικές καθυστερήσεις και να προκαλείται δυσφορία στον κόσμο. Η κατάσταση χειροτερεύει από το γεγονός ότι δεν υπάρχει ισχυρό cluster, ιδιαίτερα στα νησιά. Η ανάπτυξη του κλάδου και η ανταγωνιστικότητα, εξαρτιούνται τόσο από την εσωτερική οργάνωση των λιμανιών όσο και από την καλή λειτουργία και οργάνωση του εξωτερικού περιβάλλοντος. Πλήθος εξωτερικών παραγόντων μπορούν να εξασφαλίσουν τεράστια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα εκατέρωθεν. Για παράδειγμα, όταν οι τουρίστες αποβιβάζονται στα ελληνικά λιμάνια

41 ΡΟΥΠΑΣ Β.-ΛΑΛΟΥΜΗΣ Δ. (1998), ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, Εκδ Σταμούλης, Αθήνα

θα πρέπει να είναι σε θέση να επισκεφτούν τα μέρη που θέλουν με ευκολία, να κάνουν οργανωμένες εκδρομές και να τους παρέχονται πλήθος υπηρεσιών χωρίς καθυστερήσεις και ιδιαίτερη ταλαιπωρία.

Ακόμα και στις συγκοινωνίες παρατηρείται ανεπάρκεια σύνδεσης των λιμένων με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Στην πρωτεύουσα, αν και το μετρό έχει διευκολύνει πολύ τη ζωή των μόνιμων κατοίκων, δε συμβαίνει το ίδιο και με τους τουρίστες, οι οποίοι δεν μπορούν να μεταφερθούν από το λιμάνι κατευθείαν στο κέντρο. Θα πρέπει να αλλάξει τουλάχιστον δύο μέσα ή να πληρώσει ακριβό αντίτιμο περιμένοντας μάλιστα, σε ένα κατάμεστο λεωφορείο τους μήνες αιχμής.

Θα μπορούσε επίσης να ειπωθεί ότι οι τοπικοί πράκτορες οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τις τοπικές εκδρομές, σπαταλούν ένα μεγάλο μέρος από τον πολύτιμο χρόνο παραμονής των επιβατών στα λιμάνια προσέγγισης στα διάφορα τοπικά καταστήματα. Γεγονός που πολλές φορές δυσανασχετεί τους επιβάτες καθώς θεωρούν ότι θα μπορούσαν να είχαν επισκεφθεί ένα ακόμα αξιοθέατο όπως κάποιον αρχαιολογικό χώρο ή κάποιο μουσείο.

5.3.3. Ευκαιρίες (Opportunities)

Ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι ο ταχύτερα αυξανόμενος τομέας της βιομηχανίας τουρισμού, με ετήσια αύξηση από το 1980 μέχρι σήμερα πάνω από 8%. Αυτό έχει οδηγήσει στην επιβάρυνση στους δημοφιλείς προορισμούς, και ως εκ τούτου έχει προκαλέσει τις επιχειρήσεις κρουαζιέρας για να επιδιώξει τις εναλλακτικές λύσεις. Ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι 'νέος'. Από το 1980, περίπου 90 εκατομμύρια νέοι επιβάτες έχουν κάνει μία ή περισσότερες κρουαζιέρες με διάρκεια τουλάχιστον δύο ημερών. Το 62% αυτών των επιβατών ταξίδεψε μέσα στα τελευταία 10 χρόνια. Το 37% των επιβατών έχουν 'γεννηθεί' τα τελευταία 5 χρόνια. Λόγω των ισχυρών δυνατών σημείων της χώρας που αναλύθηκαν παραπάνω, τα ελληνικά λιμάνια αντλούν μεγάλο επενδυτικό ενδιαφέρον των εταιριών κρουαζιέρας και ιδίως των μεγαλύτερων από αυτές. Έτσι λοιπόν, περιλαμβάνονται σταθερά ανάμεσα στους διασημότερους και ελκυστικότερους ευρωπαϊκούς προορισμούς, λειτουργώντας ως κύριοι και συμπληρωματικοί στα προγράμματα περιήγησης της Μεσογείου. Δεδομένου ότι οι μεγάλες εταιρίες κρουαζιέρας επιθυμούν να ικανοποιήσουν στο μέγιστο τους πελάτες τους εξασφαλίζοντας μακροχρόνια και ποιοτική συνεργασία μαζί τους και να συνεχίσει ο κλάδος να αναπτύσσεται όλο και περισσότερο,

επιθυμούν να εντάξουν τα ελληνικά λιμάνια στις περιηγήσεις τους. Νέες ελπίδες για την ανάπτυξη της δραστηριότητας του homeporting, δηλαδή της πραγματοποίησης δρομολογίων κρουαζιέρας με αφετηρία κάποιο ελληνικό λιμάνι, σηματοδοτεί η άφιξη χθες του πρώτου κρουαζιερόπλοιου ξένης εταιρείας, που θα αξιοποιήσει τις εγχώριες λιμενικές υποδομές. Συγκεκριμένα, το νεότευκτο κρουαζιερόπλοιο «Carnival Vista», της ομώνυμης εταιρείας Carnival Cruises, από το 2016 χρησιμοποιεί το λιμάνι του Πειραιά, ως λιμένα άφιξης και αναχώρησης των δρομολογίων του στη Μεσόγειο⁴². Κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών, όταν το εν λόγω πλοίο θα προσεγγίσει πέντε φορές τον Πειραιά, μεταφέροντας περίπου 50.000 επιβάτες, εκτιμάται ότι τα έσοδα του ΟΛΠ από την κρουαζιέρα θα αυξηθούν πολύ.

Οι καταναλωτικές προτιμήσεις μετατοπίζονται βαθμιαία από άλλους τομείς του τουρισμού προς την κρουαζιέρα⁴³. Ο κλάδος της κρουαζιέρας θεωρείται ως μία ελκυστική εναλλακτική λύση ενός συνεχιζόμενου αυξανόμενου αριθμού πελατών. Τα νεότευκτα πλοία με τις υπηρεσίες υψηλού επιπέδου που προσφέρουν, έχουν βοηθήσει στον μετατοπισμό των καταναλωτικών προτιμήσεων. Σύμφωνα με σχετικές μελέτες το 38% των επαναλαμβανόμενων πελατών (repeaters) και το 40% των επιβατών που ταξιδεύουν πρώτη φορά θεωρούν την κρουαζιέρα ως την καλύτερη επιλογή διακοπών όταν συγκρίνεται με άλλες εναλλακτικές λύσεις. Ο κλάδος της κρουαζιέρας παρουσιάζει υψηλά επίπεδα στην ικανοποίηση των επιβατών. Το ποσοστό των επιβατών που πραγματοποιούν και μία δεύτερη κρουαζιέρα μέσα στα επόμενα 5 χρόνια από το πρώτο τους ταξίδι αγγίζει το 70%.

