



ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΧΑΝΙΩΝ

Εισηγήτρια: Καστρινάκη Κωνσταντίνα Α.Μ.: 3786

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Δρ. Δήμου Ειρήνη

ΗΡΑΚΛΕΙΟ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2013

Copyright © Καστρινάκη Κωνσταντίνα, 2013

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Η έγκριση της πτυχιακής εργασίας από το Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του ΤΕΙ Κρήτης δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την καθηγήτρια μου Κυρία Ειρήνη Δήμου για την πολύτιμη καθοδήγηση που μου παρείχε σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της εργασίας και για τις χρήσιμες συμβουλές που με υπομονή μου έδωσε.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την Κυρία Μαρία Κοκκινάκη, εντεταλμένη σύμβουλο του Δήμου Χανίων σε θέματα τουρισμού και πρόεδρο της επιτροπής τουριστικής ανάπτυξης και προβολής του Δήμου Χανίων και τον Κύριο Αντώνη Τζαγκαράκη, ναυτιλιακό πράκτορα, για τον πολύτιμο χρόνο που μου παραχώρησαν για να παρθούν οι συνεντεύξεις, καθώς επίσης και για τις χρήσιμες πληροφορίες που μου έδωσαν.

Επίσης να ευχαριστήσω όλους εκείνους που με βοήθησαν κατά την εκπόνηση της έρευνας της εργασίας αυτής (Αστικό Κτελ Χανίων , Κυρία Ειρήνη Μιχαηλάκη, Κύριος Ζορμπάκος Νεκτάριος) όπως επίσης και αυτούς που μου απάντησαν στα ερωτηματολόγια διαθέτοντας το πολύτιμο χρόνο τους.

Ακόμα θα ήθελα να ευχαριστήσω την καθηγήτρια αγγλικών Κυρία Χριστίνα Αλευράκη για την πολύτιμη βοήθεια της που προσέφερε για την μετάφραση του ερωτηματολογίου της εργασίας καθώς και για το χρόνο που μου διέθεσε.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την Κυρία Παναγιώτα Καστρινάκη πτυχιούχο Πλαστικών Τεχνών και Επιστημών της Τέχνης του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων για το σχεδιασμό της εικόνας του εξωφύλλου της εργασίας αυτής.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία έγινε με σκοπό να παρουσιάσει την υφιστάμενη κατάσταση του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα καθώς και να εξετάσει τις προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου. Ακόμα μελετάται και η περίπτωση της πόλης των Χανίων, ένας νέος προορισμός κρουαζιέρας για την Ελλάδα.

Προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός της μελέτης, αντλήθηκαν πληροφορίες από το διαδίκτυο και έγινε πρωτογενής έρευνα με εργαλεία το ερωτηματολόγιο, το οποίο απευθυνόταν στους τουρίστες κρουαζιέρας, και την συνέντευξη, με εκπροσώπους από φορείς οι οποίοι ασχολούνται με το κλάδο αυτό. Η συγκεκριμένη διαδικασία έγινε με στόχο την ασφαλή και αξιόπιστη εξαγωγή αποτελεσμάτων και συμπερασμάτων σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση και τις δυνατότητες ανάπτυξης της κρουαζιέρας στην περιοχή των Χανίων.

Κύριο συμπέρασμα της έρευνας αυτής είναι ότι ο κλάδος της βιομηχανίας της κρουαζιέρας είναι ένας κλάδος με πολλά οφέλη. Σχετικά με την Ελλάδα, υπάρχουν πολλές προοπτικές ανάπτυξης, δίνοντας έτσι μια νέα ώθηση στη χώρα, όμως υπάρχουν και κάποιες αγκυλώσεις οι οποίες καθυστερούν την ανάπτυξη αυτή.

ABSTRACT

This thesis was designed to present the current state of cruise tourism in Greece and to examine the prospects for the industry. Moreover, the objectives of the study include the examination of the prospects for cruise tourism the city of Chania, one of the new cruise destinations in Greece.

In order for the aim of the study to be achieved, information was drawn from Internet sources and a primary research was conducted using two different tools: (a) a questionnaire which was addressed to cruise tourists in Chania, and (b) interviews with representatives of this industry. This aim of this process was extraction of reliable results and conclusions regarding the current situation and development potential of the cruise industry in the area of Chania.

The main conclusion of this research is that the cruise industry is an industry that offers various benefits to the destinations. As far as Greece is concerned, there are many growth prospects, giving a new impetus to the country, but there are unfortunately also some obstacles that delay this development.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	3
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
ABSTRACT	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
Τουρισμός	8
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	10
Κρουαζιέρα	10
Κρουαζιερόπλοια.....	12
Η ιστορική εξέλιξη της κρουαζιέρας και των κρουαζιερόπλοιων	14
Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της κρουαζιέρας	17
Παγκόσμια βιομηχανία	19
Η ανάπτυξη της ευρωπαϊκής βιομηχανίας κρουαζιέρας.....	20
Ο Ευρωπαϊκός στόλος κρουαζιέρας	20
Οικονομικές επιπτώσεις στην οικονομία των Ευρωπαϊκών χωρών.....	20
Η σημασία της Ευρωπαϊκής Βιομηχανίας κρουαζιέρας	23
Ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας	23
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	25
Η σημαντικότητα της κρουαζιέρας για την Ελλάδα και τα οφέλη της από την ανάπτυξη του κλάδου αυτού.	25
Η οικονομική συνεισφορά του κλάδου κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία.....	26
Η θέση της Ελλάδας στη βιομηχανία της κρουαζιέρας και η υστέρηση της σε έσοδα σε σχέση με τους ανταγωνιστές της.....	28
Άρση του Καμποτάζ και αναμενόμενες επιπτώσεις	30
Λιμάνι κόμβος (Home- port)	32
Πλεονεκτήματα και αδυναμίες της Ελλάδας για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας	33
Προκλήσεις που έχει να αντιμετωπίσει ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα	35
Προοπτικές ανάπτυξης.....	37
Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΑ ΧΑΝΙΑ	39
ΙΣΤΟΡΙΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ	39
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΜΕ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ	40

Συμπεράσματα πρόσφατης έρευνας από το Δήμο Χανίων.....	42
Ενέργειες του Δήμου Χανίων που στοχεύουν στην υποδοχή και εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων και των επισκεπτών κρουαζιέρας στα Χανιά	43
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ.....	46
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	46
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	49
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	49
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΩΝ	57
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	61
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	63
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	66
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1:	66
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2:	70
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3:	73
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4:	76

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο τομέας της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο είναι μια δυναμική πηγή οικονομικής δραστηριότητας που παρέχει πολλά οικονομικά οφέλη σε σχεδόν όλες τις βιομηχανίες και χώρες.

Οι τουρίστες κρουαζιέρας εκτιμούν όλα τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η κρουαζιέρα γι' αυτό το λόγο υπάρχει μια αυξητική τάση στην αγορά. Έτσι όλο και περισσότεροι προορισμοί προσπαθούν να κατοχυρώσουν μια θέση στην παγκόσμια αγορά της βιομηχανίας της κρουαζιέρας.

Η κρουαζιέρα βέβαια στην ελληνική αγορά δεν κατέχει το μερίδιο που κατέχει σε άλλες χώρες καθώς δεν έχει γίνει κατανοητή η σπουδαιότητα και η αναγκαιότητα της ανάπτυξης του κλάδου αυτού. Η Ελλάδα είναι μια χώρα η οποία έχει πολλές δυνατότητες αλλά και ελλείψεις.

Επίσης επιχειρείται μέσω των αποτελεσμάτων της έρευνας αλλά και μέσω πηγών , να εμφανιστούν οι προτιμήσεις, η ικανοποίηση των επισκεπτών αλλά και η γενικότερη εικόνα του επισκέπτη από την κρουαζιέρα τόσο σε γενικό όσο και τοπικό επίπεδο, δηλαδή της πόλης των Χανίων. Ακόμα επιχειρείται να εμφανιστούν οι γενικότερες βλέψεις για την κρουαζιέρα και το μέλλον της μέσω τοπικών φορέων και ταξιδιωτικών πρακτόρων.

Η εργασία απαρτίζεται από δύο μέρη, το θεωρητικό και το ερευνητικό. Στο θεωρητικό μέρος αντλούνται πληροφορίες για την παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας καθώς και για την ελληνική αγορά και τη θέση που κατέχει η χώρα μας στην παγκόσμια κατάταξη. Ακόμα στο θεωρητικό μέρος παρουσιάζονται γενικότερες πληροφορίες και για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην πόλη των Χανίων. Στο ερευνητικό μέρος μελετώνται τα αποτελέσματα της έρευνας και στη συνέχεια μέσω της ανάλυσης των δεδομένων διατυπώνονται κάποια βασικά συμπεράσματα.

Τουρισμός

Ο τουρισμός είναι ένας πολύ διαδεδομένος τρόπος ψυχαγωγίας, ενώ παράλληλα αποτελεί μια πολύ μεγάλη βιομηχανία και σημαντικότερη πηγή εσόδων για παραδοσιακά τουριστικές χώρες όπως την Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία και την Ελλάδα. Πρόσφατα χάρη στην μεγάλη μείωση του κόστους ταξιδιού, υπάρχουν ανερχόμενοι τουριστικοί προορισμοί όπως Τσεχία, Ουγγαρία, Κροατία, Τουρκία, Αίγυπτος, που προσελκύουν κάθε χρόνο και περισσότερους τουρίστες με όπλο τις χαμηλές τιμές και την καλή εξυπηρέτηση.

Η πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, οι ήπιες κλιματολογικές συνθήκες και το φυσικό κάλλος της Ελλάδας έχουν ως αποτέλεσμα η χώρα να συγκαταλέγεται μεταξύ των σημαντικότερων τουριστικών προορισμών παγκοσμίως. Η περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού μπορεί να προσφέρει πολλαπλά οφέλη τα οποία διαχέονται σε ολόκληρη την οικονομία, στηρίζοντας τις παραγωγικές της δομές και την περιφερειακή ανάπτυξη ιδιαίτερα σε περιοχές της χώρας, όπως τις νησιωτικές, όπου οι αναπτυξιακές προοπτικές είναι μικρότερες. Το γεγονός αυτό υποδεικνύει την αναγκαιότητα διερεύνησης των διακλαδικών σχέσεων και της συνεισφοράς του τουριστικού τομέα στην εγχώρια παραγωγική δραστηριότητα.

Οι κλάδοι εκείνοι που επηρεάζονται από την κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών των επισκεπτών σε μια περιοχή που δεν αποτελεί τον τόπο μόνιμης κατοικίας τους διακρίνονται στα καταλύματα, στην διατροφή (φαγητό και ποτά), στις μεταφορές, στις υπηρεσίες των ταξιδιωτικών πρακτορείων, στις ψυχαγωγικές-πολιτιστικές δραστηριότητες και στις αγορές αναμνηστικών, αλλά και προϊόντων καθημερινής χρήσης με τους αντίστοιχους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας που προσφέρουν τα αγαθά και τις υπηρεσίες τους να επηρεάζονται άμεσα από το ύψος της τουριστικής δαπάνης.

Ταυτόχρονα όμως, η ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος προκαλεί πρόσθετες θετικές επιπτώσεις στην οικονομία από την πλευρά των παραγωγικών μονάδων που προμηθεύουν τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τουρισμό, ενώ από την μεταβολή της ζήτησης για αγαθά και υπηρεσίες στην οικονομία, επηρεάζεται και το διαθέσιμο εισόδημα που λαμβάνουν τα νοικοκυριά κατά το μήκος της αλυσίδας αξίας των τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών.

Η πολιτιστική κληρονομιά, η μεγάλη ακτογραμμή και το φυσικό κάλλος προσδίδουν στην Ελλάδα σημαντικά συγκριτικά φυσικά πλεονεκτήματα, με αποτέλεσμα να συγκαταλέγεται μεταξύ των κυριότερων τουριστικών προορισμών παγκοσμίως. Βασικό χαρακτηριστικό του ελληνικού τουριστικού προϊόντος αποτελεί ο γεωγραφικός προσδιορισμός της ζήτησης από το εξωτερικό, καθώς στο σύνολό της σχεδόν προέρχεται από την Ευρωπαϊκή ήπειρο, με την αναλογία μάλιστα να μην εμφανίζει μεταβολή την τελευταία δεκαετία.

Η συμβολή της τουριστικής οικονομίας το 2011 στο ΑΕΠ της Ελλάδας φτάνει το 16,5%, ενώ η συνολική απασχόληση στην τουριστική οικονομία (758.300 θέσεις εργασίας) αντιστοιχεί στο 18,4% των απασχολουμένων

Συγκρινόμενος σε παγκόσμιο επίπεδο, ο ελληνικός τουρισμός καταγράφει ικανοποιητικές επιδόσεις. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (WTO), η Ελλάδα το 2011 ήταν 17η σε επίπεδο διεθνών αφίξεων και 19η σε επίπεδο εσόδων. Επίσης, σύμφωνα με το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ (WEF) το 2011, η χώρα μας καταλαμβάνει την 29η θέση μεταξύ 139 χωρών

στο Δείκτη Ταξιδιωτικής και Τουριστικής Ανταγωνιστικότητας, ενώ στο Γενικό Δείκτη Ανταγωνιστικότητας καταλαμβάνει μόλις την 83η.

Τα στοιχεία αυτά αποδεικνύουν ότι ο ελληνικός τουρισμός είναι ένας από τους ελάχιστους τομείς της εθνικής οικονομίας, ο οποίος είναι ανταγωνιστικός σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ο τουρισμός είναι σήμερα ο δυναμικότερα αναπτυσσόμενος τομέας της ελληνικής οικονομίας (Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, 2012) αφού:

- Η συμμετοχή του στο ΑΕΠ είναι σταθερά πάνω από 15% και κατά περιόδους ξεπέρασε το 18%.
- Δημιουργεί απασχόληση σε ένα ευρύτατο φάσμα δραστηριοτήτων, σε διαφορετικά επίπεδα γνώσεων και ειδίκευσης και κυρίως στους νέους και στη περιφέρεια.
- Ένας (1) στους πέντε (5) κατοίκους της Ελλάδας απασχολείται άμεσα ή έμμεσα στον τουριστικό τομέα.
- Κάθε Ευρώ που καταναλώνεται στον τουρισμό δημιουργεί υπερδιπλάσια δευτερογενή κατανάλωση στην υπόλοιπη οικονομία.

Τα χρονίζοντα αυτά προβλήματα και οι κακές επιδόσεις, σε συνδυασμό με την άνοδο των ανταγωνιστών μας και κυρίως με το έλλειμμα τουριστικής πολιτικής στην Ελλάδα, επιβεβαιώνουν την ανάγκη για δραστικές παρεμβάσεις στον τουρισμό.

Ο τουρισμός, ως τμήμα του ευρύτερου οικονομικού και κοινωνικού συστήματος, επηρεάζεται από τις εξελίξεις και τη δυναμική του συστήματος. Κατά συνέπεια, οι παράγοντες που θα επηρεάσουν την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη στο μέλλον είναι αυτοί οι οποίοι θα επηρεάσουν και την τουριστική ανάπτυξη. Η αναπτυξιακή φάση στην οποία βρίσκεται ο κάθε τουριστικός προορισμός σε συνδυασμό με τη γενικότερη ανταγωνιστικότητα της οικονομίας που τον περιβάλλει, διαμορφώνουν διαφορετική ένταση και μορφή επιρροής. Σε κάθε περίπτωση όμως, υπάρχει ένα ελάχιστο πλήθος παραγόντων που θα επηρεάσουν στο μέλλον όλους τους τουριστικούς προορισμούς. Πιο συγκεκριμένα, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι παρακάτω παράγοντες:

- Κλιματικές Αλλαγές
- Δημογραφικές Εξελίξεις
- Τεχνολογία
- Παγκοσμιοποίηση Ανταγωνισμού
- Ασφάλεια
- Μεσαία Τάξη
- Αντιλήψεις περί «Πολυτέλειας»

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Κρουαζιέρα

Η κρουαζιέρα ορίζεται ως οργανωμένες περιηγήσεις με ειδικά διαμορφωμένα πλοία. Χαρακτηρίζεται από το πλοίο που είναι παρόμοιο με ένα κινητό θέρετρο, το οποίο μεταφέρει επιβάτες (επισκέπτες) από ένα μέρος σε ένα άλλο. Σήμερα τα πλοία δεν θεωρούνται ως μέσα μεταφοράς αλλά ως πλωτά ξενοδοχεία.

Οι εταιρίες κρουαζιέρας αυξάνουν την προώθηση και την τοποθέτηση του δικού τους εμπορικού σήματος για να ενεργοποιήσουν τους πελάτες να αναγνωρίσουν τα προϊόντα καθώς ο ανταγωνισμός μεγαλώνει. Επιπλέον, δίνει την δυνατότητα στους πελάτες να κάνουν λιγότερες συγκρίσεις τιμών και να παίρνουν ευκολότερες αποφάσεις.

Η ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας είναι πρωτοφανής. Η αναβίωση της κρουαζιέρας έχει πραγματοποιηθεί στις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες και σήμερα αποτελεί ένα μικρό αλλά αυξανόμενο ρόλο στην παγκόσμια τουριστική βιομηχανία. Ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι μια εξειδικευμένη μορφή ή ένα είδος τουρισμού.

Η βιομηχανία κρουαζιέρας έχει εξελιχθεί σημαντικά από τις πρώτες μέρες των πρώτων επιβατηγών πλοίων. Η εξέλιξη αυτή έχει συμπεριλάβει ταξιδιωτικές εκδρομές, υπερατλαντικά ταξίδια, μεταπολεμική έκρηξη, διάλυση των επιβατηγών πλοίων καθώς και την έλευση της σύγχρονης πλευσης. Η βιομηχανία αυξάνεται τώρα με ταχείς ρυθμούς και είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς της ανάπτυξης του τουρισμού. Υπάρχουν πέντε ειδικά χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας που ελκύουν τους ταξιδιώτες:

- Οι επιβάτες έχουν την ευκαιρία να επισκεφτούν ποικίλους τόπους σε σύντομο χρονικό διάστημα χωρίς τα προβλήματα των άλλων τρόπων ταξιδιού.
- Τα πλοία είναι αυτόνομα.
- Τα κρουαζιερόπλοια έχουν διευθυντή κρουαζιέρας και προσωπικό αποκλειστική λειτουργία των οποίων είναι να βεβαιώνονται ότι οι επιβάτες περνάνε ευχάριστα το χρόνο τους.
- Υψηλής ποιότητας φαγητό σερβίρεται με ένα κομψό στυλ.
- Ο καθένας αρχίζει και τελειώνει τις διακοπές του την ίδια μέρα.

Διακρίσεις κρουαζιέρας

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

Η θαλάσσια κρουαζιεροπλοΐα 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 κρουαζιεροπλοΐα σε ολόκληρο τον κόσμο είναι η Καραϊβική θάλασσα, η οποία καλύπτει το 60% της βορειοαμερικάνικης 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.

Οι κοινωνικές εξελίξεις έχουν επιδράσει και στο χρόνο πραγματοποίησης μιας κρουαζιέρας. Η μέση διάρκεια της κρουαζιέρας μειώθηκε καθώς οι επιβάτες με μέσο εισόδημα αναζητούν ολιγοήμερες κρουαζιέρες με χαμηλότερο κόστος.

Οι θαλάσσιες κρουαζιέρες με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια (Μοίρα και Μυλωνόπουλος 2006) 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 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 τουρκικά 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 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.

Η ποτάμια κρουαζιεροπλοΐα, πραγματοποιείται σε πλωτούς ποταμούς στην Ευρώπη, στην Ασία, στην Αφρική και στη Βόρεια και Νότια Αμερική. Η ποτάμια κρουαζιεροπλοΐα 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 κρουαζιεροπλοΐα παρέχει τη δυνατότητα στους επιβάτες να απολαμβάνουν την ενδοχώρα των 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.

Κρουαζιερόπλοια

Τα κρουαζιερόπλοια είναι πρακτικά πλωτά ξενοδοχεία, τα οποία βρίσκονται σε κίνηση, δίνοντας τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες να πραγματοποιούν επισκέψεις και εκδρομές στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζουν. Ένα κρουαζιερόπλοιο είναι σαν μια μικρή πλωτή πολιτεία. Κατά μέσον όρο ένα κρουαζιερόπλοιο μεταφέρει περίπου 2.000-2.500 επιβάτες σε κάθε ταξίδι του, ενώ την ίδια ώρα απασχολεί στο πλοίο τουλάχιστον 1.000 ανθρώπους σε κάθε ειδικότητα που απαιτείται για να λειτουργήσει αυτή η μικρή



πολιτεία.

Τα κρουαζιερόπλοια είναι πλέον υπερσύγχρονα και εξοπλισμένα με σικ μπαρ, μοντέρνα εστιατόρια και πολυτελή σπα που θα μπορούσαν να ξεπεράσουν ακόμα και τα πιο πολυτελή ξενοδοχεία. Ακόμα ένα ταξίδι με κρουαζιέρα παρέχει άνεση στις μετακινήσεις καθώς δε χρειάζεται να ανοιγοκλείνει κανείς βαλίτσα κάθε λίγο. Οι πολλές εναλλαγές λιμανιών μέσα σε μια εβδομάδα δίνουν τη δυνατότητα στον επισκέπτη να επισκεφτεί πολλά μέρη χωρίς να γίνει αντιληπτό μιας και τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια ταξιδεύουν το βράδυ και το πρωί ο πελάτης αποβιβάζεται σε διαφορετικό λιμάνι. Οι πολυπληθείς δραστηριότητες που παρέχει το κάθε κρουαζιερόπλοιο δεν αφήνουν στιγμή ανεκμετάλλευτη γεμίζοντας δημιουργικά το χρόνο των πελατών διασκεδάζοντας, απολαμβάνοντας τις διακοπές του και χαρίζοντας του μοναδικές εμπειρίες.

Τύποι καμπινών / παροχές

Στα περισσότερα κρουαζιερόπλοια, υπάρχουν τέσσερις βασικούς τύπους καμπινών. Όλες οι καμπίνες είναι προσεγμένα επιπλωμένες και διακοσμημένες, με λειτουργικούς χώρους, και παρέχουν, μίνι μπαρ, τηλέφωνο, δορυφορική τηλεόραση, χρηματοκιβώτιο, αυτόνομο κλιματισμό, πλήρες εξοπλισμένο μπάνιο.

Inside cabins- Εσωτερικές καμπίνες



Οι εσωτερικές καμπίνες είναι ο ιδανικός τύπος καμπίνας για εκείνους που εκμεταλλεύονται ολόκληρη την ημέρα τους σε διάφορες δραστηριότητες στο πλοίο ή στις εκδρομές και αναζητούν απλά ένα ήσυχο και άνετο μέρος για να κοιμηθούν. Παρέχουν όλες τις βασικές ανέσεις που παρέχουν και οι άλλοι τύποι καμπινών και είναι η

οικονομικότερη λύση για να πάτε κρουαζιέρα.

Outside cabins- Εξωτερικές καμπίνες



Οι εξωτερικές καμπίνες, παρέχουν ότι και οι εσωτερικές, και επιπρόσθετα διαθέτουν ένα μεγάλο παράθυρο για να απολαμβάνει ο επισκέπτης την θέα στη θάλασσα.

Private balcony cabins- Καμπίνες με ιδιωτικό μπαλκόνι

Οι καμπίνες με ιδιωτικό μπαλκόνι είναι ο ιδανικός τύπος καμπίνας για τους επισκέπτες εκείνους που θέλουν να απολαύσουν ώρες ησυχίας με θέα την θάλασσα και τους ειδυλλιακούς προορισμούς καθώς και υπέροχα ηλιοβασιλέματα πάνω από τα κύματα. Πέρα



από τις βασικές ανέσεις, παρέχουν χώρο με καναπέ και τραπέζακι.

Sea view suites- Σουίτες με θέα θάλασσα



Προορίζονται για εκείνους που επιθυμούν ιδιαίτερη περιποίηση, με όλες τις ανέσεις, ιδιωτικό μπαλκόνι και πρόσθετο χώρο στην καμπίνα τους. Οι πελάτες που θα επιλέξουν αυτούς τους τύπους καμπίνας, απολαμβάνουν επιπρόσθετες υπηρεσίες όπως προτεραιότητα στην επιβίβαση, δικό τους buttler, καθώς και άλλες παροχές οι οποίες τους κάνουν να νοιώθουν ξεχωριστοί.

Η ζωή στο πλοίο

Η ζωή πάνω στο κρουαζιερόπλοιο είναι πολύ ενδιαφέρουσα, καθώς είναι αρκετά προσεγμένη ώστε να καλύπτει τις ανάγκες όλων των πελατών. Τα κρουαζιερόπλοια προσφέρουν αμέτρητες δραστηριότητες για κάθε επιβάτη. Χορός, ομαδικά παιχνίδια, μαθήματα τέχνης, διαλέξεις, αναρριχήσεις, γκολφ, δημοπρασίες έργων τέχνης, βιβλιοθήκη, πολυκαταστήματα και οι πισίνες είναι μερικές από τις δραστηριότητες που μπορεί να απολαύσει ο κάθε επιβάτης περνώντας ευχάριστα και δημιουργικά την ώρα του. Όμως η καλοπέραση δεν σταματά εκεί. Κάθε βράδυ διοργανώνονται βραδιές χορού, show, θεματικά πάρτι, θεατρικές παραστάσεις ικανοποιώντας τα γούστα κάθε επιβάτη.

Η ιστορική εξέλιξη της κρουαζιέρας και των κρουαζιερόπλοιων

Η Ελλάδα κατέχει διεθνώς περίοπτη θέση στον τομέα της κρουαζιέρας με τον υπό ελληνική σημαία αλλά και τον Ελληνόκτητο εμπορικό στόλο των κρουαζιερόπλοιων της. Η πρώτη διεθνής ελληνική καμπάνια για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο Αιγαίο έγινε στη δεκαετία του 1950 όταν ο Βασιλεύς Παύλος και η Βασίλισσα Φρειδερίκη κάλεσαν όλους τους βασιλικούς Οίκους της Ευρώπης σε Αιγαιοπελαγίτικη κρουαζιέρα με κρουαζιερόπλοιο που παραχώρησε δωρεάν η εταιρεία Ποταμιάνου. Σήμερα περιοχές που προσελκύουν ιδιαίτερα τα κρουαζιερόπλοια είναι η Καραϊβικά, κυρίως για το χειμώνα, η Μεσόγειος, η Βόρεια- Δυτική Ευρώπη και το Μεξικό. Η θαλάσσια περιήγηση δεν αποτελεί φαινόμενο της σύγχρονης εποχής. Η κρουαζιέρα ως τρόπος αναψυχής είναι γνωστή από την αρχαιότητα και αποτελούσε προνόμιο των εύπορων κοινωνικών τάξεων. Είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι από την αρχαιότητα υπήρχαν πλοία τα οποία χρησιμοποιούνταν για ψυχαγωγικούς λόγους. Επίσης, κατά τη Ρωμαϊκή περίοδο οι Ρωμαίοι πολίτες επισκέπτονταν ομαδικά αρχαίες ελληνικές πόλεις (Αθήνα, Κόρινθο, Ρόδο), με ειδικά ναυλωμένα πλοία, για να παρακολουθήσουν διάφορα θεάματα ή θρησκευτικές εορτές ή και για ανάπαυση

Στη διάρκεια του 15ου αιώνα η Βενετία οργάνωσε κατά συστηματικό τρόπο την ομαδική θαλάσσια περιήγηση στην προσπάθειά της να διακινήσει τους προσκυνητές προς τους Αγίους Τόπους. Μάλιστα, υπήρξε τόσο μεγάλο το ενδιαφέρον της Βενετίας για τη θαλάσσια περιήγηση ώστε θέσπισε ειδικούς κανόνες για την ασφαλή ναυσιπλοΐα. Την περίοδο αυτή δημιουργήθηκαν τουριστικές επιχειρήσεις με έδρα τη Βενετία που λειτουργούσαν πρακτορεία σ' όλες τις μεγάλες πόλεις της Ευρώπης, με σκοπό τη συγκέντρωση ταξιδιωτών-προσκυνητών και τη διακίνησή τους στους Άγιους Τόπους. Στο 17ο αιώνα η θαλάσσια περιήγηση με την εμφάνιση κυρίως των Άγγλων περιηγητών, αποκτά νέα μορφή που συνδυάζει την ψυχαγωγία με την αρχαιολατρία και γενικότερα την ιστορική έρευνα και φιλομάθεια. Κατά την περίοδο αυτή εγκαταλείπεται ο ομαδικός χαρακτήρας της θαλάσσιας περιήγησης και επικρατεί η θαλάσσια περιήγηση των μεμονωμένων ατόμων ή των μικρών ομάδων, ειδικότερα στην περιοχή της Μεσογείου θάλασσας.

Η ιδέα της κρουαζιεροπλοΐας, δηλαδή να ταξιδεύει κάποιος με πλοίο για αναψυχή και όχι για συγκοινωνιακούς λόγους, αποδίδεται στον Arthur Anderson, έναν από τους ιδρυτές της εταιρείας Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, που έγινε γνωστή στο χώρο της ναυτιλίας ως P & O. Το 1835 ο Anderson πρότεινε μια κρουαζιέρα από την Αγγλία προς τα νησιά Φερόες και στις ακτές της Ισπανίας με σκοπό την απόλαυση του ήλιου στη διάρκεια των χειμερινών μηνών. Το 1844 η P&O επέκτεινε τις κρουαζιέρες στη Μεσόγειο θάλασσα. Στις επόμενες δεκαετίες οι κρουαζιέρες πραγματοποιούνταν και σε άλλες θαλάσσιες περιοχές. Στη δεκαετία του 1860 επεκτάθηκε η ναύλωση και η διαχείριση των πλοίων για κρουαζιέρα. Το κύριο χαρακτηριστικό της ήταν η πολύμηνη διάρκεια και το υψηλό οικονομικό επίπεδο της πελατείας τους. Οι ταξιδιώτες διέθεταν άφθονο χρόνο και πλούτο και ταξίδευαν κυρίως για λόγους υγείας και όχι τόσο για να επισκεφθούν τα λιμάνια. Η κρουαζιέρα συνίστατο κυρίως στην απόλαυση του ταξιδιού και όχι τόσο στη γνωριμία των τόπων προσέγγισης του πλοίου. Έτσι το έτος 1868 το ατμόπλοιο «Quaker City», με χωρητικότητα 1.900 κ.ο.χ. πραγματοποίησε την πρώτη κρουαζιέρα από τις Η.Π.Α. στη Μεσόγειο θάλασσα. Η εταιρεία Orient Line of London σε συνεργασία με την εταιρεία Pacific Steam Navigation Co καθιέρωσαν τα πρώτα προγράμματα κρουαζιέρας προς τα φιόρδ της Νορβηγίας το 1889 και προς τη Μεσόγειο θάλασσα το 1893.

