



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
(MBA)- TOURISM MANAGEMENT

Διπλωματική Εργασία

ΘΕΜΑ

“ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΑΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ”

ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΕΜΤ 1303

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2019

## ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στη Διοίκηση Επιχειρήσεων : ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ – MANATZMENT ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

με τίτλο:

### ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΑΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολο της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολο τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου». Υπογραφή Μεταπτυχιακής Φοιτήτριας Ονοματεπώνυμο

ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

*Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου κο Αθανάσιο Κουρεμένο που με την εμπειρία του, της γνώσεις του και την καθοδήγησή του με βοήθησε στην εκπόνηση της εργασίας. Επίσης τη οικογένεια μου που με βοήθησε με οποιονδήποτε τρόπο. Τέλος όλους εκείνους που συνέβαλαν στην ολοκλήρωση των σπουδών μου.*

## Περιεχόμενα

Εισαγωγή .....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ .....	6
1.1 Η Έννοια του τουρισμού .....	6
1.2 Κατηγορίες τουρισμού .....	7
1.3 Εναλλακτικός τουρισμούς .....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ .....	10
2.1 Η έννοια της κρουαζιέρας στο πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού .....	10
2.2 Κατηγορίες κρουαζιερόπλοιων .....	13
2.3 Τύποι κρουαζιέρας .....	16
2.4 Υπηρεσίες της κρουαζιέρας .....	20
2.5 Η κρουαζιέρα σε διεθνές επίπεδο .....	24
2.6 Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα .....	26
2.6.1 Το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο .....	27
2.6.2 Άρση του Καμποτάζ .....	29
2.7 Η συμβολή της κρουαζιέρας στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη .....	30
2.8 Προϋποθέσεις συμβολής της κρουαζιέρας στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου προορισμού.....	37
3. Παρουσίαση δεδομένων για το Λιμάνι του Πειραιά .....	44
3.1 Το Λιμάνι του Πειραιά .....	44
3.2 Η Παρουσίαση δεδομένων για το Πειραιά ως προορισμό για κρουαζιέρες .....	52
4. Συμπεράσματα .....	70
Βιβλιογραφία .....	78

## Εισαγωγή

Ο κλάδος του τουρισμού αποτελεί έναν πολύ σημαντικό παράγοντα για την Ελληνική οικονομία. Η Ελλάδα βρίσκεται σε προνομιακή θέση, έχει κλίμα ιδανικό για τουρισμό και έχει πολύ μεγάλο ιστορικό και πολιτιστικό πλούτο. Αποτελεί πόλο έλξης και προορισμό εκατομμυρίων τουριστών. Ο τουρισμός αποτελούσε ανέκαθεν το σημαντικότερο αναπτυξιακό παράγοντα στην αύξηση της απασχόλησης και την ανάπτυξη της οικονομίας του κάθε χώρας.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας κατέχει ένα μεγάλο κομμάτι στον τουρισμό. Αναπτύσσει την τουριστική δραστηριότητα, καθώς προσφέρει μεταφορά των τουριστών και ταυτόχρονα παρέχει υπηρεσίες διαμονής και αναψυχής. Οι τουρίστες κρουαζιέρας απολαμβάνουν πολλά πλεονεκτήματα. Αυτός ο λόγος οδηγεί την αγορά σε συνεχή και αυξανόμενη τάση η οποία έχει πολλά οφέλη για την χώρα μας.

Οι οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας συνδέονται από τις αμοιβές των υπηρεσιών που παρέχονται στα πλοία, καθώς επίσης και από την αγοραστική δυνατότητα τόσο των επιβατών όσο και των πληρωμάτων που αποβιβάζονται στα λιμάνια. Το λιμάνι του Πειραιά συγκεντρώνει ένα μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων και τουριστών. Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να διερευνηθεί η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, καθώς και η οικονομική επίδραση στο λιμάνι προορισμού και πιο συγκεκριμένα στο λιμάνι του Πειραιά.

Η Ελλάδα, τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζει οικονομική κρίση. Η οικονομία της βασίζεται κατά κύριο λόγο στον τομέα του τουρισμού. Είναι σημαντικό λοιπόν να διερευνηθεί πώς έχει επηρεαστεί ο τουρισμός εξαιτίας της οικονομικής κρίσης και τι επιπτώσεις έχει στην οικονομία της χώρας. Πιο συγκεκριμένα η εργασία θα εστιάσει στο θαλάσσιο τουρισμό, δεδομένου ότι κάθε χρόνο καταφθάνουν εκατοντάδες κρουαζιερόπλοια.

Η παρούσα εργασία θα εξετάσει την περίπτωση του Πειραιά ως λιμανιού-προορισμός για τον τουρισμό της κρουαζιέρας. Η εργασία θα παρουσιάζει την σχετική βιβλιογραφία, τόσο για τον τουρισμό, όσο και πιο ειδικά για τον τουρισμό κρουαζιέρας. Στην συνέχεια, το εμπειρικό μέρος της μελέτης θα επικεντρωθεί στην παρουσίαση του Λιμανιού του Πειραιά ως τουριστικό προορισμό καθώς και σε δευτερογενή στοιχεία που έχουν αντληθεί από το διαδίκτυο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

### 1.1 Η έννοια του τουρισμού

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (WTO), ο τουρισμός περιλαμβάνει εκείνες «τις δραστηριότητες των ανθρώπων που ταξιδεύουν προς και μένουν σε μέρη εκτός του τόπου διαμονής τους για χρονικό διάστημα μικρότερο του ενός χρόνου για διασκέδαση, επαγγελματικούς και άλλους σκοπούς» (WTO, 1993, όπως παρατίθεται από τους Μπενετάτο και συν., 2004, σελ. 18). Με άλλα λόγια ο τουρισμός είναι «το σύνολο των φαινομένων και των σχέσεων που προκύπτουν από την επίδραση μεταξύ των τουριστών, των επιχειρήσεων, των κυβερνήσεων, των κοινωνιών και του περιβάλλοντος στις χώρες αναχώρησης αλλά και υποδοχής των τουριστών» (Μπενετάτος και συν., 2004, σελ. 18).

Σύμφωνα με τους Ηγουμενάκης και Κραβαρίτης (2004, σελ. 17) ο τουρισμός ορίζεται ως «η πρόσκαιρη μετακίνηση ανθρώπων από τον τόπο της μόνιμης διαμονής τους σε έναν άλλο με αποκλειστικό σκοπό την ικανοποίηση των τουριστικών επιθυμιών τους, καθώς και η οργανωμένη προσπάθεια για την προσέλκυση, υποδοχή και καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση αυτών των ανθρώπων». Τέλος σύμφωνα με τον Λαγό (2005, σελ. 42) ο τουρισμός ορίζεται ως «ένα πολυπρισματικό οικονομικό και κοινωνικό φαινόμενο, το οποίο υφίσταται όταν τα άτομα αλλάζουν φυσικό περιβάλλον και ρυθμούς ζωής, μέσα από τη συνειδητή μετακίνηση σε ξένο γεωγραφικό χώρο και την παραμονή τους σε αυτόν για χρονικό διάστημα μέχρι ένα έτος, όπου αναπτύσσουν συγκεκριμένες δραστηριότητες αναψυχής, διακοπών, επιχειρηματικές, θρησκευτικές κ.α.».

Συνολικά, επομένως, ο τουρισμός αποτελεί ένα φαινόμενο που χαρακτηρίζεται από την επίσκεψη των τουριστών σε έναν τουριστικό προορισμό που δεν είναι ο τόπος της

μόνιμης κατοικίας τους, για τουλάχιστον μία ημέρα αλλά όχι για μόνιμη διαμονή, αλλά για λόγους αναψυχής, περίοδο κατά την οποία κάνουν χρήση ξενοδοχειακών υπηρεσιών και υπηρεσιών διατροφής (Ηγουμενάκης και Κραβαρίτης, 2004)

## 1.2 Κατηγορίες τουρισμού

Με βάση τα κίνητρα των τουριστών, ο τουρισμός διακρίνεται στις εξής ευρείες κατηγορίες (Chang και Liao, 2010):

1. Μαζικός τουρισμός: επιλέγεται από την πλειοψηφία των τουριστών και αφορά την επίσκεψη σε έναν τουριστικό προορισμό (κυρίως προορισμούς που συνδυάζουν ήλιο και θάλασσα) για λόγους αναψυχής
2. Εναλλακτικός τουρισμός: είναι το αντίθετο του μαζικού τουρισμού και αφορά την ενασχόληση με συγκεκριμένες, εναλλακτικές δραστηριότητες, όπως είναι ο θαλάσσιος τουρισμός, ο αγροτουρισμός / οικοτουρισμός, ο θρησκευτικός τουρισμός
3. Ατομικός τουρισμός: επιλέγεται από άτομα με υψηλό εισοδηματικό επίπεδο και αφορά την επίσκεψη σε έναν τουριστικό προορισμό για λόγους περιήγησης
4. Εσωτερικός τουρισμός: αφορά την επίσκεψη σε έναν τουριστικό προορισμό εντός της χώρας καταγωγής των τουριστών
5. Εξωτερικός τουρισμός: αφορά την επίσκεψη σε έναν τουριστικό προορισμό εκτός της χώρας καταγωγής των τουριστών
6. Εποχικός τουρισμός: αφορά τον τουρισμό που λαμβάνει χώρα συγκεκριμένες χρονικές περιόδους



7. Συνεχής τουρισμός: αφορά τον τουρισμό καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου

### 1.3 Εναλλακτικός τουρισμός

Η κρουαζιέρα είναι μία μορφή του θαλάσσιου τουρισμού και αποτελεί το κυρίως θέμα αυτής της διπλωματικής. Εντάσσεται στο πλαίσιο του εναλλακτικού τουρισμού. Για το λόγο αυτό θα αναπτυχθεί εν συντομία η έννοια αυτής της κατηγορίας τουρισμού. Ο εναλλακτικός τουρισμός αναπτύχθηκε ως αντίβαρο για τον μαζικό, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι αρνητικές του επιπτώσεις στις κοινωνίες του τόπου υποδοχής, αλλά και στο περιβάλλον (Saufi et al., 2014). Όπως αναφέρει ο Τσάρτας (2000, σελ. 17), ο εναλλακτικός τουρισμός είναι «ο τουρισμός που διαφοροποιείται από τις συνηθισμένες μη ήπιες μορφές τουρισμού. Ο όρος αυτός έκανε την εμφάνισή του στις αρχές της δεκαετίας του '80 και χρησιμοποιήθηκε σε διαφημιστικά φυλλάδια ταξιδιωτικών πρακτορείων, σε εκδόσεις βιβλίων, σε διεθνείς εκθέσεις και συνέδρια, προβάλλοντας ένα νέο προϊόν και μία νέα μορφή τουριστικών διακοπών». Ο εναλλακτικός τουρισμός είναι «μικρής κλίμακας, μη συμβατικής φύσης, μη μαζικής εξειδίκευσης καθώς και κοινωνικά και περιβαλλοντολογικά ευαίσθητος και γεμάτος σεβασμό, σε αντίθεση με το συμβατικό τύπο μαζικού τουρισμού σε μεγάλα θέρετρα» (Ανδριώτης, 2003, σελ. 141).

Σύμφωνα με τους Κοκκώση και Τσάρτα (2001, σελ. 82) «οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού, αποτελούν τμήμα των ειδικών μορφών και χαρακτηρίζονται επίσης από την ύπαρξη ενός κυρίαρχου ειδικού κινήτρου στη ζήτηση το οποίο συνδέεται με συγκεκριμένα θέματα όπως: φυσιολατρία, ταξίδια περιπέτειας, αθλητισμός, περιήγηση, περιβάλλον, γνωριμία με την τοπική παράδοση. Οι τουρίστες συχνά επιλέγουν ένα τρόπο οργάνωσης και διεξαγωγής του ταξιδιού, στο οποίο κυριαρχεί η αυτονομία στις επιλογές και η περιήγηση με μικρή ή ελάχιστη χρήση υπηρεσιών οργανωμένου τουρισμού». Συνολικά, ο εναλλακτικός τουρισμός λαμβάνει υπόψη του την προστασία του

περιβάλλοντος και την τουριστική ανάπτυξη στη βάση της διατήρησης της ισορροπίας του οικοσυστήματος, την ορθολογική αξιοποίηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, την τουριστική ανάπτυξη στη βάση της φέρουσας ικανότητας του τόπου υποδοχής, καθώς και την πρόσβαση των κατοίκων του τόπου υποδοχής στις τουριστικές υποδομές και τα λοιπά οικονομικά και κοινωνικά αγαθά

(Saufi et al., 2014).

Οι Lordkipanidze et al. (2005) αναφέρονται στα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη του εναλλακτικού τουρισμού. Στα οικονομικά οφέλη εντάσσονται η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, στα κοινωνικά οφέλη η ενίσχυση της ταυτότητας του τόπου υποδοχής, η προστασία της υλικής και άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς και συνολικά η αύξηση της ευημερίας των κατοίκων του τόπου υποδοχής, ενώ στα περιβαλλοντικά εμπίπτουν η προστασία του περιβάλλοντος και η διατήρηση του οικοσυστήματος, καθώς και η αξιοποίηση και ορθολογική χρήση των φυσικών πόρων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

### 2.1 Η έννοια της κρουαζιέρας στο πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού

Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει διάφορες δραστηριότητες όπως: κρουαζιέρα, yachting, kayak, κωπηλασία, ιστιοπλοΐα, windsurfing, κατάδυση, αλιεία και συνολικά οποιαδήποτε ναυτιλιακή δραστηριότητα (Ανδριώτης, 2003; Ηγουμενάκης και Κραβαρίτης, 2004).

Ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι μία καθαρά ψυχαγωγική δραστηριότητα, μέσα από την οποία οι τουρίστες μπορούν να γνωρίσουν νέους τόπους και κουλτούρες, μέσω των αφίξεων των τουριστών σε κοσμοπολίτικα λιμάνια, προσφέροντας σημαντική ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη των χωρών και τόπων υποδοχής (Moira και Mylonopoulos, 2010).

Σύμφωνα με τη Λεκάκου (2015, σελ. 4), «κρουαζιέρα ορίζεται ως το οποιοδήποτε ταξίδι αναψυχής έναντι ναύλου, με κύριο σκοπό την εγκατάσταση των επιβατών στο πλοίο και την επίσκεψη τους σε ποικιλία προορισμών. Βασικό σημείο του ορισμού είναι ότι ο σκοπός της κρουαζιέρας δεν είναι κατά αποκλειστικότητα η μεταφορά των επιβατών στους εκάστοτε προορισμούς αλλά και η παραμονή τους στο πλοίο». Οι κρουαζιέρες (τουρισμός με κρουαζιερόπλοια) δεν αποτελούν μόνο ένα είδος κυκλοφορίας των τουριστών, αλλά είναι συνυφασμένες με τον τουριστικό προορισμό. Πιο συγκεκριμένα, η κρουαζιέρα αποτελεί σημαντικό κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού, και μαζί με το λιμάνι προορισμού, αποτελεί ένα σύνολο αναψυχής, διαμονής, εστίασης, και ψυχαγωγίας σε ένα ολοκληρωμένο τουριστικό προϊόν. Ο τουρισμός κρουαζιέρας προωθεί και σχηματίζει μια σειρά από οικονομικές δραστηριότητες, οι οποίες περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων το κρουαζιερόπλοιο και τη δημιουργία του, το λιμάνι και τη βελτίωσή του, τη διαχείριση των λιμένων και άλλων επιχειρηματικών υπηρεσιών.

Επιπρόσθετα συμβάλλει στη σχετική βιομηχανική ανάπτυξη των χώρων υποδοχής των κρουαζιερόπλοιων αλλά και των χωρών δημιουργίας τους. Ως εκ τούτου, η τουριστική βιομηχανία της κρουαζιέρας αποτελεί για κάθε χώρα με κατάλληλες υποδομές και τουριστικούς πόρους, μία αναδυόμενη βιομηχανία που συμβάλει στην κοινωνικοοικονομικής τους ανάπτυξη (Qiu et al.,2014).

Μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, με την ανάπτυξη του κλάδου των αερομεταφορών, οι παραδοσιακές υπερατλαντικές κρουαζιέρες σταδιακά αποσύρονταν, λόγω της περιορισμένης ταχύτητας και της φέρουσας ικανότητας (Qiu et al., 2014). Η κυριαρχία των αεροπορικών ταξιδιών στη δεκαετία του 1960, που διευκολύνθηκε από τα μεγάλα επιβατικά αεροσκάφη και τη δημιουργία ενός παγκόσμιου συγκοινωνιακού δικτύου, σε συνδυασμό με τις αυξημένες τιμές των καυσίμων (διεθνή πετρελαϊκή κρίση του 1970), είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση των διατλαντικών ταξιδιών μέσω θαλάσσης, και συνεπακόλουθα την μείωση της κρουαζιέρας. Η μείωση αυτή συνοδεύτηκε από τη σταδιακή καθιέρωση της έννοιας της κρουαζιέρας στην αγορά της Βορείου Αμερικής με τις εταιρείες κρουαζιέρας, που ήταν αρχικά οικογενειακές επιχειρήσεις, να γίνονται ολοένα και περισσότερο κερδοφόρες (Ajagunna και Pinnock, 2013).

Το 1972 η Carnival Cruise Lines εισήγαγε την έννοια του 'διασκεδαστικού πλοίου' (fun ship), η οποία περιελάμβανε την προώθηση των κρουαζιέρων ως κυρίαρχο (mainstream) πρότυπο τουρισμού και τη διαφήμιση των πλοίων (ανεξάρτητα από τους τόπους προορισμού) ως προορισμούς διακοπών. Η δημιουργία ενός καθημερινού (casual) περιβάλλοντος, το οποίο διαθέτει εκτεταμένες δυνατότητες ψυχαγωγίας καθώς και οι ελκυστικότερες σε σχέση με το παρελθόν τιμές, προσέλκυσε άτομα που δεν είχαν την οικονομική δυνατότητα να ταξιδέψουν με τα μεγάλα υπερωκεάνια της δεκαετίας του 1930 και του 1940 (Ajagunna και Pinnock,2013).

Η νέα εικόνα και προώθηση της κρουαζιέρας, η οποία έδινε αυξημένη έμφαση στην εμπειρία του ταξιδιού, είχε ως αποτέλεσμα την συνεχή ανάπτυξη της κρουαζιέρας στη δεκαετία του 1970 και του 1980 (Ajagunna και Pinnock, 2013; Qiu et al., 2014). Τη δεκαετία του 1980, τα πλοία κρουαζιέρας, που παρείχαν πλέον ως επί το πλείστον δυνατότητες all inclusive, είχαν τη δυνατότητα φιλοξενίας περισσότερων από 2.000 επιβατών. Η επόμενη δεκαετία χαρακτηρίστηκε από αρκετές συγχωνεύσεις και εξαγορές εταιριών κρουαζιέρας με αποτέλεσμα την συγκέντρωση της ιδιοκτησίας τάση που χαρακτήρισε και την δεκαετία του 2000 (Ajagunna και Pinnock, 2013).

Οι κρουαζιέρες αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. Μερικά από τα χαρακτηριστικά που χαρακτηρίζουν το συγκεκριμένο παγκοσμιοποιημένο πρότυπο τουρισμού είναι τα εξής: η γεωγραφική κινητικότητα των επιβατών, η δυνατότητα μεταφοράς/αγοράς/ενοικίασης του “κεφαλαίου” των κρουαζιερόπλοιων ανεξάρτητα από της τοποθεσία (πληρώματα που προέρχονται από διαφορετικές χώρες για το ίδιο πλοίο), οι διεθνής κανονισμοί και νομοθεσίες που υπερισχύουν των εθνικών κτλ. Επίσης, στον κλάδο της κρουαζιέρας αντιπροσωπεύονται και οι τέσσερες πτυχές του τουριστικού κυκλώματος: μεταφορά, διαμονή/εστίαση, αξιοθέατα και tour operators (Brida και Seijas, 2012). Σημαντικοί λόγοι αύξησης της ζήτησης για κρουαζιέρα τις τελευταίες δεκαετίες είναι οι ακόλουθοι (Peručić και Puh, 2012):

- α) η αυξημένη δημοφιλής της εξαιτίας εκτεταμένης προώθησης και διαφήμισης
- β) η συγκεντροποίηση των εταιρειών κρουαζιέρας και η κυριαρχία λίγων εταιρειών στον κλάδο προσέφερε δυνατότητες οικονομικών «πακέτων» διακοπών

γ) η δημιουργία μεγάλων πλοίων και οι συνεπακόλουθες οικονομίες κλίμακος προσέφεραν δυνατότητες οικονομικών πακέτων και συνεπακόλουθα αύξησαν τη ζήτηση.

δ) ο μετασχηματισμός των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων σε τουριστικό προορισμό αφ' εαυτού προσέλκυσε κοινό που θέλει να ζήσει την εμπειρία διαμονής και ταξιδιού με κρουαζιερόπλοιο

ε) η υψηλή σχέση αξίας-χρημάτων (value for money)

στ) επιτυχής εφαρμογή στρατηγικών μάρκετινγκ (συμπεριλαμβανομένων των ταινιών κινηματογράφου που απευθύνθηκαν μαζικά στο κοινό και ενίσχυσαν την ζήτηση)

## 2.2 Κατηγορίες κρουαζιερόπλοιων

Σύμφωνα με τους Vogel et al, (2012), το τουριστικό πακέτο, σε συνδυασμό με τη πραγματική εμπειρία πάνω στο πλοίο βρίσκεται στο επίκεντρο των προσδοκιών των επιβατών κρουαζιέρας. Τα κριτήρια που τα οποία συντελούν στο προγραμματισμό και το σχεδιασμό των εν λόγω δρομολογίων έχουν ως στόχο τη προώθηση νέων και συναρπαστικών προορισμών και τη δημιουργία «πιστών» επιβατών (loyalty). Ένας από τους παράγοντες που συντελούν στην διασκέδαση και αναψυχή των επιβατών «εν πλω» και προσφέρουν το κομμάτι της αξέχαστης εμπειρίας μέσα από δραστηριότητες και παροχές, είναι και το ίδιο το κρουαζιερόπλοιο. Ένα από τα επιλεγμένα κριτήρια σχεδιασμού διαδρομής αποτελεί και ο τύπος του κρουαζιερόπλοιου. Το φυσικό μέγεθος και η χωρητικότητα ενός πλοίου σε επιβάτες μπορεί επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό το περιεχόμενο των δρομολογίων και να προσδιορίσει τα χαρακτηριστικά των επιβατών. Σε γενικές γραμμές, τα κρουαζιερόπλοια σήμερα ανακαινίζονται και μεγαλώνουν δημιουργώντας έτσι ένα προϊόν μαζικής αγοράς και επιτρέποντας στις εταιρίες την

επίτευξη οικονομικών κλίμακας. Τυπικά, οι κρουαζιέρες κατά τους Vogel et al, (2012), μπορούν να ταξινομηθούν σύμφωνα με τους ακόλουθους τρεις τύπους πλοίων:

- Large Resort Ships Τα πλοία αυτά τυπικά μεταφέρουν 1.600 χιλ. έως και 3.000 χιλ. επιβάτες. Υπάρχουν πλέον και νέα Mega-κρουαζιερόπλοια όπου μπορούν να μεταφέρουν πάνω από 6.000 χιλ. επιβάτες. Τα μεγάλα resort πλοία αποτελούν τον πιο συνηθισμένο τύπο κρουαζιερόπλοιων σε λειτουργία. Διαθέτουν ότι και ένα πρότυπο θέρετρο (π.χ. καζίνο, γυμναστήρια, κομμωτήρια, κινηματογράφους, ντίσκο, εστιατόρια, βιβλιοθήκες, μουσεία κ.α.) και έχουν σχεδιαστεί σύμφωνα με τις ειδικές ανάγκες επιβατών μαζικής μορφής τουρισμού, ικανοποιώντας τις απαιτήσεις τους. Το μεγάλο μέγεθος των πλοίων, σαφέστατα απαιτεί και τις εξής δύο προϋποθέσεις στα λιμάνια υποδοχής. Πρώτον, οφείλουν να επισκέπτονται λιμάνια όπου διαθέτουν τις κατάλληλες συνθήκες για να υποδεχθούν τον μεγάλο όγκο των τουριστών γρήγορα και αποτελεσματικά.