Από την πλευρά της πολιτείας, γίνονται μελέτες και προσπάθειες μέσω των προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να καθιερωθούν κοινώς αποδεκτά πρότυπα ασφάλειας και προστασίας, να δημιουργηθεί ένα επαρκώς οργανωμένο δίκτυο τερματικών κρουαζιέρας και να υπάρχει εύκολη πρόσβαση στην πληροφόρηση. Όλα αυτά, μπορούν να πραγματοποιηθούν με την αξιοποίηση της τεχνολογίας και βάσει ευρωπαϊκών και «πράσινων» κριτηρίων με τη χρηματοδότηση της Ε.Ε. Σημαντικό ρόλο έπαιξε φυσικά και η άρση του cabotage⁴⁴. Ο

42 Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, Home port ο Πειραιάς για κρουαζιερόπλοιο της Carnival, το 2016, Διαθέσιμο στο <http://www.kathimerini.gr/859289/article/oikonomia/epixeirhseis/home-port-o-peiraias--gia-kroyazieroploio--ths-carnival-to-2016>

43 Λύτρας, Περικλής Ν (1993), Τουριστική ψυχολογία, Interbooks, Αθήνα

44 Cabotage είναι νόμος που απαγορεύει σε ξένες εταιρείες κρουαζιερόπλοιων ή σε πλοία με ξένη σημαία να επιβιβάσουν και να αποβιβάσουν κόσμο στην Ελλάδα, παρέχοντας αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης των λιμανιών και των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών από

προστατευτισμός αποτελεί παρελθόν πλέον, αφού από τον Δεκέμβρη του 2010, υπογράφηκε η τελική σύμβαση για την άρση του cabotage που αφορά πλοία με σημαία «τρίτων χωρών» που έχουν αφετηρία ελληνικά λιμάνια. Έτσι λοιπόν, οι Ελληνικές Αρχές δε θα παρεμβαίνουν στην επιλογή των Ελλήνων μελών του πληρώματος ούτε στην οικονομική συμφωνία. Αυτό θα γίνεται μόνο ανάμεσα στα υποψήφια μέλη του πληρώματος και στην εκάστοτε εταιρεία, υπό τον όρο ότι η αμοιβή θα ανταποκρίνεται στην ισχύουσα Εθνική/Κλαδική σύμβαση Εργασίας και ότι τηρείται η διαδικασία ασφάλισης του εργαζομένου στον ασφαλιστικό φορέα. Όσο για τους αλλοδαπούς ναυτικούς, οι όροι απασχόλησης προβλέπονται από τη σημαία του πλοίου. Επιπλέον, η εταιρεία δε βαρύνεται με εισφορές προς τα Ελληνικά Ασφαλιστικά Ταμεία, ούτε με οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση για τη χρησιμοποίηση των αλλοδαπών ναυτικών. Παράλληλα, ο κώδικας ISPS⁴⁵, που ισχύει από τον Ιούλιο του 2004 περιέχει αυστηρές απαιτήσεις που απευθύνονται στις κυβερνήσεις, στις λιμενικές αρχές και στις ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες στοχεύουν στην καλύτερη παρακολούθηση των πλοίων και του λιμανιού ώστε να αντιμετωπιστούν κίνδυνοι, όπως το λαθρεμπόριο και η τρομοκρατία. Επομένως, όταν είναι γνωστό ότι τα ελληνικά λιμάνια υπάγονται στον κώδικα ISPS και είναι ασφαλές, επιλέγεται πιο εύκολα ως προορισμός.

Στην διάρκεια των τελευταίων 10 ετών, ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις του πελατών και έχει σχεδιάσει έτσι το τουριστικό προϊόν ώστε να μπορεί να υπάρχει τουλάχιστον μία κρουαζιέρα που να ταιριάζει σε κάθε δυνητικό πελάτη. Οι επιχειρήσεις κρουαζιέρας τείνουν να κατευθύνουν τα σκάφη και τους επιβάτες τους στις θερμότερες θέσεις. Η ηλιοφάνεια είναι μια προϋπόθεση για μια επιτυχή κρουαζιέρα - ιδιαίτερα για εκείνους τους επιβάτες που προέρχονται από βόρειες χώρες. Οι καλές κλιματολογικές συνθήκες στην Ελλάδα προσφέρουν στις πλοιοκτήτριες εταιρείες ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με εταιρείες άλλων χωρών που λειτουργούν σε χώρες με όχι τόσο θερμό κλίμα⁴⁶.

πλοία ελληνικής σημαίας και ελληνικής πλοιοκτησίας

45 International Ship and Port Facility Security (ISPS): Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, όπως υιοθετήθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2002 με την Απόφαση 2 της Διάσκεψης των συμβαλλόμενων, στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 (SOLAS 74), Κρατών. Στόχος είναι η ασφάλεια στη θάλασσα μέσω της έγκαιρης πρόβλεψης και αντιμετώπισης των κινδύνων

46 ΡΟΥΠΙΑΣ Β.-ΛΑΛΟΥΜΗΣ Δ. (1998), ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, Εκδ Σταμούλης, Αθήνα

Τα νερά της Μεσογείου αλλά κυρίως αυτά του Αιγαίου θεωρούνται ομαλά. Με εξαίρεση τα καλοκαιρινά μελτέμια, η ομαλή μετάβαση των επιβατών από λιμένα σε λιμένα μπορεί να εγγυηθεί. Γεγονός που μεγιστοποιεί την άνεση και την ασφάλεια του ταξιδιού, ενώ ο μεγάλος αριθμός νήσων τόσο στο Ελλαδικό χώρο καθώς και η πληθώρα λιμανιών στην Μεσόγειο προσφέρουν στους επιβάτες των ελληνικών πλοιοκτητριών εταιρειών την ευκαιρία να επισκεφθούν πολλά λιμάνια σε λίγες μέρες. Επιπλέον οι κοντινές αποστάσεις εγγυούνται λίγες ώρες πλεύσης και μεγαλύτερη παραμονή στα λιμάνια προσέγγισης. Επιπλέον, Ο μεγάλος αριθμός αξιοθέατων που υπάρχουν σε όλα τα λιμάνια προσέγγισης καθώς και στην Ηπειρωτική Ελλάδα αποτελούν το κύριο σημείο αναφοράς για όλους τους εισερχόμενους τουρίστες. Από πολλούς τα τουριστικά αξιοθέατα αποτελούν το βασικότερο κριτήριο επιλογής για μία κρουαζιέρα στην Ελλάδα ή ακόμα και ευρύτερα στην Ανατολική Μεσόγειο. Η Ελλάδα και γενικότερα η Μεσόγειος έχουν άριστα μέτρα ασφαλείας για τους επιβάτες που επιλέγουν την κρουαζιέρα ως τρόπο διακοπών τόσο κατά την διάρκεια του ταξιδιού τους (εν πλω) όσο και στις προαιρετικές εκδρομές στα λιμάνια προσέγγισης. Κυρίως μετά τα τέλη του 2001, υπάρχουν αυξανόμενες ρυθμίσεις ασφαλείας στους λιμένες, γεγονός που αποκτά μεγαλύτερη σημασία αν αναλογιστεί κανείς την τρομοκρατική επίθεση τις 11 Σεπτεμβρίου στην Αμερική⁴⁷.

