

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
Cpt ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΘΕΜΑ:

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΟΥΒΑΡΟΣ

ΑΡ. ΜΗΤΡΩΟΥ: 4518

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

<i>α/α</i>	<i>ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ</i>	<i>ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ</i>	<i>ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</i>	<i>ΥΠΟΓΡΑΦΗ</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
	<i>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</i>			

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ:

Cpt ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.....	5
1.1. Τι είναι η κρουαζιέρα.....	5
1.2. Διακρίσεις κρουαζιέρας	6
1.3. Διαδεδομένοι προορισμοί.....	10
1.4. Ομάδες – Στόχοι κρουαζιέρων	10
1.5. Ναυτιλιακές εταιρείες κρουαζιέρων	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΤΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ	20
2.1. Ιστορική αναδρομή	20
2.2. Σύγχρονα κρουαζιερόπλοια και παροχές σύγχρονων κρουαζιερόπλοιων.....	20
2.3. Στελέχωση κρουαζιερόπλοιων	22
2.4. Η οικονομική επίδραση του τουρισμού στην Ευρώπη και την Ελλάδα.....	24
2.5. Η οικονομική συνεισφορά του κλάδου κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία.....	33
2.6. Σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης για τον εγχώριο κλάδο	35
2.8. Ατυχήματα κρουαζιερόπλοιων.....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....	44
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	48
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	49

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Θέμα της παρούσας εργασίας αποτελεί ο τουρισμός κρουαζιέρας και η συμβολή του στον γενικότερο κλάδο του τουρισμού και της οικονομίας μιας χώρας. Στα πλαίσια της ανάλυσης του θέματος, πραγματοποιήθηκε εκτεταμένη βιβλιογραφική ανασκόπηση, που διαρθρώθηκε σε συνολικά τρία κεφάλαια, εκ των οποίων στο πρώτο αναλύεται η κρουαζιέρα ως προς την έννοια της, τις διακρίσεις της, τους προορισμούς, τις ομάδες – στόχους στις οποίες απευθύνεται και τις σπουδαιότερες ναυτιλιακές εταιρείες κρουαζιέρας. Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται το κρουαζιερόπλοιο με μια ιστορική αναδρομή, μια αναφορά στα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια και στις παροχές τους, στην στελέχωσή τους, στην οικονομική επίδραση του τουρισμού στην Ευρώπη, στην Ελλάδα και γενικότερα στις προοπτικές ανάπτυξης στον εγχώριο κλάδο, ενώ το κεφάλαιο κλείνει με αναφορά στα ατυχήματα των κρουαζιερόπλοιων. Στο τρίτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η συμβολή της κρουαζιέρας στον τουρισμό, με μια ευρεία αναφορά στην κρουαζιέρα στην Μεσόγειο και η εργασία κλείνει με τα τελικά συμπεράσματα.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Επί του παρόντος, η αγορά κρουαζιέρας ανήκει στο ταχύτερα αναπτυσσόμενο τμήμα της τουριστικής αγοράς. Σύμφωνα με την CLIA Europe (2018) στην Ευρώπη, οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις του κλάδου της κρουαζιέρας έδειξαν 47,9 δισεκατομμύρια ευρώ σε συνολική παραγωγή, 19,7 δισεκατομμύρια ευρώ σε άμεσες δαπάνες από τις εταιρείες κρουαζιέρας και τους επιβάτες και το πλήρωμά τους, 403.621 θέσεις εργασίας και επίσης 12,8 δισεκατομμύρια ευρώ αποζημίωση εργαζομένων. Επιπλέον, σύμφωνα με την Cruise Line International Association (CLIA), η μέση ετήσια αύξηση της ζήτησης για θαλάσσια ταξίδια κρουαζιέρας εκτιμάται σε 7,2% ετησίως (FCCA, 2013), ενώ ο UNWTO (2015) δείχνει ότι σε άλλα τμήματα της τουριστικής αγοράς η αύξηση ανέρχεται σε περίπου 4% ετησίως. Ως αποτέλεσμα αυτής της δυναμικής ανάπτυξης της αγοράς της κρουαζιέρας, έγινε αντικείμενο ενδιαφέροντος πολλών ερευνητών που εκπροσωπούν διάφορους κλάδους, όπως: οικονομολόγοι, κοινωνιολόγους, οικολόγοι, γεωγράφοι, στατιστικολόγοι, οικονομετρολόγοι, αρχιτέκτονες και άλλοι. Διεξάγουν τις μελέτες τους όχι μόνο για επιστημονικούς σκοπούς, αλλά και για λογαριασμό φορέων που δραστηριοποιούνται στην αγορά τουρισμού κρουαζιερόπλοιων, π.χ. λιμενικές αρχές, ναυτιλιακά πρακτορεία, ιδιοκτήτες γραμμών κρουαζιέρας, tour operators, τοπικές κυβερνήσεις, αλλά και φιλοοικολογικές οργανώσεις και πολυάριθμες άλλες οντότητες που σχετίζονται έμμεσα με τις υπηρεσίες τουρισμού κρουαζιερόπλοιων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

1.1. Τι είναι η κρουαζιέρα

Η κρουαζιέρα είναι ένα από τα είδη εναλλακτικού τουρισμού, ανήκει στο θαλάσσιο τουρισμό. Αποτελεί ένα κυκλικό περιηγητικό ταξίδι, βάσει επιμελούς προγράμματος λιμένων προσέγγισης και πραγματοποιείται με ειδικής κατηγορίας επιβατικό πλοίο.

Το κυρίαρχο χαρακτηριστικό της κρουαζιεροπλοΐας είναι ότι τα πλοία (κρουαζιερόπλοια) προσφέρουν υπηρεσίες ξενοδοχείων, με τη διαφορά ότι το κρουαζιερόπλοιο έχει την ικανότητα πλευσης. Οι επιβάτες που επιλέγουν αυτό τον τρόπο διακοπών διαμένουν στο πλοίο, που εκτός από διαμονή τους παρέχει σίτιση, ψυχαγωγία, αθλητικά κέντρα κ.α.

Οι Cartwright και Baird όρισαν την κρουαζιέρα, ως ένα περιεκτικό πακέτο διακοπών, ως διακοπές πολλαπλών κέντρων όπου μπορεί ο καθένας να πάρει το ξενοδοχείο μαζί του από κέντρο σε κέντρο.

Η κρουαζιέρα συνδέει την ψυχαγωγία του επιβάτη στο κρουαζιερόπλοιο με την επίσκεψη του σε ένα ή περισσότερα κοσμοπολίτικα λιμάνια, ικανοποιώντας την ανάγκη για γνωριμία με νέους τόπους και επαφή με πολιτισμούς. Η κρουαζιέρα είναι αμιγής δραστηριότητα αναψυχής. Η Ελλάδα, ως τουριστικός προορισμός, αποτελεί τον ιδανικό προορισμό για την πραγματοποίηση μιας ολιγοήμερης ή πολυήμερης κρουαζιέρας. Στα πλαίσια μιας κρουαζιέρας γίνονται κάποιες στάσεις όπου οι επιβάτες μπορούν να επισκεφτούν για λίγες ή πιο πολλές ώρες διάφορα ενδιαφέροντα μέρη. Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλά τέτοια σημεία, όπου μπορούν να επισκεφτούν μοναδικές εκκλησίες, σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, παραδοσιακούς οικισμούς, μνημεία και μουσεία. Στη χώρα μας υπάρχουν αρκετές εταιρείες που διοργανώνουν κρουαζιέρες.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τα ξενοδοχεία, οι επιχειρήσεις κρουαζιέρας, οι τοπικές εταιρείες, οι εκδρομές και οι προμηθευτές των τροφίμων και ποτών συνδέονται πολύ στενότερα στον τομέα της κρουαζιέρας παρότι όταν ένας τουρίστας ταξιδεύει ανεξάρτητα. Το 1818, η Black Ball Line, που λειτουργούσε με έδρα λίγο έξω από τη Νέα Υόρκη, έγινε η πρώτη ναυτιλιακή εταιρεία η οποία θα προσέφερε μια προγραμματισμένη υπηρεσία μεταφοράς επιβατών από τις ΗΠΑ στην Αγγλία. Το 1844, εμφανίστηκε η πρώτη κρουαζιέρα αναψυχής και μια νέα βιομηχανία γεννήθηκε. Ο τομέας της κρουαζιέρας άρχισε να αναπτύσσεται από μια απλή μεταφορική βιομηχανία σε τουριστική βιομηχανία και βιομηχανία φιλοξενίας. Από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα η έννοια του «superliner» αναπτύχθηκε και σχεδιάστηκε και λειτουργεί όπως γίνεται σήμερα, με σκοπό να κάνει την κρουαζιέρα όσο πιο ομαλή και περισσότερο απολαυστική γίνεται. Περιελάβανε την προσθήκη κομψών καταλυμάτων και τον προγραμματισμό διαφόρων δραστηριοτήτων εντός του σκάφους. Η δεκαετία του 1960 αποτελεί την απαρχή της σύγχρονης βιομηχανίας της κρουαζιέρας. Τα κρουαζιερόπλοια πλέον επικεντρώνονται στη διαμόρφωση ενός ανέμελου περιβάλλοντος και παρέχουν εκτενή ψυχαγωγία.

1.2. Διακρίσεις κρουαζιέρας

Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσφέρει στον επιβάτη θάλασσα, ήλιο, ψυχαγωγία και υπηρεσίες που δραστηριοποιούνται από την απλή θαλάσσια μεταφορά που προσφέρει το επιβατηγό πλοίο. Το κυρίαρχο χαρακτηριστικό στη κρουαζιεροπλοΐα είναι η ξενοδοχειακή λειτουργία του πλοίου. Το κρουαζιερόπλοιο προσφέρει υπηρεσίες ξενοδοχειακού τύπου και οι εργαζόμενοι σε αυτό έχουν ειδικότητες ανάλογες των σύγχρονων ξενοδοχειακών μονάδων, για παράδειγμα Hotel manager. Η ειδοποιός διαφορά του κρουαζιερόπλοιου από το συμβατικό ξενοδοχείο έγκειται στο γεγονός ότι αυτό λόγω της ικανότητας πλεύσης μπορεί να μετακινείται γεωγραφικά για να ανταποκρίνεται στην εκάστοτε ζήτηση κλινών. Υπάρχει η τάση για ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων ολόενα και

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

μεγαλύτερης χωρητικότητας προκειμένου να παρέχουν υπηρεσίες που υπερβαίνουν τη συμβατική ξενοδοχειακή λειτουργία με σκοπό να καλύψουν όλες τις παροχές ενός υπερπολυτελούς ξενοδοχειακού – τουριστικού συγκροτήματος (π.χ. γήπεδα, spa, γκολφ, κινηματογράφοι, θέατρα). Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο μετατρέπεται σε πλωτό θέρετρο.

Η κρουαζιεροπλοία ανάλογα με την υδάτινη περιοχή στην οποία λαμβάνει χώρα η πλεύση του κρουαζιερόπλοιου μπορεί να διακριθεί σε θαλάσσια, ποτάμια και λιμναία.

Η θαλάσσια κρουαζιεροπλοία πραγματοποιείται στις θαλάσσιες περιοχές π.χ. στην Καραϊβική θάλασσα, στη Μεσόγειο θάλασσα, στην Ερυθρά θάλασσα, στη Βόρεια θάλασσα, στη Βαλτική θάλασσα, και γενικότερα στον Ειρηνικό, Ατλαντικό και Ινδικό ωκεανό. Ο πιο δημοφιλής προορισμός για την κρουαζιεροπλοία σε ολόκληρο τον κόσμο είναι η Καραϊβική θάλασσα, η οποία καλύπτει το 60% της βορειοαμερικανικής βιομηχανίας κρουαζιέρας. Η έλξη του προορισμού αυτού μπορεί να αποδοθεί στο ιδανικό περιβάλλον της περιοχής αυτής για τη διενέργεια κρουαζιέρων όπως το κλίμα, η νησιωτικότητα, η μεγάλη ποικιλία λιμένων με δυνατότητα εκδρομών και στη γειτνίαση με τη μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στον κόσμο, δηλ. των Η.Π.Α. και του Καναδά. Το λιμάνι του Μαϊάμι που είναι η πύλη εισόδου στην Καραϊβική θεωρείται το μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο όσον αφορά στην υποδοχή κρουαζιερόπλοιων .

Η ποτάμια κρουαζιεροπλοία, πραγματοποιείται σε πλωτούς ποταμούς στην Ευρώπη, στην Ασία, στην Αφρική και στη Βόρεια και Νότια Αμερική. Η ποτάμια κρουαζιεροπλοία δεν μπορεί να συγκριθεί με τη θαλάσσια. Τα κρουαζιερόπλοια που μετακινούνται στους ποταμούς είναι στην πραγματικότητα ποταμόπλοια δηλαδή πλοία που ανταποκρίνονται στις ειδικές απαιτήσεις (βάθος υδάτων, πλάτος ποταμών, ροή υδάτων κ.λπ.) της ποτάμιας πλεύσης. Η παροχή τουριστικών υπηρεσιών σε αυτά περιορίζεται στο πλαίσιο της συμβατικής ξενοδοχειακής λειτουργίας δηλ. στο κατάλυμα, στην εστίαση και στη συμβατική αναψυχή. Σε καμία περίπτωση ένα κρουαζιερόπλοιο – ποταμόπλοιο δεν συγκρίνεται με τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια-πλωτά θέρετρα. Η ποτάμια κρουαζιεροπλοία παρέχει τη δυνατότητα στους επιβάτες να απολαμβάνουν την ενδοχώρα των

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

κρατών απ' όπου διέρχεται ο ποταμός και να γνωρίσουν τον πολιτιστικό πλούτο σημαντικών παρόχθιων πόλεων. Σημαντικές ποτάμιες κρουαζιέρες πραγματοποιούνται στην Ευρώπη στους ποταμούς Ρήνο, Δούναβη, Έλβα, Βόλγα, Σηκουάνα κ.λπ., στην Αφρική στον ποταμό Νείλο, στην Ασία στον ποταμό Γιανγκ Τσε και στη Ν. Αμερική στον Αμαζόνιο.

Η λιμναία κρουαζιεροπλοΐα, πραγματοποιείται σε πλωτές λίμνες. Μολονότι υπάρχουν μεγάλες λίμνες π.χ. η λίμνη Βικτόρια στην Αφρική, η λίμνη Τιτικάκα στη Ν. Αμερική, η λιμναία κρουαζιεροπλοΐα δεν έχει αναπτυχθεί. Η λιμναία κρουαζιεροπλοΐα βασικά περιορίζεται στα σύνορα των Η.Π.Α. και του Καναδά.

Οι κρουαζιέρες, σύμφωνα με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια μπορούν να διακριθούν σε:

α) Τριήμερες κρουαζιέρες.

Αυτές πραγματοποιούνται στο τέλος της εβδομάδας δηλ. τα Σαββατοκύριακα ή τις αργίες. Συνήθως περιορίζονται στα χωρικά ύδατα ενός κράτους, π.χ. ελληνικά νησιά. Τα πλεονεκτήματα αυτής της μορφής κρουαζιέρας είναι το χαμηλό κόστος, η αποφυγή της κυκλοφοριακής κίνησης κατά την είσοδο και έξοδο από τα αστικά κέντρα και η απαλλαγή από το άγχος της αναζήτησης τρόπων διασκέδασης. Επίσης, είναι ιδανικές για όσους για πρώτη φορά δοκιμάζουν αυτό τον τρόπο τουρισμού.

β) Κρουαζιέρες μικρής διάρκειας.

Αυτές καλύπτουν τη χρονική περίοδο μιας εβδομάδας και πραγματοποιούνται μεταξύ λιμένων που βρίσκονται σε όμορες περιοχές. Οι κρουαζιέρες μικρής διάρκειας διακρίνονται σε πενθήμερες και επταήμερες. Οι πενθήμερες πραγματοποιούνται συνήθως από Δευτέρα έως Παρασκευή και συνδυάζουν την προσέγγιση του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών χωρών π.χ. η κρουαζιέρα στο Αιγαίο πέλαγος που συνδυάζει ελληνικά και τούρκικα λιμάνια. Οι επταήμερες ή εβδομαδιαίες κρουαζιέρες συνήθως καλύπτουν όλη την εβδομάδα και είναι οι πλέον δημοφιλείς. Το κρουαζιερόπλοιο κατά τη διάρκεια αυτής της κρουαζιέρας προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

κρατών που πολλές φορές παρουσιάζουν πολιτισμικές διαφορές. Η επταήμερη κρουαζιέρα είναι διαδεδομένη στη Μεσόγειο θάλασσα όπου το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια της νότιας Ευρώπης, της βόρειας Αφρικής, της δυτικής Ασίας και νησιωτικών κρατών, όπως είναι αυτά της Κύπρου και της Μάλτας.

γ) Κρουαζιέρες μέσης διάρκειας (8-14 ημερών).