Πολλές φορές λόγω της εποχικότητας και λόγω της έλλειψης πελατείας τα επιβατηγά πλοία λειτουργούσαν ως κρουαζιερόπλοια. Έτσι, ο Albert Ballin, που διηύθυνε την επιβατική γραμμή που συνέδεε το Αμβούργο με την Αμερική, για να αντιμετωπίσει την απραξία των πλοίων στη διατλαντική αυτή γραμμή λόγω έλλειψης επιβατών, έστειλε το πλοίο «Augusta Victoria» (κατασκευής 1889, χωρητικότητας 7.661 κ.ο.χ.) σε κρουαζιέρα στη Μεσόγειο θάλασσα κατά τη διάρκεια του χειμώνα του έτους 1891. Μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, αυξήθηκε ο αριθμός των πλοίων που χρησιμοποιούνταν στην κρουαζιεροπλοΐα λόγω της αλλαγής της μεταναστευτικής πολιτικής των Η.Π.Α. Η χώρα αυτή έθεσε αυστηρούς περιορισμούς για την είσοδο μεταναστών στην επικράτειά της. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν η αλλαγή της χρήσης των επιβατηγών πλοίων, τα οποία προκειμένου να παραμείνουν ενεργά και να αντιμετωπίσουν την έλλειψη επιβατών χρησιμοποιήθηκαν ως κρουαζιερόπλοια. Τα κρουαζιερόπλοια της περιόδου από το 1860 έως το 1960 δεν διέφεραν σημαντικά από τα επιβατηγά πλοία, ως προς την κατασκευή και ως προς την παροχή υπηρεσιών. Η νέα εποχή της κρουαζιέρας αρχίζει στη δεκαετία του 1960 όταν το πλοίο ως μέσο

μεταφοράς επιβατών μεταξύ Αμερικής και Ευρώπης αντικαθίσταται από το αεροπλάνο. Οι πλοιοκτήτες προκειμένου να αξιοποιήσουν οικονομικά τα επιβατηγά πλοία, προβαίνουν στη μετασκευή τους σε κρουαζιερόπλοια. Στην προσπάθειά τους αυτή αντιμετώπισαν προβλήματα καθώς τα πλοία δεν διέθεταν αερισμό, ανοικτούς χώρους και άλλες ευκολίες για την εξυπηρέτηση των τουριστών. Ο κλιματισμός δεν υπήρχε στα πλοία μέχρι τη δεκαετία του 1950. Τα κρουαζιερόπλοια «πρώτης γενιάς» (1960-1980) ήταν μικρότερα από τους απογόνους τους και μετέφεραν λιγότερους από χίλιους επιβάτες. Η κατασκευή τους στηρίχθηκε στα επιβατηγά πλοία της δεκαετίας του 1960 με μια μικρή αύξηση στους χώρους ενδιαίτησης των επιβατών. Στη δεκαετία του 1970 το κρουαζιερόπλοιο άρχισε να λειτουργεί αμιγώς ως χώρος παροχής υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα με πεδίο δράσης την Καραϊβική και με πελατεία προερχόμενη από τη Β. Αμερική. Τα κρουαζιερόπλοια σχεδιάστηκαν με ανοικτούς χώρους – καταστρώματα για να υποδεχθούν αθλητικές δραστηριότητες π.χ. πισίνες, τένις κ.λπ.. Σκανδιναβικές και Ευρωπαϊκές εταιρείες ασχολήθηκαν με την εξερεύνηση της αγοράς της Καραϊβικής. Εταιρείες όπως η Norwegian Caribbean, Royal Caribbean, Royal Viking, Holland America, Carnival Cruises και Princess Cruises άρχισαν να δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Τη διαχείριση των περισσότερων κρουαζιερόπλοιων «πρώτης γενιάς» ανέλαβαν επιχειρηματίες, νέοι στην τουριστική βιομηχανία. Εξαίρεση σ' αυτό τον κανόνα αποτέλεσαν οι εταιρείες P & O, Cunard και Chandris Lines. Το κρουαζιερόπλοιο βρέθηκε στο επίκεντρο του τουριστικού ενδιαφέροντος στις αρχές της δεκαετίας του 1980 οπότε και άρχισαν να κατασκευάζονται νέα πλοία ειδικά σχεδιασμένα για κρουαζιέρες. Σ' αυτό βοήθησαν οι «επιθετικές» διαφημιστικές εκστρατείες αλλά και τα προγράμματα και οι τηλεοπτικές ταινίες, όπως το γνωστό «Πλοίο της αγάπης» (Love Boat), που άρχισαν να προβάλλονται και να διαμορφώνουν μια ελκυστικότερη εικόνα για τις κρουαζιέρες. Αυτή η αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρες ενθάρρυνε τις εταιρείες να ναυπηγήσουν πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας. Τα πλοία αυτά ανήκουν στη «δεύτερη γενιά» κρουαζιερόπλοιων. Για τα πλοία της «δεύτερης γενιάς» υιοθετήθηκε από την εταιρεία Holland America η ονομασία Ocean Liners. Στη «δεύτερη γενιά» κρουαζιερόπλοιων παρατηρείται έντονη η τάση για την αύξηση του αριθμού των εξωτερικών καμπίνων καθώς περισσότεροι επιβάτες αναζητούν την απόλαυση του φυσικού περιβάλλοντος (ήλιο, θαλάσσια θέα, φεγγάρι) καθ' όλη τη διάρκεια της κρουαζιέρας. Στη δεκαετία του 1990 ναυπηγούνται πλοία με μεταφορική ικανότητα περίπου 2.000 επιβατών. Πρόκειται για τη γενιά των κρουαζιερόπλοιων που χαρακτηρίζονται ως «μεγαθήρια». Χαρακτηριστικά πλοία είναι το «Sovereign of the Seas» της εταιρείας Royal Caribbean, το «Monarch of the Seas» και το «Majesty of the Seas». Τα κρουαζιερόπλοια αυτά πραγματοποιούσαν επταήμερες κρουαζιέρες στην Καραϊβική θάλασσα. Το «Sovereign of the Seas», που χαρακτηρίστηκε «πλωτό εμπορικό κέντρο», συμβολίζει και την αλλαγή στη φιλοσοφία της κρουαζιέρας από απλό ταξίδι αναψυχής σε «αυτάρκη – πλήρη εμπειρία διακοπών». Στη γενιά αυτή των κρουαζιερόπλοιων κυριαρχεί το στοιχείο της πολυτέλειας και η υψηλή παροχή υπηρεσιών ξενοδοχειακού τύπου, δηλαδή διαμονή, εστίαση, ψυχαγωγία, ημερήσιες και νυχτερινές δραστηριότητες και ξενάγηση στα λιμάνια. Στη δεκαετία του 1990 η αγορά της κρουαζιέρας ήταν ένας από τους ταχύτατα αναπτυσσόμενους τομείς της οικονομίας. Ιδιαίτερα παρατηρήθηκε αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρες στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην υπόλοιπη Ευρώπη και αργότερα στις περιοχές της Ασίας - Ειρηνικού. Η κρουαζιέρα με ετήσια αύξηση που ανέρχεται στο 8%, από το 1988 παρουσίασε σχεδόν διπλάσιο ρυθμό

ανάπτυξης απ' ότι η τουριστική δραστηριότητα στο σύνολό της (Μοίρα και Μυλωνόπουλος 2006) .

Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσφέρει στον επιβάτη, θάλασσα, ήλιο, ψυχαγωγία και υπηρεσίες που διαφοροποιούνται 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 σ' αυτό έχουν ειδικότητες ανάλογες των σύγχρονων ξενοδοχειακών μονάδων (π.χ. Hotel manager). Η ειδοποιός διαφορά του κρουαζιερόπλοιου από το συμβατικό ξενοδοχείο έγκειται στο γεγονός ότι αυτό λόγω της ικανότητας πλεύσης μπορεί να μετακινείται γεωγραφικά ώστε να ανταποκρίνεται στην εκάστοτε ζήτηση κλινών. Είναι σαφής η τάση για ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων ολοένα και μεγαλύτερης χωρητικότητας προκειμένου αυτά να παρέχουν υπηρεσίες που υπερβαίνουν τη συμβατική ξενοδοχειακή λειτουργία, με σκοπό να καλύψουν όλες τις παροχές ενός υπερπολυτελούς ξενοδοχειακού - τουριστικού συγκροτήματος (π.χ. spa, γυμναστήρια, εσωτερικές και εξωτερικές πισίνες, γήπεδα γκολφ τένις - basket, αίθουσες τέχνης, θέατρα, επιχειρηματικά κέντρα, κινηματογράφοι, συνεδριακοί χώροι, πολυκαταστήματα). Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο μετατρέπεται σε πλωτό θέρετρο. Η «κρουαζιέρα της πολυθρόνας» και το «κρουαζιερόπλοιο – πλωτός οίκος ευγηρίας» που ήταν τα χαρακτηριστικά της κρουαζιεροπλοΐας των προηγούμενων δεκαετιών μετεξελίσσεται σε «κρουαζιέρα δράσης» και το κρουαζιερόπλοιο σε χώρο πολυδύναμης δραστηριότητας, στοιχεία που χαρακτηρίζουν πλέον την κρουαζιέρα στις αρχές του 21ου αιώνα.

Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της κρουαζιέρας

Τις τελευταίες δεκαετίες πολλοί προορισμοί έχουν ενθαρρύνει τις τουριστικές δραστηριότητες που σχετίζονται με την βιομηχανία της κρουαζιέρας. Έχει διατυπωθεί επίσης σημαντική αύξηση της παγκόσμιας τουριστικής βιομηχανίας της κρουαζιέρας, με αυξημένη χωρητικότητα στα πλοία. Αυτό συνεπάγεται στην ανάπτυξη των σχετικών υποδομών, όπως τερματικοί σταθμοί επιβατών κρουαζιέρας σε πολλές πόλεις. Υπάρχουν οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη που συνδέονται με τον τουρισμό της κρουαζιέρας.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί σημαντικό κομμάτι προγραμμάτων ανάπτυξης για τις πόλεις-λιμάνια, αφού μπορούν να παρέχουν μια εναλλακτική λύση για την ανεργία και εισροή χρήματος που σχετίζονται με το λιμάνι ή τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ακόμα μπορούν οι πόλεις να επωφεληθούν από τα πλεονεκτήματα τους όπως η γεωγραφική τους θέση, το κλίμα και την ιστορική κληρονομιά.

Η τουριστική δραστηριότητα μέσω κρουαζιέρας μπορεί να προσφέρει σημαντικά οφέλη που μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη σημαντικών αποτελεσμάτων αναγέννησης και ανάπτυξης για τους προορισμούς και αυτό προκάλεσε ανταγωνισμό για την ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών όπως τερματικοί σταθμοί.

Συγκεκριμένα, τα οικονομικά οφέλη που απορρέουν είναι: η αυξημένη αγοραστική ζήτηση από τους τουρίστες, δημιουργία περισσότερων θέσεων απασχόλησης, αναβάθμιση της πόλης που σχετίζεται με τον τουρισμό κρουαζιέρας,

την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή,

την επέκταση της τουριστικής επισκεψιμότητας όλο το χρόνο και τα πρόσθετα έσοδα από τους τερματικούς σταθμούς επιβατών, όταν αυτοί περιλαμβάνουν και άλλες χρήσεις, όπως για παράδειγμα καταστήματα και χώρους ψυχαγωγίας, συμβάλλοντας έτσι στην ανάπτυξη των προορισμών.

Υπάρχουν, επίσης, περιβαλλοντικά οφέλη από την χρήση διάφορων χώρων του λιμανιού, όπως η διατήρηση της ιστορικής κληρονομιάς, εφόσον αυτοί οι χώροι μπορούν να φιλοξενήσουν νέες χρήσεις κτιρίων και αποτελεσματικότερη χρήση άλλων σημείων του λιμανιού. Αυτό μπορεί να προκύψει από συστηματικό και προσεγμένο χωροταξικό σχεδιασμό που θα δίνει προτεραιότητα στην ενσωμάτωση αυτών των χρήσεων, με βελτιωμένες σχέσεις μεταξύ του λιμανιού και της πόλης και τη βελτίωση του συνολικού περιβάλλοντος ώστε να επιτρέπουν την καλύτερη δυνατή χρήση της προβολής της παραθαλάσσιας περιοχής, έτσι ώστε να εκπροσωπεί την πόλη στο σύνολό της και ενεργώντας ως πύλη.

Τέλος, τα κοινωνικά οφέλη του τουρισμού κρουαζιέρας μπορεί να περιλαμβάνουν παροχές όπως για παράδειγμα, κοινοτικές εγκαταστάσεις, τη βελτίωση του περιβάλλοντος και την ενίσχυση των υποδομών, που θα μπορούσε είναι προς όφελος των τοπικών κοινοτήτων, καθώς και για τους επισκέπτες. Μπορεί επίσης να υπάρχουν άλλες εγκαταστάσεις που μπορούν να απολαύσουν οι τοπικές κοινότητες στο πλαίσιο κρουαζιέρας, όπως το λιανικό εμπόριο και εγκαταστάσεις αναψυχής.

Πέραν όμως από τα οφέλη της κρουαζιέρας για τους προορισμούς υπάρχουν και πολλά οφέλη για τους επιβάτες της κρουαζιέρας. Η κρουαζιέρα έτσι όπως είναι σχεδιασμένη αποτελεί ένα σχετικά οικονομικό τρόπο διακοπών ή μια εναλλακτική μορφή τουρισμού. Μια κρουαζιέρα παρέχει την δυνατότητα στον επιβάτη να επισκέπτεται παραπάνω από ένα προορισμούς ή χώρες, ταξιδεύοντας το βράδυ και το πρωί να βρίσκεται σε διαφορετικό προορισμό, δίνοντας του έτσι τη δυνατότητα να βλέπει και να εξερευνά πολλούς προορισμούς. Οι περισσότερες κρουαζιέρες, εάν όχι όλες, προσφέρουν πακέτα που συμπεριλαμβάνει και φαγητό και ποτό οποιαδήποτε στιγμή της ημέρας. Η ψυχαγωγία και η διασκέδαση σε ένα κρουαζιερόπλοιο αποτελεί σημαντικό παράγοντα και γι' αυτό το λόγο δίνεται ιδιαίτερη προσοχή σε αυτό.

Μολονότι τα οφέλη από τον κλάδο της κρουαζιέρας είναι πολυπληθή και για τους προορισμούς αλλά και για τους επιβάτες, υπάρχουν κάποια μειονεκτήματα που δυσχεραίνουν την ανάπτυξη του κλάδου αυτού. Η γρήγορη ανάπτυξη του κλάδου βρίσκει αρκετά λιμάνια απροετοίμαστα για να μπορούν να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις των διαφόρων εταιρειών κρουαζιέρας και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση της ανάπτυξης της κρουαζιέρας στον επιθυμητό βαθμό. Οι υποδομές, η στρατηγική ενός λιμανιού, οι συνθήκες σε ένα προορισμό επηρεάζουν την προετοιμασία του κάθε προορισμού. Λόγω της διαρκής εμφάνισης ολοένα και περισσότερων νέων προορισμών στο παγκόσμιο χάρτη της κρουαζιέρας, δημιουργείται

ένα κλίμα ανταγωνισμού μεταξύ των προορισμών αυτών. Η εξασφάλιση μιας θέσης στο χάρτη της κρουαζιέρας είναι πολύ σημαντική για τον κάθε προορισμό και την ανάπτυξη του.

Σε ορισμένους προορισμούς τίθεται το θέμα της εποχικότητας, καθώς πολλοί προορισμοί προσφέρονται για διακοπές βασισμένες στον ήλιο, την θάλασσα και έτσι περιορίζουν τους μήνες λειτουργίας του σαν προορισμοί κρουαζιέρας.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας, μέσα από τις δραστηριότητές του, επιδρά σε μεγάλο βαθμό με το φυσικό περιβάλλον. Υπάρχουν όμως φορές που το επιβαρύνει μέσα από τις εκπομπές ρύπων ή από διάφορα ατυχήματα σε κρουαζιερόπλοια.

Όσο αφορά τις δυσκολίες που έχει να αντιμετωπίσει ο κάθε επιβάτης στις κρουαζιέρες σχετίζονται με την προσαρμογή στο τρόπο ζωής επάνω στο κρουαζιερόπλοιο, καθώς πολλοί είναι εκείνοι που πρέπει να προσαρμόσουν τις συνήθειες τους στο πρόγραμμα της κρουαζιέρας. Η κρουαζιέρα φτάνει και αναχωρεί συγκεκριμένες ώρες και μερικές φορές ο χρόνος που διαθέτουν οι τουρίστες κρουαζιέρας για να δουν ένα προορισμό δεν είναι αρκετός. Ακόμα ένας παράγοντας που αρκετές φορές δεν είναι σύμμαχος της κρουαζιέρας είναι και οι καιρικές συνθήκες οι οποίες μπορεί να μεταβάλλουν μέχρι και το πρόγραμμα της κρουαζιέρας.

Παγκόσμια βιομηχανία

Ο τομέας της κρουαζιέρας παρουσίασε μια δυναμική ανάπτυξη κατά την διάρκεια μιας περιόδου 30 ετών, οδηγούμενη αρχικά από τη ζήτηση από την Βόρεια Αμερική και πιο πρόσφατα από την αυξανόμενη ζήτηση από την Ευρώπη. Κατά την διάρκεια των ετών 2000- 2010 η ζήτηση κρουαζιέρας σε όλο τον κόσμο σχεδόν διπλασιάστηκε από 9,73 εκατ. επιβάτες σε 18,80 εκατ. επιβάτες σημειώνοντας έτσι αύξηση 93%. Πάνω σε μία παρόμοια περίοδο, παγκόσμια, ο κυρίως χειρσαίος τουρισμός έχει αυξηθεί λιγότερο από 40% σε περίπου 935 εκατ. το 2010.

Πίνακας 1: Παγκόσμια ζήτηση για κρουαζιέρα από 2000 έως 2010

Περιοχή	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	Εκατομμύρια επιβάτες						
B. Αμερική	6.88	9.96	10.38	10.45	10.29	10.40	11.11
Ευρώπη	2.07	3.15	3.44	4.05	4.46	5.00	5.54
Υπόλοιπος Κόσμος	0.78	1.21	1.29	1.37	1.45	2.18	2.25
Σύνολο	9.73	14.32	15.11	15.87	16.20	17.58	18.80

Πηγή: ECC, (2011)

Η ανάπτυξη της ευρωπαϊκής βιομηχανίας κρουαζιέρας

Η πτώση του παγκόσμιου μεριδίου της Βόρειας Αμερικής στην αγορά, αντανakλά επέκταση στην Ευρώπη, όπως μπορεί να φανεί από τα λεπτομερή στοιχεία του πίνακα που ακολουθεί για την Ευρωπαϊκή ανάπτυξη της κρουαζιέρας κατά την περίοδο 2008-2009. Το 2000 εκτιμάται ότι περίπου 2.0 εκατ. Ευρωπαίοι έκαναν κρουαζιέρα, αλλά μέχρι το 2010 ο αριθμός αυτός είχε αυξηθεί σε 5.5 εκατ., παρουσιάζοντας αύξηση της τάξης του 175%. Πάνω σε ένα παρόμοιο χρονικό διάστημα, η Ευρώπη ως μερίδιο αγοράς για χερσαίο τουρισμό αυξήθηκε κατά 30% περίπου.

Πίνακας 2: Δυτική Ευρωπαϊκή Αγορά κρουαζιέρας 2008- 2010

Προέλευση Αγοράς	2008		2009		2010		Μεταβολή 2008/10
	εκατ. Επιβάτες	Μερίδιο Αγοράς %	Σύνολο σε εκατ. Επιβάτες	Αγοράς %	Σύνολο σε εκατ. Επιβάτες	Μερίδιο Αγοράς %	
Ην. Βασίλειο	1.477	33	1.533	31	1.622	30	10
Γερμανία	907	21	1.026	21	1.219	22	34
Ιταλία	682	15	799	16	889	16	30
Ισπανία	497	11	587	12	645	12	30
Γαλλία	310	7	347	7	387	7	25
Άλλοι	550	12	652	13	690	13	25
Σύνολο	4.422	100	4.944	100	5.452	100	23

Πηγή: ECC, (2011)

Ο Ευρωπαϊκός στόλος κρουαζιέρας

Κατά τη διάρκεια του 2010 υπήρχαν 45 εταιρείες κρουαζιέρας με έδρα στην Ευρώπη οι οποίες λειτουργούσαν 132 κρουαζιερόπλοια με χωρητικότητα περίπου 137.100 καμπίνες. Επιπλέον υπήρχαν 24 εταιρείες κρουαζιέρας με έδρα εκτός Ευρώπης συμμετέχοντας στην Ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας. Οι γραμμές αυτές, κατά κύριο λόγο είναι από Βόρεια Αμερική, ανέπτυξαν 66 πλοία στην περιοχή με χωρητικότητα 80,600 κλίνες.

Υπήρχαν 162 κρουαζιερόπλοια που δραστηριοποιούνταν στη Μεσόγειο και 100 στη Βόρεια Ευρώπη κατά τη Διάρκεια του 2010. Αυτά τα πλοία κυμαίνονταν σε μέγεθος από 3.634 επιβάτες σε πλοία με χωρητικότητα μικρότερη από 100 επιβάτες. Το 2011 δραστηριοποιήθηκε το μεγαλύτερο πλοίο που αναπτύσσεται στα Ευρωπαϊκά ύδατα με χωρητικότητα 4.100 επιβάτες.

Οικονομικές επιπτώσεις στην οικονομία των Ευρωπαϊκών χωρών

Ως αποτέλεσμα των δράσεων της Ευρωπαϊκής κρουαζιέρας και την επένδυση σε νέα κρουαζιερόπλοια από την παγκόσμια βιομηχανία κρουαζιέρας, αυτή η βιομηχανία δημιουργεί σημαντικά οικονομικά οφέλη σε όλη την Ευρώπη. Το 2010, οι άμεσες δαπάνες της βιομηχανίας κρουαζιέρας αυξήθηκαν κατά 3,0% από το 2009 σε 14.5 δις ευρώ. Η αύξηση αυτή ήταν το καθαρό αποτέλεσμα της μείωσης (8,5%) στο τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας και της αύξησης (8,6%) των υπολοίπων συνιστώσεων των δαπανών της βιομηχανίας κρουαζιέρας. Οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις του κλάδου της κρουαζιέρας περιλαμβάνουν τα εξής:

- 35,2 δις ευρώ συνολική παραγωγή όπου περιλαμβάνει όλες τις ενδιάμεσες εισροές, φόροι μετά την αφαίρεση των επιδοτήσεων, το καθαρό πλεόνασμα, και την αποζημίωση των εργαζομένων,
- Δαπάνες από (α) τις εταιρείες κρουαζιέρας για κατασκευή νέων κρουαζιερόπλοιων αλλά και για επισκευές και συντηρήσεις (4.2 δις ευρώ), για αγαθά και υπηρεσίες ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες των δραστηριοτήτων της κρουαζιέρας (6,0 δις ευρώ) , (β) τους επιβάτες αλλά και το πλήρωμα για εκδρομές, αεροπορικά εισιτήρια κ.α. (3,1 δις ευρώ) , και (γ) δαπάνες σε μισθούς και παροχές για το προσωπικό και το πλήρωμα (1,24 δις ευρώ),
- 307.526 θέσεις εργασίας και
- 9,3 δις ευρώ σε αποζημιώσεις εργαζομένων.

Οι επιπτώσεις αυτές είναι το άθροισμα των άμεσων, έμμεσων επιπτώσεων που προκαλούνται από την βιομηχανία κρουαζιέρας. Συνοψίζοντας, κάθε 1 εκατ. ευρώ σε άμεσες δαπάνες στη βιομηχανία κρουαζιέρας δημιουργούνται:

- 2,42 εκατ. ευρώ σε έξοδα επιχειρήσεων, και
- 21 θέσεις εργασίας.

Οι οικονομικές επιπτώσεις έχουν εξαπλωθεί σε όλη την Ευρώπη. Ωστόσο, όπως αναφέρεται και στον παρακάτω πίνακα, η πλειονότητα αυτών των επιδράσεων συγκεντρώνονται σε έξι χώρες, οι οποίες αντιπροσωπεύουν περίπου το 80% των επιπτώσεων της βιομηχανίας κρουαζιέρας σε όλη την Ευρώπη.

Πίνακας 3: Συνολικές οικονομικές επιπτώσεις των τομέων κρουαζιέρας ανά χώρα, έτος 2010.

Χώρα	Άμεσες Δαπάνες € Δις	Ανάπτυξη από 2009	Θέσεις εργασίας	Συν. Αποζημίωση € Δις
Ιταλία	4,538	4,80%	99,057	2,952
Ην. Βασίλειο	2,569	6,70%	58,604	2,12
Γερμανία	2,306	20,20%	36,084	1,313
Ισπανία	1,186	6,00%	25,219	766
Γαλλία	972	-16,10%	13,012	577
Ελλάδα	580	-3,00%	11,612	227
Υπ. Ευρώπη	2,325	-7,70%	69,938	1323
Σύνολο	14,476	3,00%	307,526	9,278

Πηγή: ECC, (2011)

Οι τρεις χώρες της Ιταλίας, του Ηνωμένου Βασιλείου και της Γερμανίας αντιστοιχούσαν στο 61% των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας κρουαζιέρας. Αυτές οι τρεις χώρες βίωσαν μια συνδυασμένη αύξηση (8,7%) σε άμεσες δαπάνες από το 2009. Οι χώρες αυτές συμμετείχαν σε όλους τους τομείς της βιομηχανίας:

- Εξυπηρετώντας ως σημαντική πηγή και προορισμός αγορών για τους επιβάτες κρουαζιέρας,
- Διατηρώντας τις έδρες των εγκαταστάσεων και παρέχοντας πλήρωμα
- Παρέχοντας ναυπηγική βιομηχανία και υπηρεσιών επισκευής, και

- Τροφοδοτώντας τα κρουαζιερόπλοια.

Οι υπόλοιπες τρεις χώρες στην πρώτη εξαάδα έτειναν να επηρεάζονται σε ένα ή δύο μεγάλα τμήματα:

- Η Ισπανία εξυπηρετεί κυρίως ως πηγή και προορισμό της αγοράς με ορισμένες λειτουργίες έδρας.
- Η Γαλλία είναι κυρίως μια πηγή και προορισμός της αγοράς με την προσθήκη της ναυπηγικής βιομηχανίας.
- Η Ελλάδα χρησιμεύει κυρίως ως ένας προορισμός αγοράς με κάποιες δραστηριότητες συντήρησης της κρουαζιέρας.

Όπως φαίνεται στον πίνακα, οι έξι κορυφαίες χώρες παρουσίασαν αύξηση 5,4% σε άμεσες δαπάνες της βιομηχανίας κρουαζιέρας κατά τη διάρκεια του 2010. Η Γερμανία άνοιξε τον δρόμο με αύξηση κατά 20% σε άμεσες δαπάνες και αντιπροσωπεύει το 63% της καθαρής αύξησης των δαπανών μεταξύ των κορυφαίων έξι χωρών. Η ανάπτυξη της Γερμανίας οδηγήθηκε από την αύξηση (25%) των δαπανών στη ναυπηγική βιομηχανία και από την αύξηση (20%) των δαπανών από τους επιβάτες και το πλήρωμα σε λιμάνια κρουαζιέρας της Γερμανίας.

Οι τρεις χώρες της Ιταλίας, του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ισπανίας βίωσαν μια αύξηση των άμεσων δαπανών μεταξύ 4% και 7%. Το Ηνωμένο Βασίλειο είχε τη μεγαλύτερη αύξηση με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 6,7% σε άμεσες δαπάνες. Η ανάπτυξη στο Ηνωμένο Βασίλειο οδηγήθηκε από την αύξηση (7,6%) σε δαπάνες από τους επιβάτες και το πλήρωμα στους βρετανικούς λιμένες και αύξηση (10%) σε δαπάνες από τις εταιρείες κρουαζιέρας με βρετανικές επιχειρήσεις.

Οι άμεσες δαπάνες στην Ισπανία αυξήθηκαν κατά 6,0% κατά τη διάρκεια του 2010. Η αύξηση (17%) των δαπανών από τους επιβάτες το πλήρωμα στα ισπανικά λιμάνια αντιπροσωπεύει τη συντριπτική πλειοψηφία των κερδών από τις δαπάνες.

Η Ιταλία παρουσίασε (4,8%) αύξηση των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας κρουαζιέρας το 2010. Τα κέρδη των δαπανών ήταν αρκετά ομοιόμορφα σε όλες τις τέσσερις κύριες κατηγορίες δαπανών, με δαπάνες επιβατών και πληρώματος να πρωτοπορεί με ένα 10% ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης.

Η Γαλλία παρουσίασε μείωση των άμεσων δαπανών για το 2010. Η ετήσια απώλεια κατά 16% συγκεντρώθηκε στη ναυπηγική βιομηχανία, όπου οι δαπάνες μειώθηκαν κατά 33% το 2010. Οι απώλειες αυτές αντισταθμίστηκαν μόνο εν μέρει από την αύξηση κατά 7% των δαπανών των επιβατών και του πληρώματος και η αύξηση κατά 10% των δαπανών με εταιρείες κρουαζιέρας με γαλλικές επιχειρήσεις.

Οι άμεσες δαπάνες στην Ελλάδα μειώθηκαν επίσης. Το 3,0% μείωση σε άμεσες δαπάνες κρουαζιέρας σχετίζεται άμεσα με τη μείωση (10%) στις αφίξεις επιβατών διέλευσης (transit passenger) στα ελληνικά λιμάνια κατά τη διάρκεια του 2010. Αυτό μερικώς αντισταθμίστηκε από την αύξηση της δραστηριότητας συντήρησης της κρουαζιέρας.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα αντικατέστησε την Φινλανδία μεταξύ των κορυφαίων έξι. Η Φινλανδία κατά κύριο λόγο επηρεάζεται από την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, τα οποία αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 75% των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας κρουαζιέρας στη χώρα. Κατά το 2010 οι δαπάνες της ναυπηγικής βιομηχανίας μειώθηκαν κατά 49% και οι συνολικές άμεσες δαπάνες μειώθηκαν κατά 41% .

Η σημασία της Ευρωπαϊκής Βιομηχανίας κρουαζιέρας

Ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη είναι μια δυναμική πηγή οικονομικής δραστηριότητας που παρέχει οικονομικά οφέλη σε σχεδόν όλες τις βιομηχανίες και χώρες της Ευρώπης.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Ευρώπη επηρεάζει όλες τις σημαντικές πτυχές της βιομηχανίας, όπως: τα λιμάνια επιβίβασης, τα λιμάνια διέλευσης, την ναυπηγική, τις συντηρήσεις των πλοίων, τις πωλήσεις και το μάρκετινγκ, τη στελέχωση των πλοίων και τις διοικητικές λειτουργίες.

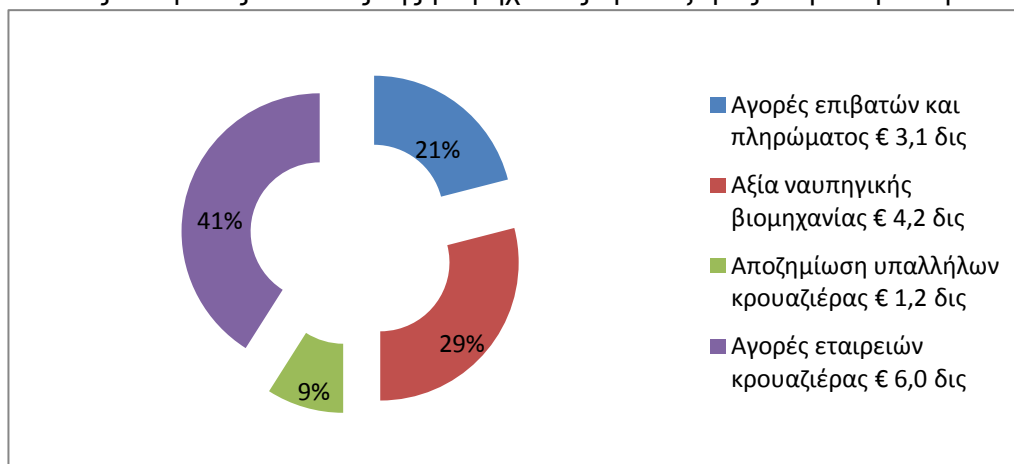
Το 2010, οι Ευρωπαίοι αντιπροσώπευαν περίπου το 30% του συνόλου των επιβατών κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο, σε σύγκριση με 21% πριν από δέκα χρόνια.

Περισσότερα από 5,2 εκατομμύρια επιβάτες ξεκίνησαν τις κρουαζιέρες τους από ένα ευρωπαϊκό λιμάνι, καταγράφοντας έτσι μια αύξηση κατά 7,6% το 2009. Περίπου 4.2 εκατομμύρια (77%) ήταν Ευρωπαίοι πολίτες.

Η συντριπτική πλειοψηφία που επισκέφθηκε λιμάνια της Μεσογείου, της Βαλτικής και άλλες ευρωπαϊκές περιφέρειες δημιουργεί 25,3 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών κατά τη διάρκεια του 2010, σημειώνοντας αύξηση (6,3%) σε σχέση με το 2009.

Οι άμεσες δαπάνες της βιομηχανίας κρουαζιέρας που πραγματοποιούνται από τις γραμμές κρουαζιέρας και των επιβατών και των πληρωμάτων τους σε όλη την Ευρώπη αυξήθηκαν κατά 3,0% το 2010 σε € 14,5 δισεκατομμύρια μετά από μείωση κατά 1,2% το 2009.

Πίνακας 4: Άμεσες δαπάνες της βιομηχανίας κρουαζιέρας στην Ευρώπη το έτος 2010.



Πηγή: ECC, (2011)

Ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας

Η Ευρωπαϊκή βιομηχανία κρουαζιέρας περιλαμβάνει πολλούς ελκυστικούς προορισμούς. Πολλά από τα σημαντικότερα λιμάνια θεωρούνται ως πολύ πετυχημένοι προορισμοί τους οποίους οι σχεδιαστές προορισμών θα ήθελαν πολύ να τους συμπεριλάβουν στα δρομολόγια τους. Άλλα λιμάνια, μερικά από τα οποία είναι πετυχημένα, έχουν πλεονεκτήματα και στρατηγική θέση, πρόσβαση σε αεροδρόμια που τους επιτρέπουν να διαθέτονται σαν λιμάνια εκκίνησης (home port). Ο πίνακας που ακολουθεί συνοψίζει τη θέση, το 2010, για τα Ευρωπαϊκά λιμάνια όσο αφορά τις αποβιβάσεις, τις επιβιβάσεις, τα λιμάνια διέλευσης των λιμανιών.

Πίνακας 5: Κορυφαία λιμάνια κρουαζιέρας το 2010 – Χιλιάδες επιβάτες

Λιμάνια	Επιβιβάσεις	Αποβιβάσεις	Λιμάνι διέλευσης	Σύνολο
Μεσογειακό top ten				
Barcelona	632	631	1.085	2348
Civitavecchia	360	360	1.200	1920
Venice	651	661	305	1617
Palma Majorca	284	284	778	1346
Piraeus	255	255	700	1210
Naples	25	25	1.068	1118
Dubrovnik	9	8	953	970
Tunis	0	0	850	850
Livorno	25	25	775	825
Santorini	0	0	758	758
Βόρειο ευρωπαϊκό top ten				
Southampton	596	597	7	1200
Compenhagen	220	220	222	662
Lisbon	31	32	385	448
St Petersburg	0	0	428	428
Stockholm	20	20	375	415
Tallinn	0	0	389	389
Helsinki	18	18	306	342
Kiel	165	166	10	341
Dover	128	127	52	307
Bergen	1	1	291	293

Πηγή: ECC, (2011)

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η κρουαζιέρα στην ελληνική αγορά δεν κατέχει το μερίδιο που κατέχει σε άλλες χώρες και παραμένει άγνωστη για το μέσο Έλληνα. Πιστεύεται ότι απευθύνεται σε υψηλά εισοδήματα και συχνά συγχέεται με την ακτοπλοΐα.

Για την ανάπτυξη του κλάδου αυτού, κρίνεται αναγκαίο να γίνει κατανοητή η σημαντικότητα του και η αναγκαιότητα που υπάρχει για την ανάπτυξη του. Ο κλάδος αυτός της κρουαζιέρας, μπορεί να προσφέρει πολλαπλά οφέλη και στην κοινωνία αλλά και στην οικονομία της χώρας. Ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει τη δυνατότητα να συνδυάζει τη ναυτιλιακή δραστηριότητα ταυτόχρονα με την τουριστική, και συνεπώς τα κέρδη είναι διπλά.