Δεύτερον, απαιτούν λιμάνια όπου μπορούν να δέσουν πλοία με τόσο μεγάλο όγκο αποτρέποντας τα εμπόδια ελλιμενισμού. Τα κρουαζιερόπλοια μέγα μεγέθους, όπως το «Oasis of the Seas» απαιτούν έναν αέρα ύψους (έως 72 μέτρα) και βάθους (9,5 μέτρα), καθώς υπάρχουν πολλά λιμάνια και υδάτινες οδοί, όπου οι γέφυρες εμποδίζουν τη διέλευση τους, όπως για παράδειγμα η πόλη του Μπέργκεν και η περιοχή της Βαλτικής. Δύσκολη είναι και η διέλευση τους από το λιμάνι του Παναμά και την διώρυγα του Σουέζ. Σε περίπτωση τέτοιων συνθηκών τα πλοία προσαράζουν σε πιο απομακρυσμένες προβλήτες.

- **Mid-sized ships** Τα πλοία αυτά τυπικά μεταφέρουν 600 έως και 1.600 χιλ. επιβάτες. Με λιγότερους επιβάτες το κόστος ελλιμενισμού ανά επιβάτη εκτοξεύεται στα ύψη ιδίως αν πρόκειται για νεότερα πλοία. Επειδή τα πλοία αυτά είναι μικρότερα, έχουν πρόσβαση σε λιμένες όπου δεν είναι δυνατό να προσαράξουν μεγαλύτερα πλοία λόγω του όγκου τους. Έχουν χαμηλότερο αέρα ύψους και βάθους και αυτό τους επιτρέπει να δέσουν σε παραδοσιακές πόλεις, αποβάθρες ή λιμάνια κοντά σε τοπικά θέλγητρα. Ένα τέτοιο παράδειγμα αποτελεί το λιμάνι Darling στο Σύδνεϋ, το οποίο δεν είναι διαθέσιμο σε μεγαλύτερα πλοία, καθώς δεν μπορούν να περάσουν κάτω από το την γέφυρα Sydney Harbour Bridge. Τυπικό κρουαζιερόπλοιο μεσαίου μεγέθους είναι το πλοίο «Balmoral» της Fred Olsen Cruises, το οποίο έχει μήκος 190 μέτρα. Σε αυτά τα πλοία, η ψυχαγωγία είναι συνήθως περιορισμένη, καθώς δεν διατίθενται όλες οι ανέσεις και παροχές όπως στα μεγάλα πλοία θέρετρα, αλλά προσφέρεται μια πιο χαλαρωτική εμπειρία με την ίδια φυσικά ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Για αυτό το λόγο, τα συγκεκριμένης χωρητικότητας πλοία έχουν την τάση να προσελκύουν ιδιαίτερα διαφοροποιημένες ομάδες επιβατών και να στοχεύσουν ένα συγκεκριμένο τμήμα της βιομηχανίας της κρουαζιέρας.
- **Small or boutique ships** Τα πλοία αυτά είναι μικρότερου μεγέθους συγκριτικά με τους δύο προαναφερόμενους τύπους και διαθέτουν πολυτελείς ανέσεις και υψηλών προδιαγραφών χαρακτηριστικά. Οι επιβάτες έχουν την ευκαιρία να βιώσουν μια οικεία και μοναδική εμπειρία κρουαζιέρας. Η συγκεκριμένη αγορά παρουσιάζει ταχεία αύξηση, λόγω της διαφοροποίησης των τουριστικών κινήτρων σε σχέση με την έντονη μορφή μαζικού τουρισμού, της αύξησης ζήτησης των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, και της έντονης ανάγκης επαφής



του ανθρώπου με την φύση. Οι τουρίστες που αναζητούν μια ιδιαίτερη εμπειρία μακριά από την πολυκοσμία, έχουν την ευκαιρία με τα αυτά τα κρουαζιερόπλοια, να εξερευνήσουν κάποια από τα πιο απομακρυσμένα και εξωτικά μέρη της γης και να βιώσουν κάποιες «ήπιες δραστηριότητες περιπέτειας», όπως για παράδειγμα το καγιάκ. Για αυτό το λόγο, τα συγκεκριμένης χωρητικότητας πλοία έχουν την τάση να προσελκύουν διαφοροποιημένες κατηγορίες επιβατών, επί το πλείστον οπαδών των ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

Τα πλοία είναι ειδικά σχεδιασμένα και κατάλληλα για κάποια συγκεκριμένα δρομολόγια και προορισμούς, οι οποίοι δεν είναι διαθέσιμοι στον μαζικό τύπο πλοίων, με περιβαλλοντικούς και υλικοτεχνικούς περιορισμούς. Ταξιδιωτικοί προορισμοί εξαιρετικά προσιτοί για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίων, όπως η Ανταρκτική και μικρά νησιά ή μέρη με ρηχό και περιορισμένο χώρο, αποτελούν δυσπρόσιτα σημεία για μεγαλύτερα πλοία. Σημειώνεται πως οι συγκεκριμένες κατηγορίες κρουαζιερόπλοιων, μπορούν να προσφέρουν κατά την διάρκεια της κρουαζιέρας υψηλότερες και ποιοτικότερες υπηρεσίες στον τομέα της διαμονής και του επισιτισμού.

### **2.3 Τύποι κρουαζιέρας**

Οι κρουαζιέρες διακρίνονται ανάλογα με τον προορισμό σε εγχώριες, διεθνείς και υπερατλαντικές και ανάλογα με την διάρκεια σε μονοήμερες ή πολυήμερες. Στην σημερινή εποχή οι κοινωνικές εξελίξεις έχουν επιδράσει και στο χρόνο πραγματοποίησης μιας κρουαζιέρας. Η μέση διάρκεια της κρουαζιέρας μειώθηκε, καθώς οι επιβάτες με μέσο εισόδημα αναζητούν ολιγοήμερες κρουαζιέρες με χαμηλότερο κόστος. Με βάση κοινωνικοοικονομικά κριτήρια οι θαλάσσιες κρουαζιέρες μπορούν να διακριθούν στις κάτωθι κατηγορίες: (Διακομιχάλης, 2009)

- **Τριήμερες κρουαζιέρες:** Οι τριήμερες κρουαζιέρες πραγματοποιούνται στο τέλος της εβδομάδας, δηλαδή Σαββατοκύριακα ή αργίες. Χαρακτηριστικό είναι ο περιορισμός στα χωρικά ύδατα ενός κράτους με την προσέγγιση του κρουαζιερόπλοιου σε γειτονικά λιμάνια, όπως για παράδειγμα η κρουαζιέρα στα ελληνικά νησιά. Πλεονεκτήματα αυτής της μορφής κρουαζιέρας είναι το χαμηλό κόστος, η αποφυγή της κυκλοφοριακής κίνησης κατά την είσοδο και έξοδο από τα αστικά κέντρα καθώς και η απαλλαγή από το άγχος της αναζήτησης τρόπων διασκέδασης. Επίσης, είναι ιδανικές για όσους δοκιμάζουν για πρώτη φορά αυτό τον τρόπο τουρισμού.
- **Κρουαζιέρες μικρής διάρκειας :** Οι κρουαζιέρες μικρής διάρκειας καλύπτουν τη χρονική περίοδο μιας εβδομάδας και πραγματοποιούνται μεταξύ λιμένων που βρίσκονται σε όμορες περιοχές. Συνήθως διακρίνονται σε πενθήμερες ή επταήμερες. Οι πενθήμερες πραγματοποιούνται συνήθως από Δευτέρα έως Παρασκευή και συνδυάζουν την προσέγγιση του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών χωρών, όπως για παράδειγμα η κρουαζιέρα στο Αιγαίο πέλαγος που συνδυάζει ελληνικά και τουρκικά λιμάνια. Οι επταήμερες ή εβδομαδιαίες κρουαζιέρες συνήθως καλύπτουν όλη την εβδομάδα και είναι οι πλέον δημοφιλείς. Το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών, τα οποία πολλές φορές παρουσιάζουν πολιτισμικές διαφορές. Η επταήμερη κρουαζιέρα είναι διαδεδομένη στη Μεσόγειο θάλασσα όπου το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια της νότιας Ευρώπης, της βόρειας Αφρικής, της δυτικής Ασίας και νησιωτικών κρατών όπως είναι αυτά της Κύπρου και της Μάλτας.
- **Κρουαζιέρες μέσης διάρκειας (8-14 ημερών) :** Οι Κρουαζιέρες μέσης διάρκειας, πραγματοποιούνται στον Ειρηνικό και Ατλαντικό ωκεανό και συχνά συνδυάζουν

προσεγγίσεις του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών ηπείρων. Χαρακτηρίζονται ως «θεματικές κρουαζιέρες» επειδή η κρουαζιέρα εστιάζεται σε ένα συγκεκριμένο θέμα π.χ. γαστρονομία, τέχνη, πολιτισμός κ.λπ. Για παράδειγμα η εταιρεία Crystal Cruises διοργανώνει ενδεκαήμερη κρουαζιέρα με θέμα

«Φαγητό και κρασί» από τη Ν. Υόρκη στο Μόντρεαλ, η Radisson Seven Seas προγραμματίζει ταξίδι αφιερωμένο στην Ανατολίτικη κουζίνα, η Windstar Cruises διοργανώνει κρουαζιέρα νεόνυμφων κ.λπ. (Μοίρα και Μυλωνόπουλος) □

Κρουαζιέρες μακράς διάρκειας: Οι κρουαζιέρες αυτές υπερβαίνουν τις 15 ημέρες και συνήθως καλύπτουν το χρονικό διάστημα 3 εβδομάδων. Κατά τη διάρκεια των 3 εβδομάδων το

κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών ηπείρων. Σύμφωνα με το Διακομιχάλη, (2009), μια ακόμη προσέγγιση στη διάκριση των ειδών κρουαζιέρας ανάλογα με τη διάρκεια τους και το σκοπό που εξυπηρετούν περιγράφεται στην κάτωθι ομαδοποίηση:

- **Traditional Cruise**—Παραδοσιακή κρουαζιέρα: Χαρακτηρίζεται το ταξίδι αναψυχής στην θάλασσα, όπου το ίδιο λιμάνι αποτελεί σημείο αναχώρησης και άφιξης των επιβατών. Η παραδοσιακές κρουαζιέρες διαρκούν από 14 έως και 21 ημέρες και προσεγγίζουν συνήθως 4-6 διαφορετικά λιμάνια σε όλη την διάρκεια του ταξιδιού. Ανάλογα με τη χρονική διάρκεια τους οι κρουαζιέρες διακρίνονται σε «short cruises» μικρής διάρκειας κρουαζιέρες και σε «long cruises» μεγαλύτερης διάρκειας κρουαζιέρες όπου μπορούν να ξεπεράσουν και τις 21 μέρες.
- **Fly Cruise** –**Αεροπορικό ταξίδι & Κρουαζιέρα**: Με τον όρο «Fly Cruise» χαρακτηρίζεται η κρουαζιέρα που συνδυάζει την χρήση του αεροπορικού εισιτηρίου, όπου οι επιβάτες μεταβαίνουν αεροπορικώς από τον τόπο της

μόνιμης διαμονής τους στο λιμάνι από το οποίο επρόκειτο να ταξιδέψουν με το πλοίο, κερδίζοντας τον χρόνο της διαδρομής. Τα αεροπορικά εισιτήρια προσφέρονται συνήθως σε ειδικές ανταγωνιστικές τιμές από τις αεροπορικές εταιρίες, συμβάλλοντας στην μείωση του κόστους.

- **Mini Cruise– Μικρή Κρουαζιέρα:** Ο χαρακτηρισμός «Mini Cruise» αφορά την κρουαζιέρα μικρής χρονικής διάρκειας, συνήθως 3-5 ημερών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα «Mini Cruise» αποτελούν και οι περισσότερες κρουαζιέρες που πραγματοποιούνται στο Αιγαίο.
- **Cruises and stay –Κρουαζιέρα & Παραμονή:** Ο συγκεκριμένος τύπος κρουαζιέρας «Cruises and Stay», περιλαμβάνει εκτός από το ταξίδι και την παραμονή των επιβατών τουριστών στον προγραμματισμένο παράκτιο προορισμό. Σκοπός της κρουαζιέρας είναι οι δραστηριότητες αναψυχής, όπως οι επισκέψεις σε τοπικά αξιοθέατα κ.α
- **Educational Cruise – Εκπαιδευτική Κρουαζιέρα:** Ο τύπος κρουαζιέρας «Educational Cruise», προσδιορίζει τις εκπαιδευτικές κρουαζιέρες που πραγματοποιούνται από φοιτητές και μαθητές συνοδεία καθηγητών. Σκοπός είναι η παράδοση εκπαιδευτικής ύλης καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού από τους καθηγητές, καθώς και οι επισκέψεις σε περιοχές που έχουν σχέση με το εκπαιδευτικό υλικό αλλά και την ψυχαγωγία.

## 2.4 Υπηρεσίες της κρουαζιέρας

Σε ότι αφορά τη διαμονή: Κατά τη διάρκεια ενός προγράμματος κρουαζιέρας η παραμονή των επιβατών πραγματοποιείται στην καμπίνα της επιλογής τους. Οι καμπίνες ανάλογα με την κατηγορία τους και το κατάστρωμα στο οποίο ανήκουν ποικίλουν όσον αφορά τη πολυτέλεια και το τύπο. Στη πλειοψηφία των κρουαζιερόπλοιων ο μεγαλύτερος αριθμός καμπινών βρίσκεται στα κάτω καταστρώματα με εξαίρεση τις σουίτες, οι οποίες βρίσκονται στα υψηλότερα καταστρώματα του κρουαζιερόπλοιου. Η κυριότερη διάκριση καμπινών είναι αυτή των εσωτερικών και των εξωτερικών καμπινών. Η κύρια διαφοροποίηση τους εντοπίζεται στο γεγονός ότι οι εξωτερικές καμπίνες διαθέτουν φινιστρίνι ή παράθυρο, με θέα προς τη θάλασσα, ενώ οι εσωτερικές όχι. Κάποιες από τις σουίτες των κρουαζιερόπλοιων διαθέτουν παράθυρο μεγάλων διαστάσεων και άλλες μπαλκόνι. Όλες οι καμπίνες διαθέτουν αυτορυθμιζόμενο κλιματισμό. Επίσης, σε όλες τις καμπίνες παρέχεται εικοσιτετράωρη εξυπηρέτηση. Αλλαγή καμπίνας είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί μόνο μετά την αναχώρηση του πλοίου και βέβαια εφόσον το επιτρέπει η πληρότητα του πλοίου. (CLIA, 2017).

Το κόστος της κρουαζιέρας: Ο μοναδικός παράγοντας που επηρεάζει τη διαφοροποίηση στη τιμή που έχουν πληρώσει οι επιβάτες σε μία κρουαζιέρα είναι η κατηγορία της καμπίνας που έχουν επιλέξει για τη διαμονή τους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους. Όλες οι άλλες υπηρεσίες που λαμβάνουν οι επιβάτες είναι ακριβώς οι ίδιες. Κατηγορίες καμπινών ενδεικτικά αναφέρουμε:

- Σουίτες:
- SA: Πολυτελείς σουίτες, διπλό κρεβάτι, ιδιωτικό μπαλκόνι, ιδιωτικό μπάνιο με μπανιέρα / ντους και τηλεόραση. SB: Πολυτελείς σουίτες, διπλό κρεβάτι, ιδιωτικό μπάνιο με μπανιέρα- ντους και τηλεόραση.

- Εξωτερικές LUX Καμπίνες:.
- TB: Πολυτελείς εξωτερικές καμπίνες, δύο χαμηλά κρεβάτια, τρίτο κρεβάτι κουκέτα και ιδιωτικό μπάνιο με μπανιέρα.
- TC: Πολυτελείς εξωτερικές καμπίνες, δύο χαμηλά κρεβάτια, τρίτο κρεβάτι κουκέτα και ιδιωτικό μπάνιο με ντους. (CLIA, 2017).

Διατροφή: Οι γευστικές προκλήσεις πάνω σε ένα κρουαζιερόπλοιο είναι πολλές. Με στόχο να ικανοποιηθεί και ο πιο απαιτητικός γευσιγνώστης οι Chef του κρουαζιερόπλοιου υπόσχονται ότι κάθε γαστρονομική επιλογή είναι και μία ξεχωριστή εμπειρία. Ομάδες επίλεκτων μαγείρων υπακούουν στις εντολές του Chef και σχεδιάζουν εξαιρετικά και πρωτότυπα γεύματα, χρησιμοποιώντας τα πιο φρέσκα και υψηλής ποιότητας υλικά. Όλα τα φαγητά και γλυκά ετοιμάζονται πάνω στο κρουαζιερόπλοιο. Τα παραπάνω περιλαμβάνονται καθημερινά στο μπουφέ και στο μενού των εστιατορίων. Ελαφριά γεύματα προσφέρονται σε εικοσιτετράωρη βάση, σε όσους από τους επιβάτες επιθυμούν να γευματίσουν, τόσο στον χώρο της καμπίνας τους, όσο και κατά τις νυχτερινές ώρες σε μπουφέδες σε συγκεκριμένους χώρους του πλοίου, οι οποίοι αναγράφονται στο ημερήσιο πρόγραμμα. Η κάβα των κρουαζιερόπλοιων διαθέτει μεγάλη ποικιλία κρασιών που συνοδεύουν το γεύμα των επιβατών. (CLIA, 2017).

Διασκέδαση: Η ζωή πάνω στο κρουαζιερόπλοιο είναι μοναδική και η διασκέδαση των επιβατών εγγυημένη. Με ένα πλούσιο πρόγραμμα, διαμορφωμένο έτσι ώστε να ικανοποιούνται και οι πιο απαιτητικοί πελάτες, οι προτάσεις για διασκέδαση ποικίλουν. Ο επιβάτης μπορεί να επιλέξει τον τρόπο της διασκέδασης και της ψυχαγωγίας του ανάμεσα από ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων:

- Διαλέξεις ιστορικού και πολιτιστικού περιεχομένου για τα λιμάνια και τις χώρες προσέγγισης του πλοίου,
- Shows με ζωντανή μουσική,
- Κλόουν για τους μικρούς επιβάτες του πλοίου,
- Καθώς και μία ομάδα από διασκεδαστές – amateurs η οποία καθ' όλη την διάρκεια της κρουαζιέρας φροντίζει για την ψυχαγωγία των επιβατών.

Η βραδιά μπορεί να διαρκέσει πολύ ή λίγο ανάλογα με τις επιθυμίες των επιβατών. Ένα σύνηθες βραδινό πρόγραμμα περιλαμβάνει εκδηλώσεις στο μεγάλο σαλόνι του πλοίου, καζίνο και «night club» – νυχτερινό κέντρο. Επίσης οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα να παρακολουθήσουν κάποια ταινία στον κινηματογράφο. Αν πάλι κάποιοι από τους επιβάτες δεν επιθυμούν ούτε την παρακολούθηση κάποιας κινηματογραφικής προβολής μπορούν να διασκεδάσουν συμμετέχοντας σε διαγωνισμούς και παιχνίδια που οργανώνονται σε διαφορετικά, κάθε βραδιά, σημεία του πλοίου, κερδίζοντας κάποια αναμνηστικά δώρα.(CLIA, 2017).

Η ασφάλεια είναι το  $A$  και το  $\Omega$  καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού. Ενδεικτικά θα αναφέρουμε τα εξής:

- Ο επιβάτης πρέπει να ελέγχει εάν το σωσίβιό του είναι εφοδιασμένο με συσκευή φωτισμού και σφυρίχτρα. Εφ' όσον δεν είναι πρέπει να ενημερώσει έναν από τους αξιωματικούς του πλοίου.
- Εάν ο επιβάτης συνταξιδεύει με παιδιά κάτω των δώδεκα ετών, πρέπει να προμηθευτεί από τον θαλαμηπόλο της καμπίνας παιδικά σωσίβια.
- Οι επιβάτες δεν επιτρέπεται να ανοίγουν τα φινιστρίνια της καμπίνας τους.
- Οι επιβάτες πρέπει να αποφεύγουν τα εξωτερικά καταστρώματα σε περίπτωση

κακοκαιρίας.

- Οι επιβάτες πρέπει να είναι ιδιαιτέρως προσεκτικοί όταν αποβιβάζονται με βάρκα στα λιμάνια προσέγγισης του πλοίου. Οι επιβάτες δεν πρέπει να επιχειρούν την αποβίβασή τους από τις λέμβους, εάν αυτό δεν τους ζητηθεί.

(CLIA, 2017).

Άλλες υπηρεσίες που παρέχονται είναι : Ιατρικές υπηρεσίες: Όλα τα πλοία διαθέτουν γιατρό και ιατρικά κέντρα. Η κάθε ιατρική υπηρεσία ή φαρμακευτική αγωγή που τυχόν ζητηθεί, έχει και την αντίστοιχη χρηματική χρέωση. Οι ώρες λειτουργίας του ιατρείου αναγράφονται στην είσοδό του, ενώ σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης, ο γιατρός βρίσκεται πάντα στη διάθεση του επιβάτη.

Οι υπηρεσίες που προσφέρονται κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας αλλά δεν συμπεριλαμβάνονται στην τιμή του εισιτηρίου, είναι:

- Ποτά, καφέδες κτλ, και
- Προαιρετικές εκδρομές. Τα κίνητρα, λοιπόν, επιλογής μιας κρουαζιέρας ταυτίζονται με τα θετικά στοιχεία που μπορεί να αποκομίσει ο σύγχρονος τουρίστας από μια πολυτελή κρουαζιέρα. Τα θετικά στοιχεία – κίνητρα επιλογής μιας κρουαζιέρας είναι:
- Επίσκεψη πολλών τόπων σε μικρό χρονικό διάστημα
- Επαφή – επικοινωνία με εκατοντάδες ανθρώπους
- Υψηλό επίπεδο υπηρεσιών      Ποικιλία προγράμματος διακοπών
- Προϋπολογισμός κόστους διακοπών.