Πραγματοποιούνται στον Ειρηνικό και Ατλαντικό ωκεανό και συχνά συνδυάζουν προσεγγίσεις του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών ηπείρων. Πολλές φορές χαρακτηρίζονται ως «θεματικές κρουαζιέρες» επειδή η κρουαζιέρα εστιάζεται σε ένα συγκεκριμένο θέμα π.χ. γαστρονομία, τέχνη, πολιτισμός κ.λπ. Για παράδειγμα, η εταιρεία Crystal Cruises διοργανώνει ενδεκαήμερη κρουαζιέρα με θέμα «Φαγητό και κρασί» από τη Ν. Υόρκη στο Μόντρεαλ, η Radisson Seven Seas προγραμματίζει ταξίδι αφιερωμένο στην ανατολίτικη κουζίνα, η Windstar Cruises διοργανώνει κρουαζιέρα νεόνυμφων κλπ.

δ) Κρουαζιέρες μακράς διάρκειας

Αυτές υπερβαίνουν τις 15 ημέρες και, συνήθως, καλύπτουν το χρονικό διάστημα 3 εβδομάδων. Κατά τη διάρκεια αυτών, το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών ηπείρων.

Οι πολυήμερες κρουαζιέρες μπορούν να καταταχθούν σε τέσσερις ομάδες:

1. Στις εγχώριες, που περιλαμβάνουν στάσεις στα ελληνικά νησιά, κυρίως σε Μύκονο, Ρόδο και Σαντορίνη καθώς και στο καθιερωμένο πλέον Κουσάντασι της Τουρκίας. Η διάρκεια τους ανέρχεται μέχρι και τις δέκα ημέρες.
2. Σε αυτές με προορισμούς της ΝΑ Μεσογείου (Ελλάδα, Κύπρος, Μέση Ανατολή, Ισραήλ) που έχουν διάρκεια περίπου έντεκα ημέρες. Στο πλαίσιο των διαδρομών αυτών εντάσσονται και ξεναγήσεις στο Νείλο, στους Άγιους Τόπους κ.α.

3. Στις κρουαζιέρες στη δυτική Μεσόγειο (Ιταλία, Ισπανία, Κανάρια νησιά) που έχουν διάρκεια μέχρι δέκα ημέρες.

4. Στις υπερατλαντικές κρουαζιέρες, με προορισμούς κυρίως την Καραϊβική, τις ΗΠΑ και το Μεξικό (Βελισσαρίου Ε., 2000: 69).

1.3. Διαδεδομένοι προορισμοί

Οι σύγχρονες κρουαζιέρες πραγματοποιούν μαγικά ταξίδια σε ονειρικούς προορισμούς. Οι πιο διαδεδομένοι από αυτούς είναι οι εξής:

- Καραϊβική θάλασσα
- Μεσόγειος θάλασσα
- Ερυθρά θάλασσα
- Βόρεια θάλασσα
- Βαλτική θάλασσα
- Ειρηνικός ωκεανός
- Ατλαντικός ωκεανός
- Ινδικός ωκεανός. (Μυλωνόπουλος & Μοίρα, 2005:105).

1.4. Ομάδες – Στόχοι κρουαζιέρων

Παλαιότερα, στις απαρχές της ιστορίας των κρουαζιέρων, το ταξίδι με κρουαζιερόπλοιο ήταν προνόμιο μόνο των ανθρώπων που ανήκαν στις ανώτερες κοινωνικές τάξεις και ήταν κάτι

παραπάνω από ευκατάστατοι. Επίσης, συχνότερα ταξίδευαν άτομα της «τρίτης ηλικίας» δημιουργώντας, με αυτό τον τρόπο, ένα στερεότυπο γύρω από τις κρουαζιέρες ότι μόνο όσοι διέθεταν το «χρήμα» και το «χρόνο» μπορούσαν να απολαύσουν τέτοιες διακοπές.

Στις μέρες μας, η κρουαζιέρα είναι ένα από τα πλέον διαδεδομένα είδη εναλλακτικού τουρισμού, στο οποίο όλοι μπορούν να συμμετέχουν. Στην απομυθοποίηση συνέβαλε η προβολή ταινιών με κρουαζιέρες όπως ο Τιτανικός, το Πλοίο της Αγάπης, οι Περιπέτειες του Ποσειδώνα κ.ά. Σήμερα, όλο και περισσότεροι άνθρωποι την επιλέγουν. Πλέον, είναι προσιτή σε μικρότερες ηλικίες καθώς και στις οικογένειες. Τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια διαμορφώνουν χώρους αναψυχής και διασκέδασης για μεγάλους, για μικρούς, για έφηβους και, γενικότερα, για όλους. (Μυλωνόπουλος & Μοίρα, 2005:103).

1.5. Ναυτιλιακές εταιρείες κρουαζιέρων

Οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες κρουαζιέρας παγκοσμίως σήμερα είναι οι παρακάτω.

- ❖ **Carnival Cruise Lines:** είναι η μεγαλύτερη και διασημότερη εταιρεία κρουαζιεροπλοΐας έχοντας στην κατοχή της 101 κρουαζιερόπλοια σε έντεκα διαφορετικές πλοιοκτήτριες εταιρείες, τις οποίες έχει εξαγοράσει. Προς το παρόν, χρησιμοποιούνται 23 πλοία από το στόλο της με προορισμούς τις Μπαχάμες, την Καραϊβική, τη Μεξικανική Ριβιέρα, την Αλάσκα, τη Νέα Αγγλία και την Ευρώπη. Τα κρουαζιερόπλοια της Carnival Cruise Lines είναι υπερπολυτελή, συνδεδεμένα με τη διασκέδαση και την ψυχαγωγία. Αυτά που πραγματοποιούν ταξίδια τώρα είναι τα: Carnival Breeze, Carnival Dream, Carnival Elation, Carnival Fantasy, Carnival Ecstasy, Carnival Sensation, Carnival Imagination, Carnival Inspiration, Carnival Paradise, Carnival Destiny, Carnival Triumph, Carnival Victory, Carnival Conquest, Carnival Glory, Carnival Valor, Carnival Liberty, Carnival

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Freedom, Carnival Splendor, Carnival Spirit, Carnival Legend, Carnival Pride, Carnival Miracle, Carnival Fascination, Carnival Magic.

- ❖ **Royal Caribbean International:** Η Royal Caribbean International, που ανήκει στην Royal Caribbean Cruises Ltd., είναι το εμπορικό σήμα της γραμμής κρουαζιέρων που ιδρύθηκε στη Νορβηγία και έχει την βάση της στο Μαϊάμι της Φλόριντα στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Από το Μάιο του 2012, με 21 πλοία σε υπηρεσία, ελέγχει μερίδιο 17% της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας. Όλα τα πλοία κάτω από την Royal Caribbean International έχουν ονόματα που τελειώνουν σε "of the Seas" από το 1991. Στη Royal Caribbean Cruises Ltd. ανήκουν και οι παρακάτω εταιρείες κρουαζιέρας: Celebrity Cruises, Azamara Cruises, Pullmantur Cruises και CDF Croisières de France. Τα κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν ταξίδια τώρα είναι τα: Quantum of the Seas, Oasis of the Seas, Allure of the Seas, Freedom of the Seas, Liberty of the Seas, Independence of the Seas, Radiance of the Seas, Brilliance of the Seas, Serenade of the Seas, Jewel of the Seas, Voyager of the Seas, Explorer of the Seas, Adventure of the Seas, Navigator of the Seas, Mariner of the Seas, Legend of the Seas, Splendour of the Seas, Grandeur of the Seas, Rhapsody of the Seas, Enchantment of the Seas, Vision of the Seas και Majesty of the Seas.
- ❖ **Louis Cruises:** Η Louis Cruises (πρώην Louis Cruise Lines) είναι μια γραμμή κρουαζιερόπλοιων με έδρα την Κύπρο και δρομολογεί κρουαζιέρες από την Κύπρο, την Γαλλία, την Ιταλία, την Ινδία και την Ελλάδα (οι δρομολογήσεις από την Ελλάδα προηγουμένως διατίθεντο στο εμπόριο με την ονομασία Louis Hellenic Cruise Lines, αλλά από το 2008 δεν υπάρχει καμία αναφορά της μάρκας στην ιστοσελίδα της Louis Cruises). Η εταιρεία ναυλώνει επίσης αρκετά πλοία για την Thomson Cruises. Παρά το γεγονός ότι η Louis άρχισε να δρομολογεί μικρές κρουαζιέρες από την Κύπρο στις αρχές της δεκαετίας του '70, ιδρύθηκε επίσημα το 1986, όταν αγοράστηκε το MV Princesa Marissa, το πρώτο κρουαζιερόπλοίο της. Η Louis Cruises είναι θυγατρική της Louis plc και μέλος του Ομίλου

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Louis, της ηγετικής ομάδας του τουρισμού στην Ανατολική Μεσόγειο, που ιδρύθηκε το 1935 από τον αείμνηστο Λούη Λοΐζου, που αναγνωρίζεται ως ο «πατέρας του τουρισμού της Κύπρου». Η Louis plc είναι μια εταιρεία εισηγμένη στο χρηματιστήριο, της οποίας οι μετοχές είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Κύπρου. Ο στόλος της αποτελείται κυρίως από μεγαλύτερα πλοία από δεύτερο ή τρίτο χέρι. Ένα από τα τελευταία πλοία της, το Emerald, ήταν το τελευταίο υπερωκεάνιο που κατασκευάστηκε στις ΗΠΑ και βρίσκεται σε υπηρεσία. Το 2012 προσδέθηκε ωστόσο, λόγω του ότι δεν είναι συμβατό με τη SOLAS 2010. Η Louis Cruises είναι ο πέμπτος μεγαλύτερος παράγοντας κρουαζιέρας στον κόσμο. Τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια αυτή την στιγμή είναι τα: MS Louis Olympia, MV Louis Aura και MV Louis Cristal.

- ❖ **Princess Cruises:** Η Princess Cruises είναι μια βρετανική – αμερικανική γραμμή κρουαζιέρων, που έχει την βάση της στην Santa Clarita της Καλιφόρνια στις Ηνωμένες Πολιτείες και έχει την εταιρεία στις Βερμούδες. Όντας προηγουμένως θυγατρική της P & O Princess Cruises, η εταιρεία είναι σήμερα ένα από τα δέκα εμπορικά σήματα κρουαζιέρων που ανήκει στην Carnival Corporation & plc και αντιπροσωπεύει το 19% περίπου των εσόδων της. Έχοντας την βάση της στην Αμερική, ο εκτελεστικός έλεγχος της Princess Cruises μεταφέρθηκε στην Carnival Corp. μετά την εξαγορά της P & O Princess το 2002. Η εταιρεία έγινε διάσημη από την τηλεοπτική σειρά «Το πλοίο της αγάπης», στην οποία το αποτέλεσε κύριο μέρος το πλοίο της, το Pacific Princess. Τον Μάιο του 2013, το ολοκαίνουργιο Royal Princess έγινε η ναυαρχίδα της Princess Cruises, και τον Μάιο του 2014 εισήχθη το αδελφό πλοίο της Regal Princess. Τα πλοία της που εκτελούν κρουαζιέρες αυτή τη στιγμή είναι τα: Royal Princess, Regal Princess, Grand Princess, Golden Princess, Star Princess, Diamond Princess, Sapphire Princess, Caribbean Princess, Crown Princess, Emerald Princess, Ruby Princess, Coral Princess, Island Princess, Sun Princess, Dawn Princess, Sea Princess, Ocean Princess και Pacific Princess.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

- ❖ **MSC Cruises:** Η MSC Cruises αποτελεί παράρτημα της Mediterranean Shipping Company SA (MSC). Η MSC είναι μια ιταλική ναυτιλιακή εταιρεία αφιερωμένη στην αγορά κρουαζιέρας με έδρα τη Γενεύη. Η εταιρεία, της οποίας το κεφάλαιο είναι εξ ολοκλήρου ελβετικό, απασχολεί 15.500 ανθρώπους σε όλο τον κόσμο και έχει γραφεία σε 45 χώρες. Αρχικά ιδρύθηκε ως Lauro Lines από τον Achille Lauro, και εισήλθε στον τομέα της κρουαζιέρας στη δεκαετία του 1960, δρομολογώντας δύο πλοία, το Angelina Lauro και το MS Achille Lauro, και τα δύο εκ των οποίων κήηκαν. Αφού το Angelina Lauro κήηκε στο λιμάνι του Αγίου Θωμά το 1979, η Lauro Lines, επίσης γνωστή ως Flotta Lauro, ήρθε αντιμέτωπη με κακές στιγμές, και τώρα δρομολογεί μόνο ένα πλοίο, το Achille Lauro. Το 1985, το Achille Lauro έγινε αντικείμενο καπηλείας από τα μέλη του Μετώπου για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης, και το πολύ-δημοσιευμένο γεγονός μείωσε περαιτέρω τον αριθμό των επιβατών. Το 1989, η Flotta Lauro αγοράστηκε από την Mediterranean Shipping Company και μετονομάστηκε σε StarLauro Cruises. Το 1994, το Achille Lauro έπιασε φωτιά και βυθίστηκε. Το 1995, η επωνυμία της εταιρείας άλλαξε σε MSC Cruises. Η MSC Cruises ισχυρίζεται ότι είναι ο τρίτος μεγαλύτερος παράγοντας κρουαζιέρας στον κόσμο, μετά την Carnival Corporation & plc και τη Royal Caribbean Cruises Ltd., με μερίδιο 6% του συνόλου των μεταφερθέντων επιβατών και των εσόδων κρουαζιέρας το 2012. Ωστόσο, επειδή η MSC Cruises δεν έχει καμία συμμετοχή που να ανταλλάσσεται στην αγορά, δεν έχει καμία υποχρέωση να εκδώσει τον πιστοποιημένο από ανεξάρτητα μέρη προϋπολογισμό της, το οποίο ως εκ τούτου δεν κάνει. Ως συνέπεια, τα δεδομένα της MSC Cruises που διατίθενται από την ίδια δεν είναι δυνατόν να εξακριβωθούν. Την 1η Μαρτίου του 2010, μετά την ισχυρή υποστήριξη από τη γαλλική κυβέρνηση, η STX Europe και η MSC Cruises ανακοίνωσαν την υπογραφή μιας νέας Επιστολής Πρόθεσης για κατασκευή ενός πλοίου 139.000 τόνων, 3502 επιβατών, το οποίο υπόκειται σε χρηματοδότηση, στο STX Europe St-Nazaire. Το 2014, η MSC Cruises ανακοίνωσε ότι τέσσερα πλοία θα βρεθούν υπό ανακαίνιση στο πλαίσιο του

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

"Προγράμματος της Αναγέννησης". Τα νέα χαρακτηριστικά θα περιλαμβάνουν ένα πάρκο, ανακαινισμένα καταστήματα, νέους τομείς παιδιών και εφήβων, έναν ολοκληρωμένο μπουφέ, ένα νέο σαλόνι, και ένα εκτεταμένο εστιατόριο. Το έργο έχει προγραμματιστεί να ολοκληρωθεί μέχρι τον Νοέμβριο του 2015. Τα πλοία τα οποία πραγματοποιούν κρουαζιέρες αυτή την περίοδο είναι τα: MSC Musica, MSC Orchestra, MSC Poesia, MSC Magnifica, MSC Fantasia, MSC Splendida, MSC Divina και MSC Preziosa.

- ❖ **Cunard Cruise Line:** Η Cunard Line είναι μια βρετανική πολυεθνική ναυτιλιακή εταιρεία με έδρα στο Carnival House του Σαουθάμπτον της Αγγλίας, μαζί με τα αδελφικά εμπορικά σήματα κρουαζιέρων της P & O Cruises, P & O Cruises Αυστραλίας και της μητρική εταιρείας της Carnival στο Ηνωμένο Βασίλειο (η ίδια ανήκει κατά πλειοψηφία στην μητρική εταιρεία Carnival Corporation & plc). Υπήρξε κορυφαίος πάροχος επιβατηγών πλοίων στο Βόρειο Ατλαντικό, και γιορτάζει 175 χρόνια λειτουργίας το 2015. Τα πλοία τα οποία δρομολογούνται αυτή την περίοδο είναι τα: Queen Mary 2, Queen Victoria και Queen Elizabeth.