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

Από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας μπορεί να επιτευχθεί αύξηση του εισαγόμενου συναλλάγματος καθώς και αύξηση των δραστηριοτήτων των παραναυτικών επιχειρήσεων όπως την τροφοδοσία των πλοίων, τα καύσιμα, τα εφόδια καθώς και την επισκευή και συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων. Ακόμα μπορεί να ωφελήσει και τις εισαγωγές και εξαγωγές εμπορίου των ανταλλακτικών, τροφίμων και διαφόρων τοπικών προϊόντων.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας παίζει σημαντικό και πολλαπλασιαστικό ρόλο για τις τοπικές κοινωνίες. Είναι μια εισροή χρήματος το οποίο διαχέεται με τη σειρά του σε όλη την κοινωνία. Η κρουαζιέρα είναι μια πολύ μεγάλη ευκαιρία ανάπτυξης και απασχόλησης. Πέρα από τους άμεσους απασχολούμενους οι οποίοι είναι το πλήρωμα ενός κρουαζιερόπλοιου, ευνοεί και το προσωπικό γραφείων, των πρακτορείων καθώς και των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων.

Ένα ακόμα όφελος της κρουαζιέρας είναι και η αποκέντρωση της τουριστικής κίνησης καθώς ολοένα και περισσότεροι προορισμοί αναπτύσσονται ούτως ώστε να διαχέεται και οι τουρίστες κρουαζιέρας σε ακόμα περισσότερους προορισμούς. Χάρη στην κρουαζιέρα ένα ακόμα όφελος που πετυχαίνεται είναι για τις λιμενικές και δημοτικές αρχές και του ευρύτερου τουριστικού τομέα όπου τους δίνεται η δυνατότητα να βελτιωθούν και να αναπτυχθούν.

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

Το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο ήταν πάντα μια ανάσα και μια τόνωση για τον τουρισμό και έφερνε σε πρώτη επαφή τον ξένο επισκέπτη με την Ελλάδα, την πλούσια πολιτιστική κληρονομιά και την ελληνική φιλοξενία. Έκανε γνωστή την Ελλάδα σε εκατομμύρια ανθρώπους και μετέφερε την ελληνική σημαία σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι και ένας τρόπος αντιμετώπισης της κρίσης. Όχι μόνο από την πλευρά της χώρας που την φιλοξενεί, καθώς έχει μια πηγή εσόδων πολύτιμη για αυτή ειδικά τη περίοδο με την οικονομική κρίση να επηρεάζει όλο τον κόσμο, αλλά και για τους τουρίστες κρουαζιέρας οι οποίοι έχουν βρει ένα σχετικά οικονομικό τρόπο διακοπών που τους παρέχει πολλές δυνατότητες.

Τα μέγιστα οφέλη από την κρουαζιέρα θα επιτευχθούν με την ενίσχυση του κλάδου αυτού. Είναι πολύ σημαντικό η προσπάθεια ενίσχυσης του τουριστικού αυτού προϊόντος καθώς μπορεί να επωφεληθεί πολύ η ανάπτυξη της χώρας και η ευημερία του τόπου γενικότερα.

Η οικονομική συνεισφορά του κλάδου κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία.

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

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

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

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

Συγκεκριμένα, τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν κυρίως λιμάνια διέλευσης και όχι λιμάνια εκκίνησης και συνεπώς οι δαπάνες των επιβατών αλλά και των εταιρειών κρουαζιέρας που πραγματοποιούνται στη χώρα μας είναι χαμηλές (Εθνική Τράπεζα 2012).

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

Επίσης, στα λιμάνια εκκίνησης οι επιβάτες πραγματοποιούν δαπάνες διαμονής, καθώς παραμένουν συνήθως τουλάχιστον μια ημέρα πριν ή μετά την κρουαζιέρα. Παράλληλα η χώρα όπου βρίσκεται το λιμάνι εκκίνησης καρπώνεται επιπλέον όφελος μέσω των αεροπορικών εισιτηρίων. Σύμφωνα με την μελέτη της Εθνικής Τράπεζας θεωρείται ότι σχεδόν το σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας φτάνει στην Ελλάδα αεροπορικώς στο λιμάνι εκκίνησης, ενώ το 1/2 πραγματοποιεί μια διανυκτέρευση, και εκτιμάται ότι η μέση δαπάνη ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης είναι της τάξης των 300 ευρώ συμπεριλαμβάνοντας και διάφορες άλλες δαπάνες που πραγματοποιούν οι τουρίστες στη χώρα. Από την άλλη πλευρά οι επισκέψεις των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης έχουν μικρή διάρκεια, περίπου 4-6 ώρες. Βάσει ευρωπαϊκών στοιχείων και εκτιμήσεων της μελέτης της Εθνικής Τράπεζας, η μέση δαπάνη ανά επιβάτη είναι της τάξης των 60 ευρώ και αφορά κυρίως τρόφιμα, τουριστικά είδη, μεταφορές και αξιοθέατα.

Συνεπώς αν οι τουρίστες κρουαζιέρας που τώρα απλά διέρχονται από την Ελλάδα, και αγγίζουν το 1,5 εκατ. ετησίως, επέλεγαν κάποιο ελληνικό λιμάνι για να ξεκινήσουν την κρουαζιέρα τους, τα πρόσθετα έσοδα για την Ελλάδα θα ήταν σημαντικά. Ορισμένα από τα παραπάνω έσοδα προκύπτουν άμεσα από τις δαπάνες των επιβατών, ενώ για να αυξηθούν και οι δαπάνες των εταιρειών κρουαζιέρας απαιτούνται σημαντικές βελτιώσεις υποδομών και υπηρεσιών προς τις συγκεκριμένες εταιρείες. Συγκεκριμένα αθροίζοντας τις δυο παραπάνω επιδράσεις (280ευρώ/ ανά επιβάτη +240 ευρώ/ ανά επιβάτη = 520 ευρώ ανά επιβάτη), τα επιπλέον έσοδα προσεγγίζουν τα 800 εκατ. ευρώ ετησίως στην περίπτωση που και τα 1,5 εκατ. τουρίστες κρουαζιέρας ξεκινούσαν από ελληνικά λιμάνια υποστηρίζεται με βάση της μελέτης της Εθνικής Τράπεζας.

Η θέση της Ελλάδας στη βιομηχανία της κρουαζιέρας και η υστέρηση της σε έσοδα σε σχέση με τους ανταγωνιστές της

Πίνακας 1: Στοιχεία για την ευρωπαϊκή βιομηχανία κρουαζιέρας για το 2011

	Συνολικά έσοδα από κρουαζιέρα	Σύνολο επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφθηκαν τη χώρα	Συνολικά έσοδα από κατασκευές και επισκευές πλοίων
Ιταλία	4,450 δισ.	6.471.000	1,225 δισ.
Η. Βασίλειο & Ιρλανδία	2,830 δισ.	648.000	
Γερμανία	2,524 δισ.	315.000	1,336 δισ.
Ισπανία	1,298 δισ.	5.255.000	
Γαλλία	1,224 δισ.	2.167.000	674 εκατ.
Ελλάδα	605 εκατ.	4.780.000	250 εκατ.
Νορβηγία	500 εκατ.	1.947.000	
Ολλανδία	347 εκατ.		
Φινλανδία	232 εκατ.	356.000	117 εκατ.
Σουηδία	203 εκατ.	217.000	
Υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες	744		489 εκατ.
Σύνολο	14,957 δισ. ευρώ		

Σύμφωνα με τα στοιχεία του European Cruise Council 2011/2012 report και του SETE, Market Brief: Ιούλιος 2012, προκύπτει ότι αν και η Ελλάδα παραμένει σταθερά στους τρεις πρώτους προορισμούς της Ευρώπης, χάνει διαρκώς μερίδιο, και από το 21% που κατείχε το 2009, το 2011 κατέχει μόνο το 17%. Επίσης στην απάντηση αυτή βοηθάει και η άποψη του κ. Μιχάλη Λάμπρου, αντιπρόεδρο της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων & Φορέων Ναυτιλίας.

Η Ιταλία η οποία είναι ο πρωταγωνιστής στην Ευρώπη σε όλα τα επίπεδα, το 2011 εισέπραξε 4,450 δις ευρώ από την βιομηχανία της κρουαζιέρας ή το 30% του συνόλου των εσόδων που δημιούργησε η κρουαζιέρα στην Ευρώπη παρουσιάζοντας παρ όλα αυτά μείωση κατά 1,9% σε σχέση με το 2010. Το 30% του ποσού που εισέπραξε η Ιταλία από τις κατασκευές και επισκευές πλοίων ανέρχεται στα 1,225 δις ευρώ. Η Ιταλία, ως ευρωπαϊκό home port, προσέλκυσε 1.861.000 επιβάτες και παρουσίασε μείωση κατά 1,4 % σε σχέση με το 2010. Ακόμα, η Ιταλία σαν ευρωπαϊκός transit προορισμός για το 2011 προσέλκυσε 6,5 εκατ. επιβάτες παρουσιάζοντας αύξηση κατά 20% σε σχέση με το 2010. Οι μεταφορές και οι ξενοδοχειακές υπηρεσίες που σχετίζονται με την κρουαζιέρα, εισέπραξαν 699 εκατ. ευρώ και οι παραπάνω από 13.500 εργαζόμενοι που εργοδοτούνται απευθείας από τις εταιρείες κρουαζιέρας, περιλαμβανομένων και των πληρωμάτων, εισέπραξαν 456 εκατ. ευρώ.

Το Ηνωμένο Βασίλειο, το 2011, εισέπραξε 2,83 δις. ευρώ από τη βιομηχανία κρουαζιέρας ή το 19% του συνόλου των εσόδων που δημιούργησε η κρουαζιέρα στην Ευρώπη, εμφανίζοντας αύξηση των εσόδων του κατά 10,2% σε σχέση με το 2010.

Όσα η μεγαλύτερη ευρωπαϊκή αγορά επιβατών κρουαζιέρας, οι μεταφορές και οι ξενοδοχειακές υπηρεσίες, που σχετίζονται με την κρουαζιέρα εισέπραξαν 430 εκατ. ευρώ. Οι 14.486 εργαζόμενοι, που εργοδοτούνται απευθείας από τις εταιρείες κρουαζιέρας, περιλαμβανομένων και των πληρωμάτων, εισέπραξαν 520 εκατ. ευρώ.

Στη Γερμανία, το 2011, εισπράχθηκαν κάτι 2,524 δις ευρώ από τη βιομηχανία κρουαζιέρας ή το 17% του συνόλου των εσόδων που δημιούργησε η κρουαζιέρα στην Ευρώπη. Το 40% του ποσού που εισέπραξε η Γερμανία, ήτοι 572 εκατ. ευρώ, προήλθαν από τις κατασκευές πλοίων και τον ναυπηγικό/κατασκευαστικό τομέα. Όσα η δεύτερη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή αγορά επιβατών κρουαζιέρας, οι μεταφορές και οι ξενοδοχειακές υπηρεσίες που σχετίζονται με την κρουαζιέρα εισέπραξαν 260 εκατ. Ευρώ. Οι 3.974 εργαζόμενοι, που εργοδοτούνται απευθείας από τις εταιρείες κρουαζιέρας, περιλαμβανομένων και των πληρωμάτων, εισέπραξαν 100 εκατ. ευρώ.

Όσο αφορά την Ισπανία, η οποία είναι η δεύτερη σε συνολικό αριθμό επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφτηκαν την χώρα, καθώς επίσης και ένας από τους μεγαλύτερους προορισμούς κρουαζιέρας όπου υπάρχουν και έδρα ισχυρών εταιρειών κρουαζιέρας, είχε έσοδα 1,298 δις ευρώ, δηλαδή το 8,7% του ευρωπαϊκού συνόλου. Η Ισπανία, ως ευρωπαϊκό home port, προσέλκυσε 1.384.000 επιβάτες παρουσιάζοντας αύξηση κατά 19,8% σε σχέση με το 2010. Ακόμα, η Ισπανία σαν ευρωπαϊκός transit προορισμός για το 2011 προσέλκυσε 5,3 εκατ. επιβάτες παρουσιάζοντας αύξηση κατά 7% σε σχέση με το 2010.

Τέλος, όσο αφορά την Ελλάδα, βρίσκεται στην 6η θέση της ευρωπαϊκής κατάταξης με βάση τα έσοδα από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας, για το 2011, με οικονομικό όφελος 605 εκατ. ευρώ, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 4,3% σε σχέση με το 2010. Ο Πειραιάς είναι το κυριότερο λιμάνι της Ελλάδας κατά το 2011, με 1,56 εκατ. επιβάτες, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 28,9% στον αριθμό των επιβατών που προσέλκυσε σε σχέση με το 2010. Ως home port, η Ελλάδα κατά το 2011 προσέλκυσε 313.000 επιβάτες, καταλαμβάνοντας την 5η θέση της ευρωπαϊκής κατάταξης και εμφανίζοντας μείωση κατά 6,8% σε σχέση με το 2010. Η Ελλάδα ως προορισμός transit, βρίσκεται στην 3η θέση της ευρωπαϊκής κατάταξης για το 2011 με 4,78 εκατ. επιβάτες, καταλαμβάνοντας το 17% του συνολικού μεριδίου αγοράς και σημειώνοντας αύξηση κατά 6,9% σε σχέση με το 2010. Βασικοί ελληνικοί transit προορισμοί για το 2011 αποτελούν τα λιμάνια της Σαντορίνης με 962.000 επιβάτες, της Μυκόνου με 684.000 επιβάτες, της Ρόδου με 526.000 επιβάτες, της Κέρκυρας με 483.000 επιβάτες και Κρήτης με 445.000 επιβάτες, Οι εργαζόμενοι οι οποίοι απασχολήθηκαν άμεσα και έμμεσα στον τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα κατά το 2011 υπολογίζεται ότι φτάνουν τους 12.078 εργαζομένους. Η Ελλάδα η οποία είναι κυρίως χώρα προορισμού κρουαζιέρων, που προσφέρει και κάποιες υπηρεσίες επισκευών πλοίων τα έσοδα της από την κρουαζιέρα, το 2011, αντιστοιχούν στο 4% του ευρωπαϊκού συνόλου. Το 46% αυτών των εσόδων προήλθε από τον τομέα των μεταφορών, ενώ το 17% από τις επισκευές.

Άρση του Καμποτάζ και αναμενόμενες επιπτώσεις

Καμποτάζ είναι νόμος ο οποίος απαγορεύει σε ξένες εταιρίες κρουαζιερόπλοιων με ξένη σημαία, να επιβιβάσουν και να αποβιβάσουν κόσμο στην Ελλάδα, παρέχοντας αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών από πλοία ελληνικής σημαίας και ελληνικής πλοιοκτησίας.

Το προστατευτικό για τα ελληνικά πληρώματα καθεστώς του καμποτάζ που ισχύει στην Ελλάδα προβλέπει δηλαδή, ότι τα κρουαζιερόπλοια τα οποία έχουν υψωμένες σημαίες τρίτων χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν μπορούν να παραλάβουν και να αποβιβάσουν έναν επιβάτη-τουρίστα στο ίδιο λιμάνι εντός της ελληνικής επικράτειας. Για παράδειγμα, επιβάτες ενός κρουαζιερόπλοιου με σημαία Παναμά, μπορούν να μπουν στο πλοίο στο λιμάνι του Πειραιά, αλλά δεν μπορούν να βγουν και πάλι στον Πειραιά ή σε οποιοδήποτε άλλο λιμάνι στην Ελλάδα (κυκλική κρουαζιέρα).

Η άρση του καμποτάζ πιστεύεται πως θα εκτοξεύσει τον τουρισμό στην Αθήνα, όπως γίνεται μέχρι τώρα στα κέντρα κρουαζιέρας της Νότιας Ευρώπης π.χ. Τουρκία, Αίγυπτο, Ιταλία, και τα έσοδα της χώρας από την άρση του καμποτάζ θα ανέλθουν σε 1,1 δισ. ευρώ περίπου ετησίως. Με την άρση του καμποτάζ, και τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια με σημαίες χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης θα μπορούν να «δένουν» στον Πειραιά και να αποβιβάζουν κόσμο, ο οποίος στη συνέχεια ή θα μένει στην Αθήνα, άρα θα είναι εν δυνάμει καταναλωτής τουρίστας, ή να αναχωρεί από αυτήν για τη χώρα του. Με αυτό τον τρόπο θα κινηθούν οι αερομεταφορές, οι επίγειες υπηρεσίες όπως πούλμαν, ξεναγήσεις, ξεναγοί, ξενοδοχειακές κρατήσεις, μεταφορές καθώς και οι τοπικές αγορές.

Παράλληλα, οι έρευνες έχουν δείξει ότι η κρουαζιέρα προσφέρει στην ουσία ένα «μεζεδάκι» από τον κάθε τόπο. Οι λάτρεις λοιπόν της κρουαζιέρας, που δοκιμάζουν αυτό το μεζεδάκι, αν ευχαριστηθούν, επιστρέφουν για μεγαλύτερη διαμονή και γνωριμία με τον τόπο.

Οι ναυτικοί φοβούνται ότι μια πιθανή άρση θα οδηγήσει στην απώλεια εκατοντάδων θέσεων εργασίας, στις οποίες απασχολούνται σήμερα υποχρεωτικά Έλληνες, αφού έτσι ορίζει η παρούσα νομοθεσία. Όσοι διαχειρίζονται πλοία ελληνικής σημαίας θεωρούν ότι η άρση του καμποτάζ που δεν θα συνοδεύεται από απελευθέρωση των σχέσεων εργασίας με τους έλληνες ναυτικούς θα δημιουργήσει σοβαρό ανταγωνιστικό έλλειμμα σε βάρος τους σε σχέση με τα κρουαζιερόπλοια υπό σημαίες τρίτων χωρών.

Στην πραγματικότητα, όμως, το ανταγωνιστικό έλλειμμα υφίσταται ήδη, καθώς η υποχρέωση ύπαρξης ελλήνων ναυτικών ισχύει μόνο για τα υπό ελληνική σημαία πλοία και όχι για τα πλοία υπό άλλες κοινοτικές σημαίες. Με την άρση του καμποτάζ, πέρα από τις νέες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν σε ξηρά και θάλασσα, θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν και σε πολλούς άλλους τομείς. Στην Ιταλία η κρουαζιέρα απασχολεί πλέον 4.000 Ιταλούς ναυτικούς και στην Ισπανία 10.000 Αναμένεται να αυξηθούν οι δραστηριότητες τόσο στο transit και στο home porting, όσο και στους κλάδους που ασχολούνται με την τεχνική υποστήριξη πλοίων, την παροχή τουριστικών υπηρεσιών, προμήθεια υλικών και τροφοδοσίας, ναυπηγεία κ.λπ.

Το πλήρες «άνοιγμα» της αγοράς της κρουαζιέρας στην Ελλάδα σε όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας προβλέπει διάταξη που περιλήφθηκε στο νομοσχέδιο του υπουργείου Ανάπτυξης για τη βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος.

Έστω και με σημαντική χρονική καθυστέρηση η κυβέρνηση αντιλήφθηκε τις αγκυλώσεις και τα γραφειοκρατικά εμπόδια που δημιουργούσε ο νόμος που είχε ψηφιστεί και στο νομοσχέδιο που κατατέθηκε πρόσφατα αιρούνται όλες αυτές οι προϋποθέσεις.

Οι ξένες εταιρείες κρουαζιερόπλοιων, με μη κοινοτικές σημαίες, θα έχουν τη δυνατότητα να τελούν κυκλικά ταξίδια στις ελληνικές θάλασσες χωρίς να υπογράφουν ειδική σύμβαση, όπως προβλεπόταν. Δεν τίθεται κανένας περιορισμός όσο αφορά την υποχρεωτική ελάχιστη παραμονή των κρουαζιερόπλοιων στα λιμάνια ενώ οι εταιρείες απαλλάσσονται από το «βάρος» της μετάφρασης ενός σημαντικού όγκου

εγγράφων στα ελληνικά.

Η δυνατότητα των μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας να χρησιμοποιούν τα ελληνικά λιμάνια ως βάση τους στην αγορά της Μεσογείου (home port) εκτιμάται από μελέτη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος ότι θα προσθέσει στην οικονομία έσοδα άνω του 1,1 δισ. Για την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών προβλέπονται κίνητρα για τη ναυτολόγησή τους, όπως και στον προηγούμενο νόμο με εκπτώσεις στα τέλη επιβίβασης που καταβάλλονται από τα πλοία με τρίτες σημαίες.

Η ναυτιλιακή αγορά αναμένει ότι μέσα στα επόμενα έτη η ελληνική αγορά της κρουαζιέρας θα εισπράξει τα οφέλη από το άνοιγμα της στα πλοία με σημαίες τρίτων χωρών καθώς για το 2012 η πλειονότητα των προγραμμάτων από τις μεγάλες εταιρείες του κλάδου έχουν ήδη κλείσει.

Η αγορά επισημαίνει δύο σημεία τα οποία η κυβέρνηση πρέπει να προσέξει ιδιαίτερα προκειμένου η άρση του καμποτάζ να ολοκληρωθεί με επιτυχία. Το πρώτο αφορά το ύψος του τέλους επιβίβασης των επιβατών και το δεύτερο την επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών για τους Έλληνες ναυτικούς που θα προσλαμβάνονται στα μη κοινοτικά κρουαζιερόπλοια. Όσο αφορά το τέλος, θεωρείται από την αγορά ότι το ύψος του, το οποίο είχε προσδιοριστεί με προηγούμενη υπουργική απόφαση, είναι ιδιαίτερα υψηλό και πρέπει να μειωθεί από τα 3,95 ευρώ ανά επιβάτη στα επίπεδα των 2 με 1,5 ευρώ.

Όσον αφορά τα κρουαζιερόπλοια νέας γενιάς, δηλαδή αυτά τα οποία μεταφέρουν 3.000 με 4.000 επιβάτες, υπολογίζεται ότι η επιβάρυνση από το τέλος επιβίβασης θα είναι σημαντικός παράγων όσο αφορά την μετακίνηση

της βάσης τους από άλλο λιμάνι της Μεσογείου σε κάποιο ελληνικό. Μάλιστα τα

άλλα ανταγωνιστικά τέρμιναλ κρουαζιέρας, σύμφωνα με παράγοντες της αγοράς,

δεν εισπράττουν αντίστοιχο ειδικό τέλος άρα η επιβάρυνση είναι διπλή για τα ελληνικά λιμάνια.

Το δεύτερο σημείο αφορά την επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών για τις κατηγορίες των ναυτικών οι οποίοι θα επιλέγονται από την εταιρεία να είναι ασφαλισμένοι στο NAT. Η σχετική ρύθμιση θεωρείται ότι παραμένει εξαιρετικά θολή

και επιβαρυνμένη με γραφειοκρατία. Προτείνεται από τις εταιρείες, να υποβάλλεται στο NAT από τους πράκτορες η λίστα του πληρώματος θεωρημένη από το λιμεναρχείο από την οποία θα προκύπτει ποια μέλη του πληρώματος είναι Έλληνες και επομένως υπάρχει καταβολή εισφορών προς το NAT.

Λιμάνι κόμβος (Home- port)

Ένα λιμάνι είναι κόμβος κρουαζιέρας όταν αποτελεί την αφετηρία και τον τελικό προορισμό των κρουαζιερόπλοιων, οι επιβάτες των πλοίων διακινούνται μέσω του/των αεροδρομίων του λιμανιού κόμβου, το μεγαλύτερο μέρος της τροφοδοσίας γίνεται στο λιμάνι κόμβο και οι επισκευές και η συντήρηση των πλοίων πραγματοποιούνται κυρίως στο λιμάνι που φιλοξενεί τον κόμβο.

Είναι σημαντικό να χρησιμοποιούνται τα ελληνικά λιμάνια ως βάση για την κρουαζιέρα (home porting) αντί να χρησιμοποιούνται για διελεύσεις (transit) αφού κάθε λιμάνι κόμβος δημιουργεί πολλαπλασιαστικά οφέλη για την περιοχή αυτή.

Κατά τις διελεύσεις (transit) πολλά κρουαζιερόπλοια χρησιμοποιούν τα ελληνικά λιμάνια και κυρίως τον Πειραιά για ολιγόωρες επισκέψεις, η διάρκεια των οποίων συνήθως κυμαίνεται μεταξύ 4 – 6 ωρών. Στην περίπτωση αυτή, η μέση δαπάνη ανά επιβάτη κρουαζιέρας transit είναι 65 Ευρώ.

Τα ελληνικά λιμάνια ως βάση για τις κρουαζιέρες (home porting), δηλαδή, ο ίδιος επιβάτης επιβιβάζεται και αποβιβάζεται στο ίδιο ελληνικό λιμάνι. Η βασική διαφορά με την κρουαζιέρα transit έγκειται στο γεγονός ότι ο επιβάτης παραμένει στον προορισμό 2 ή 3 μέρες ,αντί των 4 – 6 ωρών του transit , πριν ή μετά την κρουαζιέρα. Αυτό, προφανώς, δημιουργεί πρόσθετα έσοδα για τον προορισμό, διότι ο επιβάτης χρησιμοποιεί ξενοδοχεία, κινείται περισσότερο επισκεπτόμενος διάφορα μέρη στον προορισμό και έχει περισσότερο χρόνο για αγορές. Στην περίπτωση αυτή, η μέση δαπάνη ανά επιβάτη κρουαζιέρας home porting είναι 574 Ευρώ.

Στη Μεσόγειο παρατηρείται αυξημένη ζήτηση για την κρουαζιέρα καθώς διαθέτουμε ως μαγνήτη την αξία του πολιτιστικού πλούτου, την ποικιλία του φυσικού κάλλους και το χαμηλό κόστος των μικρότερων αποστάσεων. Δυστυχώς όμως, η ελκτική δύναμη του μαγνήτη δεν είναι ισχυρή λόγω ελλείψεων υποδομών υποδοχής στα λιμάνια που σημαίνει χαμηλή χρήση ως home porting, δηλαδή ως σημείων δηλαδή εκκίνησης κρουαζιέρας. Η απόδειξη είναι ότι στα έσοδα, το 2011, η Ελλάδα κατέλαβε την 6η θέση με 605 εκατομμύρια ευρώ, ενώ σε αριθμό επιβατών κατέλαβε την 3η θέση με 1η την Ιταλία και 2η την Ισπανία.

Η χαμηλή χρήση των λιμανιών της Ελλάδας ως home porting, αποτυπώνεται στα στοιχεία όπου μόλις το 16% των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφθηκαν την Ελλάδα το 2011 ξεκίνησαν από ελληνικό λιμάνι, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό εκτιμάται γύρω στο 75% για την Ισπανία. Αν αυξήσουμε λοιπόν τον αριθμό home porting, τα οικονομικά οφέλη για την εθνική και κυρίως την τοπική ανάπτυξη θα είναι ασφαλώς μεγαλύτερα.

Το home porting για να αναπτυχθεί σε βαθμό τέτοιο ώστε να μπορεί να είναι προσοδοφόρο χρειάζονται επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές και εγκαταστάσεις, σύγχρονοι τερματικοί σταθμοί υποδοχής επιβατών, υψηλού επιπέδου παροχή λιμενικών υπηρεσιών με σύγχρονα μέσα πλοήγησης – ρυμούλκησης. Κρίνεται ακόμα απαραίτητη η διαμόρφωση συγκοινωνιακού δικτύου για άνετη, χωρίς καθυστερήσεις, μετακίνηση των επιβατών, ακόμα και προώθηση και προβολή των λιμανιών καθώς και μόνιμες και θεσμοθετημένες συνεργασίες σε όλα τα επίπεδα διοίκησης όπως για παράδειγμα το να είναι ανοιχτοί οι αρχαιολογικοί χώροι.

Με ένα πελατειακό δυναμικό, προερχόμενο από τη Κεντρική Ευρώπη κατά κύριο λόγο η κρουαζιέρα χρησιμοποιεί τις αεροπορικές αλλά κατά κύριο λόγο τις καλές σιδηροδρομικές προσβάσεις που έχουν τα λιμάνια για να μεταφέρουν σε συγκεκριμένους χρόνους και σε αποστάσεις αναπνοής λόγω των υπερταχέων σιδηροδρόμων, τους ενδιαφερόμενους επιβάτες από τα κέντρα των πόλεων στα λιμάνια όπου εκκινούν κρουαζιερόπλοια. Η συγκεκριμένη δυνατότητα είναι γνωστό ότι δεν υφίσταται στην Ελλάδα, καθώς οι συνδυασμένες μεταφορές είναι σε σπαργανώδη μορφή πράγμα το οποίο σημαίνει ότι υπάρχει μια ακόμη αδυναμία για την ανάπτυξη του home porting.

Πλεονεκτήματα και αδυναμίες της Ελλάδας για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας

Η Κρουαζιέρα κάποτε θεωρούνταν ένα όνειρο για πολλούς που μόνο λίγοι όμως μπορούσαν να το πραγματοποιήσουν. Σήμερα, η κρουαζιέρα συνεχίζει να διατηρεί την λάμψη και την ποιότητα της και αποδεικνύεται σαν ένα τρόπος Εναλλακτικής Μορφής Τουρισμού που ο καθένας μπορεί να το επιλέξει.

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα ως εναλλακτική μορφή τουρισμού, αποτελεί ακόμη μια ελπίδα ανάπτυξης και ευημερίας του τουριστικού προϊόντος. Η Ελλάδα και τα Ελληνικά Νησιά θεωρούνται από τους πιο κορυφαίους προορισμούς κρουαζιερόπλοιων.

Ένα τεράστιο πλεονέκτημα της χώρας μας είναι πως η Ελλάδα είναι το κομβικό σημείο όλων των κρουαζιέρων της Ανατολικής Μεσογείου, πράγμα που σημαίνει πως η προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών και η οικονομική ανάπτυξη μέσω της Κρουαζιέρας θα βοηθήσει τουριστικά, πολλά μέρη και λιμάνια. Η Ελλάδα είναι ένας δημοφιλής προορισμός για τα κρουαζιερόπλοια εδώ και αρκετά χρόνια. Αναμφίβολα η

μακραίωνη ιστορία της χώρας, οι κλιματολογικές συνθήκες, το φυσικό κάλλος των ακτών, η γεωγραφική τοποθεσία και οι μικρές αποστάσεις μεταξύ ελληνικών νησιών την καθιστούν έναν ελκυστικό προορισμό.

Δυστυχώς, όμως, ενώ τα πλοία μεγαλώνουν συνεχώς σε μέγεθος, η λιμενική υποδομή παραμένει σχεδόν στάσιμη και ανεπαρκής, με αποτέλεσμα οι δυνατότητες ανάπτυξης της κρουαζιέρας να περιορίζονται σημαντικά. Τα λιμάνια της Ελλάδας παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις σε υποδομές για τον ελλιμενισμό των μεγάλων πλοίων αλλά και των ήδη υπάρχοντων. Δεν υπάρχουν ουσιαστικά έργα νέων υποδομών σε εξέλιξη και τα ελληνικά νησιά που συμπεριλαμβάνονται στα προγράμματα των κρουαζιερών έχουν ήδη κορεστεί, ενώ παραμένουν ουσιαστικά τα ίδια εδώ και τριάντα χρόνια. Η ανάπτυξη νέων προορισμών κρουαζιέρας θα μπορούσε να προσελκύσει και άλλα πλοία και να αλλάξει το σκηνικό, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην οικονομική άνθηση των ελληνικών νησιών, αλλά και της Ελλάδας γενικότερα.

Εκτός από το ασαφές και σε ορισμένες περιπτώσεις πολύπλοκο και μη φιλικό νομικό πλαίσιο και τα σημαντικά θέματα έλλειψης υποδομών, υπάρχει άμεση ανάγκη αναδιάρθρωσης της ναυτικής εκπαίδευσης αλλά και η παροχή και διατήρηση των κινήτρων στους νέους για καριέρα στη θάλασσα. Θα πρέπει να γνωρίζουμε ότι η αχίλλειος πτέρνα της ναυτιλίας μας είναι η έλλειψη κατάλληλων και έμπειρων ελληνικών πληρωμάτων και αξιωματικών. Χωρίς αυτούς η συνέχιση της ναυτικής παράδοσής μας δεν θα είναι εφικτή και η απώλεια του μεγαλύτερου εθνικού πόρου μας που είναι η ελληνική και ελληνόκτητος ναυτιλία θα είναι αναπόφευκτη.

Η κρουαζιέρα αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς ως τρόπος διακοπών, και για το λόγο αυτό επιβάλλεται η αντίστοιχη βελτίωση των υποδομών τόσο στον Πειραιά, που είναι ο κεντρικός σταθμός επιβίβασης και αποβίβασης, όσο και γενικά στα ελληνικά νησιά για την προσέλκυση περισσότερων και μεγαλύτερων πλοίων καθώς επίσης και, μεγαλύτερου αριθμού τουριστών.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι περιορισμένης χωρητικότητας τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε εγκαταστάσεις επιβατών. Παρά τις προσπάθειες βελτίωσης, οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις αδυνατούν να ανταποκριθούν στον όγκο της κίνησης. Η ανάπτυξη των χερσαίων υποδομών με παράλληλη βελτίωση των υπάρχουσών είναι καθοριστικής σημασίας για τον επιβάτη, ούτως ώστε ο Πειραιάς να γίνει κόμβος για τα σημερινά μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Ακόμα υπάρχει η ανάγκη για λειτουργικές λιμενικές υποδομές με αίθουσες υποδοχής τουριστών, εστιατόρια, καταστήματα, παροχές τουριστικών πληροφοριών, συστήματα ασφαλείας και ελέγχων χωρίς καθυστερήσεις, ταιλαιπωρίες και γραφειοκρατικές διαδικασίες και στελέχωση των υπηρεσιών με κατάλληλο προσωπικό και μέσα.