5.3.4. Απειλές (Threats)

Πολλοί κρατικοί ή τοπικοί οργανισμοί έχουν συνειδητοποιήσει τα οικονομικά οφέλη από τον κλάδο της κρουαζιέρας με αποτέλεσμα να υπάρχει έντονος διεθνής ανταγωνισμός. Δεν είναι λίγες οι χώρες εκείνες που προσφέρουν ειδικά κίνητρα για να προσελκύσουν μεγαλύτερους αριθμούς επιβατών κρουαζιέρας καθώς και νέες πλοιοκτήτριες εταιρείες⁴⁸. Στην Ελλάδα δεν υπάρχει μία οργανωμένη πολιτική προκείμενου να προωθηθεί ο κλάδος της κρουαζιέρας σαν τουριστικός προορισμός. Δεν υπάρχουν επαρκή κίνητρα προς τους εργαζόμενους του κλάδου του τουρισμού, καθώς αυξάνεται η φορολογία, ενώ ελλιπής είναι και η διαφημιστική προβολή στο εξωτερικό καθώς και η πληροφόρηση του κόσμου για τις θετικές επιδράσεις της κρουαζιέρας στα λιμάνια προσέγγισης. Δεν υπάρχει οργάνωση μεταξύ των φορέων, των εμπόρων ακόμα και των κατοίκων για την ενίσχυση της κρουαζιέρας, την ώρα

47 Γουλιέλμος, Αλέξανδρος Μ. (2004). Management ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Σταμούλη Α.Ε. Αθήνα

48 Βλάχος, Γεώργιος Π. (2011). Ναυτιλιακή Οικονομία. ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ. Αθήνα

που η Ιταλία και η Ισπανία κατέχουν εξέχουσα θέση στην αγορά της Μεσογείου, ενώ η Τουρκία κάνει προσπάθειες προσέλκυσης και τόνωσης της επιχειρηματικότητας.

Επιπλέον, κυρίως κατά τους θερινούς μήνες όπου η ζήτηση για κρουαζιέρες είναι υψηλή παρατηρείται έλλειψη στον συνολικό αριθμό καμπινών/κρεβατιών με αποτέλεσμα να μην μπορούν να εξυπηρετηθούν όλοι οι επιβάτες που θέλουν να πραγματοποιήσουν μια κρουαζιέρα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. Προοπτικές ανάπτυξης της κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Είναι γεγονός πως η οικονομική δραστηριότητα της κρουαζιέρας είναι στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος τον τελευταίο καιρό στην Ελλάδα, ως μια από τις δραστηριότητες, που μπορεί να αποτελέσει πηγή εισρέοντος συναλλάγματος για τη χώρα, ακολουθώντας βέβαια με μεγάλη χρονική καθυστέρηση άλλες χώρες.

Καλό θα ήταν να υπογραμμιστεί σε αυτό το σημείο πως η κρουαζιέρα έχει τη δυνατότητα να έχει προοπτικές ανάπτυξης, καθώς χαρακτηρίζεται από έντονη ποικιλομορφία, ικανοποιώντας με αυτό τον τρόπο τις διαφορετικές προτιμήσεις των καταναλωτών. Έτσι, ανάλογα με τον σκοπό, τη διάρκεια, το μέρος και τις υπηρεσίες/ ανέσεις που προσφέρονται στους επιβάτες, μπορεί να έχουμε κρουαζιέρες ειδικού σκοπού (Specialty Cruises), ημερήσιες κρουαζιέρες (Day Cruises), κρουαζιέρες σε ποτάμια ή κανάλια (River/Canal Cruises) και πολυτελείς κρουαζιέρες (Luxury Cruises)⁴⁹.

Επίσης, η κρουαζιέρα σαν τρόπος διακοπών, μπορεί να συνδυάσει τόσο τον συμβατικό τουρισμό όσο και τον εναλλακτικό. Ειδικότερα, μπορεί να έχουμε διακοπές στη λογική ήλιος – θάλασσα, αλλά και κρουαζιέρες για θρησκευτικό τουρισμό, αθλητικό, ιαματικό και άλλα, στοιχεία που αναμφίβολα διαθέτει η Ελλάδα. Είναι γεγονός ότι η κρουαζιέρα στην Ελλάδα έχει ταυτιστεί με το καλοκαίρι, τον ήλιο και τη θάλασσα. Ωστόσο, επειδή έχει ήπιο σχετικά χειμώνα, η παράταση της τουριστικής περιόδου είναι ρεαλιστικός στόχος. Επομένως, τα λιμάνια θα πρέπει να είναι σε ετοιμότητα να υποδέχονται κρουαζιερόπλοια κατά τη διάρκεια όλου του χρόνου, και όχι μόνο κάποιους μήνες, και να μην υπολειμθούν. Εξάλλου υπάρχουν και στην Ελλάδα προορισμοί που αξίζει να επισκεφτεί κανείς το χειμώνα, όπως πολλά χιονισμένα βουνά όπου μπορεί να κάνει σκι λίγες ώρες αφού βγεις από το

49 Οι προοπτικές και οι προκλήσεις της κρουαζιέρας για τον τοπικό χώρο στην Ελλάδα', Παντολέον Σκάγιαννης, Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ, Εμμανουήλ Ραλλιάς, Μηχανικός ΧΠΠΑΠΘ, 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ, Βόλος 27-30 Σεπτ. 2012, ανάκτηση από: <http://www.prd.uth.gr/uploads/publications/2012/57e2986724eb94798e253714e85dc8b43dcbce20.pdf>

πλοίο, και γραφικά χωριά. Για παράδειγμα, αν ένα κρουαζιερόπλοιο προσεγγίσει το λιμάνι του Βόλου, οι επιβάτες θα μπορούν μέσα σε λίγη ώρα να μεταβούν στα γραφικά χωριά του Πηλίου, ενός κατ' εξοχήν χειμερινού προορισμού. Παράλληλα, όμως θα πρέπει να υπάρχουν προτάσεις για οργανωμένες εκδρομές που θα περιλαμβάνουν μια ευρεία γκάμα δραστηριοτήτων, που ο χειμώνας δε θα στέκεται εμπόδιο στην υλοποίησή τους, όπως για παράδειγμα πεζοπορίες σε βουνά, οινογνωσία και γευσιγνωσία κ.λπ. Επιπλέον, στο κέντρο της Αθήνας οι θερμοκρασίες του χειμώνα είναι πιο υποφερτές από αυτές του καλοκαιριού από τουρίστες προερχόμενους από τη Βόρεια Ευρώπη, τον Καναδά, τη Ρωσία και άλλες χώρες από όπου υποδεχόμαστε πολλούς τουρίστες.