- ❖ **Norwegian Cruise Line:** Η Norwegian Cruise Line, μια εξ ολοκλήρου θυγατρική της νορβηγικής Cruise Line Holdings Ltd., είναι μια αμερικανική εταιρεία που εκμεταλλεύεται κρουαζιερόπλοια, που εδρεύει στο Dade County του Μαϊάμι στην Φλόριντα, χωρίς νομική προσωπικότητα. Άρχισε να λειτουργεί το 1966 με την επωνυμία Norwegian Caribbean Line. Η εταιρεία είναι περισσότερο γνωστή για την Freestyle Cruising ιδέα του, πράγμα που σημαίνει ότι δεν υπάρχει προκαθορισμένο πρόγραμμα αλλά και σχέδιο καθισμάτων για τα γεύματα, ούτε απαιτείται επίσημη ενδυμασία. Η Norwegian είναι μια εταιρεία με το 44,1% της επίσημα εισηγμένο στο NASDAQ, με μεγάλους μετόχους, συμπεριλαμβανομένων της Genting Group (28,0%), της Apollo Management (20,0%), και της TPG Capital (7,9%), σύμφωνα με στοιχεία της 30^{ης} Ιουνίου 2014. Η Norwegian Cruise

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Line ελέγχει περίπου το 8% του συνολικού παγκόσμιου μεριδίου της αγοράς κρουαζιέρας. Τα πλοία τα οποία δρομολογούνται αυτή την περίοδο είναι τα: Norwegian Sky, Norwegian Sun, Norwegian Spirit, Norwegian Star, Norwegian Dawn, Norwegian Jewel, Norwegian Pearl, Norwegian Gem, Norwegian Jade, Norwegian Epic, Norwegian Breakaway, Norwegian Getaway και Pride of America.

- ❖ **Celebrity Cruises:** Η Celebrity Cruises είναι μια γραμμή ταξιδιών αναψυχής – κρουαζιέρας, η οποία ιδρύθηκε το 1988 στην Ελλάδα με βάση τον Όμιλο Χανδρή. Το 1997, η Celebrity Cruises Ltd. συγχωνεύθηκε με την Royal Caribbean International και δημιουργήθηκε η Royal Caribbean Cruises Ltd., η οποία δραστηριοποιείται μαζί με τις εταιρείες Celebrity Cruises, Royal Caribbean International, Azamara Club Cruises, Pullmantour Cruises και CDF Croisières de France. Η υπογραφή "X" που εμφανίζεται στη χοάνη των πλοίων Celebrity, είναι το ελληνικό γράμμα X, το οποίο παραπέμπει στο όνομα «Χανδρή». Η εταιρεία έχει την έδρα της στο Μαϊάμι της Φλόριντα. Κοινά χαρακτηριστικά των σκαφών της εταιρείας, είναι οι πίσω από γυαλί τραπεζαρίες, οι τυπικές περιοχές φουαγιέ, οι αναπληρωματικοί χώροι εστίασης, τα μπαλκόνια, τα ιδιωτικά μπάνια στο εσωτερικό των καμπινών, οι μεγάλες πισίνες, τα μοντέρνα μπαρ και σαλόνια, οι βιβλιοθήκες, τα κομψά ιαματικά λουτρά και γυμναστήρια, καθώς και οι χώροι χαλάρωσης. Τα πλοία που υπάγονται στο στόλο της είναι τα: Celebrity Century, Celebrity Millennium, Celebrity Infinity, Celebrity Summit, Celebrity Constellation, Celebrity Xpedition, Celebrity Solstice, Celebrity Equinox, Celebrity Eclipse, Celebrity Silhouette, και Celebrity Reflection.

- ❖ **Holland America Line:** Η Holland America Line είναι μια Βρετανο-Αμερικανική γραμμή με έδρα το Σιάτλ. Είναι ιδιοκτησία της Carnival Corporation & plc από το 1989. Από το 1873 - 1989, ήταν μια Ολλανδική ναυτιλιακή γραμμή, μια γραμμή μεταφοράς επιβατών, γραμμή φορτίου και γραμμή κρουαζιέρας που δραστηριοποιούνταν κατά κύριο λόγο μεταξύ

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

των Κάτω Χωρών και της Βόρειας Αμερικής. Ως μέρος αυτής της πλούσιας κληρονομιάς, έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην μεταφορά πολλών εκατοντάδων χιλιάδων μεταναστών από την Ολλανδία στη Βόρεια Αμερική. Ο στόλος της αποτελείται από τα εξής πλοία: MS Statendam, MS Maasdam, MS Ryndam, MS Veendam, MS Rotterdam, MS Volendam, MS Zaandam, MS Amsterdam, MS Zuiderdam, MS Oosterdam, MS Westerdam, MS Noordam, MS Eurodam, MS Nieuw Amsterdam και το MS Prinsendam.

- ❖ **Costa Crociere:** Η Costa Crociere ή αλλιώς Costa Cruises, είναι μια ιταλική ακτοπλοϊκή γραμμή κρουαζιέρων, με βάση την Γένοβα της Ιταλίας, και λειτουργεί κάτω από τον έλεγχο της Carnival Corporation & plc. Ιδρύθηκε το 1854, και ενώ η εταιρεία αρχικά λειτουργούσε με φορτηγά πλοία, προκειμένου να φέρει ελαιόλαδο και κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα από τη Σαρδηνία, το 1924 πέρασε στον έλεγχο των υιών του ιδρυτή (Federico, Eugenio και Enrico), και ξεκίνησε την εμπορική της δραστηριότητα, με την αγορά του πλοίου Ραβέννα. Οι εμπορικές δραστηριότητες συνεχίστηκαν μέχρι την εισαγωγή των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών το 1947, με τακτικά δρομολόγια μεταξύ της Ιταλίας και της Νότιας Αμερικής. Η εταιρεία αργότερα μετέτρεψε το σύνολο του στόλου της με πλήρες ωράριο κρουαζιέρας, και ως ανεξάρτητη επιχείρηση έγινε μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες στην Ευρώπη. Αποκτήθηκε από την Carnival Corporation το 2000, και η Costa Cruises είναι τώρα μία από τις έντεκα εταιρείες που λειτουργούν υπό την Carnival και αντιπροσωπεύει περίπου το 16% των εσόδων της. Τα πλοία της είναι τα: Costa neoRiviera, Costa neoClassica, Costa neoRomantica, Costa Victoria, Costa Atlantica, Costa Mediterranea, Costa Luminosa, Costa Deliziosa, Costa Fortuna, Costa Magica, Costa Serena, Costa Pacifica, Costa Favolosa, Costa Fascinosa, και Costa Diadema.
- ❖ **P&O Cruises:** Η P & O Cruises είναι μια Βρετανο-Αμερικανική γραμμή κρουαζιέρας και άνηκε στο Carnival House του Σαουθάμπτον της Αγγλίας, ενώ τώρα λειτουργεί υπό την Carnival στο Ηνωμένο Βασίλειο. Αρχικά αποτελούσε συστατικό της Peninsular and

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Oriental Steam Navigation Company, και την γνωρίζουμε ως την παλαιότερη γραμμή κρουαζιέρας στον κόσμο, αφού λειτούργησε τα πρώτα επιβατηγά πλοία του κόσμου στις αρχές του 19^{ου} αιώνα. Είναι αδελφή εταιρεία και διατηρεί ισχυρούς δεσμούς με την P & O Cruises Αυστραλία. Η P & O Cruises έγινε θυγατρική της P & O Princess Cruises, η οποία στη συνέχεια συγχωνεύθηκε με την Carnival Corporation το 2003, ώστε να σχηματίσουν την Carnival Corporation & plc. Η P & O Cruises λειτουργεί σήμερα έχοντας στην κατοχή της επτά κρουαζιερόπλοια με συνολική χωρητικότητα 14.970 επιβατών και μερίδιο αγοράς 5% του συνόλου των γραμμών κρουαζιέρας σε όλο τον κόσμο. Το πιο πρόσφατο σκάφος, το MS Adonia, εντάχθηκε στο στόλο το Μάιο του 2011. Τα πλοία της είναι: Oriana, Aurora, Oceana, Arcadia, Ventura, Azura, και το Adonia.

- ❖ **Monarch Classic Cruises:** Η Monarch Classic Cruises ξεκίνησε την λειτουργία της στις αρχές Ιουλίου του 2006 κάτω από στενή κατεύθυνση και με τις συνεχείς και εντατικές προσπάθειες των ισχυρών, ευρέως γνωστών προσωπικοτήτων της διεθνούς ναυτιλίας και των τουριστικών αγορών της, με στόχο την αποκατάσταση της ποιότητας, και υψηλού επιπέδου κρουαζιέρας στο Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο, που αντιστοιχούν με εκείνες που έχουν αναδυθεί σε διεθνές επίπεδο τα τελευταία πέντε χρόνια. Σύμφωνα με την επιχειρηματική στρατηγική και φιλοσοφία της Monarch Classic Cruises, η γραμμή λειτουργεί στο Αιγαίο χρησιμοποιώντας μεσαίου μεγέθους πλοία που ταιριάζουν καλύτερα στο περιβάλλον του Ελληνικού αρχιπελάγους και στη τήρηση των περιορισμών των μικρών νησιών που δεν διαθέτουν τις κατάλληλες εγκαταστάσεις για να ανταποκριθεί στις ανάγκες του μεγάλου αριθμού των τουριστών κατά τρόπο έγκαιρο. Ο στόλος της αποτελείται από τα παρακάτω πλοία: Blue Monarch, Ocean Monarch και το Ocean Countess.
- ❖ **Aida Cruises:** Η AIDA Cruises είναι μία Βρετανο-Αμερικανική εταιρεία η οποία ανήκει σε Γερμανική γραμμή κρουαζιέρας, με έδρα το Ροστόκ της Γερμανίας. Αρχικά ιδρύθηκε

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ως Deutsche Seereederei με ένα πλοίο που ονομαζόταν Völkerfreundschaft («φιλία μεταξύ των λαών»), και μετέπειτα, συγκεκριμένα τη δεκαετία του 1960, εισήλθε στην βιομηχανία της κρουαζιέρας. Η εταιρεία εξαγοράστηκε από την P & O Princess Cruises το 2000. Το 2003, η P & O Princess συγχωνεύθηκε με την Carnival Corporation για να σχηματίσουν την Carnival Corporation & plc. Μετά τη συγχώνευση, η εκτελεστική εξουσία της AIDA Cruises μεταφέρθηκε στον όμιλο Costa Cruises, μια από τις κύριες εταιρείες του ομίλου Carnival Group, που ήταν αρμόδιος για τις μεγαλύτερες Ευρωπαϊκές μάρκες του ομίλου στο χώρο της κρουαζιέρας. Η AIDA Cruises είναι τώρα μία από τις έντεκα εταιρείες που λειτουργούν υπό την Carnival Group και αποτελεί το 6,5% του μεριδίου του εισοδήματος του ομίλου, με δική του ομάδα στελεχών, με επικεφαλής τον πρόεδρο της εταιρείας Michael Thamm. Τα πλοία της AIDA, που καλύπτουν τη Γερμανόφωνη αγορά, είναι γνωστά για το νεανικό στυλ τους και την φιλική τους υπηρεσία. Παρέχουν πολλές ανέσεις και ευκολίες και προσελκύουν νεότερους και πιο δραστήριους επισκέπτες επί του σκάφους. Ο στόλος της αποτελείται από: AIDAcara, AIDAvita, AIDAaura, AIDAdiva, AIDAbella, AIDAluna, AIDAblu, AIDAsol, AIDamar και το AIDAstella.

- ❖ **Thomson Cruises:** Η Thomson Cruises είναι μια Βρετανική γραμμή κρουαζιέρας που διενεργείται από την Thomson, και που προσφέρει κρουαζιέρες σε χαμηλές τιμές σε όλη την Ευρώπη, με πλοία υπό την αιγίδα της Louis Cruise Lines και της Holland America Line. Τα πλοία της είναι τα: Thomson Spirit, Thomson Celebration, Thomson Dream, Thomson Majesty και το Island Escape.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΤΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ

2.1. Ιστορική αναδρομή

Η κρουαζιέρα συνδέει την ψυχαγωγία του επιβάτη στο κρουαζιερόπλοιο με την επίσκεψή του σε ένα ή περισσότερα κοσμοπολίτικα λιμάνια, ικανοποιώντας την ανάγκη για γνωριμία με νέους τόπους και επαφή με άλλους πολιτισμούς (Μυλωνόπουλος, 2004). Η ιδέα των πρώτων κρουαζιερόπλοιων έχει τις ρίζες της το 1860 ενώ από το 1930 οι καμπίνες στα πλοία αναψυχής αποκτούν ιδιαίτερους χώρους υγιεινής (Μοίρα & Μυλωνόπουλος, 2005: 121). Το 1950-60 ναυπηγήθηκαν μεγάλα κρουαζιερόπλοια και αποτέλεσαν την αρχή για διατλαντικά ταξίδια που προορίζονταν κυρίως για υψηλές εισοδηματικές τάξεις. Από το 1960 ξεκινάει η «πρώτη γενιά» (1960-1980) κρουαζιερόπλοιων ενώ από τις αρχές της δεκαετίας του 1980, το κρουαζιερόπλοιο βρέθηκε στο επίκεντρο του τουριστικού ενδιαφέροντος λόγω των διαφημιστικών εκστρατειών εκείνων των εποχών. Από τη δεκαετία του 1990 ναυπηγούνται πλοία με μεταφορική ικανότητα περίπου 2.000 επιβατών και αρχίζει πλέον η κρουαζιέρα να θεωρείται ως ένας από τους πιο αναπτυσσόμενους τουριστικούς τομείς. Το 2001 είναι χαρακτηριστική χρονιά για την σημαντική αύξηση της ζήτησης φτάνοντας παγκοσμίως τους 10,7 εκατομμύρια επιβάτες. Σημαντικό είναι το γεγονός ότι γύρω από την υποστήριξη της κρουαζιεροπλοΐας έχει αναπτυχθεί ένα πλέγμα επαγγελματικών δραστηριοτήτων τα οποία χαρακτηρίζονται ως βιομηχανία κρουαζιέρας. Για την καλύτερη κατανόηση όμως της σημασίας της κρουαζιέρας είναι σημαντικό να αναφερθούν οι τουριστικές παροχές των κρουαζιερόπλοιων και να γίνει μια συνοπτική αναφορά μέσα από τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια.

2.2. Σύγχρονα κρουαζιερόπλοια και παροχές σύγχρονων κρουαζιερόπλοιων

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια προσφέρουν στον επιβάτη, θάλασσα, ήλιο, ψυχαγωγία και υπηρεσίες που διαφοροποιούνται από την απλή θαλάσσια μεταφορά που προσφέρουν τα επιβατηγά πλοία ενώ οι «ξενοδοχειακές λειτουργίες» τους προσδίδουν σε αυτά χαρακτηριστικά και υπηρεσίες ανάλογες με αυτές των ξενοδοχειακών μονάδων. Έτσι, τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν πολλές ευχάριστες εμπειρίες. Προσφέρουν ποικιλία γευμάτων κι εστιατορίων από τα πιο απλά έως τα πιο επίσημα. Στην πλειοψηφία τους διαθέτουν καζίνο και περισσότερα από ένα μπαρ. Επίσης, υπάρχουν πισίνες, μίνι γκολφ, spa για μασάζ, ινστιτούτα αισθητικής και περιποίησης. Τα δωμάτια έχουν δημιουργηθεί, όπως αντίστοιχα σε πολυτελή ξενοδοχεία, προκειμένου να προσφέρουν τη χαλάρωση και την απόλαυση της άνεσης του πλοίου και του δωματίου.

Η τιμή εξαρτάται από τη γραμμή κρουαζιέρας, τα αεροπορικά εισιτήρια, τα φιλοδωρήματα και τον αριθμό των ημερών. Έτσι, τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια μετατρέπονται σε πλωτά θέρετρα, ενώ για το λόγο αυτό (δηλαδή της παροχής όλων αυτών των τουριστικών υπηρεσιών) ναυπηγούνται κρουαζιερόπλοια μεγάλης χωρητικότητας π.χ. το κρουαζιερόπλοιο «Queen Mary 2» που ναυπηγήθηκε το 2004 έχει χωρητικότητα 150.000 κ.ο.χ., μεταφέρει 3.090 επιβάτες και έχει 1.253 άτομα πλήρωμα. Έτσι, τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια δίνουν τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες να καταπιαστούν με μια σειρά από ασχολίες και ως φυσικό επακόλουθο μετατρέπουν το χρόνο παραμονής εντός του πλοίου σε ευχάριστο και δημιουργικό. Τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια στην Ελλάδα προσφέρουν το ίδιο προϊόν με τους ανταγωνιστές της και διεκδικούν σημαντικό μερίδιο από τις ίδιες τουριστικές αγορές.