Η αυξημένη ακτοπλοϊκή κίνηση του Πειραιά γίνεται αιτία για σημαντικές καθυστερήσεις στις αφίξεις και αναχωρήσεις των κρουαζιερόπλοιων. Επιπλέον, τις ημέρες αιχμής, η διακίνηση χιλιάδων επιβατών κρουαζιερόπλοιων μαζί με αντίστοιχο αριθμό ταξιδιωτών από και προς τα νησιά δημιουργούν ασφυκτικές συνθήκες σε λιμάνι και πόλη, υποβαθμίζοντας το περιβάλλον.

Ένα ακόμα θέμα το οποίο παραμένει και στο οποίο η Βενετία και η Μασσαλία έχουν προχωρήσει σημαντικά είναι το θέμα στάθμευσης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το γεγονός ότι για να αποβιβάστούν 5.000 επιβάτες από δύο μεγάλα κρουαζιερόπλοια απαιτούνται 100 λεωφορεία, για τα οποία σήμερα δεν υπάρχει ο κατάλληλος χώρος στάθμευσης. Και για το λόγο αυτό είχε προταθεί η δημιουργία νέου λιμανιού κρουαζιερόπλοιων στην περιοχή του Φαλήρου (Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας), ώστε να αποσυμφορηθεί ο Πειραιάς. Με αυτόν τον τρόπο, θα αποφευχθεί το κυκλοφοριακό χάος στον Πειραιά και η αναπόφευκτη ταλαιπωρία χιλιάδων επιβατών και κατοίκων.

Στελέχη εταιρειών κρουαζιέρας ανέφεραν ότι το αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο, η έλλειψη σύγχρονης και λειτουργικής υποδομής, θέματα δρομολογίων, οι υψηλές και αυθαίρετες χρεώσεις και η έλλειψη κοινής πολιτικής λιμένων για τα κρουαζιερόπλοια, είναι τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Όλα αυτά έχουν σαν αποτέλεσμα μια όχι και τόσο ελκυστική εικόνα της χώρας τόσο στις εταιρίες κρουαζιέρας όσο και στους επισκέπτες κρουαζιέρας.

Τα παραπάνω προβλήματα δεν τα αντιμετωπίζει μόνο το λιμάνι του Πειραιά. Δυστυχώς σχεδόν όλα τα λιμάνια τα οποία φιλοξενούν την κρουαζιέρα στην Ελλάδα βρίσκονται σε αυτή τη δύσκολη θέση, όπου δεν μπορούν να ανταποκρίνονται με άνεση σε όλες τις ανάγκες τόσο των κρουαζιερόπλοιων όσο και των εταιριών τους.

Προκλήσεις που έχει να αντιμετωπίσει ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Η Ελληνική κρουαζιέρα έχει να αντιμετωπίσει πολλές δυσκολίες και αγκυλώσεις που υπάρχουν τόσο στο νομοθετικό όσο και σε θέματα υποδομής. Η μεγάλη έλλειψη υποδομών προκαλεί προβλήματα στη λειτουργία και στην ανάπτυξη του τομέα αυτού. Ωστόσο δυσκολίες αντιμετωπίζουν και οι εταιρείες κρουαζιέρας και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη μείωση της ανταγωνιστικότητας των λιμανιών της χώρας.

Καταρχήν ένα πρόβλημα το οποίο υφίσταται πολλά χρόνια αφορά την άρση του καμποτάζ και για το οποίο τα τελευταία χρόνια έχουν παρθεί διάφορες αποφάσεις. Με ρύθμιση τον Απρίλιο του 2012 προωθήθηκε η πλήρης άρση του καμποτάζ, με αποτέλεσμα να επιτρέπει στις εταιρείες κρουαζιέρας να πραγματοποιούν κυκλικά δρομολόγια με αφητηρία και τελικό προορισμό τα ελληνικά λιμάνια. Με αυτή τη κίνηση τα ελληνικά λιμάνια γίνονται πιο ελκυστικά ως λιμάνια εκκίνησης.

Η δυνατότητα προσαρμογής των λιμανιών στις ανάγκες συγκεκριμένων εταιρειών κρουαζιέρας εξασφαλίζει καλύτερη εξυπηρέτηση των εταιρειών κρουαζιέρας, διακίνηση περισσότερων επιβατών και κατ' επέκταση περισσότερα έσοδα για την εγχώρια αγορά.

Οι υποδομές σε πολλά ελληνικά λιμάνια διέλευσης αδυνατούν να εξυπηρετούν τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια μεγάλου μεγέθους, ενώ σημειώνονται και σημαντικές ελλείψεις, όπως η απουσία κατάλληλων σταθμών εξυπηρέτησης επιβατών. Κρίνεται αναγκαίο να πραγματοποιηθούν βελτιώσεις στις υποδομές ώστε να εκσυγχρονιστούν τα λιμάνια της χώρας και να γίνουν πιο ελκυστικά και ανταγωνιστικά.

Επιπρόσθετα, ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι σημαντικό να βελτιωθεί και σε τομείς όπως οι επισκευές των πλοίων και η τροφοδοσία καυσίμων και άλλες λειτουργίες ώστε τα λιμάνια εκκίνησης να αναχθούν σε λιμάνια βάσεις για τις εταιρείες και έτσι να δημιουργηθούν επιπλέον κέρδη.

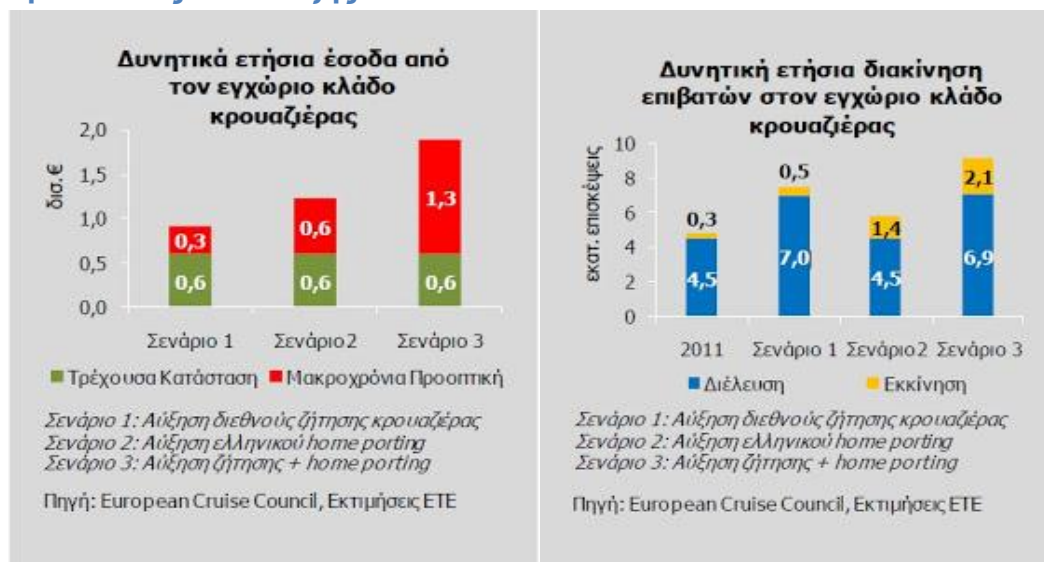
Χαρακτηριστικό παράδειγμα όσον αφορά τα τρέχοντα προβλήματα λειτουργίας είναι η απουσία συστήματος κράτησης θέσεων πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων με αποτέλεσμα τα κρουαζιερόπλοια να εξυπηρετούνται βάσει της σειράς άφιξης τους στα λιμάνια. Έτσι επιτυγχάνεται ο έγκαιρος και αποτελεσματικός σχεδιασμός των δρομολογίων.

Μια ακόμα αναγκαία ενέργεια η οποία θα βοηθήσει την άνθηση του κλάδου αυτού είναι και η διαφήμιση και η προώθηση της εικόνας της Ελλάδας. Με αυτό τον τρόπο γίνεται ευρεία γνωστή και θα βοηθήσει στην αύξηση της ζήτησης της. Είναι πολύ σημαντικό να είναι αισθητή η παρουσία της Ελλάδας σαν προορισμός κρουαζιέρας στο παγκόσμιο χάρτη της κρουαζιέρας.

Επιπλέον είναι σημαντικό να διαμορφωθεί στρατηγική για την ομαλή άφιξη των τουριστών ώστε να αποφευχθούν καθυστερήσεις που αποτρέπουν την ανάπτυξη του κλάδου. Η ενίσχυση του brand name της Ελλάδας στις διεθνείς αγορές και 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.

Τα οφέλη για την ελληνική οικονομία από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας είναι σημαντικά και έτσι πρέπει να αντιμετωπιστούν πιο γρήγορα όλες οι δυσκολίες και οι αγκυλώσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος στην Ελλάδα.

Προοπτικές ανάπτυξης



Σύμφωνα με την μελέτη της Εθνικής Τράπεζας η κρουαζιέρα στην Ελλάδα μπορεί να ευνοηθεί τα επόμενα χρόνια μέσω δυο παραγόντων, οι οποίοι είναι η αύξηση της ζήτησης διεθνώς και η προώθηση του home porting στα ελληνικά λιμάνια. Με βάσει τους παραπάνω παράγοντες, εκτιμήθηκαν τρία εναλλακτικά σενάρια για την πορεία της ελληνικής κρουαζιέρας την επόμενη πενταετία.

Το πρώτο σενάριο αναφέρεται στην αύξηση της διεθνούς ζήτησης. Έχουν υποθέσει ότι πρώτον το κατά κεφαλήν εισόδημα σε σταθερές τιμές διεθνώς θα αυξάνεται με μέσο ρυθμό 2% την επόμενη πενταετία, δεύτερον οι τιμές της κρουαζιέρας θα παραμείνουν στα τρέχοντα επίπεδα και τέλος οι τιμές των ξενοδοχείων θα συνεχίσουν να αυξάνονται με το μέσο μακροχρόνιο ρυθμό τους. Ακόμα εκτιμάται ότι η διεθνής ζήτηση θα ξεπεράσει τα 30 εκατ. επιβάτες το 2016 από 20 εκατ. επιβάτες που ήταν το 2011. Σε περίπτωση που η Ελλάδα διατηρήσει σταθερό το μερίδιό της στη παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας τότε θα μπορεί να επωφεληθεί από την αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης συγκεντρώνοντας 7,5 εκατ. επισκέψεις το 2016 από 5 εκατ. επισκέψεις την τριετία 2009-2011, στην οποία σημειώνεται αύξηση επιβατών κατά 1 εκατ. επιβάτες. Με βάση τη τρέχουσα κατάσταση, η αυξημένη κίνηση επιβατών κρουαζιέρας μπορεί να αυξήσει τα ετήσια έσοδα του κλάδου κατά περίπου 300 εκατ. ευρώ στα επόμενα πέντε έτη. Δηλαδή 2,5 εκατ. επιπλέον διελεύσεις με συνεισφορά 80 ευρώ ανά διέλευση και 200 χιλ. επιπλέον επιβάτες εκκίνησης με συνεισφορά 600 ευρώ ανά επιβάτη.

Το δεύτερο σενάριο εξετάζει την αύξηση του home porting στα ελληνικά λιμάνια. Δεδομένου ότι οι δαπάνες των επιβατών καθώς και των εταιρειών κρουαζιέρας δαπανούν περισσότερο στα λιμάνια εκκίνησης σε αντίθεση με τα λιμάνια διέλευσης, η ενίσχυση των ελληνικών λιμανιών ως βάσεις κρουαζιέρας θα έδινε σημαντική ώθηση στα έσοδα του κλάδου. Ακόμα και αν η διεθνής ζήτηση παραμείνει στη τρέχουσα κατάσταση η αύξηση του home porting θα μπορούσε από μόνη της να αποφέρει σημαντικά έσοδα. Πιο συγκεκριμένα, η επίδραση θα ήταν διπλή, αφενός οι δαπάνες ανά επιβάτη είναι υψηλότερες στα λιμάνια εκκίνησης από τα λιμάνια διέλευσης, αφετέρου η ανάπτυξη των λιμένων εκκίνησης πιθανότατα να οδηγούσε και σε αύξηση

διελεύσεων , καθώς στις κρουαζιέρες που θα ξεκινούν από Ελλάδα πιθανότατα να προστεθεί ένας ακόμα προορισμός με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι επιβάτες εκκίνησης χωρίς να μειώνονται οι διελεύσεις. Έτσι, αν τα 2/3 των επιβατών που επισκέπτονται ελληνικά λιμάνια ξεκινούσαν την κρουαζιέρα τους από τη χώρα μας τότε τα 2 εκατ. επιβάτες θα αντιστοιχούσαν σε 5,9 εκατ. επισκέψεις και τα συνολικά ετήσια έξοδα θα ξεπερνούσαν τα 1,2 δις ευρώ από 605 εκατ. ευρώ το 2011.

Το τρίτο σενάριο παρουσιάζει την πορεία της ελληνικής κρουαζιέρας σε περίπτωση που αυξηθεί η ζήτηση καθώς και το home porting. Στην περίπτωση αυτή θα υπάρξει παράλληλη αύξηση της διεθνούς ζήτησης, 30 εκατ. τουρίστες το 2016, και του home porting σε ελληνικά λιμάνια, τα 2/3 των επιβατών που επισκέπτονται τα ελληνικά λιμάνια να ξεκινούν από αυτά, οι επιβάτες εκκίνησης εκτιμάται ότι θα είναι περίπου 2 εκατ. το 2016 σε σχέση με το 2011 όπου ήταν 0,3 εκατ. Επίσης εκτιμάται ότι το σύνολο των επιβατών , συμπεριλαμβάνοντας και τους επιβάτες εκκίνησης, θα ξεπεράσουν τα 3 εκατ. το 2016 από 2 εκατ. το 2011. Στην περίπτωση αυτή το επιπρόσθετο όφελος κοντεύει τα 1,3 δις ευρώ, καθώς θα υπάρξουν 2,4 εκατ. επιπλέον διελεύσεις με συνεισφορά 80 ευρώ ανά διέλευση και 1,8 εκατ. επιπλέον επιβάτες εκκίνησης με συνεισφορά 600 ευρώ ανά επιβάτη, και έτσι η συνολική συνεισφορά φτάνει τα 1,9 δις ευρώ το 2016.

Συνοψίζοντας το πρόσθετο άμεσο ετήσιο όφελος για την ελληνική οικονομία από τον κλάδο της κρουαζιέρας, σύμφωνα με την μελέτη της Εθνικής Τράπεζας, μπορεί να φτάσει από 300 εκατ. ευρώ έως 1,3 δις ευρώ σε περίοδο πέντε ετών. Αυτό εξαρτάται από το βαθμό αύξησης της ζήτησης και την ανάπτυξη του home porting. Παράλληλα, εάν η τρέχουσα συνεισφορά των 600 εκατ. ευρώ αντιστοιχεί σε 12.000 θέσεις εργασίας, τότε και η αύξηση των εσόδων θα οδηγήσει και σε αύξηση των θέσεων εργασίας, δημιουργώντας συνολικά 10,000- 30,000 νέες θέσεις εργασίας. Έτσι δηλαδή θα υπάρξουν 20,000- 40,000 θέσεις το 2016 σε σχέση με το 2011 όπου ήταν 12,000 θέσεις.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΑ ΧΑΝΙΑ

ΙΣΤΟΡΙΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Ο κόλπος της Σούδας, στα βόρεια παράλια του νομού Χανίων, σχηματίζεται από τον κυρίως κορμό της Κρήτης και το ακρωτήριο Μελέχα ή Ακρωτήρι. Η γεωφυσική του διαμόρφωση και ο προσανατολισμός του, σε συνδυασμό με το μέγεθος και το επαρκές βάθος του, τον καθιστούν ασφαλές λιμάνι για όλον το χρόνο. Χάρη στη γεωγραφική του θέση, στο κέντρο της ανατολικής Μεσογείου, έχει αποκτήσει ξεχωριστή στρατηγική σπουδαιότητα.



Είναι ένα από τα ασφαλέστερα λιμάνια της Μεσογείου καθώς παρέχει ασφάλεια και καταφύγιο στα πλοία από τις καιρικές συνθήκες. Σήμερα είναι ένα συνεχώς αναπτυσσόμενο λιμάνι, που συμβάλλει καθοριστικά στην εμπορική, τουριστική και οικονομική ανάπτυξη του Νομού Χανίων. Καθημερινά διακινούνται χιλιάδες επιβάτες, πολλά οχήματα, καθώς και εμπορεύματα.

Το λιμάνι των Χανίων αναπτύσσεται ως ένας σημαντικός προορισμός για κρουαζιερόπλοια εντός της Μεσογείου, διαθέτοντας 5 θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης (παραβολής) πλοίων και έχοντας τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων πλοίων του είδους.

Το λιμάνι των Χανίων έχει όλες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις και προσφέρει όλες τις αναγκαίες υπηρεσίες. Τα μικρά γιότ και τα ιστιοπλοϊκά μπορούν να ανεφοδιαστούν νερό και πετρέλαιο, και τα μεγάλα πλοία να κάνουν και επισκευές αν χρειαστεί. Για την εξυπηρέτηση των επιβατών εξωτερικού λειτουργούν: Τελωνείο, Δημοτικό Γραφείο Πληροφοριών (information kiosk), δωρεάν ασύρματη πρόσβαση στο διαδίκτυο (wi-fi) καθώς και άλλες απαραίτητες υπηρεσίες για τους επιβάτες.

Σε χώρους του Λιμένα της Σούδας λειτουργεί υπαίθριο γκαράζ για τη στάθμευση των τουριστικών λεωφορείων, των ταξί καθώς και της Αστικής συγκοινωνίας για μεταφορά των επιβατών στην πόλη των Χανίων η οποία απέχει 7 χιλιόμετρα. Το Λιμάνι της Σούδας απέχει 15 Km από το Αεροδρόμιο Χανίων "Ι. Δασκαλογιάννης"

Το λιμάνι στη Σούδα έχει καθημερινή σύνδεση με το λιμάνι του Πειραιά και άλλα λιμάνια όπως της Ρόδου, της Σαντορίνης, της Μυκόνου, του Ηρακλείου, της Κέρκυρας, καθώς επίσης και της Κύπρου, Της Αιγύπτου, της Ιταλίας. Ακόμα εξυπηρετεί πολλά κρουαζιερόπλοια που μεταφέρουν επισκέπτες και τουρίστες στα ελληνικά νησιά.

Ο Δήμος Χανίων, σε συνεργασία με το Λιμενικό Ταμείο Χανίων, την Ένωση Λιμένων Ελλάδος και την Περιφέρεια Κρήτης, προχωρά σε επαφές με εκπροσώπους εταιρειών και πράκτορες κρουαζιερόπλοιων που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου για την προσέλκυση κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι της Σούδας.

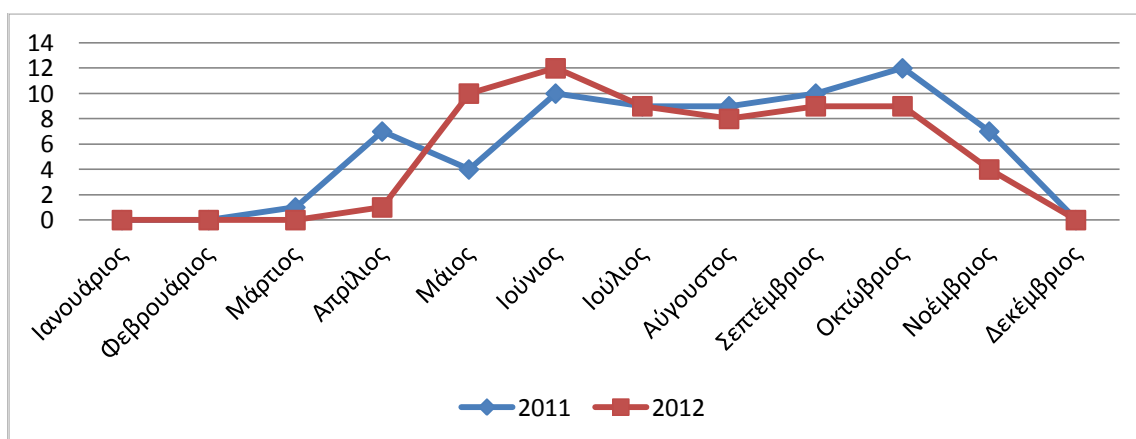
Από τον Ιούνιο 2011, το Λιμάνι της Σούδας αποτελεί μέλος της Med Cruise της Ένωσης Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας.

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΜΕ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

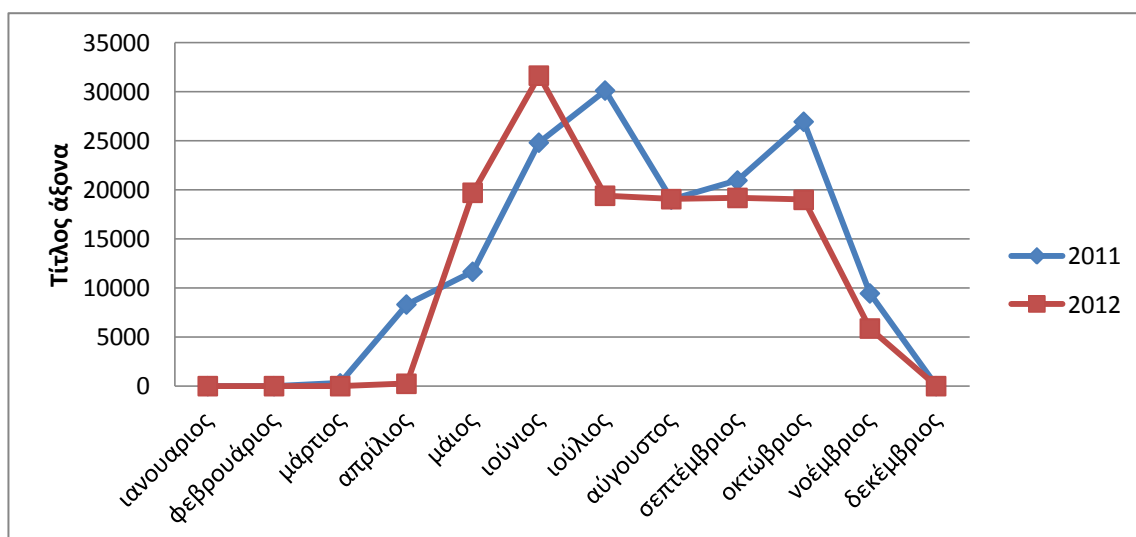
Το λιμάνι των Χανίων είναι ένας συνεχώς αναπτυσσόμενο λιμάνι, συμβάλλοντας καθοριστικά στην τουριστική, εμπορική αλλά και στην οικονομική ανάπτυξη του Νομού. Είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια στην Ελλάδα σε κίνηση επιβατών όπως επίσης και σε κίνηση επιβατών κρουαζιέρας με 151.603 επιβάτες το 2011 (Λιμεναρχείο Χανίων 2011).

Κατά την διάρκεια των τελευταίων ετών, το λιμάνι των Χανίων έχει αρχίσει να προσελκύει ένα σημαντικό αριθμό κρουαζιερόπλοιων, κάνοντας έτσι αισθητή την παρουσία του στο χώρο αυτό της κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, το 2011 στο λιμάνι αυτό κατέπλευσαν 69 κρουαζιερόπλοια με συνολικό αριθμό επιβατών 151.603, ενώ το 2012 ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων ανήλθε σε 62 με 134.118 επιβάτες αντίστοιχα. Το παρακάτω γράφημα (Γράφημα 1) παρουσιάζει τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στα Χανιά σε μηνιαία βάση για τα έτη 2011-2012, ενώ στο επόμενο γράφημα (Γράφημα 2) απεικονίζεται ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας σε μηνιαία βάση για τα έτη 2011-2012. Στη συνέχεια, στον πίνακα που ακολουθεί (Πίνακας 1) παρουσιάζεται ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων και επιβατών τα έτη αυτά.

Γράφημα 1: Επισκέψεις κρουαζιερόπλοιων σε μηνιαία βάση (2011-2012)



Γράφημα 2: Αριθμός επιβατών σε μηνιαία βάση (2011-2012)



Πίνακας 1: Επισκέψεις κρουαζιερόπλοιων και αριθμός επιβατών σε μηνιαία βάση (2011-2012)

	2011		2012	
	Αριθμός κρουαζιερόπλοιων	Αριθμός επιβατών	Αριθμός κρουαζιερόπλοιων	Αριθμός επιβατών
Ιανουάριος	-	0	-	0
Φεβρουάριος	-	0	-	0
Μάρτιος	1	287	-	0
Απρίλιος	7	8319	1	239
Μάιος	4	11660	10	19710
Ιούνιος	10	24818	12	31652
Ιούλιος	9	30133	9	19407
Αύγουστος	9	19016	8	19060
Σεπτέμβριος	10	20965	9	19187
Οκτώβριος	12	26954	9	18990
Νοέμβριος	7	9451	4	5873
Δεκέμβριος	-	0	-	0
Σύνολο	69	151603	62	134118

Πηγή: Λιμεναρχείο Χανίων 2011- 2012

Όπως φαίνεται και από τα παραπάνω σχήματα το δεύτερο χρόνο ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων καθώς και ο αριθμός των επιβατών είναι μειωμένος κατά 11,53%, όμως παρόλο αυτά είναι πολύ ικανοποιητικός καθώς είναι ο δεύτερος χρόνος λειτουργίας των λιμανιών σαν προορισμός κρουαζιέρας. Ο αριθμός κρουαζιερόπλοιων προκύπτει από τις επισκέψεις των κρουαζιερόπλοιων και από τα δύο λιμάνια των Χανίων, καθώς αρκετά μικρά κρουαζιερόπλοια κατέπλευσαν και στο Ενετικό Λιμάνι των Χανίων ή αλλιώς Παλαιό Λιμάνι των Χανίων.

Παρατηρείται επίσης ότι ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων είναι μεγαλύτερος το 2012 σε σχέση με το 2011 το μήνα Ιούνιο ενώ το μήνα Οκτώβριο ο αριθμός επισκέψεων των κρουαζιερόπλοιων είναι ο μεγαλύτερος το έτος 2011 σε σχέση με το έτος 2012. Όσο αφορά τις αφίξεις των επιβατών κρουαζιέρας, οι μήνες Ιούλιος και Οκτώβριος είναι εκείνοι με τις περισσότερες αφίξεις το 2011. Σε αντίθεση με το 2012 όπου οι μήνες Μάιος, Ιούλιος, Αύγουστος, και Οκτώβριος κυμαίνονται στα ίδια περίπου επίπεδα αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας, γύρω στα 19.000 επιβάτες ανά μήνα, με μόνη διαφορά το μήνα Ιούνιο σημειώνοντας το μεγαλύτερο αριθμό επιβατών κρουαζιέρας για το έτος αυτό (31.652 επιβάτες).

Επίσης παρατηρούμε ότι οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων άρχισαν ένα μήνα αργότερα σε σχέση με το 2011, παρουσιάζοντας σημαντική μείωση κατά 97% στις αφίξεις των επισκεπτών κρουαζιέρας το μήνα Απρίλιο. Σημαντική αύξηση σημειώθηκε στους μήνες Μάιο και Ιούνιο κατά 69% και 28% αντίστοιχα, ενώ τον Αύγουστο η αύξηση ήταν οριακή. Αντίθετα, όλοι επόμενοι μήνες κατέγραψαν πτώση στις αφίξεις τουριστών με τις σημαντικότερες μειώσεις να εμφανίζονται το μήνα Ιούλιο και Οκτώβριο κατά 36% και 30% αντίστοιχα.

Συμπεράσματα πρόσφατης έρευνας από το Δήμο Χανίων

Η έρευνα που πραγματοποίησε ο Δήμος Χανίων το 2011 είχε στόχο την αποτύπωση των εντυπώσεων και της ικανοποίησης των επισκεπτών κρουαζιέρας στα Χανιά. Τα αποτελέσματα της έρευνας αυτής φανερώνουν υψηλό δείκτη ικανοποίησης των τουριστών κρουαζιέρας στα Χανιά το οποίο είναι πολύ ενθαρρυντικό για το Δήμο καθώς έχει καταβάλει μεγάλες προσπάθειες για την επίτευξη του στόχου αυτού.

Είναι χαρακτηριστικό πως το 77% των επισκεπτών έμεινε απόλυτα ικανοποιημένο από την παραμονή του στα Χανιά και τις υπηρεσίες που έλαβε στο τόπο αυτό, ενώ 9 στους 10 επιβάτες (ποσοστό 87%) αυτού, δηλώνουν πως είναι σίγουρο ή πολύ πιθανό να προτείνουν σε τρίτους (συγγενείς, φίλους, κ.α.) την πόλη των Χανίων ως ιδανικό μέρος για διακοπές στο άμεσο μέλλον

Ειδικότερα, από τις απαντήσεις που δόθηκαν στα ερωτηματολόγια, προκύπτει ότι το 77% των επισκεπτών έμεινε απόλυτα ικανοποιημένο από την εμπειρία παραμονής του στα Χανιά, το 17% δήλωσε «μάλλον ικανοποιημένο» ενώ μόνο 1% ήταν το ποσοστό της μη ικανοποίησης-δυσαρέσκειας των επισκεπτών.

Η μεγαλύτερη ικανοποίηση των επισκεπτών αφορούσε στο τομέα της ευκολίας μετακίνησης – επιλογές μέσων συγκοινωνίας προς και από το κέντρο της πόλης (ποσοστό 80%), της φιλοξενίας και της εξυπηρέτησης τους, τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά τη παραμονή τους στην πόλη (ποσοστό 80%), της ασφάλειας στην πόλη (ποσοστό 77%) και των επιλογών που τους παρείχε η αγορά των Χανίων και τα εμπορικά/τουριστικά καταστήματα (ποσοστό 75%). Οι επισκέπτες εξέφρασαν επίσης θετικότερα σχόλια για την πληροφόρηση από πλευράς Δήμου Χανίων (υποδοχή, γραφεία τουριστικής πληροφόρηση, ενημερωτικών εντύπων, κ.ά.) (ποσοστό 75%) όπως επίσης και για την τοπική αρχιτεκτονική και τις φυσικές ομορφιές (ποσοστό 72%). Τέλος, σε εξαιρετικά υψηλό ποσοστό (72%) κυμάνθηκε η ικανοποίηση των επισκεπτών από την ποιότητα, το εύρος και τις τιμές των παρεχόμενων υπηρεσιών από τα εστιατόρια, καφέ, χώρους ψυχαγωγίας κ.α.

Όσο αφορά τα μέρη όπου επισκέφθηκαν οι τουρίστες προκύπτει ότι το 40% των επισκεπτών επισκέφθηκαν την Παλιά Πόλη των Χανίων, το 37% τη Δημοτική Αγορά και το 12% τα μουσεία της πόλης. Ένα μικρότερο ποσοστό επισκέφθηκε θρησκευτικούς χώρους.

Από τους ερωτηθέντες τουρίστες, 8 στους 10 επισκέπτες κρουαζιέρας (ποσοστό 79%) είναι πολύ πιθανό να επισκεφθούν ξανά τα Χανιά στο άμεσο μέλλον, ενώ 9 στους 10

(ποσοστό 87%) θα προτείνει την πόλη των Χανίων ως ιδανικό μέρος για διακοπές σε τρίτους.

Ακόμα, ένα μεγάλο ποσοστό επισκεπτών (ποσοστό 84%) έχει καλύτερη γνώμη ή κάπως καλύτερη για τα Χανιά σε σχέση με αυτό που προσδοκούσε ενώ υπήρξαν τουρίστες οι οποίοι βρήκαν την παραμονή τους στα Χανιά περίπου όπως την περίμεναν (ποσοστό 15%).

Κατά την περιήγηση τους στην πόλη των Χανίων, 1 στους 2 τουρίστες «άφησε» στην τοπική αγορά ποσό έως 50 €, ενώ ένας καθ' όλα σημαντικός αριθμός επισκεπτών (1 στους 4 περίπου) κατανάλωσε ποσά που ανέρχονται σε πάνω από 100 €, απόδειξη του ότι το εν λόγω είδος τουρισμού, αποτελεί μια ισχυρή τόνωση της τοπικής οικονομίας.

Τέλος, υπάρχουν και ορισμένα πράγματα τα οποία δυσαρέστησαν τους επισκέπτες κρουαζιέρας κατά την επίσκεψη τους στα Χανιά και τα οποία είναι τα γκράφιτι που υπάρχουν σε μνημεία/δημόσιους χώρους και τα οποία προσβάλλουν την κοινή αισθητική αντίληψη καθώς επίσης και την πλούσια πολιτιστική κληρονομιά. Ακόμα, τους επισκέπτες κρουαζιέρας τους δυσαρέστησε η άγρα πελατών από εστιατόρια σε τουριστικά σημεία των Χανίων.

Τα αποτελέσματα της έρευνας παίζουν σημαντικό ρόλο για τον Δήμο Χανίων ώστε να εντείνει τις προσπάθειες του βελτίωσης της εικόνας της πόλης καθώς επίσης και των παρεχόμενων υπηρεσιών με στόχο τη μέγιστη ικανοποίηση των τουριστών κρουαζιέρας. Αυτό επίσης θα βοηθήσει και στην προσέλκυση περισσότερων εταιριών κρουαζιέρας και έτσι τη μεγαλύτερη ανάπτυξη του τόπου αυτού.

Ενέργειες του Δήμου Χανίων που στοχεύουν στην υποδοχή και εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων και των επισκεπτών κρουαζιέρας στα Χανιά

Η κρουαζιέρα δεν αποτελεί μια στατική μορφή τουρισμού και αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι κάθε χρόνο, ολοένα και περισσότεροι νέοι προορισμοί αναπτύσσονται και εντάσσονται στην αγορά της παγκόσμιας κρουαζιέρας. Για να μπορέσουν ωστόσο τα Χανιά να καθιερωθούν σαν προορισμοί κρουαζιέρας, επιβάλλεται - πέρα από τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση των αναγκαίων υποδομών - να υπάρξει υψηλό επίπεδο παρεχομένων υπηρεσιών από πλευράς όλων εκείνων των επαγγελματιών που θα παρέχουν τις υπηρεσίες τους προς τους επισκέπτες της κρουαζιέρας.

