



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

"ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ:  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ"  
Γιαννάκη Μαρία (Αρ. Μητρώου: mn13012)



*Διπλωματική εργασία  
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού διπλώματος Εδίκευσης στη Ναυτιλία.  
Πειραιάς 2015*

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT**

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

Η Δηλούσα

Μαρία Γιαννάκη

## **ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

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

- Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Πολέμης Διονύσιος

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

## **ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ (ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ)**

Θερμές ευχαριστίες οφείλω στον Καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς και επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Πελαγίδη για την εμπιστοσύνη και την πρόθεση του να με βοηθήσει στην εκπόνηση της εργασίας, τα έτερα μέλη της επιτροπής, κ. Θεοδωρόπουλο και κ. Πολέμη καθώς και όλους τους καθηγητές του τμήματος για τις γνώσεις που απέκτησα κατά τη διάρκεια των μεταπτυχιακών σπουδών μου.

Επίσης, ευχαριστώ τους γονείς μου που με στηρίζουν σε κάθε μου προσπάθεια, τον Πέτρο για την πολύτιμη βοήθεια και υποστήριξή του στην εκπόνηση αυτής της εργασίας, φίλους και συμφοιτητές που συνεργαστήκαμε και ανταλλάξαμε ιδέες και θεωρίες κατά τη διάρκεια των σπουδών μου.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<u>ΠΕΡΙΛΗΨΗ / ABSTRACT</u> .....	9
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u> .....	10
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ: ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ</u> .....	12
2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	12
2.2 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ.....	13
2.3 ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΤΕΡΜΑΤΙΚΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	14
2.4 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΚΑΙ ΕΠΟΧΕΣ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ.....	15
2.5 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	16
2.5.1 ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ.....	16
2.5.1.1 CRUISE ONLY.....	16
2.5.1.2 FLY AND CRUISE.....	17
2.5.1.3 CRUISE AND STAY.....	17
2.5.1.4 FLY, CRUISE AND STAY.....	17
2.5.1.5 DRIVE, CRUISE AND STAY.....	17
2.5.2 ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΕΥΣΗΣ.....	18
2.5.2.1 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ.....	18
2.5.2.2 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΕ ΠΟΤΑΜΙΑ ΚΑΙ ΠΟΤΑΜΟΠΛΟΙΑ.....	18
2.5.2.3 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΕ ΚΑΝΑΛΙΑ.....	20
2.5.2.4 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΕ ΛΙΜΝΕΣ.....	20
2.5.3 ΔΙΑΡΚΕΙΑ.....	21
2.5.3.1 ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ.....	21
2.5.3.2 ΤΡΙΗΜΕΡΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ.....	21
2.5.3.3. ΜΙΚΡΗΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ.....	22
2.5.3.4 ΜΕΣΗΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ.....	22
2.5.3.5 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΜΑΚΡΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ.....	22

2.6 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	23
2.6.1 CRUISE LINE INTERNATIONAL ASSOCIATION (CLIA).....	23
2.6.2 INTERNATIONAL COUNCIL OF CRUISE LINES (ICCL).....	23
2.6.3 FLORIDA – CARIBBEAN CRUISE ASSOCIATION (FCCA).....	23
2.6.4 PASSENGER SHIPPING ASSOCIATION (PSA).....	24
2.6.5 CRUISE EUROPE.....	24
2.6.6 VERBAND DER FAEHRSCIFFFAHRT UND FAEHRTOUTISTIK e.V.....	24
2.6.7 MEDCRUISE.....	24
2.7 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΗΜΕΡΑ.....	25
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ</b> .....	<b>26</b>
3.1 CARNIVAL CORPORATION & PLC.....	27
3.1.1 CARNIVAL CRUISE LINE.....	28
3.1.2 PRINCESS CRUISES.....	29
3.1.3 HOLLAND AMERICA LINE.....	29
3.1.4 SEABOURN.....	29
3.1.5 CUNARD.....	29
3.1.6 AIDA.....	30
3.1.7 COSTA CRUISES.....	30
3.1.8 P&O CRUISES (UK).....	30
3.2 ROYAL CARIBBEAN CRUISES LTD.....	31
3.2.1 ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL.....	31
3.2.2 CELEBRITY CRUISES.....	32
3.2.3 AZAMARA CLUB CRUISES.....	32
3.2.4 PULLMANTUR.....	33
3.2.5 CDF, CROCIERES DE FRANCE.....	33
3.2.6 TUI CRUISES.....	33

3.3	MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (MSC)	34
3.4	ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ	36
	<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ: ΜΕΓΕΘΗ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ</b>	37
4.1	Η ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ	37
4.1.1	ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ	39
4.1.2	ΠΟΙΟΙ ΠΑΝΕ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΚΑΙ ΓΙΑΤΙ ΤΗΝ ΕΠΙΛΕΓΟΥΝ;	40
4.1.3	ΝΕΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ 2016	41
4.1.4	Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ	43
4.2	ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	47
4.2.1	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ	49
4.2.1.1	ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ	51
4.2.1.2	ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ CIVITAVECCHIA (ΡΩΜΗ)	52
4.3	ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	53
4.3.1	ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	56
4.3.2	ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	58
	<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: SWOT ANALYSIS ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ</b>	59
5.1	ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (STRENGTHS)	60
5.2	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (WEAKNESSES)	61
5.3	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (OPPORTUNITIES)	62
5.4	ΑΠΕΙΛΕΣ (THREATS)	63
	<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ</b>	64
	<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	68
	<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	71

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1:** ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ROYAL CARIBBEAN CRUISES LTD 2012- 2014

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1** ΝΕΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ 2016

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2** ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3** ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.4** ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΤΟ 2014 ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2013

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.5** ΤΑ ΔΗΜΟΦΙΛΕΣΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ, 2013-2014

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.6** ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ 2013-2014

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7** ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ, 2011-2014

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1:** ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2** ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΤΗΣ CARNIVAL CORP., 2007-2014

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3** ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ ΓΙΑ ΤΟ 2010

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.4** ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΜΕΡΙΔΙΟΥ ΑΓΟΡΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ ΓΙΑ ΤΟ 2015

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1** ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ 2014



## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Η κρουαζιέρα είναι μια ξεχωριστή εμπειρία ταξιδιού που δεν περιορίζεται στη θαλάσσια μεταφορά αλλά περιλαμβάνει την ψυχαγωγία, τη διασκέδαση και μια ευρεία γκάμα υπηρεσιών που προσφέρονται στον επιβάτη πάνω στο πλοίο. Αποτελεί κυρίαρχο παράγοντα της τουριστικής βιομηχανίας με εκατομμύρια επιβάτες κάθε χρόνο που συνεχώς αυξάνονται. Η Καραϊβική είναι η «Βασίλισσα της κρουαζιέρας», ενώ ακολουθεί η Μεσόγειος στις προτιμήσεις του αγοραστικού κοινού με πιθανότητες κατάκτησης της πρωτιάς. Επιπλέον, εκατοντάδες κρουαζιερόπλοια προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια και κυρίως τον Πειραιά κάθε χρόνο λόγω των νησιών, των όμορφων τοπίων, της ιστορίας και του πολιτισμού της. Στην περίπτωση των ελλήνων επιβατών η κρουαζιέρα δεν είναι διαδεδομένη αφού δεν είναι εξοικειωμένοι με την ιδέα αυτή. Επιπλέον και τα ελληνικά λιμάνια αντιμετωπίζουν προβλήματα κυρίως στις υποδομές και στις παρεχόμενες υπηρεσίες, ωστόσο γίνονται προσπάθειες εκσυγχρονισμού και βελτίωσης με εμφανή αποτελέσματα.

## **ABSTRACT**

Cruise is a unique experience of a journey which is not limited to the transport, but includes also leisure, entertainment and a wide range of services offered to the passenger on board. It is maybe the most important factor of tourism and one of few industries with such an increase. Caribbean is still "The Queen" of the cruise industry, but the Mediterranean Sea has the potential to become the new one. Furthermore, hundreds of cruise ships arrive in Greek harbors every year, such as Piraeus, because of the islands, the beautiful landscapes, the history and the culture. In the case of the greek passengers, cruise is not popular yet, because they are not familiar with this concept of travel and leisure. Moreover, the greek ports face problems mainly on infrastructure and services, however they make efforts to modernize and improve them with visible results.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κρουαζιέρα έχει αναπτυχθεί με ταχύτατους ρυθμούς τα τελευταία χρόνια, καθώς το αγοραστικό κοινό την εμπιστεύεται όλο και περισσότερο. Εκπροσωπεί μεγάλο κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού και προσφέρει αρκετά μεγάλα οφέλη σε άλλες βιομηχανίες. Πρόκειται για ένα ταξίδι περιήγησης και αναψυχής, που ο επιβάτης απολαμβάνει πλήθος υπηρεσιών, ανέσεων και δραστηριοτήτων.

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η ανάλυση της αγοράς της κρουαζιέρας τόσο σε παγκόσμιο, όσο και σε τοπικό επίπεδο δίνοντας έμφαση στις Μεσογειακές χώρες. Θα γίνει ανάλυση των οικονομικών μεγεθών και των οικονομικών επιδράσεων στην Ελλάδα, την Ε.Ε. αλλά και παγκοσμίως, ενώ συγχρόνως θα μελετηθούν οι υποδομές και οι υπηρεσίες της κρουαζιέρας, καθώς και η σημασία αυτών.

Αρχικά, θα αναλυθεί ο όρος ‘κρουαζιέρα’, και όσα μπορεί να προσφέρει γενικά και ειδικά σε άτομα με ειδικές τουριστικές ανάγκες. Θα γίνει κατηγοριοποίηση των μορφών που μπορεί να πάρει και θα παρουσιαστούν αναλυτικά οι παραλλαγές ανάλογα με τις προτιμήσεις του αγοραστικού κοινού. Δεν πρόκειται για έναν απρόσιτο τρόπο να ταξιδέψει και να κάνει κάποιος διακοπές, αλλά για μία εναλλακτική και ενδιαφέρουσα λύση που σε ορισμένες χώρες του εξωτερικού είναι πολύ διαδεδομένη. Πολλές φορές προκειμένου να πραγματοποιηθεί μία κρουαζιέρα, οι επιβάτες χρησιμοποιούν και άλλα μέσα μεταφοράς για να φτάσουν στο λιμάνι επιβίβασης. Για παράδειγμα, αμερικάνοι που θέλουν να κάνουν κρουαζιέρα στη Μεσόγειο, έρχονται αεροπορικώς σε μία Ευρωπαϊκή χώρα και στη συνέχεια επιβιβάζονται στο κρουαζιερόπλοιο. Θα αναλυθούν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της κρουαζιέρας καθώς επίσης και των τουριστικών πακέτων που την περιλαμβάνουν.

Στη συνέχεια, θα ασχοληθώ με την ανάλυση της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, επικεντρώνοντας στις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες (Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises, MSC) και τα κρουαζιερόπλοια τους, αναλύοντας παράλληλα το στόλο τους, τις παροχές που προσφέρουν, τις ιδιαιτερότητες τους, και ετήσια κυρίως οικονομικά μεγέθη εσόδων, μεριδίων τους στην παγκόσμια αγορά κ.λπ.

Επιπλέον, θα γίνει ανάλυση της αγοράς κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο (ανάγκες, τάσεις και ανάπτυξη), της προσφοράς και της ζήτησης, καθώς και των επιδράσεων αυτών παγκοσμίως. Μέσω επίσημων στατιστικών και δημοσιεύσεων θα παρουσιαστούν οι κατηγορίες ανθρώπων που επιλέγουν την κρουαζιέρα, οι προτιμήσεις τους και οι τάσεις της αγοράς.

Ύστερα θα γίνει το ίδιο στον ευρωπαϊκό χώρο γενικά, δίνοντας έμφαση κυρίως στη Μεσόγειο, η οποία κυριαρχεί στον τομέα της κρουαζιέρας και κυρίως η Ιταλία, η Ισπανία και η Ελλάδα. Συχνό φαινόμενο είναι το home porting όπου τα ηνία κρατά η Ιταλία. Εκτός όμως από τα οικονομικά μεγέθη, θα παρουσιαστούν και κάποια λιμάνια κρουαζιέρας τα οποία κατακλύζονται από τουρίστες, όπως το λιμάνι της Βαρκελώνης που δέχεται τους περισσότερους επισκέπτες κάθε χρόνο στη Μεσόγειο.

Από αυτή την ανάλυση δε θα μπορούσε να λείπει η Ελλάδα. Η αλήθεια είναι ότι οι έλληνες δεν έχουν γίνει ακόμα λάτρεις της κρουαζιέρας όπως άλλοι λαοί, τα ελληνικά λιμάνια ωστόσο δέχονται πολλούς τουρίστες, ενώ σταδιακά και οι έλληνες αρχίζουν να γνωρίζουν τον κόσμο της κρουαζιέρας και τα οφέλη της, αν και στρέφονται κυρίως στις ημερήσιες. Λιμάνια όπως ο Πειραιάς, η Κέρκυρα, το Κατάκολο, το Ηράκλειο, η Ρόδος, η Σαντορίνη δέχονται χιλιάδες επισκέπτες ετησίως, επομένως κάποια από αυτά θα παρουσιαστούν εκτενέστερα και θα γίνει ανάλυση των τάσεων που παρατηρούνται.

Θα ακολουθήσει swot analysis για τον κλάδο της κρουαζιέρας παραθέτοντας δυνατά σημεία, αδυναμίες, ευκαιρίες και απειλές.

Τέλος, θα παρουσιαστούν πολιτικές και υπηρεσίες προσέγγισης κρουαζιεροπλοίων στα ελληνικά λιμάνια με κάποιες προτάσεις για την περαιτέρω ενίσχυση του κλάδου και την ανάπτυξη των λιμένων κρουαζιέρας.

Χρησιμοποιήθηκαν έγκυρες πηγές ελληνικής και ξένης προέλευσης από οργανισμούς, τις ίδιες τις εταιρείες κρουαζιέρας και τη βιβλιογραφία, ωστόσο τα περισσότερα στοιχεία για το 2015 αποτελούν προβλέψεις αφού ο χρόνος δεν έχει τελειώσει.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>

### ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ: ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ - ΟΡΙΣΜΟΙ

#### 2.1 Ορισμός κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα αποτελεί μια δυναμική πηγή οικονομικής δραστηριότητας και εκπροσωπεί μεγάλο κομμάτι τόσο της ναυτιλίας όσο και του θαλάσσιου τουρισμού, ενώ παράλληλα προσφέρει αρκετά μεγάλα οφέλη και σε άλλες βιομηχανίες.

Μπορούμε να ορίσουμε την κρουαζιέρα ως ένα κυκλικό ταξίδι περιήγησης και αναψυχής, που προσφέρει μεγάλης ποικιλίας και διαφοροποίησης τουριστικό προϊόν, αφού υπάρχει η δυνατότητα επίσκεψης κοσμικών λιμανιών, διάσημων πόλεων και εξωτικών νησιών και αποτελεί μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες τουριστικές βιομηχανίες παγκοσμίως. Ως κυκλική κρουαζιέρα ορίζεται εκείνο το ταξίδι στο οποίο ο τελικός λιμένας προορισμού είναι και ο λιμένας αφετηρίας (home port) με ενδιάμεσες προγραμματισμένες προσεγγίσεις.

Οι τουρίστες απολαμβάνουν όχι μόνο τους προορισμούς τους οποίους επισκέπτονται, αλλά και τη θαλάσσια μεταφορά, τις υπηρεσίες που προσφέρει το κρουαζιερόπλοιο και τις περισσότερες φορές διανυκτερεύουν σε αυτό. Χαρακτηριστικό της κρουαζιέρας που της προσδίδει μεγάλη δυναμική είναι αυτή η ποικιλομορφία με την οποία ο επιβάτης ικανοποιεί πολλά ενδιαφέροντα και προτιμήσεις, καθώς μπορεί εύκολα να συνδυαστεί ο συμβατικός τουρισμός που προτιμά ήλιο, θάλασσα και εξωτικές παραλίες με τον εναλλακτικό, όπως είναι ο θρησκευτικός, ο ιαματικός, ο αθλητικός κ.λπ.

Η ανάπτυξη του κλάδου γίνεται με ταχύτατους ρυθμούς, που θα παρουσιαστούν παρακάτω, ακόμα και σε δύσκολες εποχές κρίσης και θεωρείται από τους πιο γρήγορα αναπτυσσόμενους κλάδους παγκοσμίως. Γεγονός είναι πως τουρισμός και κρουαζιέρα δε συμπεριφέρονται το ίδιο, αφού η κρουαζιέρα αναπτύσσεται ταχύτερα από οποιονδήποτε άλλο τουριστικό κλάδο.

Επιπλέον, είναι μια δραστηριότητα η οποία μπορεί να προσελκύσει εισρέον συνάλλαγμα στη χώρα αλλά και να έχει πολλά άλλα πάσης φύσεως οφέλη.

## 2.2 Κρουαζιερόπλοιο

Ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας είναι το πλοίο. Τα κρουαζιερόπλοια αποτελούν ειδικής κατηγορίας επιβατηγό / τουριστικό πλοίο που πραγματοποιεί κυκλικά περιηγητικά ταξίδια βάσει συγκεκριμένου προγράμματος λιμένων προσέγγισης.