Επομένως, τα στοιχεία εκείνα τα οποία συνθέτουν το προϊόν της κρουαζιέρας και ταυτόχρονα το διαφοροποιούν και από κάθε άλλο είδος διακοπών είναι η εμπειρία της θάλασσας, η εμπειρία του ταξιδιού από μέρος σε μέρος χωρίς να χρειάζεται η συνεχής προετοιμασία των αποσκευών, η ιδιαίτερη ατμόσφαιρα κοινωνικότητας που επικρατεί στο εσωτερικό του κρουαζιερόπλοιου, που διαφέρει από τις ομαδικές εμπειρίες στην ξηρά καθώς και η υψηλή ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η επιλογή, λοιπόν, μιας κρουαζιέρας αποτελεί ίσως την καλύτερη δυνατή απόφαση για εκείνο τον σύγχρονο τουρίστα ο οποίος έχει ως σκοπό του ταξιδιού του την ξεκούραση, την πνευματική χαλάρωση, τη σύναψη διαπροσωπικών σχέσεων και την συγκέντρωση εμπειριών. Η διαφορετικότητα των κρουαζιερόπλοιων εντοπίζεται στο γεγονός ότι συγκεντρώνουν διαφορετικού είδους ταξιδιώτες. Υπάρχουν κρουαζιερόπλοια που διαθέτουν μεγαλύτερους σε ηλικία επιβάτες και ως μέσα διασκέδασης έχουν αίθουσες συναυλιών και θέατρα, ενώ υπάρχουν και άλλα που φιλοξενούν επιβάτες νεαρής ηλικίας και η νυχτερινή διασκέδαση πραγματοποιείται στα μπαρ και στη ντίσκο του πλοίου. Επίσης, άλλες κρουαζιέρες προβλέπουν επίσκεψη διαφορετικού λιμανιού κάθε μέρα και κάποιες άλλες γίνονται εξ' ολοκλήρου πάνω στο κρουαζιερόπλοιο. Όλα τα παραπάνω είναι στοιχεία τα οποία πρέπει να επισημαίνει ο ταξιδιώτης πριν την τελική επιλογή της κρουαζιέρας που πρόκειται να πραγματοποιήσει (Λεκάκου, 2015).

## **2.5 Η κρουαζιέρα σε διεθνές επίπεδο**

Σύμφωνα με τους Wood, (2000) και Chin, (2008), η μοντέρνα βιομηχανία του τουρισμού κρουαζιέρας ήρθε στο τουριστικό προσκήνιο και αναδείχθηκε από τη δεκαετία του 1960 και ύστερα. Σύντομα αναδείχτηκε σε μια παγκόσμια δυναμική αγορά χρησιμοποιώντας τεράστια πλοία και προσθέτοντας ολοένα και ποιοτικότερες αλλά και περισσότερες σε αριθμό υπηρεσίες αναψυχής για τους επιβάτες. Έγινε δηλαδή ένα αυξανόμενο σύμβολο της παγκοσμιοποίησης της τουριστικής αγοράς και των υπηρεσιών της σε όρους της

οικονομικής αγοράς καθώς και της δυναμικής των στοιχείων που τη συνθέτουν ως είδος τουριστικής δραστηριότητας. Κατά το Dowling, (2006), η γεωγραφία των ταξιδιών κρουαζιέρας παραμένει ανεξερεύνητη σε ένα βαθμό από τους αναλυτές του τουρισμού και ως ακαδημαϊκό πεδίο στη βιβλιογραφία του τουρισμού. Τις προηγούμενες δύο μετρες δεκαετίες το είδος αυτού του τουρισμού, προσέλκυσε το ενδιαφέρον αρκετών αναλυτών και ερευνητών του τουρισμού από διάφορα πεδία, οι οποίοι αναζήτησαν την πολυπλοκότητα και τη δυναμική των στοιχείων που συνθέτουν το τουρισμό κρουαζιέρας. Σύμφωνα με το Woods, (2004), δύο από τις σημαντικότερες παγκοσμίως αγορές τουρισμού κρουαζιέρας σε γεωγραφικό επίπεδο είναι η Καραϊβική και η Μεσόγειος.

Πέρα από τη διαμόρφωση του φυσικού περιβάλλοντος αλλά και τις ιδιαιτερότητες των τουριστικών προορισμών, σημαντικό ρόλο παίζουν και τα διαφαινόμενα κέρδη των εταιρειών σύμφωνα με τις συμπεριφορές των καταναλωτών και τη ζήτηση που δημιουργείται. Επιπλέον σπουδαίο ρόλο παίζει και η δυνατότητα καλύτερης ναυσιπλοΐας και των αποστάσεων μεταξύ των λιμένων πάντα με βάση τα προγράμματα και τα χρονοδιαγράμματα που καταρτίζονται. Αυτό τονίζει τη πραγματικότητα της χρησιμότητας της σωστής διασύνδεσης των ενδιάμεσων σταθμών μιας κρουαζιέρας ως πρωταρχικό στοιχείο στην εμπειρία του ταξιδιώτη – και την επιλογή που έκανε ή θα ξανακάνει. Η δυνατότητα για αρκετούς ικανούς και ελκυστικούς λιμένες αποβίβασης επισκεπτών μπορεί να ενισχύσει την επιλογή της εταιρείας για μία ελκυστική στα μάτια του τουρίστα κρουαζιέρα. Κατά τους Rodrigue & Notteboom, (2012), παρατηρείται μια αυξητική τάση για κρουαζιέρα από τους τουρίστες οδήγησε στην δημιουργία πολλών νέων και μεγαλύτερων πλοίων, διεισδύοντας και σε γεωγραφικά μέρη όπως η Βόρεια Αμερική, όπου έγιναν πολλοί εκσυγχρονισμοί λιμένων, αλλά και κατασκευές πολλών νέων. Πιο συγκεκριμένα στη Βόρεια Αμερική περίπου το 3% του πληθυσμού πραγματοποιεί μια κρουαζιέρα τουλάχιστον το χρόνο. Η κυρίαρχη αγορά εύρεσης

τουριστών για κρουαζιέρα παραμένει η Βόρεια Αμερική, αλλά σήμερα στις αναπτυσσόμενες χώρες τα νούμερα των καταναλωτών κρουαζιέρας ποσοστιαία ανεβαίνουν περισσότερο.

Σύμφωνα με τους Lekakou & Tzannatos, (2000), η δραστηριοποίηση της κρουαζιέρας στη περιοχή της Μεσογείου παρουσιάζει σταθερά ανοδικές και ισχυρές τάσεις ανάπτυξης. Η αγορά της Μεσογείου μπορεί να διαιρεθεί στην Ανατολική και την Δυτική, με την Ιταλική Χερσόνησο να αποτελεί ένα φυσικό σύνορο. Οι γεωγραφικές αγορές μπορούν να διακριθούν στην Ανατολική Μεσόγειο και πιο συγκεκριμένα:

- Αιγαίο
- Μαύρη Θάλασσα,
- το Λεβάντε (Κύπρος - Άγιοι Τόποι - Αίγυπτος) □ Βενετία - Αδριατική - Ιόνιο Πέλαγος.

Ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφθηκαν 250 διαφορετικά ευρωπαϊκά λιμάνια από το 2008 έως το 2013 αυξήθηκε από 4,42 εκατομμύρια επιβάτες σε 6,36 εκατομμύρια. Τα μεγέθη αυτά αποδεικνύουν τη δυναμική της ευρωπαϊκής αγοράς, η οποία αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 30% των επιβατών κρουαζιέρας σε όλο τον κόσμο. Τα κορυφαία λιμάνια της Μεσογείου για το έτος 2013, ήταν η Βαρκελώνη (2.599 χιλ. επιβάτες), η Σιβιταβέκια (2.538 χιλ. επιβάτες), η Βενετία (1.851 χιλ. επιβάτες) και ο Πειραιάς (1.302 χιλ. επιβάτες). (Λεκάκου, 2015).

## 2.6 Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα

Σύμφωνα με την Λεκάκου (2015), η Ελληνική κρουαζιέρα αναπτύσσεται ήδη από τη δεκαετία του 1930, με την εμφάνιση των πρώτων εταιρειών οι οποίες παρείχαν αποκλειστικά υπηρεσίες ταξιδιών αναψυχής στο Αιγαίο και την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Το 2013, ο συνολικός αριθμός επιβατών που επισκέφθηκαν κάποιο ελληνικό

προορισμό έφτασε τα 4,6 εκατομμύρια επιβάτες, σημειώνοντας συρρίκνωση της τάξεως του 4% από το 2012. Η Ελλάδα κατατάσσεται στην τρίτη θέση σε όρους διερχόμενων επιβατών (transit) και στην έβδομη θέση σε όρους επιβατών επιβίβασης (home-port) με 212,000 επιβάτες, αντιπροσωπεύοντας 3,5% των συνολικά επιβιβαζόμενων επιβατών σε Ευρωπαϊκό λιμάνι. Συγκρίνοντας τη θέση της Ελλάδας σε σχέση με την Ιταλία και την Ισπανία, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το

35,2% και 21,4% αντίστοιχα των επιβατών, αυτή ερμηνεύεται από το γεγονός ότι η Ελλάδα δεν είναι χώρα προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας. Χαρακτηριστικό αυτού είναι ότι το ποσοστό διείσδυσης στην Ελληνική αγορά είναι 2/1000 άτομα πληθυσμό, όταν το αντίστοιχο ποσοστό για την Αγγλία είναι 25/1000 και για την Ιταλία και Ισπανία 15/1000 (CLIA, 2017).

Κύριο λιμάνι επιβίβασης επιβατών θεωρείται το λιμάνι του Πειραιά, το οποίο το 2013 υποδέχτηκε 1,3 εκατομμύρια επιβάτες (4ο λιμάνι μετά την Βαρκελώνη, Ρώμη και Βενετία). Άλλα λιμάνια επιβίβασης με μικρότερη κίνηση είναι το Ηράκλειο, η Κέρκυρα και η Ρόδος. Κατά πλειοψηφία οι ελληνικοί προορισμοί είναι προορισμοί προσέγγισης (port of call).

### **2.6.1 Το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο**

Η εξέλιξη ενός κλάδου σχετίζεται άμεσα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο. Στη περίπτωση της Ελλάδας το νομοθετικό πλαίσιο δραστηριοποίησης των κρουαζιερόπλοιων έχει επηρεάσει καθοριστικά την υφιστάμενη του κλάδου. Συνοπτικά το σχετικό εθνικό πλαίσιο κατηγοριοποιείται σε τρεις βασικές περιόδους ως εξής:

- Περίοδος Α: Πρίν το 1999 ( cabotage)
- Περίοδος Β: 1999-2010 (EC Regulation 3577/1992) και
- Περίοδος Γ: 2012 μέχρι σήμερα (Νόμος 4072/2012)

Μέχρι και το 1999 ο ελληνικός κλάδος κρουαζιέρας λειτουργούσε υπό καθεστώς προστατευισμού. Αυτό συνεπάγεται ότι μόνο τα πλοία φέροντα ελληνική σημαία είχαν το δικαίωμα της εκτέλεσης περιηγητικών πλοών με αφετηρία από ελληνικό λιμένα. Το 1992 ψηφίζεται ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 3577/92 σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών. Ο στόχος ήταν η δημιουργία ενιαίας αγοράς μεταξύ των ΚΜ και η εξίσωση όλων των Ευρωπαϊκών σημαιών. Στο πλαίσιο αυτό όλα τα Κ-Μ είχαν την υποχρέωση της εναρμόνισης της σχετικής εθνικής νομοθεσίας με την αντίστοιχη κοινοτική. Ωστόσο, στη περίπτωση της Ελλάδας υπήρξε εξαίρεση από την εφαρμογή του νόμου μέχρι το 2004, λόγω κυρίως για λόγους συνοχής και μόνο για τις νησιωτικές ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Η απελευθέρωση του κλάδου της κρουαζιέρας για τις ευρωπαϊκές σημαίες πραγματοποιήθηκε το 1999. Τον Αύγουστο του 2010, ο νόμος 3872/2010 προχώρησε ακόμη περισσότερο με την απελευθέρωση της εισόδου στην αγορά και για τρίτες σημαίες (μη –Ευρωπαϊκές) δίνοντας τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν ελληνικά λιμάνια για την εκτέλεση κυκλικών περιηγητικών πλοών. Ωστόσο, για τη δραστηριοποίηση πλοίων υπό ξένη σημαία, ο νόμος προέβλεπε την υπογραφή σχετικής σύμβασης με το ελληνικό δημόσιο. Η υποχρέωση αυτή αποτελούσε τεχνητό εμπόδιο για την περαιτέρω ανάπτυξη του home-porting στην Ελλάδα και ως εκ τούτου δεν επέφερε την επιθυμητά αποτελέσματα. Συνέπεια αυτού, η ψήφιση νέου νόμου το έτος 2012 (ν. 4072/2012) όπου στο άρθρο 222, αναιρείται η παραπάνω υποχρέωση επιφέροντας την καθολική απελευθέρωση του κλάδου (Λεκάκου, 2015).

## 2.6.2 Άρση του Καμποτάζ

Το καμποτάζ ήταν νόμος ο οποίος ίσχυε από το 1920 έως και το 2012 όπου και καταργήθηκε, στη βάση του οποίου απαγορευόταν σε εταιρίες κρουαζιερόπλοιων με σημαία άλλης χώρας να επιβιβάζουν και να αποβιβάζουν τουρίστες σε Ελληνικά λιμάνια, δίνοντας με το τρόπο αυτό δικαίωμα εκμετάλλευσης μόνο σε κρουαζιερόπλοια τα οποία όχι μόνο έφεραν την Ελληνική σημαία αλλά και οι πλοιοκτήτες ήταν Έλληνες (Ψαραύτης, 2006).

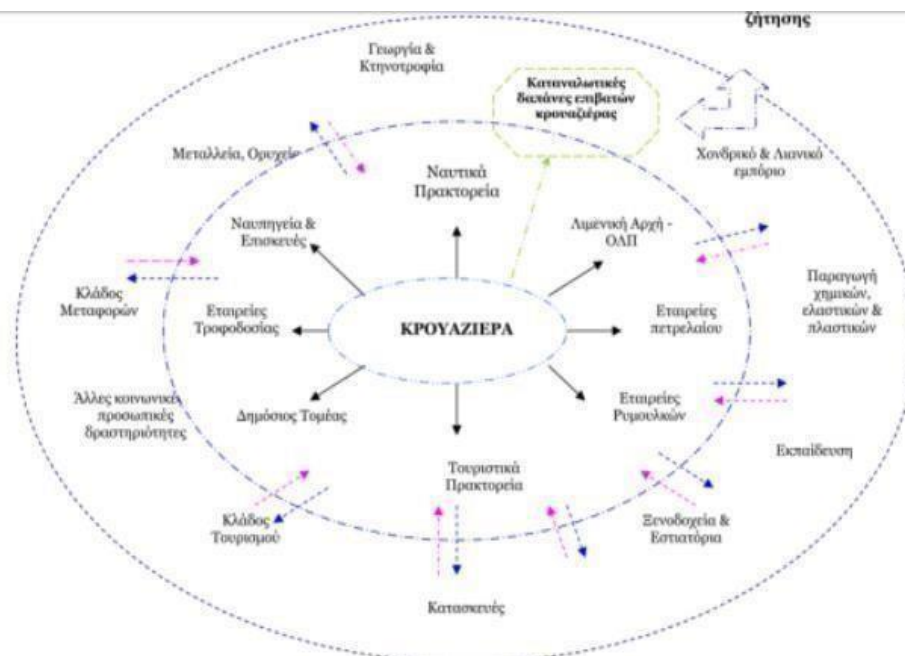
Σύμφωνα το νόμο αυτό, τα κρουαζιερόπλοια με σημαίες χωρών που δεν ανήκαν στην ευρωπαϊκή ένωση μπορούσαν να επιβιβάσουν τουρίστες από ένα ελληνικό λιμάνι αλλά δε μπορούσαν να τους αποβιβάσουν στο ίδιο λιμάνι. Ο νόμος αυτός ουσιαστικά απέτρεπε τα κρουαζιερόπλοια με σημαία χώρας εκτός της Ε.Ε. να χρησιμοποιήσουν τα λιμάνια της χώρας ως home ports. Στη περίοδο 1920-2012 έγιναν αρκετές προσπάθειες για την άρση του καμποτάζ. Παρόλο που το 2001 ψηφίσθηκε νόμος για την άρση του στη πράξη όμως δεν εφαρμόσθηκε και η ελληνική αγορά κρουαζιέρας παρέμεινε κλειστή για τις εταιρίες εκτός Ε.Ε. Βασικό εμπόδιο όσες φορές επιχειρήθηκε η άρση του καμποτάζ ήταν η αντίδραση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) με το επιχείρημα της απώλειας θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών από τη στιγμή που θα εισέρχονταν στην αγορά οι εταιρίες κρουαζιέρας εκτός Ε.Ε. Η αντίδραση αυτή εκφραζόταν με απεργιακές κινητοποιήσεις. Η άρση του καμποτάζ το 2012 αποτέλεσε μνημονιακή υποχρέωση της Ελλάδας στο ευρύτερο πλαίσιο μεταρρυθμίσεων που απαιτήθηκαν. Επρόκειτο όμως για μία ουσιαστική μεταρρύθμιση στο βαθμό που το 2011 το μερίδιο της χώρα μας στις αφίξεις κρουαζιέρας ήταν 17% στο σύνολο της Ευρωπαϊκής αγοράς κρουαζιέρας αλλά τα έσοδα από τον κλάδο έφθαναν μόλις στο 4%. Θα πρέπει να επισημάνουμε εδώ ότι η άρση του καμποτάζ ήταν και μία ουσιαστική πολιτική μεταρρύθμιση για την οικονομία της χώρας στο βαθμό που υπήρχε η επιθυμία για

αύξηση των εσόδων από τον τουρισμό κρουαζιέρας. Αυτή η αύξηση είναι απόλυτα συνυφασμένη με το homeporting (Ikκος, 2015).

Ο κρατικός αυτός προστατευτισμός έχει αρθεί για τα πλοία υπό κοινοτική σημαία που μπορούν να εκτελούν κυκλικές διαδρομές δηλαδή να ξεκινούν και να καταλήγουν τα δρομολογία τους σε ελληνικά λιμάνια. Δηλαδή, οι κρουαζιέρες στην ελληνική ακτογραμμή είναι δυνατόν να γίνονται από πλοία ελληνικών συμφερόντων υπό ελληνική σημαία με προορισμό ελληνικά λιμάνια σε κυκλικές διαδρομές, ξένα πλοία υπό κοινοτική σημαία που επίσης δικαιούνται να χρησιμοποιούν ελληνικά λιμάνια ως κόμβους και τέλος ξένα πλοία υπό σημαία τρίτης χώρας που μπορούν να επισκέπτονται τα ελληνικά λιμάνια έχοντας όμως ένα ξένο λιμάνι ως σημείο αναχώρησης/άφιξης (Diakomihalis,2007)

## **2.7 Η συμβολή της κρουαζιέρας στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη**

Η κρουαζιέρα μπορεί να αποφέρει σημαντικό όφελος στους τόπους υποδοχής μέσα από την αύξηση ή τη βελτίωση των εσόδων από τις συναλλαγματικές ισοτιμίες, τα κέρδη από τις δαπάνες των τουριστών, τους φόρους, την αύξηση της απασχόλησης, καθώς και τις οικονομίες κλίμακας (Brida και Seijas, 2012). Πράγματι, η κρουαζιέρα έχει σημαντικά θετικά οφέλη σε οικονομικό επίπεδο, όπως φαίνεται και από το παρακάτω σχήμα. Στους προορισμούς προσέγγισης, οι οικονομικές επιπτώσεις απορρέουν κυρίως από τις δαπάνες των επιβατών. Στους προορισμούς αφετηρίας οι επιπτώσεις αυτές πηγάζουν από τις δαπάνες των επιβατών και τις δαπάνες των εταιρειών (Λεκάκου, 2015).



Πηγή: Λεκάκου, 2015, σελ. 17

Στον παρακάτω πίνακα μπορεί να γίνει ακόμη περισσότερο αντιληπτή η τεράστια συμβολή του τουρισμού κρουαζιέρας στις τοπικές οικονομίες των τόπων προορισμού. Κατά τη διάρκεια της διετίας 2011-2012, ο τουρισμός κρουαζιέρας δημιούργησε σημαντικά οικονομικά οφέλη σε 21 προορισμούς. Πιο συγκεκριμένα, μέσω του τουρισμού κρουαζιέρας δημιουργήθηκαν σχεδόν 2 δισεκατομμύρια δολάρια σε άμεσες δαπάνες, 45.225 θέσεις εργασίας και δαπανήθηκαν 728 εκατομμύρια δολάρια σε μισθούς των εργαζομένων. Πέντε προορισμοί είχαν άμεσες δαπάνες τουρισμού κρουαζιέρας 100 εκατομμυρίων δολαρίων ή και παραπάνω, ενώ εννέα προορισμοί είχαν άμεσες δαπάνες μεταξύ 25-100 εκατομμυρίων δολαρίων.

Σύμφωνα με την Cruise Lines International Association (2017), ο οικονομικός αντίκτυπος της κρουαζιέρας για το 2015 έχει ως εξής:

1. 22,04 εκατομμύρια επιβάτες
2. 939.232 θέσεις εργασίας
3. 39,3 δισεκατομμύρια δολάρια σε μισθούς και απολαβές εργαζομένων



4. 137,72 δολάρια ο μέσος όρος της καθημερινής δαπάνης των τουριστών
5. 119,9 δισεκατομμύρια δολάρια η συνολική οικονομική επίδραση στην οικονομία

Σύμφωνα με την έρευνα του οργανισμού Business Research & Economic Advisors σχετικά με την οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας στις οικονομίες των τόπων υποδοχής, τα κύρια στοιχεία αυτής της συνεισφοράς παρατίθενται παρακάτω (FloridaCaribbean Cruise Association, 2015):

1. Ο τουρισμός κρουαζιέρας συνεισέφερε 1,99 δισεκατομμύρια δολάρια άμεσων δαπανών στους συμμετέχοντες 21 προορισμούς για το έτος κρουαζιέρας 2011-2012
2. Μεταφέρθηκαν 15.440.000 επιβάτες και 2,7 εκατομμύρια άτομα πληρωμάτων στους συμμετέχοντες προορισμούς κατά τη διάρκεια κρουαζιέρας του έτους 2011- 2012, με πολλαπλασιαστική επίδραση 1,48 δισεκατομμύρια \$ και 261,9 εκατομμύρια δολάρια σε offshore δαπάνες
3. Η μέση δαπάνη ανά επιβάτη σε όλους τους προορισμούς ήταν 95,92 δολάρια και η μέση δαπάνη ανά μέλος του πληρώματος ήταν 96,98 δολάρια
4. Δημιουργήθηκαν 45.225 θέσεις εργασίας σε όλους τους προορισμούς, με δαπάνη 728,1 εκατομμυρίων δολάριων σε μισθούς

Η αύξηση της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο κατά τα τελευταία χρόνια είχε ως αποτέλεσμα να αποτελεί το δεύτερο προορισμό στον τουρισμό κρουαζιέρας παγκοσμίως όπως αναφέρεται από τους Soriani et al. (2009). Προς αυτήν την κατεύθυνση, σημαντική ήταν και είναι η συνεισφορά των κάθετων διαδικασιών ολοκλήρωσης, που είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση της δυναμικής του κλάδου και την ενίσχυση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου. Εξαιτίας της γεωπολιτικής σταθερότητας στην

ευρύτερη περιοχή, αλλά και των αποτελεσματικών στρατηγικών marketing, οι συγγραφείς εκτιμούν ότι ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην περιοχή θα συνεχιστεί. Ορισμένοι ερευνητές όπως οι Brida και Zarata (2011) διερεύνησαν τον οικονομικό αντίκτυπο της κρουαζιέρας στους τόπους υποδοχής, για την περιοχή της Κόστα Ρίκα.