Οι διακοπές στα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια είναι ένα πρωτότυπο βιωματικό προϊόν, καθώς αποτελούν ένα πλωτό συνδυασμό θέρετρου, σκάφους αξιοθέατων, γκουρμέ εστιατορίων, τροφίμων, νυχτερινών κέντρων, εμπορικών κέντρων, συγκροτημάτων ψυχαγωγίας, αναψυχής και εγκαταστάσεων. Οι κρουαζιέρες προσφέρουν ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών, από τις ωφέλιμες προσφορές της μεταφοράς, διατροφής και των γευμάτων, έως τα άυλα συμβολικά και

συναισθηματικά πλεονεκτήματα που ενσωματώνονται σε προσωπικές εξυπηρετήσεις. Τα προγράμματα κρουαζιέρας διαθέτουν όλους τους τρόπους της συμμετοχής στις κοινωνικές και εκπαιδευτικές επιλογές, από τα μέρη για τους επιβάτες με κοινά χόμπι ή συμφέροντα, αθλητικά γεγονότα, καθώς και παιχνίδια, με γευσιγνωσία κρασιού και την τέχνη των δημοπρασιών, μαθήματα χορού, διαλέξεις εμπειρογνομόνων, μαγείρεμα και τις διαδηλώσεις με υπολογιστές και άλλα πολλά . Ο Garin απεφάνθη ότι τα κρουαζιερόπλοια "υπάρχουν για να παράγουν τίποτα, παρά τις άμεσες εμπειρίες της ευχαρίστησης και της ικανοποίησης". Πράγματι, γιατί η μεταφορά δεν είναι πλέον η κύρια λειτουργία του κρουαζιερόπλοιου, η ίδια η φύση του προϊόντος έχει αλλάξει.

2.3. Στελέχωση κρουαζιερόπλοιων

Στα κρουαζιερόπλοια συνήθως προσλαμβάνονται άτομα με σχετική επαγγελματική εμπειρία και καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας. Όσοι έχουν προηγούμενη εργασιακή εμπειρία σε κρουαζιερόπλοια συχνά προτιμώνται από τους εργοδότες. Οι εργαζόμενοι σε κρουαζιερόπλοια έρχονται από όλα τα μέρη του κόσμου. Οι άνθρωποι που αιτούνται για μια θέση σε ένα κρουαζιερόπλοιο θέλουν να ταξιδέψουν. Ωστόσο, αυτό δεν είναι αρκετό. Συνήθως, η εμπειρία από μια σχετική εργασία και η εργασία σε επαφή με το κοινό είναι απαραίτητη. Η πιο συνηθισμένη προϋπηρεσία είναι στη βιομηχανία της φιλοξενίας. Εστιατόρια και ξενοδοχεία είναι ιδανικά μέρη για εκμάθηση εξυπηρέτησης των πελατών και την εμπειρία των επισκεπτών. Το ξενοδοχείο και τα σχολεία μαγειρικής καθώς και οι ακαδημίες παρέχουν το καλύτερο φόντο. Οι απόφοιτοι από τα ιδρύματα αυτά πολύ συχνά προσλαμβάνονται από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας. Τα κρουαζιερόπλοια είναι ξενοδοχεία που επιπλέουν στο νερό, που δεν μπορεί κανείς να πάει στο σπίτι του στο τέλος της ημέρας, απλά ζουν στο ξενοδοχείο.

Στη βιομηχανία κρουαζιέρας προσλαμβάνονται και άνθρωποι με εμπειρία στον τουρισμό, την ψυχαγωγία, την εκπαίδευση, τη φροντίδα των παιδιών, την υγεία και την ομορφιά, τις πωλήσεις, τις πελατειακές σχέσεις, την καταλληλότητα, την ιατρική και τη λογιστική. Όλο το προσωπικό

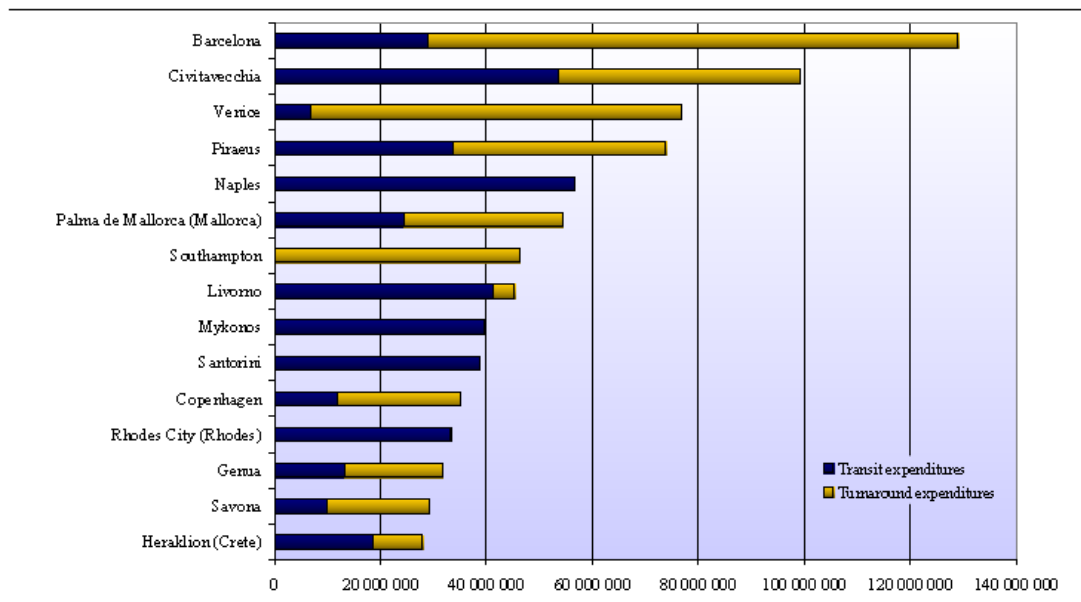
Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

της κρουαζιέρας πρέπει να είναι σε θέση να επικοινωνεί στα αγγλικά, αλλά και οι γνώσεις των άλλων δυτικών γλωσσών είναι πάντα ένα προτέρημα. Οι εταιρείες κρουαζιέρας, συνήθως, χρησιμοποιούν μετατροπείς σταδιοδρομίας-, κατά καιρούς φοιτητές και συνταξιούχους. Το προσωπικό κρουαζιερόπλοιων πρέπει να είναι έμπειρο, αξιόπιστο αποτελούμενο από ανθρώπους με εξωστρεφή χαρακτήρα και εξαιρετικές δεξιότητες εξυπηρέτησης πελατών. Οι εργοδότες αναζητούν άτομα που έχουν εκπληρώσει αυτό το είδος των προκλήσεων πριν. Ανεξάρτητα άτομα με ικανότητα να εργαστούν σε μια ομάδα είναι ευπρόσδεκτα (Παρδάλη, 1997: 102). Οι καλοί εργαζόμενοι να κάνουν τη δουλειά τους γρήγορα και αποτελεσματικά όσο και η διατήρηση υψηλών προτύπων ποιότητας. Εκείνοι που έχουν προηγουμένως εργασθεί σε ένα κρουαζιερόπλοιο έχουν ένα πλεονέκτημα διότι οι βιομηχανίες της κρουαζιέρας τους προτιμούν. Μερικές δημοφιλείς θέσεις εργασίας (όπως μάρμαν, λογιστήριο, προσωπικό περιοδείας κλπ) είναι συχνά διαθέσιμες μόνο για έμπειρους υποψηφίους, αλλά και νέους ανθρώπους που μπορούν μερικές φορές να προσληφθούν για μια θέση εάν παρουσιάζουν τις ιδιότητες τους κατά τη διάρκεια της συνέντευξης. Οι θέσεις εργασίας στο κατάστρωμα ή στο μηχανοστάσιο είναι συνήθως δύσκολες σχετικά με την πρόσληψη, εκτός και αν η εθνικότητα των υποψηφίων είναι η ίδια με την εθνικότητα των αξιωματικών. Οι περισσότεροι από τους υπαλλήλους είναι Έλληνες, Νορβηγοί, Ιταλοί, Βρετανοί ή Αμερικάνοι, αλλά υπάρχουν Πολωνοί και Κροάτες αξιωματικοί σε ορισμένα πλοία. Πολλοί Φιλιππινέζοι απασχολούνται στο κατάστρωμα και στα δωμάτια του κινητήρα.

Τέλος, όλοι οι εργαζόμενοι (τουλάχιστον στην Ελλάδα) σε κρουαζιερόπλοια πρέπει να διαθέτουν ναυτικό φυλλάδιο, το οποίο αποκτάται μετά την παρακολούθηση συγκεκριμένου κύκλου μαθημάτων από τις αρμόδιες σχολές (ΑΕΝ). Τα μαθήματα για την έκδοση του φυλλαδίου αφορούν στα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα και περιλαμβάνουν την εκμάθηση των εξής: σωστικά, πυροσβεστικά, Α' βοήθειες καθώς και προσωπική ασφάλεια και κοινωνικά καθήκοντα.

2.4. Η οικονομική επίδραση του τουρισμού στην Ευρώπη και την Ελλάδα

Με στοιχεία της έρευνας που διενήργησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσιάζεται ο παρακάτω πίνακας που δείχνει τα 15 πρώτα λιμάνια με κριτήριο τις δαπάνες των επιβατών. Αξίζει να σημειώσουμε ότι κάποια λιμάνια αποτελούν λιμάνια διέλευσης ή προορισμού (transit π.χ. Ρόδος, Μύκονος), άλλα λιμάνια αποτελούν σταθμούς επιβίβασης και αποβίβασης (Πειραιάς) και άλλα και τα δύο. Επίσης, υπάρχουν λιμάνια τα οποία παρόλο που αποτελούν σταθμούς επιβίβασης και αποβίβασης δεν αποτελούν τον άμεσο τουριστικό προορισμό των τουριστών, όπως π.χ. το λιμάνι Civitavecchia στην Ιταλία που αποτελεί την πρόσβαση για τον τελικό προορισμό της Ρώμης. Παρατηρούμε ότι το λιμάνι της Βαρκελώνης συγκεντρώνει τα υψηλότερα έσοδα ενώ το πρώτο ελληνικό λιμάνι είναι ο Πειραιάς που βρίσκεται στην τέταρτη θέση με συνολικά έσοδα από δαπάνες επιβατών γύρω στα 75.000.000.

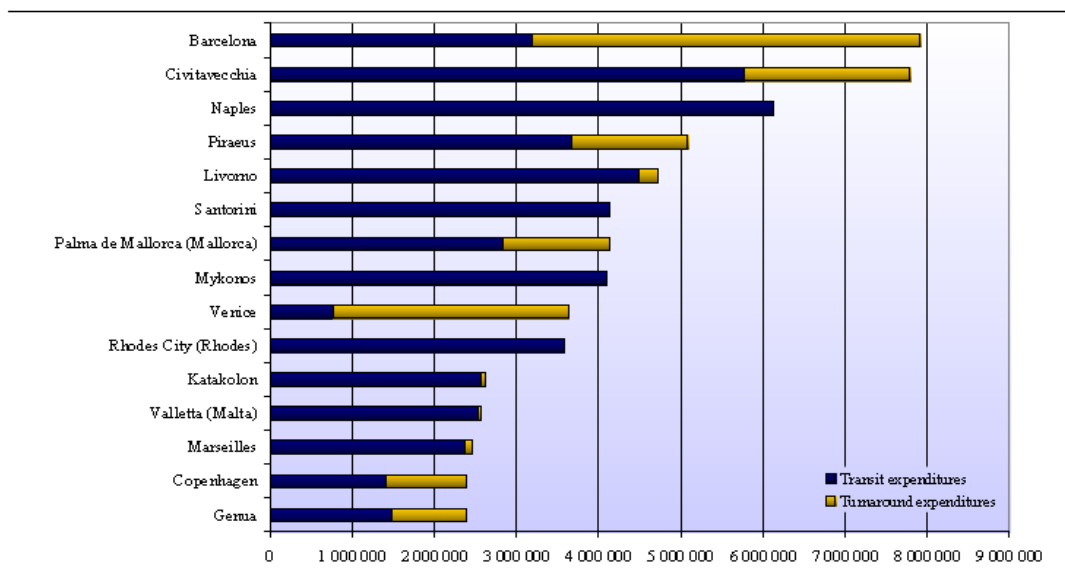


Γράφημα 1. Τα κορυφαία 15 λιμάνια με βάση τα συνολικά έξοδα επιβατών σε ευρώ

Εκτός από τις δαπάνες των επιβατών, το πλήρωμα των κρουαζιερόπλοιων, επίσης, αποτελεί πηγή εισοδήματος για το λιμάνι. Οι συνολικές δαπάνες των μελών του πληρώματος στο λιμάνι

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

υπολογίστηκαν πολλαπλασιάζοντας τον αριθμό των μελών του πληρώματος, μέλη που αποβιβάζονται σε λιμένα διαμετακόμισης (50% του συνόλου του πληρώματος) κατά 25 ευρώ. Ο ίδιος υπολογισμός γίνεται για τη δαπάνη των μελών του πληρώματος στα λιμάνια επιβίβασης-αποβίβασης. Το παρακάτω σχήμα δείχνει τις συνολικές δαπάνες του πληρώματος για τα 15 λιμάνια με τις υψηλότερες δαπάνες .

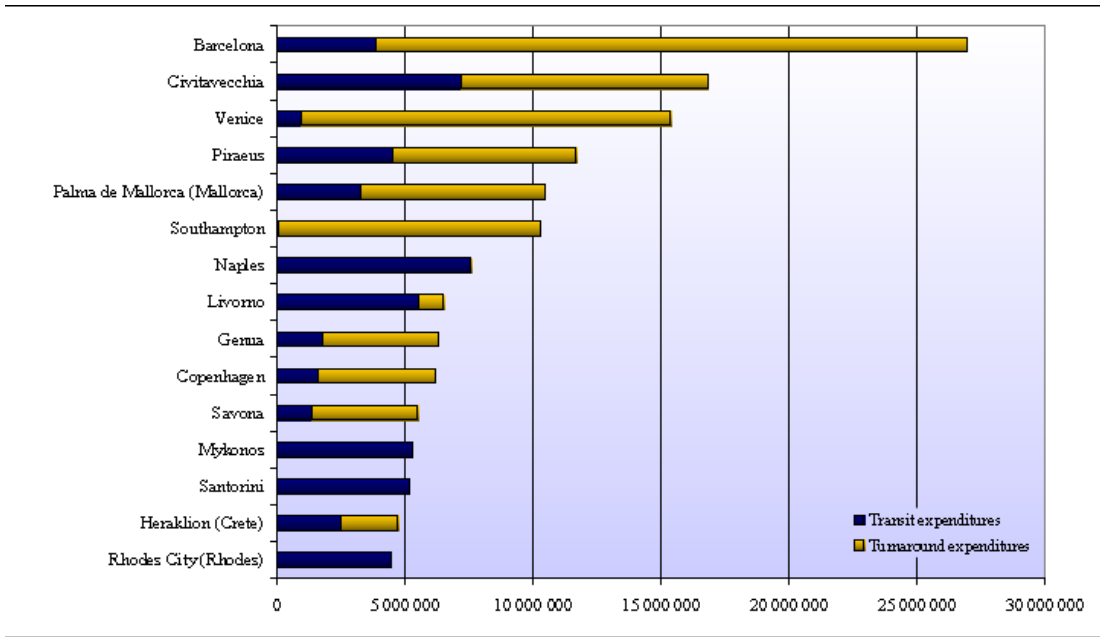


Γράφημα 2. Τα 15 κορυφαία λιμάνια με βάση τα συνολικά έξοδα του προσωπικού

Δαπάνες του πλοίου

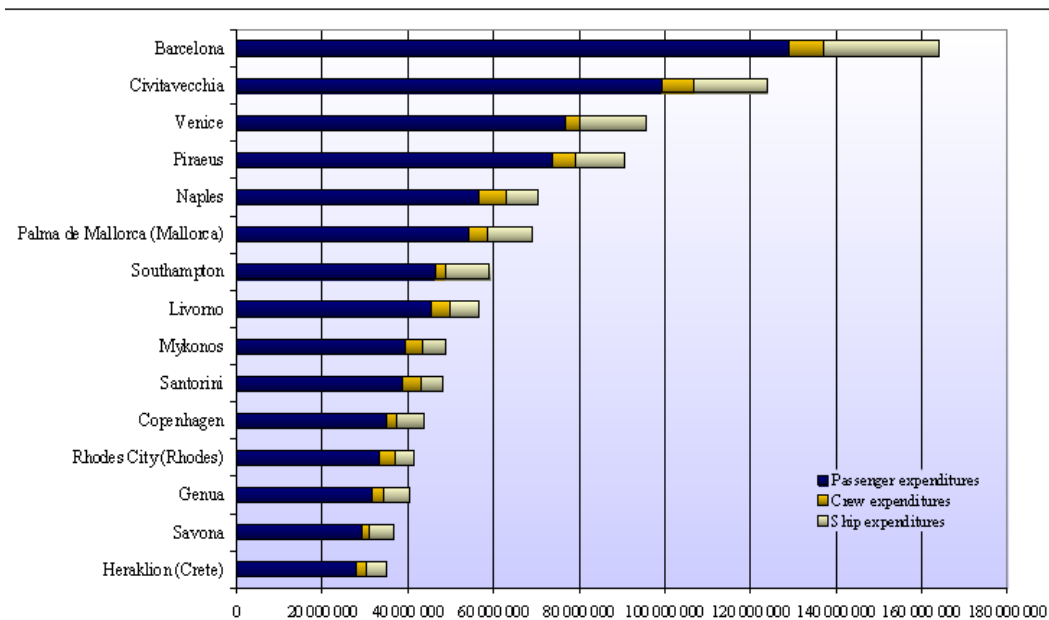
Τα ποσά των € 6 ανά επιβάτη για κλήσεις διέλευσης και € 24 ανά επιβάτη για κλήσεις ανάκαμψης χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό των δαπανών των πλοίων στα λιμάνια. Η διαφορά τιμής μεταξύ της διέλευσης και μεταστροφής οφείλεται κυρίως στο χειρισμό των αποσκευών. Για κλήσεις διέλευσης, κανένας χειρισμός αποσκευών δεν απαιτείται, ενώ για την επιβίβαση και αποβίβαση οι αποσκευές μετακινούνται δύο φορές. Πρόσθετες υπηρεσίες, όπως η παροχή νερού δεν περιλαμβάνονται στον υπολογισμό και ως εκ τούτου, δεν επηρεάζουν τα στοιχεία αυτά. Τα αποτελέσματα του υπολογισμού αυτού φαίνονται στο παρακάτω σχήμα.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ



Γράφημα 3. Τα 15 κορυφαία λιμάνια με βάση τα συνολικά έξοδα κρουαζιερόπλοιων

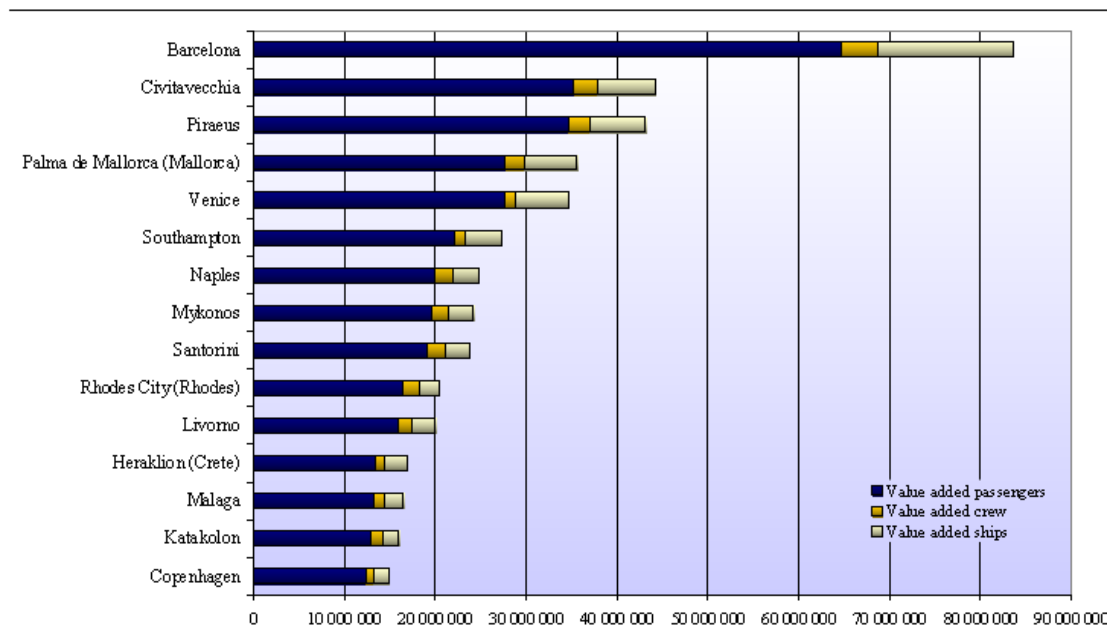
Οι συνολικές δαπάνες ελήφθησαν από το άθροισμα των διαφόρων πηγών εσόδων για το λιμάνι. Το αποτέλεσμα αυτού του υπολογισμού για τα κορυφαία 15 λιμάνια φαίνεται στο παρακάτω σχήμα. Τα μεγαλύτερα λιμάνια κρουαζιέρας έχουν σαφώς ένα πολύ μεγαλύτερο εισόδημα.



Γράφημα 4. Τα 15 κορυφαία λιμάνια με βάση τα συνολικά έξοδα από τον τουρισμό κρουαζιέρας

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Το παρακάτω σχήμα απεικονίζει τα κορυφαία 15 λιμάνια σε σχέση με την άμεση επίδραση από τις άμεσες δαπάνες προστιθέμενης αξίας (value added). Αυτή η εικόνα δείχνει τη διαφορετική κατάταξη και τις σχετικές διακυμάνσεις μεταξύ των λιμένων. Η Βαρκελώνη είναι το λιμάνι με την υψηλότερη προστιθέμενη αξία κατά πολύ, ενώ τα ιταλικά λιμάνια φαίνεται να έχουν μικρότερη προστιθέμενη αξία στις πωλήσεις τους. Τα Ελληνικά λιμάνια από την άλλη πλευρά, έχουν βελτιώσει τη θέση τους στην κατάταξη αυτή. Η αλλαγή αυτή είναι το αποτέλεσμα από τις διαφορές μεταξύ αυτών των χωρών όσον αφορά στο ποσοστό της άμεσης προστιθέμενης αξίας στις βιομηχανίες που επηρεάζονται από τον τουρισμό κρουαζιέρας (Vogel, et al. 2012: 132).



Γράφημα 5. Τα κορυφαία 15 λιμάνια με βάση τις άμεσες δαπάνες προστιθέμενης αξίας

Ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζει και ο ακόλουθος πίνακας που δείχνει τον τρόπο που κατανέμονται οι δαπάνες και η προστιθέμενη αξία από την κρουαζιέρα στις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες .

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Table III.2 : Income from cruise tourism per expenditure category per country and direct value added per country (in €)

Country	Tours & entrance fees	Food & beverages	Shopping	Transportation	Hotels	Port fees	Other	Shipping expenditures	Total expenditures	Direct value added
Belgium	1 583 784	900 862	1 298 228	173 570	0	344 301	344 301	548 586	5 195 631	1 789 264
Bulgaria	325 955	195 506	275 097	44 986	11 760	72 138	72 138	116 634	1 114 214	452 639
Cyprus	2 185 118	1 590 010	1 907 546	779 878	791 700	561 080	561 080	1 263 462	9 639 875	4 652 951
Denmark	8 231 936	7 931 741	8 049 175	5 658 519	6 883 324	2 537 739	2 537 739	6 702 738	48 532 909	16 472 774
Estonia	7 388 220	4 112 294	5 943 435	787 153	0	1 606 135	1 606 135	2 559 108	24 002 481	8 228 995
Finland	6 217 869	4 092 533	5 273 416	1 560 671	1 292 004	1 492 146	1 492 146	2 616 840	24 037 625	9 773 000
France	36 367 547	20 694 895	29 276 604	4 766 560	1 359 092	8 053 716	8 053 716	13 273 932	121 846 062	51 992 922
Germany	6 770 587	6 577 011	6 629 848	4 748 901	5 803 728	2 102 707	2 102 707	5 924 598	40 660 086	21 523 704
Greece	96 233 747	59 894 855	79 126 975	20 697 063	15 465 436	22 601 406	22 601 406	41 534 316	338 155 304	174 917 786
Ireland	3 014 757	1 820 199	2 506 332	494 781	240 912	681 568	681 568	1 120 668	10 560 786	5 801 055
Italy	120 406 708	88 993 679	105 582 103	45 109 701	46 751 236	31 257 027	31 257 027	70 638 060	539 995 543	192 300 445
Latvia	927 273	518 607	749 050	99 415	0	201 581	201 581	321 186	3 018 694	1 401 947
Lithuania	598 776	342 097	492 706	65 999	0	130 169	130 169	207 402	1 967 317	747 838
Malta	8 852 224	4 964 158	7 091 257	1 061 171	189 868	1 945 034	1 945 034	3 127 386	29 176 132	14 405 804
Poland	2 387 261	1 345 269	1 923 105	284 141	44 800	523 839	523 839	841 104	7 873 359	2 831 206
Portugal	13 596 214	8 373 651	11 195 292	2 721 153	1 869 336	3 158 887	3 158 887	5 305 830	49 379 251	19 539 032
Romania	190 960	110 271	138 595	21 341	0	41 513	41 513	66 144	630 337	244 216
Slovenia	256 160	150 989	216 580	29 394	0	55 687	55 687	88 728	853 226	337 925
Spain	82 132 777	68 374 829	75 574 696	41 308 265	46 934 860	22 956 567	22 956 567	39 523 474	419 762 034	217 373 594
Sweden	8 508 225	5 585 716	7 210 923	2 113 506	1 735 692	2 038 276	2 038 276	3 945 828	33 176 443	12 426 796
The Netherlands	2 540 890	2 726 768	2 618 813	2 121 748	2 657 872	841 266	841 266	2 429 742	16 778 366	6 795 135
United Kingdom	15 631 582	20 166 142	17 675 808	17 721 442	23 019 304	5 900 268	5 900 268	19 813 302	125 828 117	57 947 813

Γράφημα 6. Εισοδήματα από τον τουρισμό κρουαζιέρας ανά κατηγορία εξόδων ανά χώρα και με βάση τις άμεσες δαπάνες προστιθέμενης αξίας

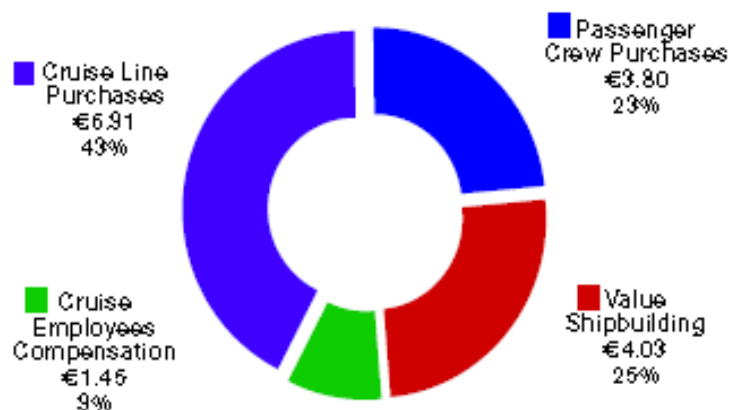
Ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη είναι μια δυναμική πηγή της οικονομικής δραστηριότητας παρέχοντας οικονομικά οφέλη σε όλους σχεδόν τους κλάδους και χώρες σε όλη την Ευρώπη. Επηρεάζει όλες τις σημαντικές πτυχές της βιομηχανίας, όπως: λιμενικές υπηρεσίες, ναυπηγική, τη συντήρηση των πλοίων, παροχή, πώληση, το μάρκετινγκ και η στελέχωση των κρουαζιερόπλοιων και των διοικητικών τους εγκαταστάσεων. Ενώ οι δημοσιονομικές και οικονομικές συνθήκες στην Ευρώπη κατά τη διάρκεια του 2013 συνέχισαν να περιορίζουν την αύξηση της αγοραίας ζήτησης, οι επιβάτες κρουαζιέρας, είτε προέρχονται από ή επισκέπτονται ευρωπαϊκούς λιμένες συνέχισαν να αυξάνονται με μέτριο ρυθμό (Vogel, et al. 2012: 103).

- Εκτιμάται ότι 6,4 εκατομμύρια κάτοικοι της Ευρώπης έκαναν κράτηση για κρουαζιέρες το 2013, μια αύξηση 3,6% σε σχέση με το 2012. Το 2013, οι Ευρωπαίοι αντιπροσώπευαν το 30% του συνόλου των επιβατών κρουαζιέρας σε όλο τον κόσμο, σε σύγκριση με 21,7% δέκα χρόνια νωρίτερα.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

- Ακριβώς πάνω από 6,0 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάστηκαν στις κρουαζιέρες τους από ένα ευρωπαϊκό λιμάνι, μια αύξηση 5,2% σε σχέση με το 2012. Σχεδόν 5 εκατομμύρια (83%) ήταν Ευρωπαίοι πολίτες.
- Η συντριπτική πλειοψηφία επισκέφθηκε λιμάνια της Μεσογείου, της Βαλτικής Θάλασσας και άλλων ευρωπαϊκών περιοχών και δημιουργούνται 31,2 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών κατά τη διάρκεια του 2013, σημειώνοντας αύξηση 8,7% σε σχέση με το 2012.
- Οι γραμμές κρουαζιέρας επισκέφθηκαν συνολικά περίπου 250 ευρωπαϊκές λιμενικές πόλεις, όπως στη Μαύρη Θάλασσα και στον Ατλαντικό.
- Επιπλέον, εκτιμάται ότι περίπου 15,2 εκατομμύρια πληρωμάτων ταξίδεψαν με κρουαζιερόπλοια που καταπλέουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες κατά τη διάρκεια του 2013.

Άμεσες δαπάνες της βιομηχανίας κρουαζιέρας γίνονται από τις εταιρείες, τους επιβάτες και τα πληρώματά τους. Σε όλη την Ευρώπη αυξήθηκαν κατά 4,7% το 2013 σε € 16,2 δισεκατομμύρια, μετά την αύξηση κατά 3,4% το 2012 και 3,3% το 2011.



Γράφημα 7. Άμεσα έξοδα της Βιομηχανίας της Κρουαζιέρας στην Ευρώπη το 2013

Οι συνολικές δαπάνες των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων και του πληρώματος ανήλθαν περίπου στα € 3,80 δις για αγορές κατά τη διάρκεια παραμονής στο λιμάνι, και για υπηρεσίες

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

όπως καταλύματα ή λιανική αγορά κοσμημάτων, ενδυμάτων και άλλων παρόμοιων αντικειμένων. Αυτό αντιπροσωπεύει μια αύξηση 4,5% επί των δαπανών των επιβατών και του πληρώματος το 2012, που είναι ελαφρώς χαμηλότερη από την αύξηση 5,7% το 2012 και λιγότερο από το μισό από την αύξηση του 10,7% παρουσίασαν κατά το 2011 (Vogel, et al. 2012: 138).

Η Ευρώπη είναι το κέντρο και παγκόσμιος ηγέτης στον τομέα της κατασκευής και της αποκατάστασης κρουαζιερόπλοιων. Μετά από τρία διαδοχικά έτη ύφεσης από το 2009 έως το 2011, οι δαπάνες για νέα κτίρια και συντήρηση παλαιότερων στις ευρωπαϊκές αποβάθρες σταθεροποιήθηκαν με μια μικρή αύξηση 0,3% σε 3,85 δις € το 2012. Αυτές οι δαπάνες παρουσίασαν μια πιο ισχυρή ανάπτυξη της τάξης του 4,7% μέσα στο 2013 φτάνοντας τα € 4.030 εκατομμύρια.

Στα συνολικά € 16,2 δισεκατομμύρια των άμεσων δαπανών από τις γραμμές κρουαζιέρας συμπεριλαμβάνονται και τα € 1.450 εκατομμύρια που καταβάλλονται ως αποζημιώσεις στους υπαλλήλους της κρουαζιέρας που κατοικούν στην Ευρώπη. Με τις αυξήσεις στο πλήρωμα και στους υπαλλήλους που εργάζονται στη στεριά για λογαριασμό των εταιρειών κρουαζιέρας να αυξάνονται κατά 5,6%.

Τέλος, οι γραμμές κρουαζιέρας διέθεσαν επίσης ένα ποσό της τάξης των € 6.900.000.000 σε ευρωπαϊκές επιχειρήσεις που υποστηρίζουν στις διοικητικές λειτουργίες της κρουαζιέρας, μια αύξηση της τάξης του 4,7% από το 2012.

Οι προαναφερόμενες δαπάνες από τα κρουαζιερόπλοια, τους επιβάτες τους και το πλήρωμα δημιούργησαν κατ' εκτίμηση 339.417 θέσεις εργασίας σε όλη την Ευρώπη μέσω της άμεσης, έμμεσης και οικονομικής επίπτωσης που προκαλείται. Αυτό είναι μια αύξηση 3,8% από το 2012. Με τη σειρά τους, οι εργαζόμενοι σε αυτές τις θέσεις εργασίας παρήγαγαν κατ' εκτίμηση € 39,4 δις στο σύνολο της παραγωγής και έλαβαν ως (άμεση, έμμεση και επαγόμενη) αποζημίωση περίπου € 10,5 δισεκατομμύρια συνολικά. Η συνολική επίπτωση της παραγωγής αυξήθηκε κατά 4,0%, ενώ η επίπτωση στη μισθολογική αποζημίωση αυξήθηκε κατά 4,3% από το 2012.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Ο τομέας της κρουαζιέρας δημιούργησε κατ' εκτίμηση € 16,2 δισεκατομμύρια σε άμεσες δαπάνες σε όλη την Ευρώπη. Οι δαπάνες αυτές προήλθαν από τέσσερις κύριες πηγές:

- Τους επιβάτες κρουαζιέρας
- Την κατασκευή και συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων
- Τις αγορές των εταιρειών κρουαζιέρας για την υποστήριξη των λειτουργιών τους
- Τους μισθούς του πληρώματος και των διοικητικών υπαλλήλων των εταιρειών κρουαζιέρας.