Τα κρουαζιερόπλοια θεωρούνται πλωτές ξενοδοχειακές μονάδες ή ακόμα και πλωτά ανάκτορα που παρέχουν ευρείας γκάμας και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες. Η ειδοποιός διαφορά τους με τις συμβατές ξενοδοχειακές μονάδες είναι ότι μπορούν να ανταποκρίνονται στην εκάστοτε ζήτηση κλινών λόγω του γεγονότος ότι μετακινούνται γεωγραφικά. Προσφέρουν ιδιαίτερες ανέσεις τόσο από θέμα εμφάνισης και διακόσμησης, όσο και από την άποψη του πολυπληθούς προσωπικού που στελεχώνουν το πλοίο, στο οποίο περιλαμβάνονται διαφόρων προτιμήσεων εστιατόρια και μπαρ, πισίνες, κλαμπ, θέατρα, κινηματογράφοι, καζίνο, αίθουσες δημοπρασιών έργων τέχνης, αθλητικές εγκαταστάσεις όπως γήπεδα τένις ή γκολφ, γυμναστήρια και χώροι αναρρίχησης, χώροι σπα, κομμωτήρια, πλυντήρια-σιδερωτήρια-στεγνωτήρια, σημεία internet, χώροι ανάγνωσης, χώροι μαθημάτων τέχνης και διαλέξεων, βιβλιοθήκες, ταχυδρομείο, αλλά και παροχές ιατρικής βοήθειας καθώς και χώροι ειδικά διαμορφωμένοι για άτομα με ειδικές ανάγκες.

Πλέον έχουν αρχίσει να ναυπηγούνται μεγάλης χωρητικότητας και ταυτόχρονα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια προκειμένου να καλύψουν όλες τις παροχές ενός υπερπολυτελούς ξενοδοχειακού συγκροτήματος.

Το πρώτο πλοίο στον κόσμο που πραγματοποίησε την πρώτη κρουαζιέρα ήταν το «Quaker City», το οποίο ξεκίνησε το 1867 από τη Νέα Υόρκη και επισκέφτηκε την Ευρώπη και τους Αγίους Τόπους ενώ εκείνο που πραγματοποίησε τη μεγαλύτερη σε διάρκεια κρουαζιέρα στον κόσμο ήταν το «Spirit of Oceanus» που ξεκίνησε από τη Σιγκαπούρη στις 6 Μαρτίου 2010 και γύρισε πάλι πίσω, μετά από 10 μήνες, στις 3 Φεβρουαρίου το 2011, ταξιδεύοντας σε 6 ηπείρους, 14 θάλασσες και ωκεανούς, περίπου 60 χώρες, 242 λιμάνια και 85 μνημεία Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO. Μέχρι σήμερα, το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου ήταν το «Liberty of Seas» της Royal Caribbean χωρητικότητας 220.000 τόνων, 3.600 επιβατών

και 1.400 μελών πληρώματος. Τη θέση της πρωτιάς στο μέγεθος θα δώσει στο «Harmony of the Seas», το οποίο θα κάνει το πρώτο του ταξίδι μέσα στο 2016 και θα μπορεί να μεταφέρει 6.360 επιβάτες και 2.100 υπαλλήλους, ενώ το βάρος του ξεπερνά τους 227.00 τόνους και το μήκος του τα 350 μέτρα. Με το πρώτο του ταξίδι, ένα νέο κεφάλαιο στην ιστορία της κρουαζιέρας θα ξεκινήσει.

### **2.3 Σύγχρονα Τερματικά Κρουαζιέρας**

Τερματικός σταθμός κρουαζιέρας ορίζεται ως εκείνη η περιοχή που διαθέτει κατάλληλη υποδομή και εξοπλισμό, καθώς και τις απαραίτητες υπηρεσίες για τη διευκόλυνση και την αποδοτική διαχείριση των επιβατών και των πλοίων.

Στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία, τα τερματικά κρουαζιέρας αποτελούν είτε λιμένες βάσης (home ports), είτε λιμένες προσέγγισης (transit ή ports-of-call). Κάποιες φορές όμως λιμάνια με τις απαραίτητες εγκαταστάσεις μπορεί να είναι και λιμένες βάσης και προσέγγισης.

Οι λιμένες βάσεις αποτελούν σημείο εκκίνησης και τερματισμού του προγραμματισμένου ταξιδιού κρουαζιέρας. Χαρακτηριστικό τους στοιχείο είναι ότι εκεί πραγματοποιείται και ο ανεφοδιασμός των κρουαζιεροπλοίων σε τρόφιμα, καύσιμα και ό,τι άλλο χρειάζονται για το ταξίδι. Για αυτό το λόγο, η παραμονή τους σε αυτά είναι μεγαλύτερη και κυμαίνεται περίπου από 12 έως 24 ώρες. Οι εταιρείες κρουαζιέρας λαμβάνουν υπόψη πολλούς παράγοντες στην επιλογή των λιμένων βάσης, όπως για παράδειγμα την ποιότητα και το κόστος υπηρεσιών καθώς επίσης και την απόσταση από τουριστικές περιοχές. Από την πλευρά τους τα λιμάνια επιδιώκουν να γίνουν λιμάνια επιβίβασης καθώς τα οικονομικά οφέλη είναι αρκετά μεγάλα. Συγκεκριμένα, σε σχέση με τα λιμάνια διέλευσης, οι συνολικές δαπάνες των γραμμών κρουαζιέρας υπολογίζονται έξι ή επτά φορές μεγαλύτερες. Ορισμένα από τα πιο σημαντικά λιμάνια επιβίβασης παγκοσμίως είναι το Μαϊάμι, η Βαρκελώνη, η Βενετία και ο Πειραιάς.

Από την άλλη πλευρά, οι λιμένες προσέγγισης είναι εκείνοι από τους οποίους τα κρουαζιερόπλοια διέρχονται και παραμένουν για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, στα

πλαίσια της περιήγησης που εκτελούν. Συνήθως, παρέχουν λιγότερες υπηρεσίες από τα λιμάνια επιβίβασης που αναλύθηκαν παραπάνω, ωστόσο θα πρέπει και αυτά να διαθέτουν όλες τις απαραίτητες δομές και υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση των πλοίων και των επιβατών. Επιπλέον, σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να είναι ικανά να προσφέρουν έκτακτες υπηρεσίες όπως είναι ο ανεφοδιασμός και οι επισκευές. Η χρονική διάρκεια παραμονής των κρουαζιεροπλοίων στα λιμάνια διέλευσης είναι σαφώς μικρότερη και υπολογίζεται περίπου μεταξύ 4 και 8 ωρών. Ο Άγιος Θωμάς της Καραϊβικής, η Σαντορίνη και η Κοπεγχάγη είναι από τα σημαντικότερα λιμάνια διέλευσης στον κόσμο.

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

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

## **2.4 Κρουαζιέρα και εποχές του χρόνου**

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

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

Επίσης από Μάιο μέχρι Σεπτέμβρη αυξάνεται η ζήτηση για τα Νορβηγικά Φιόρδ, τις πρωτεύουσες της Βαλτικής, τους Βρετανικούς Νήσους, το Βόρειο Ακρωτήριο και φυσικά για την Αλάσκα με τα τελευταία ίσως πραγματικά σύνορα, τους παγετώνες.

Από τον Νοέμβρη μέχρι τον Απρίλιο η ζήτηση στρέφεται στην Ερυθρά Θάλασσα και τον Περσικό Κόλπο, με την Αραβική Χερσόνησο να πρωταγωνιστεί.

Κατά τη διάρκεια όλου του χρόνου προσφέρονται τα νησιά της Καραϊβικής και του Κόλπου του Μεξικού, η Γαλλική Πολυνησία, η Χαβάη, η Λατινική Αμερική με τη Διώρυγα του Παναμά, η Αυστραλία και η Νέα Ζηλανδία.

## **2.5 Κατηγορίες Κρουαζιέρας**

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

### **2.5.1 Πριν και μετά το πλοίο**

Όπως προαναφέρθηκε, το κρουαζιερόπλοιο στο τέλος του ταξιδιού καταλήγει στο λιμάνι εκκίνησης. Στην περίπτωση που ο επιβάτης χρησιμοποιήσει άλλο μέσο μεταφοράς ή άλλες παροχές, παραμένει στο λιμάνι κ.λπ., τότε το ταξίδι του παίρνει τις παρακάτω μορφές.

#### **2.5.1.1 Cruise only**

Οι επιβάτες αυτής της μορφής κρουαζιέρας απολαμβάνουν μόνο το ταξίδι, τους σταθμούς των ταξιδιών και τις υπηρεσίες επί του πλοίου. Η εμπειρία τους ξεκινά από τη στιγμή που θα μπουν στο πλοίο και όταν βγουν από αυτό στο λιμάνι αποβίβασης



λήγει και η κρουαζιέρα τους. Πρόκειται για την πιο παραδοσιακή και απλή μορφή κρουαζιέρας.

#### **2.5.1.2 Fly and Cruise**

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

#### **2.5.1.3 Cruise and Stay**

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

#### **2.5.1.4 Fly, Cruise and Stay**

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

#### **2.5.1.5 Drive, cruise and stay**

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

## **2.5.2 Περιοχή Πλεύσης**

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

### **2.5.2.1 Θαλάσσια κρουαζιεροπλοΐα**

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

### **2.5.2.2 Κρουαζιέρα σε ποτάμια και ποταμόπλοια**

Εναλλακτικά, ένα άλλο είδος κρουαζιέρας, λιγότερο δημοφιλές αλλά αρκετά ενδιαφέρον είναι η κρουαζιέρα σε ποτάμια.

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

Επιπλέον, και στην Ευρώπη το είδος αυτό της κρουαζιέρας είναι πολύ διαδεδομένο, αφού πολλές πόλεις της γηραιάς ηπείρου είναι χτισμένες στις όχθες των ποταμών, όπως η Βουδαπέστη, το Άμστερνταμ, η Πράγα, το Λονδίνο, το Παρίσι και η Ρώμη. Τα περισσότερα δρομολόγια πραγματοποιούνται σε Δούναβη και Ρήνο από Μάιο έως Οκτώβριο συνήθως, προσφέροντας τη δυνατότητα να επισκεφθείς δημοφιλείς πόλεις με εντυπωσιακά κάστρα και καθεδρικούς ναούς. Δημοφιλής προορισμός τέτοιου είδους

κρουαζιέρας είναι και ο Νείλος, ο Μισσισιπιπής, ο Κίτρινος Ποταμός στην Κίνα, τα ποτάμια της Ρωσίας κ.λπ.



**Σύγχρονο ποταμόπλοιο (Πηγή: <http://www.cruisesinternational.org>)**

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

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



S.S Maria Theresa (Πηγή: <http://uniworld.com/en/ships/ss-maria-theresa/>)

### **2.5.2.3 Κρουαζιέρα σε κανάλια**

Στο κέντρο των πόλεων βρίσκονται συνήθως και τα κανάλια όπου γίνονται ως επί το πλείστον ημερήσιες κρουαζιέρες που παρουσιάζουν στον επισκέπτη μια πόλη ή μια περιοχή από μια άλλη διαφορετική οπτική γωνία.

Τα κανάλια της Ιταλίας με τη διάσημη Βενετία και του Άμστερνταμ, συγκεντρώνουν μεγάλο ενδιαφέρον στους τουρίστες.

### **2.5.2.4 Κρουαζιέρα σε λίμνες**

Τέλος, κλείνοντας με την κατηγοριοποίηση της κρουαζιέρας βάσει της περιοχής πλεύσης θα αναφερθούμε στις κρουαζιέρες σε λίμνες.

Παρόλο που υπάρχουν αρκετές μεγάλες πλωτές λίμνες στον κόσμο, όπως η λίμνη Βικτόρια στην Αφρική και η λίμνη Τιτικάκα στη Λατινική Αμερική, η κρουαζιέρα σε λίμνες δεν έχει αναπτυχθεί ακόμη αρκετά και περιορίζεται στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και τον Καναδά.

### **2.5.3 Διάρκεια**

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

#### **2.5.3.1 Ημερήσιες Κρουαζιέρες**

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

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

#### **2.5.3.2 Τριήμερες Κρουαζιέρες**

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

### **2.5.3.3 Μικρής Διάρκειας Κρουαζιέρες**

Οι κρουαζιέρες μικρής διάρκειας είναι οι πιο διαδεδομένες με τους περισσότερους οπαδούς. Πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια μιας εβδομάδας, είναι συνήθως πενταήμερες ή εβδομήμερες και πραγματοποιούνται μεταξύ λιμένων όμορων κρατών.

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

### **2.5.3.4 Μέσης Διάρκειας Κρουαζιέρες**

Διαρκούν από 8 ως 14 ημέρες και προσεγγίζουν συνήθως λιμάνια διαφορετικών ηπείρων, ενώ οι περισσότερες πραγματοποιούνται στον Ειρηνικό και Ατλαντικό Ωκεανό.

Πολλές φορές, ο τύπος αυτός της κρουαζιέρας εστιάζει σε ένα συγκεκριμένο θέμα πολιτισμού, τέχνης, θρησκείας, ιστορίας, γαστρονομίας κ.λπ. και έτσι ονομάζονται επίσης θεματικές κρουαζιέρες.

### **2.5.3.5 Κρουαζιέρες Μακράς Διάρκειας**

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

## **2.6 Διεθνείς Οργανισμοί Κρουαζιέρας**

Για την περαιτέρω ανάπτυξη και προώθηση της κρουαζιέρας έχουν ιδρυθεί διεθνείς οργανισμοί οι οποίοι εκτός από την διαφήμιση και προβολή του κλάδου, κάνουν ανάλυση της αγοράς, εκπαιδεύουν τουριστικούς πράκτορες και ασκούν πιέσεις στις κυβερνήσεις για την ευημερία της κρουαζιέρας.

### **2.6.1 Cruise Line International Association ( CLIA)**

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

### **2.6.2 International Council of Cruise Lines (ICCL)**

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

### **2.6.3 Florida – Caribbean Cruise Association (FCCA)**

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

στην καλύτερη δυνατή κατανόηση του κλάδου καθώς και μαθήματα κατάρτισης στους εμπλεκόμενους με τον κλάδο.

#### **2.6.4 Passenger Shipping Association (PSA)**

Πρόκειται για βρετανικό οργανισμό ο οποίος περιλαμβάνει 35 εταιρείες κρουαζιέρας. Ιδρύθηκε το 1958 με όνομα Ocean Travel Development. Σκοπός ήταν η προώθηση των θαλάσσιων ταξιδιών, η ανάπτυξη του κλάδου αυτού και η εναντίωση σε νόμους, φορολογίες και κάθε είδους περιορισμούς που αφορούσαν την κρουαζιέρα. Σήμερα, έχοντας στο πλευρό της πάνω από 2.000 γραφεία ταξιδιών, αποτελεί έναν σημαντικό οργανισμό που τους υποστηρίζει και τους καταρτίζει κατάλληλα με απώτερο σκοπό την άνοδο των πωλήσεων πακέτων κρουαζιέρας.

#### **2.6.5 Cruise Europe**

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

#### **2.6.6 Verband der Faehrschiffahrt und Faehrtoutistik e.V. (VFF)**

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

#### **2.6.7 Medcruise**

Πρόκειται για ένωση μεσογειακών λιμένων κρουαζιέρας, η οποία ιδρύθηκε το 1996 και έχει ως στόχο την προώθηση συμφερόντων και τη μεταξύ τους συνεργασία σε



πολλαπλά επίπεδα. Αποτελείται από 40 μέλη που αντιπροσωπεύουν 59 μεσογειακά λιμάνια.

## 2.7 Η κρουαζιέρα σήμερα

Σύμφωνα με την Διεθνή Ένωση Εταιριών Κρουαζιέρας (CLIA, Cruise Lines International Association) στο Annual Report του 2014, φέτος θα ταξιδέψουν με κρουαζιερόπλοια 23 εκατομμύρια επιβάτες παγκοσμίως, ενώ πάνω από 1000 νέοι προορισμοί έχουν προστεθεί στον παγκόσμιο χάρτη κρουαζιέρας. Για το λόγο αυτό μέχρι το τέλος της χρονιάς θα έχουν δρομολογηθεί νέα ποντοπόρα κρουαζιερόπλοια, ποταμόπλοια και κρουαζιερόπλοια εξερευνήσεων, μια επένδυση που υπολογίζεται πάνω από τέσσερα δισεκατομμύρια δολάρια.

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

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

Το μέσο κόστος της κρουαζιέρας δεν μπορεί εύκολα να υπολογιστεί, καθώς ο επιβάτης επιλέγει ένα πακέτο προσαρμοσμένο στις απαιτήσεις και τις προτιμήσεις του, το οποίο δεν μπορεί να συγκριθεί εύκολα με ένα άλλο πακέτο ενός δεύτερου επιβάτη. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι αυτοί οι δύο επιβάτες μπορεί να ταξιδεύουν με το ίδιο κρουαζιερόπλοιο, προς τους ίδιους προορισμούς, τις ίδιες ημερομηνίες. Η διαφορά στις τιμές μπορεί κάποιες φορές να είναι μεγάλη, διότι η σχέση τιμής και προϊόντος τις

διαμορφώνουν ανάλογα καθώς διαφέρουν οι παροχές που έχει ο καθένας από αυτούς κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αυτές οι παροχές μπορεί να σχετίζονται με την κατηγορία της καμπίνας που έχουν επιλέξει, με τη διατροφή τους κ.λπ.