Μέσα από την έρευνα αυτή βρέθηκαν τα

εξής:

α) οι τουρίστες κρουαζιέρας επισκέπτονταν σε μεγαλύτερο βαθμό τα αξιοθέατα από ότι οι υπόλοιποι τουρίστες,

β) το προφίλ των τουριστών κρουαζιέρας είναι άτομα μεγάλης ηλικίας, χωρίς υψηλό εισοδηματικό επίπεδο,

γ) οι τουρίστες κρουαζιέρας χαρακτηρίζονται από μικρότερη δαπάνη ενώ ξοδεύουν και λιγότερο χρόνο από ότι ο μέσος τουρίστας για διακοπές.

Τα δύο τελευταία συμπεράσματα οδηγούν τους συγγραφείς να αναρωτηθούν αν έχει αξία να προωθηθεί ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Κόστα Ρίκα. Το γεγονός ότι οι τουρίστες κρουαζιέρας δαπανούν μικρό χρηματικό ποσό σε δραστηριότητες στην ακτή αναφέρεται και από τους Ajagunna και Pinnock (2013). Αυτό, σε συνδυασμό με την εποχικότητα που διακρίνει αυτή τη μορφή τουρισμού, αποτελεί μία σημαντική δυσκολία δημιουργίας εισοδήματος των τοπικών επιχειρήσεων, που ορισμένες φορές φτάνει και στο σημείο να μην μπορούν να ανταπεξέλθουν στα έξοδά τους. Οι συγγραφείς αναφέρουν επιπλέον ότι ενδεχομένως να υπάρχει μία αντίστροφη σχέση μεταξύ του μεγέθους του πλοίου κρουαζιέρας και των καθαρών εσόδων που διοχετεύονται στον τουριστικό προορισμό. Έτσι, μεγαλύτερα πλοία δε σημαίνει και περισσότερο έσοδα. Όμως, ορισμένες περιοχές είναι δέκτες μόνο μεγάλων πλοίων, που, όπως προαναφέρθηκε, δεν οδηγούν στη δημιουργία μεγαλύτερου εισοδήματος για τους

κατοίκους των τόπων υποδοχής των κρουαζιερόπλοιων. Καθώς τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια προσφέρουν πολλές δυνατότητες διασκέδασης, η μεγαλύτερη δαπάνη των τουριστών πραγματοποιείται on board, με αποτέλεσμα να μην ωφελούνται οι τοπικές κοινωνίες.

Αντίθετα, ο Samarathunga (2016) αναφέρει πως οι τουρίστες κρουαζιέρας αποτελούν μία σημαντική πηγή εισοδήματος για τις επιχειρήσεις στους τουριστικούς προορισμούς, ιδίως εκείνες που προσφέρουν υπηρεσίες εκδρομών, αλλά και διαφόρων δραστηριοτήτων ψυχαγωγίας, όπως kayak, παρατήρηση άγριας ζωής και δραστηριότητες σχετικές με τον πολιτισμό.

Ένα παράδειγμα του προβλήματος που δημιουργείται από τον τουρισμό κρουαζιέρας αναφέρεται από τον Ringer (2006), με αφορμή έρευνα σχετικά με τον τουρισμό κρουαζιέρας στην Αλάσκα. Ο συγγραφέας τονίζει ότι υπάρχουν αρκετές συγκρούσεις, από την Αστόρια μέχρι την Αλάσκα, σχετικά με τις μεταβαλλόμενες δυναμικές και τη συμπεριφορά των τουριστών, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τους περιορισμούς για τους κατοίκους της περιοχής και τις υποδομές, καθώς και την πιθανή απώλεια της κοινωνικής και πολιτιστικής ταυτότητας των κοινοτήτων που εξελίσσονται σε τουριστικούς προορισμούς, με τους κατοίκους αναγκάζονται να κάνουν τη δύσκολη μετάβαση από έναν τρόπο ζωής που ορίζεται από την εξόρυξη πόρων (αλιεία, ξυλεία, τα ορυχεία) σε έναν τρόπο ζωής που σχετίζεται με τον τουρισμό. Στο πλαίσιο αυτό, οι τοπικοί επιχειρηματίες υποστηρίζουν πως δεν επωφελούνται από τις συμφωνίες τους με τις εταιρείες κρουαζιέρας, ενώ οι μισθοί για όσους απασχολούνται σε αυτόν τον τομέα είναι χαμηλότεροι από ότι σε άλλους τομείς της οικονομίας (π.χ. αλιεία). Επιπλέον, η αστάθεια της εγχώριας και διεθνούς τουριστικής αγοράς, σε συνδυασμό με την εχθρότητα των εταιριών της κρουαζιέρας σε ευνοϊκούς οικονομικούς όρους για τον τόπο

υποδοχής (π.χ. φόροι επίσκεψης), αλλά και η μεταφορά των γραμμών των κρουαζιερόπλοιων σε πιο προσοδοφόρες διαδρομές σε σύντομο χρονικό διάστημα, προσθέτουν επιπλέον προβλήματα σε προορισμούς που επενδύουν και στηρίζονται στον τουρισμό κρουαζιέρας ως μία βιώσιμη πηγή εισοδήματος (Ringer, 2006).

Ωστόσο οι Ajagunna και Pinnock (2013) αναφέρουν πως οι ευκαιρίες για θετικές επιπτώσεις του ταξιδιού κρουαζιέρας στις τοπικές κυβερνήσεις και επιχειρήσεις δεν μπορούν να αμφισβητηθούν, καθώς η εισροή των πλοίων και των τουριστών παράγουν σημαντικά έσοδα από τους φόρους, τα λιμενικά τέλη, καθώς και την αγορά αγαθών και υπηρεσιών. Παρά όμως την αυξημένη οικονομική δραστηριότητα, μπορεί το κοινωνικοοικονομικό κόστος για μια οικονομία να υπερβαίνει το όφελος. Οι δαπάνες κρουαζιέρας μπορεί να αυξήσουν το συνολικό παραγόμενο προϊόν σε μία οικονομία, αλλά μόνο στο βαθμό που οι δαπάνες αυτές είναι μεγαλύτερες από το αυξημένο κόστος των συντελεστών παραγωγής. Έτσι, οι μικρότεροι νησιωτικοί προορισμοί ενδέχεται να επωμίζονται αρκετές δαπάνες

(δημιουργία υποδομών, διαφήμιση κτλ) και να μην ωφελούνται ανάλογα. Επιπρόσθετα, υπάρχουν και κοινωνικές επιπτώσεις, που είναι εξαιρετικά σημαντικές, ιδίως για απομακρυσμένες νησιωτικές και παράκτιες περιοχές, που είναι ελκυστικές σε τουρίστες κρουαζιέρας εξαιτίας των τοπικών παραδόσεων και του τρόπου ζωής (Ringer, 2006; Ajagunna και Pinnock, 2013).

Έτσι, όταν μεγάλα πλοία φτάνουν σε αυτούς τους προορισμούς, μπορεί να έχουν αρνητικό αντίκτυπο τόσο στο περιβάλλον, όσο και στις παραδόσεις και την κοινωνική συμπεριφορά των κατοίκων όταν ο σχεδιασμός που έχει προηγηθεί από τις αρμόδιες αρχές δεν είναι κατάλληλος. Ο Samarathunga (2016) αναφέρει πως η έλευση τουριστών κρουαζιέρας σε έναν προορισμό υποδοχής μπορεί να οδηγεί σε προβλήματα στις συγκοινωνίες, όπως συνωστισμό και μη εύκολη εύρεση συγκοινωνιών (π.χ. ταξί).

Παρόμοια πορίσματα βρέθηκαν και στην έρευνα των Peručić και Puh (2012). Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι κάτοικοι της περιοχής αποφεύγουν να επισκέπτονται συγκεκριμένα μέρη, όταν υπάρχει μεγάλος αριθμός τουριστών, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται με αυτόν τον τρόπο η καθημερινή τους ζωή και οι καθημερινές τους δραστηριότητες (Samarathunga, 2016).

Ιδίως σε περιοχές με μικρή φέρουσα ικανότητα, η κρουαζιέρα μπορεί να καταλήξει σε αύξηση του κόστους ζωής, προβλήματα κυκλοφορίας, συνωστισμό και ηχορύπανση. Εκτός από τα παραπάνω, η έλευση μεγάλων κρουαζιερόπλοιων στα λιμάνια σε αρκετές περιπτώσεις έχει αρνητικό αντίκτυπο στα ευαίσθητα θαλάσσια οικοσυστήματα των νησιωτικών και παράκτιων περιοχών, στην άγρια ζωή και στα πολιτιστικά μνημεία συμβάλλοντας έτσι στην υποβάθμιση των φυσικών και πολιτισμικών πόρων των τόπων υποδοχής (Samarathunga, 2016).

Μέσα από την προηγηθείσα ανάλυση καταδεικνύεται πως ο τουρισμός κρουαζιέρας επιφέρει τόσο θετικά, όσο και αρνητικά οφέλη στους τόπους υποδοχής (Ringer, 2006; Peručić και Puh, 2012).

Στα θετικά οφέλη συμπεριλαμβάνονται τα εξής: σημαντικά οικονομικά οφέλη για τα λιμάνια υποδοχής και στους τόπους όπου αυτά βρίσκονται, γενικότερη τουριστική προώθηση των λιμανιών/τόπων υποδοχής, αύξηση των θέσεων εργασίας, βελτίωση των τουριστικών, πολιτιστικών, συγκοινωνιακών, κοινωνικών υποδομών κτλ. Στις αρνητικές επιπτώσεις περιλαμβάνονται τα εξής: συνωστισμός στα λιμάνια και στα αξιοθέατα του τόπου υποδοχής, επιβάρυνση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, περιβαλλοντική υποβάθμιση στο περιβάλλον του λιμανιού και των παράκτιων περιοχών, υποβάθμιση των κοινωνικοοικονομικών δομών του τόπου υποδοχής

(χαμηλότεροι μισθοί, ακριβότερες τιμές, εξάλειψη παραδοσιακών επαγγελμάτων). Συνολικά, η αύξηση της κίνησης των μεγάλων πλοίων σε συγκεκριμένα λιμάνια σε συνδυασμό με την περιορισμένη φέρουσα ικανότητα αυτών των λιμανιών θέτουν σε ορισμένες περιπτώσεις το ερώτημα, αν τελικά επικρατούν οι θετικές ή οι αρνητικές επιδράσεις του τουρισμού κρουαζιέρας σε έναν τόπο υποδοχής (Peručić και Puh, 2012).

## **2.8 Προϋποθέσεις συμβολής της κρουαζιέρας στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου προορισμού**

Οι λιμένες προορισμού καλούνται να αντιμετωπίσουν σημαντικές προκλήσεις στην ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας και πιο συγκεκριμένα τις εξής (Λεκάκου, 2015, σελ. 38):

- α) «τη διαρκή ανάγκη για δημιουργία νέων υποδομών ή/και αναβάθμιση των υφιστάμενων, κυρίως λόγω του γιγαντισμού των πλοίων»,
- β) «την αύξηση της διαπραγματευτικής δύναμης των εταιρειών κρουαζιέρας» εξαιτίας του μεγέθους τους και τέλος
- γ) «τον ανταγωνισμό ανάμεσα στον τουρισμό κρουαζιέρας και τον συμβατικό τουρισμό».

Παρομοίως, ο Ringer (2006) και ο Samarathunga (2016) αναφέρουν πως οι τόποι υποδοχής επενδύουν στη δημιουργία των κατάλληλων υποδομών, υπό τις διαβεβαιώσεις των εταιρειών κρουαζιέρας, αλλά υπάρχουν και περιπτώσεις που οι εταιρείες αυτές αντικαθιστούν έναν τόπο προορισμού με έναν άλλον. Κατά συνέπεια, οι επενδύσεις δεν αξιοποιούνται και δεν υπάρχει απόσβεση για αυτές.

Μία ακόμη σημαντική πρόκληση για έναν τόπο υποδοχής είναι η παροχή ασφάλειας και προστασίας στους τουρίστες, όπως είναι η έλλειψη τρομοκρατικών επιθέσεων (Samarathunga, 2016). Οι Peručić και Puh (2012) με αφορμή την πόλη του Dubrovnik αναφέρουν πως σημαντική πρόκληση για τους τόπους υποδοχής αποτελεί η μεγάλη συγκέντρωση των κρουαζιερόπλοιων και των επισκεπτών σε μικρό χρονικό διάστημα, καθώς και η ανεπαρκής οργάνωση και υποδοχή των πλοίων και των επιβατών στο λιμάνι υποδοχής. Αναφορικά με τον τουρισμό κρουαζιέρας, θα πρέπει να αναφερθεί ότι δίνονται στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης από τις αρμόδιες κρατικές αρχές που συμβάλλουν στη δημιουργία και βελτίωση των απαραίτητων υποδομών και εγκαταστάσεων, καθώς και των πυλών εισόδου των επιβατών κρουαζιέρας στο σύνολο της χώρας και όχι μόνο στα λιμάνια υποδοχής.

Αυτές οι υποδομές και εγκαταστάσεις δημιουργούνται πρωτίστως σε μητροπολιτικά κέντρα, καθώς και σε πόλεις που διαθέτουν αερολιμένες και έχουν συνδέσεις με χώρες του εξωτερικού. Επίσης, τέτοιες υποδομές και εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των τουριστών κρουαζιέρας δημιουργούνται σε περιοχές με λιμάνια που έχουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων (Ανδριώτης, 2003; Ηγουμενάκης και Κραβαρίτης, 2004).

Άλλωστε, υποστηρίζεται πως οι τουριστικοί προορισμοί, ή αλλιώς τα λιμάνια ελλιμενισμού, αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους λόγους για τους οποίους οι τουρίστες επιλέγουν συγκεκριμένες κρουαζιέρες (Brida και Seijas, 2012).

Η επιλογή λιμένων κρουαζιέρας από τις εταιρείες κρουαζιέρας γίνεται στη βάση συγκεκριμένων παραμέτρων (Λεκάκου, 2015): τη θέση προορισμού, τη φήμη του προορισμού, τα χαρακτηριστικά του λιμένα υποδοχής, την ασφάλεια, τα αξιοθέατα, τις υποδομές και τις υπηρεσίες ξηράς. Σύμφωνα με τους Lekakou et al. (2010), θα πρέπει να πληρούνται συγκεκριμένα κριτήρια για την επιλογή λιμένων προορισμού και αφετηρίας της κρουαζιέρας, όπως φαίνεται από τον παρακάτω πίνακα. Τα κριτήρια αυτά διακρίνονται σε κριτήρια για την κατάσταση του λιμένα και σε κριτήρια για την τοποθεσία του.

Κατάσταση λιμένα	Τοποθεσία λιμένα
Φυσικά χαρακτηριστικά του λιμένα	Πρόσβαση σε αξιοθέατα και περιοχές μοναδικού φυσικού πλούτου
Υπηρεσίες προς του επιβάτες	Ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων
Υπηρεσίες προς τα κρουαζιερόπλοια	Σύνδεση με την τουριστική αγορά
Κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών	Παροχή συνδυασμένων μεταφορικών μέσων
Αποδοτικότητα λιμένα	
Υποδομές λιμένα	



Πολιτική κατάσταση /θεσμικό πλαίσιο	
Διαχείριση λιμένα	
Σύνδεση πόλης με την υπόλοιπη χώρα	

Η ιδανική διαδρομή περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα προορισμών με τη βέλτιστη απόσταση μεταξύ των λιμένων. Αυτό το χαρακτηριστικό είναι σημαντικό λόγω του γεγονότος ότι οι ταχύτητες των πλοίων διατηρούνται εντός ενός συγκεκριμένου φάσματος, δεδομένης την κλιμάκωσης της παγκόσμιας τιμής των καυσίμων. Όσο περισσότερα λιμάνια σε μία διαδρομή, τόσο μεγαλύτερη και η επιβατική ζήτηση. Επιπλέον, οι εγκαταστάσεις σε έναν προορισμό καθορίζουν εάν το πλοίο μπορεί να ελλιμενίζεται ή αν θα σταθμεύσει στο αγκυροβόλιο και επομένως χρειάζεται να παρέχει υπηρεσία για τη μεταφορά επιβατών μεταξύ ξηράς και πλοίου, η οποία έχει σημαντικές επιπτώσεις στο κόστος και ενσωματώνεται στην τιμή του πακέτου διακοπών. Οι υποδομές περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων την αξιοπιστία της πρόσβασης στο λιμάνι, την πολιτική σταθερότητα, την ασφάλεια και την προστασία των ταξιδιωτών. Επιπλέον, το φάσμα των υπηρεσιών που είναι διαθέσιμες για την κρουαζιέρα, περιλαμβάνει αξιοθέατα στην ακτή, δηλαδή στον τουριστικό προορισμό, αλλά και υπηρεσίες αερογέφυρας (Ajagunna και Pinnock, 2013). Απαραίτητη είναι η ύπαρξη συγκεκριμένης στρατηγικής από μέρους των εταιριών κρουαζιέρας. Η στρατηγική αυτή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της τα παρακάτω (Λεκάκου, 2015):

1. το τμήμα της αγοράς στο οποίο απευθύνεται και στο οποίο ανταποκρίνεται στο προφίλ του προορισμού
2. την ικανότητα εξυπηρέτησης και διαχείρισης πλοίων και επιβατών
3. τις δυνάμεις και αδυναμίες του προορισμού

Παρομοίως, ο Samarathunga (2016) αναφέρει πως η ανάπτυξη του τομέα της κρουαζιέρας έχει την ανάγκη ισχυρών πλαισίων πολιτικής, που θα ενθαρρύνουν και θα αναπτύσσουν τη βιομηχανία. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στις αναπτυσσόμενες χώρες που έχουν μικρή ή καμία εμπειρία σε αυτό το είδος τουρισμού. Έτσι, οι περιφερειακές αρχές θα πρέπει να αναπτύσσουν μία περιφερειακή πολιτική για την κρουαζιέρα, με στόχο την αύξηση της συλλογικής διαπραγματευτικής δύναμης των αρμόδιων αρχών των τόπων προορισμού, τη μεγιστοποίηση της δαπάνης των τουριστών σε δραστηριότητες εκτός του πλοίου, τη θέσπιση περιβαλλοντικών προτύπων για τη λειτουργία της κρουαζιέρας, αλλά και μηχανισμούς για την πολλαπλασιαστική επίδραση των δραστηριοτήτων της κρουαζιέρας στις περιφερειακές και εθνικές οικονομίες. Συνολικά, επομένως, ο τομέας της κρουαζιέρας χρειάζεται την θεσμοθέτηση κανονιστικού πλαισίου και κανόνες διακυβέρνησης που θα διέπουν την λειτουργία του. Η ύπαρξη ή μη αυτού του κανονιστικού πλαισίου είναι τελικά αυτή που θα καθορίσει για το αν η κρουαζιέρα θα επιφέρει ή όχι τα θετικά αποτελέσματά της στους χώρους υποδοχής.

Οι Lester και Weeden (2004) αναφέρουν και εκείνοι πως η εξάρτηση αρκετών περιοχών από τον τουρισμό κρουαζιέρας, η ανισοκατανομή της δύναμης μεταξύ των διαφόρων ενδιαφερομένων μερών (stakeholders), αλλά και η έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των προορισμών κρουαζιέρας (π.χ. νησιωτικό σύμπλεγμα), αποτελούν σημαντικές προκλήσεις για τους τόπους υποδοχής, που θα πρέπει να αντιμετωπιστούν, προκειμένου

με αυτόν τον τρόπο να αυξηθούν τα οφέλη που αποκομίζουν αυτές οι περιοχές από τον τουρισμό κρουαζιέρας. Σε αυτό το πλαίσιο, οι συγγραφείς τονίζουν τη σημασία της συνεργασίας και του αναπτυξιακού σχεδιασμού, καθώς και την εστίαση στις διαφορετικές ανάγκες των ενδιαφερομένων μερών.

Οι Del Chiappa et al. (2013) υποστηρίζουν πως οι αντιλήψεις και οι στάσεις των κατοίκων του τόπου υποδοχής, ως μία ομάδα εμπλεκομένων, δεν θα πρέπει να αγνοούνται. Κατά τον τουριστικό σχεδιασμό, υπάρχει η ανάγκη για αρμονική σχέση μεταξύ των τοπικών κοινωνιών, του ιδιωτικού τομέα και των κυβερνήσεων, σε αναπτυξιακές πρακτικές που προστατεύουν το φυσικό, πολιτικό και κτιριακό περιβάλλον, με τρόπο τέτοιο που να είναι συμβατός με την οικονομική ανάπτυξη. Σε αυτό το πλαίσιο, πράγματι, η τοπική κοινότητα αποτελεί ένα από τα βασικότερα ενδιαφερόμενα μέρη, που επηρεάζεται άμεσα από τις θετικές και αρνητικές επιδράσεις του τουρισμού κρουαζιέρας σε οικονομικό, περιβαλλοντικό, κοινωνικό και πολιτιστικό περιβάλλον και συνεπώς πρέπει να αποτελεί βασικό παράγοντα συνδιαμόρφωσης τουριστικού σχεδιασμού. Ως εκ τούτου, οι αντιλήψεις των κατοίκων, οι προσδοκίες τους και οι στάσεις τους απέναντι στον αντίκτυπο του αναπτυξιακού τουριστικού μοντέλου μέσα από τον τουρισμό κρουαζιέρας θα πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά το σχεδιασμό της τουριστικής πολιτικής. Επιπρόσθετα, οι συγγραφείς αναφέρουν πως, κατά τη μελέτη της αειφορίας ενός προορισμού, θα πρέπει επίσης να διερευνηθεί κατά πόσο διαφέρουν οι απόψεις των ενδιαφερομένων μερών μεταξύ τους, και ιδίως εκείνων που επηρεάζουν περισσότερο την ανάπτυξη του τοπικού τουρισμού.