Επιπλέον, αυτή η δαπάνη επηρέασε σε κάποιο βαθμό την κάθε μια από τις 30 ευρωπαϊκές χώρες που περιλαμβάνονται στην ανάλυση. Οι δέκα πρώτες χώρες σε όρους δαπάνης αντιπροσωπεύουν το 94,7% των δαπανών της βιομηχανίας σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Η Ιταλία που αποτελεί σημαντικό κέντρο για την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων στην Ευρώπη (μαζί με τη Γερμανία) και η μεγαλύτερη αγορά επιβίβασης και προορισμού, επωφελήθηκε από € 4,57 δισεκατομμύρια σε άμεσες δαπάνες της βιομηχανίας κρουαζιέρας, μια αύξηση της τάξης 2,5% σε σχέση με 2012.

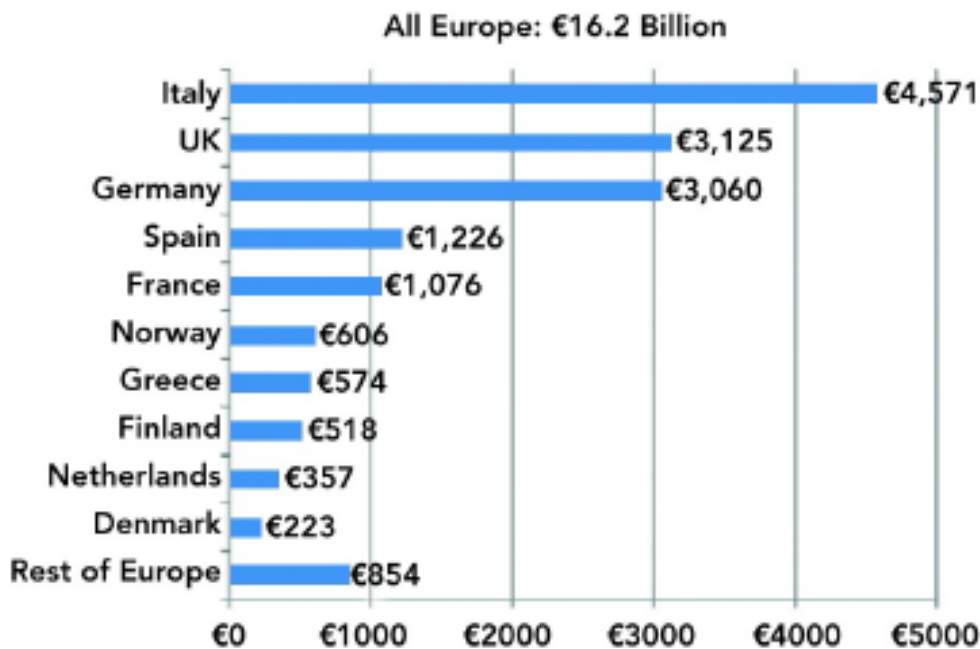
Το Ηνωμένο Βασίλειο είναι η μεγαλύτερη πηγή αγοράς για τους επιβάτες κρουαζιέρας στην Ευρώπη με 1.690.000 κατοίκους να κάνουν κρουαζιέρα κατά τη διάρκεια του 2013. Κατέχει τη δεύτερη θέση (από τρίτη το 2012) από την άποψη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας σε άμεσες δαπάνες με € 3.120 εκατομμύρια, μια αύξηση κατά 6,5% σε σχέση με το 2012.

Η Γερμανία είναι η μεγαλύτερη αγορά για την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων και συντήρησης, καθώς και η δεύτερη μεγαλύτερη πηγή αγοράς για επιβάτες στην Ευρώπη. Η συνολική άμεση δαπάνη από τον κλάδο της κρουαζιέρας στη Γερμανία αυξήθηκε κατά 3,6% από το 2012 έως € 3.060.000.000 το 2013 παρακινούμενη από την αύξηση κατά 5% σε κατασκευή

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

κρουαζιερόπλοιων σε γερμανικά ναυπηγεία και μια αύξηση κατά 4% σε δαπάνες επιβατών και του πληρώματος στα γερμανικά λιμάνια .

Ακόμη και με τη συρρίκνωση της ναυπηγικής βιομηχανίας από το 2009 μέχρι το 2011, τα έξι μεγάλα κέντρα για την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων και συντήρηση, η Γερμανία, η Ιταλία, η Γαλλία, η Ισπανία, η Φινλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο, ήταν μεταξύ των δέκα κορυφαίων χωρών των δαπανών κρουαζιέρας. Οι έξι αυτές χώρες είναι υπεύθυνες για το 93% των κατασκευών και συντήρησης των κρουαζιερόπλοιων σε παγκόσμιο επίπεδο και το 83% των συνολικών δαπανών της βιομηχανίας στην Ευρώπη κατά τη διάρκεια του 2013.



Γράφημα 8. Άμεσα έξοδα της Βιομηχανίας της κρουαζιέρας ανά χώρα το 2013, σε εκατομμύρια ευρώ

2.5. Η οικονομική συνεισφορά του κλάδου κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία

Τα άμεσα έσοδα που προκύπτουν από τον ευρωπαϊκό κλάδο της κρουαζιέρας έφτασαν τα €15 δις. το 2011 (από €8,5 δις. το 2005). Η Ιταλία συγκεντρώνει το 30% των συγκεκριμένων εσόδων, ενώ 9% αντιστοιχεί στην Ισπανία και μόλις 4% στην Ελλάδα (έσοδα της τάξης των €600 εκατ. που αντιστοιχεί στο 0,3% του ΑΕΠ και στο 5,2% της συνολικής τουριστικής δαπάνης) (Παρδάλη, 2012: 68).

Το γεγονός ότι το όφελος της ελληνικής οικονομίας από το συγκεκριμένο κλάδο είναι σχετικά χαμηλό, παρά την ελκυστικότητά της ως προορισμός κρουαζιέρας (απορροφώντας το 17% των επισκέψεων σε ευρωπαϊκά λιμάνια), αντανακλά σε μεγάλο βαθμό δύο διαρθρωτικά ζητήματα (Βλάχος & Ψύχου, 2012):

- Η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων (η οποία συνεισφέρει το 26% των συνολικών εσόδων του ευρωπαϊκού κλάδου κρουαζιέρας) ουσιαστικά δεν υφίσταται στην Ελλάδα. Η συγκεκριμένη δραστηριότητα πραγματοποιείται κυρίως στην Ιταλία και τη Γερμανία, οι οποίες συγκεντρώνουν το 1/2 των εν λόγω εσόδων, ενώ η Ελλάδα περιορίζεται σε μικροεπισκευές.
- Το χαμηλό μερίδιο των Ελλήνων επιβατών στην ευρωπαϊκή ζήτηση για κρουαζιέρα εντός και εκτός ευρωπαϊκών προορισμών (της τάξης του 1%) περιορίζει τα έσοδα που απορροφά η χώρα μας από τις εταιρείες κρουαζιέρας. Ειδικότερα, το μεγαλύτερο κομμάτι των εσόδων που αποκομίζουν οι ευρωπαϊκές οικονομίες από τις εταιρείες κρουαζιέρας (της τάξης του 35% επί των εταιρικών εσόδων) αφορά σε δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στις χώρες προέλευσης των επιβατών (π.χ. διαφημίσεις, αμοιβές πρακτορείων, έρευνες αγοράς). Σημειώνεται ότι περισσότερο από το 1/2 της ευρωπαϊκής ζήτησης προκύπτει από το Ην. Βασίλειο και τη Γερμανία.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η συνολική επίδραση των άνω παραγόντων κρατά την Ελλάδα εκτός δραστηριοτήτων που συνεισφέρουν περίπου το 1/2 των ευρωπαϊκών εσόδων από τον κλάδο της κρουαζιέρας. Ωστόσο, πέρα από αυτούς τους διαρθρωτικούς παράγοντες, η Ελλάδα δε καταφέρνει να απορροφήσει ούτε τα τουριστικά έσοδα που της αναλογούν ως μιας από τις πιο δημοφιλείς χώρες-προορισμούς κρουαζιέρας. Συγκεκριμένα, τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν κυρίως λιμάνια διέλευσης (ports-of-call) και όχι λιμάνια εκκίνησης (home ports) και, συνεπώς, οι δαπάνες των επιβατών αλλά και των εταιριών κρουαζιέρας που πραγματοποιούνται στη χώρα μας είναι χαμηλές καθώς (Βλάχος & Ψύχου, 2012: 81):

- οι εταιρείες κρουαζιέρας, συνήθως, χρησιμοποιούν τα λιμάνια εκκίνησης ως βάσεις από όπου προμηθεύονται καύσιμα, τρόφιμα και λοιπό εξοπλισμό, ενώ πραγματοποιούν και μεγάλο μέρος των επισκευών των πλοίων. Εκτιμάται ότι η μέση δαπάνη είναι της τάξης των €300 ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης (εκ των οποίων τα 2/3 αφορούν κόστος καυσίμων) έναντι περίπου €20 στα λιμάνια διέλευσης (που αφορούν κυρίως λιμενικά τέλη).
- Παράλληλα, στα λιμάνια εκκίνησης οι επιβάτες πραγματοποιούν δαπάνες διαμονής (καθώς παραμένουν τουλάχιστον μία ημέρα πριν ή μετά την κρουαζιέρα), ενώ παράλληλα η χώρα όπου βρίσκεται το λιμάνι εκκίνησης καρπώνεται επιπλέον όφελος μέσω των αεροπορικών εισιτηρίων (φόροι αεροδρομίου και ενδεχόμενα έσοδα σε αεροπορικές εταιρείες της χώρας). Θεωρώντας ότι σχεδόν το σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα φθάνει αεροπορικώς στο λιμάνι εκκίνησης, ενώ το 1/2 πραγματοποιεί μια διανυκτέρευση, εκτιμάμε ότι η μέση δαπάνη ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης είναι της τάξης των €300 (συμπεριλαμβανομένων και λοιπών δαπανών που πραγματοποιούν οι τουρίστες στη χώρα). Από την άλλη πλευρά, οι επισκέψεις των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης έχουν μικρή διάρκεια (της τάξης των 4-6 ωρών). Βάσει ευρωπαϊκών στοιχείων

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

και δικών μας εκτιμήσεων, η μέση δαπάνη ανά επιβάτη είναι της τάξης των €60 και αφορά κυρίως τρόφιμα, τουριστικά είδη, μεταφορές και αξιοθέατα.

Συνεπώς αν οι τουρίστες κρουαζιέρας που τώρα απλά διέρχονται από την Ελλάδα (1,5 εκατ. ετησίως) επέλεξαν κάποιο ελληνικό λιμάνι για να ξεκινήσουν την κρουαζιέρα τους, τα πρόσθετα έσοδα για την Ελλάδα θα ήταν σημαντικά. Ορισμένα από τα άνω έσοδα προκύπτουν άμεσα από τις δαπάνες των επιβατών, ενώ για να αυξηθούν και οι δαπάνες των εταιρειών κρουαζιέρας απαιτούνται σημαντικές βελτιώσεις υποδομών και υπηρεσιών προς τις συγκεκριμένες εταιρείες. Συγκεκριμένα, αθροίζοντας τις δύο παραπάνω επιδράσεις (€280/επιβάτη + €240/επιβάτη = €520/επιβάτη), τα επιπλέον έσοδα προσεγγίζουν τα €800 εκατ. ετησίως, στην περίπτωση που και τα 1,5 εκατ. τουρίστες κρουαζιέρας ξεκινούσαν από ελληνικά λιμάνια (Χλωμούδης, 2011: 102).

2.6. Σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης για τον εγχώριο κλάδο

Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα μπορεί να ευνοηθεί τα επόμενα χρόνια μέσω δύο παραγόντων: (i) την αύξηση της ζήτησης διεθνώς και (ii) την προώθηση του home porting στα ελληνικά λιμάνια. Υπό αυτές τις προοπτικές, εκτιμήσαμε τρία εναλλακτικά σενάρια για την πορεία της ελληνικής κρουαζιέρας την επόμενη πενταετία (Παρδάλη, 2012: 122):

➤ Σενάριο 1: Αύξηση της διεθνούς ζήτησης

Βάσει του υποδείγματός μας (όπως αναλύθηκε στην πρώτη ενότητα) και υποθέτοντας ότι (i) το κατά κεφαλήν εισόδημα σε σταθερές τιμές διεθνώς θα αυξάνεται με μέσο ρυθμό 2% την επόμενη 5ετία, (ii) οι τιμές της κρουαζιέρας σε ονομαστικούς όρους θα παραμένουν στα τρέχοντα επίπεδα (καθώς οι οικονομίες κλίμακας αναμένεται να ενταθούν) και (iii) οι τιμές των ξενοδοχείων σε ονομαστικούς όρους θα συνεχίσουν να αυξάνονται με το μέσο μακροχρόνιο ρυθμό τους (3% ετησίως), εκτιμάται ότι η διεθνής ζήτηση θα ξεπεράσει τα 30 εκατ. επιβάτες το 2016 (από 20 εκατ. το 2011).

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Σε περίπτωση που η Ελλάδα διατηρήσει σταθερό το μερίδιό της στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας, μπορεί να επωφεληθεί από την αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης συγκεντρώνοντας 7,5 εκατ. επισκέψεις το 2016 (από 5 εκατ. και 3 εκατ. επιβάτες τις προηγούμενες χρονιές). Με βάση την τρέχουσα κατάσταση (16% των επιβατών στην Ελλάδα ξεκινούν την κρουαζιέρα τους από ελληνικά λιμάνια), η αυξημένη κίνηση των επιβατών κρουαζιέρας μπορεί να αυξήσει τα ετήσια έσοδα του κλάδου κατά περίπου €300 εκατ. σε ορίζοντα πενταετίας (2,5 εκατ. επιπλέον διελεύσεις με συνεισφορά €80/διέλευση και 200 χιλ. επιπλέον επιβάτες εκκίνησης με συνεισφορά €600/επιβάτη).

➤ Σενάριο 2: Αύξηση του home porting στα ελληνικά λιμάνια

Δεδομένου ότι οι δαπάνες των επιβατών καθώς και των εταιρειών κρουαζιέρας είναι υψηλότερες στα λιμάνια εκκίνησης έναντι των λιμανιών διέλευσης, η ενίσχυση του ρόλου των ελληνικών λιμανιών ως βάσεις κρουαζιέρας θα έδινε σημαντική ώθηση στα έσοδα του κλάδου. Ακόμα και στην περίπτωση που η διεθνής ζήτηση παραμείνει στα τρέχοντα επίπεδα, η αύξηση του home porting στα ελληνικά λιμάνια θα μπορούσε από μόνη της να αποφέρει σημαντικά έσοδα. Συγκεκριμένα, η επίδραση είναι διπλή: (i) οι δαπάνες ανά επιβάτη είναι υψηλότερες στα λιμάνια εκκίνησης σε σχέση με τα λιμάνια διέλευσης και (ii) η ανάπτυξη των λιμένων εκκίνησης πιθανότατα θα οδηγήσει σε αύξηση των επισκέψεων διέλευσης καθώς στις κρουαζιέρες που θα ξεκινούν από Ελλάδα πιθανότατα θα προστεθεί ένας επιπλέον ελληνικός προορισμός (με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι επιβάτες εκκίνησης χωρίς να μειώνονται οι διελεύσεις). Έτσι, με τη διεθνή ζήτηση σταθερή, αν τα 2/3 των επιβατών που επισκέπτονται ελληνικά λιμάνια ξεκινούσαν την κρουαζιέρα τους από την Ελλάδα (από 16% το 2011), τα 2 εκατ. επιβάτες θα αντιστοιχούσαν σε 5,9 εκατ. επισκέψεις και τα συνολικά ετήσια έσοδα θα ξεπερνούσαν τα €1,2 δις., από €605 εκατ. το 2011 (περίπου 1,1 εκατ. επιπλέον επιβάτες εκκίνησης με συνεισφορά €600/επιβάτη).

➤ Σενάριο 3: Αύξηση της ζήτησης και του home porting

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Στην περίπτωση που θα έχουμε παράλληλα αύξηση της διεθνούς ζήτησης (30 εκατ. τουρίστες το 2016) και του home porting σε ελληνικά λιμάνια (τα 2/3 των επιβατών που επισκέπτονται ελληνικά λιμάνια να ξεκινούν από ελληνικό λιμάνι), οι επιβάτες εκκίνησης εκτιμάται ότι θα είναι περίπου 2 εκατ. το 2016 (από 0,3 εκατ. το 2011). Σε αυτή την περίπτωση, το πρόσθετο όφελος προσεγγίζει τα €1,3 δις. (2,4 εκατ. επιπλέον διελεύσεις με συνεισφορά €80/διέλευση και 1,8 εκατ. επιπλέον επιβάτες εκκίνησης με συνεισφορά €600/επιβάτη), φθάνοντας σε συνολική συνεισφορά της τάξης των €1,9 δις. το 2016.