Ακόμα όμως, η κρουαζιέρα μπορεί να αποτελέσει σημαντικό μέρος των εμπειριών, μια σύγχρονη μορφή τουρισμού, όπου ο τουρίστας δεν είναι απλά παθητικός, αλλά αντιθέτως συμμετέχει ενεργά, κάνοντας νέες γνωριμίες και ανακαλύπτοντας ταυτόχρονα πολλά και διαφορετικά μέρη.

Αναμφισβήτητα λοιπόν, οι δυνατότητες αξιοποίησης του κλάδου της κρουαζιέρας ως συνιστώσας ανάπτυξης για την Ελλάδα, είναι μεγάλες, δεδομένου ότι οι περισσότεροι ελληνικοί προορισμοί διαθέτουν σε αρχικό στάδιο τα χαρακτηριστικά της κατάστασης που απαιτούνται (situation characteristics). Για αυτό το λόγο και δικαιολογημένα, είναι πολλοί αυτοί που επιμένουν στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας για την Ελλάδα. Η ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας θα πρέπει να έρθει ως απόρροια δύο ομάδων παραγόντων: των χαρακτηριστικών των λιμένων (site characteristics) και των φυσικών και πολιτιστικών στοιχείων της περιοχής (situation characteristics). Η πρώτη ομάδα αφορά στα φυσικά χαρακτηριστικά των λιμένων όπως είναι οι υποδομές του λιμένα, οι προσφερόμενες υπηρεσίες κ.λπ., ενώ η δεύτερη ομάδα αφορά σε εκείνα τα χαρακτηριστικά της περιοχής που την καθιστούν ελκυστικό προορισμό για τουρισμό. Η ισορροπία των δύο κατηγοριών αποτελεί ιδανική περίπτωση και σε αυτό πρέπει να στοχεύει η Ελλάδα.

Έτσι, όταν μία χώρα έχει ένα ελκυστικό περιβάλλον, αξιοθέατα, ισχυρό πολιτισμό, ήλιο, θάλασσα και ήπιο κλίμα μπορεί να υποδεχτεί εκατομμύρια τουριστών κάθε χρόνο από τις κρουαζιέρες, κάνοντας βέβαια και τις κατάλληλες επενδύσεις στις λιμενικές υποδομές. Η αξιοζήλευτη θέση της χώρας, η εκτεταμένη ακτογραμμή της που ανέρχεται στα 15.000 χιλιόμετρα, ο μεγάλος αριθμός νησιών (πάνω από 3.500

νησιά), η φυσική ομορφιά, αλλά και τα πλούσια αποθέματα πολιτιστικής κληρονομιάς, μπορούν να συμπεριληφθούν στα συγκριτικά πλεονεκτήματα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Απαραίτητη θα πρέπει να θεωρείται η οργανωμένη προβολή στο εξωτερικό αλλά και εντός συνόρων, καθώς η διαφήμιση μπορεί να ενισχύσει την κρουαζιέρα, ειδικά αν γίνει οργανωμένα, απευθυνθεί στη σωστή κατεύθυνση και έχει σαφείς στόχους. Ένας τρόπος για να γίνει αυτό, είναι η εκπροσώπηση της Ελλάδας σε Ευρωπαϊκές και Διεθνείς εκθέσεις και συνέδρια που αφορούν είτε στην κρουαζιέρα, είτε στον τουρισμό γενικότερα. Το Posidonia Tourism Forum, στο οποίο συμμετέχουν τα ηγετικά στελέχη από τις μεγαλύτερες παγκόσμιες βιομηχανίες κρουαζιέρας και yachting, θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση για μια συνεχή και στοχευόμενη προβολή της χώρας διεθνώς. Ακόμη, θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην προώθηση της ελληνικής κρουαζιέρας στις χώρες από όπου προέρχονται οι περισσότεροι επιβάτες κρουαζιέρας και επιπροσθέτως σε αυτές που παρουσιάζουν μια σταδιακή αύξηση στους εν δυνάμει επισκέπτες. Επιπλέον, το ίδιο θα πρέπει να γίνει και στο ελληνικό αγοραστικό κοινό, το οποίο δεν έχει προς το παρόν την κρουαζιέρα στις πρώτες προτιμήσεις του. Η προώθηση του όμως στο ελληνικό κοινό αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την ευνοϊκή πορεία του κλάδου, καθώς αν οι έλληνες μπουν στη νοοτροπία της κρουαζιέρας, κατά πάσα πιθανότητα η Ελλάδα θα είναι από τις πρώτες τους επιλογές. Στην όλη προσπάθεια προβολής της χώρας και του τουριστικού πακέτου που προσφέρει στον ταξιδιώτη κρουαζιέρας, το ίντερνετ και οι σελίδες κοινωνικής δικτύωσης μπορούν να συμβάλλουν αποφασιστικά σε αυτήν, καθώς δίνουν τη δυνατότητα συστηματικής προσέγγισης νέου αγοραστικού κοινού, από περιοχές του κόσμου, που είτε λόγω απόστασης, είτε λόγω ελλιπούς πληροφόρησης, προηγουμένως ήταν αδύνατο.

Αν και η Ελλάδα, λοιπόν, έχει σημαντικά φυσικά πλεονεκτήματα, ώστε να αναπτύξει ουσιαστικά το home port, ωστόσο υστερεί σημαντικά σε πολλά τεχνικά θέματα, όπως έχει ήδη αναφερθεί. Το ελληνικό κράτος μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση του κλάδου και οφείλει να τον υποστηρίξει και να τον προωθήσει μέσω των αρμόδιων Υπουργείων. Στην προσπάθεια αυτή εμπλέκονται τα υπουργεία Ναυτιλίας πρωτίστως, Τουριστικής Ανάπτυξης, Μεταφορών και επικοινωνιών και Οικονομικών. Για να επιτευχθούν στόχοι που ήδη αναλύθηκαν θα πρέπει όλα τα εμπλεκόμενα μέλη να συμβάλλουν στην προσπάθεια αυτή. Το δίκτυο συγκοινωνιών χρειάζεται