Εκτός των παραπάνω, οι Ajagunna και Pinnock (2013) αναφέρουν πως η συγκέντρωση της δυναμικής της κρουαζιέρας σε λίγες μόνο εταιρείες μπορεί να οδηγήσει σε ολιγοπώλιο, με συγκεκριμένες τιμές, υψηλά εμπόδια εξόδου, αλλά και πρακτικές που

εμποδίζουν νέες εταιρείες να εισέλθουν στον κλάδο. Έτσι, μπορεί να υπάρξει κατάχρηση της δύναμης αυτής στην αγορά και πρακτικές ενάντια στον ανταγωνισμό. Έτσι, οι ελεγκτικές αρχές θα πρέπει να προσέξουν ιδιαίτερα τον έλεγχο της ικανότητας μίας εταιρείας να επηρεάσει το ανταγωνιστικό περιβάλλον της κρουαζιέρας. Στο προαναφερθέν πλαίσιο, ορισμένες στρατηγικές ή και εργαλεία που θα μπορούσαν να στηρίξουν την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας, λαμβάνοντας υπόψη τον αρνητικό αντίκτυπο του και των αναγκών όλων των εμπλεκόμενων μερών με σκοπό την μεγιστοποίηση των ωφελειών για όλους τους συμμετέχοντες είναι οι ακόλουθες:

1. Προσέγγιση της περιφερειακής ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας, εστιάζοντας στις προσπάθειες για τον έλεγχο της ζήτησης και τη διαχείριση των επιβατών
2. Έμφαση στην οικονομική ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών των τόπων υποδοχής
3. Εκτίμηση των αναγκών βιώσιμης ανάπτυξης σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων του κλάδου
4. Ποσοτικοποίηση της αξίας των φυσικών και πολιτιστικών πόρων των τόπων υποδοχής μέσω κατάλληλων ποσοτικών μοντέλων
5. Δημιουργία συνεργασιών και συνεργειών μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων μερών και κυρίως των άμεσα εμπλεκόμενων (π.χ. εταιρείες κρουαζιέρας, τοπικές επιχειρήσεις στο λιμάνι προορισμού, επιμελητήρια, δημοτικές αρχές, περιβαλλοντικές ενώσεις κτλ)
6. Συνεργασίες των εμπλεκόμενων στο πεδίο του μάρκετινγκ
7. Συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, με την διακριτική ή και ενεργητική υποστήριξη των κρατικών αρχών προκειμένου να διασφαλιστούν οι ανάγκες όλων των εμπλεκόμενων μερών

8. Λεπτομερής αξιολόγηση των στοιχείων που σχετίζονται με τον τουρισμό κρουαζιέρας:  
φυσικές και πολιτιστικές υποδομές, υπηρεσίες λιμένων, απόσταση μεταξύ των λιμένων προορισμού, ασφάλεια και προστασία των επιβατών, υποδομή και συγκοινωνιακό δίκτυο στον τόπο προορισμού, κόστος ελλιμενισμού, φέρουσα ικανότητα τόπου προορισμού κτλ
9. Ενσωμάτωση του τουρισμού κρουαζιέρας στον γενικότερο αναπτυξιακό τουριστικό σχεδιασμό μίας χώρας και συσχέτιση του με την τοπική, περιφερειακή και εθνική ανάπτυξη
10. Συνολική αξιολόγηση του κόστους και του οφέλους που απορρέουν από τον τουρισμό κρουαζιέρας

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3- Παρουσίαση δεδομένων για το Λιμάνι του Πειραιά**

#### **3.1 Το Λιμάνι του Πειραιά**

Η πόλη και το λιμάνι του Πειραιά έχουν μία κοινή ιστορική πορεία. Η ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά έχει συνδεθεί με περιόδους ευημερίας και προόδου. Η ιστορία του Πειραιά ξεκινά το 1835 όπου έχει ιδρυθεί ο Δήμος του Πειραιά ενώ το 1834 η πρωτεύουσα της Ελλάδας μεταφέρεται στην Αθήνα κάτι το οποίο είναι μία νέα αρχή για το λιμάνι με την ίδρυση του τελωνείου και του υπολιμεναρχείου Πειραιά το οποίο υπάγεται στο λιμεναρχείο της Ύδρας. Το 1835 πολλοί έμποροι από την Ύδρα έχουν εγκατασταθεί στον Πειραιά και έχει επιβληθεί τέλος 10% επί του δασμού των εισαγόμενων προϊόντων. Το πόσο προοριζόταν για την κατασκευή και την διάρθρωση του λιμανιού καθώς και την αποξήρανση των ελών. Η κατασκευή του δρόμου Αθήνας - Πειραιάς ολοκληρώνεται το 1836 έτσι ώστε να αυξηθεί η κίνηση στο λιμάνι. Παράλληλα

ιδρύεται υγειονομικό τμήμα στον Πειραιά καθώς και μία σειρά έργων υποδομής όπως σχολεία, νοσοκομεία, εκκλησίες κι άλλα δημοτικά κτίρια και αποθήκες καθώς και κοινωφελή ιδρύματα με δωρεές. Με νομοθετική ρύθμιση του 1848 το λιμάνι αναλαμβάνεται από τριμελή επιτροπή. Το 1861 συγκροτείται η εφορευτική επιτροπή του λιμένος και το λιμάνι περνάει στον έλεγχο της δημοτικής αρχής. Το 1968 ο ΟΛΠ ιδρύεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το 1972 μετά από την εγκατάσταση πολλών ναυτιλιακών υπηρεσιών γίνεται επιβατικός σταθμός. Ο ΟΛΠ σταδιακά εκσυγχρόνισε τις υπηρεσίες του που αναδιαρθρώθηκαν. Το 1978 αρχίζει να κατασκευάζεται τραπεζοειδής προβλήτας στο νέο Ικόνιο για να δημιουργηθεί ένας νέος μεγάλος σταθμός εμπορευματοκιβωτίων ο οποίος θα χρησιμεύσει έτσι ώστε να απογραφούν τα έργα της επέκτασης του κοντέινερ της ακτής Βασιλειάδη. Το 2002 αντίστοιχα πραγματοποιείται υπογραφή σύμβασης παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και του ΟΛΠ προκειμένου το ελληνικό Δημόσιο να παραχωρήσει το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης της περιοχής στον ΟΛΠ. Παράλληλα κατασκευάζεται νέο διεθνές εκθεσιακό κέντρο σε μία έκταση 70 στρεμμάτων στην περιοχή Παλατάκι το οποίο εξασφαλίζει την συνέχιση της διοργάνωση μεγάλων εκθέσεων στον Πειραιά και αξιοποιεί τις Ολυμπιακές επενδύσεις αναβαθμίζοντας σημαντικά την περιοχή.

Έτσι με βάση τα παραπάνω, η πόλη του Πειραιά έχει γνωρίσει σημαντική ανάπτυξη και έχει γίνει ισχυρό αστικό κέντρο. Η εικόνα αντιστρέφεται σταδιακά από τα μέσα του 20ού αιώνα με βάση την οικονομική πορεία και την ανάπτυξη της κοινωνικής ζωής. Η πόλη του Πειραιά οικοδομείται εξαρχής και μετατρέπεται σε μία περιοχή η οποία βιώνει την οικονομική κρίση με παράλληλη μείωση του εμπορίου και της βιομηχανίας η οποία ακολουθείται έως και σήμερα. Ο Πειραιάς αποτελείται από εργοστασιακές μονάδες παραγωγής και ναυτεργάτες καθώς και ναυτιλιακά γραφεία και μεγάλα εμπορικά καταστήματα. Η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά έχει επηρεαστεί από την οικονομική

κρίση ιδιαίτερα μετά το 1980 από την αποβιομηχάνιση και την ανεργία. Έτσι έχει μειωθεί σταδιακά η παραγωγική βάση της περιοχής και έχουν κλείσει οι μεγάλες βιομηχανίες και οι μικρότερες έχουν συρρικνωθεί.

Το πρόβλημα του Πειραιά τις τελευταίες δεκαετίες δεν εστιάζεται μονό γύρω από τις βιομηχανικές μονάδες αλλά και γύρω από τις βιοτεχνίες οι οποίες λειτουργούν δορυφορικά γύρω από την βιομηχανία. Μεγάλο πρόβλημα εντοπίζεται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις λόγω ελλειπών υποδομών καθώς και καθυστερήσεις στον εκσυγχρονισμό του λιμανιού.

Στη συνέχεια με τα στοιχεία του εργατικού κέντρου Πειραιά φαίνεται ότι το ήμισυ των εργαζόμενοι ανήκει στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό και άλλο μισό στον μη ενεργό.

Από τα παραπάνω στοιχεία φαίνεται ότι υπάρχει μία τάση συρρίκνωσης πολλών επιχειρήσεων στον Πειραιά ιδιαίτερα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και των εμπορικών επιχειρήσεων ενώ η ανεργία είναι βασικό πρόβλημα από τη δεκαετία του 1991. Η οικονομική κρίση η οποία επηρεάζει το λιμάνι αυτή την περίοδο οφείλεται τόσο στα οικονομικά προβλήματα και στα προβλήματα τα οποία χαρακτηρίζουν την τοπική αυτοδιοίκηση της χώρας μας. Υπάρχει αλληλοεπικάλυψη αρμοδιοτήτων και έλλειψη οικονομικών πόρων καθώς και φαινόμενα διαφθοράς και κακοδιοίκησης τα οποία θέτουν σημαντικά εμπόδια στην αναπτυξιακή προσπάθεια του Πειραιά με αποτέλεσμα ο Δήμος σήμερα να αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα λόγω των δυσμενών χαρακτηριστικών της ελληνικής διοίκησης. Ένα στοιχείο είναι η συνύπαρξη σπιτιών και του λιμανιού και δεδομένου του υπάρχοντος χώρου δημιουργούνται αντιθέσεις καθώς πρόκειται για δύο οργανισμούς που έχουν αντιφατικά συμφέροντα και των οποίων οι στόχοι είναι διαφορετικοί. Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί μία μεταφορική αλυσίδα και έχει συνδεθεί με την οικονομία την παραγωγικότητα και την βιομηχανική ανάπτυξη.

Αντιθέτως η πόλη είναι προσανατολισμένη στην προώθηση της ευημερίας και της ποιότητας ζωής. Αυτή η διαφορά των στόχων με το λιμάνι του Πειραιά έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργούνται εμπόδια για την λειτουργική αλληλεξάρτηση των δύο κέντρων δραστηριοτήτων. Δεδομένου ότι η πόλη επιβαρύνεται περιβαλλοντικά και αισθητικά από την λειτουργία του λιμανιού πρέπει να αποζημιωθεί για θέματα ασφάλειας των βιομηχανικών ζωνών. Παράλληλα το λιμάνι του Πειραιά ζημιώνεται από τις ανεπαρκείς υποδομές οι οποίες παρατηρούνται καθώς και τις αστικές δραστηριότητες που διακόπτουν την ροή εργασιών. Η έλλειψη χώρου στον Πειραιά συχνά οδηγεί σε συγκρούσεις λόγω των χρήσεων γης κάτι το οποίο δημιουργεί πρόβλημα στο λιμάνι και το οποίο πρέπει να εξαλειφθεί με σχέδια για τη μεταφορά σε χώρους απομακρυσμένους από το αστικό ιστό. Αυτή η αλλαγή μπορεί να προκαλέσει ενστάσεις σχετικά με την πιθανή περιβαλλοντική επίπτωση και τις αρνητικές συνέπειες στην ζωή των κατοίκων του Πειραιά. Η αρμονική συνύπαρξη της πόλης και τα προβλήματα τα οποία άπτονται και των δύο πλευρών περιλαμβάνουν δράσεις και έργα τα οποία είναι προσανατολισμένα προς το στόχο. Έτσι οι διοικητικές αρχές του λιμανιού πρέπει να μεριμνήσουν έτσι ώστε η διοίκηση των πόλεων να αναλάβει το μερίδιο που της αναλογεί προκειμένου να υπάρχει μία εποικοδομητική συνεργασία (ΟΛΠ, 2018).

Παράλληλα θα πρέπει να υπάρχουν περιβαλλοντικές ευαισθησίες και μία ενεργή στάση όσον αφορά σε ζητήματα όπως η ρύπανση, ο θόρυβος και η ανάπλαση των βιομηχανικών περιοχών καθώς και θέματα πολιτιστικής κληρονομιάς και ψυχαγωγίας. Πέρα από τις καθημερινές του λειτουργίες, στο λιμάνι του Πειραιά συχνά μπορεί να λάβουν χώρα καθαρά επιχειρηματικές δραστηριότητες. Οι λιμενικές διοικητικές αρχές πρέπει να ενδιαφερθούν για να αποκτήσουν νέα λειτουργική στάση όσον αφορά στις ανάγκες των κατοίκων καθώς προκαλούνται προβλήματα εις βάρος της πόλης και η αστική κοινωνία αντιτάσσεται στην επέκταση του λιμανιού κυρίως για περιβαλλοντικούς λόγους.



Επιπλέον οι εγκαταλελειμμένες περιοχές οι οποίες έχουν συνδεθεί με το λιμάνι μπορούν να αξιοποιηθούν κατάλληλα έτσι ώστε να μην αποτελούν σημεία αντιπαράθεσων μεταξύ του δημοτικού συμβουλίου και των λιμενικών αρχών. Συνεπώς τίθεται επιτακτικά η ανάγκη να προσδιοριστούν οι χρήσεις γης μέσα στο ενιαίο πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης έτσι ώστε να ικανοποιηθούν οι ανάγκες και οι απαιτήσεις και των δύο οργανισμών. Ένα άλλο επίσης σημείο σύγκρουσης το οποίο τυγχάνει άμεσης αντιμετώπισης είναι η επιρροή που έχουν οι αποφάσεις όσον αφορά στην ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά και η διασύνδεση της πόλης του λιμανιού καθώς το λιμάνι διοικείται από εξωτερικά κέντρα λήψης αποφάσεων τα οποία είναι υπόλογα σε εθνικές πολιτικές (ΟΛΠ, 2018).

Γενικά το λιμάνι του Πειραιά διακινεί πάνω από 20 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο και αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο. Η μεταφορά της εμπορευματικής κίνησης γίνεται στο Κερατσίνι όπου το κεντρικό λιμάνι έχει δοθεί εξολοκλήρου στην επιβατηγό ναυτιλία. Τα όρια του λιμανιού είναι οι μόλοι Θεμιστοκλέους και Κράκαρη. Ο ΟΛΠ θέλει να προσελκύσει μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς όσον αφορά στο χώρο του κρουαζιέρας η οποία είναι φιλική για την εθνική και τοπική οικονομία ενώ παράλληλα μπορούν να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας και να ενισχυθεί το τουριστικό συνάλλαγμα. Γενικά η λειτουργία της επιβατικής ναυτιλίας έχει αναβαθμιστεί ριζικά με την ολοκλήρωση μίας σειράς επενδύσεων οι οποίες έχουν βελτιώσει σημαντικά τις προσφερόμενες υπηρεσίες καθώς και την αισθητική του λιμανιού.

Η εικόνα και η λειτουργία του κεντρικού επιβατικού λιμανιού αναβαθμίστηκε λοιπόν με έργα βελτίωσης της αναμονής των επιβατών και τις διευκολύνσεις της κυκλοφορίας τους καθώς και έργα ασφαλείας του συγχρόνως επιβατικού σταθμό στις περιοχές εξυπηρέτηση της ακτοπλοΐας μαζί με υποδομές ύδρευσης, αποχέτευσης και αστικής

κυκλοφορίας στην διαμόρφωση χώρων για τους επισκέπτες κρουαζιέρας. Παράλληλα κατασκευάστηκε νέος πυροσβεστικός σταθμός και αναβαθμίστηκε το σύνολο των εγκαταστάσεων για το επιβατικό κοινό<sup>1</sup>.

Το λιμάνι του Πειραιά έχει ήδη φτάσει σε μία νέα αναπτυξιακή πορεία αλλάζοντας όψη και νοοτροπία. Έχει εγκριθεί και έχει υλοποιηθεί ένα τεράστιο επενδυτικό πρόγραμμα της τάξης των 500 εκατομμυρίων ευρώ το οποίο επιτρέπει στο λιμάνι του Πειραιά να αναλάβει πρωταγωνιστικό ρόλο στο διεθνές λιμενικό γίνεσθαι και να ισχυροποιήσει την ανταγωνιστική θέση του καθώς και να παρέχει υπηρεσίες αναλόγως της ιστορίας και του όγκου των επιβατών και των εμπορευμάτων που εξυπηρετεί.

Οι παρεμβάσεις που έχουν δρομολογηθεί έχουν γίνει γνωστές στο επιβατικό κοινό το οποίο διακινείται κάθε χρόνο από το λιμάνι. Έχει κατασκευαστεί πεζογέφυρα για την σύνδεση του λιμανιού με το σταθμό ηλεκτρικού ενώ έχουν ανακαινιστεί οι επιβατικοί σταθμοί και έχουν δημιουργηθεί ειδικοί χώροι αναμονής όπου παρέχεται πληροφόρηση με τη χρήση νέων τεχνολογιών. Παράλληλα έχει κατασκευάσει νέος χώρος για ΑμεΑ και δίνεται παντού έμφαση στην λειτουργικότητα και τον πολιτισμό. Το λιμάνι αποτελεί ένα σύγχρονο χώρο ο οποίος έχει γίνει ανθρωποκεντρικός και ανταποκρίνεται στις ανάγκες των επιβατών στα πλαίσια του έργου το οποίο έχει ξεκινήσει. Στην εμπορικό λιμάνι παράλληλα έχουν γίνει αντίστοιχες παρεμβάσεις οι οποίες θέτουν τη βάση για μία μελλοντική ανάπτυξη του λιμανιού έτσι ώστε αυτό να αποτελέσει βασικό διαμεσολαβητικό κόμβο ανάμεσα στη Μεσόγειο και τη Μαύρη θάλασσα.

<sup>1</sup> <http://www.kathimerini.gr/944635/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/tessera-3enodoxeia-emporiko-kentro-sta8mo-kroyazieras-sxediazai-o-olp>

Ο ΟΛΠ έχει παραχωρήσει τις εγκαταστάσεις του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων σε επιχειρήσεις έτσι ώστε να προσελκύσει τις μεγαλύτερες παγκόσμιες εταιρείες διαχείρισης λιμένων. Μέσα από τις στρατηγικές του αποφάσεις, οι υποδομές έχουν τριπλασιαστεί και η ποιότητα των υπηρεσιών έχει αναβαθμιστεί. Μέσα από τις παραπάνω δράσεις και τις παρεμβάσεις που έχουν γίνει έχουν τεθεί οι βασικότερες δραστηριότητες του ΟΛΠ. Έχει συνεχιστεί το έργο διασύνδεσης του λιμανιού με τον εμπορευματικό σιδηροδρομικό δίκτυο και έχουν αναβαθμιστεί οι επιβατικοί σταθμοί κρουαζιέρας με την κατασκευή νέου εκθεσιακού κέντρου το οποίο παραχωρεί τη λειτουργία έτσι ώστε να αναβαθμιστεί συνολικά η εμπειρία των επιβατών. Παράλληλα στο λιμάνι του Πειραιά έχει πραγματοποιηθεί μία συνέχεια έργων και επενδύσεων καθώς και στρατηγικών συμμαχιών και συνεργασιών που έχουν αναδείξει τον ΟΛΠ σε μία σύγχρονη επιχείρηση η οποία παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες.

Γενικά πρέπει να πούμε ότι το μέσο μέγεθος των πλοίων έχει αυξηθεί και έχουν δραστηριοποιηθεί πολύ μεγάλα πλοία στο διεθνές εμπόριο. Το διεθνές εμπόριο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το οποίο έχει αυξηθεί με διψήφιους ρυθμούς. Οι παγκόσμιοι λιμενικοί διαχειριστές ελέγχουν πολλούς τερματικούς σταθμούς με αποτέλεσμα οι ναυτιλιακές εταιρείες να έχουν ξεκινήσει την καθετοποίηση των δραστηριοτήτων τους έτσι ώστε να δημιουργήσουν ένα λειτουργικό λιμάνι με αυξανόμενα ποσοστά εμπορίου. Αυτά τα στοιχεία δείχνουν ότι υπάρχει ένα σύνθετο, απαιτητικό και ανταγωνιστικό περιβάλλον<sup>1</sup>.

Οι διοικήσεις των λιμανιών πρέπει να αυξήσουν τις επενδύσεις τους για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των νέων πλοίων και των αυξανόμενων φορτίων

---

<sup>1</sup> <https://money-tourism.gr/ependysis-294-ek-e-apo-ton-olp-gia-tin-krouaziera/>

αναλαμβάνοντας ένα υψηλό επιχειρηματικό ρίσκο. Έτσι σε αυτό το λιμενικό περιβάλλον το λιμάνι του Πειραιά πρέπει να αναλάβει πρωταγωνιστικό ρόλο συντονισμού και να γίνει κυρίαρχος κόμβος διαμετακομιστικού εμπορίου. Θα πρέπει να δημιουργήσει μία παρακαταθήκη για την οικονομική εξάπλωση των ελληνικών επιχειρήσεων και να εδραιώσει την χώρα μας ως ένα οικονομικό κέντρο μιας ευρύτερης περιοχής. Έτσι με αυτή την μετεξέλιξη θα μπορέσει να αποτελέσει μοχλό οικονομικής ανάπτυξης σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της χώρας η οποία συνίσταται στην εξυπηρέτηση του εμπορίου παράλληλα με την εξυπηρέτηση των φορτίων των πλοίων στον ΟΛΠ. Έτσι ο ΟΛΠ έχει αποτελέσει τη στρατηγική μετεξέλιξη του Πειραιά και ένας κυρίαρχος κόμβος στη Μεσόγειο ενισχύοντας το στρατηγικό του ρόλο μέσα από σημαντικές επενδύσεις και προσέλκυση επενδυτών μεγάλης εμβέλειας και επιρροής όπως η CARNIVAL CRUISE <sup>2</sup>

<sup>2</sup> <http://www.naftikachronika.gr/2015/10/14/olp-dynamika-i-krouazierakaitofthinoporo/>

### 3.2 Η Παρουσίαση δεδομένων για το Πειραιά ως προορισμό για κρουαζιέρες

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΟΛΠ ΑΕ 2014</b>	
<b>ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 2014</b>	
<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ</b>	<b>ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ</b>
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	6.027.125
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	2.024.882
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	41.494
ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΕΡΑΜΑ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	8.687.078
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>	<b>16.780.579</b>
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	1.854.916
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ</b>	<b>18.635.495</b>

Πίνακας 1. Επιβατική κίνηση (Πηγή ΟΛΠ)

Από τα στοιχεία του ΟΛΠ βλέπουμε ότι για το έτος 2014, το λιμάνι του Πειραιά δέχτηκε 18.635.495 επιβάτες κρουαζιέρας. Να σημειωθεί ότι τα στοιχεία διαφοροποιούνται λόγω του ότι ένα ποσοστό επιβατών δεν αποβιβάζεται. Και μερικοί επιβάτες διπλομετριοούνται στην επιβίβαση και αποβίβαση.