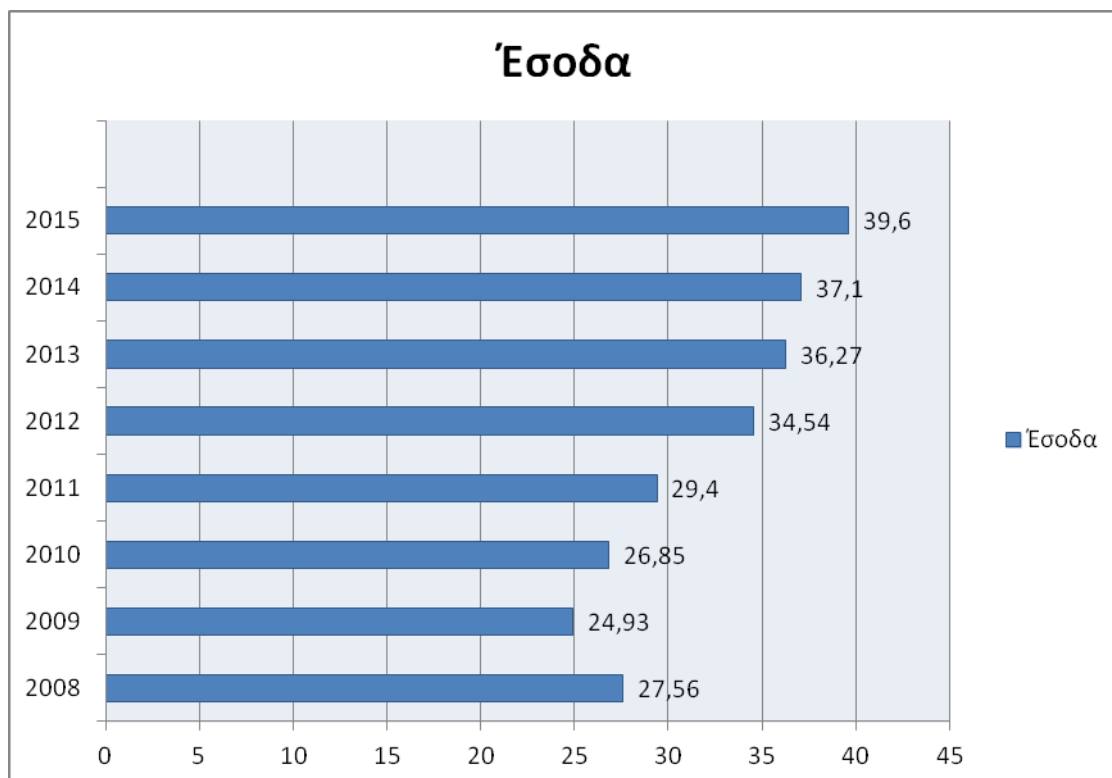
Γενικότερα, η τιμή της κρουαζιέρας και η σχέση τιμής και προϊόντος είναι πολύ ανταγωνιστικές συγκριτικά με τις κλασσικές διακοπές. Στη συνολική τιμή συμπεριλαμβάνονται τα Λιμενικά Τέλη ή Λιμενικά Έξοδα, μια επιβάρυνση που επιβάλλεται στους επιβάτες από τα λιμάνια που προσεγγίζει το κρουαζιερόπλοιο. Στο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

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>**

#### **ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ**

Είναι γεγονός ότι η ζήτηση για την κρουαζιέρα έχει αυξηθεί και γνωρίζει άνθιση ακόμα και σε εποχές δύσκολες για την παγκόσμια οικονομία. Έτσι λοιπόν οι εταιρείες κρουαζιέρας πληθαίνουν, επεκτείνονται και διευρύνουν τα δρομολόγιά τους προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες του αγοραστικού κοινού, οι οποίες θα αναλυθούν εκτενώς παρακάτω.

Πριν παρουσιαστούν μερικές από τις μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας στον κόσμο, παρατίθεται το παρακάτω διάγραμμα (2.1) με τα συνολικά έσοδα σε εκατομμύρια δολάρια, όλων των εταιρειών παγκοσμίως, όπου φαίνεται, εκτός από το 2009, που ήταν για όλους τους κλάδους της οικονομίας μια δύσκολη χρονιά, μια συνεχής αύξηση. Αν και το 2015 δεν έχει φύγει έχουμε μία εκτιμώμενη τιμή. Το 2008, τα συνολικά έσοδα άγγιζαν τα 27,56 εκατομμύρια δολάρια και μέσα σε μόλις οχτώ χρόνια φτάνουν περίπου τα 39,6 εκατομμύρια δολάρια.

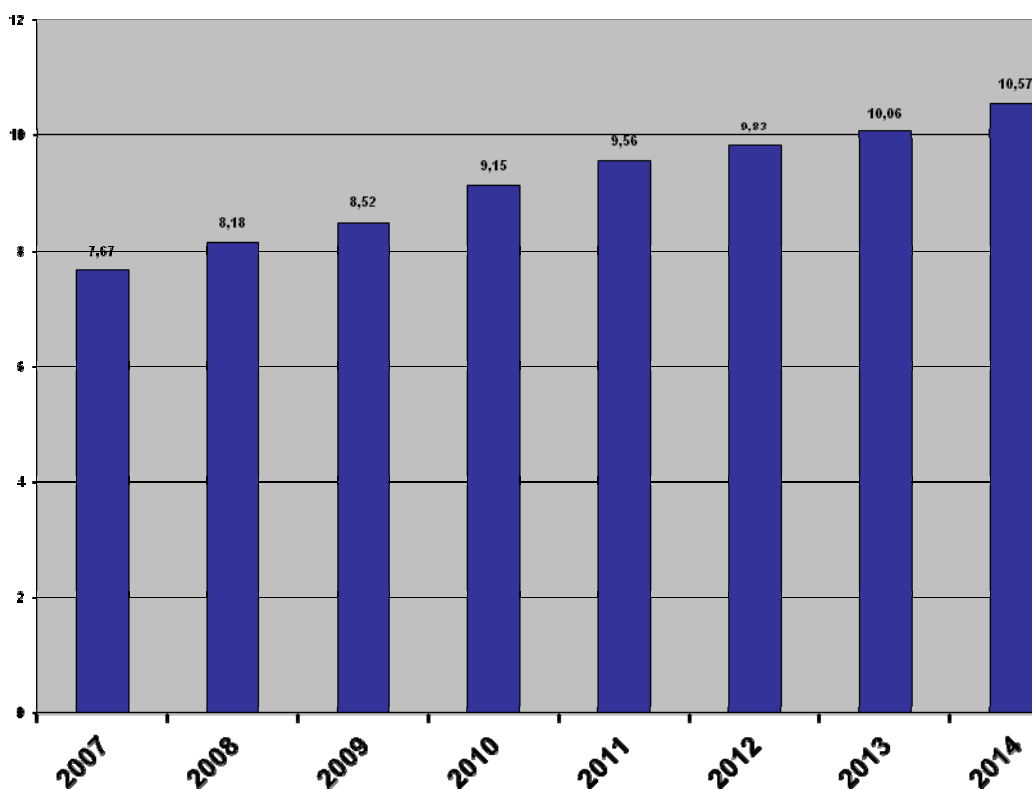


**Διάγραμμα 3.1: Συνολικά έσοδα της βιομηχανίας κρουαζιέρας παγκοσμίως**

### 3.1 Carnival Corporation & plc

Η Carnival Corporation & plc βρίσκεται στην πρώτη θέση του βάρου στη βιομηχανία της κρουαζιέρας, αφού το 48% του πληθυσμού που επιλέγει την κρουαζιέρα, είναι επιβάτες των πλοίων της. Διαχειρίζεται τον στόλο της, ο οποίος αποτελείται από περισσότερα των 100 κρουαζιερόπλοιων, μέσω των 8 θυγατρικών εταιρειών που έχουν ήδη κατακτήσει τον κόσμο της κρουαζιέρας και του τουρισμού γενικότερα.

Το παρακάτω διάγραμμα (2.2) δείχνει τον αριθμό των επιβατών που έχουν εμπιστευτεί την Carnival Corporation για την κρουαζιέρα τους από το 2007 ως το 2014, σύμφωνα με στοιχεία της εταιρείας στο επίσημο site της, τα οποία επιβεβαιώνονται και από τη CLIA.



**Διάγραμμα 3.2: Αριθμός Επιβατών της Carnival Corp., 2007-2014**

Όπως δείχνει το διάγραμμα (2.2), κατά τη διάρκεια αυτών των οχτώ χρόνων είχαμε μια συνεχή άνοδο των επιβατών. Από τα 7,67 εκατομμύρια επιβατών το 2007, η περυσινή χρονιά έκλεισε με 10,57 εκατομμύρια. Καμία χρονιά δεν παρουσίασε πτώση.

### **3.1.1 Carnival Cruise Line**

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

### **3.1.2 Princess Cruises**

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

### **3.1.3 Holland America Line**

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

### **3.1.4 Seabourn**

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

### **3.1.5 Cunard**

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



Ο καπετάνιος του Queen Mary 2, Κέβιν Όπρι, με αφορμή τα 10<sup>α</sup> γενέθλια του μεγαλύτερου κρουαζιεροπλοίου στον κόσμο ως τότε, ποζάρει θέλοντας να δείξει το επιβλητικό μέγεθος του, Πηγή: <http://www.dailymail.co.uk>

### 3.1.6 Aida

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

### 3.1.7 Costa Cruises

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

### 3.1.8 P&O Cruises (UK)

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

### 3.2 Royal Caribbean Cruises LTD

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

Τα 43 κρουαζιερόπλοια που έχει στο δυναμικό της θεωρούνται πλωτές πολιτείες και έχουν κατακτήσει πολλές πρωτιές.

Σύμφωνα με το τελευταίο Annual Report της εταιρίας για το 2014, αναφέρει πως μέσα στο 2014, έχει προσεγγίσει γύρω στα 480 λιμάνια σε όλο τον κόσμο, και πως τα συνολικά έσοδα του περασμένου έτους ήταν \$8,073,855 – σημειώνοντας αύξηση σε σχέση με το 2013, όπου τα συνολικά έσοδα έκλεισαν στα \$7,959,894 και με το 2012 που άγγιζαν τα \$7,688,024. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται αναλυτικά τα ποσά σύμφωνα πάντα με την επίσημη έκθεση της εταιρείας για το 2014.

	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
<b>Συνολικά έσοδα</b>	<b>8,073,855</b>	<b>7,959,894</b>	<b>7,688,024</b>
<b>Καθαρά κέρδη</b>	<b>755,729</b>	<b>539,224</b>	<b>442,873</b>
<b>Προσαρμοσμένα κέρδη ανά μετοχή</b>	<b>3.39</b>	<b>2.44</b>	<b>2.02</b>
<b>Συνολικό μετοχικό κεφάλαιο</b>	<b>8,284,359</b>	<b>8,808,265</b>	<b>8,308,749</b>

Πίνακας 3.1: Οικονομικά στοιχεία της Royal Caribbean Cruises LTD 2012-2014

#### 3.2.1 Royal Caribbean International

Η Royal Caribbean International φιλοξένησε στα πλοία της περίπου 3,7 εκατομμύρια επισκέπτες προερχόμενοι από 140 χώρες το 2014.

Τα δύο νέα κρουαζιερόπλοια το «Quantum of the Seas» και το «Anthem of the Seas» αποτελούν πραγματικές καινοτομίες στο χώρο της ναυτιλίας γενικότερα, αφού παρέχουν στους επιβάτες καινοτόμες ιδέες και τεχνολογία αιχμής για την ψυχαγωγία

και τις δραστηριότητές τους πάνω στο πλοίο. Χαρακτηρίζονται ως ‘smartships’, δηλαδή έξυπνα πλοία.

Το «Oasis of the Seas» και το «Allure of the Seas» είναι δύο ακόμα κρουαζιερόπλοια της εταιρείας, από τα μεγαλύτερα στον κόσμο τα οποία διαθέτουν θεματικές γειτονιές που περιλαμβάνουν το πρώτο υδάτινο θέατρο στη βιομηχανία της κρουαζιέρας που προσφέρει στους επιβάτες τη δυνατότητα να παρακολουθήσουν διάφορες επιδείξεις καταδύσεων και συγχρονισμένης κολύμβησης.

Οι διακρίσεις που έχει λάβει είναι πραγματικά αναρίθμητες, αφού μόνο το 2008 βραβεύτηκε με περίπου 40 διαφορετικά βραβεία. Διακρίθηκε για τις καλύτερες οικογενειακές κρουαζιέρες, για τα καλύτερα προγράμματα ψυχαγωγίας παιδιών και εφήβων, για τις καλύτερες και πιο καινοτόμες δραστηριότητες εν πλω, αλλά και για την προσπάθεια σχετικά με τον περιορισμό των λυμάτων στη θάλασσα με το βραβείο ‘Clean Shipping Award’.

### **3.2.2 Celebrity Cruises**

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

### **3.2.3 Azamara Club Cruises**

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



### **3.2.4 Pullmantur**

Ιδρύθηκε στη Μαδρίτη της Ισπανίας και εξαγοράστηκε από τη Royal Caribbean Cruises LTD το 2006 για να φτάσει να θεωρείται σήμερα η μεγαλύτερη εταιρία κρουαζιέρας στην Ισπανία και μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες στη Λατινική Αμερική. Ωστόσο, εξυπηρετεί κοινό σε όλο σχεδόν τον κόσμο.

Σλόγκαν παραμένει εδώ και χρόνια το ‘Todo Incluido’ που σημαίνει ‘Όλα Περιλαμβάνονται’ προσφέροντας στον επιβάτη ένα πλήρες πακέτο διαμονής, σίτισης, διασκέδασης και άλλων προνομίων. Σε πολλές κρουαζιέρες, συμπεριλαμβάνεται και τα αεροπορικά εισιτήρια και απ’ ευθείας charter πτήσεις από και προς το λιμάνι επιβίβασης. Η εταιρία διαθέτει τα δικά της αεροπλάνα τύπου Boeing 747-400 Jumbo Jets. Επιπλέον, δίνει τη δυνατότητα σε παιδιά κάτω των 17 χρονών να ταξιδέψουν δωρεάν, εφόσον μοιράζονται την ίδια καμπίνα με τους γονείς τους.

Αν και τα πλοία της ταξιδεύουν σε πολλούς προορισμούς, όπως η Βαλτική Θάλασσα και η Μεσόγειος, η Pullmantur φημίζεται για τις κρουαζιέρες στη Λατινική Αμερική και για το γεγονός ότι προσφέρει στον επιβάτη τη δυνατότητα να γνωρίσει την λατινοαμερική κουλτούρα και τον τρόπο ζωής της περιοχής.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι έχει βραβευτεί από το ‘Latin Cruise Media Group’ για την άριστη εξυπηρέτηση από το προσωπικό της.

### **3.2.5 CDF, Croisières de France**

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

### **3.2.6 TUI Cruises**

Δημιουργήθηκε το 2008 μεταξύ της Royal Caribbean Cruises Ltd και της γερμανικής TUI AG και ο στόλος της αποτελείται από τρία πλοία, τα οποία ταξιδεύουν στη Μεσόγειο, στη Βαλτική και στη Σκανδιναβία, καθώς επίσης και στα Κανάρια Νησιά,

τα Αραβικά Εμιράτα και την Καραϊβική κατά τη χειμερινή περίοδο. Απευθύνεται κυρίως στο γερμανικό κοινό.

### 3.3 Mediterranean Shipping Company (MSC)

Η MSC Cruises, ελβετική εταιρία και μέλος του ομίλου MSC, είναι η δεύτερη μεγαλύτερη εταιρία κρουαζιέρας στον κόσμο σημειώνοντας πρωτοφανείς ρυθμούς ανάπτυξης που, σύμφωνα με δικά της στοιχεία έφτασε το 800% από το 2004 και μετά.

Έχει στο δυναμικό της 13 υπερσύγχρονα και υπερπολυτελή πλοία που πραγματοποιούν κρουαζιέρες στη Μεσόγειο κατά τη διάρκεια όλου του χρόνου, περιλαμβάνοντας ακόμα άλλους προορισμούς κατά τη διάρκεια κάποιων μηνών ανά έτος στη Βόρεια Ευρώπη, τον Ατλαντικό, την Καραϊβική, την Κούβα, τη Νότια Αμερική, τη Νότια Αφρική, το Άμπου Ντάμπι, το Ντουμπάι και το Ομάν.

Το 2014 εξυπηρέτησε 1.670.000 κόσμο και ο τζίρος της άγγιξε τα 1,5 δις ευρώ ενώ το 2015 προβλέπεται αύξηση κατά 10%.

Έχοντας περιβαλλοντική συνείδηση και επικεντρώνοντας στον άνθρωπο, η MSC Cruises δεσμεύεται για την προστασία του θαλάσσιου οικοσυστήματος, καθώς και για την ασφάλεια και την προστασία της υγείας των επιβατών και του προσωπικού της. Το γεγονός αυτό της έχει αποφέρει πλήθος βραβείων και πιστοποιήσεων, ανάμεσα στα οποία τα «7 Χρυσά Μαργαριτάρια» από τον Bureau Veritas για την προστασία του περιβάλλοντος.



Το βραβείο αυτό έλαβε για πρώτη φορά εταιρεία κρουαζιέρας και περιλαμβάνει το «Cleanship 2» που αφορά προηγμένα συστήματα επεξεργασίας του αέρα, του νερού

και των αποβλήτων, πιστοποίηση ISO 14001 για περιβαλλοντική διαχείριση, ISO 22000 για την ασφάλεια των τροφίμων και OHSAS για την επαγγελματική υγεία και ασφάλεια. Με το πιο νέο της απόκτημα, το «MSC Splendida», έχει επιτυχώς καταφέρει να κατακτήσει ακόμα και τα πιο αυστηρά και απαιτητικά κριτήρια του οργανισμού Bureau Veritas για το Ενεργειακό Αποδοτικό Σύστημα Σχεδιασμού. Άλλες βραβεύσεις, άξιες αναφοράς, είναι το βραβείο «Green Planet» για τις φιλικές προς το περιβάλλον εγκαταστάσεις της, το βραβείο «CIAL» για την ανακύκλωση του αλουμινίου και την πιστοποίηση ISO 9001:2000 για τη διαχείριση της ποιότητας. Επιπλέον, ήταν από τις πρώτες εταιρίες που υπέγραψαν τη συμφωνία «Βενετία με Γαλάζια Σημαία» που αφορά τη μείωση εκπομπής ρύπων στη λιμνοθάλασσα της Βενετίας καθώς και άλλες παρεμφερείς συμφωνίες σχετικά με τον περιορισμό του θείου σε επίπεδα κάτω του ελάχιστου υποχρεωτικού με τις Λιμενικές Αρχές της Τσιβιταβέκια και της Γένοβα.