Είναι άλλωστε γενικώς παραδεκτό ότι ορισμένα από τα στοιχεία που αξιολογούν θετικά οι επισκέπτες κρουαζιέρας σ' ένα προορισμό, είναι η άμεση και φιλική εξυπηρέτηση, η ευγένεια και η υποδειγματική συμπεριφορά όλων εκείνων με τους οποίους έρχονται σε άμεση επαφή. Για το σκοπό αυτό, ο Δήμος Χανίων προχώρησε στη σύνταξη ενός τέτοιου εθελοντικού κώδικα στον οποίο περιγράφεται η προσδοκώμενη στάση και συμπεριφορά των εκπροσώπων των επαγγελματιών, με τους οποίους αναμένεται να έρθουν περισσότερο σε επαφή απολαμβάνοντας τις υπηρεσίες τους, οι επισκέπτες της κρουαζιέρας.

Τα Χανιά διαθέτουν το μεγαλύτερο και ασφαλέστερο φυσικό λιμάνι της Μεσογείου το οποίο έχει όλες τις προϋποθέσεις για να καταστεί σταθμός κρουαζιέρας (λιμάνι εκκίνησης και κατάληξης) και κομβικό σημείο εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων, παρέχοντας ταυτόχρονα στους επισκέπτες του τόπου μας τη δυνατότητα αφενός να απολαύσουν μια ολοκληρωμένη εμπειρία διακοπών, με υψηλή ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών, πολλές επιλογές αξιοθέατων και μνημείων και αφετέρου να γνωρίσουν από κοντά την κρητική φιλοξενία, την παράδοση και τον πολιτισμό μας.

Ο Δήμος Χανίων από 1/1/2011 πήρε πρωτοβουλίες για τον τουρισμό κρουαζιέρας συμμετέχοντας σε ευρωπαϊκό εκπαιδευτικό πρόγραμμα "SHIPSAN TRAINET" με θέμα «Υγειονομικοί έλεγχοι, επιδημιολογική επιτήρηση και έλεγχος των λοιμωδών νοσημάτων, στα επιβατηγά πλοία και ιδιαίτερα στα κρουαζιερόπλοια και στα λιμάνια της Ευρώπης» που διεξήχθη από τις 17-22 Ιανουαρίου 2011 στο λιμάνι του Πειραιά. Ακόμα ο Δήμαρχος Χανίων έστειλε επιστολή προς τους υπουργούς Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας κ. Ι. Διαμαντίδη και Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων κ. . Ρέππα, με την οποία ζητάει τη μεταβίβαση στο Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο των αρμοδιοτήτων της διοίκησης-διαχείρισης του λιμανιού της Σούδας, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική διαχείριση και εκμετάλλευση των λιμενικών εγκαταστάσεων και της χερσαίας ζώνης του λιμένα της Σούδας. Επίσης, ο Δήμος Χανίων συνεργάζεται με τοπικούς ναυτικούς τουριστικούς πράκτορες- φορείς και το Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο, για να προσελκύσουν εταιρείες κρουαζιερόπλοιων και να διαμορφωθούν κατάλληλες συνθήκες υποδοχής αυτών. Απαραίτητη είναι η σύσταση Επιτροπής Τουριστικής Ανάπτυξης και Προβολής, ως συμβουλευτικό όργανο του Δήμου Χανίων. Τέλος ο Δήμος Χανίων συμμετέχει για πρώτη φορά με δικό του περίπτερο και ψηφιακό/έντυπο ενημερωτικό υλικό στην 8η έκθεση τουρισμού και κρουαζιέρας «Cruise Shipping Miami», η οποία αποτελεί τη μεγαλύτερη έκθεση παγκοσμίως για τον τουρισμό της κρουαζιέρας και η οποία πραγματοποιήθηκε από τις 14-17 Μαρτίου 2011 στο Μαϊάμι των Ηνωμένων Πολιτειών (Δήμος Χανίων 2011)

Πέραν των παραπάνω, ο Δήμος Χανίων προχώρησε στην εκπόνηση ενός Πρότυπου Οδηγού για την βελτιστοποίηση όλων των ακολουθούμενων διαδικασιών υποδοχής, διαχείρισης και εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών αυτών, σε ότι έχει να κάνει τόσο με ζητήματα που άπτονται αρμοδιοτήτων του Δήμου Χανίων όσο και άλλων εμπλεκόμενων υπηρεσιών (ΕΛ.ΑΣ., Λιμενικό, κλπ).

Για το σκοπό αυτό διαμορφώθηκαν οδηγίες για την υποδοχή επισκεπτών ανταλλάσσοντας αναμνηστικά δώρα μεταξύ του Πλοιάρχου του κρουαζιερόπλοιου και του Δημάρχου Χανίων κατά την άφιξη του πρώτου πλοίου κάθε εταιρίας, προσφέροντας παραδοσιακά εδέσματα στους επιβάτες καθώς επίσης και δώρων με παραδοσιακά κρητικά προϊόντα και οπτικοακουστικό υλικό (DVD) στους επιβάτες και στο πλήρωμα του πλοίου. Επίσης στο χώρο της προβλήτας με ευθύνη του Δήμου εξασφάλισε την λειτουργία Εκθετηρίου Τοπικών καθώς επίσης και την λειτουργία Δημοτικού Περίπτερου Τουριστικής Πληροφόρησης εντός του λιμένα της Σούδας και διανομή έντυπου ενημερωτικού υλικού.

Όσο αφορά την μεταφορά επισκεπτών από Λιμένα Σούδας προς Πόλη Χανίων οι οδηγίες που διαμορφώθηκαν προκειμένου να διασφαλιστεί η δίχως προβλήματα και το δυνατόν ταχύτερη μεταφορά των επισκεπτών της κρουαζιέρας από το λιμάνι της Σούδας προς τη πόλη των Χανίων προβλέπει ρύθμιση της κυκλοφορίας των οχημάτων εντός του λιμένα της Σούδας από το Λιμεναρχείο Χανίων καθώς επίσης και την ρύθμιση της κυκλοφορίας των οχημάτων στους επιλεγμένους οδικούς άξονες διέλευσης των λεωφορείων, από την Τροχαία Χανίων σε συνεργασία με την Δημοτική Αστυνομία.

Για την καλύτερη πληροφόρηση και ενημέρωση των επισκεπτών θα πραγματοποιηθεί η εγκατάσταση πληροφοριακών ταμπλό στη Παλιά Πόλη των Χανίων, η έκδοση χάρτη και εντύπου πληροφοριών και δρωμένων (πολιτιστικών, αθλητικών κ.α.) του Δήμου Χανίων, η εγκατάσταση για δωρεάν πρόσβαση στο διαδίκτυο (free wi-fi internet access) για όλους τους επισκέπτες του λιμένα της Σούδας καθώς επίσης και η αξιοποίηση ιστοσελίδων κοινωνικής δικτύωσης (Social Media) και διαμόρφωση ειδικής ιστοσελίδας για την τουριστική προβολή του Δήμου Χανίων.

Η καθαριότητα των κοινόχρηστων χώρων αποτελεί ένα σημαντικό ζήτημα στο οποίο δίνουν ιδιαίτερη προσοχή οι επισκέπτες κρουαζιέρας, για το λόγο αυτό θα δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην καθαριότητα των σημείων επίσκεψης των τουριστών κρουαζιέρας και στη βελτίωση του επιπέδου καθαριότητας και ηλεκτροφωτισμού σε δρόμους και κοινόχρηστους χώρους

Η ασφάλεια που αισθάνονται οι επισκέπτες αποτελεί βασική προτεραιότητα η οποία αναμένεται να επηρεάσει θετικά την εισροή επισκεπτών κρουαζιέρας στο λιμάνι της Σούδας. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό η Δημοτική Αστυνομία σε συνεργασία με την Ελληνική Αστυνομία θα περιπολεί τόσο στην Παλιά όσο και στη Νέα Πόλη των Χανίων ενώ το έργο των παραπάνω υπηρεσιών θα υποστηρίζεται με συνεχείς περιπολίες στο χώρο της λιμενικής ζώνης - και ιδιαίτερα στον Ενετικό Λιμένα - το Λιμεναρχείο Χανίων.

Για να εξασφαλιστεί η δίχως προβλήματα και ταχύτερη επιστροφή των επισκεπτών από την πόλη των Χανίων προς το λιμένα της Σούδας, έχει υπάρξει πρόβλεψη για την ρύθμιση της κυκλοφορίας των οχημάτων στους επιλεγμένους οδικούς άξονες διέλευσης των λεωφορείων, από την Τροχαία Χανίων σε συνεργασία με την Δημοτική Αστυνομία και η ρύθμιση της κυκλοφορίας των οχημάτων εντός του Λιμένα της Σούδας από το Λιμεναρχείο Χανίων.

Με αυτό τον τρόπο ο Δήμος Χανίων συμβάλει στην δημιουργία ενός κοινού τρόπου λειτουργίας και συμπεριφοράς, τόσο των άμεσα εμπλεκόμενων με τον τουρισμό κρουαζιέρας όσο και με των έμμεσων, που στόχο έχουν την καλύτερη εικόνα της πόλης των Χανίων στους επισκέπτες κρουαζιέρας. Δημιουργείτε επίσης ένα κλίμα κοινής προσπάθειας ώστε να επιτυγχάνεται η ικανοποίηση του κάθε επισκέπτη, απολαμβάνοντας τις υπηρεσίες που προσφέρονται και δημιουργώντας έτσι την καλύτερη διαφήμιση του τόπου αυτού.

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Μέσω της επιστημονικής έρευνας αποκτάμε γνώσεις, δηλαδή μέσω μιας συστηματικής διαδικασίας συλλογής, ανάλυσης και ερμηνείας δεδομένων. Η επιστημονική έρευνα μπορεί να ταξινομηθεί σε διάφορες επιμέρους κατηγορίες ανάλογα με διάφορα κριτήρια. Τα είδη αυτά είναι: η πρωτογενής ή δευτερογενής έρευνα, η εφαρμοσμένη και βασική επιστημονική έρευνα, ποσοτική και ποιοτική έρευνα και νατουραλιστική και πειραματική έρευνα.

Πιο συγκεκριμένα, ανάλογα με τις πηγές από όπου συλλέγουμε τα στοιχεία που μας ενδιαφέρουν διαχωρίζουμε την έρευνα σε πρωτογενή και δευτερογενή έρευνα. Η δευτερογενής έρευνα βασίζεται στη συλλογή στοιχείων τα οποία υπάρχουν ήδη και σε πολλές περιπτώσεις έχουν συγκεντρωθεί για κάποιο άλλο σκοπό, όπως για παράδειγμα δευτερογενή στοιχεία συλλέγονται από ακαδημαϊκές βιβλιοθήκες, επιστημονικά περιοδικά, ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων κ.α. Ενώ όταν τα στοιχεία που αναζητούμε δεν είναι δυνατό να βρεθούν από δευτερογενής πηγές τότε γίνεται πρωτογενής έρευνα, ώστε να συλλεχθούν. Σε αυτή την περίπτωση, τα στοιχεία αυτά είναι πρωτότυπα και δίνουν απάντηση στο θέμα που ερευνάται. Οι συνηθέστεροι τρόποι συλλογής πρωτογενών δεδομένων είναι μέσω: ερωτηματολογίου, συνεντεύξεων, παρατήρησης και πειράματος.

Η διαφοροποίηση μεταξύ της εφαρμοσμένης και της βασικής έρευνας γίνεται με βάση την πρόθεση του ερευνητή να αξιοποιήσει πρακτικά τα ερευνητικά ερωτήματα. Η εφαρμοσμένη έρευνα, γίνεται με προκαθορισμένο πρακτικό σκοπό για να δώσει απάντηση σε κάποιο πρακτικό θέμα. Σε αντίθεση με την βασική έρευνα όπου ελάχιστα ενδιαφέρεται εάν τα συμπεράσματα της θα έχουν εφαρμογή σε προβλήματα .

Σε ότι αφορά στη ποσοτική έρευνα, βασίζεται στη στατιστική ανάλυση. Χρησιμοποιούνται δηλαδή αριθμητικά δεδομένα και ποσοτικές μαθηματικές μέθοδοι για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με ένα σύνολο (πληθυσμό) υποκειμένων. Ενδεικτικό παράδειγμα ποσοτικής έρευνας αποτελούν τα exit polls (δημοσκόπηση έξω από την κάλπη) των εκλογών. Στην ποιοτική έρευνα μας ενδιαφέρει περισσότερο να εξετάσουμε τα βαθύτερα αίτια, τη συλλογιστική, τα συναισθήματα που συνδέονται με την εκδήλωση μιας συμπεριφοράς ή κάποιο ζήτημα.

Η έρευνα που παρουσιάζεται σε αυτή την εργασία έχει σαν σκοπό να παρουσιάσει την υφιστάμενη κατάσταση και τις προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα και πιο συγκεκριμένα στην πόλη των Χανίων.

Στόχος της έρευνας είναι να εξεταστεί η ικανοποίηση, οι προτιμήσεις και η γενικότερη εικόνα που αποκομίζει ο τουρίστας κρουαζιέρας από την ευρύτερη περιοχή της πόλης των Χανίων καθώς επίσης και να εξεταστεί η πρόοδος και οι γενικότερες βλέψεις για

την κρουαζιέρα από τους τοπικούς φορείς και από την πλευρά των τουριστικών πρακτόρων που ασχολούνται με τον κλάδο της κρουαζιέρας.

Για να επιτευχθεί ο σκοπός της μελέτης χρησιμοποιήθηκε αρχικά δευτερογενής έρευνα στο διαδίκτυο, σε ιστότοπους όπως το www.traveldailynews.gr , www.naftemporiki.gr , www.theseanation.gr , κ.α. καθώς επίσης και πρωτογενής έρευνα με εργαλεία την συνέντευξη αλλά και το ερωτηματολόγιο. Μέσω των εργαλείων αυτών συλλέχθηκαν πληροφορίες για την διεξαγωγή αξιόπιστων συμπερασμάτων.

Οι συνεντεύξεις και το ερωτηματολόγιο έγιναν με οδηγό τα παρακάτω ερευνητικά ερωτήματα:

- ✓ Με βάση ποια κριτήρια επιλέγουν μια κρουαζιέρα οι επισκέπτες;
- ✓ Ποσοστό ικανοποίησης επισκεπτών από την πόλη των Χανίων;
- ✓ Εάν πραγματοποιήσαν αγορές κατά τη διάρκεια της παραμονής των επισκεπτών στα Χανιά;
- ✓ Εάν τους αρέσουν τα Χανιά σαν τουριστικό προορισμός;
- ✓ Η σημαντικότητα και τα οφέλη του τουρισμού κρουαζιέρας τόσο σε τοπικό όσο και σε γενικό επίπεδο;
- ✓ Εάν οι ελλείψεις που υπάρχουν γενικότερα, επηρεάζουν την προσέλκυση τόσο τουριστών όσο και εταιριών κρουαζιέρας;
- ✓ Ποια η υφιστάμενη κατάσταση της κρουαζιέρας σήμερα στα Χανιά;
- ✓ Τι πιθανές βελτιώσεις θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν;
- ✓ Κατά πόσο είναι ικανοποιημένες οι εταιρίες κρουαζιέρας από τα Χανιά;
- ✓ Ποιο είναι το μέλλον της κρουαζιέρας;
- ✓ Μπορεί να βοηθήσει η κρουαζιέρα στην ανάπτυξη της τουριστικής κίνησης και στην αύξηση των διανυκτερεύσεων στην πόλη των Χανίων και στην Κρήτη γενικότερα;

Η πρώτη συνέντευξη παραχωρήθηκε από την εντεταλμένη σύμβουλο του Δήμου Χανίων σε θέματα τουρισμού και πρόεδρο της επιτροπής τουριστικής ανάπτυξης και προβολής του Δήμου Χανίων κ. Μαρία Κοκκινάκη στα Χανιά την Πέμπτη 6 Δεκεμβρίου 2012 και ώρα 15:30 κατόπιν τηλεφωνικής επικοινωνίας.

Η δεύτερη συνέντευξη παραχωρήθηκε από τον ναυτιλιακό πράκτορα κ. Αντώνη Τζαγκαράκη στη Σούδα την Πέμπτη 13 Δεκεμβρίου 2012 και ώρα 12:00 επίσης κατόπιν τηλεφωνικής επικοινωνίας.

Αναφορικά με την έρευνα στους τους τουρίστες κρουαζιέρας, αρχικά πραγματοποιήθηκε μία πιλοτική έρευνα με 5 ερωτηματολόγια ώστε να ελεγχθεί το κατά πόσο το ερωτηματολόγιο ήταν κατανοητό και δεν υπάρχει κάποιο πρόβλημα στη συμπλήρωση του. Το ερωτηματολόγιο ήταν πλήρως κατανοητό και έτσι δεν πραγματοποιήθηκαν αλλαγές σε αυτό. Το σύνολο των ερωτηματολογίων που μοιράστηκαν ήταν 50, γραμμένα στην αγγλική γλώσσα αφού είναι η διεθνής γλώσσα και θα ήταν κατανοητό από όλους. Ο πληθυσμός της έρευνας ήταν τουρίστες κρουαζιέρας οι οποίοι είχαν επισκεφτεί την πόλη των Χανίων. Για αυτό το λόγο τα ερωτηματολόγια μοιράστηκαν σε τουρίστες κατά την διάρκεια επιστροφής τους στο κρουαζιερόπλοιο μέσα στα αστικά λεωφορεία που τους μετέφεραν, αφού είχαν περιηγηθεί στην πόλη των Χανίων. Τα ερωτηματολόγια μοιράστηκαν σε τρία

κρουαζιερόπλοια: (α) GOLDEN IRIS- NAVIGATOR OF THE SEAS όπου μοιράστηκαν στις 26/10/12, (β) MARINER OF THE SEAS όπου μοιράστηκαν στις 31/10/12 και (γ) SERENADE OF THE SEAS όπου μοιράστηκαν στις 4/11/12. Η επεξεργασία των στοιχείων που συλλέχθηκαν με τα ερωτηματολόγια έγινε στο excel ώστε να εξαχθούν τα αποτελέσματα της έρευνας αυτής.

Οι δυσκολίες που αντιμετωπίστηκαν κατά την διεξαγωγή της έρευνας αφορούσαν τη διανομή των ερωτηματολογίων καθώς έπρεπε να μοιραστούν στους επισκέπτες αφού είχαν δει την πόλη, ώστε να μπορούν να εκφέρουν μια άποψη και να έχουν χρόνο στη διάθεση τους για να το συμπληρώσουν. Έτσι μοιράστηκαν μέσα στα λεωφορεία του Αστικού Κτέλ Χανίων κατά την διάρκεια της επιστροφής τους στα κρουαζιερόπλοια.

Μια μελλοντική έρευνα θα μπορούσε να ερευνήσει τα περιθώρια προσέλκυσης περισσότερων κρουαζιερόπλοιων με σκοπό τη μεγιστοποίηση της τουριστικής κίνησης στην πόλη των Χανίων.

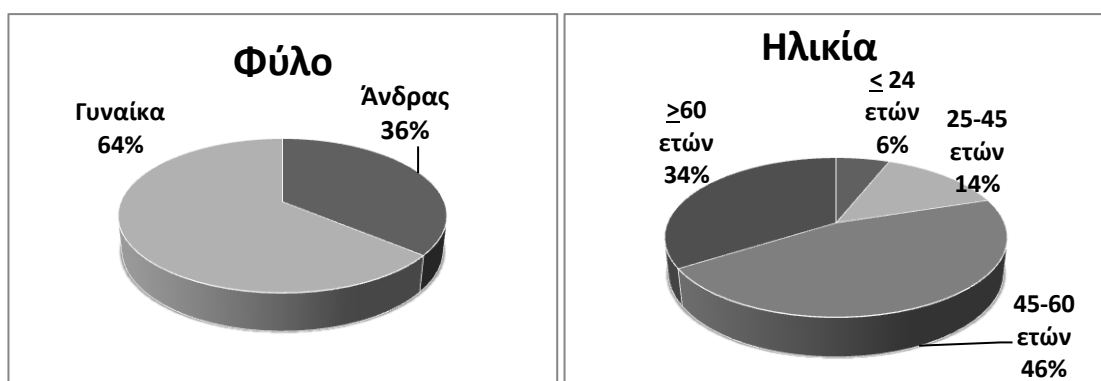
Τέλος σε γενικότερο επίπεδο, όσο αφορά την Κρήτη, θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί μια παρόμοια έρευνα ώστε να γίνει σύγκριση μεταξύ προορισμών κρουαζιέρας εντός Κρήτης σε ότι αφορά την κρουαζιέρα, τις υποδομές των λιμανιών, την εικόνα που έχουν οι επισκέπτες των προορισμών αυτών, καθώς και την ικανοποίηση τους από την κρουαζιέρα.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

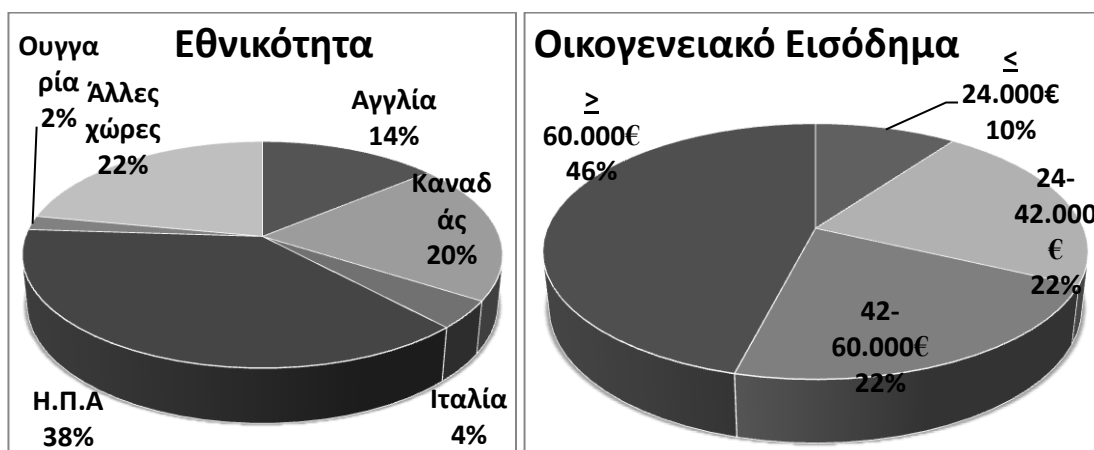
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Έπειτα από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε με ερευνητικό εργαλείο το ερωτηματολόγιο καταλήγουμε σε κάποια αποτελέσματα όσο αφορά την ικανοποίηση, τις προτιμήσεις καθώς και την γενικότερη εικόνα που αποκομίζει ο τουρίστας στα Χανιά.

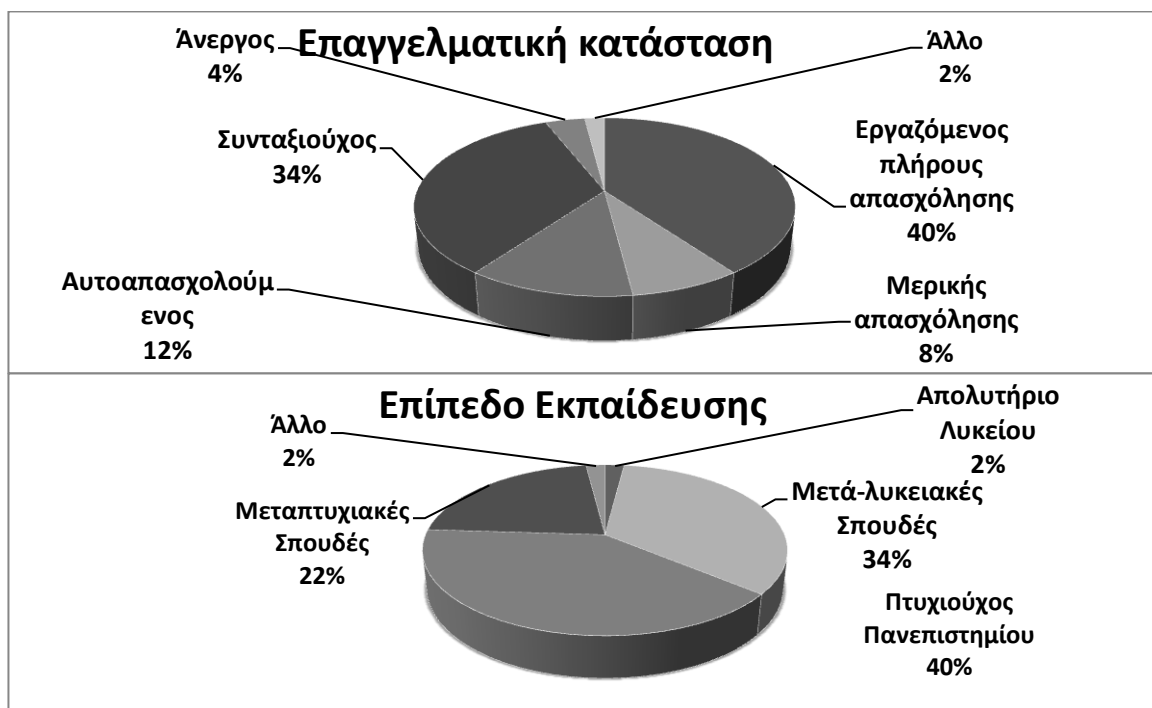
Καταρχήν σε ότι αφορά τα δημογραφικά στοιχεία του δείγματος της έρευνας, το 64% των ερωτηθέντων αποτελείται από γυναίκες και το υπόλοιπο 36% από άνδρες, ενώ οι ηλικίες που καλύφθηκαν διαμορφώνονται ως εξής: κάτω των 24 ετών αποτελεί το 6% του δείγματος, 25 ετών έως 45 ετών αποτελεί το 14% του δείγματος, 45 ετών έως 60ετών αποτελεί το 46% του δείγματος και άνω των 60 ετών αποτελεί το 34% του δείγματος.



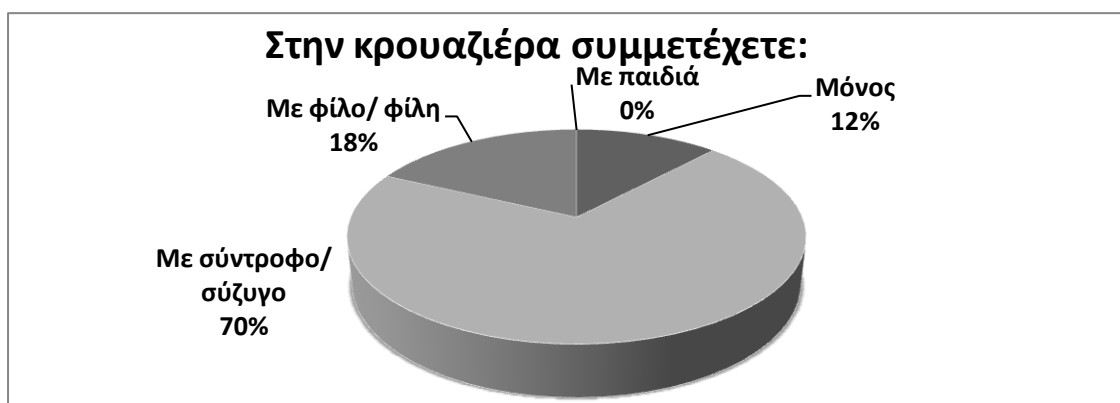
Αναφορικά με την γεωγραφική προέλευση των τουριστών, το 38% αποτελείται από Αμερικανούς επισκέπτες, το 20% από Καναδούς, το 14% από Άγγλους, το 4% από Ιταλούς και το υπόλοιπο 24% από διάφορες άλλες εθνικότητες όπως Γερμανοί, Γάλλοι, Σέρβοι, Τυνήσιοι, Ούγγροι, Αργεντινοί. Όσον αφορά στο οικογενειακό εισόδημα των ερωτηθέντων προκύπτει ότι κάτω των 24.000€ αναλογεί το 10% του δείγματος, από 24.000€ έως 42.000€ αντιστοιχεί το 22% του δείγματος, από 42.000€ έως 60.000€ αναλογεί το 22% του δείγματος και τέλος άνω των 60.000€ αντιστοιχεί το 46% του δείγματος.



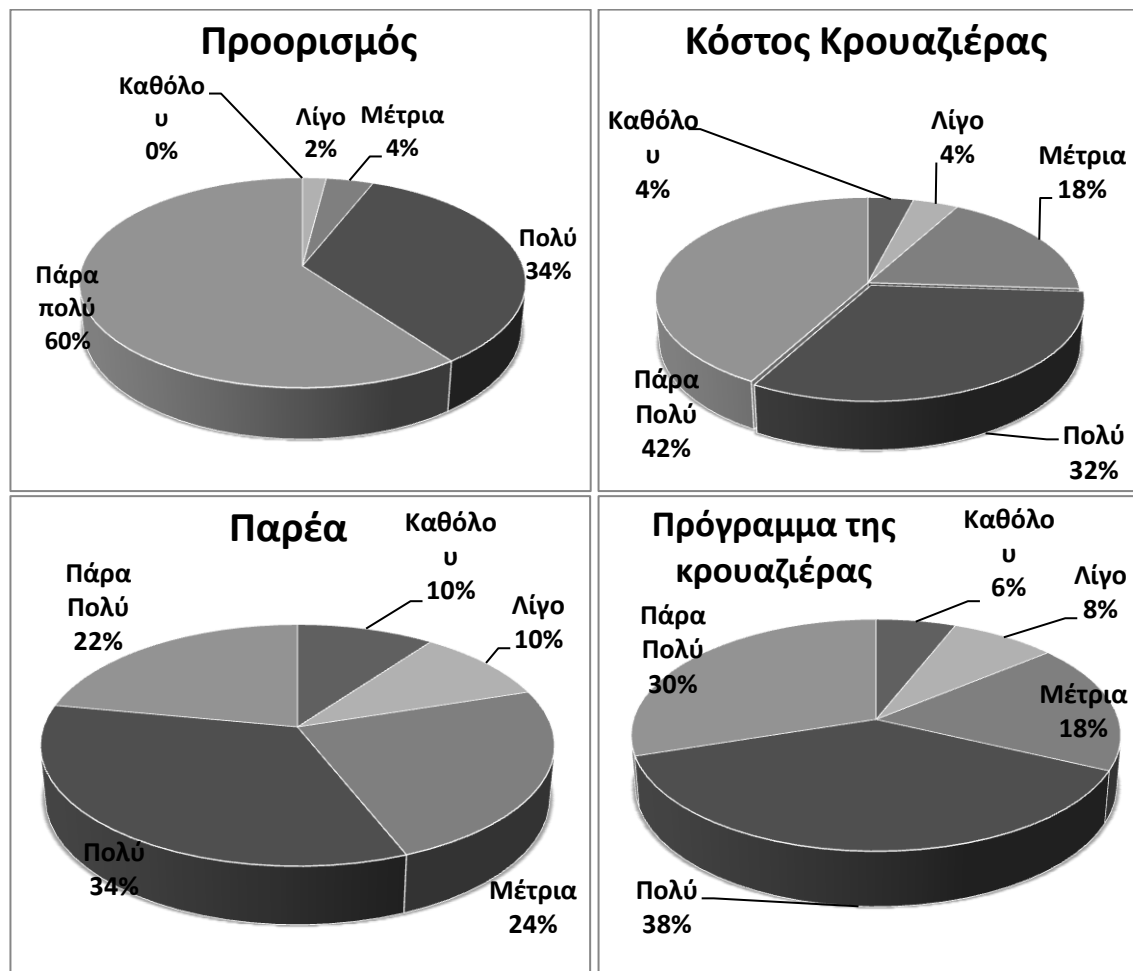
Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας το 40% των ερωτηθέντων ήταν εργαζόμενοι πλήρους απασχόλησης, το 34% συνταξιούχοι, το 12% αυτοαπασχολούμενοι, το 8% εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης, καθώς και 4% του δείγματος ήταν άνεργοι επισκέπτες. Το επίπεδο εκπαίδευσης των ερωτηθέντων διαμορφώνεται ως εξής: το 22% έχει κάνει μεταπτυχιακές σπουδές, το 40% των ερωτηθέντων είναι πτυχιούχοι πανεπιστημίου, το ένα τρίτο των επισκεπτών έχουν ολοκληρώσει μεταλυκειακές σπουδές, το 2% του δείγματος έχει απολυτήριο λυκείου και το υπόλοιπο 2% έχει πραγματοποιήσει άλλες σπουδές.