<b>ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 2014</b>	
<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ</b>	<b>ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ</b>
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ (ΤΕΥ) - ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΟΛΠ ΑΕ	598.255
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ (ΤΕΥ) - ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΣΕΠ ΑΕ	2.986.900
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (ΤΕΥ)</b>	<b>3.585.155</b>
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ-ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (Οχήματα)	359.665

ΠΗΓΗ: ΟΛΠ ΑΕ - ΚΑΠ

Πίνακας 2. Αυτοκίνητα – εμπορεύματα (Πηγή ΟΛΠ)

Τα εμπορευματοκιβώτια για το έτος 2014 ήταν συνολικά 3.585.155.

<b>ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ &amp; ΠΟΡΘΕΜΙΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ 2014</b>	
<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ</b>	<b>ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ &amp; ΠΟΡΘΕΜΙΟ</b>
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ	1.463.251
ΦΟΡΤΗΓΑ	263.178
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	8.490
ΔΙΚΥΚΛΑ	799.974
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ</b>	<b>2.534.893</b>

Πίνακας 3. Φορτωθέντα οχήματα (Πηγή ΟΛΠ). Τα οχήματα για το έτος 2014 τα οποία φορτώθηκαν ήταν 2.534.893.

**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 2014 - 2017 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΩΡΑΣ**

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	2017		2016		2015		2014	
	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	576	1.055.559	625	1.094.135	621	980.149	606	1.055.556
ΜΥΚΟΝΟΣ	501	699.304	596	722.517	600	649.914	441	610.207
ΚΕΡΚΥΡΑ	410	679.681	481	748.916	407	647.347	395	672.368
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	406	620.570	572	783.893	636	791.927	512	742.553
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	271	567.047	274	505.111	242	459.882	251	584.879
ΡΟΔΟΣ	248	274.903	299	314.689	340	342.063	314	311.182
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	131	181.693	165	238.780	170	219.805	160	242.951
ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ)	84	128.067	86	147.915	59	96.612	38	33.304
ΠΑΤΜΟΣ	136	110.878	147	91.785	192	124.476	156	109.429
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ	50	61.598	77	85.463	112	149.227	79	88.032
ΝΑΥΠΛΙΟ	86	29.689	94	51.551	62	46.075	46	26.050
ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ	43	28.972	49	26.560	52	37.762	66	46.432
ΣΥΡΟΣ	75	24.543	90	26.403	53	21.986	53	24.012
ΛΑΥΡΙΟ	26	17.406	65	43.236	55	44.815	30	30.493
ΧΙΟΣ	7	16.445	43	21.933	42	25.229	36	16.963
ΙΤΕΑ	74	14.423	92	14.848	83	17.851	50	8.309
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	17	13.104	29	25.175	8	5.742	13	10.953

Πίνακας 4. Κρουαζιέρα 2014 – 2017 στο σύνολο της χώρας (Πηγή Ένωση Λιμένων Ελλάδας)

Από τα στοιχεία της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος βλέπουμε ότι ο Πειραιάς είναι το πρώτο λιμάνι με αριθμό αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας 1.055.559 για το έτος 2017 σε σύνολο 4.625.363.

Για το έτος 2016, είχε αριθμό αφίξεων 25.175 σε σύνολο 5.204.231 ενώ για το έτος 2015, είχε 5.742 σε σύνολο 4.964.443.

ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	8	9.088	7	7.623	6	3.090	13	3.096
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	11	8.020	28	28.132	31	38.549	16	17.951
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	39	7.742	44	12.904	38	10.391	39	22.068
ΒΟΛΟΣ	9	7.618	46	37.445	57	67.096	53	57.825
ΓΥΘΕΙΟ	16	6.738	33	13.019	23	10.448	20	18.144
ΚΩΣ	16	6.451	41	19.222	41	18.277	79	42.040
ΣΥΜΗ	10	5.580	30	14.206	36	16.728	48	24.050
ΙΟΣ	8	5.048	17	7.113	13	6.700	13	4.874
ΝΑΞΟΣ	16	4.236	27	2.470	23	4.738	16	780
ΠΑΡΟΣ	16	3.916	23	3.127	25	3.679	65	7.048
ΚΑΒΑΛΑ	6	3.226	19	6.042	22	12.783	26	13.087
ΣΚΙΑΘΟΣ	6	3.111	18	6.232	23	8.220	14	4.563
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	5	2.482	29	13.923	53	24.894	53	34.150
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	4	2.424	23	18.876	35	26.356	31	19.720
ΠΥΛΟΣ	9	1.601	5	1.060	11	3.080	9	1.435
ΡΕΘΥΜΝΟ	21	1.301	3	400	11	1.076	18	4.220
ΚΥΘΗΡΑ	5	1.298	18	4.479	4	1.050	2	395
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	3	1.038	8	755	8	735	4	585
ΠΑΤΡΑ	2	952	2	743	3	1.090	2	745
ΛΗΜΝΟΣ	2	381	14	4.072	41	15.787	24	7.657
ΠΡΕΒΕΖΑ	0	0	4	556	5	967	4	1.112
ΑΝΔΡΟΣ	0	0	1	528	2	838	0	0
ΣΗΤΕΙΑ	0	0	0	0	1	444	4	2.802
ΑΛΕΞ/ΛΗ (ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ)	0	0	0	0	1	278	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ:</b>	<b>3415</b>	<b>4.625.363</b>	<b>4307</b>	<b>5.204.231</b>	<b>4294</b>	<b>4.964.443</b>	<b>3839</b>	<b>4.937.247</b>

Πίνακας 5. Κρουαζιέρα 2014 – 2017 στο σύνολο της χώρας (Πηγή Ένωση Λιμένων Ελλάδας)

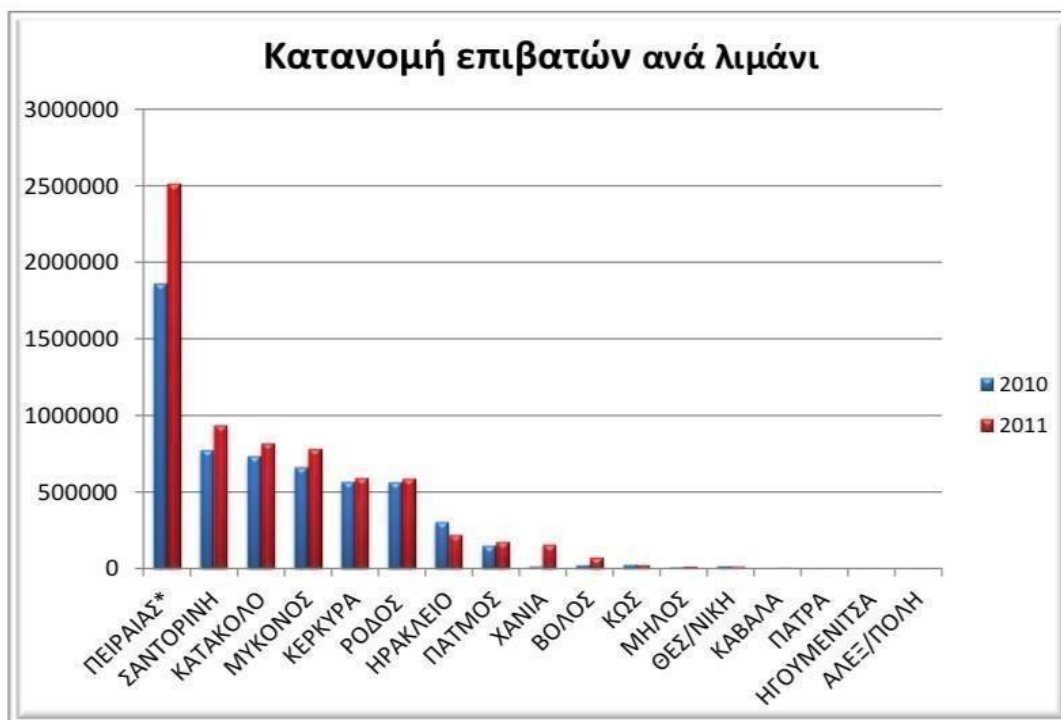
Γενικά το εμπορικό κομμάτι του λιμανιού του Πειραιά σκαρφαλώνει αλματωδώς σε θέση στην παγκόσμια κατάταξη όσον αφορά στην δραστηριότητα κρουαζιέρας. Παραμένει το πέμπτο λιμάνι της Μεσογείου με βάση τις επισκέψεις κρουαζιέρας ενώ είναι τρίτο σε εμπορευματοκιβώτια. Αυτό οφείλεται στην κατάσταση στην ανατολική Μεσόγειο και στην κατάρρευση της ζήτησης της Τουρκίας και της Αιγύπτου τα προηγούμενα χρόνια. Έτσι λοιπόν ο ΟΛΠ σχεδιάζει προβλήτες και σταθμούς επιβατών καθώς και ξενοδοχεία τα οποία θα είναι κρίσιμα για το μέλλον.

Οι 15 κορυφαιοί λιμένες κρουαζιέρας έχουν καταγράψει πτώση κατά 4,2% το 2017 ενώ τα πιο πλέον πολυσύχναστα λιμάνια της Μεσογείου έχουν δεί τον αριθμό των επιβατών



κρουαζιέρας να αυξάνεται. Ο ΟΛΠ έχει αλματώδη αύξηση και το 2017 και η ίδια είναι η πρώτη χρονιά όπου τρεις μεσογειακοί λιμένες καταγράφουν περισσότερες από 2 εκατομμύρια κινήσεις επιβατών.

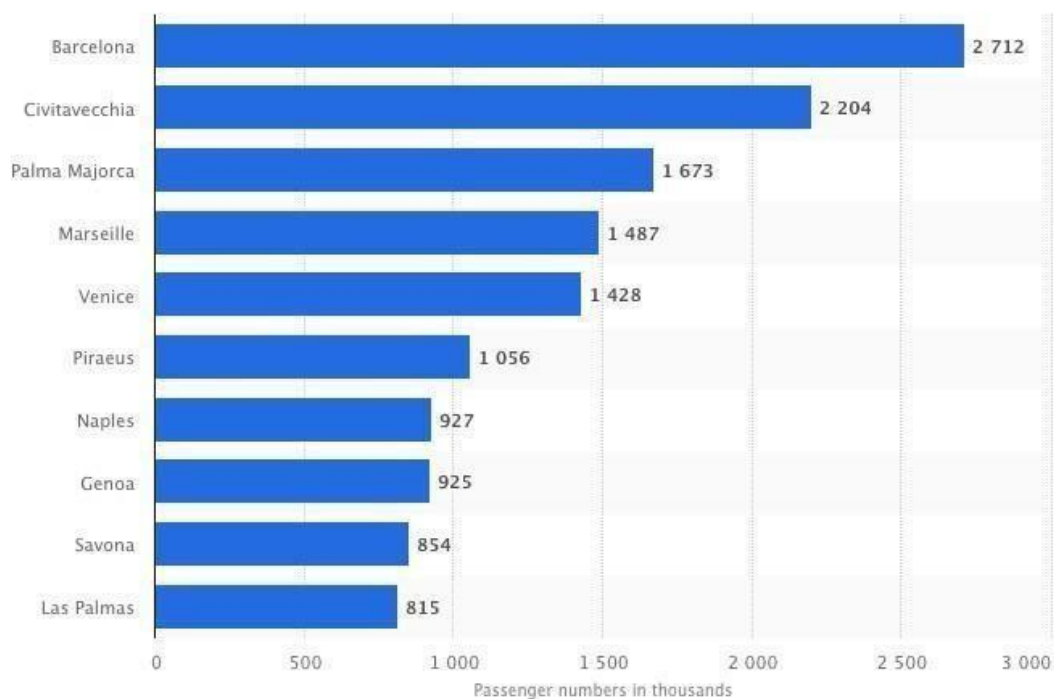
Οι Ισπανικοί λιμένες κυριαρχούν και εμφανίζουν αυξητικές τάσεις σε σχέση με τους υπόλοιπους. Τρεις από τους πέντε λιμένες έχουν καταγράψει αύξηση το 2017 και είναι ισπανικοί. Από το 2010 γενικά οι κορυφαίοι 15 λιμένες κρουαζιέρας εμφανίζουν αύξηση 10,5% με την αριθμό των κινήσεων επιβατών να αυξάνεται από τα 10 στα 15 λιμάνια τα οποία καταγράφουν άνοδο και τα οποία έχουν κάποιες φορές αντιμετωπίσει προβλήματα λόγω της αύξησης αυτής. Οι συνεχιζόμενες επενδύσεις σε κρουαζιέρα καθώς και η αναδυόμενη παρουσία διεθνών διαχειριστικό τερματικών μαζί με την επιστροφή της πολιτικής σταθερότητας στη Μεσόγειο, έχουν θετικά σημάδια στην αγορά της κρουαζιέρας.



Διάγραμμα 1. Κατανομή επιβατών ανά λιμάνι (Πηγή ΟΛΠ)

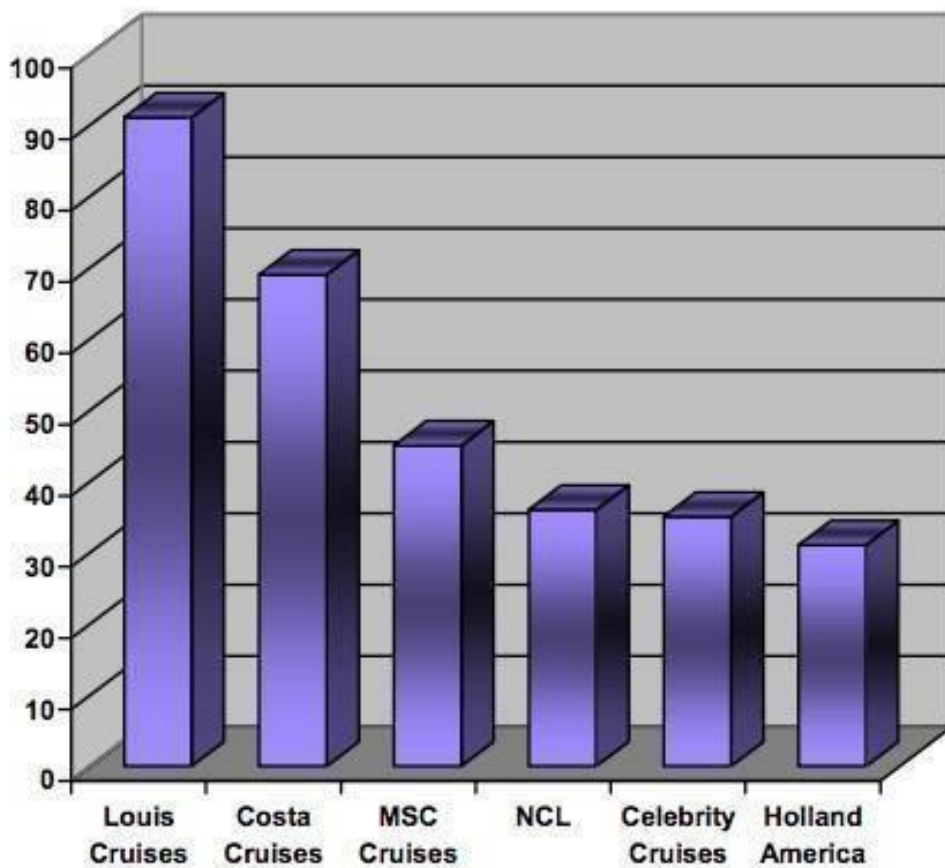
Η κατανομή των επιβατών για τα έτη 2010 και 2011 αντίστοιχα δείχνει ότι ο Πειραιάς είναι το πρώτο λιμάνι ακολουθούμενος από τη Σαντορίνη και το Κατάκολο.

Επίσης ο Πειραιάς είναι το πρώτο λιμάνι σε προβλήτες κρουαζιέρας σε σχέση με τη Θεσσαλονίκη και την Πάτρα που ακολουθούνται από το Βόλο και την Ηγουμενίτσα.



Διάγραμμα 2. Κατανομή ανά λιμάνι ( Πηγή statista)

Βλέπουμε ότι σε σχέση με τη Βαρκελώνη και τα άλλα λιμάνια της Μεσογείου, ο Πειραιάς βρίσκεται στην έκτη θέση σε κρουαζιέρες.



Διάγραμμα 3. Κρουαζιερόπλοια τα οποία έφτασαν στον Πειραιά το 2014 (Πηγή ΟΛΠ)

Από το διάγραμμα βλέπουμε ότι το πρώτο κρουαζιερόπλοιο το οποίο δένει στον Πειραιά είναι το Lous Cruises ακολουθούμενο από το Costa Cruises και το MSC Cruises.

Τα στοιχεία είναι για το έτος 2014.

	2011	2012	Ετήσια Μεταβολή (%)	2013	Ετήσια Μεταβολή (%)	2014	Ετήσια Μεταβολή (%)
<b>Επιβάτες κρουαζιέρας</b>	454.284	329.168	-27,54%	308.705	-6,22%	256.196	-17,01%

Πίνακας 6. Αφίξεις 2013-2014 στον Πειραιά (Πηγή ΟΛΠ)

Οι επιβάτες κρουαζιέρας σημειώνουν συνολικά πτώση από το έτος 2011 στο έτος 2012

και αγγίζουν τους 329.168 επιβάτες

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	2014		2013	
	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κ/ζ χωρίς αναχωρήσεις	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κ/ζ χωρίς αναχωρήσεις
<b>ΠΕΙΡΑΙΑΣ</b>	<b>606</b>	<b>1.055.556</b>	<b>711</b>	<b>1.302.581</b>
<b>ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ</b>	<b>512</b>	<b>742.553</b>	<b>582</b>	<b>778.057</b>
<b>ΚΕΡΚΥΡΑ</b>	<b>395</b>	<b>672.368</b>	<b>480</b>	<b>744.673</b>
<b>ΜΥΚΟΝΟΣ</b>	<b>441</b>	<b>610.207</b>	<b>485</b>	<b>587.501</b>
<b>ΚΑΤΑΚΟΛΟ</b>	<b>251</b>	<b>584.879</b>	<b>307</b>	<b>763.966</b>

Πίνακας 7. Κρουαζιερόπλοια 2013 – 2014 στην Ελλάδα (Πηγή ΟΛΠ)

Για το έτος 2014 σημειώνεται σημαντική αύξηση στο λιμάνι του Πειραιά σε σχέση με το έτος 2013 και ο Πειραιάς αποτελεί το πρώτο λιμάνι ακολουθούμενο από τη Σαντορίνη, την Κέρκυρα, τη Μύκονο και το Κατάκολο.

<b>Σταθμός Διακίνησης Οχημάτων (Car Terminal)</b>						
<b>(αριθμός αυτοκινήτων)</b>						
<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Ετήσια Μεταβολή (%)</b>	<b>2014</b>	<b>Ετήσια Μεταβολή (%)</b>	<b>2015</b>	<b>Ετήσια Μεταβολή (%)</b>
54.785	61.817	12,84%	84.017	35,91%	82.593	-1,69%
403.970	386.865	-4,23%	275.648	-28,75%	258.793	-6,11%
<b>458.755</b>	<b>448.682</b>	<b>-2,20%</b>	<b>359.665</b>	<b>-19,84%</b>	<b>341.386</b>	<b>-5,08%</b>

Πίνακας 8. Σταθμός διακίνησης οχημάτων (Πηγή ΟΛΠ)

<b>Διακίνηση Συμβατικού Γενικού Φορτίου</b>						
<b>(σε μετρικούς τόνους)</b>						
<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Ετήσια Μεταβολή (%)</b>	<b>2014</b>	<b>Ετήσια Μεταβολή (%)</b>	<b>2015</b>	<b>Ετήσια Μεταβολή (%)</b>
<b>56.374</b>	<b>59.245</b>	<b>5,09%</b>	<b>67.625</b>	<b>14,14%</b>	<b>54.980</b>	<b>-18,70%</b>
47.870	50.143	4,75%	42.720	-14,80%	41.924	-1,86%
8.504	9.102	7,03%	24.905	173,62%	13.056	-47,58%
<b>4.236.877</b>	<b>4.385.597</b>	<b>3,51%</b>	<b>4.464.350</b>	<b>1,80%</b>	<b>4.713.431</b>	<b>5,58%</b>
1.891.308	1.962.615	3,77%	1.997.859	1,80%	2.109.325	5,58%
2.345.569	2.422.982	3,30%	2.466.492	1,80%	2.604.106	5,58%
<b>4.293.251</b>	<b>4.444.842</b>	<b>3,53%</b>	<b>4.531.975</b>	<b>1,96%</b>	<b>4.768.411</b>	<b>5,22%</b>

Πίνακας 9. Διακίνηση συμβατικού γενικού φορτίου (Πηγή ΟΛΠ)

Στη διακίνηση συμβατικού γενικού φορτίου παρατηρείται από το έτος 2014 στο έτος 2015, ετήσια μεταβολή δηλαδή υπάρχει μείωση.