Όσον αφορά την αισθητική των πλοίων, η MSC Cruises έχει βραβευτεί από τη ναυπηγική εταιρία «De Jorio Design International».

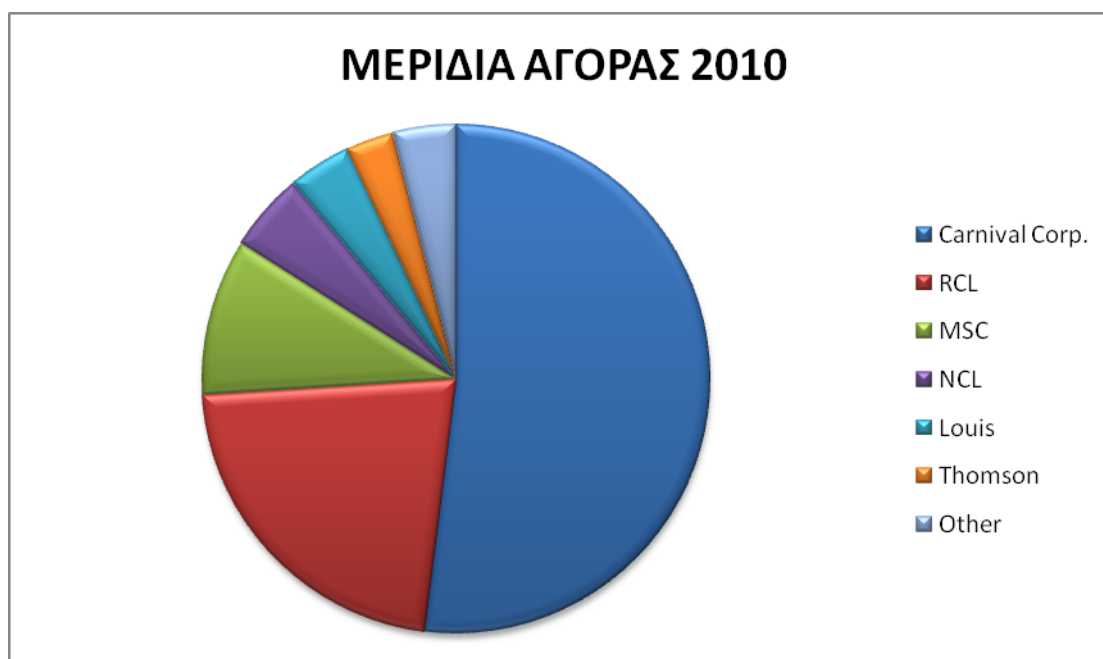


**MSC FANTASIA, Θαλάσσιο Πάρκο, Πηγή:**<http://www.dialisisyucrueros.com>

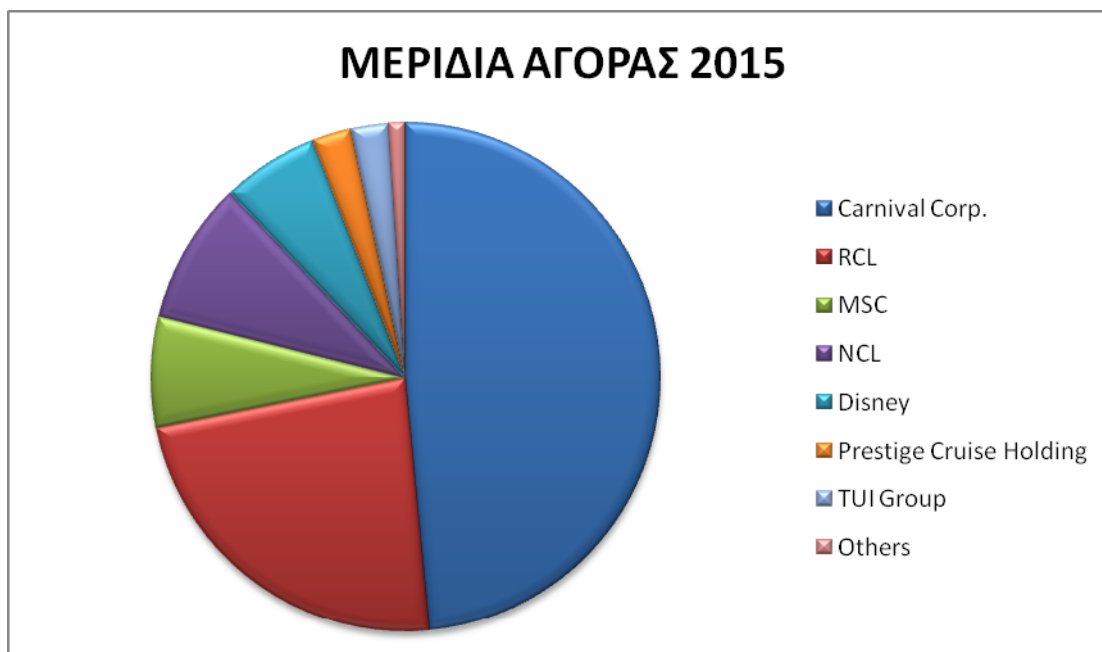
### 3.4 Μερίδια Αγοράς

Παρακάτω, έχουμε δύο διαγράμματα που παρουσιάζουν τα μερίδια αγοράς των εταιρειών κρουαζιέρας παγκοσμίως το 2010 και το 2015. Επειδή οδεύουμε προς το τέλος του 2015, μπορούμε σαφώς να έχουμε μία εικόνα για τους πρωταγωνιστές στην κρουαζιέρα, όμως οι τιμές αυτές δεν αποτελούν την πραγματικότητα, παρά μόνο την προσεγγίζουν.

Παρατηρούμε λοιπόν πως και στα δύο έτη κυριαρχούν οι τρεις προαναφερθείσες εταιρείες με κάποιες αποκλίσεις σαφώς. Ενώ το 2010, η Carnival Corporation κατείχε το 52%, το 2015 θα παρουσιάσει μια μικρή πτώση και θα μείνει στο 48,43%. Στα ίδια υψηλά επίπεδα θα παραμείνει η Royal Caribbean Cruises, ενώ η MSC, αν και όπως έχουμε ήδη προαναφέρει έχει πρωτοφανείς ρυθμούς ανάπτυξης, από το 10% της παγκόσμιας αγοράς το 2010, θα φτάσει στο 7,03.



**Διάγραμμα 3.3:Μερίδια αγοράς εταιρειών κρουαζιέρας παγκοσμίως για το 2010, Πηγή: [www.cruisemarketwatch.com](http://www.cruisemarketwatch.com)**



**Διάγραμμα 3.4: Πρόβλεψη μεριδίου αγοράς εταιρειών κρουαζιέρας παγκοσμίως για το 2015, Πηγή [www.cruisemarketwatch.com](http://www.cruisemarketwatch.com)**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>

### ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ: ΜΕΓΕΘΗ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ

#### 4.1 Η αγορά κρουαζιέρας Παγκοσμίως

Σύμφωνα με τη Διεθνή Ένωση Κρουαζιέρας (CLIA), στον ετήσιο απολογισμό για το 2014, το 2015 προβλέπεται να κλείσει με άνοδο των τιμών τόσο όσον αφορά στους επιβάτες που θα επιβιβαστούν στα κρουαζιερόπλοια, όσο και στις προσεγγίσεις νέων προορισμών.

Οι προβλέψεις της CLIA δείχνουν επιπλέον αύξηση πάνω από 60% των κρατήσεων και δρομολόγηση 22 νέων ποντοπόρων πλοίων, ποταμόπλοιων και κρουαζιερόπλοιων, των οποίων το κόστος υπερβαίνει τα 4 δις δολάρια. Μέχρι το 2020, προβλέπεται η δρομολόγηση συνολικά 33 νέων πλοίων, μια επένδυση που ξεπερνά τα 25 δις δολάρια.

Ωστόσο, τα παραπάνω στοιχεία παραμένουν προβλέψεις για το 2015 και όχι πραγματικά στοιχεία. Λόγω του γεγονότος όμως ότι οδεύουμε προς το τέλος του 2015 και σε λίγο καιρό θα έχουμε τα νέα πραγματικά στοιχεία για τη χρονιά που διανύουμε, όλα δείχνουν πως οι προβλέψεις αυτές είναι κοντά στην πραγματικότητα. Όπως δήλωσε ο διευθυντής της CLIA και πρόεδρος της Royal Caribbean Cruises Ltd, Adam M. Goldstein αυτή η χρονιά θα αποδειχθεί μια ακόμη πρόοδος του κλάδου και χαρακτήρισε την περίοδο αυτή συναρπαστική, με όλα τα μέλη της CLIA να δίνουν τον καλύτερο τους εαυτό.

Εξετάζοντας επιπλέον πραγματικά στοιχεία που έχουν ήδη επισήμως δημοσιευτεί βλέπουμε τη μεγάλη συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας στην παγκόσμια οικονομία.

Από το 1980 και μετά η βιομηχανία της κρουαζιέρας αρχίζει να αναπτύσσεται και από το 1990 ως σήμερα, υπολογίζεται πως 169 εκατομμύρια επιβάτες έχουν κάνει κρουαζιέρα τουλάχιστον δύο ημερών. Από αυτούς, το 67% πραγματοποίησαν κρουαζιέρα από το 2002 και μετά, ενώ το 40% από το 2007 και μετά.

Το 1990, ταξίδεψαν περίπου 3,6 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ έντεκα χρόνια αργότερα ο αριθμός αυτός τριπλασιάστηκε, φτάνοντας το 2001 τους 10,7 εκατομμύρια επιβάτες. Το 2004 ο αριθμός ανήλθε στους 13,445 εκατομμύρια και το 2010 στους 14,3 εκατομμύρια. Το 2014, επέλεξαν την κρουαζιέρα 22,1 εκατομμύρια επιβάτες για τις διακοπές τους.

Βλέπουμε επομένως, μια μακροχρόνια αύξηση της ζήτησης της κρουαζιέρας με ένα γρήγορο ρυθμό ανάπτυξης. Συγκεκριμένα, η βιομηχανία της κρουαζιέρας είναι ο πιο ταχύτερα αναπτυσσόμενος κλάδος στην παγκόσμια αγορά του τουρισμού. Από το 1980 και μετά, ο μέσος ρυθμός ανάπτυξης της άγγιξε το 7,2% το χρόνο. Ωστόσο, υπάρχουν και χρονιές όπως για παράδειγμα το 2009 που οι τιμές έμειναν σταθερές.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 2013, τα οικονομικά έσοδα του κλάδου παγκοσμίως, ξεπερνούν τα 117 δις δολάρια, ενώ προσέφερε θέσεις εργασίας σε περίπου 900.000 ανθρώπους των οποίων οι απολαβές ανέρχονται στα 38 δις δολάρια.

Λόγω των ισχυρών και άμεσων αντανακλαστικών των μεγάλων εταιρειών, η κρίση δεν επηρέασε σε μεγάλο βαθμό τον κλάδο.

#### 4.1.1 Κυρίαρχες Τάσεις Παγκοσμίως

Συνεχίζοντας τις αναλύσεις της CLIA το 2015 κυριαρχούν 7 τάσεις παγκοσμίως:

1. Αύξηση ζήτησης κρουαζιέρας με το 62% των επιβατών που έχουν ήδη επιλέξει την κρουαζιέρα μένοντας ευχαριστημένοι από την προηγούμενη εμπειρία τους, δηλώνουν ότι σκοπεύουν να την επιλέξουν ξανά, ενώ το 69% την προτιμούν από τις διακοπές στην ξηρά. Επίσης, προβλέπεται πως το 2015 θα κλείσει με μία αύξηση περίπου 4%, το οποίο σημαίνει ότι φέτος οι επιβάτες της κρουαζιέρας θα φτάσουν τα 23 εκατομμύρια.
2. Σαφώς τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια είναι πολύ εντυπωσιακά και τραβούν την προσοχή περισσότερο. Ωστόσο, το επίκεντρο εστιάζεται περισσότερο στο σχεδιασμό και τις υπηρεσίες που προσφέρουν και όχι τόσο στο μέγεθος. Επομένως, τα πιο μικρά κρουαζιερόπλοια δεν υστερούν σε τίποτα από τα μεγάλα όσον αφορά τη χλιδή, τον εσωτερικό χώρο, τις υπηρεσίες κ.λπ
3. Οι ειδικές κρουαζιέρες συνεχίζουν να αναπτύσσονται, αφού τα πιο εξελιγμένα-ειδικά κρουαζιερόπλοια, όπως τα κρουαζιερόπλοια εξερευνησεων, τα πολυτελή γιοτ και τα καινούρια ποταμόπλοια σημειώνουν διψήφια αύξηση στους επιβάτες. Για παράδειγμα, από το 2009 ως το 2014, τα ειδικά κρουαζιερόπλοια αναπτύχθηκαν κατά 21%.
4. Η Καραϊβική εξακολουθεί να κυριαρχεί και να χαρακτηρίζεται ως «βασιλίσα της κρουαζιέρας», κατέχοντας μερίδιο μεγαλύτερο του 1/3 της αγοράς (περίπου 35,5%). Ενδεικτικά, το 2009 κατείχε το 37% των ταξιδιών κρουαζιέρας, ενώ το 2010 το 41,3%, σύμφωνα με την FCCA. Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι έχουν δημιουργηθεί συνολικά 56.000 θέσεις εργασίας σχετικές με την κρουαζιέρα, οι οποίες προσέφεραν \$720 εκατομμύρια σε μισθούς. Παρόλα αυτά, οι ταξιδιώτες συνεχίζουν να διευρύνουν τους ορίζοντές τους και να επιθυμούν να εξερευνησουν νέους προορισμούς, διότι για όσους κάνουν κρουαζιέρες ίσως η περιοχή να παρουσιάζει στοιχεία κορεσμού.

Έτσι λοιπόν, προορισμοί όπως η Μεσόγειος, η Ασία και η Αυστραλία συνεχίζουν να αναπτύσσονται. Οι προβλέψεις της CLIA για το 2015 μιλούσαν για 1.065 κρουαζιέρες με 52 διαφορετικά κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας 2,17 εκατομμυρίων επιβατών.

5. Ο κόσμος γίνεται πιο προσβάσιμος από ποτέ για όλους. Λόγω της αυξημένης ζήτησης, οι μεγαλύτερες εταιρίες κρουαζιέρας, οι οποίες αποτελούν και μέλη της CLIA, προσφέρουν κρουαζιέρες σε περισσότερα των 1.000 λιμανιών σε όλο τον κόσμο, κάνοντας μια προσπάθεια ένταξης σε αυτά των προστατευόμενων περιοχών που συγκαταλέγονται στις πόλεις Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO. Πλέον, οι τιμές είναι πιο προσιτές από άλλοτε και τα ειδικά πακέτα διακοπών προσφέρουν ταξίδια σε όχι ιδιαίτερα υψηλό κόστος.

6. Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες αποτελούν πολύ σημαντικό παράγοντα στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Αυτό σημαίνει πως παρά την ανάπτυξη του διαδικτύου, το αγοραστικό κοινό προτιμά και εμπιστεύεται περισσότερο τους ταξιδιωτικούς πράκτορες, αφού το 70% στρέφονται στην εύκολη λύση της οργάνωσης των διακοπών τους από αυτούς.

7. Οι επιβάτες βρίσκονται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος και αποτελούν έμπνευση για νέες υπηρεσίες, παροχές και καινοτομίες. Έτσι λοιπόν, οι μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας παρέχουν εξεζητημένες υπηρεσίες όπως παροχή ασύρματης διαδικτυακής σύνδεσης σε όλο το πλοίο κατά τη διάρκεια όλου του ταξιδιού, πρωτότυπες εμπειρίες και δραστηριότητες με διάφορες θεματικές για όλες τις ηλικίες και όλες τις προτιμήσεις. Το σημαντικότερο είναι ότι μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες των ΑΜΕΑ, των εγκύων, των ασθενών ή οποιασδήποτε άλλης κατηγορίας ανθρώπων με κάποια ιδιαιτερότητα ή ακόμα και προτίμηση.

#### **4.1.2 Ποιοι πάνε κρουαζιέρα και γιατί την επιλέγουν;**

- ✓ Ηλικίες από 30-39, 50-59, 60-74 καλύπτουν το 1/3 των επιβατών κρουαζιέρας.
- ✓ Το 72% όσων επιλέγουν κρουαζιέρα είναι εργαζόμενοι, το 69% μορφωμένοι, ενώ το 84% παντρεμένοι.