Συνοψίζοντας, το πρόσθετο άμεσο ετήσιο όφελος για την ελληνική οικονομία από τον κλάδο κρουαζιέρας μπορεί να φθάσει από €300 εκατ. έως €1,3 δις. σε ορίζοντα πενταετίας, ανάλογα με το βαθμό αύξησης της ζήτησης και την ανάπτυξη του home porting. Παράλληλα, δεδομένου ότι η τρέχουσα άμεση συνεισφορά των €600 εκατ. αντιστοιχεί σε 12.000 θέσεις εργασίας, η άνω αύξηση των άμεσων εσόδων μπορεί να λειτουργήσει πολλαπλασιαστικά, δημιουργώντας συνολικά 10.000 - 30.000 νέες θέσεις εργασίας (20.000 – 40.000 θέσεις το 2016, από 12.000 θέσεις το 2011) (Παρδάλη, 2012: 128).

2.7. Προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει ο ελληνικός κλάδος

Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι τόσο η ανάπτυξη του home porting όσο και η δυνατότητα των ελληνικών προορισμών κρουαζιέρας να επωφεληθούν από την αύξηση της ζήτησης απαιτούν την ομαλή λειτουργία της αγοράς και δημιουργία κατάλληλων υποδομών .

Προς αυτή την κατεύθυνση υπογραμμίζουμε δύο θετικές ενέργειες:

- Με ρύθμιση τον Απρίλιο του 2012 προωθήθηκε η πλήρης άρση του καμποτάζ, με αποτέλεσμα να επιτρέπεται στις εταιρείες κρουαζιέρας (με σημαία εντός ή εκτός της Ε.Ε.) να πραγματοποιούν κυκλικά δρομολόγια με αφετηρία και τελικό προορισμό ελληνικά λιμάνια. Σημειώνεται ότι αντίστοιχες προσπάθειες είχαν γίνει στο παρελθόν, ωστόσο δεν

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ήταν αποτελεσματικές λόγω της υποχρέωσης των εταιρειών να υπογράφουν συμβάσεις με περιοριστικούς όρους (π.χ. συχνότητα διέλευσης, διάρκεια παραμονής στο λιμάνι, απασχόληση Ελλήνων ναυτικών), τακτική που δεν ακολουθείται στα ανταγωνιστικά λιμάνια της Μεσογείου. Αυτή η υποχρέωση πλέον αποσύρθηκε καθιστώντας τα ελληνικά λιμάνια περισσότερο ελκυστικά ως λιμάνια εκκίνησης κρουαζιέρας.

- Το επενδυτικό πρόγραμμα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς για την περίοδο 2012-2016 περιλαμβάνει δαπάνες της τάξης των €500 εκατ. που αφορούν στον κλάδο της κρουαζιέρας. Περίπου το ½ αυτών των κονδυλίων αφορά στην επέκταση του λιμένα κρουαζιέρας (με 6 νέες θέσεις πρόσδεσης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων) και στη δημιουργία σταθμών εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας, ενώ το υπόλοιπο ποσό προορίζεται για λοιπές σχετικές υποδομές στο λιμάνι του Πειραιά (ξενοδοχείο 5 αστερών, πολιτιστική ακτή, μέσο σταθερής τροχιάς για την γρήγορη πρόσβαση των επιβατών κρουαζιέρας στον ΗΣΑΠ και τον προαστιακό κ.α.). Οι επενδύσεις αυτές αναμένεται να βελτιώσουν σημαντικά την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού του Πειραιά σε σχέση με τα άλλα μεγάλα μεσογειακά λιμάνια. Από την άλλη πλευρά, δεδομένου ότι ο διεθνής κλάδος κρουαζιέρας ελέγχεται από 4-5 μεγάλες εταιρείες οι οποίες προγραμματίζουν τα δρομολόγια 2-3 έτη πριν την εκτέλεσή τους, όποια εμπόδια παραμένουν είναι απαραίτητο να αρθούν.

Η αναποτελεσματική λειτουργία των ελληνικών λιμανιών πλήττει την ανταγωνιστικότητά τους. Σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική, ο έλεγχος των λιμανιών ανήκει σε διεθνείς φορείς, ωστόσο τη διαχείριση των τερματικών σταθμών κρουαζιέρας αναλαμβάνουν ιδιωτικές εταιρείες και κυρίως οι ίδιες εταιρείες κρουαζιέρας. Η συμμετοχή τους στη διαχείριση εξασφαλίζεται μέσω πολυετών συμβάσεων παραχώρησης. Η εφαρμογή ενός τέτοιου σχήματος στα ελληνικά λιμάνια θα επέτρεπε την αξιοποίηση της τεχνογνωσίας των συγκεκριμένων εταιρειών για την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων σε υποδομές καθώς και τη βελτίωση των διαδικασιών και των συστημάτων λειτουργίας. Παράλληλα, η δυνατότητα προσαρμογής των λιμανιών στις ανάγκες

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

συγκεκριμένων εταιρειών κρουαζιέρας εξασφαλίζει διακίνηση περισσότερων επιβατών και κατ' επέκταση περισσότερα έσοδα για την εγχώρια αγορά. Συνεπώς, είναι σημαντικό να ξεπεραστούν οι θεσμικές δυσχέρειες όσον αφορά στην πραγματοποίηση συμβάσεων παραχώρησης, που θα επιτρέψουν στον εγχώριο κλάδο κρουαζιέρας να αξιοποιήσει τις προοπτικές του.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα όσον αφορά στα τρέχοντα προβλήματα λειτουργίας είναι η απουσία συστήματος κράτησης θέσεων πρόσδεσης (berth allocation) των κρουαζιερόπλοιων (όπως ισχύει στα περισσότερα μεσογειακά λιμάνια κρουαζιέρας), με αποτέλεσμα τα πλοία να εξυπηρετούνται βάσει της σειράς άφιξής τους στα λιμάνια. Αυτή η πρακτική αποθαρρύνει τις εταιρείες κρουαζιέρας να προσεγγίσουν τα ελληνικά λιμάνια, καθώς δεν μπορεί να γίνει έγκαιρος και αποτελεσματικός σχεδιασμός δρομολογίων. Αντίθετα, συγκριτικά πλεονεκτήματα μπορούν να προσφέρουν σε εταιρείες που χρησιμοποιούν τα ελληνικά λιμάνια ως βάσει εκκίνησης.

Οι υποδομές σε πολλά ελληνικά λιμάνια διέλευσης αδυνατούν να εξυπηρετήσουν ταυτόχρονα τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια μεγάλου μεγέθους, ενώ παρατηρούνται και άλλες σημαντικές ελλείψεις, όπως η απουσία κατάλληλων σταθμών εξυπηρέτησης επιβατών. Συνεπώς, υπάρχει τεράστιο περιθώριο ενδυνάμωσης της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμανιών μέσω της κατασκευής βελτιωτικών έργων, που θα μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν μέσω παραχώρησης τύπου BOT (Build, Operate and Transfer).

Προκειμένου να αντληθούν τα μέγιστα δυνατά έσοδα από την ανάπτυξη του home porting απαιτούνται περαιτέρω υποδομές για την καλύτερη εξυπηρέτηση των εταιρειών κρουαζιέρας. Συγκεκριμένα, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας σε τομείς όπως οι επισκευές πλοίων, η τροφοδοσία καυσίμων και άλλες υπηρεσίες προς εταιρείες κρουαζιέρας θεωρείται προαπαιτούμενο ώστε τα ελληνικά λιμάνια εκκίνησης να αναχθούν σε λιμάνια βάσης των εταιρειών.

Επιπλέον, πέρα από την αντιμετώπιση των άνω προβλημάτων είναι σημαντικό να διαμορφωθεί στρατηγική για την ομαλή άφιξη των τουριστών ώστε να αποφευχθούν καθυστερήσεις που

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

αποτρέπουν την ανάπτυξη του κλάδου. Η έλλειψη μιας τέτοιας στρατηγικής μέχρι στιγμής έχει οδηγήσει σε ματαιώσεις προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων και αναζήτηση εναλλακτικών δρομολογίων εκτός Ελλάδας, θέτοντας σε κίνδυνο ακόμα και τα τρέχοντα έσοδα του κλάδου. Παράλληλα, η ενίσχυση του brand name της χώρας μας στις διεθνείς αγορές, η προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών ναυλωμένων πτήσεων (charter) ή χαμηλού κόστους καθώς και η προώθηση ελκυστικών πακέτων διαμονής στα ελληνικά ξενοδοχεία θα μπορούσαν να στηρίξουν σημαντικά τη δυναμική της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Σημειώνουμε ότι καθώς ο κλάδος είναι ολιγοπωλιακός και οι εταιρείες κρουαζιέρας επιθυμούν σταθερούς (άρα και ικανοποιημένους) πελάτες, οποιαδήποτε μεταβολή στην εικόνα των ελληνικών λιμανιών (αλλά και της χώρας μας γενικότερα) εκτιμάται ότι θα έχει μεσοπρόθεσμη διάρκεια.

Συνεπώς, καταλήγουμε ότι τα οφέλη για την ελληνική οικονομία από την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας είναι σημαντικά. Ωστόσο, εάν δεν αντιμετωπισθούν οι παραπάνω προκλήσεις, είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι τα έσοδα αυτά θα παραμείνουν διαφυγόντα κέρδη .

2.8. Ατυχήματα κρουαζιερόπλοιων

Οι διακοπές σε ένα κρουαζιερόπλοιο υποτίθεται ότι είναι διακοπές χαλάρωσης στην πολυτέλεια, αλλά τα ατυχήματα είναι, επίσης, προ των πυλών. Τα ατυχήματα των κρουαζιερόπλοιων κυμαίνονται σε σοβαρότητα, με τα καταστροφικά γεγονότα να λαμβάνουν πολύ μεγάλη δημοσιότητα στα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Αν και μερικές φορές τα ατυχήματα αυτά οδηγούν σε σημαντικούς τραυματισμούς ή απώλεια ζωής, αυτό δεν συμβαίνει πάντα.

Πρόσφατα καταστροφικά ατυχήματα

1. Carnival Triumph

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Το Φεβρουάριο του 2013, η πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο του κρουαζιερόπλοιου Carnival Triumph δεν προκάλεσε τραυματισμούς, αλλά είχε ως αποτέλεσμα το πλοίο να χάσει ηλεκτρική ενέργεια και πρόωσης. Η φωτιά περιορίστηκε στο πίσω δωμάτιο του κινητήρα, και τα συστήματα πυρόσβεσης ενεργοποιήθηκαν και κατάφεραν την κατάσβεση της φωτιάς. Η γεννήτρια έκτακτης ανάγκης αποκατέστησε την ενέργεια στο πλοίο, και η Carnival έστειλε άλλο ένα από τα κρουαζιερόπλοια της, το Carnival Elation, στο χώρο του ατυχήματος για να μεταφέρει προμήθειες στους καταπονημένους φιλοξενούμενους, σύμφωνα με την Huffington Post (Vogel, et al. 2012: 124).

Το πλοίο περιφερόταν άσκοπα για πέντε ημέρες πριν να ρυμουλκηθεί στο λιμάνι Mobile της Αλαμπάμα. Η USA Today.com ανέφερε ότι οι επιβάτες αφηγήθηκαν «άθλιες συνθήκες στο πλοίο που περιλάμβαναν έλλειψη τουαλετών σε λειτουργία και τη διάχυση της αποχέτευσης στα δάπεδα των καμπίων. Τα φώτα και ο κλιματισμός παρουσίασαν αστοχία, και το πλοίο δεν είχε τρεχούμενο νερό για ένα διάστημα».

Λίγο μετά την ταλαιπωρία, οι επιβάτες κατέθεσαν αγωγή ενάντια στην Carnival. Σύμφωνα με δημοσίευμα του Reuters, η αγωγή χρέωσε σωματικές και συναισθηματικές βλάβες και επιδίωξε επίσης τιμωρητέα αποζημίωση για τις συνθήκες, συμπεριλαμβανομένης και της έλλειψης υγιεινής και αερισμού (Vogel, et al. 2012: 129).

2. Costa Concordia

Στις 13 Ιανουαρίου του 2012, το Costa Concordia, επίσης, ένα πλοίο της Carnival χτύπησε έναν ύφαλο κοντά στην ακτή, με αποτέλεσμα ένα βαθύ χάσμα στο κύτος που ακολουθήθηκε από την ανατροπή του πλοίου. Αυτή η καταστροφή έλαβε μεγάλη δημοσιότητα εν μέρει λόγω της ύποπτης συμπεριφοράς του καπετάνιου, Francesco Schettino, και πολλών αντικρουόμενων δηλώσεων που έκανε σχετικά με το ατύχημα, καθώς και της απώλειας 32 επιβατών.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Μετά το ατύχημα, το πλοίο άρχισε να γέρνει και ορισμένοι επιβάτες πήδηξαν στη θάλασσα, προσπαθώντας να κολυμπήσουν προς την ακτή. Τρεις πνίγηκαν και επτά τραυματίστηκαν σοβαρά, σύμφωνα με την ShipDetective.com, μια ανεξάρτητη ιστοσελίδα που αναφέρει στοιχεία σχετικά με θέματα που σχετίζονται με την κρουαζιέρα.

Ο Francesco Raccomandato, διευθυντής του κρουαζιερόπλοιου, κατέθεσε ότι ο ίδιος μίλησε απευθείας στον καπετάνιο Schettino και του είπε να ενημερώσει τους επιβάτες ότι «υπήρξε μια διακοπή ρεύματος που προκλήθηκε από τεχνική βλάβη στο πλοίο». Σύμφωνα με το BBC, τη νύχτα του ατυχήματος, ο Schettino είπε στην ερωμένη του, Domnica Cemortan, να "σωθεί". Στη συνέχεια, ο ίδιος εγκατέλειψε το πλοίο, ενώ οι επιβάτες ήταν ακόμα πάνω στο πλοίο που βυθιζόταν.

Από τον Δεκέμβριο του 2013, το πλοίο εξακολουθεί να είναι μέσα στο νερό κατά μήκος της ακτής του νησιού Giglio, αν και είχε επιδιορθωθεί το Σεπτέμβριο, σύμφωνα με το CNN. Η ολική επαναφορά αναμενόταν να τελειώσει το 2014 για να ολοκληρωθεί. Πέντε μέλη του πληρώματος έχουν καταδικαστεί, σύμφωνα με το FoxNews.com, και το BBC αναφέρει ότι ο Schettino θα μπορούσε να αντιμετωπίσει μέχρι και είκοσι χρόνια φυλάκιση για τις ενέργειές του, τη νύχτα του τραγικού ατυχήματος (Βλάχος & Ψύχου, 2012: 132).

3. Σημαντικά ατυχήματα κρουαζιερόπλοιων από το 2010 έως και σήμερα

Το Silver Explorer της Silverseas είχε καταστραφεί από θαλασσοταραχή στις 12 Ιανουαρίου του 2013. Το πλοίο 132 επιβατών είχε αναχωρήσει από την Ουσουάια της Αργεντινής σε μια κρουαζιέρα 18 ημερών στην Ανταρκτική, σύμφωνα με το USAToday.com. Το κρουαζιερόπλοιο επέστρεψε στην Αργεντινή μετά το ατύχημα, και το υπόλοιπο του ταξιδιού ακυρώθηκε. Το πλοίο είχε πλήρη εξουσία και έλεγχο και οι σταθεροποιητές δεν επηρεάστηκαν από την «κακοκαιρία».

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Δεν τραυματίστηκαν επιβάτες στο ατύχημα, αν και τέσσερα μέλη του πληρώματος είχαν μικροτραυματισμούς .

Το Allure of the Seas της Royal Caribbean International γνώρισε μια μικρή φωτιά στο μηχανοστάσιο γύρω στις 19:45 21 Απριλίου 2012, ενώ έπλεε από το St. Maarten στο Fort Lauderdale. Λίγο μετά το συμβάν, η Cynthia Martinez, εκπρόσωπος των γραμμών κρουαζιέρας, είπε στην θυγατρική της CBS στο Μαϊάμι ότι "το σύστημα υψηλής ομίχλης του πλοίου αμέσως ενεργοποιήθηκε, το οποίο περιόρισε και έσβησε τη φωτιά". Κανείς δεν τραυματίστηκε και το πλοίο ήταν σε θέση να πλεύσει στο λιμάνι χωρίς βοήθεια.