Διακίνηση Επιβατών εσωτερικού-εξωτερικού						
Αριθμός Επιβατών						
2012	2013	Ετήσια Μεταβολή (%)	2014	Ετήσια Μεταβολή (%)	2015	Ετήσια Μεταβολή (%)
7.729.778	7.642.760	-1,13%	8.093.501	5,90%	8.391.632	3,68%
5.778.688	5.741.167	-0,65%	6.027.125	4,98%	6.354.911	5,44%
1.951.090	1.901.593	-2,54%	2.066.376	8,67%	2.036.721	-1,44%
2.066.925	2.296.457	11,10%	1.854.916	-19,23%	1.678.490	-9,51%
329.168	308.705	-6,22%	256.196	-17,01%	284.246	10,95%
1.737.757	1.987.752	14,39%	1.598.720	-19,57%	1.394.244	-12,79%
9.796.703	9.939.217	1,45%	9.948.417	0,09%	10.070.122	1,22%
8.186.932	7.730.555	-5,57%	8.687.078	12,37%	7.417.892	-14,61%
17.983.635	17.669.772	-1,75%	18.635.495	5,47%	17.488.014	-6,16%

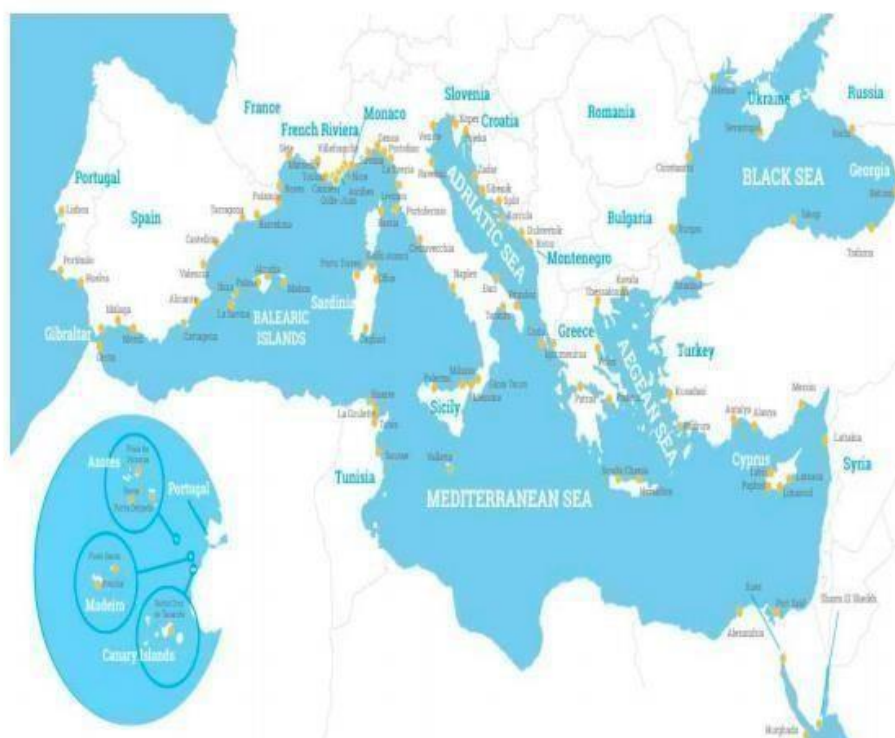
Πίνακας 10. Διακίνηση επιβατών εσωτερικού – εξωτερικού (Πηγή ΟΛΠ)

Στη διακίνηση επιβατών εσωτερικού – εξωτερικού παρατηρείται αύξηση και από το έτος 2012 στο έτος 2013 και από το έτος 2014 στο έτος 2015.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΘΕΝΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ							
(Αριθμός Πλοίων)							
ΔΕΞΑΜΕΝΗ	2012	2013	Ετήσια Μεταβολή (%)	2014	Ετήσια Μεταβολή (%)	2015	Ετήσια Μεταβολή (%)
Μεγάλη Πλωτή	27	28	3,70%	27	-3,57%	42	55,56%
Μικρή Πλωτή	0	0		18		13	-27,78%
Μεγάλη Μόνιμη	46	45	-2,17%	33	-26,67%	38	15,15%
Μικρή Μόνιμη	17	10	-41,18%	17	70,00%	21	23,53%
<b>Σύνολο</b>	<b>90</b>	<b>83</b>	<b>-7,78%</b>	<b>95</b>	<b>14,46%</b>	<b>114</b>	<b>20,00%</b>

Πίνακας 11. Πίνακας δεξαμενισθέντων πλοίων (Πηγή ΟΛΠ)

Στα δεξαμενισθέντα πλοία στον Πειραιά παρατηρείται αύξηση 3.7% από το έτος 2012 στο έτος 2013 ενώ από το έτος 2014 στο έτος 2015 παρατηρείται μείωση της τάξης του - 3.57%.



### Εικόνα 1. Χάρτης μεσογειακών λιμανιών

Στην εικόνα 1 βλέπουμε το χάρτη με τα μεσογειακά λιμάνια, στα οποία ανήκει και ο Πειραιάς.

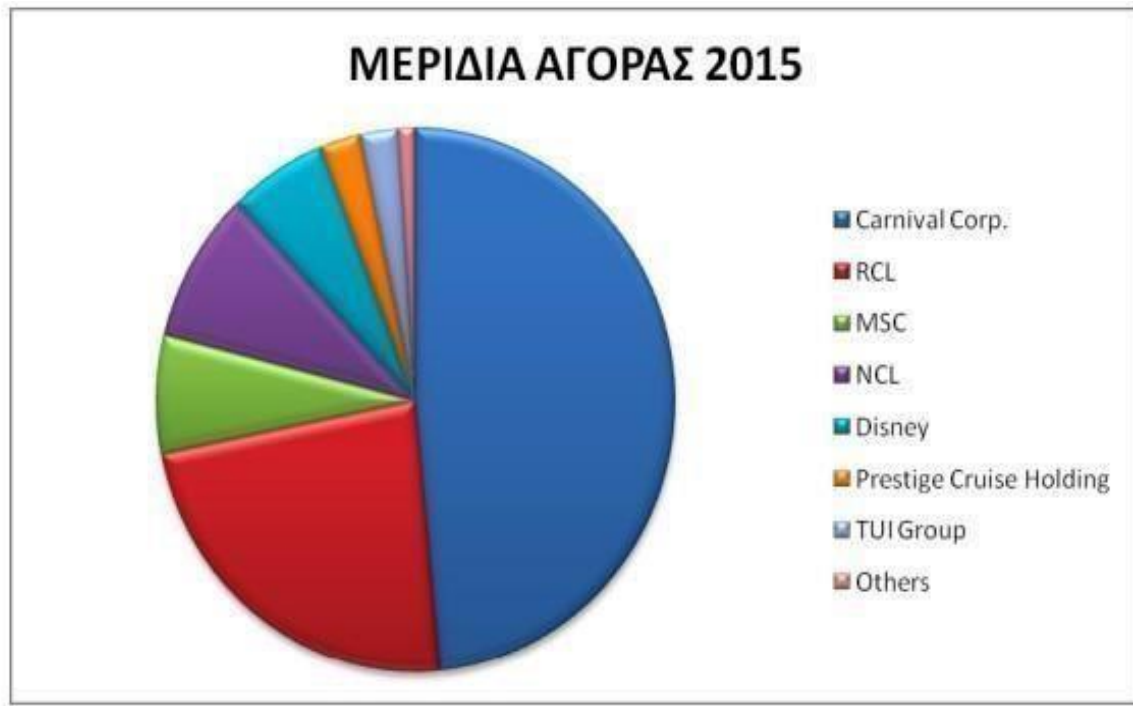
<b>ΘΕΣΗ 2014</b>	<b>ΘΕΣΗ 2013</b>	<b>ΛΙΜΑΝΙ</b>	<b>ΕΠΙΒΑΤΕΣ</b>
1	1	ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	2.364.292
2	2	ΤΣΙΒΙΤΑΒΕΚΙΑ	2.140.039
3	3	ΒΕΝΕΤΙΑ	1.733.839
4	4	ΒΑΛΕΑΡΙΔΕΣ ΝΗΣΟΙ	1.587.064
5	6	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	1.311.284
6	7	ΝΑΠΟΛΗ	1.113.762
7	5	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	1.055.556
8	10	ΣΑΒΟΝΑ	1.018.794
9	8	ΝΤΟΥΜΠΡΟΒΝΙΚ	894.216
10	11	ΤΕΝΕΡΙΦΗ	840.268

Πίνακας 12. Θέση λιμανιού ανάλογα με τους επιβάτες για τα έτη 2013 και 2014 (Πηγή

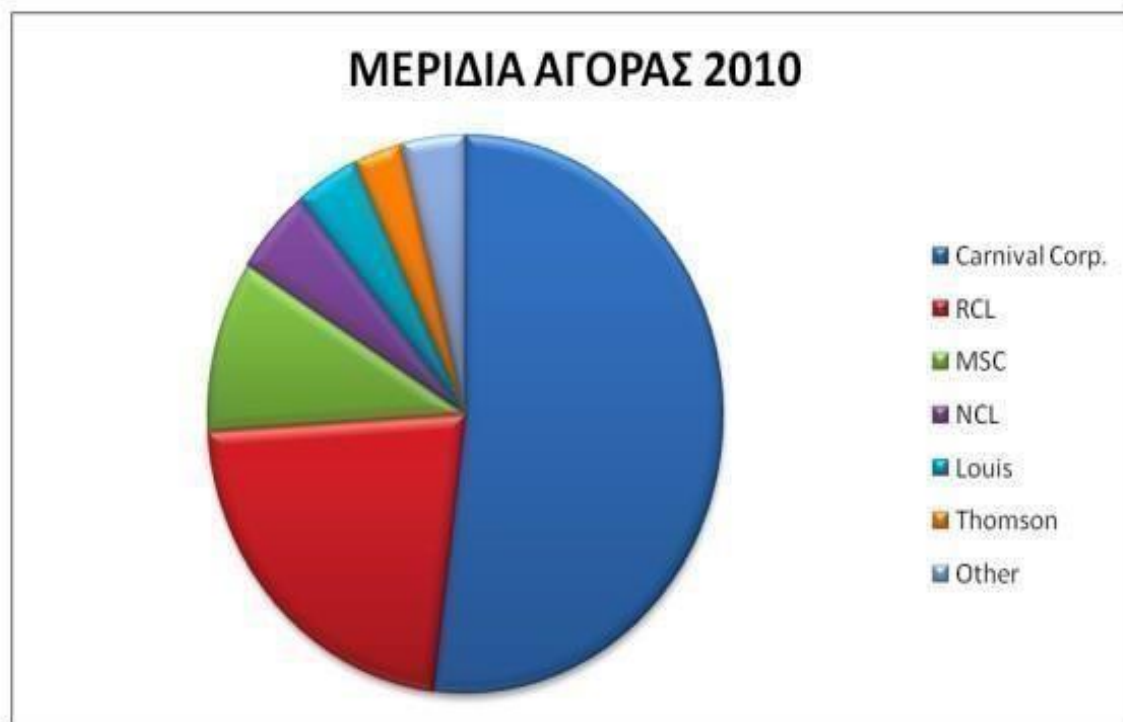
ΟΛΠ)



Στον πίνακα 12 παρατηρούμε ότι ο Πειραιάς για το έτος 2013 βρίσκεται στην πέμπτη θέση ανάλογα με τους επιβάτες ενώ το 2014 βρίσκεται στην έβδομη θέση.



Διάγραμμα 4. Μερύδια αγοράς 2015 (Πηγή ΟΛΠ)



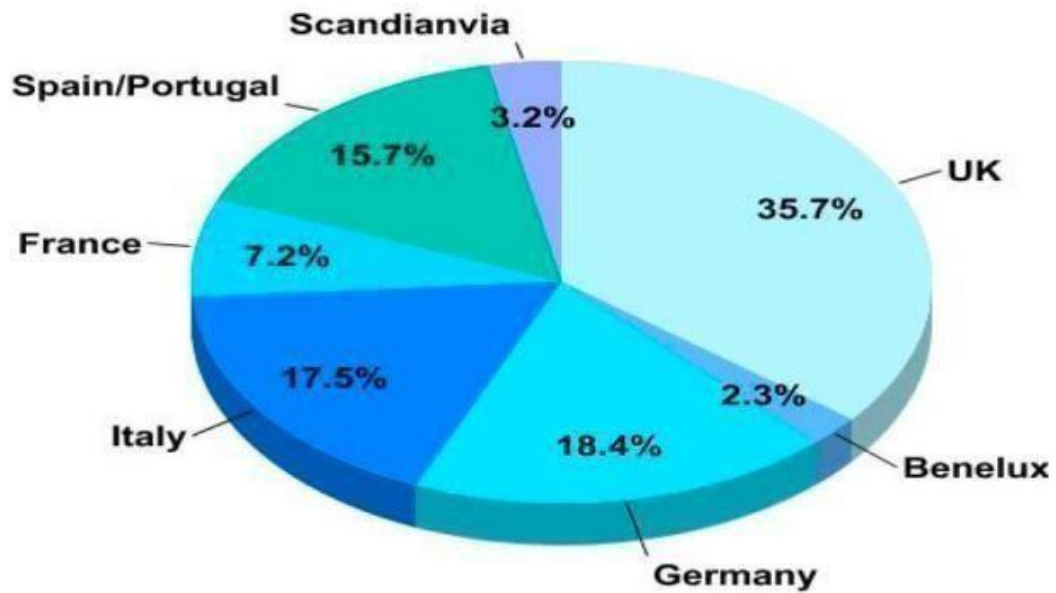
Διάγραμμα 5. Μερύδια αγοράς 2010 (Πηγή ΟΛΠ)

Από τα διαγράμματα 4 και 5 βλέπουμε ότι για το έτος 2010 το μεγαλύτερο μερίδιο ανήκει στην Carnival corp. όπως και για το 2015 ενώ ακολουθεί η RCL, η MSC και η NCL.H Louis έχει μεγάλο μερίδιο αγοράς το 2010 ακολουθούμενη από την Thomson για το 2010 ενώ το 2014 ακολουθεί η Disney, η Prestige και η TUI Group.

<b>ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ</b>	<b>ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ</b>	<b>ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ</b>
<b>AIDA CRUISES</b>	<b>UNNAMED</b>	<b>3.250</b>
<b>BLUE STAR LINES</b>	<b>TITANIC II</b>	<b>1.680</b>
<b>CARNIVAL CRUISES</b>	<b>VISTA</b>	<b>4.000</b>
<b>HOLLAND AMERICA CRUISE LINE</b>	<b>MS KONINGS DAM</b>	<b>2.600</b>
<b>REGENT SEVEN SEAS</b>	<b>EXPLORER</b>	<b>738</b>
<b>ROYAL CARIBBEAN CRUISES</b>	<b>OVATION OF SEAS</b>	<b>4.180</b>
<b>ROYAL CARIBBEAN CRUISES</b>	<b>OASIS III</b>	<b>5.400</b>
<b>SEABOURN</b>	<b>UNNAMED</b>	<b>604</b>
<b>VIKING OCEAN CRUISES</b>	<b>UNNAMED</b>	<b>928</b>

Πίνακας 13. Ανερχόμενες εταιρίες κρουαζιέρας (Πηγή ΟΛΠ)

Οι εταιρίες κρουαζιέρας που είναι ανερχόμενες την τελευταία δεκαετία είναι η AIDA CRUISES, η BLUE STAR Lines, η CARNIVAL Cruises και η Holland America σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΛΠ.

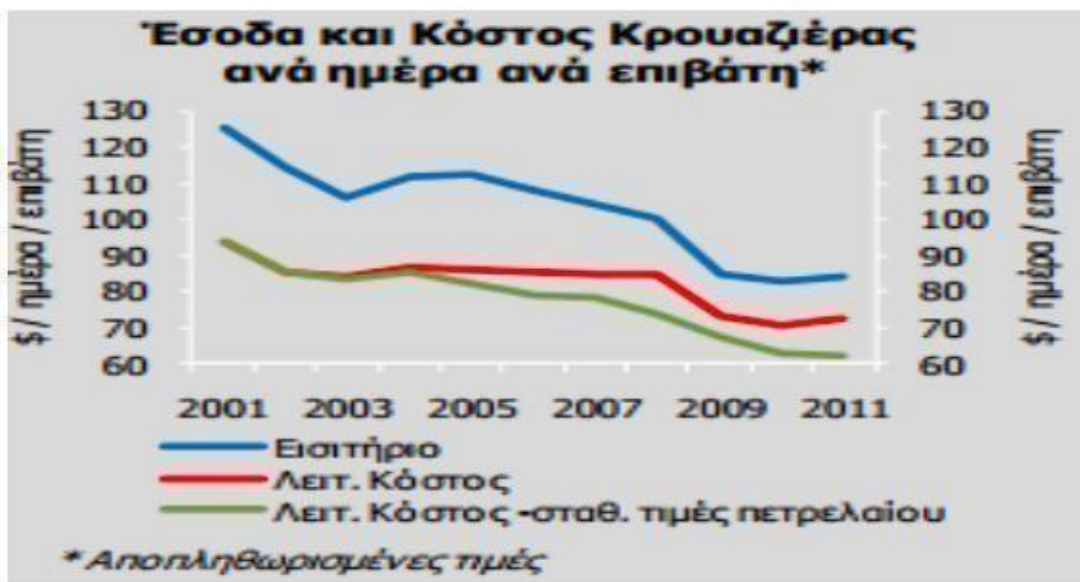


Διάγραμμα 6. Κατανομή της κρουαζιέρας στην Ευρώπη (Πηγή Cruisemarketwatch) Από το διάγραμμα 6 βλέπουμε ότι το μεγαλύτερο μερίδιο της κρουαζιέρας ανήκει στην Αγγλία η οποία ακολουθείται από τη Γερμανία και την Ιταλία. Ακολουθούν η Πορτογαλία, η Γαλλία και οι Σκανδιναβικές χώρες.



Διάγραμμα 7. Προορισμοί (Πηγή ΕΤΕ)

Από το διάγραμμα 7 βλέπουμε ότι η Μεσόγειος παρουσιάζει αύξηση στην προτίμηση των ταξιδιωτών ιδιαίτερα το έτος 2009 σε σχέση με το έτος 2004.



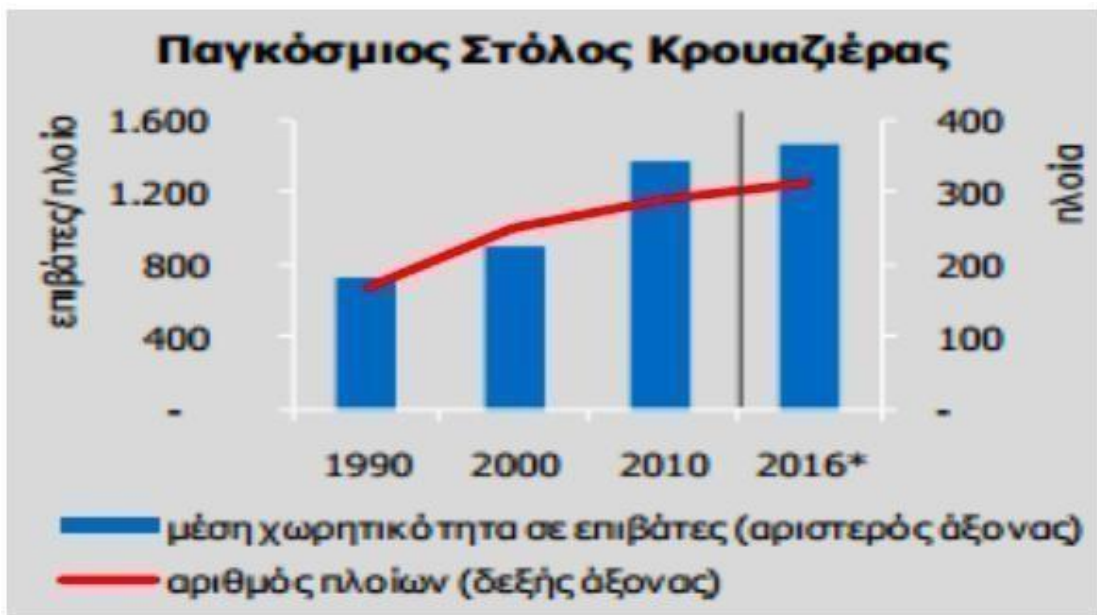
Διάγραμμα 8. Έσοδα και κόστος κρουαζιέρας ανά ημέρα (Πηγή ΕΤΕ)

Από το διάγραμμα 8 βλέπουμε ότι ανά ημέρα ανά επιβατή, το εισιτήριο κρουαζιέρας παρουσιάζει μείωση τιμής, μαζί με τα λειτουργικά κόστη για το έτος 2011 σε σχέση με το έτος 2001.



Διάγραμμα 9. Κόστος και κατανάλωση καυσίμων (Πηγή ΕΤΕ)

Παρατηρούμε από το διάγραμμα 9 ότι η κατανάλωση καυσίμων παρουσιάζει μείωση σε σχέση με την τιμή του πετρελαίου που είναι αυξητική.



Διάγραμμα 10. Παγκόσμιος στόλος κρουαζιέρας (Πηγή ΕΤΕ)

Παρατηρούμε ότι ο παγκόσμιος στόλος κρουαζιέρας αυξάνει τη χωρητικότητά του ιδιαίτερα τα έτη 2010 έως 2016 ενώ αυξάνεται σημαντικά και ο αριθμός των πλοίων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Συμπεράσματα

Η εργασία εξέτασε την περίπτωση του Πειραιά ως προορισμού για τουρισμό κρουαζιέρας. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι η κρουαζιέρα είναι μια αγορά με ιδιαίτερα πλεονεκτήματα για τους προορισμούς λόγω του ότι οι επιβάτες έχουν υψηλά εισοδήματα ενώ το γεγονός ότι διαμένουν στο κρουαζιερόπλοιο και βγαίνουν μόνο για οργανωμένες εκδρομές και βόλτες σημαίνει ότι δεν υπάρχει σημαντική επιβάρυνση του προορισμού.

Ως προς τον ίδιο τον Πειραιά, θα πρέπει να επισημανθεί ότι αν και είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια στην Ευρώπη, μόλις τα τελευταία χρόνια κατάφερε να αναδείξει την δυναμική του, αρχικά από την επένδυση της COSCO που ανέδειξε τον Πειραιά ως ένα λιμάνι με δυναμική θέση στο containership και στην αναβάθμιση του ως προορισμό για τις κρουαζιέρες. Για να γίνει αυτό θα έπρεπε να αναβαθμιστούν οι σχετικές εγκαταστάσεις στον ΟΛΠ αλλά και να υπάρχει μια προσπάθεια για την ιδιαίτερη αναβάθμιση του τουρισμού στην Ελλάδα, κάτι που γίνεται με επιτυχία τα τελευταία χρόνια.

Μια σημαντική παράμετρος είναι ότι η κρουαζιέρα αφορά μια δραστηριότητα που σχετίζεται με ένα αριθμό προορισμών. Αυτό σημαίνει ότι δεν φτάνει μόνο να μπορέσει να αναβαθμιστεί ο Πειραιάς αλλά και να υπάρξει μια γενικότερη αναβάθμιση και των υπόλοιπων προορισμών που σχετίζονται με τον Πειραιά, όπως είναι τα νησιά του Αιγαίου.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τόσο η αναβάθμιση του τουρισμού όπως και η άρση του καμποτάζ είχαν ως αποτέλεσμα την ενίσχυση της Κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Σε αυτή την φάση ο Πειραιώς έχει αρχίσει να αναδεικνύεται όχι μόνο ως ενδιάμεση στάση αλλά και ως λιμάνι αφετηρίας (terminal port), που δίνει ιδιαίτερη αξία λόγω του ότι οι τουρίστες

έρχονται στην Αθήνα, οπότε χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο της πόλης αλλά και ίσως και τα ξενοδοχεία πριν την ημέρα που θα ξεκινήσει η κρουαζιέρα.

Είναι δεδομένο ότι το μεγαλύτερο πλεονέκτημα το οποίο έχει η χώρα μας είναι το κλίμα, οι θάλασσες και ο ήλιος. Για το λόγο αυτό αποτελεί μία ελκυστική τουριστική επιλογή και η τουριστική σεζόν στη χώρα μας ανοίγει στα μέσα Απριλίου τελειώνοντας στα μέσα Νοεμβρίου με μικρές αποκλίσεις κάθε χρόνο. Το μεσογειακό κλίμα και η ηρεμία καθώς και η υψηλή θερμοκρασία δίνουν την δυνατότητα στον τουρίστα να απολαύσει μία πλήρη σεζόν. Παράλληλα η χώρα μας έχει ήπιο χειμώνα με αποτέλεσμα να πραγματοποιούνται κρουαζιέρες σε όλη τη διάρκεια του χρόνου και όχι μόνο το καλοκαίρι. Η πληθώρα των νησιών και των παράκτιων περιοχών μπορεί να ικανοποιήσει τις προτιμήσεις των τουριστών οι οποίοι επιλέγουν διάφορες επιλογές διακοπών όσον αφορά στην κρουαζιέρα. Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και έχει δύο σταθμούς επιβατικών εξωτερικού οι οποίοι χρησιμεύουν για τη στάθμευση κρουαζιέρας. Δίνει την ευκαιρία στους επισκέπτες να επισκεφτούν τον ιστορικό Πειραιά και το κέντρο της Αθήνας καθώς και τα νησιά περιλαμβανομένων των μουσείων των αξιοθεάτων και των αρχαιολογικών χώρων της χώρας. Πολλά νησιά όπως η Μύκονος που παραμένει πρωτεύουσα της διασκέδασης και η Σαντορίνη με την Καλντέρα της αποτελούν κύριο προορισμό των τουριστών κρουαζιέρας.