- ✓ Το 34% όσων έχουν επιλέξει την κρουαζιέρα τα περασμένα χρόνια, πιστεύουν ότι πρέπει να συνδυάζεται με διακοπές στη στεριά
- ✓ Το 18% διαλέγει αποκλειστικά και μόνο κρουαζιέρα και σαλπάρει όσο συχνότερα μπορεί.
- ✓ Το 42% επιστρέφουν και επισκέπτονται ξανά ένα λιμάνι που είχαν πρωτοδεί και τους τράβηξε την προσοχή κατά τη διάρκεια μιας κρουαζιέρας.
- ✓ Αν και ο προορισμός και το κόστος εκεί είναι οι πιο σημαντικοί παράγοντες στην επιλογή μιας κρουαζιέρας, σπουδαίο ρόλο παίζει και το κρουαζιερόπλοιο, οι ανέσεις, οι υπηρεσίες και οι δραστηριότητες που παρέχει.
- ✓ Το 89% όσων έχουν πάει κρουαζιέρα την κατατάσσουν στις κορυφαίες εμπειρίες της ζωής τους, ενώ το 84% συστήνει την εμπειρία τους αυτή σε φίλους.
- ✓ Το 62% των επιβατών έχουν ξαναπάει κρουαζιέρα και άλλες φορές.
- ✓ Ο μέσος όρος των ταξιδιών με κρουαζιερόπλοιο αγγίζει τις 3,8.
- ✓ Το 86% θέλει να ξανακάνει κρουαζιέρα μέσα στα επόμενα τρία χρόνια.
- ✓ Κατά μέσο όρο, κάθε επιβάτης κρουαζιέρας ξόδεψε κατά μέσο όρο \$2.500 για την τελευταία κρουαζιέρα του, από τα οποία τα \$1.653 είναι ο ναύλος, τα \$565 αφορούν στα προσωπικά έξοδα τόσο μέσα στο πλοίο όσο και στα λιμάνια προσέγγισης και τέλος, τα \$534 αντιστοιχούν στα αεροπορικά εισιτήρια για να φτάσουν στο λιμάνι επιβίβασης.

#### **4.1.3 Νέα κρουαζιερόπλοια 2016**

Λόγω της αυξημένης ζήτησης της παγκόσμιας αγοράς και της τάσης να αυξάνεται κάθε χρόνο ο αριθμός επιβατών κρουαζιέρας, οι μεγαλύτερες από τις εταιρείες έχουν δρομολογήσει τη ναυπήγηση νέων πλοίων, προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες της αυξανόμενης ζήτησης.

Όπως δείχνει ο παρακάτω πίνακας (3.1), τον προσεχή χρόνο αναμένεται να παραδοθούν εννιά πλοία, τα οποία θα μπορούν να φιλοξενήσουν πάνω από 23.000 επιβάτες. Ανάμεσα σε αυτά, θα είναι και το TITANIC II.

<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 4.1: Νέα κρουαζιερόπλοια 2016 (Πηγή: <http://www.shipdetective.com>)**

#### 4.1.4 Ο αντίκτυπος της κρουαζιέρας παγκοσμίως

Ο θαλάσσιος τουρισμός γενικότερα και ο κλάδος της κρουαζιέρας ειδικότερα αποτελούν ισχυρούς παράγοντες θετικής και αρνητικής επίδρασης της οικονομίας, του περιβάλλοντος και της κοινωνίας. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τις κυριότερες θετικές και αρνητικές επιδράσεις.

<b>ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ</b>		
<b>01</b>	<p><b>Θετικές</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Αύξηση των φορολογικών εσόδων από την κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών από τους τουρίστες</li> <li>✓ Αύξηση των θέσεων εργασίας</li> <li>✓ Αύξηση του οικογενειακού εισοδήματος των κατοίκων</li> <li>✓ Βελτίωση υποδομών</li> <li>✓ Αύξηση επιχειρηματικής δραστηριότητας</li> </ul>	<p><b>Αρνητικές</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Αύξηση τιμών αγαθών και υπηρεσιών λόγω της αύξησης της ζήτησης</li> <li>✓ Άνιση κατανομή οικονομικών ωφελειών στους κατοίκους</li> <li>✓ Διαρροή εσόδων σε άλλες επιχειρήσεις εκτός περιοχής</li> <li>✓ Εποχιακά συνήθως εισοδήματα</li> </ul>
<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ</b>		
<b>02</b>	<p><b>Θετικές</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Αύξηση ενδιαφέροντος για την προστασία και τη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος και των ιστορικών μνημείων και</li> </ul>	<p><b>Αρνητικές</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Αλλοίωση ή επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος, της χλωρίδας και της πανίδας</li> <li>✓ Ρύπανση λιμανιών , αέρα και</li> </ul>

	<p>περιοχών</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Χρηματοδοτούμενα προγράμματα και νόμοι σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος</li> </ul>	<p>θάλασσας</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Αλλαγές στη φυσική συμπεριφορά θαλάσσιων ζώων και ψαριών και τη σύνθεση του ζωικού βασιλείου</li> <li>✓ Ηχορύπανση από τα πλοία</li> </ul>
<b>ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ</b>		
03	<p><b>Θετικές</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Επαφή με νέους προορισμούς, πολιτισμούς και ανθρώπους</li> <li>✓ Βελτίωση βιοτικού επιπέδου και ποιότητας ζωής</li> </ul>	<p><b>Αρνητικές</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Συνωστισμός που καθιστά δύσκολη την ξενάγηση</li> </ul>

**Πίνακας 4.2: Επιδράσεις κρουαζιέρας**

Εκτενέστερα θα αναλυθούν οι οικονομικές επιδράσεις. Σημαντικά είναι τα οικονομικά οφέλη που προσφέρει η βιομηχανία καθώς όχι μόνο προσφέρει μεγάλο αριθμό θέσεων εργασίας και ενισχύει την απασχόληση, αλλά ταυτόχρονα, δημιουργούν και άλλες άμεσες δαπάνες.

Για παράδειγμα, τα έτη 2011/2012, ο τουρισμός κρουαζιέρας δημιούργησε πολλά οικονομικά οφέλη παγκοσμίως και πιο συγκεκριμένα για τους 21 παρακάτω διάσημους προορισμούς όπως φαίνεται στον πίνακα (4.2). Σύμφωνα με έρευνα της Business Research & Economic Advisors, δημιουργήθηκαν περίπου \$2 εκατομμύρια άμεσες δαπάνες και 45.225 θέσεις εργασίας, οι οποίες απέφεραν \$728 εκατομμύρια σε μισθούς εργαζομένων. Πέντε από τους παρακάτω προορισμούς δημιούργησαν άμεσες δαπάνες πάνω από \$100 εκατομμύρια, ενώ άλλοι εννιά κυμάνθηκαν ανάμεσα στα \$25 και \$100

εκατομμύρια. Άμεσες επενδύσεις κάτω των \$25 εκατομμυρίων κατέγραψαν επτά προορισμοί.

Από την ανάλυση των δαπανών προκύπτει ότι οι Μπαχάμες κυριάρχησαν στην Καραϊβική με \$394 εκατομμύρια σε δαπάνες. Παράλληλα, καταγράφηκαν 4,4 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών και πληρωμάτων, ενώ δημιουργήθηκαν περίπου 8.668 θέσεις εργασίας που απέφεραν \$146 εκατομμύρια σε μισθούς.

Στο St. Martin σημειώθηκε ο μεγαλύτερος μέσος όρος δαπανών ανά επιβάτη και ο δεύτερος μεγαλύτερος μέσος όρος δαπάνης ανά επίσκεψη πληρώματος στην ξηρά που έφτασε τα \$135. Δημιουργήθηκαν 8.123 θέσεις εργασίας οι οποίες προσέφεραν στους κατοίκους συνολικό εισόδημα που ξεπερνά τα \$160 εκατομμύρια.

Οι Παρθένες Νήσοι, το Πουέρτο Ρίκο, οι Νήσοι Cayman σημείωσαν επίσης πολύ υψηλούς αριθμούς σε δαπάνες θέσεις εργασίας και συνολικά εισοδήματα. Τα οικονομικά οφέλη αυτά προκύπτουν από δαπάνες επιβατών στην ξηρά, οι οποίες σχετίζονται με εκδρομές και αγορές ρούχων και κοσμημάτων, από δαπάνες πληρωμάτων στην ξηρά που σχετίζονται με αγορές τροφίμων, ποτών, ρουχισμού, ηλεκτρονικών ειδών και χρήση μέσων μεταφοράς, και τέλος από δαπάνες κρουαζιεροπλοίων για τρόφιμα, ποτά, λιμενικές υπηρεσίες, τέλη και φόρους.

Προορισμός	Συνολικές Δαπάνες (σε εκατ. \$)	Συνολική Απασχόληση	Συνολικά Έσοδα μισθών εργαζομένων (σε εκατ. \$)
Antigua & Barbuda	45	1.246	11,5
Aruba	63,7	1.542	25,9
Bahamas	393,8	8.668	146,2
Barbados	53,7	1.794	18,3

Belize	61	1.798	18,4
British Virgin Islands	30,3	504	10
Cayman Islands	157,7	3.547	66,6
Colombia	33,4	819	4,9
Costa Rica	18,5	537	3
Curacao	39,4	735	12,9
Dominica	18	484	3,7
Dominican Republic	21,4	746	3
Grenada	15,2	434	2,9
Honduras	20,4	473	2,2
Nicaragua	2	111	0,3
Puerto Rico (San Juan)	186,6	4.998	70,3
St. Kitts and Nevis	70,6	1.123	9,1
St. Maarten	356,2	8.123	159,8
Turks and Caicos	60,6	1.115	18,6
U.S. Virgin Islands	339,8	6.349	139,6
Συνολικά	1.990	45.225	728,1

**Πίνακας 4.3, Οικονομικά οφέλη, Πηγή: Business Research & Economic Advisors, 2012**

Μπορεί αυτά τα ποσά να μοιάζουν πραγματικά υψηλά, ωστόσο συγκριτικά με την περίοδο 2008/2009 που διεξήχθη αντίστοιχη έρευνα έχουν μειωθεί αισθητά. Οι συνολικές άμεσες δαπάνες μειώθηκαν κατά 12,7%, ενώ μειώσεις σημειώθηκαν επίσης στον αριθμό των επιβατών που επισκέφτηκαν την ξηρά, στην απασχόληση και στο εισόδημα. Στην τελευταία περίπτωση όμως η μείωση ήταν σχετικά μικρή και άγγιξε το 0,7%.

#### **4.2 Κυρίαρχες Τάσεις στην Ευρώπη**

Το 2014, παρά την οικονομική κρίση και τις δυσκολίες που αντιμετώπισε μέρος του ευρωπαϊκού λαού, σημειώθηκε αύξηση των επιβατών κρουαζιέρας κατά 0,5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, καθώς περίπου 6,39 εκατομμύρια ευρωπαίοι επιβιβάστηκαν σε κρουαζιερόπλοιο. Ο Διευθυντής της CLIA στην Ευρώπη, Pierfrancesco Vago, ανακοίνωσε κατά τη διάρκεια του 31<sup>ου</sup> Συνεδρίου Κρουαζιέρας στο Μαϊάμι, ότι περισσότεροι Ευρωπαίοι από ποτέ έκαναν κράτηση για κρουαζιέρα το 2014, ενώ σχολίασε επιπλέον ότι το γεγονός αυτό αποτελεί μεγάλη επιτυχία του κλάδου, αν αναλογιστούμε τις οικονομικές εξελίξεις της ηπείρου. Επισήμανε πως είναι μεγάλη επιτυχία του κλάδου η αύξηση του 0,5% που σημειώθηκε το 2014, καθώς δείχνει τη συνεχή τάση για ανάπτυξη, ακόμα και σε μια εποχή δύσκολη για την Ευρώπη, όπως αυτή του περασμένου χρόνου.

Από το 2008 ως και το 2014, δηλαδή από την αρχή που ξέσπασε οικονομική κρίση σε χώρες της Ευρώπης και η σταθερότητα κλονίστηκε έχει σημειωθεί αύξηση της κρουαζιέρας κατά 44%, αποδεικνύοντας έτσι την ευελιξία του κλάδου. Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, προσφέρθηκαν 340.000 θέσεις εργασίας σε ευρωπαίους πολίτες, ενώ τα κέρδη έφτασαν τα 40 δις.

Το 2009 υπήρχαν 188 κρουαζιερόπλοια στην Ευρώπη χωρητικότητας περίπου 203.000 κλινών. Περίπου 5 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάστηκαν σε κάποιο ευρωπαϊκό λιμάνι προκειμένου να ξεκινήσουν την κρουαζιέρα τους. Η πλειοψηφία κατευθύνθηκε σε Μεσόγειο και Βαλτική και ο απολογισμός έκλισε στις 24 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών και 12 εκατομμύρια επισκέψεις πληρωμάτων κρουαζιέρας, σύμφωνα με το European Cruise Council. Δαπανήθηκαν περίπου 14 δισεκατομμύρια ευρώ από τις

γραμμές κρουαζιέρας, τους επιβάτες και τα πληρώματα, δημιουργήθηκαν 296.288 θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης και δόθηκαν περίπου 9 δισεκατομμύρια σε αποζημιώσεις εργαζομένων που αναφέρονται στα έσοδα των εργαζομένων που λαμβάνουν από τους εργοδότες τους και συγκεκριμένα στο άθροισμα μισθών, ημερομισθίων, πληρωμές συντάξεων και οποιεσδήποτε άλλες δαπάνες που αφορούσαν την υγεία και την ασφάλεια.

Το 2013, 108 κρουαζιερόπλοια έπλεαν στη θάλασσα της Β. Ευρώπης και 166 στη Μεσόγειο χωρητικότητας 128.439 και 22.352 κλινών αντίστοιχα. Στη Βόρεια Ευρώπη έκαναν κρουαζιέρα 1,57 εκατομμύρια επιβάτες σε 1.249 κρουαζιέρες, ενώ στα νερά της Μεσογείου μεταφέρθηκαν 3,86 εκατομμύρια επιβάτες σε 2.619 κρουαζιέρες.

Το ίδιο έτος, το Ηνωμένο Βασίλειο «τερμάτισε» στην πρώτη θέση της αγοράς κρουαζιέρας στην Ευρώπη με 1,72 εκατομμύρια επιβάτες. Επίσης, παρά την οικονομική κρίση που βίωσε η Ιταλία, στην αγορά της κρουαζιέρας είχαμε αύξηση 4%, ενώ οι επιβάτες έφτασαν στους 869.000. Στην περίπτωση της Ισπανίας όμως η κρίση επηρέασε πολύ τη ζήτηση της κρουαζιέρας, αφού μειώθηκε κατά 18%, λόγω των οικονομικών συνθηκών και των μέτρων της κυβέρνησης.

Το 2014 η Γερμανία κατέκτησε την κορυφή με 1,77 εκατομμύρια επιβάτες (κυρίως λόγω οργανωμένων προσπαθειών από τις εγχώριες εταιρείες AIDA και TUI) και η Γαλλία βρέθηκε στην τέταρτη θέση, σημειώνοντας μια εντυπωσιακή αύξηση της τάξης του 13,7%. Επίσης, η Σκανδιναβική Χερσόνησος παρουσιάζει αύξηση κατά 5,6%. Η Ισπανία όμως συνεχίζει πτωτικά και το 2014, αν και η μείωση αυτή είναι μικρότερη από ότι ήταν τα προηγούμενα χρόνια (-4,5%) και το γεγονός αυτό είναι απόρροια της μείωσης του αριθμού των επιβατών στη Μεσόγειο. Μείωση παρουσιάζει και η Ιταλία, η τρίτη μεγαλύτερη αγορά στη βιομηχανία κρουαζιέρας, λόγω κυρίως της μείωσης της ανάπτυξης της χωρητικότητας της Μεσογείου. Γενικότερα, η περιοχή της Μεσογείου παρουσίασε μείωση στη δρομολόγηση κρουαζιερόπλοιων, γεγονός που όπως είναι λογικό επηρέασε αρκετές αγορές, αφενός λόγω μεμονωμένων στρατηγικών των τοπικών εταιρειών κρουαζιέρας και αφετέρου λόγω συνεχιζόμενων οικονομικών δυσχερειών. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η ποσοστιαία αύξηση ή μείωση της ζήτησης κρουαζιέρας κατά το 2014.



<b>ΧΩΡΑ</b>	<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΖΗΤΗΣΗΣ</b>
Γαλλία	<b>+ 13,7%</b>
Γερμανία	<b>+ 5,0%</b>
Σκανδιναβία	<b>+ 5,6%</b>
Ιταλία	<b>- 3,1%</b>
Ισπανία	<b>- 4,5%</b>

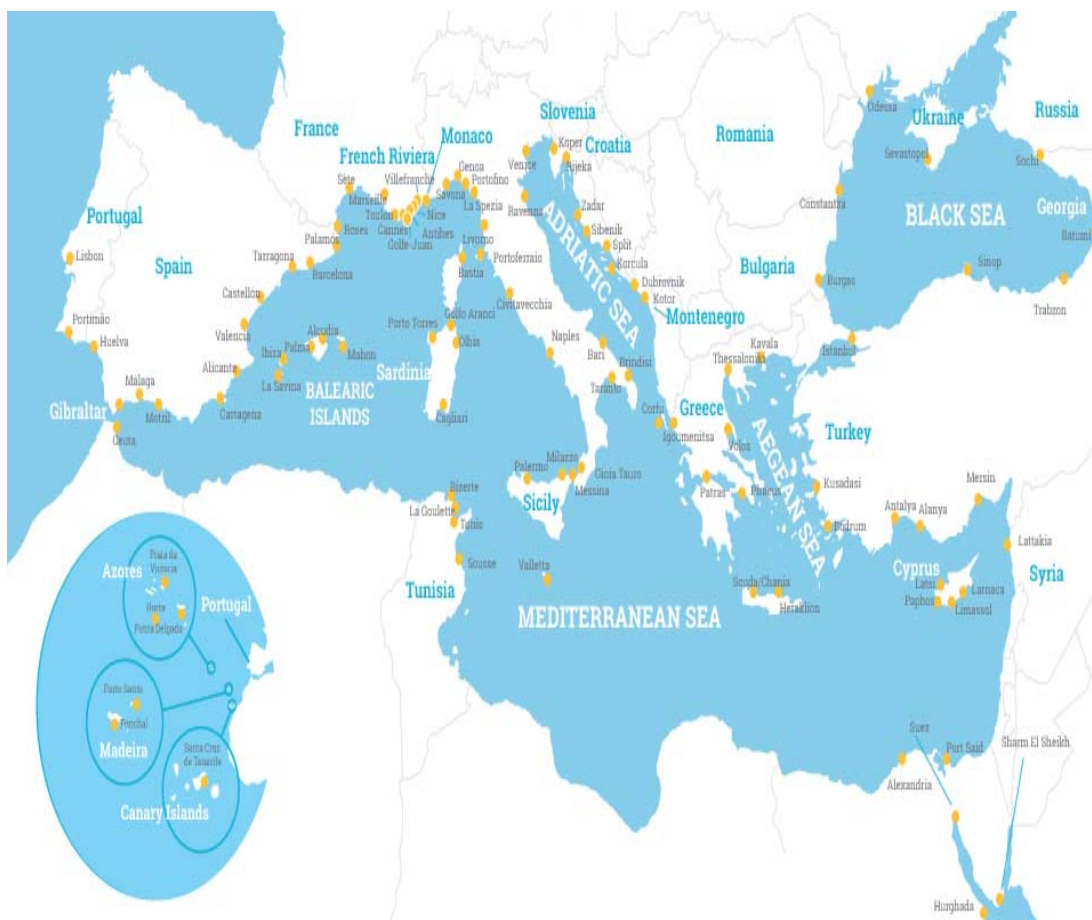
**Πίνακας 4.4 Ποσοστιαία μεταβολή της ζήτησης στην Ευρώπη το 2014 σε σχέση με το 2013**

#### **4.2.1 Πλεονεκτήματα της Μεσογείου και τα σημαντικότερα λιμάνια της**

Η Μεσόγειος κατακτά την δεύτερη θέση στον παγκόσμιο χάρτη ως ο δεύτερος δημοφιλέστερος προορισμός. Το 2013 αντιπροσώπευε το 11,5% της παγκόσμιας αγοράς. Αυτό συμβαίνει διότι έχει πολυάριθμα πλεονεκτήματα και αποτελεί άριστη επιλογή στην κρουαζιέρα, αφού ο επιβάτης μπορεί να συναντήσει πολυάριθμα αξιοθέατα μνημεία, πολιτισμούς, λαούς, ιστορίες, γλώσσες και κουλτούρες. Διαθέτει αρχιτεκτονικά αριστουργήματα, όπως ο Παρθενώνας, το Κολοσσαίο και η Αγία Σοφία, σπουδαία αρχιτεκτονική και πληθώρα νησιών. Είναι ίσως η μοναδική περιοχή που προσφέρει αυτή την ευρεία γκάμα.