βελτίωση, τα κονδύλια από την Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να μοιράζονται ορθολογικά, οι υπηρεσίες στα λιμάνια θα πρέπει να βελτιωθούν και να προσφέρουν ασφάλεια και παροχές ευρωπαϊκών προδιαγραφών. Θα πρέπει με τη βοήθεια της νέας τεχνολογίας, οι τερματικοί σταθμοί της κρουαζιέρας να συνδέονται με άλλους λιμένες ώστε να γίνουν πιο αποδοτικοί. Σημαντικές παρεμβάσεις θα πρέπει να γίνουν όχι μόνο στους λιμένες, αλλά και στα αεροδρόμια που εξυπηρετούν home-ports ώστε να φιλοξενούν διεθνείς πτήσεις. Η έλλειψη υποδομών αποτελεί το κυριότερο ίσως πρόβλημα των ελληνικών λιμανιών. Η έλλειψη του home porting σχετίζεται άμεσα και με την έλλειψη υποδομών σε λιμάνια και στεριά. Σήμερα 52 κρουαζιερόπλοια είναι άνω των 100.000 τόνων (όπως και η πλειονότητα των υπό παραγγελία πλοίων) και μεγάλου αριθμού επιβατών (3.000 - 5.000) και ως εκ τούτου τα έργα θα πρέπει να είναι ουσιαστικά. Οι ελληνικοί τερματικοί σταθμοί και φορείς θα πρέπει να οργανωθούν στο παγκόσμιο δίκτυο κρουαζιέρας και να συνεργαστούν με άλλα λιμάνια, φορείς ή οργανώσεις που θα έχουν κοινό όραμα και στόχους. Ας μην ξεχνάμε ότι ο επιβάτης της κρουαζιέρας πολλές φορές επισκέπτεται πάνω από μία χώρες, επομένως από την προαναφερθείσα συνεργασία όλοι μπορούν να επηρεασθούν θετικά.

Χρειάζεται λοιπόν δημιουργία ενός άτυπου ή θεσμικού οργάνου διοίκησης το οποίο θα συντονίζει και θα εποπτεύει τους φορείς και θα προβλέπει τις τάσεις τις αγορές και τα εκάστοτε προβλήματα, μελέτες για επενδύσεις, ανάπτυξη κέντρων έρευνας εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης, συνεχής προσαρμογή του Ρυθμιστικού περιβάλλοντος, ευκολία εισόδου και εξόδου των επιχειρήσεων, πάταξη της γραφειοκρατίας και φυσικά δημιουργία Κέντρων Αριστείας που θα επιβραβεύουν και θα αναδεικνύουν την προσπάθεια

Αξίζει να σημειωθεί, ωστόσο, πως σημαντικό παράγοντα στην εξέλιξη της διαμόρφωσης κρουαζιέρας για την Ελλάδα, αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο, αποτελούν και οι πολιτικές – κοινωνικές συνθήκες. Με βάση λοιπόν το κοινωνικό και πολιτικό πλαίσιο, μπορούν να διαμορφωθούν τρία πιθανά σενάρια εξέλιξης της κρουαζιέρας. Ειδικότερα, στο πρώτο σενάριο γίνεται υπόθεση πως τα πράγματα θα εξελιχθούν με βάση τη φυσική τους ροή, δηλαδή με το πώς εξελίσσονται έως και τώρα. Το δεύτερο σενάριο κάνει την υπόθεση πως η Ελλάδα θα καταφέρει να προσαρμοστεί εν τέλει και θα ακολουθήσει το παράδειγμα των περισσότερων ευρωπαϊκών χωρών, κάνοντας αναγκαίες αλλαγές και ριζικές μεταρρυθμίσεις. Τέλος,

το τρίτο σενάριο προβλέπει γρήγορη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης της χώρας που θα συμβάλλουν στην πραγματική σύγκλιση της Ελλάδας με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι, το πρώτο σενάριο προβλέπει σταθερή ή ακόμα και μικρότερη ανάπτυξη του κλάδου, καθώς και αρνητικές επιπτώσεις, το δεύτερο μία μέση κατάσταση, ενώ το τρίτο μία αρκετά μεγάλη βελτίωση και εξέλιξη της κρουαζιέρας, η οποία θα επιφέρει μεγάλα έσοδα για τη χώρα.

Ωστόσο, τα πολλά χρόνια προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελλάδα τόσο στην οργάνωση όσο και στη λειτουργία του ελληνικού κράτους, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι δύσκολα, τουλάχιστον όχι άμεσα, θα πετύχει σύγκλιση με τις ευρωπαϊκές χώρες, όπως περιγράφεται στο τρίτο σενάριο. Επίσης, η δεινή οικονομική κατάσταση της χώρας, δεν θα της επιτρέψει την εξέλιξη τη συνέχιση της υπάρχουσας κατάστασης. Επομένως, δεδομένων των υποχρεώσεων που έχει η Ελλάδα έναντι των ευρωπαϊκών εταίρων της, αλλά και των δανειστών της, επιλέγεται ως πιο πιθανό το δεύτερο σενάριο.⁵⁰

Σύμφωνα, λοιπόν, με το προτεινόμενο σενάριο, που προβλέπει μία μερική προσαρμογή της Ελλάδας στη σημερινή πραγματικότητα και στις απαιτήσεις που δημιουργεί, ο χάρτης της ελληνικής κρουαζιέρας θα αποτελείται από περισσότερους προορισμούς. Έτσι, θα αποκτήσει ένα πληρέστερο προϊόν, που θα ικανοποιεί μεγαλύτερη μερίδα του κοινού. Με τις αλλαγές που θα συντελεστούν σε υποδομές και στις πολιτικές διαφήμισης, θα μπορέσουν λιμένες, όπως ο Πειραιάς, το Ηράκλειο και το Κατάκολο να καταστούν ισχυρά home ports για την Ανατολική Μεσόγειο. Αυτό το γεγονός, συνδυαστικά με τις παρεμβάσεις στα ελληνικά ports of calls, θα μεγιστοποιήσει το όφελος της κρουαζιέρας (απασχόληση, εισόδημα για τους τοπικούς χώρους), έτσι ώστε να συμβαδίζει με την επισκεψιμότητα που έχουν οι ελληνικοί προορισμοί κρουαζιέρας. Τέλος, θα μειωθούν οι αρνητικές συνέπειες από τον συγκεντρωτισμό της κρουαζιέρας σε λίγες μόνο περιοχές.

50 Οι προοπτικές και οι προκλήσεις της κρουαζιέρας για τον τοπικό χώρο στην Ελλάδα', Παντολέων Σκάγιαννης, Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ, Εμμανουήλ Ραλλιάς, Μηχανικός ΧΠΠΑΠΘ, 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ, Βόλος 27-30 Σεπτ. 2012, ανάκτηση από: <http://www.prd.uth.gr/uploads/publications/2012/57e2986724eb94798e253714e85dc8b43dcbce20.pdf>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Συμπεράσματα