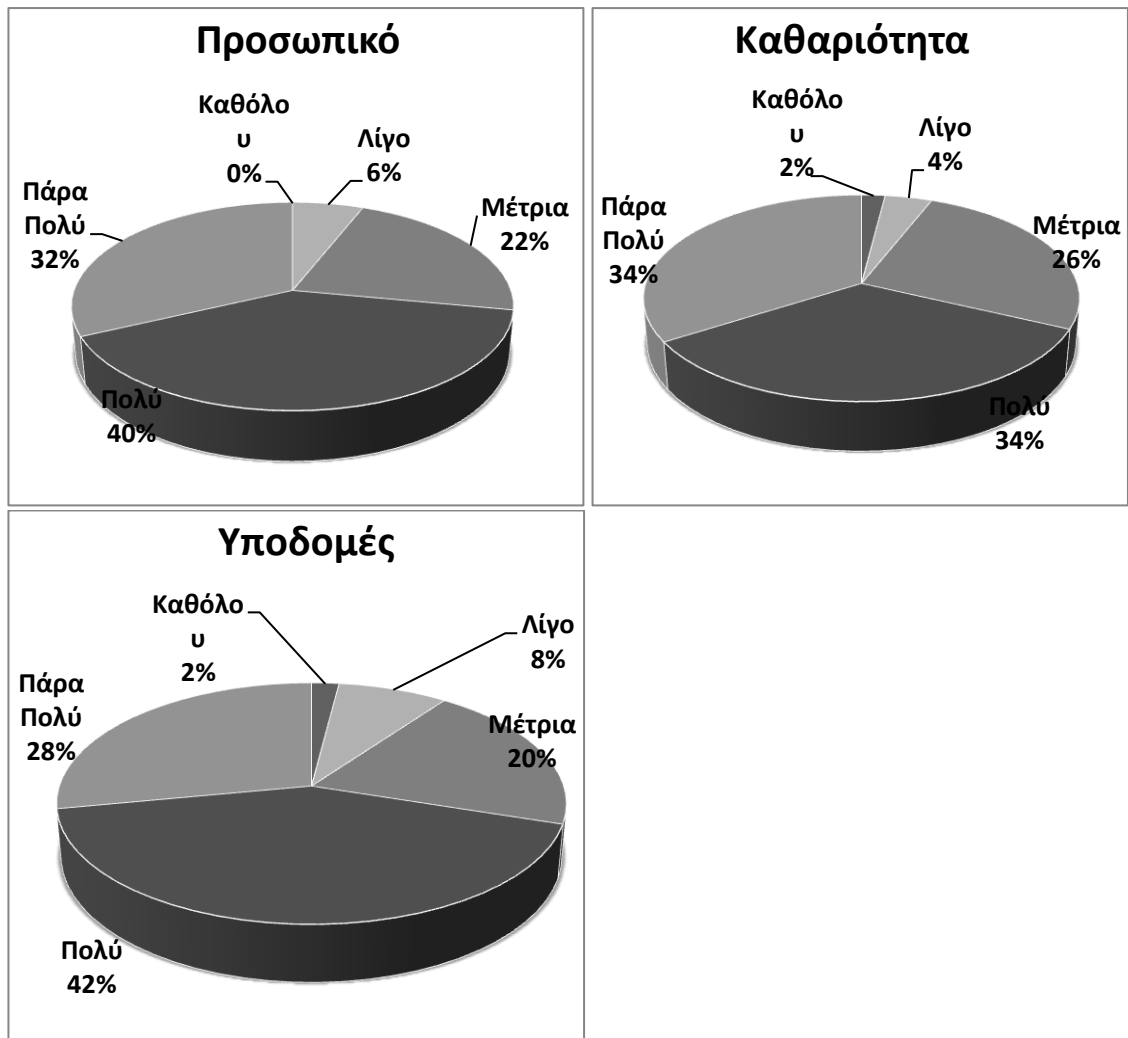
Αναφορικά με τα αποτελέσματα της έρευνας παρατηρείται ότι μια σημαντική πλειοψηφία 70% των ερωτηθέντων συμμετέχουν στην κρουαζιέρα με τον σύντροφο τους ή με το σύζυγο τους. Επιπλέον παρατηρείται ότι το 18% συμμετέχει στην κρουαζιέρα με κάποιο φίλο ή φίλη, το 12% των ερωτηθέντων συμμετέχουν στην κρουαζιέρα μόνοι τους, ενώ κανείς από τους ερωτηθέντες δεν συμμετείχε στην κρουαζιέρα με παιδιά.



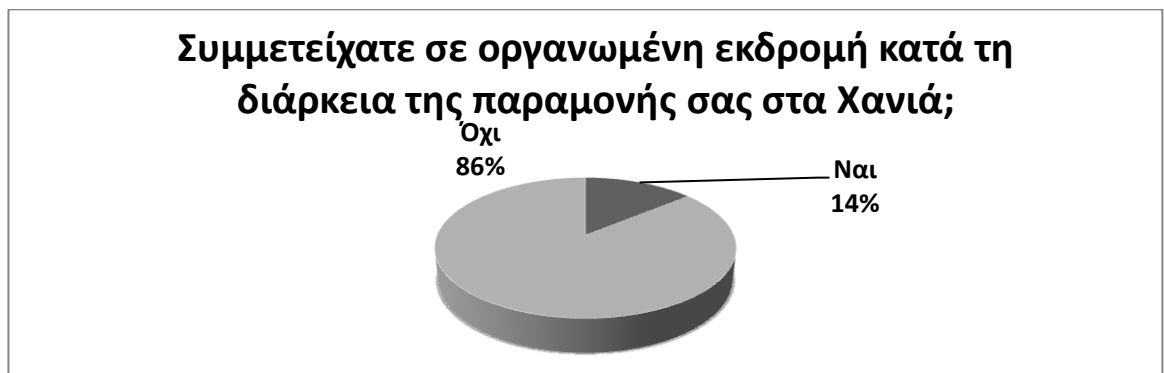
Περνώντας στην ερώτηση που αφορούσε τα κριτήρια εκείνα που επηρέασαν την επιλογή της κρουαζιέρας, όπως ο προορισμός, το κόστος της, η παρέα καθώς και το πρόγραμμα της κρουαζιέρας, περισσότεροι από τους μισούς ερωτώμενους (60%) απάντησαν ότι ο προορισμός επηρέασε πάρα πολύ την επιλογή της κρουαζιέρας και ένας στους τρεις ότι τους επηρέασε πολύ. Αναφορικά με το κόστος της κρουαζιέρας, το ποσοστό των ερωτηθέντων που το επηρεάζει πάρα πολύ φτάνει το 42%, το 32% πολύ και το 18% μέτρια. Στη συνέχεια όσο αφορά την παρέα σαν κριτήριο επιλογής της κρουαζιέρας προκύπτει ότι το 22% του δείγματος επηρεάζεται πάρα πολύ, το 34% πολύ, το 24% μέτρια, το 10% λίγο και το υπόλοιπο 10% του δείγματος καθόλου. Τέλος, το πρόγραμμα της κρουαζιέρας επηρεάζει πάρα πολύ την επιλογή της κρουαζιέρας για το 30% του δείγματος, πολύ για το 38% και μέτρια για το 18%.



Στην συνέχεια της έρευνας αυτής τέθηκε η ερώτηση για το πόσο ικανοποιητικές βρήκαν τις υπηρεσίες που παρέχονται από το Λιμένα Χανίων όπως το προσωπικό, η καθαριότητα καθώς και οι υποδομές του. Ξεκινώντας με το προσωπικό, ένας στους τρεις ερωτηθέντες (32%) το αξιολόγησαν ως πάρα πολύ ικανοποιητικό και το 40% ως πολύ ικανοποιητικό, ενώ το 22% δήλωσε μέτρια ικανοποίηση. Αναφορικά με την καθαριότητα, το 34% θεωρεί ότι είναι πάρα πολύ ικανοποιητική, το 34% πολύ και το 26% μέτρια. Τέλος για τις υποδομές του Λιμένα, το 28% των ερωτηθέντων θεωρούν ότι είναι πάρα πολύ ικανοποιητικές, το 42% πολύ ικανοποιητικές, το 20% μέτρια και μόλις 10% λίγο ή καθόλου ικανοποιητικές.

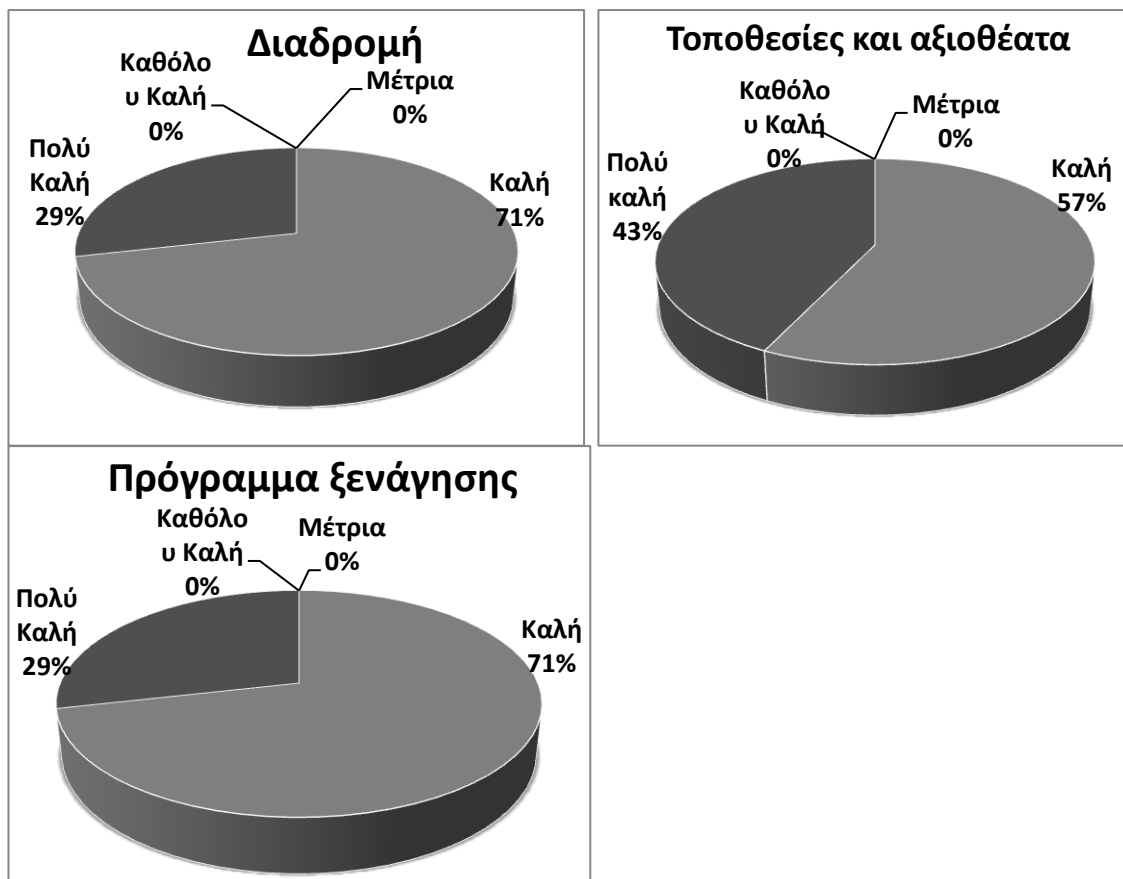


Οι ερωτηθέντες έπειτα κλήθηκαν να απαντήσουν στην ερώτηση για το εάν συμμετείχαν σε κάποια οργανωμένη εκδρομή κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στα Χανιά, στην οποία το 14% δήλωσε ότι συμμετείχε ενώ το 86% δήλωσε πως δεν συμμετείχε.

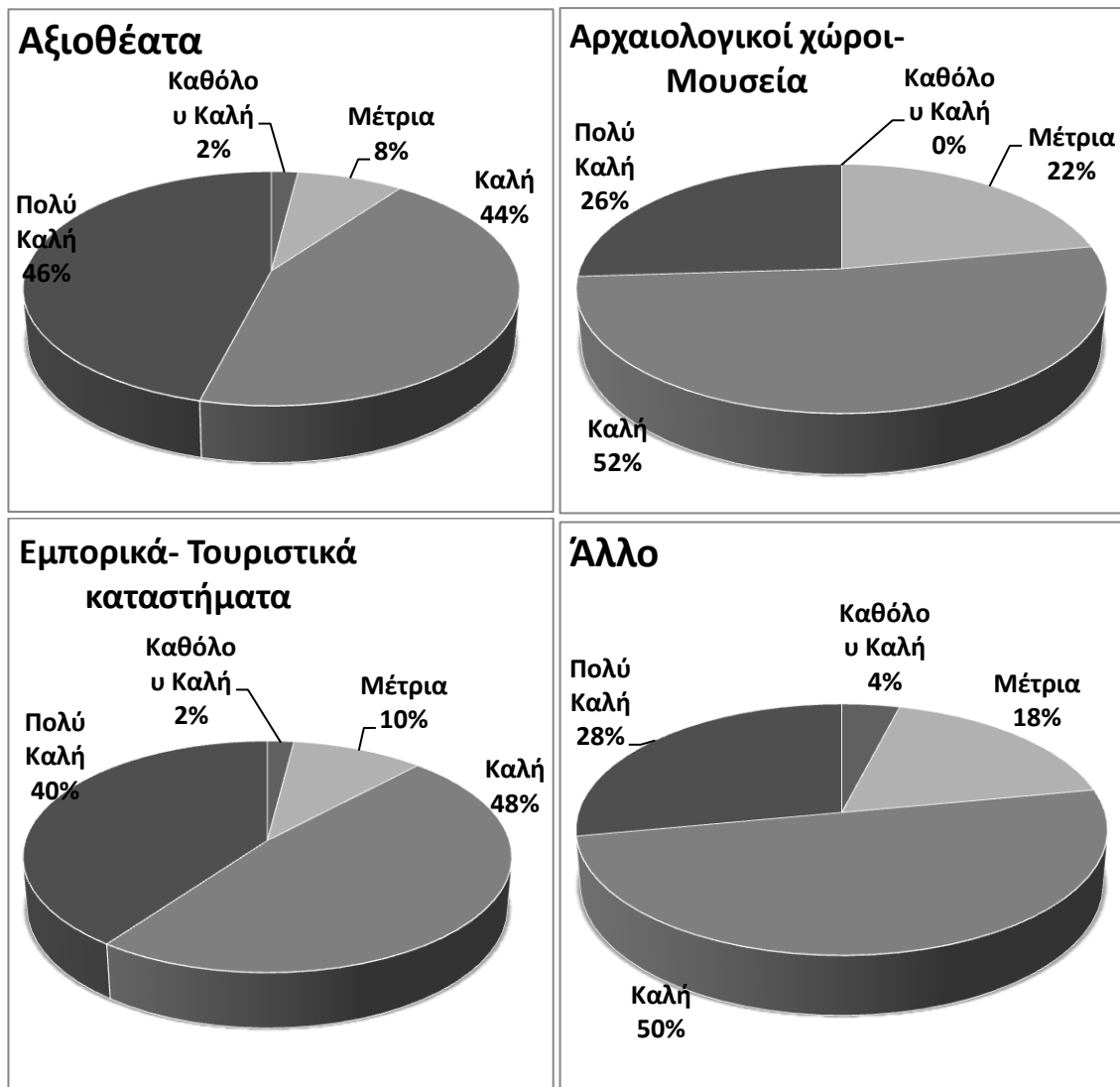


Όσοι ερωτηθέντες συμμετείχαν σε κάποια οργανωμένη εκδρομή κλήθηκαν να απαντήσουν στο κατά πόσο ήταν ικανοποιητική η διαδρομή της εκδρομής, οι τοποθεσίες και τα αξιοθέατα καθώς και το πρόγραμμα της ξενάγησής τους. Όσο αφορά την διαδρομή, το 29% των ερωτηθέντων την βρήκε πολύ καλή, το 71% καλή ενώ κανείς δεν θεωρούσε ότι ήταν μέτρια ή καθόλου καλή. Για τις τοποθεσίες και τα

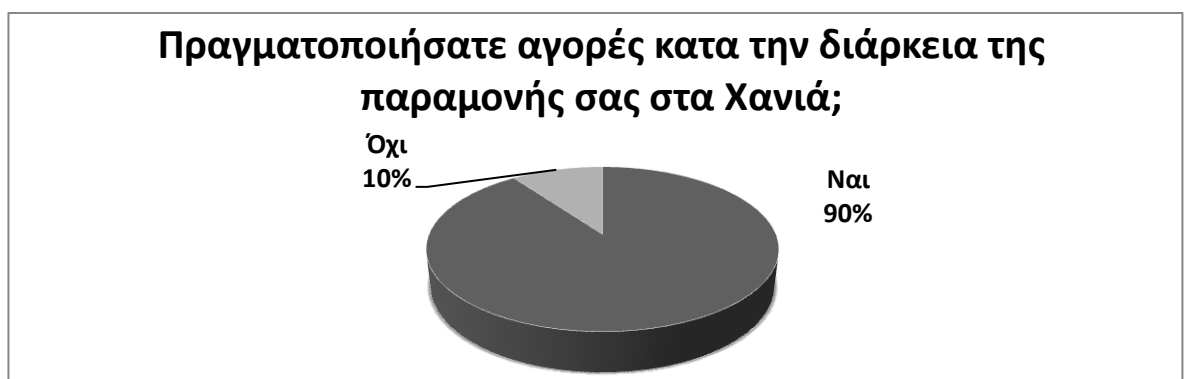
αξιοθέατα, το 43% δήλωσε ότι ο βαθμός ικανοποίησης τους ήταν πολύ καλός, το 57% καλός και κανείς δεν δήλωσε ότι ήταν μέτρια ή καθόλου ικανοποιημένος. Τέλος, το 29% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι το πρόγραμμα ξενάγησης της οργανωμένης εκδρομής ήταν πολύ ικανοποιητικό, το 71% ικανοποιητικό και κανείς δεν δήλωσε ότι το πρόγραμμα ήταν μέτριο ή καθόλου ικανοποιητικό.



Στην συνέχεια όλοι οι ερωτηθέντες απάντησαν σε ερώτηση που αφορούσε το βαθμό ικανοποίησης τους από τα αξιοθέατα, τους αρχαιολογικούς χώρους ή τα μουσεία, τα εμπορικά ή τα τουριστικά καταστήματα ή ότι άλλο επισκέφθηκαν όπως εστιατόρια, καφετέριες κ.α. κατά την περιήγηση τους στην πόλη των Χανίων. Το 46% του δείγματος βρήκε τα αξιοθέατα πολύ ικανοποιητικά, το 44% ικανοποιητικά, το 8% μέτρια ενώ το 2% βρήκε τα αξιοθέατα καθόλου ικανοποιητικά. Όσο αφορά τους αρχαιολογικούς χώρους και τα μουσεία το 26% του δείγματος ήταν πολύ ικανοποιημένο, το 52% ικανοποιημένο και το υπόλοιπο 22% μέτρια ικανοποιημένο. Για τα εμπορικά και τα τουριστικά καταστήματα το 40% του δείγματος δήλωσε πολύ ικανοποιημένο και το 48% ικανοποιημένο.

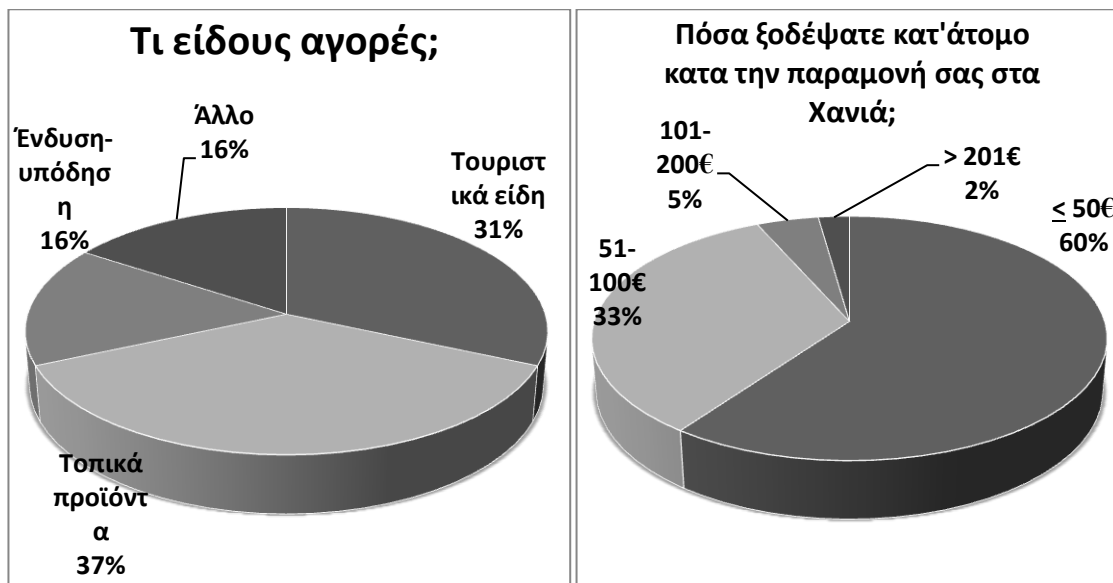


Το 90% των επισκεπτών οι οποίοι ερωτήθηκαν δήλωσαν ότι έχουν πραγματοποιήσει αγορές κατά την διάρκεια της παραμονής τους στα Χανιά, ενώ το 10% δεν πραγματοποίησε κάποια αγορά.



Οι ερωτηθέντες εκείνοι οι οποίοι πραγματοποίησαν αγορές κλήθηκαν να απαντήσουν ως προς το είδος των αγορών αυτών απ' όπου προκύπτει ότι το 37% των αγορών τους αφορούσε διάφορα τοπικά προϊόντα, το 31% ήταν τουριστικά είδη, το 16% προϊόντα ένδυσης ή υπόδησης και το υπόλοιπο 16% είχε κάνει διάφορες άλλες αγορές

όπως ηλεκτρονικά είδη, φαγητά κ.α. Για τις αγορές αυτές το 60% των ερωτηθέντων αυτών ξόδεψε λιγότερα από 50€ κατ' άτομο, το 33% ξόδεψε από 51€ έως 100€ κατ' άτομο, το 5% ξόδεψε από 101€ έως 200€ κατ' άτομο και μόλις 2% των ερωτηθέντων ξόδεψε πάνω από 201€ κατ' άτομο.

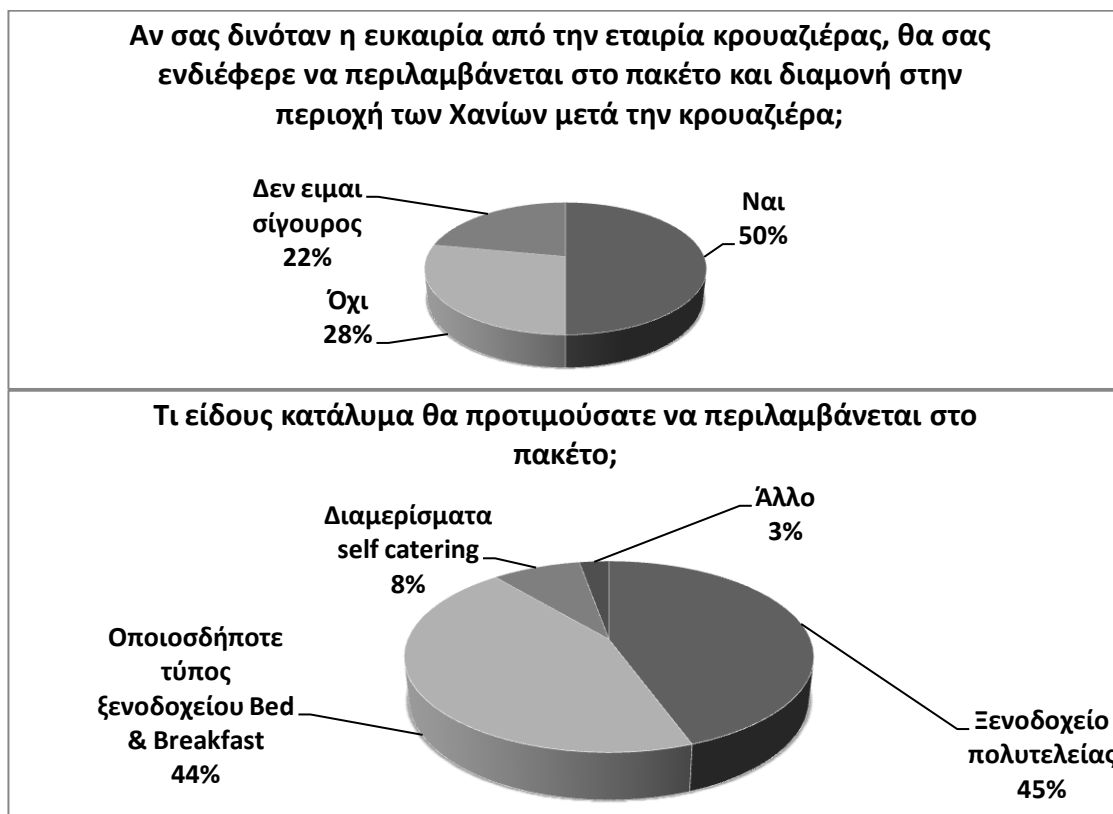


Στην συνέχεια, οι ερωτηθέντες σε ερώτηση που τους τέθηκε δήλωσαν ότι το 98% από αυτούς δεν είχαν την ευκαιρία να μείνουν μερικές μέρες πριν την κρουαζιέρα στα Χανιά, και μόνο το 2% από αυτούς είχαν την ευκαιρία αυτή. Επίσης, το 92% από τους ερωτηθέντες δεν σκοπεύουν να μείνουν μερικές μέρες στα Χανιά μετά την κρουαζιέρα και μόνο το 8% σκοπεύει να μείνει.



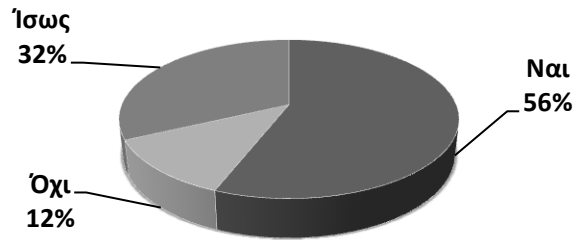
Περνώντας στην ερώτηση που έχει να κάνει με το εάν δινόταν η ευκαιρία από την εταιρία κρουαζιέρας να περιλαμβάνεται στο πακέτο και διαμονή στην περιοχή των Χανίων μετά την κρουαζιέρα, οι μισοί (50%) δήλωσαν ότι θα τους ενδιέφερε η ευκαιρία αυτή, το 28% δήλωσε πως δεν θα ήθελαν ενώ το υπόλοιπο 22% δεν είναι σίγουροι για την ευκαιρία αυτή. Εκείνοι οι οποίοι δεν ήταν σίγουροι για την ευκαιρία αυτή καθώς και εκείνοι οι οποίοι θα ήθελαν το πακέτο αυτό δήλωσαν ότι το 45% από αυτούς θα προτιμούσαν κάποιο ξενοδοχείο πολυτελείας, το 44% θα προτιμούσε οποιοδήποτε

τύπο ξενοδοχείου Bed & Breakfast, ενώ το 8% θα προτιμούσαν διαμερίσματα Self Catering και το υπόλοιπο 3% θα προτιμούσε κάτι διαφορετικό από τα παραπάνω.

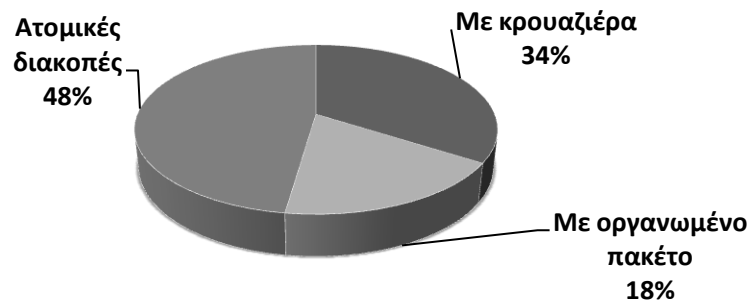


Στο τέλος το ερευνητικό κοινό ερωτήθηκε για το εάν θα ήθελε να επιστρέψει για διακοπές στα Χανιά, όπου απάντησε ότι το 56% θα ήθελε να επιστρέψει, το 32% ίσως ενώ το υπόλοιπο 12% δεν θα ήθελε να επιστρέψει για διακοπές στα Χανιά. Εκείνοι οι οποίοι θα ήθελαν να επιστρέψουν κάποια στιγμή δήλωσαν ότι το 48% από αυτούς θα επέλεγαν ατομικές διακοπές, το 34% με κρουαζιέρα και το υπόλοιπο 18% θα προτιμούσε κάποιο οργανωμένο πακέτο διακοπών κατά την επόμενη επίσκεψη τους στα Χανιά.

Θα θέλατε να επιστρέψετε για διακοπές στα Χανιά;



Με ποιό τρόπο;



ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΩΝ

Από τις συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν προκύπτουν κάποια αποτελέσματα όσο αφορούν την υφιστάμενη κατάσταση του τουρισμού κρουαζιέρας καθώς επίσης και τις προοπτικές ανάπτυξης του στα Χανιά.

Το λιμάνι των Χανίων είναι ένα νέο λιμάνι κρουαζιέρας υποδέχοντας φέτος 62 κρουαζιερόπλοια με σύνολο επιβατών 134.222 άτομα. Τα Χανιά έχουν το ευτύχημα να διαθέτουν 2 λιμάνια. Το ένα είναι το λιμάνι της Σούδας που υποδέχεται τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια τα οποία είναι πάνω από 300 μέτρα και το δεύτερο είναι το παλιό λιμάνι που βρίσκεται στη παλαιά πόλη των Χανίων που υποδέχεται τα μικρότερα κρουαζιερόπλοια με λιγότερους επιβάτες. Η συχνότητα αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων είναι περίπου 10 κρουαζιερόπλοια κατά μέσο όρο το μήνα. Τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια άνω των 3.000 επιβατών έχουν κατά μέσο όρο 55 εθνικότητες.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι μια ανάσα για την τοπική οικονομία καθώς τα οφέλη του είναι πολλά: η τοπική οικονομία τονώνεται καθώς οι επιβάτες αφενός αφήνουν χρήματα τα οποία διοχετεύονται στην τοπική οικονομία, αν σκεφτεί κανείς ότι η μέση καταναλωτική δαπάνη είναι 50-60 ευρώ, η οποία βέβαια εξαρτάται από το διαθέσιμο χρόνο που έχουν οι επισκέπτες για να δουν την πόλη, τότε τα έσοδα για την τοπική οικονομία είναι αρκετά μεγάλα. Πρώτον χρησιμοποιούν την τοπική συγκοινωνία για να

φτάσουν μέχρι την πόλη. Δεύτερον χρησιμοποιούν τα τουριστικά λεωφορεία για να πάνε στην ενδοχώρα που υπάρχουν πολλές διαδρομές που κάνουν και στον Αποκόρωνα και για μπάνιο στην χρυσή ακτή στους Αγίους Αποστόλους στην Αγία Μαρίνα σε συγκεκριμένα σημεία αλλά και δεν υπάρχει περίπτωση όλοι αυτοί να μην αγοράσουν ένα μικρό σουβενίρ ένα ενθύμιο από τον τόπο που επισκεφτήκαν. Όσο χαμηλό και να είναι το ύψος της δαπάνης, πρόκειται για μια μεγάλη, τεραστία τόνωση της τοπικής οικονομίας. Αφετέρου είναι μια ζωντανή διαφήμιση για την πόλη σε όλο τον κόσμο χωρίς δαπάνη, καθώς και σε παρόμοια έρευνα του Δήμου Χανίων οι επισκέπτες είχαν δηλώσει ότι τους άρεσαν πάρα πολύ τα Χανιά και ότι σκοπεύουν είτε να έρθουν μόνοι τους για πολυήμερες διακοπές, είτε να σύστησουν τα Χανιά σαν προορισμό διακοπών σε φίλους και συγγενείς.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το λιμάνι εκείνο με τους περισσότερους επισκέπτες. Περίπου 2.500.000 έρχονται στον Πειραιά από κρουαζιερόπλοια γιατί έχει την Ακρόπολη έχει την μεγαλύτερη ατραξιόν που θα μπορούσαμε να έχουμε ως χώρα και ανταγωνίζεται βέβαια πολύ μεγάλα λιμάνια όπως είναι στη Σιβιταβέτσια που είναι το λιμάνι της Ρώμης. Και αυτό ξεπερνά τα 2.500.000. Μετά έρχεται η Βενετία με τους περισσότερους επισκέπτες γιατί ακριβώς η Ρώμη η Ακρόπολη η Βενετία είναι πόλοι έλξης που όταν κάποιος δεν μπορεί να επισκεφτεί για μια εβδομάδα η για δέκα μέρες σε αυτές τις πόλεις κάνει μια κρουαζιέρα και βλέπει παραπάνω από έναν προορισμό. Τα περισσότερα από τα κρουαζιερόπλοια έρχονται στα Χανιά από την Σιβιταβέτσια που είναι το λιμάνι της Ρώμης. Ένας μεγάλος ανταγωνιστής λιμάνι είναι μετά το λιμάνι της Τουρκίας το Κουσάντασι, το οποίο δέχεται κάτι λιγότερο από 1.000.000 επισκέπτες.

Ωστόσο τα οφέλη της κρουαζιέρας για την ανάπτυξη του τόπου αυτού δεν έχουν φανεί ακόμα στο βαθμό που αναμενόταν, καθώς μόλις το 2011 έγινε αισθητή η παρουσία της κρουαζιέρας στο τόπο αυτό. Ακόμα για να αναπτυχθεί περισσότερο πρέπει να προηγηθούν κάποιες απαραίτητες βελτιώσεις, καθώς υπάρχουν ελλείψεις στις υποδομές, όπως η επέκταση και εκβάθυνση της προβλήτας Αδρείας, η κατασκευή ενός τερματικού επιβατικού σταθμού, οι οποίες είναι απαραίτητες για την προσέλκυση περισσότερων εταιριών κρουαζιέρας.

Οι εταιρίες κρουαζιέρας είναι σε ένα βαθμό ικανοποιημένες καθώς φέτος (2012) είναι ο δεύτερος χρόνος δραστηριοποίησης τους στα Χανιά. Οι εταιρίες προσέχουν την εξελικτική πορεία του λιμανιού, αξιολογούν τις βελτιώσεις της εικόνας της πόλης και μεγάλη σημασία παίζει και η βοήθεια και εξυπηρέτηση των επισκεπτών τουριστών, γιατί όταν επιστρέφουν στο κρουαζιερόπλοιο αξιολογούν και σύμφωνα και με αυτά οι εταιρίες έχουν μια πλήρη εικόνα για το τι γίνεται σε κάθε λιμάνι. Σίγουρα σημαντικό κομμάτι είναι οι υποδομές ενός λιμανιού, όπως η ασφάλεια και η καθαριότητα του χώρου, αλλά δεν φτάνουν μόνο αυτές. Είναι και το οικονομικό όφελος που έχει από τον τόπο αυτό. Για να προσελκύσει και το πλοίο επιβάτες, θα πρέπει τα μέρη όπου θα επισκεφτούν να είναι και κατάλληλα αλλά και ελκυστικά ώστε να θέλουν να πραγματοποιήσουν την κρουαζιέρα που έχει κανονίσει η εταιρία αυτή.