Επιπλέον, ο καιρός είναι ιδανικός τους περισσότερους μήνες του χρόνου, καθώς έχει σχετικά ήπιο χειμώνα.

Παρακάτω παρατίθεται ο Μεσογειακός χάρτης λιμένων κρουαζιέρας, που περιλαμβάνει τα σημαντικότερα λιμάνια – μέλη της Ένωσης Λιμένων Κρουαζιέρας Μεσογείου.



**Χάρτης Μεσογειακών Λιμανιών, Πηγή: The Association of Mediterranean Cruise Ports, Medcruise.com**

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει συγκριτικά τα δημοφιλέστερα λιμάνια της Μεσογείου, τους επισκέπτες που τα επισκέφτηκαν την περασμένη χρονιά καθώς επίσης και τη θέση που κατείχαν το 2013. Όπως βλέπουμε, στις τέσσερις πρώτες θέσεις, η Βαρκελώνη, η Τσιβιταβέκια, η Βενετία και οι Βαlearίδες Νήσοι, παραμένουν σταθερές αξίες και φιλοξένησαν πλήθος επιβατών κρουαζιέρας και τις δύο χρονιές. Για τα υπόλοιπα λιμάνια δεν παρατηρούνται έντονες αλλαγές.

Ίσως το λιμάνι το Πειραιά να υπέστη τις μεγαλύτερες απώλειες, όμως το γεγονός αυτό θα αναλυθεί εκτενέστερα παρακάτω.

ΘΕΣΗ 2014	ΘΕΣΗ 2013	ΛΙΜΑΝΙ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ
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 4.5, Τα δημοφιλέστερα λιμάνια της Μεσογείου, 2013-2014**

#### **4.2.1.1 Το λιμάνι της Βαρκελώνης**

Η καταλανική πρωτεύουσα αποτελεί περιζήτητο τουριστικό προορισμό και το πιο περιζήτητο λιμάνι κρουαζιέρας στην περιοχή της Μεσογείου. Πληθώρα αξιοθεάτων, εμπορικών δρόμων και αρχιτεκτονικών δημιουργιών περιμένουν τον επισκέπτη. Είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Ισπανίας και η βασική υποδομή μεταφορών και υπηρεσιών στην Καταλονία, ενώ διαθέτει επτά θέσεις παραβολής για κρουαζιερόπλοια, οι οποίες βρίσκονται στο τέλος της Las Ramblas, του πιο πολυσύχναστου και διάσημου δρόμου της πόλης που καταλήγει στο κέντρο της.

Το Υπουργείο Τουρισμού της Καταλονίας, κάνοντας έρευνα σε πάνω από 3.100 επιβάτες κρουαζιέρας κατά το έτος 2014, κατέγραψε συνολικά 2.364.292 επιβάτες, από

τους οποίους όσοι δε διανυκτερεύουν στην πόλη περνούν κατά μέσο όρο 4,3 ώρες σε αυτή και αντιπροσωπεύουν το 57,5% (1.360.271 επιβάτες). Επιπλέον, οι επιβάτες που διανυκτερεύουν στην πόλη διαμένουν κατά μέσο όρο 2,6 βράδια. Αυτό σημαίνει πως η Βαρκελώνη έχει πολλά οικονομικά οφέλη από την κρουαζιέρα. Ωστόσο και το αεροδρόμιο της πόλης αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα που αναδεικνύει την επίδραση της κρουαζιέρας, αφού το 78% των επιβατών, χρησιμοποιούν επίσης το αεροδρόμιο, γεγονός που ενισχύει τις διεθνείς πτήσεις και την περαιτέρω ανάπτυξή τους. Επιπλέον, και στα άλλα μέσα μεταφοράς παρατηρείται αύξηση ζήτησης, που συνεπάγεται δημιουργία περισσότερων θέσεων εργασίας.



Λιμάνι Βαρκελώνης, πηγή: <http://elcorreomaritimo.com/>

#### **4.2.1.2 Το λιμάνι Civitavecchia (Ρώμη)**

Είναι το πιο κοντινό λιμάνι στην πρωτεύουσα και απέχει μία ώρα περίπου από αυτή. Αποτελεί ένα πολύ σημαντικό κόμβο εμπορευμάτων για τη θαλάσσια μεταφορά στην Ιταλία και συνδέεται αποτελεσματικά με πολλά λιμάνια της Μεσογείου αλλά και της ίδιας της χώρας.

Τον περασμένο χρόνο, περίπου 2,5 εκατομμύρια επιβάτες πέρασαν από το λιμάνι, γεγονός που κάνει το στόχο πρωτιάς στη Μεσόγειο πιο εφικτό. Το 2010, οι επιβάτες ήταν μόλις 1,94, γεγονός που υποδηλώνει τη ραγδαία ανάπτυξη του λιμανιού. Συνδέεται με την Αιώνια Πόλη μέσω ενός αποδοτικού συστήματος συγκοινωνιών.



Λιμάνι Civitavecchia, Πηγή: <http://pasqualinomonti.it/>

### **4.3 Κυρίαρχες Τάσεις στην Ελλάδα**

Παρά την οικονομική και πολιτική κατάσταση της Ελλάδας και τις αντίξοες συνθήκες (capital controls, αρνητική εικόνα προς το εξωτερικό κ.λπ), ο κλάδος της κρουαζιέρας κατέγραψε σταθεροποιητικές τάσεις, σύμφωνα με την Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας (ΕΕΚΦΝ). Εάν σταθεροποιηθούν οι συνθήκες και δεν επιδεινωθεί η κατάσταση, η κρουαζιέρα θα εισέλθει σε ένα νέο κύκλο σταθερότητας και κατά πάσα πιθανότητα ανάπτυξης από την ερχόμενη τουριστική σεζόν και μετά. Η Ελλάδα αποτελεί χώρα Ασφάλειας και Ειρήνης, παρά την

οικονομική κατάσταση που βιώνει και κάποιους έλληνες τρομοκράτες που εν αποτελούν κίνδυνο για τη χώρα και όσους βρίσκονται εντός συνόρων.

Οι επιβάτες transit δεν επηρεάστηκαν από την κρίση, διότι αυτοί προέρχονται από χώρες που δε βρέθηκαν στο επίκεντρο της κρίσης. Ωστόσο η επιρροή των επιβατών home ήταν εμφανής. Το 2015, όπως αναφέρει η Ένωση, δεν υπέστη σοβαρές απώλειες όσον αφορά στον αριθμό προσεγγίσεων πλοίων στα ελληνικά λιμάνια, γεγονός που αποδεικνύει την ελαστικότητα της ζήτησης του τουριστικού προϊόντος στη χώρα, το οποίο παραμένει ανθεκτικό στις δύσκολες συνθήκες και δημοφιλές στο τουριστικό κοινό. Άξιο αναφοράς είναι το γεγονός ότι στις 13 Οκτωβρίου 2015, δηλαδή προς το τέλος της τουριστικής σεζόν επτά κρουαζιερόπλοια προσέγγισαν το λιμάνι του Πειραιά. Πρόκειται για το Mein Schiff 3, το Norwegian Jade, το Le Lyrial, το Celebrity Silhouette, το Zuiderdam, το MSC Opera και το Costa Neoclassica. Ο ΟΛΠ μάλιστα, επισημαίνει πως το πρώτο 9μηνο του 2015 σημειώθηκε αύξηση μεγαλύτερη του 16% σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014, όσον αφορά στους επιβάτες home porting.



**Εφτά Κρουαζιερόπλοια προσεγγίζουν το λιμάνι του Πειραιά σε μια μέρα, ΟΛΠ, 13/10/2015, Πηγή: [www.olp.gr](http://www.olp.gr)**

Στον παρακάτω πίνακα, βλέπουμε τον αριθμό αφίξεων κρουαζιεροπλοίων όπως αυτός διαμορφώνεται στα πέντε μεγαλύτερα λιμάνια, καθώς επίσης και τον αριθμό αφίξεων

επιβατών κρουαζιέρας χωρίς αναχωρήσεις. Η μείωση είναι εμφανής, ενώ την ίδια πορεία καταγράφουν και άλλα μεγάλα λιμάνια, όπως η Ρόδος, το Ηράκλειο, η Πάτμος, η Κεφαλονιά και ο Βόλος.

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
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	606	1.055.556	711	1.302.581
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	512	742.553	582	778.057
ΚΕΡΚΥΡΑ	395	672.368	480	744.673
ΜΥΚΟΝΟΣ	441	610.207	485	587.501
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	251	584.879	307	763.966

Πίνακας 4.6: Αφίξεις κρουαζιεροπλοίων και επιβατών κρουαζιέρας στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, 2013-2014, Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος, <http://www.elime.gr/>

Όσον αφορά στα έσοδα των λιμένων, αυξάνονται κατά την τουριστική περίοδο. Όσο περισσότερες είναι οι αφίξεις και οι επιβάτες, τόσο περισσότερα έσοδα παρουσιάζουν. Επιπλέον, όσο μεγαλύτερη είναι η τουριστική περίοδος, τόσο αυξάνονται τα έσοδα. Πιο συγκεκριμένα, τα έσοδα του λιμανιού εκφράζονται από το γινόμενο: (Αφίξεις × Διάρκεια Παραμονής × Κατά Κεφαλή Δαπάνη).

Από τη σχέση αυτή προκύπτει ότι όσες περισσότερες αφίξεις έχει ένα λιμάνι τόσο περισσότερα είναι τα έσοδά του. Ωστόσο, από τα ελληνικά λιμάνια μόνο τέσσερα διαθέτουν κανόνες διαχείρισης πολλαπλών αφίξεων. Σε όλα τα ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας, εκτός της Κω, της Πάτμου, της Σαντορίνης και της Ηγουμενίτσας,

λειτουργεί πλοηγική υπηρεσία. Όλα τα λιμάνια διαθέτουν υπηρεσίες για τους επιβάτες που δεν ακολουθούν διάφορες προγραμματισμένες εκδρομές.

#### 4.3.1 Το λιμάνι του Πειραιά

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

Παραμένει ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Ευρώπης και της Μεσογείου και δέχεται ετησίως χιλιάδες επιβάτες και είναι λιμάνι αφετηρίας και προορισμού ταυτόχρονα. Ο παρακάτω πίνακας (4.5) αναφέρει τον αριθμό των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφτηκαν το λιμάνι του Πειραιά, και την ποσοστιαία μεταβολή κάθε χρόνο από το 2011 ως και την περσινή χρονιά και δείχνει τη μείωση που υπήρξε κάθε χρονιά.

	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 4.7: Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας και ετήσια μεταβολή, 2011-2014, Πηγή:**

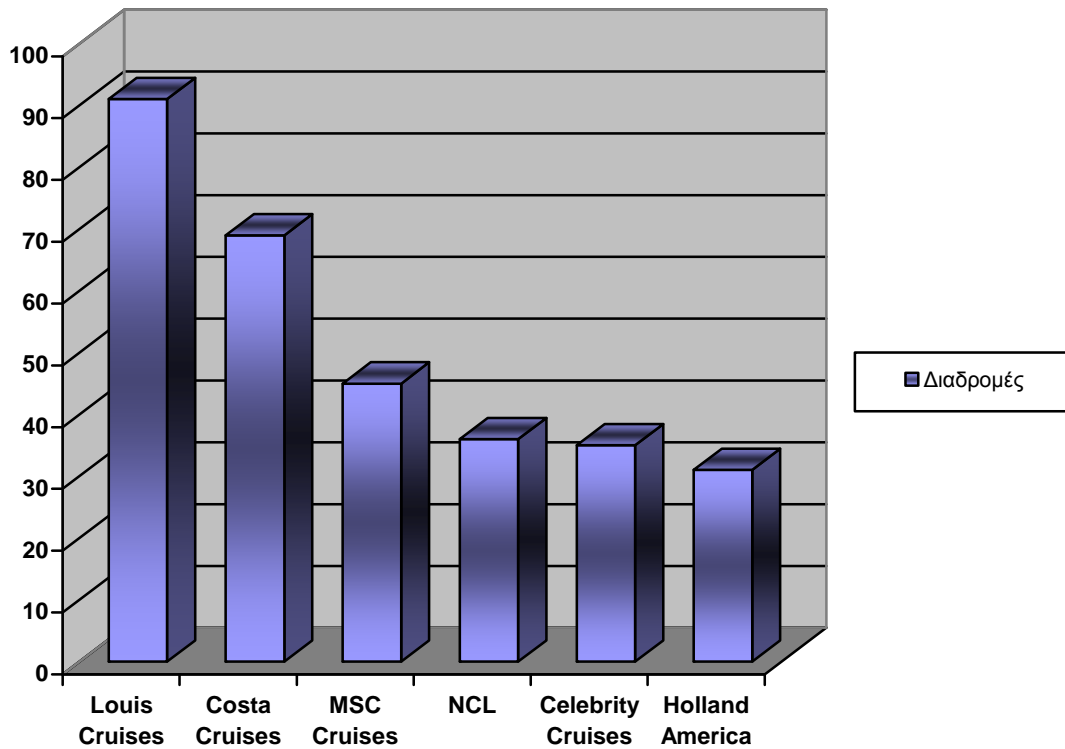
**Ένωση Λιμένων Ελλάδος, [www.elime.gr](http://www.elime.gr)**



Ωστόσο, σύμφωνα με φετινά στοιχεία, η κίνηση των home porting επιβατών ξεπερνά με στοιχεία των 9 πρώτων μηνών το 16% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα το 2014.

Σήμερα ο ΟΛΠ Α.Ε. έχει βάλει ως όραμα και στόχο τον εορτασμό των 2.500 χρόνων από τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας το 2021, να γίνει μαζί με τη Σαλαμίνα Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης και προκηρύσσει αρχιτεκτονικό διαγωνισμό ιδεών για τη διαμόρφωση του τερματικού της κρουαζιέρας. Τα νέα μέτρα μάλιστα θα αναδείξουν το λιμάνι ως το σημαντικότερο της Ανατολικής Μεσογείου.

Στο ακόλουθο διάγραμμα, παρουσιάζονται οι 6 μεγαλύτερες από τις 50 συνολικά εταιρείες που προσέγγισαν το λιμάνι του Πειραιά το 2014 και συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζονται από τον Οργανισμό Λιμένα Πειραιώς.



**Διάγραμμα 4.1: Αριθμός δρομολογίων κρουαζιέρας στον Πειραιά**

### 4.3.2 Το λιμάνι της Κέρκυρας

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

Η γεωγραφική θέση του νησιού ευνοεί τις εμπορικές και οικονομικές δραστηριότητες του νησιού και φυσικά την ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Είναι το μεγαλύτερο νησί του Ιονίου και ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια στη χώρα.

Στο λιμάνι της Κέρκυρας συγκεντρώνονται όλες σχεδόν οι δραστηριότητες που χαρακτηρίζουν ένα λιμάνι τουριστικό. Το στρατηγικό σχέδιο του λιμανιού συνδέεται στενά τόσο με την ανάπτυξη του τουρισμού, όσο και ειδικότερα με τον τουρισμό κρουαζιέρας.