Εν κατακλείδι, συμπεραίνουμε πως παρόλη την οικονομική ύφεση που επικρατεί στην Ελλάδα και τις εμφανείς ελλείψεις στις λιμενικές και γενικότερα στις τουριστικές υποδομές, η χώρα έχει αρκετές προοπτικές ανάπτυξης για τον κλάδο της κρουαζιέρας, οι οποίες θα πραγματοποιηθούν αρκεί να εκμεταλλευτεί τα προσόντα της στο έπακρο. Οι αρμόδιοι φορείς θα πρέπει να θέσουν ψηλά τον πήχη όσον αφορά στη βελτιστοποίηση, την εξέλιξη και τον συγχρονισμό των υποδομών και των υπηρεσιών. Είναι ευθύνη όλων των φορέων αλλά κυρίως των επιχειρηματιών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο του τουρισμού, και ιδιαίτερα της κρουαζιέρας, να χαράξουν μια μακροπρόθεσμη στρατηγική που θα στοχεύει στην ανάδειξη branding και μιας ιδιαίτερης ταυτότητας τουριστική εμπειρία σε κάθε προορισμό, σε κάθε λιμάνι, αεροδρόμιο, ξενοδοχείο. Από τη στρατηγική ανάλυση του κλάδου της κρουαζιέρας στο 5ο κεφαλαίο, προκύπτει ότι τα δυνατά σημεία (Strengths) της χώρας μας υπερτερούν των αδυνάτων (Weaknesses), ενώ επιπλέον έχει ένα εύρος δυνατών σημείων και ευκαιριών, τα οποία αν αξιοποιήσει κατάλληλα και αν υιοθετήσει περαιτέρω αναπτυξιακά και καινοτόμα προγράμματα, μπορεί να πετύχει υψηλούς στόχους στον κλάδο της κρουαζιέρας.

Κατάλογος Διαγραμμάτων & Πινάκων

Διάγραμμα 1, Revenue of the cruise industry worldwide

Διάγραμμα 2, Number of Carnival Corporation & plc passengers worldwide from 2007 to 2016 (in millions),

Πίνακας 1, Μερίδιο της αγοράς που κατέχουν οι τέσσερις παγκόσμιοι κολοσσοί της κρουαζιέρας, η Carnival, η Royal Caribbean, η MSC και η NCL.

Πίνακας 2, Η αγορά της κρουαζιέρας στην Ευρώπη για το 2010,

Πίνακας 3, MedCruise Ports Cruise Traffic

Πίνακας 4: Κατανομή συνολικών εισπράξεων κρουαζιέρας ανά λιμάνι 2016,

Βιβλιογραφία:

Ξενόγλωσση:

2017 CLIA State of the Industry,

Briggs, S. (2001) "Successful Tourism Marketing: A Practical Handbook", KoganPage Publishers

Carnival Corporation: Should You Cruise Along? (CCL) By Prableen Bajpai, CFA (ICFAI) | October 2015

Carnival Cruise Lines: Burnishing the Brand, RJ Kwortnik Jr, CORNELL UNIVERSITY 2006

Cruise activities in MedCruise Ports: Statistics 2015,

Cruise Lines International Association, INC, "The Overview", 2010 CLIA Cruise Market Overview, Statistical Cruise Industry Data Through 2009

Dwyer, L., & Forsyth, P. (1998). Economic significance of cruise tourism. Annals of Tourism Research

ECC: GPWild (International) & BREA , Ανάλυση της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας, στοιχεία του 2009.

Edmund P. Learned, C. Roland Christensen, Kenneth Andrews and William D. Book in their book "Business Policy, Text, and Cases" (R.D. Irwin, 1969)

FCCA, Cruise industry overview 2010.

Frederik Erdmann (2017) Europe's dynamism continues, Seatrade UBM

Frederik Erdmann (2017) Experts predict little Brexit impact on cruising but questions remain, Seatrade UBM

G. P. Wild (International) Ltd. (2000) "International Cruise Market Monitor", Vol. 6,

G.P. Wild (international) Limited and Business Research & Economic Advisors (BREA) (2009) "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2008 Documents & resources for small businesses & professionals"

Kendall, L. (1986) "The business of shipping". Centreville MD: Cornell Maritime London

Peter F. Drucker (1954) The Practice of Management, HarperBusiness Press.

RCL wins 'Clean Sea' award, (2009), MSC Cruises SA - Annual Report 2016,

Royal Caribbean Cruises Ltd, Annual Report, 2016 Year in Review

State of the Cruise Industry Outlook (2016), Cruise Lines International Association (CLIA)

State of the Cruise Industry Outlook 2017, Cruise Lines International Association (CLIA)

Styliadis, T. (2012) "Greek Sea is not in Crisis. An institutional approach of the economic impact cruise ships have on local societies: the case of two Ionian Islands", Thesis, Erasmus University Rotterdam

Teresa Machan, (2017), "Cunard to launch the biggest cruise ship in its history", The Telegraph

Uniworld 2018 World Brochure , UNIWORLD RIVER CRUISES

Ελληνόγλωσση:

Βλάχος , Γεώργιος Π. (2011). Ναυτιλιακή Οικονομία. ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ. Αθήνα

Γουλιέλμος, Αλέξανδρος Μ. (2004). Management ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Σταμούλη Α.Ε. Αθήνα

Διακομιχάλης, Μιχαήλ Νικόλαος (2006), Ο θαλάσσιος τουρισμός: η εκτίμηση των επιδράσεων του στην ελληνική οικονομία μέσω του δορυφορικού λογαριασμού τουρισμού και της σύνδεσής του με το εθνικολογιστικό σύστημα, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Σχολή Επιστημών της Διοίκησης. Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων

Διπλωματική εργασία: 'Θαλάσσιος τουρισμός και η θέση της Ελλάδας, Συγκρίσεις και ευκαιρίες', Χατζημανωλάκη Ευαγγελία, Πειραιάς 2011

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ | ΕΟΤ

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, Home port ο Πειραιάς για κρουαζιερόπλοιο της Carnival, το 2016,

Καστελλάνος, Γ., 2012. Αναμόρφωση του Ελληνικού Λιμενικού συστήματος. World shipping congress 'Shipping in Future'. Αθήνα, Ελλάδα 20 Φεβρουαρίου 2012. Ένωση Λιμένων Ελλάδος: Αθήνα.

ΚΛΑΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (2012). ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ, ΕΝΑΣ ΚΛΑΔΟΣ ΜΕ ΔΥΝΗΤΙΚΑ ΕΣΟΔΑ 2 ΔΙΣΕΚΑΤΟΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ

Κολτσιδόπουλος, Γ. (2005) Τουρισμός Θεωρητική Προσέγγιση. Εκδόσεις «ΕΛΛΗΝ»

Κουτούζης, Μ. 1999. Γενικές αρχές Μάνατζμεντ, Τουριστική Νομοθεσία και οργάνωση Εργοδοτικών και Συλλογικών Φορέων. Πάτρα: Ε.Α.Π.

Λύτρας Π, (1989) Ο τουρισμός προς Το 2000 : Θεωρητικές επισημάνσεις και πρακτικές προσεγγίσεις, Εκδ . Interbooks, Αθήνα

Λύτρας, Περικλής Ν (1993), Τουριστική ψυχολογία, Interbooks, Αθήνα

Μυλωνόπουλος Ν. Δημήτρης (2004) , “Ναυτιλία: Έννοιες , Τομείς , Δομές ”, Εκδόσεις Σταμούλη

Μυλωνόπουλος, Δ. – Μοίρα, Π. (2005). «Θαλάσσιος Τουρισμός», εκδ. Interbooks, Αθήνα.