Για να πάει η κρουαζιέρα σε κάποιο λιμάνι απαιτούνται κάποιες συγκεκριμένες υποδομές όπως απαιτεί προβλήτες καλές, καθαρές ώστε να αισθάνεται ασφάλεια στο λιμάνι το πλοίο αλλά και οι επιβάτες. Δεν πρέπει ένα λιμάνι να είναι δύσβατο. Αυτές οι

υποδομές πρέπει να γίνονται σε όλα τα λιμάνια όπου πάει η κρουαζιέρα. Όσο πιο πολλά κρουαζιερόπλοια πηγαίνουν σε ένα λιμάνι τόσο πιο πολύ βελτιώνονται και οι υποδομές του ώστε να είναι σε θέση να ικανοποιεί όλες τις ανάγκες και απαιτήσεις που έχουν τα κρουαζιερόπλοια αλλά και οι εταιρίες κρουαζιέρας. Επίσης, υποστηρίχθηκε ότι όσο πιο πολύ βελτιώνονται οι υποδομές ενός λιμανιού τόσο πιο πολλές εταιρίες κρουαζιέρας έρχονται στο λιμάνι αυτό.

Οι εταιρίες κρουαζιέρας χρειάζονται επίσης και μια σταθερότητα στο χώρο της ναυτιλίας. Σε ότι αφορά και το καμποτάζ η άποψη των συνεντευξιαζόμενων είναι ότι θα ήταν καλό να αρθεί το καμποτάζ και κάποια στιγμή να απελευθερωθεί η αγορά ούτως ώστε να γίνουμε πιο ανταγωνιστικοί, χωρίς τις υφιστάμενες αγκυλώσεις. Πρέπει να προστατευτούν τα δικαιώματα των εργαζομένων αλλά χρειάζεται να υπάρχει και μία ελευθερία στην μετακίνηση της κρουαζιέρας.

Η Κρήτη, όπως υποστηρίχθηκε βρίσκεται σε στρατηγική θέση για την κρουαζιέρα. Βρίσκεται σε τέτοιο σημείο που μπορεί να εξυπηρετήσει πολλές κρουαζιέρες καθώς έχει σε κοντινή απόσταση πολλά νησιά, καλό κλίμα, ήλιο αλλά είναι και κοντά στην Τουρκία και στα Ιεροσόλυμα. Η Ελλάδα σαν χώρα έχει πολλές ομορφιές να δείξει. Έτσι και τα Χανιά εκτός από την ομορφιά, την γραφικότητα και την φιλοξενία είναι σε θέση να παρέχει πολλές εμπειρίες σε ένα επισκέπτη.

Μια βλέψη που και οι δύο συνεντευξιαζόμενοι θεωρούν ότι είναι πολύ νωρίς ακόμα να πραγματοποιηθεί είναι η ένταξη του λιμένος Χανίων σαν home port. Χρειάζεται να προηγηθούν οι απαραίτητες υποδομές, η επέκταση αεροδρομίου με διεθνείς πτήσης ώστε να γίνει συνδετικός κόμβος αεροδρομίου λιμανιού, ένας σύγχρονος σταθμός, οδικές συνδέσεις του λιμανιού με τον Β.Ο.Α.Κ.(Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης) και την πόλη των Χανίων καθώς και να αποπερατωθούν οι υποδομές π.χ. καινούργιες προβλήτες. Εφόσον υλοποιηθούν όλα τα παραπάνω το λιμάνι της Σούδας θα ήταν σε θέση να γίνει home port όπως και το γειτονικό λιμάνι του Ηρακλείου.

Η κρουαζιέρα περνάει και αυτή την κρίση της. Η ύφεση που υπάρχει όχι μόνο στην Ελλάδα και στην Ευρώπη αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο σαφώς επηρεάζει και την κρουαζιέρα. Δηλαδή πολλές φορές κρουαζιερόπλοια ξεκινάνε χωρίς πληρότητα 100%. Δεν υπάρχει η ζήτηση που υπήρχε κάποια χρόνια πριν, μειώθηκε λόγω της κρίσης που υπάρχει. Υπάρχει όμως μέλλον στην κρουαζιέρα, αφού σήμερα θεωρείται ένας μη δαπανηρός τρόπος ταξιδιού για να επισκεφτεί κανείς πολλούς προορισμούς συγχρόνως πολλά λιμάνια και πόλεις της Μεσογείου. Γι' αυτό το λόγο πολλοί Ευρωπαίοι, Αμερικανοί πολίτες και Ασιάτες επιλέγουν την κρουαζιέρα, αφού με τον τρόπο αυτό έχουν την δυνατότητα να δουν πολύ περισσότερα πράγματα απ' ότι αν πήγαιναν ένα 7ημερο ή 10ημερο ταξίδι σε έναν μόνο προορισμό.

Τέλος, σε ότι αφορά την επίδραση της κρουαζιέρας στην αύξηση των διανυκτερεύσεων στα καταλύματα, οι γνώμες των συνεντευξιαζόμενων δίστανται: η εκπρόσωπος του Δήμου θεωρεί ότι η κρουαζιέρα λειτουργεί συμπληρωματικά με τα ξενοδοχειακά καταλύματα καθώς αποτελεί ένα διαφορετικό προϊόν το οποίο δίνει ώθηση και στην ανάπτυξη του γνωστού μοντέλου τουρισμού. Δεν θεωρείται ανταγωνιστικό προϊόν αλλά ένα συμπληρωματικό. Μπορεί να μην επωφελούνται τα ξενοδοχεία άμεσα αλλά στο μέλλον, όσο αναπτύσσεται η κρουαζιέρα στην Κρήτη, πολύ πιθανόν αυτό να συμβεί,

καθώς η κρουαζιέρα λειτουργεί και σαν διαφήμιση. Αντίθετα, ο εκπρόσωπος (συνεργάτης) της εταιρείας κρουαζιέρας πιστεύει ότι η κρουαζιέρα πλήττει κάπως τα ξενοδοχειακά καταλύματα και η μόνη περίπτωση που θα λειτουργούσαν συμπληρωματικά πιστεύει ότι είναι αυτή κατά την οποία ένα λιμάνι λειτουργεί σαν home port.

Οι δυνατότητες του λιμανιού είναι μικρές γιατί δεν έχουν ολοκληρωθεί οι υποδομές. Η κρουαζιέρα μπήκε ξαφνικά στη ζωή όλων και έχει γίνει αγώνας δρόμου για να υλοποιηθούν όλα αυτά. Ο Δήμος έχει συμμετάσχει σε πολλές εκθέσεις προκειμένου να προσεγγιστούν οι εταιρίες κρουαζιέρας. Υπάρχει μια πολύ καλή συνεργασία με την 2^η μεγαλύτερη εταιρία στο κόσμο την Caribbean σε σχέση με το Ηράκλειο που δραστηριοποιείται χρόνια στον κλάδο αυτό και συνεργάζεται με την 1^η εταιρία στο κόσμο την Costa.

Σύμφωνα και με τους δύο συνεντευξιζόμενους υπάρχει μέλλον για την κρουαζιέρα στα Χανιά. Απαιτούνται όμως πολλές προσπάθειες. Υπάρχει ωστόσο θέληση για να αντιμετωπιστούν όλες οι δυσκολίες και να γίνει το λιμάνι της Σούδας ένας σημαντικός προορισμός κρουαζιέρας ανταγωνιστικός ώστε να μπορεί να αποφέρει ακόμα μεγαλύτερα έσοδα για την τοπική οικονομία.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί ένα ταχέως αναπτυσσόμενο τομέα, με τους τουρίστες κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο να διπλασιάζονται την τελευταία δεκαετία και να ξεπερνούν τα 20 εκατ. το 2011.

Αν και η Ελλάδα αποτελεί ένα εξαιρετικά ελκυστικό προορισμό κρουαζιέρας, δεν καταφέρνει να αντλήσει τα τουριστικά έσοδα που της αναλογούν, καθώς τα ελληνικά λιμάνια δεν προτιμώνται ως σημεία εκκίνησης κρουαζιέρας λόγω του καμποτάζ μέχρι πρόσφατα, της έλλειψης απαραίτητων υποδομών αλλά και λόγω της χαμηλής ανταγωνιστικότητας γενικότερα.

Η Ελλάδα μπορεί να απορροφήσει σημαντικό όφελος από τον κλάδο της κρουαζιέρας, αυτό που πραγματικά της αναλογεί βάσει των φυσικών συγκριτικών της πλεονεκτημάτων, αφού αρθούν οι αγκυλώσεις όπου το παρεμποδίζουν. Δεδομένου ότι ο διεθνής κλάδος της κρουαζιέρας ελέγχεται από μεγάλες εταιρείες οι οποίες προγραμματίζουν δρομολόγια έτη πριν την εκτέλεση τους, όποια εμπόδια παραμένουν είναι σημαντικό να αρθούν.

Πιο συγκεκριμένα, το λιμάνι των Χανίων είναι ένα νέο λιμάνι κρουαζιέρας υποδέχοντας το 2012 62 κρουαζιερόπλοια με σύνολο επιβατών πάνω από τις 134.000 άτομα. Ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι μια ανάσα για την τοπική οικονομία καθώς τα οφέλη του είναι πολλά. Η τοπική οικονομία τονώνεται καθώς οι επιβάτες αφενός αφήνουν χρήματα τα οποία διοχετεύονται στην τοπική οικονομία και αφετέρου είναι μια ζωντανή διαφήμιση σε όλο τον κόσμο χωρίς δαπάνη. Ωστόσο για να αναπτυχθεί περισσότερο πρέπει να προηγηθούν κάποιες απαραίτητες βελτιώσεις, καθώς υπάρχει έλλειψη υποδομών.

Οι εταιρείες κρουαζιέρας είναι σε ένα βαθμό ικανοποιημένες καθώς προσέχουν την εξελικτική πορεία του λιμανιού, αξιολογούν την βελτίωση της εικόνας της πόλης και της γενικότερης εντύπωσης που έχει ο επισκέπτης. Για να γίνει ένα μέρος- ένα λιμάνι προορισμός κρουαζιέρας απαιτούνται κάποιες απαραίτητες υποδομές, να υπάρχει ένα όφελος για την εταιρεία κρουαζιέρας. Όσο πιο πολλά κρουαζιερόπλοια επισκέπτονται ένα λιμάνι τόσο πιο πολλές βελτιώσεις γίνονται στις υποδομές ώστε να είναι σε θέση να ικανοποιεί όλες τις λειτουργίες και τις ανάγκες ενός κρουαζιερόπλοιου.

Ακόμα στο χώρο της κρουαζιέρας χρειάζεται και μια σταθερότητα στο χώρο της ναυτιλίας. Με την πλήρη άρση του καμποτάζ πετυχαίνεται και η απελευθέρωση της αγοράς καθώς και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της χώρας.

Η κρουαζιέρα σαφώς και επηρεάζεται και από την οικονομική κρίση, η οποία υπάρχει σε παγκόσμιο επίπεδο. Όμως η κρουαζιέρα έχει μέλλον καθώς είναι ένας σχετικά οικονομικός τρόπος διακοπών που συνδυάζει πολλούς προορισμούς. Οι δυνατότητες και τα πλεονεκτήματα των Χανίων είναι πολλά και σε συνδυασμό με τις μελλοντικές προγραμματισμένες βελτιώσεις, η κρουαζιέρα θα αποφέρει μεγαλύτερα έσοδα στην τοπική οικονομία.

Από την πλευρά των τουριστών κρουαζιέρας και τις προτιμήσεις τους, σημαντικό ρόλο στην απόφαση για την επιλογή προορισμού παίζει ο προορισμός και το πόσο ελκυστικός θεωρείται, το κόστος της κρουαζιέρας, λιγότερο σημαντικό ρόλο το πρόγραμμα της κρουαζιέρας και τέλος η παρέα. Η γενικότερη εικόνα που αποκομίζει ένας τουρίστας από την πόλη των Χανίων είναι πολύ θετική καθώς ο δείκτης ικανοποίησης του από μέρη τα οποία επισκέφτηκε, όπως αξιοθέατα, εμπορικά και τουριστικά καταστήματα αλλά και γενικότερα από τις υποδομές, την καθαριότητα και το προσωπικό, είναι αρκετά υψηλός.

Ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό των συμμετεχόντων στην έρευνα δεν πραγματοποίησε κάποια οργανωμένη εκδρομή πράγμα το οποίο σημαίνει ότι δεν είχε την δυνατότητα να εξερευνήσει την περιοχή γύρω από την πόλη.

Σχεδόν όλοι οι επισκέπτες (9 στους 10) πραγματοποίησαν κάποια αγορά, είτε μεγάλη είτε μικρή, κατά την παραμονή τους στα Χανιά σε τοπικά προϊόντα, αναμνηστικά, ή σε ένδυση- υπόδηση.

Πολλοί είναι εκείνοι οι οποίοι θα ενδιαφέρονταν για ένα πακέτο κρουαζιέρας που θα περιελάμβανε και διαμονή στην περιοχή των Χανίων μετά την κρουαζιέρα. Όπως επίσης και πολλοί είναι εκείνοι οι οποίοι θα ήθελαν να επιστρέψουν κάποια στιγμή για διακοπές στα Χανιά, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι έμειναν τόσο ικανοποιημένοι ώστε θα ήθελαν να ξαναέρθουν είτε με κάποιο οργανωμένο πακέτο, είτε ατομικά, ή με μελλοντική κρουαζιέρα.

Η υψηλή αυτή ικανοποίηση είναι πολύ ενθαρρυντική για τους τοπικούς φορείς οι οποίοι ασχολούνται με τον τουρισμό κρουαζιέρας και πραγματοποιούν τόσες προσπάθειες για την διατήρηση αλλά και για την ανάπτυξη του κλάδου αυτού.

Μέσα στην κρίση που διανύουμε, η κρουαζιέρα είναι ένας κλάδος που βρίσκεται σε υγιή ανάπτυξη και μπορεί να συμβάλλει ουσιαστικά στην οικονομική ανάκαμψη της χώρας. Για αυτό πρέπει να αξιοποιηθεί καλύτερα η μεγάλη ποικιλία θαλάσσιων προορισμών , αλλά και η στρατηγική θέση που έχει η χώρα μας στην Ανατολική Μεσόγειο.

Η ζήτηση για κρουαζιέρες αυξάνεται όμως για να υπάρξουν τα ανάλογα οφέλη από την αυξανόμενη ζήτηση, θα πρέπει να υπάρξει και η ανάλογη βελτίωση από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς στην ποιότητα των υπηρεσιών και στην αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής και των πλοίων και στην εισαγωγή νέων καινοτόμων υπηρεσιών και πρακτικών. Με οργανωμένες ενέργειες και συνεργασία μπορεί να επιτευχθεί η καθιέρωση των λιμανιών ως κέντρα εξυπηρέτησης κρουαζιέρας αλλά και λιμάνια εκκίνησης για κρουαζιέρες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Βυθούλας, Δ., 2012. Πανελλήνια Ένωση Ναυτών: όχι στην άρση του καμποτάζ. *Το Βήμα* [Διαδίκτυο], 27 Μαρτίου Διαθέσιμο στο: <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=450442> [πρόσβαση 16 Δεκεμβρίου 2012]
2. Δήμος Χανίων, Κρουαζιέρα. [Διαδίκτυο], Διαθέσιμο στο: http://www.chania.gr/tourism/?%CE%9B%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B1%CF%82_%CE%A3%CE%BF%CF%8D%CE%B4%CE%B1%CF%82:%CE%9A%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%AD%CF%81%CE%B1 [πρόσβαση 16 Δεκεμβρίου 2012]
3. Δήμος Χανίων, Πρόγραμμα άφιξης κρουαζιερόπλοιων για το έτος 2011. [Διαδίκτυο], Διαθέσιμο στο: http://www.chania.gr/tourism/?%CE%9B%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B1%CF%82_%CE%A3%CE%BF%CF%8D%CE%B4%CE%B1%CF%82:%CE%A0%CF%81%CF%8C%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%B1_%CE%AC%CF%86%CE%B9%CE%BE%CE%B7%CF%82_%CE%9A%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%25 [πρόσβαση 16 Δεκεμβρίου 2012]
4. Εθνική Τράπεζα, 2012. *Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους €2 δις*. Αθήνα
5. Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών, 2012. *Η επίδραση του τουρισμού στην Ελληνική οικονομία*.
6. Ιωακείμ, 1., 2012. Καμποτάζ- κρουαζιέρες και εργαζόμενοι στη ναυτιλία, σε πανικό!. *Tourismpress* [Διαδίκτυο], 28 Μαρτίου Διαθέσιμο στο: <http://www.tourismpress.gr/2012/03/nautilia-cabotage.html> [πρόσβαση 16 Δεκεμβρίου 2012]
7. Καστελλάνος, Γ., 2012. Αναμόρφωση του Ελληνικού Λιμενικού συστήματος. *World shipping congress 'Shipping in Future'*. Αθήνα, Ελλάδα 20 Φεβρουαρίου 2012. Ένωση Λιμένων Ελλάδος: Αθήνα.
8. Καστελλάνος, Γ., 2012. Ομιλία 1^{ου} Συνεδρίου κρουαζιέρας. Κέρκυρα, Ελλάδα 29 Σεπτεμβρίου 2012. Ένωση Λιμένων Ελλάδος: Αθήνα.
9. Κουμέλης, Θ., 2012. Η Costa Cruises εντάσσει το Ηράκλειο και τη Ρόδο στα homeroft λιμάνια της. *TravelDailyNews* [Διαδίκτυο], 31 Μαΐου Διαθέσιμο στο: <http://traveldailynews.gr/news/article/53094> [πρόσβαση 11 Οκτωβρίου 2012]
10. Κουμέλης, Θ., 2012. European Cruise Council: Πάνω από 6 εκατ. Ευρωπαίοι επέλεξαν την κρουαζιέρα το 2011. *TravelDailyNews* [Διαδίκτυο], 4 Απριλίου Διαθέσιμο στο: <http://www.traveldailynews.gr/news/article/52684> [πρόσβαση 9 Ιανουαρίου 2013]
11. Κουρής, Γ., 2011. *Οδηγός Υποδοχής & Εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων & επισκεπτών στο λιμένα Σούδας*. Δήμος Χανίων
12. Μοίρα, Π. & Μυλωνόπουλος, Δ., 2006. Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση. *e- Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας*. 1 (2), σσ. 28-38.
13. Παπακωνσταντίνου, Μ., 2012. Η κρουαζιέρα ρυμουλκό της ελληνικής οικονομίας. *Real.gr* [Διαδίκτυο], 10 Αυγούστου Διαθέσιμο στο:

- <http://www.real.gr/DefaultArthro.aspx?page=arthro&id=166132&catID=2>
[πρόσβαση 11 Οκτωβρίου 2012]
14. Πουλερές, Γ., 2012. Πτώση 10%- 15% λόγω δυσφήμισης της Ελλάδας. *Τα Νέα.gr* [Διαδίκτυο], 16 Αυγούστου Διαθέσιμο στο:
<http://www.tanea.gr/news/economy/article/4745328/?iid=2> [πρόσβαση 11 Οκτωβρίου 2012]
15. Πουτέτση, Χ., 2012. Η κρουαζιέρα αντέχει παρά την κρίση. *Το Βήμα* [Διαδίκτυο], 16 Σεπτεμβρίου, Διαθέσιμο στο:
<http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=474983> [πρόσβαση 11 Οκτωβρίου 2012]
16. Ρόκου, Τ., 2011. Οι επιβάτες κρουαζιέρας επισκέπτονται 4 φορές περισσότερες χώρες από τους άλλους τουρίστες. *TravelDailyNews* [Διαδίκτυο], 15 Νοεμβρίου Διαθέσιμο στο: <http://traveldailynews.gr/news/article/51695> [πρόσβαση 14 Μαΐου 2012]
17. Ρόκου, Τ., 2011. Προσπάθεια να καταστεί η Μεσόγειος μοναδικός προορισμός κρουαζιέρας καθόλο τον χρόνο. *TravelDailyNews* [Διαδίκτυο], 3 Ιουνίου Διαθέσιμο στο: <http://traveldailynews.gr/news/article/50424> [πρόσβαση 14 Μαΐου 2012]
18. Σανιδάς, Λ., 2012. Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. *TheTravellerNews* [Διαδίκτυο], Διαθέσιμο στο: <http://thetravellernews.com/i-anaptixi-tis-krouazieras/> [πρόσβαση 16 Ιανουαρίου 2013]
19. Στυλιανόπουλος, Α., 2010. Θαλάσσιος τουρισμός- κρουαζιέρα- περιβάλλον. Στο *Συνέδριο- Ημερίδα Ναυτιλίας 2010*. Ύδρα, Ελλάδα 25 Σεπτεμβρίου 2010. Αδελφότητα των Υδραίων Αθηνών: Αθήνα.
20. Τσιμπλάκης, Α., 2012. Γιατί η Ελλάδα χάνει έσοδα από τον κλάδο της κρουαζιέρας. *NewsNow* [Διαδίκτυο], 2 Ιουλίου Διαθέσιμο στο:
<http://www.newsnow.gr/article/144698/giati-i-ellada-xanei-esoda-apo-ton-klado-tis-krouazieras.html> [πρόσβαση 19 Ιανουαρίου 2013]
21. Φουντουλάκη, Ε., 2012. Και φέτος στα Χανιά Χιλιάδες επισκέπτες με κρουαζιερόπλοια. *Χανιώτικα Νέα* [Διαδίκτυο]. 9 Μαρτίου, Διαθέσιμο στο:
<http://www.haniotika-nea.gr/91709-%CE%A7%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%AC%CE%B4%CE%B5%CF%82%20%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%83%CE%BA%CE%AD%CF%80%CF%84%CE%B5%CF%82%20%CE%BC%CE%B5%20%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%B5%CF%81%CF%8C%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%B9%CE%B1%20.html> [πρόσβαση 29 Οκτωβρίου 2012]
22. 2011. Υψηλός δείκτης ικανοποίησης των τουριστών κρουαζιέρας στα Χανιά. *Αγώνας της Κρήτης* [Διαδίκτυο], 1 Ιουλίου Διαθέσιμο στο:
<http://www.agonaskritis.gr/%CF%85%CF%88%CE%B7%CE%BB%CF%8C%CF%82-%CE%B4%CE%B5%CE%AF%CE%BA%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%AF%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%82-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81/> [πρόσβαση 10 Ιανουαρίου 2013]
23. 2012. Κρουαζιέρα: Οι συνδυασμένες μεταφορές στηρίζουν το home porting. *TheSeaNation* [Διαδίκτυο], 20 Οκτωβρίου Διαθέσιμο στο:
<http://www.theseanation.gr/%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%>

- <http://www.theseanation.gr/%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%B5%CF%81%CE%B1%CF%82/nea/19141-%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%AD%CF%81%CE%B1-%CE%BF%CE%B9-%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%B4%CF%85%CE%B1%CF%83%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B5%CF%82-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B7%CF%81%CE%AF%CE%B6%CE%BF%CF%85%CE%BD-%CF%84%CE%BF-home-porting.html> [πρόσβαση 17 Ιανουαρίου 2013]
24. 2012. Κ. Μουσουρούλης: Απαιτούνται υποδομές και επενδύσεις για το home porting. *TheSeaNation* [Διαδίκτυο], 18 Οκτωβρίου Διαθέσιμο στο: <http://www.theseanation.gr/%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%B5%CF%81%CE%B1%CF%82/nea/19132-%CE%BA%CE%BC%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%BF%CF%8D%CE%BB%CE%B7%CF%82-%CE%B1%CF%80%CE%B1%CE%B9%CF%84%CE%BF%CF%8D%CE%BD%CF%84%CE%B1%CE%B9-%CF%85%CF%80%CE%BF%CE%B4%CE%BF%CE%BC%CE%AD%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B5%CF%80%CE%B5%CE%BD%CE%B4%CF%8D%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%BF-home-porting.html> [πρόσβαση 17 Ιανουαρίου 2013]
25. Contribution of cruise tourism to the Economies of Europe, 2010. *The cruise industry*. European Cruise Council
26. Costa Cruises. *Traveller ταξίδια στο κόσμο*, [Διαδίκτυο]. Διαθέσιμο στο: <http://www.letsruise.gr/letsruise/gr/CostaCruises> [πρόσβαση 11 Οκτωβρίου 2012]
27. Dowling, R., 2006. *Cruise Ship Tourism*. Λονδίνο: CAB International
28. European Cruise Council, 2011. *Statistics 2010*.
29. European Cruise Council, 2012. *2011/2012 Report Making a real social and economic contribution to Europe's economy*.
30. European Cruise Council, 2011. *The cruise industry A leader in Europe's economic recovery*.
31. European Cruise Council, 2012. *The cruise industry contribution of cruise tourism to the economies of Europe*.
32. Louis Cruises: Η Ελληνική κρουαζιέρα. *Τουριστική αγορά*, [Διαδίκτυο]. Διαθέσιμο στο : <http://www.touristiki-agora.gr/article.asp?ID=442> [πρόσβαση 17 Ιουλίου 2012]
33. SETEBLOGADMIN, 2010. HOMEPORTING – TRANSIT : 9-1. [ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ]. 2 Ιουνίου, Διαθέσιμο στο: <http://greektourismblog.com/2010/06/02/homeporting-%E2%80%93-transit-9-%E2%80%93-1/> [πρόσβαση 11 Οκτωβρίου 2012]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1:

ΑΠΟΜΑΓΝΗΤΩΦΩΝΗΣΗ από Κυρία Μαρία Κοκκινάκη, εντεταλμένη σύμβουλος του Δήμου Χανίων σε θέματα τουρισμού και πρόεδρος της επιτροπής τουριστικής ανάπτυξης κ προβολής του Δήμου Χανίων.

Ποια η υφιστάμενη κατάσταση της κρουαζιέρας σήμερα στα Χανιά;

Στην ουσία είναι η δεύτερη χρονιά που δεχόμαστε κρουαζιερόπλοια στα Χανιά, είμαστε θα έλεγα ένα καινούριο λιμάνι για κρουαζιέρα αν συγκρίνουμε με την εμπειρία που έχει αποκομίσει το Ηράκλειο που ασχολείται πάρα πολλά χρόνια με το θέμα οπότε ως δεύτερη χρονιά είμαστε αρκετά ικανοποιημένοι γιατί δεχτήκαμε φέτος 62 κρουαζιερόπλοια με σύνολο επιβατών 134.222 άτομα. Να πω ότι δεν είναι μόνο τα άτομα οι επισκέπτες είναι και το πλήρωμα το οποίο βγαίνει έξω και επισκέπτεται την πόλη και τα μεγάλα τουλάχιστον κρουαζιερόπλοια, που μεταφέρουν 3.000 επιβάτες και πάνω έχουν προσωπικό περίπου 1.200 ατόμων. Τα άτομα αυτά δεν τα εντάσσω στους επισκέπτες παρόλο που επισκέπτονται πολλές φορές την πόλη και βγαίνουν έξω για ψώνια και για βόλτα παρόλα όμως αυτά δεν τα μετράω τα μέλη του πληρώματος. Εμείς μετράμε μόνο τους επισκέπτες τους τουρίστες που όπως είπα είναι 134.222 και 62 τα κρουαζιερόπλοια που ήρθαν στα Χανιά. Τα Χανιά ως προορισμός έχουν το ευτύχημα να διαθέτουν 2 λιμάνια. Το ένα είναι το λιμάνι της Σούδας το οποίο δέχεται τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια αυτά που είναι πάνω από 300 μέτρα και το άλλο το οποίο έχουμε είναι το παλιό λιμάνι των Χανίων που βρίσκετε στην παλιά πόλη των Χανίων το οποίο επισκέπτονται αρόδο μικρότερα κρουαζιερόπλοια. Από αυτά τα δυο λιμάνια προέρχεται το σύνολο των επιβατών που προανέφερα. Δηλαδή έρχεται το AZAMARA QUEST των Caribbean και έρχεται και δένει στα Χανιά στο παλιό λιμάνι Χανίων. Το SEABOURN ODYSEY που είναι ένα από τα πιο πολυτελή κρουαζιερόπλοια που έρχονται στα Χανιά. Όπου το κόστος δηλαδή κάθε επιβάτη είναι πολύ ανεβασμένο σε σχέση με το NAVIGATOR, το οποίο NAVIGATOR μεταφέρει 3.500 επιβάτες ενώ το SEABOURN 433 επιβάτες. Σε αυτόν το πίνακα φαίνονται όλες οι αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων καθώς και σε ποιο λιμάνι ήρθαν. Η συχνότητα τώρα μπορούμε να πούμε ότι κατά μέσο όρο το μήνα από τον Μάιο έως τον Οκτώβρη έχουμε 10 κρουαζιερόπλοια κατά μέσο όρο. Λοιπόν έχουμε σύνολο 62 οπότε ο μέσος όρος είναι αυτός. Να σ πω ότι τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια που έρχονται από την Ρώμη κυρίως και έχουν 3.000 και πλέων άτομα κατά μέσο όρο είναι 55 εθνικότητες από αμερικανούς, από αυστραλούς, βραζιλιάνοι από όλο τον κόσμο αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό γιατί αυτοί οι άνθρωποι ερχόμενοι με το κρουαζιερόπλοιο αποκτούν μια εικόνα για την πόλη μας. Σε ερωτηματολόγιο που έχουμε δώσει και εμείς ως Δήμος οι περισσότεροι έχουν δηλώσει ότι τους άρεσαν πάρα πολύ τα Χανιά και οι ομορφιές της πόλης αλλά και της ενδοχώρας. Και είτε θα έρθουν μόνοι τους για πολύ ήμερες διακοπές είτε θα συστήσουν τον προορισμό Χανιά σε φίλους, συγγενικά πρόσωπα είτε σε φίλους που θα τους ρωτήσουν πως τους φάνηκε ο προορισμός αυτός. Άρα για εμάς είναι πολύ σημαντικό γιατί εάν ήρθαν φέτος 150.000 άνθρωποι περίπου σημαίνει ότι έχουμε μια ζωντανή διαφήμιση χωρίς δαπάνη σε όλο τον κόσμο. Μέσα σε αυτούς είναι πάρα πολλοί ευρωπαίοι ιταλοί ,γερμανοί, σκανδιναβοί, βρετανοί, γροιλανδοί αλλά είναι και

από ασιατικές χώρες από νοτιοαμερικανικές χώρες Βραζιλία κλπ και από Αμερική. Ένα μεγάλο μέρος αυτών αμερικανοί, καναδοί κλπ. Είναι μια πολύ μεγάλη διαφήμιση για την πόλη μας. Η μέση καταναλωτική δαπάνη τώρα, επειδή οι άνθρωποι αυτοί και κυρίως των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων δεν παραμένουν πολλές ώρες στην πόλη μας συνήθως έρχονται στις έξι μισή το πρωί κ φεύγουν 3,4,η5 ανάλογα. Των μικρότερων κρουαζιερόπλοιων παραμένουν έως τις 8 στις 10 κ στις 11 πολλές φορές. Εξαρτάται λοιπόν από τον διαθέσιμο χρόνο που έχουν και η δαπάνη που δημιουργούν. Τα μικρότερα κρουαζιερόπλοια επειδή παραμένουν περισσότερο χρόνο στην πόλη δαπανούν περισσότερα χρήματα γιατί θέλουν και να γευτούν τις νοστιμιές της κρητικής κουζίνας και έχουν τον χρόνο φυσικά και να ψωνίσουν από το εμπορικό κέντρο των Χανίων ενώ από τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια που έχουν λιγότερο χρόνο καταναλώνουν σαφώς και λιγότερα. Εκτιμάται ότι ένας μέσος όρος δαπάνης είναι 50 με 60 ευρώ. Όμως αν δούμε ότι είχαμε 135.000 ανθρώπους επί εγώ θα σου βάλω το ελάχιστο που είναι 50 ευρώ σημαίνει ότι παραμένουν στον τόπο μας 6.750.000 ευρώ. Ένα πολύ μεγάλο νούμερο έτσι..Και λιγότερο να είναι ας βάλουμε 135.000 επί 40 ευρώ είναι 5.000.000 δηλαδή είναι για την τοπική μας οικονομία ένα μεγάλο έσοδο. Πρώτον χρησιμοποιούν την τοπική μας συγκοινωνία για να φτάσουν μέχρι την πόλη. Δεύτερον χρησιμοποιούν τα τουριστικά λεωφορεία για να πάνε στην ενδοχώρα που υπάρχουν πολλές διαδρομές που κάνουν και στον Αποκόρωνα και για μπάνιο στην χρυσή ακτή στους Αγίους Αποστόλους στην Αγία Μαρίνα σε συγκεκριμένα σημεία αλλά και δεν υπάρχει περίπτωση όλοι αυτοί να μην αγοράσουν ένα μικρό σουβενίρ ένα ενθύμιο από τον τόπο που επισκεφτήκαν. Όσο και να είναι η δαπάνη είναι μια μεγάλη, τεραστία τόνωση της τοπικής μας οικονομίας. Για αυτόν τον λόγο χρειαζόμαστε τον τουρισμό κρουαζιέρας. Σημαντική υπόθεση για την κοινωνία μας για τα Χανιά για την οικονομία της είναι μια τόνωση γιατί μπορεί λίγες να είναι οι επιχειρήσεις που επωφελοούνται να είναι στο κέντρο των Χανίων αλλά δεν παύει η οικονομία να λειτουργεί ως αλυσίδα, εάν έχουμε σε μια περιοχή εισπράξεις σαφώς και διαχέεται σε όλη την οικονομία.