Από το 2004 μέχρι το 2010, σημειώθηκε σημαντική αύξηση των αφίξεων επιβατών και κρουαζιεροπλοίων που έφτανε ως και 23,47% και 14,4% αντίστοιχα σε σχέση με την αμέσως προηγούμενη χρονιά, όμως από το 2010 και μετά, ο ρυθμός της αύξησης έπεφτε σταδιακά και ύστερα σημειώθηκαν πτωτικές τάσεις. Το 2015, σημειώθηκε και στην Κέρκυρα ανάκαμψη του κλάδου και σύμφωνα με τα στοιχεία του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας, ο Σεπτέμβριος του 2015 έκλεισε με 99.471 επιβάτες και 66 κρουαζιερόπλοια να φτάνουν στο νησί. Επιπλέον μέχρι τα τέλη Σεπτεμβρίου, υπήρχαν 80 προγραμματισμένες αφίξεις κρουαζιεροπλοίων για τους μήνες Οκτώβριο και Νοέμβριο. Σε σύγκριση με τον Σεπτέμβριο του 2014, έχει σημειωθεί αύξηση, αφού έκλεισε με 97.186 επιβάτες, 66 κρουαζιερόπλοια και 58 προγραμματισμένες αφίξεις για το μήνα Οκτώβριο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>:

### SWOT ANALYSIS ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



## 5.1 Δυνατά σημεία (Strengths)

Είναι γεγονός ότι το μεγαλύτερο πλεονέκτημα της Ελλάδας είναι το κλίμα, οι θάλασσες, τα τοπία και ο ήλιος. Γι' αυτούς τους λόγους αποτελεί ελκυστική τουριστική επιλογή.

Η τουριστική σεζόν στην Ελλάδα ανοίγει στα μέσα του Απριλίου και τελειώνει μέσα Νοεμβρίου, με μικρές αποκλίσεις κάθε χρονιά, λόγω του καιρού. Το μεσογειακό κλίμα, η σχετικά υψηλή θερμοκρασία και ο ήλιος δίνουν τη δυνατότητα περαιτέρω επέκτασης της σεζόν. Ωστόσο, λόγω του ήπιου χειμώνα, πραγματοποιούνται κρουαζιέρες και τους υπόλοιπους μήνες, όχι όμως τόσο συχνά.

Η πληθώρα των νησιών και των παράκτιων περιοχών μπορεί να ικανοποιήσει μια ευρεία γκάμα προτιμήσεων καθώς παρέχουν πολλές διαφορετικές επιλογές διακοπών και όχι μόνο.

Ο Πειραιάς αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας με έντεκα θέσεις παραβολής και δύο Σταθμούς Επιβατών Εξωτερικού, όπως έχουμε προαναφέρει. Δίνει την ευκαιρία στους επισκέπτες, όχι μόνο να επισκεφτούν τον ιστορικό Πειραιά, αλλά και το κέντρο της Αθήνας, τα μουσεία, τα αξιοθέατα και τους αρχαιολογικούς χώρους, την αγορά στο μοναστηράκι, το κοσμικό Κολωνάκι, το Λυκαβηττό κ.πλ. Η Μύκονος παραμένει η πρωτεύουσα της διασκέδασης, ενώ η Σαντορίνη και η καλντέρα της αποτελούν ιδανικό προορισμό για ζευγάρια και όχι μόνο. Επιπλέον, το Ηράκλειο, η Ρόδος και η Κέρκυρα είναι μεγάλα νησιά με μεγάλη ιστορία και πολιτισμό, καθώς και όμορφα, ξεχωριστά τοπία, τα οποία παρέχουν πλήθος διαφορετικών μεταξύ τους εικόνων. Το λιμάνι του Κατάκολου παραμένει πολύ δημοφιλές δίνοντας τη δυνατότητα επίσκεψης της Αρχαίας Ολυμπίας. Ωστόσο και άλλα λιμάνια, όπως αυτό της Κω, του Ναυπλίου, του Βόλου ακόμη και της Καβάλας κάνουν σιγά σιγά αισθητή την παρουσία τους στον κλάδο της κρουαζιέρας.

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

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

## **5.2 Αδύνατα σημεία (Weaknesses)**

Σε σύγκριση με αντίστοιχα μεσογειακά λιμάνια, τα ελληνικά παραμένουν πολλά στάδια πίσω όσον αφορά στη χάραξη μιας ορθολογικής και αποτελεσματικής πολιτικής της προώθησης και της ανάπτυξης του κλάδου της κρουαζιέρας. Επομένως, ο ελλείψεις στις υποδομές και στις παροχές υπηρεσιών είναι εμφανής, γεγονός που ενισχύεται από την ανορθολογική χρήση των πόρων, τη γραφειοκρατία, και από την έλλειψη συνεργασίας των συναρμόδιων και εμπλεκόμενων φορέων. Πολλές φορές, για παράδειγμα, κατασπαταλούνται σημαντικά κονδύλια, είτε στην εκπόνηση μελετών που μένουν ανολοκλήρωτες ή δεν εφαρμόζονται, είτε σε ανολοκλήρωτες υποδομές, όπως η έλλειψη του περιβάλλοντα χώρου του λιμένα του Πειραιά, που η χρονοβόρα γραφειοκρατία δεν βοηθά, αντιθέτως δυσκολεύει ακόμη περισσότερο.

Η κατάσταση χειροτερεύει από το γεγονός ότι δεν υπάρχει ισχυρό cluster, ιδιαίτερα στα νησιά. Η ανάπτυξη του κλάδου και η ανταγωνιστικότητα, εξαρτιούνται τόσο από την εσωτερική οργάνωση των λιμανιών όσο και από την καλή λειτουργία και οργάνωση του εξωτερικού περιβάλλοντος. Πλήθος εξωτερικών παραγόντων μπορούν να εξασφαλίσουν τεράστια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα εκατέρωθεν. Για παράδειγμα, όταν οι τουρίστες αποβιβάζονται στα ελληνικά λιμάνια θα πρέπει να είναι σε θέση να επισκεφτούν τα μέρη που θέλουν με ευκολία, να κάνουν οργανωμένες εκδρομές και να τους παρέχονται πλήθος υπηρεσιών χωρίς καθυστερήσεις και ιδιαίτερη ταλαιπωρία. Ακόμα και στις συγκοινωνίες παρατηρείται ανεπάρκεια σύνδεσης των λιμένων με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Στην πρωτεύουσα, αν και το μετρό έχει διευκολύνει πολύ τη ζωή των μόνιμων κατοίκων, δε συμβαίνει το ίδιο και με τους τουρίστες, οι οποίοι δεν μπορούν να μεταφερθούν από το λιμάνι κατευθείαν στο κέντρο. Θα πρέπει να

αλλάξει τουλάχιστον δύο μέσα ή να πληρώσει ακριβό αντίτιμο περιμένοντας μάλιστα, σε ένα κατάμεστο λεωφορείο τους μήνες αιχμής.

### 5.3 Ευκαιρίες (Opportunities)

Λόγω των ισχυρών δυνατών σημείων της χώρας που αναλύθηκαν παραπάνω, τα ελληνικά λιμάνια αντλούν μεγάλο επενδυτικό ενδιαφέρον των εταιριών κρουαζιέρας και ιδίως των μεγαλύτερων από αυτές. Έτσι λοιπόν, περιλαμβάνονται σταθερά ανάμεσα στους διασημότερους και ελκυστικότερους ευρωπαϊκούς προορισμούς, λειτουργώντας ως κύριοι και συμπληρωματικοί στα προγράμματα περιήγησης της Μεσογείου. Δεδομένου ότι οι μεγάλες εταιρίες κρουαζιέρας επιθυμούν να ικανοποιήσουν στο μέγιστο τους πελάτες τους εξασφαλίζοντας μακροχρόνια και ποιοτική συνεργασία μαζί τους και να συνεχίσει ο κλάδος να αναπτύσσεται όλο και περισσότερο, επιθυμούν να εντάξουν τα ελληνικά λιμάνια στις περιηγήσεις τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η επιθυμία της Carnival Cruise με το νεότευκτο κρουαζιερόπλοιο «Carnival Vista» να έχει ως αφετηρία το λιμάνι του Πειραιά, όπου υπολογίζοντας πως κάθε φορά θα ανεβαίνουν στο πλοίο πάνω από 4.000 επιβάτες, θα ενισχύσει την ανάπτυξη του home porting.

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

Σημαντικό ρόλο έπαιξε φυσικά και η άρση του cabotage<sup>1</sup>. Ο προστατευτισμός αποτελεί παρελθόν πλέον, αφού από τον Δεκέμβρη του 2010, υπογράφηκε η τελική σύμβαση για την άρση του cabotage που αφορά πλοία με σημαία «τρίτων χωρών» που έχουν αφετηρία ελληνικά λιμάνια. Έτσι λοιπόν, οι Ελληνικές Αρχές δε θα παρεμβαίνουν στην επιλογή των Ελλήνων μελών του πληρώματος ούτε στην οικονομική συμφωνία. Αυτό

---

<sup>1</sup> Cabotage είναι νόμος που απαγορεύει σε ξένες εταιρείες κρουαζιερόπλοιων ή σε πλοία με ξένη σημαία να επιβιβάσουν και να αποβιβάσουν κόσμο στην Ελλάδα, παρέχοντας αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης των λιμανιών και των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών από πλοία ελληνικής σημαίας και ελληνικής πλοιοκτησίας.

θα γίνεται μόνο ανάμεσα στα υποψήφια μέλη του πληρώματος και στην εκάστοτε εταιρεία, υπό τον όρο ότι η αμοιβή θα ανταποκρίνεται στην ισχύουσα Εθνική/Κλαδική σύμβαση Εργασίας και ότι τηρείται η διαδικασία ασφάλισης του εργαζομένου στον ασφαλιστικό φορέα. Όσο για τους αλλοδαπούς ναυτικούς, οι όροι απασχόλησης προβλέπονται από τη σημαία του πλοίου. Επιπλέον, η εταιρεία δε βαρύνεται με εισφορές προς τα Ελληνικά Ασφαλιστικά Ταμεία, ούτε με οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση για τη χρησιμοποίηση των αλλοδαπών ναυτικών.

Μία άλλη μεγάλη ευκαιρία που μπορούμε να εκμεταλλευτούμε για την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας είναι ο κώδικας ISPS<sup>2</sup>, που ισχύει από τον Ιούλιο του 2004 και περιέχει αυστηρές απαιτήσεις που απευθύνονται στις κυβερνήσεις, στις λιμενικές αρχές και στις ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες στοχεύουν στην καλύτερη παρακολούθηση των πλοίων και του λιμανιού ώστε να αντιμετωπιστούν κίνδυνοι, όπως το λαθρεμπόριο και η τρομοκρατία. Επομένως, όταν είναι γνωστό ότι τα ελληνικά λιμάνια υπάγονται στον κώδικα ISPS και είναι ασφαλές, επιλέγεται πιο εύκολα ως προορισμός.

Ας μην ξεχνάμε πως γειτονικές μας χώρες όπου παρατηρείται έλλειψη πολιτικής, κοινωνικής ή άλλου είδους ασφάλειας βλέπουν τη ζήτηση να μειώνεται, όπως συμβαίνει στην Αίγυπτο και την Τουρκία.

#### **5.4 Απειλές (Threats)**

Από την άλλη πλευρά, η οικονομική και πολιτική κρίση που βιώνει η Ελλάδα είναι αφορμή για αρνητική προβολή της χώρας στα διεθνή μέσα. Η δυσφήμιση για το χρέος, οι αναταράξεις στο κέντρο της Αθήνας, οι απεργίες και τα capital controls διαδραματίζουν αρνητικό ρόλο στην ενίσχυση του κλάδου της κρουαζιέρας.

Παράλληλα η ανυπαρξία μιας οργανωμένης τουριστικής πολιτικής είναι μία ακόμα απειλή. Δεν υπάρχουν επαρκή κίνητρα προς τους εργαζόμενους του κλάδου του τουρισμού, καθώς αυξάνεται η φορολογία, ενώ ελλιπής είναι και η διαφημιστική

---

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

προβολή στο εξωτερικό καθώς και η πληροφόρηση του κόσμου για τις θετικές επιδράσεις της κρουαζιέρας στα λιμάνια προσέγγισης. Δεν υπάρχει οργάνωση μεταξύ των φορέων, των εμπόρων ακόμα και των κατοίκων για την ενίσχυση της κρουαζιέρας, την ώρα που η Ιταλία και η Ισπανία κατέχουν εξέχουσα θέση στην αγορά της Μεσογείου, ενώ η Τουρκία κάνει προσπάθειες προσέλκυσης και τόνωσης της επιχειρηματικότητας.

## **Κεφάλαιο 6<sup>ο</sup>:**

### **Πολιτικές και υπηρεσίες προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά λιμάνια**

Η Ελλάδα έχει ένα εύρος δυνατών σημείων και ευκαιριών, που έχουν ήδη αναλυθεί, τα οποία αν αξιοποιήσει κατάλληλα και αν υιοθετήσει περαιτέρω αναπτυξιακά και καινοτόμα προγράμματα, μπορεί να πετύχει υψηλούς στόχους στον κλάδο της κρουαζιέρας. Εξάλλου, ας μην ξεχνάμε πως με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται έμμεσα και ο τουρισμός στεριάς και η οικονομία της χώρας γενικότερα. Επομένως θα πρέπει να υιοθετηθούν πολιτικές και υπηρεσίες που θα προσελκύουν την κρουαζιέρα ακόμη περισσότερο.

Η ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας είναι απόρροια δύο ομάδων παραγόντων: των χαρακτηριστικών των λιμένων (site characteristics) και των φυσικών και πολιτιστικών στοιχείων της περιοχής (situation characteristics). Η πρώτη ομάδα αφορά στα φυσικά χαρακτηριστικά των λιμένων όπως είναι οι υποδομές του λιμένα, οι προσφερόμενες υπηρεσίες κ.λπ., ενώ η δεύτερη ομάδα αφορά σε εκείνα τα χαρακτηριστικά της περιοχής που την καθιστούν ελκυστικό προορισμό για τουρισμό. Η ισορροπία των δύο κατηγοριών αποτελεί ιδανική περίπτωση και σε αυτό πρέπει να στοχεύει η Ελλάδα.

Επομένως, μερικές από τις προτάσεις αυτές προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος αυτός και να ενισχυθεί όσο γίνεται περισσότερο ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι οι εξής:

1. Οργανωμένη προβολή στο εξωτερικό αλλά και εντός συνόρων. Η διαφήμιση μπορεί να ενισχύσει την κρουαζιέρα, ειδικά αν γίνει οργανωμένα, απευθυνθεί στη σωστή κατεύθυνση και έχει σαφείς στόχους. Ένας τρόπος για να γίνει αυτό, είναι η εκπροσώπηση της Ελλάδας σε Ευρωπαϊκές και Διεθνείς εκθέσεις και συνέδρια που αφορούν είτε στην κρουαζιέρα, είτε στον τουρισμό γενικότερα. Παράδειγμα μιας



τέτοιας έκθεσης είναι το Posidonia Tourism Forum που έλαβε χώρα τον περασμένο Μάιο στην Αθήνα και υποδέχτηκε τα μεγαλύτερα ηγετικά στελέχη από τις μεγαλύτερες παγκόσμιες βιομηχανίες κρουαζιέρας και yachting. Επιπλέον, βάσει στατιστικών στοιχείων θα πρέπει να εστιάσει στις περιοχές αυτές από όπου προέρχονται οι περισσότεροι επιβάτες κρουαζιέρας σε αυτές που παρουσιάζουν μια σταδιακή αύξηση στους εν δυνάμει επισκέπτες και να προωθήσει ακόμη περισσότερο την Ελλάδα. Το ίντερντ μπορεί να συμβάλλει σε αυτή την προσπάθεια, με τη δημιουργία σελίδων σε διάφορες γλώσσες, οι οποίες θα παρουσιάζουν το κάθε λιμάνι, την ιστορία, τα αξιοθέατα ή ό,τι άλλο έχει να προβάλλει καθώς επίσης και τα κίνητρα για να επισκεφτεί κάποιος τον εκάστοτε τόπο με κρουαζιερόπλοιο. Η προώθηση αυτή μπορεί να συνεχιστεί σε ναυτικά σαλόνια και εκθέσεις παγκοσμίως.

Επιπλέον, το ίδιο θα πρέπει να γίνει και στο ελληνικό αγοραστικό κοινό που δεν έχει προς το παρόν την κρουαζιέρα στις πρώτες προτιμήσεις του. Η προώθηση του όμως στο ελληνικό κοινό αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την ευνοϊκή πορεία του κλάδου, καθώς αν οι έλληνες μπουκ στη νοοτροπία της κρουαζιέρας, κατά πάσα πιθανότητα η Ελλάδα θα είναι από τις πρώτες τους επιλογές.

2. Διεθνής Συνεργασία. Οι ελληνικοί τερματικοί σταθμοί και φορείς θα πρέπει να οργανωθούν στο παγκόσμιο δίκτυο κρουαζιέρας και να συνεργαστούν με άλλα λιμάνια, φορείς ή οργανώσεις που θα έχουν κοινό όραμα και στόχους. Ας μην ξεχνάμε ότι ο επιβάτης της κρουαζιέρας πολλές φορές επισκέπτεται πάνω από μία χώρες, επομένως από την προαναφερθείσα συνεργασία όλοι μπορούν να επηρεασθούν θετικά.