Στις 30 Μαρτίου του 2012 στις 20:19, μια μικρή φωτιά στον κινητήρα συνέβη στο πλοίο Azamara Quest. Σύμφωνα με την Huffington Post, η φωτιά γρήγορα έσβησε και δεν αναφέρθηκαν τραυματισμοί. Το πλοίο έτρεχε με την γεννήτρια μέχρι να αποκατασταθεί η ισχύς στο μηχανοστάσιο. Η ισχύς δεν θα μπορούσε να αποκατασταθεί με τους αεροσυμπιεστές και η εταιρεία αποφάσισε να ακυρώσει το υπόλοιπο της κρουαζιέρας, παρέχοντας επιστροφές και κουπόνια για μελλοντικό ταξίδι .

Σύμφωνα με το NBC News, το πλοίο Costa Allegra της Silverseas ζήτησε βοήθεια για την προσέλευσή του στο λιμάνι μέσω υδάτων που ήταν γνωστά ως ζώνη πειρατών στις 27 Φεβρουαρίου του 2012, μετά από μια πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο που κατέστρεψε τις γεννήτριες του πλοίου. Η ισχύς χάθηκε στους κινητήρες του πλοίου, στο φωτισμό και τον κλιματισμό. Το πλοίο παρέμεινε να παραπαίει κατά την διάρκεια της νύχτας μέχρι να φτάσει ένα γαλλικό αλιευτικό σκάφος για να το προσελκύσει στην ακτή, ένα κατόρθωμα που πήρε δύο ημέρες. Κανείς δεν τραυματίστηκε .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Ο τουρισμός κρουαζιέρας μπορεί να οριστεί ως μια πολυτελής μορφή ταξιδιού, που περιλαμβάνει διακοπές all inclusive σε κρουαζιερόπλοιο διάρκειας τουλάχιστον 48 ωρών, με καθορισμένο και συγκεκριμένο δρομολόγιο, στο οποίο το κρουαζιερόπλοιο καταπλέει σε πολλά λιμάνια ή πόλεις. Χαρακτηρίζεται από τη συγκέντρωση τεράστιου αριθμού ανθρώπων σε περιορισμένες περιοχές για σύντομες περιόδους, πολλαπλασιάζοντας έτσι τις αρνητικές επιπτώσεις που μπορεί να οδηγήσουν σε καταστροφή φυσικών και πολιτιστικών πόρων. Σύμφωνα με τον Johnson, η ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας απαιτεί διαφορετικές λύσεις διαχείρισης. Περιλαμβάνουν (α) την προώθηση ολιστικών ολοκληρωμένων δράσεων στις οποίες συμμετέχουν διεθνείς φορείς, φορείς εκμετάλλευσης γραμμών κρουαζιέρας και κοινότητες υποδοχής· β) μείωση του αντίκτυπου των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας για την προστασία των προορισμών· γ) αύξηση της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης των επιβατών· (δ) κατανομή των αυξανόμενων κερδών με πιο ισότιμο τρόπο μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης γραμμών κρουαζιέρας και των κοινοτήτων προορισμού. Ο Klein τόνισε ότι για να παραμείνει η βιομηχανία της κρουαζιέρας εστιασμένη στο θέμα της βιωσιμότητας, είναι σημαντικό οι μη κυβερνητικές οργανώσεις (ΜΚΟ) και άλλες ομάδες συμφερόντων να διπλασιάσουν τις προσπάθειές τους στους τομείς της διαχείρισης των μέσων ενημέρωσης, επηρεάζοντας επίσης τις νομοθετικές διαδικασίες.

Αν και η βιομηχανία κρουαζιέρας έχει φαινομενικά υιοθετήσει βιώσιμες καλές πρακτικές και καταβάλλονται προσπάθειες για να ανταποκριθεί στις περιβαλλοντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει, ορισμένα ζητήματα όπως οι επισκέψεις σε ευαίσθητες περιοχές, οι σχέσεις επιβατών-οικοδεσπότη στους επισκεπτόμενους προορισμούς και η διάθεση απορριμμάτων εξακολουθούν να είναι κρίσιμα. Απομένουν πολλά να γίνουν για να διασφαλιστεί ότι η ταχέως αυξανόμενη ζήτηση για κρουαζιέρες δεν υπερβαίνει τα φυσικά όρια του περιβάλλοντος. Αυτό θα οδηγούσε σε πιθανή σύγκρουση με τους στόχους της βιωσιμότητας που απορρέουν από τον

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

αντίκτυπο των εταιρειών κρουαζιέρας στις περιοχές τουριστικών προορισμών. Επιπλέον, έχει σημειωθεί ότι οι επιλογές τουρισμού κρουαζιέρας ποικίλλουν ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου και το είδος της εμπειρίας που προσφέρεται. Οι επιπτώσεις ποικίλλουν ευρέως και, ως εκ τούτου, πολλοί παράγοντες πρέπει να ληφθούν υπόψη από τις εταιρείες, κατά την ανάπτυξη στρατηγικών βιώσιμου τουρισμού κρουαζιέρας.

Επί του παρόντος, ο τουρισμός κρουαζιέρας περιλαμβάνει μια ποικιλία εγκαταστάσεων και ανέσεων, κάνοντας τα θαλάσσια ταξίδια πολύ πιο άνετα και ευχάριστα για τους ταξιδιώτες. Ο τουρισμός κρουαζιέρας έχει συνδεθεί με θαλάσσια θέρετρα, ανταγωνίζονται παραδοσιακούς προορισμούς στην αγορά και προσφέρουν στους τουρίστες μια εναλλακτική μορφή διακοπών. Ο Ritzer χρησιμοποίησε την έκφραση «καθεδρικοί ναοί της κατανάλωσης» για να τονίσει τη δομημένη και οργανωμένη φύση της παραγωγής και της κατανάλωσης στα κρουαζιερόπλοια, τα οποία είναι παρόμοια με τα επαναλαμβανόμενα περιεχόμενα των θεματικών πάρκων και των θυλάκων. Ομοίως, ο Quatemaine και ο Peter περιέγραψαν τις σύγχρονες κρουαζιέρες ως «καθεδρικούς ναούς της ψυχαγωγίας», όπου οι προορισμοί μοιάζουν με τα διαστήματα μιας συνεχιζόμενης παράστασης.

Ορισμένα χαρακτηριστικά του κλάδου της κρουαζιέρας φαίνεται να ευθυγραμμίζουν το προϊόν με πράσινες αξίες, καθώς η εμπειρία της κρουαζιέρας φέρνει τους επιβάτες σε επαφή με τον ήλιο, το νερό και την ύπαιθρο. Ωστόσο, το φιλικό προς το περιβάλλον προφίλ του τίθεται όλο και περισσότερο υπό αμφισβήτηση, ειδικά την τελευταία δεκαετία, η οποία έχει δει την εμφάνιση πλωτών πόλεων με τη μορφή υπερκρουαζιερόπλοιων, ικανών να μεταφέρουν πάνω από 5000 επιβάτες. Από αυτή την άποψη, οι Sweeting και Wayne όρισαν τη βιομηχανία κρουαζιέρας ως «ρυπαίνοντας, που χύνει λάδι και ρίχνει σκουπίδια στη θάλασσα», αν και τόνισαν επίσης ότι πολλές εταιρείες κρουαζιέρας εφαρμόζουν πλέον πρακτικές και διαδικασίες για να μειώσουν τις περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις. Αντίθετα, ορισμένοι συγγραφείς υποστήριξαν ότι, επειδή είναι

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

μια οργανωμένη και χωρικά περιορισμένη δραστηριότητα αναψυχής, ο τουρισμός κρουαζιέρας μπορεί να θεωρηθεί ως «βιώσιμος».

Η ανάγκη εναρμόνισης των συμφερόντων των τουριστικών εταιρειών με εκείνα των πληθυσμών και των οικοσυστημάτων που επισκέπτονται είναι το κύριο επίκεντρο μιας έκθεσης της UNESCO με επιρροή που επικεντρώνεται σε αυτόν τον εμπορικό τομέα [18]. Άλλες έρευνες συνέταξαν έναν μακρύ κατάλογο δυνητικά επιβλαβών περιβαλλοντικών επιπτώσεων που σχετίζονται με τα κρουαζιερόπλοια, οι περισσότερες από τις οποίες επιδεινώνονται με το αυξανόμενο μέγεθος των πλοίων: ζημιά στην άγκυρα, ρύπανση του αέρα και των υδάτων, ζημιά στα τοπικά φυσικά και πολιτιστικά οικοσυστήματα.

Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη της βιομηχανίας κρουαζιέρας φαίνεται να έρχεται σε σύγκρουση με το παράδειγμα της βιωσιμότητας. Ως εκ τούτου, φαίνεται απαραίτητο να γίνει σωστή αξιολόγηση των πιθανών οφελών, κινδύνων και επιπτώσεων του τουρισμού κρουαζιέρας. Σε αυτό το πλαίσιο, για μια αυθεντικά βιώσιμη εκδοχή της ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας, θα ήταν απαραίτητη η εφαρμογή μέτρων περιβαλλοντικής προστασίας, με τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων των προορισμών θαλάσσιου τουρισμού, όχι μόνο των φορέων εκμετάλλευσης των γραμμών κρουαζιέρας. Αυτό θα απαιτούσε μια μακροπρόθεσμη στρατηγική διαχείρισης, στην οποία θα συμμετέχουν διεθνείς φορείς, φορείς εκμετάλλευσης γραμμών κρουαζιέρας και κοινότητες υποδοχής.

Αν ληφθεί υπόψη από παγκόσμια σκοπιά, η αγορά της κρουαζιέρας βρίσκεται σε συνεχή ανάπτυξη, πολύ ανταγωνιστική και επενδύει σε νέα μέσα κάθε χρόνο. Τα στοιχεία της CLIA αναφέρουν ότι το 2016, 24,2 εκατομμύρια κρουαζιέρες διέσχισαν τις θάλασσες, ενώ στην πρόβλεψη του 2017, οι κρουαζιέρες αναμένεται να αυξηθούν παγκοσμίως στα 25,3 εκατομμύρια.

Αυτό το παγκόσμιο φαινόμενο μοιάζει πολύ με τις τάσεις της αγοράς στη Μεσόγειο Θάλασσα, όπου ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε σε 10,1 εκατομμύρια σε λιγότερο από 10 χρόνια, αυξάνοντας από 24,2 σε 34,3 εκατομμύρια από το 2007 έως το 2016. Ο αριθμός των χαμηλότερων

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

θέσεων ελλειμνισμού είχε φτάσει τις 26,3 εκατομμύρια στις αρχές του 2017, με αύξηση σχεδόν 80% από το 2007.

Όπως αναφέρθηκε στην εισαγωγή, η Μεσόγειος είναι δεύτερη μόνο μετά την Καραϊβική όταν θεωρείται προορισμός κρουαζιέρας, ακόμη κι αν το εγγύς μέλλον δεν φαίνεται να ακολουθεί την ίδια αναπτυξιακή τάση. Στην πραγματικότητα, μια πιο ρεαλιστική αξιολόγηση πρέπει να λαμβάνει υπόψη την επιθετική ανάπτυξη άλλων προορισμών, ειδικά εκείνων που βρίσκονται στην Ασία.

Η Μεσόγειος Θάλασσα αριθμεί περισσότερα από 100 λιμάνια που υποδέχονται κρουαζιέρες. Φυσικά η προσβασιμότητα, οι διαστάσεις, οι προσφερόμενες παροχές, η εγγύτητα σε τουριστικούς προορισμούς, οι υποδομές, οι επενδύσεις και οι τοπικές πολιτικές ποικίλλουν αισθητά. Σε αυτή την ανάλυση, δεν μπορεί να αγνοηθεί το πώς η ιδιόμορφη γεωπολιτική κατάσταση πολλών προορισμών της περιοχής της Μεσογείου επηρεάζει τις κρουαζιέρες. Αυτός είναι ένας από τους κύριους λόγους για τους οποίους θα ήταν καλύτερο να θεωρηθεί η περιοχή της Μεσογείου χωρισμένη σε μακροπεριοχές ή/και διαφορετικές θάλασσες.

Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία της MedCruise, το 2016, η κίνηση στη Μεσόγειο Θάλασσα παρέμεινε ουσιαστικά σταθερή σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Τα στοιχεία δείχνουν ότι, την ίδια περίοδο, η περιοχή της Αδριατικής αντιπροσωπεύει την ταχύτερα αναπτυσσόμενη αγορά κρουαζιέρας σε ολόκληρη τη Μεσόγειο Θάλασσα, με την υψηλότερη θετική διακύμανση τόσο όσον αφορά τις μετακινήσεις επιβατών όσο και τις κλήσεις κρουαζιέρας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τις τελευταίες δεκαετίες, ο τουρισμός κρουαζιέρας έχει δει τεράστια ανάπτυξη τόσο στον αριθμό των επιβατών όσο και στους προορισμούς. Το μειονέκτημα αυτής της ανάπτυξης είναι οι αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την κοινωνία. Αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο, εάν ο εξεταζόμενος προορισμός έχει ένα εύθραυστο οικοσύστημα. Η συσχέτιση του παραδείγματος της βιώσιμης ανάπτυξης με την πρακτική του τουρισμού κρουαζιέρας μπορεί να αποτελέσει λύση στα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος. Ωστόσο, αν και η βιομηχανία κρουαζιέρας έχει φαινομενικά υιοθετήσει βιώσιμες καλές πρακτικές, ορισμένα ζητήματα εξακολουθούν να είναι κρίσιμα. Πράγματι, οι αντιπαραθέσεις πηγάζουν από τις διαφορετικές απόψεις των διάφορων παραγόντων που εμπλέκονται στην αγορά —τουρίστες, εταιρείες κρουαζιέρας, τοπικές διοικήσεις, προμηθευτές, τοπικές εταιρείες και ενώσεις προστασίας του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς για να αναφέρουμε μόνο μερικές— οι οποίοι προσδιορίζουν τα οφέλη και το κόστος βιομηχανία κρουαζιέρας με διαφορετικούς τρόπους και χρονικά διαστήματα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Βλάχος, Γ., Ψύχου, Ε. (2012). Ναυλώσεις, Σταμούλης, Αθήνα
2. Γιωγγάρας, Α. (2006). Διαμεταφορά ναυτιλιακών γραμμών – Ένας πρακτικός οδηγός με βασικές έννοιες, Bookstars – Γιωγγαράς, Αθήνα
3. Θανοπούλου, Ε. (1994). Ελληνική και διεθνής ναυτιλία - Αλλαγές στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία: Η θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου, Παπαζήσης, Αθήνα
4. Θεοδωρόπουλος, Σ., Πάλλης, Α., Λεκάκου, Μ. (2006). Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία, Τυπωθήτω, Αθήνα
5. Μυλωνόπουλος, Δ. (2004). Ναυτιλία Έννοιες – Τομείς – Δομές. Σταμούλης, Αθήνα
6. Μυλωνόπουλος, Δ. & Μοίρα, Π. (2005). Θαλάσσιος Τουρισμός. Interbooks, Αθήνα
7. Παρδάλη, Α. (1997). Οικονομική και πολιτική των λιμένων, Interbooks, Αθήνα
8. Παρδάλη, Α. (2012). Το λιμάνι του Πειραιά – Διαχρονικοί μετασχηματισμοί και η αναπτυξιακή του συμβολή, Ιδιωτική Έκδοση, Πειραιάς
9. Φουστάνος, Γ. (2008). Ένας αιώνας ελληνικά επιβατηγά πλοία, Αργώ Εκδοτική, Αθήνα
10. Χλωμούδης, Κ. (2011). Τάσεις και Εξελίξεις στη Λιμενική Βιομηχανία, Παπαζήσης, Αθήνα
11. Amato, W. (2002). Cruise Ships, The Rosen Publishing, Minnesota
12. Cudahy, B. (2001). The Cruise Ship Phenomenon in North America, Cornell Maritime Press, Maryland
13. Dawson, P. (2000). Cruise Ships: An Evolution in Design, Conway Maritime, New York
14. Gibson, P. (2006). Cruise Operations Management, Elsevier, Burlington

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

15. Kingston Dowling, R. (2006). Cruise Ship Tourism, CABI, Oxfordshire
16. Kwortnik, R. (2008). Shipscape influence on the leisure cruise experience. International Journal of Culture. Tourism and Hospitality Research. Vol. 2 Iss 4 pp. 289 – 311.
17. Mancini, M. (2004). Cruising: A Guide to the Cruise Line Industry, Cengage Learning, New York
18. Quartermaine, P., Peter, B. (2006). Cruise: Identity, Design and Culture, Laurence King Publishing, London
19. Vogel, M., Papathanassis, A., Wolber, B. (2012). The Business and Management of Ocean Cruises, CABI, Oxfordshire
20. <http://www.e-nautilia.gr/ekdosi-nautikou-fylladiou-kai-sostikon/>
21. <http://www.olp.gr/el/>
22. <http://www.olp.gr/el/regulations-and-tariffs?limitstart=0>
23. <http://www.europeancruisecouncil.com/>
24. http://www.nautilia.gr/new/site/index.php?option=com_content&view=article&id=245:2011-02-17-10-03-30&catid=47:2010-09-14-08-55-48&Itemid=100