Ποια η γνώμη σας για την άρση του καμποτάζ;

Είναι ένα μεγάλο θέμα, σίγουρα εγώ επειδή ασχολούμαι με το θέμα πιστεύω ότι πρέπει να αρθεί το καμποτάζ. Ως ένα βαθμό το χειρίζεται το υπουργείο το αντίστοιχο αλλά δεν είναι πλήρης η άρση, θεωρώ ότι κάποια στιγμή πρέπει να απελευθερωθεί η αγορά και να μην υπάρχει καμποτάζ ώστε και να μπορούμε να γίνουμε και περισσότερο ανταγωνιστικοί και να μην έχουμε και αυτές τις αγκυλώσεις που υπάρχουν. Σέβομαι οπωσδήποτε τα δικαιώματα των εργαζόμενων κλπ αλλά από και μετά πρέπει να αρθούν όλες αυτές οι αγκυλώσεις και να υπάρχει μια ελευθερία στη μετακίνηση της κρουαζιέρας.

Ποια τα οφέλη της κρουαζιέρας και κατά πόσο πιστεύεται ότι έχει βοηθήσει στην ανάπτυξη του τόπου αυτού;

Ναι, όπως είπα και προηγούμενος και επειδή το έζησα τώρα και στην Μασσαλία της Γαλλίας όπου ήταν η μεγάλη αυτή έκθεση για την κρουαζιέρα και όπου όλα τα λιμάνια της Ευρώπης και όχι μόνο συμμετείχαν σε αυτή την έκθεση δεν είναι τυχαίο ότι όλοι διεκδικούν ένα μερίδιο από αυτήν την αγορά. Οπότε κ εμείς θεωρώ ότι πρέπει να αγωνιστούμε για την αύξηση των επισκεπτών και την αύξηση των αριθμών των κρουαζιερόπλοιων στα δικά μας λιμάνια. Όπως είπα και πριν είναι μια σημαντική τόνωση για την τοπική μας οικονομία είναι ένα ζήτημα που αφορά όχι μόνο τα Χανιά αλλά όλη την Ελλάδα συνολικά και επειδή είμαστε μια χώρα που έχουμε μεγάλη εξάρτηση από τον τουρισμό και για αυτό τον λόγο κιόλας πιστεύω ότι και στο θέμα της

κρουαζιέρας πρέπει να το αναπτύξουμε ακόμα περισσότερο. Να σ πω εδώ ότι το λιμάνι του Πειραιά είναι το λιμάνι εκείνο με τους περισσότερους επισκέπτες, περίπου 2.500.000 έρχονται στον Πειραιά από κρουαζιερόπλοια γιατί έχει την Ακρόπολη έχει την μεγαλύτερη ατραξιόν που θα μπορούσαμε να έχουμε ως χώρα και ανταγωνίζεται βέβαια πολύ μεγάλα λιμάνια όπως είναι στη Σιβιταβέτσια που είναι το λιμάνι της Ρώμης. Και αυτό ξεπερνά τα 2.500.000. Δηλαδή ο Πειραιάς, η Ρώμη είναι από αυτά τα λιμάνια και μετά έρχεται η Βενετία με τους περισσότερους επισκέπτες. Γιατί ακριβώς η Ρώμη η Ακρόπολη η Βενετία είναι πόλοι έλξης και όταν δεν μπορείς να πας για μια εβδομάδα η για δέκα μέρες σε αυτές τις πόλεις κάνεις μια κρουαζιέρα και βλέπεις παραπάνω από έναν προορισμό. Τα περισσότερα από τα δικά μας κρουαζιερόπλοια έρχονται από την Σιβιταβέτσια που είναι το λιμάνι της Ρώμης. Έρχονται λοιπόν από εκεί Πειραιά- Χανιά. Ένας μεγάλος ανταγωνιστής λιμάνι είναι μετά το λιμάνι της Τουρκίας το Κουσάντασι, το οποίο δέχεται κάτι λιγότερο από 1.000.000 επισκέπτες.

Θα μπορούσε να αναπτυχθεί περισσότερο;

Για να αναπτυχθεί περισσότερο ο τουρισμός κρουαζιέρας και εδώ ειδικά στο δικό μας χώρο για τον οποίο μιλούμε θα πρέπει να προηγηθούν οι υποδομές δηλαδή υπάρχει μια υστέρηση σε υποδομές οι οποίες βέβαια δεν μας δίνουν την δυνατότητα να μπορέσουμε να αυξήσουμε σε ένα σημαντικό βαθμό τον τουρισμό κρουαζιέρας. Χρειάζονται παραπάνω υποδομές έχουμε ελλείψεις, ο προβλήτας Αδρείας που πρέπει να επεκταθεί και να γίνει η εκβάθυνση του ούτως ώστε να δένουν παραπάνω από ένα κρουαζιερόπλοια, όπως επίσης υστερούμε γιατί δεν έχουμε ένα τέρμιναλ ένα σταθμό επιβατών πράγματα που θα πρέπει το επόμενο διάστημα να δρομολογηθούν. Υπάρχουν βέβαια δυο μελέτες η μία για την προβλήτα Αδρείας και η άλλη για το τέρμιναλ θα μπορέσουν να προχωρήσουν διότι είναι μεγάλη η δαπάνη τους σε περίπτωση που ενταχθούν στα ΕΣΠΑ, είναι σε ένα τελικό στάδιο οι εκπονηθήσες μελέτες όμως έχουμε ακόμα ένα δρόμο μπροστά μας.

Γνωρίζεται αν υπάρχει σαν βλέψη η ένταξη του Λιμένος Χανίων σαν home port;

Πολύ συχνά ακούμε να μιλάνε για λιμάνι home port όμως δεν είμαστε ακόμα έτοιμοι και για αυτό θα πρέπει να προηγηθούν όπως είπα και πριν οι υποδομές. Θα πρέπει να επεκταθεί το αεροδρόμιο μας και αυτή η μελέτη είναι σε τελικό στάδιο και περιμένουμε την δημοπράτηση για την επέκταση του αεροδρομίου. Εφόσον λοιπόν δημιουργηθούν οι νέες υποδομές στο λιμάνι της Σούδας, επεκταθεί το αεροδρόμιο μας και γίνει και ο συνδυετικός κόμβος λιμανιού Σούδας αεροδρομίου τότε πλέον θα μπορούσαμε με σιγουριά να μιλήσουμε για home port λιμάνι όπως είναι το γειτονικό λιμάνι, το λιμάνι του Ηρακλείου.

Ποιο πιστεύετε ότι θα είναι το μέλλον της κρουαζιέρας τόσο σε τοπικό όσο και σε γενικό επίπεδο;

Η κρουαζιέρα περνάει και αυτή την κρίση της. Μην ξεχνάμε ότι υπάρχει μια ύφεση, μια κρίση όπου στα πλαίσια της Ελλάδας υπάρχει γενικότερα και στην Ευρώπη και παγκόσμια υπάρχει μια ύφεση. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να επηρεάζετε και η κρουαζιέρα. Δηλαδή ξεκινάνε πολλές φορές κρουαζιερόπλοια χωρίς πληρότητα 100%. Δεν υπάρχει η ζήτηση που υπήρχε κάποια χρόνια πριν μειώθηκε λόγω αυτής της κρίσης που υπάρχει. Υπάρχει όμως σύμφωνα με την δική μου γνώμη και η άποψη ότι υπάρχει μέλλον στην κρουαζιέρα γιατί σήμερα θεωρείται ένας μη δαπανηρός τρόπος ταξιδιού, γιατί κάνεις ένα 10ημερο επισκέπτεσαι πολλούς προορισμούς συγχρόνως πολλά λιμάνια και πόλεις της Μεσογείου. Ενώ για να το κάνεις μεμονωμένα σαν με άλλο πακέτο δεν υπάρχει δυνατότητα για αυτό και πολλοί περισσότεροι ευρωπαίοι

τώρα και αμερικανοί πολίτες και ασιάτες επιλέγουν την κρουαζιέρα που έχουν την δυνατότητα να δουν πολύ περισσότερα πράγματα απ' ό,τι να πήγαιναν ένα 7ημερο ή 10ημερο ταξίδι σε ένα προορισμό. Ας πούμε εδώ στα Χανιά έρχονται σκανδιναβοί και έρχονται για ένα 7ημερο ή 10ημερο για 2 εβδομάδες κλπ και βλέπουν μόνο τα Χανιά. Ενώ ένας που κάνει κρουαζιέρα θα ξεκινήσει από την Ρώμη θα πάει Αθήνα θα δει την ακρόπολη θα έρθει στα Χανιά θα δει τις ομορφιές εδώ θα πάει Σαντορίνη θα πάει Μύκονο θα δει νησάκια δηλαδή έχει δυνατότητες να δει παραπάνω πράγματα για αυτό και η κρουαζιέρα θεωρώ ότι έχει μέλλον. Είναι ένας φτηνότερος τρόπος διακοπών σήμερα μπορείς να βλέπεις πάρα πολλά αλλά σε αυτές τις 8, 10, 12 ώρες που θα μείνεις σε ένα προορισμό και με μια σωστή ξενάγηση μπορείς να δεις τα βασικά σημεία τα σποτς που έχουν μεγάλο ενδιαφέρον. Και αν σου αρέσει και αν θεωρήσεις ότι αυτός είναι ένας τόπος που μπορείς να κάνεις τις διακοπές σου για 7 ή 14 μέρες ξαναέρχεται και απολαμβάνεις τις διακοπές σου. Στην ουσία παίρνεις μια γεύση από κάθε τόπο.

Ποιο είναι το μέλλον για την κρουαζιέρα κατά την γνώμη σας για τα Χανιά;

Οι δυνατότητες μας είναι μικρές γιατί ακριβώς δεν έχουμε ολοκληρώσει τις υποδομές. Η κρουαζιέρα μπήκε ξαφνικά στην ζωή μας πέρυσι εμείς κάναμε ένα μεγάλο αγώνα δρόμου γιατί είχαμε αναλάβει την διοίκηση του Δήμου του νέου καλκκρατικού Δήμου ενημερωθήκαμε ότι το Μάρτη πέρυσι γινόταν το παγκόσμιο μεγάλο χάπενινγκ για την κρουαζιέρα που κάθε χρόνο γίνεται στο Μαϊάμι. Συμμετείχαμε σε αυτήν την έκθεση προσπαθήσαμε να προσεγγίσουμε τις εταιρίες. Όμως είπαμε ότι οι υποδομές μας δεν αντέχουν πολλά. Έχουμε μια πολύ καλή συνεργασία με την 2η μεγαλύτερη εταιρία κρουαζιέρων την Caribbean το Ηράκλειο έχει την 1^η εταιρία την Κόστα και δεν μπορούμε να ανταγωνιστούμε το Ηράκλειο, είναι πολλά περισσότερα χρόνια στις κρουαζιέρες. Εμείς με αργά και σταθερά βήματα νομίζω ότι θα προχωρήσουμε γιατί πιστεύω ότι θα υλοποιηθούν και τα έργα που έχουν προγραμματιστεί και θα ολοκληρωθούν το 2015. Για το 2013 και το 2014 μας έχουν δώσει τα δεδομένα θα έχουμε και το 13 και το 14 κρουαζιέρα στα Χανιά εντωμεταξύ κάθε φορά που θα συμμετέχουμε σε μια έκθεση για την κρουαζιέρα το πρώτο ερώτημα θα είναι από τις εταιρίες αν προχωράνε τα έργα μας. Φέτος ας πούμε κάναμε αυτό το μικρό τέρμινα που είδες και εσύ η ίδια είναι ένα μικρό αλλά σε σχέση με το τίποτα που είχαμε πέρυσι είναι κάτι. Αυτή την εξελικτική πορεία προσέχουν οι εταιρίες μας παρακολουθούν και τις εξελίξεις και ενδεχομένως να αυξήσουν τα δρομολόγια τους εφόσον και εμείς εκπληρώσουμε τα έργα υποδομών που έχουμε δρομολογήσει. Να σκεφτείς ότι πέρυσι δίναμε την πληροφορία σε ένα υπαίθριο κιόσκι περίπτερο πληροφόρησης έξω κάτω από τον ήλιο ενώ φέτος είχαμε ένα στεγανό κλειστό χώρο είχαμε μια βελτίωση. Πέρυσι υπήρχαν πολλά θέματα στο παλιό λιμάνι βελτιώσαμε την εικόνα του φυτέψαμε πράσινο απομακρύναμε καράβια που για πολλά χρόνια ήταν εγκαταλελειμμένα στο λιμάνι της Σούδας για να μην δημιουργούμε μια άσχημη εικόνα γιατί το κρουαζιερόπλοιο είναι πολύ ψηλό και όταν βγεις στα μπαλκόνια του βλέπεις την εικόνα αν είναι καλή ή κακή, βελτιώσαμε αρκετά το χρόνο που πέρασε την εικόνα φέτος ήταν πολύ καλύτερα τα πράγματα και πιστεύουμε ότι κάθε χρόνο κάτι προσθέτουμε. Αυτό το αξιολογούν οι εταιρίες και σαφώς νομίζω ότι έχει μέλλον η κρουαζιέρα στα Χανιά. Γιατί είναι μια όμορφη πόλη έχουν πολλά να δουν φτιάχνετε σιγά σιγά και το εμπορικό κέντρο με την πεζοδρόμηση που γίνεται με την υπογειοποίηση των καλωδίων κτλ δημιουργούμε ένα ελκυστικό εμπορικό κέντρο είμαστε σε συνεργασία με τα καταστήματα και τις επιχειρήσεις ούτως ώστε να υπάρχει ένας ειδικός χάρτης για τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων με τα σποτς στην πόλη στα εμπορικά κέντρα και με

ένα εκπαιδευτικό κουπόνι που θα δοθεί ώστε να γίνει ακόμα πιο ελκυστικό το εμπορικό μας κέντρο. Θεωρώ ότι κάνουμε αργά και σταθερά βήματα προς την κατεύθυνση της καλύτερης εικόνας της πόλης καλύτερων παροχών στα θέματα αυτά.

Θεωρείτε ότι η κρουαζιέρα λειτουργεί συμπληρωματικά με τα ξενοδοχειακά καταλύματα ή απειλεί τον κλάδο;

Δεν θεωρώ με τίποτα ότι απειλεί τον κλάδο γιατί είναι ένα συμπληρωματικό και διαφορετικό προϊόν τουρισμού δεν υπάρχουν διανυκτερεύσεις δεν υπάρχουν τίποτα από αυτά ίσα ίσα που θεωρούμε ότι η κρουαζιέρα θα δώσει ώθηση και στην ανάπτυξη του τουρισμού αυτού του γνωστού μοντέλου τουρισμού. Καθόλου δεν είναι ανταγωνιστικό προϊόν λειτουργεί συμπληρωματικά. Δεν επωφελούνται ασφαλώς τα ξενοδοχεία εξ αυτού αλλά όπως είπαμε και πριν οι τουρίστες που θα έρθουν για 7 η 14 μέρες θα έρθουν, η κρουαζιέρα είναι ένα άλλο είδος διακοπών, ένα άλλο προϊόν τουρισμού το οποίο λειτουργεί μόνο συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά. Απλώς εγώ πιστεύω ότι αυτοί οι άνθρωποι 135.000 που έρχονται 140.000 150.000 όσος είναι ο αριθμός τους είναι εκείνοι που πιθανόν θα έρθουν για 7ημερες 10ημερες η 14ημερες διακοπές. Δεν είναι να φοβόμαστε καθόλου είναι ένα άλλο είδος διακοπών ένα άλλο είδος ένα άλλο προϊόν.

Ωραία αυτά ήθελα να σας ρωτήσω ,σας ευχαριστώ πάρα πολύ για τον χρόνο σας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2:

ΑΠΟΜΑΓΝΗΤΩΦΩΝΗΣΗ από Κύριο Τζαγκαράκη Αντώνιο ναυτιλιακό πράκτορα

Πόσο σημαντικό θεωρείται τον τουρισμό κρουαζιέρας;

Σαφώς και αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι του τουρισμού. Η τοπική οικονομία τονώνεται γιατί οι επιβάτες, πρώτον αφήνουν χρήματα μετρητά τα οποία στη συνέχεια διοχετεύονται στην τοπική αγορά είτε είναι μεγάλο το ποσό αυτό είτε μικρό, δεύτερον είναι μια διαφήμιση που γίνεται στο λιμάνι από επιβάτες και πληρώματα, από την οποία διαφήμιση είτε πιθανόν να ξαναέρθουν είτε να διαφημίσουν τα καλύτερα που έχουν δει μέσω των διάφορων φωτογραφιών και βίντεο που πιθανόν να έχουν τραβήξει. Άρα τα οφέλη είναι και οικονομικά αλλά και η διαφήμιση.

Ποια τα οφέλη της κρουαζιέρας και κατά πόσο πιστεύετε ότι έχει βοηθήσει την ανάπτυξη του τόπου αυτού;

Δεν έχει φανεί ακόμα κάτι στο βαθμό που περιμένουμε. Το 2011 μόλις ξεκίνησε σε κανονικά πλαίσια η κρουαζιέρα με πολλές αφίξεις κρουαζιερόπλοιων με τις οποίες έγινε αισθητή η παρουσία της κρουαζιέρας στα Χανιά. Και έτσι αναγκάστηκαν να προβούν στις διάφορες βελτιώσεις που χρειάζεται το λιμάνι μας. Απαιτούνται να γίνουν κάποια έργα στο λιμάνι κάποιες υποδομές μικρής έκτασης ώστε με αυτό τον τρόπο να βελτιωθεί και η εικόνα του λιμανιού. Για να πάει η κρουαζιέρα σε κάποιο λιμάνι απαιτούνται κάποιες συγκεκριμένες υποδομές όπως απαιτεί προβλήτες καλές, καθαρές ώστε να αισθάνεται ασφάλεια στο λιμάνι το πλοίο αλλά και οι επιβάτες. Δεν πρέπει ένα λιμάνι να είναι δύσβατο. Αυτές οι υποδομές πρέπει να γίνονται σε όλα τα λιμάνια όπου πάει η κρουαζιέρα. Όσο πιο πολλά κρουαζιερόπλοια πηγαίνουν σε ένα λιμάνι τόσο πιο πολύ βελτιώνονται και οι υποδομές του ώστε να είναι σε θέση να ικανοποιεί όλες τις ανάγκες και απαιτήσεις που έχουν τα κρουαζιερόπλοια αλλά και οι εταιρίες κρουαζιέρας. Επίσης όσο πιο πολύ μετά βελτιώνονται και οι υποδομές ενός λιμανιού

τόσο πιο πολλές εταιρίες κρουαζιέρας έρχονται στο λιμάνι αυτό. Σημαντικό κομμάτι είναι οι υποδομές ενός λιμανιού, όπως η ασφάλεια και η καθαριότητα του χώρου, αλλά δεν φτάνουν μόνο αυτές. Είναι και το οικονομικό όφελος που έχει από τον τόπο αυτό. Για να προσελκύσει και το πλοίο επιβάτες, θα πρέπει τα μέρη όπου θα επισκεφτούν να είναι και κατάλληλα αλλά και ελκυστικά ώστε να θέλουν να πραγματοποιήσουν την κρουαζιέρα που έχει κανονίσει η εταιρία αυτή. Θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στον επιβάτη όταν θα επισκεφτεί ένα τόπο να μπορεί να γεμίσει τον χρόνο του γνωρίζοντας την πόλη ή το τόπο αυτό. Να μπορεί δηλαδή να πάει για ένα μπάνιο, μια βόλτα στα μαγαζιά, να γευτεί τις παραδοσιακές νοστιμιές κάθε τόπου όπως εδώ στα Χανιά για παράδειγμα να δει την πόλη, τα αξιοθέατα της, το παλαιό λιμάνι, να κολυμπήσουν στα καθαρά νερά αλλά θα μπορούσαν κιόλας να πάνε και μία βόλτα στην ενδοχώρα και να του δημιουργηθεί το ενδιαφέρον ή να έρθει ή και να ξαναέρθει.

Γνωρίζεται αν υπάρχει σαν βλέψη η ένταξη του Λιμένος Χανίων σαν home port;

Αυτό για να γίνει θα περάσουν χρόνια ευτυχώς ή δυστυχώς. Πρέπει να σταθεροποιηθεί το λιμάνι, να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες υποδομές και παράλληλα να γίνουν και άλλα έργα. Ακόμα υπάρχει έλλειψη υποδομών. Θέλει καλό αεροδρόμιο, διεθνείς πτήσεις, σύγχρονο σταθμό, οδικές συνδέσεις το λιμάνι με τον Β.Ο.Α.Κ.(Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης) και την πόλη των Χανίων καθώς και να αποπερατωθούν οι υποδομές π.χ. καινούργιες προβλήτες. Δεν είμαστε έτοιμοι για home porting. Χρειάζεται να βελτιωθεί η είσοδος και η έξοδος στο λιμάνι αυτό.

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

Είναι σε ένα βαθμό ικανοποιημένες προς το παρόν, είναι και ο δεύτερος χρόνος. Με τις βαθμολογίες πρέπει να είμαστε ικανοποιημένοι αλλά να μην εφ' ησυχάζομαστε και να επαναπαυόμαστε και να συνεχίσουμε τις βελτιώσεις. Δεν έχουμε ένα αξιοπρεπή σταθμό, χρειαζόμαστε μια σημαντική βελτίωση σε όλες τις υπηρεσίες. Επίσης και οι εταιρίες κρουαζιέρας χρειάζονται και μια σταθερότητα στο χώρο της ναυτιλίας όσο αφορά το καμποτάζ. Οι κρουαζιέρες προγραμματίζονται χρόνια πριν ωστόσο προσπαθούμε να τους πείσουμε ώστε να έρθουν και στη Σούδα.

Ποια τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της Κρήτης σαν προορισμός κρουαζιέρας;

Η κρουαζιέρα μετακινείται συνήθως κατά διαστήματα. Η κρουαζιέρα εξελίχθηκε στο χώρο της Καραϊβικής. Μετά ήρθε στην δυτική Μεσόγειο, Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία, λόγω της οικονομικής ευάριας και των κατάλληλων υποδομών στην Ευρώπη. Στη συνέχεια επεκτάθηκε και στην ανατολική μιας και εξυπηρετούσε λόγω νησιών, κλίματος, ήλιος είναι και κοντά και η Τουρκία και τα Ιεροσόλυμα. Η Κρήτη είναι σε στρατηγικό σημείο για την κρουαζιέρα. Είναι κέντρο πράγμα το οποίο σημαίνει ότι κάποια στιγμή θα μπορούσε να γίνει home port. Η κρουαζιέρα μπορεί να κρατήσει και να παραμείνει. Ωστόσο και στην Άπω Ανατολή αναπτύσσεται και ο κλάδος της κρουαζιέρας. Είναι και η οικονομική κρίση που επικρατεί αυτή την περίοδο που επηρεάζει την κρουαζιέρα που δεν μπορούμε να πούμε με βεβαιότητα για το μέλλον της κρουαζιέρας.

Τι πιθανές βελτιώσεις πιστεύετε ότι πρέπει να πραγματοποιηθούν ώστε να γίνει το λιμάνι πιο ανταγωνιστικό και προσελκύσει περισσότερα κρουαζιερόπλοια;

Για να προσελκύσουμε και άλλα κρουαζιερόπλοια θα πρέπει σίγουρα να βελτιώσουμε την εικόνα που έχουν για εμάς οι εταιρίες κρουαζιέρας, δηλαδή θα πρέπει να ολοκληρώσουμε τις υποδομές οι οποίες είναι απαραίτητες και αναγκαίες για τα κρουαζιερόπλοια, δηλαδή τις προβλήτες και όλα αυτά, έπειτα να βελτιώσουμε τον

σταθμό, και μεγάλη σημασία παίζει και η βοήθεια και εξυπηρέτηση των επισκεπτών τουριστών, γιατί όταν επιστρέφουν στο κρουαζιερόπλοιο μας αξιολογούν και σύμφωνα και με αυτά οι εταιρίες έχει μια πλήρη εικόνα για το τι γίνεται σε κάθε λιμάνι. Έχουμε πολύ δρόμο μπροστά μας. Η κρουαζιέρα μπήκε ξαφνικά στη ζωή μας και εμείς πρέπει αναλόγως να κινηθούμε γρήγορα και μεθοδικά. Είναι μια διαφήμιση για τα Χανιά σε όλο τον κόσμο και αυτό είναι πολύ καλό αλλά εκτός αυτού έχουμε και πολλά άλλα οφέλη. Το 2011 να σκεφτείτε ότι είχαμε φιλοξενήσει 72 κρουαζιερόπλοια απ' ό,τι θυμάμαι.

Ποιο πιστεύετε ότι είναι το μέλλον της κρουαζιέρας τόσο σε τοπικό όσο και σε γενικό επίπεδο;

Το 1953 απ' ό,τι θυμάμαι ήρθε το πρώτο κρουαζιερόπλοιο στη Σούδα όμως ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων ήταν πάρα πολύ μικρός. Μετά το 2010 αυξήθηκε ο αριθμός δειλά δειλά και έτσι το 2011 άρχισε να γίνεται περισσότερο γνωστή η κρουαζιέρα στα Χανιά. Σίγουρα θα κρατήσει και άλλα χρόνια, στο χέρι μας είναι να δώσουμε μια πολύ καλή εικόνα ώστε να προσελκύσουμε εταιρίες και να τις διατηρήσουμε. Είναι βέβαια και οι διάφορες εκδρομές που έρχονται σε «κόντρα» με την κρουαζιέρα που και αυτές προσπαθούν να κρατήσουν λόγω τώρα και των δύσκολων οικονομικών συνθηκών.

Θεωρείται ότι η κρουαζιέρα λειτουργεί συμπληρωματικά με τα ξενοδοχειακά καταλύματα ή απειλεί τον κλάδο;

Θεωρώ ότι πλήττει κάπως τα ξενοδοχειακά καταλύματα. Εάν ένα λιμάνι λειτουργεί σαν home port τότε θα λειτουργούσε συμπληρωματικά. Λίγοι έχουν βέβαια αυτήν την άποψη. Κατά τη γνώμη μου είναι λανθασμένη εντύπωση ότι μπορούν να λειτουργήσουν κατά κάποιο άλλο τρόπο συμπληρωματικά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3:

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το ερωτηματολόγιο αυτό διερευνά την ικανοποίηση, τις προτιμήσεις καθώς και την γενικότερη εικόνα του επισκέπτη από τα Χανιά, στα πλαίσια της πτυχιακής εργασίας «Τουρισμός Κρουαζιέρας: Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου στην Ελλάδα – Η περίπτωση της πόλης των Χανίων».

Παρακαλώ απαντήστε με ειλικρίνεια. Τα στοιχεία που θα συλλεχθούν, θα χρησιμοποιηθούν με εμπιστευτικό τρόπο.

1. Φύλο

Άνδρας Γυναίκα

2. Ηλικία

≤24 ετών 25-45 ετών 45-60 ετών ≥60 ετών

3. Εθνικότητα

4. Οικογενειακό Εισόδημα

≤ 24.000€ 24.000-42.000€ 42.000-60.000€ ≥ 60.000€

5. Επαγγελματική κατάσταση

Εργαζόμενος Πλήρους Απασχόλησης
 Μερικής Απασχόλησης
 Αυτοαπασχολούμενος
 Συνταξιούχος
 Άνεργος
 Άλλο, προσδιορίστε _____

6. Επίπεδο Εκπαίδευσης

Απολυτήριο Λυκείου
 Μετα-λυκειακές Σπουδές
 Πτυχιούχος Πανεπιστημίου
 Μεταπτυχιακές Σπουδές
 Άλλο, προσδιορίστε _____

7. Στην κρουαζιέρα συμμετέχετε:

Μόνος
 Με σύντροφο / σύζυγο
 Με φίλο/φίλη
 Με παιδιά

8. Ποια από τα παρακάτω κριτήρια επηρέασαν την επιλογή της κρουαζιέρας σας;

	Καθόλου	Λίγο	Μέτρια	Πολύ	Πάρα πολύ
Προορισμός	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Κόστος Κρουαζιέρας	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Παρέα	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Πρόγραμμα της κρουαζιέρας	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Πόσο ικανοποιητικές βρήκατε τις παρακάτω υπηρεσίες που παρέχονται από το Λιμένα Χανίων;

	Καθόλου	Λίγο	Μέτρια	Πολύ	Πάρα πολύ
Προσωπικό	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Καθαριότητα	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Υποδομές	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Συμμετείχατε σε οργανωμένη εκδρομή κατά τη διάρκεια της παραμονής σας στα Χανιά;

Ναι Όχι

Εάν Ναι: Α) Ποιος είναι ο βαθμός ικανοποίησης σας από τα παρακάτω:

	Καθόλου Καλή	Μέτρια	Καλή	Πολύ Καλή
Την διαδρομή	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Τις τοποθεσίες και τα αξιοθέατα	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Το πρόγραμμα ξενάγησης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Ποιος είναι ο βαθμός ικανοποίησης σας από τους χώρους επίσκεψης:

	Καθόλου Καλή	Μέτρια	Καλή	Πολύ Καλή
Αξιοθέατα	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αρχαιολογικοί χώροι- Μουσεία	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Εμπορικά- Τουριστικά Καταστήματα	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Άλλο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Πραγματοποιήσατε αγορές κατά τη διάρκεια της παραμονής σας στα Χανιά;

Ναι Όχι

Εάν Ναι, Α) Τι είδους αγορές;

Τουριστικά είδη Τοπικά προϊόντα Ένδυση-υπόδηση Άλλο

Β) Πόσα ξοδέψατε περίπου κατ' άτομο κατά την παραμονή σας στα Χανιά;

≤50€ 51-100€ 101-200€ ≥201€

13. Είχατε την ευκαιρία να μείνετε μερικές μέρες πριν την κρουαζιέρα στα Χανιά?

Ναι → Αριθμός Διανυκτερεύσεων.....

Όχι

14. Σκοπεύετε να μείνετε μερικές μέρες στα Χανιά μετά την κρουαζιέρα?

Ναι → Αριθμός Διανυκτερεύσεων.....

Όχι

15. Αν σας δινόταν η ευκαιρία από την εταιρία κρουαζιέρας, θα σας ενδιέφερε να περιλαμβάνεται στο πακέτο και διαμονή στην περιοχή των Χανίων μετά την κρουαζιέρα?

Ναι

Όχι (Παραλείψτε την επόμενη ερώτηση)

Δεν είμαι σίγουρος

15.Α) Τι είδους κατάλυμα θα προτιμούσατε να περιλαμβάνεται στο πακέτο;

Ξενοδοχείο πολυτελείας (4 ή 5 αστέρων)

Οποιοσδήποτε τύπος ξενοδοχείου Bed & Breakfast

Διαμερίσματα Self catering

Άλλο, προσδιορίστε _____

16. Θα θέλατε να επιστρέψετε για διακοπές στα Χανιά;

Ναι

Όχι

Ίσως

Εάν ναι: Α) Με ποιο τρόπο;

Με κρουαζιέρα

Με οργανωμένο πακέτο

Ατομικές Διακοπές

ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΠΟΛΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4:

QUESTIONNAIRE

INTRODUCTION

This questionnaire searches the satisfaction, the preferences as well as the general picture of the visitor for Chania, in terms of diplomatic job « Tourism Cruise: Sustained situation and prospects of developing the branch in Greece- The case the town of Chania».

Please answer honestly. The elements that will be collected will be used in a confidential way.

1. Gender

Male Female

2. Age

≤24 25-45 45-60 ≥60

3. Nationality

4. Family Income

≤ 24.000€ 24.000-42.000€ 42.000-60.000€ ≥ 60.000€

5. Employment status

Full-time employed
 Part-time employed
 Self employed
 Retired
 Unemployed
 Other, define _____

6. Education level

Elementary School
 High School
 University Graduate
 After Graduate Studies
 Other, define _____

7. In the cruise you take part:

Alone
 With a companion/ Husband or wife
 With a friend
 With children

8. Which of the below criteria influenced the choice of your cruise?

	Not at all	A little	Moderate	A lot	Very much
Destination	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cost of cruise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Company	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schedule of the cruise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. How satisfactory did you find the below services which are provided from the Port of Chania?

	Not at all	A little	Moderate	A lot	Very much
Staff	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cleanness	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Facilities	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Did you take part in an organized trip during your stay in Chania?

Yes No

If yes: A) What's the satisfaction level from the below:

	Not good at all	Moderate	Good	Very good
The tour	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The locations & the sights	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The guide schedule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. What's the satisfaction level from the places visited:

	Not good at all	Moderate	Good	Very good
Sights	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Archaeological sites- Museums	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mercantile- Tourist shops	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Other	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Did you carry out any purchases during your stay in Chania?

Yes No

If yes, A) What kind of purchases?

Tourist things Local products Clothes- Shoes Other

B) How much did you spend per person during your stay in Chania?

≤50€ 51-100€ 101-200€ ≥201€

13. Did you have the choice to stay for a few days before the cruise in Chania?

Yes → Number of spending nights.....
 No

14. Do you plan to stay for a few days in Chania after the cruise?

Yes → Number of spending nights.....
 No

15. If you were given the chance from the cruise company would you be interested if it is included in the packet and stay in the place of Chania after the cruise?

Yes
 No (Ommit the next question)
 I am not sure

A) What kind of accommodation would you prefer to be included in the packet?

Luxurious Hotel (4-5 stars)
 Any kind of hotel Bed & Breakfast

- Apartments
- Other, define _____

16. Would you like to come on holiday again in Chania?

- Yes
- No
- Maybe

If yes: A) In which way?

- On cruise
- With an organized packet
- Personal holidays

THANKS A LOT FOR YOUR COOPERATION