Νίκος Γ. Ηγουμενάκης, Κώστας Ν. Κραβαρίτης, Περικλής Ν. Λύτρας, «Εισαγωγή στον τουρισμό.»

Οι προοπτικές και οι προκλήσεις της κρουαζιέρας για τον τοπικό χώρο στην Ελλάδα’, Παντολέων Σκάγιαννης, Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ, Εμμανουήλ Ραλλιάς, Μηχανικός ΧΠΠΑΠΘ, 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ, Βόλος 27-30 Σεπτ. 2012, ανάκτηση από:

Πατσουράτης Β.Α. (2002), Η Ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού Τουριστικού Τομέα, Αθήνα: Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ)

ΡΟΥΠΑΣ Β.-ΛΑΛΟΥΜΗΣ Δ. (1998), ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, Εκδ Σταμούλης, Αθήνα

greekshippingnews.gr , Άρθρο: ‘Μεγάλες προσδοκίες από το 2ο φόρουμ για τον θαλάσσιο τουρισμό’

naftikachronika.gr ‘‘Το 2018 θα βρει την κρουαζιέρα με 16 νέα πλοία’’, ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,

Newspost.gr, Τιμητική διάκριση για το λιμάνι του Ηρακλείου

Παράρτημα

Παραγγελίες Κρουαζιερόπλοιων

Ship's Name / Year	Cruise Line Operator	Class	Hull No.	GT	pax/max	Month	Yard	Diesel Engines	Price Mill. USD
2017									
Viking Sky (Viking Star Class III)	Viking Ocean Cruises TPG Capital and Canada Pension Plan Investment Board CPPIB	LR	6237	47 800	944	February	Fincantieri, Ancona	(2) 9L MAN 32/44CR (2) 12V MAN 32/44CR	308
AIDAperla (Hyperion Class II)	AIDA Cruises	DNV-GL	2301	125 000	3 250	June	Mitsubishi Heavy Industries, Nagasaki	(3) 12V MaK M43C (1) 12V MaK M46DF	650
MSC Meraviglia (Meraviglia Class //Vista Generation I)	MSC Cruises	BV	E34	167 600	4 500	June	STX France, St. Nazaire	(2) 12V Wärtsilä 46DF (2) 16V Wärtsilä 46DF	1 032
National Geographic Quest	Lindblad Expeditions / Capital Acquisition Corp. On June 13, 2017, Lindblad officially has cancelled National Geographic Quest's Inaugural voyage to Alaska and British Columbia, scheduled for June 26, because of difficulties with the alignment of the vessel during the launch.		S-188		100	June	Nichols Eros, Whidbey Island, Washington	(2) 12cyl. White	50
Norwegian Joy (Breakaway-Plus Class I)	NCL Financing by KfW IPEX-Bank from Germany	DNV-GL	694	164 60	4 200	April	Meyer Werft, Papenburg	(2) 14V MAN 48/60CR (2) 12V MAN 48/60CR	917
Silver Muse	Silversea Cruises	RINA	6226	40 000	596	Spring	Fincantieri, Sestri Ponente	(4) 9L Wärtsilä 38	290
World Dream	Dream Cruises / Star Cruises / Genting Group HK Financing by KfW IPEX-Bank from Germany		712	151 300	3 364	October	Meyer Werft, Papenburg	(3) 12V MAN 48/60CR (2) 12V MAN 48/60CR	960
Viking Sun (Viking Star Class IV)	Viking Ocean Cruises Shanghai's CMB Financial Leasing (CBMFL), a subsidiary of China Merchants Group, has closed a deal in June 2017 reportedly worth close to USD 500m for the financing of Viking Ocean Cruises' fourth and fifth newbuild.	LR	6246	47 800	944	October	Fincantieri, Ancona	(2) 9L MAN 32/44CR (2) 12V MAN 32/44CR	308
MSC Seaside (Seaside Class I)	MSC Cruises Watson Farley & Williams has advised long-time client MSC Cruises on the € 1.2 billion export credit agency (ECA) supported financing of two Seaside class cruise ships. The financing for MSC was provided by a syndicate of banks including Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, BNP Paribas, Cassa Depositi e Prestiti S.P.A., HSBC France, Banco Santander S.A. and Unicredit S.P.A. as mandated lead arrangers and underwriters. The financing was supported by Italian export credit agency Servizi Assicurativi del Commercio Estero (SACE).	BV	6256	154 000	4 140 max 5 400	December	Fincantieri, Monfalcone	(2) 12V Wärtsilä (2) 14V Wärtsilä	975
Majestic Princess (Royal Princess Class III)	Princess Cruises	LR	6232	143 000	3 560	Winter	Fincantieri, Monfalcone	(2) 12V Wärtsilä 46F (2) 14V Wärtsilä 46F	600
Continue on the next page									

Ship's Name / Year	Cruise Line Operator	Class	Hull No.	GT	pax/max	Month	Yard	Diesel Engines	Price Mill. USD
Mein Schiff 6	TUI Cruises	DNV-GL	1390	97 000	2 500	Winter	Meyer Turku Shipyard	(2) 12V Wärtsilä 46F (2) 8L Wärtsilä 46F	625
Ventus Australis	Patagonia Cruise Line / Australis		182		210	Winter	ASENAV, Valdivia, Chile		
2018									
Carnival Horizon (Vista Class II)	Carnival	RINA	6243	133 500	3 954	March	Fincantieri, Marghera	(2) 14V MAN 48/60CR (3) 8L MAN 48/60CR	780
Flying Clipper	Star Clippers	DNV-GL	483	8 770	300	May	Brodosplit, Split		115
Symphony of the Seas (Oasis Class IV)	RCCL	DNV-GL	834	230 000	5 500	April	STX France, St. Nazaire	(3) 12V Wärtsilä 46D (3) 16V Wärtsilä 46D	1 400
MSC Seaview (Seaside Class II)	MSC Cruises	BV	6257	154 000	4 140 max 5 400	May	Fincantieri, Monfalcone	(2) 12V Wärtsilä (2) 14V Wärtsilä	975
	Watson Farley & Williams has advised long-time client MSC Cruises on the € 1.2 billion export credit agency (ECA) supported financing of two Seaside class cruise ships. The financing for MSC was provided by a syndicate of banks including Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, BNP Paribas, Cassa Depositi e Prestiti S.P.A., HSBC France, Banco Santander SA and Unicredit S.P.A. as mandated lead arrangers and underwriters. The financing was supported by Italian export credit agency Servizi Assicurativi del Commercio Estero (SACE).								
Norwegian Bliss (Breakaway-Plus Class III)	NCL	DNV-GL	707	164 600	4 500	March	Meyer Werft, Papenburg	(2) 14V MAN 48/60CR (2) 12V MAN 48/60CR	1087
	KfW IPEX-Bank has provided the financing for another two new cruise ships. The corresponding agreements between KfW, Norwegian Cruise Line Holding and Meyer Werft were signed end of June 2016. The financing, which will be disbursed in US dollars, is covered by export credit insurance provided by Euler Hermes and includes the favourable CIIR (Commercial Interest Reference Rate) for ship financing set by the OECD. KfW IPEX-Bank took on the structuring for the overall financing and its commitment of the loan amount has ensured the order for Meyer Werft. The loan is to be syndicated to an international consortium of banks.								
Viking Spirit (Viking Star Class V)	Viking Ocean Cruises	LR	6253	47 800	944	June	Fincantieri, Ancona	(2) 9L MAN 32/44CR (2) 12V MAN 32/44CR	308
	Shanghai's CMB Financial Leasing (CBMFL), a subsidiary of China Merchants Group, has closed a deal in June 2017 reportedly worth close to USD 500m for the financing of Viking Ocean Cruises' fourth and fifth newbuild.								
Seabourn Ovation	Seabourn	RINA	6258	41 865	604	March	Fincantieri, Sestri Ponente	(4) 12V Wärtsilä 32D	270
Mein Schiff 1 (extended version)	TUI Cruises	DNV-GL	1392	111 500	2 894	May	Meyer Turku Shipyard	(2) 12V Wärtsilä 46F (2) 8L Wärtsilä 46F	625
Continue on the next page									