3. Κρατική μέριμνα. Το ελληνικό κράτος μπορεί να παίζει σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση του κλάδου και οφείλει να τον υποστηρίξει και να τον προωθήσει μέσω των αρμόδιων Υπουργείων. Στην προσπάθεια αυτή εμπλέκονται τα υπουργεία Ναυτιλίας πρωτίστως, Τουριστικής Ανάπτυξης, Μεταφορών και επικοινωνιών και Οικονομικών. Για να επιτευχθούν στόχοι που ήδη αναλύθηκαν θα πρέπει όλα τα εμπλεκόμενα μέλη να συμβάλλουν στην προσπάθεια αυτή. Το δίκτυο συγκοινωνιών χρειάζεται βελτίωση, τα κονδύλια από την Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να μοιράζονται ορθολογικά, οι υπηρεσίες στα λιμάνια θα πρέπει να βελτιωθούν και να προσφέρουν ασφάλεια και παροχές ευρωπαϊκών προδιαγραφών. Θα πρέπει με τη βοήθεια της νέας τεχνολογίας, οι τερματικοί σταθμοί της κρουαζιέρας να συνδέονται με άλλους λιμένες ώστε να γίνουν

πιο αποδοτικοί. Σημαντικές παρεμβάσεις θα πρέπει να γίνουν όχι μόνο στους λιμένες, αλλά και στα αεροδρόμια που εξυπηρετούν home-ports ώστε να φιλοξενούν διεθνείς πτήσεις. Η έλλειψη υποδομών αποτελεί το κυριότερο ίσως πρόβλημα των ελληνικών λιμανιών. Σύμφωνα μάλιστα με τον Πρόεδρο της CLIA Ευρώπης, κ. Pierfrancesco Vago ο κλάδος χρειάζεται ένα ανταγωνιστικό, σταθερό και αποδοτικό περιβάλλον, αλλά τα εμπόδια είναι πολλά. Έτσι κάλεσε τις ελληνικές αρμόδιες αρχές να θέσουν ως προτεραιότητα την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών, έχοντας συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και αποδοτικές και βιώσιμες πηγές χρηματοδότησης. Αναμένεται επιπλέον και η σύσταση της Εθνικής Συντονιστικής Επιτροπής Κρουαζιέρας από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής πολιτικής, η οποία θα έχει ως κύριο στόχο τη βελτίωση των υποδομών και τη θέσπιση του κανονιστικού πλαισίου που απαιτείται για την αναβάθμιση του θαλάσσιου τουριστικού προϊόντος.

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

5. Πολιτική κινήτρων και ορθολογική τιμολογιακή πολιτική. Η παροχή κινήτρων είναι αποτελεσματική στην προσέλκυση εταιρειών κρουαζιέρας ή τουριστών που θέλουν να περάσουν την κρουαζιέρα τους στα ελληνικά λιμάνια. Για παράδειγμα, ο ΟΛΠ Α.Ε. κατά τη διάρκεια ορισμένων μηνών παρέχει εκπτώσεις που φτάνουν ακόμα και το 30% στους επιβάτες. Γενικότερα, θα πρέπει να γίνεται αξιολόγηση των τιμών των ανταγωνιστών υπάρχει μια σταθερότητα στην τιμολογιακή πολιτική διότι απρόσμενες αλλαγές στις τιμές καλλιεργούν αισθήματα δυσαρέσκειας.

6. Ενίσχυση χειμερινής κρουαζιέρας. Είναι γεγονός ότι η κρουαζιέρα στην Ελλάδα έχει ταυτιστεί με το καλοκαίρι, τον ήλιο και τη θάλασσα. Ωστόσο, επειδή έχει ήπιο σχετικά χειμώνα, η παράταση της τουριστικής περιόδου είναι ρεαλιστικός στόχος. Επομένως, τα λιμάνια θα πρέπει να είναι σε ετοιμότητα να υποδέχονται κρουαζιερόπλοια κατά τη διάρκεια όλου του χρόνου, και όχι μόνο κάποιους μήνες, και

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

7. Εκπαίδευση και κατάρτιση όλων των εργαζομένων και των στελεχών, ώστε να ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα και να γίνονται περισσότερο ανταγωνιστικοί.

8. Οργάνωση τοπικής κοινωνίας. Κάθε λιμάνι αντιπροσωπεύει έναν πολιτισμό και προσφέρει στον επισκέπτη κάτι ξεχωριστό. Η τοπική κοινωνία και η τοπική αυτοδιοίκηση, αν οργανωθούν και προγραμματίσουν διάφορες εκδηλώσεις, θεατρικές παραστάσεις σε τοπικά θέατρα και σκηνές ή διάφορα είδη γιορτών και εκθέσεων θα μπορέσουν όχι μόνο να προβάλλουν τον τόπο τους στο εξωτερικό και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας, αλλά να αφήσουν επιπλέον ευχαριστημένους τους επισκέπτες που επισκέπτονται το λιμάνι και θέλουν να δουν από κοντά έναν πολιτισμό άγνωστο προς τους περισσότερους. Παραδείγματος χάριν, το Δημοτικό Θέατρο του Πειραιά μπορεί να οργανώνει παραστάσεις που προβάλλουν την περιοχή και τον πολιτισμό της. Επειδή όμως οι περισσότεροι είναι διαθέσιμοι κατά τη διάρκεια της μέρας, θα μπορούσαν να οργανώνονται όλες τις ώρες ώστε όλοι να μπορούν να συμμετέχουν σε αυτές. Άλλη εναλλακτική, είναι οι επιβάτες που προσεγγίζουν το εκάστοτε λιμάνι να μπορούν να επισκέπτονται εκθέσεις με τοπικά εδέσματα, όπως γίνεται στο Ηράκλειο της Κρήτης, να παρακολουθούν εκδηλώσεις με παραδοσιακούς χορούς και τοπικά έθιμα ή διάφορες άλλες εκθέσεις προβολής της περιοχής. Συνοπτικά, ό,τι έχει να αναδείξει κάθε λιμάνι, θα πρέπει οργανωμένα να το κάνει στο έπακρο, διότι με αυτόν τον τρόπο αμφότερες πλευρές κερδίζουν.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αφού οι ρυθμοί ανάπτυξης της κρουαζιέρας είναι ιδιαίτερα υψηλοί ακόμα και σε περιόδους κρίσης, οι αρμόδιοι φορείς, κράτη λιμάνια, εταιρείες κρουαζιέρας, ακόμη και οι κάτοικοι των λιμανιών κρουαζιέρας θα πρέπει να θέσουν ψηλά τον πήχη όσον αφορά στη βελτιστοποίηση, την εξέλιξη και τον συγχρονισμό των υποδομών και των υπηρεσιών, ώστε να ικανοποιηθεί και ο πιο δύσκολος πελάτης.

Αν και η Ελλάδα θα μπορούσε να εξελιχθεί σε πιο ανταγωνιστικό παράγοντα, μένει πίσω κυρίως λόγω ελλείψεων υιοθέτησης σωστών πρακτικών, που όμως τα τελευταία χρόνια γίνονται σοβαρές προσπάθειες εξάλειψής τους.

Είναι γεγονός πως ο αντίκτυπος του θαλάσσιου τουρισμού γενικότερα και του κλάδου της κρουαζιέρας ειδικότερα είναι μεγάλος σε οικονομικό, περιβαλλοντολογικό και κοινωνικοπολιτισμικό επίπεδο και όσο δημοφιλέστερο είναι ένα λιμάνι τόσο ο αντίκτυπος αυτός αυξάνεται. Οι επιδράσεις φυσικά είναι τόσο αρνητικές όσο και θετικές, ωστόσο οι θετικές μπορούν να εξελιχθούν και να προσφέρουν πολλαπλά κέρδη στους συμβαλλόμενους.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο της εισαγωγής τέθηκε ο κύριος στόχος και το βασικό ερώτημα της παρούσας διπλωματικής εργασίας, ενώ παράλληλα έγινε μια παρουσίαση για τη συνέχεια της ανάλυσης των κεφαλαίων.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύθηκε ο όρος κρουαζιέρα και βασικές έννοιες σχετικές με αυτή, όπως τι είναι κρουαζιερόπλοιο, τι υπηρεσίες παρέχονται στους επιβάτες του και πως είναι η καθημερινότητά τους μέσα σε αυτό κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους. Αποδείχθηκε πως τα κρουαζιερόπλοια παρέχουν τις ίδιες υπηρεσίες με τα συμβατά ξενοδοχεία και ίσως υπερέχουν λόγω του γεγονότος ότι μπορούν να συμβιβάζονται στις διάφορες προτιμήσεις των επιβατών, αφού έχουν τη δυνατότητα μετακίνησης και αλλαγής παραστάσεων. Στη συνέχεια, έγινε κατηγοριοποίηση των ταξιδιών κρουαζιέρας με βάση ορισμένα κριτήρια που επιτρέπουν σε κάθε επιβάτη κρουαζιέρας να επιλέξει αυτή που ταιριάζει περισσότερο. Είδαμε επομένως πως ο καθένας μπορεί να επιλέξει ένα ταξίδι κρουαζιέρας με βάση τα δεδομένα του, τις προτιμήσεις του και τις ειδικές τουριστικές του ανάγκες. Για την προώθηση του κλάδου και την ευημερία του έχουν ιδρυθεί διάφοροι παγκόσμιοι οργανισμοί οι οποίοι αποτελούνται από εταιρείες κρουαζιέρας και θέτουν στόχους για ένα καλύτερο μέλλον, τόσο για τους ίδιους όσο και για τους πελάτες τους. Επιπλέον, αναφέρθηκα στην κατάσταση που επικρατεί σήμερα στον κλάδο. Τα παραπάνω έγιναν μετά από έρευνα τόσο στη βιβλιογραφία όσο και στο ίντερνετ μέσω των σελίδων παροχών υπηρεσιών κρουαζιέρας. Το συμπέρασμα λοιπόν είναι πως ο κλάδος αυτός αποτελεί μια ενδιαφέρουσα και εναλλακτική μορφή τουρισμού και θαλάσσιας μεταφοράς, που μπορεί να προσαρμοστεί σε όλες τις ανάγκες και τις προτιμήσεις.

Η έρευνα συνεχίστηκε στο τρίτο κεφάλαιο σε επίπεδο εταιρειών και αντλώντας δημοσιευμένα στοιχεία των ίδιων ή οργανισμών των οποίων είναι μέλη εξετάστηκε τι προσφέρουν οι μεγαλύτερες από αυτές, οι ιδιαιτερότητες, οι διεθνείς επιτυχίες τους στο χώρο, και αναλύθηκαν κάποια στατιστικά στοιχεία που δείχνουν την εξέλιξή τους και τη συνεχή τους ανάπτυξη. Η εξέλιξη αυτή είναι απόρροια των υψηλών επιδόσεων τους και του κοινού που σταδιακά τις προτιμά όλο και περισσότερο. Με βάση όλα τα δεδομένα που έχουν δοθεί στο διαδίκτυο κυρίως βλέπουμε ότι υπάρχουν εταιρείες-κολοσσοί που γίνονται ολοένα και καλύτεροι και όσο περνά ο καιρός πιο δημοφιλείς στο ευρύ κοινό.

Το τέταρτο κεφάλαιο έγινε σε επίπεδο παγκόσμιο, ευρωπαϊκό και πανελλαδικό. Μέσα από δημοσιευμένα στο διαδίκτυο άρθρα, ομιλίες παραγόντων του κλάδου και στατιστικά στοιχεία αναλύθηκαν οι τάσεις της αγοράς από πλευράς αγοραστικού κοινού καθώς επίσης και τα σημαντικότερα λιμάνια. Έγιναν συγκρίσεις, αναλύσεις και σχολιασμός δημοσιευμένων στοιχείων των λιμανιών, των εταιρειών και των οργανισμών κρουαζιέρας με βάση τη ζήτηση και την προσφορά. Πλέον, η κρουαζιέρα γίνεται δημοφιλής τρόπος διακοπών όχι μόνο για πλούσιους και ηλικιωμένους, αλλά γενικότερα για όλες τις ηλικίες και τις ευρύτερες κοινωνικές ομάδες. Σε αυτό το κεφάλαιο έγινε ανάλυση των επιδράσεων της κρουαζιέρας παγκοσμίως δείχνοντας πως τα οφέλη είναι σημαντικότερα και περισσότερα των αρνητικών στοιχείων.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, η Καραϊβική κυριαρχεί, ενώ ακολουθεί η Μεσόγειος πλησιάζοντας την πρώτη θέση όλο και περισσότερο. Λιμάνια όπως η Βαρκελώνη, η Civitavecchia και η Βενετία προσελκύουν πολλούς τουρίστες αποτελώντας ιδανικούς προορισμούς. Η μεγάλη τουριστική περίοδος και οι δυνατότητες διεύρυνσής της βοηθούν την υλοποίηση του στόχου αυτού.

Στη συνέχεια, εξετάσαμε την ελληνική περίπτωση στο πέρασμα των χρόνων. Μετά την άρση του cabotage σημειώθηκε αύξηση του αριθμού κρουαζιεροπλοίων που προσέγγισαν ελληνικά λιμάνια και επομένως του αριθμού των τουριστών. Η οικονομική κρίση δεν επηρέασε ιδιαίτερα τον κλάδο στην Ελλάδα, παρατηρήθηκε ωστόσο μια μείωση στις αφίξεις, η οποία είναι αποτέλεσμα ενός συνόλου παραγόντων, όπως οι ισχυροί ανταγωνιστές και οι υποδομές. Είδαμε μεγάλα ελληνικά λιμάνια τα τελευταία χρόνια όπου η ανάπτυξή τους είναι εμφανής.

Επειδή όμως η Ελλάδα έχει όλα τα προσόντα όπως όμορφα τοπία, νησιά και θάλασσες, πολιτισμό, ιστορία κ.λπ έγινε μια swot analysis στο πέμπτο κεφάλαιο όπου αναλύθηκαν όλα τα δυνατά σημεία και οι αδυναμίες αφενός και αφετέρου οι ενδεχόμενες ευκαιρίες και απειλές.

Τα παραπάνω κεφάλαια βοήθησαν στην πραγματοποίηση του έκτου και τελευταίου κεφαλαίου όπου παρατίθενται ενδεχόμενες λύσεις προβλημάτων και κυρίως προτάσεις που αφορούν πολιτικές προσέγγισης κρουαζιεροπλοίων στην Ελλάδα και βελτιστοποίησης παρεχόμενων υπηρεσιών. Η κυριότερη είναι η βελτιστοποίηση των

υποδομών και των υπηρεσιών των λιμένων κρουαζιέρας ώστε να γίνουν αποτελεσματικότεροι και ανταγωνιστικότεροι. Αυτό βέβαια ισχύει για όλους τους λιμένες παγκοσμίως και όχι μόνο τους ελληνικούς, διότι η γενικότερη ανάπτυξη της κρουαζιέρας είναι απόρροια διεθνούς συνεργασίας και βελτιστοποίησης. Δεν αρκεί η ύπαρξη μεμονωμένων αποτελεσματικών λιμανιών, αφού αυτά λειτουργούν ως αλυσίδα του κλάδου. Αν για παράδειγμα στη Μεσόγειο υπήρχε μόνο ένα πλήρες και αποδοτικό λιμάνι κρουαζιέρας, η ευρύτερη περιοχή δε θα ήταν δημοφιλής. Βεβαίως είναι αναγκαίες η συνεχής ύπαρξη νέων υπηρεσιών, παροχών και ιδεών για την προσέλκυση των επιβατών και την ανάπτυξη του κλάδου, όπως είναι για παράδειγμα η χειμερινή κρουαζιέρα. Σε τοπικό επίπεδο, χρειάζεται η κρατική μέριμνα, η οργάνωση cluster, η συνεχής κατάρτιση αλλά και η οργάνωση της τοπικής κοινωνίας που δρα καταλυτικά στην ανάπτυξη του κλάδου καθώς τα ήθη, τα έθιμα και οι παραδόσεις τους αποτελούν σημαντική πηγή τουριστικού ενδιαφέροντος.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Βιβλιογραφία**

- Γεωργόπουλος Νικόλαος, (2010) Στρατηγικό Μάνατζμεντ, Εκδ. Μπένου
- Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιπτώσεις του, Εκδ. Σταμούλης
- Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, (2013) Σημειώσεις για το μάθημα Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία
- Παρδάλη Αγγελική, (2007) Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων: Ανταγωνισμός & Ανταγωνιστικότητα στη Σύγχρονη Λιμενική Βιομηχανία, Εκδ. Σταμούλης
- Χλωμούδης Κωνσταντίνος, (2005) Λιμενικός Σχεδιασμός στη Σύγχρονη Λιμενική Βιομηχανία, Εκδ. Τζέι & Τζέι
- Ανωμερίτης Γιώργος, (2015) Η βιομηχανία της Κρουαζιέρας στην Ευρώπη και την Ανατολική Μεσόγειο Σήμερα, Συνοπτικά Σημεία Ομιλίας του κ. Γιώργου Ανωμερίτη στο Posidonia Sea Forum 2015
- Cruise Lines International Association, (2015) Annual Report 2014
- Cruise Lines International Association, (2014) Annual Report 2013
- Cruise Lines International Association, (2013) Annual Report 2012
- Florida-Caribbean Cruise Administration, (2015) Cruise Industry Overview, Cozumel, Mexico

### **Ιστοσελίδες**

- <https://el.wikipedia.org>
- [www.aia.gr](http://www.aia.gr)
- [www.apice-project.eu](http://www.apice-project.eu)
- [www.capital.gr](http://www.capital.gr)
- [www.cruisexperts.gr](http://www.cruisexperts.gr)

- <http://www.cruiseabout.com.au>
- [www.cruisespecialists.com](http://www.cruisespecialists.com)
- [www.elime.gr](http://www.elime.gr)
- [www.europeancruisecouncil.com](http://www.europeancruisecouncil.com)
- <http://www.medcruise.com>
- [www.msccruisesusa.com](http://www.msccruisesusa.com)
- [www.navihellas.gr](http://www.navihellas.gr)
- [www.olp.gr](http://www.olp.gr)
- <http://www.portidiroma.it>
- [www.potdebarcelona.cat](http://www.potdebarcelona.cat)
- <http://phx.corporate-ir.net>
- [www.royalcaribbean.com](http://www.royalcaribbean.com)
- [www.taxidevo.gr](http://www.taxidevo.gr)
- <https://uniworld.com/>
- <http://www.ypodomes.com/>