Παράλληλα το Ηράκλειο, η Ρόδος και η Κέρκυρα είναι μεγάλα νησιά τα οποία προσφέρουν στον τουρίστα πλήθος εμπειριών και όμορφα ξεχωριστά τοπία τα οποία παρέχουν ικανοποίηση στον επισκέπτη. Το λιμάνι του Κατάκολου επίσης είναι δημοφιλής προορισμός δίνοντας την δυνατότητα επίσκεψης της αρχαίας Ολυμπίας. Κι άλλα λιμάνια όμως όπως το λιμάνι της Κω, του Ναυπλίου και του Βόλου κάνουν αισθητή την παρουσία τους στον τουρίστα ο οποίος έχει έρθει στη χώρα μας για να απολαύσει



μια κρουαζιέρα. Γενικά η Ελλάδα έχει στρατηγική θέση στον παγκόσμιο χάρτη όσον αφορά στην κρουαζιέρα και αυτό αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα. Μπορεί να συνδεθεί με λιμάνια όπως της Αιγύπτου, της Κύπρου και της Τουρκίας αλλά και με το λιμάνι της Ρώμης και της Βαρκελώνης. Μεγάλο πλεονέκτημα το οποίο έχει η χώρα μας είναι ότι τα λιμάνια κρουαζιέρας τα οποία έχουν αναφερθεί βρίσκονται κοντά σε αερολιμένες από τους οποίους μπορούν να αποβιβαστούν οι επισκέπτες οι οποίοι θέλουν να κάνουν μια κρουαζιέρα από μακρινές χώρες γνωρίζοντας και τον Πειραιά αλλά και τα νησιά της Ελλάδας.

Το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος περιλαμβάνεται στα σύγχρονα αεροδρόμια του κόσμου και είναι λιμένας αφετηρίας συνδεδεμένος με αστικά λεωφορεία, ταξί κι άλλα μέσα. Βέβαια γενικά τα ελληνικά λιμάνια πρέπει να ακολουθήσουν τη χάραξη μιας αποτελεσματικής πολιτικής προώθησης και ανάπτυξης του κλάδου της κρουαζιέρας. Παρατηρούνται ελλείψεις σε υποδομές και στην παροχή υπηρεσιών κάτι το οποίο ενισχύεται από την ανορθολογική χρήση των πόρων καθώς και την γραφειοκρατία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να κατασπαταλούνται σημαντικά κονδύλια για την ολοκλήρωση μελετών ενώ μένουν ανολοκλήρωτες οι υποδομές όπως είναι η διάρθρωση του περιβάλλοντα χώρου του λιμένα του Πειραιά στον οποίο η γραφειοκρατία δε βοηθά.

Παράλληλα υπάρχουν ισχυρά cluster στα νησιά και η ανάπτυξη του κλάδου και η ανταγωνιστικότητα πρέπει να έχουν καλή λειτουργία. Αυτά επηρεάζονται από πλήθος εξωτερικών παραγόντων που δημιουργούν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα αντίστοιχα. Οι τουρίστες οι οποίοι αποβιβάζονται στα ελληνικά λιμάνια πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επισκεφτούν τα μέρη τα οποία θέλουν με ευκολία και να κάνουν οργανωμένες εκδρομές σε νησιά χωρίς καθυστέρηση και ταλαιπωρία. Προβλήματα παρατηρούνται επίσης στην συγκοινωνία καθώς υπάρχει Υπάρχουν πολλές

ευκαιρίες στον Πειραιά καθώς λόγω του ότι υπάρχουν δυνατά σημεία κρουαζιέρας στη χώρα, τα ελληνικά λιμάνια δέχονται μεγάλο επενδυτικό ενδιαφέρον από τις εταιρείες κρουαζιέρας και ιδιαίτερα από τις μεγαλύτερες αυτών. Έτσι λοιπόν ο Πειραιάς αποτελεί ένα βασικό προορισμό από τους διασημότερους και ελκυστικότερους ευρωπαϊκούς προορισμούς και λειτουργεί ως κύριος συμπληρωματικός προορισμός στα προγράμματα περιήγησης της Μεσογείου. Πολλές μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας επιθυμούν να ικανοποιήσουν τους πελάτες τους εξασφαλίζοντας ποιοτική συνεργασία με το λιμάνι του Πειραιά έτσι ώστε να συνεχίσει ο κλάδος να αναπτύσσεται περισσότερο και εντάσσουν τα ελληνικά λιμάνια στην περιήγηση τους. Χαρακτηριστική περίπτωση είναι η CARNICAL CRUISE η οποία προσπαθεί να θέσει ως αφετηρία το λιμάνι του Πειραιά από όπου υπολογίζεται ότι κάθε φορά ανεβαίνουν περισσότεροι από 4000 επιβάτες ενισχύοντας την ανάπτυξη του. Από την πλευρά της πολιτείας γίνονται σημαντικές προσπάθειες με τη βοήθεια προγραμμάτων της ευρωπαϊκής ένωσης έτσι ώστε να και καθιερωθούν κοινά αποδεκτά πρότυπα ασφάλειας.

Με αυτό τον τρόπο μπορεί να υπάρχει εύκολη πρόσβαση στο λιμάνι του Πειραιά με την αξιοποίηση τεχνολογίας με βάση ευρωπαϊκά και πράσινα κριτήρια τα οποία χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι ελληνικές αρχές παράλληλα δεν παρεμβαίνουν στην επιλογή των ελλήνων μελών του πληρώματος τα οποία εργάζονται για το κρουαζιερόπλοιο. Η αμοιβή βασίζεται στην ισχύουσα κλαδική σύμβαση εργασίας και για τους αλλοδαπούς ναυτικούς οι όροι απασχόλησης προβλέπονται με βάση την σημαία των πλοίων. Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο το οποίο πρέπει να πούμε είναι ότι για την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας αναπτύσσονται κώδικες οι οποίοι ισχύουν τα τελευταία χρόνια περιέχοντας αυστηρές απαιτήσεις οι οποίες απευθύνεται στις κυβερνήσεις και τις λιμενικές αρχές καθώς και τις ναυτιλιακές αρχές εταιρείες στοχεύοντας στην παρακολούθηση των πλοίων και του λιμανιού έτσι ώστε να

αντιμετωπιστούν κίνδυνοι όπως το λαθρεμπόριο και η τρομοκρατία. Αυτό γίνεται για τις περιπτώσεις όπου παρατηρείται έλλειψη πολιτικής και κοινωνικής ασφάλισης προκειμένου να μειωθεί η ζήτηση.

Βέβαια η χώρα μας διανύει μία οικονομική και πολιτική κρίση η οποία αποτελεί αφορμή για αρνητική προβολή στα διεθνή μέσα. Υπάρχει δυσφήμιση λόγω του χρέους και αναταράξεις στο κέντρο της Αθήνας κάθε φορά που γίνεται απεργία ενώ τα capital control τα οποία επικρατούσαν τα προηγούμενα χρόνια διαδραματίζουν αρνητικό ρόλο στον κλάδο της κρουαζιέρας.

Παράλληλα παρατηρείται ανυπαρξία τουριστικής πολιτικής κάτι το οποίο μπορεί να αποτελέσει απειλή στο μέλλον. Δεν υπάρχουν επαρκή κίνητρα για τους εργαζόμενους του κλάδου τουρισμού καθώς η φορολογία είναι υψηλή ενώ λείπει η διαφημιστική προβολή στο εξωτερικό. Γενικά πάντως η Ελλάδα έχει εύρος δυνατοτήτων και ευκαιριών οι οποίες παρουσιάστηκαν παραπάνω και τις οποίες αν μπορεί να αξιοποιήσει κατάλληλα μπορεί να συμμετέχει σε αναπτυξιακά καινοτόμα προγράμματα μέσα από τα οποία θα μπορέσει να πετύχει υψηλούς στόχους.

Ως προς τις προτάσεις για το μέλλον, γενικά η ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας βασίζεται σε δύο ομάδες παραγόντων. Ο πρώτος παράγοντάς είναι τα χαρακτηριστικά των λιμανιών και των φυσικών και πολιτιστικών στοιχείων της περιοχής και σχετίζεται με τις υποδομές του λιμένα καθώς και τις προσφερόμενες υπηρεσίες ενώ η δεύτερη ομάδα είναι τα χαρακτηριστικά της περιοχής τα οποία την καθιστούν ελκυστικό προορισμό. Η πρόταση η οποία τίθενται προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος και να ενισχυθεί ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι αρχικά η οργανωμένη προβολή στο εξωτερικό αλλά και εντός των συνόρων της χώρας μας μέσα από την διαφήμιση η οποία ενισχύει την κρουαζιέρα ειδικά όταν γίνεται οργανωμένα και έχει σαφή στόχους. Για να γίνει αυτό πρέπει η Ελλάδα να

εκπροσωπηθεί σε ευρωπαϊκές και διεθνείς εκθέσεις και συνέδρια αναφορικά με την κρουαζιέρα αλλά και γενικότερα με τον τουρισμό. Παράδειγμα τέτοιων εκθέσεων είναι οι τουριστικές προβολές οι οποίες έχουν λάβει χώρα τα περασμένα χρόνια στην Ελλάδα και έχουν υποδεχτεί μεγάλα ηγετικά στελέχη και παγκόσμιες βιομηχανίες κρουαζιέρας. Επίσης με βάση τα στατιστικά στοιχεία θα πρέπει να εστιάσει στις περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι περισσότεροι πελάτες κρουαζιέρας οι οποίες παρουσιάζουν αύξηση το τελευταίο τα τελευταία χρόνια προωθώντας ακόμα περισσότερο την Ελλάδα. Το διαδίκτυο μπορεί να συμβάλλει σε αυτή την προσπάθεια με τη δημιουργία ιστοσελίδων σε διάφορες γλώσσες οι οποίες θα παρουσιάζουν το λιμάνι του Πειραιά και την ιστορία του καθώς και τα αξιοθέατα όπως και τα κίνητρα προκειμένου ο επισκέπτης να γνωρίσει τον Πειραιά και την Ελλάδα. Η συγκεκριμένη μορφή προώθησης μπορεί να συνεχιστεί σε ναυτικά σαλόνια και παγκόσμιες εκθέσεις. Παράλληλα το αγοραστικό κοινό το οποίο δεν έχει γνωρίσει την κρουαζιέρα θα μπορέσει να την γνωρίσει μέσα από συγκεκριμένες εκθέσεις και η προώθηση στο ελληνικό κοινό θα αποτελέσει σημαντικό παράγοντα έτσι ώστε να ευνοηθεί ο κλάδος προκειμένου οι Έλληνες να μπουν στην νοοτροπία της κρουαζιέρας και να γνωρίσουν τα θετικά χαρακτηριστικά της.

Παράλληλα οι ελληνικοί σταθμοί θα πρέπει να οργανωθούν στα παγκόσμια δίκτυα κρουαζιέρας έτσι ώστε να συνεργαστούν με άλλα λιμάνια και φορείς προκειμένου να αποκτήσουν όραμα και στόχους. Οι επιβάτες της κρουαζιέρας συχνά επισκέπτονται περισσότερες από μία χώρα με αποτέλεσμα να χρειάζεται συνεργασία έτσι ώστε να επιτευχθούν θετικά αποτελέσματα. Ένα άλλο στοιχείο το οποίο πρέπει να ενισχυθεί είναι η κρατική μέριμνα καθώς το ελληνικό κράτος παίζει σημαντικό ρόλο για την ενίσχυση του κλάδου υποστηρίζοντας και προωθώντας τον μέσα από το Υπουργείο. Σε αυτή την προσπάθεια εμπλέκεται το Υπουργείο ναυτιλίας καθώς και το Υπουργείο Τουριστικής ανάπτυξης και μεταφορών. Για να πραγματοποιηθούν οι προαναφερθέντες στόχοι θα

πρέπει όλοι τα εμπλεκόμενα μέρη να συμμετέχουν στην προσπάθεια με την ανάπτυξη του δικτύου συγκοινωνιών το οποίο πρέπει να βελτιωθεί καθώς και την χρήση των κονδυλίων της ευρωπαϊκής ένωσης τα οποία θα πρέπει να μοιραστούν ορθολογικά με τη συμβολή της τεχνικής υπηρεσίας η οποία θα βελτιώσει τις υποδομές στο λιμάνι. Θα πρέπει επίσης με τη βοήθεια νέων τεχνολογιών οι τερματικοί σταθμοί κρουαζιέρας να συνδεθούν με τους άλλους λιμένες έτσι ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη αποδοτικότητα. Παράλληλα θα πρέπει να γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις στους λιμένες έτσι ώστε να εξυπηρετηθούν επιβάτες οι οποίοι προέρχονται από διεθνείς πτήσεις. Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να θέσουν συγκεκριμένες προτεραιότητες έτσι ώστε να αναπτύξουν λιμενικές υποδομές με συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα και βιώσιμες πηγές χρηματοδότησης.

Προτείνεται η σύσταση εθνικής συντονιστικής επιτροπής κρουαζιέρας με τη βοήθεια του Υπουργείου ναυτιλίας. Παράλληλα προτείνεται η δημιουργία άτυπων θεσμικών οργάνων διοίκησης που θα εποπτεύουν τις τάσεις της αγοράς και θα κατευθύνουν τους επιχειρηματίες προς αυτές λαμβάνοντας υπόψη τα προβλήματα καθώς και τις προτάσεις επενδύσεων.

Θα πρέπει επίσης να υπάρχει πολιτική κινήτρων και σωστή τιμολογιακή πολιτική έτσι ώστε να προσελκυσθούν οι εταιρείες κρουαζιέρας και η κρουαζιέρα να ενισχυθεί στα ελληνικά λιμάνια και ιδιαίτερα στον Πειραιά. Ο ΟΛΠ θα πρέπει να παρέχει έκπτωση στην διάρκεια ορισμένων μηνών για τους επιβάτες και να γίνει αξιολόγηση των τιμών των ανταγωνιστών έτσι ώστε να υπάρχει βελτίωση της τιμολογιακής πολιτικής. Θα πρέπει να ενισχυθεί η χειμερινή κρουαζιέρα καθώς η κρουαζιέρα στην Ελλάδα έχει ταυτιστεί με το καλοκαίρι και τον ήλιο. Το χειμώνα γίνεται παράταση της τουριστικής περιόδου και η ενίσχυση της είναι ένας ρεαλιστικό στόχος.

Τα λιμάνια θα πρέπει να είναι έτοιμα ώστε να υποδεχθούν τους νέους επιβάτες στη διάρκεια όλου του χρόνου και να μην υπολειπώνονται. Επίσης στη χώρα μας υπάρχουν πολλοί προορισμοί οι οποίοι αποτελούν περιοχές τις οποίες πρέπει μπορεί να επισκεφτεί κάποιος στη διάρκεια του χειμώνα όπως για παράδειγμα πολλά γραφικά χωριά. Οι επιβάτες θα μπορούν να μεταβούν σε χωριά όπως τα χωριά του Πηλίου που αποτελούν κατεξοχήν χειμερινούς προορισμούς ενώ θα πρέπει να υπάρχουν πρόταση για οργανωμένες εκδρομές και μία ευρεία γκάμα δραστηριοτήτων όπως hiking και ποδήλατο.

Η τοπική κοινωνία θα πρέπει επίσης να οργανωθεί έτσι ώστε η χώρα μας να προσφέρει στον επισκέπτη μοναδικά στοιχεία του πολιτισμού μας. Η τοπική κοινωνία σε συνεργασία με την τοπική αυτοδιοίκηση θα πρέπει να προγραμματίσει διάφορες εκδηλώσεις πολιτισμού οι οποίες θα προβάλλουν την χώρα μας και στην Ελλάδα και στο εξωτερικό επιτρέποντας στον επισκέπτη κρουαζιέρας να παραμείνει ευχαριστημένος σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού. Στον Πειραιά θα μπορεί το δημοτικό θέατρο Πειραιά να οργανώνει παραστάσεις μέσα από τις οποίες θα προβάλλει τον πολιτισμό της χώρας μας και στις οποίες θα μπορεί να συμμετέχει ο επισκέπτης. Παράλληλα στον ίδιο χώρο θα μπορούν οι επιβάτες να γνωρίσουν το λιμάνι δοκιμάζοντας τοπικά εδέσματα και συμμετέχοντας σε εκδηλώσεις με τοπικές εκθέσεις. Συνολικά θα πρέπει το λιμάνι του Πειραιά να αναδείξει τα θετικά του στοιχεία μέσα από την οργάνωση προκειμένου οι επιχειρηματίες της κρουαζιέρας να κερδίσουν και να έχουν άμεσα αποτελέσματα στην βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρουν, στα επόμενα χρόνια.

## Βιβλιογραφία

Brida, J.G., Aguirre, S.Z. (2008). The impacts of the cruise industry on tourism destinations.

Sustainable tourism as a factor of local development, Monza, Italy, 7- 9/11/2008

Brida, J.G., Seijas, M.N. (2012). Cruise visitors' experience in Uruguay: an empirical survey study. Ανακτήθηκε από:

<http://www.ort.edu.uy/facs/pdf/documentodeinvestigacion72.pdf>

Brida, J.G., Seijas, M.N. (2012). Cruise visitors' experience in Uruguay: an empirical survey study. Ανακτήθηκε από:

<http://www.ort.edu.uy/facs/pdf/documentodeinvestigacion72.pdf>

Chang, Y.W., Liao, M.Y. (2010). A Seasonal ARIMA Model of Tourism Forecasting: The Case of Taiwan. Asia Pacific Journal of Tourism Research, 15(2), 215-221.

Chin, C. B. N. (2008). Cruising in the global economy: Profits, pleasure and work at sea. Published Aldershot, England: Ashgate

CLIA,(2017), [www.cliaeuropa.eu](http://www.cliaeuropa.eu)

Del Chiappa, G., Gallarza, M.G., Viguier, A.Z. (2013). Cruise Tourism Development in Valencia (Spain): Stakeholders' views and residents' attitude. Ανακτήθηκε από:

<http://www.marketing-trendscongress.com/archives/2013/pages/PDF/720.pdf>

Diakomihalis, M.,(2007), Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects, Technological Educational Institute of Epirus.

Dowling, R. (2006), Cruise Ship Tourism, Publisher: CABI <http://www.olp.gr/el/>  
<https://www.cruisemarketwatch.com>

<https://www.elime.gr>

<https://www.nbg.gr>

<https://www.statista.com>

Lekakou, M., Tzannatos, E., (2000), Cruising and sailing: A new tourist product for the Ionian Sea, Essays in Honor of Emeritus Professor M. Raphael, p.p. 475-496, University of Piraeus.

Lekakou, M.B., Pallis, A.A., Vaggelas, G.K. (2010). Which homeport in Europe: the cruise industry's selection criteria. TOURISMOS: International Multidisciplinary Journal of Tourism, 4(4), 215-240.

Lester, J.A., Weeden, C. (2004). Stakeholders, the natural environment and the future of Caribbean cruise tourism. International Journal of Tourism Research, 6(1), 39-50.

Lordkipanidze, M., Brezet, H., Backman, M. (2005). The Entrepreneurship factor in sustainable tourism development. Journal of Cleaner Production, 13, 787-798.

Moira, P., Mylonopoulos, D. (2010). Passenger's satisfaction from cruising. Case studies from Greece. International Journal of Culture and Tourism Research (IJCTR), 12(2), 139-150.

ΟΛΠ, (2018). Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. Olp profile.

Peručić, D., Puh, B. (2012). Attitudes of citizen of Dubrovnik towards the impact of cruise tourism on Dubrovnik. Tourism and Hospitality Management, 18(2), 213- 228 Qiu, L.,

Gao, C., Dai, T. (2014). The Market Effect and Value-Added Research about Cruise Tourism Industry. International Journal of Business and Social Science, 5(13), 170-176.

Ringer, G. (2006). Cruising North to Alaska: The New 'Gold Rush'. Στο: Dowling, R. (Ed.), Cruise tourism: issues, impacts, cases (σελ. 270-279). Oxford: CABI.

Rodrigue, J.P., Notteboom, T., (2012). The geography of cruise shipping: itineraries,



Samarathunga, W.H.M.S. (2016). Challenges in Cruise Tourism in Relation to Shore Excursions: The Case of Sri Lanka. *Colombo Business Journal*, 7(2), 4-21.

Saufi, A., O'Brien, D., Wilkins, H. (2014). Inhibitors to host community participation in sustainable tourism development in developing countries. *Journal of Sustainable Tourism*, 22(5), 801-820.

Soriani, S., Bertazzon, S., Di Cesare, F., Rech, G. (2009). Cruising in the Mediterranean: structural aspects and evolutionary trends. *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 36(3), 235-251.

Soriani, S., Bertazzon, S., Di Cesare, F., Rech, G. (2009). Cruising in the Mediterranean: structural aspects and evolutionary trends. *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 36(3), 235-251.

Vogel M., Papathanassis A., Wolber B. (2012), *The Business and Management of Ocean Cruises*, Publisher: CABI.

Wood, R. E. (2004). Global currents: cruise ships in the Caribbean Sea. In D. T. Duval (Ed.), *Tourism in the Caribbean: Trends, development, prospects* (pp. 152 & 171). London: Routledge.

Ανδριώτης, Κ. (2003). Ο εναλλακτικός τουρισμός και τα διαφοροποιητικά χαρακτηριστικά του. *ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος*, 20-21, 139-154.

Διακομιχάλης, Μ. (2006). *Θαλάσσιος Τουρισμός και οι επιδράσεις του στην Ελληνική Οικονομία. Μεθοδολογική προσέγγιση μέσω του Δορυφόρου Λογαριασμού Τουρισμού και της σύνδεσης του με το Εθνικολογιστικό Σύστημα.*

Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Ηγουμενάκης, Ν.Γ., Κραβαρίτης, Κ.Ν. (2004). Τουρισμός. Βασικές έννοιες. Αθήνα:

Interbooks.

Ίκκος, Α., (2015), Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2014- συνοπτική απεικόνιση βασικών μεγεθών, Ινστιτούτο ΣΕΤΕ, Αθήνα.

Λαγός, Γ.Δ. (2005). Τουριστική οικονομική. Αθήνα: Κριτική.

Λεκάκου, Μ. (2015) Σχέδιο δράσης για τον θαλάσσιο και αθλητικό τουρισμό στις Κυκλάδες, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Μπενετάτος, Θ., Παπαγεωργίου, Γ., Στεργίου, Δ. (2004). Marketing – Management για υπηρεσίες και τουρισμό. Αθήνα: Έλλην.

Τσάρτας, Π. (2000). Μάνατζμεντ ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Πάτρα:

Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

Ψαρούτης Χ., (2006), Ελληνική ακτοπλοΐα και cabotage, εκδόσεις ιδρύματος Ευγενίδου