Ship's Name / Year	Cruise Line Operator	Class	Hull No.	GT	pax/max	Month	Yard	Diesel Engines	Price Mill. USD
Scenic Eclipse	Scenic	BV	530	16 500	200 max 280	August	Uljanik Shipyard, Pola		175
Le Lapérouse (*Vard 6 08")	CIP / Ponant Cruises	BV	848	10 700	184 max 264	Summer	WARD, Søviknes Shipyard Fincantieri Group	(4) Wärtsilä BL20	150
Le Champlain (*Vard 6 08")	CIP / Ponant Cruises	BV	849	10 700	184 max 264	September	WARD, Søviknes Shipyard Fincantieri Group	(4) Wärtsilä BL20	150
Roald Amundsen	Hurtigruten Cruises	DNV-GL	400	21 000	530 max 600	October	Kleven Maritime, Ulsteinvik	(4) Bergen 32-40	130
	Rolls Royce made its debut as designer and equipment supplier (Bergen Diesel) for cruise ships.								
Celebrity Edge (Project Edge I)	Celebrity Cruises		J34	117 000	2 900	Autumn	STX France, St. Nazaire		875
	Royal Caribbean Cruises Ltd. has finalized the credit agreements to finance its first and second Edge-class ships for Celebrity Cruises, at a US dollar rate up to the equivalents of 80% of the contract price, certain non-yard costs and other costs totalling up the equivalents of 80% of the contract price. The newbuilds are set for delivery from STX France in fall 2018 and the first half of 2020. Each 12-year loan will amortize semi-annually following each ship's delivery. Interest is expected to accrue at a fixed rate of 3.225%. The US dollar-denominated term loans are guaranteed 100% by COFACE, the official export credit agency of France. The maximum amount of each facility is equal to the US dollar equivalent of 80% of the vessel purchase price plus 100% of the premium payable to COFACE.								
Nieuw Statendam (Pinnacle Class II)	HAL	LR	6244	99 800	2 660	November	Fincantieri, Marghera	(4) 12V MaK M43C	550
AIDAnova (Helios Class - LNG I)	AIDA Cruises	DNV-GL	696	183 900	5 000 max 6 600	November	Meyer Werft, Papenburg	(4) 16V MaK M46DF	> 1 000
	Financing by KfW IPEX-Bank from Germany								
World Explorer	Quark Expeditions			9 300	176 max 200	November	WestSEA, Viana Shipyard	(2) Bergen C25:38 L8P (1) Bergen C25:38 L6P	100
	chartered from Mystic Cruises Financed by Mystic Invest Group								
Continue on the next page									

Ship's Name / Year	Cruise Line Operator	Class	Hull No.	GT	pax/max	Month	Yard	Diesel Engines	Price Mill. USD
2019									
Mein Schiff 2 (extended version)	TUI Cruises	DNV-GL	1393	111 500	2 894	Spring	Meyer Turku Shipyard	(2) 12V Wärtsilä 46F (2) 8L Wärtsilä 46F	515
MSC Bellissima (Meraviglia Class II/Mista Generation II)	MSC Cruises	BV	F34	167 600	4 500	Spring	STX France, St. Nazaire	(2) 12V Wärtsilä 46DF (2) 16V Wärtsilä 46DF	> 1 000
Spectrum of the Seas (Quantum Class IV)	RCCL Financing by KfW IPEX-Bank from Germany	DNV-GL	700	168 666	4 180	Spring	Meyer Werft, Papenburg	(2) 12V Wärtsilä 46 (2) 16V Wärtsilä 46F (2) CAT 3516 HD	> 1 000
Spirit of Discovery	Saga Cruises Option for a second ship in spring 2021		714	55 900	< 1 000	Summer	Meyer Werft, Papenburg		330
Hondius	Oceanwide Expeditions	LR	484	5 590	180 max 196	Spring	Brodosplit, Split	(2) 12cyl. ABC DZC (2) 6cyl. ABC DZC	85
Hanseatic Nature (*Yard 6 07*)	TUI / Hapag Lloyd Cruises	DNV-GL	870	16 100	max 240	April	Yard Holding Ltd. Langsten Shipyard, Fincantieri Group		200
Le Bougainville (*Yard 6 08*)	CIP / Ponant Cruises Letter of Intent	BV	850	10 700	184 max 264	June	YARD, Sevinkes Shipyard Fincantieri Group	(4) 8L Wärtsilä 20	150
Fridtjof Nansen	Hurtigruten Cruises There is an option for two more ships	DNV-GL	401	21 000	530 max 600	July	Kleven Maritime, Ulsteinvik	(4) Bergen 32-40	130
Crystal Endeavor (Crystal Endeavor Class I)	Crystal Yacht Expedition Cruises	DNV-GL	124	25 000	200	Summer	MV Werften, Wismar		200
National Geographic Venture	Lindblad Expeditions / Capital Acquisition Corp.		S-189		100	Summer	Nichols Bros., Whidbey Island, Washington	(2) 12cyl. White	50
Greg Mortimer (SunStone I)	Aurora Expeditions / chartered from SunStone, design ULSTEIN CX 103 The project was brought together by Tillyberg & Reyes Group Co. Ltd., acting as brokers. Carlos Reyes and Andrew Zhang developed the commercial and financial models.	BV	196-1	8 000	180	August	China Merchants Heavy Industry CMHI		100
unnamed (SunStone II)	undisclosed operator chartered from SunStone	BV		8 000	180	September	China Merchants Heavy Industry CMHI		100
Continue on the next page									